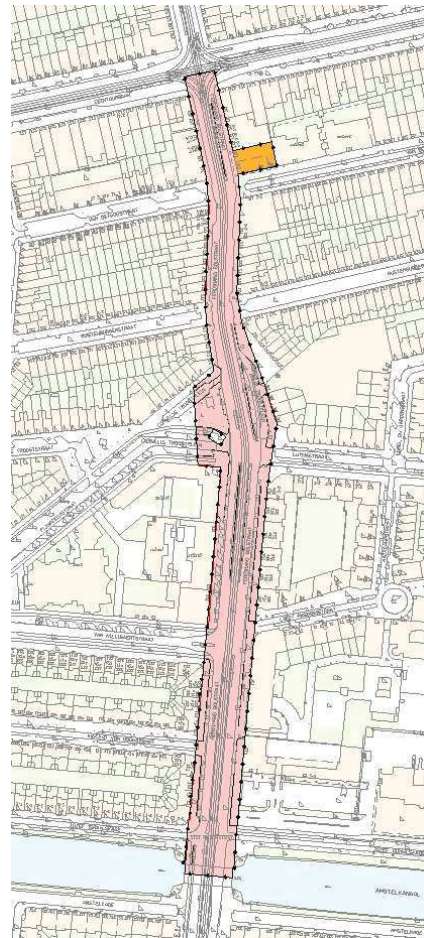




Bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp

Toelichting



Colofon

<i>Opdrachtgever</i>	<i>gemeente Amsterdam</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>rve Ruimte en Duurzaamheid, team Zuid/West</i>
<i>Datum</i>	<i>5 april 2017</i>
<i>Planstatus</i>	<i>vastgesteld</i>
<i>IMRO_idn</i>	<i>NL.IMRO.0363.K1303BPSTD-VG01</i>

Noord/Zuidlijn De Pijp

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en beschrijving van het plangebied	10
1.3	Plangrenzen	11
1.4	Structuur van het bestemmingsplan	13
1.5	Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2	Beschrijving plangebied	15
2.1	Ontstaansgeschiedenis De Pijp	16
2.2	Ruimtelijke structuur plangebied	19
2.3	Functionele structuur plangebied	20
2.4	Bereikbaarheid	21
Hoofdstuk 3	Ontwikkelingen	23
3.1	Noord/Zuidlijn	23
3.2	Vigerende rechten	25
3.3	Hotel Ferdinand Bolstraat 125-127	30
3.4	Crisis- en herstelwet	30
Hoofdstuk 4	Planvisie en planbeschrijving	31
4.1	Inleiding	31
4.2	Ruimtelijke structuur	32
4.3	Functionele structuur	40
Hoofdstuk 5	Toelichting juridische regeling	57
5.1	Verbeelding	57
5.2	Planregels	57
Hoofdstuk 6	Beleidskader	65
6.1	Algemeen ruimtelijk beleid	65
6.2	Wonen	77
6.3	Detailhandel	84
6.4	Maatschappelijke functies	91
6.5	Bedrijf	93
6.6	Kantoren	95
6.7	Horeca	96
6.8	Verkeer	103
6.9	Openbare ruimte	112
6.10	Duurzaamheid	116
Hoofdstuk 7	Milieu- en omgevingsaspecten	119
7.1	Archeologie	119
7.2	Milieu	123
7.3	Natuur	126
7.4	Bodem	127
7.5	Water	128
7.6	Geluid	136

7.7	Luchtkwaliteit	141
7.8	Veiligheid	143
7.9	Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol	146
Hoofdstuk 8	Economische uitvoerbaarheid	149
8.1	Wegbestemmen bestaande rechten: gevolgde procedure	149
8.2	Exploitatieplan	151
Hoofdstuk 9	Inspraak en vooroverleg	153
9.1	Inspraak	153
9.2	Wettelijk (voor)overleg	153

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met ingang van 20 december 2012 heeft het College van burgemeester en wethouders (B&W) van de gemeente Amsterdam de begrenzing van het Grootstedelijk Project (GSP) Noord-Zuidlijn aangepast (op enkele uitzonderingen na; zie verder hieronder).

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat een bestemmingsplan eens per 10 jaar herzien dient te worden. Daarmee wordt een actueel toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen gewaarborgd. Aangezien het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn ouder is dan 10 jaar, dient het plan te worden geactualiseerd. Daarmee wordt tevens voldaan aan het uitgangspunt van de Wro om bestemmingsplannen gestandaardiseerd en digitaal op te stellen. Bijkomend voordeel is dat er, vergeleken met andere in het verleden in Stadsdeel Zuid geactualiseerde bestemmingsplannen, meer uniformiteit in de regelgeving ontstaat.

Binnen het nieuwe bestuurlijke stelsel van de gemeente Amsterdam behoort het tot de taken van de bestuurscommissie (bco) van Stadsdeel Zuid om voor het GSP-gebied Noord-Zuidlijn een actueel bestemmingsplan voor te bereiden. De bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen ligt bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Vigerende bestemmingsplannen

Voor het onderhavige plangebied Noord/Zuidlijn zijn enkele bestemmingsplannen van kracht. Deze bestemmingsplannen zijn (met respectievelijke datum van vaststelling, goedkeuring Gedeputeerde Staten dan wel Koninklijk Besluit):

	Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
1	Noord-Zuidlijn	2 september 1998	20 april 1999
2	De Pijp 2005	12 juli 2006	13 maart 2007
3	De Pijp 1983	2 november 1983	

Wijzigingsplannen en bestemmingsplanherzieningen zijn niet opgenomen in de tabel.

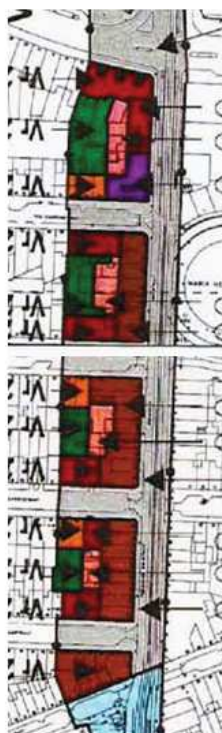
Noordelijk deel plangebied

Zuidelijk deel plangebied



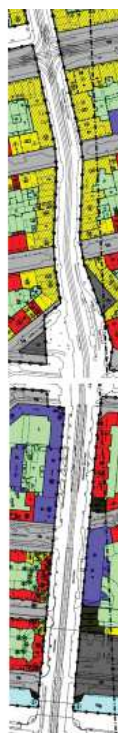
De Pijp 2005:

Kader A en C



Noord-Zuidlijn:

Kaartblad 10 en 11



De Pijp 2005:

Kader E en G



Noord-Zuidlijn:

Kaartblad 11 en 12

Afbeelding: Vigerende bestemmingsplannen

Noord-Zuidlijn

Het ondergronds railtracé van de Noord/Zuidlijn is binnen de Ringweg A10 vrijwel overal gerealiseerd onder bestaande straten. Het noordelijke deel van De Pijp vormt daarop een van de uitzonderingen. Hier loopt het ondergrondse railtracé van de metro, gezien de beperkte beschikbare ruimte, onder de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat door. Om hier de bouw van het ondergronds railtracé mogelijk te maken, is deze strook bebouwing onderdeel van het vigerend bestemmingsplan. Het vigerend bestemmingsplan is echter zeer ruim opgesteld als het gaat om de gebruiksmogelijkheden. Dit betekent dat minder aandacht uitgegaan is naar welke kwaliteiten beschermd zouden moeten worden en hoe andere beleidsaspecten een rol in de bestemmingsplannen hadden kunnen krijgen.

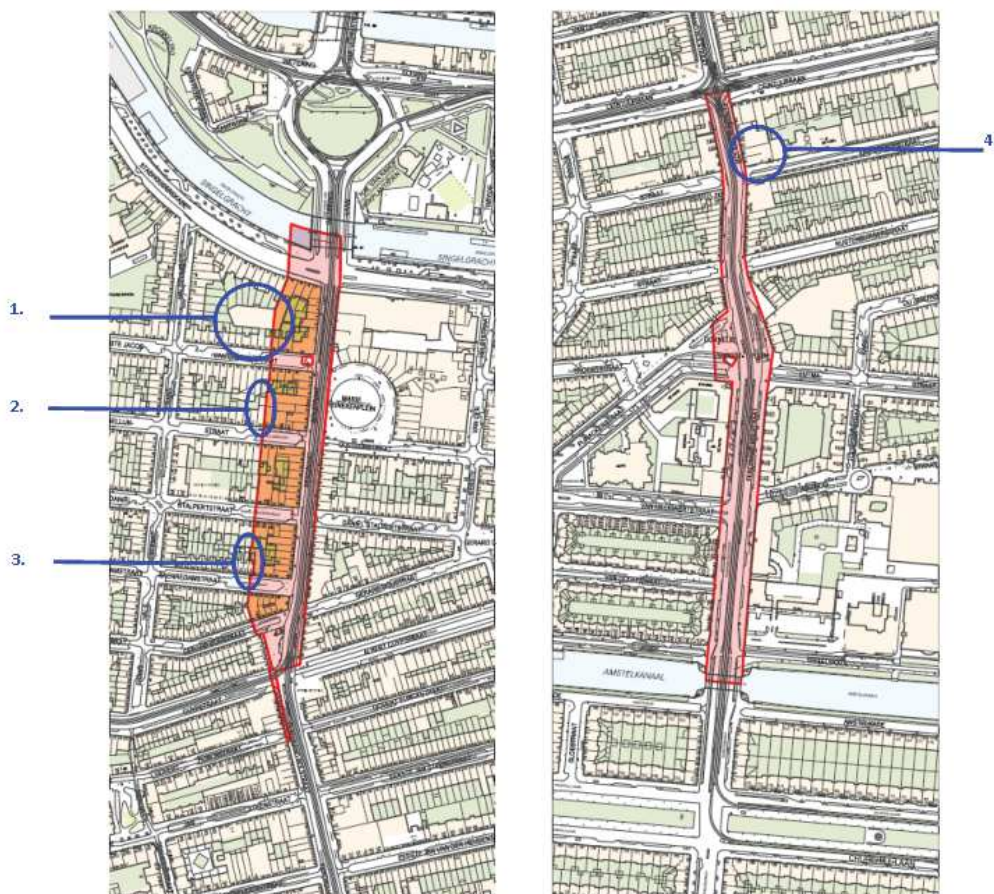
De Pijp 2005

Bestemmingsplan De Pijp 2005 (dat onherroepelijk is geworden op 11 juni 2008) volstaat op zich als toetsingskader voor initiatieven. In bestemmingsplan De Pijp 2005 is de bestaande situatie vastgelegd en worden gewenste ontwikkelingen (zowel ruimtelijk als functioneel) mogelijk gemaakt. Het bevat regels om ongewenste ontwikkelingen tegen te houden en het plan dient ter bescherming van de stedenbouwkundige structuur en de ruimtelijke kwaliteit van De Pijp.

Locaties toegevoegd

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

Het plangebied van het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn is in dit nieuwe bestemmingsplan op vier locaties uitgebreid. De volgende percelen zijn aan dit nieuwe bestemmingsplan toegevoegd.



bestemmingsplangebied en de vier toegevoegde locaties

Afbeelding: Het

1. *De panden Eerste Jacob van Campenstraat 49 en 51 en bebouwing op het binnenterrein:* De begane grond van de percelen Eerste Jacob van Campenstraat 49 en Stadhouderskade 74 en 75 en de bijbehorende bebouwing op het binnenterrein zijn in gebruik bij één functie. In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn liep de plangrens dwars over de bebouwing op het binnenterrein. Deze bebouwing vormt samen met het pand Eerste Jacob van Campenstraat 49 bovendien één kadastrale eenheid. Door deze percelen bij het nieuwe bestemmingsplan te trekken, wordt deze splitsing (zowel kadastraal als wat betreft gebruik) opgeheven. Daarmee wordt ook het tussenliggende perceel Eerste Jacob van Campenstraat 53 onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan.
2. *Quellijnstraat 53:* In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn liep de plangrens over de perceelsgrens tussen Quellijnstraat 53 en 55. Beide percelen zijn één kadastrale eenheid, zodat deze kadastrale eenheid was opgesplitst. Dat gold tevens voor de bijbehorende bebouwing op het binnenterrein. Door Quellijnstraat 53 bij het nieuwe bestemmingsplan te trekken, is de gehele kadastrale eenheid onderdeel van één bestemmingsplan.
3. *Hoofdbebouwing Saenredamstraat 59 D:* In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn maakte van perceel Saenredamstraat 59 D alleen de binnentuin onderdeel uit van het bestemmingsplan. De hoofdbebouwing viel buiten het vigerend bestemmingsplan. Door in het nieuwe bestemmingsplan het gehele perceel Saenredamstraat 59 D op te nemen, wordt deze splitsing opgeheven.

4. *Ferdinand Bolstraat 125-127*: Een vierde toegevoegde locatie betreft het pand Ferdinand Bolstraat 125-127. In dit pand is een hotel gevestigd. Het bestemmingsplan De Pijp 2005 is voor dit perceel op 11 juni 2008 door de Raad van State vernietigd. Daarmee is bestemmingsplan De Pijp 1983 voor dit perceel het rechtsgeldige bestemmingsplan.

Voor de toegevoegde locaties 1, 2 en 3 geldt dat zij op dit moment onderdeel uitmaken van het vigerend bestemmingsplan De Pijp 2005, voor locatie 4 is dit De Pijp 1983. Het opnemen van deze vier locaties in het nieuwe bestemmingsplan Noord/Zuidlijn betekent dat deze locaties tevens voorzien worden van een actuele regeling en actuele beleidskaders.

Doel bestemmingsplan

In dit bestemmingsplan wordt hoofdzakelijk de bestaande situatie vastgelegd, waarbij rekening wordt gehouden met recente wetgeving en recent beleid. Daar waar mogelijk wordt ingespeeld op maatschappelijke ontwikkelingen.

Totdat het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp van kracht wordt, gelden voor het plangebied de regelingen uit de eerder genoemde vigerende bestemmingsplannen.

1.2 Ligging en beschrijving van het plangebied

Vigerend bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, voorzover dat van kracht is in Stadsdeel Zuid, loopt van de Singelgracht tot het Scheldeplein. Ten zuiden van het Amstelkanaal (de Scheldestraat en het Scheldeplein) geldt dat zowel de straten als de bebouwing langs de straten inmiddels zijn opgenomen in het in januari 2013 vastgestelde bestemmingsplan Rivierenbuurt. Daarmee geldt voor de Scheldestraat en het Scheldeplein inmiddels een actueel bestemmingsplankader.

Dat is echter nog niet het geval voor het deel dat loopt in het noordelijke deel van De Pijp tussen de Singelgracht en het Amsteldijk. Dit deel van het vigerend bestemmingsplan wordt begrensd door:

- Aan de oostzijde: de voorgevelrooilijnen van de bebouwing langs de oostzijde van de Ferdinand Bolstraat en het Cornelis Troostplein;
- Aan de westzijde:
 1. voor wat betreft het deel tussen het Amstelkanaal en de Gerard Doustraat: de voorgevelrooilijnen van de bebouwing langs de westzijde van het Cornelis Troostplein en de Ferdinand Bolstraat;
 2. tussen de Gerard Doustraat en de Singelgracht maakt echter ook de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat en een deel van de bebouwing langs de dwarsstraten onderdeel uit van het vigerend bestemmingsplan.

Dat maakt dat het vigerend bestemmingsplan voor een groot deel alleen openbare ruimte (met de bestemming 'Verkeer') bevat. In het noordelijke deel omvat het vigerend bestemmingsplan echter ook de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat en een deel van de dwarsstraten. In deze bebouwing wordt verwacht dat de komst van de metrolijn zal leiden tot ontwikkelingen ten aanzien van de functies.

Grootstedelijk Project

Per 20 december 2012 is het Grootstedelijke Project (GSP) Noord-Zuidlijn overgedragen aan de stadsdelen, met uitzondering van een aantal delen. Dit laatste geldt voor een aantal locaties langs de Ferdinand Bolstraat (de oranje locaties op het kaartje, van boven naar beneden):

- De nooduitgang van de metro bij de hoek Eerste Jacob van Campenstraat/Ferdinand Bolstraat;

- De locatie en onmiddellijke omgeving van het metrostation Ceintuurbaan (onder de Ferdinand Bolstraat) inclusief de te realiseren in- en uitgangen bij het metrostation;
- De nooduitgang van de metro op het Cornelis Troostplein.



Afbeelding: Resterend GSP (oranje locaties)

De voorbereiding van deze GSP-delen behoort niet tot de taken van de bestuurscommissie (bco) van Stadsdeel Zuid. Daarmee ligt het in de rede om bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor de Noord/Zuidlijn, de locaties van het metrostation en de twee nooduitgangen te actualiseren op het moment dat de lijn operationeel is en het grootstedelijk project is overgedragen aan het stadsdeel.

Deze locaties zijn daarom uit het nieuwe bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp gehouden, waardoor het bestemmingsplan in tweeën wordt gedeeld:

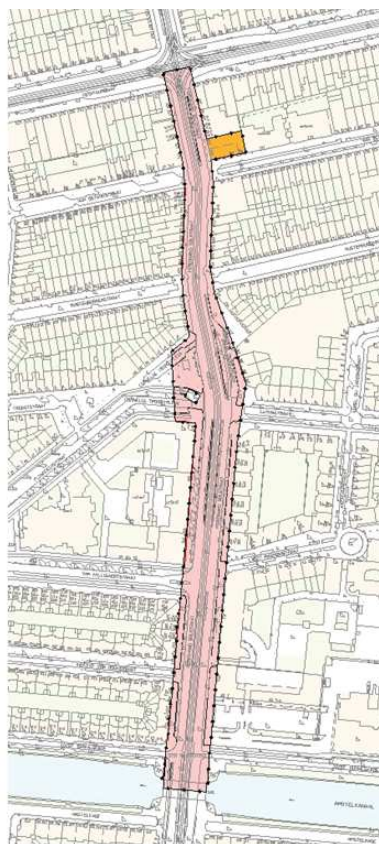
1. een noordelijk deel tussen de Singelgracht en de Albert Cuypstraat;
2. een zuidelijk deel tussen de Ceintuurbaan en het Amstelkanaal.

1.3 Plangrenzen

Met deze tweedeling krijgt het plangebied Noord/Zuidlijn De Pijp de volgende plangrenzen.



Noordelijk deel



Zuidelijk deel

Afbeelding: Plangrenzen plangebied

Het noordelijke deel van het plangebied wordt begrensd door:

- aan de noordzijde: de stadsdeelgrens met Stadsdeel Centrum;
- aan de westzijde: de plangrens van bestemmingsplan Water in de Pijp, de perceelsgrens tussen Stadhouderskade 73 en 74, de perceelsgrens tussen Eerste Jacob van Campenstraat 47 en 49 respectievelijk 58 en 60, de perceelsgrens tussen Quellijnstraat 51 en 53 respectievelijk 76 en 78, de perceelsgrens tussen Daniël Stalpertstraat 61 en 63 respectievelijk 64 en 66, de perceelsgrens tussen Saenredamstraat 59 C en 59 D respectievelijk 56 en 58, de perceelsgrens tussen Gerard Doustraat 39 en 41 en de voorgevelrooilijn van de westzijde van de Ferdinand Bolstraat;
- aan de zuidzijde: de grens met het grootstedelijk project van het toekomstig metrostation;
- aan de oostzijde: de plangrens van bestemmingsplan De Pijp 2005 (de voorgevelrooilijn van de oostzijde van de Ferdinand Bolstraat) en de plangrens van bestemmingsplan Water in de Pijp.

Het zuidelijke deel van het plangebied wordt begrensd door:

- aan de noordzijde: de grens met het grootstedelijk project van het toekomstig metrostation;
- aan de westzijde: de plangrens van bestemmingsplan De Pijp 2005 (de voorgevelrooilijn van de westzijde van de Ferdinand Bolstraat) en de plangrens van bestemmingsplan Water in de Pijp;
- aan de zuidzijde: de plangrens van bestemmingsplan Rivierenbuurt;
- aan de oostzijde: de plangrens van bestemmingsplan Water in de Pijp, de plangrens van bestemmingsplan De Pijp 2005 (de voorgevelrooilijn van de oostzijde van de Ferdinand Bolstraat) en de perceelsgrenzen van Ferdinand Bolstraat 125-127 / Van Ostadestraat 99.

1.4 Structuur van het bestemmingsplan

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor gebieden binnen de bebouwde kom. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen: een verbeelding, planregels en een plantoelichting. In onderstaande subparagrafen volgt een toelichting per onderdeel.

Daarnaast biedt zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet gedacht worden aan de mogelijkheid om een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan te verlenen, wijzigingsbevoegdheden op te nemen en het toepassen van nadere eisen. De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende 10 jaar. Dat is in principe de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de planregels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de planregels het juridisch bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

Verbeelding

De verbeelding is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). Dit uit zich met name in de structuur en verbeelding. De verbeelding is opgebouwd en gecodeerd volgens IMRO 2012 en de Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2012. Hiermee wordt aangesloten bij de landelijke richtlijn voor het benoemen van de bestemmingen, het bijbehorende kleurgebruik, het gebruik en de vorm van aanduidingen etc. De verbeelding op papier of als pdf-bestand is niet altijd duidelijk te lezen. De volledige en officiële weergave van de verbeelding is digitaal te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Planregels

De planregels bestaan uit vier delen, namelijk:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3 Algemene regels;
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

Meer over de planregels is te lezen in Hoofdstuk 5 van de plantoelichting.

Toelichting

Een bestemmingsplan moet zijn voorzien van een toelichting. Daarin moet zijn neergelegd:

- a. een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze voor de bestemmingen;
- b. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;
- c. de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 bedoelde overleg;
- d. de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek;

- e. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken;
- f. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan;
- g. een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden;
- h. voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het plan begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied;
- i. een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken.

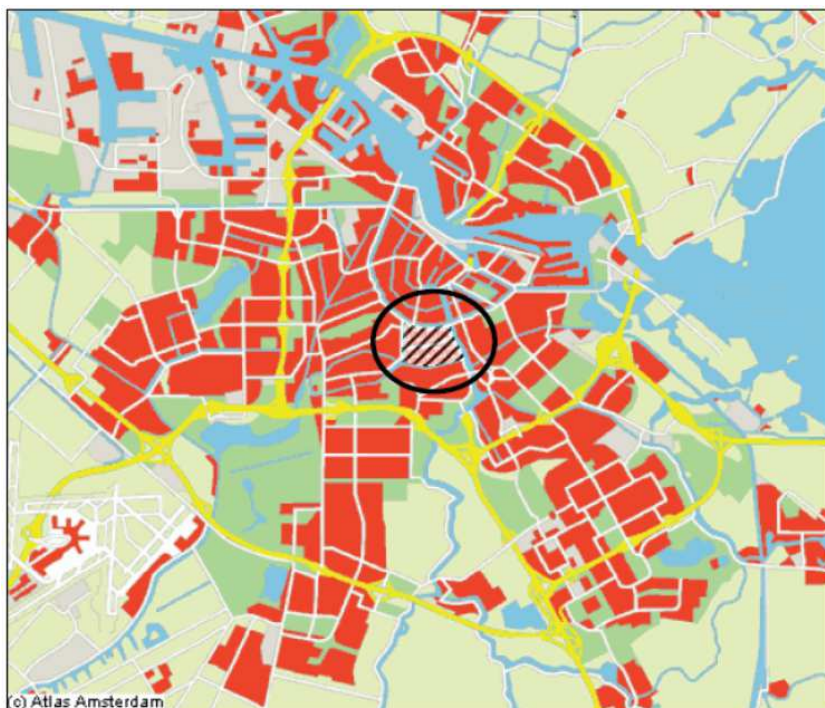
1.5 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt een toelichting van de bestaande situatie voor het plangebied en de omgeving gegeven. In Hoofdstuk 3 worden de ontwikkelingen in het plangebied toegelicht. Het betreft de Noord/Zuidlijn, de vigerende rechten met betrekking tot 'horeca en winkels' en 'binnentuinen en bouwhoogtes' en de ontwikkeling van het pand Ferdinand Bolstraat 125-127/ Van Ostadestraat 97-99 tot hotel. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de planvisie voor het plangebied. Een toelichting op de planvisie en de juridische doorvertaling daarvan wordt gegeven in Hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft de beleidskaders voor zover deze relevant zijn voor het plangebied en haar omgeving, waarna in Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op milieu- en omgevingsaspecten die voortvloeien uit wet- en regelgeving. De financieel economische uitvoerbaarheid is aan de orde in Hoofdstuk 8. De maatschappelijke uitvoerbaarheid (de resultaten van de inspraak en vooroverlegreacties) wordt beschreven in Hoofdstuk 9.

Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

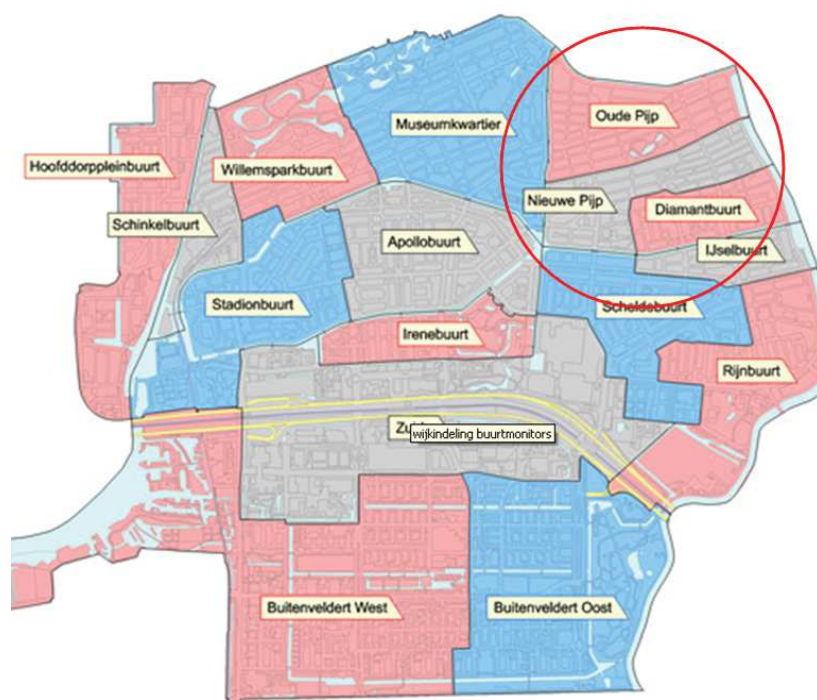
Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de onstaansgeschiedenis van De Pijp en de kenmerken van het plangebied Noord/Zuidlijn.

Het plangebied Noord/Zuidlijn ligt in de Amsterdamse buurt De Pijp, direct ten zuiden van de grachtengordel. De Pijp maakt onderdeel uit van de zogeheten 19e eeuwse gordel buiten de oude stadsomwalling. Het is een geheel door waterwegen omringde en dicht bebouwde buurt waar weinig ruimte is voor groen. Blokverkeveling in middelhoogten en lange rechte wegen zijn zeer kenmerkend voor de Pijp. De wijk is onmiskenbaar een woonbuurt die zijn specifieke karakter echter ontleent aan de vele andere functies die zich met name op de begane grond in de wijk bevinden, zoals bedrijven, winkels, de markt, horeca en kantoren.



Afbeelding: Ligging van de De Pijp (gearceerd) binnen Amsterdam

De Pijp bestaat uit drie buurten: de Oude Pijp in het noorden, de Nieuwe Pijp in het midden en de Diamantbuurt in het zuiden.

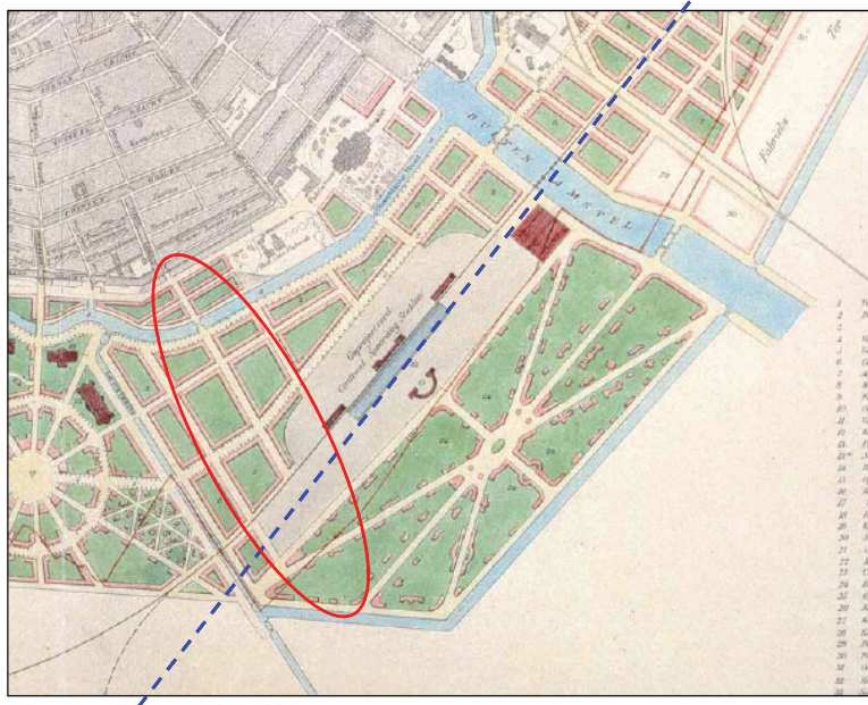


Afbeelding: De Pijp binnen Stadsdeel Zuid en de buurten in De Pijp

2.1 Ontstaansgeschiedenis De Pijp

De Pijp was voor de negentiende eeuw een dun bebouwde polder met hier en daar een tuinderij of veehouderij. Alleen langs de Zaagmolensloot, de huidige Albert Cuypstraat, stonden achttien houtzaagmolens en wat bebouwing langs de Boerenwetering en de Amstel. De bebouwing van de Pijp begon in de tweede helft van de negentiende eeuw. In 1865 kocht Gerardus Adriaan Heineken hier een stuk weiland om een nieuwe bierbrouwerij te vestigen en spoedig daarna werd de omgeving volgebouwd met woningen.

De gemeentegrens lag net ten zuiden van de huidige Ceintuurbaan. Het voormalige gebouw van het gemeentearchief aan de Amstel was destijds het gemeentehuis van de gemeente Nieuwer-Amstel. Om het buiten de Singel gelegen stadsgebied enige ordening te geven is door de stadsingenieur van Niftrik in 1866 een plan voor de stadsuitleg opgesteld. Het plan van van Niftrik ging niet uit van destijds bestaande eigendomsverhoudingen en vereiste daarom bij de uitvoering een actieve rol van de overheid. Sterke overheidsbemoediging op het vlak van de stadsuitleg stond op gespannen voet met de gemeentefinanciën in die tijd en de maatschappelijke verhoudingen.



Afbeelding: Plan van Van Niftrik 1866 met de as van de Zaagmolenstraat (nu: Albert Cuypstraat) en de Ferdinand Bolstraat

Om tegemoet te kunnen komen aan de enorme woningbehoefte die voortvloeide uit de industriële revolutie en de daarmee samenhangende toestroom van arbeidskrachten uit de provincie werd gekozen voor een eenvoudiger stadsuitleg. Deze keuze was vastgelegd in het uitbreidingsplan van de directeur der Publieke Werken ir. J. Kalf uit 1875. Kalf ging in zijn plan uit van de bestaande poldersloten. Hierdoor kreeg De Pijp haar bekende lange smalle straten. Dit verklaart de hoekverdraaiing die binnen het stratenpatroon optreedt bij de Gerard Doustraat, met als gevolg de zo kenmerkende scherpe hoekbebouwingen. Pas na 1906 (het eerste uitbreidingsplan Berlage) wordt ten zuiden van de Rustenburgerstraat afgeweken van het slotenpatroon. De knik in de Karel du Jardinstraat is nog een gevolg van het niet uitgevoerde plan voor een centraal markthallencomplex (het latere in West gerealiseerde Jan van Galenterrein).

De Frans Halsbuurt is het oudste en gaafste deel van de negentiende-eeuwse Pijp met een sterke harmonie tussen stedenbouwkundig patroon en architectonische invulling. Bovendien is de Frans Halsbuurt bijzonder omdat die samen met enkele bouwblokken aan de andere zijde van de Ferdinand Bolstraat tussen Gerard Doustraat en Stadhouderskade het enige gerealiseerde fragment vormt van het monumentale maar verder onuitgevoerde uitbreidingsplan van stadsingenieur Van Niftrik uit 1866 (zie Beeldkwaliteitplan De Pijp uit 2000, pag. 44).

Uit onderstaande kaart uit 1922 blijkt dat het stratenpatroon ten noorden van de Zaagmolensloot in afwijking van het slotenpatroon is aangelegd en daadwerkelijk is uitgevoerd. In de nieuwe wijk woonden behalve veel studenten ook een groot aantal dames van lichte zeden. Ook huurden verschillende schrijvers hier een kamer en is het Nederlandse cabaret hier ontstaan. De wijk werd ook wel het "Quartier Latin van Amsterdam" genoemd. De bebouwing in De Pijp werd over het algemeen als ongunstig beschouwd. Alleen het gebied ten zuiden van de Rustenburgerstraat waar vanaf 1920 door de architecten van de Amsterdamse school Plan Zuid van Berlage werd aangelegd, vormde hierop een uitzondering (Diamantbuurt). Na de Eerste Wereldoorlog kwam de woningbouwproductie in de jaren '20 weer op gang met de grote complexen van de Amsterdamse School binnen het Plan Zuid van Berlage.



Afbeelding: Situatie 1922 en de Ferdinand Bolstraat

In de tweede helft van de jaren '50 van de vorige eeuw zijn voor het eerst grootschalige plannen ontwikkeld voor de vernieuwing van De Pijp. Plannen uitgaande van sloop en de realisatie van een moderne nieuwe wijk met grote verkeersaders en hoogbouw. Voor het terrein van de Oude RAI werd uitgegaan van een nieuw muziektheater en een hotel als opmaat voor een grootschalige stedelijke as over de Ferdinand Bolstraat. Uiteindelijk is van deze plannen langs het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat begin jaren '70 alleen het Okura hotel en een sportcentrum gerealiseerd en is geëxperimenteerd met grotere bouwhoogten.

In de tweede helft van de jaren '70 van de vorige eeuw waren de woningen inmiddels bouw- en vooral woontechnisch in slechte staat. De meer draagkrachtigen en de gezinnen vertrokken naar de overloopgebieden buiten de stad. Er dreigde verpaupering en de overheid zette het middel van aanschrijvingen in, met als gevolg dat een flink aantal woningen werd dichtgetimmerd omdat de huiseigenaren niet konden of wilden voldoen aan de aanschrijvingen tot herstel van funderingen en andere bouwkundige aanpassingen. Het corporatiebezit in de grote monumentale complexen van de Nieuwe Pijp is mede met grote financiële bijdragen van de overheid in die tijd op hoog niveau gerenoveerd. Na een relatief korte periode met een fundamentele discussie door wie en op welke wijze de stadsvernieuwing ter hand zou moeten worden genomen, werd gekozen voor behoud van het stratenpatroon met renovatie en waar noodzakelijk nieuwbouw van woningbouw, uitsluitend in de sociale sector. Het globale bestemmingsplan De Pijp uit 1983 legt het stratenpatroon van dat moment vast.

In de jaren '90 van de vorige eeuw wordt meer in een mix van bevolkingsgroepen en inwonersklassen gedacht. Dat leidt tot nieuwbouwprojecten waarin ook koopappartementen worden opgenomen en het mengen met niet-woonfuncties op de begane grond binnen delen van De Pijp actief wordt nagestreefd. Ook krijgt het architectonische beeld meer de nadruk dan de woningplattegrond en de laagst mogelijke huurlasten. Balkons aan de straatzijde worden vervangen door loggia's en serrekamers om het oude, rustige, straatbeeld niet te verstoren. Naast een veelal afwijkende bouwhoogte van deze nieuwbouw ten opzichte van de oorspronkelijke bebouwing, volgt het evenmin de oude perceelsindeling.

2.2 Ruimtelijke structuur plangebied

Oude Pijp

De bebouwing in het noordelijk deel van De Pijp is grotendeels tot stand gekomen in de negentiende eeuw, en maakt daarom onderdeel uit van de negentiende-eeuwse gordel. Dit gebied sluit direct aan op de grachtengordel en bestaat naast het noordelijk deel van de Pijp ook uit onder meer de Dapperbuurt en delen van Oud West en Westerpark.

Zoals in de gehele negentiende-eeuwse gordel van Amsterdam wordt de bebouwing in hoofdzaak getypeerd door een opzet van gesloten bouwblokken met bebouwing in vier bouwlagen en een kap. Kenmerkend voor deze blokstructuur zijn de grote eenheden met een regelmatige raamindeling en een doorlopende goothoogte. Binnen deze typologie komen ook straten voor waar in kleinere eenheden is gebouwd met enigszins wisselende goothoogtes en kapvormen. Dit laatste is het geval voor de bebouwing in het plangebied.

De begane grond heeft over het algemeen extra hoogte en veelal een niet-woonfunctie. Ook is in meerdere straten een uitbreiding van de begane grond met een souterrain en een bel-etage aan te treffen.

De binnenterreinen zijn als gevolg van het oude slotenpatroon ondiep en later voor een deel bebouwd geraakt. De binnenterreinen zijn met name in de situaties waarin zij deel uitmaken van de oude blokken met veel niet-woonfuncties dicht gegroeid met bebouwing en open verharde erven met buitenopslag. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw was het beleid gericht op het zogeheten "uitkernen" (het wegbestemmen en slopen van de bebouwing in de binnenterreinen) in samenhang met de nieuwbouw en de renovatie. Later is getracht enige structuur en kwaliteitsverbetering aan te brengen met het introduceren van een stedelijk dak. De gedachte daarbij was dat vernieuwing van de bebouwing op de begane grond in samenhang met een buitenterras daarop voor de aanliggende eerste woonlaag een kwaliteitsimpuls zou betekenen.

Nieuwe Pijp en Diamantbuurt

De bebouwing in de Nieuwe Pijp is tot stand gekomen in de jaren '20 van de vorige eeuw in de architectuur van de Amsterdamse School. De bebouwing uit deze periode sluit aan op de negentiende-eeuwse gordel. De Nieuwe Pijp sluit daardoor in stedenbouwkundig opzicht aan op onder meer de ten zuiden van De Pijp gelegen Rivierenbuurt en op de Stadion- en Beethovenbuurt. Een straatwand is niet meer de optelsom van repeterende wooneenheden, doch een integraal ontworpen, samenhangend geheel. Sociale woningbouw met een nadrukkelijke expressie van de doelstelling het volk te verheffen, waarbij men onderdeel is van een groter geheel.

Openbare ruimte

De Ferdinand Bolstraat heeft een belangrijke functie voor doorgaand autoverkeer. In het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat is, mede door de ruimte die wordt ingenomen door de tramsporen, geen ruimte voor bomen. In het zuidelijke deel van de straat staan tussen de Ceintuurbaan en het Cornelis Troostplein eveneens geen bomen. Ten zuiden van het Cornelis Troostplein staan aan weerszijden van de straat bomenrijen.

De dwarsstraten van het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat zijn smal vanwege de verkaveling die gebaseerd is op het oude slotenpatroon van De Pijp. De mogelijkheden in de openbare ruimte zijn hierdoor beperkt en dit heeft ertoe geleid dat de openbare ruimte zo efficiënt mogelijk is ingedeeld. In de

dwarsstraten staan, behalve op de hoeken met de Ferdinand Bolstraat, geen bomen. De smalle straten leiden tot een zeer hoge parkeerdruk in De Pijp. In de straat kan hierdoor slechts langsgeparkeerd worden, aangezien voor insteekvakken simpelweg geen ruimte is. In toenemende mate is het fietsparkeren ook een probleem aan het worden.

2.3 Functionele structuur plangebied

Bevolking

De Pijp bestaat (zoals aangegeven) uit drie buurten: de Oude Pijp, de Nieuwe Pijp en de Diamantbuurt. De Noord/Zuidlijn en de daarboven op maaiveld lopende Ferdinand Bolstraat lopen door de Oude Pijp en de Nieuwe Pijp. Beide buurten zijn zeer dichtbevolkt: de Oude Pijp telt 14.102 inwoners, de Nieuwe Pijp 11.674 inwoners.

De Pijp oefent van oudsher een grote aantrekkingskracht uit op uiteenlopende doelgroepen, waaronder jongeren vanwege de levendige mix van wonen met andere functies, zoals winkels, horeca, kleine bedrijven en voorzieningen. De bevolking van de Oude- en Nieuwe Pijp bestaat uit een relatief jonge beroepsbevolking als dit afgezet wordt tegenover het gemiddelde in Amsterdam en het gemiddelde in Zuid (gegevens uit 2011). Iets meer dan 40% is tussen de 18-34 jaar, terwijl dit in heel Amsterdam 30% is en in Zuid 31%. Het aandeel 65-plussers is 8%. Dit is lager dan in Zuid (14%) en Amsterdam (11%). Met 11% van de inwoners die vallen in de categorie 0-17 jarigen, ligt het gemiddelde van kinderen in dit deel van de stad eveneens lager ten opzichte van 17% in Amsterdam en 15% in Zuid.

Kenmerkend voor de bevolking in de Oude en Nieuwe Pijp is dat ongeveer tweederde alleenstaand is, tegenover 58% in Zuid en 54% in Amsterdam. De helft van de bewoners is hoog opgeleid, waar dit maar 32% is voor Amsterdam en 46% in Zuid. Ongeveer 1 op de vijf heeft een niet-westerse achtergrond, waarmee dit aandeel iets lager ligt dan gemiddeld in Amsterdam. Het aantal westerse allochtonen ligt daarentegen veel hoger dan gemiddeld in Amsterdam.

Diversiteit niet-woonfuncties

In De Pijp vestigen zich van oudsher uiteenlopende doelgroepen en een diversiteit aan functies. Het is een levendig gebied en dit uit zich in een hoge mate van functiemenging. De niet-woonfuncties zijn vooral in de plinten van de bebouwing gevestigd en het wonen vindt in het algemeen erboven plaats.

Vooraf in het noordelijk deel van de Pijp (de negentiende-eeuwse gordel) vindt deze voor De Pijp kenmerkende menging van functies plaats. In veel panden zijn op de begane grond functies als kleinschalige bedrijven, winkels, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening gevestigd.

Langs de doorgaande wegen (de Albert Cuypstraat, Ferdinand Bolstraat, Van Woustraat en de Ceintuurbaan) is de concentratie van niet-woonfuncties het hoogst. Deze hoofdstructuren betreffen dan ook de belangrijkste winkelstraten in De Pijp. De overige straten in de Pijp, waaronder ook het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat, laten zich het best omschrijven als gemengde woonstraten. In deze straten wordt op de begane grond overwegend gewoond, hoewel er hier en daar ook niet-woonfuncties in de plint voorkomen.

De groei van de centrumfuncties in het gebied is een gegeven en het noordelijke deel van De Pijp profiteert economisch gezien van de toenemende bezoekersstroom. De groei gaat echter ook gepaard met drukte, overlast van horeca, ruimtetekort en verschraving van het winkelaanbod. Als het gebied zijn succes wil behouden is van belang om mee te groeien en te ontwikkelen en tegelijkertijd de factoren die het succes bepalen te behouden en te versterken. Daarbij moet (onder andere) worden gedacht aan de

kleinschaligheid en een passend en divers aanbod aan voorzieningen.

2.4 Bereikbaarheid

Autoverkeer

Binnen het plangebied bevinden zich enkele grote doorgaande verkeerswegen voor auto's. Het gaat om de Stadshouderskade, de Ferdinand Bolstraat (noordelijk deel en zuidelijk deel) en de Albert Cuypstraat tussen de Boerenwetering en de Ferdinand Bolstraat. Deze wegen hebben een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de wijk.

De overige rijwegen binnen het plangebied hebben een ontsluitende functie voor de buurt.

Parkeren

Het parkeren vindt binnen het plangebied in hoofdzaak plaats in de openbare ruimte (langs rijwegen) en voorts in enkele in pandige parkeervoorzieningen.

Fietsers/voetgangers

Het plangebied is uitstekend bereikbaar per fiets of te voet. Binnen het plangebied bevinden zich diverse fiets- en voetverbindingen.

Openbaar vervoer

Het plangebied is uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer door de diverse tram- en busverbindingen. Deze rijden door de Ferdinand Bolstraat en de Ceintuurbaan. De bereikbaarheid wordt in de toekomst nog aanzienlijk vergroot door de aanleg van de Noord-Zuidlijn.

Rode Loper

De openbare ruimte boven het tracé van de Noord/Zuidlijn zal in Stadsdeel Zuid uitgroeien tot een gebied dat allure uitstraalt en waar bezoekers zich welkom voelen. Zo is de naam 'Rode Loper' ontstaan. In Stadsdeel Zuid loopt het gebied van de Rode Loper over de Ferdinand Bolstraat vanaf de Stadshouderskade tot en met de kruising met de Van Ostadestraat. De Amsterdamse gemeenteraad heeft op 11 maart 2015 het Definitief Ontwerp voor de Ferdinand Bolstraat, onderdeel van project Rode Loper, vastgesteld. Daarin staan de volgende uitgangspunten:

- *Ferdinand Bolstraat noord:* Voor een goede inrichting van het noordelijk deel van de Ferdinand Bolstraat met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers en tramhaltes die voldoen aan de eisen van (rolstoel)toegankelijkheid is het noodzakelijk om de tramhaltes te verplaatsen naar het Marie Heinekenplein. Het Marie Heinekenplein zelf maakt geen deel uit van de Rode Loper maar voor de verplaatsing van de tramhaltes zal een gedeelte van het plein wel meegenomen worden in de herinrichting. Onderdeel van de herinrichting is het autovrij maken van de Eerste Jacob van Campenstraat. De Ferdinand Bolstraat tussen de Stadshouderskade en de Ceintuurbaan zal eveneens autovrij worden. Voor de tram geldt dat deze maximaal 30 kilometer per uur mag rijden. De straat wordt wel gekruist door het verkeer vanuit de zijstraten. Volgens de planning zal de herinrichting eind 2017 gereed zijn.
- *Ferdinand Bolstraat tussen Ceintuurbaan en Van Ostadestraat:* Vanwege de consequenties van het aanpassen en/of verplaatsen van de tramhaltes rondom het kruispunt Ceintuurbaan/Ferdinand Bolstraat, zal het deel tussen de Ceintuurbaan en de Van Ostadestraat eveneens moeten worden aangepast.

In de door de stadsdeelraad vastgestelde Nota van Uitgangspunten Rode Loper is opgenomen dat de Rode Loper tussen de Ceintuurbaan en de Van Ostadestraat wordt doorgetrokken tot en met het Cornelis Troostplein.

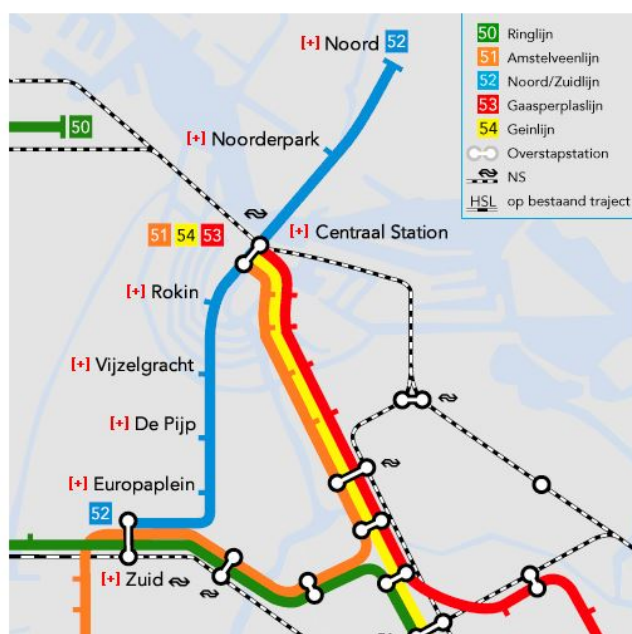
Hoofdstuk 3 Ontwikkelingen

3.1 Noord/Zuidlijn

Algemeen

De belangrijkste ontwikkeling voor het plangebied is de komst van de Noord/Zuidlijn. De Noord/Zuidlijn wordt een hoogwaardig openbaar-voerversbinding tussen het Buikslotermeerplein in Noord, de binnenstad en Zuid/WTC. De lijn krijgt een lengte van 9,7 kilometer en er komen in totaal acht stations.

Trajectkaart



Afbeelding: traject Noord/Zuidlijn

In de afgelopen decennia is de stad in snel tempo uitgegroeid tot een stadsgewest met meerdere kernen. De nieuwe metrolijn zorgt voor een moderne, razendsnelle verbinding tussen meerdere belangrijke centra van de stad.

De Noord/Zuidlijn verbindt de twee gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Door de koppeling met Amsterdam-Noord wordt de achterliggende regio en het groene Waterland beter bereikbaar. Ook wordt de barrière van het water van het IJ kleiner. Dit kan een extra impuls geven aan de creatieve industrie die zich steeds vaker vestigt aan de Noordelijke oevers van het IJ. Daarnaast heeft de aanleg van de nieuwe metrolijn een positief effect op de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en winkelcentra langs het tracé, zoals Centrum Amsterdam-Noord. De Zuidas heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een belangrijk kantorengedebied met internationale bedrijven. Deze toplocatie is nu al goed bereikbaar met de auto en het openbaar vervoer. De Noord/Zuidlijn zal bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het gebied. Doordat de Noord/Zuidlijn bij Zuid aansluit op het openbaar vervoer naar Schiphol, draagt de metrolijn ook bij aan de verdere ontwikkeling van de werkgebieden tussen Amsterdam en Schiphol. Ook voor het economisch functioneren van de stad is het belangrijk dat de luchthaven en omliggende gebieden snel en comfortabel bereikbaar zijn met openbaar vervoer.

Verwacht wordt dat de Noord/Zuidlijn daarmee een belangrijke bijdrage zal gaan leveren aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van gezichtbepalende gebieden in de regio Amsterdam.

Mobiliteit en snelheid

Verwacht wordt dat de mobiliteit in de komende decennia over de hele lijn verder zal blijven groeien. Dit betekent dat alle openbaar-vervoernetten meer passagiers zullen gaan vervoeren. Dit geldt ook voor het lokale openbaar-vervoersnet. Daar waar de tram en de bus door het binnenstedelijk gebied rijden, is de capaciteit beperkt en de snelheid laag. Door de groei van het aantal passagiers zal zonder aanleg van de Noord/Zuidlijn het aantal tram- en busbewegingen op deze trajecten nog verder toenemen. Dit leidt tot congestie en nog langere reistijden.

De metro biedt een alternatief voor de vaak overvolle trams en bussen en zorgt ervoor dat Amsterdam beter bereikbaar wordt en blijft. De lijn combineert een ongehinderde doorgang met een grotere reikwijdte in de regio en korte reistijden. Overdag zal de nieuwe metrolijn iedere vijf minuten rijden, in de spits om de vier minuten. De rit van noord naar zuid duurt nu nog 31 minuten. Met de komst van de Noord/Zuidlijn wordt de duur van de rit gehalveerd naar 16 minuten.

Per saldo betekent de aanleg van de lijn en hetgeen daarmee samenhangt, dat de reistijd van de toekomstige gebruikers van de Noord-Zuidlijn van gemiddeld 45 minuten in de huidige situatie wordt verkort tot gemiddeld 35 minuten. Daarnaast zal de Noord/Zuidlijn naar verwachting ook nieuwe reizigers aantrekken uit de auto. Dit betekent in de stad circa 13.000 autoritten per dag minder.

Nieuwe looproutes

De ontwikkeling in Zuid kenmerkt zich door twee bewegingen uit de Structuurvisie, te weten de 'uitrol centrumgebied' en de 'internationalisering van de zuidflank'. Voor dit bestemmingsplan is de 'uitrol centrumgebied' van belang.

Het Museumkwartier (met de vier culturele instellingen van wereldniveau: het Rijksmuseum, Stedelijk Museum, Van Gogh Museum en het Concertgebouw) is reeds onderdeel van het centraal-stedelijke gebied van Amsterdam. Dat geldt inmiddels ook voor het noordelijke deel van De Pijp. Door de aanleg van de Noord/Zuidlijn zal een groot deel van de bezoekers van het Museumplein straks het Museumplein vanuit een andere richting, dat wil zeggen via metrostation De Pijp, benaderen. Om die reden komt er een betere verbinding met de stadsomgeving, door de aanpak van de verbindende straten tussen De Pijp en het Museumplein waarbij voetgangers meer aandacht krijgen.

