

Bestemmingsplan De Pijp 2018



Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Bestuurscommissie Zuid
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K1603BPSTD-VG01
Datum print	1 Oktober 2018
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Vigerende bestemmingsplannen en plangrenzen	8
1.3	Bestemmingsplanprocedure	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Beschrijving plangebied	11
2.1	Ontstaansgeschiedenis	11
2.2	Ruimtelijke structuur	33
Hoofdstuk 3	Planvisie en planbeschrijving	37
3.1	Inleiding	37
3.2	Ruimtelijke structuur	38
3.3	Functionele structuur	54
3.4	Ontwikkeling: Parkeergarage Willibrordusterrein	64
Hoofdstuk 4	Beleidskader	69
4.1	Rijksbeleid	69
4.2	Provinciaal beleid	72
4.3	Regionaal beleid	74
4.4	Gemeentelijk beleid	77
4.5	Stadsdeelbeleid	129
Hoofdstuk 5	Milieu- en omgevingsaspecten	133
5.1	Archeologie	133
5.2	Milieu	141
5.3	Natuur	143
5.4	Bodem	145
5.5	Water	146
5.6	Geluid	155
5.7	Luchtkwaliteit	160
5.8	Veiligheid	162
5.9	Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol	165
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	171
6.1	Wegbestemmen bestaande rechten: gevolgde procedure	171
6.2	Exploitatieplan	172
Hoofdstuk 7	Toelichting juridische regeling	173
7.1	Verbeelding	173
7.2	Regels	173
Hoofdstuk 8	Participatie en vooroverleg	185
8.1	Wettelijk (voor)overleg	185
8.2	Participatie	186

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In bestemmingsplannen wordt het meest recente ruimtelijke beleid opgenomen en vertaald naar regels voor het gebruik van gronden. Omdat beleid geen onbeperkte houdbaarheid heeft, schrijft de Wet ruimtelijke ordening voor dat bestemmingsplannen actueel moeten blijven. Actueel betekent dat het bestemmingsplan jonger is dan 10 jaar.

Omdat bestemmingsplan De Pijp 2005 voor 1 juli 2008 (inwerkingtreding Wet ruimtelijke ordening) onherroepelijk is geworden, dient conform artikel 9.1.4 vierde lid van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld. Bestemmingsplan De Pijp 2005 is op 11 juni 2008 onherroepelijk geworden. Dit houdt in dat de gemeenteraad voor het plangebied waarvoor dit bestemmingsplan van kracht was, vóór 11 juni 2018 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld moet hebben. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hier in.

Naast deze verplichting vanuit de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening geldt tevens dat het ruimtelijke beleid uit het bestemmingsplan De Pijp 2005 niet langer aansluit bij de ruimtelijk-economische visie op de wijk. Het gebied De Pijp wordt gekenmerkt door een hoge dynamiek. De stedelijkheidsgraad neemt steeds meer toe, met als belangrijk vliegwiel de komst van de Noord/Zuidlijn. Deze metrolijn wordt medio 2018 in gebruik genomen en de zal afstand tussen Amsterdam Noord, het centrum, Amsterdam Zuid, de Zuidas en uiteindelijk Schiphol in tijd laten afnemen. De drempel om naar De Pijp te gaan vanuit verder gelegen delen van de stad, wordt verlaagd. Het Museumplein is straks sneller te bereiken met de metro dan met de tram. De verbinding tussen De Pijp en het Museumplein wordt steeds intensiever gebruikt.

De Pijp staat eveneens bekend als gebied met veel uitgaansgelegenheden, kleine bedrijfjes en veel woningen. Langzamerhand neemt door de populariteit van de wijk de druk op het woon- en leefklimaat toe. Er komen steeds meer grotere winkels, meer horeca en meer mensen die weinig binding hebben met de wijk (hotelgasten, short stay, long stay, expats). Dit wordt bevestigd in de nota Stad in Balans:

"Amsterdam is groter dan de grachtengordel. Al jarenlang verbeteren veel buurten zich tot aantrekkelijke woon- en werkgebieden. De Pijp, de Baarsjes, Bos en Lommer en de Watergraafsmeer ondergingen een metamorfose" en "Maar er is ook een keerzijde. Deze ambities in combinatie met hetgeen op Amsterdam afkomt, brengen met zich mee dat de druk op de schaarse ruimte van Amsterdam en in het bijzonder van het centrum blijft bestaan en ook groter wordt".

Er ontstaat een behoefte aan een balans tussen de belangen van het toerisme/economie enerzijds en de belangen van de bewoners anderzijds. Het bestemmingsplan De Pijp 2005 biedt niet langer een afdoende ruimtelijk kader om deze ontwikkelingen te reguleren en is aan herziening toe.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen en plangrenzen

In de voorgaande paragraaf is voornamelijk gerefereerd aan het bestemmingsplan De Pijp 2005. Dit bestemmingsplan omvatte de gehele woonwijk en het daaraan grenzende water, tot aan de stadsdeelgrenzen en de grenzen van naastgelegen bestemmingsplangebieden. Dwars door het plangebied De Pijp 2005 heen is het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn uitgesneden, dat voor de ondergrondse railverbinding tussen Amsterdam Noord en station Zuid/WTC is vastgesteld. In de periode dat het bestemmingsplan De Pijp 2005 van kracht was, zijn er meerdere herzieningen en wijzigingen vastgesteld. Soms lag de aanleiding daarvan in een concrete ontwikkeling (bijvoorbeeld het project Archiefterrein, de Boerenweteringgarage of voor de uitruil van bouwmogelijkheden in de tuin zoals bij Van Ostadestraat 56-62 en Frans Halsstraat 18), maar ook in het herstellen van een regeling die ongewenste ruimtelijke mogelijkheden bood (zoals bij Water in de Pijp, waarbij de bouwhoogte van woonarken is teruggeschroefd van 4 meter naar 2,5 meter). De (grotere) bestemmingsplannen die dermate recent zijn dat zij nog niet herzien hoeven te worden, worden niet meegenomen in de actualisering. Het gaat dan om de bestemmingsplannen Water in de Pijp, Noord/Zuidlijn De Pijp en Boerenweteringgarage 2013.

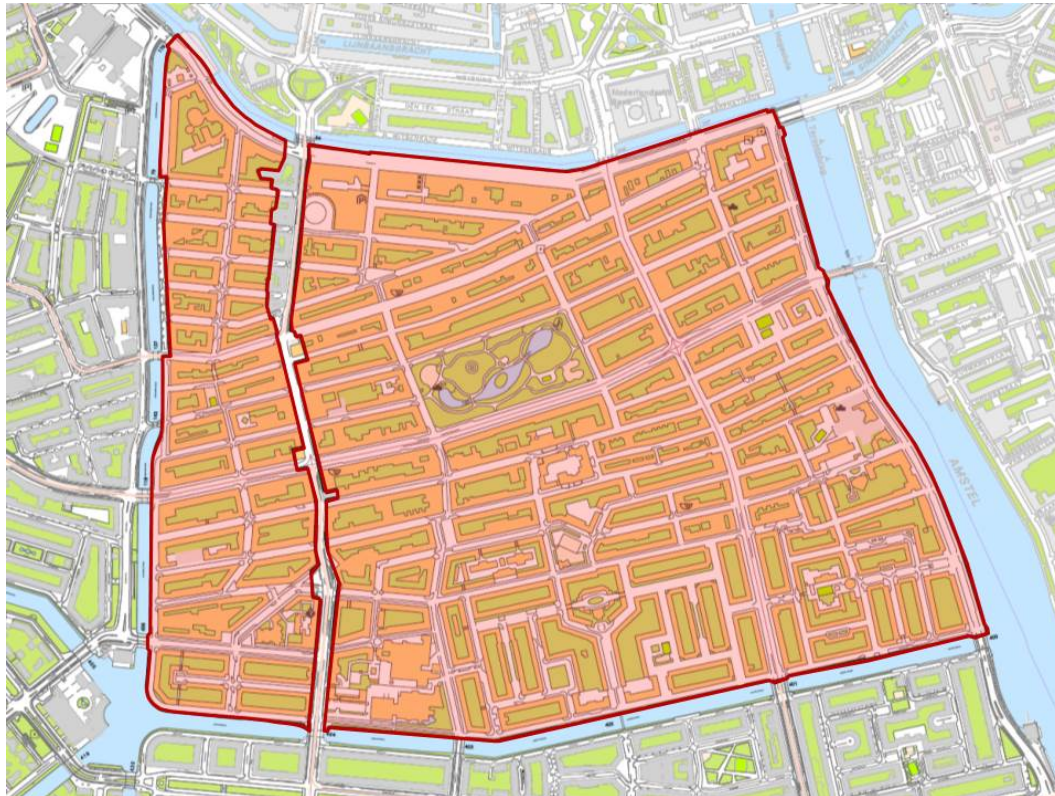
De plannen die wel herzien worden, betreffen:

Plannaam	Vastgesteld	Inwerking getreden	Onherroepelijk
De Pijp 2005	12-07-2006	21-05-2007	11-06-2008
Archiefterrein	24-08-2008	02-10-2009	02-10-2009
Stadhouderskade 55	27-01-2010	21-06-2010	21-06-2010
Stadhouderskade 92 en 99	30-03-2011	23-05-2011	23-05-2011
Van Ostadestraat 56-62	25-05-2011	07-09-2011	07-09-2011
Frans Halsstraat 18	31-10-2012	01-01-2013	01-01-2013
Van Ostadestraat 233 (De Nieuwe Fabriek)	29-01-2014	08-04-2014	08-04-2014
Albert Cuypstraat 2-6	16-12-2009	19-02-2010	19-02-2010
Wijzigingsplan Verplaatsing horeca van Albert Cuypstraat 125 naar 101	12-08-2009	08-01-2010	08-01-2010

Tabel 1: Overzicht vigerende plannen binnen plangebied De Pijp 2018

Dit leidt tot de volgende begrenzing: in het noorden loopt de plangrens langs de zuidelijke waterlijn van de Singelgracht, in het oosten ligt de grens op de westelijke waterlijn van de Amstel, in het zuiden langs de noordelijke waterlijn van het Amstelkanaal en in het westen volgt de plangrens de oostelijke waterlijn van de Boerenwetering. Uit het gebied zijn het bestemmingsplan zijn het grootstedelijk gebied (grofweg de openbare ruimte van de Ferdinand Bolstraat tussen de Albert Cuypstraat en de Ceintuurbaan) en het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp (plangrenzen betreffen openbare ruimte van de andere delen van de Ferdinand Bolstraat, inclusief enkele bebouwing aan de oostzijde van de Ferdinand Bolstraat tussen de Stadhouderskade en de Albert Cuypstraat uitgesneden).

De grenzen worden als volgt weergegeven:



Afbeelding 1: plangrenzen bestemmingsplan De Pijp 2018

1.3 Bestemmingsplanprocedure

Voorafgaand aan de voorbereiding van het bestemmingsplan, is een startnotitie opgesteld. De uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het opstellen van het juridische gedeelte van dit bestemmingsplan, zijn in de zomer en het najaar van 2015 besproken tijdens een informatieavond. De uitgangspunten die in concept zijn opgesteld, werden daar thema-gewijs toegelicht en besproken. Tevens zijn de concept-uitgangspunten besproken in ruim 50 straatinterviews en hebben diverse ondernemers en andere belanghebbenden hun reactie kunnen geven in diverse gesprekken. De opmerkingen vanuit de bewoners en ondernemers zijn aan het dagelijks bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid voorgelegd en hebben op een aantal punten geleid tot aanpassingen van de concept-uitgangspunten. Op 17 november 2015 heeft het dagelijks bestuur de startnotitie (ook wel Nota van Uitgangspunten genoemd) in concept vastgesteld en ter advisering aan de voorbereidende commissie algemene ruimtelijke ordening & samenleving van het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid voorgelegd. Naar aanleiding van de opmerkingen van deze commissie is het stuk aangepast en definitief geworden op 2 december 2015. De definitieve startnotitie is als bijlage 1 opgenomen bij deze toelichting. Het algemeen bestuur heeft kennis genomen van de startnotitie en één motie aangenomen. Deze motie betrof het verzoek aan het dagelijks bestuur om in het bestemmingsplan een regeling op te nemen om luifels te verbieden daar waar laad- en losactiviteiten plaats moeten vinden. Deze regeling is terug te vinden in de Algemene afwijkingsregels.

Het bestemmingsplan De Pijp 2018 is voorbereid conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat het ontwerpbestemmingsplan in concept is voorgelegd aan de besturen van betrokken

gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn (het vooroverleg). De vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk "Participatie en vooroverleg" Over dit concept-ontwerpbestemmingsplan heeft tevens participatie plaatsgevonden. De reacties plus de beantwoording zijn terug te vinden in hoofdstuk "Participatie en vooroverleg"

Het ontwerpbestemmingsplan is voor een periode van zes weken terinzage gelegd en ter kennisname toegezonden aan de raadscommissie Ruimte en Wonen. In deze termijn heeft een ieder een zienswijze kunnen indienen. De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen zijn opgenomen in een Nota van beantwoording. De wijzigingen die uit de zienswijzen voortkwamen, zijn opgenomen in een Nota van wijzigingen. De gemeenteraad besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Na de vaststelling wordt het bestemmingsplan voor een periode van zes weken terinzage gelegd ten behoeve van het kunnen indienen van beroep. Belanghebbenden kunnen dan beroep indienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na afloop van de beroepstermijn treedt het plan in werking, behoudens een eventuele voorlopige voorziening. Indien geen beroepen zijn ingediend, zal op die dag ook het bestemmingsplan onherroepelijk worden. Zijn er wel beroepen ingediend, dan zal het bestemmingsplan onherroepelijk worden als de Raad van State een definitieve uitspraak heeft gedaan.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt een omschrijving gegeven van het plangebied, uitgesplitst naar bebouwing/vaartuigen, groen, openbare ruimte (verkeer en water) en zal ook een korte omschrijving gegeven van de omgeving. In hoofdstuk 3 wordt de planvisie uiteengezet en worden de ontwikkelingen beschreven die in het bestemmingsplan een plek krijgen. In het vierde hoofdstuk zal een overzicht worden gegeven van de voor de planvisie en ontwikkelingen relevante beleidskaders. In hoofdstuk 5 volgt een overzicht van de milieuregelgeving en de uitkomst van de verrichte onderzoeken. De financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan zal worden toegelicht in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de structuur van de regels uiteengezet en in hoofdstuk 8 staat participatie en vooroverleg centraal.

Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van de ontstaansgeschiedenis van de Pijp beschreven welke diverse bebouwingsvormen voorkomen en welke bebouwing kenmerkend is voor het gebied. Daarnaast wordt ingegaan op het gebruik van de bebouwing en de openbare ruimte.

2.1 Ontstaansgeschiedenis

2.1.1 Karakterisering plangebied

De Pijp ligt ten zuiden van de Amsterdamse binnenstad, ingeklemd tussen het Museumkwartier en de Amstel. De Pijp kwam tot stand op basis van uitbreidingsplannen uit 1866 (J.G. van Niftrik), uit 1875 van J. Kalff en uit 1917 van H.P. Berlage, met uitzondering van het voormalige buurtschap Meerhuizen in het oostelijk deel, tussen de Ceintuurbaan en de Tolstraat. Tot aan de Lutmastraat is de structuur grotendeels gebaseerd op de vroegere slotenverkaveling, vanaf die straat zijn in de bebouwing de planmatige principes van H.P. Berlage gevolgd. De zuidelijke Pijp maakt dan ook onderdeel uit van het grotere Plan Zuid uit 1917. Zowel in het negentiende-eeuwse als vroeg-twintigste-eeuwse deel bestaat bebouwing overwegend uit gesloten bouwblokken.

De Noordelijke Pijp is een nog gaaf voorbeeld van een wijk die gebouwd is voor alle lagen uit de bevolking en die door particulier ondernemerschap aan het eind van de negentiende eeuw tot stand is gekomen. Het zuidelijk deel maakt deel uit van het eerste stedenbouwkundige plan dat volgens de principes van Berlage is uitgevoerd.

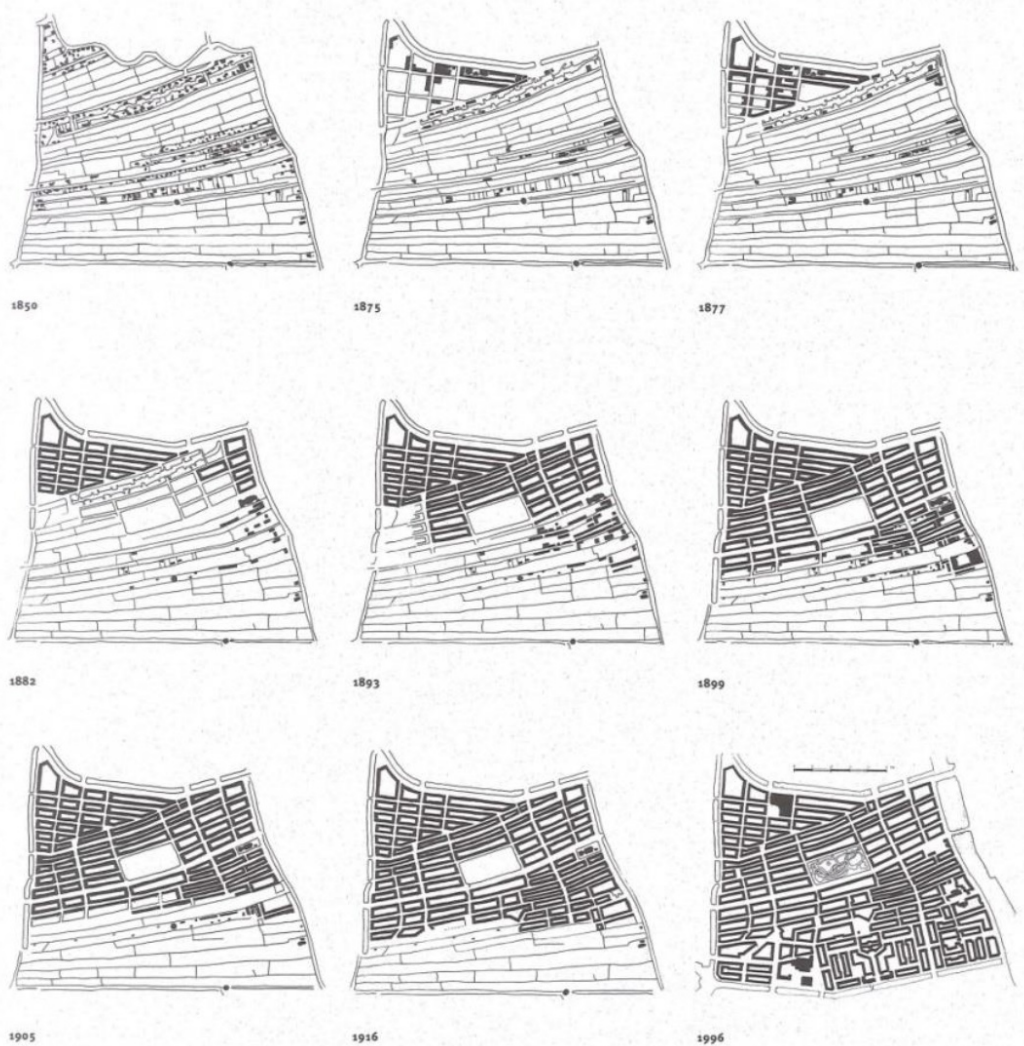
De hoofdstructuur bestaat uit drie hoofdassen in noord-zuidrichting (Ferdinand Bolstraat, Van Woustraat en Amsteldijk) en twee hoofdassen in oost-westrichting: Stadhouderskade, Ceintuurbaan. De secundaire assen in noord-zuidrichting zijn de Frans Halsstraat - Hercules Seghersstraat – Dusartstraat) en de Van der Helststraat. In oost-westrichting is dat de Lutmastraat-Pijnackersstraat. Het verloop van de rooilijnen in de noordelijke Pijp is voor een groot deel bepaald door de parcellering van het aan de bebouwing voorafgaande landschappelijke situatie. In de zuidelijke Pijp is deze planmatig vastgesteld.

Karakteristiek voor de stedenbouwkundige opzet van de Pijp zijn de vijf gebieden die belangrijke perioden in de totstandkoming van de wijk vertegenwoordigen:

1. Het voormalige buurtschap *Meerhuizen*: een organisch gegroeide prestedelijke structuur. Het onregelmatig verloop van de rooilijnen en de incidentele vernauwingen van straten herinnert aan de ontstaansgeschiedenis van dit deel als buurtschap van gemeente Nieuwer Amstel.
2. de *Noordelijke Pijp*: een op de plannen van Van Niftrik (1868) en Kalff (1876) opgezet gedeelte van lange, enigszins knikkende straten die grotendeels het patroon van de vroegere slotenverkaveling volgen. Kenmerkend is het onderscheid tussen de Frans Halsbuurt met een zeer strak opgezet grid en de rest van de Noordelijke Pijp tot aan de Van Ostadestraat waarvan het grid min of meer de oorspronkelijke slotenverkaveling volgt.
3. De *smalle strook 1900* dat volgens een plan van Lambrechtsen van Ritthem en een eerste uitbreidingsplan van H.P. Berlage is bebouwd, gekenmerkt door afgeschuinde bouwblokken en enkele van aanvang af geplande pleinen.
4. Het volgens *Plan Zuid* van H.P. Berlage uit 1917 aangelegde gedeelte ten zuiden van de Lutmastraat (zie kaart) volgens een orthogonaal stelsel van straten, waarin een duidelijke hiërarchie tussen verbindingsstraten en buurtstraten is aangebracht. Pleinen vormen belangrijk rust- en knooppunten in dit gedeelte.
5. Enigszins los van deze delen kan de bebouwing van de Stadhouderskade, de Ruysdaelkade en de Amsteldijk worden gezien, waarvan sommige bebouwing tot de vroegste van de wijk behoort.

Hiervan zijn de Stadhouderskade en de Amsteldijk belangrijke verkeersaders, de Ruysdaelkade is een secundaire verbinding voor de buurt. In het verloop van de Stadhouderskade is nog de aanwezigheid van een vroeger bolwerk te herkennen. De verspringingen in de rooilijn van de oevers kenmerkt het onsystematische en organische karakter in de totstandkoming van de bebouwing langs de kades en oevers.

2.1.2 Ontstaan en ontwikkeling



ontwikkeling van de Pijp tussen 1850 en 1996

Afbeelding 2:

De Pijp ligt evenals de Concertgebouwbuurt in de Binnendijkse Buitenpolder. Voordat woningbouwondernemers zich voor het gebied buiten de Singelgracht gingen interesseren bestond het in de negentiende eeuw als wijk YY bekend staande gebied vooral uit warmoezerijen, landbouwgebied en buitenplaatsen. De buitenplaatsen waren te vinden langs de Boerenwetering, langs de Singelgracht tot aan de Van der Helststraat en langs de Amsteldijk. In de noordwestelijke punt van deze polder waren naast de kade langs de Singelgracht alleen het Mennonietenpad, een verbinding tussen de Weteringpoort en de Waskaarsenfabriek aan de overzijde van de Boerenwetering en het Noordelijk en Zuidelijk Zaagmolenpad aan weerszijden van de Zaagmolensloot als verbindingen over land te vinden. De rest van het vervoer verliep voornamelijk over water.



Afbeelding 3: De Pijp omstreeks 1770

Ten zuiden van de grens Amsterdam-Nieuwer Amstel liepen meer paden van de Amstel tot aan de Boerenwetering zoals Kuiperspad, het Hoedemakerspad (nu: Van Ostadestraat) en het Verwerspad (nu: Tolstraat). De paden begonnen bij de buitenplaatsen die aan de Amstel lagen, daar voorbij ontsloten zij een reeks groentekwekerijen en tuinderijen. Na 1883 werd de verbinding tussen de Pijp en de oude stad via de Weteringbarrière vervangen door de verbinding tussen het Rijksmuseum en de Spiegelgracht. In het verlengde van de Vijzelstraat kwam een brug naar de Ferdinand Bolstraat, het Westeinde werd aangelegd en de verbinding van de Utrechtse barrière werd verbreed.



Afbeelding 4: Kaart van Van Eck waarop de loop van de grens is te zien en de rooilijnwisselingen van rond 1900



Afbeelding 5: De Pijp in 1881



Afbeelding 6: De Zaagmolensloot in 1880

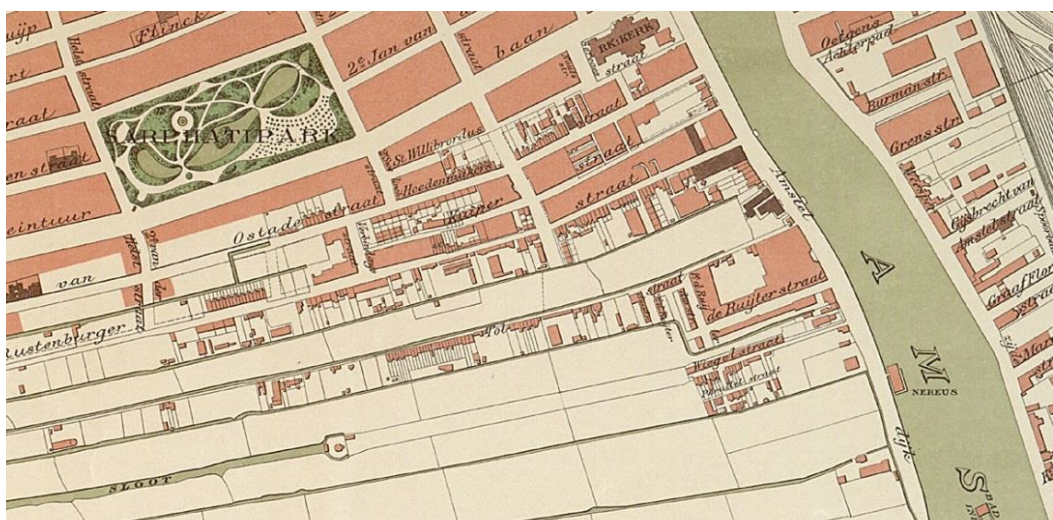
Het merendeel van de industrie concentreerde zich rond de Zaagmolensloot in de vorm van een aaneenrijging van houtzaagmolens op beide oevers met kleine inhammen voor de aanlegplaatsen. Deze molens waren al sinds 1638 in gebruik. De sloot mondde aanvankelijk uit in de Amstel en reikte tot aan de later gesloopte stadsherberg 'de Stadtlander'. De sloot werd in 1881 genormaliseerd op 20 meter breedte en het oostelijk einde werd omgebogen naar de Singelgracht tegenover het Oosteinde.

Van de Amsteloevers is de westelijke zijde nauw verbonden met het buurtschap *Meerhuizen*, dat zich bevond tussen de Ceintuurbaan en de Lutmastraat. Met Amstelveen was het één van de twee dichtst bebouwde buurten van Nieuwer Amstel. Aanvankelijk hadden rijke stedelingen aan de Amsteldijk luthoven zoals Amstelrust en Rustenburgh, afgewisseld met de daarbij behorende opstallen en boerderijen. Het achtergebied van de Amsteldijk was tot in de negentiende eeuw in gebruik voor warmoezerijen en door molens opgewekte industrie. Van de ontsluitingswegen naar dit achterland was het Verwerspad (de latere Tolstraat) het belangrijkste, daarna verschenen door het plempen van enkele sloten de Rustenburgerstraat (vroeger Rust en Werkpad), de Van Ostadestraat (het Hoedemakerspad) en de Kuiperstraat.



Afbeeldingen 7 en 8: L: Ververpad richting westen, R: Ververpad richting de Amstel

Tussen 1880 en 1900 ontwikkelde hier een kleinschalig woon/werkgebied met veel wagenmakerijen en schildersbedrijven. Dit maakte onderlinge verbindingsstraatjes nodig. Amsterdam was na de annexatie in 1896, waartoe de Nederlandse regering onder veel protest van Nieuwer Amstel in 1896 besloot, gebonden aan de afspraken tussen Nieuwer Amstel en de grondeigenaren. Daarom liet zij in de verdere planvorming voor het geannexeerde gebied de hier aanwezige structuur ongemoeid.



Afbeelding 9: Kaart van Amsterdam, 1900, uitsnede

De goedkope grond in dit noordelijk gedeelte van Nieuwer Amstel trok ook grootschaliger bebouwing aan zoals de remise van de Amsterdamse Omnibusmaatschappij (hoek Rustenburgerstraat en Amsteldijk, later gesloopt), de Van Leerfabriek en de diamantslijperij Asscher (1907), respectievelijk ontworpen door A.L. van Gendt en G. van Arkel, en het raadhuis (1892, W.J. de Groot en R. Kuipers, nu Gemeentearchief) aan de Amsteldijk. Samen met de Van Leerfabriek aan de Rustenburgerstraat, ontwierp A.L. van Gendt in 1891 kleinschalige arbeiderswoningen die tot de eerste experimenten van de sociale woningbouw behoorden. Omdat de woningbouw steeds meer gebied nodig had, raakten de Van Ostadestraat, Rustenburgerstraat, Kuiperstraat, en Willibrordusstraat naar het westen toe snel bebouwd. Eind jaren negentig werden ook de Ferdinand Bol- en de Van Woustraat verlengd tot aan de Rustenburgerstraat. Soms moest daarvoor bestaande bebouwing wijken, waaronder huizen uit de achttiende eeuw.

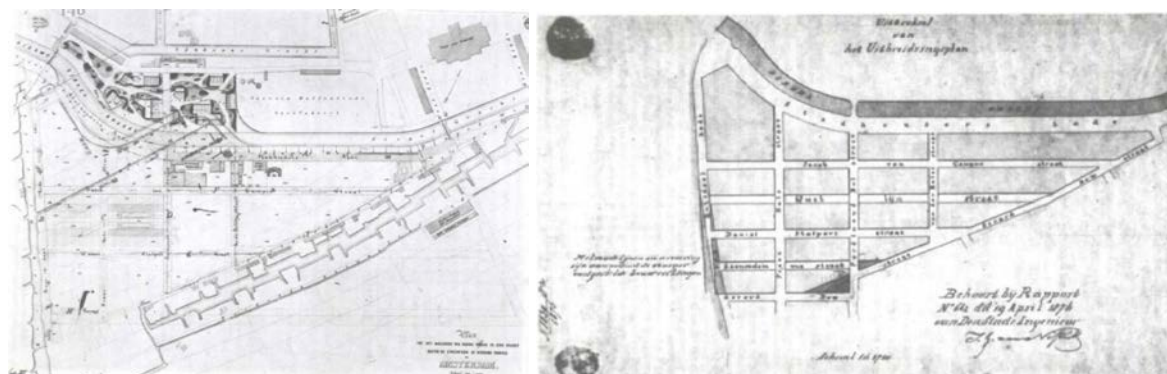
In 1891 bouwde Nieuwer Amstel bij wijze van provocatie haar gemeentehuis aan de Amsteldijk, dicht tegen de gemeentegrens met Amsterdam aan. Het heeft maar vijf jaar als zodanig gefunctioneerd. Het gemeentehuis staat ter hoogte van een terrein met veel industrie. Tot aan de Rustenburgerstraat en voorbij de Tolstraat kwam een menging van woonbebouwing, horeca en een belangrijke voorziening als de Tramremise tot stand die dateren uit uiteenlopende bouwperiodes. Het Gemeentearchief terrein ondergaat sinds het vertrek van het gemeentearchief in 2007 een grootschalige transformatie.

In deze pre-stedelijke buurt is de organisch gegroeide structuur van belang omdat deze herinnert aan de ontstaansgeschiedenis van het buurtschap. Het industriële verleden in de vorm van voormalige fabrieksgebouwen en drukkerijen is nog herkenbaar. Grote complexen staan tussen woonbebouwing van sterk afwisselende hoogtes. Die variëteit in hoogtes is kenmerkend voor deze prestedelijke buurt.

Veel beplanting is niet oorspronkelijk met uitzondering van de beplanting in de Tolstraat. De later aangelegde beplanting is slechts decoratief en heeft nauwelijks effect op de ruimtelijke werking. De verhouding straatbreedte-hoogte bebouwing varieert, hetgeen het dorps karakter versterkt.

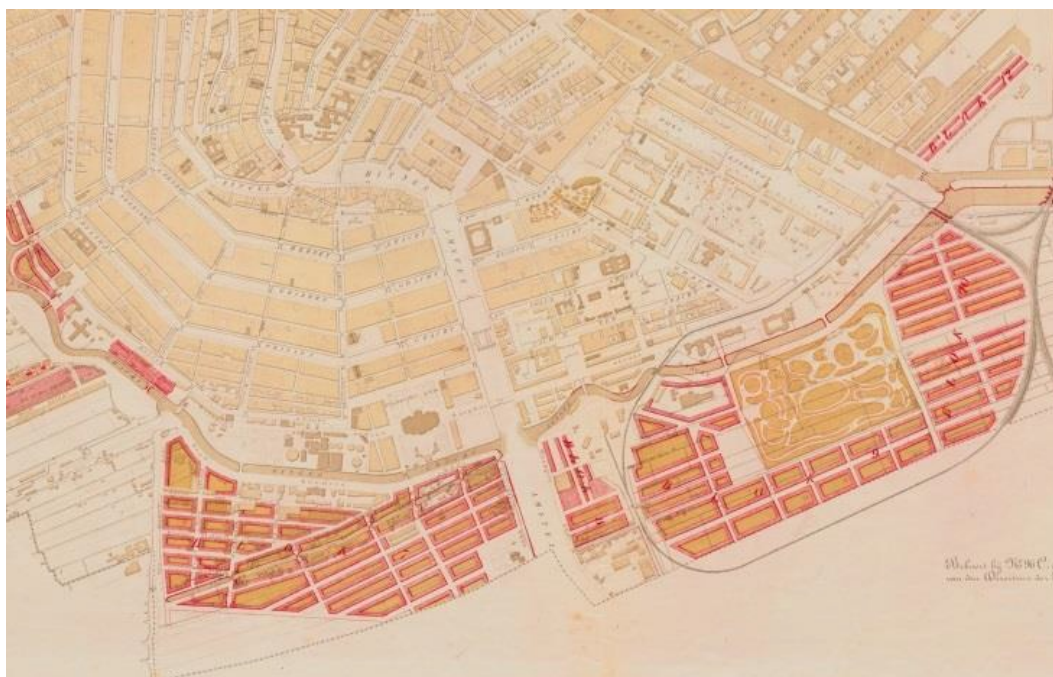
Negentiende eeuwse planvorming

Van het door Dr. S. Sarphati ontworpen plan uit 1862, het eerste dat voor wijk YY gemaakt werd en dat zich uitstreckte tot aan het Hoedemakerspad (nu Van Ostadestraat), kwam weinig terecht. Het enige dat daarvan gerealiseerd werd, waren de verbindingen met de nieuwe wijk: het Westeinde in het verlengde van de Van Woustraat en het Oosteinde richting de latere Hemonystraat. Het eerste blokje woningen dat gebouwd werd, kwam terecht in de driehoek tussen Stadhouderskade, Gerard Doustraat en Boerenwetering dat nog ontwikkeld is volgens een deelplan van stadsingenieur Van Niftrik uit 1869. Na de afwijzing van zijn uitbreidingsplan uit 1867 dat als te duur en te groots van opzet werd ervaren, had de gemeente hem gevraagd dit plan voor zolang als basis voor de onderhandeling met particuliere bouwers te gebruiken. Het strakke grid dat Van Niftrik ontwierp ontleende hij aan het afgekeurde plan.



Afbeeldingen 10 en 11: L: J.G. van Niftrik, ontwerp voor noordelijk deel van de Pijp, 1874 R: J.G. van Niftrik, aangepast plan voor noordelijk deel van de Pijp naar aanleiding van verzoek bouwondernemers, 1878

Op verzoek van de bouwondernemers werd in 1876 toestemming verleend om uit oogpunt van rendabiliteit de oost-west geprojecteerde blokken te halveren, zodat aan de geprojecteerde Ferdinand Bol-, Jacob van Campen-, de Frans Hals-, Daniël Stalpaert- en Van der Helststraat en de Ruysdaelkade, de Quellijn- en Saenredamstraat werden toegevoegd. Dit deel van de Pijp was rond 1884 zo goed als helemaal bebouwd.



Afbeelding 12: J. Kalff, m.m.v J.G. van Niftrik, Uitbreidingsplan 1877, uitsnede

De rest van de Noordelijke Pijp werd tot aan de gemeentegrens bebouwd volgens het uitbreidingsplan uit 1877 van de nieuwe directeur van Publieke Werken, J. Kalff, dat hij in samenwerking met Van Niftrik maakte. Het was een recht-toe-recht aan plan, waarbij, anders dan in het plan uit 1868, de gemeentegrenzen gerespecteerd werden en de bestaande slotenverkaveling gevolgd werd. Het is een stedenbouw van gesloten bouwblokken met groene binnentuinen, naar analogie van de verkaveling van de grachtengordel. De dertig meter brede Ceintuurbaan vormde de verbinding met de andere uitbreidingswijken, al ging de gemeente er pas in 1903 toe over om door middel van de Nieuwe Amstelbrug een direct verbinding met Amsterdam-Oost te leggen. De invulling van het plan uit 1877 verliep grofweg van het noorden naar het zuiden. De eerste woningbouw verscheen langs de waterlopen en werd voornamelijk gebouwd voor de rijkere burgerij. Tijdens de uitvoering van het Plan Kalff werden er wel enkele wijzigingen aangebracht, zoals de demping van de Zaagmolensloot. Het westelijk uiteinde van het Noordelijk Zaagmolenpad (dus van de Gerard Doustraat) werd niet overbouwd. Dit uiteinde is ondanks schuttingen op de begane grond nog zichtbaar. Tenslotte kregen de Gerard Doustraat en de Albert Cuypstraat aan het westelijke uiteinde op de hoogte van de Frans Halsstraat een knik om een aansluiting te krijgen op de brug over de Boerenwetering.



Afbeelding 13: Gerard Doustraat, blik richting een opening in de bebouwing herinnert aan het feit dat de straat hier vroeger doorliep naar de Singelgracht.

De aansluiting van de verkaveling volgens Van Niftriks plan en de voormalige Zaagmolensloot verloopt hier daarom niet zo abrupt als bij de samenkomst van straten ter hoogte van de Van der Helststraat, aan het uiteinde van de Quellijnstraat en ter hoogte van de Eerste Sweelinckstraat en de Nicolaas Berchemstraat. Van Niftrik had in zijn plan van 1867 nog ruimte open gelaten voor de bouw van een Centraal Station. Toen gemeente en rijk kozen voor een locatie aan het IJ, kwam er ruimte voor een park. Het naar Sarphati genoemde park ging in 1886 open en was aangelegd naar een ontwerp van Van Niftrik.

De Stadhouderskade is een belangrijke verkeersverbinding met de andere delen van de stad, waarvan het slingerend verloop herinnert aan de aanwezigheid van de vroegere bolwerken. De kade was een uiterst geschikte plaats voor bedrijven en allerlei instituten, waarvoor in de binnenstad geen plek was. Daaronder bevonden zich onder meer de Heinekenbrouwerij (1866), de Rijksacademie voor Beeldende Kunsten (1871-1875) en de later afgebroken metaalfabriek Becht en Sijseninck. De Ruysdaelkade is een belangrijke secundaire verbinding in de Pijp met een onregelmatige rooilijn, hetgeen herinnert aan het onsystematisch karakter van de totstandkoming van de bebouwing. Dit wordt duidelijk in de rooilijnverspringing ter hoogte van de Eerste Jan van der Heijdenstraat. De variërende bouwhoogte is vooral aanwezig in de noordwesthoek van de Pijp langs Stadhouderskade en Ruysdaelkade. In de profilering van de Stadhouderskade met twee rijen platanen langs het water en die van Ruysdaelkade is nog de oorspronkelijke aanleg herkenbaar. Langs de Amstedijk varieert de hoogte en vormgeving van de bebouwing eveneens sterk.



Afbeelding 14:

Afwisselende bebouwing langs de Amsteldijk

De architectuur is er van hoge kwaliteit. De woonboten waartussen nauwelijks ruimte is open gelaten, zorgen voor een buffer tussen de kade en de rivier, waardoor het zicht op het water ernstig wordt belemmerd.



Afbeelding 15: Grote gebouwen langs de Singelgracht

In de Noordelijke Pijp zijn nog resten van enkele grootschalige bedrijfsgebouwen te vinden zoals de voormalige auto- en wagentuigfabriek 'Spijker' aan de Gerard Doustraat. Zij zijn niet zo opvallend, omdat zij in de straatwand zijn opgenomen.



Afbeelding 16: Voormalige Rijtuig-fabriek Spijker, Gerard Doustraat, 1889

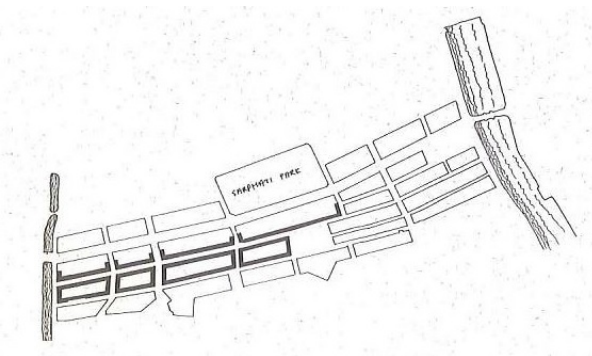
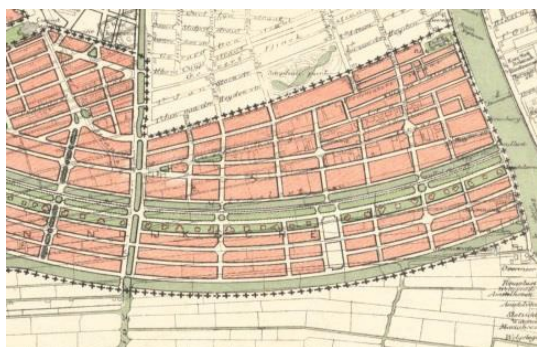
Bij de eerste bebouwing van de Pijp werden veel bouwblokken aan de zuidzijde van de Gerard Doustraat iets boven polderpeil gebouwd, ten noorden daarvan werd gebouwd op stadspeil. In 1873 werd besloten dat alle bouwgrond tot stadspeil moest worden opgehoogd; de onderste vloer mocht niet lager zijn dan -65 cm AP, waardoor het aanbrengen van souterrains werd voorkomen. Dat de gemeente Nieuwer Amstel deze voorwaarden niet stelde, blijkt wel uit de helling in de straten tussen de Van Woustraat en de Amsteldijk die nog voor de annexatie in de oostelijke Pijp zijn aangelegd, zoals de Rustenburgerstraat en de Kuiperstraat.

Belangrijk voor het karakter van de Noordelijke Pijp is de grid-structuur van gesloten bouwblokken met kleine knikken in de wanden die, met uitzondering van de Frans Halsbuurt, verwijzen naar vroegere slotenverkaveling. Dat geldt ook voor het verschil in straatbreedten tussen Albert Cuyp en Govert Flincx en Gerard Doustraat. De Frans Halsbuurt is het enige deel dat een zeer strak grid-structuur kent.

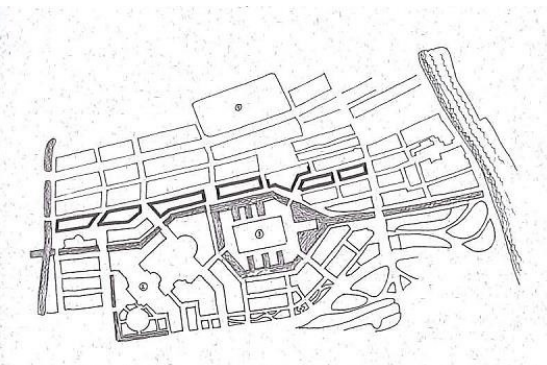
De nieuwe Pijp

bestemmingsplan_De Pijp 2018 (vastgesteld)

Evenals in de Concertgebouwbuurt zijn ook in de Pijp enkele blokken volgens het plan van C.L.M. Lambrechtsen van Ritthem, in deze beschrijving aangeduid met *Strook 1900*. Hij zette het principe dat aan Kalffs uitbreidingsplan ten grondslag lag voort. Wel gaf hij de straten in dit deel, enigszins los van de bestaande verkaveling een gebogen verloop.



Afbeeldingen 17 en 18: L: Uitbreidingsplan Lambrechtsen van Ritthem, 1897, uitsnede R: De acht bouwblokken die volgens plan van Lambrechtsen zijn gebouwd



Afbeeldingen 19 en 20: L: H.P. Berlage, uitbreidingsplan, 1905, niet vastgesteld, uitsnede R: De bouwblokken die volgens het eerste plan van Berlage zijn uitgevoerd



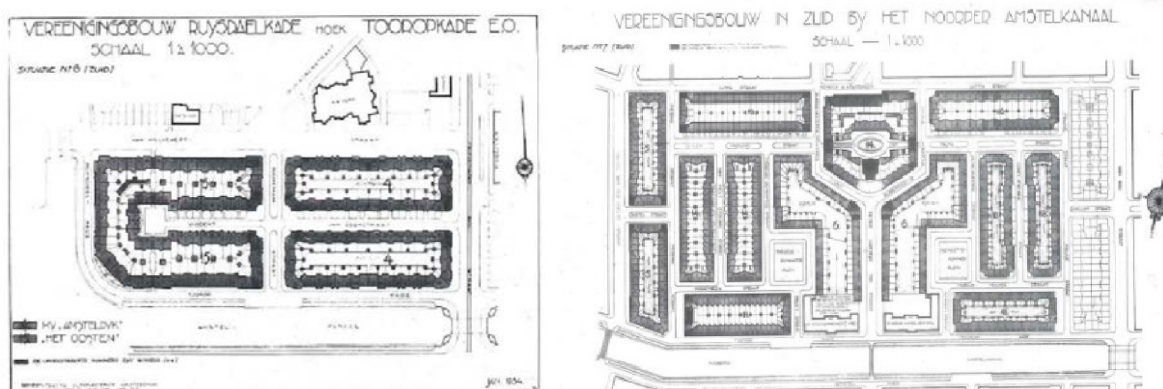
Afbeelding 21: H.P. Berlage, uitbreidingsplan, 1917 vastgesteld, uitsnede

Waar de polderverkaveling in het westen stuitte op deze gebogen structuur ontstonden twee driehoekige plantsoentjes. De bestaande radialen werden doorgetrokken, maar om ze aan te laten sluiten op de

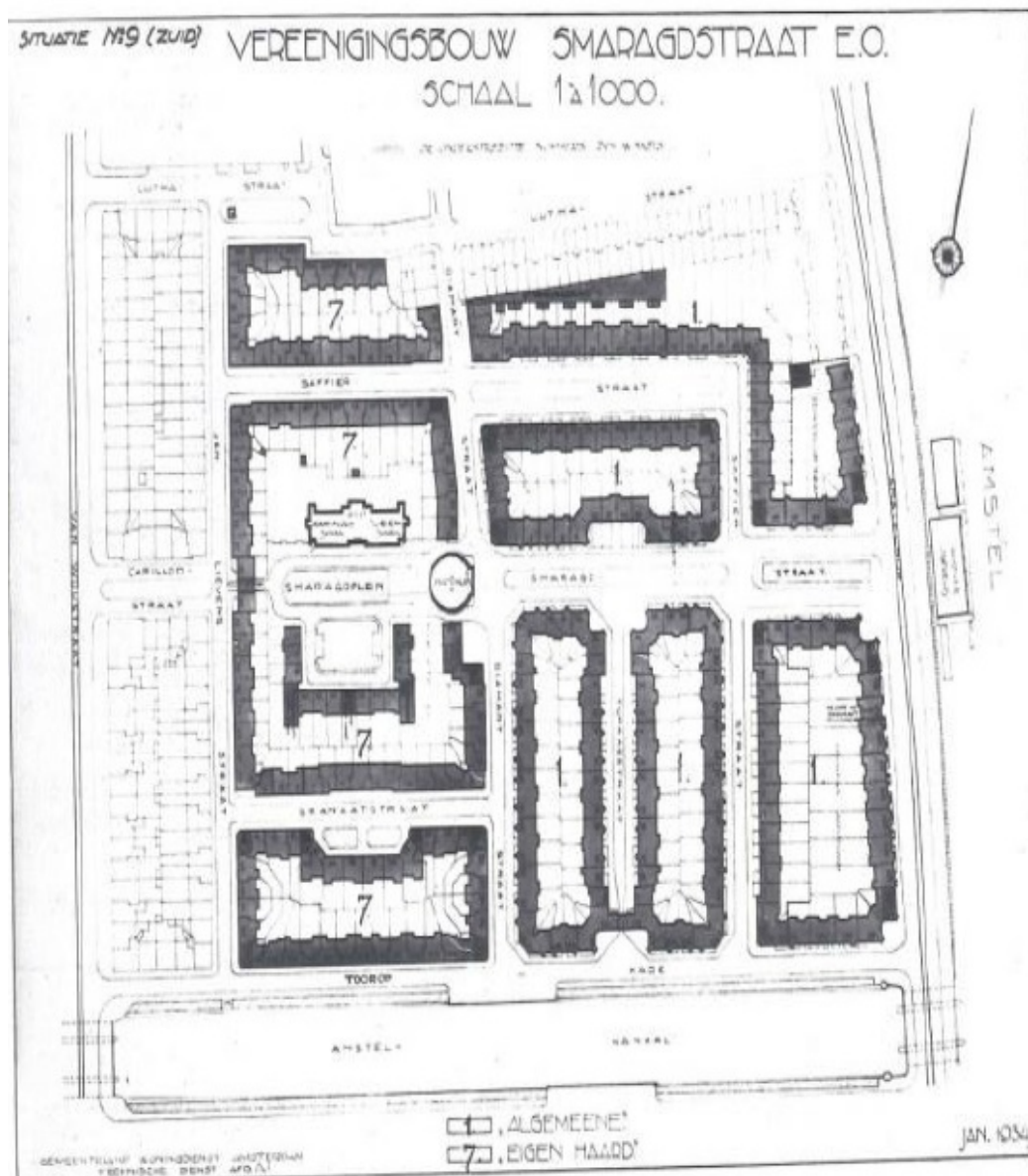
haakse verbindingen van zijn eigen plan schuinde Lambrechtsen de blokken aan de Ceintuurbaan op de kop af. Hoewel Lambrechtsens plan niet werd vastgesteld, werd het in afwachting van het uitbreidingsplan van Berlage uit 1905 wel als onderlegger gebruikt. Net als het gebied ten zuiden van de De Laressestraat, zou het zuidelijk van de Lutmastraat gelegen gedeelte volgens het daaropvolgend plan van Berlage uit 1917 bebouwd worden. Slechts een klein gedeelte, namelijk de blokken aan de zuidzijde van de Rustenburgerstraat, is nog gebaseerd op Berlages eerste plan uit 1905. Deze blokken ontleen hun afwijkende diepte en vaak hoekige vorm aan de zuidzijde aan het verloop van een kanaal dat Berlage had geprojecteerd en dat rond een Volkspaleis en Groentemarkt had moeten lopen. Zowel het kanaal als de beide voorzieningen werden niet gerealiseerd. Het beloop van de Pieter Aertzstraat en het Henrick de Keyserplein zijn ontleend aan dit idee.

Het rooilijnverloop met afgeschuinde blokken en de aanwezigheid van pleinen herinnert aan de uitbreidingsplannen van Lambrechtsen van Ritthem uit 1900 en van Berlage uit 1905. Afgezien van de bebouwing aan de pleinen, is dit gedeelte van de Pijp in architectonische en stedenbouwkundig opzicht het minst bijzondere gedeelte. De beplanting is vooral decoratief en heeft geen ruimtelijke werking.

De bebouwing tussen de Lutmastraat en de Jacob Israëlskade vormt een integraal onderdeel van *Plan Zuid* uit 1915 (vastgesteld in 1917) en is gebaseerd op dezelfde stedenbouwkundige principes: grote verkeersassen begrensd door hoge bebouwing zorgen voor de onderlinge verbinding van de wijken; daarbinnen worden buurten die uit iets lagere bebouwing bestaan, aangelegd. De twee buitenste delen zijn volgens Berlages ontwerpen uitgevoerd, de twee middelste kregen een ander bestemming dan hij had bedacht.



Afbeeldingen 22 en 23: L: Stedenbouwkundig plan Van Goghbuurt R: Dienst Publieke Werken, P.L. Takbuurt



Afbeelding 24: Dienst Publieke Werken, Diamantbuurt, 1928

Voor het volkspaleis dat Berlage had gedacht in het segment tussen de Ferdinand Bolstraat en de Van der Helststraat kwam de oude RAI, een schoolgebouw en een noodgebouw van de Sociale Verzekeringsgebouw. Deze moesten op hun beurt weer wijken voor het Okurahotel, een bejaardentehuis, woningbouw, een sporthal, een kinderboerderij en een benzinepomp. Ook het geplande ziekenhuis als monumentale afsluiting van de Waalstraat kwam er niet. In plaats daarvan liet de Gemeentelijk Woningdienst zelf volgens Berlages stedenbouwkundige principes een woonwijkje ontwerpen.

Voor het karakter van de Nieuwe Pijp is de orthogonale structuur belangrijk, waarbij de verschillende breedtes van de straten voortkomen uit een geplande hiërarchie in de uitleg van de wijk. Zowel in de Diamantbuurt, de P.L. Takbuurt en de Van Goghbuurt is uit stedenbouwkundig oogpunt een zorgvuldige afstemming gemaakt tussen de hoogtes van de blokken en de breedtes van de straten. De vormgeving

van de bouwblokken draagt bij aan de vormgeving van de openbare ruimte. De buurten behoren in stedenbouwkundige opzicht tot een mijlpaal in de Nederlandse architectuurgeschiedenis en worden ook internationaal zeer gewaardeerd. De breedte en locatie van de pleinen zijn vooral in de P.L. Takbuurt en de Diamantbuurt onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp. In het deel rond de Van Hillegaertstraat is met name het zuidelijk deel, aan de Van Goghstraat, van bijzondere waarde. De beplanting maakt een integraal onderdeel uit van de stedenbouwkundige opzet.

2.1.3 Na de oorlog

De Pijp heeft na de Tweede Wereldoorlog goeddeels haar oorspronkelijke structuur behouden. Een plan van de Fins-Amerikaanse architect Jokinen tot algehele herstructurering van de Pijp haalde het niet door groot verzet van verontruste bewoners. Daardoor ook was de stadsvernieuwing niet zo ingrijpend als in Oud West en Amsterdam Oost. Een van de eerste stadsvernieuwingsprojecten is de doorbraak door de Eerste Jan van der Heijden, Eerste Jan Steenstraat en Govert Flinckstraat zodat een nieuwe verbinding tussen de Ceintuurbaan, in het verlengde van de Dusartstraat, en de Albert Cuypstraat tot stand kwam. Deze kreeg haar vervolg in de Frans Halsstraat.



Afbeelding 25: Luchtfoto van de Hercules Segherstraat

Zo ontstond in de Melkfabriekbuurt (genoemd naar de voormalige Melkfabriek Holland) met de aanleg van de Hercules Seghersstraat een extra, secundaire verkeersverbinding in het westelijk deel van de Pijp. De nieuwe woningbouw die hier op de koppen van gesloten bouwblokken werd gerealiseerd, betekende echter niet een drastische wijziging van de aanwezige stadsstructuur. Verder kwam de stadsvernieuwing en later de stedelijke vernieuwing in de Pijp vooral neer op vervanging van delen van straatwanden door nieuwbouw; zelden werd een heel bouwblok vervangen. De bebouwing van het oude RAI-terrein aan de Ferdinand Bolstraat uit de jaren tachtig en die van het Marie Heinekenplein vormen enclaves die gemakkelijk konden worden ingevoegd in de bestaande structuur. Minder vanzelfsprekend is dat gebeurd bij de aanleg van het Dora Tamanaplein op het terrein van de afgebrande Van Leerfabriek, dat door woningbouw en uitbreidingen van het Gemeentearchief wordt omsloten.

2.1.4 Architectuur

In de opeenvolgende buurten is van noord naar zuid de geschiedenis van de woningbouwarchitectuur goed af te lezen. In de Frans Halsbuurt zijn de woonhuizen nog veelal als afzonderlijke panden ontworpen, vaak ook met eigen, dwars op de straat geplaatste kap. Langs de Stadhouderskade, de Amsteldijk en de Ruysdaelkade komen nog enkele herenhuizen en twee meer- verdiepingenhuizen voor. Ook de hoogte van de bebouwing varieert van twee tot vier lagen. In de rest van de Noordelijke Pijp bestaat de bebouwing overwegend uit drie tot vier lagen en strekken de afgeplatte kappen zich over grotere ensembles uit.



Afbeelding 26: Polderhuis in de Rustenburgerstraat

De architectuur is tot 1900 nog vooral geënt op die van de grachtengordel. Meestal zijn de panden drie vensterassen breed en bevindt de ingang zich in de linker- of rechter vensteras. In deze beuk bevinden zich ook de trap en de dienstruimtes. Verblijfsruimtes liggen in de brede beuk. De panden zijn weliswaar als afzonderlijke eenheden te herkennen, maar de vormgeving is seriematig, waardoor een sterke ritmering ontstaat door de opeenvolgende vensterpartijen, portieken, dakkapellen en hijsbalken. Wanneer panden deel uitmaken van een serie, dan wordt gesproken van een architectuureenheid. In sommige gevallen zijn de serie panden samengevat in een symmetrisch ontwerp. In dat geval is dat op de ordekaart aangegeven.

In de Pijp staan de vroegste voorbeelden van filantropische woningbouw aan de 1ste Jacob van Campenstraat 1-21 en de 2de Jan van der Heijdenstraat 42-56a, beide ontworpen door W. en P.J. Hamer in respectievelijk 1875 en 1889. Het eerste blok bestaat nog uit rug-aan-rug woningen. Vanuit oogpunt van volkshuisvesting betekende dit soort woningen voor de arbeidersbevolking een stap vooruit. Rond 1900 namen de woningbouwverenigingen het doel om goede, betaalbare woningen voor de lagere klassen te bouwen over. Door de woningwet van 1901 waren deze woningen aan minimumeisen wat

hygiëne en de toegang van lucht en licht gebonden. De bouwverordening van 1905 maakt van daglicht voorziene wc's noodzakelijk, reden waarom in die woningbouw een klein raampje naast dat van het trappenhuis verschijnt. De in opdracht van de woningbouwverenigen Eigen Haard, het Oosten en De Dageraad hadden bovendien als geheel goed uitgedachte plattegronden.

