

Bestemmingsplan Wibautstraat 125-131

**Stadsdeel Oost
Gemeente Amsterdam**

Toelichting

d.d. 2 juli 2014



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel bestemmingsplan	6
1.3	Ligging plangebied en plangrens	6
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	12
2.3	Ontwikkeling	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	16
3.1	Rijksbeleid	16
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	20
3.4	Stadsdeelbeleid Oost	27
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	33
4.1	Milieuzonering bedrijven	33
4.2	Luchtkwaliteit	34
4.3	Geluidhinder	36
4.4	Bodemkwaliteit	39
4.5	Externe veiligheid	40
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	44
5.1	Water	44
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	47
5.3	Duurzaamheid	48
5.4	Flora en fauna en ecologie	49
5.5	Verkeer en parkeren	51
5.6	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	58
5.7	Regionale behoefte	60
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	62
6.1	Algemeen	62
6.2	De bestemmingen	62
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	66
7.1	Inleiding	66
7.2	Plangebied	66
7.3	Conclusie	66
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	67
8.1	Inspraak	67
8.2	Vooroverleg	67
8.3	Zienswijzen	68

**Bijlagen**

69

1. *CAR II berekening bestemmingsplan (referentie 20140546-03, 8 mei 2014)*
2. *Akoestisch onderzoek (projectnummer 20131213-02, d.d. 9 september 2013)*
3. *Onderzoek externe veiligheid (projectnummer 132527, d.d. 10 september 2013)*
4. *Advies externe veiligheid (referentie 36/RoEv-2013, d.d. 21 november 2013) en reactie op aanbevelingen*
5. *Archeologisch bureauonderzoek (BO 11-059 Amsterdam 2011)*
6. *Quick scan flora en fauna (13.095, augustus 2013)*
7. *Onderbouwing reëel parkeerkencijfer horeca Parooltoren en Trouwgebouw (VRP023/Nbc/0090.02, d.d. mei 2014)*
8. *Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Wibautstraat 125-131*
9. *Nota van wijzigingen bestemmingsplan Wibautstraat 125-131*

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het driehoekige gebied tussen de Wibautstraat, de Vrolikstraat, de Olmenweg en de spoorlijn langs de Platanenweg staan enkele gebouwen, waaronder de Parooltoren en het Trouwgebouw. Het driehoekige gebied staat vanwege de in het oog springende Parooltoren ook wel bekend als de Parool-driehoek. In de Parooltoren en het Trouwgebouw waren in het verleden de redacties en drukkerijen van de kranten Het Parool en Trouw gevestigd. Na de verhuizing van deze kranten zijn de gebouwen in gebruik genomen als tijdelijke bedrijfsverzamelgebouwen voor o.a. kantoren en horeca (Club Trouw en Baut).



Afbeelding: het huidige Trouwgebouw met daarachter de Parooltoren

De afgelopen jaren zijn plannen ontwikkeld om de Parooldriehoek te herontwikkelen, waarbij uit werd gegaan van sloop-nieuwbouw. In februari 2013 is echter besloten om het gebied niet te herontwikkelen. In plaats daarvan worden de bestaande Parooltoren en het Trouwgebouw opgeknapt en krijgen deze een nieuwe invulling. Voor de beide gebouwen bestaat het initiatief uit een invulling als studentenhotel. In dit concept kunnen studenten een kamer in het hotel huren. Ook andere personen zoals toeristen, docenten, ouders, etc. kunnen een kamer huren. Een deel de bebouwing zal daarnaast ook ruimtes bevatten ten behoeve van functies als horeca, dienstverlening en detailhandel (niet zijnde een supermarkt). Ten behoeve van de functiewijzigingen zullen enkele kleine bouwkundige ingrepen plaatsvinden, zoals het toevoegen van twee bouwlagen aan de achterzijde van het Trouwgebouw, het toevoegen van een bouwlaag aan de voorzijde van het Trouwgebouw, het verlagen van het dak van de uitbouw aan de voorzijde van het Trouwgebouw en de bouw van een eenlaagse verbinding tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw (welke als entree van het studentenhotel aan de zijde van de Wibautstraat zal gaan fungeren).

Het bedrijfsmatig aanbieden van tijdelijke huisvesting is in beginsel aan te merken als extended stay. Dat is een mengvorm tussen wonen en hotel, waarbij de huurders minimaal 5 nachten en maximaal 6 maanden verblijven. De verblijfsduur van de studenten in het studentenhotel zal in de praktijk echter langer dan 6 maanden zijn waardoor het uitsluitend toestaan van extended stay en hotel juridisch-planologisch gezien niet voldoende is om de gehele formule van het studentenhotel mogelijk te maken. Om die reden is naast extended stay en hotel ook het gebruik als wonen toegestaan.

De beoogde nieuwe invulling van de beide gebouwen en het creëren van een nieuwe entree aan de Wibautstraat is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' aangezien daarin grotendeels is uitgegaan van de bestaande situatie. In het geldende bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen maar deze is niet toepasbaar (zie paragraaf 1.4). Om de nieuwe invulling, de nieuwe entree aan de Wibautstraat en de uitbreiding van de kelder mogelijk te maken is een bestemmingsplanprocedure nodig.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de nieuwe invulling van de Parooltoren en het Trouwgebouw mogelijk zodat het beoogde gebruik als studentenhotel mogelijk is, alsmede enkele ruimtes voor functies als horeca en detailhandel. Ook wordt de bouw van een nieuwe entree en de uitbreiding van de kelder mogelijk gemaakt. De entree zal de beide gebouwen gaan ontsluiten aan de zijde van Wibautstraat.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt tussen de Weesperzijdestrook, de Oosterparkbuurt en de Transvaalbuurt in. Het plangebied is gelegen langs de doorgaande Wibautstraat.

In de navolgende afbeelding is de ligging van het plangebied binnen Oost weergegeven.



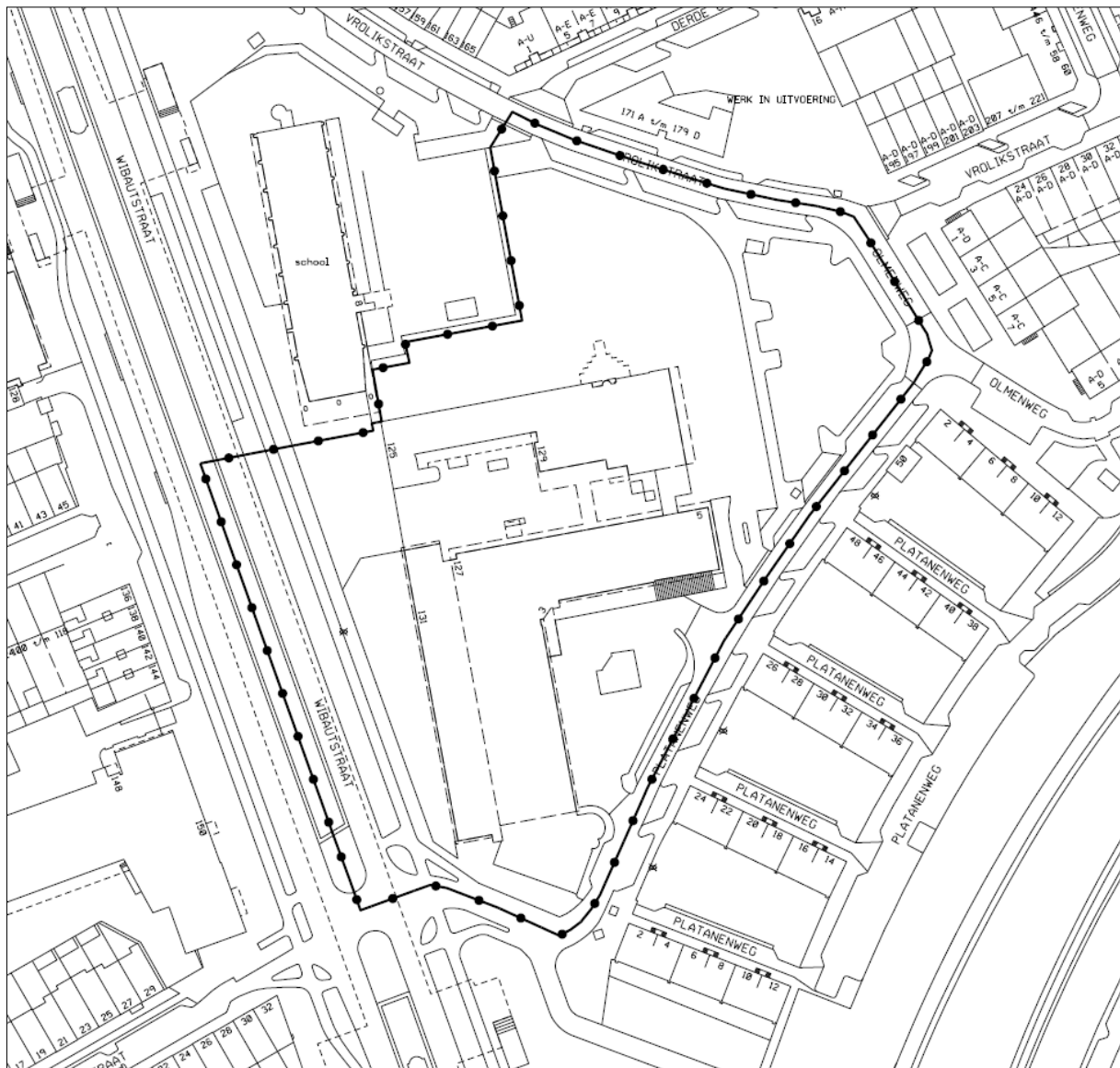
Afbeelding: ligging van het met rode stippellijn aangegeven plangebied (bron <http://maps.google.com/>)

Het bestemmingsplangebied heeft betrekking op het perceel waarop de Parooltoren (Wibautstraat 125-129) en het Trouwgebouw (Wibautstraat 127-131/Platanenweg 3-5) staan. Ook de aangrenzende verkeersruimtes zijn binnen het bestemmingsplangebied gelegen. De voormalige Technische School Patrimonium (nu in gebruik bij ROC.ASA, Vrolikstraat 8) maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplangebied.

De begrenzing van het bestemmingsplan is als volgt:

noorden:	de terreingrens tussen de voormalige Technische School Patrimonium en de Parooltoren, alsmede het hart van de Vrolikstraat;
oosten:	het hart van de Olmenweg en het hart van de Platanenweg;
zuiden:	het hart van de Platanenweg;
westen:	het hart van de Wibautstraat.

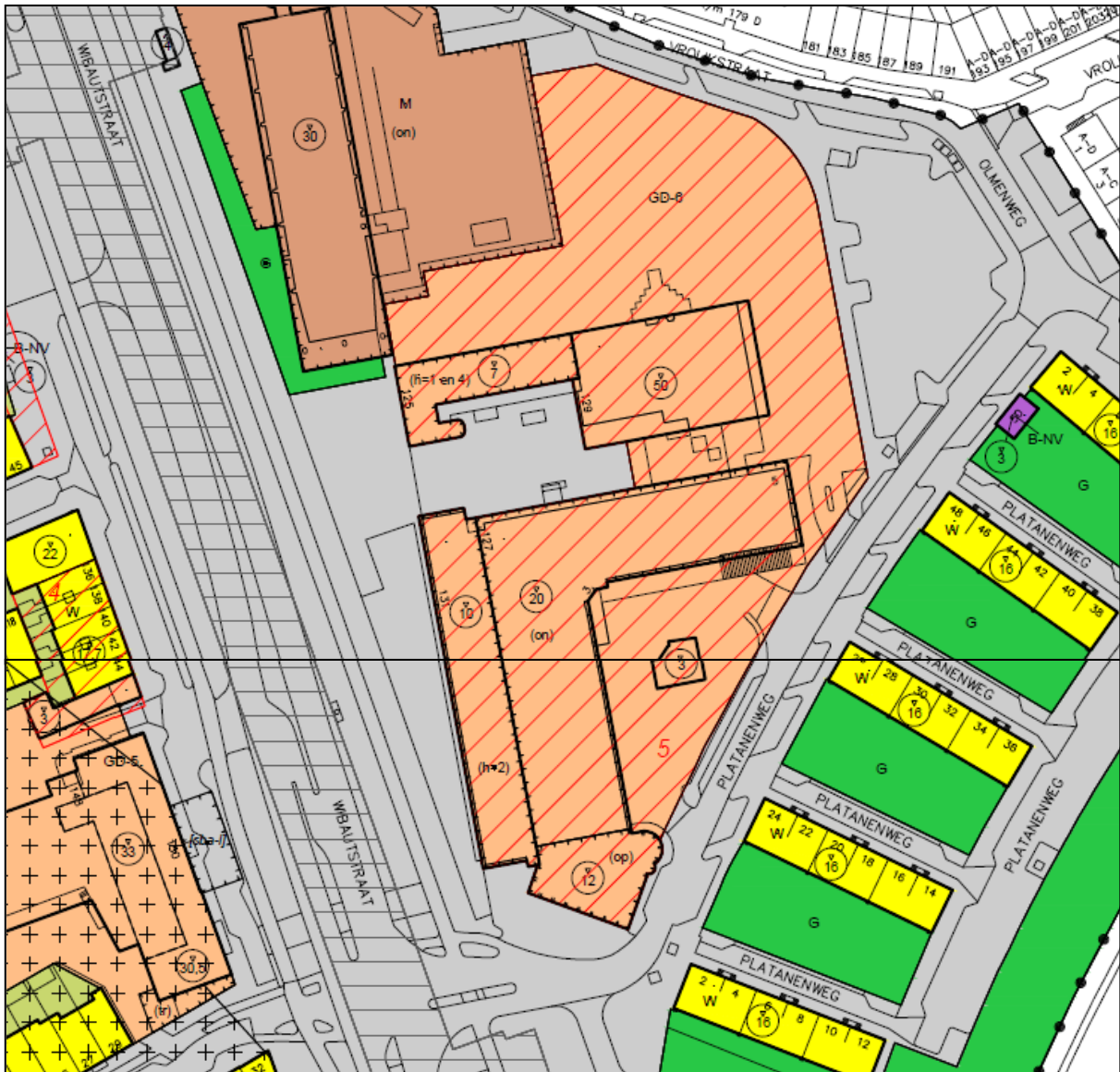
De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Wibautstraat 125-131'

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' van kracht. Het bestemmingsplan is door de stadsdeelraad vastgesteld op 12 maart 2013.



Afbeelding: uitsnede verbeelding van bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook', ter hoogte van het plangebied 'Wibautstraat 125-131'

Ter plaatse van het plangebied zijn de bestemmingen 'Gemengd - 6' en 'Verkeer' van toepassing. De percelen waarop de Parooltoren en het Trouwgebouw zich bevinden zijn daarbij bestemd als 'Gemengd - 6'. Binnen deze bestemming is het gebruik als bedrijfsactiviteiten, dienstverlening, detailhandel, kantoor, creatieve functies, horeca van categorie 3, horeca van categorie 4 en parkeren op maaiveld toegestaan, evenals bij de bestemming behorende tuinen en erven, ondergrondse parkeervoorzieningen, paden en wegen, nutsvoorzieningen, groen en water. Voor dienstverlening, detailhandel, horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4 geldt daarbij dat deze functies alleen zijn toegestaan in de eerste bouwlaag waarbij per functie een gezamenlijk bruto vloeroppervlak van 300 m² per perceel geldt. Daarnaast zijn horeca van categorie 2a en 2b, onderwijsvoorzieningen en opslag toegestaan in delen van het Trouwgebouw, ter plaatse van aanduidingen. In het lage deel van de Parooltoren is uitsluitend horeca van categorie 1 en 4 toegestaan via een aanduiding.