Metrostation De Pijp

Station De Pijp komt onder de Ferdinand Bolstraat tussen de Albert Cuypstraat en de Ceintuurbaan te liggen. De smalle Ferdinand Bolstraat leidt tot een smal station. Hierdoor is station De Pijp het enige station waar de perrons onder elkaar komen te liggen in plaats van naast elkaar. Samen zijn deze perrons straks 240 meter lang. Ze komen op 16,5 en 26,5 meter diepte te liggen. Geen ander station gaat zo ver de grond in. Station De Pijp krijgt twee in- en uitgangen in de eerste bouwlaag van de bovengrondse bebouwing. Aan de zuidzijde vindt de ontsluiting plaats ter hoogte van de kruising Ferdinand Bolstraat/Ceintuurbaan. De noordelijke ontsluiting is gesitueerd bij de kruising van de Ferdinand Bolstraat met de Albert Cuypstraat. Door deze situering is er sprake van een goede overstap op tramlijnen in de Albert Cuypstraat en de Ceintuurbaan. Dagelijks zullen circa 42.500 passagiers gebruikmaken van dit station.

Bestuurlijk

De uitvoering van de Noord/Zuidlijn is niet alleen technisch, maar ook bestuurlijk een complexe zaak. Om slagvaardig op te treden, is de realisatie van de metrolijn ondergebracht bij de gemeente, die de juridisch-planologische kaders en vergunningverlening verzorgt. In dat verband heeft de Gemeenteraad in mei 1995 besloten akkoord te gaan met de aanwijzing van de Noord/Zuidlijn als grootstedelijk project. In november 1996 is het programma van eisen voor het kerntraject Noord-Zuidlijn vastgesteld. Daarmee werd ook de definitieve tracékeuze vastgelegd. In 1999 werd groen licht gegeven voor de aanleg van de metro, en in 2003 werd gestart met de aanleg. In de oorspronkelijke planning werd ervan uitgegaan dat de metro in 2011 in gebruik zou worden genomen. Op dit moment wordt verwacht dat de lijn in 2017 klaar is.

Aangezien station De Pijp inclusief de in- en uitgangen en de nooduitgangen op de hoek van de Eerste Jacob van Campenstraat/Ferdinand Bolstraat en op het Cornelis Troostplein nog niet zijn (af)gebouwd, heeft de gemeenteraad de bevoegdheden om voor deze locaties regels te stellen aan zichzelf gehouden. Deze locaties zijn daarom uit het nieuwe bestemmingsplan Noord/Zuidlijn gehouden.

3.2 Vigerende rechten

Het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn is uitsluitend gericht op het regelen van hetgeen direct noodzakelijk is voor de aanleg van het ondergronds tracé en de stations van de metrolijn. Dit heeft tot gevolg gehad dat het vigerend bestemmingsplan voor de bovengrondse bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat een aantal rechten biedt die ongewenste ontwikkelingen mogelijk maken. In dit bestemmingsplan wordt een aantal ongewenste rechten wegbestemd. De wijze waarop dat wordt gedaan is nader toegelicht in paragraaf 8.1.

3.2.1 Horeca en winkels

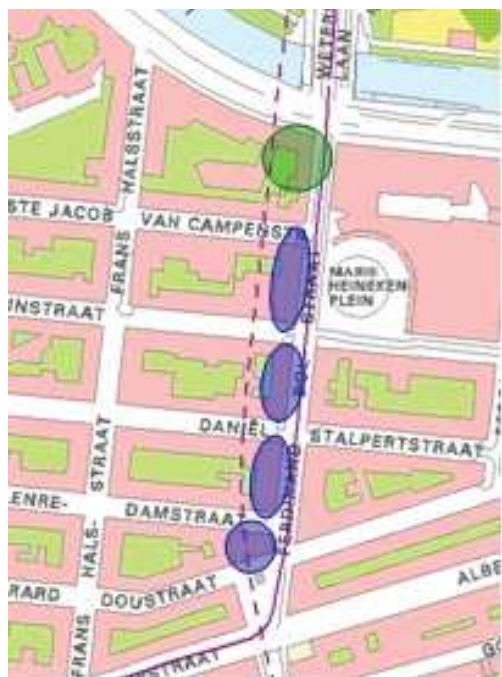
Horeca

In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuid lijn is horeca mogelijk binnen de bestemming 'Ondergronds railtracé waarboven woningen, winkels en horeca (Vr2 + W3)'. Deze bestemming geldt in de gevelwanden Ferdinand Bolstraat 10-22, Ferdinand Bolstraat 24-38, Ferdinand Bolstraat 40-54, Ferdinand Bolstraat 58-68, Gerard Doustraat 41 en Saenredamstraat 58-68. Binnen de hier geldende bestemming is in de begane grond overal horeca en winkels toegestaan:

- Aan horeca worden geen beperkingen opgelegd. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar categorieën horeca (1. snackbar en fastfood, 2. nachtzaken en discotheken, 3. cafés en 4. restaurants, eetcafés e.d.) en er zijn geen beperkingen voor wat betreft maximale oppervlakte per vestiging of locatie;
- Aan winkels worden geen beperkingen opgelegd wat betreft maximale oppervlakte per vestiging.

Winkels

Daarnaast zijn in het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn winkels mogelijk binnen de bestemming 'Ondergronds railtracé waarboven woningen, bedrijven, winkels en kantoren' (Vr2 + W2)'. In het vigerend bestemmingsplan hebben de Stadhouderskade 74-77 en de Ferdinand Bolstraat 2-8 deze bestemming. Binnen deze bestemming zijn in de begane grond overal winkels toegestaan. Aan winkels worden geen beperkingen opgelegd voor wat betreft maximale oppervlakte per vestiging.



Afbeelding: Onbeperkte rechten voor horeca en winkels (paars) en voor winkels (groen)

Stadsdeelbeleid

Het ontbreken van een onderscheid tussen de verschillende horecacategorieën, het overal toestaan van alle categorieën horeca en het ontbreken van een maximum vloeroppervlak voor zowel horeca als winkels past niet in het horecabeleid van het stadsdeel en staat haaks op de gewenste ontwikkeling van de Ferdinand Bolstraat zoals opgenomen in de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat.

Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat

In de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat wordt verwacht dat met de komst van de Noord/Zuidlijn de stedelijke betekenis van het winkelgebied Ferdinand Bolstraat zal toenemen. Rekening moet worden gehouden met een versterking van een vestigingspatroon waarbij filialen van bekende winkelketens zich concentreren op het kernwinkelgebied tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan. Daarbij zal zich tevens een proces van schaalvergroting voordoen.

Kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels zullen daardoor meer en meer zijn aangewezen op andere delen van De Pijp, onder andere het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat. Gezien de kleinschaligheid van de bebouwing van dit deel van de straat (die ook tot uiting komt in het gevelbeeld en het huidige gebruik van de begane grond) is deze wand daar ook uitermate geschikt voor, zodat hier een gedifferentieerd kleinschalig winkelaanbod kan ontstaan.

Mogelijkheden nog niet ingevuld

Tot dusver is van de onbeperkte mogelijkheden op grond van het vigerende bestemmingsplan voor horeca niet/nauwelijks gebruik gemaakt. De horeca die hier nu is gevestigd bestaat voor het merendeel uit horeca in de categorieën 3 en 4.

Dat de onbeperkte mogelijkheden voor horeca (nog) niet zijn ingevuld, kan worden toegeschreven aan

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

twee factoren. Vooruitlopend op de komst van de metro hebben in de Ferdinand Bolstraat als geheel ingrijpende ondergrondse en bovengrondse bouwwerkzaamheden plaatsgevonden (met als gevolg verminderde bereikbaarheid voor klanten en bezoekers) en tijdens de aanleg van de metro konden eigenaren en ondernemers aanspraak maken op nadeelcompensatie voor geleden schade. Daarmee konden de zittende ondernemers de bouwfase 'overleven'.

Kort gezegd hebben de afgelopen jaren, gedurende de aanleg van de metro, de ontwikkelingen in de straat vrijwel stilgestaan.

Komst Noord/Zuidlijn in 2017

Verwacht wordt dat deze stilstand zal eindigen op het moment dat de metro rijdt. Op dat moment zal het aantal bezoekers toenemen met als gevolg dat de druk op het gebied aanzienlijk zal stijgen. Verwacht kan worden dat de onbeperkte planologische mogelijkheden voor horeca dan daadwerkelijk ingewuld zullen gaan worden. Nu de ondergrondse bouw van het metrostation De Pijp (nagenoeg) is afgerond en binnen afzienbare termijn gestart zal gaan worden met de herinrichting van de openbare ruimte van de Ferdinand Bolstraat, beginnen de eerste tekenen van ontwikkeling in de straat zich overigens al voor te doen. Zo worden de Ferdinand Bolstraat 32 en de Ferdinand Bolstraat 58-60 horeca in de categorie 4. De ontwikkelingen die die op grond van het vigerende bestemmingsplan inmiddels zijn vergund dan wel waarvoor op grond van het vigerende bestemmingsplan vergunbare aanvragen omgevingsvergunningen zijn ingediend, zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

De onbeperkte mogelijkheden voor horeca kunnen een bedreiging vormen voor de kwaliteit van dit deel van de Ferdinand Bolstraat en het woon- en leefklimaat voor de omliggende omgeving.

Verwacht kan worden dat zich hier (gezien het dan hoge aantal te verwachten bezoekers) veel horeca zal willen vestigen. De huidige onbeperkte mogelijkheden voor horeca kunnen er tevens toe leiden dat dit deel van de Ferdinand Bolstraat een vestigingslocatie wordt voor ongewenste laagwaardige functies die elders in de stad (met name in stadsdeel Centrum, in postcodegebied 1012) met repressieve maatregelen worden verdrongen.

Een tweede ongewenst gevolg is dat de beoogde vestigingsmogelijkheden voor kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels uit het kernwinkelgebied in de Ferdinand Bolstraat (tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan) niet langer voor deze doelgroepen toegankelijk zullen zijn. Omdat voor winkels op dit moment eveneens geen beperkingen gelden (zoals een maximum vloeroppervlak), zijn de ruimtes in de begane grond nu niet gereserveerd voor kleinschalige ondernemingen.

De ontwikkelingen die in het huidige bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt behelzen daarmee het tegenovergestelde als beoogd en gewenst in de Economische Visie Ferdinand Bolstraat.

3.2.1.1 Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is ten opzichte van het bestemmingsplan zoals dat in ontwerp ter inzage heeft gelegen, gewijzigd vastgesteld. Het betreft twee wijzigingen die niet het gevolg van de naar voren gebrachte zienswijzen, maar twee ambtshalve wijzigingen. Volgens de planning zou het bestemmingsplan begin juni worden vastgesteld, maar omdat inzake de financiële verantwoording van mogelijke planschade (vanuit het college van B&W en de gemeentesecretaris) strakkere regels worden gehanteerd dan voorheen, diende eerst de Risicoanalyse Planschade te worden geactualiseerd en de mogelijke planschade te worden geconcretiseerd en gekwantificeerd (zie ook paragraaf 8.1).

Het uitstel van de vaststelling betekent dat het bestemmingsplan niet binnen twaalf weken na afloop van

de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan kon worden vastgesteld, waardoor de wettelijke termijn is overschreden. De consequentie hiervan is dat de voorbescherming die uitgaat van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is komen te vervallen en in praktijk een nieuwe 'benuttingsperiode' is aangevangen waarin nog gebruik gemaakt kon worden gemaakt van de oude gebruiks- en bouwrechten. Aanvragen die passen in het vigerend bestemmingsplan konden daardoor niet worden aangehouden wegens strijd met het terinzagegelegde ontwerpbestemmingsplan, maar dienden alsnog te worden vergund. Dit is aan de orde bij de twee ambtshalve wijzigingen op grond waarvan het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld:

- voor de begane grond van Ferdinand Bolstraat 16 is in de tussentijd een exploitatievergunning verleend voor het in het vigerend bestemmingsplan met direct recht toegestane gebruik als horecavestiging in de categorie 4;
- voor de begane grond van Ferdinand Bolstraat 44 is in de tussentijd een exploitatievergunning en drankvergunning verleend voor het in het vigerende bestemmingsplan met direct recht toegestane gebruik als horecavestiging in de categorie 3.

3.2.2 Binnentuinen en bouwhoogtes

Binnentuinen: 'Stedelijk dak'

Voor de binnentuinen die direct gelegen zijn achter de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat geldt in het vigerend bestemmingsplan de bestemming 'Ondergronds railtracé waarboven stedelijk dak (Vr2 + D)'. Deze bestemming geeft een direct recht om deze tuinen met direct recht voor 100% vol te bouwen tot een hoogte van 4 meter.

Bouwhoogtes

Het vigerend bestemmingsplan bevat tevens bouwhoogten die (op sommige plekken aanzienlijk) hoger zijn dan de bestaande bouw- en goothoogten.

Stadsdeelbeleid

Eenzelfde regeling 'Stedelijk dak' gold voor een aantal straten in bestemmingsplan De Pijp 1983. In het bestemmingsplan De Pijp 2005 is deze regeling afgeschaft, op grond van de volgende motivering en volgens de volgende route.

- Vorbereidingsnotitie Binnentuinen de Pijp (2004): In De Pijp is groen en buitenruimte een schaars goed. Naast het Sarphatipark, de oevers en kades langs het Amstelkanaal en enkele kleine plantsoenen bevindt het meeste groen zich in de binnentuinen. De schaarste aan buitenruimte is aanleiding geweest om in 2004 de Vorbereidingsnotitie Binnentuinen de Pijp op te stellen. In een gehouden inventarisatie is onder andere gekeken naar de resultaten van de regeling "Stedelijk Dak" in het op dat moment geldende bestemmingsplan voor de Pijp. Hier konden de binnentuinen door winkels of bedrijven tot 100% worden bebouwd, indien op het dak een daktuin werd gerealiseerd. Uit de inventarisatie bleek echter dat daktuinen nauwelijks gerealiseerd zijn, omdat het juridisch niet mogelijk blijkt dit af te dwingen. In de vorbereidingsnotitie is aan het behoud van de onbebouwde delen van de binnenterreinen hoge prioriteit gegeven en is er voor gekozen de bestemming "Stedelijk Dak" af te schaffen.
- Bestemmingsplan De Pijp 2005: De Vorbereidingsnotitie Binnentuinen de Pijp is vastgesteld door de stadsdeelraad van het toenmalige Stadsdeel Oud-Zuid op 28 januari 2004 en is uitgangspunt geweest voor het bestemmingsplan De Pijp 2005. Hierin is de stedenbouwkundige wens om de binnenterreinen niet verder te bebouwen overgenomen en is de bestemming "Stedelijk Dak" afgeschaft. Overigens staat het bestemmingsplan het behoud van bomen niet in de weg. Dat is geregeld in de bomenverordening.

Via dit met meerdere stappen gepaard gaande proces is de bestemming 'Stedelijk dak' in het bestemmingsplan De Pijp 2005 geschrapt. Sindsdien hebben zich bovendien de volgende (beleids)ontwikkelingen voorgedaan.

Visie Groen en Blauw (2006)

De Visie Groen en Blauw 2020 (in januari 2006 vastgesteld door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Oud-Zuid) is het algemene beleidskader voor de langere termijn. De visie bevat voor binnentuinen het algemene uitgangspunt dat de bebouwingsmogelijkheden via de bestemmingsplannen tegen moeten worden gegaan. Dit beleidskader geldt nog steeds.

Subsidie daktuinen (2010)

Op zich is het realiseren van terrassen (balkons) op het dak van een aanbouw altijd al mogelijk geweest en in praktijk heeft dit veelvuldig plaatsgevonden. Met de Subsidieverordening groene daken en gevels Stadsdeel Oud-Zuid (geldig sinds februari 2010) kan subsidie worden aangevraagd voor het groen maken van de daken (en gevels). Daarbij worden de daken van aanbouwen op de binnentuinen expliciet genoemd. De subsidieverordening is bedoeld voor zowel bewoners als bedrijven.

Wabo (2010)

Met de inwerkingtreding van de Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) per 1 oktober 2010 geldt het vergunningsvrij bouwen niet langer alleen bij woningen, maar is het vergunningsvrij bouwen verruimd voor bedrijven. Daarmee hebben ook bedrijven de mogelijkheid om vergunningsvrij aanbouwen en bergingen in de binnentuin te realiseren. Als algemene voorwaarde geldt dat maximaal 50% van de binnentuin vergunningvrij bebouwd mag worden, zodat altijd tenminste 50% van de binnentuin onbebouwd blijft.

Het opnieuw introduceren van een bestemming 'Stedelijk dak' (100% volbouwen van de binnentuin) staat haaks op de intentie van het stadsdeel om geen extra bebouwing op de binnentuinen mogelijk te maken. De mogelijkheid om daken groener te maken bestaat reeds en dit wordt bevorderd door middel van subsidies. Daarmee is er geen aanleiding om in het nieuwe bestemmingsplan Noord/Zuidlijn de bestemming 'Stedelijk dak' terug te laten komen. Bovendien geldt dat het 100% kunnen volbouwen van binnentuinen in De Pijp vanuit planologisch oogpunt als onwenselijk wordt beschouwd.

Het vigerend bestemmingsplan bevat tevens bouwhoogten die (op sommige plekken aanzienlijk) hoger zijn dan de bestaande bouw- en gothoogten. Dergelijke bouwrechten zijn eveneens niet gewenst, gezien de stedenbouwkundige waarden van De Pijp.

3.3 Hotel Ferdinand Bolstraat 125-127

Het pand op het perceel Ferdinand Bolstraat 125-127/ Van Ostadestraat 97-99 was onderdeel van het bestemmingsplan De Pijp 2005. Het had de bestemming Gemengd, met daarbij de aanduidingen 'winkellint' en 'niet-woonfuncties op drie bouwlagen toegestaan'. Het destijds aanwezige snookercentrum werd hiermee niet positief bestemd, aangezien het adres niet was opgenomen in de lijst met toegestane horeca. Het beroep van het snookercentrum bij de Raad van State tegen het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland werd gegrond verklaard. Daarmee is voor dat perceel het goedkeuringsbesluit vernietigd, waardoor het bestemmingsplan dat voorheen gold, van kracht bleef. Het voorgaande bestemmingsplan De Pijp 1983 was ruim en bood veel mogelijkheden voor functionele wijzigingen. Omdat niet het gehele pand dat op het perceel staat in het bestemmingsplan De Pijp 1983 juist was opgenomen, was ook het overgangsrecht van toepassing. Na de vernietiging door de Raad van State op 11 juni 2008 zijn er meerdere geïnteresseerden geweest voor de vestiging van een hotel in dit pand. Als gevolg van de ingewikkelde toetsing aan het geldende bestemmingsplan, heeft het tot eind 2010 geduurd voordat een aanvraag tot het verlenen van de vergunning heeft geleid. Het huidige gebruik van het pand als hotel is in dit bestemmingsplan positief bestemd.

3.4 Crisis- en herstelwet

Om de economische crisis en haar gevolgen te bestrijden, is de Crisis- en herstelwet (Chw) in het leven geroepen ten behoeve van versnelling van ruimtelijke projecten. Per 25 april 2013 is de Chw permanent geworden. De Chw is met name gericht op versnelling van grote infrastructurele projecten en projecten gericht op duurzaamheid, innovatie en energie, alsmede grote(re) woningbouwplannen. De Chw bevat specifieke maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden. Deze maatregelen zijn zijn alleen van toepassing op de op grond van de Chw aangewezen projecten. Op grond van de Chw is het mogelijk om ten behoeve deze specifieke projecten een 'projectuitvoeringsbesluit' te nemen. Dit besluit strekt ter vervanging van de vergunningen, ontheffingen en andere besluiten die normaal gesproken voor zo'n project zijn vereist. Voor woningbouwprojecten kan een 'projectuitvoeringsbesluit' worden vastgesteld voor projecten die geheel of hoofdzakelijk voorzien in de bouw van meer dan 11 nieuwe woningen.

Het bestemmingsplan is met name gericht op het behoud van de bestaande bebouwing en het bestaande gebruik en voorziet niet in dergelijke bouwprojecten voor nieuwe woningen, en heeft evenmin betrekking heeft op een herstructurering van (woon- en werk-)gebieden.

Hoofdstuk 4 Planvisie en planbeschrijving

4.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft gemeenten de mogelijkheid tot het opstellen van een bestemmingsplan voor gebieden binnen de bebouwde kom. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Dit zijn een verbeelding met planregels en een toelichting daarop. Daarnaast bieden zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet gedacht worden aan de mogelijkheid om een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan te verlenen, wijzigingsbevoegdheden op te nemen en het toepassen van nadere eisen. De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek.

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. De argumentatie van de wijze van regelen volgt uit de in de verantwoording opgenomen beleidsuitgangspunten.

Planvorm

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de planregels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de planregels het juridisch bindende onderdeel van het bestemmingsplan. Het plan heeft overwegend een beheer karakter. Ontwikkelingen die tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan bestuurlijk worden vastgesteld, worden evenwel meegenomen in het bestemmingsplan. Verder houdt het plan rekening met recente wetgeving, recent beleid en speelt het in op maatschappelijke en economische ontwikkelingen. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

Algemene uitgangspunten

Voor dit bestemmingsplangebied zijn de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

1. Het plan houdt rekening met recente wetgeving, recent beleid en speelt in op maatschappelijke en economische ontwikkelingen;
2. Behoud van bestaande rechten. Op grond van beleid (of andere overwegingen) kan eventueel besloten worden voor een juridisch-planologische regeling die bestaande rechten beperkt;
3. Het plan heeft overwegend een conserverend karakter, om de cultuurhistorische waarden binnen het gebied optimaal te beschermen. Dat betekent niet dat het gebied geheel 'op slot' gaat. Waar mogelijk kan op onderdelen worden bezien of flexibiliteit kan worden geboden. Enkel ontwikkelingen die tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan concreet worden, worden meegenomen in het bestemmingsplan;
4. Daar waar mogelijk flexibiliteit in bouwmogelijkheden;
5. Daar waar gewenst flexibiliteit aanbrengen in gebruiksmogelijkheden. Tevens beschermen van belangrijke functies. Conform de systematiek van recent vastgestelde en al in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen zal, in ieder geval voor de niet-woonbestemmingen in de plint van woongebouwen, gewerkt worden met verschillende typen van de bestemming "Gemengd". De basis doelstelling van deze bestemming is dat gestuurd kan worden op functie-uitwisseling waar dat gewenst is en dat flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt;
6. Ruimtelijk relevant beleid dat tijdens de voorbereiding wordt vastgesteld, zal worden opgenomen in

het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt het beleid ongewijzigd geïmplementeerd en vertaald naar planologische regelingen en weergave op de verbeelding;

7. Met het bestemmingsplan worden geen bouwplannen (zoals omschreven in artikel 6.2.1. Bro) mogelijk gemaakt, waarvoor op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro een exploitatieplan opgesteld dient te worden. Bouwplannen worden alleen opgenomen op het moment dat het kostenverhaal (anderszins dan door een exploitatieplan) verzekerd is (d.m.v. bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer);
8. Nieuwe seksinrichtingen, belwinkels, automatenhallen e.d. worden niet mogelijk gemaakt/toegestaan. Bestaande seksinrichtingen, belwinkels, automatenhallen en dergelijke worden specifiek aangegeven. Er zal een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen om bij beëindiging van het gebruik het bestemmingsplan te kunnen aanpassen;
9. Horeca aspecten worden geregeld conform het "Horecabeleid Stadsdeel Zuid 2011";
10. Parkeeraspecten worden geregeld conform het parkeerbeleid.

4.2 Ruimtelijke structuur

In hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied, paragraaf 2.2, is de bestaande ruimtelijke structuur beschreven. Binnen het plangebied is sprake van een "af" stedenbouwkundig plan met een hoogwaardige ruimtelijke structuur. Net als in de twee vigerende bestemmingsplannen wordt de ruimtelijke structuur in het bestemmingsplan geborgd door aan onbebouwde delen bestemmingen toe te kennen die bebouwing niet toestaan. Bij de bebouwde ruimte wordt de bestaande bebouwing vastgelegd door middel van bouwvlakken die de bestaande gevelijnen nauwsluitend volgen.

Voor de ruimtelijke structuur zijn verder de volgende twee aspecten van belang:

- Cultuurhistorie en monumenten (bovengrondse cultuurhistorische waarden);
- Binnentuinen.

4.2.1 Cultuurhistorie en monumenten

In deze paragraaf staan de bovengrondse cultuurhistorische waarden centraal. De ondergrondse cultuurhistorische waarden (de archeologische waarden) komen aan bod in paragraaf 7.1.

Inleiding

Met ingang van 1 januari 2012 is het in het kader van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) verplicht dat gemeenten in hun bestemmingsplannen aangeven welke cultuurhistorische waarden aanwezig zijn en op welke wijze deze worden beschermd.

In de MoMo wordt bij beschermde stadsgezichten uitgegaan van de zogenoemde 'voor-achterzijde benadering'. Deze houdt in dat de voorzijde van de bebouwing in hoge mate beschermd is, maar dat voor een aantal nader omschreven bouwactiviteiten aan achtergevels of op achtererven geen vergunning meer nodig. Beoogd is om 'kleine' ingrepen, niet zichtbaar vanaf de openbare weg (dus aan de achterzijde), vergunningvrij te maken. Uitzondering hierop zijn Rijksmonumenten. Voor het vergunningvrij bouwen gelden regels uit het Besluit omgevingsrecht (Bor). Dit wordt hierna verder toegelicht.

Er wordt niet voorzien dat het plangebied binnen de planhorizon van dit bestemmingsplan zal worden aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dit bestemmingsplan biedt echter wel een bescherming die vergelijkbaar is met een beschermd stadsgezicht. Als het gaat om de voorzijde van gebouwen, zal er in praktijk nog nauwelijks verschil zijn tussen de mate van bescherming op grond van dit bestemmingsplan en de mate van bescherming in een beschermd stadsgezicht.

In dit bestemmingsplan is de voor-achterzijde benadering als vertrekpunt genomen om regelingen te

formuleren. Uitgangspunten met betrekking tot cultuurhistorie en monumenten voor dit bestemmingsplan zijn:

1. het vastleggen van de cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan (hetgeen voor archeologie op grond van de Monumentenwet al was voorgeschreven);
2. het vereenvoudigen van de regelgeving door het vergroten van de mogelijkheden om bij monumenten en in beschermde stads- en dorpsgezichten vergunningvrij te bouwen;
3. het bevorderen van herbestemmen voor monumentale panden die hun functie dreigen te verliezen door leegstand. Dit punt is in dit plangebied minder relevant aangezien vrijwel geen sprake is van leegstand.

Advies BMA

Voorafgaand aan het vervaardigen van dit bestemmingsplan is het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam om advies gevraagd. Het advies van BMA is als bijlage opgenomen in de Bijlagen bij de toelichting.

BMA beveelt aan om dit bestemmingsplan Noord/Zuidlijn te enten op het bestemmingsplan De Pijp 2005, zodat een complementair plandocument ontstaat waarmee de Pijp en zeker de Frans Halsbuurt ook bestemmingsplantechnisch weer als één (waardevolle) stedenbouwkundige en ruimtelijke eenheid 'hersteld' wordt. Hoewel de regelingen in De Pijp 2005 op zich voldoen, is het bestemmingsplan niet meer van recente datum en dient het op termijn eveneens te worden geactualiseerd. In dit bestemmingsplan is een vergelijkbare systematiek gehanteerd als in andere, recent door het stadsdeel geactualiseerde bestemmingplannen. Op het moment dat De Pijp 2005 geactualiseerd wordt, zal de in dat geactualiseerde bestemmingsplan gehanteerde systematiek vergelijkbaar zijn met de systematiek in dit bestemmingsplan Noord/Zuidlijn.

Regeling

Het bestemmingsplan bevat ten aanzien van het aspect 'cultuurhistorie en monumenten' de volgende regelingen.

Regeling stedenbouwkundige structuur

De stedenbouwkundige opzet van de wijk die wordt gekenmerkt door een afwisseling van gesloten bouwblokken en villabeouwing is in het bestemmingsplan vastgelegd door de huidige bebouwing op de verbeelding in te tekenen. De voorgevelrooilijn is daarbij conform de huidige situatie ingetekend, zodat de te beschermen overgang tussen publiek en privé behouden blijft. Door het vastleggen van bestaande voorgevelrooilijnen en wegen en onbebouwde ruimten (verkeersruimte etcetera) wordt de stedenbouwkundige structuur beschermd.

Regeling goot- en bouwhoogte

Zoals in de gehele negentiende-eeuwse gordel van Amsterdam wordt de bebouwing in hoofdzaak getypeerd door een opzet van gesloten bouwblokken met bebouwing in vier bouwlagen en een kap. De kapverdiepingen bestaan voor het overgrote deel uit langs- en dwarskappen. Op enkele plekken zijn platte daken aanwezig. De goot- en bouwhoogte van de verschillende delen van de bebouwing worden conform de huidige situatie vastgelegd.

Regeling kapprofielen

In het plangebied komen vooral kappen, en op enkele plekken platte daken voor. De kappen van de gebouwen zijn bepalend voor het stedenbouwkundig en ruimtelijk beeld van de wijk. In een aantal

gevallen zijn de daken ontworpen en gerealiseerd binnen architectonische eenheden. In dat geval verdient de architectonische eenheid bescherming. Het kapprofiel (de doorsnede vanaf de voorgevel naar de achtergevel) mag alleen worden doorbroken door ornamenten, daklijsten en dakkapellen. Indien sprake is van een architectonische eenheid, is het een voorwaarde dat deze in de gehele architectonische eenheid dezelfde omvang en plek op het dak hebben.

- Voor de regeling voor de kapprofielen gelden de volgende algemene uitgangspunten. Voor de voorzijden van daken is het behouden van het aanzicht erg belangrijk. Het loslaten van de dakvorm is daarom geen optie. Juist deze voorzijde bepaalt immers in hoge mate de monumentaliteit van de wijk en het straatbeeld. In architectonische eenheden zijn individuele ontwikkelingen op pandniveau niet gewenst. Dit betekent dat voor de voorzijde van de kapprofielen een koppeling wordt gelegd tussen architectonische eenheden;
- In het algemeen kunnen aan vergroting aan de achterzijde de volgende uitgangspunten worden verbonden:
 1. Vergroting is afhankelijk gemaakt van de mate van bescherming van de bebouwing en van de situatie ter plaatse. Daartoe wordt een koppeling gelegd met welstand, dat wil zeggen de architectuurorden op de waarderingskaarten voor de 19e eeuwse gordel. Op deze waarderingskaarten is aan iedere architectuureenheid (een pand, een serie panden of een compleet bouwblok) een waardering van de architectonische kwaliteit toegekend. Deze waardering is aangeduid met ordes, oplopend van de basisorde naar orde 1. Deze zijn als volgt omschreven:
 - a. Orde 1: Geregistreerde en beoogde Rijks- en Gemeentelijke Monumenten;
 - b. Orde 2: Monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis;
 - c. Orde 3: Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde;
 - d. Basisorde: Voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit aangeduid of bouwwerken die door ingrijpende wijziging hun architectonische meerwaarde hebben verloren.
 2. Op bebouwing die in hoge tot zeer hoge mate beschermd is en op andere bebouwing waarop vergroting niet gewenst is (bijvoorbeeld op platte daken) wordt vergroting niet toegestaan. Voor de verschillende ordes zijn de volgende algemene uitgangspunten geformuleerd:
 - a. Bij orde-1 en orde-2 panden is het kapprofiel (zowel voor de nok als achter de nok) behoudenswaardig. Toevoegingen in de vorm van dakopbouwen, dakuitbouwen en daklagen worden niet toegestaan. Dakkapellen worden wel toegestaan. Als sprake is van een architectonische eenheid, moeten dakkapellen passen binnen de architectonische eenheid voor wat betreft de straatzijde;
 - b. Bij orde-3 en basisorde panden worden toevoegingen op het dak toegestaan onder bepaalde voorwaarden;
 - c. Dakluiken worden mogelijk gemaakt op basis van de algemene afwijkingsregels.
 3. Op bebouwing waar vergroting van de dakverdieping mogelijk kan worden gemaakt, wordt dat toegestaan door middel van een afwijking.

De algemene uitgangspunten zijn voor de verschillende toevoegingen uitgewerkt.

Dakkapellen

Dakkapellen aan de voorzijde zijn niet vergunningvrij. Aangezien met een dakkapel de goot- of bouwhoogte niet wordt overschreden, worden deze doorgaans niet in het bestemmingsplan geregeld. Het is van belang dat wel wordt geregeld dat de dakkapellen aan de voorzijde binnen één architectonische eenheid op dezelfde wijze worden ontworpen en gerealiseerd. Het bestemmingsplan regelt met deze bepaling dat het bouwen van een dakkapel aan de voorzijde alleen mogelijk is als op alle panden in de architectonische eenheid tegelijkertijd een dakkapel aan de voorzijde wordt

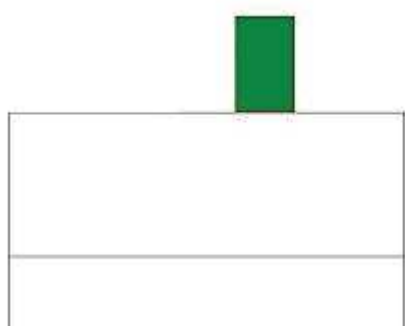
gerealiseerd. Op deze wijze blijft de architectuur van een gevelwand die een architectonische eenheid vormt in tact.

Dakkapellen aan de achterzijde zijn op grond van het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor) vergunningvrij en worden om die reden niet in het bestemmingsplan geregeld. Dakkapellen aan de achterzijde van panden die zijn gelegen in een beschermd stads- en dorpsgezicht zijn sinds 1 januari 2012 vergunningvrij en kunnen om die reden evenmin in het bestemmingsplan worden geregeld.

Dakkapellen aan de achterzijde van monumenten zijn niet vergunningvrij. Het in architectonische eenheden toevoegen van een dakkapel aan de achterzijde hoeft niet gelijktijdig in de gehele architectonische eenheid te worden gerealiseerd (zoals aan de voorzijde wel het geval is), omdat het architectonisch beeld vooral aan de straatzijde wordt bepaald.

Dakopbouwen

In Amsterdam zijn op diverse platte daken dakopbouwen gerealiseerd om het dakterras te bereiken. Het gaat hierbij om opbouwen op het platte dak waar de trap naar het dakterras in wordt gebouwd (zie afbeelding). Voor het plangebied is behoud van het bestaande kapprofiel wenselijk. De realisatie van dakopbouwen doet hier afbreuk aan, waardoor het niet wenselijk is om dakopbouwen toe te staan.



Afbeelding: Dakopbouw

Samenvatting regeling daken

De regeling ten aanzien van de kapprofielen en het toestaan van bebouwing op het dak is gekoppeld aan de waarderingskaarten. Daarin zijn de verschillende panden of delen van bouwblokken aangewezen als orde-1, orde-2, orde-3 of basisorde. In het bestemmingsplan is dit vertaald door de orde-1 panden te voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 1'. De orde-2 panden hebben de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 2'. De orde-3 panden en panden met een basisorde zijn voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 3'.

In de regels van de drie dubbelbestemmingen is bepaald dat het huidige kapprofiel behouden moet blijven. Bij de orde-1 is daarbij bepaald dat afwijkingen van het kapprofiel alleen mogelijk zijn in de vorm van een ornament, daklijst of dakkapel. Als sprake is van een architectonische eenheid, dan moeten ornamenten en dergelijke worden ontworpen en gerealiseerd binnen de architectonische eenheid. De architectonische eenheden zijn voorzien van de dubbelbestemming Waarde - architectonische eenheid.

Bij de orde-3 panden en orde-2 panden en panden met een basisorde geldt dat het huidige kapprofiel in principe behouden moet blijven.

Dakopbouwen zijn niet toegestaan in het bestemmingsplan. Indien er een initiatief zich voordoet kan hiervoor een omgevingsvergunning worden aangevraagd op grond van artikel 2.12. lid 1 sub a onder 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het daarvoor geldende beleid.

Overschrijding van het kapprofiel voor bouwwerken voor de opwekking van duurzame energie

Gezien de stedenbouwkundige en architectonische waarden van de bebouwing in het plangebied is het geen optie om de realisatie van kleine windturbines vrij te laten. Windturbines uitsluiten is in het licht van de gemeentelijke Structuurvisie evenmin een optie. Overigens geldt voor zonnepanelen (indien geen sprake is van een monument) dat deze reeds vallen onder het vergunningvrij bouwen, zodat de afwijking alleen zou gelden voor windmolens. In de algemene afwijkingsregels is opgenomen dat het overschrijden van het toegestane maximum van ashoogten voor windmolens vijf meter is.

Sloopvergunning

Voor het verbouwen of slopen van een rijksmonument, gemeentelijk monument of een pand dat ligt binnen een beschermd stads- en dorpsgezicht is op grond van de Wabo altijd een sloopvergunning (officieel geheten: omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk) nodig. Het plangebied is niet aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht en niet alle panden zijn monument.

Op grond van artikel 3.3 van de Wro is het mogelijk om een sloopregeling voor alle bebouwing (dus ook de niet-monumentale) in het bestemmingsplan te regelen. Gezien het belang van stedenbouwkundige en architectonische waarden in het plangebied, is voor het gehele nieuwe bestemmingsplan een sloopvergunningstelsel opgenomen.

Het voornaamste doel van de sloopvergunningplicht is het voorkomen van 'gaten' in de bebouwing. Hiermee kunnen dreigend verval en de aantasting van de leefbaarheid worden tegengegaan. Voor het toestaan van de sloopactiviteit kan het van belang zijn dat wordt voorzien in vervangende nieuwbouw. De vergunning kan worden geweigerd wanneer bijvoorbeeld voor de nieuwbouwactiviteiten nog geen (reële) aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend of onvoldoende vaststaat dat de vervangende nieuwbouw ook daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is dit vertaald door bij alle dubbelbestemmingen die betrekking hebben op de cultuurhistorie (Waarde - cultuurhistorie) een sloopvergunningstelsel op te nemen.

Om te voorkomen dat voor alle sloopactiviteiten een sloopvergunning aangevraagd moet worden, is een aantal uitzonderingen opgenomen. Deze uitzonderingen gelden voor sloopactiviteiten:

1. die het normale onderhoud betreffen;
2. van ondergeschikte betekenis, indien door het College van burgemeester en wethouders is geconstateerd, dat daarvoor geen omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk is vereist;
3. waarvan aangetoond is dat deze geen aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden tot gevolg zal hebben;
4. die uitgevoerd mogen worden krachtens een voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan verleende dan wel aangevraagde vergunning;
5. ter voldoening van een aanschrijving of een besluit van het College van burgemeester en wethouders.

Met name de tweede en derde uitzondering zullen in veel gevallen toegepast worden. Vaak hebben sloopactiviteiten geen betrekking op die aspecten die ervoor gezorgd hebben dat de betreffende bebouwing wordt aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Bijvoorbeeld sloopactiviteiten die binnen het pand plaatsvinden, hebben geen gevolgen voor de cultuurhistorische waarde van een pand. Hiervoor is dan geen sloopvergunning verplicht.

4.2.2 Binnentuinen

Bebouwing binnentuinen: regeling vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn en bestemmingsplan De Pijp 2005

Vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn

In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn hebben de binnentuinen direct gelegen achter de hoofdbebouwing langs de Ferdinand Bolstraat de bestemming 'Ondergronds railtracé waarboven stedelijk dak (Vr2 + D)'. Deze regeling geeft een direct recht om deze tuinen voor 100% te bebouwen met een maximum hoogte van 4 meter.

Bestemmingsplan De Pijp 2005

Eenzelfde regeling 'Stedelijk dak' gold voorheen voor een aantal straten in bestemmingsplan De Pijp 1983. In het bestemmingsplan De Pijp 2005 is deze regeling echter afgeschaft, op grond van de volgende motivering:

- In de Pijp is groen en buitenruimte een schaars goed. Naast het Sarphatipark, de oevers en kades langs het Amstelkanaal en enkele kleine plantsoenen bevindt het meeste groen zich in de binnentuinen.
- De schaarste aan buitenruimte is aanleiding geweest om in 2004 de Voorbereidingsnotitie Binnentuinen de Pijp op te stellen. In een gehouden inventarisatie is onder andere gekeken naar de resultaten van de regeling "Stedelijk Dak" in het op dat moment geldende bestemmingsplan voor de Pijp. Hier konden de binnentuinen door winkels of bedrijven tot 100% worden bebouwd, indien op het dak een daktuin werd gerealiseerd. Uit de inventarisatie bleek echter dat daktuinen nauwelijks gerealiseerd zijn, omdat het juridisch niet mogelijk was dit af te dwingen. In de voorbereidingsnotitie is aan het behoud van de onbebouwde delen van de binnenterreinen hoge prioriteit gegeven en is er voor gekozen de bestemming "Stedelijk Dak" af te schaffen.
- De Voorbereidingsnotitie Binnentuinen de Pijp is vastgesteld door de stadsdeelraad op 28 januari 2004 en is uitgangspunt geweest voor het bestemmingsplan De Pijp (2005). Hierin is de stedenbouwkundige wens om de binnenterreinen niet verder te bebouwen overgenomen en is de bestemming "Stedelijk Dak" afgeschaft. Overigens staat het bestemmingsplan het behoud van bomen niet in de weg. Dat is geregeld in de bomenverordening.
- De Visie Groen en Blauw 2020 (in januari 2006 vastgesteld door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Oud-Zuid) is het algemene beleidskader voor de langere termijn. De visie bevat voor binnentuinen het algemene uitgangspunt dat de bebouwingmogelijkheden via de bestemmingsplannen tegen moeten worden gegaan.
- Op zich is het realiseren van terrassen (balkons) op het dak van een aanbouw altijd al mogelijk geweest en in praktijk heeft dit veelvuldig plaatsgevonden. Met de Subsidieverordening groene daken en gevels Stadsdeel Oud-Zuid (geldig sinds februari 2010) kan subsidie worden aangevraagd voor het groen maken van de daken (en gevels). Daarbij worden de daken van aanbouwen op de binnentuinen expliciet genoemd. De subsidieverordening is bedoeld voor zowel bewoners als bedrijven. Omdat het afdwingen van het realiseren van daktuinen op grond van het bestemmingsplan niet mogelijk is, heeft het stadsdeel er voor gekozen op deze manier het aanleggen van daktuinen te bevorderen.

Ontwikkelingen wetgeving 2010-2014

Sinds 2010 heeft zich in de landelijke wetgeving een aantal ontwikkelingen voorgedaan. Het betreft:

Wabo (2010) en Bor (2010)

Met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010 is een aantal vormen van bouwen en gebruik vergunningvrij geworden. Een belangrijk element in de Wabo en het daaraan gekoppelde Besluit omgevingsrecht (Bor) is dat het vergunningvrij bouwen geldt voor zowel woningen als voor niet-woonfuncties als winkels, kantoren, bedrijven et cetera. Met de Wabo en het daaraan gekoppelde Bor zijn per oktober 2010 (onder andere) de volgende vergunningvrije uitbreidingsmogelijkheden ontstaan:

- aan- en uitbouwen (serres e.d.) zijn vergunningvrij toegestaan tot 2,5 meter uit de oorspronkelijke achtergevel, zowel bij woningen als bij niet-woonfuncties met een maximale bouwhoogte van 4 meter (of 30 cm boven de scheiding met de tweede bouwlaag dan wel niet hoger dan het hoofdgebouw). Het gebruik van deze aanbouwen mag hetzelfde zijn als de hoofdfunctie;
- op meer dan 2,5 meter uit de oorspronkelijke achtergevel zijn bijbehorende bouwwerken (aan- en uitbouwen die buiten deze zone van 2,5 meter doorlopen en losstaande schuurtjes en andere losstaande gebouwen buiten deze zone) vergunningvrij tot 30 m². De maximale vergunningvrije bouwhoogte is 3 meter;
- daarnaast gelden de volgende voorwaarden:
 1. het gebruik van de bijgebouwen is functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw, dat wil zeggen: 'ten dienste van' de hoofdfunctie (bij een woning: gebruik als tuinhuis; bij een winkel: gebruik als opslag). Daarmee is het beperken van het gebruik van bijgebouwen als tuinhuis niet meer aan de orde. Overigens is het gebruik van een (losstaand) bijgebouw voor zelfstandige functies ook niet wenselijk. Een zelfstandig kantoor of zelfstandige horeca leidt immers mogelijk tot overlast voor de aangrenzende percelen;
 2. de strook binnen 1 meter van een naburig erf mag voor maximaal 10 m² bebouwd worden;
- het totaal aan vergunningvrije bouwwerken (aan- en uitbouwen en bijgebouwen te samen) achter de voorgevelrooilijn (dat wil zeggen: op het zij- en/of achtererf) mag maximaal 50% zijn.

Modernisering Monumentenzorg (2012) en Bor (2012)

Voor de regeling voor aan- en bijgebouwen is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) van belang. In het kader van de MoMo is het Besluit omgevingsrecht (Bor) per 1 januari 2012 aangepast. Op grond van artikel 4a, van de bijlage II van het Bor zijn de bouwmogelijkheden in, aan, op, of bij een beschermd monument en aangewezen monument (onder lid 1) en binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht (onder lid 2) verruimd.

Op grond van bijlage II artikel 4a Bor zijn de meeste vergunningvrije bouwactiviteiten uit artikelen 2 en 3 van die bijlage ook van toepassing op monumenten, mits het onderdelen van het monument betreft zonder monumentale waarde. Een aantal van deze vergunningvrije activiteiten is niet van toepassing bij monumenten. Dat zijn onder andere het oprichten van bijbehorende bouwwerken en bouwwerken voor recreatief nachtverblijf (zomerhuisje, bed&breakfast). Voor het wijzigen van een monument is een omgevingsvergunning nog wel vereist, met uitzondering van de activiteiten genoemd in artikel 3a van bijlage II van het Bor (waaronder gewoon onderhoud).

Ontwikkelingen per 1 november 2014

Per 1 november 2014 is een nieuw Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden met ruimere vergunningvrije bouwmogelijkheden dan voorheen. Ten opzichte van het voorheen geldende Bor, dat gold op het moment van het voorontwerpbestemmingsplan Noord/Zuidlijn, zijn de belangrijkste verruimingen per 1 november 2014 voor een op de grond staand bijbehorend bouwwerk of uitbreiding daarvan:

- de grens van 2,5 meter uit de oorspronkelijke achtergevel is verruimd tot 4 meter;
- de maximale hoogte is verhoogd van 4 naar 5 meter;
- het invoeren van een 'staffel' voor de maximale oppervlakte die vergunningvrij bebouwd kan worden:
 1. tuin tot 100 m² groot: maximaal 50%;

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

2. tuin tussen 100 en 300 m² groot: maximaal 50 m², vermeerderd met 20% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 100 m²,
 3. tuin groter dan 300 m²: 90 m², vermeerderd met 10% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 300 m², tot een maximum van in totaal 150 m²;
- een toename van de maximale bouwhoogte van 3 naar 5 meter voor een bijgebouw met een kap op meer dan 4 meter van het oorspronkelijk hoofdgebouw en functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw.

Met de 'staffel' wordt bij tuinen vanaf 100 m² meer bebouwing toegestaan dan voorheen. De toename van de maximum bouwhoogte staat op zich los van het (toegenomen) te bebouwen oppervlak, maar omdat hiermee het toegestane totale volume toeneemt, kan het in de beleving eveneens zorgen voor een vorm van verdichting van de binnentuinen.

Regeling bebouwing in binnentuinen

Het binnentuinenbeleid van het stadsdeel heeft als doel een steeds verdergaande verdichting van de binnentuinen te voorkomen, omdat in een dichtbebouwd gebied een groene en open binnentuin een verademing is. De rust en ruimte die van dergelijke binnentuinen uitgaat, verhoogt het woongenot in belangrijke mate. De Pijp is de meest dichtgebouwde wijk in Amsterdam. In het noordelijke deel van De Pijp, waar het bestemmingsplangebied Noord/Zuidlijn deel van uitmaakt, is de druk op het woon- en leefklimaat reeds groot en met de komst van de metro zullen nog meer mensen naar het gebied komen. Mede daardoor, en in navolging van de afweging die in het kader van bestemmingsplan De Pijp 2005 is gemaakt, is er geen aanleiding om in dit bestemmingsplan de bestemming "Stedelijk dak" (d.w.z. 100% volbouwen van de binnentuin) te behouden. Dit staat immers haaks op het uitgangspunt van het stadsdeel om de binnentuinen zo open mogelijk te houden.

Het nieuwe Bor biedt de mogelijkheden om, indien gewenst, beperkingen op te leggen aan de nieuwe, ruimere vergunningvrije bouwmogelijkheden in de binnentuinen. In beginsel volgt het stadsdeel de nieuwe landelijke wetgeving uit het Bor met de ruimere mogelijkheden voor vergunningvrije aan- en uitbouwen en bijgebouwen. Alleen als daartoe aanleiding is, zal daarvan worden afgeweken en zullen de vergunningvrije bouwmogelijkheden worden ingeperkt.

Voor de binnentuinen in het plangebied geldt dat:

- de binnentuinen voor het merendeel reeds geheel of voor een aanzienlijk deel, dat wil zeggen méér dan vergunningvrij is toegestaan, bebouwd zijn;
- het bij de binnentuinen waarin op grond van de landelijke wetgeving nog ruimte is om vergunningvrij te bouwen, in vrijwel alle gevallen gaat om binnentuinen met een oppervlak kleiner dan 100 m².

Dit laatste betekent dat achter de oorspronkelijke achtergevel vergunningvrij dieper mag worden gebouwd dan voorheen (4 meter diep in plaats van 2,5 meter diep), maar op grond van de grootte van de tuinen blijft het maximum bebouwingspercentage van 50% onveranderd. Omdat er daarmee geen aanleiding is om de per 1 november 2014 geldende vergunningvrije bouwmogelijkheden wat betreft oppervlakte in te perken, is in dit bestemmingsplan de afweging gemaakt om de door de landelijke wetgeving geboden vergunningvrije bouwmogelijkheden niet in te perken. Daarbij speelt ook mee dat door het schrappen van de bestemming "Stedelijk dak" het volledig volbouwen van de tuinen niet langer is toegestaan, wat per saldo een vermindering betekent van de mogelijkheden om de binnentuinen te bebouwen.

Met deze afweging komt het stadsdeel enerzijds tegemoet aan de wensen van bewoners en omwonenden ten aanzien van het behoud van open binnentuinen, terwijl met het bieden van de vergunningvrije uitbreidingsmogelijkheden anderzijds tegemoet wordt gekomen aan het bieden van flexibiliteit voor bewoners en ondernemers die gebruik willen maken van de door de landelijke wetgeving

geboden vergunningvrije bouw mogelijkheden.

In dit bestemmingsplan hebben de hoofdgebouwen en de achtertuinen beide de bestemming die voor de hoofdbebouwing geldt, bijvoorbeeld Gemengd-1. De hoofdbebouwing is op de verbeelding opgenomen met een bouwvlak. Het al of niet opnemen van de bebouwing in de (binnen)tuin met een bouwvlak is afhankelijk van een aantal aspecten:

1. De bestaande, legale aan- en uitbouwen en bijgebouwen die qua oppervlak en/of qua bouwhoogte groter zijn dan wat vergunningvrij is toegestaan, zijn met een bouwvlak op de verbeelding opgenomen en daarmee positief bestemd. Indien dit niet gebeurt, zouden deze opstellen worden wegbestemd. Dat laatste kan alleen indien het aannemelijk is dat deze binnen de planperiode verdwijnen. Daarvan is geen sprake. Een verdere vergroting van deze bebouwing is niet wenselijk;
2. Als sprake is van een aangewezen gemeentelijk monument of rijksmonument, dan is bouwen in het achtererfgebied zonder vergunning niet toegestaan.

Regeling gebruik van de (vrijstaande) bijgebouwen

Voor wat betreft het gebruik van de (vrijstaande) bijgebouwen is eveneens aangesloten bij de Wabo en het Bor. Vrijstaande bijgebouwen mogen uitsluitend functioneel ondergeschikt gebruikt worden ten dienste van het gebruik in het hoofdgebouw. Door aan te sluiten bij de Wabo en het Bor, worden ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen ruimere mogelijkheden geboden voor het gebruik van vrijstaande bijgebouwen. Het gebruik werd meestal beperkt tot tuinhuis/fietsenstalling, zowel bij woonfuncties als niet-woonfuncties. De gebruiksmogelijkheden die nu worden geboden, sluiten meer aan bij het feitelijke gebruik en ook het meest doelmatige gebruik.

Regeling gebruik van de binnentuin

De binnenterreinen mogen uitsluitend worden gebruikt als tuin. Omdat het gebruik van de binnentuin als buitenruimte bij een kinderdagverblijf kan leiden tot (geluids)overlast, is dit gebruik van de binnentuin niet zonder meer toegestaan.

Het College van burgemeester en wethouders is bevoegd om bij een omgevingsvergunning voor een nieuw kinderdagverblijf af te wijken van de planregels ten behoeve van het gebruik van gronden buiten het bouwvlak voor maatschappelijke dienstverlening om hiermee op het binnenterrein buitenruimte/een speelplaats toe te staan. Voorwaarden daarbij zijn:

- a. het gebruik is ten dienste van de functie in het hoofdgebouw;
- b. het woon- en leefklimaat wordt ter plaatse niet onevenredig aangetast;
- c. aangetoond is dat de ontwikkeling in de tuin niet ten koste gaat van (waardevolle) bomen in de (binnen-)tuin.