Afhankelijk van de locatie is de ornamentiek van de 19de eeuwse architectuur rijker: de vormgeving van de woonhuizen rond het Sarphatipark en langs de Amsteldijk bijvoorbeeld is kwalitatief beter dan die van woningen de Eerste Jan Steenstraat. De architectuur van de *Strook 1900* is veel soberder, waarin het gebruik van verschillende kleuren baksteen opvalt. In de woningbouwblokken in de Nieuwe Pijp benadrukt de vormgeving het bouwblok als stedenbouwkundige eenheid. Kleinschalige woonhuizen zijn met name te vinden in *Voorheen Meerhuizen* waaronder het polderhuis op Rustenburgerstraat 8 misschien wel de bekendste is en ook de arbeiderswoningen van A.L. van Gendt in de Lutma-, Diamant en Robijnstraat. Deze laatste had de Bierbrouwerij Heineken voor zijn werknemers laten bouwen. De architectuur van de jaren '20 van de 20ste eeuw laat een speels, sculpturale vormgeving zien met een onorthodox gebruik van metselwerk en dakpannen en dat tot het beste behoort van de Amsterdamse School.

De architectuur van stadsvernieuwing van de jaren zeventig en tachtig en de stedelijke vernieuwing (niet meer uitsluitend gericht op volkshuisvesting) in de jaren daarna biedt een rijke schakering aan interpretatie van de historische structuur- en architectuur van de wijk. Aanvankelijk wordt vooral de schaal van de buurt als uitgangspunt genomen, in die architectuur domineren de verspringingen en de balkons zoals in de Hercules Seghersstraat. Daarna wordt de vormgeving rustiger, maar geïnspireerd door het modernisme uit de jaren twintig, verschijnen Modernistische gevels, opgetrokken in baksteen in de kleur van de historische architectuur, met brede, soms over bijna de hele gevel lopende, balkons met glazen balustrades die schuin uit de gevel draaien en met terug springende bovenverdiepingen. In de pui wordt door de open vormgeving het contact met de straat gezocht.



Afbeelding 27: Architectenbureau Duinker van der Torre, Quellijnstraat Peter Geusebroek (project architect: Stefanova), Eerste Jan van der Heijdenstraat, 113-117, 1993 2010

Met name architectenbureau Duinker en Van der Torre en Peter Geusenbroek hebben toen veel in de Pijp gebouwd. In het werk van het bureau van de laatste is een ontwikkeling zichtbaar, naar een vormentaal waarbij de negentiende-eeuwse architectuur als uitgangspunt wordt genomen en het stramien van vensterassen, zichtbare horizontale deling, dak en goothoogte met dakkapellen daartussen volgt.

Verspreid door de wijk staan verschillende openbare gebouwen als de Rijksacademie voor Beeldende Kunsten (nu: De Ateliers, ontwerp: B. de Greef, 1875), kantoorgebouwen als dat van de Geïllustreerde Pers van Mart Stam (1957-1959) en industriële gebouwen, die gebouwd zijn als drukkerij, bierbrouwerij en wagenfabriek en wijzen op het sterk gemengde karakter van de wijk. Voorbeelden daarvan zijn de voormalige drukkerij van Elsevier (nu: Van Ostadetheater) en de Heineken Bierbrouwerij (Nu: Heineken Experience).



Afbeeldingen 28 en 29: L: Van Ostadestraat 233: voormalige drukkerij (nu: Van Ostadestheater) R: Joop van Stigt, Van Ostadestraat 270, Afrika-huis

Het meeste monumentale fabrieksgebouw is de Diamantfabriek Asscher, dat het voormalige *buurtschap Meerhuizen* domineert. De kerken zijn gebouwd voor de verschillende geloofsgezindten. Met name de kerken van rond 1900 – de Oranjekerk en de Vredekerk – zijn door de torens herkenningspunten in de Pijp. In zijn ontwerp voor de Sint Willibrordus in de Van Ostadestraat zocht Joop van Stigt naar een goede inpassing in de stadstructuur. Deze kerk valt vooral op door zijn gesloten gevel. Het vroegere gemeentehuis van Nieuwer Amstel onderscheidt zich van de overige bebouwing langs de Amstel door zijn alzijdig ontwerp, de toren en de monumentale ingang.

2.1.5 Openbare ruimte, Water en Groen

Pleinen

De pleinen in de *Noordelijke Pijp* zijn bijna allemaal bij toeval ontstaan. De driehoekige pleintjes aan de Gerard Doustraat werden gevormd door de botsing van twee stadsstructuren, ook kwamen pleinachtige ruimtes tot stand op kruisingen van straten zoals die van de Albert Cuyp en de Ferdinand Bolstraat of door afbraak van een negentiende-eeuws gebouw. Zo ontstond het plein aan de Servaesstraat door de sloop van de Willibrorduskerk. De enige ruimte in de Noordelijke Pijp waarbij eigenlijk gesproken kan worden van een plein is het Marie Heinekenplein uit 1997.



Afbeeldingen 30 en 31: L: Gerard Douplein rond 1900 R: Van der Helstplein rond 1920

Ten zuiden van de Ceintuurbaan zijn daarentegen meerdere pleinen ontworpen. Deze spelen in de stedenbouwkundige opvatting van Berlage een belangrijke rol. De vroegste is het Van der Helstplein, een relict uit het eerste Plan Zuid van Berlage, de overige bevinden zich verspreid over de zuidelijke Pijp. Zij markeren een scharnierpunt tussen oud en nieuw (Cornelis Troostplein, Henrick de Keyserplein) of

zij vormen het centrum van een woningbouwproject (Kruispunt Van Goghstraat, Pienemanstraat, Thérèse Schwarzeplein, Henriëtte Ronnerplein, Coöperatiehof, Smaragdplein).

Groen

De groenstructuur in de *Noordelijke Pijp* omvat slechts één park, het Sarphatipark en de kades langs de Singelgracht, Amstel, Amstelkanaal en Boerenwetering. De kades zijn slechts aan één zijde met bomen beplant; het profiel van de Stadhouderskade en de Amsteldijk omvatte zelfs twee of soms drie rijen. De beplanting van de meeste straten, nu eens aan een zijde, soms ook aan weerszijden, dateren uit de tijd dat parkeerhavens en drempels werden aangelegd. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het plantsoentje aan de Ruysdaelkade, tussen de Eerste Jan Steenstraat en de Jan van der Heijdenstraat, aangezien hier de Boerenwetering een knik maakt. Zelfs de bomen die zo karakteristiek zijn voor de Frans Halsstraat zijn pas ver na de oorlog geplant.



Afbeeldingen 32 en 33: L: Stadhouderskade in 1893 R: Amsteldijk in 1925



Afbeeldingen 34 en 35: L: Frans Halsstraat rond 1950 R: Frans Halsstraat nu

Ook in het voormalige buurtschap *Meerhuizen* was er oorspronkelijk geen groen aanwezig, met uitzondering van de dubbele rij bomen langs de Amstel en bomen in de Tolstraat. Bij de bebouwing van *de zuidelijke Pijp* was de aanleg van groen duidelijk wel een belangrijk aandachtspunt. Dat is goed te zien in de Van Woustraat waar de grens tussen de negentiende- en vroeg twintigste-eeuwse buurt niet alleen duidelijk wordt in de verbreding van de straat maar ook in de beplanting met bomen in het jongst aangelegde gedeelte.



Afbeelding 36: Overgang van het niet beplante naar het beplante deel van de Van Woustraat op de grens van twee uitbreidingen

Afgezien van het feit dat alleen het Henriëtte Ronner- en Thérèse Schwartzplein, echte groene pleinen zijn geworden, zijn de belangrijkste straten in de vier verschillende buurten in de Zuidelijke Pijp met bomen beplant.

Binnentuinen

Essentieel voor zowel de negentiende-eeuwse stadsstructuur als de Zuidelijke Pijp van Berlage is dat deze bestaan uit gesloten bouwblokken met binnentuinen. Hoewel vooral eind negentiende de diepte van deze binnentuinen beperkt werd gehouden, vormen de hier aanwezige tuinen - of per woning afgebakend of ontworpen als een gemeenschappelijke tuin - van deze stedenbouwkundige opzet een onlosmakelijk onderdeel. Deze binnentuinen zijn goed te vergelijken met de binnentuinen in de zeventiende-eeuwse grachtengordel. Bij de binnentuinen is de relatie tussen bouwhoogte en terreindiepte van belang. Bovendien is het open houden van een continue, aaneengesloten onbebouwde ruimte belangrijk vanwege de bijdrage die binnentuinen leveren aan de groenvoorziening van de wijk. Dit geldt overigens niet alleen voor De Pijp, maar voor alle wijken uit de 19^{de} en vroeg 20^{ste} eeuw, aangezien de bebouwing hier eveneens bestaat uit gesloten bouwblokken. Denk daarbij bijvoorbeeld aan Oud West, de Staatsliedenbuurt, de Baarsjes, Oost en de Rivierenbuurt. Door veelvuldige bebouwing van deze binnenterreinen dreigt deze groenvoorziening verloren te gaan.

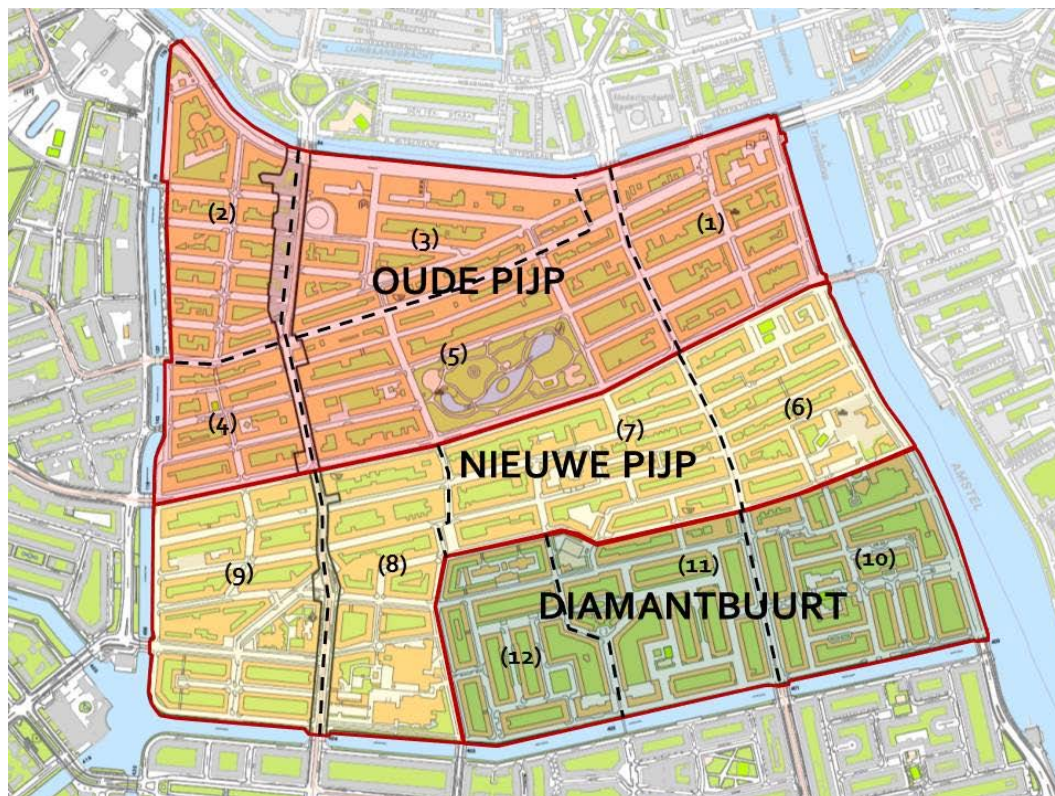
2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Bebouwingsstructuur

De Pijp kenmerkt zich door een hoge bebouwingsdichtheid. De in de vorige paragraaf omschreven ontstaansgeschiedenis heeft ertoe geleid dat er veel woningen op een klein oppervlak zijn gerealiseerd. Met gemiddeld 14.000 woningen per vierkante kilometer behoort de Pijp tot de dichtstgebouwde woonomgevingen van Amsterdam. Om toch iedere bewoner van de volkswijk te kunnen voorzien van voldoende buitenruimte, is centraal een park gerealiseerd en vormden de binnentuinen een belangrijk rustoord binnen de bouwblokken. Nagenoeg alle woningen in de Pijp zijn gebouwd in een gesloten bouwblok.

Ten zuiden van de Ceintuurbaan worden de gesloten bouwblokken vaker onderbroken door incidentele laagbouw en los van de bouwblokkenstructuur gerealiseerde bebouwing dan ten noorden van de Ceintuurbaan. Daar waar in het noordelijke deel van de Pijp alleen het Marie Heinekenplein afwijkt van de aanwezige bebouwingsstructuur, gebeurt dat in het zuidelijke deel alom. Goede voorbeelden zijn het Gemeentearchiefterrein, het Okura hotel en het gebied rondom de Vredeskerk.

Het gebied is onder te verdelen in de Oude Pijp, Nieuw Pijp en Diamantbuurt. De grenzen die door de afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam worden aangehouden zijn als volgt:



Afbeelding 37: grenzen buurten in de Pijp

Binnen de genoemde buurten wordt nog onderscheid gemaakt naar:

Oude Pijp: Hemonybuurt (1), Frans Halsbuurt (2), Gerard Doubuurt (3), Hercules Seghersbuurt (4) en

Sarphatiparkbuurt (5).

Nieuwe Pijp: Willibrordusbuurt (6), Van der Helstpleinbuurt (7), Lizzy Ansinghbuurt (8) en Cornelis Troostbuurt (9).

Diamantbuurt: Diamantbuurt (10), Burgemeester Tellegenbuurt-oost (11) en Burgemeester Tellegenbuurt-west (12).

2.2.2 Openbare ruimte

Water

Doordat de bestemmingsplangrenzen zijn gelegen op de scheiding van het land met het water dat de Pijp omgeeft, is in het plangebied nauwelijks water aanwezig. Het enige oppervlaktewater dat in het plangebied van betekenis is, betreft het water in het Sarphatipark. Dit water heeft uitsluitend een esthetische en recreatieve functie.

Groen

De Pijp is een dichtgebouwd gebied, waar weinig groene structuren aanwezig zijn. De belangrijkste groene structuren betreffen de groene kades langs de Stadhouderskade, Amsteldijk, Jozef Israëlskade en de Ruysdaelkade. Het belangrijkste groen van de wijk is het Sarphatipark. Vanwege de weinige groenvoorzieningen in de Pijp en de omliggende buurten, wordt het Sarphatipark druk bezocht en voorziet het in de rust en ruimte die bewoners van de drukke wijk in de directe omgeving van de woning nauwelijks te vinden is.

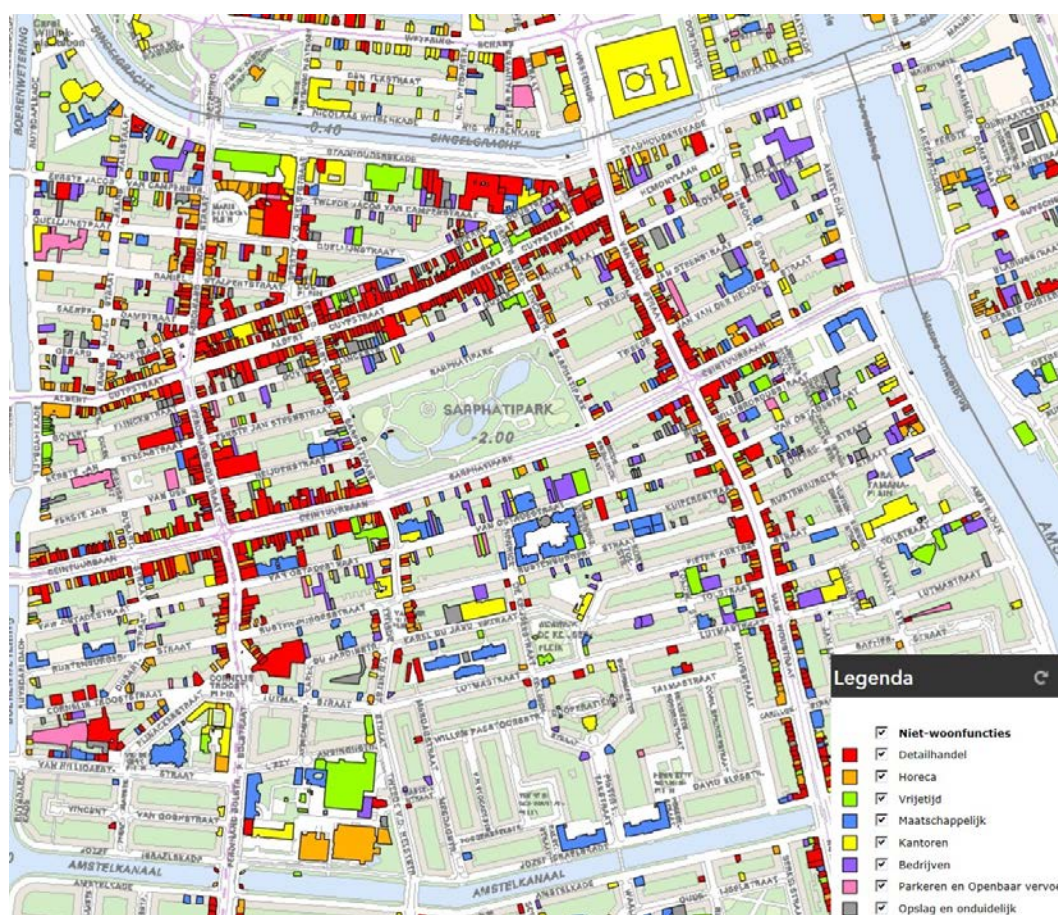
Binnen de bouwblokken zijn eveneens open ruimtes aanwezig. In een aantal bouwblokken, - met name in de Nieuwe Pijp en Diamantbuurt - zijn deze open ruimtes ook van buitenaf toegankelijk. Deze binnentuinen zijn doorgaans goed onderhouden. In de binnentuinen die niet openbaar toegankelijk zijn en zich kenmerken door versnipperd bezit (en de daarmee samenhangende verschillende wijzen waarop de tuin wordt gebruikt en/of bebouwd), is de verblijfskwaliteit aanmerkelijk minder. Met het voorgaande bestemmingsplan De Pijp 2005 is een halt toegeroepen aan nieuwe bebouwing in de binnentuinen. De situatie zoals deze in 2003 in kaart is gebracht en later in het bestemmingsplan is opgenomen, is als gevolg van dit bestemmingsplan op grote lijnen in stand gehouden. Met dit bestemmingsplan wordt beoogd deze situatie verder te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

2.2.3 Functionele structuur

Hoewel de Pijp nog hoofdzakelijk een wijk betreft waar gewoond wordt, is in de Noord-Pijp een sterke mate van functiemenging aanwezig. Door de uitrol van het centrummilieu, begint de Noord-Pijp qua functionele structuur steeds meer gelijkenissen te vertonen met het centrum van Amsterdam. De functies die voorheen in de Noord-Pijp zaten, verplaatsen zich ook steeds meer naar het zuiden, waardoor de Zuid-Pijp en de Diamantbuurt ook steeds meer te maken krijgen met functies in de eerste bouwlaag. Uit de functiekaart van Amsterdam (zie afbeelding 37) valt op te maken dat langs de Ferdinand Bolstraat, Van Woustraat en de Ceintuurbaan de functiemenging zich met name manifesteert in detailhandel en horeca. Sporadisch zijn dienstverlenende instanties terug te vinden, zoals kapsalons, wasserettes of reisbureaus. In de zijstraten van deze 'winkelstraten' is een grotere mate van functiemenging aanwezig, waarbij ook meer ruimtes worden gebruikt voor (ambachtelijke) bedrijvigheid, kantoorruimtes en maatschappelijke dienstverlening.

Ondanks alle bedrijvigheid, is de Pijp nog steeds hoofdzakelijk een buurt waar gewoond wordt. In de gebieden waar veel bedrijvigheid in de plint aanwezig is, vindt het wonen voornamelijk plaats op de hoger

gelegen bouwlagen. In deze drukere gebieden staat het woon- en leefklimaat onder druk en is het belang van een rustige binnentuin des te groter. In afbeelding 37 is duidelijk te zien waar de niet-woonfuncties zich concentreren. In deze gebieden is het noodzakelijk om terughoudend om te gaan met een toevoeging van functies die het woon- en leefklimaat nog verder onder druk kunnen zetten. In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe dit bestemmingsplan daaraan zal bijdragen.



Afbeelding 38: Functiekaart Amsterdam (2016)

2.2.4 Bereikbaarheid

Verkeer en parkeren

In het plangebied bevinden zich enkele belangrijke doorgaande autoverkeersverbindingen. Deze betreffen de Stadhouderskade, de Amsteldijk, de Ceintuurbaan en de Van Woustraat. Voor de laatste geldt dat er een pilot is gestart om de maximum snelheid terug te brengen naar 30 km/u. Vooralsnog zal in dit bestemmingsplan, in relatie tot geluidhinder, uitgegaan worden van een maximum snelheid van 50 km/u voor de planperiode.

Overige wegen die een maximum snelheid hebben van 50 km/u betreffen het zuidelijk deel van de Ferdinand Bolstraat (tussen Ceintuurbaan en Jozef Israëlskade) en de Van Hilligaertstraat. Deze hebben een minder groot belang in het ontsluiten van de wijk als de Stadhouderskade, Ceintuurbaan en Van Woustraat en worden dan ook niet aangemerkt als doorgaande straten.

Het overige verkeersareaal in de Pijp wordt gekenmerkt door woonstraten. In de woonstraten wordt de

indeling van de openbare ruimte met name bepaald door de aanwezigheid van geparkeerde auto's. In de Frans Halsbuurt wordt na de bouw van de Boerenweteringgarage de openbare ruimte heringericht, waarbij een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen opgeheven zal worden. De ruimte die vrijkomt, komt ten goede aan bredere trottoirs, groen en langzaam verkeer. Naast de Boerenweteringgarage zijn nauwelijks openbaar toegankelijke parkeergarages in het plangebied aanwezig. Onder het terrein bij de St. Willibrordusstraat wordt een nieuwe ondergrondse parkeergarage gerealiseerd. Zie hiervoor Hoofdstuk 3: planvisie en planbeschrijving.

Openbaar Vervoer

Door het plangebied heen lopen een aantal tram- en buslijnen van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf:



Afbeelding 39: Routes van de trams (lijnen 3, 4, 12, 16 en 24) en spitsbus (nr. 246) door de Pijp

Onder de Ferdinand Bolstraat ligt het metrostation De Pijp. Station De Pijp ligt onder de Ferdinand Bolstraat tussen de Albert Cuyppstraat en de Ceintuurbaan. Er liggen twee perrons boven elkaar. Er komen twee toegangen: één op de hoek van Albert Cuyppstraat en één op de hoek van de Ceintuurbaan. Beide toegangen worden gemaakt in nieuwe hoekpanden. Dagelijks zullen circa 42.500 passagiers gebruikmaken van dit station. Als het station klaar is, wordt de Ferdinand Bolstraat opnieuw ingericht. In de zomer van 2018 zal de Noord/Zuidlijn operationeel worden.

Hoofdstuk 3 Planvisie en planbeschrijving

3.1 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

Ten behoeve van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is een startnotitie vastgesteld door het dagelijks bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid vastgesteld en besproken in het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid. Deze startnotitie (Nota van Uitgangspunten bestemmingsplan De Pijp 2018) is als bijlage bij deze toelichting bijgesloten. In deze startnotitie zijn de uitgangspunten terug te vinden die gehanteerd zijn bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. De algemene uitgangspunten betroffen:

- *Het bestemmingsplan voorziet in het behoud van bestaande rechten.*
- *In het bestemmingsplan wordt het meest recente relevante ruimtelijke beleid opgenomen. Beleid dat tijdens de voorbereiding wordt vastgesteld wordt, voor zover mogelijk, opgenomen in het bestemmingsplan en vertaald naar regels.*

Voor eerste uitgangspunt geldt dat er aanleiding kan zijn om niet in het behoud van bestaande rechten te voorzien. In de specifieke uitgangspunten zijn hier een aantal voorbeelden van te vinden:

- *Bestaande bouwrechten voor uitbreiding van gebouwen aan de achterzijde over de gehele bouwhoogte van het gebouw die feitelijk onbenut zijn, worden niet meer in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen.*
- *De bestaande legale horecavestigingen worden opgenomen in de verbeelding. De lijst Toegestane horeca komt te vervallen (wat het ontnemen van gebruiksrechten impliceert voor adressen waar*

horeca wel toegestaan is, maar thans niet aanwezig) en de afwijkingsregeling voor het uitbreiden van horeca naar 25% binnen bepaalde straten/pleinen wordt afgeschaft.

- *Bestaande supermarkten krijgen een aanduiding; zonder aanduiding zijn supermarkten niet toegestaan.*
- *Daar waar een ambachtelijk bedrijf aanwezig is, wordt een minder flexibele bestemming toegekend aan de betreffende bebouwing. Het is wel altijd mogelijk om nieuwe ambachtelijke bedrijfjes op te starten.*
- *Smartshops, shisha-lounges en massagesalons worden toegevoegd aan de lijst van verboden gebruik. Voor massagesalons komt een binnenplanse afwijking die het vestigen van een massagesalon onder voorwaarden mogelijk maakt.*

3.2 Ruimtelijke structuur

Het bestemmingsplan biedt een actueel ruimtelijk toetsingskader voor ontwikkelingen in de Pijp voor de komende tien jaar. Deze ontwikkelingen kunnen zich op twee manieren manifesteren: wijzigingen in de ruimtelijke structuur door sloop, nieuwbouw en uitbreidingen en wijzigingen in de wijze waarop de gronden en bebouwing worden gebruikt (functionele structuur). In de komende paragrafen zal uiteengezet worden welke regelingen van het onderhavige bestemmingsplan kunnen leiden tot wijzigingen in de ruimtelijke en functionele structuur van de Pijp.

3.2.1 Bouwhoogte

Maximum bouwhoogte

In het vorige hoofdstuk is aangegeven hoe de bestaande ruimtelijke structuur tot stand is gekomen. De gebouwde omgeving is "af", wat zoveel wil zeggen dat er geen grootschalige ontwikkelingen meer zullen plaatsvinden, die zullen leiden tot een wezenlijk andere ruimtelijke structuur. De enige ontwikkeling die in dat kader een rol speelt, is de herontwikkeling van het Archiefterrein. Deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan in overeenstemming met het bestemmingsplan dat hiervoor is opgesteld en de afwijkingen die van dat bestemmingsplan zijn verleend.

De bebouwde omgeving vormt het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen. Door Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam is onderzocht wat de cultuurhistorische kwaliteiten zijn van deze bestaande bebouwde omgeving en worden aanbevelingen gegeven voor het beschermen van deze kwaliteiten. In de komende paragrafen zal telkens aangegeven worden wat de aanbevelingen zijn van Monumenten & Archeologie en hoe deze in het bestemmingsplan zijn verwerkt. Het advies is integraal als bijlage bij deze toelichting opgenomen (Bijlage 6 Cultuurhistorisch advies).

In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is bekeken wat de bestaande bouwhoogtes zijn en of deze nog overeenkomen met het vorige bestemmingsplan. In het overgrote deel van de gevallen is dit aan de orde. Voor het deel waarvan het vorige bestemmingsplan meer ruimte bood dan werkelijk aanwezig, voornamelijk als de bouwhoogte van het hoofdgebouw ook voor de tuinbebouwing was opgenomen, is een correctie doorgevoerd.

Vanwege de dichtheid waarin is gebouwd in de Pijp, zijn er maar weinig mogelijkheden om de woning of bedrijfsruimte uit te breiden. Bouwen in de binnentuinen wordt gezien als onwenselijk (zie verder paragraaf 3.2.3 Binnentuinen) en er is weinig tot geen ruimte voor uitbreiding in onbebouwd gebied. De mogelijkheden die resteren zijn beperkt tot uitbreiding in hoogte.

In het vorige bestemmingsplan zijn in enkele gevallen hogere bouwhoogtes toegekend dan de feitelijk aanwezige bebouwing, om ruimte te kunnen bieden aan uitbreidingen in verticale zin. Na een stedenbouwkundige analyse over de ruimtelijke structuur van de Pijp kan geconcludeerd worden dat in

dit bestemmingsplan opnieuw een dergelijke generieke regeling mogelijk is. Bij deze regeling worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Over het algemeen kan er in het bestemmingsplan volstaan worden met het opnemen van één maximale bouwhoogte per blok of per architectuureenheid die afgeleid wordt uit de meest voorkomende hoogte van de bestaande bebouwing. Bij enkele hogere gebouwen die een uitzondering in het bouwblok vormen kan een afwijkende maximale bouwhoogte worden opgenomen.
- Bij orde 1 en 2 panden wordt de bestaande bouwhoogte per pand opgenomen zodat opbouwen niet bij recht toegestaan zijn.
- Voor de licht- en zontoetreding in de binnentuinen is de hoogte van de bebouwing m.n. aan zuidkant maar ook aan de oost- en westkant van belang. Extra dakop- of uitbouwen kunnen een behoorlijke impact hebben op het wooncomfort in de binnentuin. Waar de bestaande bebouwing lagere delen aan de tuinkant heeft, zoals b.v. bij keukenaanbouwen of een terugspringende dakverdieping is het belangrijk de maximale bouwhoogte conform de bestaande situatie vast te leggen.

Bovenstaande uitgangspunten komen nagenoeg overeen met het advies van Monumenten en Archeologie, die de volgende adviezen heeft gegeven over bouwhoogtes in de Pijp:

- Leg de bestaande bouwhoogte vast van de met een orde 1 (Gemeentelijk en Rijksmonument) en orde 2 gewaardeerde bebouwing en van bebouwing die met een orde 3 is gewaardeerd en staat in met de een Zone A en Zone B gewaardeerde straten.
- Neem bij de overige bebouwing de meest voorkomende hoogte in de wand van een bouwblok als uitgangspunt voor het bepalen van de nok- en goothoogte. Veel bouwblokken in de Nieuwe Pijp hebben een status van rijks- of gemeentelijk monument. Voor het behoud van de stedenbouwkundige samenhang van Plan Zuid is het aan te bevelen de bestaande bouwhoogten van deze blokken, maar ook die van de overige bouwblokken in de regels vast te leggen.
- Houd bij het vaststellen van de bouwhoogtes in de regels voor de bebouwing met een orde 1, 2 en 3 waardering verder rekening met de als architectuureenheden aangegeven bebouwing op de ordekaarten.

Het verschil is gelegen in het wel of niet vastleggen van de bouwhoogte van orde 3 panden in een hoog gewaardeerde stedenbouwkundige zone (A en B). Vanuit de stedenbouwkundige analyse blijkt deze noodzaak niet, maar wel uit het behoud van cultuurhistorische waarden van de bebouwing in de Pijp. Het advies van Monumenten & Archeologie wordt op dit punt dan eveneens als uitgangspunt gehanteerd bij de regeling voor de bouwhoogtes in de Pijp.

De uitwerking van bovenstaande regeling is terug te vinden in de verbeelding, alwaar hoogteverschillen in bebouwing van die in de welstandsnota orde 3 (langs zones C en D), basisorde of geen ordewaardering heeft gekregen, niet met een nauwkeurige maximum goot- en bouwhoogte op de verbeelding is ingetekend. De feitelijke situatie komt aldaar niet overeen met de planologische mogelijkheden.

Voor het grootste deel van de Pijp geldt dat het gaat om bebouwing in de ordes 1, 2 en 3 (langs zones A en B). De uitwerking van bovenstaande uitgangspunten levert op de verbeelding niet direct een ander beeld op dan in het voorgaande bestemmingsplan. Slechts in een beperkt aantal gevallen kunnen de bouwhoogtes gelijk getrokken worden aan de meest voorkomende bouwhoogte.

Dakuitbreidingen

Volgens het cultuurhistorisch advies en de stedenbouwkundige analyse van de Pijp, zijn er in het plangebied veel kappen aanwezig, die het beschermen waard zijn. Het zogeheten "daklandschap", dat zich kenmerkt door verschillen in kapvorm, -richting en hellingspercentage, dient behouden te blijven.



Afbeelding 40: verschillende dakafwerkingen in een bouwblok

De afgelopen planperiode zijn veel schuine kappen rechtgetrokken tot de maximale bouwhoogte. In het voorgaande bestemmingsplan was een maximum goothoogte opgenomen, om te voorkomen dat de schuine delen van een kap rechtgetrokken zouden worden en op die manier de kapvorm van schuin naar plat te laten gaan. Deze regeling heeft zijn doel niet getroffen, doordat het rechttrekken van de kap plaatsvond zonder de goothoogte daarbij te overschrijden.

In dit bestemmingsplan wordt een effectievere regeling toegepast ter bescherming van het daklandschap. Alle kappen van gebouwen in orde 1, 2 en 3 langs stedenbouwkundige zones a en b worden middels een dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie (1 of 2) "bevroren". Het wijzigen van de kapvorm door dakkapellen, dakopbouwen, dakuitbouwen en daklagen kan dan alleen nog onder voorwaarden. Er komt een vergunningplicht voor dergelijke dakuitbreidingen, zodat er getoetst kan worden of het nieuwe bouwwerk het daklandschap schade zal toebrengen of niet.

Voor de licht- en zontoetreding in de binnentuinen is de hoogte van de bebouwing m.n. aan zuidkant maar ook aan de oost- en westkant van belang. Extra dakop- of uitbouwen kunnen een behoorlijke impact hebben op het wooncomfort in de binnentuin. Waar de bestaande bebouwing lagere delen aan de tuinkant heeft, zoals b.v. bij keukenaanbouwen of een terugspringende dakverdieping is het daarom belangrijk de maximale bouwhoogte conform de bestaande situatie vast te leggen.

Openingen in bouwblokken

Op de scheiding tussen kopbebouwing en langsbebouwing bevinden zich in sommige bouwblokken openingen, op de begane grond meestal afgesloten door een muur. Zo werd voorkomen dat donkere hoeken in de binnenhoven ontstonden. Er lijkt geen stedenbouwkundig principe ten grondslag te liggen aan de openingen in de straatwand, maar dat wil niet zeggen dat er geen belang is om de openingen te

behouden. Zo zijn in veel gevallen de openingen aan beide zijden voorzien van bebouwing waarin ramen zijn aangebracht en verblijfsruimtes zijn gesitueerd. Dichtbouwen van de opening zou dan kunnen leiden tot een verminderde lichtinval en daarmee de kwaliteit van het bewonen van de bestaande bebouwing in sterke mate verslechteren.

Een ander aspect is de architectuur van de bestaande bebouwing. Deze kan door het dichtbouwen van de opening in de straatwand verstoord worden. Dit is een aspect dat bij voorkeur beoordeeld wordt, zonder dat er in het bestemmingsplan bouwrecht is geboden.

Gezien het bovenstaande zullen de openingen in de bouwblokken niet bij voorbaat van bouwrecht worden voorzien. De bouwhoogte van de bestaande bebouwing, voor zover aanwezig, zal vastgelegd worden op de verbeelding. Indien de bestemming Tuinen toegekend is aan de betreffende gronden, zal dit anders geregeld worden. Zie hiervoor paragraaf 3.2.3 Binnentuinen.

3.2.2 Rooilijnen

Voorgevelrooilijn

Rooilijnen van de bebouwing, zowel langs de straten en pleinen als langs de achtergevels, bepalen de verkaveling in gesloten bouwblokken. Hierdoor is een sterke scheiding tussen openbare en private ruimte ontstaan. De voorgevelrooilijn is belangrijk voor de vorming van de straatruimte en de samenhang van de bebouwing. In De Pijp hebben de bouwblokken uit de 19^{de} eeuw en de jaren 1920/1940 over het algemeen één doorgaande voorgevelrooilijn. Bij sommige, meestal nieuwe panden is in de plint echter een terugspringend deel b.v. bij de hoofdingang opgenomen. Op de verdieping wordt dan meestal wel de rooilijn van de aangrenzende bebouwing opgenomen. De verspringing is over het algemeen niet van dusdanig belang dat deze in het bestemmingsplan moet worden opgenomen, wel is dat het geval voor de algemene rooilijn.

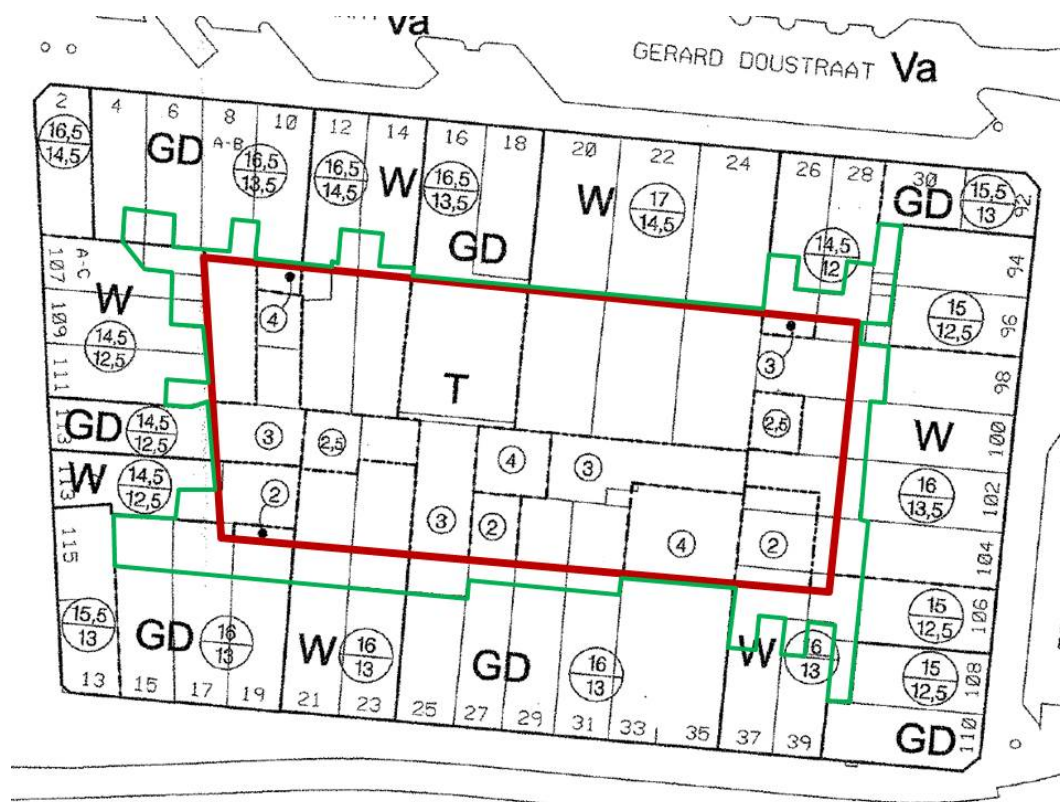
Het conserveren van de bestaande rooilijnen houdt niet alleen de voor de verschillende buurten van de Pijp kenmerkende structuur intact. Hierin is ook het vroegere verloop en de breedte van de sloten en de daartussen liggende percelen te volgen.

Achtergevelrooilijn

In veel bouwblokken in De Pijp zijn grote delen van de binnentuinen voorzien van bebouwing. Vaak gaat het om bedrijfsbebouwing die in het verleden is opgericht, om ruimte te creëren voor de bedrijvigheid die in het hoofdgebouw niet verder kon groeien. In het voorgaande bestemmingsplan is aan de verdere verdichting van de binnentuinen een halt toegeroepen. Alle bebouwing die destijds in de tuinen aanwezig was, is in kaart gebracht en in de plankaart opgenomen. Nieuwe bebouwing, met uitzondering van een berging van maximaal 9 m², werd uitgesloten. Er is hiervoor een bestemming Tuinen in het leven geroepen, die een scherpe scheiding aanbracht tussen de hoofdgebouwen en de tuinbebouwing, behorende bij die hoofdgebouwen. De achtergevelrooilijnen werden daarmee op de plankaart ingetekend als bestemmingsgrens.

In een aantal gevallen is de achtergevelrooilijn echter niet dezelfde lijn als de bestemmingsgrens. De feitelijke situatie is anders dan de planologische situatie, wat leidt tot het recht om de achtergevelrooilijn verder de tuin in te verplaatsen. Dit bouwrecht, dat volgens het limitatief-imperatieve stelsel van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht via een omgevingsvergunning tot realisatie gebracht kan worden, leidt tot onwenselijke situaties. Zo kunnen in enkele bouwblokken de hoofdgebouwen over de volledige hoogte worden uitgebreid de tuin in, tot soms 8 meter (extra) diepte. Naast dat dit de ruimtelijke beleving van de binnentuin als open gebied schaadt, zorgen dergelijke uitbreidingen voor een beperking in daglichttoetreding, de belending wordt in de schaduw gezet en in hoeken van bouwblokken kan dit

tevens leiden tot privacyschending en/of volledige ontneming van uitzicht. Om te voorkomen dat deze bouwrechten tot uitvoer worden gebracht, is in dit bestemmingsplan de feitelijke achtergevelrooilijn ingetekend als bestemmingsgrens van de hoofdbebouwing (en de bestemming van de tuinen). Hiermee wordt het bestaande, nog onbenutte bouwrecht ontnomen.



Afbeelding 41: uitsnede van plankaart voorgaand bestemmingsplan, met daarin verschillen tussen bestemmingsgrens voorgaand bestemmingsplan (rood) en de bestemmingsgrens in dit bestemmingsplan (groen).

3.2.3 Binnentuinen

Wens tot uitbreiding op de eerste bouwlaag

Zoals eerder in deze toelichting aangegeven, zijn de binnentuinen van de Pijp van groot belang voor een prettig woon- en leefklimaat van de bewoners. In het verleden zijn door de bedrijven in de Pijp gebouwen in de binnentuinen van bouwblokken geplaatst ter vergroting van het bedrijfsvoeroppervlak. In de Noord-Pijp zijn een aantal bouwblokken nagenoeg volgebouwd.

Aangenomen mag worden dat de druk op de binnenterreinen hoog zal blijven. In het geval dat ondernemingen een uitbreidingswens hebben, dan wordt deze in eerste instantie gezocht in het bebouwen van het achtererf behorende bij de onderneming. Pas later wordt gekeken naar een mogelijke samenvoeging met een naastgelegen pand of het onderkelderen van het bestaande pand. In het geval dat een onderneming verdwijnt en het pand kan geen nieuwe onderneming aantrekken, dan is de kans groot dat er een woning in komt. In dat geval blijft de druk op de binnentuin nog steeds aanwezig, omdat ook bewoners de wens hebben tot uitbreiding van woonoppervlak.

Voor de ondernemers en bewoners die in de begane grond zitten, betekent het bebouwen van de tuinen een vergroting van het bedrijfsvoeroppervlak resp. woonoppervlak. Dit heeft voor deze partijen een

positief gevolg. Ondernemers kunnen op deze manier een hogere omzet behalen en zodoende (meer) rendabel hun onderneming exploiteren. Bewoners hebben baat bij een groter woonoppervlak, aangezien het gemiddelde woonoppervlak in de Pijp relatief laag is. Hiermee wordt de verhuisgeneigdheid lager en ontstaat de mogelijkheid om langer in de woning te blijven, ook als de huishoudensamenstelling wijzigt.

Wens tot een zo open en groen mogelijke binnentuin

Gezondheid

De nadelen van het bebouwen van de binnentuinen zijn voornamelijk waar te nemen op de hoger gelegen bouwlagen. De bewoners die op de eerste verdieping of hoger wonen, hebben geen buitenruimte aan de woning anders dan hun balkon (voor zover aanwezig). De rust en ruimte die voor hen van evengroot belang is als voor iedere andere bewoner van de Pijp, kunnen zij hoofdzakelijk vinden aan de achterzijde van hun woning. Op het moment dat de tuinen bebouwd worden, gaat dit ten koste van de ruimtelijke beleving van de binnentuin voor deze bewoners; zij hebben immers niet de baten die de ondernemer/bewoner op de begane grond wel hebben van de tuinbebouwing. In een wijk als de Pijp, waar aan de voorzijde van de (woon)bebouwing de drukte van de stad duidelijk aanwezig is en de mogelijkheden tot recreëren in een rustige omgeving zich op enige afstand van de woning bevinden, dient de rust aan achterzijde van de woning als compensatie. Een groene en stille omgeving gezien als essentieel voor het goed kunnen rusten en ontspannen (zie "Quiet Areas and the Need for Quietness in Amsterdam", H. Booi en F. van den Berg, 2012). Uit onderzoek blijkt niet alleen dat lawaai schadelijk kan zijn voor de gezondheid, maar ook dat stille plekken in de stad kunnen compenseren voor de drukte van de stad, bijdragen aan herstel en 'op adem komen', en dat rust de positieve invloed van een prettige plek in de stad versterkt (Stille gebieden in de stad, De stad is stiller dan je denkt, Ministerie van VROM, 2009).

Het belang van een stille ruimte in combinatie met een rustig aangezicht, wordt ook in de literatuur in de gezondheidswetenschappen bevestigd (zie "The acoustic and visual factors influencing the construction of tranquil space in urban and rural environments tranquil spaces-quiet places?"; Pheasant e.a., 2007). Geluidsbelaste locaties worden ongewenster ervaren op het moment dat deze locaties ook een druk aanzicht hebben. Analoog hieraan worden plekken stiller ervaren, als het aanzicht ook aangenaam is. De binnentuinen kennen uitsluitend geluiden die door mensen, dieren en weersomstandigheden worden voortgebracht, mede dankzij het jarenlange verbod op een bedrijfsmatig gebruik van de tuin. Deze "natuurlijke" geluiden worden over het algemeen niet storend ervaren. Om de stille beleving van de binnentuinen kracht bij te zetten en daarmee het verblijfsklimaat aangenaam te houden, wordt een verregaande (visuele) verdichting van de binnentuinen niet wenselijk geacht.

Cultuurhistorie

De waarden van groen hebben de manier waarop Amsterdam sinds de 17de eeuw is vormgegeven, sterk bepaald. Het groen is misschien wel dé rode draad in de ontwikkeling van de moderne stad. Om te beginnen in de grachtengordel. Die werd door en voor de rijken gebouwd, en groen zit daar ruimschoots in verwerkt: diepe binnentuinen en bomen langs de grachten zorgen voor een weldadige woonomgeving - iets wat in groot contrast stond met het dicht bebouwde middeleeuwse stadshart. De regelgeving (keuren) waarmee het groen vanouds wordt beschermd, toont het belang dat hier van begin af aan aan gehecht wordt. Tot in de 19de eeuw is dit de enige ontworpen stadsuitbreiding van Amsterdam. In het denken over de nieuwe stadsuitbreidingen, die vanaf de 19de eeuw aan de orde zijn, gold de grachtengordel en de manier waarop hierin met het groen is omgegaan, als lichtend voorbeeld. En hoewel een dergelijke aanleg financieel noch politiek haalbaar was voor de grote aantallen armlastige inwoners die vanaf dat moment gehuisvest moeten worden, worden soortgelijke leefbaarheidskwaliteiten nagestreefd.

Een belangrijke mijlpaal is de inwerkingtreding van de Woning- en Gezondheidswet in 1901 waarmee de overheid onderkent dat het voorzien in voldoende buitenruimte bij woningen ten behoeve van licht, lucht en (openbaar) groen haar taak is. Vanaf nu heeft iedereen recht op voldoende licht, lucht en groen. De idealen worden in de praktijk gebracht door middel van een stedenbouw waaraan zorgvuldige studies vooraf gaan. Verkavelingsvormen, verhoudingen tussen bouwhoogtes, blokdieptes, straatbreedtes en bezonningsmodellen worden gaandeweg analytischer uitgewerkt. De stad wordt vanaf het eind van de 19^{de} eeuw steeds meer als een groot en samenhangend bouwwerk opgevat. De ontwerpopgave verschuift van het niveau van de woning, naar de schaal van het bouwblok, naar de schaal van de stad en de regio. Voorzieningen als licht, lucht en groen worden op al deze schaalniveau's in het stedelijk weefsel meegenomen – van de groene lobben om en in de stad, naar parken, sportvelden, school- en volkstuinen, naar plantsoenen, tuinen en balkons. Alle onderdelen worden van even groot belang geacht vanwege hun onderlinge samenhang. Omdat het over de stad als bouwwerk gaat, wordt gezocht naar de meest geschikte manier om zowel de woonblokken als de ruimte er omheen in buurten en wijken vorm te geven.

In deze periode ligt de nadruk op de gezondheidswaarde en de sociaal-maatschappelijke waarde van groenvoorzieningen. Groen wordt gekoppeld aan voldoende licht en frisse lucht waarop volgens de Woningwet (1901) en de Gezondheidswet (1901) iedereen recht had. Groen heeft daarnaast natuurwaarde: een mooie leefomgeving en aanraking met de natuur (tuinieren) maakt je een beter mens.

Vervolgens wordt in het interbellum groen verbonden aan ontspanning en recreatie. En met het Algemeen Uitbreidingsplan en de uitvoering daarvan worden de voorzieningen daarvoor een onlosmakelijk deel van de stedelijke vormgeving. Dat leidt tot de ontwikkeling van verschillende verkavelingstypologieën in laag-, midden- en hoogbouw: van het traditionele gesloten bouwblok, naar bouwblokken met open koppen, tot opengeknipte bouwblokken, strokenbouw, haken, hoven en stempels, meanders en bloemkoolwijken. De ontwikkeling van deze verschillende typologieën hangt nauw samen met de vraag hoe de groenvoorzieningen voor zoveel mogelijk bewoners bruik- en beleefbaar kunnen worden gemaakt. Want bij een meer open verkavelingsvorm zijn tussenliggende groene ruimtes, al dan niet met aangrenzende privétuinen, uiteraard van invloed op de beleving van de openbare ruimte en daarmee van algemeen belang. De privétuinruimte wordt op die manier gaandeweg ondergeschikter aan het algemeen belang.

Zodoende is een ontwikkeling te onderscheiden van groen als zelfstandige elementen in de vorm van tuinen achter de woning en als boombeplanting in de straten (grachtengordel, 19^{de}-eeuwse Ring), naar groen als doorlopend systeem dat de woonwijken meer en meer dooradert (gordel 20-40) en waarbij het tuingroen bijdraagt aan de beleving van de openbare ruimte (tuindorpen) naar een stadsstructuur waarin het tuingroen direct grenst aan de plantsoenen en dat de bewoners verder, via de parken en groene lobben met het buitengebied verbindt (AUP), tot de ruim opgezette parklandschappen waarin de vrijstaande hoogbouw ondergeschikt is en van tuinen geen sprake meer is (Post AUP).

De Pijp maakt onderdeel uit van de 19^e-eeuwse Ring. Deze laat zich kenmerken door gesloten bouwblokken en een duidelijke scheiding tussen privé en openbaar - de binnenterreinen (al dan niet met tuinen) maken geen onderdeel uit van het straatbeeld. De tuindiepte is in principe 1:1 gekoppeld aan de bouwhoogte die weer gekoppeld is aan de straatbreedte. Vaak wordt daar vanaf geweken. De bezonning van de woningen is afhankelijk van de oriëntatie en niet persé gunstig. De binnenterreinen zijn doorgaans ondiep en langgerekt. De verkaveling van de 19^{de}-eeuwse Ring is deels gebaseerd op de prestedelijke slotenverkaveling. De hoogte is nooit meer dan vier bouwlagen met een kap. Uitgebouwde keukenstroken steken in de aaneengesloten open ruimte. Bovendien zijn er vaak opslag- en werkplaatsen op de binnenterreinen en soms ook volledige huizen. Sommige binnenterreinen zijn vrijwel volledig dichtgebouwd. Andere zijn grotendeels onbebouwd en van groen voorzien. De onbebouwde terreinen vormen een rustige en deels groene tegenhanger van de drukke, stenige straatruimte. In

incidentele gevallen zijn er straten met voortuinen. De openbare ruimte is stenig, met boombeplanting als aankleding met name langs de hoofdwegen, grachten en waterwegen of pleinen. Open, groene, ruimte is verder beperkt tot een aantal plantsoenen en parken.

Tussen 1680 en 1865 behoudt Amsterdam haar 17de-eeuwse omvang. Maar dan, in de tweede helft van de 19de eeuw, barst de stad letterlijk uit zijn voegen. Grote aantallen arbeiders die in eerste instantie door mislukte oogsten en later door de industrialisatie naar de stad trekken leven in armoede in volgepakte krottenwijken. Epidemieën veroorzaken talloze slachtoffers. Er zijn drie partijen die deze problematiek op hun agenda zetten: de hygiënisten, de filantropen en de lokale overheid. Ze houden zich alle drie bezig met de kwaliteit van wonen, maar alle drie vanuit een ander perspectief. De hygiënisten richten zich op openbare sanitaire voorzieningen, de lokale overheid richt zich op de infrastructuur en kleinschalige particuliere initiatieven voor de gegoede burgerij, en de filantropen op goede woningen voor de arbeiders. Het gemeentebestuur is verantwoordelijk voor de regelgeving.

Hygiënisten

De hygiënisten gebruiken de statistiek (nieuw in die tijd) om aan te tonen dat er een relatie is tussen sanitaire misstanden enerzijds en hoge sterfte en besmettelijke volksziektes anderzijds. Zo proberen zij de gemeentebesturen ervan te overtuigen dat de gezondheid kan worden verbeterd door het verbeteren van sanitaire voorzieningen, zoals afvalverwerking, de aanleg van waterleiding (jaren 1870) en riolering (respectievelijk jaren 1870 en '80). Hoewel hun ideeën over de oorzaken van ziekten en ziektekiemen onjuist waren (zij dachten dat die uit de lucht en de bodem kwamen) en ondanks dat de bacteriologie pas in de jaren 1890 algemeen aanvaard werd, droegen hun oplossingen wel degelijk bij aan de verbetering van de woonomstandigheden in de stad. Rond 1880/90 verdwijnen de hygiënisten als aparte groep uit beeld. Met de nieuwe wetenschappelijke onderbouwingen worden ze onderdeel van onder andere overheidsorganisaties op het gebied van gezondheid en hygiëne, zoals de Gezondheidscommissies. Hier wordt de kiem gelegd voor het begrip dat onbebouwde buitenruimte en voldoende licht- en luchttoetreding wezenlijk zijn om een goede woonsituatie te bouwen.

Lokale overheid

Het gemeentebestuur neemt in de 19de eeuw geen regie over de woonkwaliteit in de nieuwe stadsuitbreidingen, noch in het opruimen van de krotwoningen in de oude stad. Het resultaat is dat vrijwel de hele 19de-eeuwse Ring wordt aangelegd door speculatiebouwers. En dat betekent dat slechte woonomstandigheden niet alleen in de 'oude' krottenwijken te vinden zijn, maar ook in de zogenaamde Nieuwe Stad (de Pijp, Dapper-, Staatslieden-, Kinkerbuurt etc.). Er is wel enig beleid, maar dat betreft de aansluiting van de infrastructuur van de oude op de nieuwe stad. Daarnaast ondersteunt het gemeentebestuur kleinschalige projecten om de rijkere burgers in de stad te houden (die woont dan namelijk liever in de lommerrijke buitengebieden). Ook regelgeving op het gebied van een 'goede woning' is er niet. Tot midden 19de eeuw gelden nog de 17de-eeuwse keuren die dus nog stammen uit de tijd dat de samenstelling van de bevolking van de stad totaal anders was en er nog geen grote groepen arbeiders in krotten leefden.

Wat achter de rooilijnen gebeurt vindt de overheid niet haar zaak. Uit de regelgeving blijkt deze visie op de beperkte rol van de overheid. Er wordt in de verordening uit 1858 wel een koppeling gelegd tussen de bouwhoogtes en de straatbreedtes ten behoeve van goede lichtinval. Maar over de diepte van de binnenterreinen worden geen regels opgenomen. Desalniettemin blijkt dat men wel ideeën had over het belang van bouwblokdieptes voor de woonkwaliteit, zo merkt stadsingenieur J. G. van Niftrik het volgende op:

"Als de huizen 12 a 14 meters hoogte hebben, dan kunnen in de beneden-achterkamers nooit de zonnestralen door de vensters schijnen, als de tuin niet even breed is. Dat de afstand tusschen de

gevels der huizen minstens even groot moet zijn als de hoogte der perceelen, is een zoo eenvoudig hygiënisch voorschrift dat spreker er niet verder bij behoeft stil te staan" [A.J. van der Valk 1989, p. 206]

Bovendien blijkt uit het uitbreidingsplan dat Van Niftrik in 1866 in opdracht van het gemeentebestuur tekent dat hij het belang van groen in het stedelijk weefsel onderkent. Zijn plan wordt onder andere gekenmerkt door segregatie van arbeiderswijken en wijken voor welgestelden met daartussen parken en plantsoenen zowel voor de armen als de rijken. Er is de nodige kritiek op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plan. Maar andere redenen waarom het plan niet wordt uitgevoerd wordt zijn gelegen in het feit dat het gemeentebestuur terughoudend is in het nemen van regie en wegens financiële overwegingen. De aanleg zou een grote financiële investering vergen, geld dat niet in de gemeentekas zat. Daarnaast levert de werkwijze met concessies aan particulieren geld op voor de gemeente. Een van de manieren is het innen van straatgeld dat zij op basis van gevellengte bepaalde. Speculatiebouwers die de overgrote meerderheid van de bouwinitiatieven in de jaren 1880 en 90 in handen hebben, zijn uit op zoveel mogelijk winst en dus zoveel mogelijk woningen per bouwblok en geen aandacht hebben voor de woonkwaliteit. Deze werkwijze zorgt ervoor dat de diepte van de binnenterreinen onder druk staat: er worden zelfs bouwblokken gerealiseerd met binnenterreinen van slechts 6 meter diep, iets wat dan al tot verontrusting leidt.