In de bouwregels is bepaald dat gebouwen uitsluitend mogen worden gebouwd binnen het bouwvlak waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan zoals is aangeduid. De bouwvlakken zijn daarbij strak rondom de bestaande bebouwing van de Parooltoren en het Trouwgebouw gelegd. De bouwhoogtes zoals aangeduid corresponderen met de bestaande bouwhoogtes bij de Parooltoren. Bij het Trouwgebouw zijn deels hogere bouwhoogtes aangeduid.

De overige gronden in het plangebied zijn aangeduid als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming is o.a. het gebruik als wegen, straten, pleinen, voet- en fietspaden, ongebouwde parkeervoorzieningen en in- en uitritten toegestaan, alsmede bij de bestemming behorende voorzieningen als groen- en speelvoorzieningen. Ter plaatse van een deel van de Wibautstraat is eveneens het gebruik als ondergronds railtracé toegestaan in verband met de ondergronds gelegen Oostlijn van de metro.

In het bestemmingsplan zijn de als 'Gemengd - 6' bestemde gronden aangeduid als 'wro-zone - wijzigingsgebied 5'. Het dagelijks bestuur is bevoegd om ter plaatse van deze aanduiding de bestemming van de gronden te wijzigen door tevens wonen, aan-huis-verbonden beroepen, aan-huis-verbonden bedrijven, short stay, horeca van categorie 5, extended stay en/of parkeervoorzieningen toe te staan. Ook mag de aanduiding ten behoeve van horeca van categorie 2a en 2b worden verplaatst. Bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid gelden wel enkele voorwaarden. Zo dienen enkele onderzoeken te worden uitgevoerd alvorens nieuwe functies worden toegestaan. Daarnaast mag toepassing van de wijzigingsbevoegdheid niet leiden tot een onaanvaardbare situatie ten aanzien van parkeren en verplaatsing van de aanduiding ten behoeve van horeca van categorie 2a en 2b mag niet leiden tot een gezamenlijk bruto vloeroppervlak van meer dan 835 m² horeca van categorie 2a, 2b en 4.

De voorgenomen plannen voor de Parooltoren en het Trouwgebouw passen om de volgende redenen niet in het geldende bestemmingsplan:

- Het beoogde gebruik van de bebouwing als studentenhotel (extended stay, hotel en wonen) is niet bij recht mogelijk. Dit gebruik zou door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid kunnen worden gerealiseerd.
- De tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw te bouwen entree aan de zijde van de Wibautstraat en de uitbreiding van de kelder zijn gelegen buiten het bouwvlak en kunnen niet worden gerealiseerd door toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. Ten tijde van het opstellen van de wijzigingsbevoegdheid was het initiatief voor de Parooltoren en het Trouwgebouw nog niet voldoende uitgekristalliseerd, waardoor deze onderdelen niet zijn opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid.
- Het beoogde oppervlak ten behoeve van horeca en detailhandel is ruimer dan het maximum bruto vloeroppervlak zoals dat in de wijzigingsbevoegdheid voor deze functies is opgenomen. Ook hiervoor geldt dat het initiatief voor de Parooltoren en het Trouwgebouw ten tijde van het opstellen van de wijzigingsbevoegdheid nog niet voldoende was uitgekristalliseerd.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving opgenomen van het plangebied alsmede van het voornemen om de bebouwing een invulling als extended stay, hotel en/of wonen te geven. In de toelichting is ingegaan op de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten.

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan, de ligging van het plangebied en de plangrens en de geldende bestemmingsplannen. Hoofdstuk 2 beschrijft de historie, de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en het voorgenomen initiatief. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid en stadsdeelbeleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.



In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie, duurzaamheid en flora en fauna). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.



Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de huidige ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling en de huidige situatie. Er wordt ingegaan op de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. Vervolgens wordt het initiatief voor wat betreft de gedeeltelijke nieuwe invulling beschreven.

2.1 Historie

2.1.1 Periode tot halverwege de 19^e eeuw

Het plangebied ligt in de oude Overamstelse Polder. De ontginning van dit gebied vond in de 12^{de} en 13^{de} eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 meter. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van sloten gescheiden. Deze perceelsloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond.

De grootschalige ontginning van het veenlandschap gedurende de late middeleeuwen leidde tot een proces van bodemdaling. Ter bescherming werden aan de akkers achter- en zijkaden aangelegd. Ook werden nieuwe stroken veen in cultuur gebracht waarbij de bewoning vaak opschoof. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen.

De Overamstelse polder was tot de eerste helft van de 19^e eeuw een buitenstedelijk gebied met boerderijen, buitenplaatsen, tuinderijen en katoendrukkerijen.

2.1.2 Stadsuitbreidingsplannen

Tot aan de 19^e eeuw vormde de Singelgracht de Amsterdamse stadsgrens, met de Weesperpoort als zuidoostelijke ingang. De eerste aanzet tot verstedelijking bestond uit de aanleg van de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht (Rhijnspoorlijn). Deze in 1843 geopende spoorlijn lag evenwijdig aan de Amstel. Het eindstation van deze spoorlijn was station Weesperpoort en het station lag vlak buiten de Singelgracht, waar nu het Rhijnspoorplein is. In de jaren '60 en '70 van de 19^e eeuw werden veel bedrijven opgericht rondom de spoorlijn. Aan het einde van de 19^e eeuw werd ook gestart met de realisatie van nieuwe woonwijken volgens het plan Kalff uit 1877. De oorspronkelijke percelering van de polder fungeerde daarbij als verkavelingsopzet.

In de Overamstelse Polder werd in 1874 nog een spoorlijn in gebruik genomen, namelijk de Ooster-spoorlijn (tussen Amsterdam en Hilversum). In 1880 werd een spoorverbinding tussen het Rhijnspoor en het Oosterspoor aangelegd. Doordat deze spoorverbinding ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan afboog ontstond er een driehoek, welke werd gebruikt als spooreplacement met locomotiefloods en een kolenpark (zie navolgende afbeelding). De driehoekige vorm die indertijd door de afbuigende spoorverbinding is ontstaan, is nog steeds herkenbaar in het huidige stratenpatroon.



Afbeelding: uitsnede kaart van Publieke Werken uit 1936 (bron: archeologisch bureauonderzoek Weesperzijde)

Door de opening van het Amstelstation en het Muiderpoortstation verloor het Weesperpoortstation in 1939 haar functie en werd gesloopt. Ook een gedeelte van spoor (tussen het station en zuidelijke afbuiging richting de Oosterspoorlijn) en het emplacement werden verwijderd. De gronden kwamen braak te liggen waarna in de periode na de Tweede Wereldoorlog een nieuwe doorgaande verkeersroute werd aangelegd: de Wibautstraat. Aan weerszijden verrezen nieuwe gebouwen volgens de toenmalige (functionele) tijdsgeest. In de jaren '60 en '70 vestigden de redacties en drukkerijen van de dagbladen Het Parool en Trouw zich in het plangebied, terwijl De Volkskrant zich vestigde in een pand tegenover het plangebied. In de jaren '70 werd de Oostlijn aangelegd onder de Wibautstraat.

Enkele jaren geleden zijn de redacties en drukkerijen van Het Parool en Trouw verhuisd naar een andere locatie in Amsterdam. De Parooltoren en het Trouwgebouw kregen daarna een nieuwe (tijdelijke) invulling (zie paragraaf 2.2).

2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Gebruik

De Parooltoren is een bedrijfsverzamelgebouw met kantoorunits en bedrijfsruimtes. In het lage gedeelte aan de zijde van de Wibautstraat bevindt zich de horecagelegenheid Baut. In de Parooltoren komt leegstand voor.

In het Trouwgebouw is een ROC gevestigd. Daarnaast wordt een deel van de begane grondlaag gebruikt door horecagelegenheid Club Trouw. Deze horecagelegenheid heeft een 24-uurs vergunning.



Afbeelding: tijdelijke horecagelegenheid Baut in het lage gedeelte van de Parooltoren (links) en tijdelijke horecagelegenheid Trouw (rechts)

De ruimte tussen de bebouwing en de rijwegen van de Wibautstraat is momenteel deels in gebruik als terras van de horecagelegenheden. De ruimte is verder in gebruik als voetgangersgebied en als fietspad. Ten noorden en ten zuiden bevinden zich de toegangen van metrostation Wibautstraat. Achter de bebouwing bevinden zich twee (afsluitbare) parkeerterreinen.



Afbeelding: de toegang tot metrostation Wibautstraat met op de achtergrond de Parooltoren en het Trouwgebouw (links) en het afsluitbare parkeerterrein achter de Parooltoren (rechts)

2.2.2 Bebouwing

De Parooltoren bestaat uit twee delen: de toren en een haakvormig, lagere uitbouw richting de Wibautstraat. De toren bestaat uit 13 verdiepingen terwijl de haakvormige uitbouw uit twee verdiepingen bestaat. De Parooltoren is door middel van een doorgang verbonden met het zuidelijk gelegen Trouwgebouw.

De onbebouwde gronden tussen de haakvormige uitbouw van de Parooltoren en het Trouwgebouw zijn afgeschermd door middel van een hek.



Afbeelding: de haakvormige uitbouw en de Parooltoren met het hek (links) de doorgang tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw (rechts)

Het Trouwgebouw heeft een L-vorm. De vleugel die parallel aan de Wibautstraat is gelegen is vierlaags terwijl de vleugel haaks op de Wibautstraat drie lagen telt. Aan de zijde van de Wibautstraat bevindt zich nog een uitbouw (voormalige drukpersruimte). Deze uitbouw is eenlaags maar heeft een hoge verdiepingshoogte. Op de hoek van de Wibautstraat en de Platanenweg is een hoge uitbouw aanwezig. Onder het Trouwgebouw bevindt zich een kelderlaag.

Achter het Trouwgebouw bevindt zich een eenlaagse fietsenstalling.



Afbeelding: het L-vormige Trouwgebouw met de 4- laagse en 3-laagse vleugels (links) en het Trouwgebouw met de (zwarte) uitbouw langs de Wibautstraat (rechts)

2.3 Ontwikkeling

2.3.1 Doelstelling en uitgangspunten

Het doel van het project is om een nieuwe invulling te geven aan de Parooltoren en het Trouwgebouw en zo het gebied Wibaut aan de Amstel te transformeren waardoor de uitwisselingsfunctie van de Wibautstraat wordt verbeterd en de identiteit van de Wibautstraat verder wordt versterkt. Door een invulling als studentenhotel wordt bijgedragen aan de opgave om meer studentenhuisvesting te realiseren en tevens bij te dragen aan het oplossen van het tekort aan hotelkamers. Door de nieuwe invulling wordt (verdere) leegstand van de bestaande bebouwing voorkomen en wordt het overaanbod aan kantoorruimte tegengegaan.



2.3.2 Stedenbouwkundige beschrijving

Gebruik

De bebouwing zal per 1 januari 2015 leeg komen te staan. Na enkele bouwkundige aanpassingen (zie volgende kopje) zullen de Parooltoren en het Trouwgebouw een nieuwe invulling als The Student Hotel (circa 24.800 m²) krijgen. Dit concept is te beschouwen als een hotel dat tijdelijke huisvesting aan studenten biedt. Ook andere personen zoals docenten, ouders en toeristen kunnen gebruik maken van de kamers. Naast de kamers zullen er in het gebouw enkele bij The Student Hotel behorende voorzieningen komen zoals een lobby/receptie, een restaurant en een winkel. In de Parooltoren en het Trouwgebouw is plek voor circa 575 kamers. Een invulling als The Student Hotel past uitstekend in de omgeving aangezien metrostation Wibautstraat aan het plangebied grenst en de locatie op loopafstand van de Amstelcampus en diverse scholen rond het Amstelstation is gelegen.

Het concept om tijdelijke huisvesting aan te bieden is in beginsel aan te merken als extended stay. Doordat de kamers ook beschikbaar kunnen worden gesteld aan andere personen als docenten, ouders en toeristen, is er ook sprake van een hotel. Extended stay is een mengvorm tussen wonen en hotel, waarbij de huurders minimaal 5 nachten en maximaal 6 maanden verblijven. De verblijfsduur van de studenten zal in de praktijk meestal langer dan 6 maanden zijn waardoor het uitsluitend toestaan van extended stay en hotel juridisch-planologisch gezien niet voldoende is om de gehele formule van het studentenhotel mogelijk te maken. Om die reden wordt naast extended stay en hotel ook het gebruik als wonen toegestaan in het bestemmingsplan.

In het Trouwgebouw komen enkele ruimtes voor diverse functies als detailhandel, horeca, bedrijven en dienstverlening. Deze functies zullen in de begane grondlaag en in de ondergelegen kelder komen. Door in de begane grondlaag meer functiemenging mogelijk te maken zal er meer levendigheid ontstaan. Dit draagt bij aan de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie van de stadsstraat Wibautstraat (zie ook subparagraaf 3.4.1). Ook in de begane grondlaag van de naastgelegen Parooltoren komen enkele ruimtes voor diverse functies. Het totaal bruto vloeroppervlak aan dergelijke ruimtes zal circa 4.200 m² bedragen.

Bebouwing

De huidige gebouwen blijven gehandhaafd. Wel zullen er enkele kleine bouwkundige ingrepen plaatsvinden. Zo zal de gevel van het Trouwgebouw worden veranderd en worden er aan de voor- en achterzijde van het Trouwgebouw één respectievelijk twee lagen toegevoegd. Verder zal het dak van de uitbouw langs de Wibautstraat worden verlaagd zodat de eerste verdieping van het hoofdgebouw meer daglicht krijgt en er een beter zicht ontstaat. De kelder van het Trouwgebouw zal aan de oostzijde met circa 20 m² worden uitgebreid ten behoeve van de liftput voor het laden en lossen (bevoorradingskelder). Tenslotte zal er aan de zijde van de Wibautstraat een eenlaagse verbinding worden gerealiseerd tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw. In deze nieuwbouw komen de lobby en de ontvangstruimte van The Student Hotel. De nieuwbouw zal als entree van de beide gebouwen gaan fungeren zodat beide gebouwen via de Wibautstraat worden ontsloten. De nieuwbouw zal worden voorzien van een luifel om zo een representatieve en uitnodigende toegang te realiseren die bijdraagt aan de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie van de stadsstraat Wibautstraat.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 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, instandhouden 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.

Op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn voor het voorliggende bestemmingsplan geen onderwerpen van toepassing.

Consequenties voor dit plan

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft geen consequenties voor het plangebied van dit bestemmingsplan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden en op 1 oktober 2012 aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in het Rarro (bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet).

Op basis van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) zijn voor het voorliggende bestemmingsplan geen onderwerpen van toepassing.

Consequenties voor dit plan

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) hebben geen consequenties voor het plangebied van dit bestemmingsplan.



3.1.3 Luchthavenindelingbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het LIB bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het LIB van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

Het Luchthavenindelingbesluit is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Wet luchtvaart. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het LIB Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). Momenteel is een wijziging van het LIB in voorbereiding waarin de maximum bouwhoogte ter plaatse van het plangebied wordt teruggebracht naar 60-80 meter vanaf het peil van Schiphol. De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan zijn toegestaan blijven onder de 150 meter en 60 meter vanaf peil Schiphol. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Provinciale Structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf



wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is in lijn met de structuurvisie aangezien het bestemmingsplan de realisatie van diverse functies binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt. De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie, niet voor de gemeente of het stadsdeel. De structuurvisie heeft daarom geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten om hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG).

Consequenties voor dit plan

Het plangebied is gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). De functiewijziging naar extended stay, hotel en wonen en overige functies is binnen dit gebied toegestaan. De Prvs heeft verder geen gevolgen voor de inhoud van het bestemmingsplan.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010-2020

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter 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.
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Deze zijn in voorbereiding in de vorm van Regionale actieprogramma's (RAP's).