4.3 Functionele structuur

In hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied, paragraaf 2.3, is de bestaande functionele structuur beschreven. Het plangebied betreft een woongebied, met detailhandel en overige niet-woonfuncties. De huidige en in de toekomst te verwachten drukte in het noordelijke deel van De Pijp kan gepaard gaan overlast van horeca, ruimtetekort en verschraving van het winkelaanbod. Het is dan ook van belang mee te groeien en te ontwikkelen, maar tegelijkertijd en woon- en leefklimaat te beschermen.

In het plangebied wordt onderscheid gemaakt naar verschillende soorten gebieden:

- woongebieden: dit zijn gebieden waar (vrijwel) uitsluitend wordt gewoond;
- straten waar wonen gemengd voorkomt met niet-woonfuncties.

Daar waar wonen gemengd voorkomt met niet-woonfuncties is sprake van verticale functiemenging: de

niet-woonfuncties (winkel, dienstverlening e.d.) zijn gevestigd in de begane grond en op de bovengelegen etages wordt gewoond. Op die plekken wordt de bestemming 'Gemengd' gebruikt.

Hieronder is voor de uiteenlopende functies aangegeven welke bestemmingen en bijbehorende regelingen gelden.

4.3.1 Wonen

Het plangebied leent zich voor een goede mix van wonen en andere functies. Doel van het bestemmingsplan is om dit evenwicht te behouden en te stimuleren dat detailhandel en overige dienstverlening zich kan vestigen in het plangebied. Het grootste deel van de woonfuncties bevindt zich op de verdiepingen van panden waarin de begane grond in gebruik is bij niet-woonfuncties. Uitbreiding van wonen op de begane grond wordt niet wenselijk geacht daar waar sprake is van een niet-woonfunctie op de begane grond. Daar waar reeds in de plint gewoond wordt, wordt dit zo bestemd.

Aan huis gebonden beroepen, zoals arts, tandarts, advocaat en notaris, zijn krachtens jurisprudentie toegestaan binnen een woonbestemming. Het bestemmingsplan maakt ook huisgebonden bedrijven mogelijk.

Short-stay is mogelijk in woningen waarop de woonbestemming van toepassing is. Met het verschijnsel short stay is in verouderde bestemmingsplannen geen rekening gehouden. Deze vorm van wonen past blijkens jurisprudentie bij strikte toepassing van de bestemmingsbepalingen niet binnen de standaard woonbestemming. Het stadsdeel vindt de functie short-stay op zich echter wel passend binnen de (hoog)stedelijke woonomgeving en kiest er daarom voor in de nieuwe bestemmingsplannen binnen de bestemmingen waar wonen wordt toegestaan tevens expliciet short-stay mogelijk te maken. Het short stay-beleid is verder toegelicht in hoofdstuk 6.

Regeling

De panden die geheel in gebruik zijn bij wonen zijn bestemd voor 'Wonen'. Het gaat hier om panden voor één of meerdere huishoudens. Binnen deze bestemming zijn (op alle bouwlagen) alleen woningen toegestaan en geen andere functies zoals kantoren, detailhandel, bedrijven etc. In het bestemmingsplan is naast 'huisgebonden beroep', ook 'huisgebonden bedrijf' en 'bed & breakfast' toegestaan. Als criterium geldt dat het huisgebonden beroep of bedrijf gezien de aard en omvang geen afbreuk doet en ongeschikt is aan het woongebouw en geen hinder oplevert voor de woonsituatie. Een aan huisgebonden beroep of bedrijf mag niet plaatsvinden in vrijstaande bijgebouwen, maar slechts in de hoofdbouw en eventuele aan- en uitbouwen die aan de hoofdbouw zijn gerealiseerd.

Alleen bedrijven die vallen onder categorie A van de Staat van bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan als huisgebonden bedrijf. Hiervoor geldt dat maximaal 40% van het oppervlak, met een maximum van 60 m² mag worden gebruikt voor huisgebonden beroep, huisgebonden bedrijf of bed & breakfast.

Binnen de woonfunctie wordt algemeen short-stay mogelijk gemaakt. Dit is in overeenstemming met het gemeentelijke beleid voor short-stay.

In de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat is opgenomen dat de Eerste Jacob van Campenstraat een belangrijke looproute richting het Museumplein kan worden en de begane grond van de Daniël Stalpertstraat geschikt is voor vestiging van kleinschalige winkels en bedrijven. Om deze ontwikkelingen te faciliteren, zijn de panden in deze straten opgenomen met de bestemming 'Gemengd - 1'. Daar waar binnen deze bestemming in de begane grond wordt gewoond, is de bestaande woonfunctie opgenomen met de functieaanduiding 'wonen (w)'. Daarmee is de bestaande woonfunctie niet wegbestemd, maar bestaat er wel de flexibiliteit om de begane grond om te zetten naar een

niet-woonfunctie.

4.3.2 Detailhandel

In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn gelden voor detailhandel geen beperkingen voor wat betreft maximale oppervlakte per vestiging. Het voornaamste doel van het opstellen van het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn in de tweede helft van de jaren '90 was het ruimtelijk-planologisch mogelijk maken van de aanleg van de metrolijn. Om het bestemmingsplan zo flexibel mogelijk te maken, is daarbij uitgegaan van een zeer ruime regeling ten aanzien van detailhandel. Dat geldt overigens ook voor horeca (zie verder paragraaf 4.3.6).

Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat

Een dergelijke zeer ruime regeling komt niet langer overeen met de gewenste ontwikkeling voor dit deel van de Ferdinand Bolstraat zoals opgenomen in de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat. Hierin wordt verwacht dat met de komst van de Noord/Zuidlijn de stedelijke betekenis van het winkelgebied Ferdinand Bolstraat zal toenemen. Rekening moet worden gehouden met een versterking van een vestigingspatroon waarbij filialen van bekende winkelketens zich zullen gaan concentreren op het kernwinkelgebied tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan. Daarbij zal zich tevens een proces van schaalvergroting voordoen.

Kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels zullen daardoor meer en meer zijn aangewezen op andere delen van De Pijp, onder andere het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat. Gezien de kleinschaligheid van de bebouwing van dit deel van de straat (die ook tot uiting komt in het gevelbeeld en het huidige gebruik van de begane grond) is deze locatie daar uitermate geschikt voor, zodat hier een gedifferentieerd kleinschalig winkelaanbod kan ontstaan.

Mogelijkheden nog niet ingevuld

Tot dusver is van de onbeperkte mogelijkheden op grond van het vigerende bestemmingsplan voor detailhandel geen gebruik gemaakt. Dat dit (nog) niet is gebeurd, kan worden toegeschreven aan twee factoren:

- Vooruitlopend op de komst van de metro hebben in de Ferdinand Bolstraat als geheel ingrijpende bovengrondse bouwwerkzaamheden plaatsgevonden (met als gevolg verminderde bereikbaarheid voor klanten en bezoekers);
- Tijdens de aanleg van de metro konden eigenaren en ondernemers aanspraak maken op nadeelcompensatie voor geleden schade. Daarmee konden de zittende ondernemers de bouwfase 'overleven'.

Met andere woorden: gedurende de aanleg van de metro de afgelopen jaren hebben de ontwikkelingen in de straat min of meer stilgestaan.

Komst Noord/Zuidlijn in 2017

Verwacht wordt dat deze stilstand zal eindigen op het moment dat de metro rijdt. Op dat moment zal het aantal bezoekers toenemen met als gevolg dat de druk op het gebied aanzienlijk zal stijgen. Op dat moment kan worden verwacht dat de onbeperkte planologische mogelijkheden voor detailhandel daadwerkelijk zullen worden ingevuld. Deze onbeperkte mogelijkheden vormen dan een bedreiging voor de kwaliteit van dit deel van de straat. Verwacht kan worden dat zich hier dan (gezien het dan hoge aantal bezoekers van de straat) eveneens grootschalige winkels zullen willen vestigen, met als negatief gevolg dat de beoogde vestigingsmogelijkheden voor kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels uit het kernwinkelgebied tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan

niet langer voor deze doelgroepen toegankelijk zullen zijn. Omdat nu voor winkels geen maximum vloeroppervlak geldt, zijn de ruimtes in de begane grond niet gereserveerd voor deze kleinschalige ondernemingen. De ontwikkelingen die in het huidige bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt bereiken daarmee het tegenovergestelde van wat in de Economische Visie Ferdinand Bolstraat beoogd en gewenst is.

Op grond van de gewenste mate van functiemenging ten behoeve van detailhandel kan het plangebied worden opgesplitst in drie soorten gebieden:

1. winkelstraten;
2. doorgaande straten met enige mate van functiemenging;
3. woongebieden.

Winkelstraten

De straten die zijn aangemerkt als winkelstraat (in dit bestemmingsplan: de Ferdinand Bolstraat) hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Gemengd - 3 (winkelstraten)'. Binnen de winkelstraten is behoud en versterking van de winkelfunctie gewenst. Functies als bedrijven, woningen en kantoren op de begane grond zijn ongewenst, omdat deze functies een bedreiging vormen voor een aaneengesloten en sterk winkelfront. In dit bestemmingsplan is dat gedaan door:

- het omzetten van dienstverlening of bedrijf naar een winkel toe te staan;
- het omzetten van een winkel naar een woning, dienstverlening of bedrijf uit te sluiten.

Onderdeel van het opnemen van specifieke regelingen voor de verschillende (delen van) straten is tevens het opnemen van maximum maten voor winkels en andere niet-woonfuncties. Om de kleinschaligheid van de winkelfunctie te waarborgen, geldt voor winkels een maximum bruto vloeroppervlak van 300 m² inclusief kelders/souterrain, uitgezonderd de reeds aanwezige grotere vestigingen.

Aanvullend geldt voor winkels dat zij, eveneens om de kleinschaligheid in de begane grond te waarborgen, mogen uitbreiden tot maximaal twee panden.

Doorgaande straten

De (delen van) straten die zijn aangemerkt als doorgaande straat (in dit bestemmingsplan: de Stadhouderskade) hebben de bestemming 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)'. De doorgaande straten die niet worden aangemerkt als winkelstraat hoeven niet de bescherming te krijgen zoals bij de winkelstraten het geval is. Het is wenselijk dat in deze straten, waar veelal zeer verschillende niet-woonfuncties in de plint voorkomen, maximale flexibiliteit aanwezig is. Om de kleinschaligheid van de niet-woonfunctie te waarborgen geldt een maximum bruto vloeroppervlak per vestiging van 300 m² inclusief kelders/souterrain, uitgezonderd de reeds aanwezige grotere vestigingen. Het is niet wenselijk dat er grotere vestigingen worden gerealiseerd om de diversiteit in functies en de kleinschaligheid te waarborgen. Realisatie van een winkel of een andere niet-woonfunctie in panden waar nu op de begane grond wordt gewoond is niet toegestaan. Ook hier geldt dat winkels, om de kleinschaligheid in de begane grond te waarborgen, mogen uitbreiden tot maximaal twee panden.

Woonstraten

In de woonstraten/dwarsstraten van de Ferdinand Bolstraat zijn verspreid winkels gevestigd in de begane grond. De winkels in de woonstraten zijn bestemd als 'Gemengd - 1 (niet-woonfuncties in woonstraten)'. De winkels zijn veelal buurtgericht en liggen verspreid in de straten. Uitgangspunt voor de woonstraten is het behouden van de bestaande winkels, waarbij in de panden ook andere

niet-woonfuncties worden toegestaan, zoals consumentverzorgende dienstverlening, bedrijven en maatschappelijke dienstverlening. In de woonstraten geldt, in het kader van het behouden van de kleinschaligheid, voor winkels eveneens een maximum bruto vloeroppervlak van 300 m² per vestiging inclusief kelder/souterrain. Realisatie van een winkel of een andere niet-woonfunctie in panden waar nu op de begane grond wordt gewoond is niet toegestaan. Om de kleinschaligheid in de begane grond te waarborgen, mogen winkels ook hier uitbreiden tot maximaal twee panden.

Regeling

- *Winkelstraten: 'Gemengd - 3':* In winkelstraten (het grootste deel van de Ferdinand Bolstraat) geldt de bestemming 'Gemengd - 3' (winkelstraat). In de winkelstraten zijn winkels overal op de begane grond toegestaan. Alléén uitwisseling van diensten naar winkels is mogelijk, andersom niet. Hierdoor wordt een aaneengesloten winkelfunctie behouden en versterkt.
- *Doorgaande straten: 'Gemengd - 2':* De winkels langs de Stadhouderskade hebben de bestemming 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)'. Dit is een brede bestemming waarbinnen in de begane grond naast winkels ook gebruik als bedrijf en dienstverlening (inclusief zakelijke dienstverlening) mogelijk is.
- *Woonstraten: 'Gemengd - 1':* De winkels in de woonstraten/dwarsstraten van de Ferdinand Bolstraat hebben de (eveneens) brede bestemming 'Gemengd - 1 (woonstraten)'. Binnen deze bestemming is in de begane grond uitwisseling mogelijk tussen het gebruik als winkel en het gebruik als bedrijf en consumentverzorgende of maatschappelijke dienstverlening. In woonstraten is een uitzondering gemaakt voor zakelijke dienstverlening (bankfilialen, uitzendbureaus en dergelijke), aangezien deze vorm van dienstverlening niet bijdraagt aan de levendigheid van woonbuurten.

Staanplaatsen

In het bestemmingsplan bevinden zich drie vergunde staanplaatsen.

In de bestemming 'Verkeer' twee staanplaatsen:

- Cornelis Troostplein t/o nr. 4 (bloemen en planten; vergund: totaal 36 m² inclusief een luifel van 9 m²);
- Ferdinand Bolstraat t/o nr. 151-153 (haring; vergund: totaal 13,2 m² inclusief een luifel van 5,2 m²).

In de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' betreft het de staanplaats op het Picoplein: Ferdinand Bolstraat t/o nr. 76 (bloemen en planten; vergund: 8 m²). In de loop van 2016 zal deze staanplaats in het kader van de herinrichting van de Rode Loper worden verplaatst naar een nieuwe plek op het Picoplein.

Regeling

In het bestemmingsplan zijn de vergunde staanplaatsen in de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan bevat een afwijkingsbevoegdheid om staanplaatsen onder voorwaarden te verplaatsen en te vergroten. Als algemene voorwaarde geldt dat het totaal aantal staanplaatsen niet mag toenemen, zodat er binnen het bestemmingsplangebied per saldo niet méér staanplaatsen kunnen komen dan nu aanwezig zijn. Een toename is niet wenselijk gezien de huidige en in de toekomst te verwachten drukte in het plangebied.

Aantal functies nader geregeld

Het bestemmingsplan richt zich op het behoud van de functiebalans en een verbetering van het woon-werk- en leefklimaat. Mede daarom bevat het bestemmingsplan voor een aantal functies een regeling om ongewenst gebruik tegen te gaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor belwinkels, automatenhallen, seksinrichtingen, prostitutie, smartshops en massagesalons (zie paragraaf 4.3.10).

Minisupermarkten en souvenirwinkels zijn in het plangebied (nog) niet gevestigd, maar vanwege hun uitstraling en hun mogelijk negatieve gevolgen voor het straatbeeld, de functiebalans en het woon- en leefklimaat is het gewenst de vestiging van deze functies nader te regelen binnen dit bestemmingsplangebied. Bij deze functies gaat om kleine tot zeer kleine vestigingen langs drukke looproutes, die zich richten op bepaalde doelgroepen zoals toeristen en passanten/langslopend publiek. De aangeboden producten en diensten hebben een hoge omzetsnelheid, waardoor deze bedrijven hoge tot zeer hoge huurprijzen per vierkante meter kunnen opbrengen, met als gevolg dat de vestigingsmogelijkheden voor kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels onder druk komt te staan. Dat is ook een van de redenen waarom deze functies in hoge mate zijn vertegenwoordigd in het toeristisch gebied in Stadsdeel Centrum. Met name in postcodegebied 1012 worden deze functies met repressieve maatregelen aan banden gelegd en terug gedrongen, omdat de oververtegenwoordiging van deze functies de functiebalans verstoort en het woon- en leefklimaat negatief beïnvloedt.

Gezien de nabijheid tot de in- en uitgangen van de Noord/Zuidlijn en het karakter van het plangebied en de omgeving, schuilt het gevaar dat zich in het plangebied ongewenste ontwikkelingen voordoen die de functiemenging en het karakter van het plangebied aantasten, zoals een overmaat aan op toeristen en passanten gerichte minisupermarkten en souvenirwinkels. De Ferdinand Bolstraat moet een kwalitatief hoogwaardige stadsstraat worden. Daartoe wordt onder andere de openbare ruimte hoogwaardig ingericht, en een teveel aan laagwaardiger functies pas daar niet bij.

Het vigerende bestemmingsplan gaf geen aanknopingspunten om deze functies te weren dan wel in goede banen te leiden. In dit bestemmingsplan is dat wel gedaan en is voor deze functies de volgende regeling opgenomen.

- *Minisupermarkten en supermarkten*: bij supermarkten wordt onderscheid gemaakt naar minisupermarkten en 'reguliere', grote(re) supermarkten:
 1. *Minisupermarkten*: Een minisupermarkt onderscheidt zich niet alleen van een 'reguliere' zelfbedienings-supermarkt als het gaat om de beperkte omvang, maar ook doordat het aanbod met name gericht is op toeristen en passanten. Er wordt wel een gevarieerd assortiment aan levensmiddelen aangeboden, maar doordat het assortiment gericht is op toeristen en passanten, is het aanbod beperkt en minder breed, en daarmee niet vergelijkbaar met dat in een fullservice- of een discount supermarkt. Het bestemmingsplan maakt de vestiging van minisupermarkten mogelijk, maar alleen met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarbij gelden als voorwaarden dat vestiging niet leidt tot overlast voor het woon- en leefklimaat van omwonenden en dat de functiemenging niet onder druk komt te staan. Aspecten die een rol spelen bij de afweging om de vestiging van een minisupermarkt wel of niet toe te staan zijn het behoud van de functiemenging in de straat, het behoud van een divers voorzieningsniveau (en daarmee voldoende winkelkeuzemogelijkheden) voor bewoners en het behoud van een aantrekkelijk en gevarieerd straatbeeld. Een teveel kan daarnaast leiden tot overlast voor omwonenden doordat (als gevolg van de hoge omloopsnelheid van de verkochte artikelen) extra laad- en losbewegingen nodig zijn voor de bevoorrading, met als gevolg (geluids)overlast op straat. Om een teveel aan minisupermarkten te voorkomen, kan met de afwijkingsbevoegdheid de vestiging van maximaal twee minisupermarkten mogelijk worden gemaakt. Daarmee kan de vestiging van een kleine buurtsupermarkt die niet specifiek is gericht op toeristen en passanten maar bijdraagt aan een volwaardige buurtwinkelfunctie, eveneens mogelijk worden gemaakt. Om een gevarieerd straatbeeld te behouden, geldt als aanvullende voorwaarde dat er maximaal één minisupermarkt per straatwand kan worden gevestigd. Zelfbedieningswinkels waaronder een kleine natuur-, biologische of ecologische supermarkt of een toko met buitenlandse artikelen en dergelijke, en gespecialiseerde winkels zoals een delicatessenwinkel, een koffie/theewinkel of een notenwinkel, worden niet tot een minisupermarkt gerekend.

2. *Supermarkten*: Reguliere supermarkten hebben een groter vloeroppervlak dan minisupermarkten en zijn niet specifiek gericht op toeristen en passanten. De vestigingsomvang leidt in de regel tot veel verkeersbewegingen en geluidhinder, niet alleen als gevolg van de vele korte bezoeken van de klanten, maar ook als gevolg van het frequente laad- en losverkeer dat nodig is voor het regelmatig aanvullen van de winkelvoorraad. De fijnmazige stedenbouwkundige structuur van het plangebied maakt bovendien dat daarvoor in de openbare ruimte slechts zeer beperkt ruimte beschikbaar is. Dat maakt dat het plangebied niet geschikt is voor de vestiging van grote(re) supermarkten. Op grond van de regelingen in het bestemmingsplan is vestiging van grote(re) reguliere supermarkten ook niet mogelijk.
- *Souvenirwinkels*: Een overmaat aan souvenirwinkels c.q. -verkoop kan eveneens leiden tot een ongewenst eenzijdig winkelaanbod. In een souvenirwinkel bestaat het assortiment overwegend uit een specifiek op toeristen en passanten gericht aanbod van massaproducten die in het teken staan van nationale-, streek- of stadssymbolen en/of namen. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan bijvoorbeeld poppen in Volendams- of andere klederdrachten, houten molentjes, sleutelhangers met kazen, molentjes, tulpen en dergelijke, maar ook aan textiel (sweaters, sjaals, mutsen, schoeisel), aardewerk (bekers, mokken, borden, Delftsblauwe figuurtjes), lepeltjes e.d., voorzien van een opdruk met nationale-, streek- of Amsterdamse symbolen. Over het algemeen gaat het hierbij om massaproducten. Omdat ook in de reguliere detailhandel soms massaproducten worden verkocht die in het teken staan van nationale-, streek- of stadssymbolen en/of namen, wordt hieraan in beperkte mate ruimte geboden. Naast de aard van de producten is ook de omvang bepalend voor het oordeel of de detailhandelsvestiging wordt aangemerkt als souvenirwinkel. Wanneer meer dan 25% van het brutovloeroppervlak wordt gebruikt voor de verkoop van souvenirs, dan wordt de zaak beoordeeld als souvenirwinkel. Net als bij minisupermarkten maakt het bestemmingsplan de vestiging van souvenirwinkels mogelijk, maar alleen met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarbij gelden dezelfde voorwaarden als voor minisupermarkten. Net als ten aanzien van minisupermarkten geldt, kan met de afwijkingsbevoegdheid de vestiging van maximaal twee souvenirwinkels mogelijk worden gemaakt en geldt ook hier als aanvullende voorwaarde dat er per straatwand maximaal één souvenirwinkel kan worden gevestigd.

Regeling

Het nader regelen van minisupermarkten en souvenirwinkels past in de beleidsuitgangspunten van de Economische Visie Ferdinand Bolstraat (aangezien zij het in het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat beoogde vestigingsmilieu voor kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels onder druk kunnen zetten) en geeft uitwerking aan de gemeentelijke ambities zoals verwoord in "Stad in Balans" (zie ook Hoofdstuk 6).

4.3.3 Dienstverlening

In het bestemmingsplan is onderscheid gemaakt tussen drie vormen van dienstverlening:


- a. maatschappelijke dienstverlening: het verlenen van diensten op het gebied van gezondheidszorg, cultuur, welzijn, onderwijs, religie, etc.;
- b. consumentverzorgende dienstverlening: persoonlijke verzorging van consumenten, zoals kappers, zonnestudio's, nagelstudio's, etc.;
- c. zakelijke dienstverlening: het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan consumenten, zoals makelaars, uitzendbureau, reisbureau.

Voor de winkelstraten geldt dat de winkelfunctie prevaleert boven de andere functies. Dit betekent dat

uitbreiding van de dienstverlening in de winkelstraten (het grootste deel van de Ferdinand Bolstraat) niet gewenst is. Voor de doorgaande straten en de woonstraten geldt dat bescherming van de winkelfunctie niet vereist is en dat de begane grondlaag tevens voor alle vormen van dienstverlening mag worden gebruikt. In onderstaande tabel is aangegeven wanneer aanduidingen voor dienstverlening kunnen voorkomen binnen de verschillende bestemmingen Gemengd:

Bestemming	Type straat	Aanduidingen op verbeelding
GD-1	Woonstraten	* Zakelijke dienstverlening: aanduiding (dv) waar aanwezig * Consumentverzorgende dienstverlening en Maatschappelijke dienstverlening: geen aanduiding, want beide toegestaan
GD-2	Doorgaande straten	Dienstverlening niet aangeduid: alle vormen van dienstverlening toegestaan
GD-3	Winkelstraat	Aanduiding (dv) waar aanwezig geldt voor: * Zakelijke dienstverlening * Consumentverzorgende dienstverlening * Maatschappelijke dienstverlening

 (dv) dienstverlening

 (sdv-m) specifieke vorm van dienstverlening - maatschappelijk

Regeling

Zakelijke dienstverlening, consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening zijn toegestaan op de begane grond van de panden met de bestemming 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)'. In woonstraten zijn consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening in de bestemming 'Gemengd - 1 (woonstraten)' toegestaan, zakelijke dienstverlening alleen op de plekken waar het nu zit. In de winkelstraten, bestemming 'Gemengd - 3 (winkelstraat)', zijn alle vormen van dienstverlening alleen toegestaan op de huidige locatie. Verhuizing of uitbreiding van het aantal vestigingen is niet mogelijk.

4.3.4 Maatschappelijke functies

Regeling

Panden die uitsluitend een maatschappelijke invulling hebben, komen in het plangebied niet voor. Dat geldt ook voor kinderdagverblijven. Binnen de bestemmingen 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)' en 'Gemengd - 1 (woonstraten)' is vestiging van kinderdagverblijven (meer in het algemeen: maatschappelijke dienstverlening) in de begane grond van de hoofdbebouwing met direct recht mogelijk.

Zoals aangegeven in paragraaf 4.2.2 is het gebruik van de binnentuin als buitenruimte alleen mogelijk onder voorwaarden en met gebruikmaking van een afwijking van het bestemmingsplan.

4.3.5 Kantoren

In overeenstemming met de Kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam (zie Hoofdstuk 6) is het kantorenbeleid voor het plangebied erop gericht om het huidige aantal kantoren niet verder te laten toenemen. Het verschil met dienstverlening is op hoofdlijnen dat bij kantoren geen direct contact is met klanten doordat geen sprake is van een baliefunctie.

Regeling

De bestaande kantoren in de begane grond in de woonstraten, winkelstraten en doorgaande straten, zijn op de verbeelding voorzien van een aanduiding "kantoor". Op deze wijze kan de begane grondlaag ook voor andere functies worden gebruikt.

4.3.6 Horeca

Net als voor detailhandel (zie paragraaf 4.3.2) gelden in het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn voor horeca geen beperkingen. Binnen de nu geldende bestemming '(Vr2 + W3)' is in de begane grond overal horeca toegestaan. Aan horeca worden geen beperkingen opgelegd:

- Er wordt geen onderscheid gemaakt naar categorieën horeca (1. snackbar en fastfood, 2. nachtzaken en discotheken, 3. cafés en 4. restaurants, eetcafés e.d.);
- Er zijn geen beperkingen voor wat betreft maximale oppervlakte per vestiging of locatie.

Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat

Net als voor detailhandel geldt voor horeca dat het overnemen van de onbeperkte mogelijkheden niet overeen komt met de gewenste ontwikkeling voor dit deel van de Ferdinand Bolstraat zoals opgenomen in de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat.

Dat tot dusver van de onbeperkte mogelijkheden op grond van het vigerende bestemmingsplan voor horeca niet/nauwelijks gebruik is gemaakt, kan ook hier worden toegeschreven aan het gegeven dat gedurende de aanleg van de metro de afgelopen jaren de ontwikkelingen in de straat hebben stilgestaan.

Zoals aangegeven kan worden verwacht dat deze stilstand zal eindigen op het moment dat de metro rijdt. Op dat moment zal het aantal bezoekers toenemen met als gevolg dat de druk op het gebied aanzienlijk zal stijgen. Op dat moment kan worden verwacht dat de onbeperkte planologische mogelijkheden voor horeca daadwerkelijk zullen worden ingevuld. De onbeperkte mogelijkheden voor horeca vormen dan een bedreiging voor de kwaliteit van dit deel van de straat en het woon- en leefklimaat voor de omliggende omgeving. Verwacht kan worden dat zich hier dan (gezien het dan hoge aantal bezoekers van de straat) veel en tevens laagwaardige horeca gaat vestigen. De onbeperkte mogelijkheden voor horeca zullen ertoe leiden dat dit deel van de Ferdinand Bolstraat een vestigingslocatie wordt voor ongewenste laagwaardige functies die elders in de stad (met name in stadsdeel Centrum, in postcodegebied 1012) met repressieve maatregelen worden verdrongen.

Omdat de horeca-ontwikkelingen die in het huidige bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt het tegenovergestelde behelsen als beoogd en gewenst in de Economische Visie Ferdinand Bolstraat, is de huidige onbeperkte regeling voor horeca niet overgenomen in dit bestemmingsplan.

De Pijp 2005

Het Horecabeleid Zuid 2011 is het kader voor het bestemmingsplan. In het horecabeleid wordt verwezen naar de regeling voor horeca die is opgenomen in het vigerend bestemmingsplan De Pijp 2005. In het

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

vigerend bestemmingsplan De Pijp 2005 is opgenomen dat in de straatwanden langs de Stadhouderskade en in de Eerste Jacob van Campenstraat extra horeca mogelijk gemaakt kan worden met een vrijstelling, onder de voorwaarde dat maximaal 25% van de gevelwand in gebruik is bij horeca.

Voor beide gevelwanden geldt echter dat zij deel uitmaken van twee bestemmingsplannen (deels De Pijp 2005 en deels Noord-Zuidlijn) met elk een eigen vigerend regime ten aanzien van horeca:

- Op grond van het bestemmingsplan De Pijp 2005 kan bovenstaande mogelijkheid voor horeca-uitbreiding (met vrijstelling tot maximaal 25% van de straatwand) in de gevelwanden van de Eerste Jacob van Campenstraat en de Stadhouderskade voor zover die gelegen zijn in bestemmingsplan De Pijp 2005, worden toegepast;
- In het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn hebben de panden in de straatwanden van de Eerste Jacob van Campenstraat en langs de Stadhouderskade uiteenlopende bestemmingen, te weten: 'Ondergronds railtracé waarboven woningen, bedrijven, winkels en kantoren (VR2+W2)', 'Ondergronds railtracé waarboven woningen (VR2+W1)' en 'Ondergronds railtracé waarboven openbare gebouwen en gebouwen met bijzondere bestemming (VR2+E)'. In al deze bestemmingen is horeca niet toegestaan en in tegenstelling tot bestemmingsplan De Pijp 2005, maakt het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn horeca-uitbreiding niet mogelijk.

Van deze twee bestemmingsplannen wordt het onderhavige bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp in de tijd als eerste vernieuwd. Gezien het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan om vanwege de reeds hoge druk op het woon- en leefklimaat geen horeca-uitbreiding mogelijk te maken, en aangezien het vigerende bestemmingsplan Noord-Zuidlijn 1999 in de delen van de straatwanden van de Eerste Jacob van Campenstraat en langs de Stadhouderskade die onderdeel uitmaken van dat bestemmingsplan horeca-uitbreiding reeds niet mogelijk maakte, is het niet gewenst om de in het vigerende bestemmingsplan De Pijp 2005 geboden mogelijkheid om met vrijstelling horeca-uitbreiding toe te staan in dit bestemmingsplan over te nemen.

Overigens zijn, indien in dit bestemmingsplan de vrijstellingsregeling voor uitbreiding van horeca wel overgenomen zou worden, de delen van de gevelwanden in de Eerste Jacob van Campenstraat even zijde en langs de Stadhouderskade die onderdeel uitmaken van dit bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp, ten aanzien van horeca reeds 'vol'. Voor deze gevelwanden geldt dat reeds 25% van de wand in gebruik is bij horeca, waarmee de vrijstellingsregeling ook niet toegepast zou kunnen worden.

Regeling

Zelfstandige horeca

De horeceregeling in dit bestemmingsplan is afgestemd op het vigerende horecabeleid en de gewenste bescherming van het woon- en leefklimaat.

Alle bestaande legale horeca-vestigingen en de bestaande rechten op horeca zijn opgenomen in dit bestemmingsplan, door de horeca-vestigingen op de verbeelding op te nemen met een nadere aanduiding. Alleen ter plaatse van de aanduiding is horeca toegestaan, in de categorie zoals aangeduid. Het onderscheid in categorieën is conform de categorieën in het horecabeleid:

1. Fastfoodrestaurants, cafetaria's, snackbars, automatiek, loketverkoop en shoarmazaken vallen in horeca van categorie 1. Dit zijn inrichtingen die geheel of in overwegende mate fastfood producten verstrekken, die ter plaatse kunnen worden genuttigd dan wel afgehaald kunnen worden.
2. Dancings/discotheken, zaalverhuurbedrijven, sociëteiten en (dance)clubs vallen in horeca van categorie 2. Dit zijn inrichtingen die geheel of in overwegende mate gericht zijn op het bieden van vermaak en ontspanning, al dan niet met levende muziek en al dan niet met verstrekking van dranken en kleine etenswaren.
3. Cafés, bars, cocktailclubs vallen in horeca van categorie 3. Dit zijn inrichtingen die geheel of

gedeeltelijk zijn gericht op het verstrekken van dranken, waaronder alcoholische, al dan niet in combinatie met het verstrekken van maaltijden.

4. Restaurants, eetcafés, lunchrooms, koffie-/theehuizen, ijssalons, juicebars en inrichtingen die niet beter gedefinieerd wordt door de definities van horeca van categorie 1, horeca van categorie 2 en horeca van categorie 3 vallen in horeca van categorie 4. Dit zijn inrichtingen die geheel of in overwegende mate gericht zijn op het verstrekken van maaltijden of etenswaar die ter plaatse genuttigd kunnen worden dan wel afgehaald kunnen worden.

In het horecabeleid wordt categorie 4 opgesplitst in de subcategorieën A en B:

- A. Een inrichting die geheel gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaar, die uitsluitend ter plaatse aan tafel genuttigd worden, en in zoverre deze inrichting niet valt onder de categorieën horeca 1 en 3. In ondergeschikte mate ten gehoren brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen. Voorbeelden zijn: restaurant, eetcafé;
- B. Een inrichting die gericht is op het verstrekken van alcoholvrije dranken, dan wel van kleine etenswaren (niet vallende onder de horecacategorie 1), sandwiches en ijswaren. Voorbeelden zijn een lunchroom, koffie-/theehuis, ijssalon en juicebar.

Regeling

Terrassen

Conform het besluit van het College van burgemeester en wethouders van 20 januari 2015 (zie paragraaf 6.3.3) zijn terrassen in het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat in het bestemmingsplan niet toegestaan.

Het bestemmingsplan maakt terrassen wel mogelijk langs de Stadhouderskade, in de zijstraten van de Ferdinand Bolstraat, op de openbare ruimte gelegen tegenover Ferdinand Bolstraat 70-78 (in de volksmond het Picoplein) en in de Ferdinand Bolstraat ten zuiden van de Van Ostadestraat.

Met de herinrichting in het kader van de Rode Loper van het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat, zal er in de zijstraten ruimte moeten worden gezocht voor het plaatsen van voorzieningen zoals fietsenrekken, ondergrondse afvalcontainers e.d. waarvoor in de Ferdinand Bolstraat geen ruimte (meer) is. De huidige en in de toekomst te verwachten drukte maakt echter dat er voor de uiteenlopende ruimtebehoeftes beperkt ruimte beschikbaar zal zijn.

Het in het bestemmingsplan in de zijstraten mogelijk maken van terrassen heeft als enige reden dat het College van burgemeester en wethouders bij het verlenen van een terrasvergunning allereerst toetst of terrassen in het bestemmingsplan worden toegestaan. Dat het bestemmingsplan terrassen toestaat, betekent in praktijk echter niet dat er geen regie kan plaatsvinden. Bij het verlenen van terrasvergunningen kan op grond van de bepalingen uit de APV gestuurd worden op plaatsing, locatie, omvang en openingstijden van terrassen. Daarbij wordt ook gekeken naar het woon- en leefklimaat en in hoeverre een terras bijvoorbeeld schade toebrengt aan de weg dan wel gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan. Omdat de vergunningsverlening daarmee voldoende handvatten biedt voor het reguleren van terrassen, zijn terrassen in het bestemmingsplan niet nader geregeld.

Regeling

Ondersteunende horeca (mengformules)

Binnen detailhandel wordt in het bestemmingsplan ondersteunende horeca mogelijk gemaakt. Ondersteunende horeca is niet-zelfstandige horeca binnen een andere hoofdfunctie. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld een koffiecoterie bij een bakkerij. De bakkerij is de hoofdfunctie en de horeca-activiteit is

daar ondergeschikt aan. Belangrijke voorwaarde is dat de horeca-activiteit naar oppervlakte en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt is aan de hoofdfunctie en uitsluitend toegankelijk is via de hoofdfunctie. Een andere belangrijke voorwaarde is dat de openingstijden zijn aangepast aan de openingstijden van de hoofdfunctie. Binnen detailhandel, dienstverlening en kantoor is ondersteunende horeca mogelijk tot maximaal 30% van het netto vloeroppervlak met een maximum van 30 m².

Regeling

Additionele horeca

Ook wordt ondersteunende horeca binnen culturele instellingen en maatschappelijke instellingen mogelijk gemaakt. Dit is in het horecabeleid aangeduid als "additionele horeca". Additionele horeca is onzelfstandige horeca in instellingen van maatschappelijke, culturele en sportieve voorzieningen, waarbij een deel van het vloeroppervlakte van de voorziening wordt gebruikt voor het tegen vergoeding schenken van dranken en/of verstrekken van spijzen voor directe consumptie. Additionele horeca is altijd ondergeschikt aan de hoofdfunctie. Voorbeelden hiervan zijn: een sportkantine, een foyer in een bioscoop of theater. Het deel van het netto vloeroppervlakte dat in gebruik is als additionele horeca mag ten hoogste 20% van dat netto vloeroppervlak zijn.

Regeling

Hotels

In de nota 'Ondernemen in Zuid' (zie Hoofdstuk 6) is aangegeven dat voldoende hotelcapaciteit voor Amsterdam een basisvoorwaarde is om haar economische doelstelling te bereiken. Het stadsdeel sluit aan bij de doelstellingen van de gemeente Amsterdam om het aantal hotelkamers te vergroten. Het algemene uitgangspunt van het stadsdeel is dat uitbreiding van hotels gewenst is. Bestaande kantoorpanden kunnen ruimte bieden voor hotelontwikkeling zonder dat dit ten koste gaat van bestaande woningen. In dit plangebied zijn geen panden aanwezig die geheel in gebruik zijn als kantoor. Wel zijn er enkele panden waarin de hogere bouwlagen (al dan niet deels) in gebruik zijn als kantoorruimte.

In het bestemmingsplan zijn de bestaande hotels specifiek bestemd door middel van de nadere functieaanduiding 'hotel'. In principe zijn hotels op alle lagen van de bebouwing toegestaan. Om de winkelfunctie in de begane grond van het pand Ferdinand Bolstraat 125-127 te beschermen is in specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)' bepaald dat in dit pand de hotelfunctie niet is toegestaan in de begane grond.

Het per 1 november 2014 verruimde Besluit omgevingsrecht (Bor) kent niet alleen een verruiming ten aanzien van het vergunningvrij bouwen op achtererfgebied (tuinen) (zie paragraaf 4.2.2 Binnentuinen), maar ook een flexibilisering als het gaat om het (al dan niet tijdelijk) wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen. Voorheen gold dat alleen een functiewijziging tot maximaal 1.500 m² mogelijk kon worden gemaakt met een 'reguliere procedure' (2.12 lid 1, sub a, onder 2 Wabo jo. Bijlage II van het Bor). Voor een gebruikswijziging groter dan 1.500 m² diende de 'uitgebreide procedure' (2.12 lid 1, sub a, onder 3 Wabo jo. 3.10 Wabo) te worden gevolgd. In het nieuwe Bor is de maximum maat van 1.500 m² komen te vervallen, waarmee meer aanvragen om een omgevingsvergunning kunnen worden afgewikkeld met de snellere reguliere procedure (A2).

Dat betekent niet dat hotelontwikkeling zonder meer mogelijk is. Per aanvraag voor een nieuw hotel of een uitbreiding van een bestaand hotel zal een afweging worden gemaakt tussen de wenselijkheid van de ontwikkeling en het belang van het behoud van de leefbaarheid. Belangrijke uitgangspunten in die afweging zijn onder andere het behoud van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse en de ruimtelijke

inpasbaarheid en de verkeers- en parkeersituatie. Andere factoren die een belangrijke rol kunnen spelen bij de beoordeling of hotelontwikkeling inpasbaar is, zijn het huidige gebruik, het voorkómen van monocultuur, het behouden van bestaande winkellinten en dergelijke. De vestiging van een hotel is daarmee maatwerk en zal per geval moeten worden beoordeeld.

4.3.7 Verkeer en parkeren

Verkeer

(Rij)wegen bestaan naast rijbanen voor auto's ook uit voet- en fietspaden en ongebouwde parkeervoorzieningen. De bestaande straten en wegen binnen het plangebied die toegankelijk zijn voor auto's, zijn met de bestemming 'Verkeer' of 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangegeven. Doorgaande straten waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt zijn bestemd als 'Verkeer', de overige verkeerswegen als 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Er worden geen nieuwe wegen en straten aangelegd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de bereikbaarheid van het gebied per auto.

Op de Ferdinand Bolstraat zijn trambanen gerealiseerd. Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn daarom tramvoorzieningen mogelijk gemaakt. De naast de rijbanen gelegen fiets- en/of voetpaden zijn binnen deze bestemming eveneens toegestaan.

De ruime bestemmingen van de openbare ruimte staan herinrichtingen in het kader van de Rode Loper niet in de weg.

Gebouwde en ongebouwde bovengrondse parkeervoorzieningen

Parkeren op eigen terrein (zowel gebouwde als ongebouwde voorzieningen) komt slechts een enkele keer voor in het plangebied. Daar waar geparkeerd wordt, is dit met een nadere functieaanduiding op de verbeelding opgenomen. Nieuwe parkeervoorzieningen op eigen terrein (op de onbebouwde delen van de binnentuinen) zijn niet wenselijk en daarom niet toegestaan.

Ondergrondse parkeergarages

Mede op grond van het parkeerbeleid is het gewenst dat in geval van sloop/nieuwbouw op eigen terrein ondergronds voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Het realiseren van ondergrondse parkeergarages zal in praktijk echter een ingewikkelde opgave zijn. Daarvoor zijn meerdere redenen:

- Bij de ontwikkeling van ondergrondse parkeergarages spelen niet alleen de meer technische randvoorwaarden zoals voorkoming van grondwaterproblemen, maar ook de stedenbouwkundige inpasbaarheid en het voorkomen van ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen een rol. Bij het realiseren van parkeergarages gaat het dan met name om het in gebruik nemen van de begane grond als toegang voor auto's en/of voetgangers. De gewenstheid hiervan is afhankelijk van de bescherming van functies in de begane grond. Dit is in de tabel per afzonderlijke bestemming samengevat. In het plangebied komt de bestemming 'Wonen' (panden waarin tevens in de begane grond wordt gewoond) slechts zeer beperkt voor. Het merendeel van de panden heeft de bestemming 'Gemengd', waarin het behouden van winkels en andere niet-woonfuncties in de begane grond prevaleert. Daarmee leggen bovenstaande ruimtelijke uitgangspunten reeds veel beperkingen op aan het realiseren van parkeergarages. Aangezien de uitgangspunten variëren per bestemming, zou een regeling bovendien moeten worden opgenomen per afzonderlijke enkelbestemming. Dit leidt tot zeer complexe regels die in praktijk moeilijk uitvoerbaar zullen zijn.

	Toegangen in begane grond wel/niet gewenst
--	--

	<i>Autotoegang</i>	<i>Voetgangerstoegang</i>
<i>Wonen</i> (in woonstraten)	Mits stedenbouwkundig verantwoord	Mits stedenbouwkundig verantwoord
Gemengd – 1 (niet-woonfuncties in woonstraten)	Niet gewenst i.v.m. behoud niet-woonfuncties	Niet gewenst i.v.m. behoud niet-woonfuncties
<i>Gemengd – 2</i> (doorgaande straten)	Niet gewenst i.v.m. verkeersdoorstroming	Niet gewenst i.v.m. behoud niet-woonfuncties
<i>Gemengd – 3 (winkelstraten)</i>	Niet gewenst: behoud winkellint	Niet gewenst: behoud winkellint

Ruimtelijke uitgangspunten begane grond.

1. *Woonstraten*: In de woonstraten (de dwarsstraten van de Ferdinand Bolstraat) heeft de bebouwing de bestemming 'Wonen' of Gemengd - 1 (niet-woonfuncties in woonstraten)'. In het algemeen geldt binnen de bestemming 'Gemengd - 1' dat de ruimtes in de begane grond die in gebruik zijn bij niet-woonfuncties in stand worden gehouden om de functiemenging in de woonstraten te behouden.
 2. *Doorgaande straten*: bestemming 'Gemengd - 2': In de doorgaande straten heeft de bebouwing de bestemming 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)'. In de doorgaande straten geldt niet alleen (net als in de woonstraten bij 'Gemengd - 1') het uitgangspunt dat de ruimtes in de begane grond die in gebruik zijn bij de niet-woonfuncties in stand moeten blijven, maar geldt aanvullend dat toegangen voor auto's de verkeersdoorstroming van het doorgaand verkeer kunnen doen verminderen.
 3. *Winkelstraten*: bestemming 'Gemengd - 3': In winkelstraten zijn zowel toegangen voor auto's als toegangen voor voetgangers in de begane grond niet gewenst, omdat daarmee een ongewenste onderbreking van het winkellint ontstaat.
- Het realiseren van ondergrondse parkeergarages zal in praktijk, gezien het ruimtebeslag dat parkeervoorzieningen inclusief toegangen innemen, alleen realistisch zijn bij grootschalige(r) sloop/nieuwbouw-projecten. Gezien de fijnmazige stedenbouwkundige structuur zal dit in het plangebied hooguit bij hoge uitzondering aan de orde zijn.
 - Een aanvullende complicerende factor is de bescherming van de het ondergronds railtracé van de metro. Dit maakt het bouwen van ondergrondse parkeergarages extra complex.

Omdat een regeling voor ondergrondse parkeergarages veel beperkingen zal hebben en zeer complex zal zijn, is er in dit bestemmingsplan voor gekozen de ruimtelijke kwaliteiten te laten prevaleren boven het onder zeer veel voorwaarden mogelijk maken van ondergrondse parkeergarages. In een voorkomend geval kan een parkeergarage mogelijk worden gemaakt met een buitenplanse afwijking.

4.3.8 Water

Regeling

Zie voor de regeling voor het water hoofdstuk 6.

4.3.9 Ondergrondse werkzaamheden en ondergronds bouwen

Binnen het bestemmingsplan kan zowel sprake zijn van ondergronds bouwen als van het uitvoeren van ondergrondse werkzaamheden. Bij ondergronds bouwen moet worden gedacht aan het bouwen of vergroten van bestaande kelders en souterrains. Dit gaat in de regel gepaard met ondergrondse werkzaamheden zoals het afgraven van grond, het slaan van damwanden, het aanleggen van funderingen en dergelijke. Maar ook als er geen sprake is van ondergronds bouwen kan sprake zijn van werkzaamheden in de ondergrond, zoals bij funderingsherstel, het leggen van rioleringen en kabels en leidingen en (bij herinrichting van de openbare ruimte) bijvoorbeeld het plaatsen van lantaarnpalen, abris bij openbaar-vervoerhaltes of verkeersborden of het graven in of afgraven van de grond (werken, geen bouwwerk zijnde). Ook hierbij kunnen werkzaamheden zoals graven, grondwaterbemaling, het plaatsen van damwanden leiden tot scheurvorming en lekkage.

Ondergrondse werken en werkzaamheden

De Dienst Metro, Project Noord/Zuidlijn, heeft onderzoek gedaan naar de wijze waarop voorkomen kan worden dat werkzaamheden op en rondom het tracé van de metro leiden tot schade aan de diverse onderdelen van de Noord/Zuidlijn. In het rapport 'Integrale borging Noord/Zuidlijn' is beschreven hoe eventuele risico's of conflictsituaties vroegtijdig kunnen worden herkend en voorkomen. In het rapport is de bodemgesteldheid rondom de Noord/Zuidlijn geïnventariseerd en is gekeken naar de mogelijke gevolgen voor de metro als gevolg van uiteenlopende werkzaamheden, zoals het bouwen van kelders, werkzaamheden voor kabels en leidingen, het ontgraven van grond, het aanbrengen van damwanden en het bouwen of slopen van funderingen.

Het rapport bevat een checklist voor de beoordeling van de mogelijke invloed van werkzaamheden in de nabijheid van de metrolijn. In de checklist zijn de gevolgen van de volgende activiteiten beoordeeld:

- diepe funderingswerkzaamheden;
- ontgraving van grond;
- bovenbelasting (belasting op maaiveld);
- bemaling;
- trillingen.

De checklist stelt bij elk van deze activiteiten een aantal algemene voorwaarden aan het uitvoeren van werkzaamheden. Indien niet wordt voldaan aan de gestelde criteria, dienen door de vergunning-aanvragende partij aanvullende gegevens te worden aangeleverd waaruit blijkt dat de constructie van de metrolijn gewaarborgd wordt.

De checklist is bedoeld voor vergunningverleners en toezichthouders van de metro en moet worden gezien als een eerste handvat c.q. eerste verificatie om de invloed van werkzaamheden te kunnen beoordelen. In praktijk zal het veelal noodzakelijk zijn om voorafgaand aan (bouw)activiteiten een meer specifieke constructieve beoordeling te laten plaatsvinden.

Regeling

Ondergrondse werken en werkzaamheden

Onder het gehele plangebied loopt het ondergronds railtracé van de Noord/Zuidlijn. Om te voorkomen dat als gevolg van ondergrondse werkzaamheden schade ontstaat aan de Noord/Zuidlijn, geldt in het gehele bestemmingsplangebied een verbod op het uitvoeren van ondergrondse werken en werkzaamheden, tenzij daarvoor een omgevingsvergunning is verleend (vergunningplicht). Daartoe is voor het gehele plangebied de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds railtracé' opgenomen. In de regels van het bestemmingsplan is de vergunningplicht opgenomen in artikel 20 'Algemene aanduidingsregels'.

Als voorwaarde voor het verlenen van een omgevingsvergunning geldt dat het College van burgemeester en wethouders moeten hebben kunnen beoordelen of door de voorgenomen werken, geen bouwwerk zijnde en/of werkzaamheden, de belangen van het ondergronds railtracé niet onevenredig worden geschaad dan wel welke voorwaarden gesteld dienen te worden om mogelijke schade te voorkomen. In praktijk dient de indiener van de aanvraag omgevingsvergunning daartoe voldoende gegevens aan te leveren waaruit blijkt dat de constructie van de metrolijn van schade gevrijwaard blijft dan wel welke maatregelen worden genomen om schade te voorkomen. Indien de op dat moment bevoegde beheerder van de Noord/Zuidlijn (Dienst Metro en Tram) daarover positief advies heeft uitgebracht, kan de omgevingsvergunning worden verleend en worden uitgevoerd.

Het uitvoeren van ondergrondse werken en werkzaamheden tot een diepte van 2 meter onder het maaiveld zijn uitgesloten van de vergunningplicht. Daarmee is bijvoorbeeld het in de achtertuin slaan van ondiepe palen ten behoeve van het plaatsen van een schutting of het aanleggen een vijver zonder omgevingsvergunning toegestaan. Voor werken, geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden die behoren tot het normale onderhoud en/of waarvoor reeds een vergunning is verleend, geldt eveneens een uitzondering op de vergunningplicht.

De dubbelbestemming heeft enkel tot doel schade aan het ondergronds railtracé te voorkomen. De toekenning van de dubbelbestemming laat de mogelijkheden om het perceel of delen daarvan te bebouwen, te gebruiken en feitelijk in te richten ten dienste van het hoofdgebouw, gelet op de bepalingen in de dubbelbestemming, daarmee onverlet. Het gebruik als tuin is nog steeds mogelijk. Het vergunningvrij bouwen wordt hiermee niet uitgesloten.

Regeling

Kelders / souterrains

Het bestemmingsplan maakt het bouwen van nieuwe kelders en souterrains onder bestaande bebouwing of het vergroten van bestaande kelders en souterrains mogelijk met een afwijking, zoals bedoeld in artikel 3.6 lid 1 onder c van de Wet ruimtelijke ordening, mits aan een aantal criteria wordt voldaan:

- a. de technische haalbaarheid moet zijn aangetoond;
- b. aangetoond dient te worden, indien noodzakelijk aan de hand van geohydrologisch onderzoek, dat een kelder/souterrain geen verslechtering van de huidige grondwatersituatie (stand en kwaliteit) tot gevolg heeft en niet leidt tot een vermindering of tenietdoening van het waterkerend vermogen van waterkeringen en voldoet aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam. Dit onderzoek kan voor advies worden voorgelegd (Waternet);
- c. er mag geen bezwaar zijn van de diensten, die belast zijn met de zorg op het terrein van milieu- en bouwtoezicht en de bescherming van monumenten en archeologie;
- d. indien de kelder wordt gerealiseerd in een (binnen)tuin, dient de bovenzijde van het dak van de kelder, voor zover niet gelegen onder bestaande legale bebouwingsmogelijkheden in het achtererfgebied, ten minste 0,80 meter onder de gemiddelde hoogte van het bestaande aansluitende afgewerkte maaiveld van de (binnen)tuin te liggen en dient op het dak van de kelder een grondpakket te worden gerealiseerd van minimaal 0,80 meter;
- e. aangetoond moet zijn dat de ontwikkeling in de tuin niet ten koste gaat van (waardevolle) bomen in de (binnen-)tuin.