Het uitbreidingsplan van Van Niftrik wordt niet uitgevoerd en in het plan van J. Kalff uit 1877 is er een stuk minder ruimte voor groenvoorzieningen en wat was voorzien werd niet altijd uitgevoerd. Het Volkspark dat Van Niftrik had voorzien voor de arbeiders ontbrak in het plan van Kalff. Kenmerkend voor de grondpolitiek van het gemeentebestuur was dat het feit dat het Ooster-, Wester- en Sarphatipark wel werden uitgevoerd. Deze kwamen namelijk op gemeentegrond tot stand - wat in de kosten een stuk scheelde. De parken zouden bovendien de bouwlust van de bouwers eromheen aanwakkeren, die vervolgens duurdere woningen konden realiseren die meer opleverden.

Filantropen

In de tweede helft van de 19de eeuw ontwikkelen de filantropen, die soms ook hygiënist zijn, ideeën over de manier waarop het leven van arbeiders, maar ook de middenklasse verbeterd kan worden. De filantropen, afkomstig uit de rijke bovenlaag, zijn van mening dat woonmilieu, gezondheid en moraal nauw samenhangen. Op basis van onderzoek wordt geconstateerd dat verbetering van de huisvesting de eerste stap is. Dat betekent een woning met voldoende licht, frisse lucht en buitenruimte. Voor verbetering van de woonomgeving en verheffing van de arbeider speelt groen bovendien een niet te onderschatten rol: het contact met de natuur (actief en passief) en het tuinieren, bloemen en planten kweken worden als wezenlijke middelen gezien om een beter mens te kunnen worden en om onzedelijk gedrag te voorkomen. De kleine groep filantropisch ingestelde burgers formeert woningbouwverenigingen om de idealen vorm te geven. In het laatste decennium treden geëmancipeerde vrouwen, zoals Octavia Hill (GB), Hélène Mercier, Johanna ter Meulen en Louise Went, op de voorgrond. Zij ontwikkelen zich tot woonopzichteressen en passen een ander filantropisch verdienmodel toe. Ze sluiten een verbond met geldschieters, zoals A.C. Wertheim en W. Spakler en laten met hen arbeiderswoningen bouwen. De opzichteressen innen de huur en houden een oogje in het zeil. Daarnaast richt Mercier samen met mr. J. Kruseman Bouwonderneming Jordaan op om de krotwoningen in de binnenstad tegen te gaan. Net als Aletta Jacobs, die veel actief was in de Jordaan, hebben deze vrouwen een grote rol gehad in de vormgeving van de stad van de 20ste eeuw vanwege hun op de praktijk gestoelde kennis over het arbeidersleven.

Stedenbouw

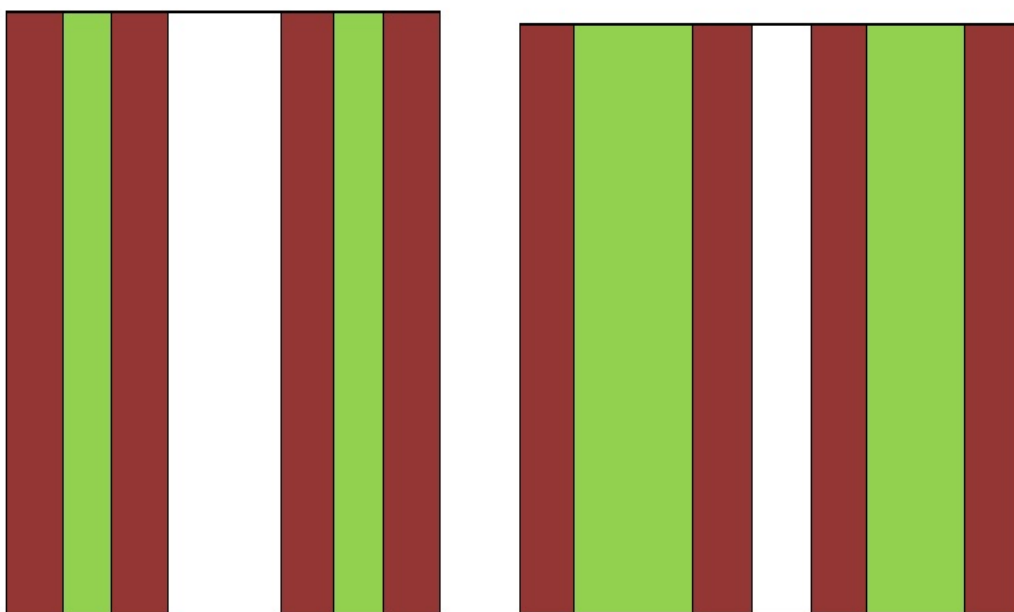
De kwaliteit van het bouwblok als geheel kan gemeten worden op basis van diverse, uiteenlopende kwalificaties, globaal te herleiden tot de twee basiscoëfficiënten esthetiek en hygiëne. De esthetiek kan net zo goed in de architectuur als in de stedenbouw en de openbare ruimte, inclusief het groen gelegen

zijn, terwijl de hygiëne voornamelijk een kwestie is van afmetingen en afstanden (licht en lucht), maar ook van groen en infrastructuur. Dat groen bijdraagt aan een gezonde, hygiënische omgeving is overigens niet een idee dat geformuleerd is door de zogenoemde hygiënisten en ook niet door de modernisten. De aandacht ging toentertijd in de eerste plaats uit naar licht, lucht en ruimte. Groen was voornamelijk recreatie dan wel stoffering van die ruimte. Groen is daarmee niet nieuw in de stedenbouw, maar wel als bijdrage aan een betere, gezondere omgeving (de groene longen van de stad). De discussie over fijnstof is nog maar kort geleden in volle hevigheid losgebarsten. Ook de bijdrage van groene tuinen aan waterberging is op te vatten als een pril verschijnsel in de hedendaagse stedenbouw.

Opvallend genoeg is de mode juist contrair aan bovengenoemde nieuwe stedenbouwkundige inzichten: tuinen worden meer verhard en bebouwd dan ooit tevoren. Dit geldt zowel voor de voor- als voor de achtertuinen. Weliswaar ziet de regeling in dit bestemmingsplan alleen op de binnentuinen, het is een gegeven dat de totale som van het groen door de huidige tendens afneemt. Met andere woorden, een vermindering van de groenkwaliteit in esthetisch, maar ook in hygiënisch stedenbouwkundig opzicht. Het milieu, waterberging en esthetiek hebben op het vlak van het groen een belangrijk raakvlak.

In welstandstermen is het bouwblok kwetsbaar in aantastingen van de architectuur, maar ook kan de esthetiek, letterlijk de schoonheidsbeleving afnemen door aantastingen van de openbare ruimte of het groen. De aantastingen van het groen werken ook door in het milieu en de hygiëne (http://www.groeneruimte.nl/dossiers/groen_en_luchtkwaliteit/#oorzaak). Daarnaast kunnen milieu en hygiëne worden aangetast zonder dat de esthetiek geweld wordt aangedaan, precies zo als in het geval van de kwaliteit. Het is evident dat ook in het geval van de kwetsbaarheid gestreefd dient te worden naar gelijk opgaande beleidsdoelen.

Binnen de hoofdindeling van het bouwblok is de variatie schier eindeloos, waarover hieronder meer, maar in essentie is het bouwblok te herleiden tot een verhouding onbebouwd – bebouwd. Bebouwd is dan de huizenmassa, terwijl onbebouwd uiteen valt in tuinen en openbare ruimte: verblijfs- en verkeersruimte, ofwel groen en grijs. Het zal duidelijk zijn dat deze verhouding tussen de bouwblokken en de openbare ruimte een van de wezenskenmerken is van de stedenbouw. Het draaien aan één knopje heeft gevolgen voor de rest.



Afbeelding 42: verhoudingen tussen publieke en private ruimte: kleinere binnentuinen komen vaker voor bij bredere straten en bredere binnentuinen zijn mogelijk bij smalle straten.

Klimaatadaptatie: Amsterdam Rainproof

Beleid Hemelwaterverwerking Amsterdam

Het beleid ten aanzien van het verwerken van hemelwater is vastgelegd in het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021. (GRPA) In dit beleid wordt specifiek stilgestaan bij de extra inspanning die nodig is in een verdichtende stad om schade als gevolg van een extremer wordend klimaat te voorkomen en de stad hemelwaterbestendig in te richten.

De gestelde ambitie op het gebied van hemelwaterverwerking is:

De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. (GRPA 2016-2021, p. 23)

Dit vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

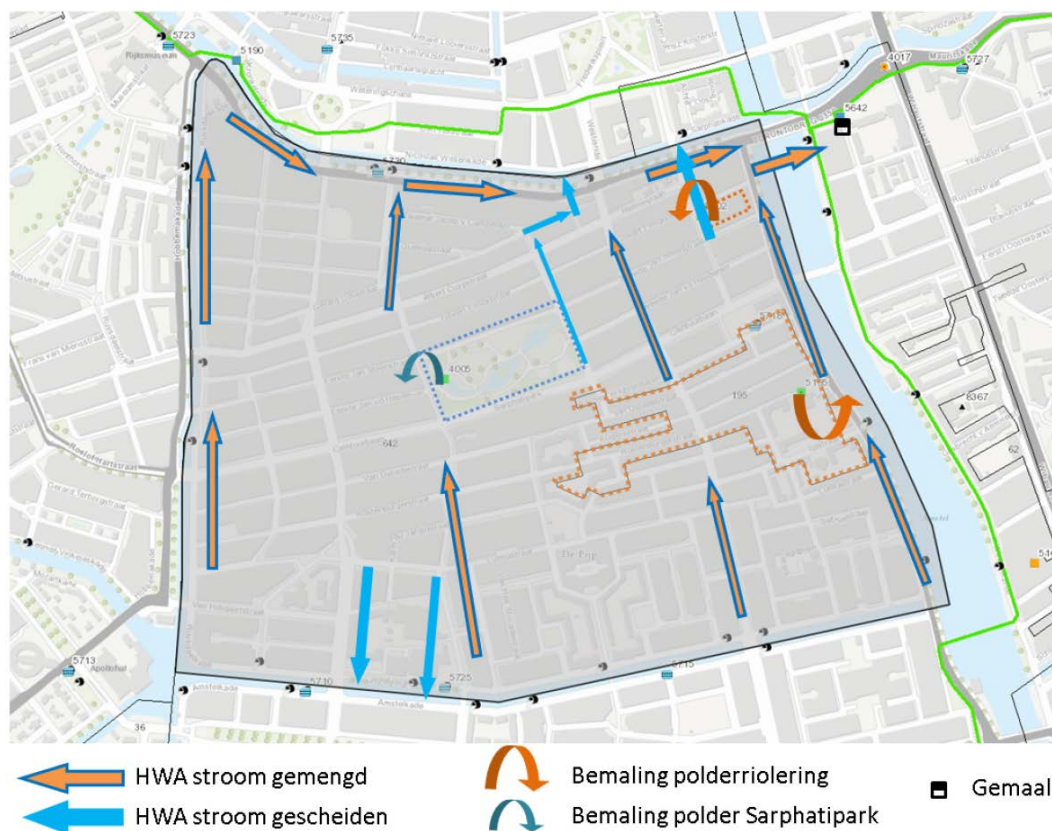
- hemelwater wordt zoveel mogelijk verwerkt daar waar het valt;
- gebruik van hemelwater heeft de voorkeur boven afvoeren, waarbij de optimale invulling wordt bepaald aan de hand van lokale factoren;
- de perceelegeenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein;
- de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente. Inzet is een robuust en flexibel openbaar hemelwaterstelsel, zodat bijsturing ook later nog mogelijk blijft;

Hydrologische Kenmerken de Pijp

De Pijp is ingesloten door de Singelgracht – de Boerenwetering – het Amstelkanaal en de Amstel. Voor Amsterdamse begrippen een relatief groot gebied waardoor de gemiddelde afstand tot het oppervlaktewater relatief ver.

Op een paar straten na heeft de Pijp een gemengd rioolstelsel. Dit betekent dat het regenwater vermengd met het afvalwater wordt afgevoerd naar de zuivering. Als het harder regent dan het rioolgemaal aankan, vult het rioolstelsel zich. Uiteindelijk stroomt het regenwater vermengd met afvalwater via overstorten en bergbezinkbassin naar het oppervlaktewater en veroorzaakt daarmee een tijdelijke verslechtering van de waterkwaliteit.

Binnen de Pijp liggen twee lager gelegen polders, het Sarphatipark en de straten tussen de Van Ostadestraat en de Tolstraat tot ongeveer het Lutmaplein. Het regenwater moet met pompen uit deze gebieden worden afgevoerd.



Afbeelding 43:

hemelwaterafvoer in de Pijp

Oppervlakte analyse kenmerkend gebied de Pijp

In het algemeen kan worden gesteld dat de openbare ruimte zeer sterk verhard is en dat groen nagenoeg afwezig is. Groen is alleen te vinden in het centraal gelegen Sarphatipark, en paar pleinen zoals het Therese Schwartzplein, het Hendrick de Keijserplein, het Smaragdplein en een aantal geveltuinen.

Voor een analyse is een deel geselecteerd dat kenmerkend is voor de Pijp qua oppervlakte. Het betreft het gebied tussen de Albert Cuypermarkt / Sarphatipark / Centuurbaan / Ferdinand Bolstraat:



Afbeelding 44: voor de Pijp kenmerkend gebied voor binnentuinbebouwing

Totaal oppervlak = 56.485 m²

Oppervlak Openbare ruimte

- 1. Asfalt = 5.047 m²
- 2. Kinkers / tegels = 13.568 m²
- 3. Onverhard / groen = -. m²

Totaal = 18.615 m²

Oppervlakte privaat / percelen

- 1. Binnentuinen = 10.904 m²
- 2. 2. Daken = 26.966 m²

Totaal = 37.870 m²

Verhouding openbaar – privaat: 33% - 67%

Verhouding verhard - onverhard: 88% - 12%

Hierbij is ingeschat dat circa 60% van het niet bebouwde oppervlak in de binnentuinen onverhard / groen is. De Pijp is zeer versteend en het beperkt aanwezige groen bevindt zich voornamelijk in de binnentuinen en het Sarphatipark.

Gevoeligheid de Pijp voor Extreme neerslag

In het kader van Amsterdam Rainproof is een met een integraal hydrodynamisch model bekeken waar de stad kwetsbaar is voor extreme neerslag. Hiervoor is een fictieve bui van 60mm/uur gesimuleerd die twee uur aanhoudt. De stad is aan de hand van de verschillende hydrologische processen in vier kaartlagen opgedeeld. Dat zijn een hoogtekartaart (AHN2), een weerstandskartaart en een in infiltratiekartaart

met daaraan gekoppeld het rioleringsmodel. Het geeft een beeld van hoe het water wordt afgevoerd en waar dit op het maaiveld achterblijft. Het is daarmee een simulatie van water op straat. Uit de berekening wordt duidelijk dat een extreme bui zowel op particulier als op openbaar terrein voor overlast kan zorgen en mogelijk tot schade kan leiden.

Uit deze analyse blijkt dat er in de Pijp veel plaatsen zijn waar er kans is op schade of overlast door accumulerend water in de openbare ruimte. Ongeveer het gehele midden gebied van de Pijp is de openbare ruimte gedefinieerd als een zeer urgent (kans op schade aan vastgoed en ernstige verkeershinder. Ook verzameld zich veel water in de binnentuinen.

Gezien de hoge mate van verharding van de Pijp en de hydrologische kenmerken (gemend rioolstelsel en afstand tot oppervlaktewater) is de gevoeligheid van de Pijp voor extreme neerslag goed verklaarbaar.

Een van de maatregelen om deze gevoeligheid te reduceren is het toevoegen van groen aan de buurt. Het groen vergroot de sponswerking en vertraagt de afvoer van regenwater, waardoor het risico op schade afneemt.



Afbeelding 45: gevoeligheid extreme neerslag in de Pijp

Reduceren gevoeligheid voor extreme neerslag

Een van de maatregelen om deze gevoeligheid te reduceren is het toevoegen van groen aan de buurt. Het groen vergroot de sponswerking en vertraagt de afvoer van regenwater, waardoor het risico op schade afneemt. Met Rainproof streeft Amsterdam er naar om bij alle fysieke veranderingen in de stad, gelijk dit soort regenbestendige maatregelen op te nemen.

Gevolgen uitbouwen in de Pijp

In het algemeen zijn binnentuinen met een goede verhouding tussen groen en verharding niet aangesloten op het rioolstelsel. Naarmate de verharding toeneemt is er minder ruimte voor het regenwater en neemt de kans op overlast toe.

Door uitbouwen neemt het groen oppervlak in de binnentuinen af. Dit omdat de maat van het terras meestal wordt gehandhaafd. Waarmee de uitbouw het groen letterlijk uit de tuin duwt. De diepte van tuinen in de Pijp variëren tussen de 18 en 8 meter. Bij een vergunningsvrije uitbouw van 4 meter, reduceren deze tuinen naar een diepte van 14 m resp. 4 m.

Het uitbouwen van woningen gaat dus rechtstreeks ten koste van het waterbergend vermogen van zowel de onder- als bovengrond van de binnentuinen. Het niet bebouwde oppervlak en het groen neemt af, terwijl de afvoer van regenwater vanaf het extra dakoppervlak juist toeneemt. Voor de afvoer van het regenwater van de uitbouw zijn twee mogelijkheden:

1. Aansluiten op het rioolstelsel, waarmee de al voor extremen neerslag gevoelige openbare ruimte van de Pijp in kwetsbaarheid en daarmee de kans op schade nog verder toeneemt;
2. Afwateren op de binnentuinen, waar de opvangmogelijkheid door de uitbouw juist is verkleind.

Gezien de al slechte situatie in De Pijp ten aanzien van de gevoeligheid voor extreme neerslag, de verslechtering van deze situatie door de bijkomende verharding ten gevolgen van uitbouwen en omdat de perceeleigenaar de zorgplicht heeft om hemelwater op eigen terrein te verwerken, is het vanuit het rainproof maken van de Pijp aan te bevelen uitbouwen niet toe te staan en als er dan uitgebouwd wordt, dat er zorg gedragen wordt voor compenserende maatregelen voor het verwerken van hemelwater op eigen terrein.

Het volledige onderzoek van Rainproof is als bijlage bijgesloten.

Belangenafweging

Uit het voorgaande blijkt dat er in het plangebied meerdere belangen spelen als het gaat om bebouwing in de binnentuin. Er is een uitbreidingswens van bewoners en ondernemers op de begane grond.

Deze wens staat in bepaalde gevallen haaks op de andere belangen die worden gevormd door de zorg van een goed woon- en leefklimaat, het behoud van een cultuurhistorische waarde van de binnentuinen als onderdeel van een voor de 19e eeuw kenmerkende bouwstijl, het behoud van een stedenbouwkundig waardevolle verhouding tussen groen en grijs en het anticiperen op klimaatveranderingen door het waterbergend vermogen van de binnentuinen op peil te houden. Deze belangen zijn allen gediend bij het tegengaan van verregaande verdichting van de binnentuinen. Het "op slot zetten" van de binnentuinen zou hierbij de beste remedie zijn.

Echter, in het kader van een afweging van belangen, is ervoor gekozen om enige ruimte voor uitbreiding te blijven toestaan voor de bewoners en ondernemers op de begane grond. Als de dubbelbestemming over het gehele achtererfgebied wordt heengelegd, dan is er bij het bebouwen van die gronden altijd sprake van een ontwikkeling die zich niet verhoudt met de dubbelbestemming. De ruimte voor uitbreiding kan dan ook alleen gevonden worden in gronden die de dubbelbestemming niet krijgen en daarmee als achtererfgebied blijven bestaan. Dit is in het onderhavige bestemmingsplan gedaan door de bestemmingsgrens van de dubbelbestemming Waarde - Landschap op 2,5 meter afstand van de achterzijde van de hoofdbebouwing te projecteren. In de strook tussen de hoofdbebouwing en de bestemmingsgrens van de dubbelbestemming Waarde - Landschap is dan wel sprake van een erf in de zin van het Bor en mag daar op grond van artikelen 2 en 3 Bijlage II Bor bebouwing worden opgericht. In artikel 2 Bijlage II Bor is de eis opgenomen dat een bijbehorend bouwwerk niet meer dan 50% van het

achtererfgebied mag beslaan, waardoor in deze strook omgevingsvergunningvrij een bijbehorend bouwwerk van 1,25 meter diep worden gebouwd.

Deze bouw mogelijkheden leiden zelden tot een bouwwerk waarvan de kosten opwegen tegen de ruimtewinst. Daarom wordt in dit bestemmingsplan een bouwrecht opgenomen voor het bebouwen van het achtererfgebied tot 2,5 meter uit het hoofdgebouw, aansluitend op het vergunningsvrije bouwen voor de wijziging van het Besluit omgevingsrecht van 1 november 2014 en aansluitend op de beleidsregels die de bestuurscommissie Zuid hanteert voor het afwijken van het bestemmingsplan. Met deze maat kan wel een rendabele uitbreiding van het woon- of bedrijfsvloeroppervlak worden gerealiseerd.

Op grond van artikel 3 Bijlage II Bor is dit bijbehorende bouwwerk zonder vergunning op te richten. Om de belangen die gediend zijn bij een zo open, stil en groen mogelijke binnentuin tegemoet te komen, wordt wel een groen dak en voldoende waterbergend vermogen vereist gesteld. Zoals hiervoor gesteld, dient de aanvrager zich te conformeren aan deze voorwaarden om vergunningsvrij te kunnen bouwen. Op het moment dat niet aan de voorwaarden wordt voldaan, dan is het bouwwerk vergunningsplichtig. Er zal dan een nadere afweging moeten plaatsvinden over de inpasbaarheid van het aangevraagde bouwwerk.

Dubbelbestemming Waarde - Landschap

Naast de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor bouwen in de achtertuin, is op basis van het Besluit omgevingsrecht, artikel 2 van Bijlage II mogelijk om zonder vergunning een bijbehorend bouwwerk op te richten. Het bouwen zonder omgevingsvergunning heeft vergaande gevolgen voor tuinen waarin thans weinig tot geen bebouwing staat en wordt vanuit de bescherming van de volksgezondheid, klimaatadaptatie en de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden onwenselijk geacht.

Dit betekent overigens niet dat de tuin niet als tuin gebruikt kan worden, of zelfs niet dat er niet gebouwd kan worden. De ondernemers en bewoners vallen terug op de bestemming Tuin en de mogelijkheden die daarin worden geboden; alleen het vergunningsvrije bouwen wordt uitgesloten.

Echter, in het kader van een afweging van belangen, is ervoor gekozen om enige ruimte voor vergunningsvrije uitbreiding te blijven toestaan voor de bewoners en ondernemers op de begane grond. Dit deel betreft een strook van 2,5 meter uit de oorspronkelijke achtergevel. Hier wordt een bouwrecht toegekend in de bestemming Tuinen, voor het oprichten van een bijbehorend bouwwerk tot 2,5 meter uit de achtergevel. Omdat de dubbelbestemming daar niet geldt, is deze strook wel erf in de zin van het Bor en kan daar op grond van artikel 3 Bijlage II Bor alsnog een bijbehorend bouwwerk gebouwd worden zonder vergunning.

3.2.4 Openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte krijgt geen plaats in het bestemmingsplan. Het is noodzakelijk om daar de nodige flexibiliteit in te bieden, zodat verkeersbesluiten, groot onderhoud, verplaatsen van groen etc. niet kunnen leiden tot een strijdigheid met het bestemmingsplan.

De onbebouwde gronden die openbaar begaanbaar zijn, hebben een bestemming die past bij het gebruik dat hoofdzakelijk op die gronden plaatsvinden. Zo hebben de doorgaande wegen en de woonstraten van gevel tot gevel een verkeersbestemming. Binnen de verkeersbestemming zijn rijwegen, parkeren en groenvoorzieningen toegestaan. Daar waar momenteel trams rijden, zal andere verkeersbestemming komen, dit om te voorkomen dat het bestemmingsplan tramvoorzieningen toestaat op locaties waar deze voorzieningen niet aanwezig zijn.

De bomen en groenvoorzieningen in woonstraten en doorgaande wegen zijn qua omvang ondergeschikt aan de verkeersdoeleinden en zijn derhalve niet in de verbeelding opgenomen. Daar waar het groen wel

de hoofdfunctie vervult, zoals in het Sarphatipark en de oevers langs het water, is de groenbestemming toegekend. In deze bestemming is autoverkeer en parkeren niet toegestaan.

Omdat de plangrens is gelegen op de waterkant, kan het feitelijk zijn dat oppervlaktewater in de groenbestemming voorkomt. Dat is toegestaan. In het Sarphatipark komt eveneens oppervlaktewater voor, maar dat heeft geen eigen bestemming Water. Dit is te rigide, omdat bij een minimale aanpassing in de openbare ruimte direct een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk zou zijn. Omdat het water onderdeel uitmaakt van het park, is het onder de groenbestemming van het park geschaard. Middels een dubbelbestemming Waarde - Hoofdgroenstructuur wordt voorkomen dat de omzetting van groen naar water zondermeer kan. Hier zal eerst advies voor ingewonnen moeten worden bij de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur.

Binnen de bestemmingen Verkeer en Groen zijn nieuwe gebouwen niet toegestaan, alleen bouwwerken (geen gebouwen zijnde). Dit heeft als gevolg dat de bestaande zichtlijnen, zoals deze in het cultuurhistorisch advies van Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam zijn omschreven, behouden zullen blijven.

3.2.5 Parkeren op straat

Zoals in de voorgaande paragraaf is aangegeven, zal de inrichting van de openbare ruimte flexibel blijven en niet in het bestemmingsplan vastgelegd worden waar het trottoir ligt, waar de bomen staan en waar de parkeerplaatsen gesitueerd moeten worden. Er zal dan ook niet via het bestemmingsplan gestuurd kunnen worden op parkeerdruk. Dit geldt eveneens voor fietsenstallingen in de openbare ruimte en het sturen op fietsparkeerdruk.

3.3 Functionele structuur

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze de functionele structuur van de Pijp kan wijzigen als gevolg van onderhavig bestemmingsplan. Daar waar onderwerpen onbesproken blijven, kan aangenomen worden dat daarvoor geen beleidsmatige wijzigingen zijn doorgevoerd die hebben geleid tot een andere regeling dan het voorgaande bestemmingsplan.

3.3.1 Wonen

Algemeen

De Pijp is - ondanks de vele voorzieningen die in het gebied aanwezig zijn - hoofdzakelijk een woongebied. Het gebied is populair bij de jongeren, die graag midden in een centrumstedelijke omgeving willen wonen, maar niet per se behoefte hebben aan een grote woning. Maar ook de bewoners die in de Pijp woonden voordat de transformatie naar woon/werkgebied begon, blijven graag in deze buurt wonen. Dat betekent dat naast studenten-, jongeren- en starterswoningen ook woningen voor senioren en zorgbehoevende ouderen nodig zijn. Het bestemmingsplan faciliteert al deze woningen in de woonbestemming.

Woonzorg

Nieuw in de woonbestemming is het toestaan van woonzorgcentra. Een woonzorgcentrum wordt gedefinieerd als *"een gebouw of gedeelte van een gebouw waar een specifieke doelgroep, zoals ouderen, woont, die algemene en medische verzorging geniet en waar naast ruimten voor verzorging tevens bij het zorgcentrum behorende ruimten zoals ondergeschikte detailhandel, ondersteunende horeca en overige nevenruimten zijn inbegrepen"*. Het gaat hierbij om onzelfstandige bewoning, waarbij de directe nabijheid van zorg essentieel is. Het verschil met zorgwoningen zit in het zelfstandige

karakter van zorgwoningen, waar de zorg op afroep beschikbaar is. Woonzorgcentra bevinden zich meestal in grotere gebouwen, die in de meeste bestemmingsplannen een maatschappelijke bestemming hebben gekregen. De keerzijde hiervan is dat het doet voorkomen alsof woonzorg alleen binnen die maatschappelijke bestemming in te passen is. Mocht de vergrijzing ook in de Pijp een rol gaan spelen, dan kan het zijn dat het aantal (beschikbare) gebouwen met een maatschappelijke bestemming ontoereikend zal zijn om de zorgbehoevende ouderen te huisvesten. In dit bestemmingsplan wordt een woonzorgcentrum dan ook passend geacht binnen de woonbestemming, zodat het mogelijk is om (op kleinere schaal) woonzorgcentra te realiseren binnen de reguliere woningvoorraad. Om te waarborgen dat deze kan voorzien in de bijbehorende zorg, gemeenschappelijke ruimtes en andere ondersteunende functies, zijn woonzorgcentra alleen toegestaan bij woonpanden waarin in de plint dergelijke functies zijn toegestaan. Dit komt neer op het toestaan van woonzorgcentra in de gemengd-bestemmingen, waarbij het gebruik van de plint ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen bij recht is toegestaan. Binnen de enkelbestemming Wonen wordt deze mogelijkheid nog niet op voorhand geboden, omdat het gebruik van de plint ten behoeve van niet-woonfuncties eerst middels een afwijking van het bestemmingsplan afgewogen moet worden.

Bedrijfsactiviteiten aan huis

Binnen de woningen is het altijd toegestaan om een deel van de woning bedrijfsmatig te gebruiken. Dit kan door een bedrijf aan huis te beginnen, of een beroep aan huis uit te oefenen. Het zal eveneens toegestaan zijn om een Bed & Breakfast te beginnen. Voor al deze aan huis gebonden bedrijfsactiviteiten geldt dat deze niet groter mogen worden dan de het bewoonde deel van de woning. Om te waarborgen dat deze ondergeschiktheid behouden blijft, mag niet meer dan 40% van de woning voor bedrijfsmatige activiteiten worden aangewend. De bedrijvigheid moet uitgevoerd worden door de hoofdbewoner(s) zelf. Bij Bed & Breakfast geldt tevens dat er niet meer dan 4 personen tegelijk van de overnachtingsfaciliteit gebruik mogen maken.

Toeristische verhuur

Het bestemmingsplan voorziet niet in de bestemming short stay. Toen deze vorm van toeristische verhuur een vlucht begon te nemen, heeft de gemeenteraad aangegeven in alle bestemmingsplannen in de gemeente short stay bij recht toe te willen staan. Via de short stay vergunning kon dan gestuurd worden op het aantal woningen dat voor short stay aangewend mocht worden en waar de short stay mocht komen. In de meer centrumstedelijke delen van de stad bleek short stay dermate populair, dat de woonbestemming onder druk kwam te staan. In het nieuwe overnachtingenbeleid van de gemeente (zie paragraaf 4.4.10) wordt aangegeven dat ook voor de komende jaren short stay niet meer vergund zal gaan worden (zie ook paragraaf 4.4.9). Het is daarmee ook niet langer noodzakelijk om deze functie op te nemen bij de woonbestemming. In dit bestemmingsplan is short stay dan ook niet als functie toegestaan en zal bij een wijziging in beleid - waarbij weer overgegaan wordt tot afgifte van short stay vergunningen - afgeweken moeten worden van het bestemmingsplan. Tijdelijke toeristische verhuur is toegestaan en wordt niet nader in het bestemmingsplan geregeld.

Wonen uitgesloten

Door de groeiende trend in internetverkoop en de daarmee samenhangende afname van verkoop in reguliere winkels, is een verschuiving van detailhandel waarneembaar in de Pijp: de bekende winkelstraten zijn populair en kennen weinig leegstand. De winkels en andere voorzieningen in de zijstraten hebben het wat moeilijker. De leegstand die daar kan ontstaan krijgt steeds meer een structureel karakter. De huren van winkelruimtes in de kernwinkelstraten worden door de toenemende populariteit hoger en maakt het kleine ondernemers lastig om het hoofd boven water te houden. Deze kleine, voor de Pijp belangrijke, ondernemers worden verdrongen naar locaties waar de huren nog betaalbaar zijn. In de zijstraten van de kernwinkelstraten kunnen deze ondernemers wel een plek

vinden. Gezien deze bewegingen, is in dit bestemmingsplan rekening gehouden met de wijze waarop de woonfunctie winkelstraten beïnvloedt. Zo worden woningen in de kernwinkelstraten in de plint uitgesloten, om te voorkomen dat de open winkelplinten worden doorbroken door woningen die doorgaans een meer gesloten karakter hebben. Daar waar reeds een woning aanwezig is, is deze wel op de verbeelding aangeduid, maar mag deze zondermeer gewijzigd worden naar winkelruimte.

Buiten de kernwinkelstraten wordt het recht tot het vestigen van een woning niet uitgesloten. Daar zal een omzetting van niet-woonfunctie naar woonfunctie wel toegestaan worden, om te voorkomen dat er langdurige leegstand ontstaat in winkelsruimtes. Er is wel een uitzondering gemaakt voor de Gerard Doustraat (tussen Ferdinand Bolstraat en Gerard Douplein) en de Daniël Stalpertstraat (tussen Ferdinand Bolstraat en Gerard Douplein). Deze straten fungeren als overloopgebied voor de ondernemers die in de kernwinkelstraten niet kunnen overleven. Als hier de mogelijkheid tot omzetting naar wonen behouden blijft, dan wordt het zoekgebied voor de kleine ondernemers steeds kleiner als de panden omgezet worden naar woningen.

Een andere uitzondering op de mogelijkheid om niet-woonfunctie om te zetten naar woning, is de aanwezigheid van een ambachtelijk bedrijf. Deze bedrijven zijn zeer waardevol voor de Pijp, omdat zij mede de Pijp het karakter van gezellige volksbuurt bepalen. Om deze ambachtelijke bedrijven te beschermen, worden de omzetting van woningen ter plaatse van ambachtelijke bedrijven niet toegestaan.

3.3.2 Detailhandel

Met name in de Oude Pijp zijn veel winkels en andere voorzieningen aanwezig. Deze concentreren zich steeds meer in de bekendere winkelstraten zoals de Ferdinand Bolstraat, Ceintuurbaan, Albert Cuypstraat en Van Woustraat. In de structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam (zie paragraaf 4.4.1) zijn de Ferdinand Bolstraat, Van Woustraat en de Ceintuurbaan aangewezen als "stadsstraten". Deze straten worden in de Structuurvisie omschreven als "*de ruimere, drukkere 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*". In deze straten wordt met dit bestemmingsplan detailhandel en horeca meer gefaciliteerd dan in overige straten van de Pijp. Voor detailhandel geldt dat dit zondermeer is toegestaan. Om wel het kleinschalige karakter van de Pijp te kunnen behouden binnen de stadsstraten, worden wel beperkingen opgelegd aan de grootte van de vestigingen. Zo geldt er een maximum winkelvoeroppervlak van 300 m² en een bruto vloeroppervlak van 500 m². Het verschil tussen deze twee oppervlaktes maakt het mogelijk om de opslag in de winkel te laten plaatsvinden, zodat het aantal bewegingen voor laden en lossen buiten de winkelgebieden - waar de opslag vaak plaatsvindt - te kunnen verminderen. Voor winkels in de Ferdinand Bolstraat tussen de Albert Cuypstraat en de Ceintuurbaan geldt dat deze groter mogen zijn: maximaal 500 m² winkelvoeroppervlak en 700 m² bruto vloeroppervlak. Dit oppervlak mag ook verkregen worden door de eerste verdieping te gebruiken voor de winkel, mits daarboven gewoond wordt.

Een andere manier om de kleinschaligheid te waarborgen, is het beperken van het samenvoegen van panden. Een winkelvoeroppervlak van 300 m² kan in veel gevallen pas gerealiseerd worden door vier panden samen te voegen. In de Ferdinand Bolstraat zouden dat er zes kunnen zijn, vanwege het hogere maximum voor de vestigingsgrootte. Dit zorgt voor langgerekte winkelpuien voor één winkel, waarmee niet alleen het straatbeeld bepaald wordt door een klein aantal grotere winkelketens, maar ook de diversiteit wordt verminderd en het kleinschalige karakter van de Pijp verdwijnt. Aangezien een dergelijk straatbeeld een onbedoeld gevolg kan zijn van deze toegestane vestigingsgroottes, wordt het aantal samenvoegingen beperkt. Overal mogen slechts 2 panden worden samengevoegd. In het deel van de Ferdinand Bolstraat waar een hoger maximum voor de vestigingsgrootte geldt, mogen maximaal 3 panden samengevoegd worden. Zowel het maximum aantal samen te voegen panden als het maximum

van de vestigingsgrootte zijn beiden van kracht. Het is niet toegestaan om het ene maximum te overschrijden om het andere maximum te kunnen behalen.

Het belang van het behoud van winkelstraten komt in de regels van dit bestemmingsplan tot uiting middels een aparte bestemming Gemengd - 3 (winkelstraten). In deze bestemming is alleen detailhandel en ambachtelijke bedrijvigheid in de plint als gebruiksrecht direct toegelaten. Alle andere in deze straten voorkomende functies zijn alleen toegestaan als ze nu aanwezig zijn. Deze worden met een functieaanduiding op de verbeelding toegestaan. Het gaat dan om de Ferdinand Bolstraat, de Van Woustraat en de Albert Cuypstraat.

De Ceintuurbaan is ook een stadsstraat volgens de Structuurvisie, maar door het profiel van de openbare ruimte, is het niet aan te merken als een winkelstraat. Het is een soort brede allee, waarbij aan beide zijden voorzieningen te vinden zijn. De Ceintuurbaan wordt dan ook gezien als een doorgaande straat, waar meerdere functies mogelijk wordt geacht dan uitsluitend detailhandel en horeca. Dit blijkt ook uit de functiemix die nu aanwezig is: er zijn naast de winkels en horeca ook kinderdagverblijven, vrije tijdsfuncties (casino, theater), meubelzaken, uitzendbureaus en woningen aanwezig.

Een bijzondere categorie binnen detailhandel zijn supermarkten. Door de grote aantallen mensen die op supermarkten afkomen, de frequente laad- en losactiviteiten en de bijbehorende verkeersbewegingen onderscheiden supermarkten zich van andere winkels. De effecten die supermarkten op het woon- en leefklimaat hebben, zorgen ervoor dat er terughoudend omgegaan dient te worden met het aantal supermarkten in een dicht bebouwde woonomgeving, waar er reeds een grote druk op de openbare en bebouwde ruimte bestaat als gevolg van het centrumstedelijke karakter van de buurt. In het voorgaande bestemmingsplan werden supermarkten passend geacht binnen de bestemming detailhandel. Daar waar een grote bedrijfsruimte aanwezig was, kon deze zondermeer in gebruik worden genomen door een supermarktexploitant. In dit bestemmingsplan wordt niet zozeer de groei van (het aantal) supermarkten als ongewenst beschouwd, maar bestaat meer de behoefte om een afweging te maken over de specifieke locatie waar een supermarkt zich zou kunnen vestigen. Ook kan in het kader van deze afweging onderzocht worden wat de effecten zijn van de nieuwe vestiging van een supermarkt voor de rest van het winkelaanbod. Indien een nieuwe supermarkt leidt tot structurele leegstand in andere delen van de wijk doordat consumenten niet langer bereid zijn om hun boodschappen elders te doen en de betreffende winkelpanden niet door andere detailhandelsvormen gevuld kunnen worden, dan kan dit aanleiding vormen om geen medewerking te verlenen aan de supermarkt. De effecten die de vestiging van een supermarkt dan heeft op het woon- en leefklimaat elders kunnen dan de doorslag geven om al dan niet medewerking te verlenen. Er is op voorhand wel een inschatting gemaakt waar een supermarkt nog wel toegestaan kan worden, gezien de spreiding van supermarkten in de Pijp: de zuidzijde van de Van Woustraat zou mogelijk nog een supermarkt kunnen huisvesten. Hierbij geldt wel dat er alsnog bekeken zal moeten worden wat de effecten op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de supermarkt zullen zijn en wat de effecten zijn op de winkels die door de vestiging van de supermarkt het lastig gaan krijgen.

3.3.3 Bedrijvigheid

Tussen de vele commerciële voorzieningen die gericht zijn op direct contact met de consumenten, zijn ook veel bedrijfjes die minder op de consument gericht zijn in het plangebied aanwezig. Dit zijn voor de Pijp zeer waardevolle functies, die het karakter van de buurt als voormalige arbeiderswijk hoog houden. Veel van die bedrijfjes zijn ambachtelijk te noemen: er wordt op een traditionele wijze producten vervaardigd middels handwerk of met behulp van eenvoudige hulpmiddelen. Het gebied kent ook grotere bedrijven, zoals drukkerijen, autoherstelbedrijven en stallingsgarages.

Door de opkomende populariteit van het gebied, komen deze bedrijven onder druk te staan. Om de

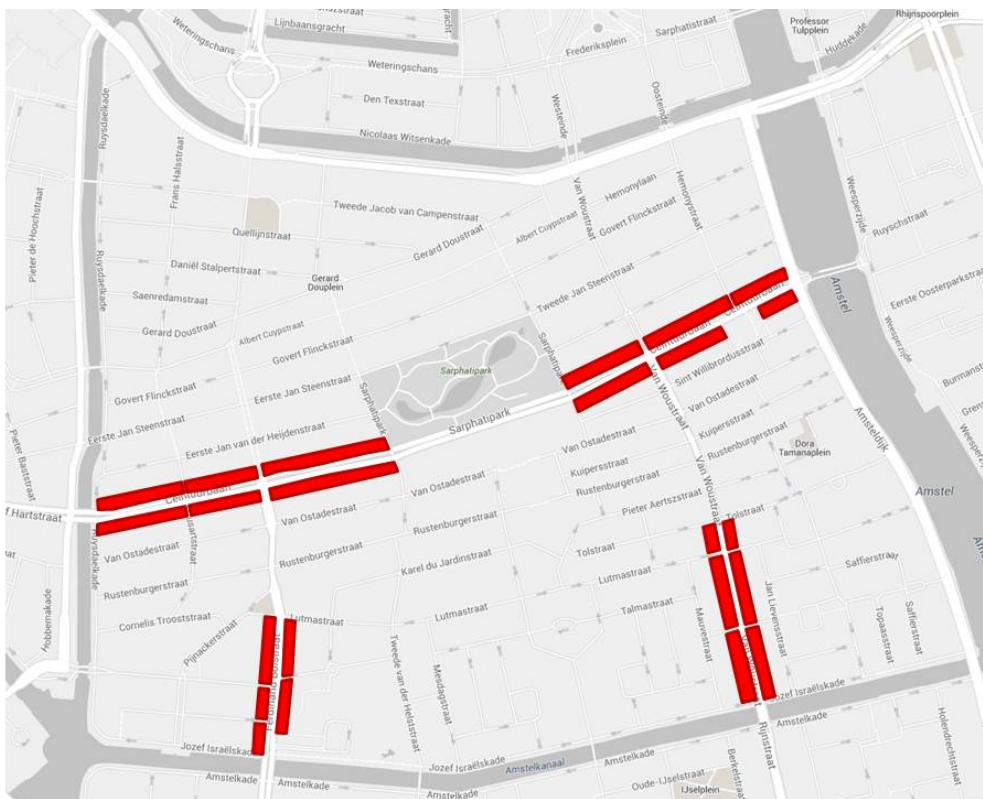
diversiteit in het aanbod te kunnen garanderen en de (ambachtelijke) bedrijven te behouden, zal een uitwisseling met andere commerciële functies niet direct mogelijk zijn. Er is een lijst opgesteld met de meest voorkomende soorten ambachtelijke bedrijven. Deze kunnen wel met elkaar uitgewisseld worden. Ook is er een bedrijvenlijst opgenomen in het bestemmingsplan voor bedrijven die niet op ambachtelijke wijze producten vervaardigen, zodat leegkomende bedrijfsruimtes altijd weer ingevuld kunnen worden door andere bedrijven. Binnen panden met een niet-ambachtelijk bedrijf mogen wel ambachtelijke bedrijven komen, maar daar waar reeds een ambachtelijk bedrijf zit, mag niet zondermeer een niet-ambachtelijk bedrijf komen. Voor alle bedrijven geldt dat deze niet erg groot mogen worden, ter voorkoming van de mogelijke milieuhinder die bedrijven kunnen veroorzaken voor omwonenden en andere ondernemers. De bedrijvenlijsten zullen tevens alleen bedrijven toestaan waarvan vaststaat dat deze een beperkte tot geen hinder veroorzaken.

3.3.4 Horeca

Uitbreiding van horeca

Eén van de belangrijkste trekkers van de Pijp, is het grote aanbod aan horecavoorzieningen. Met name in de Noord-Pijp heeft het aantal koffiehuizen, lunchrooms en restaurants de laatste jaren een vlucht genomen. De toename in het aantal horecavoorzieningen heeft ook gezorgd voor een toename van druk in de openbare ruimte. Er zijn meer terrassen, fietsers en bezoekers dan 10 jaar geleden, wat wel allemaal in dezelfde ruimte een plek moet krijgen. Deze toegenomen drukte heeft ervoor gezorgd dat bij omwonenden (maar ook langer zittende ondernemers) verzadiging is opgetreden in het aantal horecavoorzieningen dat zij kunnen verdragen.

In het startdocument Stad in Balans, waarin ambities en concrete acties staan benoemd om de toenemende druk in de stad zo goed mogelijk te kunnen begeleiden, wordt als eerste aandachtspunt "de urgentie om in de stad een betere balans te bereiken tussen wonen, werken, winkelen en toerisme" genoemd. Voor de Noord-Pijp is deze urgentie inmiddels groot. In dit bestemmingsplan wordt de bestaande balans behouden en waar mogelijk, te verbeteren. Dit is onder andere gedaan door de bestaande horeca vast te leggen op de verbeelding van dit bestemmingsplan en nieuwe horeca niet langer in het bestemmingsplan te voorzien. Uitzondering hierop vormen de Ceintuurbaan tussen de Ruysdaelkade en het Sarphatipark, de Ceintuurbaan tussen Sarphatipark en Amsteldijk, de Ferdinand Bolstraat tussen de Lutmastraat en Jozef Israëlskade, de Van Woustraat tussen de Tolstraat en de Jozef Israëlskade. In de genoemde straten, welke in de Structuurvisie van Amsterdam zijn aangewezen als stadsstraten (zie ook paragraaf 3.3.2), zal het mogelijk blijven om tot 25% van de straatwand horeca te realiseren. Deze regeling bestond ook in het vorige bestemmingsplan en zal voor genoemde doorgaande straten behouden blijven.



Afbeelding 43: Locaties waar nog uitbreiding van horeca mogelijk wordt geacht, na toepassing van een binnenplanse afwijking.

In de straten waar nog uitbreiding mogelijk wordt geacht, is de schaal van de openbare ruimte anders dan in de drukere delen van de Pijp. Zowel de Ceintuurbaan, als de Ferdinand Bolstraat ten zuiden van de Lutmastraat en de Van Woustraat ten zuiden van de Tolstraat kennen een voor de Pijp zeer breed profiel. Eventuele geluiden afkomstig van horecavoorzieningen vallen weg tegen het achtergrondgeluid van de langrijdende auto's en trams en van het winkelend publiek. Daarnaast zal in deze straten een percentage van 25% horeca in de straatwand niet snel leiden tot een onaanvaardbare druk op de openbare ruimte, aangezien er meer ruimte aanwezig is om alle gebruikers een plek te geven.

De mogelijkheden die worden geboden voor uitbreiding van horeca, kunnen alleen ingevuld worden met kwalitatieve horeca. In dit bestemmingsplan wordt aangesloten bij het Horecabeleid Zuid 2011 (zie paragraaf 4.4.13), inclusief de categorieën van horeca die hierin zijn onderscheiden. Kwalitatieve horeca valt onder categorie IV: Een inrichting die geheel gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaar, die uitsluitend ter plaatse aan tafel genuttigd worden. Voorbeelden zijn eetcafés, restaurants, lunchrooms, theehuizen, ijssalons, etc. Van horecavoorziening in deze categorie wordt over algemeen aangenomen dat deze een aangename en uitnodigende uitstraling hebben en weinig (significante) overlast voor de woon- en leefomgeving opleveren. Binnen deze categorie een grote diversiteit aan horecavoorzieningen te onderscheiden. Wel gaat het uitsluitend om horeca met een aangenaam verblijfsklimaat die een (relatief) lang verblijf stimuleert en faciliteert. Het is een horecacategorie die daarmee meer gericht is op bezoekers van de wijk en minder op de bewoners. De bewoners zullen hier minder vaak gebruik van maken dan van horecavoorzieningen die meer gericht zijn op het verstrekken van vlugge maaltijden.

De mogelijkheden voor nieuwe horeca zijn niet als gebruiksrecht opgenomen, maar als binnenplanse afwijking. Op deze manier kan nog in het individuele geval bekeken worden of het betreffende initiatief niet alsnog leidt tot een onevenredige druk op de openbare ruimte of ervoor zorgt dat het woon- en

leefklimaat ter plaatse wordt aangetast.

De terrassen bij de horecavoorzieningen worden toegestaan in de bestemming waarin de terrassen zijn gesitueerd. Dit komt vaak neer op het toestaan van terrassen in de Verkeer-bestemming.

Ondersteunende horeca

Mengformules

Door de groei van het aantal bestedingen op het internet en de daarmee samenhangende verminderde omzetten in winkels, zijn winkeliers genoodzaakt hun omzetten op een andere manier te verkrijgen. Winkels moeten zich nu meer van elkaar onderscheiden en de consument iets extra's kunnen bieden, zodat ze eerder in de winkel hun aankopen doen dan op internet. Het winkelen wordt daarmee steeds meer een beleving, waarbij de consument verleid wordt om langer in de winkel te verblijven dan voorheen. Dit kan door unieke artikelen aan te bieden, de inrichting van de winkel uitnodigender te maken of het winkelen te veraangename door iets te eten en drinken aan te bieden.

In Amsterdam wordt ruimte geboden aan winkeliers om in hun onderneming een deel te benutten voor horeca. Het gaat dan om horeca, die ondersteunend is aan de winkel. In de Algemene Plaatselijke Verordening is aangegeven dat de burgemeester gevallen kan aangeven waarin geen vergunning is vereist voor horecabedrijven. Per besluit van 9 februari 2015 heeft de burgemeester bepaald dat er geen vergunningplicht geldt voor:

"horeca-activiteiten in winkels, waar bedrijfsmatig of anders dan om niet, uitsluitend alcoholvrije dranken en/of eetwaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en die voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a. de winkelactiviteit valt niet onder de uitsterfregeling van het betreffende bestemmingsplan;
- b. het horecagedeelte beslaat geen groter vloeroppervlak dan maximaal 20% van het netto vloeroppervlak van de hele winkel, en het horecagedeelte is niet groter dan 20 m²;
- c. de horeca-activiteit wordt door dezelfde ondernemer geëxploiteerd;
- d. de horeca-activiteit wordt alleen uitgeoefend gedurende de tijden dat de winkel geopend is."

Winkels met dergelijk horeca-activiteiten worden mengformules genoemd. In het Horecabeleid Zuid 2011 is deze vorm van ondersteunende horeca opgenomen en opgerekt naar 30% van het netto oppervlak van de hele winkel, met een maximum van 30 m². Aangezien dit meer is dan de burgemeester toestaat zonder vergunning, is voor dergelijke horeca-activiteiten wel een exploitatievergunning nodig. In dit bestemmingsplan wordt vanwege de druk op het gebied aangesloten bij het beleid van mengformules en wordt binnen winkels en andere publieksgerichte commerciële voorzieningen horeca-activiteiten toegestaan tot maximaal 20% van de winkel met een maximum van 20 m².

Additionele horeca

De mengformules hebben een ondersteunende functie aan de winkels en andere publieksgerichte voorzieningen met een commerciële invalshoek. Er zijn echter ook voorzieningen die minder commercieel zijn en meer gericht zijn op het verlenen van diensten, al dan niet tegen een (kostendekkende) vergoeding. Bij dergelijke voorzieningen kan horeca ervoor zorgen dat de exploitatie financieel beter sluitend kan worden gemaakt. Het gaat met name om maatschappelijke, culturele en sportieve voorzieningen, waarbij een deel van het vloeroppervlak van de voorziening gebruikt wordt voor het tegen vergoeding schenken van dranken en/of verstrekken van spijzen voor directe consumptie. Bijvoorbeeld een sportkantine of een museumrestaurant voor bezoekers.

In het horecabeleid van Zuid is aangegeven dat additionele horeca 20% van de betreffende voorziening mag bedragen. Aangezien het in veel gevallen gaat om gebouwen met een aanzienlijk oppervlak, kan

een horecavoorziening alsnog een behoorlijk oppervlak krijgen en zelfstandig voorkomen. Voor de Pijp is een dergelijke schaal ongewenst en is het percentage gehalveerd. Bij maatschappelijke, culturele en sportieve voorzieningen is het nu toegestaan om 10% van de voorziening voor additionele horeca in gebruik te nemen.

Culturele 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 additionele horeca regeling (zie hierboven). Deze regeling 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. In dit bestemmingsplan is deze horeca C bestemming alleen toegekend aan Cinetol op de Tolstraat. De andere culturele voorzieningen in het plangebied kunnen wel toe met de additionele horeca regeling.

3.3.5 Maatschappelijke voorzieningen

Afwijkend gebruik

Maatschappelijke voorzieningen (voorzieningen die een maatschappelijk belang dienen, zoals gezondheidszorg, educatie, religie, kunst & cultuur, woonzorg etc.) hebben over het algemeen geen winstoogmerk. Het is voor dergelijke voorzieningen derhalve lastig om dezelfde huur- en gebruikskosten te dragen als commerciële voorzieningen. In een gebied waar de huren hoog zijn, is de overlevingskans voor maatschappelijke voorzieningen laag. Omdat het belangrijk is voor de wijk dat er voldoende voorzieningen in de omgeving zijn die de wijk kunnen ondersteunen (zoals buurtcentra, zorgpunten, scholen, kinderopvang), dient er te allen tijde een minimum aanbod te zijn aan maatschappelijk te gebruiken oppervlak. In de Pijp bestaat het aanbod aan maatschappelijk oppervlak voornamelijk uit (voormalige) schoolgebouwen, kerken/moskeeën, verzorgingshuizen en gebouwen in eigendom van de gemeente. Dit zijn over het algemeen gebouwen met een groot oppervlak.

De laatste jaren zijn er trends ontstaan waarbij deze grote maatschappelijk bestemde gebouwen leeg kwamen te staan of aan een wijziging van de bestemming onderhevig zijn. Zo staan er een aantal schoolgebouwen leeg, is het lastig gebleken een passende bestemming te vinden voor het voormalige stadsdeelkantoor aan de Karel du Jardinstraat en is het verzorgingshuis Tabitha aan de Amsteldijk van bestemming gewijzigd ten behoeve van de omzetting naar zelfstandige zorgwoningen voor ouderen (Het Amstelhuis). Het stadsdeel beweegt wel mee met deze trends, maar wil er ook voor zorgdragen dat er een minimaal aanbod aan maatschappelijk oppervlak behouden blijft. Dit om trendongelijke functies een plek te kunnen blijven bieden, maar ook om omgekeerde trends (als bijvoorbeeld weer meer behoefte aan intramurale zorg en/of schoollokalen ontstaat) op te kunnen vangen.

Het bovenstaande leidt tot het overnemen van de maatschappelijke bestemming voor gebouwen die in het voorgaande bestemmingsplan reeds als zodanig waren bestemd, ongeacht welke afwijking van deze bestemming is verleend. Zo zal het Amstelhuis, dat vanuit de feitelijke situatie redenerend een woon-bestemming zou moeten verkrijgen, de maatschappelijke bestemming behouden. Binnen deze maatschappelijke bestemming zal wel aangegeven worden dat - in dit geval - er ook zelfstandig gewoond mag worden. Hiermee wordt zowel het zelfstandig wonen toegestaan, maar blijft het ook mogelijk om het gebouw weer (gedeeltelijk) om te zetten naar bijvoorbeeld een verzorgingshuis, zonder hiervoor de bestemming aan te passen. Dit zal gedaan worden voor alle andere gebouwen in de Pijp waar in afwijking van de maatschappelijke bestemming in het verleden een ander (niet-maatschappelijk)

gebruik is toegestaan. Wel zal deze vergunde afwijking toegestaan blijven. Dit zal met een aanduiding op de verbeelding worden geregeld en het opnemen van deze aanduiding in de bestemmingsomschrijving van de bestemming Maatschappelijk.

Meer mogelijkheden

De maatschappelijke bestemming biedt mogelijkheden voor een breed scala aan functies. Vaak is het onmogelijk om in het bestemmingsplan uitputtend aan te geven welke voorzieningen binnen de maatschappelijke bestemming passen. Er wordt dan ook wel eens gebruik gemaakt van een begripsbepaling, waarbij naast de opsomming van onmiskenbaar maatschappelijke voorzieningen de zinsnede "en daarmee vergelijkbare voorzieningen" werd gebruikt. In dit bestemmingsplan wordt de begripsbepaling van "maatschappelijk" aangevuld met de functies die voorheen onder de noemer "vergelijkbare voorzieningen" werden gevat, om een completer beeld te krijgen van hetgeen binnen deze bestemming is toegestaan. Zo ontbrak voorheen kunst, cultuur, verenigingssport en medische voorzieningen. Deze zullen in de definitie van maatschappelijk worden opgenomen. De term "vergelijkbare voorzieningen" zal overigens wel behouden blijven als vangnet.

Kinderopvang

Binnen de maatschappelijke bestemming is eveneens kinderopvang toegestaan. Dit omvat dagopvang (0-4 jaar) en buitenschoolse opvang (4-12 jaar). De Wet kinderopvang en kwaliteitseisen peuterspeelzalen verplicht dat bij iedere locatie waar kinderopvang wordt aangeboden, tevens voldoende buitenruimte aanwezig is. In stadsdeel Zuid wordt deze buitenruimte vaak gerealiseerd in de achtertuin. Omdat de meeste achtertuinen zich in een (half)gesloten bouwblok bevinden, kunnen de bewoners van het betreffende bouwblok te maken krijgen met buitenspelende kinderen (met het daarbij behorende stemgeluid en het geluid van vallende objecten). Dit kan worden ervaren als hinderlijk, met name als er meerdere kinderdagverblijven in hetzelfde bouwblok zitten.