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 en jongeren op de woningmarkt.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt het gebruik als wonen mogelijk om zo het concept van het studentenhotel te kunnen realiseren. De bestaande bebouwing komt daardoor beschikbaar als tijdelijke woonruimte voor jongeren (studenten). De studenten kunnen in het hotel op kamers wonen. Door het toestaan van wonen wordt bijgedragen aan de woningbouwopgave en kan de huidige doorstroming op de woningmarkt verbeteren.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam

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

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

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

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden.
- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie. Zodoende worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is de bereikbaarheid en, omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid gediend.
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
- Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van de huidige verkeersstructuur in en rondom het plangebied. Het plangebied is gelegen in de directe nabijheid van openbaar vervoerhaltes. Door de nieuwe functies wordt de huidige leegstand verminderd waardoor het openbaar vervoer intensiever gebruikt zal gaan worden.



3.3.2 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstellingen die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de Woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- **Kwantiteit:** Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de Woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).
- **Kwaliteit:** Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken.
- **Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad:** Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau.
- **Een open woningmarkt is essentieel:** In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

Consequenties voor dit plan

De woningvoorraad dient bij voorkeur te worden uitgebreid, woningen dienen aan te sluiten op de vraag vanuit de woningmarkt en er moet meer aandacht zijn voor specifieke doelgroepen. Het bestemmingsplan maakt het gebruik als wonen mogelijk doordat het concept van het Studentenhôtel mogelijk wordt gemaakt. De bestaande bebouwing komt daardoor beschikbaar als woonruimte voor jongeren (studenten). Het Studentenhôtel levert een bijdrage aan de opvang van Nederlandse studenten doordat zij het eerste studiejaar gebruiken kunnen maken van het Studentenhôtel, terwijl ondertussen naar een andere studentenkamer wordt gezocht. Daardoor wordt bijgedragen aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave en kan de doorstroming op de woningmarkt verbeteren waardoor het tekort aan studentenhuusvesting wordt verminderd.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De gemeenteraad heeft de structuurvisie in februari 2011 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.



Visie

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd.

Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de Structuurvisie ter hand wordt genomen.

Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Relevante aspecten

Uitrol centrumgebied

Het plangebied is gelegen in de uitrol van het centrumgebied. Deze uitrol leidt tot een vergroting en intensivering van het centrumstedelijke gebied. Voor stadsdeel Oost is de transformatie/intensivering van het gebied Wibaut aan de Amstel (o.a. het plangebied) één van de hoofdopgaven.

Toeristische sector

De voorwaarde voor een verdere ontwikkeling van de toeristische sector in de komende decennia is ruimtelijke spreiding van het toerisme. Zowel vanuit de binnenstad naar de stadsdelen als vanuit de stad Amsterdam naar de regio. Deze ruimtelijke spreiding wordt gerealiseerd door te investeren in onder meer verblijfsaccommodaties. Hierbij geldt dat de gemeente het ingezette hotelbeleid 2007–2010 zal voortzetten. Dat betekent de realisatie vóór 2015 van tenminste 15.000 extra kamers in de metropoolregio, waarvan in ieder geval 9.000 in Amsterdam. De focus zal met name moeten liggen op spreiding van de hotels buiten de bekende hotelgebieden. Tal van buurten en locaties binnen maar zeker ook buiten de ring komen hier voor in aanmerking. Er zal naast de standaard hotels ingezet moeten worden op hotels die een eigen markt creëren en hotels die het Amsterdamse hotelproduct verbreden, zoals zorghotels, extended-stay-hotels, tophotels, designhotels, gay-georiënteerde hotels, camperplaatsen, et cetera.

Behoefte aan woonruimte

De motor achter de groei van Amsterdam en de regio is de aantrekkingskracht op jongeren. Deze voelen zich het meest aangetrokken tot het unieke hoogstedelijke milieu van het Amsterdamse centrum. Het gaat daarbij o.a. om de vestiging van studenten in de stad. Er is sprake van een toenemende concentratie van veelal hoogopgeleid jong talent, die de regio ook nodig heeft om als motor van de Nederlandse economie te kunnen functioneren. Daarom moet er ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus.

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is



geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Amsterdam heeft een lange historie als studentenstad, en blijft als zodanig onverminderd populair. Bij voortdurend is er een nijpend tekort aan woonruimte voor studenten. De vraag naar woonruimte zal verder stijgen, mede door internationalisering. Er worden pogingen gedaan om het aanbod te verruimen. De tijdelijke oplossing in de vorm van containerdorpen op strategische plekken in de stad biedt enig soelaas maar geen structurele oplossing. Een duurzamere bijdrage moet komen van de verschillende campusontwikkelingen in de stad, waar wonen, studeren en werken wordt gecombineerd (zoals bij de Amstelcampus). Daarnaast moet in een internationaal georiënteerde stad de mogelijkheid bestaan om een woning te huren en verhuren voor periodes van een week tot zes maanden. Huur en verhuur van periodes korter dan een week is alleen toegestaan in hotels en verblijf langer dan zes maanden is aan te merken als wonen.

Ten aanzien van woningbouw wordt steeds meer ingezet op hergebruik van gebouwen. Zo wordt een groot aantal kantoorgebouwen getransformeerd naar andere functies. Het wonen wordt meer gemengd met andere functies.

Stadsstraat

De Wibautstraat behoort tot het hoofdnet OV en hoofdnet fiets en is een stadstraat met een avenue-karakter; een zeldzaam verschijnsel in Amsterdam. Stadsstraten (en -pleinen) zijn in het algemeen de ruimere en drukker straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek en meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. De verbetering en ontwikkeling van stadstraten speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd. De Wibautstraat is aangemerkt als een stadsstraat in ontwikkeling. Dat zijn straten met een erkende verbindingsfunctie waar de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie vooralsnog onvoldoende is ontwikkeld, ondanks de gunstige ligging in de stad. Dat kan liggen aan het ontbreken van de kwaliteit van de voorzieningen of een kwaliteitsarme woningvoorraad in de belendende gebieden. Om het voorzieningenniveau te verruimen en te diversifiëren is in een aantal gevallen een bestemmingswijziging nodig, met name in de plint. In een aantal gevallen zal het gaan om omzetting van de woonbestemming naar winkel- of horecabestemming.

Consequenties voor dit plan

Voor het gebied Wibaut aan de Amstel is één van de hoofdpogingen om het gebied te transformeren en/of te intensiveren. Het bestemmingsplan draagt daaraan bij doordat de bestaande bebouwing een nieuwe invulling krijgt als studentenhotel. Tevens komen er enkele publiek aantrekkende functies in een deel van de plint (zoals detailhandel en horeca). Door de nieuwe invulling wordt de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie van de Wibautstraat verbeterd.

Een invulling als studentenhotel, welke studentenhuisvesting biedt en tevens beschikbaar is voor bijvoorbeeld ouders, docenten en toeristen, past binnen het beleid van de gemeente. Met circa 575 kamers wordt bijgedragen aan de opgave om voldoende woonruimte voor studenten en hotelkamers te realiseren. De locatie buiten de bekende hotelgebieden zodat de functiewijziging leidt tot een betere spreiding van hotels. De locatie is zeer geschikt voor een invulling als studentenhotel aangezien de locatie aan metrostation Wibautstraat grenst en zich op loopafstand van de Amstelcampus en de rond station Amsterdam Amstel gelegen scholen bevindt.



3.4.2 Strategienota Wibaut aan de Amstel

Wibaut aan de Amstel is een samenwerkingsverband tussen de centrale stad en stadsdeel Oost. Het plangebied van het bestemmingsplan behoort ook tot het projectgebied van Wibaut aan de Amstel (deelgebied Oosteramstel). In de strategienota zijn uitgangspunten en randvoorwaarden aangegeven waaraan toekomstige plannen, projecten en programma's worden getoetst. De strategienota is op 23 november 2009 vastgesteld door stadsdeel Oost.

In de Strategienota is nog uitgegaan van herontwikkeling van de Parooldriehoek. Dat uitgangspunt is inmiddels verlaten doordat wordt uitgegaan van een nieuwe invulling van de Parooltoren en het Trouwgebouw. In de Strategienota is verder aangegeven dat de herinrichting van de openbare ruimte van de Wibautstraat een bijzondere pijler is onder verbetering van de openbare ruimte. Door deze herinrichting wordt de Wibautstraat een groene stadsavenue. De herinrichting van de Wibautstraat is in 2010 gestart en inmiddels afgerond.

3.4.3 Nota Hotelbeleid 2007-2010 Regionale Hotelstrategie 2016 - 2022

Op 27 november 2013 heeft de gemeenteraad de Regionale Hotelstrategie 2016 - 2022 vastgesteld. Deze Regionale Hotelstrategie is vastgesteld vanwege de sterke toename van hotels in de afgelopen jaren, de zorg die hierover is geuit door bestaande hoteliers en het willen voorkomen van een eventueel overaanbod van hotels. Het uiteindelijke doel is om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid met betrekking tot hotels regiobreed met elkaar te verbinden.

Uit een analyse van de hotelmarkt blijkt dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. In Amsterdam en Haarlemmermeer is momenteel voldoende planologische ruimte in de diverse bestemmingsplannen opgenomen om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren. Het algeheel stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten en in plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardetoevoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Daarbij zal gebruikt worden gemaakt van een zogenaamde hotelladder en de kansenkaart.

De hotelladder is bedoeld als instrument om nieuwe hotel initiatieven te toetsen. Het kan door marktpartijen gebruikt worden voor het opstellen en verbeteren van hun eigen plannen en door gemeenten als instrument om deze initiatieven zowel ruimtelijk als kwalitatief te toetsen. De hotelladder (naar het voorbeeld van de SER-Ladder) is daarmee een ruimtelijk en kwalitatief instrument, waaraan hotelinitiatieven getoetst kunnen worden in de context van het totale aanbod in de regio en de locatie. De conclusie van de toetsing is dat het initiatief voldoet aan de hotelladder en daarmee aan de Regionale Hotelstrategie.

3.4.4 Kantorenstrategie

In verband met het overaanbod aan kantoren en de daarmee gepaard gaande leegstand is in 2011 een Kantorenstrategie opgesteld. Daaruit blijkt dat de toekomstige behoefte de leegstand niet zal opheffen, ook niet als de economie weer aan zal trekken. Doordat de bestaande kantoorvoorraad kwalitatief niet aansluit op de (toekomstige) vraag is het nodig om een omslag te maken van kwantiteit naar kwaliteit. Herontwikkeling, transformatie en sloop van bestaande kantoren zal de komende jaren het grootste onderdeel van het werk zijn zodat de totale kantoorvoorraad in omvang afneemt. Daarbij is aangegeven dat bestemmingsplannen bij herziening zodanig aangepast worden dat er een maximale ruimte is om andere bestemmingen mogelijk te maken, in ieder geval bij krimp- en balansgebieden.

De Wibautas is aangewezen als krimpgebied. De belangrijkste opgave in de krimpgebieden vormt het per saldo terugdringen van de aanwezige kantoorvoorraad. Voor deze locaties is daarmee een belangrijke rol weggelegd bij het op stedelijk niveau herstellen van het evenwicht tussen vraag en aan-



bod op de kantorenmarkt. De nadruk ligt daarom op het onttrekken van bestaande kantoren door transformatie en sloop. De krimpgebieden kennen over het algemeen een hoge leegstand, zowel relatief gezien als in absolute omvang.

Consequenties voor dit plan

De (deels) leegstaande en verouderde Parooltoren draagt momenteel bij aan het overaanbod aan kantoorruimte. De toren is gelegen in het krimpgebied Wibautas waardoor de voorgenomen transformatie uitvoering geeft aan de Kantorenstrategie. Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen zelfstandige kantoorruimte mogelijk.

3.4.5 Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad detailhandelsbeleid vastgesteld. Amsterdam voert al vele jaren beleid met betrekking tot detailhandel en daarom is er nog steeds een redelijk fijnmazige structuur van winkels voor dagelijkse aankopen. Daarnaast heeft vernieuwing in de detailhandel geleid tot onderscheidende winkelgebieden.

Wat de leegstand van winkels betreft, is deze in Amsterdam weliswaar hoger dan een gezonde markt zou moeten laten zien, maar deze is niet alarmerend. Het bevindt zich onder het Nederlands gemiddelde. Dit is onder meer te danken aan het gevoerde (regionale) detailhandelsbeleid van de afgelopen decennia. Door efficiënt met de ruimte om te gaan en niet overal (nieuwe) winkelgebieden toe te staan, is geen sprake van grootschalige leegstand. Dit beleid zal worden gecontinueerd.

De hoofddoelstellingen van het stedelijk detailhandelsbeleid zijn het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam enerzijds en het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen anderzijds. De navolgende beleidshoofddijnen leveren een bijdrage aan de verwezenlijking van deze doelstellingen:

- Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden van bijlage 1 van de nota. De Eerste Oosterparkstraat is in de bijlage genoemd als winkelgebied dat onderdeel uitmaakt van de stadsdekkende structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen.
- Meer grotere winkelunits in sommige gebieden.
- Uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost).
- Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort).
- Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor retailers.
- Vergroting organisatiegraad van ondernemers.
- Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten.
- Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden.
- Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden.

In de loop der tijd kunnen zich ontwikkelingen voordoen die een verandering in de structuur teweeg (moeten) brengen om winkelgebieden te versterken dan wel te behouden. Winkelinitiatieven zijn welkom, indien zij een bijdrage leveren aan de winkelvariëteit enerzijds en/of de fijnmazigheid anderzijds. Om te kunnen bepalen in welke mate een winkelinitiatief bijdraagt aan de doelstellingen van het beleid, is het noodzakelijk een stadsbrede afweging te maken en regie te voeren. In haar regierol wil het College van B&W in de te maken afweging omtrent een nieuw winkelinitiatief worden geadviseerd. Daarom verplicht de Structuurvisie (zie voorgaande) stadsdelen in het geval van uitbreiding van detailhandel met meer dan 2.000 m² bruto vloeroppervlak een advies aan te vragen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam. Deze Commissie toetst het initiatief aan (de geest van) het beleid. Een belangrijk onderdeel van een dergelijke toets is het maken van een zorgvuldige stads(deel)brede en/of regionale afweging van de (te verwachten) effecten. Een dergelijke afweging vindt overigens plaats op



basis van ruimtelijke aspecten, want uit hoofde van de EU-Dienstenrichtlijn is publiekrechtelijke ordening op basis van economische motieven verboden. In het gemeentelijk detailhandelsbeleid is de grens voor een adviesaanvraag bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam overigens op 1.500 m² gelegd.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied van dit bestemmingsplan is geen (onderdeel van een) bestaand winkelgebied maar grenst wel aan het winkelgebied van de Eerste Oosterparkstraat. In het bestemmingsplan is in beperkte mate detailhandel toegestaan, namelijk 1.490 m² met een minimale vestigingsgrootte van 150 m² per vestiging. In het bestemmingsplan is verder een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om het oppervlak aan detailhandel te kunnen verruimen van 1.490 m² bvo naar 2.500 m² bvo, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Zo zijn geen detailhandelsvestigingen groter dan 1.490 m² toegestaan (waardoor grootschalige detailhandel is uitgesloten) en mag de extra detailhandel niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Alvorens toepassing wordt gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid dient er advies te worden ingewonnen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam. In subparagraaf 3.5.5 is een nadere motivering voor het oppervlak aan detailhandel opgenomen.