Omdat bij het bouwen van een kelder of souterrain of het vergroten van bestaande kelders en souterrains altijd sprake is van werkzaamheden in de grond (zoals graven en het mogelijk aanleggen of vernieuwen van funderingen), gelden in die gevallen waarbij het bouwen van een kelder of souterrain en/of de aan dat bouwen gerelateerde werkzaamheden plaatsvinden dieper dan 2 meter in de grond, altijd tevens de

voorwaarden die voortkomen uit de dubbelbestemming 'Leiding - Ondergronds railtracé' in artikel 10.

4.3.10 Overig

Ongewenst gebruik

Bij de algemene uitgangspunten is aangegeven dat in het bestemmingsplan een regeling wordt opgenomen om ongewenst gebruik tegen te gaan. Hierbij moet worden gedacht aan belwinkels, automatenhallen, seksinrichtingen, prostitutie, smartshops en massagesalons. Ook vuilstort en milieuzoneringsplichtige bedrijven zullen worden uitgesloten. In het bestemmingsplan is hiertoe een algemene gebruiksbepaling opgenomen, zie Artikel 27 Algemene gebruiksregels.

Hoofdstuk 5 Toelichting juridische regeling

5.1 Verbeelding

De verbeelding is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Dit uit zich met name in de structuur en verbeelding. De verbeelding is opgebouwd en gecodeerd volgens IMRO 2012 en de Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2012. Hiermee wordt aangesloten bij de landelijke richtlijn voor het benoemen van de bestemmingen, het bijbehorende kleurgebruik, het gebruik en de vorm van aanduidingen et cetera.

5.2 Planregels

5.2.1 Indeling planregels

De indeling van de planregels is als volgt.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels omvat twee artikelen; één artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en één artikel, dat de wijze van meten regelt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels volgen per artikel in de meeste gevallen het volgende stramien:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de bouwregels: regels omtrent hoogte et cetera;
- een afwijkingsbevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders met betrekking tot de bouwregels;
- specifieke regels met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden;
- een afwijkingsbevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders met betrekking tot de gebruiksregels;
- de mogelijkheid voor het College van burgemeester en wethouders om het bestemmingsplan te wijzigen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels bevatten regels betrekking hebbende op:

- een artikel waar de anti-dubbelregel in verwoord staat;
- algemene bouwregels, die het mogelijk maken voor ondergeschikte gebouwdelen bouw- en bestemmingsgrenzen te overschrijden; daarnaast is bepaald dat bestaande, legale bebouwing is toegestaan voor zover de overige regels van het bestemmingsplan daar niet reeds toe leiden;
- algemene regels met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken: deze bepalingen vormen het sluitstuk van de bestemmingssystematiek in die zin dat deze bepalingen alle gebruik van gronden en opstellen dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming verbiedt. In dit artikel wordt ook nader geregeld welk soorten bedrijven is toegestaan binnen de bestemmingen;
- algemene afwijkingsregels: het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de regels gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen. Ook is het op grond van de bepaling mogelijk nutsgebouwen met een nader omschreven maatvoering op te richten;
- algemene wijzigingsregels van het College van burgemeester en wethouders; deze bepaling maakt het mogelijk dat het College van burgemeester en wethouders kleine wijzigingen kan aanbrengen in o.a. de bestemmingsgrenzen;
- de procedurebepalingen voor de diverse wijzigingsbevoegdheden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevat regels betrekking hebbende op:

- overgangsrecht ten aanzien van bouwen: bouwwerken die op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is dit in strijd met de

bebouwingsregels;

- overgangsrecht ten aanzien van gebruik: het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan, mag gehandhaafd blijven;
- de slotregel.

5.2.2 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per artikel uiteengezet op welke wijze het beleid en de regelgeving zijn vertaald in de regels.

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normale taalgebruik.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen moeten worden, gemeten moeten worden.

Artikel 3: Gemengd - 1 (Niet-woonfuncties in woonstraten)

Alle panden in de woonstraten waar een niet-woonfunctie aanwezig is hebben de bestemming 'Gemengd - 1 (niet-woonfuncties in woonstraten)'. In de bestemmingsomschrijving is bepaald welke functies mogelijk zijn binnen de bestemming.

Binnen deze bestemming zijn niet alle functies zonder meer in elk pand toegestaan. Voor de woonfunctie is bepaald dat wonen uitsluitend in de tweede bouwlaag en hoger is toegestaan. Wonen in de begane grond, het souterrain en/of de kelder is alleen toegestaan als dit met een aanduiding 'wonen (w)' op de verbeelding staat aangegeven. Een omzetting van wonen in de begane grond naar detailhandel, bedrijf of dienstverlening (m.u.v. zakelijke dienstverlening) kan binnen deze bestemming zonder meer. Andere aanwezige functies die niet in de bestemmingsomschrijving passen worden met een aanduiding op de verbeelding aangegeven. Het gebruik van gronden voor parkeervoorzieningen is alleen toegestaan op plaatsen waar dit op de verbeelding met een aanduiding is aangegeven.

In de bouwregels is in zijn algemeenheid bepaald dat alleen gebouwd mag worden binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Dit betekent dat de delen van de bestemming waar geen bouwvlak is opgenomen niet bebouwd mogen worden, met uitzondering van de vergunningvrije bouw mogelijkheden. Dit geldt met name voor de tuinen achter woningen en andere functies. In de bouwregels is verder bepaald dat de maximale goot- en bouwhoogte van gebouwen bepaald wordt aan de hand van de maximale goot- en bouwhoogte die op de verbeelding is opgenomen.

Een bouwvlak mag 100% bebouwd worden. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 2 meter hoog zijn. Het gaat daarbij vooral om schuttingen en andere vormen van erfafscheidingen in de tuinen.

In de algemene afwijkingsregels voor bouwen is de bevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders opgenomen om in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van het bouwen en uitbreiden van bestaande kelders en souterrains. Voorwaarde is onder meer dat door onderzoek aangetoond wordt dat hierdoor geen onaantoonbare effecten op het grondwater ontstaan en (binnen)tuinen dienen nog als tuin ingericht te kunnen worden doordat een minimale dikte van het grondpakket op het dak van de kelder wordt geëist.

In de specifieke gebruiksregels zijn, voor zover daar aanleiding toe is, nadere beperkingen gesteld aan de situering of oppervlakte van de functies. Voor alle niet-woonfuncties geldt een maximale bruto vloeroppervlak van 300 m² en dat maximaal twee panden mogen worden samengevoegd.

Voor gebouwen waar een geluidbelasting van meer dan 48 dB maar niet hoger dan 63 dB is geconstateerd worden hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld. Omdat een aantal panden in het plangebied geluidbelast is met een waarde van meer dan 63 dB, is geregeld dat nieuwe geluidgevoelige objecten alleen zijn toegestaan waar de 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' aanwezig is en wanneer deze zijn voorzien van een dove gevel of een vergelijkbare geluidwerende voorziening. Dat kan een viesgevel of een afsluitbare loggia zijn, die zorg draagt voor een aanvaardbaar akoestisch woonklimaat. Op deze wijze wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. De panden waarop dit betrekking heeft zijn op de verbeelding weergegeven met de aanduiding 'dove gevel'. Het betreft panden waar tevens moet worden voldaan aan de eis van een stille zijde. Deze eis volgt uit het Amsterdamse geluidbeleid. Waar niet aan deze eis kan worden voldaan, dient door middel van maatregelen, zoals afgesloten loggia's, alsnog een stille zijde te worden gerealiseerd.

In de regels is bepaald dat bijbehorende bouwwerken niet kunnen worden gebruikt voor zelfstandige woningen of vestigingen van zelfstandige niet-woonfuncties, maar gebruikt mogen worden ten behoeve van de functie in het hoofdgebouw. Dit wil zeggen dat de functie die in het hoofdgebouw aanwezig is, zich tevens in het bijbehorende bouwwerk (een uitbouw of een aanbouw) mag vestigen. Dit hoeft geen daaraan ondergeschikt gebruik te zijn. Bijbehorende bouwwerken die vrijstaand in de tuin aanwezig zijn (bijgebouwen), mogen uitsluitend ten behoeve van de tuin of ondergeschikt aan de functie in het hoofdgebouw worden gebruikt. Hiervoor geldt wel de eis van ondergeschiktheid, om te voorkomen dat het gebruik van de onbebouwde delen van de bestemming worden geïntensiveerd ten opzichte van een regulier gebruik van de tuin bij een woning. Bij ondergeschiktheid dient men te denken aan bijvoorbeeld opslag, berging of archiefruimte.

Voor de onbebouwde gronden is bepaald dat deze uitsluitend gebruikt mogen worden voor tuinen. Het College van burgemeester en wethouders is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de bepaling dat de onbebouwde gronden alleen als binnentuin mogen worden gebruikt, ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening. Daarmee kunnen buitenruimten voor kinderdagverblijven, peuterspeelzalen e.d. worden gecreëerd. Dit is met randvoorwaarden omgeven omdat een concentratie van deze voorzieningen zou kunnen leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat.

In afwijking van de specifieke gebruiksregels is bepaald dat bestaande vestigingen met een groter maximum bruto vloeroppervlak en/of die gerealiseerd zijn op de tweede bouwlaag of hogere bouwlagen mogen worden voortgezet. Een verdere vergroting is niet toegestaan. Bij een gebruiksverandering naar één van de andere binnen de bestemming toegestane functies, gelden voor de nieuwe niet-woonfuncties de gestelde maximum maten. Deze beperking in oppervlakte voor nieuwe niet-woonfuncties zorgt ervoor dat grote, ruimtelijk niet inpasbare niet-woonfuncties (die kunnen leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat) worden uitgesloten.

Artikel 4 Gemengd - 2 (doorgaande straten)

Alle panden aan de doorgaande straten waar een niet-woonfunctie aanwezig is hebben de bestemming 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)'. Onder doorgaande straten vallen de straten in het plangebied met op dit moment een maximum snelheid van 50 km/uur. In de bestemmingsomschrijving is bepaald welke functies allemaal mogelijk zijn binnen de bestemming. Niet alle functies zijn zonder meer in elk pand met deze bestemming toegestaan.

Voor de woonfunctie is bepaald dat wonen uitsluitend in de tweede bouwlaag en hoger is toegestaan. In de panden die op de verbeelding de functieaanduiding 'hotel' hebben zijn tevens hotels toegestaan. De

overige panden binnen deze bestemming hebben een niet-woonfunctie op de begane grond. Daar waar een niet-woonfunctie niet alleen de begane grond, maar ook de tweede bouwlaag in gebruik heeft, heeft het pand de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 2e bouwlaag (sgd-2bl)'. Daar waar een niet-woonfunctie alle bouwlagen in gebruik heeft, heeft het pand de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - alle bouwlagen (abl)'.

De functies die bij recht en uitwisselbaar met elkaar worden toegestaan, betreffen alle vormen van dienstverlening, detailhandel en bedrijven. Zie voor de beschrijving van de bouw- en gebruiksmogelijkheden de toelichting bij Gemengd - 1 (niet-woonfuncties in woonstraten). Deze komen bijna geheel met elkaar overeen.

Op grond van de gemeentelijke "Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam" is in de panden langs de Stadhouderskade 74-77 en het pand Ferdinand Bolstraat 125-127 met de bestemming 'Gemengd - 2' de vestiging van maatschappelijke dienstverlening uitgesloten.

Artikel 5 Gemengd - 3 (winkelstraten)

Alle panden in de winkelstraten hebben de bestemming 'Gemengd - 3 (winkelstraten)'. Onder deze bestemming valt de Ferdinand Bolstraat tussen de Stadhouderskade en de Gerard Doustraat. In de bestemmingsomschrijving is bepaald welke functies allemaal mogelijk zijn binnen de bestemming. Niet alle functies zijn zonder meer in elk pand met deze bestemming toegestaan.

Voor de woonfunctie is bepaald dat wonen uitsluitend in de tweede bouwlaag en hoger is toegestaan. Wonen in de begane grond, het souterrain en/of de kelder is niet toegestaan. Aanwezige andere functies dan detailhandel worden op de verbeelding aangeduid. Deze functies mogen omgezet worden naar detailhandel. De detailhandelsfunctie wordt op deze manier binnen deze bestemming beschermd en mogelijk versterkt door de omzetting van andere bestaande functies naar detailhandel.

Voor winkels en andere in de begane grond toegestane functies geldt dat dat maximaal 2 panden mogen worden samengevoegd. Dit is om de kleinschaligheid in de begane grond te waarborgen.

Het bedrijfsverzamelgebouw Eerste Jacob van Campenstraat 59 (op de hoek met de Ferdinand Bolstraat) is in dit bestemmingsplan eveneens opgenomen met de bestemming 'Gemengd - 3'. Om bedrijven in alle bouwlagen mogelijk te maken, heeft het pand de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - alle bouwlagen (sgd-abl)'. Zie voor de beschrijving van de bouw- en gebruiksregeling de toelichting bij Gemengd - 1 (niet-woonfuncties in woonstraten).

Artikel 6 Verkeer

De 50 km/uur wegen in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer'. In de bestemmingsomschrijving is bepaald dat binnen deze bestemming onder andere wegen, straten, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, tramvoorzieningen en groenvoorzieningen zijn toegestaan. In verband met de bijdrage van tramverkeer aan de geluidbelasting op gevels is geregeld dat tramverkeer alleen is toegestaan in bepaalde straten. Dat zijn de straten waar nu al trams rijden.

In de bouwregels is bepaald dat alleen mag worden gebouwd ten dienste van de bestemming. Op en onder deze gronden zijn alleen gebouwen toegestaan ten behoeve van de nutsvoorzieningen en openbare toiletvoorzieningen. Ook zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan zoals lichtmasten, stoplichten, bewegwijzering en vergelijkbare bouwwerken. Deze mogen maximaal 11 meter hoog zijn. Deze hoogte komt overeen met de hoogte van de lichtmasten die in het kader van de Rode Loper geplaatst zullen worden. De maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet onder voornoemde opsomming vallen bedraagt 5 meter.

Binnen deze bestemming zijn terrassen uitsluitend toegestaan langs de Stadhouderskade en langs de Ferdinand Bolstraat ten zuiden van de Van Ostadestraat. Dit is op de verbeelding aangeduid met de functieaanduiding 'terras'.

Staanplaatsen ten behoeve van detailhandel zijn in de regels toegestaan op de locaties die in de regels zijn opgenomen. Daarbij is tevens de mogelijkheid geboden om een staanplaats onder bepaalde voorwaarden te verplaatsen en/of te vergroten.

Artikel 7 Verkeer - Verblijfsgebied

De 30 km/uur wegen en verblijfsgebieden in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer -Verblijfsgebied'. In de bestemmingsomschrijving is bepaald dat binnen deze bestemming onder andere wegen, straten, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, verblijfsgebieden en groenvoorzieningen zijn toegestaan. In de bouwregels is bepaald dat alleen mag worden gebouwd ten dienste van de bestemming. Op en onder deze gronden zijn alleen gebouwen toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen en openbare toiletvoorzieningen. Ook zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan zoals lichtmasten, bewegwijzering, zendmasten, sirenemasten, verkeersregulering, werken voor de beeldende kunst en vergelijkbare bouwwerken. Deze mogen maximaal 11 meter hoog zijn. De maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet onder voornoemde opsomming vallen bedraagt 5 meter.

Binnen deze bestemming zijn terrassen uitsluitend toegestaan in de zijstraten van de Ferdinand Bolstraat (met uitzondering van het trottoir gelegen voor Ferdinand Bolstraat 60-68) en op het Picoplein gelegen voor Ferdinand Bolstraat 70-78. De plekken waar terrassen zijn toegestaan zijn op de verbeelding aangeduid met de functieaanduiding 'terras'.

Staanplaatsen ten behoeve van detailhandel zijn in de regels toegestaan op de locaties die in de regels zijn opgenomen. Daarbij is tevens de mogelijkheid geboden om een staanplaats onder bepaalde voorwaarden te verplaatsen en/of te vergroten.

Artikel 8 Water

Het deel van de Singelgracht dat deel uitmaakt van dit bestemmingsplan heeft de bestemming 'Water'. Binnen deze bestemming zijn geen aanlegsteigers, woonboten en dergelijke toegestaan.

Artikel 9 Wonen

De panden die als geheel een woonfunctie hebben en waarin flexibiliteit in het gebruik van de begane grond niet vereist danwel gewenst is, hebben de bestemming Wonen. In de bestemmingsomschrijving is bepaald welke gebruiken allemaal binnen deze bestemming mogelijk zijn. De belangrijkste daarbij is de woonfunctie. Ondergeschikt aan de woonfunctie is ook huisgebonden bedrijf, bed & breakfast en huisgebonden beroep alsmede short-stay mogelijk binnen een woning.

In de bouwregels is in zijn algemeenheid bepaald dat er alleen gebouwd mag worden binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak. In de bouwregels is verder bepaald dat de maximum bouwhoogte van gebouwen bepaald wordt aan de hand van de maximum bouwhoogte die op de verbeelding is opgenomen.

In de algemene afwijkingsregels voor bouwen is de bevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders opgenomen om in afwijking van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van het bouwen en uitbreiden van kelders en souterrains. Voorwaarde is onder meer dat door onderzoek aangetoond wordt dat hierdoor geen onaanvaardbare effecten op het grondwater

ontstaan en (binnen)tuinen dienen nog als tuin ingericht te kunnen worden doordat een minimale dikte van het grondpakket op het dak van de kelder wordt geëist.

In de specifieke gebruiksregels is bepaald welke functies waar zijn toegestaan en wat de maximale oppervlakte voor huisgebonden bedrijven en beroepen is. Ook wordt aangegeven op welke wijze bijbehorende bouwwerken gebruikt dienen te worden.

Het bestemmingsplan kent een aantal dubbelbestemmingen. Voor alle dubbelbestemmingen is in de regels bepaald dat deze primair zijn ten opzichte van de andere aan de gronden toegekende bestemmingen.

Artikel 10 Waarde - archeologie

Het bestemmingsplan kent een dubbelbestemming voor archeologische waarden. Een dubbelbestemming dient ter bescherming van een specifiek ruimtelijk belang. In dit geval de bescherming van archeologische waarden. De dubbelbestemming valt over de 'onderliggende' inhoudelijke bestemmingen heen en houdt beperkingen in voor de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van die bestemmingen. Binnen de regels is onder andere bepaald dat voor een bodemverstoring tot 500 m² en minder diep dan 2 m geen onderzoeksplicht geldt.

Artikel 11 Waarde - architectonische eenheid

In het bestemmingsplan zijn de architectonische eenheden op de verbeelding opgenomen met de dubbelbestemming 'Waarde - architectonische eenheid'. Het gaat om bouwblokken of delen daarvan die een sterke architectonische samenhang vertonen en waarbij deze samenhang beschermenswaardig is. In de regels is bepaald dat toevoegingen in de vorm van dakkapellen, daklijsten of ornamenten aan de straatzijde alleen mogen worden ontworpen binnen de aangegeven architectonische eenheid. Dat betekent dat deze bouwwerken in de hele architectonische eenheid tegelijkertijd moeten worden aangebracht om te voorkomen dat de architectonische eenheid waarde verliest. Ook moeten bijvoorbeeld de dakkapellen op dezelfde wijze worden ontworpen.

Artikel 12 Waarde - cultuurhistorie 1, artikel 13 Waarde - cultuurhistorie 2, artikel 14 Waarde - cultuurhistorie 3

Voor de panden die zijn aangewezen als orde-1 is de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 1' opgenomen, voor de panden van orde-2 de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 2' en voor de panden van orde-3 en de basisorde geldt de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 3'. De regeling is erop gericht om bij alle ordepanden het kapprofiel te behouden. Bij de orde-1 is daarbij bepaald dat afwijkingen van het kapprofiel alleen mogelijk zijn in de vorm van een ornament, daklijst of dakkapel. Bij de orde-3 panden en orde-2 panden en panden met een basisorde geldt eveneens dat het huidige kapprofiel in principe behouden moet blijven. Dakopbouwen of extra bouwlagen zijn niet toegestaan in het bestemmingsplan.

Als sprake is van een architectonische eenheid, dan moeten ornamenten en dergelijke worden ontworpen en gerealiseerd binnen de architectonische eenheid.

Om te voorkomen dat bebouwing wordt gesloopt zonder dat er een nieuwbouwplan is, is een sloopvergunningstelsel opgenomen.

Om te voorkomen dat voor alle sloopactiviteiten een sloopvergunning aangevraagd moet worden, is een

aantal uitzonderingen opgenomen. Deze uitzonderingen gelden voor sloopactiviteiten:

- die het normale onderhoud betreffen;
- van ondergeschikte betekenis, indien door het College van burgemeester en wethouders schriftelijk is medegedeeld, dat daarvoor geen sloopvergunning is vereist;
- die uitgevoerd mogen worden krachtens een voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan verleende dan wel aangevraagde vergunning;
- ter voldoening van een aanschrijving of een besluit van het College van burgemeester en wethouders.

Artikel 15 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan, waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing. Door deze bepaling wordt ervoor gezorgd dat eerder verleende vergunningen worden meegenomen bij de berekening van het toegestane nog te bebouwen oppervlak.

Artikel 16 Algemene bouwregels

In deze regeling zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot ondergronds bouwen, ondergeschikte bouwdelen, bestaande afstanden en andere maten. Bouwvlakken mogen voor 100% worden bebouwd.

Artikel 17 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. Gebruik dat in strijd is met de bestemming van de grond en de bijbehorende regels is verboden. Zo worden in ieder geval bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening.

Vastgelegd is welk soort bedrijven toegestaan zijn, indien volgens de regels binnen een bepaalde bestemming het vestigen van bedrijven is toegelaten. Zowel vanuit milieuoverwegingen (lawaai, stank, et cetera) als vanuit ruimtelijke overwegingen is het wenselijk niet alle bedrijven toe te laten. Daarom is als bijlage een zogenaamde Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Deze lijst vormt het planologische toetsingskader bij het al dan niet toelaten van een nieuw bedrijf. De Staat van bedrijfsactiviteiten is ontleend aan de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (hierna: de brochure). In de brochure is een tweetal bedrijvenlijsten opgenomen. Een lijst is geschikt voor pure bedrijventerreinen, de andere lijst is geschikt voor gemengde gebieden, zoals stadscentra, dorpskernen, horecagebieden en gemengde woon- en werkgebieden. Het onderhavige plangebied is een gemengd woon-werkgebied waar naast woningen ook detailhandel, horeca, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven zijn gevestigd. Voor dit bestemmingsplan is daarom de 'Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging' toegepast (bijlage 4 van de brochure).

In de toelichting van de brochure is aangegeven dat per geval (of per bestemmingsplan) aan de hand van de Staat van bedrijfsactiviteiten een keuze moet worden gemaakt welke bedrijven wel en welke niet toelaatbaar zijn in het gebied. Deze keuze moet worden gemotiveerd in de toelichting. In de navolgende tekst wordt hierop ingegaan.

Omdat de horeca al apart geregeld is in het bestemmingsplan, is deze categorie geschrapt uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging. Ook voor detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kantoren en dienstverlening geldt een specifiek beleid, wat heeft geresulteerd in op maat gesneden bestemmingen. In het bestemmingsplan is de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging daarom beperkt tot de 'ambachtelijke' bedrijven, welke in een gemengd stedelijk gebied goed inpasbaar zijn.

Volgens de systematiek is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. In het bestemmingsplan is dit vertaald door categorie A bedrijven toe te staan in panden waar ook wordt gewoond. Ook bij bedrijf aan huis is uitsluitend een categorie A bedrijf toegestaan. De categorie B bedrijven zijn alleen toegestaan in panden waar geen woningen zijn toegestaan.

In artikel 18.4 wordt het College van burgemeester en wethouders verplicht een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de regels in artikel 18.1, wanneer strikte toepassing daarvan het meest doelmatige gebruik beperkt, zonder dat hiervoor dringende redenen zijn.

Artikel 18 Algemene afwijkingsregels

Het College van burgemeester en wethouders kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Het maakt voorts mogelijk dat parkeren op eigen terrein wordt toegestaan. Omwille van de ruimtelijke kwaliteit is dat niet bij voorbaat overal toegestaan.

Artikel 19 Algemene wijzigingsregels

In de algemene wijzigingsregels is de mogelijkheid opgenomen wijzigingen in het plan aan te brengen. Overeenkomstig jurisprudentie is deze bevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders aan objectieve grenzen gebonden.

Artikel 20 Algemene aanduidingsregels

Artikel 20 'Algemene aanduidingsregels' bevat de regels die gelden voor de gebiedsaanduiding 'overige zone - ondergronds railtracé'. Op grond hiervan geldt in het gehele plangebied een verbod op het uitvoeren van ondergrondse werken en werkzaamheden, tenzij daarvoor een omgevingsvergunning is verleend (vergunningplicht). De beheerder van de Noord/Zuidlijn (Dienst Metro en Tram) zal bij ieder individueel geval aangeven of de beoogde ondergrondse werkzaamheden mogelijk schade kunnen toebrengen aan het ondergronds railtracé van de metro dan wel welke voorwaarden gesteld dienen te worden om mogelijke schade te voorkomen. Afhankelijk van dit advies zal wel of geen omgevingsvergunning worden afgegeven. Het uitvoeren van ondergrondse werken en werkzaamheden tot een diepte van 2 meter monder het maaiveld zijn uitgesloten van de vergunningplicht.

Artikel 21 Algemene procedureregels

In deze regeling is bepaald dat de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de wijzigingsbevoegdheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Artikel 22 Overgangsrecht

Hier wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het bestemmingsplan in werking is getreden ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Dit is conform artikel 3.2.1 en 3.2.2. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 23 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de citeertitel van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Beleidskader

In dit hoofdstuk komt het vigerende beleid aan de orde. Daarbij wordt dezelfde volgorde gehanteerd als in hoofdstuk 2 en 3: algemeen, wonen, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijk, sport, kantoren, horeca, verkeer, groen en water.

Het beleid wordt per beleidsniveau besproken, hierin worden de volgende niveaus gedefinieerd: Rijksniveau, Provinciaal niveau, Regionaal niveau, Gemeentelijk niveau en Stadsdeelniveau. Voor de wetgeving geldt wel dat het bestemmingsplan moet voldoen aan deze wetgeving en niet iedere van toepassing zijnde wet besproken zal worden, enkel als dit van toegevoegde waarde is.

6.1 Algemeen ruimtelijk beleid

6.1.1 Rijksbeleid

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

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) inclusief een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (AMvB) Ruimte (Barro) definitief vastgesteld. Met de inwerkingtreding zijn onder andere de Nota Ruimte, de realisatieparagraaf over de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Randstad 2040 komen te vervallen.

De structuurvisie heeft geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de AMvB Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Hieronder volgt een opsomming van de 13 nationale belangen:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Het rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen de ladder moet worden doorlopen.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Op grond van de ladder moet nieuwe stedelijke ontwikkeling worden gemotiveerd met drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk in de plantoelichting wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor (1) de ruimtevraag, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De drie stappen zijn:

- Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Er moet worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.
- Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden.
- In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggegebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden. De resterende ruimtevraag, die resulteert uit trede 2 is kwalitatief en kwantitatief. In het geval de ruimtevraag geheel betrekking heeft op stedelijk gebied is het doorlopen van trede 3 niet aan de orde.

De systematiek in de ladder voor duurzame verstedelijking is algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Dit bestemmingsplan is onderdeel van stedelijk gebied, maar legt de bestaande situatie vast, maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk en dringt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan een aantal beleidsmatig ongewenste ontwikkelingen terug. Daarmee moet het bestemmingsplan niet worden gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

Modernisering Monumentenzorg (Rijk)

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.16 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d. 17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeente een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

6.1.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals de provinciale ruimtelijke verordening (zie hierna) met regels die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 "Kwaliteit door veelzijdigheid" is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. Op 23 mei 2011 is de Structuurvisie partieel herzien.

Provinciale structuurvisie

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie voor de komende tien jaar vastgelegd en geeft zij een doorkijk van dertig jaar.

De provinciale belangen vloeien voort uit zes criteria:

1. Wettelijke taak. Bijvoorbeeld: luchtkwaliteit, geluidhinder;
2. Juridische doorwerking van Europees-/ Rijksbeleid. Bijvoorbeeld: Algemene Maatregelen van Bestuur, een directe of getrapte aanwijzing van het Rijk;
3. Financiële betrokkenheid. Bijvoorbeeld: een project/ programma dat financieel wordt gesteund door de provincie (gebiedsontwikkeling of aanbesteding);
4. Provinciale hoofdstructuur/gemeentegrensoverschrijdende effecten. Bijvoorbeeld: landschappelijke structuren;
5. Gekoppelde ruimtelijke belangen. Bijvoorbeeld: bij een of meer ontwikkelingen zijn gekoppelde ruimtelijke belangen in het geding. Dat kan ook op kleinere schaal dan bij een gebiedsontwikkeling het geval zijn;
6. Regionaal/bovenlokaal karakter. Bijvoorbeeld: klimaatverandering, thematische belangen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeer en vervoer, milieu, natuur, recreatie enzovoorts.

Om het toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de Provincie Noord-Holland op basis van de bovengenoemde criteria provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen en twaalf sub-belangen. Daarbij richt de Provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionaal en bovenregionaal schaalniveau spelen en/of gevolgen hebben. De hoofdbelangen en de

daarbij geformuleerde ondergeschikte belangen zijn de volgende:

I. Ruimtelijke kwaliteit

1. Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen;
2. Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden;
3. Behoud en ontwikkeling van groen om de stad.

II. Duurzaam ruimtegebruik

4. Milieukwaliteiten;
5. Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken;
6. Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
7. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij;
8. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
9. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

III. Klimaatbestendigheid

10. Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
11. Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater;
12. Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan. Voor dit bestemmingsplan is een aantal van deze deelbelangen relevant:

- *5. Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken:* de aanleg van de Noord/zuidlijn voldoet aan dit belang;
- *9. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen:* in de structuurvisie is het Amstelkanaal opgenomen als onderdeel van het basisnet voor recreatietoervaart. Het bestemmingsplan staat dit belang niet in de weg;
- *10. Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast:* het gehele bestemmingsplangebied is in de structuurvisie opgenomen als een gebied voor fijnmazige waterberging. Het bestemmingsplan staat dit belang niet in de weg;
- *11. Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater:* het bestemmingsplan staat dit belang niet in de weg;
- *12. Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie:* het gehele bestemmingsplangebied is in de structuurvisie opgenomen als gebied voor kleinschalige oplossingen voor duurzame energie. Het bestemmingsplan voldoet aan dit belang.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs)

Op 21 juni 2010 is de Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (Prvs) vastgesteld. De Prvs stelt regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, dienen te voldoen. De regels vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Op 3 februari 2014 is Prvs opnieuw vastgesteld. Deze vaststelling betreft een beleidsarme wijziging ten opzichte van de eerder vastgestelde verordening. Dit houdt in dat de verordening geen nieuw beleid bevat.

De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. De

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

provincie kan gemeenten via de Prvs verplichten om hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Uiteraard moet het provinciale belang de inzet van de Prvs rechtvaardigen.

Het uitgangspunt van de wet is dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet, maar complementair staan reactieve instrumenten zoals overleg, zienswijze en zo nodig een reactieve aanwijzing ook ter beschikking om doorkruising van provinciaal beleid te voorkomen.

In de Prvs zijn regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen opgenomen. Het gaat daarbij over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Bij ontwikkelingen waarvoor een ontheffing noodzakelijk is (met name in landelijk gebied) moet rekening worden gehouden met de in de Prvs gestelde kwaliteitseisen.

In de Prvs is (gelet op artikel 9 en kaart 2 van de Prvs) het gehele plangebied Noord/Zuidlijn aangewezen als Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). De in het plangebied voorkomende bestaande bebouwing en de volgens het geldende bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing behoren daartoe. Blijkens de toelichting van de Prvs zijn gemeenten verplicht om voor het BBG bestemmingsplannen te maken en hebben zij bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid. De provincie stelt gelet op de toelichting op artikel 13 weinig eisen aan bouwen en gebruik binnen bestaand bebouwd gebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

6.1.3 Gemeentelijk beleid

Coalitieakkoord college B&W

In het 'Coalitieakkoord 2014-2018 - Amsterdam is van iedereen' heeft het College van burgemeester en wethouders afgesproken dat er meer woningen nodig zijn, vooral betaalbare huurwoningen. Voor middeninkomens wordt stevig ingezet op een groter aanbod betaalbare huurwoningen. Daarnaast wil het bestuur meer ruimte geven aan de stad door Amsterdammers de ruimte te geven om te snoeien in de regels. Het coalitieakkoord bevat de volgende afspraken/doelen die (mede) een relatie hebben met het bestemmingsplan:

- De bouwproductie wordt opgevoerd naar 5.000 woningen per jaar in 2018. Een deel van de nieuw te bouwen woningen is specifiek gericht op jongeren en ouderen. Binnen de sociale sector komen er minimaal 500 woningen per jaar bij.
- Bestemmingen van activiteiten die binnen een plan mogen plaatsvinden worden verruimd. Er wordt aangesloten bij landelijke eisen, tenzij er een duidelijke rationale is om aanvullende eisen te stellen. De termijnen waarbinnen wijzigingen op bestemmingsplannen moeten worden goedgekeurd, worden verkort.
- Er komt stapsgewijs meer ruimte voor bedrijven om 24 uur per dag, zeven dagen in de week open te zijn, met inachtneming van (onder andere) het woon- en leefklimaat van de burens. Voor de horeca betekent dat ruimte voor meer nachtvergunningen, meer 'verlatertjes', gecombineerd met een betere klachtenregistratie, betere handhaving én maatwerk per buurt. Ondernemers die zich goed gedragen en veel draagvlak in de buurt hebben, worden vaker beloond, bijvoorbeeld met flexibelere openingstijden.
- Het midden- en kleinbedrijf krijgt ruimte om mengformules te creëren. Ook komt er een specifieke focus voor ambachtlieden, die een kleinschalige maakindustrie ontwikkelen.
- Een goede en snelle doorstroming is van groot belang voor de mobiliteit van Amsterdammers en

bezoekers. De veiligheid van weggebruikers, met name fietsers, wordt sterk verbeterd en het aantal fietsparkeerplekken in de stad wordt uitgebreid. Hiervoor worden extra middelen gereserveerd.

Conclusie

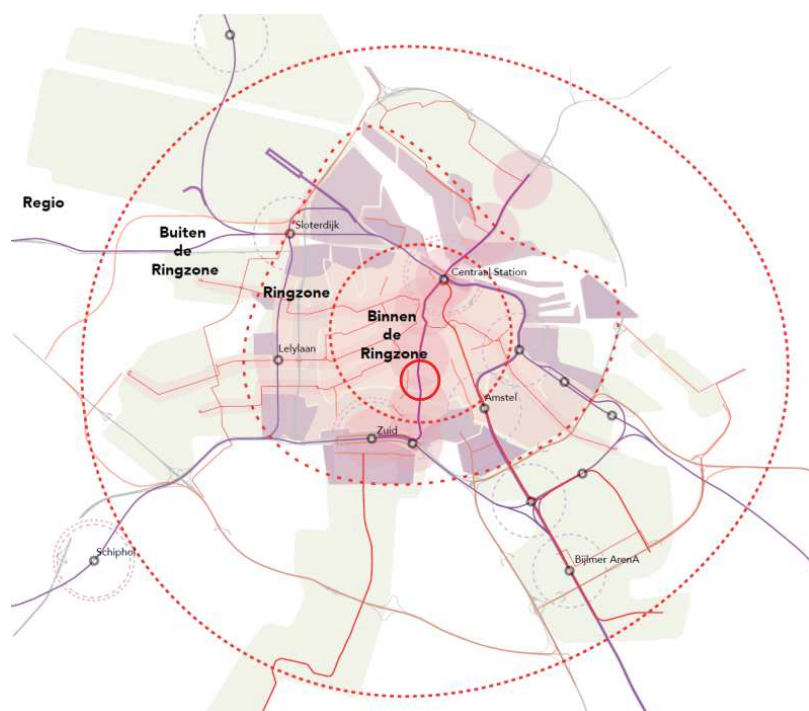
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het coalitieakkoord.

Structuurvisie Amsterdam

Op 17 februari 2011 is de 'Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld in de gemeenteraad. De structuurvisie bestaat uit drie delen: visie, uitvoeringsstrategie en toetsingskader. De visie heeft als planhorizon 2030-2040, uitvoeringsstrategie en toetsingskader hebben als planhorizonten 2010-2020 en 2020-2030. De structuurvisie stelt dat de ontwikkeling in Stadsdeel Zuid zich kenmerkt door twee bewegingen uit de Structuurvisie, te weten de 'uitrol centrumgebied' en de 'internationalisering van de zuidflank'. Voor dit bestemmingsplangebied is vooral de 'uitrol centrumgebied' van belang. De essentiële beleidsonderdelen uit de Structuurvisie komen hieronder bij de desbetreffende thema's aan bod.

Strategisch Plan

Het "Strategisch Plan Amsterdam Maakt Mogelijk" (december 2013) is gebaseerd op de gemeentelijke Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam" en zet de koers uit voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad voor de komende jaren. Herijking van de rol van de overheid is daarbij noodzakelijk, aangezien de middelen om te investeren teruglopen en het beschikbare budget steeds meer geconcentreerd zal moeten worden ingezet. Met de visie wordt een koers uitgezet voor de ontwikkeling van de stad waarin de overheid ontwikkelingen faciliteert en waarbij de focus de komende jaren nadrukkelijker komt te liggen op de bestaande stad en de transformatie van leegkomend vastgoed. De visie geeft een integraal afwegingskader voor de inzet van gemeentelijke middelen voor de komende tien jaar. Het uitgangspunt voor het Strategisch Plan is de gemeentelijke structuurvisie, waarbij het Strategisch Plan tevens alle ruimtelijke strategieën integreert die gemaakt zijn in het vervolg op de structuurvisie, zoals de Kantorenstrategie, Energietransitie, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam en de Bestuursopdracht stedelijke vernieuwing.



Afbeelding: Bestemmingsplangebied en de zones met gebiedsgerichte strategie - Strategisch Plan

In de visie worden in de stad drie gebieden/zones onderscheiden met elk een eigen gebiedsgerichte strategie. Per gebied/zone is aangegeven wat de (integrale) inzet van gemeentelijke middelen zou moeten zijn in relatie tot dynamiek en initiatieven van andere investerende partijen. De overheid heeft bij dit alles niet vanzelfsprekend meer een leidende rol, maar schept ruimte voor initiatieven. Dat betekent meer beleidsruimte geven, het aantal regels zoveel mogelijk beperken en nog meer inzetten op stimuleren en prikkelen.

Voor het gebied 'Binnen de Ringzone' (binnen de Ring A10 en ten zuiden van het IJ), waar dit bestemmingsplan onderdeel van uitmaakt, is de strategie als volgt. Het gebied binnen de Ring is uitermate succesvol. Hier gaat het erom de marktdynamiek te verzilveren en conflicten, zoals rond het gebruik van de openbare ruimte en verdringing, te beperken. Hier ligt de nadruk op 'faciliteren en verzilveren'. Andere investerende partijen zijn aan zet en de gemeente moedigt dit aan, lokt het uit en faciliteert initiatieven en zorgt voor de goede randvoorwaarden onder meer in de openbare ruimte. Spreiding toerisme is hier een aandachtspunt.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Stad in Balans

Het College van burgemeester en wethouders ziet de groei van de stad, als gevolg van het stedelijk succes, als een positieve ontwikkeling die kansen en mogelijkheden biedt. Tegelijkertijd brengt de schaalvergroting dilemma's en spanningen met zich mee. In 'Stad in Balans' (versie 28 mei 2015) wordt een begin gemaakt met het bepalen van de koers en het formuleren van ambities die eraan bijdragen dat Amsterdam en de metropoolregio aantrekkelijk blijft voor alle gebruikers en voor bewoners in het bijzonder.

De toegenomen drukte en overlast wordt ervaren in de openbare ruimte, de druk op functieveranderingen in de gebouwde ruimte en de effecten van de toegenomen vrije tijd, en kan ook het sociale evenwicht verstoren en een tweedeling in de hand werken, doordat de afstand tussen voorhoede en achterblijvers vergroot. De in Stad in Balans uitgezette koers om de balans tussen rust en drukte, tussen wonen, werken en recreëren en tussen het profijt en de hinder te bewaren, omvat vier strategische richtingen met betrekking tot de thema's verplaatsen, verblijven en recreëren om de groei van Amsterdam en de regio in goede banen te leiden:

1. De stad groter maken door middel van spreiding van bezoekers, het stimuleren van ontwikkeling van bestaande buurten buiten het centrum en het creëren van nieuwe stedelijke milieus in de hele stad en regio;
2. De stad slimmer gebruiken door nieuwe technologieën in te zetten om de stad sneller en makkelijker aan te kunnen passen aan het veranderende gebruik van het publieke domein;
3. Anders naar de stad kijken door de huidige problemen op een andere manier aan te pakken en te starten met een aantal experimenten en maatregelen, waaronder strengere handhaving op wangedrag, structurele handhaving op illegale verhuur van woningen en aanscherping van regels tegen geluidsoverlast bij evenementen; met de experimenten wordt op kleine schaal uitgeprobeerd wat wel en wat niet werkt en zij vormen een verkenning van het draagvlak voor de te maken fundamentele keuzes;
4. Een oproep aan belanghebbenden om het samen te doen, omdat oplossingen voor een groot deel liggen in de stad en regio zelf en vragen om verantwoordelijkheid en commitment.

De versie van Stad in Balans van mei 2015 vormt een eerste aanzet om de gemeentelijke ambities, doelen en werkwijzen in beeld te brengen. In het najaar van 2015 zijn diverse debatten georganiseerd over de effecten van de experimenten en over het perspectief voor de lange termijn. Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande platforms van relevante betrokkenen en van andere stedelijke en regionale programma's zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, de Watervisie, het evenementenbeleid en de Agenda Duurzaamheid. Het vraagstuk Stad in Balans vereist een dergelijke integrale aanpak.

In juni 2016 hebben B&W 18 experimenten geselecteerd die de potentie hebben bij te dragen aan spreiding van bezoekers en beperken van overlast. Met deze experimenten worden mogelijke oplossingen en maatregelen op kleine schaal getest. Bij succes kunnen maatregelen worden uitgebreid naar andere delen van de stad of regio.

Eén van de voordelen van de groei van de stad die in Stad in Balans worden genoemd, is dat de reeds aanwezige druk op de binnenstad ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen stimuleert in andere delen van de stad. Dit heeft echter ook een keerzijde, namelijk dat de druk op de schaarse ruimte ook daar groter wordt en het evenwicht tussen wonen, werken en recreëren verstoord kan worden. Dit kan zich uiten door een ontwikkeling waarbij speciaalzaken en bijzondere winkels plaats maken voor winkels en horeca die zich meer richten op de beleveniseconomie van de consument, dat wil zeggen het massale, het luxueuze, of juist op het erg goedkope segment. Dit leidt tot een monocultuur in het aanbod. Winkelstraten en buurten buiten de binnenstad kunnen dus profiteren van de groei van de stad, zeker als de huren er nog laag zijn, maar het kan ook leiden tot het wegdrukken van de gewone winkels en speciaalzaken die het als gevolg van autonome marktontwikkelingen toch al moeilijk hebben en hogere huren niet kunnen opbrengen. Aangegeven wordt dat er enerzijds behoefte is om positieve ontwikkelingen voor de stad te ondersteunen en anderzijds dat de regelgeving toegerust moet zijn op het bestrijden van nadelige effecten zoals monocultuur en een (te) eenzijdig aanbod van voorzieningen.

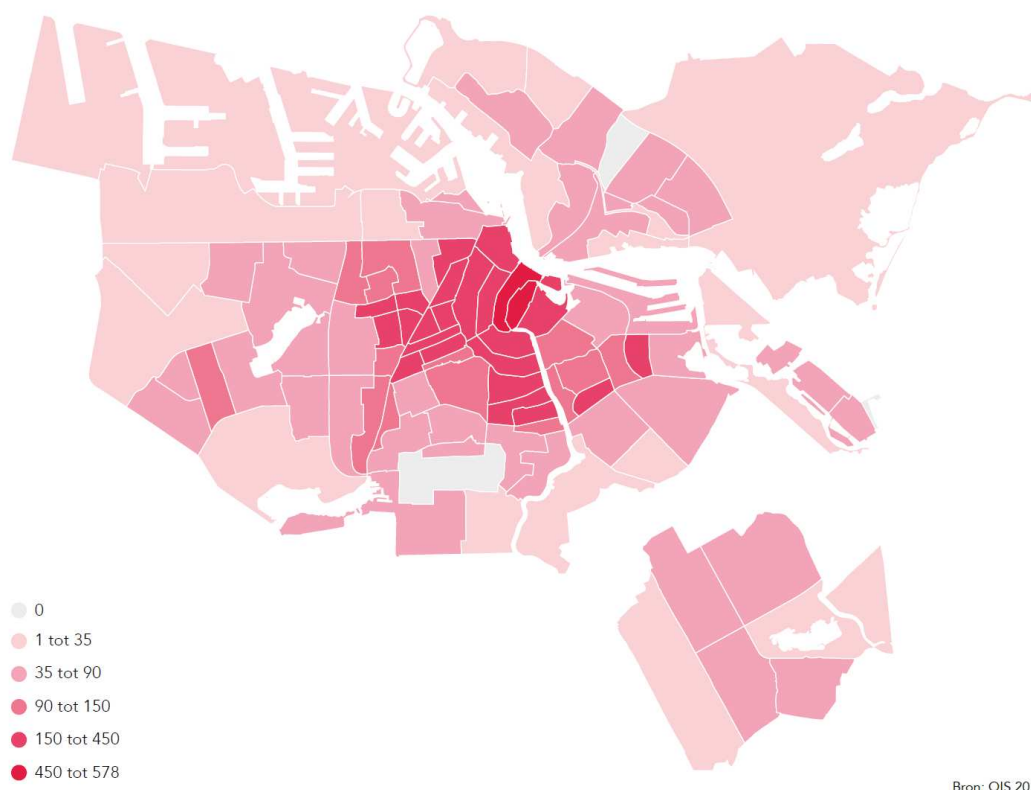
'Stand van de Balans Amsterdam 2016'

n het startdocument Stad in Balans van mei 2015 is toegezegd een monitor te maken op basis van

objectieve indicatoren. Hiervoor is een goede nulmeting noodzakelijk en het vergelijkbaar maken van nu nog onvergelijkbare eenheden vanuit verschillende bronbestanden. Op basis van een veelheid aan bestaande en nieuwe data over het gebruik en de beleving van de stad is een stadsenquête onder Amsterdammers gehouden. De methodes die zijn gebruikt om de data te verzamelen in het onderzoek leiden maar gedeeltelijk tot een representatief beeld van alle Amsterdammers. Wel is het voor het eerst mogelijk een beeld te schetsen van hoe bewoners en ondernemers in alle delen van de stad tegen drukte en balans in Amsterdam aankijken en is het mogelijk om verschillende leeftijdsgroepen en gebieden in de stad met elkaar te vergelijken.

Het rapport gaat in op de drie thema's die in het startdocument *Stad in Balans* zijn gedefinieerd: verblijven, verplaatsen en recreëren. In algemene zin levert de *Stad van de Balans* de volgende algemene conclusies op:

- Amsterdammers zijn positief over de stad; gemiddeld geven zij een 7,7. Zij zijn van mening dat Amsterdam een drukke stad is en dat drukte bij de stad hoort;
- Op hoofdlijnen komt de beleving overeen met de objectieve data uit de Dagelijkse Verblijfsindex van OIS, waarin objectief is gemeten hoeveel mensen zich bevinden in de openbare ruimte; daar waar de meeste mensen zijn of verblijven in de openbare ruimte wordt ook de drukte het sterkste beleefd. Het gaat hier om gebieden met veel culturele voorzieningen, restaurants en cafés én waar de openbare ruimte in omvang relatief beperkt is;
- Per buurt zijn er duidelijke verschillen in beleving van de drukte. Het resultaat van de monitor laat een gedifferentieerd beeld zien van de beleving van drukte in 22 verschillende gebieden van de stad. De bewoners in de gebieden Centrum-West en Centrum-Oost, De Pijp/Rivierenbuurt en Oud-West/De Baarsjes geven hoge scores als het gaat om druktebeleving (ervaren drukte in de buurt). Binnen deze gebieden zijn vervolgens weer verschillen op wijkniveau te onderscheiden: Plantage versus Nieuwmarkt en Rivierenbuurt versus De Pijp. In Bos en Lommer en Indische Buurt /Oostelijk Havengebied is men positiever. De Aker/Nieuw Sloten, de gebieden in Noord en Zuidoost en Watergraafmeer geven een rustig profiel in beleving. Sommige gebieden scoren hetzelfde, qua drukte en beleving, maar dat wil niet zeggen dat de oorzaken of verklaringen overal hetzelfde zijn;
- De rapportage laat ook nuances zien in de beleving van verschillende gebruikersgroepen (gezinsamenstelling, leeftijd, ondernemers, veroorzakers van drukte en gevolgen van drukte). Opvallend is ook dat het beeld van de ondernemer niet sterk afwijkt van de bewoner. Al is de ondernemer wel minder kritisch dan bewoners op die punten die relevant zijn voor het succes van hun onderneming;
- De huidige beschikbare objectieve data geven nog geen compleet beeld. De data uit het Meldpunt Openbare Ruimte Amsterdam (MORA) geven vooral inzicht in concrete overlast gevende incidenten en minder in zaken als belemmerde doorgang op de stoep, de effecten van vakantieverhuur en aanstoetgevend gedrag van mensen in het algemeen.



Bron: OIS 2016

Afbeelding: de Dagelijkse Verblijfindex: objectieve indicatie van het aantal mensen in de openbare ruimte op een gemiddelde dag van het jaar (2015)

De trends en de huidige situatie geven een gedifferentieerd beeld van de beleving van Amsterdammers. Dit kan niet los worden gezien van de sterke groei in aantallen bewoners en bezoekers die de komende jaren nog wordt verwacht. De Stand van de Balans is daarmee een document dat:

- aan de hand van feiten en cijfers kan helpen bij de duiding van opgaven in het kader van de gebiedsgerichte aanpak en meer focus kan brengen in het gesprek met de stad;
- helpt bij verdere ontwikkeling van beleid en visie op de aanpak van drukte. De scenario's vormen hierbij een instrument;
- bevestigt dat een integrale en specifieke benadering per gebied nodig is;
- pleit voor flexibiliteit in de aanpak, omdat de dynamiek in de tijd en per gebied snel kan veranderen. De handelingsperspectieven kunnen hierbij helpen om het gesprek hierover te voeren.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Welstandsnota "De Schoonheid van Amsterdam 2013"

In de nieuwe Welstandsnota "De Schoonheid van Amsterdam 2013" is ten opzichte van de voorgaande welstandsnota uit 2009 een aanzienlijke vereenvoudiging van de welstandscriteria gerealiseerd. Daarnaast zijn in de nieuwe welstandsnota de verschillende stadsdeelnota's geharmoniseerd tot één nota. In de welstandsnota valt het plangebied onder de 19e eeuwse Ring.

De 19e eeuwse Ring bevat stenige woonbuurten met voornamelijk middelhoge gesloten woonblokken.

Blokken bestaan uit individuele panden en samenhangende ensembles van hoogstens vijf bouwlagen. De waarde ligt vooral in de stedenbouwkundige structuur met de gesloten bouwblokken en doorgaande straatwanden met individuele woningen.

Het beleid is gericht op het behoud en herstel van de visuele samenhang in de straatwanden. Bij de beoordeling wordt in dit verband met name aandacht geschonken aan de opeenvolging van de gevels in het straatbeeld alsmede de verdere architectonische uitwerking met inbegrip van materiaal en kleur. Bij renovatie of nieuwbouw is het wenselijk de hoofdkenmerken van dit ruimtelijk systeem als uitgangspunt te nemen.

De oorspronkelijke architectonische kwaliteit vormt een belangrijke context voor eventuele veranderingen. Bij de beoordeling van plannen wordt onder meer aandacht geschonken aan het bloksgewijze karakter met aaneengesloten rooilijnen en plastiek in de gevels, waarbij uitgangspunt is dat panden en ensembles onderling subtiel verschillen.

Conclusie

De Welstandsnota functioneert zelfstandig naast het bestemmingsplan. Wel zullen bouwaanvragen voor dit plangebied door de Welstandscommissie getoetst worden aan de uitgangspunten uit de Welstandsnota. Dit bestemmingsplan vormt het juridisch-planologische kader waar in de advisering door de Welstandscommissie tevens rekening mee moet worden gehouden.