Strikt genomen is het bedrijfsmatig gebruiken van de tuin in strijd met het bestemmingsplan. De tuinen in Zuid zijn, zoals in paragraaf 3.2.3 beschreven, de stiltegebieden van de bewoners op hoger gelegen bouwlagen. Het toestaan van een kinderdagverblijf en het daarbij behorende gebruik van de tuin staat hier haaks op. Echter, kinderopvang wordt eveneens gezien als een belangrijke functie voor de stad, die ook in de Pijp ruimte moet houden voor uitbreiding. Dit houdt in dat er per geval een belangenafweging gemaakt moet worden tussen enerzijds het kinderdagverblijf en anderzijds de rust van de bewoners. Deze afweging zal niet in het kader van dit bestemmingsplan gemaakt worden, omdat ieder bouwblok andere (akoestische) eigenschappen heeft. Zo is het denkbaar dat in grote bouwblokken met grote binnenterreinen meer kinderdagverblijven kunnen komen, dan in kleine binnenterreinen. Tevens kan de aanwezige bebouwing een rol spelen, maar ook de grootte van het kinderdagverblijf en het beleid dat de organisatie voert ten aanzien van buitenspelen. Er zal per geval bekeken moeten worden of het betreffende bouwblok ruimte kan bieden voor het betreffende kinderdagverblijf. Dit leidt tot het niet zondermeer toestaan van het gebruik van de tuin als buitenruimte bij kinderopvang. Daar waar reeds kinderopvang aanwezig is, zal deze positief worden bestemd met een functieaanduiding in de bestemming Tuinen. Is deze aanduiding niet aanwezig, dan kan een kinderopvang alleen gerealiseerd worden als afgeweken wordt van de bestemming Tuinen. Hiervoor is een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen, met de volgende voorwaarden:

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

De eerste voorwaarde zorgt ervoor dat uitsluitend het gebruik van de tuin als buitenruimte bij kinderopvang wordt toegestaan en niet wordt gebruikt voor andere doeleinden. De tweede voorwaarde

betreft de belangenafweging die per geval gemaakt moet worden. Hierbij worden alle aspecten betrokken die een rol kunnen spelen in dat specifieke bouwblok met de komst van betreffende nieuwe kinderopvang. De derde voorwaarde is een waarborg dat niet onder de noemer van een "nieuwe stedelijke ontwikkeling" een eventueel benodigde kapvergunning zondermeer wordt verleend.

3.3.6 Parkeren op eigen terrein

In de Nota Parkeernormen auto wordt bij sloop/nieuwbouw parkeren op eigen terrein verplicht gesteld. In de Nota staat niet omschreven op welke wijze dit dan vormgegeven zou moeten worden. Dat betekent dat in principe de Nota Parkeernormen ruimte biedt om in de binnentuin te parkeren, maar ook op hoger gelegen bouwlagen, de kelder of in de plint. In de praktijk kan dit echter ruimtelijk ongewenste situaties opleveren, welke uitgesloten dienen te worden in het bestemmingsplan.

Zo worden de volgende uitgangspunten gehanteerd voor het plangebied:

- parkeren in kelders en souterrains is overal toegestaan. Aangezien in het plangebied uitsluitend bestaande kelders en souterrains zijn toegestaan, betekent dit uitgangspunt dat parkeren alleen in bestaande kelders en souterrains is toegestaan. Nieuwe parkeerkelders zijn alleen mogelijk als het bouwwerk geen nadelige gevolgen voor de ondergrond met zich meebrengt. Om te kunnen waarborgen dat er voldoende ruimte blijft om een afweging te maken voor ondergrondse belangen, is het realiseren van (of het uitbreiden van bestaande) kelders alleen mogelijk na afwijken van het bestemmingsplan.
- parkeren in de plint is alleen bij panden met de bestemming Wonen en Gemengd-1 ingeval van sloop/nieuwbouw direct toegestaan. In de panden die een andere bestemming hebben is doorgaans een voorziening in de plint aanwezig waarvan het gewenst is dat deze niet vervangen wordt door een parkeervoorziening.
- Parkeren op hoger gelegen bouwlagen (eerste verdieping en hoger) is niet toegestaan.
- Bestaande parkeerrechten zijn uit het vorige bestemmingsplan overgenomen in de verbeelding.

De normen die in het parkeerbeleid worden gesteld bij sloop/nieuwbouw zijn niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen, maar via een verwijzing naar het beleid. Op deze manier hoeft het bestemmingsplan niet aangepast te worden als het beleid wordt aangepast en biedt het mogelijkheden om maatwerk toe te passen. Het Besluit ruimtelijke ordening biedt in artikel 3.1.2, tweede lid, onder a de juridische basis voor deze wijze van regelen en zet hiermee de praktijk van de aanvullende werking van de Bouwverordening (waarin voorheen de juridische basis lag voor het opstellen van parkeerbeleid) voort.

De Nota Parkeernormen auto voorziet in minimumnormen en maximumnormen. Al naar gelang de ruimtelijke situatie ter plaatse van de sloop/nieuwbouw-ontwikkeling kan binnen de Nota Parkeernormen auto gemotiveerd afgeweken worden van de gestelde normen. Als het realiseren van een parkeerkelder bijvoorbeeld nadelige gevolgen heeft voor de grondwaterstand, dan kan het bevoegd gezag afwijken van de norm. Meestal zal dit het verlagen van de minimumnorm inhouden, zodat de verplichting om op eigen terrein te parkeren kleiner wordt of zelfs komt te vervallen. Op het moment dat er gebruik gemaakt wordt van deze afwijkmogelijkheid binnen het beleid, is er sprake van een ontwikkeling die alsnog voldoet aan het parkeerbeleid. De verwijzing die in het bestemmingsplan naar dit beleid is opgenomen, stelt als eis dat er voldaan moet worden aan het beleid. Als het bevoegd gezag gebruik gemaakt heeft van de afwijkmogelijkheid binnen het beleid, dan kan de conclusie getrokken worden dat de ontwikkeling past binnen het beleid en daarmee voldoet aan de eis die in de verwijzing uit het bestemmingsplan is opgenomen. De sloop/nieuwbouwontwikkeling zonder parkeergelegenheid op eigen terrein zal dan alsnog in overeenstemming kunnen zijn met het bestemmingsplan.

3.4 Ontwikkeling: Parkeergarage Willibrordusterrein

In het kader van de uitvoeringsagenda mobiliteit (UAM) van het college van burgemeester en wethouders heeft de gemeente Amsterdam een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar parkeervoorzieningen in negen zoekgebieden. Het haalbaarheidsonderzoek is op 14 juli 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Uit het onderzoek in het zoekgebied Archiefsterrein/Willibrordus is het plein gelegen tussen de Ceintuurbaan en de Willibrordusstraat als voorkeurslocatie naar voren gekomen.

De UAM moet resulteren in een pakket aan maatregelen die ruimte bieden aan alle verschillende vormen van vervoer; voetgangers, fietsers, auto's en openbaar vervoer. Vooral in het drukke binnenstedelijke gebied is die extra ruimte niet eenvoudig te vinden. Door de geparkeerde auto's in de drukste delen van de stad en langs de drukste trajecten niet langer op straat te laten parkeren ontstaat de gezochte ruimte om bijvoorbeeld een vrij liggend fietspad aan te leggen, de verblijfsruimte te vergroten, het trottoir te verbreden of de auto en het openbaar vervoer ieder hun eigen verkeersstrook te geven.

Om meer ruimte te creëren, is gezocht naar mogelijkheden om nieuwe ondergrondse parkeervoorzieningen te realiseren in of nabij de zogenaamde impulsgebieden, de gebieden waar grote druk op de openbare ruimte is. Vanuit de UAM is de Van Woustraat aangewezen als een van de impulsgebieden ter verbetering van de openbare ruimte. In de smalle Van Woustraat krijgen winkeland publiek, voetgangers en fietsers meer ruimte. Ruimte creëren in een smalle straat als de Van Woustraat betekent dat alternatieven gevonden moeten worden voor de parkeerplaatsen op straat en het laden en lossen van de vele ondernemers. De parkeerplaatsen op straat worden elders gecompenseerd, zo dicht mogelijk bij het gebied waar deze parkeerplaatsen verdwijnen. Het alternatief voor de parkeerplaatsen wordt gezocht in een ondergrondse parkeergarage op loopafstand van de Van Woustraat. Het zoekgebied voor het impulsgebied Van Woustraat is Archiefsterrein/Willibrordus.

In en rondom de in de UAM gedefinieerde zoekgebieden is in kaart gebracht waar in fysieke zin ruimte kan worden gevonden voor een eventuele nieuwe parkeergarage. Binnen het zoekgebied zijn de Ceintuurbaan, Amsteldijk, Tolstraat, Servaes Noutsstraat en de Rustenburgerdwarsstraat als mogelijke locaties benoemd. Alle potentiële locaties binnen een zoekgebied zijn vanuit verschillende invalshoeken met elkaar vergeleken middels een multi criteria analyse (MCA). Van deze opties is het plein tussen de Servaes Noutsstraat, de Willibrordusstraat en de Ceintuurbaan, op basis van de gehanteerde criteria het meest kansrijk.

De gemeenteraad heeft op 9 november 2018 met in acht neming van het bovenstaande het volgende amendement bijgevoegd bij het uitvoeringsbesluit van de Willibrordusgarage:

- De parkeergarage moet leiden tot verbetering van de openbare ruimte in de directe omgeving;
- De koppeling tussen deze garage en herinrichting van Woustraat is omstreden;
- De opheffingsnorm 1 op 1 is leidend.

Hiermee is het nut van de Willibrordusgarage veranderd in het compenseren van de parkeerplaatsen van de Van Woustraat naar het compenseren van andere parkeerplaatsen in de buurt om zo de openbare ruimte in de directe omgeving te verbeteren.

De omgeving in kaart gebracht en is een plan gemaakt hoe de direct betrokkenen kunnen participeren bij het ontwerp van de openbare ruimte rondom de garage. Er is een investeringsraming gemaakt, leidend tot een business case waarin ook de exploitatie van de garage is meegenomen. Alle parkeervoorzieningen zijn in financieel opzicht onrendabel, bouwen in de binnenstad is duur, en de opbrengsten vanuit parkeervergunningen zijn hiertoe niet toereikend. De meerwaarde van de parkeervoorzieningen zit in de ruimte die op straat in de impulsgebieden wordt gecreëerd.

De parkeergarage wordt ondergronds gerealiseerd. Op dit moment is het plan nog in ontwikkeling en het aantal parkeerplaatsen en afmetingen kunnen nog wijzigen. De gemeente Amsterdam werkt aan de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Door parkeerplekken op straat op te heffen en auto's ondergronds te laten parkeren worden de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de stad vergroot.

De gemeente Amsterdam hecht grote waarde aan een open en zorgvuldig voorbereidingsproces en heeft de buurt hierbij op verschillende manieren betrokken. Een belangrijk onderdeel is het draagvlakonderzoek dat is uitgevoerd. Dit onderzoek is gehouden tussen 24 februari en 27 maart 2017. Voor deelname aan het draagvlakonderzoek hebben 9923 huishoudens een uitnodiging ontvangen. Dit zijn alle huishoudens in de buurten rondom de geplande parkeergarage (Sarphatiparkbuurt, Hemonybuurt, Willibrordusbuurt en de Van der Helstpleinbuurt). In totaal hebben 1609 huishoudens deelgenomen aan het onderzoek. Eén van de uitkomsten van het draagvlakonderzoek is dat 60,4% van de respondenten zich positief uitspreekt over de komst van een parkeergarage onder het Willibrordusplein. Ruim drie kwart van de respondenten ervaart een (zeer) hoge parkeerdruk in de buurt.

De Willibrordusgarage voorziet in het opheffen van minimaal 216 en maximaal 266 parkeerplekken in de directe omgeving van het Willibrordusplein. Deze plekken dienen 1 op 1 in de openbare ruimte te worden gecompenseerd.

Vergunninghouders kunnen zonder bijkomende kosten in deze garage parkeren. Teneinde te kunnen garanderen dat ten alle tijden voldoende parkeerplekken voor bewoners in de parkeergarage aanwezig zijn, is in dit bestemmingsplan een maximum percentage van 20% opgenomen voor het aandeel parkeerplekken dat door bezoekers (niet-vergunninghouders) in gebruik mag worden genomen. Als het percentage wordt bereikt, zal het niet langer mogelijk zijn voor niet-geregistreerde motorvoertuigen om de garage in te rijden. Het percentage van 20% is afgeleid van de bezettingsgraad van parkeerplekken in de openbare ruimte in de directe omgeving van de Van Woustraat: 80% van de plekken worden gebruikt door bewoners en 20% door bezoekers. In de openbare ruimte vindt dubbelgebruik plaats van parkeerplekken doordat veel bewoners overdag weg zijn en bezoekers vaker overdag komen. Op het moment dat de bezoekers nog niet weg zijn op het moment dat de bewoners gebruik willen maken van de plekken in de openbare ruimte, kan een hoge parkeerdruk en zoekverkeer ontstaan. Om dit te voorkomen bij de garage, zal ook overdag het percentage van 20% bezoekers worden gehanteerd door het automatische parkeersysteem. Naast dat de omgeving gebaat is bij een bewonersgarage en zoekverkeer voorkomen kan worden, heeft het opnemen van een maximum percentage bezoekers ook een ruimtelijke noodzaak: er dient voorkomen te worden dat op grond van de regels van het bestemmingsplan de garage voor 100% in gebruik genomen kan worden door bezoekers. Er vinden meer dan een veelvoud van in- en uitrijbewegingen ten opzichte van een bewonersgarage plaats, waardoor er veel meer auto's door de straten rijden. Deze verkeersgeneratie heeft nadelige gevolgen voor de geluidsbelasting op de gevel en de luchtkwaliteit ter plaatse van de in-/uitgang van de garage. Bij een turnover van 8 (dezelfde parkeerplaats wordt 8 keer per dag in gebruik genomen), is de toename van de geluidhinder dermate groot, dat er maatregelen getroffen zouden moeten worden aan de woningen die grenzen aan het plein en de aan- en afvoerwegen. Het woon- en leefklimaat zou hiermee - ten opzichte van de baten van de parkeergarage - onevenredig geschaad worden. Uit onderzoek blijkt dat bij een maximum bezoekersaantal van 20% de toename van verkeer binnen de geluids- en luchtkwaliteitsnormen blijft. In de regels is dan ook voorgeschreven dat via een parkeersysteem gestuurd zal worden op het handhaven van het maximum bezoekerspercentage, zodat geborgd kan worden dat de ruimtelijk nadelige consequenties van een bezoekersgarage niet op zullen treden en er tevens handhavend opgetreden kan worden als het percentage bezoekers overschreden wordt.

In bijlagen bij deze toelichting zijn de onderzoeken opgenomen die zijn uitgevoerd ten behoeve van de inpasbaarheid van een parkeergarage onder het St. Willibrordusplein:

- Parkeerkundig;
- Verkeerskundig;
- Geotechnisch;
- Hydrologisch;
- Waterparagraaf;
- Milieu hygiënisch;
- Archeologisch;
- Flora & Fauna;
- Luchtkwaliteit;
- Geluidshinder;
- Niet gesprongen explosieven;
- Risicoanalyse planschade;
- Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Deze onderzoeken tonen aan dat de uitvoerbaarheid van de (maximaal 20% bezoekers- en minimaal 80% bewoners-) garage gewaarborgd is, in verband waarmee aangetoond is dat:

1. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
2. de ondergrondse parkeergarage heeft geen onevenredige verkeersaantrekkende werking ten gevolge;
3. het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen worden niet onevenredig geschaad;
4. de ondergrondse parkeergarage milieutechnisch aanvaardbaar is ten aanzien van de geluidshinder en luchtkwaliteit;
5. het ondergrondse bouwwerk geen onevenredige effecten heeft op de hydrologische omstandigheden in het omliggende gebied.



Afbeelding 44: locatie Willibrordusgarage

Hoofdstuk 4 Beleidskader

In dit hoofdstuk worden de relevante beleidskaders beschreven voor de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan worden gefaciliteerd.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Europese kaderrichtlijn Water

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

4.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben 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 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.

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen zijn van toepassing op het voorliggende bestemmingsplangebied.

4.1.4 Besluit ruimtelijke ordening: Ladder duurzame verstedelijking

Het doel van de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' (de 'Ladder') is het bewerkstelligen van een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR; zie boven) binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening.

Per 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij de systematiek van de Ladder is vernieuwd. Indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, dient daarvoor op grond van de Ladder in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording te worden gegeven:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt:

- a. bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling;*
- b. en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."*

Ten opzichte van de voordien geldende Ladder bevat de nieuwe Ladder geen treden meer. De motiveergrond voor goede plannen blijft echter wel bestaan en het ruimtelijk verzorgingsgebied blijft leidend bij afwegingen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De voor de Ladder te hanteren definities zijn ongewijzigd gebleven, zodat de uitgezette lijn in de jurisprudentie in stand blijft. Aan de Ladder is een nieuw artikellid toegevoegd, dat het mogelijk maakt om bij nieuwe moederplannen met een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht, de Laddertoets door te schuiven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Alle nieuwe bestemmingsplannen die met ingang van 1 juli 2017 worden vastgesteld, moeten worden getoetst aan de nieuwe Ladder. Als de Ladder niet van toepassing is op het plan, blijft wel een motivering nodig waaruit blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het onderhavige bestemmingsplangebied valt binnen stedelijk gebied, zodat de uitgebreide motiveringsplicht voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijke gebied niet van toepassing is. In het Bro zijn is geen exacte minimale omvang vastgelegd waaraan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet voldoen. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling, wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Wel worden de volgende richtlijnen gegeven:

- voor woningbouwlocaties is als richtlijn gegeven dat er bij realisatie van twaalf of meer woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling;
- voor overige stedelijke functies is het volgende aangegeven:
 1. voor ontwikkeling van terreinen is als richtlijn gegeven dat er bij een terrein van 500 m² of meer sprake is van een stedelijke ontwikkeling;
 2. voor ontwikkelingen van gebouwen is als richtlijn gegeven dat er bij een gebouw met een vloeroppervlak van 500 m² bvo of meer sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

In dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie vastgelegd en worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die op grond van deze richtlijnen als nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn aan te merken. Daarmee is ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan de Laddertoets niet van toepassing.

Voor de motivering waarom bij dit bestemmingsplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening, wordt hier verwezen naar de verantwoording elders in deze toelichting.

4.1.5 Rijksbeleid voor wonen

Het Rijksbeleid voor wonen is er op gericht het aanpassingsvermogen van de woningmarkt te vergroten en de beschikbaarheid van kwalitatief goede en betaalbare woningen in een prettige en veilige woonomgeving te bevorderen. Om dit te bereiken hanteert het Rijk instrumenten die deels voor iedereen gelden (generieke regels die door het Rijk bepaald en uitgevoerd worden) en deels gedecentraliseerd zijn:

1. *Centrale regels*: betreffen individuele beleidsinstrumenten die betrekking hebben op de huurtoeslag, huurregulering, hypotheekrenteaftrek, startersleningen (koopsubsidie), nationale hypotheekgarantie, overdrachtsbelasting en dergelijke. Het betreft regels die generiek worden ingezet en daarmee geen rol spelen in het oplossen van regionale verschillen.
2. *Decentrale regels*: worden bepaald door de gemeenten, zoals de (regionale) Huisvestingverordening. Hierin worden regels gesteld met betrekking tot (1) het in gebruik nemen of geven van woonruimte en (2) het wijzigen van de samenstelling van de woonruimtevoorraad.

Het Rijk stelt voor het wonen geen regiospecifiek beleid op. In het rapport 'Afwegingskader regiospecifiek rijksbeleid voor het wonen' (mei 2010; in opdracht van het Ministerie van VROM) wordt geconcludeerd dat regiospecifiek rijksbeleid zeer complex is, omdat de werking van de woningmarkt niet uitsluitend regionaal is bepaald en de dynamiek op de woningmarkt regiogrenzen overschrijdt. Omdat regiospecifiek rijksbeleid niet kan bijdragen aan het wegnemen van de oorzaken van de onderliggende problemen, is het niet effectief om vanuit het Rijk regiospecifiek beleid voor wonen te formuleren.

4.1.6 (ontwerp) Omgevingswet

De komst van de Omgevingswet betekent dat er veel verandert. De wet bundelt bijvoorbeeld 26 bestaande wetten voor onder meer bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. Met de nieuwe Omgevingswet wil het kabinet:

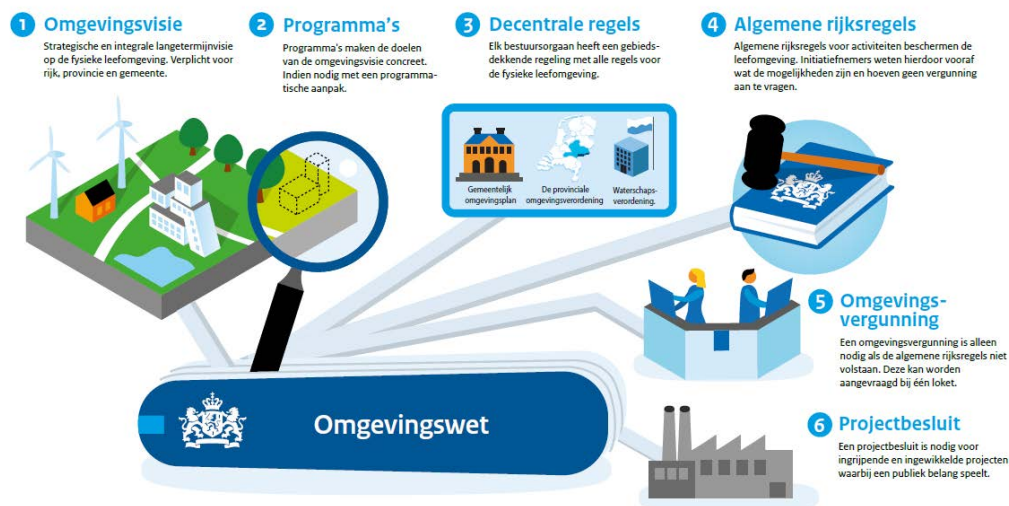
- de verschillende plannen voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur beter op elkaar afstemmen;
- duurzame projecten (zoals windmolenparken) stimuleren;
- gemeenten, provincies en waterschappen meer ruimte geven. Zo kunnen zij hun omgevingsbeleid afstemmen op hun eigen behoeften en doelstellingen.

Verder biedt de wet meer ruimte voor particuliere ideeën. Dit komt doordat er meer algemene regels gelden, in plaats van gedetailleerde vergunningen.

Er zal met de Omgevingswet niet meer gesproken worden over een "goede ruimtelijke ordening", maar is de overheid verantwoordelijk voor de "zorg voor een gezonde en veilige fysieke leefomgeving". Deze horizonverbreding maakt het mogelijk om meerdere aspecten die behoren tot de leefomgeving te betrekken bij de overweging om medewerking te verlenen aan een initiatief, dan alleen de criteria van een goede ruimtelijke ordening.

OMGEVINGSWET

De 6 instrumenten



Afbeelding 45: schematische weergave werking Omgevingswet (bron: www.rijksoverheid.nl)

De Omgevingswet wordt verder uitgewerkt in vier besluiten: het Omgevingsbesluit, het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit bouwwerken leefomgeving. De Omgevingswet zal begin 2019 in werking treden. Het bestemmingsplan zal vervangen worden door een omgevingsplan voor de gehele gemeente. Er zal een overgangstermijn worden opgenomen in de invoeringswet Omgevingswet, welke gemeentes tijd zal geven om de bestaande bestemmingsplannen te integreren in dat omgevingsplan. Op het moment dat dit bestemmingsplan in werking treedt, is dit proces nog onvoldoende gevorderd om in het kader van dit bestemmingsplan er rekening mee te houden.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening

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

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

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen benoemd:

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

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening, inclusief de latere aanpassingen, bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Het plangebied van dit bestemmingsplan is geheel aangewezen als 'bestaand gebouwd gebied'. De regels die hiervoor gelden hebben betrekking op ontwikkelingen die in dit plangebied niet spelen. Zo zijn er geen bedrijventerreinen die getransformeerd worden en wordt het winkelareaal planologisch niet uitgebreid ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met dit provinciale beleidskader.

4.2.2 Provinciale Woonvisie 2010

De provinciale Woonvisie 2010 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 heeft 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. De provinciale woonvisie vormt een belangrijk uitgangspunt voor het Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze provinciale woonvisie.

4.2.3 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 detailhandelsstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- een detailhandelsstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- een detailhandelsstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- een detailhandelsstructuur 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 detailhandelsstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;
5. primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

De doelstellingen in het Provinciaal detailhandelsbeleid zijn verder uitgewerkt in het Regionaal detailhandelsbeleid en het Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022.

4.3 Regionaal beleid

Regionale overlegstructuren

Op regionaal niveau worden afspraken gemaakt en wordt beleid ontwikkeld in diverse overlegorganen.

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten en provincies en gemeenten. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en economie vindt de bestuurlijke coördinatie plaats door drie Platforms: Platform Ruimtelijke Ordening (PRO), Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBM) en Platform Regionaal Economische Structuur (PRES).

Platform Bedrijven en Kantoren

Naast bovengenoemde platforms is ook het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), opgericht in 2005, actief. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Het doel van Plabeka luidt: *Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werk locaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.*

Vervoerregio en deelregio's Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam)

Per 1 januari 2017 is de Stadsregio Amsterdam, het bestuurlijk samenwerkingsverband van meerdere gemeenten in de regio Amsterdam en verantwoordelijk voor (wettelijke) regionale taken op het gebied van verkeer & vervoer, economie & toerisme, de regionale woningmarkt en de jeugdzorg, verder gegaan als de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio concentreert op de regionale verkeer- en vervoertaken.

Met ingang van dezelfde datum zijn:

- de taken voor wonen belegd bij de deelregio's Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam;
- en taken voor economie belegd bij de Metropoolregio Amsterdam.

4.3.1 Regionale hotelstrategie

De 'Regionale hotelstrategie 2016-2022', vastgesteld door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 27 november 2013, bevat het regionale afwegingskader voor nieuwe hotelinitiatieven. Uitgangspunt daarbij is 'het juiste hotel op de juiste plek'. De bij de strategie behorende Hotelladder MRA en Kansencarta vormen de instrumenten om hotelontwikkeling te sturen.

In de Regionale hotelstrategie is aangegeven dat de MRA-gemeenten in afzonderlijke beleidsplannen de gemeentelijke uitgangspunten voor hotelontwikkeling kunnen vastleggen. Dit laatste heeft de gemeente Amsterdam gedaan in het gemeentelijke Overnachtingsbeleid, dat per 1 januari 2017 in werking is getreden.

4.3.2 Platform Bedrijven en Kantoren

De gemeenten en provincies in de Metropoolregio Amsterdam hebben zich verenigd in het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) om het aanbod van en de behoefte aan werklocaties met elkaar in balans te brengen en te houden. In opdracht van Plabeka is het rapport 'Ruimte voor Werken in de MRA van Morgen 2017 - 2030' opgesteld. Het rapport gaat in op maatschappelijke trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de behoefte aan werklocaties en op het (geplande) aanbod en de vraag per deelregio. In het rapport wordt, mede onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming, en ten opzichte van meer traditionele meer monofunctionele kantorenlocaties en bedrijventerreinen, een toenemende populariteit geconstateerd van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffegelegenheden en dergelijke.

Op basis van het rapport is de 'Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 (US 3.0)' opgesteld, waarin de overheden in de MRA afspraken hebben gemaakt over de ontwikkeling van nieuwe werklocaties, de transformatie van kantoren- en bedrijventerreinen naar gemengde woonwerkgebieden en de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen.

4.3.3 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

In het 'Regionale detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016-2020', dat is vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 15 maart 2016, zijn afspraken gemaakt over de gewenste ontwikkeling van de detailhandel op regionaal niveau. In het beleid benoemt de Stadsregio drie speerpunten en zijn beleidsuitgangspunten geformuleerd. De speerpunten zijn:

- fijnmazige detailhandelsstructuur: inwoners van de Stadsregio Amsterdam moeten op aanvaardbare afstand hun (dagelijkse) boodschappen kunnen doen;
- 'nieuw voor oud': waar mogelijk dienen gemeenten als voorwaarde voor de (her)ontwikkeling van

nieuwe winkelmeters te stellen dat elders oude vierkante meters op minder kansrijke locaties uit de markt gehaald worden; daartoe dient kritisch te worden gekeken in hoeverre vastgehouden moet worden aan ruime, flexibele bestemmingen in bestemmingsplannen;

- toekomst perifere locaties: nieuwe perifere locaties (PDV) worden niet ontwikkeld en onderzocht wordt hoe PDV- en GDV-locaties kunnen worden geherstructureerd.

Uitgangspunt is dat iedere gemeente de lokale detailhandelsstructuur in ruimtelijke termen vastlegt in de gemeentelijke structuurvisie of in een gemeentelijke detailhandelsvisie, die past binnen het regionale detailhandelsbeleid en binnen het kader dat is vastgesteld in het provinciale detailhandelsbeleid uit 2014.

4.3.4 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020

In 2016 heeft de provincie Noord-Holland de gemeenten in de (toenmalige) Stadsregio Amsterdam gevraagd om, in navolging van de provinciale Woonvisie 2010, een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 t/m 2020. Het RAP bevat de thema's woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling. Dit zijn de thema's waarop de gemeenten op het gebied van de woningmarkt willen blijven samenwerken.

Aanvullend op het RAP (en na de opheffing van de Stadsregio) hebben de drie deelregio's Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam in de Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (juli 2017) een aanvulling gegeven op het regionale bouwprogramma. In de oplegger wordt naast de thema's woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling aandacht besteed aan de bestaande inzet op de beleidsthema's middensegment huur, bouwen bij OV-knooppunten, zelfbouw, duurzaamheid en wonen, welzijn en zorg weergegeven op diverse schaalniveaus.

In de oplegger is tevens in beeld gebracht wat de actuele woningbehoefte is, hoeveel plancapaciteit er op binnenstedelijke locaties is en hoeveel potentiële buitenstedelijke woningbouwplannen er is tot 2025. Uit de kwantitatieve en kwalitatieve match tussen vraag en aanbod blijkt dat er regionaal een tekort aan harde plancapaciteit is van ruim 17.000 woningen, in vrijwel alle marktsegmenten. Daarmee is voor binnenstedelijke plannen de actuele regionale kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond. Dit relevant in het kader van trede 1 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Geconstateerd wordt dat de ontwikkeling van buitenstedelijke plannen van belang is om te voorzien in de actuele woningbehoefte en dat niet alle woningbehoefte binnenstedelijk kan worden opgevangen. Dit is relevant in het kader van trede 2 van de Ladder voor Duurzame verstedelijking. Verdere onderbouwing van deze plannen moeten gemeenten in trede 2 op maat leveren. Tevens is afgesproken dat gemeenten in ieder geval jaarlijks de Monitor Plancapaciteit actualiseren en daarover in gesprek te gaan met regiogemeenten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Regionaal Actieprogramma Wonen.

4.3.5 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en Uitvoeringsprogramma

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP; 2004) is richtinggevend voor de regionale beleidsontwikkeling, voor de uitvoering van de exploitatie van het OV en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Door de jaren is het beleid op onderdelen geactualiseerd via de Regionale OV-Visie 2010-2030 en het Regionaal Netwerk Fiets. Jaarlijks wordt een van het RVVP onderdeel uitmakend uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin concrete maatregelen worden vastgelegd voor de korte termijn en met een doorkijk naar de lange termijn van 2020 tot 2030.

Het 'Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2017' is op 13 december 2016 (vastgesteld door de regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Belangrijke projecten en beoogde resultaten in het Uitvoeringsprogramma 2017 zijn:

bestemmingsplan_De Pijp 2018 (vastgesteld)

1. werken aan betrouwbare en acceptabele reistijden op het regionale wegennet;
2. verbinden van economische bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio, met extra aandacht voor toerisme, winkelgebieden en evenementen;
3. werken aan een kwalitatief hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden; dit gebeurt onder meer door de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn in 2018;
4. reizigersgroei en stijgende klantwaardering in het OV door onder andere investeringen in de OV-infrastructuur, verdere verbetering van R-net en het beter benutten van het metronetwerk;
5. verhogen van het fietsgebruik, al dan niet in combinatie met het OV; verder worden er fietsparkeerplaatsen gerealiseerd bij de haltes van de Noord/Zuidlijn;
6. vlotte doorstroming van het goederenvervoer over de weg, het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor, en ruimte voor bevoorradersverkeer bereiken;
7. meer samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV (ketenintegratie);
8. verbetering van de verkeersveiligheid;
9. samenwerking met andere overheden voor een optimale samenhang in het beleid;
10. mobiliteitsonderzoek ter onderbouwing van beleid en investeringen krijgt gestalte via het regionale verkeersmodel;
11. werken aan duurzame mobiliteit.

Op 1 januari 2017 is de Stadsregio overgegaan naar de Vervoerregio Amsterdam. Voor 2017 geldt nog voor de laatste keer het beleidskader het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) uit 2004, inclusief actualiseringen. Vanaf 2018 zal de Strategische Visie het werkprogramma van de Vervoerregio Amsterdam bepalen.

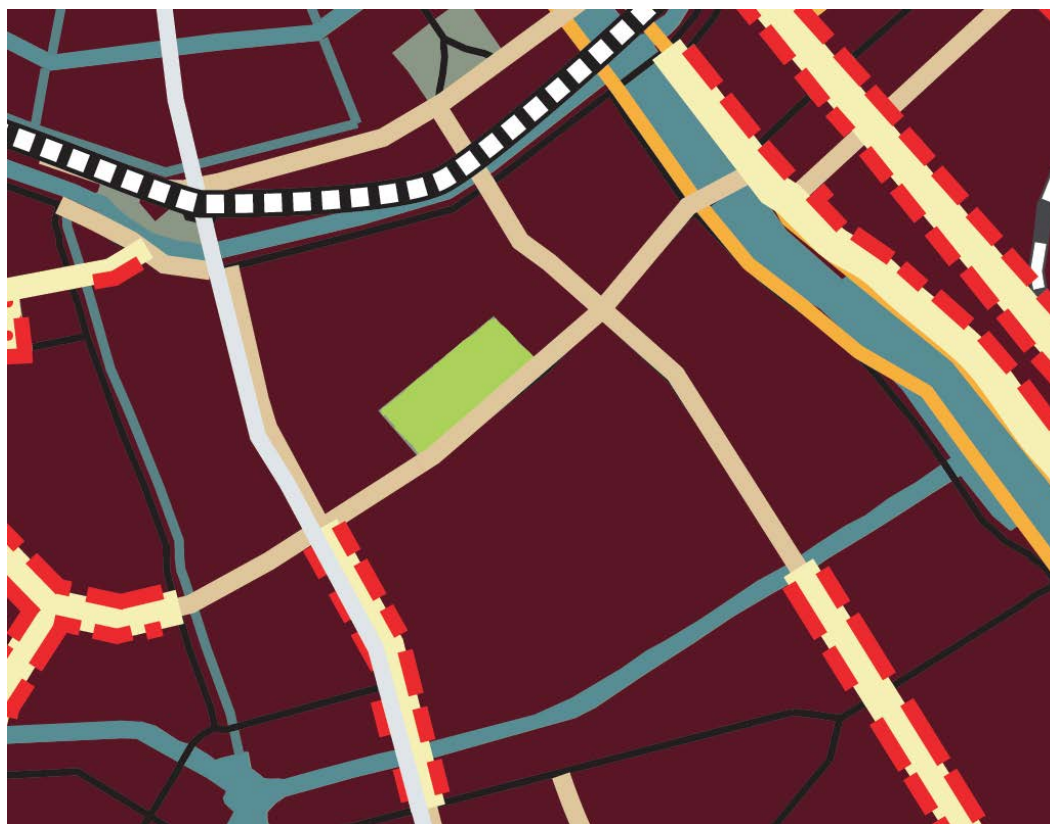
Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) heeft geen directe gevolgen voor het plangebied en het bestemmingsplan wordt door het plan niet beïnvloed.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

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



Afbeelding 46: Uitsnede Totaalkaart Structuurvisie Amsterdam 2040

In de structuurvisie zijn voor De Pijp de onderstaande onderwerpen relevant.

4.4.1.1 Uitrol centrummilieu: kwaliteitsimpulsen stadsstraten

In afbeelding 44 is te zien dat voor het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat en de Ruysdaelkade ter hoogte van het Carel Willinkplantsoen (in het verlengde van de Hobbemastraat) gedacht wordt aan het geven van een kwaliteitsimpuls aan de stadsstraat.

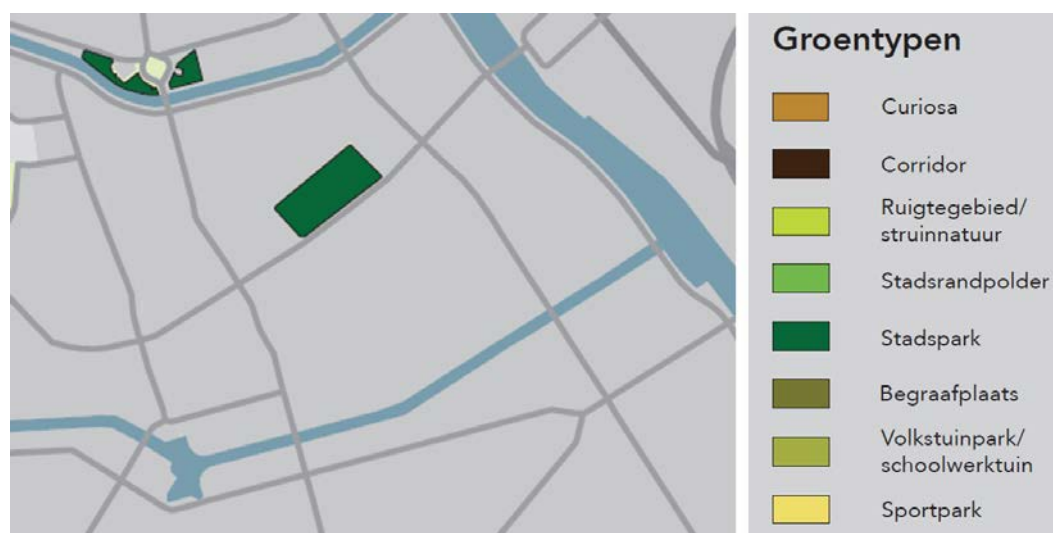
Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie.

Voor de Ferdinand Bolstraat geldt dat dit reeds een stadsstraat is, voor de Ruysdaelkade geldt dat dit zich thans manifesteert als woonstraat. Het verlengen van de Hobbemastraat richting de Ruysdaelkade/Stadhouderskade zal pas echt kunnen plaatsvinden als ter hoogte van deze twee straten een brug over de Boerenwetering wordt gelegd. Momenteel zijn nog geen concrete stappen ondernomen om deze brug te realiseren. De transitie die de Ruysdaelkade hier zou kunnen doormaken tot stadsstraat, zal dan ook om dit bestemmingsplan niet tot uiting komen. In het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat wordt aan de kwaliteitsimpuls gevolg gegeven, door niet veel te veranderen aan de reeds ruime regeling voor het realiseren van detailhandel en horeca, daar waar in het noordelijke deel meer beperkingen worden opgelegd.

4.4.1.2 Hoofdgroenstructuur

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Uit afbeeldingen 44 en 45 blijkt dat het Sarphatipark als geheel is opgenomen in de hoofdgroenstructuur en valt onder groentype "Stadspark".



Afbeelding 47: Uitsnede structuurvisiekaart Hoofdgroenstructuur: groentypen

In het Instrumentarium bij de Structuurvisie staat het volgende aangegeven voor stadsparken:

Stadspark	
Gebruik, gewenste beleving	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
Gewenste zonering	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone).
Type beheer	Intensief tot extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Intermediair tot hoog.
Voorbeelden	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanackerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
Beleidsintentie	Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoestellen, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes). Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruikintensiteit van het park. Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurpad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide. Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden. In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Afbeelding 48: gebruiksmogelijkhedenstadsparken volgens Structuurvisie Amsterdam 2040

Uit het bovenstaande blijkt dat het belangrijk is dat het groen behouden blijft, goed beheerd wordt en er weinig voorzieningen worden gerealiseerd. Als harde eis is aangegeven dat niet meer dan 5% van het park wordt verhard. Het park, dat 4,2 hectare groot is, kan derhalve maximaal voor 2.100 m² verhard worden. Op dit moment is ongeveer 5.400 m² verhard, wat betekent dat het maximum verhardingspercentage reeds wordt overschreden. In de regels is de toename van verharding afhankelijk gesteld van een advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur.

Het bestemmingsplan is voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Het advies van de TAC (als bijlage bijgevoegd), komt tot de volgende conclusie: "Op grond van de door u verstrekte informatie (notitie verzoek advies, ontwerpbestemmingsplan de Pijp 2018 zijnde toelichting, regels en verbeelding) constateert de TAC, mede op grond van de toezegging dat de verbeelding nog zal worden aangepast, dat het ontwerpbestemmingsplan de Pijp inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur."

De aanpassing van de verbeelding betreft het opnemen van bestaande bebouwing. Dit is gedaan.

Hiermee is het bestemmingsplan in overeenstemming met de Structuurvisie Amsterdam 2040.

4.4.1.3 Hoofdnetten Auto, OV en Fiets

In de Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam" 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.



Afbeelding 49: Hoofdnetten Auto, OV en Fiets (vnr)

Hoofdnet Auto

In en rond het plangebied zijn de Hobbemakade, de Stadhouderskade en de Amsteldijk aangewezen als Hoofdnet Auto.

Hoofdnet OV

In en rond het plangebied maken de Ceintuurbaan, het westelijke deel van de Albert Cuypstraat, de Ferdinand Bolstraat en de Van Woustraat onderdeel uit van het hoofdnet Openbaar vervoer. Dit hoofdnet wordt gevormd door de bestaande tram- en buslijnen en door de 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. In en rond het plangebied lopen meerdere routes van het Hoofdnet Fiets, onder andere door de Ferdinand Bolstraat, de Van Woustraat en de Ceintuurbaan.

Ruimtelijke reserveringen

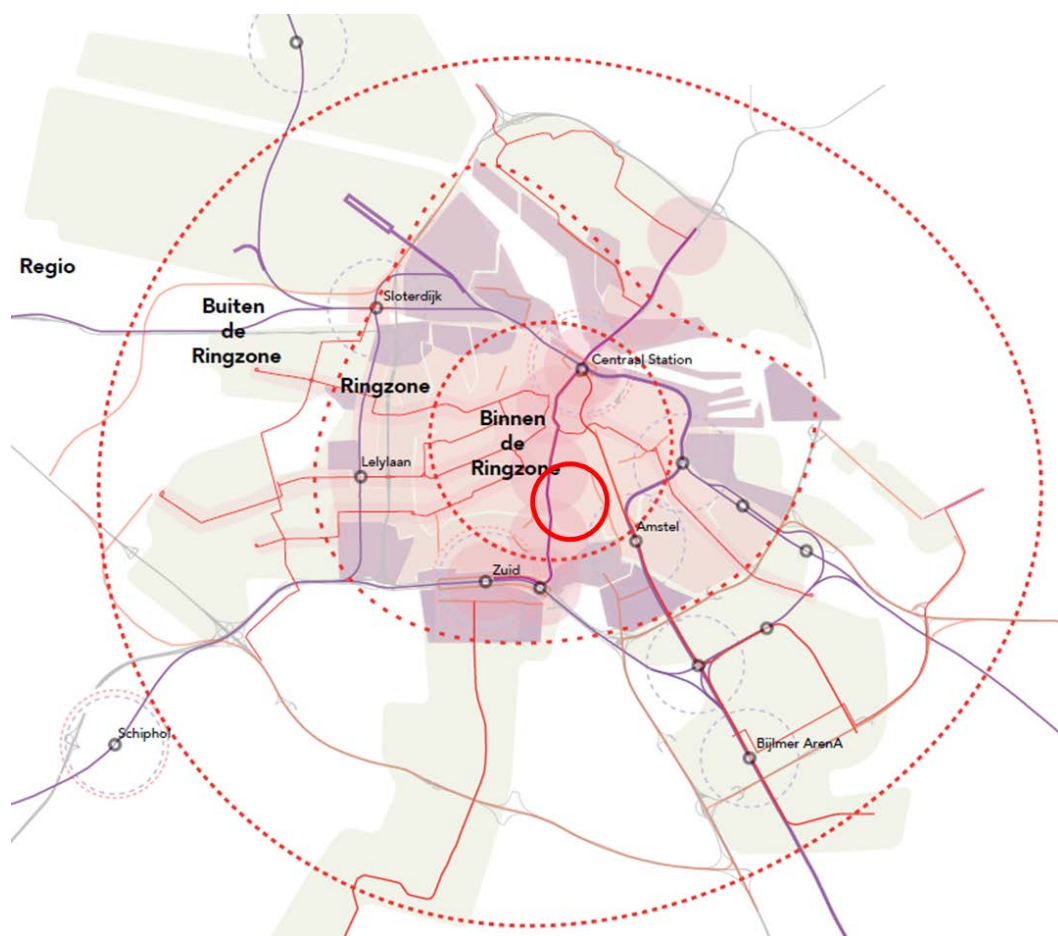
In de Structuurvisie zijn voor het plangebied geen planologische voorzieningen opgenomen waarmee ruimte bewaard c.q. bestemd (gereserveerd) dient te worden voor de fysieke aanleg van toekomstige (hoofd)infrastructuur.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.4.2 Uitwerkingen Structuurvisie Amsterdam 2040

4.4.2.1 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 50: gebiedsgerichte zones 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 van toerisme is hier een aandachtspunt.

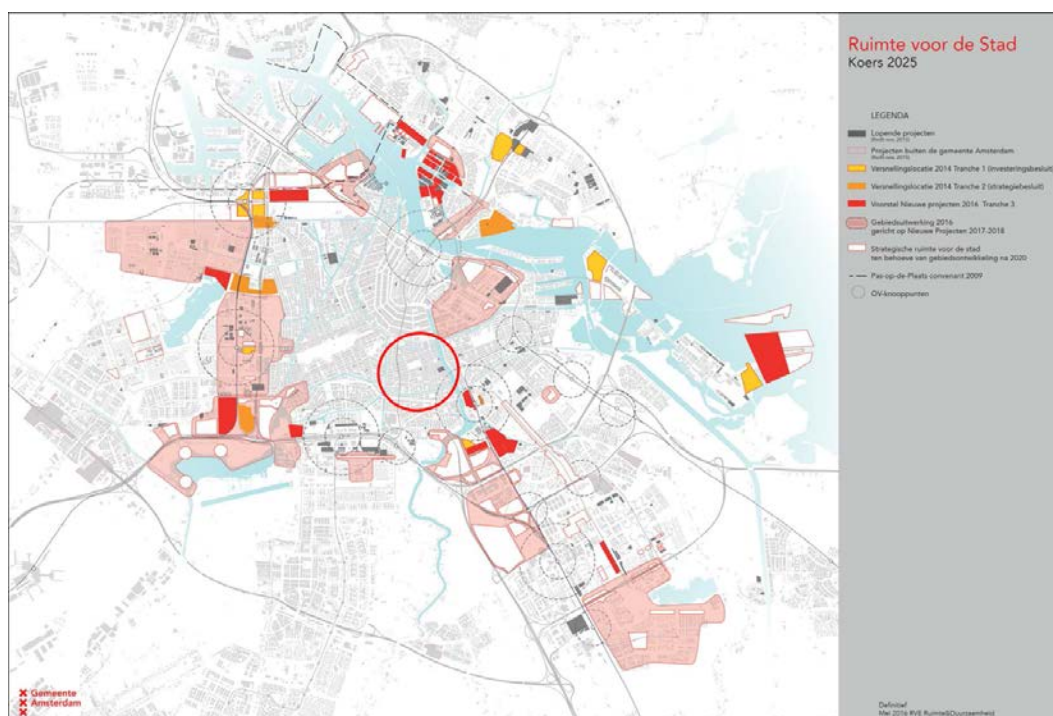
4.4.2.2 *Koers 2025, Ruimte voor de stad*

Wereldwijd groeien steden door de niet aflatende toename in populariteit om in de stad te wonen en te werken. Dat geldt ook voor Amsterdam: de stad is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. De gemeente wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. In 'Koers 2025, Ruimte voor de stad', vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016, is aangegeven op welke plekken dit kan gebeuren. De ambitie is om tot 2025 binnen de stadsgrenzen de bouw van 50.000 woningen mogelijk te maken door nieuwbouw en voor een deel ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. Bij het ontwikkelen van nieuwe woongebieden wordt tevens gekeken naar de inpassing en aansluiting op de bestaande stad.

In Koers 2025 zijn concrete en potentiële locaties aangewezen om te verdichten dan wel te transformeren. Daarbij worden drie typen (te ontwikkelen) stedelijke milieus onderscheiden, elk met ontwikkelstrategie.

- *Gemengde stadsbuurten:* De ruimtelijke kwaliteit van stadsbuurten vloeit voort uit hun centrale ligging en de relatief dichte pakking van woningen aan prettig ingerichte straten. De dichtheid in stadsbuurten creëert draagvlak voor allerlei voorzieningen die zich overwegend clusteren langs de doorgaande routes: de stadsstraten. In combinatie met de relatieve rust van de stadsbuurten zorgen de stadsstraten voor een aantrekkelijke mix van rustige stadsbuurten met stedelijke reuring om de hoek, die zo kenmerkend is voor de centrale stadsdelen van Amsterdam. De strategie voor de ontwikkeling van gemengde stadsbuurten is gericht op het actief en 'van binnen naar buiten' realiseren van gemengde stedelijke milieus rond stadsstraten in de Ringzone. Op de ontwikkeling van stadsbuurten zal de komende jaren de nadruk liggen.
- *Grootstedelijke centra:* Grootstedelijke centra zijn het natuurlijke vestigingsmilieu van grote dienstverleners en instellingen. De locatiekwaliteit van grootstedelijke centra is sterk verbonden met de aanwezigheid van een ander programma dan alleen werken. De strategie voor de ontwikkeling van grootstedelijke centra is gericht op het uitbouwen grootstedelijke interactiemilieus rond OV-knooppunten in de Ringzone. Met het oog op de balans in de stad wordt hier ingezet op spreiding van grootstedelijke functies en het beheersen van de druk op het centrum. Inzet is een menging met wonen, horeca en attracties. In de centra die voorzien in zeer specifieke ruimtevragen (zoals van zorg- en kennisinstellingen) geldt eveneens dat menging met wonen en attracties gewenst is.
- *Groenblauw wonen:* Naast het langs de Ringzone ontwikkelen van nieuwe gemengde stadsbuurten en grootstedelijke centra, wordt de ontwikkeling voorzien van rustige woonbuurten op minder centraal gelegen locaties met een groen en waterrijk karakter. De strategie voor het ontwikkelen van dit type stedelijk milieu bestaat uit het faciliteren van de marktvraag naar groene en waterrijke woonbuurten. Ontwikkellocaties zullen worden ingebed in een regionale strategie.

De Pijp is niet aangewezen als locatie om te verdichten, maar vormt wel onderdeel van het bestaande stedelijk weefsel van de snelgroeiende stad. De borging van de bestaande woningen en functiemix is mede nodig om de snelle groei van het aantal inwoners, bedrijvigheid, bezoekers en toerisme niet te frustreren en om een goede aansluiting te kunnen maken met de gebieden waar wel (verder) verdicht en verstedelijkt gaat worden. Dit bestemmingsplan voorziet in deze borging.



Afbeelding 51: Kaart projectvoorstellen Koers 2025

4.4.2.3 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

4.4.2.3 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

In navolging van het regionaal detailhandelsbeleid en onder andere de 'Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam' en het 'Amsterdams Ondernemers Programma 2015-2018', is nieuw gemeentelijk detailhandelsbeleid opgesteld. Het Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022: 'sterke winkelgebieden in een groeiende stad' geldt voor de periode 2018-2022, of zoveel langer totdat er nieuw beleid is opgesteld, en dient mede ter vervanging van eerder vastgesteld detailhandelsbeleid op stadsdeelniveau dat per 19 maart 2016 is komen te vervallen.

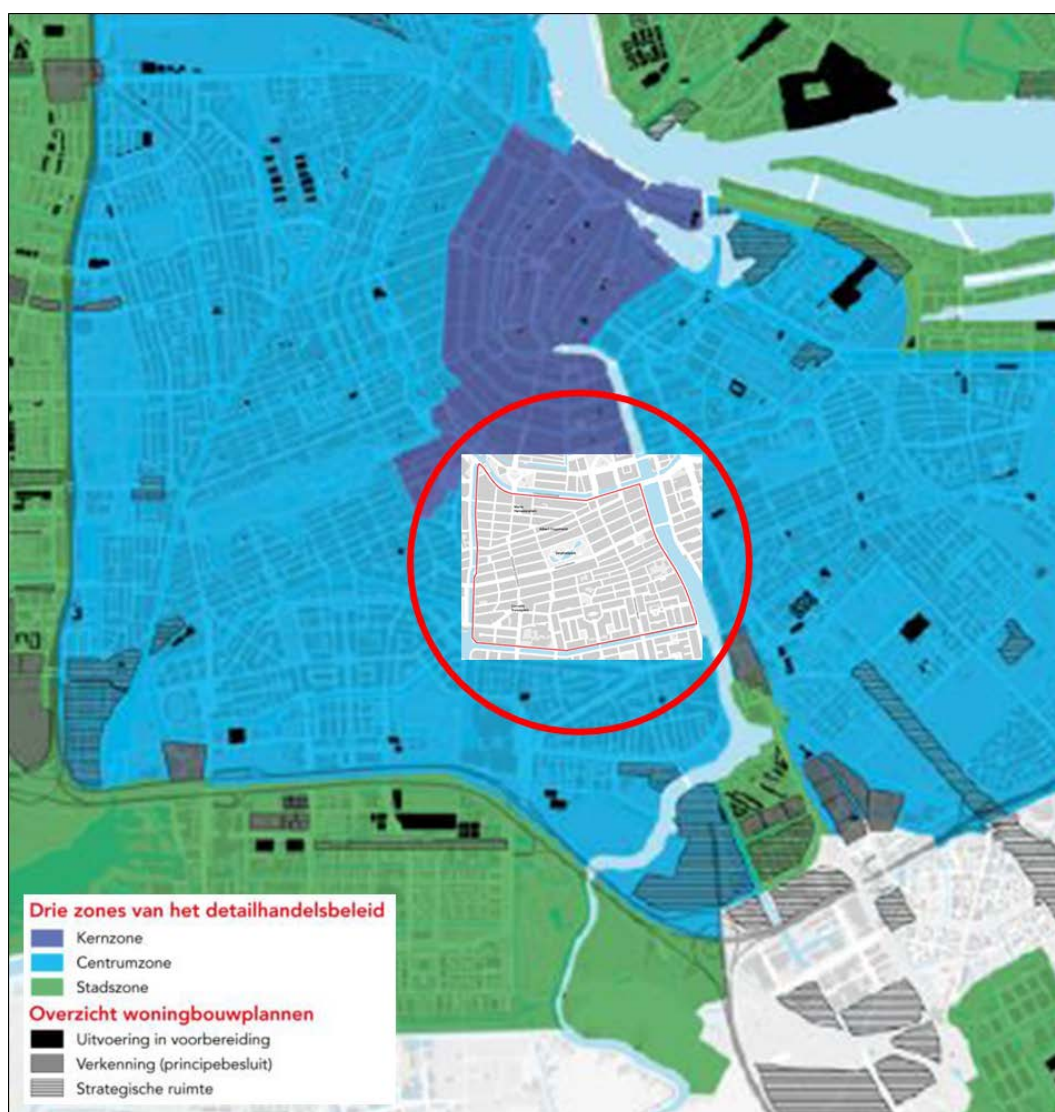
Met het nieuwe beleid wordt ingespeeld op het veranderde consumentengedrag, waardoor er minder behoefte aan winkels en de tegelijkertijd plaatsvinden groei van het aantal inwoners en bezoekers. Het nieuwe detailhandelsbeleid houdt rekening met diverse nieuwe ontwikkelingen in het consumentengedrag en het winkelaanbod.

Algemene doelstellingen en uitgangspunten

Het detailhandelsbeleid kent twee algemene doelstellingen:

1. Boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
2. Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad: Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben. Het betreft hier het echte 'winkelen' voor producten die niet elke dag worden gekocht. Onder andere in Zuid komen kansen voor kleine winkels in aangewezen winkelkwartieren.

Voor de verschillende in het beleid onderscheiden typen winkelgebieden gelden in heel Amsterdam algemene uitgangspunten. Een van de belangrijkste daarvan is dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Hieraan ligt een aantal redenen te grondslag. In de eerste plaats heeft clustering van winkels voordelen voor ondernemers én consumenten: alle benodigde boodschappen zijn vlakbij elkaar verkrijgbaar. In de tweede plaats profiteren ondernemers in winkelconcentraties van elkaars bezoekersstromen. Verder is het voor de overheid efficiënter en duurzamer om een concentratie van winkels te faciliteren met bijvoorbeeld laad- en losplekken voor bevoorrading, voorzieningen voor fietsen et cetera. Het clusteren van detailhandel, en daarmee efficiëntere bevoorrading, draagt indirect bij aan de ambities van Amsterdam voor een schonere luchtkwaliteit.



Afbeelding 52: De drie zones van het Detailhandelsbeleid 'winkelkwartier Zuid' (De Pijp)

Gebiedsgerichte koers detailhandel

Amsterdam is onderverdeeld in drie zones: een kernzone, een centrumzone en een stadszone. De zones verschillen in het al aanwezige winkelaanbod, de stedenbouwkundige structuur en het verzorgingsgebieden. Naast de stadsbrede beleidslijnen is voor elk van de drie zones een specifieke koers ingezet. De bij de zones behorende opgaven zijn:

- in de Kernzone: geleiding en spreiding van drukte, aanpak diversiteit, meer belevenis, beperkt nieuwe grootschalige winkels en aandacht voor borging dagelijks aanbod;
- in de Centrumzone: borging boodschappen in stadsstraten en ruimte voor nieuwe formules en concepten;
- in de Stadszone: uitrol centrummilieu/transformatie van functies, toekomstbestendig maken van de stadsdeelcentra en aanpak leegstand.