3.4.6 Woonvisie: Wonen in de Metropool

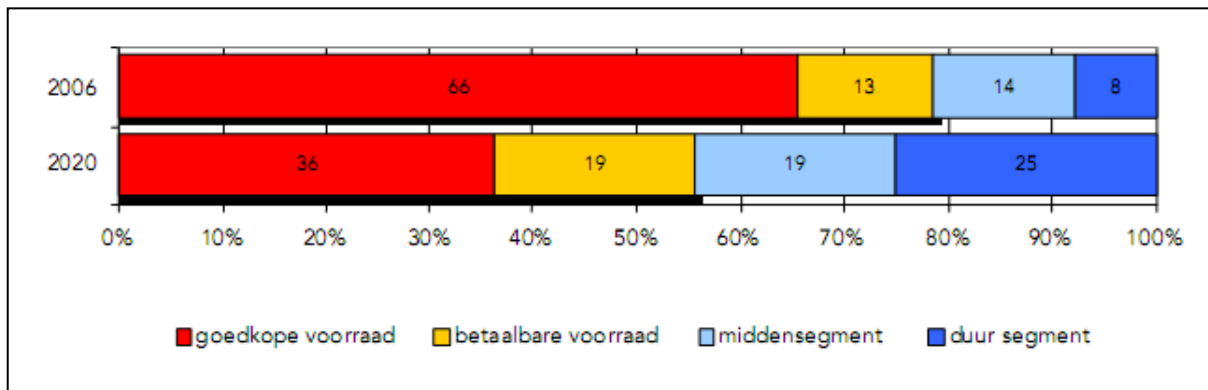
Op 30 oktober 2008 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen en mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken.

Amsterdam zal zich de komende jaren richten op o.a. de volgende prioriteiten:

1. Gebieden met hoge marktdruk blijven toegankelijk voor lage en middeninkomens: de centraalstedelijke zone is het meeste geliefde woongebied van Amsterdam. Het gebied moet ook voor de lagere en middeninkomens toegankelijk blijven.
2. Specifiek bouwen voor specifieke groepen: variatie en differentiatie zijn sleutelwoorden in de woonvisie. Studenten hebben andere woonwensen dan ouderen, mensen die aangewezen zijn op zorgvoorzieningen hebben heel andere behoeftes dan werkende jongeren. Daarom worden met de woningcorporaties afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van woningen voor speciale doelgroepen.

In de woonvisie is een indeling gemaakt van enkele logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. Het plangebied is gelegen in gebied 2 (19^e eeuwse ring en gordel '20-'40). De 19^e-eeuwse ring en de gordel 20-40 liggen dichtbij het centrum van de Metropool Amsterdam en zullen daar het komende decennium steeds meer bij gaan horen. Juist in dit gebied liggen mogelijkheden voor starters, voor de creatieve klasse en voor de gezinnen die stedelijk willen wonen. Er is veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. In het woonbeleid voor dit gebied worden geen groepen uitgesloten, maar bij de nieuwe ontwikkelingen kiest de gemeente in dit gebied voor:

- De mensen met midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- gezinnen die meer ruimte nodig hebben, maar wel stedelijk willen wonen
- de (allochtone) middenklasse;
- de creatieve kenniswerkers die combinatiemogelijkheden zoeken voor wonen en werken;
- jongeren en studenten;
- ouderen.



Afbeelding: overzicht woningvoorraad 2006 en prognose 2020

Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen.

De ambities voor het wonen in Amsterdam voor de 19^e-eeuwse ring en de gordel 20-40 met de voorgaande groepen in gedachten, leiden tot de volgende relevante speerpunten:

- Inzetten op kracht van het gebied: omvangrijke voorraad betaalbare woningen voor starters en mogelijkheden voor creatieve kenniswerkers;
- Meeliften op gunstige ontwikkeling door middel van verkoop huurwoningen, nieuwbouw en differentiatie van de woningvoorraad;
- Behoud (allochtone) middenklasse voor deze wijken;
- Toevoegen ouderenwoningen in nieuwbouw en bestaande bouw.

Consequenties voor dit plan

Op basis van de woonvisie is o.a. een differentiatie van de woningvoorraad nodig. De beoogde invulling met een studentenhotel geeft uitvoering aan de woonvisie doordat er meer variatie in het woningaanbod komt voor studenten. Het Studenthotel levert een bijdrage aan de opvang van Nederlandse studenten doordat zij het eerste studiejaar gebruiken kunnen maken van het Studenthotel, terwijl ondertussen naar een andere studentenkamer wordt gezocht.

3.4.7 Beleid shortstay

De gemeenteraad heeft op 12 februari 2014 het vernieuwde Short stay beleid vastgesteld. Kern van het nieuwe beleid is dat er een pas op de plaats komt voor short stay omdat het huidige aanbod van 800 short stay appartementen de markt voldoende bedient. Het college kiest er daarom voor geen nieuwe vergunningen meer af te geven. Nieuwe short stay appartementen zijn mogelijk indien het huidige aanbod van 800 appartementen daalt en dan in die delen van de stad waar de behoefte groot is en waar de woningmarkt het toelaat. Omdat een minimale verblijfstermijn van vijf nachten slecht handhaafbaar blijkt te zijn wordt de minimale verblijfstermijn verhoogd naar zeven nachten.

Consequenties voor dit plan

Dankzij het door de centrale stad ontwikkelde beleid kan geconcludeerd worden dat het stadsdeel voor shortstay geen eigen beleid hoeft te ontwikkelen. Een bestemmingsplan kan short stay mogelijk maken in die delen van de stad waar de behoefte groot is en waar de woningmarkt het toelaat. Of op die betreffende locatie vervolgens daadwerkelijk sprake kan zijn van short stay is afhankelijk van een eventuele vergunning. In het nu voorliggende bestemmingsplan is geen shortstay toegestaan



3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Ruimtelijke Economische Structuurvisie

Het voormalige stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 5 juli 2004 de "Ruimtelijk Economische Structuurvisie" (RES) vastgesteld. In de RES is beschreven wat de huidige kenmerken zijn van het stadsdeel, welke ontwikkelingskansen er liggen voor publieksgerichte voorzieningen (detailhandel, horeca en vermaak) en overige bedrijvigheid, gevolgd door een beschrijving op hoofdlijnen van de meest wenselijke ruimtelijk economische structuur voor Oost/Watergraafsmeer. Daarbij is een aanzet gegeven voor te treffen (fysieke) maatregelen die nodig zijn om een dergelijk resultaat te bereiken. De bestaande situatie is, naast sociaal economische en ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk aandachtspunt. De visie kan in de volgende drie kernpunten worden samengevat:

1. Behoud diversiteit aan vestigingsmilieus: Een economische kwaliteit van het stadsdeel is de verscheidenheid aan bedrijven, zowel in activiteiten als in omvang. Behoud van alle soorten vestigingsmilieus geeft de best mogelijke garantie op diversiteit aan werkgelegenheid, omdat de huidige bedrijven en hun eventuele uitbreidingswensen binnen het stadsdeel kunnen worden geaccommodeerd. Dit is met name van belang voor de publieksgerichte voorzieningen en de kleinschalige bedrijven met binding aan het stadsdeel (door personeel, leveranciers of afzetmarkt).
2. Uitbouwen en kwalitatieve verbetering voorzieningencusters en werkgebieden: De economische ontwikkelingskansen voor Oost/Watergraafsmeer liggen met name in het:
 - optimaliseren van het dagelijks en niet-dagelijks artikelenaanbod (detailhandel) in de vier winkelconcentratiegebieden Linnaeusstraat/Middenweg e.o., Dapperbuurt, Eerste Oosterparkstraat e.o. en Chr. Huygensplein;
 - benutten unieke karakter van winkellinten;
 - uitbreiden facilitaire en winkelondersteunende horeca, hotelkamers en recreatieve voorzieningen voor eigen bewoners;
 - behouden en intensiveren grootschalige kantorenlocaties en bedrijventerreinen;
 - ontwikkelen kleinschalige kantoren (25-150 m²) en bedrijfshuisvesting.

De huidige diversiteit aan voorzieningencusters en werkgebieden, plus de geplande maatregelen, maken het mogelijk om bovengenoemde ontwikkelingen in te passen zonder forse ingrepen in de bestaande ruimtelijk economische structuur in Oost Watergraafsmeer. Door uitbouw en kwalitatieve verbetering van bestaande werkgelegenheidsconcentratiegebieden kunnen de ontwikkelingskansen worden benut en de gewenste diversiteit aan vestigingsmilieus worden behouden.
3. Intensivering door menging van bij elkaar passende functies: Functiemenging is alleen mogelijk tussen functies die passen binnen één vestigingsmilieu. De typering van de concentratiegebieden bepaalt daarbij de mogelijkheden voor functiemenging op die locatie.

In de RES is de gewenste ruimtelijk-economische structuur weergegeven door middel van een aantal concentratiegebieden. Het plangebied is gelegen binnen het concentratiegebied gemengd woon-werkgebied Wibautstraat. Door de goede bereikbaarheid is de locatie zeer geschikt voor economische activiteiten. Grootschalige detailhandel en grote winkels ten behoeve van de dagelijkse aankopen (supermarkten) worden niet wenselijk geacht omdat deze het draagvlak van de voorzieningen in de Eerste Oosterparkstraat kunnen verzwakken.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het behoud van de diversiteit aan vestigingsmilieus, het uitbouwen en kwalitatief verbeteren van voorzieningencusters en werkgebieden en intensiveren vormen belangrijke uitgangspunten. Daarnaast zijn grootschalige detailhandel (winkels met een winkelvloeroppervlak van minimaal 1.500 m² per vestiging) en grote winkels in dagelijkse goederen (supermarkten) niet wenselijk. Om grootschalige de-



tailhandel te voorkomen staat het bestemmingsplan geen detailhandel met een maximum bruto vloeroppervlak van meer dan 1.490 m² per vestiging toe. Ook zijn supermarkten uitgesloten. Ter bescherming van de kleinschalige detailhandel in de Eerste Oosterparkstraat is een minimum bruto vloeroppervlak van 150 m² per vestiging opgenomen.

Het bestemmingsplan leidt tot een uitbreiding van het aantal hotelkamers en draagt zodoende bij aan het uitbouwen en kwalitatief verbeteren van de werkgebieden. Ook is er sprake van een (verdere) intensivering door mening van bij elkaar passende functies.

3.5.2 Horecanota 2012

De horecanota is op 16 oktober 2012 vastgesteld. In de horecanota stadsdeel Oost 2012 staat prettig wonen en het versterken van de levendigheid voorop. Het stadsdeel zet de komende jaren daarom in op kwalitatief hoogwaardige horeca en diversiteit in het aanbod. In de horecanota is daartoe een aantal beleidskeuzes benoemd, waaronder dat het stadsdeel de ontwikkeling van hotels in het stadsdeel als een goede impuls voor de economie beschouwt en dat zij de vestiging van hotels in het stadsdeel stimuleert en faciliteert. Het stadsdeel wil het toerisme naar Oost verder stimuleren en het uitbreiden van het aantal hotelkamers hangt daar mee samen. De vestiging van een hotel zorgt voor de komst van toeristen die potentiële klanten vormen voor de detailhandel en de horeca in de omgeving. Een hotel draagt ook bij aan de verlevendiging van de buurt, de verbetering van de openbare ruimte en een verdere stimulering van de lokale werkgelegenheid. Met het inzakken van de kantorenmarkt zouden leegstaande kantoorpanden een hotelfunctie kunnen krijgen.

Stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken. Er worden binnen Oost drie soorten gebieden onderscheiden, waarbinnen horeca zich op verschillende wijze kan ontwikkelen. De Wibautstraat is aangemerkt als zowel een economische als als een horeca/voorzieningencluster. Groei van horeca gebeurt hoofdzakelijk langs de economische assen en horeca- en voorzieningenclusters.

Het stadsdeel geeft in principe ruimte aan alle soorten hotelontwikkelingen in het stadsdeel. Er zal per aanvraag/project worden afgewogen in hoeverre het voorgestelde hotel past in het gebied. Het stadsdeel wil dat de hotelexploatanten de omgeving op een positieve manier bij de exploitatie van het hotel betrekken, bijvoorbeeld door het bieden van stageplaatsen, het beschikbaar stellen van hotelruimte aan buurtgerichte organisaties etc.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De Parooltoren en het Trouwgebouw staan deels leeg en bevinden zich in een zone die in aanmerking komt voor de groei van horeca (Wibautstraat). De gebouwen zijn daarom geschikt om te worden benut voor de wens om het aantal hotelkamers in Oost uit te breiden en horeca in de plint te vestigen. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van het studentenhotel en overige horeca mogelijk. Hierbij worden de kamers gebruikt als studentenhuysvesting waarbij de kamers ook als hotelkamers voor ouders, docenten en toeristen kunnen worden gebruikt.

3.5.3 Woonvisie Oost 2011-2015

De woonvisie is op 5 juli 2011 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het stadsdeel kiest daarmee voor verbetering van de woon- en leefomgeving van mensen met een laag inkomen, wonen met zorg, veilig wonen, samen wonen en gezond wonen. In de woonvisie wordt daarom voor diverse doelgroepen als lage en middeninkomens, grote gezinnen met een laag inkomen, mensen die zorg nodig hebben en studenten/jongeren aangegeven op welke wijze het stadsdeel zich voor de betreffende doelgroep wil gaan inzetten. Zo wil het stadsdeel medewerking verlenen aan het realiseren van studentenhuysvesting.

Consequenties voor dit plan

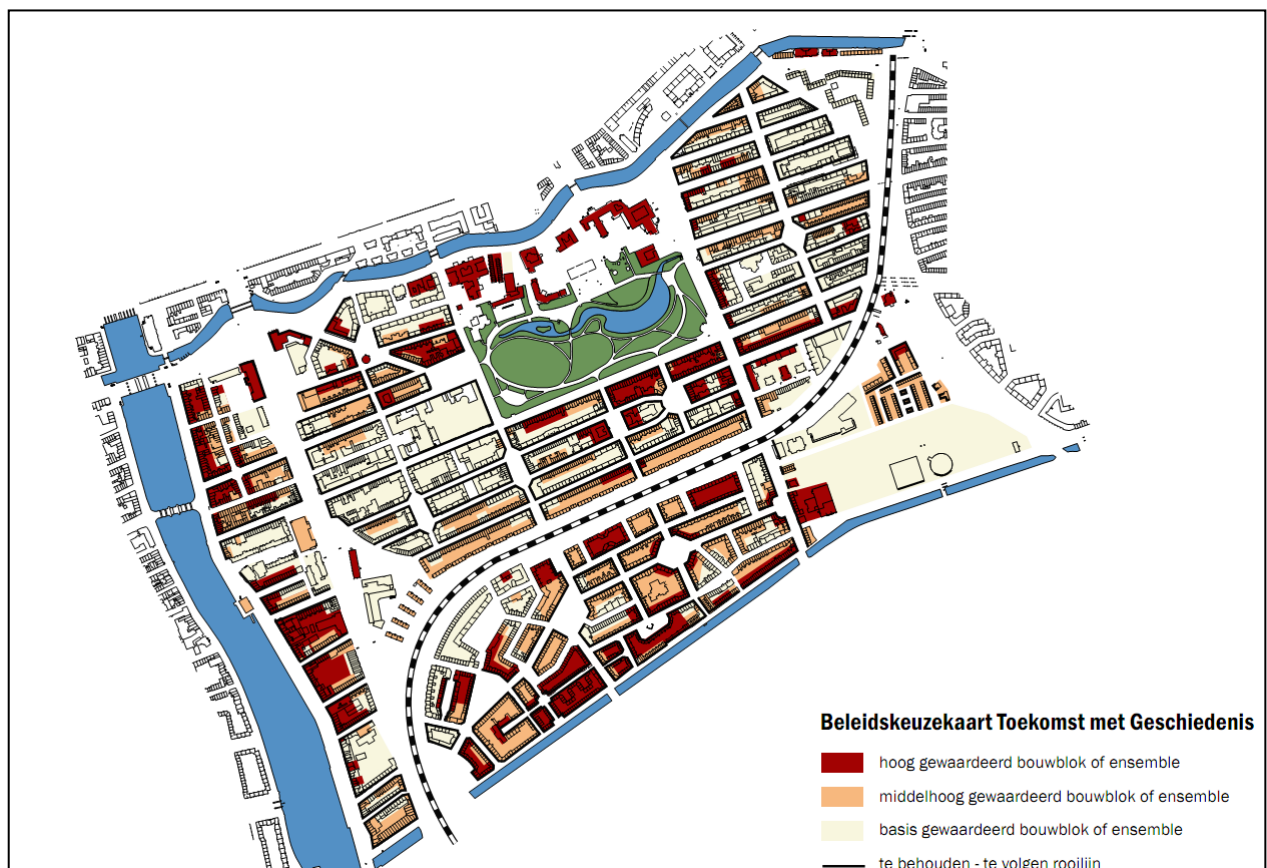
Conform de Woonvisie wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om studentenhuisvesting in de Parooltoren en het Trouwgebouw te realiseren. De locatie is vanwege de ligging nabij de Amstelcampus en de scholen rondom station Amsterdam Amstel zeer geschikt voor een studentenhotel.