6.1.4 Stadsdeelbeleid

Bestuursakkoord Zuid

In het 'Bestuursakkoord Stadsdeel Zuid 2014-2018 - Ruimte voor werk en betrokkenheid in Zuid' is afgesproken dat ruimte wordt gegeven aan de bewoners en ondernemers in Stadsdeel Zuid. Speerpunten in het bestuursakkoord zijn het middensegment en transformatie. Op de woningmarkt moeten er meer huurwoningen in het middensegment komen, zowel in nieuwbouw als in bestaande bouw door middel van transformatie van panden. Door meer ruimte voor ondernemers komen er meer banen.

Het bestuursakkoord bevat de volgende afspraken/doelen die (mede) een relatie hebben met het bestemmingsplan:

- In te starten nieuwbouwprojecten wordt de ambitie uitgesproken om vijftig procent van de woningen in de categorie 'modale huurwoningen' te realiseren.
- De transformatie van leegstaande gebouwen naar andere functies wordt gestimuleerd, waarbij een transformatie naar wonen de voorkeur heeft.
- Bestemmingsplannen worden flexibel gemaakt en mengformules, ondersteunende horeca, broedplaatsen en tijdelijke initiatieven krijgen de ruimte.
- De horecaoverlast wordt bestreden en er wordt gehandhaafd op branches als Shisha-lounges en massagesalons.
- Het aanleggen van groene daken en het zelf opwekken van energie door bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen wordt gestimuleerd.
- Mocht tussen de hoeveelheid parkeerplaatsen en verkeersveiligheid frictie ontstaan, dan gaat verkeersveiligheid boven parkeerplaatsen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het bestuursakkoord Zuid.

Gebiedsagenda De Pijp / Rivierenbuurt

Het bestemmingsplangebied Noord/Zuidlijn De Pijp is onderdeel van de Oude Pijp en valt daarmee binnen de 'Gebiedsagenda De Pijp / Rivierenbuurt 2016-2019'. De gebiedsagenda bevat de belangrijkste opgaven van het gebied op basis van gebiedsanalyses, specifieke gebiedskennis en bestuurlijke ambities. De gebiedsagenda is het document dat op basis van gezamenlijkheid de specifieke ambities en doelen van het gebied in beeld brengt en prioriteiten stelt. Zij belicht kansen en bedreigingen die zich afspelen binnen het gebied, waarbij diverse schaalniveaus kunnen worden onderscheiden (plein, buurt, wijk, gebied en stad). De agenda heeft een meerjarig perspectief.



Afbeelding: bestemmingsplangebied en Gebiedsagenda De Pijp / Rivierenbuurt

In de Gebiedsagenda wordt de opgave van het gebied jaren in beeld gebracht vanuit drie invalshoeken: de gebiedsanalyse 2016, de input uit de wijk (uitkomsten participatietraject) en de bestuurlijke prioriteiten (verbinding met coalitieakkoord en het bestuursakkoord). Daaruit zijn voor de komende jaren voor de Oude Pijp de volgende strategische agendadoelstellingen naar voren gekomen:

- *Meer balans tussen de groeiende centrumfuncties en de leefbaarheid in de woonbuurten, met name in de Oude Pijp:* De groei van de centrumfuncties in het gebied is een gegeven. Het gebied profiteert economisch gezien van de toenemende bezoekersstroom. De groei gaat echter ook gepaard met drukte, overlast van horeca, gedrag, geluid en vervuiling, ruimtetekort en verschraving van het winkelaanbod. Als het gebied zijn succes wil behouden is van belang om mee te groeien en te ontwikkelen en tegelijkertijd de factoren die het succes bepalen te behouden en te versterken. Daarbij moet (onder andere) worden gedacht aan de kleinschaligheid en een passend en divers aanbod aan voorzieningen.
- *Meer samenwerking tussen de vele goed georganiseerde netwerken in het gebied:* Met de vele semiprofessionele welzijnsvoorzieningen en vrijwilligers op het gebied van zorg en welzijn heeft de dragende samenleving De Pijp en de Rivierenbuurt veel te bieden. Het gebied is kansrijk als het gaat om (burger)participatie. De samenwerking tussen de verschillende netwerken - formeel en informeel - biedt kansen om initiatieven vanuit de wijk beter te ondersteunen en de onderlinge samenwerking tussen diverse partijen verder te versterken. Continueren van de inzet op veilige verkeersroutes blijft van groot belang, vooral op schoolroutes: Vooral in oude wijken met smalle straten en drukke doorgaande wegen zoals De Pijp bestaan veel verkeersonveilige situaties. De toenemende drukte vergroot de onveiligheid. Ook in de lopende herinrichtingsprojecten wordt sterk

ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral op schoolroutes.

Met betrekking tot dit bestemmingsplan is met name de eerste doelstelling relevant.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

Beleidsregels voor afwijkingsbesluiten

Nationale wetgeving (AMvB) biedt het bestuur de mogelijkheid om voor bepaalde gevallen af te wijken van het bestemmingsplan. Voor het toepassen van deze wettelijke mogelijkheden zijn beleidsregels nodig. Beleidsregels maken duidelijk in welke gevallen dit kan. Binnen het nieuwe bestuurlijke stelsel van de gemeente Amsterdam is het afwijkingsbeleid een bevoegdheid gebleven van het stadsdeel.

Indien een bouwplan niet past binnen de kaders van het bestemmingsplan kan op grond van de Wabo (artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 1) worden afgeweken van het bestemmingsplan. Voor de gevallen die zijn genoemd in artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 2 jo. bijlage II van het Bor, wordt getoetst aan de beleidsregels van het stadsdeel die hiervoor zijn opgesteld: de 'Nota beleidsregels afwijkingsbesluiten omgevingsvergunning A2 Wabo' voor het bouwen en gebruiken in afwijking van het bestemmingsplan.

De beleidsregels zijn onder meer van toepassing voor dakterrassen. Conform de eerder door het voormalige stadsdeel Zuid opgestelde bestemmingsplannen, worden dakterrassen in dit bestemmingsplan niet met direct recht toegestaan. Als aan de in de beleidsregels gestelde voorwaarden wordt voldaan, kunnen (onder andere) dakterrassen mogelijk worden gemaakt door middel van een afwijkingsbesluit 'Omgevingsvergunning A2' (kruimelgevallenbeleid).

Conclusie

Dit stadsdeelbeleid staat zelfstandig naast het bestemmingsplan. De binnenplanse afwijkingen in het bestemmingsplan zijn afgestemd op de randvoorwaarden uit deze beleidsregels.

6.2 Wonen

6.2.1 Rijksbeleid

Nota 'mensen, wensen, wonen' (2000)

In de Nota 'Mensen, wensen, wonen' is in 2000 het rijksbeleid op het terrein van wonen voor een periode van ongeveer 10 jaar vastgelegd. Hierin zijn vijf kernopgaven gedefinieerd, te weten:

- Het bevorderen van het eigen woningbezit, waarbij gestreefd wordt naar een gemiddeld eigen woningbezit in het land van 65% in 2010;
- Kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities. Er wordt gestreefd naar het behouden en verbeteren van aansluiting bij de rest van de samenleving van diegenen die dat niet helemaal op eigen kracht kunnen. Het kabinet wil dit ook via het woonbeleid bewerkstelligen;
- Het faciliteren van de totstandkoming van op maat gesneden woonzorg- en dienstverleningsarrangementen voor de groeiende groep zorgbehoevenden in de samenleving;
- Het verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit. Deze woonkwaliteit blijft in de steden achter ten opzichte van de woonkwaliteit in de rest van het land. Met behulp van het Grotestedenbeleid en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) wordt de stedelijke woonkwaliteit verbeterd;
- Het creëren van ruimtelijk-ecologisch en sociaal duurzame mogelijkheden om ruime, groene woonwensen te faciliteren, zowel bij de stad als in dorpse en landelijke milieus.

Met betrekking tot de stedelijke vernieuwing staan het verhogen van de keuzemogelijkheden van bewoners en de totstandkoming van gedifferentieerde wijken hoog op de agenda. Hierbij hoort differentiatie van het aanbod van woningen in de verschillende stedelijke milieutypen.

Conclusie

Het woonbeleid staat zelfstandig naast het bestemmingsplan. Overigens betreft het een plangebied met een bestaande woonomgeving waar differentiatie reeds aanwezig is.

Woonakkoord

Het Woonakkoord omvat een fors aantal maatregelen die de bouw en daarmee de werkgelegenheid stimuleren, energiebesparing bevorderen, starters helpen en scheefwonen tegengaan. Ook verzacht het de effecten van belangrijke hervormingen uit het regeerakkoord voor de woningmarkt. Op 17 december 2013 is de Eerste Kamer akkoord gegaan met het wetsvoorstel Maatregelen Woningmarkt 2014 II. Hierdoor kunnen de afspraken uit het woonakkoord worden uitgevoerd.

De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op huren, kopen en bouwen:

- de jaarlijkse maximale huurverhoging;
- de door de woningcorporaties af te dragen verhuurderheffing;
- regels met betrekking tot het aflossen van hypotheekleningen;
- de bijdrage van het Rijk aan startersleningen;
- de btw-tarieven voor bouwwerkzaamheden in de bestaande bouw;
- een investeringsfonds voor energiebesparende maatregelen.

Conclusie

De maatregelen betreffen centrale, door het Rijk bepaalde regels die voor iedereen gelden en die zelfstandig, naast het bestemmingsplan staan.

Afwegingskader regiospecifiek rijksbeleid voor het wonen

Binnen de Nederlandse woningmarkt bestaan grote regionale verschillen. De problemen met krapte zijn het grootst in de grote steden, met name in Amsterdam en Utrecht. In andere gebieden, meest ver van de Randstad, is juist sprake van een teruglopende bevolking en een dito dreiging van leegstand.

De conclusie van het rapport 'Afwegingskader regiospecifiek rijksbeleid voor het wonen' (mei 2010; in opdracht van het Ministerie van VROM) is dat het weinig effectief is regiospecifiek Rijksbeleid voor wonen te formuleren. Vanwege de complexiteit van de regionale woningmarkt kan dergelijk beleid de oorzaken van onderliggende problemen niet wegnemen. De werking van de woningmarkt is bovendien niet uitsluitend regionaal bepaald, en de dynamiek op de woningmarkt overschrijdt regiogrenzen.

Het woningmarktbeleid van overheidswege wordt deels gecentraliseerd, door het Rijk bepaald en uitgevoerd met centrale regels die voor iedereen gelden (zie hiervoor), en deels gedecentraliseerd bepaald door gemeenten. Lokale problemen kunnen het best lokaal worden opgelost.

Conclusie

Dit rapport staat los van het bestemmingsplan.

6.2.2 Provinciaal beleid

De provinciale Woonvisie volgt uit de provinciale structuurvisie. Hierin staat hoe het aanbod van woningen beter kan worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers. In de Woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt. Verder wil de provincie ook zo duurzaam mogelijk laten bouwen.

Op basis van de Woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten.

Conclusie

Met het faciliteren van de woonfunctie in het plangebied worden de mogelijkheden geschapen om het aanbod af te stemmen op behoeften binnen de regio en woningaanbod toe te voegen. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale woonbeleid.

6.2.3 Regionaal 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. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstellingen die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA).

De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de Woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- **Kwantiteit:** Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordmeugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. 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);
- **Kwaliteit:** Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- **Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad:** Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- **Een open woningmarkt is essentieel:** In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten

specifieke aandacht te krijgen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit regionaal beleid.

Stadsregio Amsterdam

Op 14 maart 2014 is door de Stadsregio Amsterdam (voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam - ROA) en het Platform Woningcorporaties NoordMeugel Randstad, de intentieverklaring 'Voor een betaalbare woningvoorraad in Stadsregio Amsterdam' ondertekend. De intentieverklaring is tot stand gekomen in aanvulling op de gebruikelijke regionale afspraken over de toewijzingsregels voor sociale huurwoningen. Gemeenten en corporaties willen ook verantwoordelijkheid nemen voor voldoende beschikbaarheid en spreiding van betaalbare huurwoningen in de regio Amsterdam en daarin samen optrekken. Juist nu de betaalbare voorraad onder druk staat (ook door de verhuurderheffing), is deze samenwerking van belang. De intentieverklaring legt vier hoofdpunten vast waarvoor gemeenten en corporaties zich samen zullen inspannen:

- het behoud van een substantiële voorraad betaalbare huurwoningen voor mensen met een laag tot modaal inkomen (tot € 34.000);
- een evenwichtige regionale woningmarkt. Het uitgangspunt daarbij is dat het verschil in de hoeveelheid sociale huurwoningen tussen de subregio's Noord, Amsterdam en Zuid niet groter wordt;
- het beter benutten van de woningvoorraad. Dat kan bijvoorbeeld via flexibele huurprijzen en tijdelijke contracten voor jongeren om de doorstroming op de woningmarkt te stimuleren;
- het creëren van meer woningaanbod in het middensegment: dit is van belang om ook huishoudens met een middeninkomen kans op een woning te bieden en om doorstroming vanuit onder andere de sociale huursector te stimuleren. Dit aanbod is nu nog onvoldoende aanwezig.

Op basis van deze intentieverklaring kunnen gemeenten en corporaties lokaal beleid en prestatieafspraken maken. De afstemming van lokaal beleid en lokale afspraken op regionale schaal past in de lijn van het nieuwe rijksbeleid. De intentieverklaring vormt de bouwsteen voor een regionale woonvisie die de komende periode gestalte zal krijgen.

Conclusie

Dit regionaal beleid staat buiten het bestemmingsplan.

6.2.4 Gemeentelijk beleid

Woonvisie Amsterdam: Wonen in de metropool, woonvisie Amsterdam tot 2020

De stedelijke woonvisie is op 30 oktober 2008 vastgesteld door de gemeenteraad. De woonvisie bevat een aantal thema's die de bestaande stad Amsterdam schetsen en de ambities verwoorden. De ambitie is gericht op zowel een attractieve stad met nadruk op de economische kracht als een ongedeelde stad, gericht op het voorkomen van sociale segregatie en ruimtelijke tweedeling.

Zeven thema's met speerpunten voor de toekomst zijn geformuleerd:

1. Emancipatiestad: nieuwkomers en jongeren moeten zich kunnen blijven vestigen, bewoners moeten wooncarrière kunnen maken;
2. Ongedeelde stad: binnen de ring A-10 bescherming van de onderkant van de woningmarkt, elke buurt blijft toegankelijk voor mensen met lagere inkomens, meer verscheidenheid in woonmilieus, meer aanbod voor gezinnen, ruimte voor verschillen, streven naar gemengdheid;

3. Betaalbare stad: woningen voor lage inkomensgroepen en lage middeninkomensgroepen en middeninkomens;
4. Vernieuwde stad: wijkaanpak en transformatie bij wijken waar leefbaarheid onder druk staat;
5. Topstad: kwaliteit van woningen en voorzieningen bieden om mensen en talent aan te trekken en te behouden, verruiming (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden voor expats, buitenlandse studenten, kunstenaars en startende ondernemers;
6. Zorgzame stad: woonservicewijken realiseren, aanpasbaar bouwen, huisvesting dak- en thuislozen;
7. Duurzame stad: energiebesparing in de bestaande woningvoorraad, duurzaam en flexibel bouwen, beperken watergebruik.

Stadsdeel Zuid valt in de centraal stedelijke zone, het centrum van de Metropool Amsterdam. De uitwerking van de zeven thema's levert de volgende specifieke speerpunten op:

- behoud van een groot deel kleine oude woningen;
- behoud van gemengdheid;
- aanbod creëren in het middensegment, ook voor (kleine)gezinnen;
- hoogstedelijk woonmilieu is uitgangspunt voor nieuwbouw;
- benutten van locaties voor topsegment;
- oases behouden en creëren;
- toevoegen ouderenwoningen, zowel in nieuwbouw als bestaande bouw;
- meer mogelijkheden voor short stay;
- illegale hotels en woonfraude bestrijden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Bouwen aan de Stad II

De gemeente Amsterdam en de stadsdelen, de Huurdersvereniging Amsterdam en de gezamenlijke woningcorporatie hebben de ambitie om als partners samen te werken aan een stad waar mensen naar hun zin kunnen wonen, kunnen aarden en willen wortelen. Een stad waar het fijn is te wonen, werken en te recreëren, voor mensen met een lager inkomen, maar ook voor middengroepen en hogere inkomens. Een ongedeelde stad waarin mensen ongeacht hun inkomen, opleiding en achtergrond in alle wijken van de stad kunnen wonen en keuzemogelijkheden hebben op de woningmarkt. De transformatie van achterstandsgebieden tot aantrekkelijke leefbare wijken met een gevarieerd woningaanbod, goede voorzieningen en een goede openbare ruimte wordt als zeer belangrijk gezien.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Actieplan Woningbouw

Het College van burgemeester en wethouders heeft in november 2014 ingestemd met het Actieplan Woningbouw 2014-2018. Het actieplan geldt voor de huidige bestuursperiode en vloeit voort uit het coalitieakkoord, waarin staat dat de productie wordt opgevoerd naar 5.000 woningen per jaar in 2018. Binnen de sociale sector komen er minimaal 500 woningen per jaar bij. Een deel van de nieuw te bouwen woningen is specifiek gericht op jongeren en ouderen. De nota bevat in totaal zeven impulsen aan de hand waarvan de bouwproductie wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. Dat gebeurt door meer maatwerk te bieden en door het wegnemen van belemmeringen in processen en procedures rond woningbouw. Daarnaast wordt de planvoorraad vergroot door het uitgeven van nieuwe bouwkavels. Voor de kavels wordt een tenderkalender gepresenteerd. Ook moeten eigenaren van leegstaande panden ondersteund worden in hun initiatieven tot transformatie. Er komt een transformatieteam dat de opdracht

krijgt om toe te werken naar minimaal 1.250 woningen per jaar. Verder is het van belang dat er wordt ingespeeld op initiatieven vanuit de gemeente of vanuit marktpartijen om te komen tot versnelling. De zeven impulsen in het Actieplan Woningbouw, inclusief de voor bestemmingsplannen relevante acties, zijn:

1. bouwen om de groei te faciliteren;
2. succesformules verder stimuleren; acties daartoe betreffen:
 - gebiedsontwikkeling;
 - zelfbouw;
 - jongeren- en studentenhuisvesting;
 - transformatie;
3. vergroot de slagingskans; acties daartoe betreffen:
 - de gezamenlijke bestuurscommissies maken een voorstel tot harmonisering van het voorbereidingsproces voor bestemmingsplannen en waar mogelijk de andere fasen;
 - het college komt met een volledige herziening van het plan- en besluitvormingsproces;
 - het college komt met nieuwe spelregels voor gebiedsontwikkeling;
4. vergroot de planvoorraad;
5. uitgestoken hand naar bouwers;
6. gerichte investeringen voor speciale groepen;
7. blijvend innoveren.

Belangrijk aspect bij het vergroten van de slagingskans is dat bij een hoge bouwproductie het aantal kavels dat op de markt kan worden gebracht (de planvoorraad) snel opdroogt. In dit licht is voorgesteld om in 2015 te beginnen met de planvoorbereiding van een aantal 'versnellingslocaties' om te komen tot aanvullende tenders binnen de huidige collegeperiode. De locaties worden kansrijk geacht en zijn samen goed voor ca. 20.000 woningen in de periode 2018-2025. De versnellingslocaties zijn geselecteerd op basis van de doelstellingen en criteria van de Structuurvisie en het Strategisch Plan Amsterdam Maakt Mogelijk. De locaties worden kansrijk geacht. De locaties liggen overwegend in de Ring West, aan de IJ-Oevers en in Oost en vooral bij knooppunten van openbaar vervoer. Het betreft de locaties Sluisbuurt Zeeburgereiland, Centrumeiland IJburg, Elzenhagen Zuid/Buiksloterplein, Zuidas, Sloterdijk, Amstelkwartier, Amstelstation, Lelylaan, Jan Evertsenstraat en Hamerstraat.

De Pijp, meer specifiek het onderhavige bestemmingsplangebied, is onderdeel van het gebied/de zone 'Binnen de Ring' en is niet aangewezen als versnellingsgebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Short Stay

Beleidsnotitie Short Stay 2012

In 2009 is door de gemeente beleid voor short stay opgesteld (Beleidsnotitie Shortstay). Doel van dit beleid is om aan de behoefte van werknemers van internationale bedrijven aan tijdelijke woonruimte tegemoet te komen. Dit beleid is na twee jaar geëvalueerd, wat in juli 2012 geleid heeft tot een geactualiseerd beleid voor short stay.

Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste vijf nachten en maximaal zes maanden. In het beleid uit 2012 betrof de ondergrens van vijf nachten een experiment. In de Regionale Huisvestingsverordening van de Stadsregio Amsterdam (hierna: Huisvestingsverordening) is de minimale periode van zeven nachten gehandhaafd gebleven. Na zes maanden is sprake van wonen in de zin van de Huisvestingswet en is geen sprake van short stay zoals

bedoeld in het beleid. Verblijfsperiodes korter dan zes maanden zijn overigens niet automatisch short stay, hiervoor is de intentie bepalend. Studentenhuisvesting en huisvesting van bijzondere doelgroepen valt niet onder het beleid. De woningen die daarvoor bestemd zijn, zijn veelal speciaal gelabeld. Ook het niet structureel aanbieden van de woning (bv. "social travelling" en "couch surfing") wordt niet aangemerkt als short stay.

In het beleid uit 2012 is voor woningen die na 1 januari 2008 zijn gebouwd geen shortstay vergunning vereist. Stadsdelen kunnen in het kader van het ruimtelijk beleid afwegen dat nieuwbouw ten behoeve van short stay niet of niet geheel past binnen het gewenste ruimtelijk kader. Bovendien is het niet de bedoeling dat het short stay beleid het onmogelijk maakt dat kantoor- en bedrijfspanden eventueel gebruikt worden voor een short stay-vergunning.

In het kader van de Huisvestingsverordening is voor shortstay een vergunning voor woningonttrekking nodig. De aanvraag wordt ingediend bij het stadsdeel waarin de woning is gelegen. Bij een vergunningaanvraag wordt aan de volgende criteria getoetst:

1. de woning moet een huurprijs boven de huurtoeslaggrens hebben (geliberaliseerde voorraad);
2. shortstay moet in het bestemmingsplan niet expliciet uitgesloten zijn;
3. de periode van verhuur moet minimaal 5 nachten aaneensluitend zijn;
4. een vergunning wordt niet verstrekt als de woning niet vrij is voor nieuwe bewoning;
5. de vergunning wordt voor een periode van maximaal tien jaar verstrekt;
6. er moet door de vergunninghouder een goede administratie worden bijgehouden waaruit blijkt hoe de short stay wordt aangeboden en geadmistreerd;
7. de woning moet bewoond worden door één huishouden, dan wel door maximaal vier personen indien zij deel uitmaken van meer dan één huishouden;
8. de woning moet passen binnen eventueel aanvullend beleid van het desbetreffende stadsdeel ten aanzien van quotering in of uitsluiting van bepaalde gebieden;
9. er moet voldaan worden aan de in de vergunning opgenomen voorwaarden ten aanzien van leefbaarheid.

De gemeente wil het opzetten van een keurmerk ondersteunen, maar het initiatief ligt bij de eigenaren van de woningen met een short stay-vergunning. Aangezien short stay een negatief effect kan hebben op de leefbaarheid, met name wat betreft overlast, kan de vergunning worden geweigerd. Dit geldt met name in gebieden waar al overlast bestaat. Tevens kunnen voorwaarden worden gesteld ten aanzien van beperking van overlast en ten aanzien van brandveiligheid.

In het beleid uit 2012 is voor de Oude Pijp, waaronder dit plangebied valt, een quotum van 55 voor short stay-woningen vastgesteld.

Beleidsnotitie Short Stay 2014

In 2014 is het short stay-beleid opnieuw geactualiseerd, op grond van een in 2013 uitgevoerde evaluatie van het beleid. Uit de inventarisatie is gebleken dat het aantal short stay-appartementen op 1 januari 2014 ongeveer 800 bedroeg, waarmee het streefgetal uit 2009 is bereikt. Naar aanleiding daarvan is de nieuwe beleidsnotitie vastgesteld, waarin is bepaald dat er 'pas op de plaats' wordt gemaakt en er (vooralsnog) geen nieuwe vergunningen voor short stay meer zullen worden verleend. De effecten van het nieuwe beleid zullen in 2017 worden geëvalueerd.

Voor short stay-vergunningen die voor 14 januari 2014 zijn verstrekt blijft de beleidsnotitie Short Stay 2012 van kracht. De reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden.

De belangrijkste elementen uit het short stay-beleid zoals dat geldt per 14 januari 2014 zijn de volgende.

1. Omdat er voldoende short stay appartementen zijn, wordt een 'pas op de plaats' gemaakt en er worden geen nieuwe vergunningen voor short stay-appartementen meer verleend. Daarmee komen ook de quota (o.a. in Zuid) te vervallen;
2. De bestaande vergunningen worden gerespecteerd en opnieuw bezien wanneer zij aflopen (v.a. 2019 tot 2024). Als blijkt dat het aanbod in de toekomst daalt, dan is het mogelijk in de toekomst weer nieuwe short stay-appartementen toe te voegen;
3. Het experiment met de minimum verblijfsduur van vijf nachten vervalt en de minimum verblijfsduur gaat terug naar het oorspronkelijke minimum van zeven nachten;
4. Er is geen aparte positie meer voor short stay in nieuwbouw. Voor nieuwe short stay in nieuwbouwwoningen (opgericht vanaf januari 2008) is met ingang van 14 januari 2014 ook altijd (net als voor short stay in bestaande woningen) een tijdelijke woningonttrekkingsvergunning nodig. Aangezien er met de vergunningverlening 'pas op de plaats' wordt gemaakt, geldt ook voor deze short stay dat vooralsnog de 'nullijn' wordt aangehouden;
5. Stadsdelen kunnen panden die geheel als short stay worden verhuurd omzetten naar appartementenhotels/een hotelbestemming geven. Daarbij dient te worden voldaan aan alle eisen en voorwaarden waaraan ook hotels moeten voldoen (zoals brandveiligheid);
6. De handhaving wordt versterkt binnen de aanpak van illegale hotels.

In het bestemmingsplan is in bestaande woningen short stay (binnen de bestemming 'Wonen' en de verschillende bestemmingen 'Gemengd') in beginsel overal mogelijk. Daarmee zijn bestaande short stay-woningen (voorzover aanwezig) toegestaan.

De afweging of het realiseren van nieuwe short stay wenselijk is, vindt plaats in het kader van de woningonttrekkingsvergunning. Op dit moment is een toename van short stay-woningen, op grond van de 'nullijn' in het beleid, niet mogelijk. Mocht in de toekomst blijken dat een toename toch weer gewenst is, dan staat het bestemmingsplan dit niet in de weg.

Herziening Amsterdamse deel hotelstrategie: overnachtingsbeleid per 1 januari 2017

In de herziening van het 'Amsterdamse deel van Regionale hotelstrategie 2016-2022: van hotelbeleid naar overnachtingsbeleid' (zie ook paragraaf 6.7.1) zullen de hotels en de overige overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio (vakantieverhuur, short stay en Bed&Breakfast) worden gezien als één geheel. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen en ongewenste neveneffecten van de verhuur van woningen weg te nemen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het huidige gemeentelijk beleid.

6.3 Detailhandel

Algemeen

Uit hoofde van de EU-Dienstenrichtlijn mogen wat betreft detailhandel alleen ruimtelijke relevante aspecten in de overweging worden meegenomen. Andere (niet ruimtelijk relevante) instrumenten zijn privaatrechtelijk (erfpacht en andere privaatrechtelijke overeenkomsten), het instellen van een Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor winkeliers en het vergroten van de organisatiegraad van ondernemers.

6.3.1 Rijksbeleid

Besluit ruimtelijke ordening (Bro) - branchering detailhandel

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat het bestemmingsplan regels kan bevatten met betrekking tot branchering van detailhandel. Voorwaarde daarbij is dat dit gebeurt op basis van een goede ruimtelijke ordening. Omdat het opnemen van een branchering altijd ruimtelijk gemotiveerd moet worden, is het instrument niet in alle situaties toepasbaar.

Mogelijk

Het instrument branchering is bedoeld om bij nieuwe detailhandelsontwikkelingen beperkingen op te kunnen nemen om de leefbaarheid in bijvoorbeeld een kleine stads- of dorpskern te beschermen. Dit kan worden gedaan door in het bestemmingsplan voor het te ontwikkelen gebied beperkingen op te nemen voor winkelbranches die een bedreiging kunnen vormen voor het voorzieningenniveau in, en daarmee de leefbaarheid van bestaande gebieden.

Branchering kan ook worden gebruikt binnen bestaand gebied, maar dan uitsluitend (en eveneens vanuit ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid) om het woon- en leefklimaat te beschermen tegen de vestiging van ongewenste functies.

Niet mogelijk

Branchering kan niet worden gebruikt om bestaande detailhandelsvestigingen tegen normale marktwerking te beschermen. Allereerst is het vanuit Europese regelgeving niet toegestaan het bestemmingsplan in te zetten als instrument om de markt te reguleren en te sturen. Ten tweede kan vanuit ruimtelijke kwaliteit niet worden gemotiveerd waarom bijvoorbeeld een modewinkel slechter is voor het leefklimaat dan een buurtwinkel, of dat vestiging van een modewinkel leidt tot een bepaalde mate van verloedering en overlast. Dit betekent dat in bestaande winkelstraten waar een bepaalde branche van detailhandel onder druk staat door marktwerking, het middel branchering niet kan worden gebruikt om die bepaalde branche te beschermen. Tot slot is binnen de geldende bestemmingsplannen onderlinge uitwisselbaarheid tussen verschillende winkelbranches mogelijk, terwijl in het nieuwe bestemmingsplan behoud van bestaande rechten een van de belangrijkste uitgangspunten is.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

6.3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal detailhandelsbeleid

Op 15 december 2014 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het detailhandelsbeleid 2015-2020 vastgesteld. De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

1. prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;

2. voorkómen van extra leegstand;
3. internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;
5. primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale detailhandelsbeleid.

6.3.3 Regionaal beleid

Regionaal detailhandelbeleid

Om de detailhandelsfunctie in de regio te beschermen en te versterken, heeft de stadsregio regionaal detailhandelsbeleid opgesteld. In het 'Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam', vastgesteld op 13 december 2011, staan zes uitgangspunten centraal:

1. inwoners van de Stadsregio Amsterdam moeten op aanvaardbare afstand hun (dagelijkse) boodschappen kunnen doen (fijnmazige detailhandelsstructuur);
2. het beleid is er op gericht om vraag en aanbod in evenwicht te brengen in de retailsector. Bouwen voor leegstand is onwenselijk. Leegstand leidt tot verloedering en een verslechtering van de leefbaarheid;
3. nieuwe ontwikkelingen moeten de huidige structuur versterken en nieuwe ontwikkelingen die uitbreiding van het ruimtegebruik vergen zijn alleen mogelijk als de ontwikkeling niet op een bestaande locatie mogelijk is;
4. clustering van detailhandel en voorzieningen is een leidend principe;
5. beoordeling van plannen voor nieuwe detailhandelontwikkelingen vindt plaats zowel volgens kwantitatieve als kwalitatieve (ruimtelijk-economische) criteria;
6. het regionale detailhandelsbeleid valt binnen het kader van het vastgesteld provinciale detailhandelsbeleid.

De uitgangspunten zijn vertaald in en aangevuld met een aantal hoofdlijnen, met name ten aanzien van perifere detailhandel. Met ingang van 1 juli 2015 adviseert de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid over de vestiging van grootschalige winkelvoorzieningen.

In het plangebied is op beperkte schaal detailhandel voorzien. Het gaat om uitsluitend kleinschalige vestigingen binnen de bestemming Gemengd, waarbij de oppervlakte per detailhandelsvestiging is gemaximeerd op 300 m² bvo.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het regionale detailhandelsbeleid.

6.3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie "Amsterdam 2040, economische sterk en duurzaam"

Beleid voor de vestiging van kantoren, bedrijven en detailhandel inclusief het 'locatiebeleid'

Stadsstraten

De relatie tussen de verschillende gebieden wordt gevormd door de uitrol van het centrummilieu langs de stadsstraten. Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukke straten en pleinen in of

tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie.

De verbetering en ontwikkeling van stadsstraten en -pleinen speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd waardoor de rustige woonmilieus van de noodzakelijke stedelijkheid 'om de hoek' worden voorzien. Potentiële hoogstedelijke gebieden gaan door stadsstraten en -pleinen definitief deel uitmaken van het centrum, verschillende milieus binnen het centrum zoals De Pijp, worden op een natuurlijke manier met elkaar verbonden, naoorlogse uitbreidingsgebieden worden door stadsstraten en -pleinen aan 'de stad' gekoppeld.

In de Structuurvisie is de Ferdinand Bolstraat opgenomen als een 'voldragen' stadsstraat. Dit zijn straten met een onmiskenbare uitwisselings- en verbindingsfunctie. Het zijn straten met een sterke identiteit. Men 'kent' de aanliggende buurten vooral door de desbetreffende stadsstraat. De aanliggende buurten zijn in de meeste gevallen gewilde woonmilieus.

Rode Loper

In de Structuurvisie is opgenomen dat het tracé Damrak - Rokin - Vijzelstraat/Vijzelgracht - Ferdinand Bolstraat moet een entree met allure worden. Deze 'Rode Loper' volgt het bovengrondse tracé van de Noord/Zuidlijn. Het is de combinatie van station Zuid, Centraal Station, de Noord/Zuidlijn en het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen (hsl), die de motor vormt achter de Rode Loper, net zoals in 1900 de ingrijpende herprofilering van het Damrak samenviel met de komst van het Centraal Station (1888), de opening van de Beurs (1905) en de stroomtram over het Damrak. De Rode Loper moet de Amsterdamse bezoekersstroom geleiden door de binnenstad naar nieuwe centrumstedelijke gebieden als De Pijp en op termijn de omgevingen Scheldestraat en Maasstraat (RAI). Er zijn plannen voor een hoogwaardige herinrichting van de openbare ruimte. De ambitie is onder andere om van de Rode Loper een 'groene loper' te maken, door het tracé waar mogelijk te voorzien van bomenrijen.

Terrassen Ferdinand Bolstraat

De huidige geringe breedte van het trottoir langs de Ferdinand Bolstraat maakt dat terrassen hier op dit moment niet kunnen worden toegestaan. In de toekomst zullen de stoepen in de straat breder worden, waarmee het plaatsen van terrassen in de Ferdinand Bolstraat wel mogelijk wordt. Dit zou betekenen dat de extra loopruimte die beoogd is voor voetgangers, wordt ingenomen door terrassen. Ook blijft te weinig ruimte over voor fietsparkeren en het laden en lossen. Dat is gezien huidige en in de toekomst te verwachten drukte niet wenselijk.

In het kader van het Definitief Ontwerp Ferdinand Bolstraat (deelproject Rode Loper) en de uitvoering van dit ontwerp heeft het College van burgemeester en wethouders op 20 januari 2015 besloten om de Ferdinand Bolstraat tussen Stadhouderskade en Van Ostadestraat aan te wijzen als weg waarop of waaraan het verboden is een terras te exploiteren. Uitzondering hierop is het gedeelte van de Ferdinand Bolstraat tussen de Gerard Doustraat en de Albert Cuypstraat aan de even zijde, ter hoogte van de panden met de huisnummers 70 tot en met 78 (in de volksmond het Picoplein). Dit is een verblijfsplek waar terrassen mogelijk blijven.

Dit besluit is vertaald in dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Nota Ruimtelijk detailhandelsbeleid Amsterdam 2011 - 2015

De nota "Ruimtelijk detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015, Amsterdam winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden", is voor de komende jaren het centraalstedelijk beleidskader voor de detailhandel in Amsterdam. De hoofddoelstellingen van het ruimtelijke detailhandelsbeleid voor de periode 2011-2015 zijn:

- Het versterken en borgen van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam;
- Het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen.

Beide doelstellingen vergroten de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam. Voor bewoners en bezoekers wordt Amsterdam als winkelstad gevarieerder en daarmee aantrekkelijker, en voor Amsterdammers blijven de winkels ook op korte afstand toegankelijk. In de nota is de Ferdinand Bolstraat (samen met het Heinekenplein e.o. en de Albert Cuypstraat) opgenomen als een winkelgebied dat te samen met de andere winkelgebieden in de stad:

- de stadsdekkende structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen vormt;
- een bijdrage levert aan het gevarieerde winkelmilieu in Amsterdam.

De huidige kwaliteit aan winkelgebieden is hoog en moet worden gekoesterd. In de loop der tijd kunnen zich echter ontwikkelingen voordoen die een verandering in de structuur teweeg (moeten) brengen om winkelgebieden te behouden dan wel te versterken. In de nota worden daarom beleidshoofddlijnen gegeven die een bijdrage leveren aan de verwezenlijking van bovenstaande hoofddoelstellingen.

In de nota zijn voor de Ferdinand Bolstraat de volgende algemene beleidshoofddlijnen geformuleerd:

- Winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op bestaande winkelgebieden. In dit bestemmingsplan wordt dit gedaan in de zijstraten van de Ferdinand Bolstraat.
- Uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name in de stadsdelen Centrum, Zuid en Zuidoost). Zoals hieronder aangegeven, wordt dit op basis van de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat niet gedaan voor dit noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat. Schaalvergoting van winkels past echter wel in het deel van de Ferdinand Bolstraat tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan (directe omgeving metrostation).

In de nota is aangegeven dat het bestemmingsplan voor de overheid een krachtig publiekrechtelijke instrument is op basis waarvan onder meer kan worden aangegeven waar winkels mogelijk zijn en waar niet. Uit hoofde van de EU-Dienstenrichtlijn mogen alleen ruimtelijke relevante aspecten in de overweging worden meegenomen.

Andere (niet ruimtelijk relevante) instrumenten zijn privaatrechtelijk (erfpacht en andere privaatrechtelijke overeenkomsten), het instellen van een Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor winkeliers en het vergroten van de organisatiegraad van ondernemers.

De nota Ruimtelijk detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015 past in het regionale beleidskader van de Stadsregio en van de provincie Noord-Holland.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Ondersteunen kleine ondernemers langs Noord/Zuidlijn

Naar aanleiding van de tijdens de raadsvergadering van 20 januari 2016 behandelde voordracht 'De oplossingsrichting over de huurprijsverhogingen voor kleine ondernemers Noord/Zuidlijn' aangenomen motie 'Ondersteunen kleine ondernemers langs Noord/Zuidlijn', hebben B&W op 26 april 2016 aangegeven op welke wijze (kleine) ondernemers langs de route van de Noord/Zuidlijn actief kunnen worden ondersteund, bijvoorbeeld met juridisch advies en bijstand, bij het vinden van vervangende winkelruimte et cetera.

Aangegeven is dat de gemeente de ondernemers verschillende loketten biedt (stadsloods, Schadebureau Noord/Zuidlijn, winkelstraatmanagers) om informatie en advies in te winnen en helpt bij het vinden van vervangende winkelruimte. Omdat mogelijk zijn niet alle ondernemers zich even bewust zijn van de publieke diensten die geboden worden, zal de gemeente in overleg treden met de ondernemersverenigingen en de winkelstraatmanagers om te bezien hoe de ondernemers hierover beter geïnformeerd kunnen worden. Uitgangspunt is dat de communicatiekanalen van de ondernemersverenigingen, zowel social media als drukwerk, beter benut worden voor het informeren van de betrokken ondernemers over mogelijke ondersteuning.

Daarnaast is afgesproken dat in het traject voor het vaststellen van de gebiedsagenda's de verhoging van de huurprijzen (voor zover dat nog niet het geval is) een vast agendapunt zal worden. Per gebied kan dan worden vastgesteld wat de specifieke problemen zijn en of daar vanuit het gebiedsgerichte werken oplossingen voor kunnen worden aangereikt. In de gebiedsplannen van de gebieden waar ondernemers worden geconfronteerd met huurprijsstijgingen door de Noord/Zuidlijn kan zo worden ingespeeld op deze ontwikkelingen en kunnen ondernemersinitiatieven worden ondersteund.

Naast het op lokale schaal informeren en adviseren van (kleine) ondernemers spant de gemeente zich ook op landelijk niveau in voor de (kleine) ondernemers. Het college heeft de minister van Economische Zaken geattendeerd op de problematiek van de (kleine) ondernemers en verzocht om een wetswijzing in overweging te nemen. Het voorstel komt er kort gezegd op neer dat bij huurprijsaanpassingen recente (relatief hoge) huurprijzen minder zwaar meewegen bij het bepalen van de nieuwe huurprijzen. In een reactie op de brief heeft de minister verzocht te verkennen welke mogelijkheden er voor de (kleine) ondernemers zijn via de Retailagenda. De Retailagenda is een kader waarbinnen gemeenten afspraken maken met marktpartijen, ondersteund door het ministerie van EZ voor aantrekkelijke winkelgebieden. Momenteel wordt met de coördinator van de Retailagenda bezien welke kansen er zijn voor Amsterdamse (kleine) ondernemers.

Conclusie

Het ondersteunen van kleine ondernemers staat buiten het bestemmingsplan, maar kan wel bijdragen aan de doelstellingen van het bestemmingsplan.

Diversiteit winkel- en voorzieningenaanbod (bestuursopdracht)

Op 12 juli 2016 het college van burgemeester en wethouders (B&W) de bestuursopdracht 'Diversiteit winkel- en voorzieningenaanbod' vastgesteld. In de bestuursopdracht is het volgende vastgelegd:

1. de opdracht tot het uitvoeren van een inventarisatie van de huidige en toekomstige juridisch planologische en overige sturingsinstrumenten, waaronder branching, om de afname van de diversiteit van het winkel- en voorzieningenaanbod in Amsterdam, en in eerste instantie postcodegebied 1012, te beperken en te voorkomen en hiervan te leren voor de rest van de (binnen)stad. Dit samen met onder andere bewoners- en ondernemersverenigingen en vastgoedeigenaren;
2. opdeling van het inventarisatieonderzoek in 4 delen met oplevering in fases:
 - a. deel 1 (probleemanalyse; 3e kwartaal 2016);

- b. deel 2 (juridisch planologische sturingsinstrumenten; 4e kwartaal);
 - c. deel 3 (mogelijkheden nieuwe Omgevingswet; 2e kwartaal 2017);
 - d. deel 4 (overige sturingsinstrumenten; 4e kwartaal 2016), eventuele start twee experimenten binnen deel 4 (in 4e kwartaal 2016);
3. tijdens het inventarisatieonderzoek van punt a. wordt tevens verkend of het haalbaar en wenselijk is om een selectie van geïnventariseerde sturingsinstrumenten uit deel 4 in een tweetal experimenten toe te passen in de praktijk en verder uit te werken.

Conclusie

De resultaten van de bestuursopdracht 'Diversiteit winkel- en voorzieningenaanbod' zullen in een later stadium worden meegenomen in het stedelijk detailhandelsbeleid, bestemmingsplan 1012 en andere relevante kaders.

6.3.5 Stadsdeelbeleid

Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat

In de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat wordt verwacht dat met de komst van de Noord/Zuidlijn de stedelijke betekenis van het winkelgebied Ferdinand Bolstraat zal toenemen. Rekening moet worden gehouden met een versterking van een vestigingspatroon waarbij filialen van bekende winkelketens zich concentreren op het kernwinkelgebied tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan. Daarbij zal zich tevens een proces van schaalvergroting voordoen.

Kleine zelfstandigen, speciaalzaken en buurtwinkels zullen daardoor meer en meer zijn aangewezen op andere delen van De Pijp, onder andere het noordelijke deel van de Ferdinand Bolstraat. Gezien de kleinschaligheid van de bebouwing van dit deel van de straat (die ook tot uiting komt in het gevelbeeld en het gebruik van de begane grond) is deze locatie daar uitermate geschikt voor, zodat hier een gedifferentieerd kleinschalig winkelaanbod kan ontstaan.

De Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat bevat de beleidsdoelstelling om de Eerste Jacob van Campenstraat te laten ontwikkelen tot een belangrijke looproute richting het Museumplein. Daarnaast is voor de Daniël Stalpertstraat opgenomen dat de begane grond in deze straat geschikt is voor vestiging van kleinschalige winkels en bedrijven.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

Nota 'Ondernemen in Zuid'

In de op 26 oktober 2011 door de stadsdeelraad vastgestelde nota 'Ondernemen in Zuid' is stadsdeelbeleid voor diverse economische functies weergegeven. De voor bestemmingsplan relevante aspecten zijn de volgende.

- *Bestaande winkelstraten*: Ontwikkelingen zoals de komst van nieuwe retailconcepten die nog niet in het stadsdeel gevestigd zijn of die een toevoeging kunnen zijn voor de branchering in de straat, bieden kansen voor winkelstraten. Ook de uitbreiding in volume of winkelbranche van gevestigde ondernemers vormen kansen die aandacht verdienen. Om dit soort toekomstige kansen te faciliteren, stelt het stadsdeel flexibele bestemmingsplannen op voor de bestaande detailhandelstructuur. Daarmee wordt geanticipeerd op onverwachte kansen door ruimte (volume) te creëren voor toekomstige ontwikkelingen. Dit aspect is van belang voor het kernwinkelgebied in de Ferdinand Bolstraat tussen Albert Cuypstraat/Gerard Doustraat en de Ceintuurbaan, en is in de

Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat opgenomen als beleidsuitgangspunt.

- *Ruimte voor kleinschaligheid*: Een goed vestigingsklimaat kan ook ongewenste effecten hebben. Gevestigde ondernemers worden geconfronteerd met hoge huren of de huur wordt opgezegd ten behoeve van andere branches. Bewoners zien hierdoor de winkelstraat veranderen en missen de oude vertrouwde buurtwinkels. Het behoud van buurtwinkels is voor het stadsdeel een belangrijke kwaliteit. De gemeente kan prijsstijgingen van winkelpanden niet beperken maar kan wel ruimte maken voor ondernemerschap door bedrijf- en winkelruimte planologisch mogelijk te maken in de zijstraten of de nabije omgeving. Daarom wordt bij nieuwe bestemmingsplannen gekeken waar de detailhandelfunctie bescherming verdient en waar uitbreiding mogelijk is als de markt (de economische conjunctuur) daar om vraagt. Dit aspect is van belang voor het deel van de Ferdinand Bolstraat dat deel uitmaakt van dit bestemmingsplan, dat wil zeggen het noordelijke deel van de straat. Voor dit deel van de straat is dit als beleidsuitgangspunt opgenomen in de Economische visie winkelgebied Ferdinand Bolstraat.

De nota 'Ondernemen in Zuid' bevat het beleid voor de detailhandel in geheel Stadsdeel Zuid. Belangrijk uitgangspunten in de nota zijn het behouden en herstellen van solitaire buurtwinkels en het beschermen van de detailhandelfunctie in de belangrijke winkelgebieden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

6.4 Maatschappelijke functies

6.4.1 Gemeentelijk beleid

Met Zorg Wonen 2014

Met de gemeentelijke nota 'Met Zorg Wonen 2014' is het met de nota 'Met Zorg Wonen 2009' reeds ingezette beleid geïntensiveerd. Hoofdconclusie van de nota is dat door de wijzigingen in het rijksbeleid ouderen langer zelfstandig moeten blijven wonen en dat door de toename van de bevolkingsgroei er ook meer ouderen en mensen met een beperking in Amsterdam zullen wonen.

In de nota wordt een aantal ontwikkelingen geconstateerd:

- De behoefte aan intramurale huisvesting neemt, mede onder de invloed van het rijksbeleid, op korte termijn af;
- Deze lage instroom in zorginstellingen is een 'tijdelijke dip'. Op de langere termijn zal deze behoefte juist weer toenemen en is weer intramurale capaciteit nodig;
- De behoefte aan geclusterde onzelfstandige en zelfstandige woonvormen in Amsterdam groeit van 1.000 in 2015 naar 2.700 in 2030;
- Ook de vraag naar rolstoelgeschikte woningen neemt toe. Met name binnen de Ring is sprake van een tekort en dan vooral aan grotere woningen. Op voorraad bouwen van rolstoelwoningen is echter, gezien afzetproblemen in het verleden, niet gewenst;
- De behoefte aan nultredewoningen en aanpasbare woningen is het grootst en neemt ook nog verder toe. Tegelijk is het aanbod van deze woningen zo groot dat het op de schaal van Amsterdam als geheel voldoende is. Aanpasbare woningen kunnen bovendien geschikt zijn, of worden gemaakt voor de behoefte aan geclusterd zelfstandig wonen van ouderen. Wel schiet dit aanbod tekort in de oudere wijken binnen de Ring.

Op basis van de in de nota aangegeven ontwikkelingen wordt een voorkeursvolgorde voor transformatie van vrijkomend zorgvastgoed gegeven:

1. bestemmen voor (zwaardere) zorg;

2. ombouwen naar zelfstandige ouderenwoningen;
3. ombouwen ten behoeve van uitstroom van mensen in de maatschappelijke opvang;
4. ombouwen naar wonen voor jongeren en eventueel studenten;
5. slopen en in de nieuwbouw de volgorde realiseren zoals hiervoor aangegeven.

Het betreft een voorkeursvolgorde. Ieder pand dat leeg komt staat op een specifieke plek, in een eigen omgeving, en heeft specifieke mogelijkheden voor herbestemming. In het bestemmingsplangebied bevindt zich geen zorgvastgoed. Daarmee is de gegeven voorkeursvolgorde voor transformatie hier niet aan de orde.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Programma Ouderenhuisvesting 2015-2018

In het programma Ouderenhuisvesting 2015-2018 (vastgesteld 9 september 2015) wordt invulling gegeven aan de opgave voor de stad om voor de ouderen van nu te beschikken over geschikte huisvesting en voorbereid te zijn op de tempoversnelling in de vergrijzing vanaf 2020.

Het programma is onder meer gebaseerd op de huidige vraag- en aanbodanalyse, maar het zoeken naar oplossingen als gevolg van nieuwe wensen en de veranderende vraag als gevolg van de dynamiek in de samenleving behoren eveneens tot het doel. Het programma moet dan ook niet worden opgevat als een statisch uitgangspunt. Ontwikkelingen worden gevolgd en daarop zal flexibel worden ingespeeld.

In stadsdelen/gebieden waar geschiktheid én betaalbaarheid beide niet in balans zijn, is het vinden van een geschikte, betaalbare woning voor ouderen met een lager inkomen moeilijk. Dit probleem doet zich vooral voor in de vooroorlogse stad, onder andere in Zuid. In deze gebieden zijn weinig geschikte betaalbare woningen en kan het aanbod aan ouderen onvoldoende worden vergroot door bestaande woningen voor ouderen te labelen. Gelijktijdig is (onder andere) Zuid een gebied waar het aantal ouderen de komende 15 jaar het meeste toeneemt. Het probleem van de keuzevrijheid en het beperkte aanbod speelt dus niet alleen nu, maar zeker ook in de nabije toekomst.

In het programma wordt ingezet op zeven programmapunten:

1. Extra woningen voor ouderen door nieuwbouw, renovatie en transformatie;
2. Woningaanpassingen en verhuisindicatie;
3. Woningen voor ouderen labelen en voorrangsregels;
4. Betaalbaarheid en huurbeleid;
5. Maatwerk;
6. Vrijkomend zorgvastgoed;
7. Programmateam ouderenhuisvesting.

Ruimtelijk zijn met name de programmapunten 1 en 6 van belang. Bij het programmapunt 'Vrijkomend zorgvastgoed' wordt voorgesteld om bij sloop-nieuwbouw van een verzorgingscomplex minimaal 30% sociale huurwoningen voor ouderen terug te bouwen in gebieden met relatief weinig sociale huurwoningen, ongeacht of het een corporatie of een particuliere investeerder betreft. Het is wenselijk dat verzorgingshuizen die de functie van intramurale zorg verliezen, hun functie van ouderenhuisvesting behouden. De Nota Met Zorg Wonen 2014 bevat de voorkeursvolgorde voor transformatie van vrijkomend zorgvastgoed. Zoals hierboven aangegeven, bevindt zich in het bestemmingsplangebied geen zorgvastgoed. Tevens wordt in het bestemmingsplangebied de bestaande situatie vastgelegd en worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Conclusie

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

6.4.2 Stadsdeelbeleid

Huisvesting van Maatschappelijke Voorzieningen in Stadsdeel Zuid (2011)

In de beleidsnota Huisvesting van Maatschappelijke Voorzieningen worden de sociaal-ruimtelijke opgaven per beleidsterrein benoemd voor Zuid (jeugd, kunst en cultuur, Wet maatschappelijke ondersteuning/participatie en dienstverlening en sport). Bekeken wordt waar maatschappelijke voorzieningen in stand gehouden dienen te worden en waar er kansen liggen voor efficiënter gebruik. Stadsdeel Zuid is een populair stadsdeel met veel maatschappelijke, sport en culturele voorzieningen. Er zijn geen grote tekorten aan maatschappelijke voorzieningen op wijkniveau.

Per wijk wordt in de beleidsnota een uitwerking gemaakt. Waarbij de volgende criteria gehanteerd worden:

- sluit aan bij de opgave/vraag uit de buurt;
- goed uitvoerbare programmering, beheer en exploitatie;
- spreiding en clustering.