Ondergeschikte detailhandel

Ondergeschikte detailhandel binnen een andere functie zoals een bedrijf, ambacht, dienstverlening of cultuur wordt in het detailhandelsbeleid buiten de winkelgebieden wel mogelijk gemaakt. De ondergeschikte detailhandel mag maximaal 20% van het netto oppervlak beslaan, met een absoluut maximum van 50 m². Dit is niet in het bestemmingsplan opgenomen, omdat in de panden met een niet-woonbestemming, detailhandel reeds tot de gebruiksmogelijkheden behoort. De overige panden betreffen panden met een maatschappelijke bestemming, alwaar per geval afgewogen dient te worden of detailhandel wel geschikt is.

Ondergeschikte horeca

Ten aanzien van mengformules (ondergeschikte horeca in detailhandel) zijn in het detailhandelsbeleid de volgende algemene voorwaarden opgenomen:

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

Aangegeven is dat in sommige bestemmingsplannen nadere voorwaarden kunnen zijn opgenomen. In dit bestemmingsplan zijn voor mengformules de voorwaarden gehanteerd zoals opgenomen in het voor het plangebied van toepassing zijnde Horecabeleid.

Internetverkopen

In de detailhandel doet zich een afname voor van het winkelaanbod met niet-dagelijkse artikelen als gevolg van de trend van toenemende internetverkopen. Het detailhandelsbeleid benoemt vier typen internetbedrijven en verbindt beleidsuitgangspunten aan elk type.

1. *Internetbedrijf dat functioneert als detailhandel*: Internetbedrijven met afhaalmogelijkheid en mogelijkheid de goederen ter plaatse te bekijken (in showroom/uitstalling) en/of af te rekenen, functioneren in praktijk net zoals detailhandel en worden zowel binnen de woon- als bedrijfsbestemming ontoelaatbaar geacht. Deze vorm van internetwinkels dient zich te vestigen op een locatie met een detailhandels-/winkelbestemming. Er wordt geen omgevingsvergunning verleend voor locaties waarop detailhandel niet is toegestaan.

De andere drie typen internetbedrijven zijn onder voorwaarden wel inpasbaar:

2. *Afhaalpunt internetaankopen*: Binnen een woonbestemming zijn afhaalpunten voor internetaankopen beperkt toelaatbaar via de 'bedrijf aan huisregeling' in het bestemmingsplan. Daarmee blijven de activiteiten ondergeschikt aan de woonfunctie. Vestiging binnen een kantoor- of bedrijfsbestemming zijn eveneens toelaatbaar.
3. *Internetbedrijf waar alleen een elektronische transactie tot stand komt*: Een internetwinkel waar op het woon- of bedrijfsadres alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen ruimtelijke uitstraling heeft (zoals parkeer- en verkeerverlast) past binnen de bestemming wonen.
4. *Internetbedrijf met opslag- en verzendfunctie*: Deze bedrijven zijn binnen een woonbestemming toelaatbaar via de 'bedrijf aan huisregeling' in het bestemmingsplan. Daarmee blijven de activiteiten ondergeschikt aan de woonfunctie.

Het detailhandelsbeleid biedt tevens een overzicht van instrumenten om winkelgebieden te versterken. Daarbij gaat het om publiekrechtelijke instrumenten (sturen op functiebehoud en meer of minder m2 winkelruimte), privaatrechtelijke instrumenten zoals erfpachtcontracten, huurcontracten en andere privaatrechtelijke overeenkomsten en stimuleringsmaatregelen zoals die zijn opgenomen in het 'Amsterdams Ondernemersprogramma 2015-2018: Ruimte voor ondernemers' (zoals straatmanagement, gebiedsbranding, oprichten van een Bedrijven Investeringszone (BIZ) et cetera).

4.4.2.4 *Stad in Balans en Stand van de Balans*

Stad in Balans

In het 'Startdocument Stad in Balans' (mei 2015) is 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. In Stad in Balans ziet het college van burgemeester en wethouders de groei van de stad, als gevolg van het stedelijk succes, als een positieve ontwikkeling die kansen en mogelijkheden biedt. Eén van de voordelen van de groei van de stad, 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. 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.

In Stad in Balans is de koers uitgezet om de balans tussen rust en drukte, tussen wonen, werken en recreëren en tussen het profijt en de hinder te bewaren. De koers bevat 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:

- meer kwaliteit en diversiteit van het winkel- en voorzieningenaanbod;
- verminderen van overlast en stellen van grenzen;
- spreiden van bezoekers over de stad en regio;
- creëren van meer ruimte op straat in drukke gebieden.

Stad in Balans vormt een eerste aanzet om de gemeentelijke ambities, doelen en werkwijzen in beeld te brengen. De strategie richt zich op het uitvoeren van kleinschalige experimenten, de werkwijze is vooral gericht op het eerst doen, en dan wel meten en dan leren. De uitkomsten kunnen bijdragen aan het maken van de juiste keuzes. Met belanghebbenden worden debatten en bijeenkomsten georganiseerd om balans te agenderen en om de deelnemers te activeren bij te dragen aan balans. Vaak is hiervoor aangesloten bij bestaande platforms en netwerken (in de stad en de MRA). Hieronder valt ook de evaluatie van de experimenten.

In het kader van het onderhavige bestemmingsplangebied wordt in Stad in Balans het Sarphatipark genoemd. Stadsparken worden steeds meer gebruikt om 'even af te spreken' of te werken. Met name in de druk bezochte stadsparken, waaronder het Sarphatipark, is het een voortdurende zoektocht naar de juiste balans in gebruik. Doelstelling is het spreiden van de bezoekersdruk door minder gebruikte stadsparken aantrekkelijker te maken. Het bestemmingsplan staat deze aanpak niet in de weg.

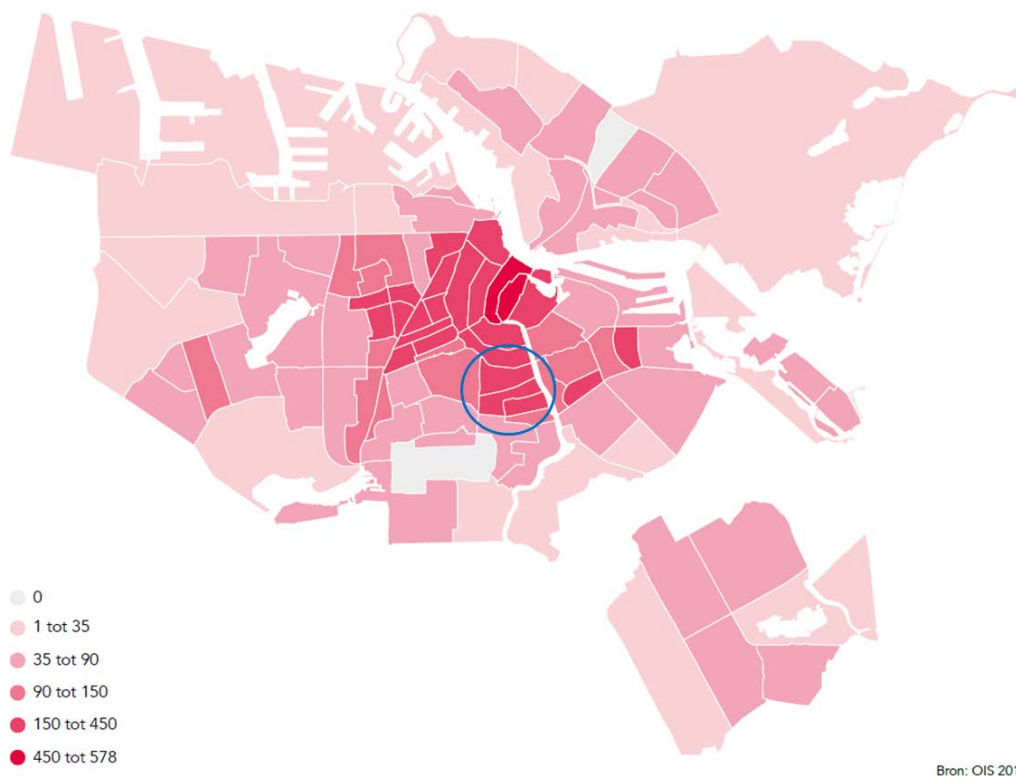
Een aspect dat veel aandacht krijgt in Stad in Balans is de druk op het schoon en heel houden van de openbare ruimte. Het bestemmingsplan is in het algemeen niet het instrument waarbinnen het schoon en heel houden van de openbare ruimte wordt geregeld, maar het bestemmingsplan vormt hiertoe ook geen belemmering.

Stand van de Balans

Vanuit Stad in Balans is in samenhang met andere monitoren - zoals de Veiligheidsindex en de bereikbaarheidsmonitor - gewerkt aan een monitor die zich richt op de onderwerpen die in het startdocument zijn beschreven. De monitor 'Stand van de Balans' (juni 2016) laat aan de hand van objectieve en subjectieve indicatoren de stand van de balans zien. Er wordt een beeld geschetst van hoe bewoners en ondernemers in alle delen van de stad tegen drukte en balans in Amsterdam aankijken, waarbij onderscheid kan worden gemaakt naar verschillende leeftijdsgroepen en gebieden in de stad. Met Stand van de Balans kan nog gericht worden gewerkt aan nieuwe gebiedsgerichte maatregelen en oplossingen.

De rapportage bevat de volgende conclusies:

- Amsterdammers zijn in het algemeen 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 het aantal mensen dat zich bevindt in de openbare ruimte (de 'dagelijkse verblijfindex'). 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;
- De drukte-beleving laat een gedifferentieerd beeld zien over de 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 Watergraafsmeer 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 nuances zien in de beleving van verschillende gebruikersgroepen (gezinssamenstelling, leeftijd, ondernemers, veroorzakers van drukte en gevolgen van drukte). Het beeld van de ondernemer wijkt niet sterk af van dat de bewoner, al is de ondernemer wel minder kritisch dan bewoners op die punten die relevant zijn voor het succes van hun onderneming.



Bron: OIS 2016

Afbeelding 53: Aantal mensen in de openbare ruimte op een gemiddelde dag van het jaar (dagelijkse verblijfsindex)

Met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan is in Stand van de Balans aangegeven dat in Zuid het aandeel respondenten dat het aanbod vakantieverblijf te veel vindt hoog is, onder andere in De Pijp. In De Pijp (en de Rivierenbuurt) is de beleving van het aanbod vakantieverblijf negatiever dan de beleving van het aanbod hotels. Rondom het Museumplein vinden allerlei toerisme-gerelateerde activiteiten plaats die bijdragen aan het beleven van drukte. De meldingen over geluidsoverlast laten een duidelijke correlatie zien met de dagelijkse verblijfsindex en de plek waar zich het uitgaansleven concentreert. Samen met het centrum worden meldingen over geluidsoverlast vooral gedaan in de Oude Pijp. De gebieden waar 'Amsterdammers' als oorzaak van drukte worden gezien, zijn ook de buurten waar intensief gebruikte parken liggen. Aangegeven is dat een verklaring voor drukte rond de parken kan zijn dat in de parken evenementen worden gehouden en het er in de zomer, bij mooi weer, druk is. Gemiddeld vindt een kwart van de Amsterdammers dat er te veel evenementen (openbare en gesloten buurtfeesten, festivals en grootschalige evenementen) plaatsvinden. In De Pijp (en de Rivierenbuurt) vinden in vergelijking met de rest van Amsterdam niet heel veel evenementen plaats, maar mogelijk ondervindt men hinder van de evenementen die in omliggende gebieden plaatsvinden.

In dit bestemmingsplan worden voor zover mogelijk binnen de reikwijdte van het bestemmingsplan, regels opgenomen om de balans tussen hoogstedelijke leven en de bescherming van de woon- en leefklimaat in het bestemmingsplangebied te waarborgen. Deels gebeurt dit ook door flankerend beleid.

4.4.2.5 Ecologische visie: Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam

Wat betreft het beheer van groengebieden staan er in deze notitie twee beleidsuitspraken:

bestemmingsplan_De Pijp 2018 (vastgesteld)

1. Het beheer van de groenstroken in de ecologische structuur van Amsterdam dient zo natuurvriendelijk mogelijk te zijn, gericht op verscheidenheid aan vegetatie en het bieden van voldoende dekking.
2. Chemische bestrijdingsmiddelen mogen in de ecologische structuur van Amsterdam niet worden gebruikt.

In de ecologische visie wordt een nieuwe ecologische structuur voorgesteld en worden de knelpunten genoemd die voor het realiseren van deze structuur opgelost dienen te worden. In de visiekaart worden deze structuur en knelpunten aangegeven:

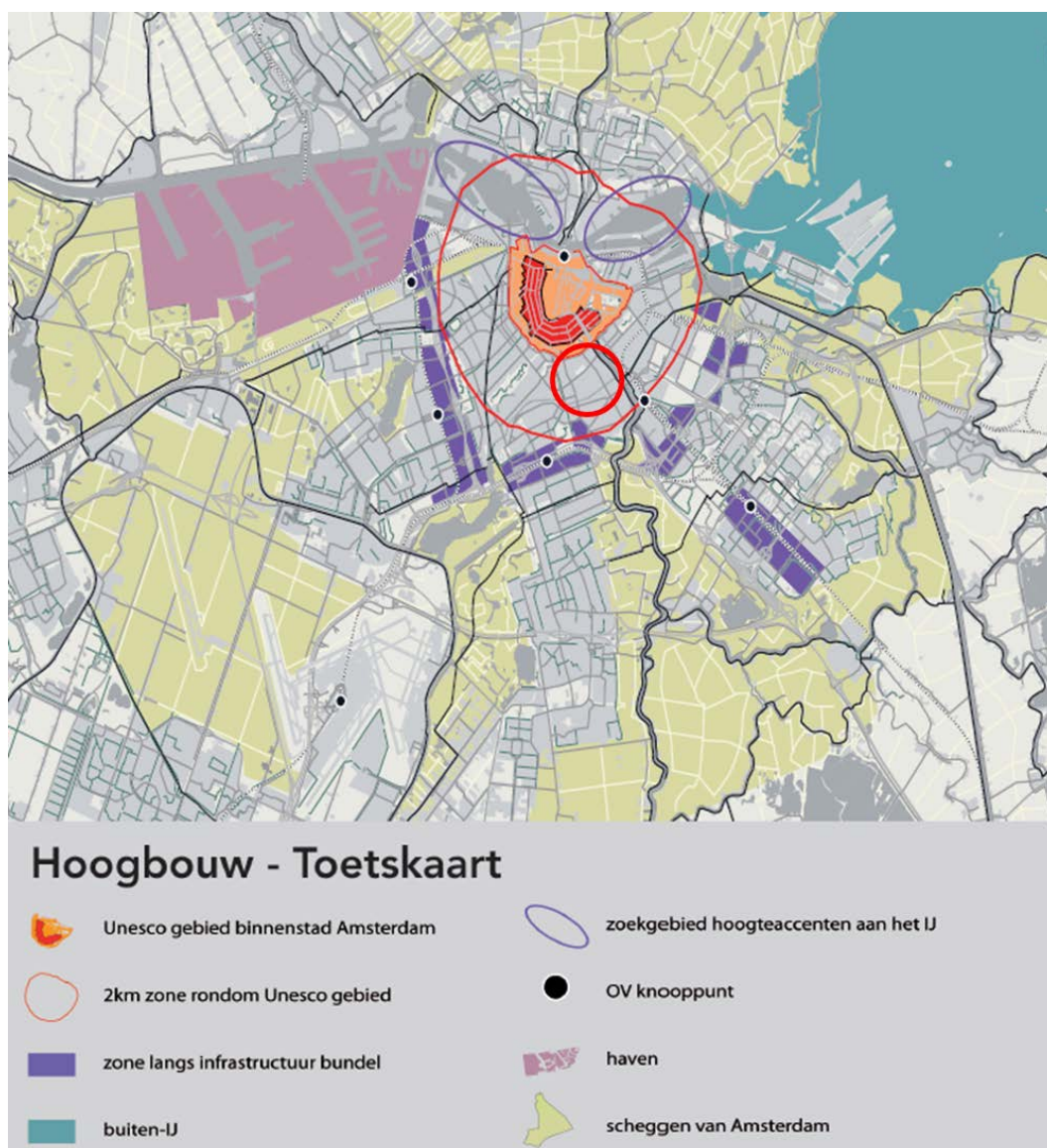


Afbeelding 54: uitsnede visiekaart Ecologische visie

Uit de visiekaart blijkt dat er voor De Pijp geen ecologische structuur is bedacht en er tevens geen knelpunten zijn. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met deze visie.

4.4.2.6 Hoogbouw in Amsterdam

Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de bestaande stad en tegelijk het open houden van het landschap één van de doelen. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte in Amsterdam. Het brengt een forse toename van het aantal woningen en bijbehorende voorzieningen met zich mee, intensiever gebruik van de werkgebieden en een grotere mix van wonen en werken. Het noodzaakt tot extra investeringen in de openbare ruimte, en tot efficiënter omgaan met energie en vervoer. Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.



Afbeelding 55: kaart Hoogbouw in Amsterdam.

Op de kaart Hoogbouw in Amsterdam is aangegeven waar hoogbouw mogelijk wordt geacht. Het bestemmingsplangebied Willemspark-Vondelpark ligt in de zone van twee kilometer rondom het UNESCO-gebied van de Amsterdamse binnenstad. Binnen deze zone geldt als regel voor hoogbouw dat een gebouw vanuit het werelderfgoedgebied niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bebouwing. In de nota wordt aanbevolen bij hoogbouwinitiatieven te allen tijden een Hoogbouw Effectrapportage (HER) uit te voeren. Binnen de bufferzone van twee kilometer rondom de binnenstad is het voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter verplicht een rapportage over de landschappelijke effecten op te stellen.

In het bestemmingsplan De Pijp 2018 wordt uitsluitend bestaande hoogbouw toegelaten. Hiermee blijft het mogelijk om het zichtbaarheids criterium voor nieuwe hoogbouw toe passen in het kader van het afwijken van het bestemmingsplan en is het bestemmingsplan in overeenstemming met de Hoogbouwvisie.

4.4.2.7 Kantorenstrategie 2017 en Ruimte voor de Economie van Morgen

Kantorenstrategie 2017

De kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam is een uitwerking van de Structuurvisie. De inzet van de voorgaande kantorenstrategie, de Kantorenstrategie 2011, was het terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformatie en het herontwikkelen van leegstaande kantoren. Doel was om de totale kantorenvorraad in Amsterdam in omvang af te laten nemen te nemen en er weer zicht te krijgen op een 'normaal' leegstandspercentage. De afgelopen periode is de dynamiek op de kantorenmarkt echter sterk toegenomen. De vraag naar grote kantooruimtes is groot, er vestigen zich veel innovatieve kantoorconcepten in de stad en er is veel behoefte aan kantooruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening op meer informele plekken.

Dit is aanleiding geweest de kantorenstrategie te actualiseren in de 'Kantorenstrategie 2017; Het juiste kantoor op de juiste plek', waarvan het concept in juli 2017 door het college van B&W is vrijgegeven. In de geactualiseerde kantorenstrategie wordt geconstateerd dat in 2019 de frictieleegstand (het percentage leegstand om te kunnen voorzien in de verhuis- en uitbreidingsbehoefte) zal zijn gedaald tot een voor een gezonde kantorenmarkt gewenst niveau van 8%. Op grond van de huidige ontwikkelingen worden in de Kantorenstrategie 2017 de volgende voorstellen gedaan:

1. de huidige planvoorraad flexibel inzetten waar op korte termijn (tot 2020) nieuwe kantoren gewenst zijn (Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Marineterrein en Houthaven);
2. doorgaan met het stimuleren van de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties naar gemengde woonwerkgebieden (Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk);
3. nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk maken voor de periode na 2020, als naar verwachting de leegstand is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.

Ruimte voor de Economie van Morgen

Uitgangspunt voor de voorstellen in de Kantorenstrategie 2017 zijn de typering van woon- en werkmilieus die zijn opgenomen in 'Ruimte voor de Economie van Morgen, Ruimtelijk Economische visie voor de groei van Amsterdam / Koers 2025'. De visie is de economische uitwerking van de in Koers 2025 genoemde stedelijke gebieden en biedt voor de ontwikkeling van deze nieuwe gebieden de ruimtelijk-economische bouwstenen.

In de visie wordt geconstateerd dat de stad aan de vooravond staat van een nieuwe periode van stedelijke groei. Om deze groei een plek te kunnen geven zal het vestigingsklimaat van Amsterdam de komende jaren worden versterkt door monofunctionele kantoorgebieden te veranderen tot aantrekkelijke gemengde woon-werkwijken en een deel van de Amsterdamse bedrijventerreinen te transformeren tot nieuwe woonwijken.

De algemene ruimtelijk-economische opgaven daarbij zijn:

- aansluiten bij de vestigingsbehoefte van de stedelijke kenniseconomie;
- Amsterdam ontwikkelen als inclusieve stad van en voor iedereen en ruimte maken voor economische diversiteit;
- rekening houden met economische dynamiek en verandering.

Om de te ontwikkelen gebieden ruimtelijk-economisch kleur te geven, zijn de economische kansen van de gebieden geïnventariseerd en op een kanskaart getypeerd.

Relevantie voor De Pijp

Zowel de Kantorenstrategie als Ruimte voor de Economie van Morgen zijn met name gericht op de in het kader van Koers 2025 te ontwikkelen nieuwe stedelijke gebieden. Ruimte voor de Economie van Morgen bevat echter ook aspecten die relevant zijn voor de bestaande stad en daarmee voor De Pijp. Het gaat om de volgende twee milieutypes op de kanskaart.

- *Creatieve wijk*: Dit zijn woon-werkwijken binnen het bestaande centrummilieu binnen de Ring A10, die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu. De Pijp is op de kanskaart geheel aangemerkt als gebiedstype creatieve wijk.
- *Internationaal topmilieu*: Dit zijn hoogwaardig ingerichte, internationaal verbonden locaties met in de omgeving een groot voorzieningenaanbod, die geschikt zijn voor vestiging van internationale hoofkantoren. De westzijde van De Pijp, het gebied in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn, is op de kanskaart aangemerkt als gebiedstype internationaal topmilieu.

Daarmee worden in De Pijp twee deelgebieden onderscheiden. Het deel tussen de Noord/Zuidlijn en de Amstel is getypeerd creatieve wijk, en het deel in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn is zowel getypeerd als creatieve wijk als internationaal topmilieu.



Afbeelding 56: Uitsneden Kanskaart Ruimte voor de Economie van Morgen

Creatieve wijk

Bij de ruimtelijk-economische opgaven in Ruimte voor de Economie van Morgen gaat het om het voorzien in stedelijke milieus met een grote mate van menging van wonen en werken, waar kan worden gewerkt door een mix met zelfstandige kleinschalige kantoren en bedrijven en waar mogelijkheden worden geboden om de klassieke scheiding tussen wonen en werken te laten vervagen. Daarnaast is er behoefte aan economische diversiteit en flexibiliteit om de economische dynamiek en verandering te faciliteren.

Voor de mate van menging kan de verhouding werk-woonruimte worden gehanteerd. De woon-werkbalans in De Pijp, uitgedrukt in de verhouding inwoners/werknemers, is 2,2/1. Dit komt overeen met een gemengde woon-werkwijk. Op basis van deze kenmerken functioneert De Pijp in praktijk reeds als een stedelijk woon-werkmilieu.

In bestaande wijken zoals De Pijp zullen kantoren in de zakelijke dienstverlening zich in de regel vestigen in kleinere ruimtes in de plint van gebouwen. In het bestemmingsplan voor De Pijp zijn, net als in het vigerende bestemmingsplan, flexibele gemengde bestemmingen opgenomen voor de begane grond. Op de meeste plaatsen is in de plint van gebouwen vestiging van kleinschalige zakelijke dienstverlening toegestaan. Daarmee faciliteert het bestemmingsplan in de gehele wijk het kantorenmilieu creatieve wijk.

Internationaal topmilieu

In de Kantorenstrategie is De Pijp opgenomen als gebied waar ontwikkeling van nieuwe kantoorroimte niet gewenst is. In Ruimte voor de Economie van Morgen is voor het internationaal topmilieu echter opgenomen dat hier bij het herontwikkelen van leegkomende panden kansen liggen voor het realiseren van (internationale) hoofdkantoren. Dit zou aan de orde kunnen komen in het westelijke deel van De Pijp, waar de zone in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn niet alleen is aangeduid als creatief milieu maar tevens als internationaal topmilieu.

Internationale hoofdkantoren zoeken veelal grote(re) panden met uitstraling. In De Pijp gaat het bij de bestaande grotere panden soms om gehele panden met een maatschappelijke bestemming. Naar dit soort panden bestaat ook vraag vanuit andere maatschappelijke voorzieningen, zoals nieuwe vormen van woonzorgcomplexen en culturele instellingen, of (overeenkomstig de gemeentelijke beleidsdoelen) omzetting in woningen. Om bij transformatie van langdurig leegstaande maatschappelijke panden gebiedsgerichte sturing en per geval een maatwerkafweging te kunnen maken, is de bestemming van de panden met een maatschappelijk bestemming niet verruimd naar kantoren. Dat geldt ook als het gaat om voormalige gemeentekantoren die een maatschappelijke bestemming hebben terwijl het gebruik ervan in praktijk al kantoorachtig was.

4.4.2.8 Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda

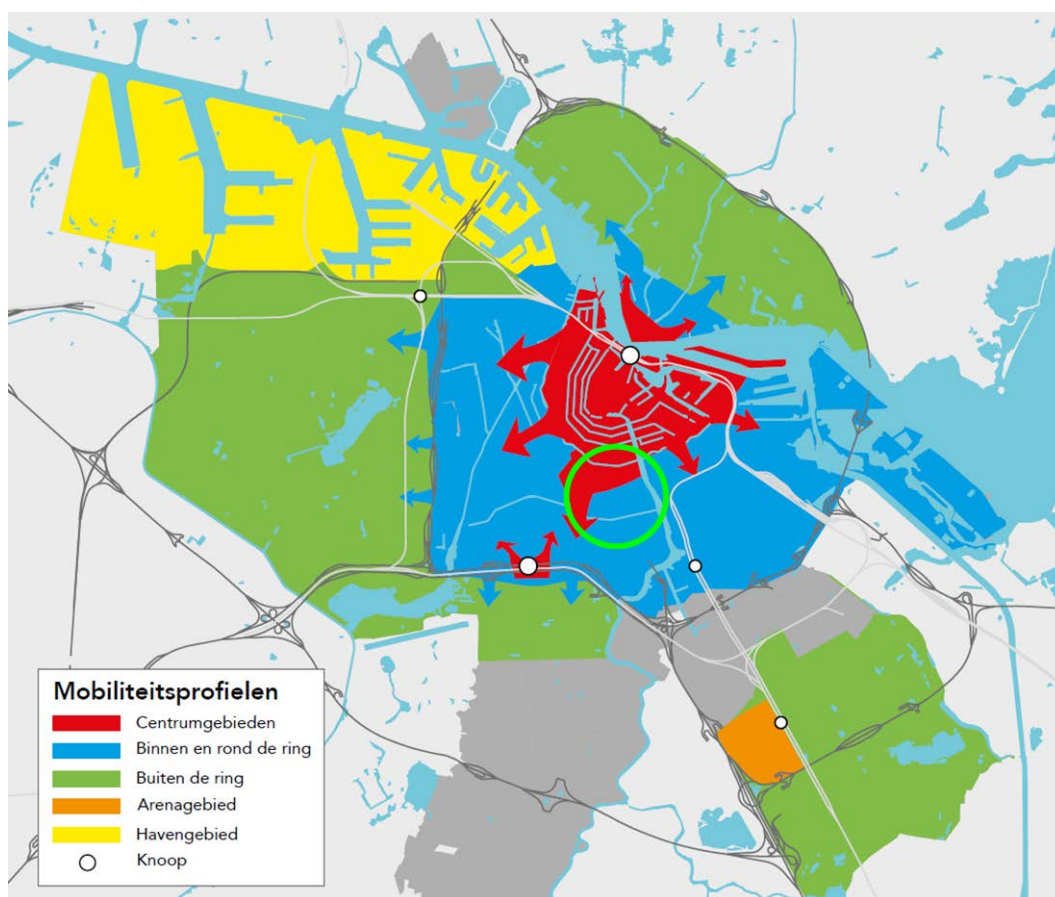
Mobiliteitsaanpak: Amsterdam aantrekkelijk bereikbaar

Amsterdam staat de komende jaren voor een forse uitdaging. Meer bewoners, banen en bezoekers leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en rond Amsterdam en tot een grotere druk op de kostbare openbare ruimte. De komende jaren is echter minder geld beschikbaar om te investeren in mobiliteit. Daarnaast is de beschikbare openbare ruimte in de (binnenstad van) Amsterdam een schaars

goed.

De vraag is dan hoe Amsterdam met minder middelen, in beperkte ruimte oplossingen kan vinden voor de groeiende mobiliteitsvraag. In de MobiliteitsAanpak bestaat het antwoord hierop uit het voorrang geven aan kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerwijzen en uit het beter benutten van de bestaande capaciteit. Concreet komt dit neer op de volgende keuzes:

1. Differentiatie naar afstanden;
2. Ruimte beter benutten;
3. Heldere prioriteiten;
4. Inspelen op toekomstige ontwikkelingen.



Afbeelding 57 Kaart mobiliteitsprofielen

In de Mobiliteitsaanpak is de Noord-Pijp aangewezen als Centrumgebied en ten zuiden van de Ceintuurbaan als gebied Binnen en rond de ring. In het centrumgebied ligt door de toenemende drukte en de ontwikkeling naar de consumptieve economie de prioriteit bij het bieden van voldoende en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor voetgangers, fietsers en kleine, schone voertuigen. De snelheden liggen hier relatief laag en grote voertuigen als vrachtauto's (gedurende de venstertijden), bussen en trams zijn hier te gast. Het mengen van verkeersstromen, met een lage maximum snelheid, ligt hier voor de hand. Trein en metro zorgen in het centrumgebied voor een efficiënte aan- en afvoer van

grote stromen reizigers. De tram krijgt met de komst van de Noord/Zuidlijn een andere, meer ontsluitende rol in de binnenstad, maar moet wel betrouwbaarder worden. De auto wordt meer in inpandige parkeervoorzieningen, of op afstand (P+R) geparkeerd, waarbij op basis van tijdige en actuele informatievoorziening het zoekverkeer vermindert. Op de drukste locaties worden fietsvoorzieningen intensiever benut omdat er geen plekken worden ingenomen door lang geparkeerde fietsen.

In het gebied Binnen en rond de ring ligt de prioriteit bij een betere balans tussen de ruimte voor de fietser, voetganger en verblijven enerzijds en ruimte voor de auto en het OV anderzijds. De geparkeerde auto zal in stadsstraten vaker plaats moeten maken voor andere functies.

	Parkeren auto	Parkeren fiets	OV	Plusnetten	Innovaties
Centrum	Meer zichtbare autovrije zones in het centrum	Extra stallingen en handhaving bij drukke centra	Minder trams en buslijnen in en door het centrum Betrouwbaarheid vergroten	Meer prioriteit voetganger en fiets	Stadsdistributie Schone voertuigen
Binnen de Ring	Minder geparkeerde auto's in stadsstraten en langs plusnet auto en in buurten	Extra stallingen bij grote OV-knopen	Optimaliseren tram en busnet in verband met ingebruikname Noord/Zuidlijn	Betere balans in verdeling ruimte in smalle doorgaande straten	Verkeersmanagement Schone voertuigen

Abbeelding 58 Hoofdlijnen van de gebiedsgerichte aanpak in het centrum en binnen de ring

In het bestemmingsplan wordt hieraan invulling gegeven door aan te sluiten bij het parkeerbeleid, dat op grond van de Mobiliteitsaanpak normen heeft geformuleerd voor het parkeren op eigen terrein. In het bestemmingsplan wordt verwezen naar de beleidsregels die in het beleid zijn opgenomen. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de Mobiliteitsaanpak. Tevens wordt in dit bestemmingsplan de parkeergarage onder het plein bij de Sint Willibrordusstraat planologisch mogelijk gemaakt. Zie hiervoor paragraaf 3.4 Ontwikkeling: Parkeergarage Willibrordusterrein.

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.

De nota bevat diverse maatregelen om de doorstroming voor autoverkeer in en rond De Pijp te verbeteren, onder andere aan de Stadhouderskade en de Amsteldijk. Met de komst van de Noord/Zuidlijn krijgt het gebied tussen het metrostation Ferdinand Bol en het Museumplein nog meer een centrumfunctie. De Eerste Jacob van Campenstraat is een belangrijke route richting Museumplein. Om ruimte te maken voor grote voetgangersstromen, worden in deze straten parkeerplaatsen opgeheven. De parkeerplekken worden gecompenseerd in twee garages in de buurt. In de stadsstraten zoals de Ceintuurbaan en de Van Woustraat wordt, indien nodig en mogelijk ten koste van ruimte voor de (geparkeerde) auto's, meer ruimte voor voetgangers en fietsers gecreëerd. Om de druk op de openbare ruimte in De Pijp te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren, wordt in De Pijp een pilot uitgezet voor het weren van zwaar vrachtverkeer en het bevoorraden met kleinere en schonere wagens.

Het bestemmingsplan staat deze maatregelen niet in de weg.

4.4.2.9 Watervisie Amsterdam 2040: Het water in Amsterdam is voor iedereen

De waarde van het water voor de stad is al groot. Om de betekenis voor de stad nog meer te vergroten is in de Watervisie de koers uitgezet aan de hand van de volgende hoofdrichtingen:

- Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren
- Groei door spreiden van recreatie en toerisme
- Meer dynamiek in het gebruik van het water
- Toepassen van economische principes

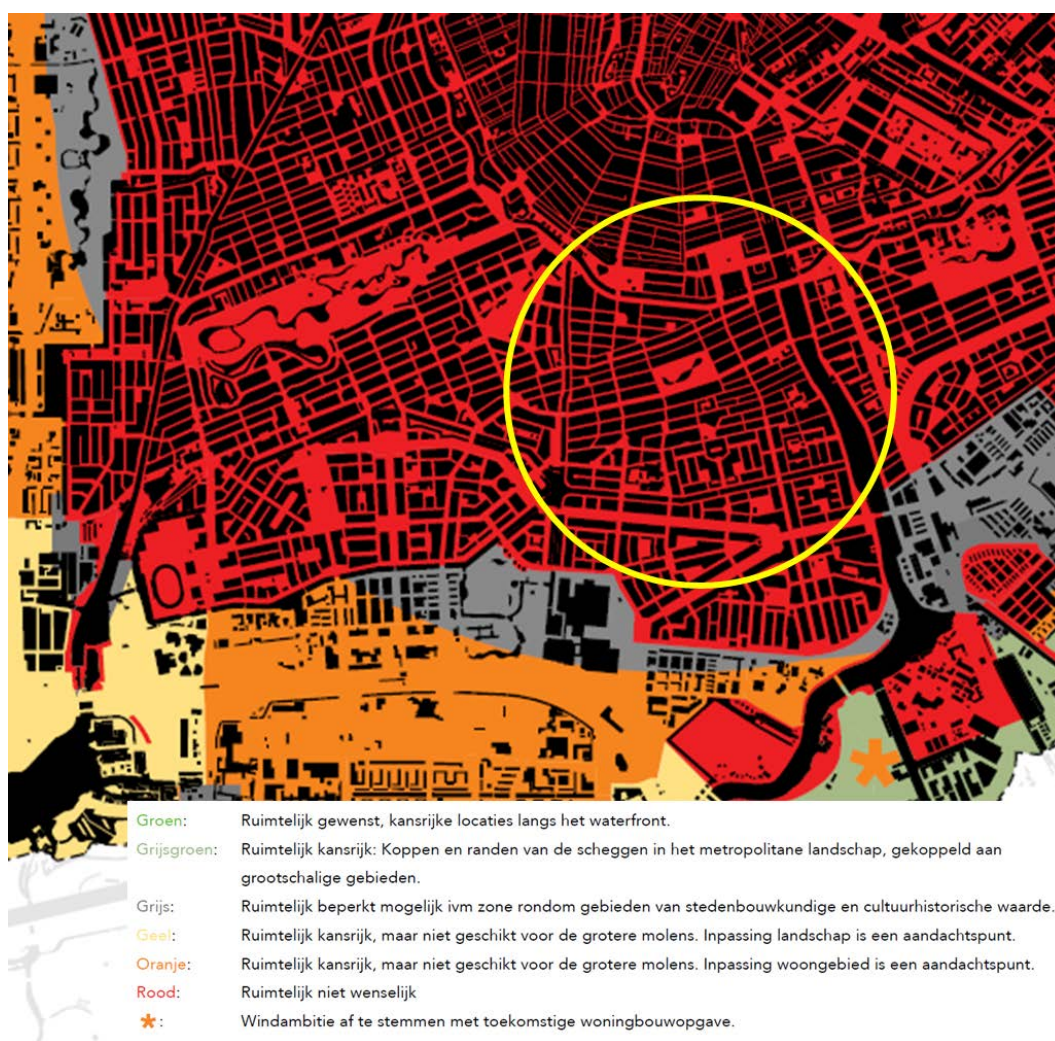
In de Watervisie wordt de Pijp beschouwd als de stad grenzend aan de binnenstad. Hier wordt voorgesteld om voor recreatie aan het water laagdrempelige mogelijkheden voor beweging en ontspanning in buurten te creëren. Aan de kades van de Boerenwetering, Amstelkanalen, Stadiongracht en de grachten van West komen meer recreatieve zitplekken en nieuwe ligplaatsen voor bemande en onbemandede bootverhuur.

In het bestemmingsplan zijn geen wateren opgenomen, anders dan het water in het Sarphatipark. Er hoeven geen regelingen opgenomen te worden om het bestemmingsplan in overeenstemming te laten zijn met de Watervisie. De voorstellen die voor de oevers van de Boerenwetering en het Amstelkanaal worden gedaan, betreffen activiteiten die zonder regeling in het bestemmingsplan of vergunningsvrij plaats kunnen vinden.

4.4.2.10 Windvisie: Ruimte voor windmolens in Amsterdam

In 2040 wil Amsterdam het hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, die economisch en sociaal sterk is, met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van klimaatverandering. Een stad met een skyline waarin wind zorgvuldig is ingepast. Kortom, duurzaam in alle facetten.

In de Windvisie worden 9 zoekgebieden aangewezen waar via het realiseren van windmolens de ambitie van Amsterdam waargemaakt kan worden.



Afbeelding 59: Uitsnede structuurvisiekaart windenergie 2040.

Uit de structuurvisiekaart Windenergie 2040 blijkt dat het realiseren van windmolens in de Pijp ruimtelijk niet gewenst is. Het bestemmingsplan hoeft derhalve geen regeling te bevatten voor windenergie en is daarmee in overeenstemming met het beleid.

4.4.3 Woonagenda 2025 en Stedelijk Kader particuliere transformaties

Woonagenda 2025

Het Amsterdamse woonbeleid tot 2025 wordt gevormd door de Woonagenda. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen en bevat 25 acties tot 2025. Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

De Woonagenda zet in op voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025 en bevat nieuwe stedelijke uitgangspunten voor woningbouwprogrammering. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Als de woningvoorraad beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen. Een te dure huurwoning, een te goedkope huurwoning, een te kleine huurwoning of juist veel te groot: in 2025 komt dit veel minder voor dan nu. Bij goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. In 2025 hebben woningen minder achterstallig onderhoud en zijn gezonder, veiliger en comfortabeler om in te wonen. Bewoners worden ondersteund bij problemen met hun woning.

De meest in het oog springende actie uit de Woonagenda 2025 is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Het college van B&W heeft spelregels vastgesteld om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten.

Stedelijk Kader voor particuliere transformaties

Amsterdam wil een stad zijn waarin mensen ongeacht hun inkomen kunnen wonen, in alle delen van de stad. Om dit te bereiken stuurt de stad bij de uitgifte in erfpacht van nieuwe grond op verschillende categorieën woningen bestemd voor huishoudens met onderscheiden inkomens. Maar woningen worden niet alleen gerealiseerd op grond die nieuw door de gemeente wordt uitgegeven. Een deel van de woningproductie wordt gerealiseerd op grond waar particulieren al erfpachter zijn of eigenaar van de grond. Om het doel van de gemengde stad te bereiken is het nodig dat er ook invloed wordt uitgeoefend op het programma van door particulieren te realiseren woningen. Zonder richting te geven zullen ontwikkelaars een financieel-economisch zo aantrekkelijk mogelijk programma ontwikkelen, dat wil zeggen bouwen voor de (koop)markt, waarmee een evenwichtige ontwikkeling van de (woon)stad sterk onder druk komt te staan.

Het 'Stedelijk kader voor particuliere transformaties' is een uitwerking van de Woonagenda 2025 voor wat betreft particuliere initiatieven en bevat de stedelijke kaders voor de realisatie van sociale nieuwbouw en/of middensegment huurwoningen in particuliere plannen:

- Net zoals de gemeente bij uitgifte van gemeentelijke grond stuurt op woningdifferentiatie, wil de stad ook in de plannen van particulieren waarbij geen sprake is van nieuwe gronduitgifte maar van eigen grond van particulieren of een reeds bestaand erfpachtcontract, een gedifferentieerd aanbod bewerkstelligen;
- In beginsel zijn er twee instrumenten om dit te concretiseren: het bestemmingsplan en het erfpachtcontract. De intentie is dat de stad door middel van bestemmingsplanwijzigingen en erfpachtherzieningen alleen meewerkt aan particuliere woningbouwplannen als er sprake is van een gedifferentieerd woningaanbod; De voorkeur gaat uit naar het vastleggen van afspraken over specifieke woningcategorieën via de privaatrechtelijke weg, te weten het erfpachtcontract dan wel een anterieure overeenkomst (bij eigen grond). Alleen waar het bestemmingsplan de meest praktische of enige oplossing is, wordt dit instrument actief ingezet;

- Het stedelijk uitgangspunt voor een gedifferentieerd aanbod houdt in dat ook voor particuliere transformaties geldt dat 40% van de woningen als sociale woning wordt gerealiseerd, 40% van de woningen als middeldure woning en 20% als dure huur- of koopwoning;
- Van dit stedelijke uitgangspunt kan, mits onderbouwd, worden afgeweken;
- Het kader is niet bedoeld voor kleine transformaties of voor een individuele woning. De 40-20-20 is niet toe te passen als er sprake is van 20 of minder woningen.

Het stedelijk kader is niet bedoeld om in het algemeen bij (wijziging van) bestemmingsplannen specifieke categorieën woningen te benoemen, maar om dat te doen bij (wijziging van) bestemmingsplannen waarbij gebieds- of gebouwtransformatie van niet-wonen naar wonen aan de orde is.

4.4.4 Actieplan Woningbouw (zelfbouw)

Het College van burgemeester en wethouders heeft in november 2014 ingestemd met het Actieplan Woningbouw 2014-2018. Het actieplan 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 is een transformatieteam ingesteld 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:
 - a. gebiedsontwikkeling;
 - b. zelfbouw;
 - c. jongeren- en studentenhuysvesting;
 - d. transformatie;
3. vergroot de slagingskans;
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 onderhavige bestemmingsplangebied De Pijp is onderdeel van het gebied/de zone 'Binnen de Ring' en is niet aangewezen als versnellingsgebied.

4.4.5 Actieplan Middeldure huur

In Amsterdam zijn relatief weinig middeldure huurwoningen, terwijl de vraag naar middeldure huurwoningen de afgelopen jaren enorm is toegenomen. De oorzaken hiervan zijn divers. Huishoudens met een middeninkomen kunnen niet meer terecht in de sociale voorraad, de flexibilisering van de arbeidsmarkt betekent dat minder huishoudens een woning kunnen kopen en de grote prijsstijgingen in de koopsector hebben tot gevolg dat meer huishoudens zijn aangewezen op een middeldure huurwoning. De verwachting is bovendien dat de vraag naar deze huurwoningen de komende jaren verder zal toenemen. Er is daarom een inhaalslag nodig. De komende jaren moeten er meer middeldure huurwoningen in aanbouw worden genomen. In het Actieplan Middeldure huur is dit voornemen uitgewerkt.

Het actieplan is geen nieuw beleid maar het zet in op het versterken van het bestaande beleid.

4.4.6 Programma Huisvesting Kwetsbare groepen 2016-2018

Amsterdam is een stad voor iedereen. Het gemeentebestuur kiest voor een balans tussen reguliere woningzoekenden en urgente kwetsbare groepen, tussen succesvolle Amsterdammers en mensen in de knel, tussen groei en menselijke maat. Zonder extra steun redden sommige mensen het niet op de Amsterdamse woningmarkt. Het gemeentebestuur geeft deze groepen extra aandacht.

In december 2015 heeft het gemeentebestuur het Programma Huisvesting Kwetsbare Groepen aangenomen, op basis waarvan gemeente, woningcorporaties en zorgaanbieders samenwerken om kwetsbare mensen passend in de wijk te laten wonen. Afsproken is dat 30% van de vrijkomende sociale huurwoningen beschikbaar te stellen voor kwetsbare groepen.

Dit gemeentelijke programma staat los van het bestemmingsplan.

4.4.7 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 grootste 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.

Deze nota staat los van het bestemmingsplan, maar bevat wel aandachtspunten indien zich in het plangebied in de toekomst transformatie-projecten van leegstaand zorgvastgoed voordoen.

4.4.8 Programma Ouderenhuisvesting 2015-2018

Door veranderingen in de financiering van de zorg is meer scheiding aangebracht tussen wonen en zorg. Ouderen blijven langer wonen in de woning waar ze reeds wonen én ouderen moeten zelf de huishoudelijke hulp en zorg regelen. Ouderen willen ook zelf graag zelfstandig in hun woning blijven wonen. Aanpassingen in en om de woningen kunnen daaraan bijdragen. En als het niet anders kan verhuizen ze het liefst naar een andere woning in de eigen buurt.

In reactie op deze veranderingen heeft de gemeente het 'Programma Ouderenhuisvesting 2015-2018, zelfstandig wonen van ouderen' opgesteld. Met het programma wordt ingezet op zeven punten:

1. extra woningen voor ouderen;
2. woningaanpassingen en verhuisindicatie;
3. labelen en voorrangregels;
4. betaalbaarheid en huurbeleid;
5. maatwerk;
6. vrijkomend zorgvastgoed;
7. programmateam ouderenhuisvesting.

Dit gemeentelijke programma staat los van het bestemmingsplan, maar het bevat wel een aantal aandachtspunten indien zich in het plangebied in de toekomst transformatie- of sloop/nieuwbouw-projecten van leegstaand vastgoed voordoen. Het betreft de punt 1. en 6.:

- *Ad punt 1 Extra woningen voor ouderen:* Bij renovatie van woningcomplexen en bij de transformatie van leegstaand vastgoed inclusief zorgvastgoed zal de nadrukkelijke wens om de panden om te bouwen tot ouderenhuisvesting onder de aandacht worden gebracht.
- *Ad punt 6. Vrijkomend zorgvastgoed:* De inzet is het versterken van de de regiefunctie van de gemeente ten aanzien van vrijkomend zorgvastgoed. Uitgangspunten zijn hierbij de spreiding in relatie tot (zwaardere)zorg, de vraag in de buurt naar ouderenwoningen en voorzieningen in de plint en het voorkómen van langdurige leegstand. Voorgesteld wordt om bij transformatie van vrijkomend zorgvastgoed allereerst te bezien of de functie voor huisvesting van ouderen kan worden behouden, dit zoals in de volgorde van doelgroepen is aangegeven in de Nota Met Zorg Wonen, 2014. Bij verbouw van verzorgingshuizen die eigendom zijn van corporaties wordt voorgesteld om zoveel mogelijk woningen in de sociale sector te realiseren, bij voorkeur met een huur onder de grens van de huurtoeslag / tot maximaal de aftoppingsgrens. Bij sloop-nieuwbouw van een verzorgingscomplex is de inzet om 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.

4.4.9 Beleid short stay

Het Amsterdamse shortstaybeleid is erop gericht om voldoende woningen te bieden aan (voornamelijk buitenlandse) werknemers en Amsterdam zo aantrekkelijk te houden als vestigingslocatie voor bedrijven. Het verblijf van shortstayers in de stad mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de buurt en van het aanbod van goedkope huurwoningen.

Naar aanleiding van de evaluatie van het shortstaybeleid in 2013 is er een nieuwe beleidsnotitie vastgesteld. Op basis daarvan worden geen nieuwe vergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal shortstay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800.

Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het nieuwe beleid worden in 2017 geëvalueerd. Voor shortstayvergunningen die voor 14 januari 2014 zijn verstrekt blijft de beleidsnotitie shortstay 2012 van kracht. Samenvattend kiest het college voor het volgende:

- Er komt een pas op de plaats voor short stay, het aanbod van 800 short stay appartementen bedient de markt voldoende;
- Mocht het aanbod dalen, dan is het mogelijk om nieuwe short stay appartementen - in die delen van de stad waar de behoefte groot is en waar de woningmarkt het toelaat – toe te voegen;
- De minimale verblijfstermijn voor de reeds vergunde short stay woningen of in nieuwbouw wordt weer zeven nachten;
- Stadsdelen kunnen panden die geheel als short stay worden verhuurd, omzetten naar appartementenhotels;
- Het onderscheid tussen bestaande bouw en nieuwbouw vervalt. Ook bij nieuwbouw is vanaf het nieuwe beleid een vergunning nodig;
- De handhaving wordt versterkt binnen de aanpak van illegale hotels.

In dit bestemmingsplan wordt short stay niet toegestaan (met uitzondering van Frans Halsstraat 18). Door de toename van toerisme in het gebied en de daarbij behorende vakantieverhuur van woningen en tijdelijke bewoning door mensen die geen binding met de buurt hebben, wordt short stay gezien als een woonvorm die niet langer bijdraagt aan een aangenaam woonklimaat. Short stay is dan bij gewijzigd beleid waarbij uitbreiding van short stay weer mogelijk wordt geacht, alleen nog toe te staan in afwijking van het bestemmingsplan.

4.4.10 Overnachtingsbeleid

Op 14 juli 2016 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam nieuw overnachtingsbeleid vastgesteld, dat per 1 januari 2017 in werking is getreden. Het overnachtingsbeleid is een herziening van de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

In het overnachtingsbeleid wordt geconstateerd dat groei van toerisme geen exclusief Amsterdams fenomeen is, maar een wereldwijde autonome trend waarbij vooral steden populair zijn. Bezoekersaantallen zullen blijven toenemen waarbij het aandeel van nieuwe markten vanuit de opkomende economieën groter zal worden. Met het overnachtingsbeleid anticipeert Amsterdam op deze mondiale beweging. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de populariteit van de stad keerzijdes kent. Op sommige momenten en op sommige plekken is het druk. Met het programma 'Stad in Balans' worden maatregelen ingevoerd om de druk op de (binnen)stad af te laten nemen. Het hotelbeleid is een instrument om mede sturing te geven aan het type toerist dat de stad bezoekt en aan een betere spreiding van bezoekers aan Amsterdam.

In het nieuwe beleid van januari 2017 is geen ruimte meer voor nieuwbouw, transformatie of uitbreiding van hotels in de gemeente Amsterdam. Door het nieuwe beleid krijgt de gemeente grip op de groei van

het aantal nieuwe hotels in Amsterdam. Dit draagt bij aan een beter evenwicht tussen bewoners, bezoekers en bedrijven in de stad. Het overnachtingsbeleid is van toepassing op zowel nieuw te bouwen projecten als op transformatie of uitbreiding van bestaande locaties. In het kader van het overnachtingsbeleid wordt onder 'hotel' verstaan: pension, (jeugd-)herberg of hostel, reguliere hotels en appartementenhotels met logies-en extended stay-voorzieningen voor een verblijf van maximaal 12 maanden.

Het overnachtingsbeleid heeft géén betrekking op Bed&Breakfast en tijdelijke vakantieverhuur. Voor deze vormen van logiesverstrekking is reeds beleid vastgesteld in de Huisvestingsverordening 2016 en het beleid Toeristisch verhuur van woningen. Het beleid heeft eveneens geen betrekking op kamerverhuur voor studenten, anders dan in een hotel, logies- of extended stayverblijf.

Stappenplan

In het nieuwe overnachtingsbeleid heeft de gemeenteraad vastgelegd dat een nieuw initiatief aan méér voorwaarden dient te voldoen dan alleen ruimtelijk planologische voorwaarden. Een nieuw hotel dient ook te voldoen aan de drie in het beleid beschreven voorwaarden met betrekking tot maatschappelijke omgevingsimpact, duurzaam ontwerp en exploitatie van het gebouw, alsmede aan de voorwaarden met betrekking tot sociaal ondernemerschap. Gezamenlijk geven ondernemer en gemeente hiermee invulling aan de 'corporate responsibility' van de ontwikkelaar en exploitant.

Voor elk hotelinitiatief voor het ontwikkelen van een hotel, het uitbreiden van een bestaand hotel met kamers of het herontwikkelen van een bestaand gebouw tot hotel, dient het stappenplan te worden doorlopen.

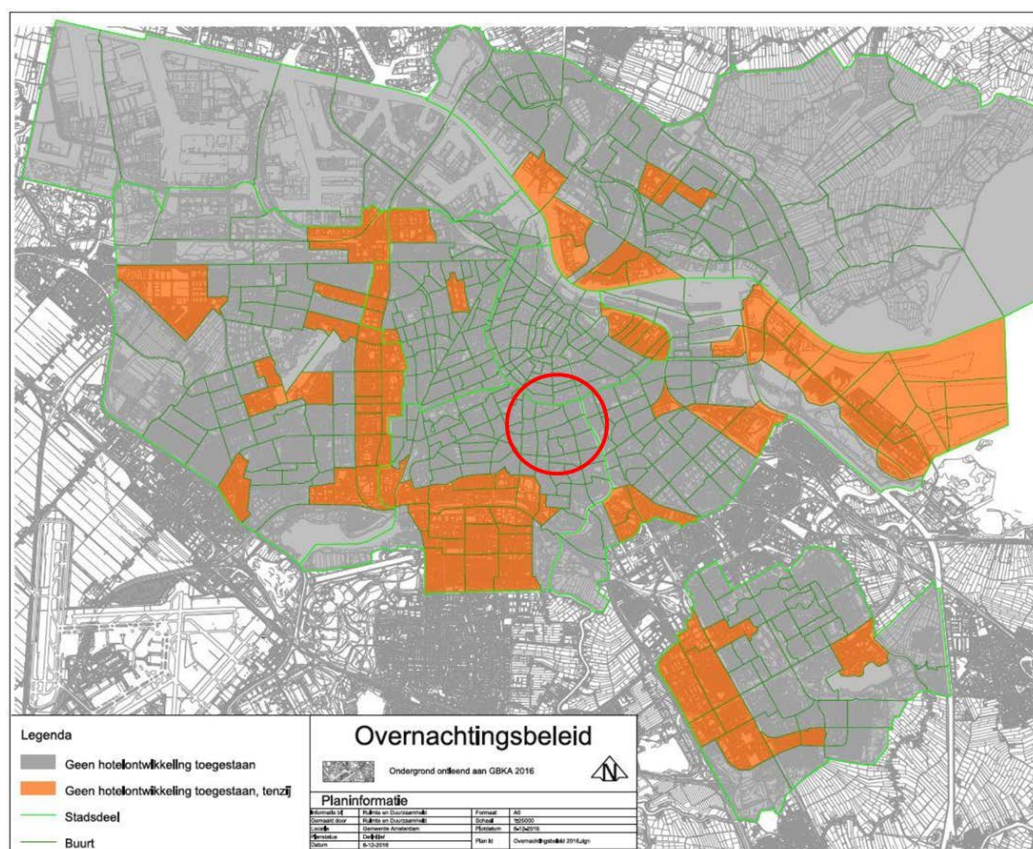


Afbeelding 60: Stappenplanhotelinitiatieven

De eerste stap betreft een check aan de van het beleid onderdeel uitmakende gebiedskaart. Hierop is aangegeven waar geen nieuwe hotelontwikkeling wordt toegestaan en waar een plan in behandeling kan worden als aan alle voorwaarden in het stappenplan wordt voldaan.

Dit laatste is alleen aan de orde indien het initiatief betrekking heeft op een van de 'nee, tenzij'-gebieden (de oranje gebieden op de gebiedskaart). In deze gebieden kan worden overwogen medewerking te verlenen, maar enkel wanneer het hotel een aantoonbaar exceptionele bijdrage levert aan zowel het innovatieve aanbod van verblijfsaccommodaties in Amsterdam als aan een bijzonder aspect van het maatschappelijke, culturele of economische klimaat.

Indien een initiatief in een 'nee'-gebied is gepland (de grijze gebieden op de kaart) zal de gemeente geen medewerking verlenen aan het initiatief.