3.5.4 Nota Toekomst met Geschiedenis

De nota bevat een beschrijving van de beeldbepalende kwaliteiten van vier buurten in het deel van Oost dat is gelegen tussen de Singelgracht en de Ringvaart, waaronder de Weesperzijdestrook en de Oosterparkbuurt. Het doel van de nota is de stadsdeelraad een handvat te bieden voor het nemen van de juiste besluiten wanneer voor delen van deze buurten over sloop, nieuwbouw, renovatie of herontwikkeling wordt gedacht. Aan de hand van de nota kunnen de beeldbepalende kenmerken en kwaliteiten al in een vroeg stadium van het planproces mee genomen worden bij de besluitvorming. Beeldbepalende kwaliteit wordt zo ook onderdeel van die besluitvorming.

In de nota is aangegeven waarom, waar en op welke manier het stadsdeel de beeldbepalende kwaliteit wil behouden en versterken, en met welke instrumenten dat mogelijk kan worden gemaakt. Ook geeft de nota inzicht in de locaties waar herontwikkeling mogelijk is en behoud minder hoog op de agenda staat.

In de nota is rekening gehouden met de ordenkaart. De nota verschilt echter met de ordenkaart door het detailniveau. De ordenkaart geeft waarderingen op pandniveau, terwijl de nota een minder gedetailleerd karakter heeft. De nota doet aan de hand van een beleidskeuzekaart uitspraken over de beeldkwaliteit op straat- en bouwblokniveau. Zoals gezegd gaat de nota niet alleen in op het behoud van bepaalde delen, maar worden juist ook uitspraken gedaan over gebieden waar ontwikkelingspotentie is en onder welke voorwaarden dat mogelijk is.



Afbeelding: uitsnede beleidskeuzekaart



De Parooltoren en het Trouwgebouw zijn in de beleidskeuzekaart aangemerkt als 'basis gewaardeerd bouwblok of ensemble'. Bij een dergelijke waardering bestaat de mogelijkheid tot zorgvuldige herontwikkeling waarbij de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwanden moeten worden gerespecteerd.

Consequenties voor dit plan

De locatie van het plangebied komt, gelet op de basiswaardering, in aanmerking voor mogelijke herontwikkeling. De plannen voor herontwikkeling zijn echter komen te vervallen zodat uit wordt gegaan van behoud van de bestaande bebouwing.

3.5.5 Detailhandel en dienstverlening

Stadsdeel Oost kent geen vastgesteld beleid waarin is vastgelegd op welke wijze de nieuwvestiging van de functies detailhandel en dienstverlening dient plaats te vinden. Dit houdt in dat per initiatief wordt beoordeeld welke vestigingsmogelijkheden er zijn en wordt, indien mogelijk, maatwerk toegepast. Hierbij worden de functies detailhandel en dienstverlening ruimtelijk als gelijke functies beoordeeld. In de winkelgebieden in Oost wisselen dienstverlening en detailhandel elkaar af. Beide functies hebben dezelfde ruimtelijke verschijningsvorm, bijvoorbeeld als gekeken wordt naar oppervlakte, toegankelijkheid en verkeersaantrekkende werking.

Detailhandel

Centraal stedelijk is het beleid voor detailhandel weergegeven in het beleidsstuk 'Amsterdam Winkelstad' (zie paragraaf 3.3.5). Het beleid vereist voor initiatieven ten behoeve van nieuwvestiging van detailhandel met een vloeroppervlakte van meer dan 1.500 m², een stedelijke en een regionale afweging. In die gevallen is een beoordeling door de Commissie Winkelplanning Amsterdam en door Regionale AdviesCommissie van de provincie Noord-Holland Zuid noodzakelijk. Bij kleinere oppervlakten dan 1.500 m² maken de stadsdelen een eigen, lokale afweging.

Voor een lokale afweging kijkt stadsdeel Oost voor detailhandel niet af van het centraal stedelijke beleid. Stadsdeel Oost deelt de overtuiging uit het centraal stedelijke beleid dat door het stimuleren van de diversiteit aan winkelgebieden een aantrekkelijk gebied ontstaat voor ondernemers, bewoners en bezoekers. De kans op extra bezoekers wordt hierdoor vergroot. De doelstelling ten aanzien van detailhandel is dat de bewoners en bezoekers, afhankelijk van hun aankoopbehoefte, in de verschillende winkelgebieden van Oost terecht kunnen.

In het voorliggende bestemmingsplan is vanwege deze doelstelling gekozen om een maximum aan vloeroppervlakte voor detailhandel te stellen die de grens voor beoordeling door de Commissie Winkelplanning Amsterdam en Regionale AdviesCommissie niet overschrijdt en een minimumgrens ter aansluiting op bestaande detailhandelsstructuren. Het stellen van deze maximum- en minimumgrens is gebaseerd op de (nabijgelegen) bestaande detailhandelstructuren en de potentie van de Wibautstraat als stadsstraat. Ten aanzien van de bestaande detailhandelstructuren zijn drie redenen aan de orde:

1. Bij het toevoegen van detailhandel streeft stadsdeel Oost naar aansluiting op de bestaande detailhandelsstructuur. In de nabijheid van het plangebied is het winkelgebied van de Eerste Oosterparkstraat aanwezig. Deze structuur kenmerkt zich door kleinschaligheid. Op dit moment wordt nog niet het gehele aanbod aan vloeroppervlak in de Eerste Oosterparkstraat benut. Door in het voorliggende bestemmingsplan een grens voor een minimale vloeroppervlakte op te nemen, sluit de nieuwvestiging van detailhandel in het voorliggende bestemmingsplan aan op de kleinschalige detailhandelsstructuur van de Eerste Oosterparkstraat. De nieuwvestiging van detailhandel vormt vanwege het relatief beperkte oppervlak geen bedreiging van de bestaande detailhandelsstructuur in de Eerste Oosterparkstraat. Overige winkelgebieden (Eerste van Swindenstraat, Dappermarkt, Linnaeusstraat, Middenweg, Amstelstation) liggen



op een grotere afstand van het plangebied zodat de nieuwvestiging daar op voorhand geen invloed zal hebben. Daarnaast betreffen het ook daar vooral kleinschalige detailhandelsstructuren en supermarkten. Supermarkten worden in het voorliggende bestemmingsplan om die reden uitgesloten.

2. Stadsdeel Oost streeft naar flexibele bestemmingsplannen zonder dat deze flexibiliteit zorgt dat er grote negatieve, ruimtelijke effecten ontstaan, zoals het verstoren van bestaande detailhandelsstructuren. Vanuit dit oogpunt is het niet wenselijk om nieuwe, solitair gelegen locaties voor grootschalige detailhandel (winkels met een winkelvloeroppervlak van minimaal 1.500 m² per vestiging) te realiseren. Hierin voorzien PDV-locaties in Oost, zoals bijvoorbeeld het bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid. De daar gevestigde grote detailhandelsvestigingen passen niet in of bij het bestaande winkelgebied van de Eerste Oosterparkstraat.
3. Er is een trend waarneembaar die wordt aangegeven in het gemeentelijk detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad'. Het betreft de schaalvergroting van detailhandel vanwege de toenemende mobiliteit van de consument en de mogelijkheden van internet als oriëntatiekanaal voor het overzicht over wat waar te koop is. De buurtwinkels die behoren tot de kleinschalige detailhandelsstructuren worden hierbij steeds meer overgeslagen. Door het vloeroppervlak in het bestemmingsplan hierop af te stemmen, wordt ruimte geboden voor detailhandelsvestigingen die voortkomen uit deze trend.

De potentie van de Wibautstraat is eveneens een reden voor het toestaan van detailhandel in het plangebied. Detailhandel met een totale omvang tussen de 150 m² en 1.490 m² (of 2.500 m²) sluit niet alleen aan bij de bestaande detailhandelsstructuren in Oost en trends, maar ook bij de verschijningsvorm van de Wibautstraat. De Wibautstraat wordt in de Structuurvisie getypeerd als een potentiële stadsstraat. De Wibautstraat heeft een erkende verbindingfunctie waar de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie volgens de Structuurvisie momenteel onvoldoende aanwezig is. Niet alleen de komst van het Studenthotel draagt bij aan de ontwikkelings- en uitwisselingsfunctie en daarmee aan de ontwikkeling van de Wibautstraat als stadsstraat, maar ook de vestiging van middelgrote detailhandelsvestigingen in de plint. De verruiming van bestaande bestemmingsplannen in sommige gebieden van potentiële stadsstraten is dan ook een doelstelling uit het beleid 'Amsterdam Winkelstad'.

Uit bovenstaande blijkt dat in de lokale afweging omtrent detailhandel rekening wordt gehouden met bestaande detailhandelsstructuren van zowel stadsdeel Oost als de gemeente Amsterdam en met trends die zich voordoen op het gebied van detailhandel. Daarnaast wordt rekening gehouden met de ruimtelijke potentie die de Wibautstraat heeft en die in de Structuurvisie is verwoord. Hiermee is de nieuwvestiging van detailhandel conform de aangegeven maatvoering passend in het plangebied.

In het bestemmingsplan is door middel van een afwijkingsbevoegdheid rekening gehouden met flexibiliteit ten aanzien van het toegestane oppervlak aan detailhandel. Door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid kan het oppervlak aan detailhandel worden verruimd naar maximaal 2.500 m², met dien verstande dat geen vestigingen met een bruto vloeroppervlak groter dan 1.490 m² zijn toegestaan (dus geen grootschalige detailhandel) en er geen sprake mag zijn van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Door een verruiming van het toegestane oppervlak dient bovendien eerst advies te worden ingewonnen van de Commissie Winkelplanning Amsterdam.

Dienstverlening

Zoals reeds aangegeven is de functie dienstverlening ruimtelijk in grote mate vergelijkbaar met de functie detailhandel. Het is om die reden niet vreemd dat dienstverlening doorgaans in de winkelgebieden is gevestigd. Er worden ter plaatse tegen een vergoeding diensten geleverd. Op dit punt heeft dienstverlening een gelijkenis met detailhandel, waar producten tegen een vergoeding worden geleverd. In de voorgaande tekst is aangetoond dat de functie detailhandel mogelijk is in het plangebied. Dienstverlening heeft ook een gelijkenis met de functie kantoor, maar onderscheidt zich van deze functie door de baliefunctie, waardoor dienstverlening een grotere toegankelijkheid heeft.



In het geldende bestemmingsplan is in het plangebied de functie dienstverlening toegestaan met een maximum van 300 m² per perceel. Het plangebied omvat meerdere percelen ten opzichte van de momenteel geldende bestemming. Hierdoor is de maximale invulling van 1.490 m² een beperkte toename ten opzichte van de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan.

In de Structuurvisie is aangegeven dat de Wibautstraat een potentiële stadsstraat is. De ontmoetings- en uitwisselingfunctie is hierbij momenteel onvoldoende aanwezig. Het toevoegen van de functie dienstverlening tot maximaal 1.490 m² draagt vanwege de baliefunctie bij aan de ontmoetings- en uitwisselingsfunctie en aan de ontwikkeling van de Wibautstraat als stadsstraat. Hiermee is de vestiging van de functie dienstverlening passend voor zowel stadsdeel Oost als de gemeente Amsterdam.

3.6 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt het concept van het studentenhotel mogelijk. In dit concept kunnen studenten een kamer huren. Ook kunnen de hotelkamers beschikbaar worden gesteld aan docenten, ouders en toeristen. Een deel de bebouwing zal daarnaast ook ruimtes bevatten ten behoeve van functies als bedrijf, horeca, dienstverlening en detailhandel.

Het gedurende een deel van het jaar bedrijfsmatig aanbieden van tijdelijke huisvesting is in beginsel aan te merken als extended stay. Dat is een mengvorm tussen wonen en hotel, waarbij de huurders minimaal 5 nachten en maximaal 6 maanden verblijven. De verblijfsduur van de studenten in het studentenhotel zal in de praktijk echter vaak langer dan 6 maanden zijn waardoor het uitsluitend toestaan van extended stay en hotel juridisch-planologisch gezien niet voldoende is om de gehele formule van het studentenhotel mogelijk te maken. Om die reden is naast extended stay en hotel ook het gebruik als wonen toegestaan. Gelet op het beleid zoals is weergegeven in de paragrafen 3.1 t/m 3.5 is er geen belemmering om deze functies, alsmede de functies bedrijf, horeca, dienstverlening en detailhandel op de voorgenomen wijze mogelijk te maken in de Parooltoren en het Trouwgebouw.



Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (versie 2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor gemiddelde functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer verfijnde afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. In B&M is uitgegaan van de afstand tot een rustige woonwijk. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van drukke wegen en het voorkomen van meerdere functies worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Voor een dergelijk gebied geldt dat kortere afstanden dan bij een rustige woonwijk aanvaardbaar zijn. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar) is echter niet toelaatbaar.

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

4.1.2 Plangebied

In en nabij het plangebied zijn geen milieubelastende bedrijven gevestigd. De beoogde functies extended stay, hotel, wonen, detailhandel en horeca hebben geen gevolgen voor bestaande bedrijven in de omgeving aangezien er al diverse woningen in de omgeving voorkomen. De beoogde functies zijn evenmin als milieubelastend bedrijven aan te merken. Gelet op B&M geldt voor hotels, cafés en restaurants een richtafstand van 10 meter tot een rustige woonwijk. Voor discotheken geldt een richtafstand van 30 meter tot een rustige woonwijk. Het plangebied is aan te merken als een gemengd gebied en niet als een rustige woonwijk. Een kleinere afstand dan 10 meter tussen een hotel, café of restaurant en woningen is daarom aanvaardbaar, mede omdat een kleinere afstand in de praktijk ook al in Amsterdam voorkomt en dit niet tot problemen leidt. De bestaande woningen in de omgeving van het plangebied liggen op meer dan 10 meter afstand zodat ruimschoots wordt voldaan aan de minimale afstandsmaat.

Doordat sprake is van gemengd gebied mag de minimale afstandsmaat van 30 meter voor discotheken met één stap worden verkleind tot 10 meter. De bestaande woningen in de omgeving van het plangebied liggen op meer dan 10 meter afstand zodat wordt voldaan aan de afstandsmaat. Bovendien bevonden zich voorheen drukpersen in de bebouwing ter plaatse van de horeca in het Trouwgebouw. Deze drukpersen veroorzaakten lawaai zodat het toestaan van een discotheek niet tot een achteruitgang voor de bestaande woningen in de omgeving hoeft te leiden.

Het bestemmingsplan staat wonen toe boven een discotheek. De woningen zullen daardoor op een korte afstand van de discotheek komen. Er zullen isolerende maatregelen worden toegepast bij de ruimte waar de discotheek zich zal vestigen zodat het toestaan van wonen boven een discotheek in dit geval aanvaardbaar wordt geacht.