Voor De Pijp als geheel wordt geconstateerd dat de wijk een gevarieerd aanbod van maatschappelijke voorzieningen per beleidsterrein kent. Deze dient beschermd en versterkt/uitgebreid te worden. Voor de langere termijn geldt dat waarschijnlijk de vraag naar kinderopvang en de vraag naar kinderactiviteiten iets zal afnemen. De vraag naar sportvoorzieningen en groepspraktijken zal voor De Pijp groot blijven. De vraag naar ouderenvoorzieningen zal naar verwachting toenemen.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt binnen de bestemmingen 'Gemengd -1 (woonstraten)' en 'Gemengd - 2 (doorgaande straten)' vestiging van maatschappelijke dienstverlening mogelijk. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de sociaal-ruimtelijke opgave van het Stadsdeel.

6.5 Bedrijf

6.5.1 Provinciaal beleid

Nota Locatiebeleid 'Een goede plek voor ieder bedrijf - naar een nieuw locatiebeleid in Noord-Holland'

Op 26 april 2005 is de "Beleidsnota met betrekking tot het locatiebeleid voor bedrijven in Noord-Holland" vastgesteld. Het locatiebeleid kent de volgende uitgangspunten:

- Intensief ruimtegebruik is strikt noodzakelijk. Hierbij gaat verdichting boven uitbreiding en dienen de specifieke werkmilieus zo intensief mogelijk te worden ingericht;
- Er moet voldoende ruimte beschikbaar blijven of worden ontwikkeld voor bedrijvigheid die vanwege milieu, veiligheid of andere overlast niet met andere activiteiten kan worden gemengd;
- Er dient voor specifieke bedrijvigheid eveneens voldoende ruimte beschikbaar te blijven. Het betreft hier in ieder geval havengebonden terreinen en terreinen voor grootschalig transport en overslag alsmede distributiefuncties;
- Arbeids- en publieksintensieve functies dienen zoveel mogelijk rond de openbaar vervoersinfrastructuur te worden geconcentreerd;
- Grootschalige ontwikkelingen en plannen met een zodanige verkeersaantrekkende werking dat deze mobiliteitseffecten hebben voor de wijdere omgeving, dienen goed te worden afgestemd op de

verkeers- en vervoersinfrastructuur;

- In zijn algemeenheid geldt dat de locaties, die tot een bepaald werkmilieu behoren dienen te worden ingericht met de daarbij passende activiteiten en dat geen activiteiten mogen worden gevestigd die de ontwikkeling van deze passende activiteiten kunnen belemmeren.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

6.5.2 Gemeentelijk beleid

Amsterdams Ondernemers Programma "Amsterdam Onderneemt"

In het Amsterdams Ondernemers Programma "Amsterdam Onderneemt!" (AOP), vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, zijn concrete acties en doelstellingen opgenomen om het ondernemersklimaat in Amsterdam verder te verbeteren. Met een krachtige coalitie van bedrijfsleven, stad, stadsdelen en Kamer van Koophandel wil de gemeente van Amsterdam een nog sterkere, ondernemende economie maken.

Missie	Randvoorwaarde	Doel	Subdoel
Beter ondernemersklimaat	Succesvolle ondernemingen	Betere toegang tot middelen om succesvol te kunnen ondernemen	<ul style="list-style-type: none"> - Sterkere ondernemers - Meer gekwalificeerd personeel - Betere toegang tot financiering - Meer duurzaam gebruik van productiemiddelen
	Samenwerking tussen gemeente en ondernemer	Betere gemeentelijke dienstverlening	<ul style="list-style-type: none"> - Betere afstemming tussen gemeente en ondernemers - Hogere kwaliteit bij de uitvoering van (wettelijke) taken
	Ruimte voor ondernemerschap	Betere vestigingsvoorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> - Meer geschikte bedrijfhuysvesting en -locaties - Veiliger kunnen ondernemen - Prettigere woon- en leefomgeving - Betere bereikbaarheid

Missie AOP

Ondernemerschap is een belangrijke motor voor de economie. Het zorgt voor werkgelegenheid, innovatie, en productiviteitsgroei. Ook op sociaal terrein kan ondernemerschap een rol spelen, bijvoorbeeld door bij te dragen aan de bestrijding van armoede, werkloosheid en sociaaleconomische achterstand. Daarom wordt ondernemerschap gestimuleerd en een gunstig klimaat gecreëerd voor het ontstaan, aantrekken en groeien van ondernemingen.

Het plan heeft als doel het aantal starters en de ondernemersquote te handhaven, het aantal faillissementen laag te houden en het aantal snelle groeiers te vergroten. Hiervoor dienen de randvoorwaarden om te ondernemen optimaal te zijn.

Conclusie

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd het vestigingsklimaat voor ondernemers te verbeteren. Met het toestaan van bedrijvigheid, consumentverzorgende- en maatschappelijke dienstverlening is er zowel voor wat betreft de gebruiksmogelijkheden als voor de maximum vestigingsgrootte zo optimaal mogelijk ruimte geboden voor ondernemers om zich hier te vestigen. Uiteraard voor zover dit in de omgeving en locatie geschikt wordt geacht. Dit bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met het AOP.

6.6 Kantoren

6.6.1 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie "Amsterdam 2040, economische sterk en duurzaam"

Beleid voor de vestiging van kantoren, bedrijven en detailhandel inclusief het 'locatiebeleid'

Kantoren: Kantorenstrategie

De kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam is een uitwerking van de Structuurvisie. De kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente Amsterdam op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn.

De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvoorraad op peil te houden;
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen;
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in Amsterdam in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In de kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen. Daartoe is de stad ingedeeld in vier categorieën van gebieden: krimpgebieden, balansgebieden, beperkte groeigebieden en groeigebieden.

In de Kantorenstrategie is De Pijp onderdeel van het groter gebied 'Rivierenbuurt' (locatie 28). Dit gebied 'Rivierenbuurt' is aangewezen als "balansgebied". Balansgebieden zijn en blijven belangrijke kantoorlocaties voor de stad, maar hebben qua massa hun maximum bereikt. Aangezien de stedelijke ruimtebehoefte in de toekomst gering is, is het onverstandig de kantorenvoorraad op deze locaties verder toe te laten nemen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

6.6.2 Stadsdeelbeleid

Nota 'Ondernemen in Zuid'

In de op 26 oktober 2011 door de stadsdeelraad vastgestelde nota 'Ondernemen in Zuid' is het stadsdeelbeleid voor diverse economische functies weergegeven. In de nota is voor kantoren het volgende opgenomen.

Kantoren

Het bestuur van Stadsdeel Zuid heeft de intentie mee te werken aan bestemmingsaanpassing van leegstaande kantoren als dat kansen biedt voor nieuw gebruik. Daarbij kan worden gedacht aan de omzetting van grote kantoren in kleinere eenheden of in bedrijfsverzamelgebouw. Daarnaast wil het stadsdeel waar mogelijk meewerken aan het mogelijk maken van tijdelijke invullingen, bijvoorbeeld voor culturele functies. Daarom worden bij nieuwe bestemmingsplannen omzettingen (dubbelfuncties) mogelijk gemaakt.

Conclusie

Kleine kantoren in de woonbuurten zijn op de verbeelding aangeduid. Verdere uitbreiding van het aantal kantoren is niet mogelijk. Dit is in lijn met de Kantorenstrategie.

6.7 Horeca

6.7.1 Gemeentelijk beleid

Regionale Hotelstrategie 2016-2022

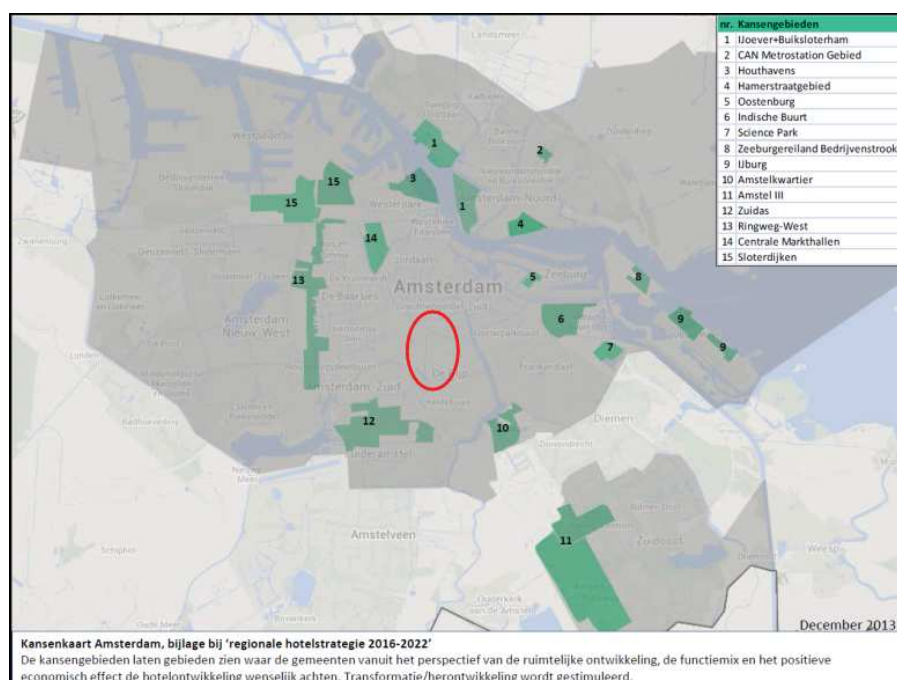
Op grond van een evaluatie van het voorgaande gemeentelijk hotelbeleid en een analyse van de bestaand hotelplannen hebben de colleges van B&W Amsterdam en Haarlemmermeer op 18 juni 2013 besloten tot actualisatie van de regionale hotelstrategie. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 27 november 2013 de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 vastgesteld. Met de hotelstrategie wordt niet langer ingezet op een algehele stimulering van hotelontwikkeling, maar wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedetoevoeging.

Kern van het nieuwe beleid is de beoordeling of het nieuwe initiatief een toegevoegde waarde voor de directe omgeving en de overall hotelmarkt in de regio is. Het gaat hierbij vooral om het realiseren van 'het juiste hotel op de juiste plek'. Daarmee zet de hotelstrategie in op een gerichte groei van hotels. Om dit te bereiken is een beleidskader ontwikkeld waarmee getoetst wordt of nieuwe initiatieven een vernieuwende en toegevoegde waarde hebben: de 'Hotelladder'. De Hotelladder bestaat uit:

1. Een intensieve regionale monitoring om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen op de hotelmarkt om een mogelijke onbalans te voorkomen. Het is daarom gewenst dat alle initiatieven worden aangemeld bij hotelmonitor van het adviesteam;
2. Een kanskaart met gebieden waar volgens de metropoolregio Amsterdam de beste kansen liggen voor extra hotels. Met deze kaart wordt ook zichtbaar waar nieuwe hotelactiviteiten in beginsel minder gewenst zijn. In het algemeen geldt dat voor initiatieven die duidelijk buiten dit gebied liggen en waarvoor niet goed kan worden aangegeven in hoeverre zij zich onderscheiden van hotelactiviteiten in de directe omgeving, geen medewerking wordt verleend;
3. Ruimtelijke en kwalitatief/economische criteria, om te beoordelen of een initiatief voldoet.

De hotelstrategie wordt ondersteund en uitgevoerd door een regionaal adviesteam. Dit team monitort en rapporteert, fungeert als expertisecentrum en informatieloket, toetst hotel-initiatieven, adviseert hierover aan besturen en stimuleert (indien mogelijk) hotelontwikkelingen in de regio. Het adviesteam voert haar toetsende en adviserende taak uit op basis van de vastgestelde regionale uitgangspunten en van toepassing zijnde gemeentelijk beleid. Wanneer een gemeente om advies vraagt, legt het regionaal adviesteam zijn advies voor aan het betreffende bestuur. Het regionaal adviesteam zal en kan geen bindende adviezen geven, omdat de beslissingsbevoegdheid bij de diverse gemeentebesturen (en stadsdelen) ligt.

Op de kanskaart van de hotelstrategie is het bestemmingsplangebied Noord/Zuidlijn niet opgenomen als gebied met een voorkeur voor hotelontwikkeling. Dat betekent echter niet dat hotelontwikkeling in het plangebied bij voorbaat is uitgesloten. Ook in gebieden die niet groen zijn op de kanskaart, kunnen nog steeds hotels ontwikkeld worden. Voorwaarde is wel dat het initiatief een (bijzondere) toegevoegde waarde heeft. In het kader van de hotelstrategie is het noodzakelijk dat initiatieven altijd worden getoetst aan de ruimtelijke en kwalitatief/economische criteria uit de Hotelladder, om te beoordelen of een initiatief voldoet. Bij het succesvol doorlopen van de toets aan de Hotelladder is een advies van het regionale adviesteam niet noodzakelijk. Indien er twijfel is over het resultaat van de toets, dan is het voorleggen van het initiatief aan het Regionale adviesteam gewenst.



Afbeelding: Regionale Hotelstrategie - Kanskaart Amsterdam en het bestemmingsplangebied

Herziening Amsterdamse deel hotelstrategie: overnachtingsbeleid per 1 januari 2017

Het Amsterdamse deel van de Regionale Hotelstrategie wordt op dit moment herzien tot het 'Amsterdamse deel van Regionale hotelstrategie 2016-2022: van hotelbeleid naar overnachtingsbeleid', waarin alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio (hotels, vakantieverhuur, short stay en Bed&Breakfast) worden gezien als één geheel. In de herziening worden de volgende maatregelen ingezet:

- Voor hotels geldt voor de hele stad 'Nee tenzij'. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven. Alleen als hotelinitiatieven echt iets toevoegen aan de omgeving en de markt wordt een uitzondering gemaakt. Concepten worden getoetst op verbinding met de buurt, kwaliteit, innovatief karakter, duurzaamheid, houdbaarheid, sociaal ondernemerschap en bijdrage aan het vestigingsklimaat voor bedrijven, waarbij het advies van het adviesteam hotelontwikkeling verplicht wordt. De hotelladder wordt uitgebreid met onder andere een duurzaamheidstoets, een toets sociaal ondernemen en een eis om een buurtverslag bij een aanvraag bij te voegen;
- De mogelijkheden om reeds geschapen planruimte in 'open' bestemmingsplannen waar hotelontwikkeling toegestaan is te schrappen, worden onderzocht. Amsterdam gaat door met de reeds lopende ontwikkelingen en de voortgang van lopende projecten zal nauwgezet gemonitord

worden. Wanneer er te weinig voortgang is zal de ontwikkelaar aangeschreven worden waarbij het initiatief eventueel binnen de wettelijke mogelijkheden gestopt zal worden.

- Hotelontwikkelaars worden gemotiveerd om in de regio hotels te ontwikkelen. Er zal een regionale hotelloods ingezet worden die onder andere locaties in beeld brengt en initiatiefnemers door de gemeentelijke processen heen loodst. De regionale hotelloods werkt intensief samen met de andere drie grote gemeenten, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.
- Het college komt in 2016 met een pakket aan maatregelen waarmee kwaliteit, concept en programma van hotelinitiatieven geborgd worden. Voor de inwerkingtreding van het nieuwe beleid wordt een ruimtelijk planologisch toetsingskader uitgewerkt, dat onderdeel gaat uitmaken van de hotelladder;
- De gemeente Amsterdam gaat een actieve bijdrage (in uren) leveren aan de voorgenomen totstandkoming van de regionale ontwikkelstrategie attracties MRA en zet in op de aanstelling van een regionale leisureloods;
- Eigenaren van bestaande hotels worden gemotiveerd te verbeteren. Er wordt, samen met partners, een team 'schone hotels' opgericht. Een nieuw voor oud systeem wordt geïmplementeerd en er wordt een set aan voorwaarden opgesteld waarmee kleine hotels bestendiger kunnen worden;
- Het hotelbeleid kan niet los worden gezien van het toeristische gebruik van woningen. Het college neemt maatregelen om ongewenste neveneffecten van de verhuur van woningen aan toeristen (shortstay, vakantieverhuur en B&B's) weg te nemen;
- In 2016 wordt een nieuw en geautomatiseerd model van gastenregistratie geïntroduceerd. De vergaarde data wordt onder andere gebruikt om sneller en beter te kunnen (bij)sturen en besluiten.

De inwerkingtreding van het nieuwe Amsterdams overnachtingsbeleid wordt voorzien op 1 januari 2017.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het huidige gemeentelijk beleid.

6.7.2 Stadsdeelbeleid

Nota 'Ondernemen in Zuid'

In de op 26 oktober 2011 door de stadsdeelraad vastgestelde nota 'Ondernemen in Zuid' is het stadsdeelbeleid voor diverse economische functies weergegeven. In de nota is voor hotels het volgende opgenomen.

Hotels

In het algemeen hanteert Stadsdeel Zuid een terughoudend beleid ten aanzien van het realiseren van nieuwe hotels. In de bestemmingsplannen die binnen Zuid zijn vastgesteld wordt alleen medewerking verleend aan nieuwe hotels indien deze worden gerealiseerd in panden met een kantoorbestemming. De voornaamste reden hiervoor is dat het stadsdeel over het algemeen al goed is bedeed met hotels en wil stimuleren dat leegstaande kantoren als eerste in aanmerking komen voor het realiseren van een hotel.

Amsterdam heeft behoefte aan meer hotelkamers. Voor het vergroten van het aantal hotelkamers in Amsterdam werkt het bestuur van Stadsdeel Zuid mee aan de doelstellingen uit de Regionale Hotelstrategie. Stadsdeel Zuid ontwikkelt dus geen apart hotelbeleid, maar zet wel ambitieus in op het realiseren van hotelkamers. Per aanvraag wordt onderzocht of de hotelfunctie ruimtelijk inpasbaar is.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

Horecabeleid Stadsdeel Zuid 2011

Op 21 december 2011 heeft de stadsdeelraad van Stadsdeel Zuid het "Horecabeleid Zuid 2011" vastgesteld. Doelstelling van het horecabeleid is het verlevendigen en aantrekkelijker maken van het stadsdeel en het verruimen van mogelijkheden voor ondernemers, zonder dat het woon- en leefklimaat onder onevenredige druk komt te staan. Daarnaast wordt met het horecabeleid een bijdrage geleverd aan de ruimtelijk-economische doelstellingen om stadsstraten en -pleinen te ontwikkelen, vrijetijdsmilieus met elkaar te verbinden en het toerisme in het stadsdeel te stimuleren.

Om een gericht horecabeleid te voeren, hanteert Stadsdeel Zuid in nieuwe bestemmingsplannen een aantal horecacategorieën. Deze categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid. Om de lichtste categorie Horeca IV nader te specificeren, is deze categorie opgesplitst in twee subcategorieën:

- IV A (restaurant, eetcafé);
- IV B (lunchroom, ijssalon, koffiehuis, theehuis, juicebar).

Categorie: definitie	Inrichting	Activiteit
Horeca I: een inrichting die geheel of in overwegende mate fastfood producten verstrekt, die ter plaatse kunnen worden genuttigd dan wel afgehaald kunnen worden.	Fastfood restaurant Cafeteria Snackbar Automatiek Loketverkoop Shoarmazaak	Verkoop van fastfood etenswaren al dan niet voor consumptie ter plaatse.
Horeca II: een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het bieden van vermaak en ontspanning, al dan niet met levende muziek en al dan niet met verstrekking van dranken en kleine etenswaren.	Dancing/discotheek Zaalverhuurbedrijf Sociëteit (Dans)club	Ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen. Verhuur van zalen aan (besloten) gezelschappen inclusief de verkoop van dranken en spijzen.
Horeca III: een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van alcoholische dranken, of anderzijds de uitstraling hebben van een café.	Café Bar Cocktailclub	Verstrekken van (sterke) dranken. In ondergeschikte mate ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
Horeca IV = IV A + IV B		
Horeca IV A: Een inrichting die geheel gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaar, die uitsluitend ter plaatse aan tafel genuttigd worden, en in zoverre deze inrichting niet valt onder de categorieën Horeca I en III.	Restaurant Eetcafé	Verkoop van ter plaatse bereide Etenswaren. In ondergeschikte mate ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
Horeca IV B: Een inrichting die gericht is op het verstrekken van alcoholvrije dranken, dan wel van kleine etenswaren (niet vallende onder de horecacategorie I), sandwiches en ijswaren.	Lunchroom Koffie-/theehuis Ijssalon Juicebar	Verkoop van kleine etenswaren, consumptie-ijs voor gebruik ter plaatse, sandwiches, lunches, dan wel van alcoholvrije dranken als koffie, thee, sap.

Een eetcafé levert in het algemeen meer belasting op voor het woon- en leefklimaat dan een lunchroom of koffiehuis. Koffiehuizen en lunchrooms sluiten doorgaans in Amsterdam aan het begin van de avonduren terwijl de restaurants en eetcafés pas sluiten aan het eind van de door de APV voorgeschreven uren (01.00 uur doordeweeks, 03.00 uur in het weekend). Een horecabedrijf met meer dan één activiteit valt onder de categorie die de meeste overlast veroorzaakt.

Coffeeshops vormen een aparte categorie horeca-inrichtingen waarvoor een specifieke exploitatievergunning wordt verleend. Coffeeshops vallen planologisch gezien in de categorie horeca IV (restaurant, lunchroom, koffie- of theehuis). De verkoop van hasj wordt echter niet in bestemmingsplan geregeld. Hiervoor geldt stedelijk beleid. Indien coffeeshops in de toekomst als gevolg van nieuw gemeentelijk beleid moeten verdwijnen, is er in dat pand horeca-exploitatie mogelijk binnen de geldende

horecacategorie.

Trends en ontwikkelingen in zelfstandige horeca

De afgelopen jaren is onduidelijkheid ontstaan over wat de grenzen zijn tussen de horecacategorieën. Dit heeft onder andere te maken met nieuwe trends, concepten en formules waar de regelgeving niet in voorziet. Voorbeelden zijn onder andere dansen in een restaurant of café en uiteenlopende vormen van zaalverhuur. Deze nieuwe ontwikkelingen passen niet eenduidig binnen de bestaande horecacategorieën. In het Horecabeleid is aangegeven hoe hiermee in het bestemmingsplan wordt omgegaan.

- Voor dansen geldt dat regelmatig de mogelijkheid tot dansen wordt geboden in andere zaken dan discotheken. Dansen in een café of restaurant is niet verboden als dat past binnen het karakter van het café of restaurant. Dat moet bijvoorbeeld uit het bedrijfsplan blijken. Zodra de zaak het karakter van een discotheek of zaalverhuur krijgt, zoals bij het heffen van entreegeld of wanneer de dansvloer groter is dan 20% van de bruto vloeroppervlakte, is er sprake van horeca II. In het kader van het bestemmingsplan is dan een zwaardere toetsing aan de orde. Getoetst wordt op mogelijke aantasting van het woon- en leefklimaat. In het Activiteitenbesluit wordt geregeld dat er geen geluidsoverlast door muziek mag ontstaan, ongeacht de horecacategorie.
- Muziek ten gehore gebracht door dj's was in het verleden verbonden met het op grote schaal dansen (horeca II), maar er zijn nu vele formules waarbij een dj in een café optreedt, zonder dat er gedanst wordt. Voor toekomstige bestemmingsplannen moeten de definities van de horecacategorieën zoals gehanteerd in dit horecabeleid worden opgenomen in de regels, zodat dergelijke concepten mogelijk worden gemaakt.
- Zaalverhuur komt in verschillende vormen voor, voorziet in verschillende behoeften (van vergadering tot feest), en geeft een verschillende mate van overlast. Het is wenselijk om deze verschillende vormen van zaalverhuur mogelijk te maken. In het horecabeleid zijn vijf verschillende vormen van zaalverhuur beschreven, waarbij is aangegeven welke functie in het bestemmingsplan daarbij past.

Vorm zaalverhuur		Bestemming
1. Bijeenkomst voor opleidingen of van zakelijke aard	Het verhuren van ruimte ten behoeve van opleidingen of bijeenkomsten van zakelijke aard (zoals congressen, cursussen, workshops) wordt gezien als een kantoorfunctie.	Kantoor
2. Bijeenkomst van sociaal-culturele aard	Het verhuren van een ruimte voor bijeenkomsten van verenigingen en buurtvergaderingen (zoals vaak in buurthuizen gebeurt) wordt gezien als een bijeenkomst van sociaal-culturele aard.	Maatschappelijk
3. Bijeenkomsten in een gebouw met een duidelijke horecacomponent, niet zijnde een café of restaurant	Het verhuren van een ruimte voor bijeenkomsten en/of feesten waarbij (na afloop) kan worden gegeten of gedronken gaat weer een stap verder. Zodra tegen betaling op grotere schaal en structureel eten en/of drinken wordt geserveerd, ook los van de kantoor- of cultuurfunctie, wordt de grens overschreden van additionele horeca.	Horeca: Horeca III, Horeca IV of Horeca C (zie hierna)
4. Verhuren van ruimte in een café of restaurant	Het verhuren van ruimte in een café of restaurant voor bijvoorbeeld een afscheidsborrel, verjaardag, jubileum, trouwreceptie, diner of feest wordt binnen de gebruikelijke voorschriften van de exploitatie toegestaan.	Horeca: Horeca III, Horeca IV of Horeca C (zie hierna)
5. Verhuur van ruimtes voor feesten en partijen	De zwaarste vorm van zaalverhuur is die waarbij structureel ruimtes worden verhuurd ten behoeve van feesten voor grotere groepen, al dan niet besloten of tegen entreegeld.	Horeca II

Trends en ontwikkelingen in onzelfstandige horeca

In het horecabeleid worden twee vormen van ondersteunende horeca onderscheiden, namelijk mengformules en additionele horeca.

- Bij mengformules gaat het om winkels, kantoren (met een publieks- of baliefunctie), dienstverlenende bedrijven en grootschalige detailhandelconcepten die geen planologische bestemming horeca hebben waarbij een deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt als horeca. Voorbeelden van mengformules zijn een bakker met een koffiehok of een meubelwinkel met een eetgelegenheid. De laatste jaren is een toenemende vraag te zien naar winkelconcepten met een

horecadeel. In deze winkel- of kantoorconcepten worden meerdere, uiteenlopende, activiteiten gecombineerd in één onderneming. Ondernemers spelen hiermee in op het veranderende consumentengedrag zoals recreatief winkelen of funshoppen. Ondernemers kunnen een dergelijk rustpunt bieden door een zitruimte in te richten en gelegenheid te bieden voor het consumeren van dranken en etenswaren. Daarnaast leveren mengformules ook een bijdrage aan een positief vestigingsklimaat voor (startende) ondernemers, omdat het de mogelijkheid biedt om bedrijfsactiviteiten uit te breiden. Dit bevordert de overlevingskansen van bijzondere en specialistische winkels. Dit heeft tot gevolg dat de gevarieerdheid van het winkelaanbod in stand blijft of wordt vergroot. In Stadsdeel Zuid geldt voor mengformules in detailhandel geldt een maximum netto vloeroppervlak van 30% van het netto vloeroppervlak van een vestiging met een absoluut maximum van 30 m². Wanneer het bestemmingsplan geen mengformule toestaat, dan is een planologische procedure noodzakelijk. Hieraan wordt meegewerkt wanneer de aanvraag voor de mengformule voldoet aan de in het horecabeleid gestelde criteria.

- Additionele horeca is onzelfstandige horeca in instellingen van maatschappelijke, culturele en sportieve voorzieningen, waarbij een deel van het vloeroppervlak van de voorziening wordt gebruikt voor het tegen vergoeding schenken van dranken en/of verstrekken van spijzen voor directe consumptie. Additionele horeca is altijd ondergeschikt aan de hoofdfunctie. Voorbeelden hiervan zijn: een sportkantine, een foyer in een bioscoop of theater of een museumrestaurant voor bezoekers. Additionele horeca is in Stadsdeel Zuid mogelijk onder een aantal in het horecabeleid gegeven voorschriften en bepalingen. Ruimtelijke aspecten daarbij zijn:
 1. Het deel van het netto vloeroppervlak dat in gebruik is als additionele horeca mag ten hoogste 20% van dat netto vloeroppervlak zijn;
 2. Horeca op basis van de additionele horecaregeling mogen geen terras exploiteren omdat zij niet functioneren als zelfstandige horeca (hiervoor ontbreekt de noodzakelijke planologische bestemming horeca).

Cultuur & horeca

Voor veel culturele instellingen is een goede horeca-exploitatie vaak noodzakelijk om de exploitatie financieel mogelijk te maken. De meeste culturele instellingen exploiteren horeca als ondergeschikte horeca op basis van de regeling voor additionele horeca. Dat stelt een aantal beperkende voorschriften aan de horeca exploitatie en staat hiermee in sommige gevallen een goede culturele exploitatie in de weg. Deze beperkingen kunnen alleen worden opgeheven door (gedeeltelijk) zelfstandige horeca voor culturele instellingen mogelijk te maken. Dit kan wanneer een pand (met een maatschappelijke functie, of bestemming cultuur en ontspanning) een (gedeeltelijke) horecafunctie krijgt in het bestemmingsplan.

Het horecabeleid geeft culturele instellingen ruimte op het gebied van horeca om een goede culturele exploitatie mogelijk te maken. Een gedeeltelijke, dan wel gehele bestemmingsverandering binnen de bestemming 'maatschappelijk' of 'cultuur en ontspanning' is mogelijk, wanneer deze tot doel heeft de culturele exploitatie te verstevigen. Per situatie wordt bekeken of een gedeeltelijke of gehele bestemmingsverandering wenselijk en/of mogelijk is. Hierbij wordt onder andere nagegaan of het afscheiden van de horecacomponent van de culturele functie fysiek mogelijk is.

Tijdelijke horeca

Als gevolg van de crisis, de daaruit voortvloeiende vertraging en het stilleggen van ruimtelijke projecten, wordt de gemeente geconfronteerd met braakliggende terreinen en leegstaand vastgoed. Op grond van het horecabeleid en in het kader van het gemeentelijke initiatief 'Ondertussen' kunnen op dergelijke locaties mogelijkheden worden gecreëerd om een functie te geven voor het openbare leven. Geen definitieve functie, maar een tijdelijke en experimentele functie. Horeca in leegstaande bedrijfsruimte / op braakliggende terreinen en ondersteunend aan de omliggende functies en activiteiten behoort tot de mogelijkheden. Tijdelijke horecavoorzieningen moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving ten

aanzien van horeca (onder andere horeca exploitatievergunning). Bij dergelijke initiatieven zal samen met betrokkenen worden nagegaan of, waar en op welke manier invulling aan tijdelijke horeca kan worden gegeven.

In het horecabeleid is tevens aangegeven in welke gevallen gedacht kan worden aan tijdelijke horecavestigingen. Voorbeelden die worden gegeven, zijn:

- een bijzondere horecavoorziening in het voormalige Universitair Sport Centrum aan de Boelelaan waarbij sport met kunst en cultuur in één concept worden gecombineerd;
- Industriegebied Schinkel, waar de geringe concentratie van woningen mogelijkheden biedt voor experimentele en tijdelijke horecaconcepten, die minder passen in een woon- en leefgebied;
- het Havenstratterrein, dat vooruitlopend op de ontwikkeling van het gebied, benut kan worden voor tijdelijke horecaconcepten.

De mogelijkheden voor tijdelijke horeca moeten dus gezocht worden op ontwikkellocaties, en dan met name op plekken waar tijdelijke horeca te verenigen is met het woon- en leefklimaat. Vanwege de reeds hoge druk op het woon- en leefklimaat in dit bestemmingsplangebied niet het geval.

Uitbreiding horeca

Het horecabeleid bevat tevens gebiedsgericht horecabeleid. Daarin is een afweging gemaakt of en waar uitbreiding van horeca inpasbaar en gewenst is. Door op bepaalde plekken meer horeca toe te staan dan nu aanwezig is, kan het voorzieningenniveau in de buurt verbeterd worden. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat dit niet ten koste mag gaan van het huidige woon- en leefklimaat. Op basis van een analyse van het gebied is per wijk aangegeven waar de vestiging van nieuwe horeca mogelijk is en welke categorie horeca (2, 3, 4A of 4B) in welke mate (maximaal aantal/percentage) hierbij past. Voor de maximale oppervlaktemaat voor horecavestigingen wordt uitgegaan van de maximale maat zoals deze in het bestemmingsplan is aangegeven voor niet-woonfuncties. Om nieuwe vestiging mogelijk te maken, zal een omgevingsvergunning worden verleend waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan.

De Oude Pijp begint zich te ontwikkelen als een onderdeel van het centrum van Amsterdam, maar behoudt zijn eigen karakter en identiteit. De Oude Pijp wordt intensief gebruikt door bewoners, ondernemers, dagjesbezoekers en toeristen. Wonen, werken en verblijven zijn functies die naast elkaar bestaan in de Oude Pijp. Deze functies kunnen elkaar alleen versterken als ze in evenwicht met elkaar zijn. Door de hoge concentratie aan functies willen veel mensen er wonen en vestigen er de laatste jaren steeds meer creatieve ondernemers. Dat is de charme van de Oude Pijp en vanwege deze charme en de grote aanwezigheid van horeca, terrassen en kunstenaars wordt het ook wel het Quartier Latin van Amsterdam genoemd.

Sinds 2000 is het aantal horecavestigingen in de Oude Pijp gedaald. Het betrof een afname van het aantal cafés, terwijl het aantal eetgelegenheden en hotels iets toenam. Deze ontwikkeling was ook tussen 1995 en 2000 al zichtbaar. Er lijkt zich dus in de wijk als geheel een verschuiving voor te doen waarbij het aantal cafés afneemt ten gunste van eetgelegenheden, waarbij het totale aantal horeca-ondernemingen afneemt.

De pijp 2005

Het Horecabeleid Zuid 2011 is het kader voor het bestemmingsplan. In het horecabeleid wordt verwezen naar de regeling voor horeca die is opgenomen in het vigerend bestemmingsplan De Pijp 2005.

Het vigerend bestemmingsplan De Pijp 2005 biedt de mogelijkheid om in de straatwanden langs de Stadhouderskade en in de Eerste Jacob van Campenstraat extra horeca mogelijk te maken met een

vrijstelling, onder de voorwaarde dat maximaal 25% van de gevelwand in gebruik is bij horeca. Daarbij gaat het om een beperkte hoeveelheid horeca en uitsluitend voor de horecacategorieën die goed inpasbaar zijn in de woonomgeving, zijnde horeca van categorie 1, categorie 3 en categorie 4.

Gezien het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan om vanwege de reeds hoge druk op het woon- en leefklimaat geen horeca-uitbreiding mogelijk te maken, en aangezien de regeling in het vigerende bestemmingsplan Noord-Zuidlijn 1999 horeca-uitbreiding in de Eerste Jacob van Campenstraat en langs de Stadhouderskade reeds niet mogelijk maakt, is het niet gewenst om de in het vigerend bestemmingsplan De Pijp 2005 geboden mogelijkheid om met vrijstelling horeca-uitbreiding toe te staan in dit bestemmingsplan over te nemen.

Overigens zijn, indien in dit bestemmingsplan de vrijstellingsregeling voor uitbreiding van horeca wel overgenomen zou worden, de delen van de gevelwanden in de Eerste Jacob van Campenstraat even zijde en langs de Stadhouderskade die onderdeel uitmaken van dit bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp, ten aanzien van horeca reeds 'vol'. Voor deze gevelwanden geldt dat reeds 25% van de wand in gebruik is bij horeca, waarmee de vrijstellingsregeling ook niet toegepast zou kunnen worden.

De Ferdinand Bolstraat is in het horecabeleid niet opgenomen als een zoeklocatie voor horeca-uitbreiding. Dat geldt zowel voor het noordelijke deel als het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat, de delen die deel uitmaken van dit plangebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid. Overigens is nieuw stedelijk horecabeleid in ontwikkeling.

6.8 Verkeer

6.8.1 Regionaal beleid

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) is vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004. Het beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn:

- het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Het RVVP kent ten opzichte van de speerpunten van beleid onder andere de volgende prioriteiten:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden;
- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie. Zodoende worden de grootte verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is de bereikbaarheid en, omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid gediend;
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard

en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden;

- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.

Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

Conclusie

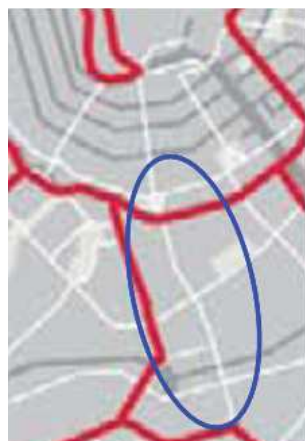
Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) heeft geen directe gevolgen voor het plangebied en het bestemmingsplan wordt door het plan niet beïnvloed.

6.8.2 Gemeentelijk beleid

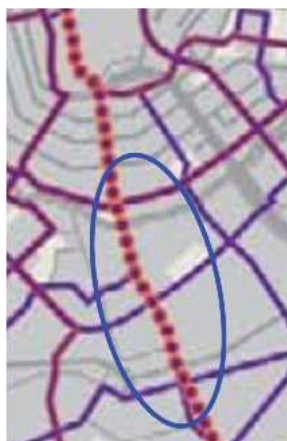
Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam"

Hoofdnetten Auto, Fiets en OV en de ruimtelijke reserveringen voor alle infrastructuur.

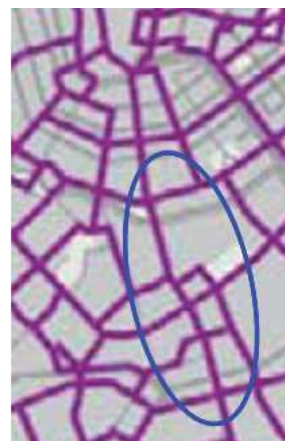
In de Structuurvisie is vastgesteld waar de hoofdnetten gelegen zijn, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Bereikbaarheid geldt binnen dit beleidskader als centrale doelstelling. Deze doelstelling wordt vertaald naar concrete en meetbare eisen. Een bijkomend argument voor de vaststelling van de hoofdnetten in een beleidskader, is dat het in grote mate heeft gezorgd voor helderheid bij de betrokken partijen over wat de hoofdnetten zijn en aan welke eisen de hoofdnetten dienen te voldoen. Dit geldt eveneens voor de bevoegdhedenverdeling tussen de centrale stad en de stadsdelen.



Hoofdnet Auto



Hoofdnet OV



Hoofdnet Fiets

Hoofdnet Auto

Binnen het plangebied is alleen de Stadhouderskade aangewezen als Hoofdnet Auto.

Hoofdnet OV

Het hoofdnet Openbaar Vervoer wordt gevormd door de bestaande tram- en buslijnen en door de

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

Noord/Zuidlijn. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Direct en indirect de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen garanderen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Behoud van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer;
- Tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en ov-knooppunten als dragers voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op de belangrijkste trein- en metrolijnen moeten dan wel maximale frequenties en optimale comforteisen (schone, veilige voertuigen en haltes) gelden;
- Voor de periode 2020-2030 ligt het accent op het zo goed mogelijk benutten van en ruimtelijk inspelen op nu in studie en aanleg zijnde regionale ov-lijnen en knooppunten;
- Voor de periode na 2030 worden reserveringen gemaakt voor ov-lijnen die verdere toekomstige ontwikkelingen kunnen faciliteren.

In de Structuurvisie is aangegeven dat hiervoor nog geen definitieve keuzes hoeven te worden gemaakt.

Hoofdnet Fiets

De groei van het fiets- en snorfietsgebruik in combinatie met de opkomst van steeds 'grotere' fietsen zoals de bakfiets vraagt op delen van het Hoofdnet Fiets om bredere paden en meer comfort. Op de meest intensief gebruikte fietsroutes rond en in de binnenstad kan een deel van de als gevolg van autoluwbeleid vrijkomende ruimte worden gebruikt voor het creëren van betere en bredere fietspaden. Binnen het plangebied liggen diverse routes van het Hoofdnet Fiets.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

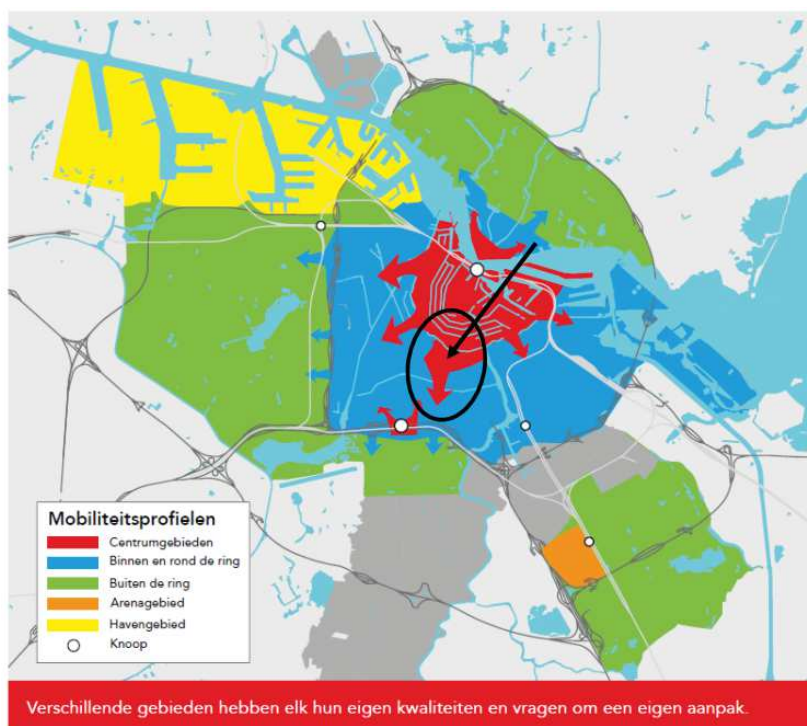
MobiliteitsAanpak Amsterdam

Op 13 juni 2013 is de MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) vastgesteld door de Gemeenteraad. De MAA is het overkoepelende kader voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Hierin staat beschreven op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Naast actuele ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit in en rond Amsterdam vormde de in 2011 vastgestelde Structuurvisie aanleiding tot en uitgangspunt voor het maken van de MAA. De nota geeft de hoofdlijnen en nieuwe accenten aan van het mobiliteitsbeleid voor de langere termijn weer.

De hoofdlijnen van de nieuwe aanpak in de MAA zijn:

- beter benutten garages en meer inbandig parkeren;
- stevige uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken;
- sneller OV in de spits en meer comfort in het dal;
- onderscheid in prioriteit netwerken;
- blijvende aandacht voor commercieel vervoer.



Afbeelding: MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) en het bestemmingsplangebied

De nota gaat uit van een gebiedsgerichte aanpak, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar centrumgebied, gebied binnen en rond de ring en gebied buiten de ring (vergelijkbaar met de gebiedsgerichte strategie per zone in het Strategisch Plan Amsterdam Maakt Mogelijk). De algemene uitgangspunten in de gebiedsgerichte aanpak zijn:

- de verblijfsfunctie heeft prioriteit in de centrumgebieden;
- balans binnen en rond de Ring;
- beheerste groei buiten de Ring.

In de nota zijn de Ferdinand Bolstraat en dwarsstraten (met name het noordelijke deel) aangewezen als centrumgebied. In de centrumgebieden heeft de verblijfsfunctie prioriteit. Doel is het autoluw maken van het centrumgebied, onder meer door het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's en het verbeteren van de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Daartoe worden de volgende maatregelen benoemd:

- parkeren: minder parkeren op straat voor een betere openbare ruimte en meer doorstroming;
- fiets: extra stallingsplaatsen en actieve handhaving fietsparkeren op drukke locaties.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

In de 'Uitvoeringsagenda mobiliteit' (vastgesteld 30 september 2015) staat centraal hoe de gemeente Amsterdam de groeiende stad de komende jaren bereikbaar wil houden. Doordat de stad de komende jaren groeit, komen de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad op steeds meer plekken onder druk te staan. In de smalle en drukke straten komen verschillende soorten verkeer samen. De

ruimte is vaak simpelweg opgedeeld tussen voetganger, fiets, tram en auto en alle vervoersmodaliteiten moeten zich dan door een (te) smal straatprofiel wringen. Ook bewegen, parkeren en verblijven bewoners, bezoekers en ondernemers in diezelfde schaarse ruimte.

In de uitvoeringsagenda worden de volgende drie prioriteiten gesteld:

- doorstroming op de belangrijkste routes: elk vervoermiddel krijgt de ruimte op een aantal geschikte routes zodat de doorstroming van alle modaliteiten verbetert;
- meer ruimte: meer openbare ruimte op plekken waar het wringt, met name in het centrumgebied;
- verbinden van de stad: binnen Amsterdam en in de regio worden de verschillende (nieuwe en bestaande) gebieden goed met elkaar verbonden.

De uitvoeringsagenda bevat een kleine 50 concrete maatregelen, ingrepen in de stad en pilots. Met deze maatregelen worden heldere keuzes gemaakt op basis van maatwerk. Ieder deel van de stad vraagt immers om een andere oplossing. Een groot deel van de maatregelen richt zich op betere doorstroming van het verkeer, voor alle modaliteiten. Zo komen er betere fietsroutes, fietsstraten en meer fietsvriendelijke kruispunten. In drukke winkelstraten, op uitgaanspleinen en bij grote publiekstrekkingen komen meer hoogwaardige voetgangersgebieden. Om het openbaar vervoer op meer plekken ongehinderd door te laten rijden, voert het college de investeringsagenda OV versneld uit. Verkeersveiligheid is bij alle maatregelen een randvoorwaarde.

Voor dit bestemmingsplan zijn twee maatregelen in het kader van de prioriteit 'Meer ruimte' van belang, die overigens los staan van dit bestemmingsplan:

- *Hoogwaardige wandelroutes richting het Museumplein en Leidseplein:* Voor voetgangers worden de routes tussen de Noord/Zuid-lijn en het Museumplein (en het Leidseplein) verbeterd. De heropening van het Rijksmuseum, het Stedelijk en de renovatie van het Van Gogh Museum hebben van het Museumplein weer een publiekstrekker van formaat gemaakt. Met de komst van de Noord/Zuidlijn in 2017 krijgt het gebied tussen de metrostations Vijzelgracht en Ferdinand Bol en het Museumplein nog meer een centrumfunctie. Onder andere de Eerste Jacob van Campenstraat is een belangrijke route richting Museumplein. Om ruimte te creëren voor grote voetgangersstromen, worden in deze straten parkeerplaatsen opgeheven. Gezien de hoge parkeerdruk is het simpelweg opheffen van deze parkeerplekken echter geen optie: de zoektijd naar een parkeerplaats zou hard oplopen en het rondrijden zorgt voor hinder en onveiligheid. Om die reden is gekozen voor twee strategisch gekozen garages in de buurten om parkeerplekken te kunnen verschuiven van straat naar garage en om parkeerproblemen van bewoners te verkleinen. De Boerenweteringgarage (600 plekken) is inmiddels in aanbouw.
- *Pilot Goederenvervoer Noord-Pijp:* Om de druk op de openbare ruimte in De Pijp te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren, wordt zwaar vrachtverkeer hier geweerd. Dit zal in pilot-vorm gebeuren, in goede samenwerking met ondernemers en de vervoersector. De plannen hiervoor worden in de komende periode uitgewerkt. Gedacht wordt aan het uitbreiden van het verbod op 7,5-ton-vervoer naar De Pijp (dit verbod geldt nu alleen in stadsdeel Centrum) en het maken van afspraken met de branche over het bevoorraden met kleinere en schonere wagens.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Meerjarenplan Fiets 2012 - 2016

In het gemeentelijk Meerjarenplan Fiets 2012-2016 is opgenomen dat fietsparkeren bij nieuwbouw een intergraal onderdeel van de planvorming moet worden, zodat een ongewenste druk op de openbare ruimte kan worden voorkomen. Op termijn (vanaf 2016) zullen nieuwe stallingsnormen worden opgesteld voor woningen, voorzieningen en kantoren die gekoppeld kunnen worden aan bestemmingsplannen.

Zodra het centraal stedelijk beleid is vastgesteld kan worden beoordeeld wanneer en op welke wijze dit wordt verankerd in bestemmingsplannen.

Conclusie

Gezien de status van dit beleid, wordt hier in dit bestemmingsplan nog geen rekening mee gehouden.

Kader Fietsparkeren

Het gemeentelijk Kader Fietsparkeren (vastgesteld 9 september 2015) bevat de belangrijkste uitgangspunten voor het fietsparkeren van de gemeente Amsterdam. De uitgangspunten vormen voor de komende jaren de leidraad voor de stad en de stadsdelen om snel, kostenefficiënt en eenduidig te zorgen voor voldoende (beschikbare) fietsparkeerplekken.

Het Kader fietsparkeren geeft prioriteit aan actieve fietsers en bevat diverse uitgangspunten met betrekking tot het fietsparkeren in de openbare ruimte, zoals het beter benutten van de bestaande fietsvoorzieningen, het bijplaatsen van fietsenrekken of fietsvakken en het scherper beoordelen van geparkeerde fietsen met gebreken.

Indien de mogelijkheden om de bestaande fietsparkeermogelijkheden zijn uitgeput en er onvoldoende ruimte is om rekken of nietjes bij te plaatsen, moet worden gezocht naar andere (overigens veelal duurder) oplossingen, zoals inpandige/ondergrondse oplossingen.

Op dit moment, onder de huidige wet- en regelgeving, is een verplichte fietsenberging bij woningen voorgeschreven en gelden ook voor andere gebouwen normen op grond van een overgangsregeling. In het Bouwbesluit 2012 is bepaald dat een te bouwen woonfunctie een bergruimte moet hebben om fietsen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. Er worden daarbij aanvullende eisen gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van het vloeroppervlak van de berging. Ook is in het Bouwbesluit 2012 bepaald in welke gevallen de verplichte bergruimte voor de fiets gemeenschappelijk mag zijn. De systematiek van het Bouwbesluit 2012 maakt het bovendien mogelijk om met alternatieve oplossingen te komen. Zo heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied richtlijnen ontwikkeld die aangeven onder welke voorwaarden een gemeenschappelijke fietsenberging bij woonfuncties met een groot vloeroppervlak, in afwijking van de wettelijke bepalingen, toch gerealiseerd kan worden. Voor bedrijven, kantoren en voorzieningen gelden de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 door middel van overgangsrecht tot 2022. Hierdoor zijn voor specifieke gebruiksfuncties bepaalde minimumnormen voor fietsenbergingen van toepassing. Dit overgangsrecht geeft gemeenten de tijd fietsparkeernormen als beleid vast te stellen en dit beleid via bestemmingsplannen te effectueren.

Zoals ook aangegeven in het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (zie boven) wil de gemeente Amsterdam specifieke, in beleid vastgelegde fietsparkeernormen gaan hanteren die ervoor moeten zorgen dat bij (nieuw-)bouwprojecten fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Dergelijke normen zijn een gewenst sturingsinstrument om het realiseren van inpandige fietsparkeervoorzieningen af te dwingen. De Amsterdamse fietsparkeernormen zullen worden ontwikkeld op basis van kencijfers voor fietsparkeren van kennisplatform CROW. Deze kencijfers zullen worden verfijnd en toegespitst op de Amsterdamse situatie.

Aangezien de fietsparkeernormen nog in ontwikkeling zijn, de overgangsregeling in het Bouwbesluit voorlopig nog van kracht is en dit bestemmingsplan inpandig fietsparkeren in de vorm van stallingen reeds mogelijk maakt, zijn in dit bestemmingsplan geen fietsparkeernormen opgenomen voor (nieuw-)bouwprojecten.

Conclusie

Gezien de status van dit beleid, is hier in dit bestemmingsplan nog geen rekening mee gehouden.

6.8.3 Stadsdeelbeleid

Nota Parkeren in Zuid

De stadsdeelraad van Stadsdeel Zuid heeft op 25 mei 2011 de "Nota Parkeren in Zuid 2011" vastgesteld. De Nota Parkeren is in 2014 geactualiseerd. Het parkeerbeleid van Stadsdeel Zuid is gericht op het vergroten van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met het doel het vergroten van de bereikbaarheid. De parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven in het stadsdeel komt hierbij op de eerste plaats, gevolgd door de parkeerbehoefte van bezoekers.

Vooraf in de 19e-eeuwse wijken met een hoge parkeerdruk en weinig openbare ruimte, zoals De Pijp, is het vergroten van de parkeercapaciteit op straat lastig. Hier richt het stadsdeel zich op het behoud van de plaatsen die er reeds zijn en uitbreiding moet gevonden worden in het realiseren van parkeergarages.

In de nota is aangegeven dat garageplaatsen op drie manieren kunnen worden gerealiseerd:

1. Het bouwen van buurtgarages, dat wil zeggen garages ten behoeve van een wijk of buurt met een capaciteit die uiteen kan lopen van circa zestig tot enkele honderden parkeerplaatsen. De primaire doelgroep van buurtgarages wordt gevormd door bewoners. In de uren dat de bewoners er niet zijn (met name overdag) kunnen er ook bezoekers in de garage worden toegelaten.
2. Realiseren van parkeergarages bij (ver-)nieuwbouwprojecten. Hierbij is al eis gesteld dat de parkeerbehoefte van de bewoners en/of werknemers van het betreffende gebouw of complex in een garage moet worden opgevangen. In voorkomende gevallen kan dit ook gelden voor de parkeerbehoefte van bezoekers.
3. Bij (ver-)nieuwbouwprojecten kan het mogelijk zijn een grotere parkeergarage te realiseren dan voor de eigen behoefte van het gebouw of complex nodig is. Deze extra parkeerplaatsen, zogenaamde 'plusplaatsen', zijn bestemd voor bewoners uit de omgeving die hun auto nog in de openbare ruimte parkeren of op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan.