Afbeelding 61: GebiedskaartOvernachtingsbeleid

Het onderhavige bestemmingsplan De Pijp 2018 is onderdeel van het 'nee'-gebied op de gebiedskaart Overnachtingsbeleid. Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in het bestemmen van bestaande hotels

bestemmingsplan_De Pijp 2018 (vastgesteld)

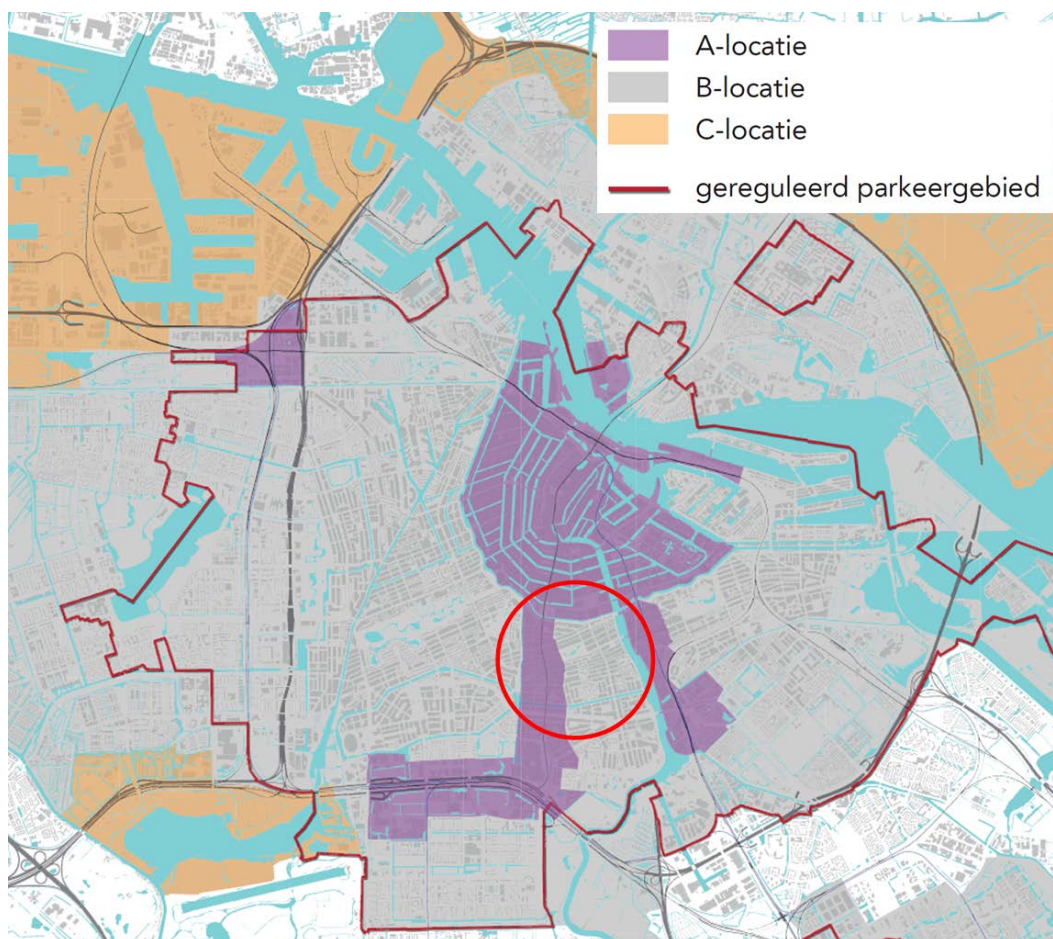
en maakt geen hotelontwikkeling mogelijk.

4.4.11 Nota Parkeernormen Auto

Op 8 juni 2017 is door de gemeenteraad de 'Nota Parkeernormen Auto' vastgesteld. De nota vervangt al het eerder vastgestelde parkeerbeleid, inclusief de verschillende parkeernormen die gehanteerd werden in de stadsdelen, en het Locatiebeleid 2008. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden heeft de beleidsnota als uitgangspunt dat bij nieuwbouw en herontwikkeling de auto's van bewoners en werknemers niet op straat staan. Alle nieuwbouw, van woningen, kantoren en voorzieningen, wordt in de hele stad uitgesloten van parkeervergunningverlening.

Om een evenwicht te vinden tussen marktwerking en overheidssturing en voldoende flexibiliteit in te bouwen voor toekomstige ontwikkelingen, is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Bij het toepassen van de beleidsregels wordt de volgende gebiedsindeling gehanteerd.

- *A-locaties*: Gebieden die dicht bij een intercitystation zijn als A-locatie aangemerkt. Ook de binnenstad van Amsterdam, de Wibautas en de Rode Loper tussen het Weteringscircuit en Station Zuid (het tracé van de Noord/Zuidlijn) zijn als A-locatie geclassificeerd;
- *B-locaties*: Het grootste deel van Amsterdam is als B-locatie aangemerkt. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af;
- *C-locaties*: Dit zijn gebieden waar de bereikbaarheid per openbaar vervoer minder goed is dan in de rest van de stad.



Afbeelding 62: Gebiedsindeling parkeernormenABC-locaties

De nota heeft zowel betrekking op (sloop)nieuwbouw als op transformatie. In de beleidsregels worden voor sloop/nieuwbouw en nieuwbouw respectievelijk transformatie de volgende begripsbepalingen gehanteerd:

- *Sloop/nieuwbouw en nieuwbouw.* Wanneer op hetzelfde perceel, na de sloop van eerdere bebouwing, een nieuwe ontwikkeling wordt gerealiseerd is er sprake van sloop/nieuwbouw. Wanneer er een nieuwe ontwikkeling op een perceel wordt neergezet wat hiervoor nog geen bebouwing kende is er sprake van nieuwbouw. Gezien het doel van de nota, het behouden van de bereikbaarheid en leefbaarheid, wordt het toevoegen van (al dan niet ondergrondse) parkeervoorzieningen eveneens beschouwd als nieuwbouw.
- *Bij sloop/nieuwbouw gelden de normen voor nieuwbouw.* Bij renovatie gelden de bestaande normen en rechten. Er wordt bij sloop/nieuwbouwprojecten niet gesaldeerd. Dit betekent dat de parkeervraag van de bestaande situatie niet met de parkeervraag van de nieuwe situatie wordt verrekend. De ontwikkelaar moet op de B- en C-locaties aan de minimumnorm voldoen;
- *Transformatie:* Wanneer de functie van bestaande bebouwing wordt gewijzigd. Daaronder wordt begrepen het aanbrengen van wijzigingen aan een bestaand gebouw om dit geschikt te maken voor de functiewijziging, of het uitbreiden van een bestaand gebouw met één of meerdere verdiepingen.

Parkeernormen

(Sloop)nieuwbouwplannen en transformatieplannen worden getoetst aan de volgende parkeernormen.

- *A-locaties*: Voor de A-locaties wordt alleen een maximumparkeernorm voorgeschreven. Het is aan de ontwikkelaar om te bepalen of en zo ja hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. De hier te hanteren parkeernormen zijn:
 1. woningen: maximumnorm van 1 parkeerplaats per woning;
 2. kantoren: maximumnorm van 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak;
 3. voorzieningen: uitgangspunt zijn de actuele kencijfers van kenniscentrum CROW, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies.
- *B-locaties*: Hier wordt naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm gehanteerd. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De hier te hanteren parkeernormen zijn:
 1. woningen: De normen voor woningbouwprojecten zijn afhankelijk van de woninggrootte:
 - a. woningen tot 30m²: minimaal 0,1 parkeerplaats per woning tot maximaal 1 parkeerplaats per woning;
 - b. woningen tussen de 30 - 60 m²: minimaal 0,3 parkeerplaats per woningen tot maximaal 1 parkeerplaats per woning;
 - c. woningen groter dan 60 m²: minimaal 0,6 parkeerplaats per woningen tot maximaal 1 parkeerplaats per woning.
 - d. voor sociale huurwoningen geldt geen minimumparkeernorm. Woningcorporaties hebben een bandbreedte van 0 tot 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein. Onafhankelijk van de invulling van het parkeerprogramma geldt voor bewoners dat zij geen recht hebben op een parkeervergunning voor de openbare ruimte.
 2. kantoren: net als bij A-locaties geen minimumparkeernorm; maximumnorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak.
 3. voorzieningen: de actuele kencijfers van kenniscentrum CROW, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens.
- *C-locaties*: Bij nieuwbouwplannen is maatwerk nodig. Zowel voor woningen als voor kantoren en voorzieningen vormen de actuele kencijfers van kenniscentrum CROW, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens, het uitgangspunt. Het kan zijn dat de gemeente eist dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, maar ook het parkeren op straat kan een optie zijn.

Samengevat wordt bij het toetsen van nieuwbouwplannen voor woningen de volgende tabel gehanteerd. Voor kleine projecten voor vrije sectorwoningen op B-locaties bestaat er een uitzondering op de te hanteren parkeernorm voor woningen. Als de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager uitkomt, dan geldt een standaard vrijstelling van de parkeernorm.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m ² bvo	geen	1	0,1 ⁸	1		
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m ² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Figuur 8: parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek). Bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bvo – bruto vloeroppervlak.

Toelichting: Bij de C-locaties wordt gebiedsspecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet, of op straat kan worden opgelost. Verder wordt naar de beschikbare (openbare) ruimte gekeken en naar de actuele parkeerdruk op het maatgevende moment. Gezien de mindere bereikbaarheid per openbaar vervoer van de C-locaties, is het uitgangspunt bij de toetsing 1 parkeerplaats per woning. Hiervan kan, mits onderbouwd, naar boven en naar beneden worden afgeweken.

Uitzondering: Bij kleine projecten voor vrije sectorwoningen op B-locaties waarbij de minimumnorm op 4 parkeerplaatsen of lager uitkomt geldt een standaard vrijstelling van de parkeernorm.

8 Bij projecten met minder dan 100 woningen wordt geen minimumparkeernorm gesteld.

Afbeelding 63: parkeernormen uit Nota parkeernormen auto

Voor De Pijp geldt dat de volgende twee locatietypen worden onderscheiden:

- **A-locatie:** Aan de westzijde van De Pijp is de zone in de nabijheid van de Noord/Zuidlijn (langs de Rode Loper tussen het Weteringcircuit en Station Zuid) aangeduid als A-locatie. De bij (sloop)nieuwbouw- en transformatieplannen toe te passen parkeernormen zijn die van de A-locatie.
- **B-locatie:** Het deel van De Pijp dat ligt tussen de Noord/Zuidlijn en de Amstel is aangeduid als B-locatie. De bij (sloop)nieuwbouw- en transformatieplannen toe te passen parkeernormen zijn die van de B-locatie.

Afwijken van de parkeernormen

Alle nieuwbouwplannen en transformatieplannen worden getoetst aan de parkeernormen. Een deel van deze plannen zal niet (kunnen) voldoen aan de gestelde minimum parkeernormen. Daarom biedt het beleid de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen en vergunningverlening bij nieuwbouw, indien het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein op overwegende bezwaren stuit en/of op andere geschikte wijze in de benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien. Daarbij kunnen in de omgevingsvergunning aanvullende voorwaarden worden opgenomen. Het beleid bevat de volgende afwijkingsgronden om van de parkeernormen af te wijken:

- **Fysieke gronden:** bijvoorbeeld als de verkeersveiligheid in het geding komt omdat de enige toegang van een parkeergarage of parkeerterrein op het hoofdnet auto uitkomt, als zich belemmeringen in de ondergrond voordoen zoals aanwezige archeologische resten in de grond, de aanwezigheid van een waterkering en/of bij ernstige verstoring van de grondwaterstromen in het gebied) en als het initiatief zich volledig in een voetgangersgebied bevindt waardoor het onmogelijk is om parkeren op eigen terrein te realiseren;
- **Niet-fysieke gronden:** bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een functiewijziging bij een (rijks)monument, waarbij het onwenselijk is om het monument aan te tasten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken;
- **Afwijken bij kleine projecten:** bij een solitaire ontwikkeling waarbij volgens de parkeernorm vier parkeerplekken of minder gerealiseerd moeten worden, bijvoorbeeld omdat de realisatie van een

klein aantal parkeerplekken erg lastig en duur is, de toegang tot deze kleine (stallings-)parkeerruimte ten koste gaat van één of twee openbare parkeerplekken in de straat, waardoor de parkeerdruk niet verbetert, of de toegang tot de kleine te realiseren parkeerruimte leidt tot ruimtelijk ongewenste oplossingen, bijvoorbeeld garagedeuren en/of hellingbanen;

- Afwijken van maximumnorm: het is mogelijk om meer parkeerplaatsen te maken dan volgens het beleid maximaal toegestaan zou zijn, bijvoorbeeld bij kleine nieuwbouwprojecten waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen heeft dan volgens de norm is toegestaan, maar waarbij geen substantieel hogere automobilititeit ontstaat;
- Parkeerbalansen: de vraag naar parkeerplaatsen verschilt per functie in de tijd; zo zijn kantoorwerkers in de regel gedurende werkdagen aanwezig, is bezoek van voorzieningen beperkt tot de openingstijden van deze voorzieningen en is een deel van de bewoners overdag afwezig; doordat verschillende gebruikersgroepen op hun eigen momenten gebruik maken van dezelfde parkeerplaats, kan worden volstaan met minder parkeerplaatsen op eigen terrein; door voor een gebied een parkeerbalans op te stellen waarbij wordt gekeken naar de parkeervraag voor de verschillende momenten op de dag, kan hier bij realisatie van verschillende functies in één gebouw rekening mee worden gehouden;
- Compensatie: indien het fysiek onmogelijk is of onwenselijk is om op eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, bestaat wellicht de mogelijkheid om dit elders op te lossen; in dat geval kan worden afgeweken van de eis om op eigen terrein te parkeren, mits de verplaatsing van de parkeergelegenheid aanvaardbaar is (de ruimtelijke kwaliteit van de parkeergelegenheid op de andere locatie, loopafstanden en dergelijke); dit wordt bepaald aan de hand van de concrete ontwikkeling;
- Parkeervergunningverlening: wanneer in een specifiek project op één van de bovengenoemde gronden wordt afgeweken van de parkeernorm, zal ook bepaald worden of er parkeervergunningen worden verstrekt en zo ja hoeveel; afwijken van de parkeernorm leidt dus niet automatisch tot parkeervergunningverlening.

De parkeernormen zijn van toepassing verklaard door in de bestemmingsplanregels te verwijzen naar het vigerend parkeerbeleid voor autoparkeren.

4.4.12 Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

In maart 2018 heeft de gemeenteraad de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' vastgesteld. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden heeft de beleidsnota als uitgangspunt dat bij nieuwbouw en herontwikkeling zowel het fiets- als het scooterparkeren op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig.

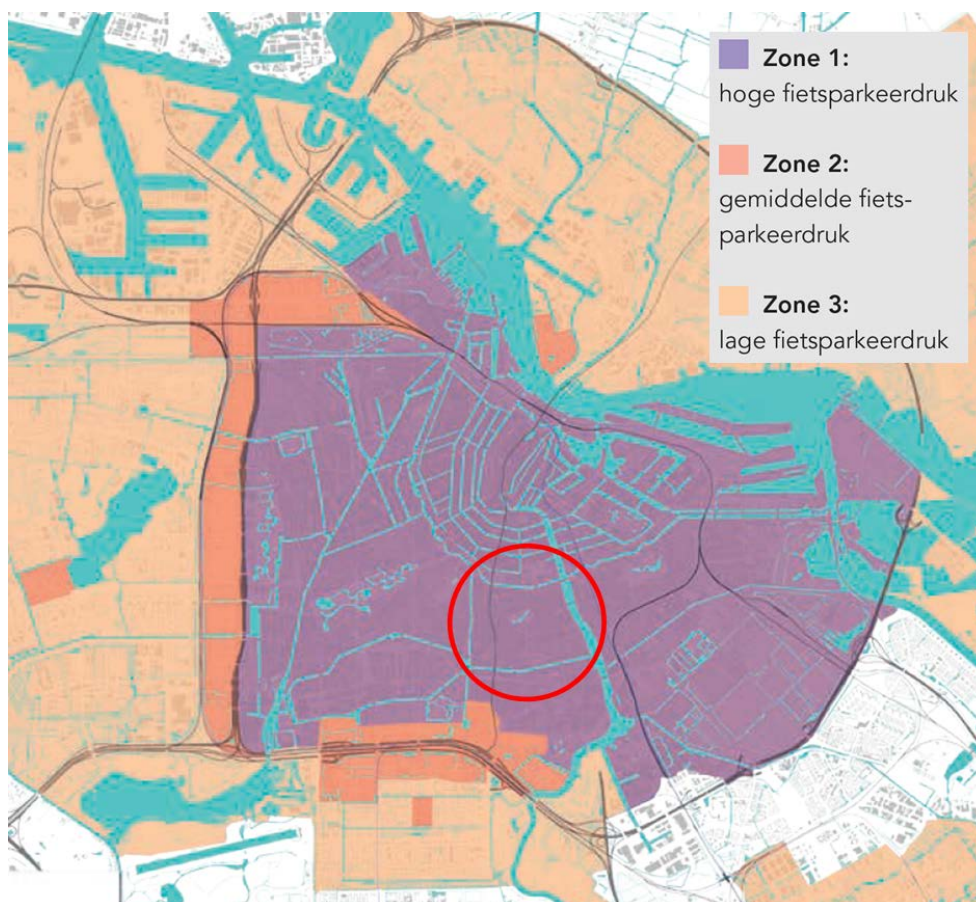
Ten aanzien van het fietsparkeren bevat de nota bindende beleidsregels. Bij de planvorming van bouwinitiatieven is het verplicht om te zorgen voor voldoende en goede parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Voor woningen eist het landelijke Bouwbesluit reeds een fietsenberging. De beleidsregels bepalen wat de minimale eisen zijn die aan verschillende niet-woonfuncties worden gesteld aan fietsparkeervoorzieningen.

Voor het realiseren van scooterparkeervoorzieningen geldt geen verplichting, maar wordt geadviseerd de normen in de nota toe te passen. Daartoe bevat de nota niet-bindende richtlijnen. Toepassing van deze richtlijnen is in elk geval nodig bij de planvorming voor initiatieven die veel publiek trekken en waarbij veel scooters worden verwacht en voor bedrijven en organisaties waarvan veel werknemers met de scooter komen. Naast de richtlijnen voor het scooterparkeren, bevat de nota ook richtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en richtlijnen voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor zowel fiets als scooter.

Beleidsregels fietsparkeren niet-woonfuncties

De nota bevat de volgende vijf bindende beleidsregels waaraan de gemeente bouwplannen toetst. De beleidsregels gelden alleen voor niet-woonfuncties.

1. parkeervoorzieningen voor fietsen komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria;
2. voor het bepalen van de parkeereis voor fietsen hanteert de gemeente de toepassingsregels voor parkeernormen; bij dubbelgebruik kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans; afwijken van de parkeernormen en het 'eigen terrein'-principe kan, mits voldaan wordt aan de afwijkingscriteria;
3. de gemeente kan aan een initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling een financiële bijdrage vragen, als door het afwijken van de parkeernormen voor de fiets de gemeente extra parkeervoorzieningen moet maken;
4. voor het toepassen van de fietsparkeernormen is de stad verdeeld in drie zones met een hoge, gemiddelde en lage fietsparkeerdruk; deze parkeerdruk is in zone 1 het hoogst;
5. de gemeente bepaalt de minimum fietsparkeereis aan de hand van de normen voor fietsparkeren in de nota.



Afbeelding 64: Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties

In de gehele De Pijp zijn de fietsparkeernormen voor Zone 2 van toepassing. De normen voor fietsparkeren zijn niet alleen van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook op

transformatie, herontwikkeling en bestemmingswijzigingen.

Afwijken van de fietsparkeernorm

De criteria om af te wijken van de fietsparkeernorm zijn de volgende.

- Het is niet altijd mogelijk om de parkeernormen en het 'eigen terrein' principe strikt toe te passen. Initiatiefnemers en ontwikkelaars kunnen daarom onder voorwaarden afwijken van de normen. Zowel bij voorzieningen voor lang als kort parkeren kan worden afgeweken van de parkeernorm. Of en hoe er kan worden afgeweken, wordt bepaald door de mate van de impact op de openbare ruimte. Oftewel als de voorziening niet op eigen terrein kan worden gemaakt, hoe groot wordt dan de parkeerdruk op straat? Voor lang parkeren zijn fiets- en scooterparkeervoorzieningen op eigen terrein nodig. Op eigen terrein moet voldoende ruimte zijn voor fietsen en scooters van eigen medewerkers. Maar ook voor fietsers en scooterrijders die langere tijd willen parkeren (vanaf ca. > 1,5 uur) omdat zij een bedrijf, winkel of horecagelegenheid bezoeken, moet er voldoende parkeerruimte worden gemaakt.
 1. Bij nieuwbouw mag de initiatiefnemer niet afwijken van de parkeernormen, tenzij de bezoekers voornamelijk kort parkeren (max. 1,5 uur) en de impact van de parkeerbehoefte op de openbare ruimte klein is.
 2. Bij herontwikkeling en bestemmingswijziging is het toegestaan om af te wijken van de normen als voldaan wordt aan deze twee voorwaarden:
 - a. het is redelijkerwijs onmogelijk om parkeerplekken op eigen terrein te realiseren;
 - b. de impact van de parkeerbehoefte op de openbare ruimte is klein;
 3. Als de impact op de openbare ruimte groot is, dan is afwijken alleen onder voorwaarden mogelijk.
- Er zijn ook functies die vooral kort parkerend bezoek (tot ca. 1,5 uur) trekken. Denk daarbij aan functies als supermarkten, kantoren met baliefunctie, fitnesscentra en sommige vormen van horeca. Voor deze functies is het toegestaan om af te wijken van de parkeernormen als de impact op de openbare ruimte klein is.
- De impact die de parkeerbehoefte van een ruimtelijk initiatief heeft op de bestaande omgeving wordt bepaald aan de hand van de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters. De bezettingsgraad is het percentage parkeerplaatsen dat op het drukste moment bezet is.
 1. De impact op de omgeving is klein als binnen een loopafstand van ca. 100 meter van de hoofdentree van de nieuwe functie:
 - a. de bezettingsgraad lager is dan 85% en/of
 - b. de openbare ruimte de extra behoefte aan parkeerplekken op het drukste moment zonder problemen kan absorberen: de extra parkeerbehoefte leidt niet tot hinder of gevaar.
 2. De impact op de openbare ruimte is groot als:
 - a. de bezettingsgraad hoger is dan 85% en/of
 - b. de openbare ruimte de extra behoefte aan parkeerplekken op het drukste moment niet zonder problemen kan absorberen: de extra parkeerbehoefte leidt tot hinder of gevaar.
- Als de impact groot is, kan de gemeente besluiten om:
 1. Niet af te wijken. De gemeente werkt dan niet mee aan de ruimtelijke ontwikkeling omdat de impact van de parkeerbehoefte te groot is op de openbare ruimte. De ontwikkeling voldoet daardoor niet aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening.
 2. Af te wijken onder de voorwaarde dat er voldoende extra fiets- en scooterparkeerplaatsen beschikbaar zijn of komen op loopafstand van maximaal ca. 200 meter van de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in de openbare ruimte. Als de gemeente (extra) kosten moet maken om voor deze ontwikkeling aanvullende parkeervoorzieningen te realiseren, dan kan de gemeente hiervoor een financiële bijdrage vragen aan de initiatiefnemer.

Richtlijnen

De negen niet-bindende richtlijnen voor het scooterparkeren, voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor fiets en scooter, zijn de volgende.

1. parkeervoorzieningen voor scooters komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij voldaan wordt aan tenminste één van de afwijkingscriteria;
2. voor het bepalen van de parkeereis voor scooters hanteert de gemeente de toepassingsregels voor parkeernormen;
3. de gemeente kan aan de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling een financiële bijdrage vragen, als door het afwijken van de parkeernormen voor de scooter de gemeente extra parkeervoorzieningen moet maken;
4. bij woningen heeft een gezamenlijke fietsenstalling conform de gemeentelijke Bouwbrief 2015-130 de voorkeur boven individuele bergingen zoals voorgeschreven in het Bouwbesluit 2012;
5. bij woningen die ontstaan door transformatie van bestaande bouwwerken, realiseert de initiatiefnemer voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers. De gemeente heeft een voorkeur voor een gezamenlijke stalling voor bewoners;
6. de initiatiefnemer realiseert voor bezoekers van woningen minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning;
7. bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd;
8. de gemeente bepaalt de minimum parkeereis voor scooters bij niet-woonfuncties op basis van de normen scooterparkeren;
9. bij het realiseren van stallingen voldoen deze - naast de wettelijke minimumeisen - aan de in de nota beschreven kwaliteitseisen.

In dit bestemmingsplan zijn de parkeernormen voor fietsparkeren voor niet-woonfuncties van toepassing verklaard door in de bestemmingsplanregels te verwijzen naar het vigerend beleid voor fietsparkeren. De niet-bindende richtlijnen zijn niet verankerd in bestemmingsplannen.

4.4.13 Horecabeleid

Het Horecabeleid Zuid 2011 is door de burgemeester vastgesteld en daarmee gemeentelijk beleid. 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:

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

Overigens wordt in dit bestemmingsplan geen onderscheid gemaakt in deze twee categorieën.

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 zalenverhuur 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.

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 koffiehoek 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 vloeroppervlakte 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.

4.4.14 Evenementenbeleid

Notitie uitgangspunten stedelijk evenementenbeleid

Vooruitlopend op het stedelijke evenementenbeleid is op 14 juli 2016 door de gemeenteraad de notitie 'Uitgangspunten voor het stedelijke evenementenbeleid' vastgesteld. Uitgangspunt is dat evenementen een duurzame verbinding moeten leggen met de stad en de bewoners, bijdragen aan de leefbaarheid en rekening houden met de woonomgeving. Daarnaast moeten ze de aantrekkelijkheid en positieve beleving van de stad bij bewoners en bezoekers bevorderen en Amsterdam positioneren als leefbare, creatieve, innovatieve en duurzame hoofdstad. In de notitie zijn voor het evenementenbeleid acht uitgangspunten geformuleerd:

1. evenementen in Amsterdam zijn openbaar en vrij toegankelijk; slechts bij uitzondering kunnen in de

- openbare ruimte besloten evenementen plaatsvinden;
2. voor parken, pleinen en grachten/water worden nieuwe of strengere locatie- en evenementenprofielen opgesteld, die kaders stellen voor het gebruik van deze locaties voor evenementen; de stadsdelen stellen de profielen op met input van alle belanghebbenden, en bieden dit aan als advies aan de burgemeester (zie verder hierna);
 3. in parken mogen in beginsel per jaar maximaal drie grote, geluidsbelastende evenementen plaatsvinden; in locatieprofielen wordt nader uitgewerkt hoeveel evenementen er per locatie mogen plaatsvinden en hoeveel dagen ze mogen duren;
 4. alle evenementen die gebruik maken van versterkt geluid moeten een geluidsplan opstellen om overmatige hinder voor de omgeving te voorkomen;
 5. de op- en afbouwperiode is zo kort mogelijk. Behoudens uitzonderlijke gevallen is dit maximaal twee dagen op- en twee dagen afbouw;
 6. aanvragen worden in samenhang met alle andere overlastgevende activiteiten in de omgeving beoordeeld; daarbij wordt ook gekeken of er in een aangrenzend stadsdeel overlast kan ontstaan waardoor bepaalde buurten onevenredig worden belast;
 7. voor evenementen in parken met een recreatief gebruik geldt dat in beginsel maximaal een kwart van het park mag worden afgeschermd voor een evenement; per locatie wordt vastgelegd welk deel van het park maximaal in beslag mag worden genomen;
 8. evenementen mogen alleen plaatsvinden in parken als de organisator alle nodige maatregelen treft om schade aan aanwezige planten en dieren te voorkomen.

De uitgangspunten leiden ertoe dat in bepaalde gebieden minder evenementen worden toegestaan en per saldo in de stad minder evenementen kunnen plaatsvinden. Alleen evenementen die goed worden georganiseerd en meer in balans zijn met de omgeving blijven over. Voor die evenementen die op basis van de uitgangspunten niet langer op de door hen gewenste locatie kunnen plaatsvinden, wordt een alternatieve locatie ontwikkeld die gedurende het gehele jaar beschikbaar is. Het aanbod van evenementen wordt ruimtelijk gestuurd op locatieprofielen en op spreiding in tijd en locatie.

De bevoegdheid voor zowel het verlenen van evenementenvergunningen als het instellen van beleidsregels voor evenementen ligt bij de burgemeester. Door beleidsregels op te stellen, is duidelijk waarom voor het ene evenement wel en voor het andere evenement geen vergunning wordt verleend.

(Concept-)Profielen Sarphatipark en Marie Heinekenplein

Ten behoeve van het evenementenbeleid zijn voor alle evenementenlocaties in de stad locatie- en evenementenprofielen opgesteld. Met deze profielen worden diverse aspecten vastgelegd zoals het maximaal aantal evenementen, de omvang, de maximale geluidsbelasting en de programmatische afstemming. Op 7 september 2016 zijn in de commissie van stadsdeel Zuid de concept-profielen voor het Sarphatipark en het Marie Heinekenplein behandeld.

4.4.14.1 Sarphatipark

- Locatieprofiel
 1. *Specifieke eigenschappen van de locatie:* Stadspark uit de 19e eeuw in Engelse landschapsstijl. Het park bevindt zich midden in De Pijp en is een rustpunt in een dichtbebouwde en dichtbevolkte wijk. Het park is slechts toegankelijk voor voetgangers.
 2. *Grootte locatie:* Het gehele park is ongeveer 3,95 ha groot, maar niet alles is beschikbaar voor evenementen.
 3. *Gebruik locatie en publieksprofiel:* Het is het drukst gebruikte park (per m²) van Amsterdam. Er is geen horeca en er mag niet worden gebarbecued, maar dat weerhoudt niemand om te zonnen of eten op het gras, te spelen in de kinderspeelhoek, of te sporten op de verschillende velden en attributen die zijn geplaatst. Er is een groengemaal met plantenuitruilhoek. Dat is de uitvalsbasis voor vrijwilligers die een deel van het park beheren en onder meer natuuractiviteiten

organiseren in het park.

4. *Voorzieningen*: Er is een openbaar toilet aanwezig. De jaarlijkse groenmarkt maakt gebruik van de elektravoorzieningen in het groengemaal; maar daarbuiten zijn geen voorzieningen als elektra of water.

- Evenementenprofiel

1. *Evenementenprofiel*: Het Sarphatipark is geen evenementenpark. Er mogen slechts bij uitzondering kleinschalige natuur- en parkgerelateerde evenementen in het park plaatsvinden. De evenementen mogen de fysieke staat van het park niet aantasten en mogen het reguliere gebruik van het park niet belemmeren.
2. *Maximaal aantal evenementen per jaar*: Maximaal 2 kleine evenementen en een kinder-vrijmarkt tijdens Koningsdag. Maximaal 300 bezoekers/deelnemers (gelijktijdig aanwezig). Commerciële acties, waarmee bedoeld wordt een activiteit om specifiek een (of meer) producten te promoten, zijn niet toegestaan. (niet bedoeld wordt dat er tijdens een evenement niets verkocht mag worden, zoals op de groenmarkt gebeurt).
3. *Kleine evenementen vergunningvrij (art. 2.41 APV)*: Kleine meldingsplichtige evenementen zijn toegestaan, zonder versterkt geluid, en alleen op de paden of grasvelden.
4. *Specificaties evenementen*:
 - a. Maximale duur van een evenement: 1 dag (incl. op- en afbouw);
 - b. Percentage van locatie dat door het evenement mag worden onttrokken aan de openbaarheid: Vergunningplichtige en meldingsplichtige evenementen zijn alleen toegestaan op verharde paden en grasvelden (geen activiteiten in het water, de groenvakken, het natuurpad etc.). Niet meer (met uitzondering van de kindervrijmarkt) dan de eenvierde van het park genoemd in de stedelijke uitgangspunten, mag tegelijk voor evenementen gebruikt worden.
5. *Geluidsbelasting*: Er zijn geen evenementen met versterkt geluid toegestaan.
6. *Specificaties omgeving*:
 - a. Minimale maatregelen ter bescherming van flora en fauna: Geen locatiespecifieke aandachtspunten. De Wet natuurbescherming (waaronder de zorgplicht) is altijd van toepassing.
 - b. Rustperiode tussen evenementen: Spreiding van de toegestane evenementen is wenselijk, maar gezien de continue toegankelijkheid van het park en de minimale natuurwaarden, worden hier verder geen eisen aan gesteld.
 - c. In relatie tot overige overlast gevende bronnen: De Pijp is een zeer drukke en krappe buurt. Veel bezoek van binnen en buiten Amsterdam, veel horeca, veel fietsen op straat, veel oude en gehorige woningen. Het Sarphatipark is daarin een belangrijk rustpunt voor bewoners.
7. *Bijzonderheden*:
 - a. Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten;
 - b. Rekening houden met autonome drukte in het park;
 - c. Rekening houden met het vrijhouden van de in- en uitgangen van het park;
 - d. Zo veel mogelijk beperken van het aantal te plaatsen objecten;
 - e. Op- en afbouwwerkzaamheden ten behoeve van het evenement mogen niet leiden tot overlast en schade aan het park;
 - f. Geen ontheffingen voor gemotoriseerd verkeer, ontheffingen voor niet-gemotoriseerd verkeer (bv. Bakfietsen) wel mogelijk;
 - g. Geen verankering van objecten in de grond; podia niet toegestaan.

4.4.14.2 Marie Heinekenplein

- Locatieprofiel

1. *Specifieke eigenschappen van de locatie*: Stedelijk plein in dichtbebouwde buurt. Rondom het plein bevindt zich detailhandel en horeca, met daarboven woningen. Het Marie Heinekenplein is in samenspraak met bewoners en ondernemers aangepakt om de sfeer en de leefbaarheid te verhogen. Het roze asfalt is verwijderd, en groen, bomen en een fontein toegevoegd. Er is

hierdoor geen ruimte meer voor grote evenementen.

2. *Grootte locatie*: De locatie is ongeveer 2 ha. Groot, maar hierbinnen bevinden zich diverse objecten.
 3. *Gebruik locatie en publieksprofiel*: Het plein is recentelijk opnieuw ingericht, met de intentie om van het plein een aantrekkelijke verblijfsruimte voor omwonenden en bezoekers te maken. Om het plein bevindt zich horeca, met terrassen op het plein.
 4. *Voorzieningen*: Er zijn op dit moment geen voorzieningen op het plein.
- Evenementenprofiel
 1. *Evenementenprofiel*: Het Marie Heinekenplein is geschikt voor kleine evenementen met een overwegend buurt- dan wel wijkgerichte uitstraling. Het evenementenaanbod dient zo divers mogelijk te zijn, aansluitend bij de voorkeuren van de diverse bevolkingsgroepen in de buurt. De ondernemers en bewoners rondom het plein hebben aangegeven een actieve rol te willen spelen in de invulling van de activiteiten op het plein. Het stadsdeel staat hier in principe positief tegenover, met de kanttekening dat hier meer ondernemers/bewoners betrokken worden dan alleen die direct om het plein.
 2. *Maximaal aantal evenementen per jaar*: Het maximaal aantal evenementen op het Marie Heinekenplein is gerelateerd aan de maximale geluidsbelasting.
 - a. Maximaal 4 kleine of middelgrote evenementen per jaar, met een lichte geluidsbelasting.
 - b. Maximaal 5 evenementen met een minimale geluidsbelasting (niet uitkomend boven het reguliere achtergrondgeluid).
 - c. Per jaar mogen er 4 jaarmarkten (rommelmarkt, themamarkt etc.) plaatsvinden.
 - d. 600 bezoekers/deelnemers (gelijktijdig aanwezig).

Ondernemers hebben behoefte aan flexibiliteit wat betreft de dagen, zodat bij slecht weer een evenement niet door hoeft te gaan zonder dat dit een evenementendag kost. Voor wat betreft de evenementen met minimale geluidbelasting wil het stadsdeel hier aan mee werken. Dit kan door het afgeven van een parapluvergunning. Afspraken hierover moeten nader worden uitgewerkt en uit evaluatie zal moeten blijken of dit een wenselijk systeem is. Een pilot wordt opgezet.

3. *Kleine evenementen vergunningvrij (art. 2.41 APV)*: Er zijn geen kleinschalige, vergunningvrije evenementen op het plein toegestaan.
4. *Specificaties evenementen*:
 - a. Maximale duur van een evenement: De maximale duur van een evenement is gekoppeld aan het terrasseizoen:
 - 2 dagen (excl. op- en afbouw); april t/m september;
 - 7 dagen (excl. op- en afbouw); oktober t/m maart;
 - Filmfestival: 4 dagen (excl. op- en afbouw).
 - b. Percentage van locatie dat door het evenement mag worden onttrokken aan de openbaarheid: Zoals ingetekend op de plattegrond bij het profiel, rekening houdend met de aanwezige terrassen.
5. *Geluidsbelasting*: 4 evenementen met maximaal 75 dB(C) op de gevel; 5 evenementen met een minimale geluidbelasting (niet uitkomend boven reguliere achtergrondgeluiden).
6. *Specificaties omgeving*:
 - a. Minimale maatregelen ter bescherming van flora en fauna: Geen locatiespecifieke aandachtspunten. De flora en fauna De Wet natuurbescherming (waaronder de zorgplicht) is altijd van toepassing.
 - b. Rustperiode tussen evenementen: Spreiding van de toegestane evenementen is wenselijk, maar gezien de continue toegankelijkheid van het plein en het ontbreken van locatiespecifieke aandachtspunten m.b.t. flora en fauna, worden hier verder geen eisen gesteld. Wel dient er minimaal twee werkdagen tussen afbouw van het ene en opbouw van het andere evenement te zitten, in verband met de schouw op schade.
 - c. In relatie tot overige overlast gevende bronnen: De Pijp is een zeer drukke en krappe buurt. Rondom het plein bevindt zich veel horeca (terrassen) en detailhandel.

7. Bijzonderheden:
 - a. Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten;
 - b. Rekening houden met het vrijhouden van de in- en uitgangen van de winkels en woningen rondom het plein;
 - c. Rekening houden met het aanwezige straatmeubilair en groen;
 - d. Er mag alleen in de daarvoor bedoelde voorzieningen objecten in de grond worden geplaatst;
 - e. Evenementen mogen geen belemmering vormen voor het openbaar vervoer, doorgaand fietsverkeer en voetgangers;
 - f. Rekening houden met beperkte bereikbaarheid en belemmeringen voor evenementen in het gebied m.b.t. werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn en de Rode Loper.

De ruimtelijk relevante onderdelen uit deze profielen zijn in het bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijke beleid.

4.4.15 Amsterdams Ondernemers Programma

Het Amsterdams Ondernemers Programma (AOP) 'Ruimte voor ondernemers!' 2015-2018 is op 17 december 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Met het programma geeft Amsterdam ondernemers de ruimte. Met de doelen en acties uit het AOP verbetert de dienstverlening, verminderen regels en biedt het college ruimte voor initiatieven en experimenten. Met dit programma zorgt de gemeente ervoor dat de randvoorwaarden om te ondernemen zo goed mogelijk zijn.

Het AOP bestaat uit drie onderdelen:

1. Dienstverlening en ondernemerschap: wat doet de gemeente voor de individuele ondernemer;
2. Economisch gebruik van ruimte: wat wordt op stedelijk of regionaal niveau georganiseerd en afgestemd om goed te kunnen ondernemen;
3. Gereedschap gebiedsgericht werken: wat zijn de instrumenten voor ondernemersverenigingen en de gemeente om gebiedsgericht te kunnen werken.

Per onderwerp is beschreven wat de stand van zaken is, wat de gemeente wil bereiken en hoe dat bereikt kan worden. Het programma kent een eigen dynamiek en wordt regelmatig aangevuld met initiatiefvoorstellen, amendementen en moties van de gemeenteraad.

Het bestemmingsplan staat dit programma niet in de weg.

4.4.16 Agenda Groen

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;

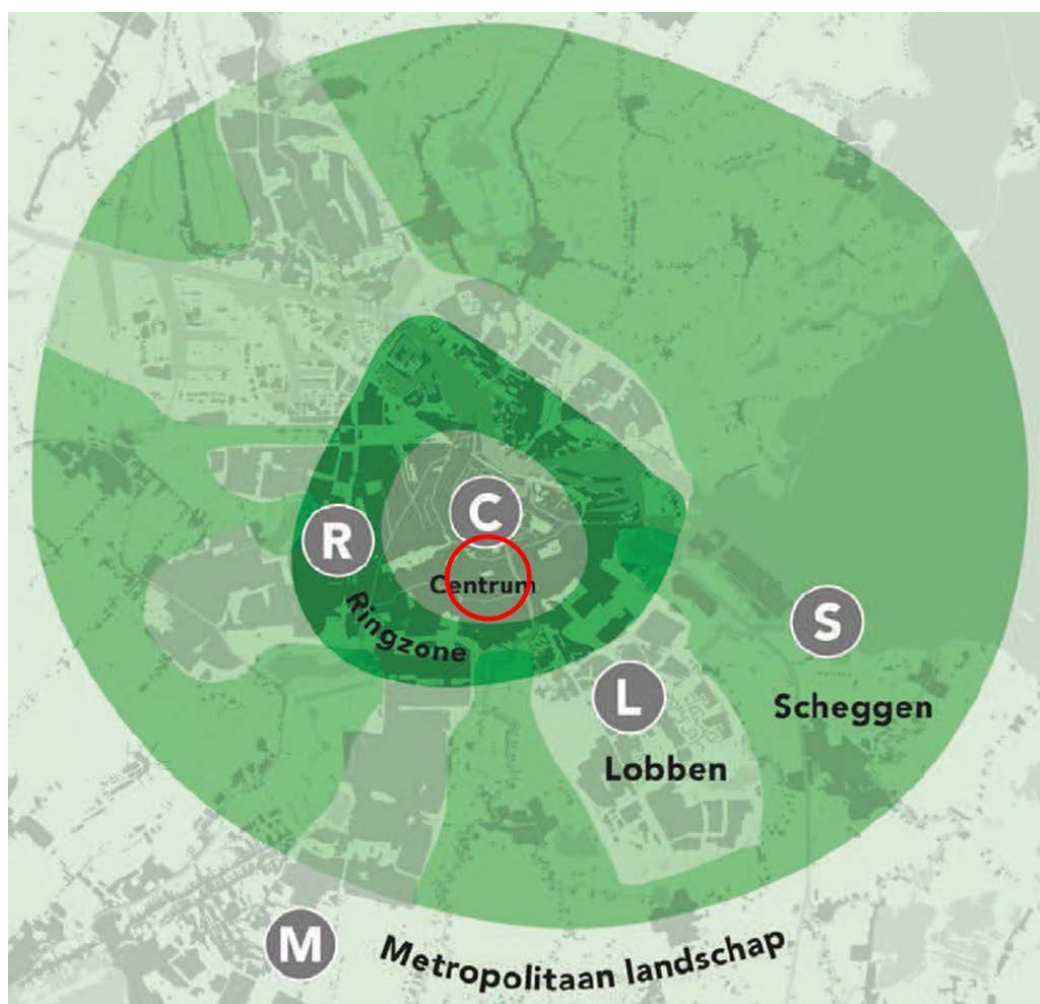
- gebiedsgericht investeren, op basis van vijf in de stad onderscheiden zones;
- samen het groen beheren.

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.

In de Agenda Groen krijgen de komende jaren vier thema's prioriteit. Met betrekking tot dit bestemmingsplan betreft het samengevat de volgende thema's.

1. *Stadsparken*: Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Ze zijn er voor iedereen en ze worden steeds intensiever en op heel uiteenlopende manieren gebruikt. Het doel is om stadsparken beter in te richten op dat intensieve gebruik. Ook komen er meer en betere alternatieven voor de drukke stadsparken, om zo de bezoekersdrukke beter te spreiden over de groengebieden in en om de stad. Daarnaast komen er basisvoorzieningen als toiletten, watertappunten, horeca en voorzieningen om beweging te stimuleren in minimaal vier stadsparken.
2. *Klimaat en biodiversiteit*: De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarom wordt de komende jaren ingezet op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket. Belemmerende regels worden waar mogelijk weggenomen. Daarnaast liggen er meer kansen om met groen bij te dragen aan het opvangen van regenwater. Waar de gemeente investeert in groenvoorzieningen wordt expliciet aandacht besteed aan het waterbergend vermogen, in samenwerking met het programma Amsterdam Rainproof. Gezonde bomen spelen een sleutelrol in een leefbare en duurzame stad. Bomen zijn niet alleen mooi, ze verdampen ook veel water en dat heeft een verkoelend effect. Daarom is stadsbreed bomenbeleid opgesteld met daarin afspraken over de keuze voor bepaalde boomsoorten, compensatie en herplanting.
3. *Groen in de buurt*: Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom wordt ruimte geboden aan buurtinitiatieven. Gemeentelijke regelingen, waarmee Amsterdammers op een eenvoudige wijze geveltuintjes kunnen (laten) aanleggen of boomspiegels kunnen vergroenen, worden in de hele stad van kracht.
4. *Verbindingen en toegankelijkheid*: Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik.

Omdat de opgave om het groen in de stad te verbeteren verschilt per gebied, is in de agenda onderscheid gemaakt in vijf verschillende zones in de stad met bijbehorende uitdagingen. De zonering sluit aan bij de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de Ontwikkelstrategie Amsterdam 2025. De onderscheiden zones zijn: Centrumgebied, Ringzone, Stedelijke lobben, Groene scheggen en Metropolaan landschap.



Afbeelding 65: De vijf zones in de Agenda Groen

Het centrumgebied (C) is het meest dichtbebouwde en verharde deel van Amsterdam. Hier liggen de vooroorlogse stadsparken, waaronder het Sarpahtipark, met hoge bezoekersaantallen en divers gebruik. Het succes van deze parken is tegelijk ook een bedreiging. Het aantal bezoekers aan stadsparken neemt nog altijd toe en dat zal voorlopig niet minder worden. Het leidt tot grote gebruiksdruk, wat kan leiden tot overlast en vershraling van de diversiteit. Voor de stadsparken in het centrumgebied gelden daarom de volgende uitdagingen:

- a. Het vinden van een balans in de verschillende gebruiken: Het groeiende aantal evenementen gedurende de afgelopen tien jaar bevestigt het sterk groeiende animo voor deze vorm van vrijetijdsbesteding. De gemeente streeft een goed en divers gebruik van het openbare groen na. Evenementen in het groen horen hierbij en kunnen de stedelijke levendigheid en de identiteit van parken en landschappen helpen versterken, maar ook bedreigen. De mogelijkheden voor het houden van evenementen in het Sarphatipark zijn verder uitgewerkt in het geactualiseerde stedelijk evenementenbeleid (zie elders). Aandachtspunten daarbij zijn de openbaarheid van het groen voor, tijdens en na een evenement en de draagkracht van het groen.
- b. Het spreiden van de druk: 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. Met de groei van de

stad groeit ook het gebruik van het nabijgelegen openbare groen. Het is wenselijk om deze groei te spreiden. Dat kan worden bewerkstelligd door de komende jaren minder gebruikte stadsparken en groengebieden in en om de stad te 'activeren', toegankelijker te maken en meer betekenis te geven voor de Amsterdammer dan nu het geval is. Door aantrekkelijke, veilige en comfortabele routes naar het groen stijgen bezoekersaantallen en daarmee het draagvlak voor voorzieningen. Goede verbindingen dragen bij aan het spreiden van de druk.

- c. Aandacht voor bodem (bodemdaling en bodemverdichting): Omdat Amsterdam op veengrond ligt, kampt de stad met voortdurende bodemdaling en bijbehorende vernatting. De negatieve gevolgen zijn in allerlei groengebieden in en rondom de stad merkbaar, maar de problemen zijn het meest nijpend in stadsparken in het centrumgebied zoals het Sarphatipark. Deze parken zijn aangelegd op plekken waar de ondergrond al slecht was. De veengrond 'klinkt in' waardoor parken steeds verder verzakken en ook vaker blank staan. Bodemdaling en bodemverdichting is daarom een belangrijk thema voor Amsterdamse stadsparken. Bij het inrichten voor intensief en duurzaam gebruik, wordt ook rekening gehouden met deze fysieke draagkracht van parken.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid.

4.4.17 Bomenverordening

Er geldt één stedelijke bomenverordening in Amsterdam. Met behulp van de bomenverordening zorgt de gemeente ervoor dat het volume van het bomenbestand in de stad behouden blijft en dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met de bomen. In een duurzame stad is een gezond bomenbestand belangrijk. Naast een prettig leefklimaat, zorgen bomen ook voor verkoeling en wateropname.

Vanaf 1 oktober 2016 gelden voor alle bedrijven en inwoners in de stad dezelfde regels voor de Amsterdamse bomen ten aanzien van het kappen, het behouden en het beschermen van bomen en de handhaving. Hierbij geldt ook de verplichting om te herplanten of compenseren bij kap en is het mogelijk om een zogenoemde jaarvergunning aan te vragen. Uitgangspunt van de bomenverordening is 'Kap mits herplant'. Met andere woorden, voor elke gekapte boom moet er een boom terug worden geplant. Als opnieuw planten van een boom bij kap niet mogelijk is of niet gewenst is op de betreffende plek, dan is het mogelijk om ergens anders in de stad te herplanten of de waarde van de gekapte boom wordt in euro's uitgerekend en gestort in het gemeentelijk herplantfonds. Het geld uit het fonds wordt gebruikt voor nieuwe aanplant van bomen. Jaarlijks wordt gerapporteerd aan het stadsbestuur over kap en bijbehorende aanplant en compensatie.

De bomenverordening is van toepassing, maar staat buiten het bestemmingsplan.

4.4.18 Sport: Structuurvisie 2040

In de Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam" is aangegeven dat een puur ruimtelijke benadering van sportparken als stedelijke groene voorzieningen achterhaald is. Sportparken zijn al lang niet meer monofunctioneel, maar kunnen rekenen op gebruik door vele doelgroepen, waaronder jeugd. Door sportparken niet langer als ruimtelijk groen te beschouwen, maar als vrije-tijdvoorzieningen, liggen er volgens de Structuurvisie legio kansen om deze uit te laten groeien tot voorzieningen in de stad.

Sportparken moeten ruimte gaan geven aan een veel gevarieerder sportaanbod, óók voor individuele en georganiseerde sporters, scholen, buurtinitiatieven en bedrijven. Van belang is de beschikbare grond voor meerdere doeleinden te benutten. Dat is op verschillende manieren mogelijk. Bijvoorbeeld doordat verenigingen fuseren of door nieuwe organisaties aan te trekken. Het toevoegen van functies is ook een mogelijkheid, evenals het stapelen van sportvoorzieningen en het combineren of clusteren van functies verdeeld over de tijd. Aangegeven is dat het gebruik van sportparken door het onderwijs steeds belangrijker wordt en dat een combinatie met naschoolse opvang voor de hand ligt.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.4.19 Sportvisie 2025

De sportvisie 2025 'De Sportieve Stad' beschrijft de ambities van gemeente Amsterdam in de komende jaren. Ambities op het gebied van mogelijkheden voor Amsterdammers om te sporten en ambities voor de inrichting van de eigen interne sportorganisatie van de gemeente Amsterdam. Amsterdam is een alom erkende sportstad die uitnodigt tot (sportief) bewegen door een beweegvriendelijke en -stimulerende inrichting van de openbare ruimte, een duurzame en toegankelijke sportinfrastructuur en een rijk en divers aanbod van sport- en beweegactiviteiten voor alle Amsterdammers. De sportvisie staat op vier pijlers en is uitgewerkt in negen speerpunten.

De vier pijlers van het sportbeleid zijn:

- *sportparticipatie*: Alle Amsterdamse kinderen genieten van sport en bewegen. Voor Amsterdammers met een achterstand of beperking biedt het brede scala aan sportaanbieders een passend sport- en beweegaanbod. In Amsterdamse wijken en buurten brengt sport plezier in het leven van alledag.
- *sportieve ruimte*: Amsterdam heeft een toegankelijk, aantrekkelijk en duurzaam aanbod van sportieve ruimte en (top)sportaccommodaties, die bijdragen aan de kwaliteit van de stad, wijken en buurten.
- *sportaanbieders*: Amsterdam kent een rijk en divers palet aan vitale en maatschappelijk actieve sportaanbieders, die actief sporten en bewegen toegankelijk maken voor alle Amsterdammers.
- *topsport*: Amsterdam is een nationaal en internationaal erkende (top)sportstad met structurele faciliteiten voor topsporters en toptalent en aansprekende evenementen die bijdragen aan de sportieve uitstraling en maatschappelijke en economische ontwikkeling van de stad.

Deze pijlers zijn uitgewerkt in negen speerpunten:

1. Amsterdam grijpt de groei van de stad aan om bestaande sportaccommodaties en faciliteiten te optimaliseren en breidt het sportareaal waar nodig uit.
2. Amsterdam borgt de basiskwaliteit van gemeentelijke sportaccommodaties en ontwikkelt actief gastheerschap op haar accommodaties. Investerings op bestaande en nieuwe gemeentelijke sportaccommodaties zijn duurzaam.
3. Amsterdam realiseert een beweeg- en sportvriendelijke openbare ruimte.
4. Amsterdam ondersteunt en faciliteert sportaanbieders en begeleidt de match tussen Amsterdammers, aanbieders, ruimte en topsport.
5. Amsterdam zorgt samen met haar partners voor een structureel sport- en beweegaanbod voor kinderen en Amsterdammers met een achterstand of beperking.
6. Amsterdam benut de kracht van sport in (achterstands)wijken voor plezier, maatschappelijke participatie, gezondheid en wijkontwikkeling.
7. Amsterdam investeert samen met haar partners structureel in de op- en uitbouw van een professioneel topsportklimaat waarin excelleren mogelijk is.
8. Amsterdam gebruikt de kracht van topsport als impuls in de sportstimulering, het betrekken van het Amsterdamse bedrijfsleven en voor de promotie van Amsterdam.
9. Amsterdam creëert een transparant speelveld door eenduidige subsidies en tarieven en de centrale verhuur van gemeentelijke accommodaties.

De sportvisie vormt te samen met de ontwikkelagenda zowel de basis voor de doorontwikkeling van de gemeentelijke sportorganisatie als het kader voor de samen met partners en stadsdelen op te stellen uitvoeringsplannen.

Het bestemmingsplan staat dit gemeentelijke beleid niet in de weg.

4.4.20 Sportaccommodatieplan 2015-2022

In het 'Sportaccommodatieplan 2015-2020' staat waar de gemeente zich in de komende jaren op wil richten als het gaat om sportaccommodaties. Het gaat daarbij niet alleen over sporthallen, zwembaden en sportparken, maar ook over de openbare ruimte. De in het plan beschreven ontwikkelingen en beleidsmatige uitgangspunten worden vastgesteld voor de periode tot 2022.

Het beleid voor sportaccommodaties en investeringen in de sportinfrastructuur raken aan andere beleidsterreinen en programma's. Zo ligt een groot deel van de buitensportaccommodaties in de Hoofdgroenstructuur, is er op het gebied van duurzaamheid nog veel winst te halen bij sportaccommodaties en wordt er bij de realisatie van sporthallen al volop samengewerkt met onderwijs. Er is een groeiend besef dat kansen, zowel inhoudelijk als financieel, benut kunnen worden door doelstellingen aan elkaar te koppelen. In het plan wordt die verbinding concreet gelegd met de Agenda Duurzaamheid en de Agenda Groen.

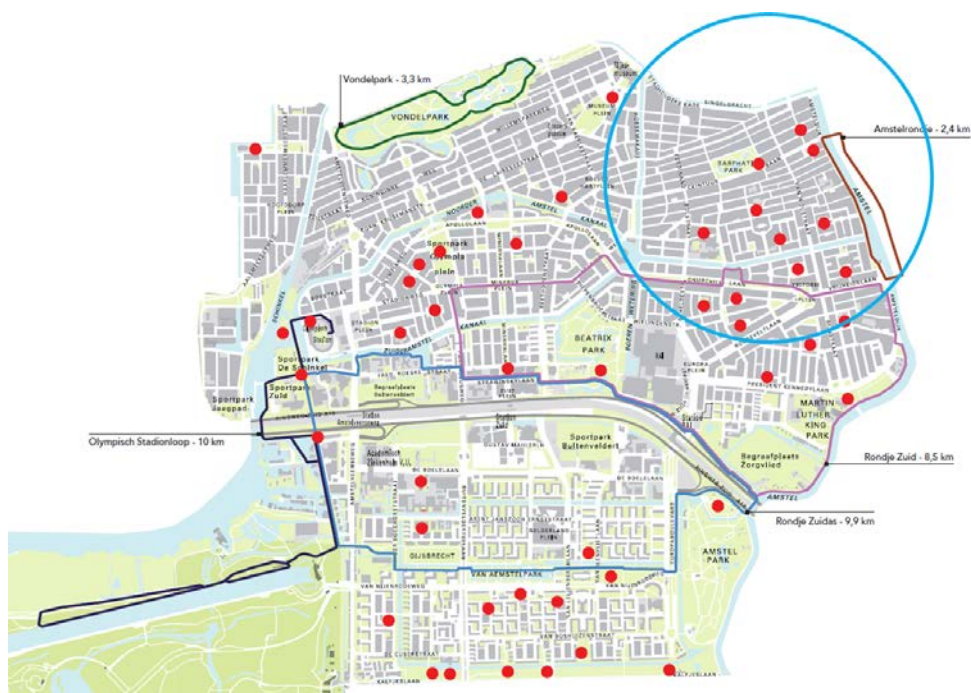
De speerpunten in het sportaccommodatieplan zijn:

- wegwerken wachtlijsten;
- de stad als speelveld: sportieve openbare ruimte;
- toegankelijke en bereikbare sportaccommodaties;
- intensiveren gebruik van accommodaties;
- het behoud van unieke voorzieningen;
- duurzame accommodaties;
- nieuwe sporten en innovatieve concepten.

In het plan is de accommodatiebehoefte per accommodatietype en per sport verder uitgewerkt, en voor zover mogelijk gekwantificeerd. Daarmee geeft het plan een overzicht van de sportinfrastructuur in Amsterdam voor de accommodaties voor binnensport (sporthallen, sportzalen, gymnastieklokalen en binnenzwembaden), buitensport (voetbal, tennis, hockey, watersport et cetera) en sportvoorzieningen in de openbare ruimte.