4.1.3 Conclusie

De functies extended stay, hotel, wonen, detailhandel en horeca zijn op basis van de milieuzonering aanvaardbaar in de Parooltoren en het Trouwgebouw, welke zijn gelegen in gemengd gebied.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in Amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

De Wet luchtkwaliteit vereist een genuanceerde toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Amvb Niet In Betekenende Mate en Regeling Niet In Betekenende Mate (NIBM)

De Amvb NIBM en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Er is een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel 'niet in betekenende mate') leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorvloeroppervlak. Grotere projecten kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.



Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (en de voorganger daarvan: het Besluit luchtkwaliteit 2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op grond van de Wet luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van de Wet luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten.

Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingshuizen te realiseren op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B en W op 5 januari 2010 vastgesteld. De richtlijn geldt inmiddels voor de gehele stad. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

4.2.2 Plangebied

Het verbeteren van de luchtkwaliteit is één van de speerpunten van het Amsterdamse stadsbestuur. Het college van B&W heeft daarom in juni 2011 extra maatregelen genomen voor een schone lucht in Amsterdam (zie Schone lucht voor Amsterdam, herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit). De toepassing van deze extra maatregelen leidt tot minder knelpunten in Amsterdam. De luchtkwaliteit in de Wibautstraat is in 2015 geen knelpunt. Het toepassen van de extra maatregelen heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit langs de Wibautstraat.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van enkele nieuwe functies binnen bestaande bebouwing mogelijk. Deze functies vervangen de huidige functies die volgens het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan. Het effect van het plan op de luchtkwaliteit hangt direct samen met de potentiële verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van de bestaande (planologische) situatie.

Volgens het geldende bestemmingsplan mag de bestaande bebouwing worden gebruikt voor o.a. bedrijven en kantoren. De beoogde functies extended stay, hotel of wonen hebben ten opzichte van de maximale planologische invulling volgens het geldende bestemmingsplan geen verkeersaantrekkende werking: het nieuwe bestemmingsplan leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot een vergelijkbaar aantal verkeersbewegingen (zie paragraaf 5.5). Het nieuwe bestemmingsplan heeft ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zodoende geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Ten overvloede is ook gekeken naar het verschil ten opzichte van de feitelijke situatie. In dat geval is er sprake van een toename van ten hoogste 353 verkeersbewegingen per etmaal (zie eveneens paragraaf 5.5). Alhoewel deze toename aan verkeersbewegingen beperkt is, is volledigheidshalve een CAR II berekening uitgevoerd door DPA Cauberg-Huygen (referentie 20140546-03, d.d. mei 2014, zie bijlage). Daaruit blijkt dat een maximale toename van 353 verkeersbewegingen op de Wibautstraat leidt tot een toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ van minder dan 0,1 µg/m³. Een dergelijke



lijke toename is zodanig gering dat er geen betekenis aan behoeft te worden toegekend. Er is voldoende sprake van goede ruimtelijke ordening. Het plan is bovendien aan te merken als 'Niet in Beterende Mate' (NIBM).

4.2.3 Conclusie

Er zijn ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Wettelijk kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag in vooral de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd. Voor de ruimtelijke planontwikkeling is het belangrijk om de aanwezige of toekomstige geluidsbronnen in relatie tot de huidige of toekomstige omgeving goed in kaart te brengen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) 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. Rond of langs deze bronnen van geluid zijn zones ingesteld. Indien geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen of ziekenhuizen, binnen een geluidzone worden geprojecteerd dient onderzoek te worden verricht naar de geluidbelasting op de gevels van deze gebouwen. In de Wgh is vastgelegd welke geluidbelasting (in decibellen) ten hoogste is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften. De Wet geluidhinder is op 1 juli 2012 gewijzigd (zie hierna onder het kopje 'SWUNG').

Wegverkeerslawaa

Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone¹. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in de Wgh. Er is ook akoestisch onderzoek noodzakelijk indien er een nieuwe weg met een snelheidsregime van 50 km/u (of meer) wordt aangelegd en de geluidszone van deze weg zodanig wordt dat er binnen de geluidszone geluidsgevoelige gebouwen zijn gelegen.

De ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwe geluidsgevoelige gebouwen in stedelijk gebied bedraagt 48 dB (voorkeurgrenswaarde). Indien de geluidsbelasting hoger is kan een hogere waarde worden verleend tot maximaal 63 dB.

Railverkeerslawaa

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. De zonebreedte wordt bepaald door de waarden van de geluidproductieplafonds. Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoe-

¹ voor binnenstedelijk wegen geldt een zone van 200 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken en 350 meter voor wegen met meer dan 3 rijstroken, voor buitenstedelijke wegen geldt een zone van 350 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken, 450 meter voor wegen met 3 of 4 rijstroken en 600 meter voor wegen met 5 of meer rijstroken.



lige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone van een spoorweg zijn geprojecteerd.

De ten hoogst toelaatbare grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 55 dB (in geval van woningen) of 53 dB (in geval van andere geluidsgevoelige gebouwen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan een hogere waarde worden verleend tot maximaal 68 dB.

Industrielawaai

Op grond van de Wgh kunnen geluidszones voor industrieterreinen worden vastgesteld.

SWUNG

Op 1 juli 2012 is SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) vastgesteld. Binnen SWUNG wordt het Besluit geluidhinder aangepast via wijzigingen in het Invoeringsbesluit Geluidproductieplafonds en het Besluit geluid milieubeheer. In dit laatste besluit is een nadere uitwerking van de plafondsysteematiek opgenomen om langs Rijksinfrastructuur geluidsgevoelige gebouwen te beschermen tegen geluidhinder.

De plafondsysteematiek houdt globaal in dat er aan weerszijden van (rijks)wegen en spoorwegen een keten van punten met maximale geluidwaarden, zogeheten geluidproductieplafonds, komt te liggen. Deze plafonds leggen de bovengrens vast voor de geluidproductie van een (rijks)weg of spoorweg. Bij de aanleg of de vervanging van (een deel van) een (rijks)weg of spoorweg moeten ten minste de standaard maatregelen worden getroffen waarmee deze akoestische kwaliteit wordt geborgd.

Met de nieuwe SWUNG wetgeving worden naast o.a. woningen, zieken-, verpleeg- en verzorgingshuizen, psychiatrische inrichtingen, woonwagendstandplaatsen en medische kinderdagverblijven ook kinderdagverblijven en ligplaatsen voor woonschepen aangemerkt als geluidsgevoelig.

Geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B en W nota 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid' vastgesteld. Met deze nota wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

De essentie van het geluidbeleid zoals verwoord in de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.



4.3.2 Plangebied

Wegverkeerslawaaï

Het bestemmingsplangebied ligt langs de Wibautstraat en daardoor in de geluidszone van deze weg. Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk zodat akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

Railverkeerslawaaï

Op basis van deze geluidproductieplafondwaarde bedraagt de wettelijke zone voor het trajectdeel Amsterdam Amstel-Amsterdam Muiderpoort (nummer 384) 300 meter. Het plangebied is daardoor gelegen binnen een geluidszone van een spoorweg. Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk zodat akoestisch onderzoek nodig is.

Industrielawaai

Ter plaatse van het bestemmingsplangebied is geen geluidszone van een industrieterrein, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek naar industrielawaai is niet nodig.

4.3.3 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd (projectnummer 20131213-02, d.d. 9 september 2013, zie bijlage). In het onderzoek is berekend wat de geluidsbelasting is op de gevels van de bebouwing. De lage uitbouw van de Parooltoren (zowel het bestaande deel als de nieuwe entree) en de uitbouwen van het Trouwgebouw zijn daarbij buiten beschouwing gelaten aangezien in deze delen geen geluidsgevoelige functies zijn toegestaan. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de Wibautstraat ter plaatse van de Parooltoren maximaal 57 dB bedraagt en ter plaatse van het Trouwgebouw maximaal 62 dB. Het spoorverkeer leidt ter plaatse van de Parooltoren tot maximaal 59 dB en ter plaatse van het Trouwgebouw tot maximaal 58 dB. De berekende geluidsbelastingen zijn hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting maar voldoen aan de hogere waarde die maximaal kan worden vastgesteld.

Voor zowel de Parooltoren als het Trouwgebouw is een hogere waarde nodig indien maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. In het akoestisch onderzoek is nagegaan of maatregelen aan de bron, maatregelen in het overdrachtsgebied of maatregelen aan de ontvangzijde reëel of haalbaar zijn. Het gaat daarbij onder meer om het toepassen van geluidreducerend asfalt en het realiseren van geluidschermen. Aangezien dergelijke maatregelen niet haalbaar zijn, onvoldoende geluidreductie opleveren of grote bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om voor de nieuwe geluidgevoelige functies een hogere waarde vast te stellen. In de onderbouwing ten behoeve van de hogere waarden wordt een nadere motivering opgenomen waarom maatregelen bij dit project onvoldoende doelmatig zijn.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat een aantal (studenten)kamers/woningen in het gebouw geen stille zijde zal hebben. Het Amsterdamse transformatiebeleid staat realisatie van dergelijke kamers/woningen toe, mits de indeling van de kamers/woningen en de geluidswering goed gemotiveerd wordt.

De bestaande bebouwing blijft gehandhaafd. Vanwege de beoogde invulling als studentenhotel is er sprake van relatief kleine kamers waardoor de mogelijkheden om per kamer stille zijden te realiseren beperkt zijn. Er zouden eventueel afsluitbare loggia's kunnen worden gerealiseerd maar deze zijn lastig te realiseren in een bestaand gebouw met kleine kamers. In het bestemmingsplan is wel een regeling opgenomen dat kamers/woningen groter dan 30 m² gbo alleen zijn toegestaan indien er een stille zijde wordt gerealiseerd.



Het voornemen is om voor het project hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder vast te stellen. Het akoestisch onderzoek en het voornemen om hogere waarden vast te stellen zijn op 13 november 2013 behandeld in het Technisch Ambtelijk Voorbereidend Geluidsoverleg Amsterdam (TAVGA). Het TAVGA had geen inhoudelijke opmerkingen en heeft ingestemd met het project.

Gelet op het voorgaande zijn er ten aanzien van het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van geluidhinder.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie.

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. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

4.4.2 Plangebied

Gelet op de bij het stadsdeel bekende gegevens behoort de grond ter plaatse van het plangebied tot Klasse 3. Dat is matig verontreinigde grond.

4.4.3 Conclusie

Door Cauberg-Huygen is in het kader van de toenmalige planvorming voor de Parooldriehoek een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (projectnummer 20080344-05, d.d. 10 juli 2008, zie bijlage). Uit eerder door Syncera De Straat B.V. verricht historisch onderzoek en verkennend bodemonderzoek blijkt dat op de locatie meerdere bedrijfsmatige activiteiten hebben plaatsgevonden welke ook plaatselijk lichte tot sterke bodemverontreinigingen hebben veroorzaakt (o.a. de aanwezigheid van een drukkerij, een (voormalige) ondergrondse olietank en een calamiteit).

Uit de resultaten blijkt dat ter plaatse van het parkeerterrein bij Wibautstraat 131 een sterke bodemverontreiniging met minerale olie aanwezig is. De omvang wordt gezien de gemeten concentraties vooralsnog als beperkt ingeschat. Verder worden er ter plaatse van het voormalig inktvulpunt van Wibautstraat 131 sterke verontreinigingen met nikkel en mogelijk ook koper en PAK aangetroffen. Deze verontreinigingen zijn te relateren aan de aanwezigheid van de stedelijke ophooglaag dan wel plaatselijk door de voormalige activiteiten van de drukkerij. Op meerdere plekken is in de bodem en ophooglaag is heterogeen maar ook asbesthoudend materiaal aangetroffen.

De aanwezige verontreinigingen zullen naar verwachting geen belemmering opleveren voor het toekomstige gebruik. Ook bestaat er geen spoedeisendheid om deze verontreinigingen vanuit milieuhygiënisch oogpunt te saneren. Indien ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling grondverzet noodzakelijk is, zal plaatselijk rekening moeten worden gehouden met het treffen van saneringsvoorzieningen en extra kosten voor de afvoer van verontreinigde grond. De omvang van het grondverzet zal hierbij bepalend zijn voor de saneringsinspanning- en kosten.

Ten behoeve van de realisatie van het studentenhotel zal grondverzet gaan plaatsvinden (kleine uitbreiding kelder en realisatie entreegebouw). Ten behoeve van deze werkzaamheden zal nader bodemonderzoek worden uitgevoerd.



4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de circulaire risiconormering vervoer vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp.

Het groepsrisico kan niet in contouren worden vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as).

Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het gebruik en/of de opslag van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en giftige stoffen kan risico's met zich meebrengen. Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van het gebruik en/of de opslag van gevaarlijke stoffen moet daarom rekening worden gehouden met individueel (plaatsgebonden)- en/of groepsrisico. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft de grenswaarden aan voor kwetsbare objecten en richtwaarden voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten ten aanzien van de plaatsgebonden risicocontouren.



Besluit externe veiligheid Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Volgens het besluit moet er voorts een belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding worden vrijgehouden. De belemmeringenstrook bedraagt ten minste vier meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van een buisleiding.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren.

Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in drie categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- Op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- Op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- Op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.

Stand van zaken herziening regelgeving

De stand van zaken Basisnet Water en Weg, het definitieve ontwerp voor Basisnet Water en Weg en een stand van zaken Basisnet Spoor zijn inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden. Het Basisnet Water en Weg is nog niet in werking getreden. Voor elk traject in Basisnet zijn risicoplafonds vastgesteld. Deze zijn eenmalig vastgesteld op basis van de vervoersprognoses, de aanwezige bevolking en de bouwplannen. De risicoplafonds verschillen per traject. Langs het ene traject bevindt zich immers meer bebouwing dan langs het andere traject. Bovendien geldt dat niet over elke spoorlijn, autoweg of waterweg evenveel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De risicoplafonds zullen juridisch geborgd worden door wijziging van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (zie navolgende). Vooruitlopend daarop zijn de Basisnetten Weg en Water al als bijlage bij de circulaire RNVGS opgenomen. Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen staat nu nog in de Nota en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs). De geactualiseerde circulaire is de voorloper van het Btev (zie navolgende). Gemeenten, provincies en infrabeheerders wordt verzocht om bij vervoers- en omgevingsbesluiten rekening te houden met de circulaire.



Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het Basisnet Spoor wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, Pro Rail en spoorvervoerders. Het Basisnet moet medio 2014 in werking treden. Het zal in elk geval voldoende ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen de grote zeehavens, de grote chemische industrieën (Rotterdam, Moerdijk, Sittard-Geleen en Delfzijl) en het buitenland via meerdere grensposten.

Op sommige spoorlijnen wordt in het Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt. Het Basisnet schrijft tevens voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in de omgeving van een spoorlijn, in relatie tot de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn.

Zodra het Basisnet Spoor van kracht is, moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet:

- Woningen, scholen, zorginstellingen, kantoren en dergelijke mogen niet te dicht bij het spoor worden gebouwd. De afstand die gemeenten moeten aanhouden verschilt per spoorlijn en is afhankelijk van de vastgestelde risicoplafonds.
- Voor nieuwe gebouwen die worden gebouwd binnen 30 meter van een spoorlijn waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, gaan extra bouwvoorschriften gelden.
- Voor nieuwe bestemmingsplannen binnen 200 meter van het spoor moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Mensen moeten zich bij een ongeluk zelf kunnen redden (bijvoorbeeld door voldoende vluchtwegen) en hulpdiensten moeten hun werk goed kunnen door (bijvoorbeeld door aanwezigheid van voldoende bluswater).

Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev)

In november 2008 is een ambtelijk concept van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) gepubliceerd. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes. Het ambtelijk concept is eind 2008 slechts ter informatie aangeboden aan de Tweede Kamer en er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Het conceptbesluit en de daarbij behorende toelichting worden nog aangepast en aangevuld met onder meer een saneringsparagraaf. Het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) is nog niet in werking getreden.

4.5.2 Plangebied

Risicovolle bedrijven

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) zijn er in en nabij het plangebied geen risicovolle bedrijven aanwezig en deze zijn ook niet voorzien. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van risicovolle bedrijven is derhalve niet aan de orde.

Buisleidingen

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) en de gegevens van de Gasunie bevinden zich binnen of in de directe omgeving van het plangebied geen hoofd transportroutes voor gasleidingen. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van buisleidingen is derhalve niet aan de orde.



Transport gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

In en nabij het plangebied van het bestemmingsplan worden geen gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is derhalve niet aan de orde.

Vervoer over het spoor

Over de spoorweg Amsterdam Amstel-Amsterdam Muiderpoort worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van deze spoorwegen. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorweg is daarom nodig.

Vervoer over het water

In en nabij het plangebied zijn geen waterwegen aanwezig waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van vervoer over het water is niet nodig.

4.5.3 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is door AVIV onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (projectnummer 132527, d.d. 10 september 2013). Uit het onderzoek blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) van het naastgelegen spoorbaanvak 0 meter bedraagt. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen functiewijziging. Aan de hand van o.a. transportintensiteiten en aanwezigheidsgegevens is het groepsrisico voor de huidige en toekomstige situatie berekend. Daaruit blijkt dat het groepsrisico in beide situaties kleiner is dan de oriëntatiewaarde (namelijk 0,624). De voorgenomen herontwikkeling leidt ten opzichte van de huidige situatie zelfs tot een marginale afname van het groepsrisico. Een verantwoording van het groepsrisico is daarom niet aan de orde. Het onderzoek is in het kader van artikel 3.1.1 overleg voorgelegd aan de brandweer (zie paragraaf 8.2). Het advies van de adressant is opgenomen in de bijlage van de toelichting.



Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

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.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde nota waterhuishouding het geval was. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaatbestendige watersystemen.

Beleid Hoogheemraadschap

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

Keur

De Keur is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden. De Keur kent verboden en geboden voor de manier van inrich-



ten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. In het Keurbesluit Vrijstellingen heeft AGV beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan, zonder dat een Keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en organisaties. Vaak geldt wel een meldplicht. Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en die niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling kunnen initiatiefnemers een vergunning aanvragen bij Waternet (welke de taken namens AGV uitvoert).

Gemeentelijk beleid

In het plan 'Breed water' is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015.

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} 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 en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap 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 en de drinkwatervoorziening.

Waterkeringen

Volgens de keurkaart AGV bevindt zich in en nabij het plangebied geen waterkering.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

In het plangebied is geen demping van oppervlaktewater aan de orde. Ook is er geen sprake van een toename van verharding. De nieuwe entree tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw wordt gerealiseerd op gronden die al verhard zijn. Bovendien is deze entree aanzienlijk kleiner dan 1.000 m².

Wateropgave

Voor het plangebied geldt geen wateropgave.



Gebruik materialen

Voor de functiewijziging worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

Riolering, hemelwaterafvoer

In het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Bij dit stelsel worden het vuilwater en regenwater apart ingezameld waarbij het vuilwater afgevoerd wordt naar de rioolwaterzuivering en het regenwater direct naar het oppervlaktewater. Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor het aanwezige rioolstelsel.

Grondwater

Een eigenaar van een erf mag geen hinder aan eigenaren van andere erven toebrengen in de loop, hoeveelheid of hoedanigheid van over het erf stromend water of van het grondwater en dergelijke.

In geval van bouwactiviteiten dient er rekening mee te worden gehouden dat het niet is toegestaan om grondwateroverlast te veroorzaken door het aanbrengen van ondergrondse constructies en dat het verboden is om grondwater te onttrekken met als gevolg dat er sprake is van een grondwaterstandverlaging in de omgeving.

Belangrijk is dat ruimtelijke ontwikkelingen geen verslechtering van de oorspronkelijke grondwaterstand en –stroming mag veroorzaken (bodemdaling, grondwateroverlast en -onderlast, paalrot, zettingen). Daarom is versnelde afvoer van grondwater naar oppervlakte (permanente drainage) in principe niet toelaatbaar. De sponswerking van de bodem dient zoveel als mogelijk te worden benut.

Het gebruik van kunstmatige ontwateringmiddelen (drains en grindkoffers) is in principe niet toegestaan. Het grondwaterpeil is daarom bepalend voor de landgebruiksfunctie. Dit betekent dat het landgebruik zo wordt ingericht dat de actuele grondwater situatie gunstig is voor de betreffende landgebruiksfunctie (natuur voor hoge grondwaterstand, stedelijk gebied voor lagere grondwaterstanden).

Het bestemmingsplangebied is momenteel al bebouwd. Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande bebouwing waarbij tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw een nieuwe entree wordt gebouwd. Er worden in de nieuwe situatie geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwingen gerealiseerd. Wel wordt de bestaande kelder aan de oostzijde uitgebreid maar deze uitbreiding is zeer beperkt (maximaal 20 m²). Een dergelijke beperkte uitbreiding heeft geen nadelige gevolgen voor de grondwaterstanden. In de directe omgeving van de bestaande kelder is veel openbare ruimte aanwezig. Onder deze openbare ruimte bevinden zich geen ondergrondse bouwwerken van andere gebouwen. Er is daardoor geen sprake van een clustering van kelders. De beperkte uitbreiding van de kelder zal de doorstroming van het grondwater in het gebied zodoende niet belemmeren.

Conclusie

Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor water en leidt derhalve niet tot knelpunten.



5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerking-treding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Plangebied

In september 2011 is door Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (BMA) een archeologisch bureauonderzoek voor de Weesperzijde uitgevoerd (zie bijlage). Het bureauonderzoek heeft ook betrekking op het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat voor het plangebied een negatieve verwachting geldt vanwege de hoge mate van verstoring. Er is geen archeologisch veldonderzoek nodig.

Conclusie

Gelet op de uitkomsten van het bureauonderzoek is geen archeologisch veldonderzoek noodzakelijk. In het bestemmingsplan hoeft daarom verder geen rekening te worden gehouden met archeologie.

5.2.2 Cultuurhistorie

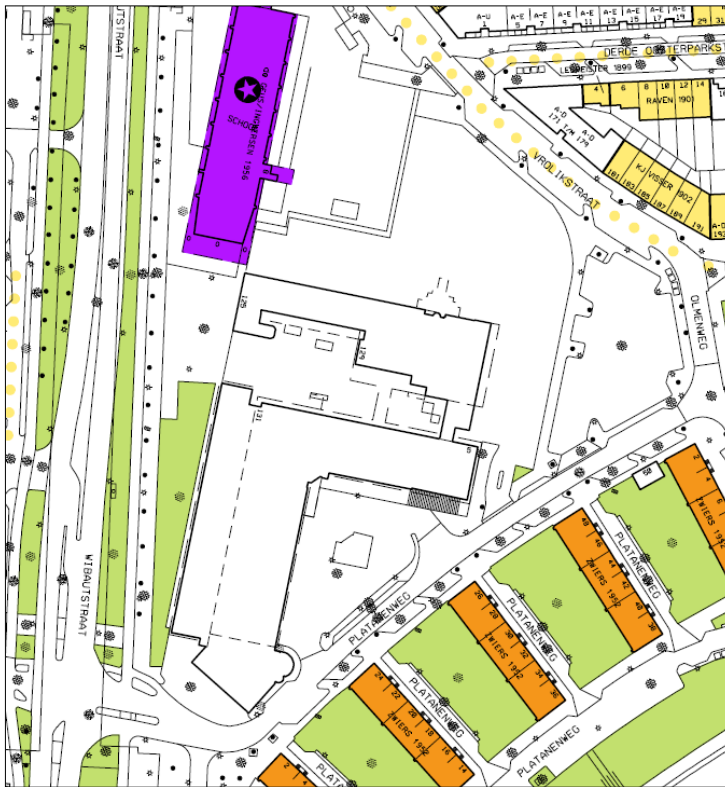
Beleid

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

Het stadsdeel heeft een ordenkaart om de cultuurhistorische waarden van panden te kunnen beoordelen.

Plangebied

Gelet op de provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie is het voorliggende plangebied aangegeven als landschapstype 'Stedelijk'. Er zijn geen cultuurhistorische elementen aangegeven. Uit de ordenkaart van het stadsdeel blijkt voor de bestaande gebouwen in het plangebied geen architectuurorde te gelden omdat er geen sprake is van cultuurhistorische waarden.



Afbeelding: uitsnede ordenkaart stadsdeel Oost

Conclusie

Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van cultuurhistorie geen knelpunten zijn.

5.3 Duurzaamheid

Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw.

Belangrijk daarbij is wat er verstaan wordt onder 'klimaatneutraal'. Klimaatneutraal bouwen houdt in dat 100% van de CO₂-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectief inzet van duurzame bronnen.

Stadsdeel Oost

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is o.a. aangegeven dat in 2025 de CO₂ uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

Het stadsdeel vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk. Dit zijn:

- groene daken
- buitengevelisolatie
- zonnecollectoren en zonnepanelen
- windmolens
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

Het bestemmingsplan heeft betrekking op bestaande panden. Het behoud en hergebruik van deze panden is aan te merken als één van de duurzaamste maatregelen. Het toepassen van overige duur-



zame maatregelen is een mogelijkheid en is daarom zoveel mogelijk toegestaan in het bestemmingsplan.

5.4 Flora en fauna en ecologie

5.4.1 Wettelijk kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

Natura 2000

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstoringseffect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringsstoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Flora- en faunawet

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden of beschadigen van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Op 23 februari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (Amvb artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen geregeld in dit 'Vrijstellingsbesluit' geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze terugkerende werkzaamheden kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.



Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de Amvb artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de Gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

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

5.4.2 Plangebied

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn en het plangebied ligt op circa 5 kilometer van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten (zoals sloop van gebouwen) zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

In het bestemmingsplangebied zal sprake zijn van een functiewijziging binnen bestaande bebouwing. Wel zullen er enkele kleinschalige bouwkundige ingrepen plaatsvinden, zoals het wijzigen van de gevels van het Trouwgebouw, het ophogen van een deel van het Trouwgebouw, het verlagen van een ander deel van het Trouwgebouw en het realiseren van een eenlaagse verbinding tussen de Parooltoren en het Trouwgebouw. Een onderzoek of de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor beschermde flora en fauna is nodig.

5.4.3 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is door Els & Linde een quick scan ecologie uitgevoerd (13.095, augustus 2013) aan de hand van een bureaustudie en veldbezoek. Uit deze quick scan blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen geen negatieve impact zullen hebben op het Nationaal Landschap Het Groene Hart, de Ecologische Hoofdstructuur en het Natura2000-gebied Markermeer & IJmeer. Er zijn in het plangebied geen beschermde planten en dieren aangetroffen en deze zijn ook niet te verwachten. Wel zijn op het dak van het Trouwgebouw kolonies stadsduiven en kauwen aangetroffen. Vermoedelijk wordt het dak gebruikt als slaapplek van beide soorten. Deze soorten zijn tij-



dens het broedseizoen beschermd. Verstorende werkzaamheden dienen daarom buiten de broedperiode (april t/m juni) te worden uitgevoerd.

5.5 Verkeer en parkeren

5.5.1 Wettelijk kader

Voor de onderdelen verkeer en parkeren dient op basis van de Wet ruimtelijke ordening sprake te zijn van goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat er in het plan rekening gehouden dient te worden met een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer en voldoende parkeergelegenheid. Voor parkeren wordt hierbij gekeken naar de bouwverordening Amsterdam. Conform de bouwverordening Amsterdam dient bij (ver)bouw in voldoende mate parkeervoorzieningen aangebracht worden op eigen terrein. Bij het bepalen wat voldoende is worden in het algemeen de parkeerkencijfers uit het ASVV (versie 2012) als richtlijn gehanteerd om bij ruimtelijke ontwikkelingen tot een goede ruimtelijke ordening te komen. De parkeerkencijfers zijn echter landelijke kencijfers. In de praktijk blijken functies in Amsterdam een lagere parkeerbehoefte te hebben. Daarnaast geeft de Nota Locatiebeleid Amsterdam 2008 maximale parkeernormen voor kantoren en bedrijven. Ook heeft stadsdeel Oost een conceptnota parkeernormen in voorbereiding waarin een aantal principes uit de bouwverordening verder uitgewerkt worden. Per functie dient dan onderbouwd te worden wat de te verwachten parkeerbehoefte is.

5.5.2 Plangebied

Verkeer

Algemeen

De gevolgen voor verkeer hangen samen met de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Om het aantal voertuigbewegingen volgens het geldende bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan globaal te kunnen bepalen, is gebruikt gemaakt van kengetallen voor verkeersgeneratie (ASVV versie 2012). In het ASVV zijn per stedelijkheidsgraad en ligging in de bebouwde kom kengetallen voor diverse functies aangegeven. Voor Amsterdam is de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' van toepassing en het plangebied wordt beschouwd als onderdeel van de centrumzone.

Huidige situatie

- Maximale planologische programma

De Parooltoren is aan te merken als bedrijfsverzamelgebouw waarin volgens het geldende bestemmingsplan bedrijven, kantoren en creatieve functies zijn toegestaan. Daarnaast zijn in het gebouw (en/of het naastgelegen Trouwgebouw) 300 m² dienstverlening en 300 m² detailhandel mogelijk. In de tweelaagse uitbouw van de Parooltoren is uitsluitend horeca van categorie 1 en 4 toegestaan. De tweelaagse uitbouw van de Parooltoren heeft een grondoppervlak van 405 m² en een totaal oppervlak van 810 m². De Parooltoren bestaat uit 13 verdiepingen, heeft een grondoppervlak van 925 m² en daarmee een totaal oppervlak van 12.025 m².

Het maximaal planologisch toegestane programma in de Parooltoren, de kengetallen volgens het ASVV en de daaruit voortkomende verkeersgeneratie zijn weergegeven in de navolgende tabel.

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Kengetal (max)</i>	<i>Verkeersgeneratie</i>
Bedrijfsverzamelgebouw	12.025 m ²	3,2 per 100 m ² bvo	4,9 per 100 m ² bvo	385-590



Horeca 4 (restaurant)	810 m ²	1,4 per 100 m ² bvo	5,1 per 100 m ² bvo	12-42 ²
Detailhandel	300 m ²	14,2 per 100 m ² bvo	19,3 per 100 m ² bvo	43-58
Dienstverlening	300 m ²	4,2 per 100 m ² bvo	6,6 per 100 m ² bvo	13-20
Totaal:	453-710			

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie Parooitoren volgens geldend bestemmingsplan

Het Trouwgebouw is net als de Parooitoren een bedrijfsverzamelgebouw en in het geldende bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het Trouwgebouw is in het geldende bestemmingsplan, naast een invulling als bedrijfsverzamelgebouw, ook onderwijs over 4 verdiepingen mogelijk (met uitzondering de uitbouw aan de Wibautstraat en de uitbouw op de hoek met de Platanenweg). Het deel waar onderwijs is toegestaan heeft een grondoppervlak van circa 2.190 m² zodat het totale oppervlak aan onderwijs maximaal 8.760 m² bedraagt. Uit het ASVV blijkt echter dat een invulling als bedrijfsverzamelgebouw als maximale planologische invulling te beschouwen is.

In de uitbouw van het Trouwgebouw is het gebruik als horeca van categorie 2 (discotheek) toegestaan. Deze uitbouw heeft een grondoppervlak van 850 m². Uitgaande van maximaal 1 verdieping is dat ook gelijk het totale oppervlak. De eenlaagse uitbouw op de hoek van de Platanenweg is aangeduid als opslag. Het gebouw heeft een grondoppervlak van 330 m².