Ten aanzien van (ver-)nieuwbouwprojecten geldt een aantal uitgangspunten en worden parkeernormen gehanteerd.

- De gehanteerde uitgangspunten zijn de volgende:
 1. De parkeernormen gelden voor bouwprojecten in de bestaande (bebouwde) omgeving. Voor grootschalige gebiedsontwikkeling kunnen specifieke parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied.
 2. De parkeerbehoefte voor bewoners en werknemers dient op eigen terrein te worden opgevangen.
 3. De parkeerbehoefte voor bezoekers dient in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages te worden opgevangen (behalve bij grote publieksaantrekkende voorzieningen).
 4. Het aantal parkeerplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf beschikt of kan beschikken wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen voor de openbare ruimte aan de betreffende bewoner of het betreffende bedrijf.
 5. Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur kadastraal te worden gekoppeld aan de woningen of bedrijven. Andere regelingen met een zelfde effect zijn ook mogelijk.
 6. In gebouwen of complexen met diverse functies wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
- Met de op grond van de Nota parkeren gehanteerde parkeernormen (zie tabel) is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen bij een (ver-)nieuwbouwproject dienen te worden gerealiseerd.

Met de Nota parkeren wordt het realiseren van ondergrondse parkeergarages gestimuleerd. Dit geldt zowel voor garages onder de openbare ruimte als voor garages onder privé-terreinen. Aangegeven is dat het bouwen van ondergrondse parkeergarages wordt nagestreefd, maar dat dit, gezien de vele aspecten

die daarbij een rol (kunnen) spelen, in bestemmingsplannen niet door middel van een direct recht mogelijk wordt gemaakt. Wel wordt een aantal ruimtelijke aandachtpunten aangegeven die gehanteerd kunnen worden ten aanzien van parkeergarages die onder bebouwing worden gerealiseerd:

- Parkeergarages dienen in principe volledig verdiept (ondergronds) te worden gerealiseerd. Hierdoor wordt voorkomen dat het levendige karakter van de begane grond wordt aangetast.
- Het heeft doorgaans niet de voorkeur om parkeergarages direct langs gebiedsontsluitingswegen te realiseren omdat de verkeersdoorstroming hierdoor verminderd kan worden.
- Het realiseren van een 'traditionele' parkeergarage leidt tot lange hellingbanen. Als dit bij ondiepe panden substantiële bebouwing van het binnenterrein tot gevolg heeft, dan is dit ongewenst. Het realiseren van (semi-)automatische parkeergarages (waarbij auto's met een lift naar beneden worden gebracht) heeft dan de voorkeur.
- De ontwikkeling van ondergrondse parkeergarages is maatwerk waarbij in ieder geval aandacht moet worden besteed aan de stedenbouwkundige inpasbaarheid, de verkeerssituatie ter plekke, de kwaliteit van de leefomgeving (vooral geluid, lucht en veiligheid), een adequate parkeernorm, voorkoming van grondwaterproblemen, de aanwezigheid van flora en fauna, eventuele bomen en mogelijk andere relevante aspecten. Om de kwaliteit van binnentuinen te kunnen behouden is een gronddekking van circa 80 cm op de ondergrondse parkeergarage gewenst. Het groeien van planten, struiken en kleine bomen is dan mogelijk.

Daarmee bevat de nota een aantal beleidsmatige randvoorwaarden die worden gesteld in het geval van nieuwbouw c.q. sloop/nieuwbouw, vernieuwbouw (ingrijpende vernieuwing/renovatie van de bestaande situatie) en uitbreiding van een gebouw of complex waarbij de parkeerbehoefte toeneemt. In de nota is aangegeven dat in die gevallen waar een ondergrondse parkeergarage gewenst is en voldaan wordt aan de randvoorwaarden, op grond van de Nota parkeren medewerking kan worden verleend.

Overzicht parkeernormen kantoren en bedrijven per gebiedstype ¹		
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. werknemers)	Per
Grootstedelijk kerngebied ²	1	250 m2 bvo
Stedelijk woon-werkgebied ³	1	125 m2 bvo
Bedrijventerrein Schinkel	Geen norm	

¹ Deze normen wijzigen mogelijk bij het vaststellen van een centraalstedelijke Beleidsnota Locatiebeleid

² Noordelijk deel Museumkwartier, Duivelseiland, Oude Pijp en Burgerweeshuispad

³ Rest stadsdeel excl. bedrijventerrein Schinkel

Overzicht parkeernormen wonen		
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. bewoners)	Per
Binnen de Ring A10		
Vrije sector (huur en koop)	1	Woning
Sociale huur	0,7	Woning
Overige woonvormen	Maatwerk	
Buiten de Ring A10		
Vrije sector en sociale huur	Maatwerk	

Het benodigd aantal parkeerplaatsen bij voorzieningen en instellingen wordt bepaald met behulp van de beschikbare parkeerkencijfers van het CROW (zie ook bijlage 2). Bij voorzieningen en instellingen van grotere omvang dient de specifieke parkeerbehoefte te worden onderzocht om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd dienen te worden.

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Per	Aandeel bezoekers
Apotheek	1,7	100 m2 bvo	-
Basisschool	0,5	leslokaal	-
Bibliotheek	0,3	100 m2 bvo	-
Bioscoop/theater	0,1	zitplaats	
Bouwmarkt/tuincentrum	2,2	100 m2 bvo	-
Café/bar	4,0	-	90 %
Evenementenhal/congresgebouw	3,0	100 m2 bvo	99 %
Hotel	0,5	kamer	-
Huisartsenpraktijk	1,5	behandelkamer	65 %
Kinderdagverblijf	0,6	arbeidsplaats	-
Museum	0,3	100 m2 bvo	95 %
Religiegebouw (bv. kerk, moskee)	0,1	zitplaats	
Restaurant	8,0	100 m2 bvo	80 %
Showroom	0,4	100 m2 bvo	35 %
Sporthal	1,5 (+ 0,1 bij wedstrijdfunctie)	100 m2 bvo	95 %
Sportschool/dansstudio	2,0	100 m2 bvo	95 %
Sportveld	13,0	ha sportveld	95 %
Verpleegtehuis	0,5	wooneenheid	65 %
Voortgezet onderwijs	0,5	leslokaal	-
Winkel	2,5	100 m2 bvo	85 %
Wijk-/verenigingsgebouw	1,0	100 m2 bvo	90 %

Bron: ASVV 2004, CROW

Afbeelding: Overzicht van de parkeernormen Stadsdeel Zuid - Nota parkeren in Zuid 2014

In praktijk kunnen zich situaties voordoen waarbij hetzij parkeergelegenheid op eigen terrein niet realiseerbaar is, hetzij onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Het parkeerbeleid bevat daarom een mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de beleidsmatige randvoorwaarden, indien deze de gewenste planvorming in de weg staan. In dergelijke gevallen geldt als uitgangspunt dat de ontwikkelaar beargumenteerd moet kunnen aantonen waarom afwijken van de parkeernormen wenselijk dan wel noodzakelijk is.

Bij de afwijkingsgronden moet worden gedacht aan gevallen waarbij de realisatie van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein technisch niet mogelijk is (bijvoorbeeld wegens ruimtegebrek of bij bestaande bouw), dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij meerdere functies in een gebouw of complex of compensatie van parkeerplaatsen elders.

Per 19 maart 2016 is het stadsdeelparkeerbeleid komen te vervallen. De huidige stadsdeelparkeernormen uit dat beleid zijn echter wel verlengd, zodat deze parkeernormen vooralsnog blijven gelden. Nieuw stedelijk parkeerbeleid is in ontwikkeling. Vaststelling van de nieuwe gemeentelijke parkeernota is gepland in eerste kwartaal van 2017.

Conclusie

Zoals aangegeven in paragraaf 4.3.7 is in dit bestemmingsplan, gezien de complexiteit, geen regeling opgenomen voor ondergrondse parkeergarages. In een voorkomend geval kan een parkeergarage mogelijk worden gemaakt met een buitenplanse afwijking.

6.9 Openbare ruimte

6.9.1 Gemeentelijk beleid

Rode Loper

De openbare ruimte boven het tracé van de Noord/Zuidlijn zal in Stadsdeel Zuid uitgroeien tot een gebied dat allure uitstraalt en waar bezoekers zich welkom voelen. Zo is de naam 'Rode Loper' ontstaan. In Stadsdeel Zuid loopt het gebied van de Rode Loper over de Ferdinand Bolstraat vanaf de Stadhouderskade tot en met de kruising met de Van Ostadestraat. Voor de inrichting van de straat is een Nota van uitgangspunten opgesteld. Daarin staan de volgende uitgangspunten:

- *Ferdinand Bolstraat noord*: Voor een goede inrichting van het noordelijk deel van de Ferdinand Bolstraat met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers en tramhaltes die voldoen aan de eisen van (rolstoel)toegankelijkheid is het noodzakelijk om de tramhaltes te verplaatsten naar het Marie Heinekenplein. Het Marie Heinekenplein zelf maakt geen deel uit van de Rode Loper maar voor de verplaatsing van de tramhaltes zal een gedeelte van het plein wel meegenomen worden in de herinrichting. Onderdeel van de herinrichting is het autovrij maken van de Eerste Jacob van Campenstraat.
- *Ferdinand Bolstraat tussen Ceintuurbaan en Van Ostadestraat*: Vanwege de consequenties van het aanpassen en/of verplaatsen van de tramhaltes rondom het kruispunt Ceintuurbaan/Ferdinand Bolstraat, zal het deel tussen de Ceintuurbaan en Van de Ostadestraat eveneens moeten worden aangepast.

In de door de stadsdeelraad vastgestelde "Nota van Uitgangspunten Rode Loper" is opgenomen dat de Rode Loper tussen de Ceintuurbaan en de Van Ostadestraat wordt doorgetrokken tot en met het Cornelis Troostplein.

Mede naar aanleiding van de komst van de Noord/Zuidlijn en in het kader van het gemeentelijk project Rode Loper, is voor de Ferdinand Bolstraat begin 2015 het definitief ontwerp voor de herinrichting van de straat afgerond. Met de uitvoering van de herinrichting wordt begin 2016 gestart en de nieuw heringerichte straat zal in 2017 gereed zijn.

In de herinrichtingsplannen wordt tevens aandacht gegeven aan het fietsparkeren. In het kader van de herinrichting van de Rode Loper zoekt de gemeente naar oplossingen voor het fietsparkeren op maaiveld en wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor inpandige fietsparkeerplekken voor 1.000-1.400 inpandige fietsparkeerplekken.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk- en stadsdeelbeleid.

Agenda Groen 2015-2018

In het Coalitieakkoord 'Amsterdam is van iedereen' is afgesproken dat de gemeente Amsterdam door het sterk vergroenen van de openbare ruimte de stad aantrekkelijker maakt om in te wonen, werken en

verblijven. Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers. Het gebruik ervan stijgt en bovendien vervult het groen in de stad een steeds belangrijkere rol voor het welzijn van de bewoners en voor bedrijven om zich hier te vestigen. Daarom zijn in de 'Agenda Groen 2015-2018, Investeren in de Tuin van de Amsterdammer' (vastgesteld 30 september 2015) de groene ambities in een agenda uitgewerkt. Samengevat gaat het bij de ambities om:

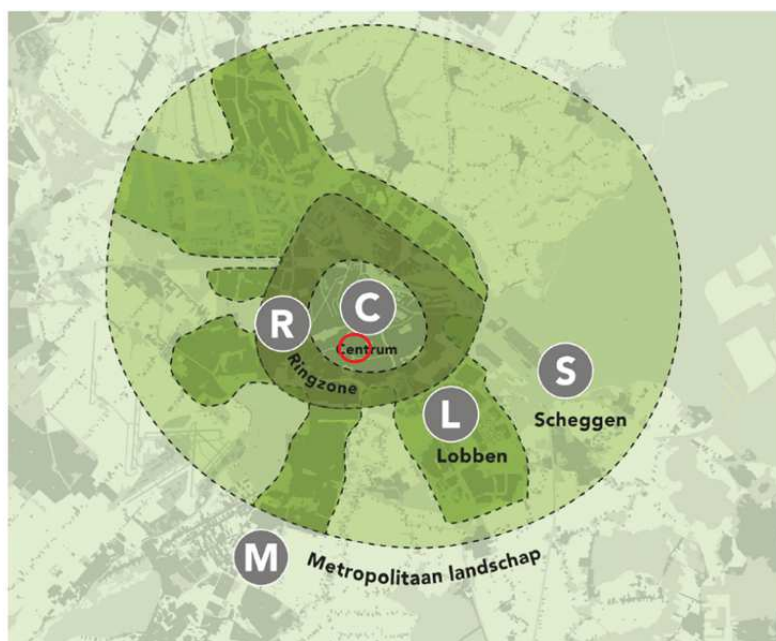
- Investeren in kwaliteit;
- Balans in gebruik;
- Een klimaatbestendige stad;
- Een gezonde stad;
- Gebiedsgericht investeren, op basis van vijf in de stad onderscheiden zones;
- Samen het groen beheren.

De Agenda Groen sluit aan of versterkt diverse andere plannen, agenda's of programma's, waaronder de Agenda Duurzaamheid, de Gebiedsagenda's van bestuurscommissies, de Watervisie en de Agenda Mobiliteit.

Het bestemmingsplangebied Noord/Zuidlijn De Pijp maakt op zich onderdeel uit van het Centrumgebied (C), het meest dichtbebouwde en verharde deel van Amsterdam, maar bevat geen parken of andere groene ruimten. In het algemeen zijn de uitdagingen voor het centrumgebied:

- het vinden van een balans in al de verschillende gebruiken van het groen;
- het waarborgen van de diversiteit aan groene ruimten;
- het spreiden van de druk en het klimaatbestendig maken.

In het centrumgebied worden de gebruiksmogelijkheden van het groen vergroot ten behoeve van alle gebruikers. Het beheer van het groen moet aansluiten bij het intensieve gebruik en de recente investeringen die zijn gedaan in het vergroten van de gebruiks- en belevingswaarde. Ruimte voor aanleg van nieuw groen is beperkt en vraagt daarom om een creatieve aanpak. Mogelijkheden liggen met name in kleine groenelementen zoals geveltuinen, verticale tuinen, kleine plantsoentjes, groene boomspiegels en (lieft openbare) daktuinen. De beste kansen voor het wegnemen van de druk op het groen in het centrum liggen bij het verbeteren van de grotere groengebieden in de ringzone.



Afbeelding: Het plangebied en de onderverdeling in vijf zones - Agenda Groen 2015-2018

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Watervisie Amsterdam

De 'Watervisie Amsterdam' is een uitwerking van de gemeentelijk Structuurvisie Amsterdam 2040 en heeft als doel het geven van een ruimtelijk-economisch perspectief op de ordening van de diverse functies en gebruik van het water. Naast een richtinggevend beleidsinstrument voor het college van burgemeester en wethouders, wordt de watervisie tevens ingezet als planologisch-juridisch toetsingsdocument voor ruimtelijke plannen. De 'Watervisie Amsterdam Fase 1' (inclusief 5 themakaarten) geldt als basis voor de verdere uitwerking van de watervisie. Medio 2015 is de Watervisie Fase 1 voor advies voorgelegd aan de bestuurscommissies van de stadsdelen. In de loop van 2015 zal de watervisie samen met de stad nader worden uitgewerk en afgerond.

In de watervisie wordt sterk ingezet op het vergroten van de economische en belevingswaarde van het water door een vierledige strategie:

- groei door spreiden van de plezier- en passagiersvaart over de stad (en regio);
- water en oevers nog meer toegankelijk en beleefbaar maken;
- meer dynamisch/multifunctioneel gebruik van water en oevers;
- marktconforme beprijzing van gebruikers van het water en oevers.

De uitwerking is van deze strategie is opgebouwd aan de hand van vijf thema's met lange-termijnambities en mogelijke korte-termijnacties per thema. Het betreft:

- openbare ruimte;
- wonen en werken;
- pleziervaart en watersport;
- recreatie en toerisme;
- vervoer.

Voor het overgrote merendeel van de ambities/acties geldt dat zij in het water dat onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplangebied (een klein deel van de Singelgracht aan de noordzijde en een klein deel van het Amstelkanaal aan de zuidzijde) niet aan de orde zijn. Eén van de bij het thema Recreatie en toerisme genoemde ambities/acties is het aspect om in de Singelgracht éénrichtingsverkeer voor rondvaartboten in te voeren. Het bestemmingsplan staat dit niet in de weg.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

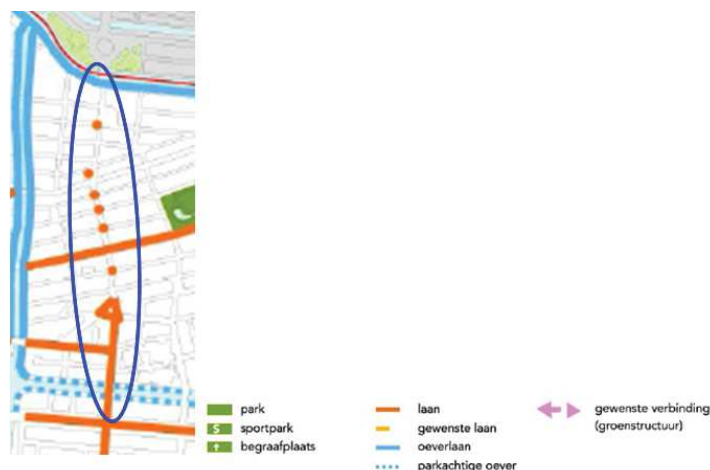
6.9.2 Stadsdeelbeleid

Bomenbeleid Stadsdeel Zuid 2012

Het "Bomenbeleid Stadsdeel Zuid 2012" bepaalt het beleid ten aanzien van de bomen in het stadsdeel en specificeert welke voornemens het stadsdeel heeft. Om het beleid tot een succes te maken moet binnen het stadsdeel nauw samengewerkt worden tussen de disciplines ruimtelijke ontwikkelingen, beheer openbare ruimte, vergunningverlening, projecten, handhaving en communicatie.

De noodzaak voor het opstellen van het bomenbeleid is gebaseerd op de volgende punten:

- Behoefte aan eenduidige regels ten aanzien van het bomenbeleid;
- Behoefte aan kaders voor boombeheer;
- Behoefte aan aandacht voor bomen tijdens ruimtelijke ontwikkelingsprocessen;
- Terugdringen van het aantal regels;
- Een duurzaam en beheerbaar bomenbestand.



Afbeelding: Hoofdbomenstructuur

Vooroorlogse stad

De Oude en de Nieuwe Pijp zijn onderdeel van de vooroorlogse stad van Stadsdeel Zuid. Hoewel in de dichtbebouwde negentiende-eeuwse wijken zoals De Pijp de groenstructuur meestal van recentere datum is, is zij waardevol. In deze wijken waren vooral de brede verbindingswegen zoals de Stadhouderskade en de Ceintuurbaan met bomen beplant. Ook straten waar de gegoede burgerij woonde hadden vaak bomenrijen aan één of weerszijden van de straat. In de uitbreidingsplannen uit de jaren '10 en '20 van de vorige eeuw werd beplanting een integraal onderdeel van het stedenbouwkundig

denken. Hierdoor zijn zelfs in straten waar normaliter geen groei van bomen mogelijk was wel groeiplaatsomstandigheden gecreëerd, onder andere door het inpassen van boombakken.

Het vooroorlogse gedeelte van het stadsdeel heeft volgens de statistieken relatief weinig openbaar groen. Maar vanwege de vele bomen in de parken, de straten, de verschillende groene assen en langs de brede waterlopen wordt dit gebied toch getypeerd en beleefd als een groen gebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

6.10 Duurzaamheid

6.10.1 Gemeentelijk beleid

Agenda Duurzaamheid

De gemeenteraad heeft op 11 maart 2015 "Duurzaam Amsterdam, agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad" vastgesteld. Er wordt daarbij ingezet op vijf transitiepaden. Voor elk transitiepad geldt dat 'omdenken' de essentie is: om te komen tot nieuwe manieren van productie, consumptie en distributie om zo te verduurzamen.

- *Duurzame energie*: De ambitie is om per inwoner 20 procent meer op te wekken ten opzichte van 2013. Daarbij wordt ingezet op extra windmolens, extra zonnepanelen en een groei van het aantal aansluitingen op duurzame stadswarmte. De ambitie is ook om in 2020 per inwoner 20 procent minder energie te verbruiken dan in 2013. De gemeente ziet kansen deze versnelling te realiseren door de bestaande woningvoorraad te verduurzamen, energiebesparing in woningen, bedrijven en maatschappelijk vastgoed te realiseren en door energieneutraal bouwen te stimuleren.
- *Schone lucht*: Om de luchtkwaliteit te verbeteren stimuleert en faciliteert de gemeente slimmer en schoner gemotoriseerd verkeer. De meetlat wordt hoger gelegd en wordt de focus verschoven van 'normen' naar 'gezondheid'. Verder wordt uitstoot van roet teruggedrongen, een schadelijke stof waarvoor nog geen normen gelden. Doel daarbij is om in 2025 uitstootvrij of zo schoon mogelijk te rijden. De ingestelde milieuzones worden gereguleerd en gehandhaafd. Daarnaast wordt sterker ingezet op elektrisch vervoer.
- *Circulaire economie*: In de regio Amsterdam is de afgelopen periode via enkele pilots geëxperimenteerd met de overgang naar een circulaire economie. In een circulaire economie wordt slim omgegaan met energie, water, grondstoffen en voedsel. De gewenste omschakeling vraagt om stimuleren van bedrijvigheid, onderzoek en innovatie. De ambitie is om in 2020 65 procent van het huishoudelijk afval te scheiden voor nuttig hergebruik.
- *Klimaatbestendige stad*: Klimaatadaptatie is bij uitstek een samenwerkingsopgave. Uitgangspunt is dat wateroverlast geaccepteerd zal moeten worden, maar nu al kan de stad worden aangepast op méér water, en op droge periodes.
- *Gemeente Duurzaam*: De gemeente Amsterdam verduurzaamt de eigen bedrijfsvoering. In 2025 is de eigen CO₂-uitstoot 45 procent minder dan in 2012. Daarnaast zal de gemeente het percentage gescheiden afval van de gemeentelijke kantoren omhoog brengen van ca. 40% nu tot 75% deze periode.

Met de vaststelling van de Agenda Duurzaamheid is de basis gelegd voor koers naar uitstootvrij vervoer in de stad in 2025. Op woensdag 22 juni 2016 is het maatregelpakket "Schone Lucht voor Amsterdam: op weg naar een uitstootvrij 2025" door de gemeenteraad vastgesteld. De belangrijkste maatregelen zijn het instellen van een milieuzone voor bestelauto's, taxi's, touringcars en brom- en snorfietsen en het invoeren van de regeling "Schoner Parkeren" met als belangrijkste doelstelling het alleen nog verstrekken van nieuwe parkeervergunningen voor 'schone' auto's.

Conclusie

Het bestemmingsplan staat dit gemeentelijk beleid niet in de weg.

Hoofdstuk 7 Milieu- en omgevingsaspecten

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient met dit bestemmingsplan onderzocht te zijn hoe met bepaalde milieu- en omgevingsaspecten rekening is gehouden. Doel is aan te tonen dat de milieu- en omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor de mogelijkheden die met dit bestemmingsplan worden gefaciliteerd. In dit hoofdstuk komen deze aspecten aan bod. Per aspect wordt ook steeds het voor dat aspect relevante beleid vermeld.

7.1 Archeologie

Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta is een verdrag dat in 1992 werd ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa. Het verdrag, ook wel de Conventie van Malta of het Verdrag van Valletta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat om archeologische resten als nederzettingen, grafvelden, en gebruiksvoorwerpen. Uitgangspunt van het verdrag is dat het archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. Dit is gevat in drie principes:

- Streven naar behoud in situ van archeologische waarden. De bodem is de beste garantie voor een goede conservering van archeologische resten (artikel 4);
- Tijdig rekening houden in de ruimtelijke ordening met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden, zodat er nog ruimte is voor archeologievriendelijke alternatieven (artikel 5). Zo wordt voorgesteld om steeds vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de bouw van bijvoorbeeld nieuwe wijken te beperken. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van de plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden;
- De verstoorder betaalt voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarde, wanneer behoud in situ niet mogelijk is (artikel 6).

Archeologische monumentenkaart (AMK)

Volgens de Archeologische monumentenkaart (AMK) hebben enkele delen van het plangebied een hoge archeologische waarde. Het verwachtingsbeeld van de AMK is echter algemeen van aard en dient in het kader van de bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

In juni 2010 heeft de Provincie Noord-Holland een nieuwe "Leidraad Landschap en Cultuurhistorie" vastgesteld (besluit d.d. 21 juni 2010). De vernieuwde leidraad is een uitwerking van het in 2006 vastgestelde "Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie" die eveneens reeds werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen.

Met de nieuwe leidraad wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit.

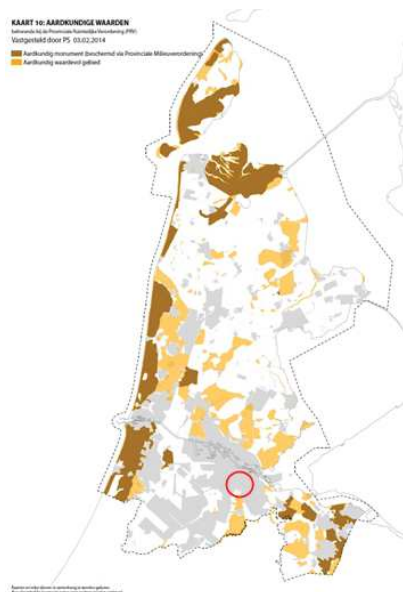
De leidraad geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe

ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn onderbouwd Gedeputeerde Staten (GS) kunnen gemeenten ontheffing verlenen voor ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied, mits 'nut en noodzaak' van deze ruimtelijke ontwikkelingen door de gemeenten en initiatiefnemers van de plannen zijn aangetoond. Als nut en noodzaak is aangetoond zal de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) advies uitbrengen aan GS op het punt van ruimtelijke kwaliteit.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is een geografische uitwerking van de Leidraad landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Ten aanzien van de archeologische waarden is de informatiekaart een herziening van de voorheen geldende Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW).

Het beleidskader in de leidraad is aangevuld met een aantal onderwerpen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) en die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. De aanvullingen betreffen de aardkundige waarden en een aantal landschappelijke aspecten. In het kader van de archeologische waarden zijn twee aspecten uit de leidraad van belang:

1. Aardkundige waarden: Een belangrijke component van het landschap is de bodem. De verscheidenheid aan bodemeigenschappen die worden aangetroffen is het resultaat van de natuurlijke ontstaansgeschiedenis. Daarnaast worden in de bodem sporen aangetroffen van het gebruik van voorgaande generaties: de antropogene waarden van de bodem. Behoud van de bodemeigenschappen betekent dat het nu en in de toekomst mogelijk is en blijft informatie aan de bodem te ontleen voor reconstructie van de ontstaanswijze en de bewoningsgeschiedenis. Behoud van de verscheidenheid aan bodemeigenschappen resulteert bovendien in het bewaren van een gevarieerd landschap dat vanuit het oogpunt van belevingswaarde hoog scoort: de esthetische functie van de bodem. Bij de aardkundige waarden wordt onderscheid gemaakt naar 'Aardkundige monumenten' en gebieden met 'bijzondere aardkundige waarden'. In het plangebied (rood gemarkeerd op het kaartje) bevinden zich geen provinciale aardkundige monumenten en zijn geen gebieden met bijzondere aardkundige waarden aanwezig.
2. Archeologische waarden: In de leidraad is de voorheen geldende provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) herzien. De provincie Noord-Holland wordt gekenmerkt door een rijk bodemarchief, waarvan de bewaarcondities over het algemeen gunstig zijn. Dat maakt dat bijna de gehele provincie een potentiële archeologische verwachting heeft. In het licht van de structuurvisie, waarbij de provincie haar eigen belang formuleert, is een aantal gebieden in Noord-Holland aangewezen die een bovenregionale archeologische waarde vertegenwoordigen. In totaal zijn tien gebieden van provinciaal archeologisch belang aangewezen. Dit plangebied (rood gemarkeerd op het kaartje) maakt geen onderdeel uit van een van bovenstaande gebieden.



Afbeelding: Aardkundige monumenten en gebieden met bijzondere aardkundige waarden - Provinciale ruimtelijke verordening



Afbeelding: Archeologische gebieden van provinciaal belang - Informatiekaart
Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

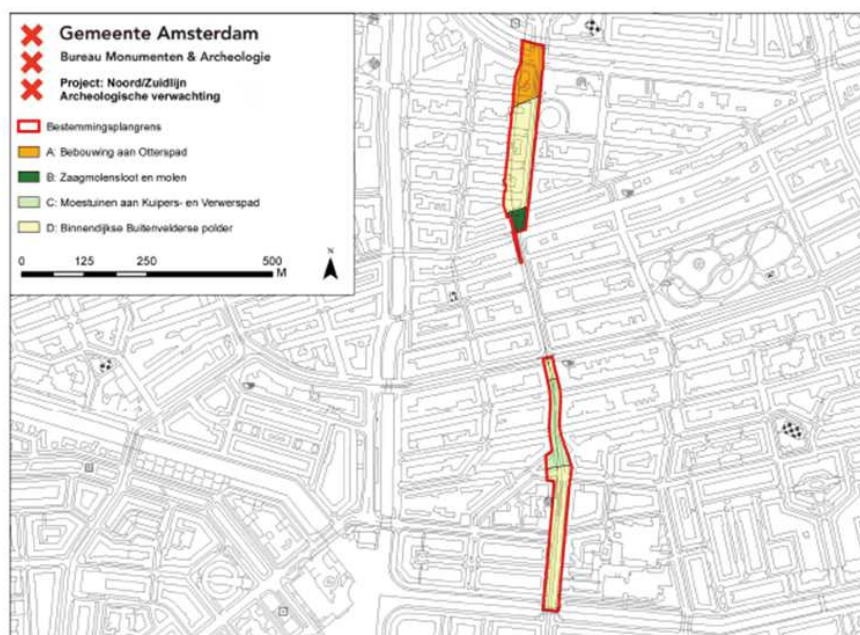
Gemeenten zijn wettelijk verplicht om bij ruimtelijke plannen voldoende rekening te houden met de te verwachte archeologische waarden en de bekende archeologische waarden (conform artikel 38a van de Monumentenwet).

Archeologisch bureauonderzoek BMA

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam is voor het plangebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.

Verwachtingskaart

Op basis van een uitgevoerde inventarisatie zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten. Dit leidt tot een verwachtingskaart met zones van archeologische materiële neerslag (zone A t/m D).



Afbeelding: Archeologische verwachtingszones - BMA

Zone A: Bebouwing aan het Otterspad

Hier kunnen sporen van kleinschalige bebouwing en bewoning van de 17de tot in de 19de eeuw worden verwacht. De mogelijke materiële neerslag betreft funderingen, beerputten, afvallagen en losse vondsten. Deze archeologische sporen hebben een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. Het noordelijk deel van deze zone is in de tweede helft van de 19de eeuw vergraven voor de Singelgracht. De verwachting voor dat deel wordt bijgesteld naar negatief.

Zone B: Zaagmolensloot en molen

De materiële neerslag aan het begin van de voormalige Zaagmolensloot betreft sporen van industrie en nijverheid van de 17de tot in de 19de eeuw, zoals ophogingen, funderingen van één of twee molens, losse vondsten en afvallagen. Deze mogelijke overblijfselen hebben sterke samenhang en een dichte verspreiding.

Zone C: Moestuinen aan Verwers- en Kuiperspad

Aan het Verwers- en Kuiperspad lagen moestuinen. De resten hiervan hebben weinig samenhang en zijn door zandophoging rond 1900 waarschijnlijk niet meer als zodanig herkenbaar. Daarom geldt voor deze zone een negatieve verwachting.

Zone D: Binnendijkse Buitenvelderse Polder

Tot de verstedelijking vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw was dit deel van de polder als veenweidegebied in gebruik. De sporen die hier kunnen voorkomen houden verband met landgebruik vanaf de middeleeuwen tot in de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. Door verstedelijking is waarschijnlijk een groot deel van de ondergrond van het plangebied verstoord. Daarom geldt voor deze zone een negatieve verwachting.

Beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het plangebied Noord/Zuidlijn is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop één zone met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel.

1. Beleidsvariant 5 (groen): Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan 2,5 m onder maaiveld.
2. Beleidsvariant 11 (grijs): Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.



Afbeelding: Archeologische beleidskaart - BMA

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

Regeling

In overeenstemming met het archeologisch bureau onderzoek van Bureau Monumenten en Archeologie is het gebied waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt een dubbelbestemming opgenomen. In de regels is vastgelegd dat voor grondroerende werkzaamheden groter dan 500 m² en dieper dan 2,00 meter onder maaiveld een inventariserend veldonderzoek moet worden uitgevoerd.

7.2 Milieu

Milieueffectrapportage

Een Milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt de milieugevolgen van een besluit in beeld, voordat het besluit wordt genomen. Zo kan de overheid die het besluit neemt (het bevoegd gezag) de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. Het doel van m.e.r. is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Daarnaast heeft m.e.r. twee nevendoelstellingen, namelijk:

- Het stroomlijnen van besluitvorming: m.e.r. stroomlijnt de verschillende procedures die nodig zijn voor het al dan niet toestaan van die activiteit;
- Het verbeteren van de milieuhouding: doordat m.e.r. de gevolgen voor het milieu systematisch in kaart brengt, is de houding van betrokkenen ten opzichte van milieubelangen in positieve zin te beïnvloeden.

Om deze doelstellingen te bereiken wordt voor bepaalde projecten en plannen een milieueffectrapport opgesteld. Hierin wordt inzichtelijk welke milieueffecten verwacht worden van het project of plan.

Dit bestemmingsplan is gericht op het behoud van de bestaande woningen. Er worden geen woningen toegevoegd. Uitbreiding van het winkelmoeroppervlak is in geringe mate toegestaan.

Conclusie

In dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in de realisatie van m.e.r.-plichtige dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) staan de milieudoelen van de provincie. Ook wordt beschreven hoe die milieudoelen moeten worden gerealiseerd en binnen welke termijn. Het biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen. Voor de provincie is het de basis voor de vergunningverlening en handhaving. Daarnaast gebruikt de provincie het milieubeleidsplan om te kijken welke rol het milieu moet spelen in andere beleidsplannen.

Het hoofddoel in het milieubeleidsplan is om in de komende vier jaar overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit te bereiken. Daarbij zijn er twee overkoepelende doelen:

1. het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid, dier en plant;
2. het stimuleren van duurzame ontwikkeling in Noord-Holland voor nu en in de toekomst, zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Om de doelen te bereiken worden activiteiten uitgevoerd op de volgende thema's: Afval, Bodem, Externe Veiligheid, Geluid, Geur, Licht en donkerte, Lucht, Klimaat en energie. De provincie zal ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, toetsen op energieaspecten en doelstellingen ten aanzien van duurzaam waterbeheer. Nieuwe woon- en werkgebieden moeten een duurzame inrichting krijgen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

Milieubeleidsplan 2011-2014

In het Milieubeleidsplan 2011-2014 van Stadsdeel Zuid staan de visie en de doelen van het stadsdeel voor de volgende onderwerpen centraal: lucht, geluid, klimaat, duurzaam inkopen, groen, water, bodem en afval. Stadsdeel Zuid draagt bij aan de doelstelling van Amsterdam om in 2011 aan de Europese normen voor fijn stof te voldoen en in 2015 aan de normen voor stikstofdioxide. Daarnaast draagt

Stadsdeel Zuid bij aan de doelen van de gemeente Amsterdam op het gebied van geluidhinder, die onder andere betrekking hebben op het terugdringen van geluidhinder. Doel daarbij is dat binnen 10 jaar (2018) er geen gevels meer zijn met een belasting door stedelijk wegverkeer boven 68 dB.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

Regeling milieuhinderlijke functies

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Sinds de VNG-regeling "Bedrijven en Milieuzonering" is geactualiseerd heeft de gemeente Amsterdam, die tot voor kort uitging van een eigen systematiek, hier aansluiting bij gezocht. Deze regeling vormt het uitgangspunt voor de lijst die in het bestemmingsplan wordt gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijke milieuhinderlijke functies zijn toegestaan (de Staat van Bedrijfsactiviteiten). In de VNG-regeling wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De aanbevolen afstand tussen een bedrijventerrein en een gemengd gebied neemt toe naarmate op het betreffende terrein bedrijven uit een zwaardere categorie zijn toegestaan.

In VNG-regeling is een tweetal bedrijvenlijsten opgenomen. Een lijst is geschikt voor enkel bedrijventerreinen, de andere lijst is geschikt voor gemengde gebieden, zoals stadscentra, dorpskernen, horecagebieden en gemengde woon- en werkgebieden. Het onderhavige plangebied is een gemengd woon-werkgebied waar naast woningen ook detailhandel, horeca, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven zijn gevestigd. Voor dit bestemmingsplan is daarom de 'Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging' (bijlage 4 van de publicatie Bedrijven en Milieuzonering) toegepast.

In de Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging is een aantal bedrijven opgenomen welke uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in een gebied met functiemenging. In de lijst is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. Categorie A bedrijven zijn relatief weinig milieubelastend voor de omgeving en kunnen daarom worden gevestigd in panden waar ook wordt gewoond. De eisen die het Bouwbesluit stelt aan de scheiding tussen wonen en bedrijven zijn toereikend. Categorie B bedrijven kunnen zich in een gemengd gebied vestigen. De milieubelasting van deze bedrijven is echter zodanig dat deze bouwkundig moeten worden afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies. Dit betekent dat deze bedrijven niet kunnen worden ondergebracht in hetzelfde pand als waar wordt gewoond. Categorie C bedrijven (zoals groothandel) hebben een dermate grote verkeersaantrekkende werking dat deze uitsluitend gewenst zijn langs de hoofdontsluiting van een wijk of stad.

In het bestemmingsplan is de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging daarom beperkt tot de 'ambachtelijke' bedrijven, welke in een gemengd stedelijk gebied goed inpasbaar zijn. Volgens de systematiek is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. In het bestemmingsplan is dit vertaald door categorie A bedrijven toe te staan in panden waar ook wordt gewoond. Ook bij bedrijf aan huis is uitsluitend een categorie A bedrijf toegestaan. De categorie B bedrijven zijn alleen toegestaan in panden waar geen woningen zijn toegestaan. Dat komt in dit bestemmingsplan niet voor.

Conclusie

In het plangebied wordt op basis van de Staat van bedrijfsactiviteiten lichte bedrijvigheid toegestaan, die goed inpasbaar is in een gemengd stedelijk gebied.

7.3 Natuur

Flora- en Faunawet

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 (1998). 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. In het plangebied bevinden zich geen aangewezen beschermde gebieden in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze wetgeving.

Gemeentelijke Gedragscode Flora- en Faunawet (2009)

Voor de gehele gemeente Amsterdam geldt de in 2009 vastgestelde 'Gedragscode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud'. De gedragscode is geldig vanaf 18 december 2009 tot en met 18 december 2014. In de gedragscode worden de voorzorgsmaatregelen beschreven die erop zijn gericht 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.

Met de gedragscode voldoet de gemeente aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode is van toepassing op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam te onderschrijven en te volgen.

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

- De voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- Het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van de te beschermen plant- en diersoorten, die genoemd worden in de "Checklist beschermde soorten in de Gemeente Amsterdam", de "Handleiding Flora- en faunawet en ruimtelijke planvorming" en het "Soortenbeleid Gemeente Amsterdam" en bijbehorende doelsoortenlijst. Voor bepaalde soorten is ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Als de gedragscode wordt gevolgd, geldt voor een aantal soorten dat geen ontheffing nodig is.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze gedragscode.

7.4 Bodem

Het doel van de Wet bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. De waterbodem was onderdeel van de Wet Bodembescherming, maar maakt sinds 22 december 2009 onderdeel uit van de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet is leidend. Met het Besluit Uniforme Saneringen is het mogelijk om eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden.

Wet bodembescherming

Voor bodem en bodemverontreiniging geldt de Wet bodembescherming (Wbb), inclusief de aanvullende besluiten. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst. Met name de saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is flexibel: het is niet altijd nodig de hele verontreiniging aan te pakken door de verontreiniging te ontgraven. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak of isoleren. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De Wbb houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De bodem wordt geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, door de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging te beperken en de nodige beheersmaatregelen te treffen.

Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Voor het bestemmingsplan heeft de Wet bodembescherming voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Het bestemmingsplan maakt bij recht geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Dit bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Het verrichten van bodemonderzoek is daarom niet nodig. Daar waar nieuwe (bouw-)werkzaamheden worden toegestaan dient bodemonderzoek verricht te worden.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze wetgeving. In het kader van het bestemmingsplan is het uitvoeren van een bodemonderzoek niet aan de orde, omdat in het plangebied geen nieuwe bouw mogelijkheden worden toegestaan.

Amsterdams Uitvoeringsprogramma Bodemsanering

Het beleidskader voor bodem in de gemeente Amsterdam is verwoord in het "Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering". De belangrijkste aspecten hierin zijn functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele

verontreinigingen. De bodemkwaliteitskaart Amsterdam, waarop zones staan met elk een eigen bodemkwaliteit, is bedoeld voor iedereen die van plan is grond toe te passen in Amsterdam. De kaarten worden in Amsterdam gebruikt voor het bepalen van de mogelijkheden van hergebruik en toepassen van vrijkomende grond of gekeurde grond.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijke beleid.

Nota Bodembeheer Amsterdam

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 4 april 2012 de "Nota Bodembeheer" vastgesteld. In de nota worden normen voor bodemkwaliteit gewaarborgd volgens het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert. Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijke gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Onderdeel van de nota is de bodemkwaliteitskaart, waarop Amsterdam is ingedeeld in zeven zones, gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie. Bij gebruik van de bodemkwaliteitskaart als wettelijk bewijsmiddel bij grondverzet is het in veel gevallen niet nodig een bodemonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijke beleid.

7.5 Water

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

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

Europees beleid:

Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Om dit te bereiken moeten de

landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

Nationaal Waterplan 2016-2021 en Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021

Het 'Nationaal Waterplan' is het Rijksplan voor het waterbeleid en beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. In het "Nationaal Waterplan 2016-2021", dat op 10 december 2015 is vastgesteld, staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

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

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

Provinciale Watervisie 2021 en Uitvoeringsprogramma 2016-2021

Op 16 november 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de "Watervisie 2021" vastgesteld. De Watervisie geeft aan waar het regionale waterbeleid voor de lange termijn (tot 2040) op gericht is en geeft aan waar voor de planperiode 2016-2021 de prioriteiten liggen voor waterveiligheid en schoon en voldoende water. De Watervisie 2021 is op 23 december 2015 in werking getreden en vervangt het Waterplan 2010-2015.

Om aan te geven welke concrete output de provincie voor ogen heeft, is het "Uitvoeringsprogramma 2016-2021" opgesteld. Het uitvoeringsprogramma geeft voor de korte(re) termijn inzicht in de uit te voeren acties, de instrumenten die daarbij worden ingezet en het beschikbare budget. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd. Het uitvoeringsprogramma bevat de volgende doelen:

- *Beschermen tegen overstroming:*
 1. Kaders stellen voor regionale waterkeringen: vastleggen van normen en tracés in de waterverordeningen en bindende afspraken maken met de waterschappen over de termijnen waarbinnen de regionale keringen op orde moeten zijn;
 2. Beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit: toetsen op voldoende ruimtelijke inpassing door de waterbeheerder en bevorderen van ruimtelijke kwaliteit via programma's met cofinanciering door regionale partijen;
 3. Waterrobuust inrichten bevorderen: via ruimtelijke maatregelen beperken van aantal slachtoffers en beperken van economische schade en een adequate rampenbestrijding bij (dreiging van) een overstroming.
- *Schoon en voldoende water.* Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater: bevorderen dat er voldoende goed water is voor verschillende bestemmingen zoals landbouw, natuur en recreatiegebieden;
- *Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.* duurzaam beheren van grondwatervoorraden voor

verschillend gebruik zoals drinkwater, industrie en energievoorziening.

Deze doelen zijn uitgewerkt in uiteenlopende deelthema's. Per deelthema is aangegeven welke output er in de periode 2016-2021 beoogd wordt.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

Waterbeheerplan 2016-2021 Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Op 8 oktober 2015 heeft het Algemeen Bestuur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) het "Waterbeheerplan 2016-2021" vastgesteld. Met het Waterbeheerplan legt het Waterschap vast hoe het invulling geeft aan de zorg voor de kerntaken. Het Waterbeheerplan 2016-2021 bouwt voort op het Waterbeheerplan voor de periode 2010-2015 en houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen. Uit de evaluatie van het voorgaande plan blijkt dat het Waterschap, ondanks grote bezuinigingsoperaties, de eigen doelstellingen grotendeels heeft weten te bereiken.

Voor de komende periode heeft het Waterschap voor een aantal thema's 'stippen aan de horizon' gezet: de wensbeelden voor 2030. De ambities voor de lange termijn zijn herleid naar doelen voor de planperiode 2016-2021. Per thema is aangegeven wat het wensbeeld is voor de lange termijn en wat de doelen voor de planperiode zijn. De volgende thema's zijn uitgewerkt:

- *Waterveiligheid*: in de planperiode ervoor zorgen dat alle regionale keringen aan de daarvoor geldende normen voldoen; daarnaast wordt onderzocht voor welke vitale en kwetsbare infrastructuur het zinvol is extra maatregelen te treffen tegen overstroming;
- *Voldoende Water*: de inrichting en het beheer van het watersysteem optimaal laten functioneren optimaal, dat wil zeggen: niet te veel en niet te weinig water;
- *Schoon Water*: leidend voor een goede waterkwaliteit is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW); belangrijk accent van de te nemen maatregelen ligt op het beperken van fosfaat in het water door het scheiden en omleiden van waterstromen en door zuivering; een tweede accent ligt bij de samenwerking met de agrarische sector en is gericht op het oplossen van verontreinigingsbronnen (mest, gewasbeschermingsmiddelen e.d.);
- *Waterketen*: om te zorgen dat het gezuiverde water blijft voldoen aan de lozingseisen, wordt gewerkt aan het onderhouden, vernieuwen en optimaliseren van de zuiveringsinstallaties en -processen; belangrijk aandachtspunt daarbij zijn de microverontreinigingen zoals microplastics en medicijnresten; daarnaast richt het Waterschap zich ook op (het innoveren van) het terugwinnen van grondstoffen en energie uit afvalwater;
- *Op en Om het Water*: het op dit moment nog versnipperde vaarwegbeheer (de zorg voor bevaarbare wateren) en het nautisch beheer (regeling scheepvaartverkeer) in zijn geheel door het Waterschap laten uitvoeren; de mogelijkheden daartoe zullen worden onderzocht en besproken; daarnaast wordt de focus gelegd op educatie over het cultuurhistorische en landschappelijke watererfgoed, op het vergroten van het bewustzijn van het belang van water en op het oplossen van knelpunten in recreatieve routes.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit regionaal beleid.

Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2011 (AGV 2011)

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV 2011). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

- Voorkomen van overstrooming, wateroverlast en waterschaarste;
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

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

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Keur. Meer over de watertoets in relatie tot het bestemmingsplan is te lezen in de waterparagraaf hierna.

Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam"

Vooruitlopend op de Watervisie zijn in de Structuurvisie de beleidslijnen en criteria, zoals vastgelegd in het 'Waterplan Amsterdam (2001)' (en bijbehorende uitwerkingen), overgenomen. In het Waterplan is ondermeer de ruimtelijke visie op water tot 2030 opgenomen, zijn de structuurbepalende wateren aangeduid, evenals de dempingklassen, de (nieuwe) waterlopen en waterberging, de typologie van de oevers, het ecologisch netwerk en het vaarnetwerk.

De waterstructuur bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en/of waterhuishoudkundige redenen van stedelijk belang zijn. Deze moeten zoveel mogelijk worden beschermd. In de waterstructuur zijn alle wateren opgenomen die in het waterplan onder de dempingklassen I tot en met III vallen. Voor deze wateren gelden naast waterhuishoudkundige criteria ook cultuurhistorische en ecologische criteria.

Dit bestemmingsplan bevat geen ecologische verbindingzones.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

(concept-) Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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

1. het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. het inzamelen en verwerken van afmoeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

Het (concept-) "Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021" (concept d.d. 10 november 2015) is het vervolg op het eerdere 'Breed Water; Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010 - 2015'. In het Gemeentelijk Rioleringsplan staat hoe bovenstaande drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Het Gemeentelijk Rioleringsplan is opgesteld door Waternet. De gemeente Amsterdam en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van hun watertaken aan Waternet gemandateerd. Door de integratie van alle watertaken binnen één organisatie wordt een hoge

doelmatigheid bereikt.

Voor realisatie van de gemeentelijke watertaken is een goedwerkende riolering noodzakelijk. Onder riolering wordt in het plan verstaan: het geheel van voorzieningen voor stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater. Het uitvoeren van de zorgplichten betekent concreet dat:

- de technische staat van de riolering in orde is;
- de riolering naar behoren functioneert;
- dit onder de randvoorwaarde dat de riolering op effectieve en efficiënte wijze wordt beheerd.

Per gemeentelijke watertaak geeft het plan de volgende algemene uitgangspunten:

Gemeentelijke watertaak	Algemene uitgangspunten
Stedelijk afvalwater	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zoveel mogelijk scheiding aan de bron van de componenten van stedelijk afvalwater ▪ waar mogelijk decentrale zuivering in plaats van de huidige centrale, zolang dit duidelijk aanwijsbare voordelen biedt
Hemelwater	<ul style="list-style-type: none"> ▪ de perceeleigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein ▪ de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente ▪ uitgangspunt is om verontreinigd hemelwater gescheiden te houden van het overige hemelwater ▪ gebruik heeft de voorkeur boven direct lozen ▪ gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien
Grondwater	<ul style="list-style-type: none"> ▪ duurzaam functionerend grondwatersysteem: <ul style="list-style-type: none"> ○ nieuwe hinder voorkomen ○ bestaande hinder wegnemen ▪ de perceeleigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein

Mede op basis van de huidige technische staat en het huidige functioneren van de riolering is voor de planperiode 2016-2021 een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Het merendeel van de aandachtspunten betreft het vervangen, het functioneren en het beheer van riolering. Daarnaast wordt als aandachtspunt genoemd het aanpakken van de structurele problemen met wateroverlast in de stad onder andere in Betondorp, Oosterpark-, Bellamy- en Rivierenbuurt. De aandachtspunten zijn vertaald in acties en stappen per zorgplicht voor de planperiode 2016-2021.

Nieuw element in het Gemeentelijk Rioleringsplan is het programma 'Amsterdam Rainproof'. De hoosbui boven Amsterdam van 28 juli 2014 toonde aan dat de stad kwetsbaar is voor (een toename) van extreme neerslag als gevolg van de klimaatverandering. Vergroten van riolen biedt hiervoor weinig soelaas. De oplossing ligt meer bij de inrichting van het stedelijke gebied en daarin ruimte creëren om tijdelijk extremen op te vangen. Gevolg hiervan is dat de druk op de ruimte binnen stedelijk gebied sterk toeneemt voor de tijdelijke opslag van (hemel)water. De gemeente, maar ook bewoners, bedrijven en het waterschap, maken samen de stad hemelwaterbestendig. Amsterdam Rainproof ondersteunt deze gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het programma Amsterdam Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om hemelwaterbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad meer hemelwaterbestendig en tegelijk

aantrekkelijker en leefbaarder maken. Geen dure grootschalige monofunctionele oplossingen, maar met slimme aanpassingen die de sponswerking van de stad vergroten. De uitgangspunten en acties uit het programma van Amsterdam Rainproof zijn in het Gemeentelijk Rioleringsplan verankerd.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

Verordening op het binnenwater (2010)

Op 1 februari 2010 is de gemeentelijke Verordening op het binnenwater (VOB) in werking getreden. In de verordening is aangegeven dat het water en de stad Amsterdam onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verordening is een driedeling gemaakt in de verantwoordelijkheden voor het water:

- *Water als transportsysteem (nautisch vaarwegbeheer)*: De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de dienst Binnenwaterbeheer (tegenwoordig: Waternet) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer;
- *Water als onderdeel van de openbare ruimte*: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Hierbij moeten de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautisch vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen;
- *Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer)*: Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld of een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet op de ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens (onder andere op basis van het bestemmingsplan) of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. In de notitie 'Woonboten opnemen in bestemmingsplannen' wordt ingegaan op de complexe relatie tussen bestemmingsplan en wonen op woonboten.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

7.5.1 Waterparagraaf

Proces waterparagraaf

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). Bij het voorliggende bestemmingsplan is de waterbeheerder (Waternet) betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Uitwerking Waterparagraaf

Waterkeringen

In het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. De secundaire indirecte verholen kering op de kaart van de Keur bevindt zich aan de noordzijde van de Singelgracht (Stadsdeel Centrum).