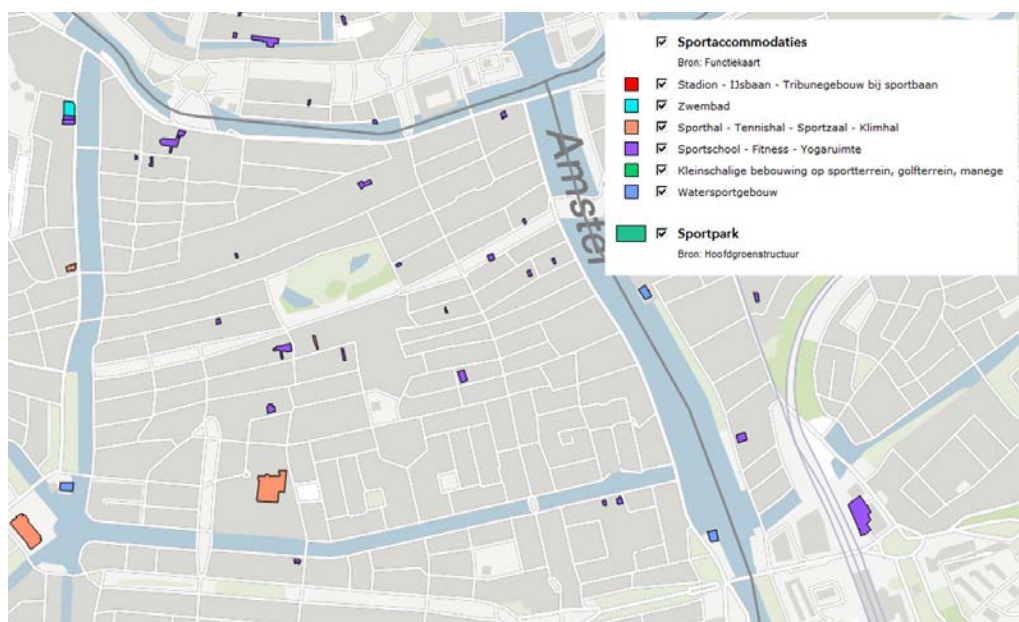
Met betrekking tot Stadsdeel Zuid wordt in het plan onder meer het volgende geconstateerd:

- in Zuid is er behoefte aan een accommodatie met specifieke voorzieningen voor turnen, met deels een gymzaal en deels een turnzaal met vrije vloer en vaste opstelling;
- in Zuid is de laatste jaren veel geïnvesteerd in sport in de openbare ruimte, onder meer in De Pijp (zoals een gemarkeerde hardlooprouten langs de Amstel en voetbal- en basketbalpleintjes).



Afbeelding 66: Sportvoorzieningen in de openbare ruimte in Zuid

Naast de sportvoorzieningen in de openbare ruimte zijn er in De Pijp diverse accommodaties voor binnensport aanwezig, waaronder een sporthal en meerdere gymnastiekzalen. Gymnastieklokalen van scholen kunnen na schooltijd gebruikt worden voor sportactiviteiten, als trainingsvoorziening voor teamsporten als basketbal en volleybal om een deel van de benodigde trainingsruimte in sporthallen en sportzalen op te vangen of voor sporten als turnen, vecht- en verdedigingssporten en buurtsportactiviteiten. Mits zij daarvoor geschikt zijn (bijvoorbeeld wat betreft afmetingen), kan het daarvoor benutten van gymnastieklokalen die buiten schooltijd ongebruikt zijn bijdragen aan een efficiënter ruimtegebruik.



Afbeelding 67 Sportaccommodaties voor binnensport

Aan de sporthal (Sporthallen De Pijp) is in het bestemmingsplan een Sport-bestemming toegekend. De gymnastieklokalen maken (net als scholen) onderdeel uit van de bestemming 'Maatschappelijk'. Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' is ook het gebruik als verenigingssport toegestaan.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijke beleid.

4.4.21 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.

a. 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.

b. 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.

c. 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.

d. 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.

e. 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.

Het bestemmingsplan staat dit gemeentelijk beleid niet in de weg.

4.4.22 Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2016'

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 14 september 2016 de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2016' vastgesteld. Met de nota zijn de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht helder onder woorden gebracht en is inzichtelijk gemaakt wat de toetsingscriteria zijn waarop een bouwplan wordt beoordeeld. Als een bouwwerk volgens het bestemmingsplan mag worden gebouwd, kan aan de hand van de welstandscriteria worden beoordeeld of het uiterlijk ervan past in zijn omgeving.

Daarbij neemt de nota het aanzien van de stad en de verdeling in ruimtelijke systemen als uitgangspunt.

- *19e eeuwse Ring:* Het grootste deel van De Pijp, tussen de Stadhouderskade en de Lutmastraat, is in de welstandsnota onderdeel van 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 oorspronkelijk 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.
- *Gordel '20-'40:* Het deel van De Pijp tussen de Lutmastraat en het Amstelkanaal is onderdeel van de Gordel '20-'40. Deze gordel beslaat de grote stedelijke uitbreiding die is gerealiseerd tussen de beide wereldoorlogen. De wijken liggen als een gordel rond de 19de-eeuwse Ring. Karakteristiek is de nauwe samenhang tussen stedenbouw en architectuur. Dit deel van De Pijp is tevens onderdeel van Plan Zuid, dat is aangewezen als Rijksbeschermd Stadsgezicht. Het beleid is gericht op behoud van samenhang tussen stedenbouwkundige structuur en architectonische uitwerking. De stedenbouwkundige structuur van de Gordel '20-'40 is gebaseerd op diverse stedenbouwkundige plannen, de invulling per plan is door verschillende architecten vormgegeven onder regie van de gemeente. Bij de advisering wordt in relatie met de waarderingskaarten onder meer aandacht geschonken aan het behoud van het straatbeeld met herhaling in rooilijnen en gevelindeling en

samenhang in zowel de architectonische uitwerking als het gebruik van materiaal en kleur. Daarbij zijn de nadrukkelijke baksteenarchitectuur (met zowel herhaling als subtiele variatie) en de zorgvuldige detaillering van gevelelementen (zoals een goed gekozen reliëf) vanzelfsprekende aandachtspunten. Het bouwplan wordt beoordeeld in relatie tot de omgeving. Gebieden met een minder rijke volumeopbouw en (oorspronkelijke) architectuur vragen van bouwplannen een vergelijkbare inzet zonder daarbij afbreuk aan de openbare ruimte te doen. In de hele Gordel wordt gestreefd naar behoud en herstel. De oorspronkelijke kwaliteit op elk niveau vormt een belangrijke afweging bij eventuele sloop-, nieuwbouw- en renovatieplannen.

Zowel voor de 19e eeuwse Ring als voor de Gordel '20-'40 geldt een bijzonder welstandsniveau.

Met ingang van 1 januari 2017 is de Commissie voor Welstand en Monumenten vervangen door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bestaat uit:

- drie gebiedsgerichte subcommissies (Commissie 1, 2 en 3) die adviseren bij uiteenlopende vergunningaanvragen, aan de hand van het vastgesteld welstandsbeleid en het vigerend monumentenbeleid;
- de Commissie Integrale Ruimtelijke Kwaliteit (CIRK) die in een vroeg stadium van planontwikkeling adviseert over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

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

Omdat Plan Zuid per 1 april 2018 de status van beschermd stadsgezicht heeft, is het niet langer toegestaan om in de achtertuinen op grond van artikel 2 Bijlage II Bor omgevingsvergunningvrij bijbehorende bouwwerken op te richten. Dit betekent dat de beperking van het vergunningsvrij bouwen niet in dit gebied van toepassing hoeft te zijn. De binnentuinen van bouwblokken in Plan Zuid hebben derhalve geen dubbelbestemming Waarde - Landschap. Wel is hier het bouwrecht van 2,5 meter van toepassing. Dit mag dan op grond van artikel 3 Bijlage II Bor (in samenhang met artikel 4a, lid 2 onder b Bijlage II Bor) zonder omgevingsvergunning voor het bouwen worden opgericht. Hiermee zijn zowel in Plan Zuid als in de rest van de Pijp dezelfde vergunningsvrije bouw mogelijkheden.

4.5 Stadsdeelbeleid

4.5.1 Gebiedsagenda De Pijp/Rivierenbuurt 2016-2019

In de gebiedsagenda de Pijp/Rivierenbuurt 2016-2019 staan de volgende aandachtspunten:

1. Meer balans tussen de groeiende centrumfuncties en de leefbaarheid in de woonbuurten, met name in de Oude Pijp;
2. 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. Denk daarbij aan de kleinschaligheid, bereikbaarheid, tolerantie en een passend en divers aanbod aan voorzieningen;
3. Structurele oplossingen om de capaciteit voor fietsparkeren te vergroten zijn noodzakelijk;
4. Er zijn veel bewonersinitiatieven en georganiseerde bewoners- en ondernemersnetwerken. Het gebied is kansrijk als het gaat om (burger)participatie.

Ad 1: In dit bestemmingsplan zijn enkele regelingen opgenomen die tot doel hebben het behouden van de balans tussen de woonfunctie en de uitrol van het centrummilieu. Het gaat dan met name om het beperken van de groei van het aantal horecavoorzieningen, het tegengaan van toeristische verhuur van woningen (voor zover dit kan in het bestemmingsplan) en het beschermen van ambachtelijke bedrijvigheid.

Ad 2: voor het kunnen behouden van de kleinschaligheid en diversiteit van het aanbod van niet-woonfuncties, zijn regelingen opgenomen die dit doel dienen, zoals het beperken van het maximum vloeroppervlak en het voorkomen van samenvoegingen.

Ad 3: Het stadsdeel is bezig met het zoeken van ruimte voor fietsparkeren, teneinde de te verwachten toename in de fietsparkeerdruk als gevolg van de Noord-Zuidlijn op te kunnen vangen. Het bestemmingsplan faciliteert (ondergrondse) inpandige fietsenstallingen.

Ad 4: In het kader van de Nota van Uitgangspunten is een informatieavond gehouden, zijn er ongeveer 50 straatinterviews gehouden en zijn meerdere stakeholders in het gebied benaderd.

4.5.2 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.

Het bestemmingsplan voorziet in regelingen die aansluiten bij deze economische visie.

4.5.3 Huisvesting van Maatschappelijke Voorzieningen in Stadsdeel Zuid

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.

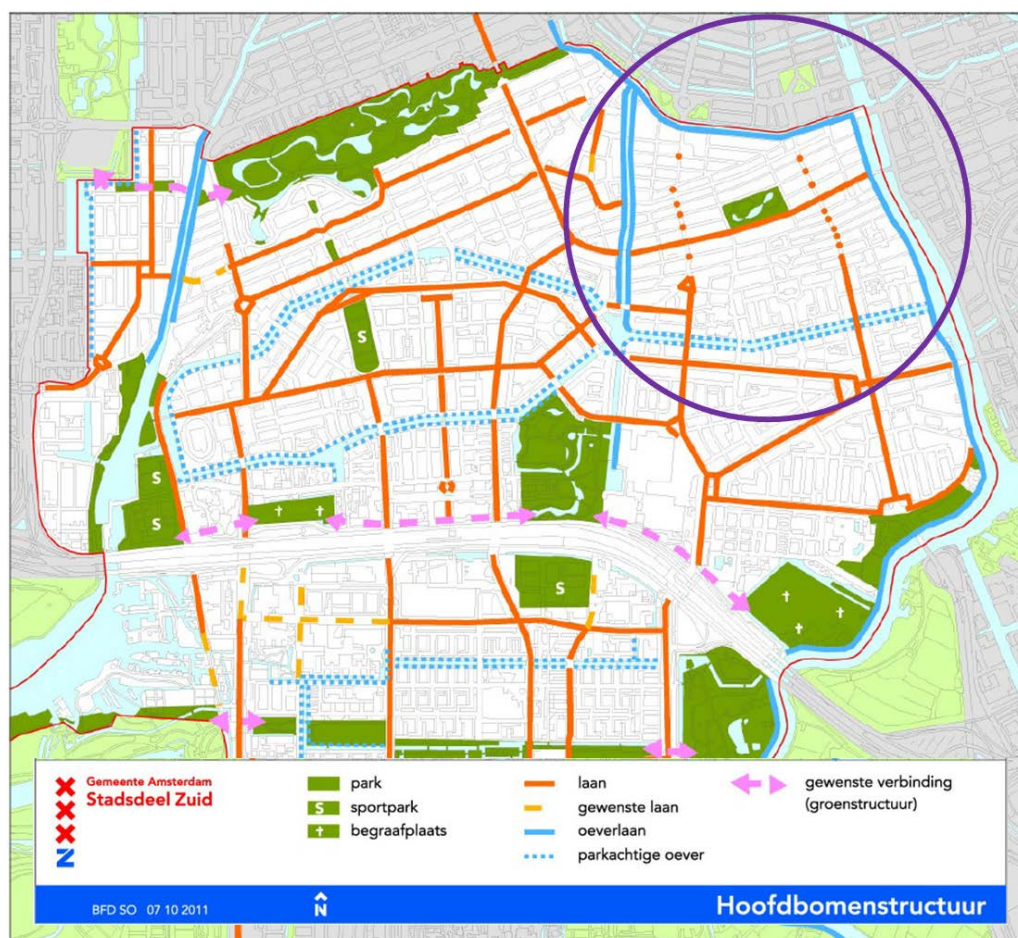
Het bestemmingsplan maakt binnen de Gemengd-bestemmingen 'Gemengd -1 vestiging van maatschappelijke dienstverlening mogelijk. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de sociaal-ruimtelijke opgave van het Stadsdeel.

4.5.4 Bomenbeleid

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 68: BomenbeleidZuid - Hoofdbomenstructuur

De Pijp is in het bomenbeleid onderdeel van de vooroorlogse stad van Stadsdeel Zuid. Hoewel in de dichtbebouwde negentiende-eeuwse wijken de groenstructuur meestal van recentere datum is, is zij waardevol. In deze wijken waren vooral de brede verbindingswegen 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 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.

Op dit moment beschikt elk stadsdeel nog over een eigen regeling voor bomen, maar er wordt gewerkt aan een hoofdbomenstructuur met één regeling voor de hele stad met een structuur van bomen die verbindingen leggen tussen stadsstraten binnen en buiten de ring. Bij de straten die deel uitmaken van de structuur wordt gekeken waar verbeteringen mogelijk zijn op het gebied van boomtechnische en ruimtelijke kwaliteit.

Dit (gemeentelijk) beleid staat los van het bestemmingsplan.

4.5.5 Beleidsregels 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 die duidelijk maken 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).

Dit stadsdeelbeleid staat zelfstandig naast het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 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.

5.1 Archeologie

5.1.1 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).

5.1.2 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.

5.1.3 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:

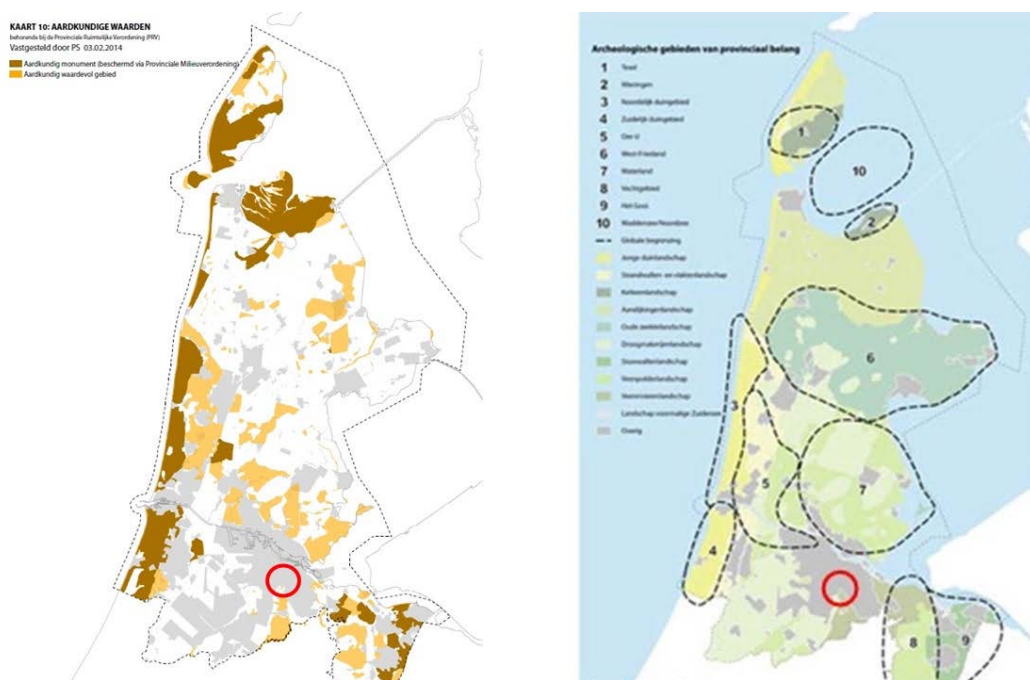
Aardkundige waarden

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.

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.



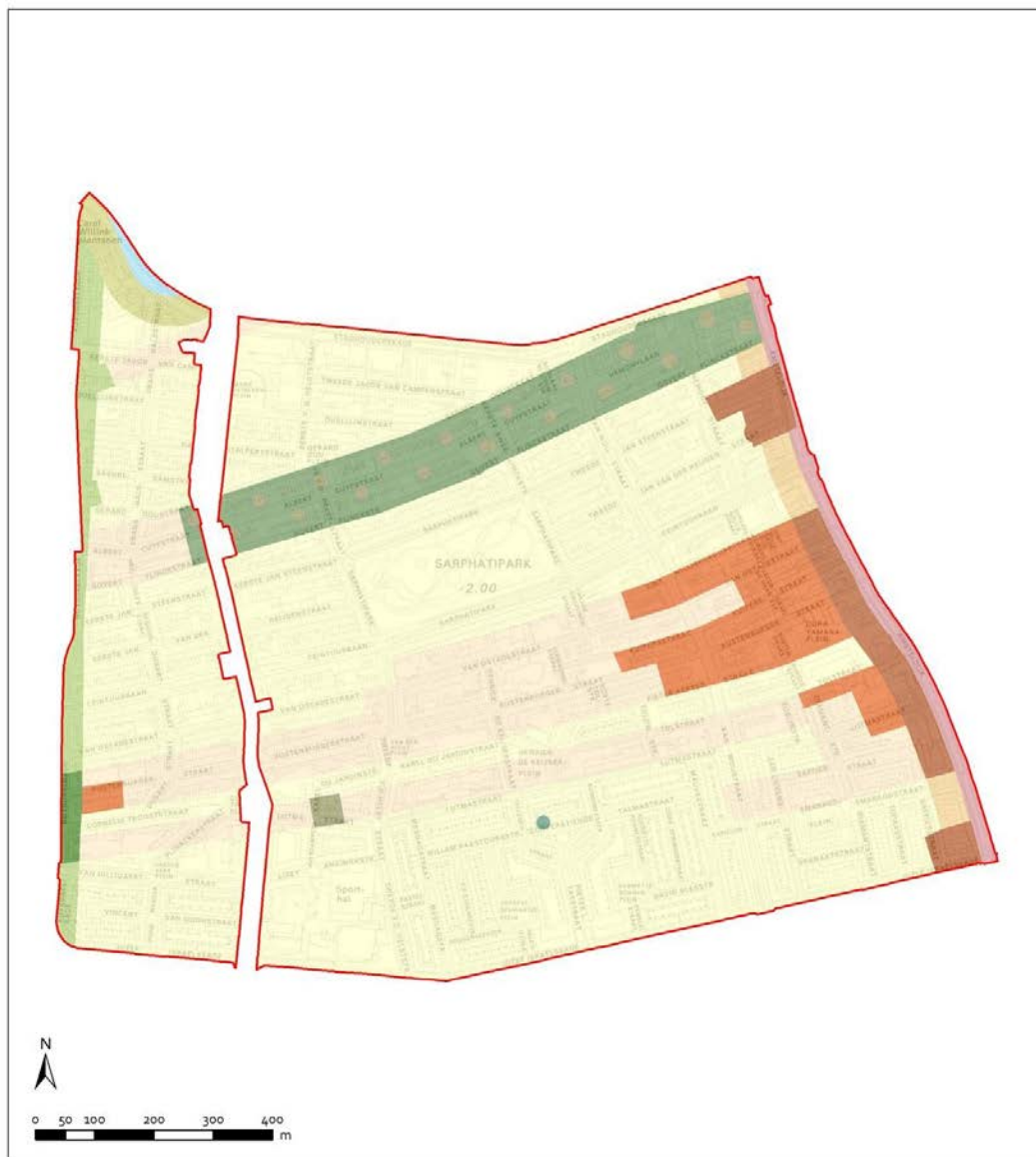
Afbeelding 69: Aardkundige monumenten en gebieden met bijzondere aardkundige waarden (links) Archeologische gebieden van provinciaal belang (rechts)

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).

5.1.4 Archeologisch bureauonderzoek

Door Monumenten en Archeologie (M&A) van de gemeente Amsterdam is voor het plangebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie van het zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de bewonings- en gebruiksgeschiedenis van de 11de tot in 20ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van de materiële neerslag voor het plangebied met dertien zones.



- | | |
|---|---|
| X Gemeente Amsterdam | Plangebied De Pijp |
| X | Archeologische verwachting |
| X | |
| ▭ Plangebied | ▭ G. Bedrijvigheid langs de Boerenwetering |
| ▭ A. Binnendijkse Buitenvelderse Polder | ▭ H. Scheepswerven |
| ▭ B. Amstedijk | ▭ I. Zaagmolensloot |
| ▭ C. Bewoning langs de Amstel | ▭ J. Bedrijvigheid langs de Singelgracht |
| ▭ D. Prestedelijke bewoningszone langs de Amstel | ▭ K. Watermolen Binnendijkse Buitenvelderse Polder |
| ▭ E. Tuinen en bewoning langs de paden | ▭ L. Molenwerf |
| ▭ F. Prestedelijke bewoningszone langs de paden | ▭ M. Singelgracht (gedempt) |

Afbeelding 70: Archeologische verwachtingskaart De Pijp

Zone A: Binnendijkse Buitenvelderse Polder

bestemmingsplan_De Pijp 2018 (vastgesteld)

Verwachting: laag

Hier kunnen archeologische resten voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 11de tot in de 20ste eeuw, zoals sloten en losse vondsten. Ook kunnen huisplaatsen uit de ontginningsperiode aanwezig zijn, maar deze kennen een lage trefkans.

Zone B: Amstedijk

Verwachting: hoog

Sinds de late middeleeuwen fungeert deze dijk als een belangrijke waterkering en landweg. Onder het in de 20ste eeuw opgebrachte grondpakket zijn archeologische overblijfselen te verwachten in de vorm van ophogingslagen van veen, klei, afval en puin.

Zone C: Bewoning langs de Amstel

Verwachting: hoog

Langs de Amstel kunnen bewoningssporen vanaf de late middeleeuwen worden verwacht. Het hoogste aandeel in de verwachting heeft de periode vanaf de 16de eeuw, als diverse hofsteden en andere stedelijk georiënteerde functies langs de dijk verschijnen. Vanwege de lange gebruikperiode kan hier sprake zijn van een dichte opeenstapeling van archeologische resten, zoals ophogingslagen, diverse erfafscheidingen, houten en bakstenen funderingen, waterputten en huishoudelijk afval.

Zone D: Prestedelijke bewoningszone langs de Amstel

Verwachting: hoog (dichte spreiding)

De bewoningszone langs de Amstel (zone C) had met name bij de kruisingen met de verschillende paden van de Binnendijkse Buitenvelderse Polder een dichte bebouwing, met het karakter van een voorstad.

Zone E: Tuinen en bewoning langs de paden

Verwachting: hoog

In de 17de eeuw werd een aantal weren opgedeeld in kleinere kavels. Hier verschenen in de periode 1600-1800 een lange reeks moes- en pleziertuinen, afgewisseld met kleinschalige buitenhuisjes van welgestelde Amsterdammers. De archeologische resten hiervan betreffen ophogingslagen, diverse botanische resten en houten en bakstenen funderingen van kleinschalige bebouwing.

Zone F: Prestedelijke bewoningszone langs de paden

Verwachting: hoog

Zie zone D.

Zone G: Bedrijvigheid langs de Boerenwetering

Verwachting: hoog

De oevers van de Boerenwetering golden tussen 1600 en 1900 als een belangrijk nijverheidsgebied,

waar allerlei bedrijven gevestigd waren waarvoor binnen de stadsmuren geen plaats was. De materiële neerslag betreft onder meer ophogingen, houten en bakstenen funderingen en kuilen met productieafval.

Zone H: Scheepswerven

Verwachting: hoog

Aan het einde van het Rustenburgerpad en Verwerspad waren tot ca. 1900 enkele 17de/18de-eeuwse scheepsbouwwerven actief. De verwachting komt voor een belangrijk deel overeen met zone G, maar kenmerkt zich door een structuren en vondsten gerelateerd aan de scheepsbouw, waaronder scheepshellingen, (hergebruikt) scheepshout en diverse gereedschappen.

Zone I: Zaagmolensloot

Verwachting: hoog

De Zaagmolensloot was een 17de-eeuws nijverheidsgebied voor houtverwerking. Tussen de molenwerven bevonden zich diverse houten bijgebouwen en woningen van de werklieden. Archeologische overblijfselen hiervan betreffen ophogingen, houten en bakstenen funderingen en kuilen met productieafval.

Zone J: Bedrijvigheid langs de Singelgracht

Verwachting: hoog

Langs deze 17de-eeuwse waterweg waren tot in de 19de eeuw diverse bedrijven en buitenplaatsen gevestigd. De materiële neerslag betreft ophogingen, houten en bakstenen funderingen en kuilen met productieafval.

Zone K: Watermolen Binnendijkse Buitenvelderse Polder

Verwachting: hoog

Betreft de locatie van de ca. 1635 in dienst gestelde watermolen van de Binnendijkse Buitenvelderse Polder. Archeologische resten hiervan kunnen bestaan uit ophogingen van de molenwerf, houten en bakstenen funderingen van de molen en eventuele bijgebouwen.

Zone L: Molenwerf

Verwachting: hoog

Betreft de molenwerven aan de Zaagmolensloot en het Verwerspad die met enige precisie te localiseren zijn. Overblijfselen van de molenwerven bestaan uit houten en bakstenen funderingen van de molens en eventuele bijgebouwen.

Zone M: Singelgracht

Verwachting: laag (voormalige waterbodem)

De 17de-eeuwse Singelgracht maakte deel uit van de verdedigingslinie van Amsterdam, maar de buitenoever vond ook gebruik als vestigingsplaats voor allerlei bedrijven. In de bedding van de (voormalige) gracht kunnen losse vondsten voorkomen die verband houden met de verschillende functies

van de waterweg. Het betreffende deel van de Singelgracht is in de late 19de eeuw gedempt, waardoor eventuele archeologische resten zich in de ondergrond bevinden op 2,70 m - NAP; gemiddeld 3,2 m onder het huidig maaiveld.

Beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het plangebied De Pijp is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch 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 vijf zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel.



- ✘ **Gemeente** Plangebied De Pijp
- ✘ **Amsterdam** Archeologisch beleid
- ✘
- Plangebied
- Beleidscategorie 3
- Beleidscategorie 4
- Beleidscategorie 5
- Beleidscategorie 9
- Beleidscategorie 11

Afbeelding 71: Archeologische beleidscategorieën de Pijp

Beleidsvariant 3 (verwachtingszone B)

bestemmingsplan_De Pijp 2018 (vastgesteld)

Uitzondering van archeologisch onderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder diep dan 0,5 m onder maaiveld.

Beleidsvariant 4 (verwachtingszones D, F, K en L)

Uitzondering van archeologisch onderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder diep dan 2 m onder maaiveld.

Beleidsvariant 5 (verwachtingszones C, E, G, H, I en J)

Uitzondering van archeologisch onderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 2 m onder maaiveld.

Beleidsvariant 9 (verwachtingszone M)

Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder diep dan 3,2 m onder maaiveld.

Beleidsvariant 11 (verwachtingszone A en opgravingslocaties)

Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt conform de Monumentenwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.2 Milieu

5.2.1 M.e.r.-beoordelingsplicht

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

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

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

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

- a. de aard van de voorgenomen activiteit;
- b. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
- c. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
- d. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven voor welke projecten het maken van een m.e.r. (bijlage C) of een m.e.r. beoordeling (bijlage D) verplicht is. De Willibrordusgarage zou kunnen worden gerangschikt onder 11.2 van lijst D. Dit leidt echter niet tot de plicht tot het maken van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling, nu de omvang van deze activiteit onder de in kolom 2 vastgelegde drempelwaarden blijft. De projectlocatie ligt binnen het stedelijk gebied, waarbinnen een dergelijk project passend is. Nu met het realiseren van de parkeergarage parkeerplaatsen in de openbare ruimte zullen worden opgeheven, leidt het project niet tot een toename aan verkeer. Wel zal er een verandering in verkeersafwikkeling plaatsvinden. Omdat het project ten opzichte van de huidige situatie niet tot extra milieu effecten leidt, zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu uit te sluiten.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

5.2.2 Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018

In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) 2015-2018 staan de milieudoelen van de provincie voor de komende jaren. Het Noord-Hollandse milieubeleid is voor een belangrijk deel gebaseerd op wettelijke taken, waarvan de uitvoering grotendeels ligt bij Regionale uitvoeringsdiensten. Het gaat om de uitvoering van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving. Het doel van het milieubeleid van de provincie (het bevorderen van een duurzaam, gezond en veilig Noord-Holland) komt tot uiting gebracht in acht thematische/sectorale opgaven:

1. luchtkwaliteit;
2. geur;
3. geluid;
4. bodem;
5. externe veiligheid;
6. afval;
7. licht en donkerte;
8. duurzame energie.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

5.2.3 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 dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel 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 zijn bedrijven opgenomen die uit oogpunt van hinder en gevaar 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 hebben een dermate grote verkeersaantrekkende werking dat deze alleen inpasbaar zijn langs de hoofdonthoofding van een wijk of stad.

In het bestemmingsplan is de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging beperkt tot de 'ambachtelijke' bedrijven die in een gemengd stedelijk gebied inpasbaar zijn: bedrijven in categorie A en B. Categorie C-bedrijven worden in het bestemmingsplan niet toegestaan.

Categorie A-bedrijven zijn toegestaan 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. Daarmee wordt in het plangebied op basis van de Staat van bedrijfsactiviteiten lichte bedrijvigheid toegestaan, die goed inpasbaar is in een gemengd stedelijk gebied.

5.3 Natuur

5.3.1 Wet natuurbescherming

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet, de Flora en faunawet en de Boswet geïntegreerd tot één wet. Met de nieuwe wet zijn veel taken zijn van het ministerie naar de provincie overgegaan. De soortbescherming kan hierdoor per provincie verschillen.

De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Onder de nieuwe wet zijn veel vis- en plantensoorten niet meer beschermd, maar er zijn zeldzame plantensoorten aan de lijst toegevoegd.

Ten aanzien van de Europees (zwaar) beschermde soorten is de omgang met nesten van vogels niet veranderd. Nesten van broedvogels blijven in het broedseizoen beschermd. Er is nog steeds een groep vogels waarvan de nesten ook buiten het broedseizoen (jaarrond) beschermd zijn. Dit zijn onder andere de gierzwaluw, de huismus en een aantal roofvogelsoorten. Ook de dieren van de Habitatrichtlijn (bijvoorbeeld vleermuis, de Noordse woelmuis of de rugstreeppad) zijn nog steeds op grotendeels dezelfde wijze beschermd als in de oude wet.

De bescherming van de nationaal beschermde soorten is minder strikt dan de Europees beschermde soorten. De meest algemene soorten op deze lijst (zoals bosmuis, veldmuis, konijn, groene kikker,

gewone pad) zijn door de Provincie vrijgesteld voor ruimtelijke ontwikkeling en beheer. Dat betekent dat er voor deze soorten bij werkzaamheden geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden. De Provincie heeft wel bepaald dat voor deze soorten een meldingsplicht geldt. De minder algemene soorten (zoals wezel, hermelijn, ringslang, waterspitsmuis) zijn door de Provincie niet vrijgesteld. Daarvoor moet nog steeds een ontheffing worden aangevraagd.

Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Voor de instandhouding dan wel versterking van beschermde soorten hanteert de gemeente Amsterdam de 'Gedragscode Gemeente Amsterdam', waarin de voorzorgsmaatregelen zijn beschreven die in het kader van de bescherming moeten worden genomen (zie hierna).

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze landelijke wetgeving.

5.3.2 Gedragscode Gemeente Amsterdam

Voor de gemeente Amsterdam geldt de in 2009 vastgestelde 'Gedragscode Flora- en Faunawet'. De in de gedragscode beschreven voorzorgsmaatregelen zijn er op gericht om bij de uitvoering van werkzaamheden de binnen de gemeente voorkomende beschermde soorten te beschermen en te versterken. 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 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 nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten wordt op grond van de gedragscode rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

Het onderhavige bestemmingsplan 'bevriest' de bestaande ruimtelijke situatie en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarvoor een ecologisch onderzoek nodig is. De aanwezige beschermde plant- en diersoorten in het plangebied hebben geen consequenties voor het bestemmingsplan, aangezien bij de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden dan wel ruimtelijke ontwikkelingen de gedragscode gevolgd dient te worden. De gedragscode biedt voldoende bescherming op het moment dat er werkzaamheden (gaan) plaatsvinden.

De gedragscode is geldig tot oktober 2017 en zal worden aangepast aan de nieuwe Wet natuurbescherming.

5.4 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.

5.4.1 Wet bodembescherming

Het doel van de Wet bodembescherming (Wbb) 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.

In de Wbb, inclusief de aanvullende besluiten, 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.

5.4.2 Nota Bodembeheer Amsterdam

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer vastgesteld. De Nota Bodembeheer biedt een praktische richtlijn aan gemeentelijke organisatieonderdelen, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Amsterdam het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen.

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. De nota beschrijft tevens hoe een bodemonderzoek en -sanering kan worden uitgevoerd.

Bij gebruik van de bodemkwaliteitskaart als wettelijk bewijsmiddel bij grondverzet is het in veel gevallen niet nodig een bodemonderzoek uit te voeren.

In 2013 is de bodemkwaliteitskaart aangevuld met nieuwe gegevens. Op 10 december 2013 hebben B&W deze herziene bodemkwaliteitskaart en de hierop aangepaste Nota Bodembeheer vastgesteld.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijke beleid.

5.5 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).

Meer over de watertoets in relatie tot het bestemmingsplan is te lezen in de waterparagraaf hierna in deze plandoelichting.

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.

5.5.1 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.

5.5.2 Nationaal Waterplan 2016-2021 en Beheer- en ontwikkelplan voor 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 water-robust 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.

5.5.3 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. Waterrobust 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:
 1. Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater: bevorderen dat er voldoende goed water is voor verschillende bestemmingen zoals landbouw, natuur en recreatiegebieden;
 2. 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.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

5.5.4 Waterbeheerplan 2016-2021

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.

5.5.5 Keur AGV 2011 en 2017 en Legger

Keur AGV 2011

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Op dit moment gelden de regels uit de Keur 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:

- Voorkomen van overstroming, 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 uit 2011 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 deze activiteiten 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 de bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

Ontwerp-Keur AGV 2017

In april 2017 is door waterschap de nieuwe ontwerp-Keur 2017 voor inspraak ter inzage gelegd. De in het ontwerp beoogde wijzigingen ten opzichte van de Keur 2011 hebben betrekking op:

1. activiteiten in en nabij waterkeringen;
2. het gebruik van steigers en ligplaatsen.

Bij de nieuwe Keur van waterschap AGV wordt waar mogelijk van een zorgplicht uitgegaan. De regels voor activiteiten in en nabij waterkeringen zijn vereenvoudigd en toegankelijker gemaakt, zoals voor het leggen van kabels en leidingen of voor wegen op waterkeringen. Ditzelfde geldt voor activiteiten bij waterkeringen die die niet zichtbaar zijn omdat zij in de ondergrond verborgen liggen, de zogenoemde 'verholen' waterkeringen in de stad. Uitgangspunt bij de wijziging is minder vergunningen en meer helderheid bieden voor activiteiten in of nabij een waterkering.

Legger

De zogenoemde 'legger' is een uitwerking van de Keur. De legger is een openbaar register van het waterschap waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte et cetera) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen.

5.5.6 Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam, 2016-2021, dat op 17 december 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld, staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen.

De primaire doelen van de gemeentelijke watertaken zijn:

- het beschermen van de volksgezondheid;
- het bijdragen aan schoon en helder water;
- het zorgen voor droge voeten;
- het zorgen voor een goede leefomgeving.

Per gemeentelijke watertaak is de algemene beleidslijn aangegeven. De algemene uitgangspunten zijn:

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 perceelegeenaar 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 perceelegeenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein

Afbeelding 72: algemene uitgangspunten bij gemeentelijk watertaken

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.

Het bestemmingsplan voldoet aan deze algemene uitgangspunten.

5.5.7 Verordening op het Binnenwater

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.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

5.5.8 Waterparagraaf

Proces waterparagraaf

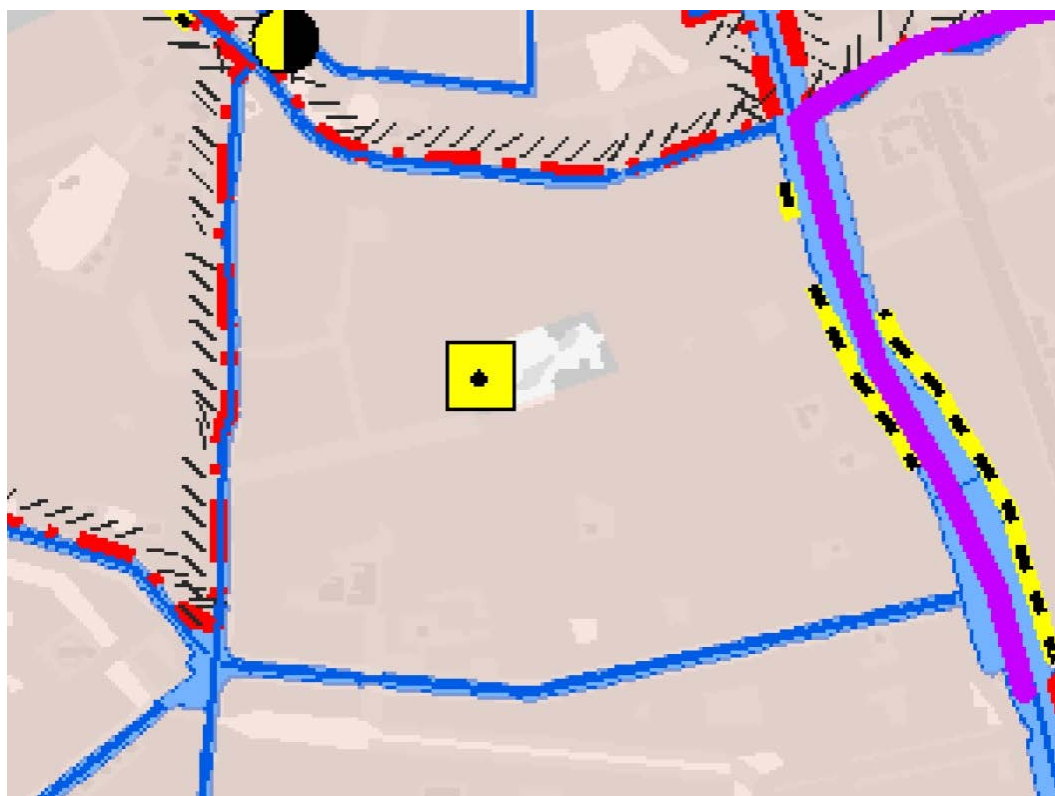
Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw' ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de 'Watertoets' toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit 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

Waterwegen en waterkeringen

Binnen het plangebied bevinden zich geen waterwegen en waterkeringen. De secundaire indirecte verholten keringen op de kaart van de Keur bevindt zich aan de noordzijde van de Singelgracht

(Stadsdeel Centrum) en aan de westzijde van de Boerenwetering, buiten het plangebied. In het midden van de Pijp is een boezemgemaal aanwezig en aan de Amstel is aangegeven dat hier sprake is van "laag gelegen gebied".



Afbeelding 73: uitsnede kaart Keur AGV

Waterberging

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied of de verdichting van bestaand stedelijk gebied is sprake van het verharderen van gebieden waar voor die tijd water in de bodem kon worden geborgen. Dit kan leiden tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of het rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie in de bodem. Daarom is het op grond van de Keur verboden om zonder vergunning van het Waterschap in bestaand stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verhard oppervlak aan te leggen. Bij de vergunningverlening worden eisen gesteld aan compensatie in de vorm van het (elders) toevoegen van oppervlaktewater. In situaties waar compensatie met nieuw open water niet of slechts gedeeltelijk mogelijk is, zijn waterbergingsvoorzieningen vereist als alternatieve vorm van compensatie. Daarbij kan ook worden gedacht aan wadi's, daktuinen, vegetatiedaken en dergelijke. Het direct of indirect met elkaar of met andere oppervlaktewaterlichamen verbinden van oppervlaktewateren of het geheel of gedeeltelijk dempen van oppervlaktewateren is zonder vergunning eveneens niet toegestaan.

Het bestemmingsplan maakt dergelijke ontwikkelingen niet mogelijk, zodat compensatie niet aan de orde is.

Oppervlaktewater

Voor het oppervlaktewater gelden op grond van de Keur meerdere algemene voorschriften die betrekking hebben op (het behoud van) de doorstroming en de beheersing van het oppervlaktewater, inclusief het daarvoor benodigde onderhoud, en het behoud van de (ecologische) kwaliteit van het water. Daarbij gaat het zowel om regels voor het water als voor de oevers.

De algemene voorschriften voor het oppervlaktewater zijn van toepassing, maar staan los van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen van het oppervlaktewater in het park.

Grondwater

Voor het grondwater gelden eveneens meerdere algemene voorschriften. Uitgangspunt is de zorgplicht voor het grondwater. Zowel bij het onttrekken als bij het infiltreren van grondwater dienen de bij het grondwaterbeheer betrokken belangen te worden gerespecteerd en nageleefd. De bij het grondwater betrokken belangen betreffen een breed scala, inclusief de belangen van natuur, landbouw, bebouwing en infrastructuur, waterkeringen, drinkwatervoorziening, alsmede van archeologische, aardkundige en cultuurhistorische waarden, van de werking van bodemenergiesystemen en de werking van een grondwatersanering.

Een aantal van deze belangen is reeds op andere wijze in dit bestemmingsplan verankerd. Voor zover ruimtelijk relevant, zijn ook de grondwaterbelangen vertaald in dit bestemmingsplan (zie verder hierna).

Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Het gaat hierbij om (het bevorderen van) een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Omdat voor woonboten geldt dat deze geen belemmering voor het scheepvaartverkeer mogen vormen, wordt daarbij ook toezicht gehouden op woonboten.

Het enige water in dit bestemmingsplan is het water in het Sarphatipark. Daarop is het aspect nautiek niet aan de orde.

Grondwaterzorgtaak - ondergronds bouwen

Er is een belangrijke relatie tussen hemelwater en grondwater. Hemelwater wordt bij voorkeur in de bodem geïnfiltreerd om de sponswerking van de stad te benutten. Dat heeft gevolgen voor de grondwaterstand, maar ook voor de grondwaterkwaliteit. Daarom moet de verwerking van hemelwater altijd in samenhang met het grondwaterbeheer worden bekeken. In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 gelden voor grondwater respectievelijk hemelwater de volgende beleidsuitgangspunten.

- *Grondwater*
 1. de gemeente past (mits doelmatig) robuuste maatregelen toe in openbaar gebied om hinder van te hoog of te laag grondwater weg te nemen en voert deze samen met andere werkzaamheden uit; eigenaren zijn verantwoordelijk voor een waterdichte woning;
 2. eigenaren zijn verantwoordelijk voor de grondwaterstand op zijn eigen perceel;
 3. eigenaren mogen onder voorwaarden overtollig grondwater aanbieden aan de gemeente;
 4. overtollig grondwater wordt geloosd op het oppervlaktewater (direct of via een hemelwaterriool); grondwater wordt niet naar de RWZI getransporteerd;
 5. de eigenaren van een particulier polderriool zijn verantwoordelijk voor de werking en de

constructie ervan;

6. de gemeente hanteert een grondwaternorm bij ruimtelijke ontwikkelingen; deze norm biedt houvast bij het voorkomen van grondwateroverlast.

Naast algemene beleidsuitgangspunten geldt ten aanzien van grondwater ook het volgende specifieke beleid per situatie:

SITUATIE	BELEID
Bestaand stedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> • het oplossen van grondwaterproblemen in bestaand stedelijk gebied is altijd maatwerk • structurele overlast is bekend en waar doelmatig worden maatregelen getroffen in de openbare ruimte, zoals infiltratieriolen of ontwatering • Poldერიოლენ⁷ worden gepland aangepakt waarbij de mogelijkheid tot opheffing van het polderriool wordt onderzocht. In de nieuwe of aangepaste situatie worden de waterstromen zoveel mogelijk gescheiden

⁷Rioolstelsel voor de inzameling en het transport van grondwater, hemelwater en afvalwater.

Afbeelding 74: specifiek beleid voor grondwater in bestaandstedelijk gebied

- *Hemelwater*

1. hemelwater wordt zoveel mogelijk verwerkt daar waar het valt;
2. gebruik van hemelwater heeft de voorkeur boven afvoeren, waarbij de optimale invulling wordt bepaald aan de hand van lokale factoren;
3. de perceelseigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein;
4. de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente; inzet is een robuust en flexibel openbaar hemelwaterstelsel, zodat bijsturing ook later nog mogelijk blijft;
5. aandachtspunten bij hemelwater zijn de hoofdinfrastructuur, bedrijventerreinen, evenemententerreinen, marktplaatsen en gebieden met een centrumstedelijk gebruik; indien dit water een probleem vormt voor de waterkwaliteit, dan heeft het de voorkeur om het lokaal of elders te behandelen;
6. bij vervanging van gemengde riolering wordt aanleg van een apart dwa-riool overwogen; criteria hiervoor zijn de vervuilingsgraad van de openbare ruimte en de doelmatigheid van de maatregel.

Naast algemene beleidsuitgangspunten geldt ten aanzien van hemelwater ook het volgende specifieke beleid per situatie:

SITUATIE	BELEID
Bestaand stedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> • het streven is om de afvoer van hemelwater te vertragen. Infiltratie naar de bodem heeft hierbij de voorkeur boven afvoer naar oppervlaktewater, maar vanwege relatief hoge grondwaterstanden is dit in beperkte mate mogelijk • infiltratie van hemelwater heeft mogelijk consequenties voor de grondwaterkwaliteit, en wordt daarom altijd in samenhang met grondwaterbeheer bekeken

Afbeelding 75: specifiek beleid voor hemelwater in bestaandstedelijk gebied

Ondergronds bouwen

In het plangebied is grondwater een aandachtspunt bij de bouw van ondergrondse bebouwing. Zoals hierboven aangegeven in de paragraaf 3.3.6 'Ondergronds bouwen', geldt, gelet op de huidige waterhuishoudkundige situatie van de bodem, voor elke nieuwe ondergrondse bebouwing (of vergroting/verdieping van bestaande ondergrondse bouwdelen) een geohydrologisch onderzoek nodig is. Daarin moet worden vastgesteld dat nieuwe ondergrondse bebouwing geen of een aanvaardbaar beperkt effect heeft op de grondwaterstanden en -stromingen. Eén en ander ter voorkoming van wateroverlast.

Daarmee voldoet het bestemmingsplan aan het beleid voor het water.

5.6 Geluid

5.6.1 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.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze wetgeving.

5.6.2 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. Zo zijn in een dove gevel zijn in principe geen voordeuren mogelijk, maar onder specifieke voorwaarden mag volgens Amsterdams beleid de dove gevel onderbroken worden met een voordeur. Kort gezegd wordt hierbij het zogenaamde drie-deuren-principe gehanteerd (zie onderdeel b, bij *dove gevel*) Een aanvraag omgevingsvergunning voor een woning - waarvoor de eis geldt dat dit met een dove gevel uitgevoerd moet worden- die voorziet in het drie-deuren-principe, zal voor wat betreft geluidhinder in overeenstemming worden geacht met het bestemmingsplan.

Doel van het geluidbeleid

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) heeft geadviseerd over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden. Het advies, het besluit en het onderzoek zijn bijgevoegd.

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. De meeste woningen zijn gelegen in gesloten bouwblokken in carré met een binnen tuin. De meeste hebben hierdoor een stille achtergevel. Alleen bij hoekwoningen kan een knelpunt ontstaan. Eventuele omzettingen in hoekwoningen kunnen technisch voorzien worden van een loggia. In de omgevingsvergunningaanvraag zal dit probleem opgelost dienen te worden en de aanvraag zal zo nodig worden voorgelegd aan het TAVGA.

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 afgeschermdde 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.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stedelijk beleid.

5.6.3 Actieplan Geluid 2015-2018

De Europese Unie verplicht stedelijke gebieden om, op basis van de EU richtlijn omgevingslawaai, elke vijf jaar een geluidskaat 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 geluidskaat vastgesteld. Uit de geluidskaat 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.

De belangrijkste in het plan opgenomen maatregelen zijn:

- Via het programma Sanering Verkeerslawaai 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 weggedelen (Mauritskade en Amstelveenseweg) geselecteerd die in aanmerking lijken te komen voor geluidreducerend asfalt. Voor deze wegen wordt een nadere afweging opgesteld. Beide weggedelen

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.

De in dit gemeentelijk beleid opgenomen maatregelen staan los van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Amsterdams geluidbeleid (zie boven).

5.6.4 Akoestisch 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 de bestemmingen waarin een omzetting naar een geluidsgevoelige functie mogelijk wordt gemaakt, is dan ook bepaald dat een nieuwe geluidsgevoelige functie alleen mag als:

- de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden of,
- een hogere grenswaarde is vastgesteld of
- een dove gevel wordt gerealiseerd.

Bij de laatste twee gevallen wordt vereist gesteld dat er een stille gevel aanwezig is. Een stille gevel is een gevel waar de geluidsbelasting lager is dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde.

Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met de Wet geluidhinder en het Amsterdamse geluidbeleid.

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

De Nederlandse regelgeving voor luchtkwaliteit is gebaseerd op Europese richtlijnen. Per 15 november 2007 is voor luchtkwaliteit titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de "Wet luchtkwaliteit", het wettelijk kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit moet worden voldaan aan de grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In dat kader zijn de volgende besluiten tevens van belang:

- *Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen'*: Een bestemmingsplan dient geen ontwikkelingen mogelijk te maken die in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In het eveneens op 15 november 2007 in werking getreden 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen'. Hierin is opgenomen dat het bij projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen' (NIBM-projecten) gaat om ruimtelijke projecten waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging beperkt is en om die reden geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig is. Het onderhavige bestemmingsplan 'bevriest' de bestaande ruimtelijke situatie en maakt geen nieuwe ontwikkelingen (woningen, grootschalige kantoorvoorzieningen of andere voorzieningen) mogelijk die kunnen leiden tot een substantiële toename van het aantal verkeersbewegingen. Daarmee zal het bestemmingsplan niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Omdat het bestemmingsplan valt in de categorie 'niet in betekenende mate', is nader onderzoek en toetsing aan de grenswaarden Wet luchtkwaliteit niet nodig.
- *Besluit 'Gevoelige bestemmingen'*: Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het besluit mag een bestemmingsplan geen nieuwe luchtkwaliteitgevoelige voorzieningen (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) toestaan op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de normen voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden. De gemeente Amsterdam gaat verder dan deze landelijke regelgeving en wil bij voorkeur ook geen luchtkwaliteitgevoelige bestemmingen langs drukke stedelijke wegen. Om dat te bewerkstelligen geldt voor de gemeente de onderstaande 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam'.

5.7.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

De aanpak met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is vastgelegd in de lokale 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit', die in december 2009 door het college van B&W is vastgesteld. Hierin is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft, maar de richtlijn heeft een zogenoemde "eerbiedigende werking" en heeft geen gevolgen voor bestaande situaties. Bovendien kan het bestuur (gemeente of stadsdeel) - in tegenstelling tot de landelijke wetgeving - *altijd* van een richtlijn afwijken.

In de richtlijn zijn (onder andere) de volgende uitgangspunten opgenomen:

- uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd;
- voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
- de richtlijn heeft in beginsel alleen betrekking op nieuwe situaties. Hierbij moet worden gedacht aan nieuw te bouwen gebouwen bedoeld voor gevoelige bestemmingen als wel om bestaande gebouwen die een functiewijziging ondergaan waardoor het mogelijk wordt om in een bestaand gebouw een (voor die locatie) nieuwe gevoelige bestemming te vestigen;

- naar aanleiding van de richtlijn is een kaart opgesteld met zoneringen:
 1. rond rijkswegen (300 meter buffer);
 2. provinciale wegen (50 meter buffer);
 3. wegen onderdeel uitmakend van het Hoofdnet Auto met een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal;
- bij het opstellen van bestemmingsplannen zal binnen de zones en eerstelijnsbebouwing in beginsel een bouw- en/of gebruiksverbod voor gevoelige bestemmingen moeten worden opgenomen.



Abbeelding 76: uitsnede kaart richtlijn gevoelige bestemmingenluchtkwaliteit Amsterdam

Uit de kaart blijkt dat de eerstelijnsbebouwing van de Stadhouderskade, Amsteldijk, Ruysdaelkade, Ceintuurbaan, Van Woustraat en het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden. In het bestemmingsplan is dit in de regels opgenomen. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met de Richtlijn.

5.8 Veiligheid

5.8.1 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.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit Rijksbeleid.

5.8.2 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 ruimtelijke-ordeningsontwikkelingen en vervoersontwikkelingen;
 3. ruimtelijke onderbouwing van het plan;
 4. maatregelen ter beperking van de risico's (bronmaatregelen);
 5. mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

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 en ius nader onderzoek niet nodig.

5.8.2.1 Vuurwerk

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 vuurwerkverkooppunt per 20.000 inwoners aanwezig mag zijn. Daarnaast wordt niet toegestaan dat een vuurwerkverkooppunt gelegen is in de directe nabijheid van een kwetsbaar object zoals bejaardencentra, ziekenhuizen, overdekte winkelcentra, inrichtingen waar dieren worden verzorgd et cetera. Binnen Amsterdam wordt streng toezicht gehouden op deze regels.

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.

In het plangebied is één vuurwerkverkooppunt aanwezig: Lutmastraat 169 (opslag tot maximaal 2.000 kg consumentenvuurwerk). 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.

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.

Op onderstaand kaartje is nog een vuurwerkverkooppunt met opslag aangegeven. De betreffende locatie (Ferdinand Bolstraat 22) is echter geen onderdeel van dit bestemmingsplan, maar van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn De Pijp.

5.8.3 Wet basisnet (Externe veiligheid Transport)

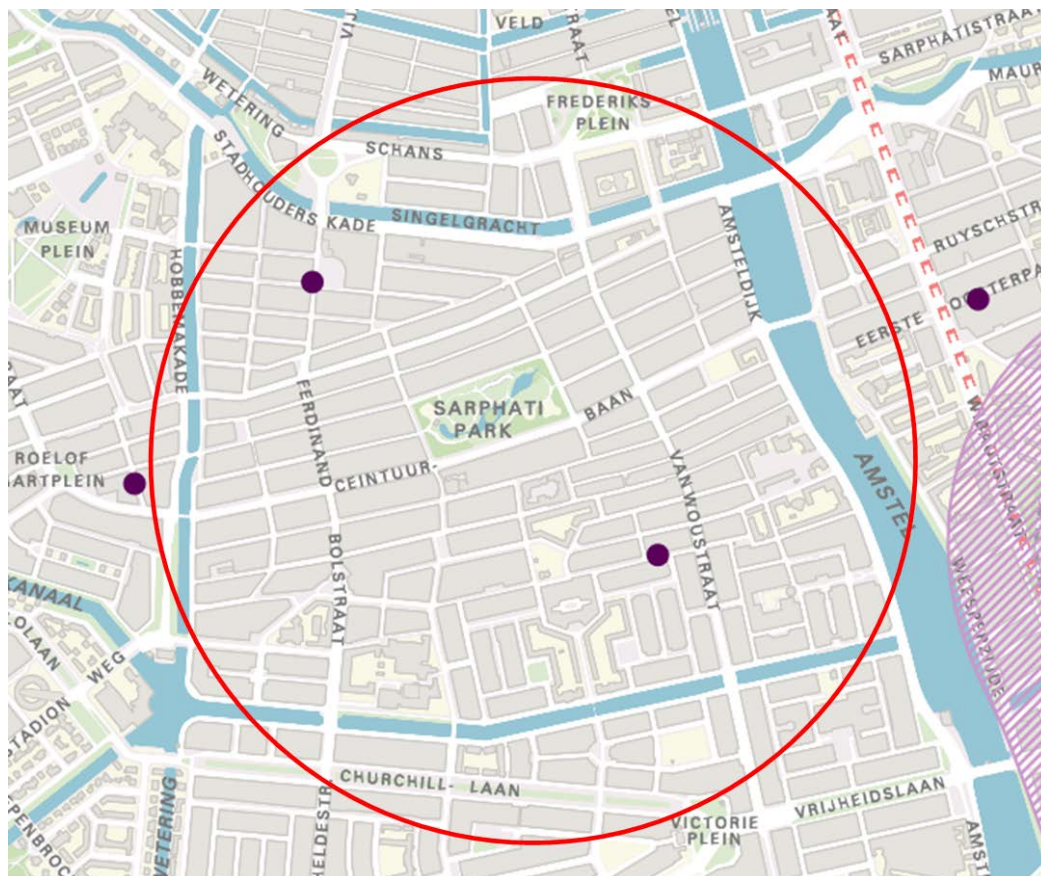
De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Per 1 april 2015 is deze wet gewijzigd door de zogenaamde Wet basisnet. Doel van het basisnet is om een duurzaam evenwicht te bieden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Het basisnet is een netwerk van infrastructuur (wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen) die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang is.

Omdat het bestemmingsplangebied volledig ligt buiten de invloedssfeer van transportroutes waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is nader onderzoek op dit punt niet nodig.

5.8.4 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), dat in werking is getreden in 2011, 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).

Omdat in en nabij het plangebied geen buisleidingen aanwezig zijn zoals bedoeld in dit besluit, is nader onderzoek op dit punt niet nodig.



Afbeelding 77: Externe veiligheid: inrichtingen (inclusief vuurwerkverkooppunten), transport en buisleidingen

5.8.5 Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 - Externe veiligheid

De provincie heeft in het Milieubeleidsplan 2015-2018 vastgelegd waarop zij haar milieubeleid in deze periode wil richten. Het plan is op 15 december 2014 door Provinciale Staten vastgesteld. De basis is het nakomen van wettelijke regels en normen. In het Milieubeleidsplan 2015-2018 stelt de provincie voor daarnaast in te zetten op meer duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen en het stimuleren van innovatieve oplossingen voor milieuproblemen.

In het Visie-deel van dit plan agendeert de provincie vier integrale opgaven die gericht zijn op kansen voor de toekomst, waarbij milieu is gekoppeld aan de andere kerntaken van de provincie. Het gaat om 'gezonde stad en mobiliteit', 'visie op de ondergrond', 'circulaire economie' en 'transitie duurzame energie'. In het Programma-deel beschrijft de provincie in hoofdlijnen de thematische of sectorale opgaven van het milieubeleid.

De doelstelling ten aanzien van de externe veiligheid is het beheersen van risico's die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen in hun omgeving.

In Noord-Holland zijn bedrijven gevestigd die werken met gevaarlijke stoffen, deze vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarnaast vindt er transport plaats van gevaarlijke stoffen, via weg, water, spoor en buisleidingen. Verder vallen ook de risico's als gevolg van het gebruik van de nationale luchthaven Schiphol en regionale luchthavens onder externe veiligheid. De provincie streeft ernaar dat activiteiten met gevaarlijke stoffen op verantwoorde wijze in Noord-Holland kunnen plaatsvinden.

Met de vorming van de regionale uitvoeringsdiensten heeft een stelselwijziging plaatsgevonden. Deels is het nieuwe stelsel nog in opbouw. Een belangrijk effect van de vorming van regionale uitvoeringsdiensten is dat expertise op het gebied van externe veiligheid is gebundeld. Er zijn echter ook aandachtspunten. De belangrijkste zijn de vormgeving van het opdrachtgeverschap van het bevoegd gezag (provincie en gemeenten) aan de regionale uitvoeringsdienst en de uitvoering van taken die nog bij het bevoegd gezag zijn achtergebleven, zoals de borging van externe veiligheid in ruimtelijke plannen.

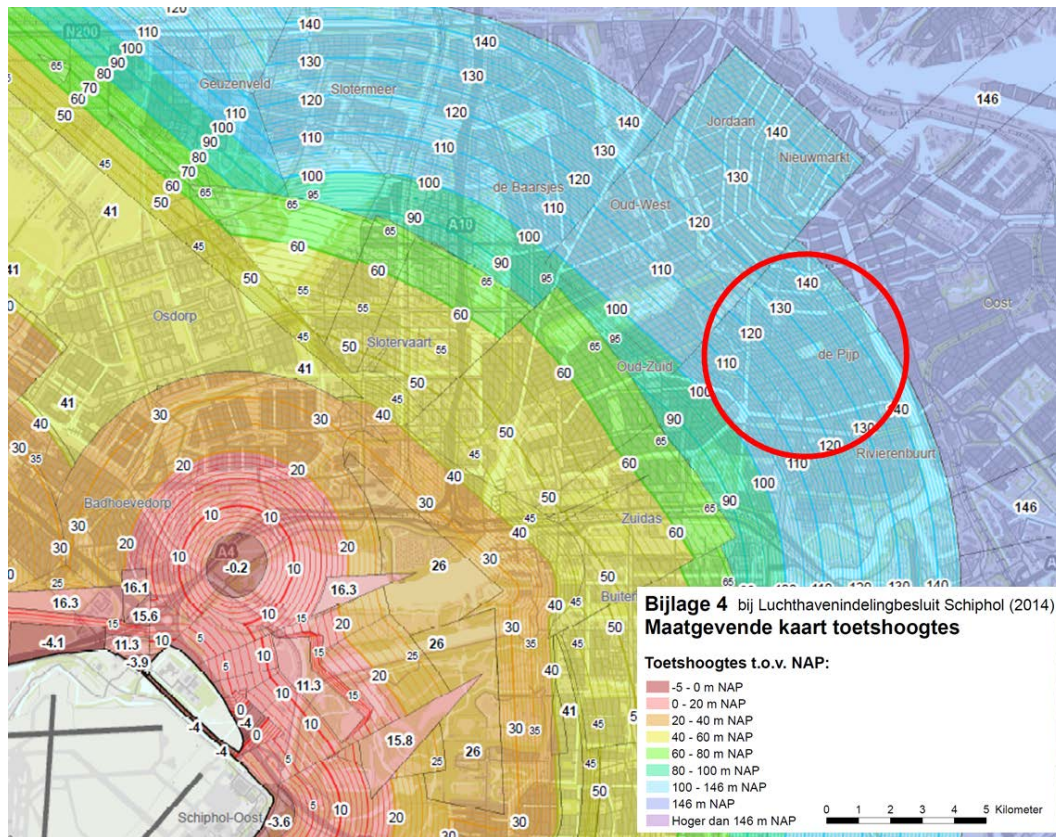
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

5.9 Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol

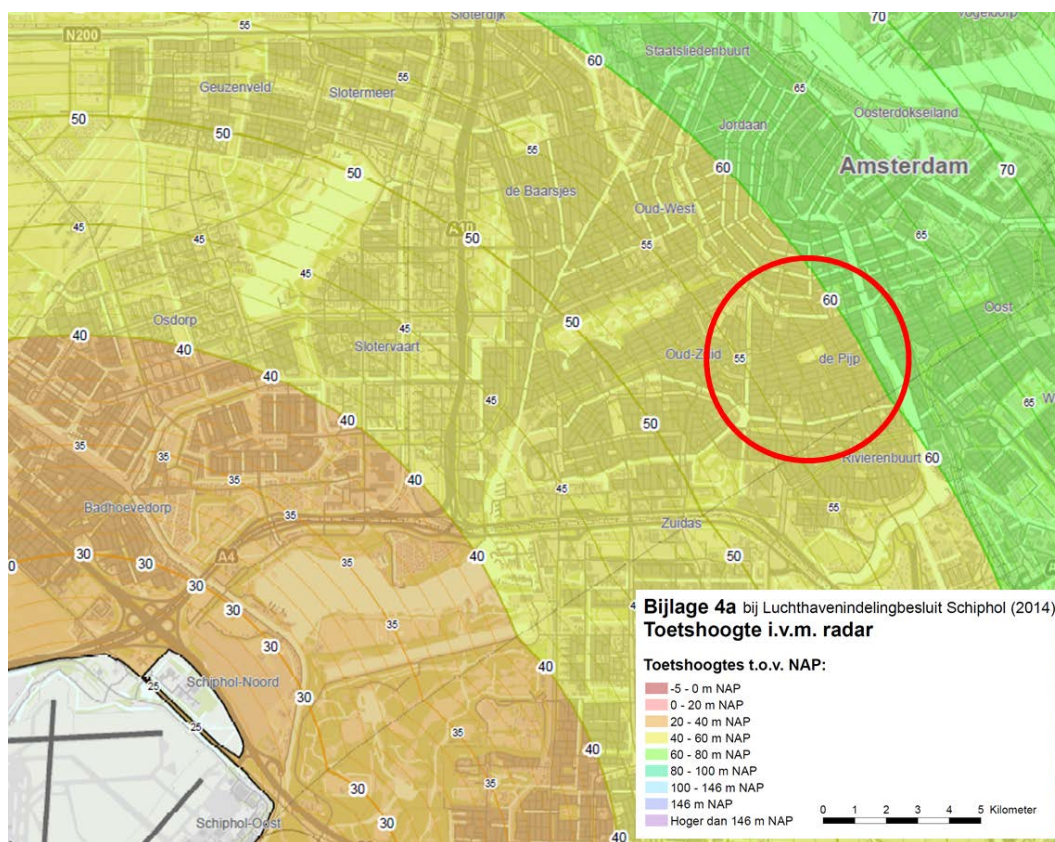
Uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol volgen regels die door gemeenten in de omgeving van luchthaven Schiphol in acht moeten worden genomen bij bestemmingsplannen en bij bouw- of aanlegvergunningen. In deze paragraaf wordt de toetsing aan de regels uit het LIB beschreven.

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. Een belangrijke reden om het LIB 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 kaart in bijlage 4a bij het LIB.



Abbeelding 78: Uitsnede kaartbijlage 4 LIB



Afbeelding 79: Uitsnede kaartbijlage 4a LIB

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Amsterdam valt grotendeels binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden verschillende toetsgebieden onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen ten aanzien van bebouwing, bouwhoogten, vogelaantrekkende bestemmingen en windturbines/lasers:

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 bebouwing.
2. *Beperkingen ten aanzien van bouwhoogten:* In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de toetsgebieden 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. Op grond van de kaart in bijlage 4 bij het LIB geldt voor het plangebied een hoogtebeperking van circa 100 meter aan de zuidwestzijde tot circa 140 meter aan de noordoostzijde. In het kader van de radar toets geldt op grond van de kaart in bijlage 4a bij het LIB voor het gehele plangebied een hoogtebeperking van 50-65 meter. Het bestemmingsplan maakt dergelijke bouwhoogtes niet mogelijk.
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

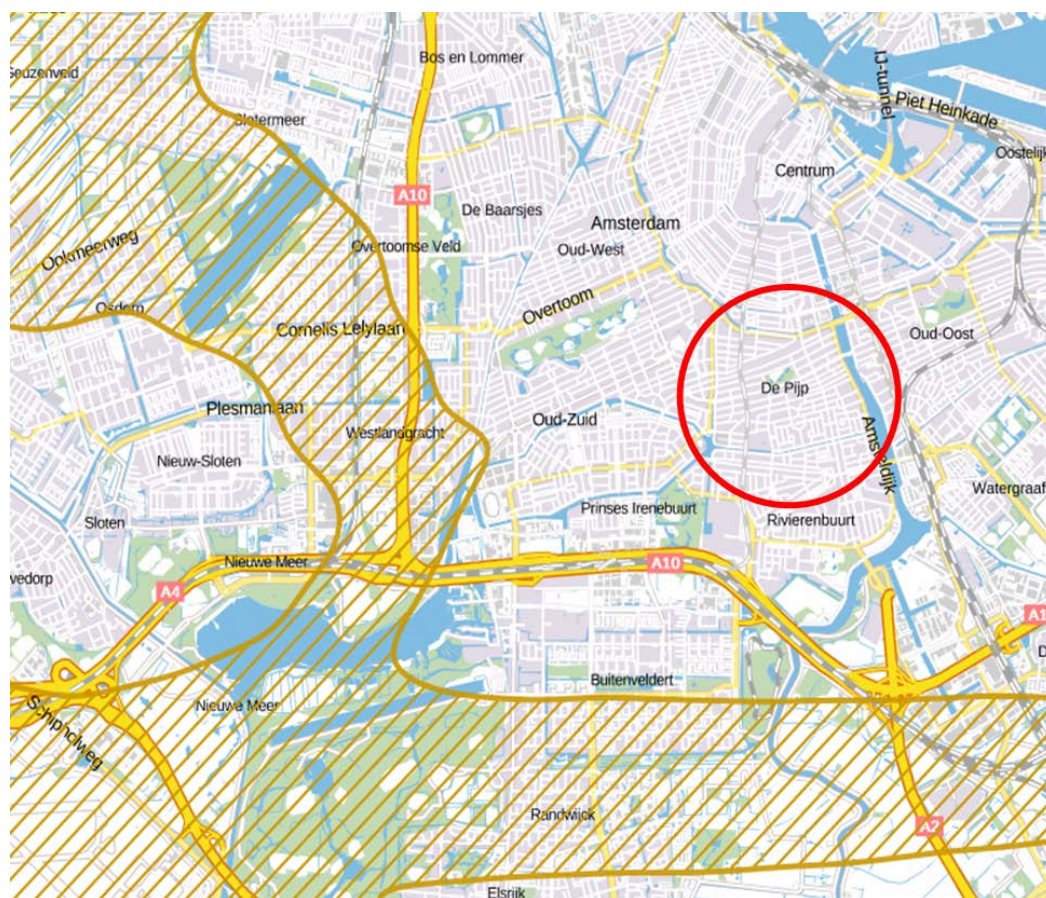
activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels kunnen hebben. Op basis van artikel 2.2.3 van het LIB gaat het hierbij om grote wateroppervlakten en moerasgebieden van meer dan 3 hectare (natuurreservaten / vogelreservaten / viskwekerijen met extramurale bassins). Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe vogelaantrekkende functies mogelijk, zodat het bestemmingsplan ook op dit onderdeel in overeenstemming is met het LIB.

4. *Beperking Windturbines en Lasers*: Voor windturbines en lasers geldt één toetsgebied, dat alle andere toetsvlakken omvat. Binnen het toetsgebied geldt voor windturbines een maximum ashoogte van 35 meter. Voor dakturbines op een gebouw geldt een maximale tiphoogte van de turbine van 5 meter en de hoogte van het gebouw inclusief de tiphoogte van de turbine mag niet hoger zijn dan 35 meter. Het bestemmingsplan maakt windturbines en dakturbines met deze hoogte niet mogelijk. In het toetsgebied is het gebruik van (vaste) laserinstallaties verboden. Wanneer iemand binnen dit gebied van plan is om een lasershow of lichtshow te organiseren, of lichten te plaatsen die in het luchtruim schijnen, dient het voornemen daartoe ter toetsing voor te worden gelegd. Het betreft zowel tijdelijke als permanente laseropstellingen. Windturbines die niet binnen de maximum hoogte passen en laserinstallaties kunnen alleen mogelijk worden gemaakt als er op grond van het LIB een verklaring van geen bezwaar is. Omdat dit bestemmingsplan geen aangewezen bestemmingen met laserinstallaties of windmolens toestaat, zijn bovengenoemde beperkingen niet aan de orde.

Wijzigingsbesluit LIB vanwege externe veiligheid en geluid

Per 1 januari 2018 is het 'Wijzigingsbesluit LIB vanwege externe veiligheid en geluid' in werking getreden. Met het wijzigingsbesluit:

- Is, om vanwege externe veiligheid en geluid beperkingen te stellen aan het gebruik van gronden en bouwmogelijkheden, een 'planologisch afwegingsgebied voor externe veiligheid en geluid' aan het LIB toegevoegd. In dit gebied (reeds bekend als de '20Ke-contour Schiphol') mogen gemeenten op basis van een eigen integrale afweging omgevingsvergunningen afgeven voor de bouw van nieuwe woningen binnen het bestaand stedelijk gebied. Buiten het bestaand stedelijk gebied blijven nieuwe woningbouwlocaties niet toegestaan. Overigens is dit uitgangspunt met ingang van maart 2017 reeds onderdeel van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), als 'Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol Noord-Holland'. Aangezien het bestemmingsplangebied De Pijp 2018 buiten het planologisch afwegingsgebied voor externe veiligheid en geluid valt, is deze wijziging van het LIB niet van toepassing op dit bestemmingsplan.



Afbeelding 80: Uitsnede planologisch afwegingsgebied LIB ('20Ke-gebied')

- Zijn de ruimtelijke regels over externe veiligheid en geluidhinder verduidelijkt en vereenvoudigd. Met de wijzigingen krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte en verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. De ligging en begrenzing van de reeds in het LIB opgenomen beperkingengebieden blijven ongewijzigd.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Wegbestemmen bestaande rechten: gevolgde procedure

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 bevatte het bestemmingsplan De Pijp 2005 een aantal ongewenste rechten.

- a. Het bestemmingsplan bevatte voor een aantal bouwblokken bouwmogelijkheden voor de uitbreiding van het hoofdvolume in de achtertuin. Aangezien het niet langer wenselijk wordt geacht dat gebruik gemaakt wordt van deze rechten, beredeneerd vanuit de doelstelling om de binnentuinen zo open en groen mogelijk te houden, worden deze bouwrechten wegbestemd. Dit kan echter leiden tot planschade.
- b. Daar waar in de Lijst toegestane horeca adressen zijn opgenomen voor horeca, maar er geen gebruik van wordt gemaakt, wordt deze gebruiksmogelijkheid geschrapt. Ook dit kan leiden tot planschade.

Voorzienbaarheid creëren

Planschade kan worden voorkomen door voor initiatiefnemers voorzienbaarheid te creëren. Daarmee wordt een situatie gecreëerd waarin het voor eigenaren 'voorzienbaar' wordt dat het stadsdeel voornemens is het bestemmingsplan in een voor hen nadeligere vorm te herzien. Zodra planschade voorzienbaar is, dient deze voor rekening van de aanvrager te blijven. Er wordt dan gesproken over passieve risicoaanvaarding.

Met dit bestemmingsplan wordt dit bewerkstelligd door een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen waarin de huidige onbenutte rechten zoals hierboven aangegeven worden ingeperkt. De terinzagelegging van een voorontwerpbestemmingsplan wordt namelijk gezien als een duidelijk concreet beleidsvoornemen dat openbaar is gemaakt. Weliswaar bestaat met de terinzagelegging van een voorontwerp het risico dat tot het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan aanvragen voor ongewenste ontwikkelingen worden ingediend die vergund moeten worden aangezien ze passen binnen het vigerende bestemmingsplan, maar vanaf het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt kunnen soortgelijke aanvragen worden aangehouden (wegens strijd met het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan) en (na tijdsige vaststelling van het bestemmingsplan) worden afgewezen.

Planschadeclaims vanaf het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd kunnen worden afgewend/afgewezen, omdat een aanvrager op dat moment kan worden tegengeworpen dat hij in de tijd gelegen tussen de publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan en de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, geen gebruik heeft gemaakt van de planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan bood.

Om voorzienbaarheid tegen te kunnen werpen, dient er tussen het moment van terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan en het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan een periode van (tenminste) een jaar te liggen. Het voorontwerpbestemmingsplan is in november 2016 ter inzage gelegd in het kader van inspraak.

Voordeel van deze aanpak is dat planschade wordt voorkomen. Nadeel is dat met deze aanpak de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan langer duurt.

6.2 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 bij recht 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.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal tevens het besluit worden genomen om geen exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 7 Toelichting juridische regeling

7.1 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.

7.2 Regels

7.2.1 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;
- 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 opstallen 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;

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.

7.2.2 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 Bedrijf

In deze bestemming wordt het benzinestation aan de Tweede Van der Helststraat 70 bestemd. Binnen het bestemmingsvlak is een bouwvlak opgenomen voor de winkel en wasstraat en een aanduiding die de aanwezige overkapping mogelijk maakt.

Artikel 4 Cultuur en ontspanning

Slechts een klein aantal gebouwen in het plangebied hebben deze bestemming gekregen: alleen de Heineken Experience en het Rialto filmtheater. Hiermee wordt de bijzondere toegevoegde waarde die deze voorzieningen hebben voor de culturele recreatie in het gebied benadrukt. De horeca en detailhandel die binnen deze voorzieningen voorkomt is in deze bestemming opgenomen.

Artikel 5 Gemengd - 1

De gebouwen in het plangebied waar sprake is van een niet-woonfunctie in de plint en daarboven woningen, hebben een gemengd-bestemming gekregen. Hierbij is een driedeling gehanteerd, om meer locatiespecifieke regelingen te kunnen hanteren. Gemengd - 1 is toegekend aan gebouwen met een niet-woonfunctie in de plint in woonstraten. In deze gebouwen zijn veel gebruiksmogelijkheden in de plint toegestaan. Vanwege de ligging in de woonstraten, is een gebruik als woning toegestaan, maar worden ook functies als detailhandel, dienstverlening, ambachtelijke bedrijven en kantoren toegestaan.

In dit bestemmingsplan zijn vanwege het separaat bestemmen van de tuinen in de binnentuinen, de bestemmingsgrenzen ook meteen de grenzen van de gronden die 100% bebouwd mogen worden. Het is daarmee niet noodzakelijk om tevens een bouwvlak op te nemen. Dit leidt ook meteen tot de constatering dat er in principe geen onbebouwde gronden zijn waarop andere bouwwerken gebouwd kunnen worden. Er zijn dan ook geen bouwregels voor bouwwerken geen gebouwen zijnde opgenomen in deze bestemming.

In de specifieke gebruiksregels worden beperkingen opgenomen voor de functies die in de bestemmingsomschrijving zijn opgenomen. De meeste beperkingen hebben tot doel het behouden van de kleinschaligheid van de niet-woonfuncties in woonbuurten. Zo is het niet toegestaan om vestigingen van de toegestane functies groter dan 300 m² te hebben en is het niet toegestaan om meer dan 2 panden samen te voegen. Voor winkels wordt het toegestaan om een vestiging te hebben van 500 m²,

mits daar minstens 200 m² gebruikt wordt voor andere doeleinden dan winkelvloeroppervlak. In de praktijk zal dit administratieve en opslagruimtes zijn. In gebieden waar de detailhandelsfunctie echt kleinschalig moet zijn, is samenvoeging helemaal niet toegestaan. Het gaat dan om de Daniël Stalpertstraat en de Gerard Doustraat tussen de Ferdinand Bolstraat en het Gerard Douplein.

Daar waar de niet-woonfunctie ook op de hoger gelegen bouwlagen aanwezig is, is dit aangegeven op de verbeelding en mag de aanwezige functie daar blijven. Wel is aangegeven dat uitsluitend de functie die op de hoger gelegen bouwlagen tijdens de inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig was mag voortbestaan en niet zondermeer mag worden gewijzigd naar een andere gebruiksvorm die in de bestemmingsomschrijving is opgenomen. Zodoende blijft er een afwegingsmoment voor het bestuur bij gebruikswijzigingen.

Ook zal een vestiging die nu groter is dan 300 m² mogen voortbestaan. Hierbij kan het gaan om vestigingen die voldoende oppervlak hebben om een supermarkt te huisvesten. Om dergelijke gebruikswijzigingen te voorkomen (vanwege de nadelige effecten die supermarkten kunnen hebben op het lokale woon- en leefklimaat), worden supermarkten alleen toegestaan daar waar deze thans aanwezig zijn en met een aanduiding op de verbeelding zijn aangegeven.

In het plangebied zijn enkele zelfstandige gebouwen in de binnentuin van een bouwblok aanwezig. Deze krijgen een toegespitste bestemming, zodat er geen gebruiksintensieve functies zich daar kunnen vestigen die een nadelig effect kunnen hebben op de rust en stilte die in een binnentuin zo waardevol wordt geacht. De fotostudio die wordt genoemd in deze gemengd bestemming is de invulling van een zelfstandig gebouw in een bouwblok aan de Ceintuurbaan. Hier mogen de andere functies die in de bestemmingsomschrijving zijn opgesomd niet gerealiseerd worden.

Vanuit de Wet geluidhinder wordt het realiseren van geluidsgevoelige functies langs drukke (spoor)wegen alleen mogelijk geacht als de geluidsbelasting vanwege deze (spoor)wegen niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde. Kan hieraan niet worden voldaan, dan kan mogelijk een hogere grenswaarde worden verleend. Indien deze is verleend, dan is er geen bezwaar tegen een nieuwe geluidsgevoelige functie. Kan deze hogere grenswaarde niet worden verleend, dan moet de geluidsbelasting op de gevel worden verlaagd door een vliesgevel, of de geluidsgevoelige functie mag geen verblijfsruimtes hebben aan en te openen delen in de geluidbelaste gevel. Dit wordt ook wel een dove gevel genoemd. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om in alledrie de gevallen tot het oordeel te komen dat de nieuwe geluidsgevoelige functie passend is op de betreffende locatie, zonder af te wijken van het bestemmingsplan.

Artikel 6 Gemengd - 2

De tweede gemengd-bestemming geldt alleen voor winkelstraten. Dit betreffen de Ferdinand Bolstraat, Albert Cuypstraat en de Van Woustraat. De enige functies die hier bij recht worden toegestaan, zijn detailhandel, inbandige fietsenstallingen en ambachtelijke bedrijven. Alle andere functies die aanwezig zijn, zijn met een aanduiding op de verbeelding aangegeven, of worden over het algemeen uitgesloten van nieuwe vestiging (zie bepaling artikel 28.3, onder d) Hiermee wordt het belang van deze straten als stadsstraten en marktgebied onderstreept.

Voor het overige is deze bestemming gelijk aan de Gemengd - 1 bestemming.

Voor het deel van de Ferdinand Bolstraat tussen de Albert Cuypstraat en de Ceintuurbaan zijn meer mogelijkheden opgenomen voor grotere winkels. Dit was in het vorige bestemmingsplan zeer ruim toegestaan: de winkels die in dit deel van de straat konden komen, waren niet beperkt in vestigingsgrootte en eveneens niet beperkt tot de begane grond. In dit bestemmingsplan blijft het mogelijk om de eerste verdieping te benutten voor de detailhandel, maar wel onder de voorwaarde dat

erboven gewoond wordt. Tevens mogen hier, in tegenstelling tot de andere delen van de Pijp, drie panden worden samengevoegd. Deze mogelijkheden leiden tot grotere detailhandelsvestigingen, wat wordt toegestaan tot een maximum van 500 m² winkelvloer en 700 m² bvo.

Artikel 7 Gemengd -3

In het gebied rondom het oude gemeentearchief op Amsteldijk 67 vindt een herontwikkeling plaats. Er zijn een aantal gebouwen gesloopt en er wordt hard gewerkt aan nieuwbouw. Voor deze herontwikkeling is een separaat bestemmingsplan opgesteld (Gemeentearchiefsterrein), waarin voor de nieuwbouw meerdere gebruiksmogelijkheden per pand werd voorzien. Aangezien deze scala aan mogelijkheden niet goed onder te brengen zijn in de systematiek van de Gemengd-1 en Gemengd-2 bestemmingen, is hiervoor een derde gemengd-bestemming in het leven geroepen. Deze bestemming komt dan ook alleen voor het gebied rondom Amsteldijk 67.

Artikel 8 Groen

Deze bestemming is toegekend aan gronden die hoofdzakelijk als groenvoorziening in gebruik zijn en niet als snippergroen in de verkeersbestemming vallen. Het gaat dan met name om de oevers van de wateren die de Pijp omgeven, het Sarphatipark en enkele binnentuinen van bouwblokken in de Zuid-Pijp. In de bestemming Groen worden de meest voorkomende activiteiten die in groene gebieden plaatsvinden, toegestaan. Voor het Sarphatipark is tevens een aanduiding opgenomen voor het kunnen houden van kleinschalige evenementen.

Artikel 9 Horeca

Met de bestemming Horeca worden uitsluitend hotels en bijbehorende voorzieningen toegestaan. Horeca die in het hotel aanwezig is, wordt niet beschouwd als zelfstandige functie en wordt passend geacht binnen de Horeca-bestemming.

Artikel 10 Kantoor

in het plangebied zijn slechts een klein aantal panden aanwezig die volledig in gebruik zijn ten behoeve van kantoren. Aangezien er geen opgave bestaat voor de Pijp vanuit de Kantorenstrategie, wordt een transformatie niet zondermeer toegestaan. Wel worden bedrijven en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Om een eventuele transformatie naar een gemengd gebruik wel eenvoudiger te maken, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen naar Gemengd - 1. Hiervoor zal wel een wijzigingsplan gemaakt moeten worden, dat voldoet aan de criteria van een goede ruimtelijke ordening.

Artikel 11 Maatschappelijk

De panden in het gebied die geheel in gebruik zijn genomen door een maatschappelijke voorziening, hebben een maatschappelijke bestemming gekregen, alsmede panden die deze bestemming reeds hadden in het vorige bestemmingsplan. Eventuele afwijkingen die van het voorgaande bestemmingsplan zijn verleend, zijn als gebruiksfunctie toegelaten in dit bestemmingsplan, zonder de maatschappelijke bestemming te laten vervallen. Zodoende blijft altijd de mogelijkheid het gebouw weer geheel voor een maatschappelijke voorziening te benutten. Een voorbeeld hiervan is de functieaanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - 1'. Hoewel dit lijkt op het sturen op woningtypen via het bestemmingsplan (op grond van artikel 3.1.2, eerste lid Besluit ruimtelijke ordening), is dit niets anders dan het positief bestemmen van de omgevingsvergunning voor de herontwikkeling van het voormalig stadsdeelkantoor op Karel du Jardinstraat 61-65 (OLO-nr. 2433805). Ten behoeve van deze transformatie is een privaatrechtelijke overeenkomst afgesloten, waarin de voorwaarde is gesteld dat de woningen in het

gebouw zich in het middensegment huur bevinden. Op het moment dat deze voorwaarde niet in het bestemmingsplan terugkomt en geen beperkingen worden gegeven aan het woningtype, dan kan op basis van het publiekrecht de woningen omgezet worden naar vrije sector. Om dit te voorkomen, worden de middensegmentwoningen specifiek bestemd. Zo zal in de bestemming Maatschappelijk derhalve naast een maatschappelijk gebruik van de hoger gelegen bouwlagen, uitsluitend woningen toegestaan worden als deze in het middensegment zitten.

Artikel 12 Sport

Aan Sporthallen De Pijp is een Sport-bestemming toegekend. De functies die vaak aan sport worden gerelateerd (zoals kinderopvang, educatie, zaalverhuur, etc.) zijn eveneens in deze bestemming toegestaan.

Artikel 13 Tuin

In de toelichting op de bestemming Gemengd - 1 is reeds aangegeven dat de bestemmingsgrenzen van de hoofdbebouwing zoveel mogelijk overeenkomen met het aanwezige gebouw en er geen onbebouwde gronden resteren. Dit is bewust gedaan om de tuinen een eigen bestemming te kunnen geven.

De achtertuinen van de hoofdbebouwing krijgen, in tegenstelling tot de andere bestemmingsplannen binnen het stadsdeel, een eigen bestemming. In deze bestemming Tuin worden regelingen en afwijkingsmogelijkheden opgenomen die anders in iedere hoofdbestemming van de hoofdbebouwing terug zouden moeten komen. Dit komt de leesbaarheid, maar ook de toetsing aan het bestemmingsplan niet ten goede. De verbeelding biedt nu direct een duidelijk beeld waar de achtergevelrooilijn is, zodat het onderscheid tussen hoofdbebouwing en bijbehorende bouwwerken (uit-, aan- en bijgebouwen) niet bij aanvragen omgevingsvergunning uitgezocht hoeft te worden.

Normaliter wordt in de verbeelding de bestaande bebouwing ingetekend, met een bouwvlak waaraan maximale maatvoeringen (vaak maximale goot- en/of bouwhoogte) zijn toegekend, zoals in het vorige bestemmingsplan is gedaan. In onderhavig bestemmingsplan is gekozen voor een andere systematiek. In de verbeelding is in de bestemming Tuin geen bebouwing ingetekend, maar is in de regels toegestaan dat hetgeen in de bestemming Tuin feitelijk aanwezig was ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, mag blijven bestaan. Het vertoont hiermee gelijkenissen met het overgangsrecht voor bouwwerken. Er is echter wel een relevant verschil met het overgangsrecht te noemen: In de bestemming Tuin is het wel toegestaan om het bouwwerk dat bestond ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan te slopen en opnieuw op te richten. Hiermee is de bebouwing positief bestemd.

In de regels behorende bij de bestemming Tuin is een verbod opgenomen om nieuwe bijbehorende bouwwerken op te richten, of de bestaande bijbehorende bouwwerken uit te breiden. Uitzondering hierop is een bijbehorend bouwwerk van 2,5 meter uit de achtergevel, die vanuit de belangenafweging zoals verwoord in paragraaf 3.2.3 wordt geboden aan de bewoners en ondernemers op de begane grond. Het bijbehorende bouwwerk dat toegestaan wordt, mag niet hoger worden dan 5 meter, de bovenzijde van de verdiepingsvloer van de eerste verdieping of het hoofdgebouw zelf. Ook dient er een groen dak te worden gerealiseerd, dient er voldoende waterbergend vermogen aanwezig te zijn en mag het bouwwerk niet leiden tot een hoger bebouwingspercentage dan 50% van het perceel, voor zover dat binnen deze bestemming is gelegen. Zodoende wordt bij de toetsing aan het bestemmingsplan ook de aanwezige legale bebouwing betrokken en kan met het bouwrecht niet alsnog meer dan 50% van de tuin bebouwd worden.

Er is een afwijkingsbevoegdheid voor het College van B&W opgenomen om actief bebouwing te verminderen. De toepassing van de afwijking kan voor meerdere bouwactiviteiten: het verhogen van de

bestaande bebouwing, het verplaatsen van bestaande bebouwing of het anders verdelen van het bestaande volume over de achtertuin. Deze afwijkingsmogelijkheid wordt alleen geboden voor percelen die in het achtererfgebied al reeds voor meer dan 50% zijn bebouwd. Voor percelen met minder dan 50% bebouwing in het achtererf een al bouwrecht opgenomen voor 2,5 meter uit de achtergevel van het hoofdgebouw. Op het moment dat een bewoner/ondernemer in de eerste bouwlaag gebruik wil maken van deze afwijkingsregel en er is momenteel meer dan 50% van de tuin bebouwd, dan gelden de volgende voorwaarden:

- a. het deel van het bebouwd oppervlak dat groter is dan 50% van het oppervlak van het perceel moet met minimaal 50% afnemen;
- b. het bouwwerk wordt voorzien van een groen dak
- c. na toepassing van de afwijking kan geen beroep meer worden gedaan op de regel dat de bebouwing die aanwezig was ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan mag blijven bestaan en gesloopt/opnieuw opgericht mag worden.

Ad a. Met de voorwaarde om het totaal oppervlak aan bebouwing in de tuin te verminderen wordt voor het eerst actief ingezet op het verminderen van bebouwing in de binnentuinen. Op het moment dat meer dan de helft van de tuin is bebouwd, is er meer bebouwd dan vergunningsvrij is toegestaan. Aangezien dit percentage nog steeds het uitgangspunt vormt voor het realiseren van bebouwing in dit bestemmingsplan, zal niet ingezet worden op het verminderen van de bebouwing tot minder dan de helft van de tuin. Wel wordt geëist dat dat deel van de bebouwing dat groter is dan de helft van de tuin, wordt gehalveerd. Het is hiermee wel een afname van de bebouwing, maar gerelateerd aan de bebouwing zelf niet bijzonder groot. Bij een perceel dat voor 100% is bebouwd, zal de afname 25% van de bebouwing inhouden. Des minder bebouwing aanwezig is, des te lager dit totale percentage wordt. Een perceel dat voor 60% bebouwd is, zal na toepassing van deze regeling nog steeds voor 55% bebouwd zijn. Het blijft hiermee aantrekkelijk om gebruik te maken van deze afwijkingsregel, dan als het "afnamepercentage" hoger was geweest. Het woord "minimaal" biedt wel de mogelijkheid om meer bouwrecht op te geven, maar dat is dan wel op eigen initiatief. Niet gebruik maken van de regeling is uiteraard ook altijd een optie. Dit betekent dan wel dat de gewenste verhoging/verplaatsing/herschikking geen doorgang kan vinden.

Ad b. Een groen dak is een dak voorzien van dakbedekking waarop een plantaardige laag is aangebracht, dwz. een laag die hoofdzakelijk bestaat uit levende planten. De technische mogelijkheden voor het realiseren van een groen dak zijn de laatste jaren verbeterd en de kosten vrij laag, zeker in verhouding met de kosten die gemaakt moeten worden voor het bijbehorend bouwwerk zelf. Bij het verhogen, verplaatsen of herschikken van bebouwing in de binnentuin is het altijd noodzakelijk om de aanwezige dakbedekking te verwijderen en opnieuw aan te brengen. Het is dan ook mogelijk om rekening te houden met het extra gewicht van de groene dakbedekking (circa 40-80 kilogram per vierkante meter), de afwatering en beplanting aan te brengen. Voor groene daken wordt onder bepaalde voorwaarden subsidies verleend, die kunnen oplopen tot €100.000 of 50% van de totale kosten.

Ad c. Op het moment dat er toepassing wordt gegeven aan deze afwijkingsregel, dan ontstaat er een situatie waarbij er minder bebouwing op het achtererf aanwezig is, dan ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Omdat in de bestemming Tuin is toegestaan om de bebouwing die aanwezig was tijdens de inwerkingtreding van het bestemmingsplan te behouden (en zelfs de slopen en opnieuw op te richten), blijft het mogelijk om deze bebouwing te realiseren. Er zal dan weliswaar een groen dak aanwezig zijn, maar de vermindering van het volume is dan niet gegarandeerd. Om te voorkomen dat het weggehaalde volume weer teruggebouwd wordt, is als voorwaarde aan de toepassing van deze afwijkingsregel verbonden dat niet langer gebouwd mag worden dat aanwezig was ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Er is dan alleen nog maar toegestaan wat het College van B&W met de omgevingsvergunning heeft vergund. Uiteindelijk zal dit in het volgende bestemmingsplan (= omgevingsplan) worden opgenomen. Aangezien de initiatiefnemer zelf instemt met het ontnemen van zijn bouw mogelijkheden (anders zou deze geen gebruik willen maken van de afwijkingsregel), kan

eventuele (plan)schade niet op de gemeente worden verhaald.

Omdat dit de bestemming betreft voor de gronden bij het hoofdgebouw, is voor de bijbehorende bouwwerken geregeld dat deze in gebruik mogen worden genomen ten behoeve van de functie in het hoofdgebouw, zolang er tegen hoofdgebouw is aangebouwd. Is het een losstaand bijbehorend bouwwerk, dan mag dit alleen ondergeschikt aan de functie in het hoofdgebouw danwel ten behoeve van de tuin worden gebruikt.

Bij schoolplein is het toegestaan om fietsenstallingen te realiseren en worden regels gesteld aan de maatvoeringen van gebouwde terrassen in de binnentuin.

Aan de achterzijde van de achtertuinten bij de bebouwing aan de Stadhouderskade tussen de Van Woustraat en de Hemonystraat ligt er een kans om het stedelijk weefsel af te maken. In het bestemmingsplan wordt hier via een wijzigingsbevoegdheid ruimte voor geboden. Het wijzigingsplan zal aan de criteria van een goede ruimtelijke ordening worden getoetst en via de uniforme voorbereidingsprocedure worden voorbereid.

Artikel 14 & 15 Verkeer - 1 & 2

Alle gronden die niet bestemd zijn voor hoofdbebouwing, tuinen en groen, hebben de bestemming Verkeer gekregen. In deze bestemming zijn alle activiteiten die voorkomen in de openbare ruimte toegestaan. Het verschil tussen beide bestemmingen is gelegen in het wel of niet voorkomen van een trambaan. Indien dit onderscheid niet wordt gemaakt, dan zou in iedere woonstraat theoretisch een tram kunnen komen, zonder dat dit in strijd zou zijn met het bestemmingsplan. Dit levert een verkeersbestemming op die niet ruimtelijk te onderbouwen is, vanwege de geluidhinder die dit op zou leveren voor de woningen.

Horecaterrassen zijn toegestaan in de openbare ruimte die grenst aan panden waar op grond van dit bestemmingsplan horeca is toegestaan. Bij winkelondersteunende horeca is geen terras toegestaan. De omvang en de exacte begrenzing van de terrassen is zeer locatiespecifiek, dat wordt in de exploitatievergunning van de betreffende horecazaak vastgelegd. In een aantal gevallen is (een deel van) het horecaterras niet direct aangrenzend aan de horeca in het hoofdgebouw gesitueerd, maar bijvoorbeeld aan de overzijde van de straat. Door de formulering "direct aangrenzende hoofdbebouwing" zouden dergelijke terrassen onbedoeld worden wegbestemd. Om die reden is in de planregels bepaald dat ook "elders" rechtmatig gerealiseerde terrassen zijn toegestaan. Voor nieuwe gevallen zal een aparte planologische procedure moeten worden gevolgd, zodat per geval kan worden bepaald of het terras (bijvoorbeeld aan de overzijde van de straat) ruimtelijk inpasbaar is.

In de Verkeer - 1 bestemming is de parkeergarage Willibrordusterrein opgenomen. De bouwwerken die minimaal nodig zijn om de parkeergarage te maken, zijn als maximum opgenomen in de regels. Indien in de praktijk blijkt dat er meer/grotere bouwwerken nodig zijn, dan is hiervoor een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

Voor het Marie Heinekenplein is een regeling opgenomen voor het toestaan van evenementen.

Artikel 16 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 mogelijk binnen een woning.

In de bouwregels is in zijn algemeenheid bepaald dat er alleen gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming, aan de hand van de maximum bouwhoogte die op de verbeelding is opgenomen.

In de specifieke gebruiksregels is bepaald welke functies waar zijn toegestaan en wat de maximale oppervlakte voor huisgebonden bedrijven en beroepen is.

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. Nieuwe staanplaatsen zijn onder voorwaarden in afwijking van de bouwregels mogelijk.

Artikel 17 Waarde - Archeologie 1

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 100 m² en minder diep dan 0,5 m geen onderzoeksplicht geldt.

Artikel 18 Waarde - Archeologie 2

Idem aan artikel 17, met dien verstande dat er geen archeologische resten worden verwacht bij oppervlaktes kleiner dan 100 m² en/of een diepte minder dan 2 meter t.o.v. het maaiveld.

Artikel 19 Waarde - Archeologie 3

Idem aan artikel 17, met dien verstande dat er geen archeologische resten worden verwacht bij oppervlaktes kleiner dan 500 m² en/of een diepte minder dan 2 meter t.o.v. het maaiveld.

Artikel 20 Waarde - Archeologie 4

Idem aan artikel 17, met dien verstande dat er geen archeologische resten worden verwacht bij oppervlaktes kleiner dan 10.000 m² en/of een diepte minder dan 3,2 meter t.o.v. het maaiveld.

Artikel 21 & 22 Waarde - Cultuurhistorie 1 & 2

Voor de panden die zijn aangewezen als orde-1 en orde 2 in de waarderingskaart van de Nota Welstand, is de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 1' opgenomen, voor de panden van orde-3 de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie 2'. De regeling is erop gericht om bij alle ordepanden het kapprofiel te behouden. Deze regeling borduurt voort op de dubbelbestemmingen die in andere bestemmingsplannen in Zuid (bijv. Stadion- en Beethovenbuurt 2012 en Rivierenbuurt) is gehanteerd. De regeling betracht het kapprofiel te behouden, teneinde de cultuurhistorische waarde van het daklandschap te beschermen. Het kapprofiel is een doorsnede van de bovenste bouwlaag van een gebouw, waarbinnen verschil in hoogte, hellingshoek en architectonische vormgeving onderscheiden worden. Het kapprofiel heeft daarmee niet alleen betrekking op gebouwen die afgewerkt zijn met een kap (bijzondere bouwlaag met ten minste één hellend dakvlak). Om verwarring te voorkomen doordat het woord 'kap' voorkomt in 'kapprofiel', is de definitie van 'kapprofiel' ten opzichte van andere bestemmingsplannen verduidelijkt.

Binnen de dubbelbestemmingen zijn dakuitbouwen onder voorwaarden direct toegestaan. Dakopbouwen of extra bouwlagen zijn in afwijking van het bestemmingsplan onder voorwaarden toegestaan.

Ornamenten, dakkapellen en daklijsten zijn in ondergeschikte vorm toegestaan.

Om te voorkomen dat bebouwing wordt gesloopt zonder dat er een nieuwbouwplan is, is voor de orde 1 en orde 2 panden een sloopvergunningstelsel opgenomen. Dit stelsel is niet opgenomen voor panden in orde 3 of basisorde.

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 23 Waarde - Hoofdgroenstructuur

Het Sarphatipark is als enige gebied in de Pijp aangewezen als stadspark binnen de stedelijke hoofdgroenstructuur. Omdat de aanwezige verharding al meer bedraagt dan volgens de Structuurvisie Amsterdam in stadsparken is toegelaten, worden toenames in verharding en bebouwing aangemerkt als activiteiten die pas mogen plaatsvinden nadat de Technische adviescommissie hier een advies over heeft uitgebracht.

Artikel 24 Waarde - Landschap

Deze bestemming voorziet in het mede bestemmen van alle binnentuinen voor het instandhouden en ontwikkelen van het waardevolle karakter van de (binnen)tuinen. Op deze manier krijgen de binnentuinen een bestemming die een hoger belang dient dan alleen het gebruik als verblijfsgebied voor de bewoners en ondernemers op de begane grond. Hierdoor zijn de binnentuinen niet langer aan te merken als erf in de zin van het Besluit omgevingsrecht en is het vergunningsvrije bouwen op grond van artikelen 2 en 3 van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht uitgesloten.

Artikel 25 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 26 Algemene bouwregels

In dit artikel worden ondergeschikte bouwdelen die de bestemmingsgrenzen overschrijden met ten hoogste 0,5 meter toegestaan.

In de algemene bouwregels zijn de regels opgenomen die het parkeren op het eigen terrein verplicht stellen, conform de normen die in de Nota Parkeernormen auto en Nota fietsparkeernormen zijn opgenomen. Dit ter vervanging van de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening die per 1 juli 2018 komen te vervallen.

Artikel 27 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. Bepaalde vormen van detailhandel en dienstverlening wordt expliciet uitgesloten als gebruiksmogelijkheid binnen de enkelbestemmingen. Dit betreffen massagesalons, belwinkels en vergelijkbare voorzieningen met een ruimtelijk ongewenste uitstraling. Hieraan is toegevoegd 'toeristische voorzieningen'. Deze zijn omschreven in de begripsbepalingen als vormen van detailhandel en dienstverlening waarbij de exploitatie gericht is op dagjesmensen en toeristen. Gezien de druk die dergelijke voorzieningen kunnen uitoefenen op de functiemenging en de kans op monocultuur groter wordt, worden deze voorzieningen uit voorzorg uitgesloten. Hiermee wordt het waterbedeefteffect (dat vanwege het voorbereidingsbesluit dat in stadsdeel Centrum is genomen om nieuwe toeristische voorzieningen te verbieden, zal ontstaan) voorkomen. Omdat niet iedere toeristische voorziening de functiemengingen onder druk zal zetten of een monocultuur kan veroorzaken, is in de algemene afwijkingsregels een afwijking opgenomen die het mogelijk maakt om nieuwe toeristische voorzieningen per geval te beoordelen.

Met dit bestemmingsplan worden ambachtelijke bedrijven beschermd. Om duidelijk te hebben wat precies onder ambachtelijke bedrijvigheid wordt verstaan, is er een bijlage bij de regels opgenomen, waarin de meest voorkomende ambachtelijke bedrijven zijn opgesomd. Bedrijven die thans in het gebied aanwezig zijn, maar niet op de lijst voorkomen (en daar ook niet mee vergelijkbaar zijn) mogen voortbestaan, maar bij een wijziging van bedrijfsactiviteiten zal het bestuur hier in het kader van een afwijking van het bestemmingsplan een afweging maken.

Artikel 28 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 29 Algemene wijzigingsregels

Het bouwblok dat zich bevindt tussen de Stadhouderskade, Hemonystraat, Hemonylaan en de Van Woustraat is aan de zuidzijde niet gesloten. Uit het stedenbouwkundig onderzoek blijkt dat hier mogelijkheden zijn voor een herontwikkeling, waarbij het bouwblok gesloten wordt. Aangezien er meerdere belangen spelen (eigendomsverhoudingen, parkeren, openbare ruimte, daglichttoetreding, schaduwwerking, geluidhinder, financiële/maatschappelijke uitvoerbaarheid en stedenbouwkundige inpassing), die niet op voorhand duidelijk in beeld kunnen worden gebracht, wordt er niet direct een bouwrecht geboden. Het is mogelijk om per perceel een wijzigingsplan te maken, danwel voor alle percelen binnen de gebiedsaanduiding. Per wijzigingsplan dient dan bepaald te worden of alle belangen juist wordt afgewogen en of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Artikel 30 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 31 Slotregel

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

Hoofdstuk 8 Participatie en vooroverleg

8.1 Wettelijk (voor)overleg

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan De Pijp 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. Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties;
5. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG);
6. Hoogheemraadschap AGV/Waternet;
7. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
8. Liander;
9. N.V. Nederlandse Gasunie;
10. KPN Telecom Network Operations;
11. Tennet T.S.O.;
12. Stadsregio Amsterdam
13. Ondernemersvereniging Ferdinand Bolstraat;
14. Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Amsterdam;
15. MKB-Amsterdam;
16. Vereniging Amsterdam City;
17. Winkelstraatmanager Ferdinand Bolstraat.

Reacties

De instanties als genoemd onder 6 en 9 hebben schriftelijk gereageerd. Hiervan heeft de instantie genoemd onder nummer 9 te kennen gegeven geen op- en/of aanmerkingen te hebben. De overige inzending is hieronder weergegeven en voorzien van een reactie.

Hoogheemraadschap AGV/Waternet

Opmerking 1

Onder 2.2.2 Openbare ruimte / `Groen: Het tegenhouden van nieuwe bebouwing in de binnentuinen vindt zijn reden om zo de verblijfskwaliteit te verhogen. Voor Waternet is daarnaast een belangrijke reden om zo het waterbergend vermogen van deze binnentuinen zo optimaal mogelijk te houden. Door bebouwing en verharding zal de ondergrond minder waterbergend vermogen krijgen. Dat betekent dat bij grote regenbuien het water in grote hoeveelheden direct naar het riool wordt afgevoerd. Dat kan leiden tot overbelasting van het rioolstelsel ende buien zullen volgens de weerberichten alleen maar heftiger worden.. Amsterdam moet waterrobuust / klimaatbestendig worden.

Beantwoording opmerking 1

De opmerking wordt gegrond verklaard. Mede naar aanleiding van deze vooroverlegreactie heeft Amsterdam Rainproof een nadere onderbouwing geleverd voor het beperken van vergunningsvrije bouw mogelijkheden. Deze is opgenomen in paragraaf 3.2.3 van deze toelichting. Ook is in de afwijkingmogelijkheden en bouw mogelijkheden binnen de bestemming Tuin het realiseren van voldoende waterbergend vermogen op een bijbehorend bouwwerk verplicht gesteld.

Opmerking 2

Kelder zijn niet vanzelfsprekend in te passen. In de regel willen wij een geohydrologisch onderzoek naar de gevolgen van ondergronds bouwen. En alshet nodig is moet de aanvrager maatregelen treffen om de negatieve gevolgen voor de grondwaterstroming te verminderen of weg te nemen.

Beantwoording opmerking 2

Deze opmerking wordt gedeeld. In het voorontwerpbestemmingsplan is het bouwen van nieuwe kelders/souterrains of uitbreidingen van bestaande kelders/souterrains alleen onder voorwaarden toegestaan. Dit is in de algemene afwijkingsregel van artikel 28, achtste lid van de regels van dit bestemmingsplan opgenomen. Eén van deze voorwaarden betreft een akkoord van de (grond)waterbeheerder op de bouw van het ondegrondse bouwwerk. Als dit akkoord alleen verkregen kan worden als in de omgevingsvergunning maatregelen zijn opgenomen, dan zal het besluit op de aanvraag ook alleen plaatsvinden als hieraan gevolg wordt gegeven door de initiatiefnemer.

Opmerking 3

Onder 3.2.3 staat dat ondernemers het achtererf kunnen bebouwen, liever dan samenvoegen en onderkelderen. Van dat laatste is adressant ook geen voorstander, maar van het bebouwen van achtererven ook niet. Dat leidt tot ontgroening en vermindert het waterbergend vermogen. Er wordt ingezien dat de bestemming Tuin een compromis is.

Beantwoording opmerking 3

In paragraaf 3.2.3 is inderdaad een belangenafweging terug te vinden tussen de wens tot uitbreiding in het achtererf enerzijds en de wens tot het zo open en groen mogelijk houden van de binnentuinen ten behoeve van gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, en stedenbouwkundige kwaliteiten. Echter, in beide gevallen (onderkelderen en uitbreiden boven grond) zal water een belangrijk aspect zijn: bij onderkelderingen wordt de vergunning alleen verleend als er geen geohydrologische bezwaren zijn en bij bovengrondse uitbreidingen wordt nieuwbouw alleen toegestaan onder de voorwaarde dat er voldoende waterbergend vermogen op het dak wordt gerealiseerd.

8.2 Participatie

8.2.1 Nota van Uitgangspunten

Een concept NWJ is gebruikt als thematische kapstok voor het participatietraject.

Ten opzichte van de ambtelijke uitgangspunten is een aantal wijzigingen opgenomen. Deze wijzigingen komen rechtstreeks voort uit de opbrengst van het participatietraject.

De bedoeling van dit participatietraject was dat stadsdeel Zuid, burgers, ondernemers en andere professionele partijen de mogelijkheid bood input te geven *vóórd*at er bestuurlijk zaken zijn vastgelegd. Tevens was het een moment waarop het stadsdeel de kans greep om informatie te krijgen over wat er speelt in de Pijp met betrekking tot de bestemmingsplan-thema's.

Het traject bestond uit 3 onderdelen: een informatieavond, straatinterviews en gesprekken met externe professionals. Hieronder wordt de uitkomst van de drie onderdelen kort samengevat.

Informatieavond

Op 1 september 2015 is er door het stadsdeel een avondbijeenkomst georganiseerd in de Oranjekerk

over de onderwerpen van het bestemmingsplan. Die bijeenkomst werd door zo'n 80 mensen bezocht, bewoners en ondernemers, jong en oud. Op de avond werd algemene informatie gegeven over wat een bestemmingsplan regelt en niet regelt. Daarnaast zijn er rond 7 thema's tafelgesprekken gevoerd, waarin de aanwezigen de gelegenheid kregen hun ideeën, klachten en voorstellen naar voren te brengen, ook als deze niet binnen het bestemmingsplan zouden kunnen worden opgelost.

Korte samenvatting van de afwijkingen ten opzichte van de ambtelijke uitgangspunten is:

- dat prudentie is geboden bij het toestaan van toename van horeca, met name op hoeken van straten,
- dat bewoners de mogelijkheden met betrekking tot bebouwing in binnentuinen nog meer wil beperken, dat winkels in de zijstraten worden toegestaan, mede in verband met het verbeteren van de sociale veiligheid,
- dat alleen bedrijven met een weinig verkeer aantrekkende werking moeten worden toegestaan,
- dat de bouwhoogte van nieuwbouw beperkt moet worden.

Straatinterviews

We wilden meer doelgroepen de kans te geven hun input te geven op de onderwerpen die in het bestemmingsplan worden behandeld. Daarom zijn er circa 50 straatinterviews met mensen van diverse sociaal economische achtergrond, verspreid over verschillende locaties in, vooral de Zuid-Pijp, afgenomen. De onderwerpen die het meest werden genoemd waren: minder horeca en hotels, verkeersveiligheid verbeteren, meer ondergrondse parkeergelegenheid, oplossingen voor de fietsparkeerproblematiek en meer groen.

Gesprekken met externe professionals

Om een nog beter beeld te krijgen van hetgeen speelt in de Pijp met betrekking tot het bestemmingsplan zijn er gesprekken gevoerd met ondernemers, straatmanagers, met corporaties die hun werkterrein in de Pijp hebben en met makelaarsvereniging die hun leden hebben gepeild over thema's die spelen.

Aandachtspunten bij corporaties zijn met name veiligheid van de leefomgeving, de (on)mogelijkheden voor horeca, de ontwikkelingen in sociale huur, hoe wordt omgegaan met AirBnB en de wens om woningen samen te kunnen voegen. Vanuit de straatmanagers en ondernemers kwam naar voren dat ondernemers in de Pijp behoefte hebben aan duidelijke criteria voor mengfuncties. Het verschil in handhaving op mengfuncties en 'zuivere horeca' beziet men als ongelijk. Voorts bestaat er de tegenstelling in belangen tussen de horeca ondernemers en de bewoners, waarbij overlast als een rekbaar begrip wordt gezien.

De makelaars noemden dat de markt weer is aangetrokken 'geëxplodeerd', zo stelt men. Aandachtspunt voor de woonbuurten is de balans tussen toerisme en wonen: men wenst regulering van overlast, met name in de Noord-Pijp. Ondergrondse/inpandige parkeerruimte is gewenst voor zowel fiets als auto. Tegelijkertijd bestaat er de wens naar autovrije straten. De waardering van de voorzieningen is nog steeds zeer hoog. Verkeersdoorstroming (laden en lossen) is een aandachtspunt. Verder spreekt men de wens uit om AirBnB goed te reguleren en men wil in het segment grotere woningen (150 m²) kunnen voorzien.

De uitkomsten van deze participatie zijn verwerkt in de definitieve NvJ, welke als bijlage is bijgesloten bij deze toelichting.

8.2.2 Voorontwerpbestemmingsplan

In het kader van het publiceren van het voorontwerpbestemmingsplan, zal getracht worden om zoveel mogelijk bewoners en ondernemers te informeren. Dit wordt ingegeven vanuit de noodzaak om een ieder op de hoogte te brengen van de wijzigingen die tussen het huidige bestemmingsplan De Pijp 2005 en het nieuwe bestemmingsplan De Pijp 2018 zijn doorgevoerd. Met name op het gebied van rechten die in het nieuwe bestemmingsplan niet meer terugkomen, moet duidelijk zijn dat er nog beperkte tijd is om hiervan gebruik te maken.

Zo zal er op meerdere manieren kenbaar gemaakt worden dat er een voorontwerpbestemmingsplan is voorbereid. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van communicatiemiddelen die veel bewoners en ondernemers bereiken. Dit kan via wijkkranten, internetkranten, social media en via de winkelstraatmangers en andere linking pins in de wijk. In deze berichtgevingen zal tevens de mogelijkheid tot het indienen van een reactie worden vermeld.

Er zal tevens een informatieavond worden georganiseerd, om het bestemmingsplan toe te lichten en aan te geven op welke wijze een reactie kan worden gegeven op het bestemmingsplan.

Omdat er nu niet meer over de uitgangspunten wordt gesproken, maar over de vertaling daarvan naar regels, verbeelding en toelichting, zal het niet nodig zijn om wederom straatinterviews en gesprekken met externe partners te houden. Het accent verschuift daarmee van samenwerken/overleg, naar informeren/ophalen van informatie. Uiteraard zal het altijd mogelijk blijven dat het bestemmingsplan naar aanleiding van de reacties wordt aangepast. Dit zal dan in het kader van het ontwerpbestemmingsplan teruggekoppeld worden.

8.2.3 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan is langs de gebruikelijke kanalen gepubliceerd.