Waterberging

Bij een toename van de oppervlakte verharding van 1.000 m² en meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur 2011 te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater, compensatie is daarom niet noodzakelijk.

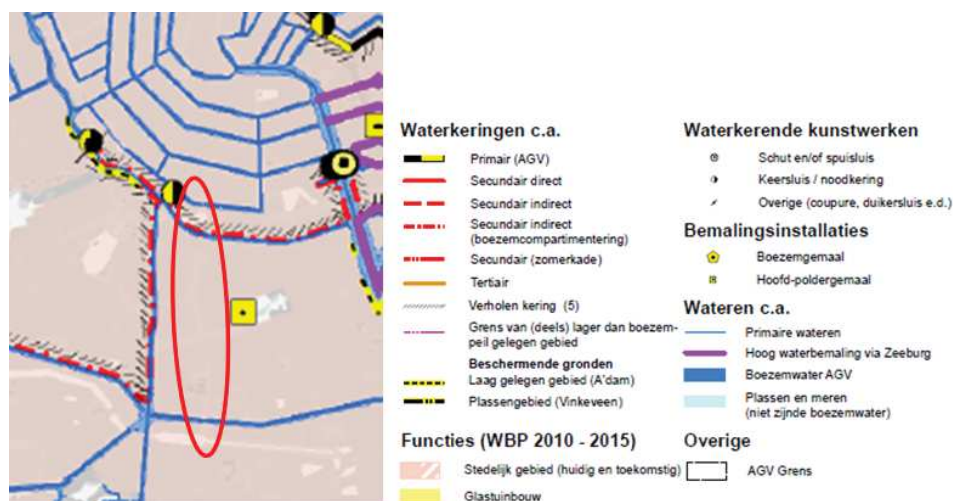
Waterkwaliteit

Gebruik materialen

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

Riolering, hemelwaterafvoer

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan.



Afbeelding uitsnede uit AGV Keur 2011

Grondwaterzorgtaak namens gemeente Amsterdam

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet vaak met geohydrologisch onderzoek zijn aangetoond dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechtert. In overleg met Waternet kan worden bepaald of en zo ja wat voor geohydrologisch onderzoek nodig is voor concrete ondergrondse ontwikkelingen. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het "Plan gemeentelijke watertaken" en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

- **Kelders en souterrains:** Kelders, souterrains en andere ondergrondse bouwwerken moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Aangetoond moet worden, indien noodzakelijk aan de hand van geohydrologisch onderzoek, dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. In dit bestemmingsplan is ondergronds bouwen toegestaan na een wijziging van het bestemmingsplan. Eén van de voorwaarden daarbij is dat ondermeer de diensten die zijn belast met het waterbeheer, geen bezwaar hebben tegen de ontwikkeling. Op deze wijze zijn de waterhuishoudkundige belangen geborgd.
- **Drainage:** Het aanbrengen van drainage is niet toegestaan vanwege de kans op verstoppingen en het permanent lozen op het oppervlaktewater.

Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Bij de plannen langs het IJ en Noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Ook voor woonboten geldt dat deze geen belemmering voor het scheepvaartverkeer mogen vormen. Waternet houdt daarom in de grachten van Amsterdam niet alleen in het kader van de regelgeving AGV, toezicht op woonboten. Ook in het kader van Nautiek is Waternet bevoegd op te treden tegen woonboten die niet voldoen aan de eisen. In het plangebied liggen geen woonboten.

7.6 Geluid

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. In de Wet geluidhinder is het begrip zone geïntroduceerd om de kans op geluidoverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Een zone kan worden gezien als een aandachtsgebied voor geluid langs of rond een geluidsbron, waarbinnen gestreefd moet worden naar een akoestisch optimale situatie.

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet de aandacht worden gericht op geluidsgevoelige functies en dienen de daarvoor geldende grenswaarden in acht te worden genomen. Daarbij is sprake van een voorkeursgrenswaarde en een bovengrens, de maximale grenswaarde. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in reken- en meetvoorschriften. Het bevoegd gezag kan ook een zogenaamde hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen. Die vast te stellen hogere waarden mogen niet hoger zijn dan de maximale grenswaarden.

Slechts in onderstaande gevallen kan gemotiveerd, en zo min mogelijk, gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten:

- Indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige objecten tot de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn;
- Indien geluidsmaatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- en vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoet.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze wetgeving.

Amsterdams geluidbeleid 2016

Op 12 juli 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders (B&W) het 'Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder' vastgesteld, waarmee het beleid 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid' (2007) is geactualiseerd en herijkt.

Volgens de Wet geluidhinder mogen woningen worden gebouwd als de geluidbelasting op de gevel niet hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. B&W is bevoegd om een hogere waarde vast te stellen (tot de maximale hogere waarde als bepaald in de Wet geluidhinder). In het Amsterdams geluidbeleid is beschreven onder welke voorwaarden het vaststellen van hogere waarden aanvaardbaar is. In de Wet geluidhinder is geregeld dat geen woningen mogen worden gebouwd als de maximale waarde overschreden wordt, tenzij de woning wordt uitgevoerd met een dove gevel. Een dove gevel is een gevel zonder of alleen bij uitzondering te openen delen (zoals een nooduitgang). Het Amsterdams geluidbeleid is minder streng dan de Wet geluidhinder. Het geluidbeleid geeft mogelijkheden voor onderbrekingen in de dove gevel waarin de wet niet voorziet en biedt daarmee voor de bouw van woningen (en andere geluidgevoelige gebouwen) meer mogelijkheden dan landelijke regelgeving feitelijk toestaat.

Doel van het geluidbeleid

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de bouw van woningen (en andere geluidgevoelige gebouwen) op geluidbelaste locaties. Van belang voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is tenminste het rustig kunnen slapen met een geopend raam in het slaapvertrek. De slaapvertrekken bevinden zich dan ook bij voorkeur aan de stille zijde zodat met open raam geslapen kan worden. De verplichting van de stille zijde wijkt niet af van het geluidbeleid 2007. Door het doel van het geluidbeleid centraal te stellen wordt het verzoek hogere waarde getoetst aan het doel. In het geluidbeleid wordt een aantal middelen als voorbeeld genoemd waarmee dit doel bereikt kan worden. Het kan voorkomen dat nieuwe (innovatieve) oplossingen voorgesteld worden om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren. Dit betekent dat ook voorgestelde middelen die niet als zodanig in nieuwe geluidbeleid beschrijven zijn, toch binnen de kaders van het geluidbeleid vallen. Het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) zal hierover adviseren.

Stille zijde

Het Amsterdams geluidbeleid eist bij de vaststelling van hogere waarden in principe een geluidluwe of stille zijde bij een woning. Als de woning met een dove gevel wordt uitgevoerd is een stille zijde verplicht. Bij andere geluidgevoelige gebouwen dan woningen geldt de verplichting van een stille zijde niet. Een stille zijde (of stille gevel) is de gevel waar de geluidbelasting op het te openen deel ten hoogste de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder bedraagt. Volgens de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting per bron beoordeeld. Volgens de Wet geluidhinder is cumulatie aan de orde als het geluidgevoelig object in de zone van twee of meer bronnen ligt: dan moet gemotiveerd worden hoe met de samenloop van bronnen rekening is gehouden. In het geluidbeleid is aangegeven wanneer er van deze verplichting tot het realiseren van een stille zijde kan worden afgeweken, bijvoorbeeld bij kleine woningen voor jongeren of studenten die verhuurd worden met tijdelijke huurovereenkomsten of campuscontracten. Anders dan in het voorgaande geluidbeleid staat het nieuwe geluidbeleid een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij een stille zijde toe. Dat met deze beperkte overschrijding toch een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt bereikt dient gemotiveerd te worden. Volgens wettelijke bepalingen moet bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde worden vastgesteld.

Stille buitenruimte

De stille buitenruimte wordt in het nieuwe beleid beschreven als een extra kwaliteit van een woning. Er is geen sprake van een nieuwe verplichting ten opzichte van het Amsterdams geluidbeleid 2007. Het voorstel lijkt nieuw in het Amsterdams geluidbeleid, maar is een invulling van het begrip 'stille gevel'. Als elk punt op een gevel stil is, kan ook de buitenruimte als stil worden beschouwd. Als een gevel echter door afscherming maar gedeeltelijk stil is, volgt uit het doel van het beleid (een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat) dat ook de buitenruimte stil moet zijn op een plek waar de bewoner verblijft. Materieel gezien is dit dus niet te beschouwen als nieuw beleid in het Amsterdams geluidbeleid.

Dove gevel

Voorbeelden voor mogelijke onderbrekingen van de dove gevel worden beschreven. De huidige uitvoeringspraktijk is hierbij leidend. Het Amsterdams geluidbeleid 2016 sluit andere acceptabele onderbrekingen niet uit. Deze kunnen worden voorgelegd en besproken bij het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). TAVGA zal dit betrekken in de advisering.

- a. Volgens de huidige uitvoeringspraktijk zijn onderbrekingen van de dove gevel toegestaan met verglaasde balkons, serres en loggia's. Deze voorzieningen mogen uitgevoerd worden met te openen delen. In de bouwbriefen was niet aangegeven hoe groot deze te openen delen mochten zijn. Volgens de notitie herijking mochten de afgeschermden buitenruimten worden uitgevoerd met panelen die gedeeltelijk of in het geheel kunnen worden weggeschoven. Formeel zijn te openen

delen in een dove gevel in strijd met wettelijke bepalingen. Een te openen deel van ten hoogste 50% van het oppervlak wordt echter een acceptabel geacht omdat de bewoner zo de keuze heeft het verglaasd balkon of de loggia geheel te sluiten of te openen.

- b. In principe is een (voor)deur in een dove gevel niet mogelijk en in strijd met landelijke regelgeving. Het Amsterdams geluidbeleid staat een voordeur in een dove gevel toe als achter de voordeur geen sprake is van een ruimte waarop de toegangsdeuren op de geluidgevoelige ruimte uitkomen bij bestaande bouw en bij transformatie van functies. Bij nieuwbouw geldt dat in principe geen voordeur in een dove gevel wordt toegestaan. In uitzondering hierop is een voordeur acceptabel als deze deur niet op (een deel van) de woning uitkomt (bijvoorbeeld: een gemeenschappelijk trappenhuis; de woningscheidende deur bevindt zich in de gemeenschappelijke ruimte).
- c. Het coulissenscherm als ook de tweede gevel bij transformatie zijn in het beleid beschreven als alternatieven voor een dove gevel.

Buitenlucht en capaciteitsbepaling

Bij capaciteitsbepaling wordt verwezen naar de spuiventilatie van de woning volgens eisen bouwbesluit.

Akoestisch onderzoek, berekeningswijzen

Het Amsterdams geluidbeleid geeft aan op welke wijze de geluidbelasting op de gevel berekend wordt. In principe kan gerekend worden met modellen gebaseerd op de Standaard Rekenmethoden. Bij bijzondere afschermende constructies kunnen gespecialiseerde modellen worden gebruikt.

Interpretatie en afwijken van beleid

Gebleken is dat de knelpunten vooral interpretatie van beleid in de uitvoeringspraktijk betroffen. In het nieuwe beleid is aangegeven wat te doen bij vragen over de interpretatie en de expliciet de mogelijkheid gegeven af te wijken van het beleid. Op zwaar en/of complexe geluidbelaste locaties (Zuidas of transformatie) is het niet uitgesloten dat een afwijking van beleid noodzakelijk is.

Aandachtspunten

De voorgestelde onderbrekingen van de dove gevel verdienen extra aandacht. Volgens landelijke regelgeving valt een gevel niet onder de bescherming van de Wet geluidhinder als deze als dove gevel is uitgevoerd. Kort gezegd is een dove gevel een gevel met alleen bij uitzondering te openen delen. Volgens de toelichting is een bij uitzondering te openen deel bijvoorbeeld een nooduitgang.

In de bestaande uitvoeringspraktijk (bouwbriefen) werden onderbrekingen in de dove gevel toegestaan. Zo kon een dove gevel onderbroken worden met afgeschermd buitenruimten zoals serres, loggia's en verglaasde balkons. Deze afgeschermd buitenruimten mochten worden voorzien van wegschuifbare panelen. In het nieuwe beleid is dit niet anders. Het beleid 2007 liet de vraag over de grootte/afmetingen van deze wegschuifbare panelen onbeantwoord. Het nieuwe beleid geeft aan dat de buitenruimten mogen worden uitgevoerd met volledig wegschuifbare panelen indien een hogere waarde is toegekend, en een opening van maximaal 50% als de maximaal toelaatbare waarde is overschreven (d.w.z. bij een formeel dove gevel). Voorwaarde is, was en blijft dat bij gesloten panelen er buitenluchtkwaliteit heerst in de buitenruimte. Bij geopende panelen in een overigens dove gevel kan de geluidbelasting op de gevel achter de panelen de maximale ontheffingswaarde overschrijden. Wettelijk valt te verdedigen dat een opening maximaal zo groot mag zijn dat de maximale waarde op de achterliggende gevel niet wordt overschreden. Een te openen deel van ten hoogste 50% wordt echter acceptabel geacht. In dit verband is van belang is dat het de woningkwaliteit ten goede komt als een bewoner keuzevrijheid wordt gelaten om het raam meer of minder te openen.

Conclusie

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stedelijk beleid.

(Ontwerp-) Actieplan Geluid 2015-2018

De Europese Unie verplicht stedelijke gebieden om, op basis van de EU richtlijn omgevingslawaaai, elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid op te stellen. De richtlijn richt zich specifiek op de geluidbronnen rail, wegverkeer, industrie en luchtvaart. Het college van burgemeester en wethouders heeft in 2013 de nieuwe Amsterdamse geluidkaart vastgesteld. Uit de geluidkaart blijkt dat van de bovenstaand genoemde geluidbronnen de het verkeer veruit tot de hoogste (ernstige) hinder leidt. In het plan wordt daarom vooral aandacht besteed geluidhinder door het wegverkeer.

Op 30 juni 2015 heeft het College van burgemeester en wethouders het "Ontwerp-Actieplan Geluid 2015-2018" vrijgegeven voor terinzagelegging. De belangrijkste in het plan opgenomen maatregelen zijn:

- Via het programma Sanering Verkeerslawaaai worden woningen die een te hoge geluidbelasting ondervinden (geluid-)geïsoleerd. Het gaat om woningen die al bij de invoering van de Wet geluidhinder een te hoge geluidbelasting ondervonden en die in aanmerking komen voor rijkssubsidie voor maatregelen als de toepassing van dubbel glas;
- In Amsterdam wordt vanuit luchtkwaliteit fors ingezet op het stimuleren van elektrisch vervoer. Deze maatregel richt zich op de verbetering van de luchtkwaliteit maar heeft op termijn ook veel potentie voor de beperking van geluidoverlast. Omdat luchtmaatregelen veelal ook een positief effect hebben op de geluidbelasting zal in de planperiode nauw worden aangesloten bij het gemeentelijk beleid voor luchtkwaliteit;
- Bij de concessieverlening voor het stedelijk wagenpark worden afspraken gemaakt voor het gebruik van de nieuwste generatie "beste" banden", deze zijn niet alleen stiller maar zijn ook veiliger en ze hebben een positieve invloed te hebben op het benzinegebruik. De energiebesparing kan lopen tot 5%, waarmee er ook winst is voor de luchtkwaliteit. Voor het eigen wagenpark wordt een pilot gehouden om deze positieve effecten in de praktijk aan te tonen;
- In Amsterdam wordt Geluidreducerend asfalt toegepast 'waar dit civieltechnisch mogelijk is'. Op veel plaatsen in Amsterdam is dit niet mogelijk doordat er sprake is van verhoogde slijtage vanwege zwaar en 'wringend' verkeer. Op basis van het onderhoudsprogramma zijn twee wegdelen (Mauritskade en Amstelveenseweg) geselecteerd die in aanmerking lijken te komen voor geluidreducerend asfalt. Voor deze wegen wordt een nadere afweging opgesteld. Beide wegdelen liggen buiten dit bestemmingsplangebied. Ook wordt een gemeentelijk afwegingskader opgesteld voor de toepassing van geluidreducerend asfalt in de periode na 2017;
- Brom- en snorfietsen veroorzaken bijna twee keer meer ernstige geluidhinder dan alle auto's samen. Binnen het Amsterdamse brom- en snorfietsbeleid ligt de nadruk op het aanpakken van (lawaaige) opgevoerde voertuigen, vooral via rollerbank controles. Hiermee wordt ook de geluidoverlast effectief aangepakt;
- Voor trams worden maatregelen uitgevoerd aan de trams (geluiddempers, flenssmering) en aan de infrastructuur (uitbreiding aantal kopsmeerinstallaties, beperking geluid beweegbare bruggen);
- Aan het bouwen op geluidbelaste locaties in Amsterdam worden eisen gesteld vanuit het Amsterdamse geluidbeleid (het zogenaamde 'hogere waarden beleid'). Een belangrijk uitgangspunt is dat wanneer er hogere waarden worden vastgesteld in principe elke woning voorzien moet zijn van een stille zijde.

Conclusie

De in dit gemeentelijk beleid opgenomen maatregelen staan los van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Amsterdams geluidbeleid (zie boven).

Akoestisch onderzoek

Onderzoek

Door DPA Cauberg-Huygen is voor het plangebied een Akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage opgenomen bij deze toelichting. De uitkomsten van het onderzoek zijn als volgt.

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van enkele autowegen. Binnen deze zones is akoestisch onderzoek voor geplande nieuwe geluidgevoelige objecten (zoals woningen, scholen en medische voorzieningen) verplicht. Het plangebied ligt niet binnen de zone van een spoorlijn.

Het bestemmingsplan is conserverend maar biedt voor bepaalde locaties de mogelijkheid om huidige niet-geluidsgevoelige objecten om te zetten naar geluidsgevoelige functies zoals woningen, onderwijsvoorzieningen of medische voorzieningen. Voor deze locaties is daarom akoestisch onderzoek verricht. De resultaten van het onderzoek zijn als volgt.

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast maar biedt ook de mogelijkheid om huidige niet-geluidsgevoelige functies om te zetten naar geluidsgevoelige functies zoals woningen, onderwijsvoorzieningen of medische voorzieningen. Voor deze locaties is daarom akoestisch onderzoek verricht. Voor een groot aantal locaties is gebleken dat niet aan de voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaaï kan worden voldaan (voor de lokale wegen). Onderzocht is of voor deze locaties een hogere grenswaarde op grond van hoofdstuk 3 Besluit geluidhinder jo. artikel 110a lid 1 en 3 Wet geluidhinder kan worden vastgesteld. Daarnaast is er tevens een aantal locaties, waarvoor geen hogere grenswaarde vastgesteld kan worden, aangezien deze de hoogst toelaatbare geluidsbelasting overschrijden. Deze adressen zijn op de verbeelding voorzien van de bouwaanduiding "dove gevel".

In het bestemmingsplan is als volgt rekening gehouden met de resultaten van het onderzoek. In de eerste bouwlaag en kelder/souterrain van de bestemming Gemengd - 3 (winkelstraat) worden geen nieuwe geluidgevoelige functies toegestaan, tenzij in de begane grond reeds dienstverlening is toegestaan (functieaanduiding '(dv)' op de verbeelding). Binnen de bestemming Gemengd - 2 (doorgaande straten) en Gemengd - 1 (woonstraten) kunnen in de eerste bouwlaag en kelder/souterrain nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd, en in voorkomende gevallen in de tweede bouwlaag en hoger. Dat laatste is ook het geval op enkele locaties met de bestemming Gemengd - 3. Indien aan de orde worden hier of hogere waarden vastgesteld of dove gevels voorgeschreven. Bij het realiseren van nieuwe woningen stelt het bestemmingsplan verplicht dat bij woningen die niet aan de stille zijde kunnen grenzen door middel van maatregelen alsnog een geluidsluwe zijde wordt gerealiseerd.

Advies TAVGA

Het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Het verslag van de behandeling in het TAVGA is als bijlage bij de toelichting opgenomen. De adviezen van het TAVGA om de regels op enkele punten te actualiseren zijn in het bestemmingsplan verwerkt. Op advies van het TAVGA is onderzocht of een aanpassing van de berekeningsmodellen in het akoestisch onderzoek ertoe kan leiden dat de overschrijding van de maximale toelaatbare ontheffingswaarde met slechts enkele decimalen (verder) gereduceerd kunnen worden of mogelijk verdwijnen. Dit heeft niet geleid tot andere uitkomsten.

Binnen de planperiode zal, in het kader van de herinrichting van de Rode Loper, de Ferdinand Bolstraat tussen de Stadhouderskade en de Ceintuurbaan autovrij worden. Voor de tram geldt dat deze maximaal 30 kilometer per uur mag rijden. De straat wordt wel gekruist door het verkeer vanuit de zijstraten, maar per saldo zal de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer in dit deel van de Ferdinand Bolstraat (aanzienlijk) afnemen. Uitgangspunt is dat de herinrichting eind 2017 gereed is.

Conclusie

bestemmingsplan_Noord/Zuidlijn De Pijp (vastgesteld)

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stedelijk beleid.

7.7 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is op meerdere gebieden van belang. Zo dient een bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk te maken die in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Maar een bestemmingsplan mag ook geen luchtkwaliteitgevoelige voorzieningen toestaan in de directe nabijheid van belangrijkere verkeersaders. Ten aanzien van het in betekende mate bijdragen: het bestemmingsplan zal de bestaande ruimtelijke situatie "bevrozen", waardoor het aantal ontwikkelingen dat een invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit, tot een minimum worden beperkt. Het bestemmingsplan zal derhalve niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee is nader onderzoek niet nodig.

Ten aanzien van luchtkwaliteitgevoelige voorzieningen (scholen, verzorgingshuizen, kinderopvang, etc.) is het van belang dat deze niet dicht bij een Rijksweg (300 meter) of een Provinciale weg (50 meter) liggen.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het "Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005". Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal;
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto;
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stedelijk beleid.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen (kinderdagverblijven, scholen, verzorgingshuizen) in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Evenals bij het landelijke "Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit" geldt voor een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming dat deze uitbreiding alleen mag worden gerealiseerd indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

Er is sprake van een gevoelige bestemming indien een gebouw geheel of gedeeltelijk gebruikt (of bestemd) wordt ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs, overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. De gevoelige functies worden in het bestemmingsplan binnen de bestemmingen 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' mogelijk gemaakt als maatschappelijke dienstverlening.

Binnen een afstand van 50 meter lopen langs en door het plangebied meerdere doorgaande stedelijke wegen: de Stadhouderskade, de Ceintuurbaan en de Ferdinand Bolstraat.

	2015	2020
Stadhouderskade	21.836	21.837
Ceintuurbaan *1	11.811	11.823
Ferdinand Bolstraat tussen Stadhouderskade en Albert Cuypstraat *2	3.220	3.199
Ferdinand Bolstraat tussen Ceintuurbaan en Amstelkanaal	8.821	8.625

*1 = minimum aantal motorvoertuigen per etmaal; *2 = maximum aantal motorvoertuigen per etmaal

Aantal motorvoertuigen per etmaal, gemiddelde per werkdag (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam: <http://www.verkeersprognoses.amsterdam.nl/>)

In het kader van de "Richtlijn gevoelige bestemmingen" zijn alleen de wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal van belang. In dit bestemmingsplan zijn dat de Stadhouderskade in het noordelijke deel, en de Ceintuurbaan in het zuidelijke deel van het plangebied.

- *Noordelijke deel:* Binnen een afstand van 50 meter van de weg van de Stadhouderskade is nieuwe maatschappelijke dienstverlening in beginsel alleen toegestaan in de panden Stadhouderskade 74, 75, 76 en 77, aangezien deze panden de bestemming 'Gemengd - 2' hebben. Conform de richtlijn is in de genoemde panden aan de Stadhouderskade de vestiging van maatschappelijke dienstverlening uitgesloten doordat deze panden op de verbeelding de functieaanduiding 'maatschappelijk uitgesloten (-m)' te geven. De andere panden in het plangebied binnen een afstand van 50 meter van de Stadhouderskade zijn panden aan de westzijde van de Ferdinand Bolstraat. Deze panden hebben de bestemming 'Gemengd - 3' en 'Bedrijf - bedrijfsverzamelgebouw'. Binnen deze bestemmingen is vestiging van maatschappelijke dienstverlening niet mogelijk.
- *Zuidelijke deel:* Het zuidelijke deel van het plangebied bevat alleen het pand Ferdinand Bolstraat 125-127. Dit pand staat deels binnen een afstand van 50 meter van de weg van de Ceintuurbaan. Aangezien dit pand eveneens de bestemming 'Gemengd - 2' heeft, is maatschappelijke dienstverlening hier in beginsel mogelijk. Conform de richtlijn is daarom in dit pand de vestiging van maatschappelijke dienstverlening uitgesloten door het pand op de verbeelding de functieaanduiding 'maatschappelijk uitgesloten (-m)' te geven.



Afbeelding: Afstand 50 meter vanaf de rand van de weg van de Stadhouderskade respectievelijk van de Ceintuurbaan

In de richtlijn gevoelige bestemmingen wordt het 'nee, tenzij'-principe gehanteerd. Dit betekent dat van de richtlijn gemotiveerd kan worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Daarbij moet expliciet aandacht worden besteed aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit. Als langs een drukke weg vestiging van een gevoelige bestemming gewenst is, is het verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de Geneeskundige en Gezondheidsdienst (GGD) van de gemeente Amsterdam. De uitkomst van deze toetsing (en eventueel daaruit voortvloeiende aanbevelingen) moeten binnen het kader van besluitvorming over het project aan het bevoegd gezag kenbaar worden gemaakt. Indien het bevoegd gezag de eventuele aanbevelingen van de GGD niet overneemt, dan wordt dit schriftelijk met redenen omkleed beargumenteerd. Een en ander is in het bestemmingsplan vertaald door in de panden met de aanduiding 'maatschappelijk uitgesloten (-m)' vestiging van maatschappelijke dienstverlening mogelijk te maken door middel van een afwijkingsbevoegdheid. Voorwaarde daarbij is dat het initiatief is getoetst door de GGD.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid. Het bestemmingsplan valt in de categorie 'niet in betekenende mate' waardoor toetsing aan de grenswaarden Wet luchtkwaliteit niet nodig is.

7.8 Veiligheid

Nota Nuchter Omgaan met Risico's (NOR)

Bij het beheersen van milieurisico's zal de politiek regelmatig een afweging moeten maken tussen rechtvaardigheid en betaalbaarheid (doelmatigheid). Hiervoor is door het RIVM een systematiek ontwikkeld. Dit staat in het rapport 'Nuchter omgaan met risico's' dat op verzoek van de toenmalige staatssecretaris Van Geel is geschreven. De systematiek biedt handvatten om op een transparante en te verantwoorden manier tot beschermingsniveaus te komen, afhankelijk van de beleving van risico's door de burger en de kosten van risicovermindering. Centraal in de gepresenteerde aanpak staat een zogenaamde 'risicoladder' om verschillende soorten risico's te typeren. Hiermee kan de overheid bewuste keuzes maken tussen de kosten van een mogelijke ingreep (doelmatigheid) en het oorspronkelijke uitgangspunt van het recht op risicobescherming voor iedereen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

Provinciaal beleid externe veiligheid

In het "Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006" heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven omtrent externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolven of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen 'mogelijke' rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de rijksoverheid.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

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:

- *Plaatsgebonden risico*: Voor het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden vastgesteld, waarvan niet mag worden afgeweken. Dit houdt in dat voor bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen, waaronder LPG stations, moet worden berekend waar de risicocontouren lopen. Voor het plaatsgebonden risico is de contour 10⁻⁶ (kans 1 op 1 miljoen) per jaar vastgesteld als grenswaarde. Nieuwe gevoelige bestemmingen mogen uitsluitend buiten deze 10⁻⁶ contour worden gebouwd. Situaties waarbij gevoelige bestemmingen binnen de 10⁻⁶ contour liggen, moeten binnen de in het Besluit genoemde termijnen worden gesaneerd.
- *Groepsgebonden risico (GR)*: Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Voor het groepsrisico is in het Besluit geen norm vastgelegd, maar van overheden wordt verwacht dat zij zich rekenschap geven van elke verandering in het groepsrisico dat wordt veroorzaakt door bedrijven en ruimtelijke ontwikkelingen nabij risicovolle activiteiten. De in het beleid inzake externe veiligheid gehanteerde waarde voor het groepsrisico is een buitenwettelijke oriëntatiewaarde. In de toelichting bij het Besluit is aangegeven dat bij vaststelling van ondermeer bestemmingsplannen inzicht moet worden gegeven in de hoogte van het groepsrisico en in hoeverre de in het bestemmingsplan voorgestelde ontwikkelingen bijdragen aan een wijziging van het groepsrisico. De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bestaat uit de volgende stappen:
 1. Vaststellen van de bestaande risico's van de huidige situatie;
 2. Vaststellen van het risico voor nieuwe situaties na realisatie van RO- en vervoersontwikkelingen;
 3. Ruimtelijke onderbouwing van het plan;
 4. Maatregelen ter beperking van de risico's (bronmaatregelen);
 5. Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Inrichtingen

Er bevinden zich binnen het plangebied en direct buiten het plangebied geen risicovolle bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. In of rondom het bestemmingsplangebied bevinden zich geen LPG-stations of andere risico-bedrijven. Aangezien deze inrichtingen met dit bestemmingsplan ook niet mogelijk worden gemaakt, worden de grenswaarden voor het plaatsgebonden

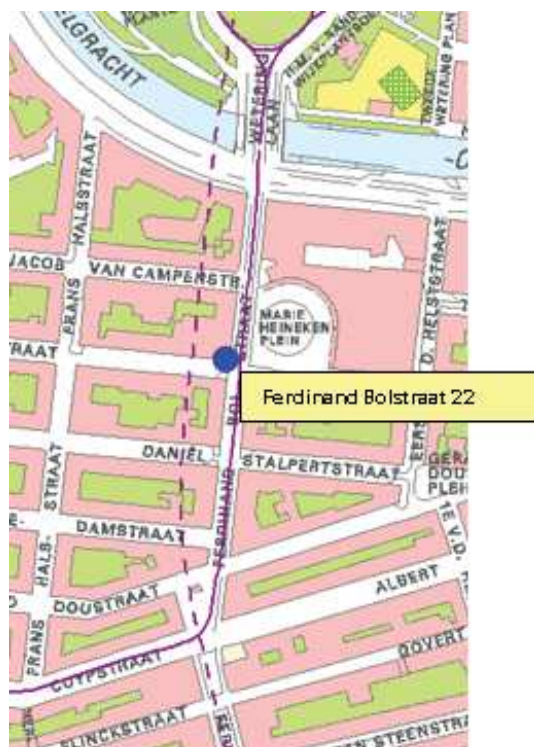
risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico nergens overschreden.

Vuurwerk

In het plangebied is één vuurwerkverkooppunt aanwezig: Ferdinand Bolstraat 22 (opslag tot maximaal 2.000 kg consumentenvuurwerk).

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan moeten de veiligheidsafstanden die in bijlage 3 van het Vuurwerkbesluit zijn opgenomen worden toegepast. Dit volgt uit artikel 4.2 lid 1 onder a. van het Vuurwerkbesluit. Binnen het bestemmingsplan moet daarom, gemeten vanaf de bewaarplaats in voorwaartse richting, tot een kwetsbaar object en een geprojecteerd kwetsbaar object een veiligheidsafstand van ten minste 8 meter in acht te worden genomen. Maar er volgt ook uit het vuurwerkbesluit dat van deze veiligheidsafstand afgezien mag worden indien er een scheidingsconstructie aanwezig is:

- waarvan de brandwerendheid niet lager is dan 60 minuten;
- waarin zich geen opening, raam of deur bevindt;
- die, voor zover het een verticale scheidingsconstructie betreft, vervaardigd is van metselwerk, beton of cellenbeton.



Afbeelding Vuurwerkverkooppunt

Bij dit vuurwerkverkooppunt wordt het vuurwerk tijdens de verkoopdagen bewaard in een brandwerende kluis van minimaal 60 minuten. Daarom hoeft in dit bestemmingsplan geen rekening gehouden te worden met de veiligheidsafstand van 8 meter.

Reguleren verkooppunten

In het bestemmingsplan kan het aantal verkooppunten worden gereguleerd en/of kan de verkoop in bepaalde gebieden worden uitgesloten. Indien het vanuit ruimtelijk perspectief ongewenst wordt geacht

dat in een bepaald gebied vuurwerkopslag en verkoop plaatsvindt, kan dit in het bestemmingsplan worden uitgesloten.

In Amsterdam wordt het aantal vuurwerkpunten gereguleerd in de "Amsterdamse Richtlijn Verkoopvergunningen Vuurwerk". Deze richtlijn is opgesteld op grond van bepalingen uit de APV en richt zich op de spreiding van vuurwerkverkooppunten en de verkoop van vuurwerk met als doel de openbare orde voor de burger in en rond de verkooppunten zo min mogelijk te verstoren en de overlast en schade te beperken. Met behulp van deze richtlijn wordt getracht het aantal afleverpunten per inwonertal te sturen. Dit is het zogenaamde spreidingsbeleid dat regelt dat er 1 vuurwerkverkoop punt per 20.000 inwoners aanwezig mag zijn. Daarnaast wordt niet toegestaan dat een vuurwerkverkoop punt gelegen is in de directe nabijheid van een kwetsbaar object zoals bejaardencentra, ziekenhuizen, overdekte winkelcentra en inrichtingen waar dieren worden verzorgd etc. Binnen Amsterdam wordt streng toezicht gehouden op deze regels.

Conclusie

Omdat het beschermen van kwetsbare objecten en het reguleren van het aantal verkooppunten door middel van bovengenoemde richtlijn goed is geregeld, is het niet noodzakelijk om voor het bestemmingsplan verdere beperkingen op te nemen.

Overige wetgevingen Externe veiligheid

Overige wetgevingen die gelden op het gebied van externe veiligheid zijn:

- *Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)* (in werking getreden in 2011): Deze AMvB is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wro. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van de normen voor het plaatsgebonden en groeprisico is aangesloten op de normstelling in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In of nabij het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig zoals bedoeld in dit beleid.
- *Het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev)* (in werking getreden in 2012): Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen, waaronder verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes. Gemeenten krijgen hiermee in hun bestemmingsplannen te maken. In of nabij het plangebied zijn geen transportroutes aanwezig zoals bedoeld in dit beleid.

Conclusie

Er spelen in en in de omgeving van het plangebied geen aspecten op het gebied van externe veiligheid waarmee in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden. Daarmee is in het kader van een goede ruimtelijke ordening geen verantwoording van het plaatsgebonden- en groeprisico aan de orde.

7.9 Luchthavenindulingsbesluit (LIB) Schiphol

Uit het Luchthavenindulingsbesluit (LIB) volgen regels die door gemeenten in de omgeving van luchthaven Schiphol in acht moeten worden genomen bij bestemmingsplannen en bij bouw- of aanlegvergunningen. In deze paragraaf worden de resultaten van de toetsing aan de regels uit het LIB beschreven.

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op luchthaven Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het LIB, waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. De regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik heeft

genomen.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in werking getreden. De wijzigingen hangen samen met gewijzigde of nieuwe internationale regels en hebben betrekking op een aantal onderwerpen:

- verlagen van de noodklimtoetsvlakken;
- completeren en actualiseren van de toetsvlakken voor luchtverkeersapparatuur;
- toevoegen en opnemen van nieuwe toetsvlakken;
- instellen van een toetszone voor windturbines;
- instellen van een toetszone voor gebruik van laserinstallaties;
- opnemen van beperkingen voor bomen en struiken.

Een belangrijke reden om het LIB op dit punt te wijzigen heeft te maken met het borgen van de vliegveiligheid. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes (zoals opgenomen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB) in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" hangt samen met de ingebruikname van de radar bij Soesterberg voor de civiele luchtvaart en is een nieuw instrument naast het reeds bestaande wgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke (en lagere) toetshoogtes, zoals opgenomen op de nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Amsterdam valt deels binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen ten aanzien van bebouwing (voorheen vrijwaringszone), bouwhoogte en vogelaantrekkende bestemmingen:

1. *Beperkingen ten aanzien van bebouwing (geluid)*: Om te voorkomen dat het aantal geluidgehinderden rondom luchthaven Schiphol toeneemt geldt op basis van artikel 2.2.1 van het LIB dat binnen de desbetreffende zone geen nieuwe woningen, woonwagens, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Amsterdam, en daarmee het plangebied, valt buiten de gebiedsdelen waar beperkingen gelden ten aanzien van veiligheid.
2. *Beperkingen ten aanzien van bouwhoogte*: In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn. Het LIB bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. In beginsel mogen op basis van artikel 2.2.2 van het LIB geen objecten worden opgericht die hoger zijn dan de in de bijlagen bij het besluit aangegeven maximale hoogte:
 - a. op grond van de kaart in bijlage 4 bij het LIB geldt voor het plangebied een hoogtebeperking van 100-146 meter;
 - b. op grond van de kaart in bijlage 4a bij het LIB geldt voor het gehele plangebied een hoogtebeperking van 40-60 meter.

Het bestemmingsplan maakt dergelijke bouwhoogtes niet mogelijk.



Bijlage 4 bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014)
Maatgevende kaart toetshoogtes

Toetshoogtes t.o.v. NAP:



Bijlage 4a bij Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2014)
Toetshoogte i.v.m. radar

Toetshoogtes t.o.v. NAP:



3. *Beperkingen ten aanzien van het aantrekken van vogels:* Het LIB bevat een gebied waarbinnen, vanwege de veiligheidsoverwegingen die samenhangen met de luchtvaart, beperkingen gelden voor activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels kunnen hebben. Op basis van artikel 2.2.3 van het LIB gaat het hierbij om grote wateroppervlakten en moerasgebieden van meer dan 3 hectare (natuureservaten/vogelreservaten/viskwekerijen (met extramurale bassins)). Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe vogelaantrekkende functies mogelijk, zodat het bestemmingsplan ook op dit onderdeel in overeenstemming is met het LIB.

Een tweede wijziging van het LIB zal betrekking hebben op geluidsgevoelige functies en externe veiligheid, maar nog niet bekend is op welk moment deze tweede wijziging zal worden doorgevoerd.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

8.1 Wegbestemmen bestaande rechten: gevolgde procedure

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 en in diverse paragrafen in hoofdstuk 4, bevat het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn voor de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat een aantal ongewenste rechten.

- Het vigerend bestemmingsplan Noord-Zuidlijn bevat voor de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat onbeperkte rechten voor horeca (geen beperkingen ten aanzien van locatie, horeca-categorie en maximum vloeroppervlak) en winkels (geen beperkingen voor wat betreft maximum vloeroppervlak). Het in het nieuwe bestemmingsplan overnemen van deze onbeperkte rechten past niet in het horecabeleid van het stadsdeel en staat haaks op de doelstellingen zoals geformuleerd in de Economische visie voor de Ferdinand Bolstraat van het stadsdeel. Het is daarom gewenst deze onbeperkte rechten in het nieuwe bestemmingsplan weg te bestemmen c.q. in te perken. Dit kan echter leiden tot planschade.
- Daarnaast geldt voor de binnentuinen die direct gelegen zijn achter de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat, een direct recht om deze tuinen voor 100% vol te bouwen tot een hoogte van 4 meter (het zogenoemde 'Stedelijk dak'). Het vigerend bestemmingsplan bevat tevens bouwhoogten die (op sommige plekken aanzienlijk) hoger zijn dan de bestaande bouw- en goothoogten. Dergelijke bouwrechten zijn eveneens niet gewenst, gezien de stedenbouwkundige waarden van De Pijp. Ook hier is bij wegbestemmen mogelijk sprake van planschade.

In het bestemmingsplan worden de volgende ongewenste gebruiks- en bouwrechten wegbestemd c.q. ingeperkt:

- de nu aanwezige onbeperkte rechten voor horeca worden ingeperkt door uitsluitend de bestaande, legale horeca positief te bestemmen en geen horeca-ontwikkeling meer mogelijk te maken;
- voor detailhandel en andere niet-woonfuncties in de begane grond wordt een maximum vloeroppervlak opgenomen van 300 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en een maximum gevelbreedte van twee panden, en het recht om de binnentuinen die direct gelegen zijn achter de bebouwing langs de Ferdinand Bolstraat voor 100% vol te bouwen wordt geschrapt;
- de vigerende bouwhoogten die (op sommige plekken aanzienlijk) hoger zijn dan de bestaande bouw- en goothoogten worden vervangen door de bestaande bouw- en goothoogten.

Planschaderisico

Het wegbestemmen van bestaande rechten kan leiden tot planschade voor eigenaren. Eigenaren die zien dat de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van hun panden beperkt worden, kunnen een beroep op planschade doen als de waarde van hun eigendom als gevolg van het nieuwe planologische regime minder wordt. Daarbij speelt niet alleen een waardevermindering als gevolg van dat nieuwe regime een rol, maar ook of die waardevermindering kon worden voorzien. In dat kader kan 'voorzienbaarheid' worden gecreëerd.

Met het oog op de economische uitvoerbaarheid is, in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan, in 2013 een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. Daaruit bleek dat het risicoprofiel van de voorgenomen planologische maatregelen 'laag' is. Om concreet inzicht te verkrijgen in de mogelijke planschade die het wegbestemmen van bovenstaande rechten tot gevolg heeft en om te bepalen of planschadeclaims (juridisch houdbaar) kunnen worden afgewezen, heeft in het zomerreces van 2016 een verdieping plaatsgevonden van de eerder uitgevoerde Risicoanalyse Planschade.

Conclusies

In de geactualiseerde risicoanalyse zijn de volgende conclusies getrokken.

- *Planschaderisico t.a.v. waardevermindering: nihil*

Het wegbestemmen/beperken van bovenstaande planologische rechten in het nieuwe bestemmingsplan zal in praktijk niet leiden tot planschade. Ten aanzien van:

1. het wegbestemmen van het onbenutte mogelijkheden voor horecagebruik is het planschaderisico gesteld op 'nihil', aangezien het gebruik als detailhandel, ten opzichte van het gebruik als horeca, het meest lucratief is;
2. het maximeren van de oppervlakte voor detailhandel (inclusief het schrappen van het recht om de betreffende binnentuinen voor 100% vol te bouwen) is het planschaderisico gesteld op 'nihil'; weliswaar wordt een zeer beperkt aantal vierkante meter uitbreidingsruimte voor winkels wegbestemd, maar omdat dit een zeer kleine mogelijke toevoeging betreft (9 m²) zullen de bouwkosten die gemeoid zijn met een uitbreiding in praktijk niet opwegen tegen het daaruit te halen rendement;
3. het vastleggen van zowel de bestaande goot- als bouwhoogtes is het planschaderisico eveneens gesteld op 'nihil', aangezien de bestaande situatie reeds de 'hoogste waarde' van de panden vertegenwoordigt.

- *Voorzienbaarheid gecreëerd*

Planschade wordt 'voorzienbaar' indien ten tijde van de aankoop van een onroerende zaak voor een redelijk denkend en handelend koper aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat de planologische situatie ter plaatse in ongunstige zin zou veranderen. De planschade dient dan voor rekening van de koper te blijven, omdat hij in dat geval geacht wordt de mogelijkheid van verwezenlijking van de negatieve ontwikkeling te hebben betrokken bij het overeenkomen van de koopprijs. 'Voorzienbaarheid' is dan ook met name van belang voor nieuwe eigenaren. Voor het creëren van voorzienbaarheid zijn twee criteria van belang:

1. *Kenbare en voldoende concrete aanwijzingen dat het regime in nadelige zin zou kunnen worden gewijzigd:* Onder "kenbare en voldoende concrete aanwijzingen" wordt verstaan een van overheidswege openbaar bekende beleidsvoornemens waaruit voldoende concreet blijkt, dat aan de bestaande bouw- of gebruiksmogelijkheden zal kunnen worden gaan getornd. In het onderhavige geval is een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd vanaf 10 februari 2014. Daarmee is aan dit eerste criterium voldaan.
2. *Een zekere periode voor de eigenaar om, na het bekend worden van die voortekenen, alsnog de bestemmingen te realiseren of daartoe in elk geval voldoende concrete pogingen te ondernemen (een "benuttingsperiode"):* Ten aanzien van de in het onderzoek betrokken objecten zijn sinds 10 februari 2014 géén voorbereidingsbesluiten genomen. Op 13 januari 2016 is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, doch het bestemmingsplan is niet binnen 12 weken vastgesteld in verband met het actualiseren en concretiseren van het planschaderisico. Tussen februari 2014 en januari 2016 is een "benuttingsperiode" van bijna 2 jaar verstreken. Een dergelijke lange benuttingsperiode is ruim voldoende voor het ontplooiën van concrete initiatieven voor de realisering van de oude bouw- en gebruiksmogelijkheden die met dit nieuwe bestemmingsplan gewijzigd/beperkt zullen worden. Vanaf 6 april 2016 is, als gevolg van het uitstellen van de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan, bovendien wederom een "benuttingsperiode" aangevangen. Daarmee is ook aan dit tweede criterium voldaan.
3. *Het achterwege gebleven zijn van een voldoende concrete poging om de aanwendingsmogelijkheden te benutten, zonder dat er redenen zijn om dit niet in de risicosfeer van de eigenaar te laten:* Aanvullend is het van belang dat niet alle initiatieven/plannen worden gezien als 'voldoende concrete poging'. In de sfeer van het bouwen kunnen zowel een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen als het indienen van een planologisch

toetsbare beginselaanvraag als 'voldoende concrete poging' worden beschouwd. Het indienen van een schetsplan en het laten beoordelen daarvan is daarentegen niet voldoende. Het indienen van een zienswijze tegen bijvoorbeeld een voorontwerpbestemmingsplan kan evenmin worden aangemerkt als 'voldoende concrete poging'. Voorts kunnen 'tegenzittende economische omstandigheden' niet afdoen aan het aannemen van "passieve risicoaanvaarding". Of de betrokkene in economische zin al dan niet in staat is geweest de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden te benutten, is niet van belang.

- *Uitzonderingen: vergoeding anders dan in geld*

Er kunnen zich feiten en omstandigheden voordoen die nopen tot het maken van een uitzondering op het beginsel in criterium 2.b dat een voldoende concrete poging moet worden ondernomen om de bestemming alsnog te realiseren. Dit betreft omstandigheden in de eigendomssfeer zoals het niet vrijelijk kunnen beschikken over een pand of perceel, bijvoorbeeld door vruchtgebruik of erfpacht, op voorwaarde dat ten tijde van de beslissing tot het vestigen van het vruchtgebruik of het erfpachtsrecht het nadeel nog niet voorzienbaar was. Op grond van jurisprudentie liggen de gevolgen van het "verzwaren" van de eigendom onder die omstandigheden niet in de risicosfeer van de aanvrager, zodat dat eigenaren van verhuurde bedrijfspanden en eigenaren/exploitanten van bedrijfspanden zich in planschadeprocedures met succes zouden kunnen beroepen op een uitzonderingsgrond ten aanzien van criterium 2.b.

Op voorhand is niet aan te geven of zich bij dit bestemmingsplan een dergelijke uitzondering zou voordoen, maar als dat het geval mocht zijn, dan gaat het om maatwerk en is het aan degene die planschade claimt om aan te tonen dat hij niet in staat was om van de rechten gebruik te maken in de benuttingsperiode. Het planschaderecht biedt bovendien mogelijkheden om planschade op een andere manier dan in geld te vergoeden, bijvoorbeeld door de betrokken objecten de bestemmingen terug te geven die zij op basis van het oude bestemmingsplan hadden. Indien zich bovenstaande uitzondering bij dit bestemmingsplan zou voordoen, zal schade, voor zover deze voor tegemoetkoming in aanmerking zou komen, ook in dit geval geheel anderszins verzekerd zijn en is financiële vergoeding niet opportuun.

Conclusie

Het planschaderisico ten aanzien van een waardevermindering als gevolg van het wegbestemmen c.q. beperken van de planologische rechten is 'nihil' en er is voldoende 'voorzienbaarheid' gecreëerd om planschadeclaims succesvol te kunnen afwijzen.

8.2 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. Afdeling 6 van de Wro (grondexploitatie) is erop gericht dat de gemeente kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien geen kosten gemaakt worden, kunnen deze ook niet worden verhaald. Een exploitatieplan is verbonden aan het bestemmingsplan en gaat mee in het besluitvormingstraject van een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan kan één of meerdere exploitatieplannen omvatten.

De verplichting tot vaststelling van een exploitatieplan geldt niet als het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro). Dat is bijvoorbeeld het geval als de gemeente zelf eigenaar is van de grond of als de gemeente over het kostenverhaal anterieure overeenkomsten heeft gesloten met eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden. In dat geval moet de gemeenteraad bij het vaststellen van het bestemmingsplan expliciet besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Het achteraf vaststellen van een exploitatieplan is niet mogelijk. Voor een te wijzigen bestemming is een eventueel exploitatieplan gekoppeld aan de wijzigingsbevoegdheid en dient dus gelijk met het wijzigingsplan te worden vastgesteld.

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is het daarom van belang om te weten of het plangebied particuliere gronden bevat en of in het bestemmingsplan op deze gronden de realisatie van bouwplannen mogelijk wordt gemaakt. De Grondexploitatiewet heeft alleen gevolgen voor particuliere grondeigenaren die een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) kunnen realiseren en hiervoor een omgevingsvergunning aanvragen. Volgens artikel 6.2.1 van het Bro betreft een bouwplan onder andere:

- de bouw van één of meer woningen of hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met minimaal 1.000 m² of één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd of voor detailhandel/dienstverlening/kantoor of horecadoeleinden mits de cumulatieve oppervlakte minimaal 1.500 m² bedraagt.

Het bestemmingsplan beoogt niet om nieuwe bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro mogelijk te maken die aanleiding zouden geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Voorts is het, zoals in elk bestemmingsplan, mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen zijn er geen kosten voor de gemeente, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat gekoppeld aan dit bestemmingsplan het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig is.

Conclusie

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal tevens het besluit worden genomen om geen exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 9 **Inspraak en vooroverleg**

Het voorontwerpbestemmingsplan Noord/Zuidlijn heeft van 10 februari 2014 tot en met 23 maart 2014 ter inzage gelegen voor inspraak en is op 10 februari 2014 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan de overlegpartners alsmede aan een aantal belangengroeperingen.

9.1 **Inspraak**

In het kader van de inspraak zijn 3 reacties ontvangen. Alle ontvangen inspraakreacties zijn samengevat en van een beantwoording voorzien in de Nota van beantwoording inspraak. Deze is als bijlage 5 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

9.2 **Wettelijk (voor)overleg**

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan Noord/Zuidlijn aan de volgende instanties gezonden:

1. Ministerie Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) / energie;
2. Ministerie OC&W, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
3. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;
4. Dagelijks bestuur stadsdeel Centrum;
5. Gemeente Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
6. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG);
7. Gemeente Amsterdam Ontwikkelingsbedrijf (OGA);
8. Gemeente Amsterdam Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV);
9. Gemeente Amsterdam Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
10. Hoogheemraadschap AGV/Waternet;
11. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
12. Liander;
13. N.V. Nederlandse Gasunie;
14. KPN Telecom Netwerk Operations;
15. Tennet T.S.O.;
16. Gas Transport Services;
17. Ondernemersvereniging Ferdinand Bolstraat;
18. Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Amsterdam;
19. MKB-Amsterdam;
20. Vereniging Amsterdam City;
21. Winkelstraatmanager Ferdinand Bolstraat.

1. t/m 4. Van vooroverlegpartners 1 tot en met 4 is geen reactie ontvangen.

5. **Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO)**

5.1 De gemeenteraad stelde (juni 2013), als uitwerking van de geldende Structuurvisie, de MobiliteitsAanpak vast. Doel is het autoluwer maken van het centrumgebied, ondermeer door het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's en het verbeteren van de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. DRO (thans: Ruimte en Duurzaamheid) adviseert de MobiliteitsAanpak in de toelichting te vermelden.

Antwoord

Dit gemeentelijke beleid is in de toelichting toegevoegd.

5.2 Geconstateerd wordt dat het voorontwerpbestemmingsplan Noord/Zuidlijn recht doet aan de ambities van het gemeentebestuur en past binnen de uitgangspunten van de geldende Structuurvisie.

Antwoord

Deze vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassingen.

6. t/m 12. Van vooroverlegpartners 6 tot en met 12 is geen reactie ontvangen.

13. N.V. Nederlandse Gasunie

De Gasunie heeft het voorontwerpbestemmingsplan getoetst aan het externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Geconcludeerd wordt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Antwoord

Deze vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassingen.

14. t/m 21. Van vooroverlegpartners 14 tot en met 21 is geen reactie ontvangen.