Het maximaal planologisch toegestane programma in het Trouwgebouw, de kengetallen volgens het ASVV en de daaruit voortkomende verkeersgeneratie zijn weergegeven in de navolgende tabel.

Functie	Oppervlak	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
Bedrijfsverzamelgebouw	8.760 m ²	3,2 per 100 m ² bvo	4,9 per 100 m ² bvo	281-430
Horeca 2 (discotheek)	850 m ²	1,4 per 100 m ² bvo	5,1 per 100 m ² bvo	12-44
Opslag	330 m ²	2,2 per 100 m ² bvo	3,9 per 100 m ² bvo	7-13
Totaal:	300-487			

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie Trouwgebouw volgens geldend bestemmingsplan

De verkeersgeneratie bedraagt volgens de maximale planologische invulling van het geldende bestemmingsplan 753-1.197 verkeersbewegingen in de huidige situatie.

- Feitelijke situatie

In de feitelijke situatie kunnen minder verkeersbewegingen aan de orde zijn dan bij de maximale planologische invulling. Ten overvloede is daarom ook gekeken naar het aantal verkeersbewegingen in de feitelijke situatie:

- Het feitelijke gebruik van de Parooitoren komt overeen met het maximaal planologische programma volgens het geldende bestemmingsplan.
- Een groot deel van het Trouwgebouw is tot voor kort in gebruik geweest als ROC. Het gebruik als ROC leidt tot minder verkeersbewegingen dan bij de maximale planologische invulling.

Het feitelijke programma in de Parooitoren, de kengetallen volgens het ASVV en de daaruit voortkomende verkeersgeneratie zijn weergegeven in de navolgende tabel.

Functie	Oppervlak	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
Bedrijfsverzamelgebouw	12.025 m ²	3,2 per 100 m ² bvo	4,9 per 100 m ² bvo	385-590
Horeca 4 (restaurant)	810 m ²	1,4 per 100 m ² bvo	5,1 per 100 m ² bvo	12-42 ³

² In het ASVV is geen kengetal opgenomen voor horeca van categorie 1 en 4. Daarom is gebruik gemaakt van het kengetal voor een vergelijkbare horecafunctie (discotheek)

³ In het ASVV is geen kengetal opgenomen voor horeca van categorie 1 en 4. Daarom is gebruik gemaakt van het kengetal voor een vergelijkbare horecafunctie (discotheek)



Detailhandel	300 m ²	14,2 per 100 m ² bvo	19,3 per 100 m ² bvo	43-58
Dienstverlening	300 m ²	4,2 per 100 m ² bvo	6,6 per 100 m ² bvo	13-20
Totaal:				453-710

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie Parooltoren in de feitelijke situatie

Het feitelijke programma in het Trouwgebouw, de kengetallen volgens het ASVV en de daaruit voortkomende verkeersgeneratie zijn weergegeven in de navolgende tabel.

Functie	Oppervlak	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
ROC	8.760 m ² (circa 300 leerlingen ⁴)	7,0 per 100 leerlingen	12,0 per 100 leerlingen	21-36
Horeca 2 (discotheek)	850 m ²	1,4 per 100 m ² bvo	5,1 per 100 m ² bvo	12-44
Opslag	330 m ²	2,2 per 100 m ² bvo	3,9 per 100 m ² bvo	7-13
Totaal:				40-93

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie Trouwgebouw volgens de feitelijke situatie

De verkeersgeneratie bedraagt in de feitelijke situatie 493-803 verkeersbewegingen.

Toekomstige situatie

In het nieuwe bestemmingsplan zijn extended stay, een hotel en wonen toegestaan en er zijn enkele publiek aantrekkende functies als horeca en detailhandel mogelijk. In de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de functie(s) met de hoogste verkeersaantrekkende werking zodat er sprake is van een worst-case scenario. Zo is de verkeersgeneratie bij kamerverhuur hoger dan die bij een hotel (uitgaande van maximaal 3 sterren hotel) maar lager dan bij etagewoningen (koop, goedkoop). Indien er etagewoningen zouden worden gerealiseerd zijn er echter geen 575 woningen mogelijk maar maximaal 300 woningen (iets meer dan de helft van het aantal kamers) omdat het oppervlak van een woning ongeveer twee keer zo groot zal zijn als het oppervlak van een verhuurbare (studenten)kamer. De totale verkeersgeneratie van uitsluitend verhuurbare (studenten)kamers zal daardoor toch hoger zijn dan bij etagewoningen. Bovendien geldt voor etagewoningen met een dergelijk oppervlak dat deze met name geschikt zijn voor éénpersoonshuishoudens, studenten en expats. Bij dergelijke etagewoningen is de verkeersaantrekkende werking over het algemeen aanzienlijk lager dan bij etagewoningen voor meerpersoonshuishoudens.

Voor de publiek aantrekkende functies is uitgegaan van maximaal 1.490 m² detailhandel en een overige invulling als dienstverlening (2.710 m²). Een dergelijke invulling is ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking te beschouwen als een 'worst-case'-invulling.

Functie	Oppervlak /aantal	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
Wonen, kamerverhuur (studenten)	575	0,8 per kamer	1,2 per kamer	460-690
Detailhandel	1.490 m ²	14,2 per 100 m ² bvo	19,3 per 100 m ² bvo	212-288
Dienstverlening	2.710 m ²	4,2 per 100 m ² bvo	6,6 per 100 m ² bvo	114-178
Totaal:				786-1.156

Tabel: verkeersgeneratie toekomstige situatie Parooltoren en Trouwgebouw volgens nieuwe bestemmingsplan

⁴ Het aantal van circa 300 leerlingen is een schatting



Het aantal verkeersbewegingen volgens de maximale planologische invulling is in de huidige en toekomstige situatie nagenoeg gelijk. Het verschil varieert van een afname van 41 verkeersbewegingen tot een toename van 33 verkeersbewegingen. Het nieuwe bestemmingsplan leidt ten opzichte van de feitelijke situatie tot een worst-case toename van 293 tot 353 verkeersbewegingen per etmaal. Volgens de gegevens van Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (www.verkeersprognoses.amsterdam.nl) bedraagt het aantal motorvoertuigen op de Wibautstraat tijdens de maatgevende avondspits (tussen 16.00 en 18.00) 2.275 in de rijrichting tussen de Eerste Oosterparkstraat en de President Steynstraat en 2.029 in de rijrichting tussen de President Steynstraat en de Eerste Oosterparkstraat. Gelet op de functies die in het nieuwe bestemmingsplan zijn toegestaan zal slechts een beperkt deel van de maximaal 353 extra verkeersbewegingen tijdens de avondspits gaan plaatsvinden. Deze beperkte toename leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling van de Wibautstraat aangezien deze voldoende capaciteit heeft. Op andere wegen zoals de Platanenweg zal evenmin sprake zijn van knelpunten aanzien het aantal motorvoertuigen tijdens de maatgevende avondspits in beide rijrichtingen minder dan 50 bedraagt.

Ten opzichte van de maximaal berekende toename van 353 verkeersbewegingen per etmaal geldt nog dat de verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen in de praktijk veel lager zal zijn omdat de locatie dichtbij diverse scholen en het centrum van Amsterdam is gelegen en de locatie uitstekend bereikbaar is per openbaar vervoer zodat de meeste bezoekers, bewoners en werknemers zich lopend, per fiets of per openbaar vervoer zullen verplaatsen.

Parkeren

Algemeen

Uitgangspunt is dat de (eventuele) toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de vorige functies op eigen terrein wordt opgelost. De gevolgen voor parkeren hangen samen met de parkeerbehoefte volgens het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Om het aantal voertuigbewegingen volgens het geldende bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan globaal te kunnen bepalen is gebruikt gemaakt van parkeernormen voor parkeren (concept-Nota parkeernormen van het stadsdeel⁵). In de stadsdeelnota zijn aan de hand van gebiedsindelingen parkeernormen voor diverse functies aangegeven. Het plangebied is vanwege de ligging bij een metrostation in ingedeeld in de zone 'grootstedelijk kerngebied' (gebied 1b). In een dergelijke zone reist een groot gedeelte van de bezoekers, bewoners en werknemers lopend, per fiets of per openbaar vervoer van en naar dit gebied. Ook kunnen bezoekers gebruik maken van Park & Ride waarbij zij parkeren aan de rand van de stad en vervolgens verder reizen met het openbaar vervoer. In de omgeving van het plangebied is parkeren op de openbare weg slechts beperkt aanwezig en het parkeervergunningenregime is zeer restrictief. De bereikbaarheid per auto staat dan ook niet voorop. Voor een gedeelte van de bezoekers zal echter wel gezorgd moeten worden dat er (beperkt) parkeergelegenheid voor auto's aanwezig is. In dit gebied dient voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein of in pandig aanwezig te zijn.

In de Nota parkeernormen is een onderscheid gemaakt tussen woonfuncties en niet-woonfuncties. Bij de niet-woonfuncties is daarbij voor diverse functies verwezen naar de kengetallen zoals die zijn opgenomen in de gemeentelijke Nota Locatiebeleid (2008), aangevuld met kengetallen uit het ASVV voor de Amsterdamse situatie. Daarbij geldt dat in het Locatiebeleid voor een hotel een kengetal van minimaal 0,375 parkeerplaatsen per kamer is aangegeven, ongeacht de ligging binnen Amsterdam. Dit kengetal is gebaseerd op de Nota Locatiebeleid 2008 dat op zijn beurt weer is gebaseerd op verouderde kencijfers uit het ASVV 2008. Uit de nieuwe kencijfers blijkt dat de parkeerbehoefte van een hotel in een grootstedelijk kerngebied aanzienlijk lager is dan in voorgaande publicaties van het

⁵ Indien voor een bepaalde functie geen parkeernorm in de Nota parkeernormen is opgenomen dan kan gebruik worden gemaakt van het ASVV 2012 van het CROW.



CROW. In het ASVV 2012 is voor bijvoorbeeld een driesterrenhotel in het centrum van zeer sterk stedelijk gebied een kengetal van 1,5 parkeerplaats per 10 kamers aangegeven, oftewel 0,15 parkeerplaats per kamer. Ook uit ervaringscijfers van het stadsdeel bij o.a. het tegenovergelegen Volkskrantgebouw blijkt dat een parkeernorm van 0,375 op deze locatie niet reëel is. Vanwege de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer, gelet op de herkomst van toeristen (en de daarmee verwachte vervoerswijze) en gelet op benchmarkonderzoek is voor het hotel in het Volkskrantgebouw uitgegaan van een parkeerkengetal van 0,2 parkeerplaats per kamer (bron: parkeerbalans Volkskrantgebouw, Goudappel Coffeng, d.d. 19 januari 2012). In het navolgende wordt daarom voor de functie hotel in het plangebied eveneens uitgegaan van 0,2 parkeerplaats per kamer. Daarbij dient nog opgemerkt te worden dat bij de beoogde invulling als studentenhotel sprake zal zijn van een lagere parkeerbehoefte. De ervaring elders leert dat studenten die hun intrek nemen in het studentenhotel over het algemeen geen auto hebben en veelal gebruik maken van de fiets, openbaar vervoer of autodelen (Greenwheels, ConnectCar, Car2go, etc.).

Conform de Nota parkeernormen geldt voor restaurants een parkeernorm van 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De verwachting is dat dit kengetal erg hoog is voor restaurants die in het centrumgebied van Amsterdam zijn gelegen en die uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar zijn, zoals in het plangebied het geval is. Het huidige restaurant in het plangebied heeft bijvoorbeeld een oppervlak van 810 m² maar heeft geen eigen parkeergelegenheid omdat bezoekers lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer komen. Het restaurant heeft slechts twee parkeerplaatsen voor personeel. Het is daarom aannemelijk om voor horeca in het plangebied er van uit te gaan dat bezoekers vooral lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer komen. Bij de bepaling van de parkeerbehoefte is daarom uitgegaan van een parkeernorm van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, zoals deze ook aan de orde is voor cafés en discotheken. Dit is een reëel kengetal gelet op onderzoek dat door Goudappel Coffeng is uitgevoerd (VRP023/Nbc/0090.02, mei 2014).

Huidige situatie

In het voorgaande is onder het kopje verkeer reeds ingegaan op het toegestane programma volgens het geldende bestemmingsplan. Korthedshalve wordt daar naar verwezen. Het toegestane programma in de Parooltoren, de parkeernormen volgens de Nota parkeernormen (of in voorkomende gevallen de parkeerkencijfers uit het ASVV 2012) en de daaruit voortkomende parkeerbehoefte zijn weer gegeven in de navolgende tabel.

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Bedrijfsverzamelgebouw	12.025 m ²	1 per 250 m ² bvo	48
Horeca 4 (restaurant)	810 m ²	3,0 per 100 m ² bvo	25
Detailhandel	300 m ²	1,875 per 100 m ² bvo	6
Dienstverlening	300 m ²	0,9 per 100 m ² bvo	3
Totaal:			81

Tabel: parkeerbehoefte huidige situatie Parooltoren ~~volgens geldend bestemmingsplan~~ huidige situatie

Het toegestane programma in het Trouwgebouw, de parkeernormen volgens de Nota parkeernormen (of in voorkomende gevallen de parkeerkencijfers uit het ASVV 2012) en de daaruit voortkomende parkeerbehoefte zijn weergegeven in de navolgende tabel.



<i>Functie</i>	<i>Oppervlak</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
ROC	8.760 m ² (circa 4 leslokalen ⁶)	3,75 per leslokaal van 150 studenten	15
Horeca 2 (discotheek)	850 m ²	3,0 per 100 m ² bvo	26
Opslag	330 m ²	0,3 per 100 m ² bvo	1
Totaal:			42

Tabel: parkeerbehoefte huidige situatie Trouwgebouw volgens geldend bestemmingsplan

Omdat niet alle parkeerders tegelijk parkeren zijn in de Nota parkeernormen aanwezigheidspercentages opgenomen. Toepassing van deze aanwezigheidspercentages leidt tot de volgende parkeerbehoefte per dagdeel.

<i>Functie</i>	<i>Werkdag ochtend</i>	<i>Werkdag middag</i>	<i>Werkdag Avond</i>	<i>Zaterdag middag</i>	<i>Zaterdag avond</i>	<i>Zondagmiddag</i>
Bedrijfsverzamelgebouw	48 (100%)	48 (100%)	2 (5%)	2 (5%)	0 (0%)	0 (0%)
Horeca 4 (restaurant)	8 (30%)	10 (40%)	23 (90%)	18 (70%)	25 (100%)	10 (40%)
Detailhandel	2 (30%)	4 (70%)	1 (20%)	6 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Dienstverlening	3 (100%)	3 (100%)	1 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	
ROC	8 (100%)	8 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Horeca 2 (discotheek)	0 (0%)	0 (0%)	3 (10%)	0 (0%)	26 (100%)	0 (100%)
Opslag	1 (100%)	1 (100%)	1 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Totaal	70	74	31	26	51	10

Tabel: parkeerplaatsen huidige situatie na toepassing aanwezigheidspercentages

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat in de huidige situatie de parkeerbehoefte van de Parooltoren en het Trouwgebouw het hoogst is op doordeweekse middagen. De parkeerbehoefte bedraagt dan 74 parkeerplaatsen.

Op eigen terrein bevinden zich momenteel twee (afsluitbare) parkeerterreinen met een totale capaciteit van circa 170 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen is ruim voldoende om in de huidige parkeerbehoefte te voorzien. Daarbij geldt echter wel dat de bezoekers van de horecagelegenheden, voor zover zij al met de auto komen, momenteel buiten de twee parkeerterreinen dienen te parkeren. Het restaurant heeft momenteel de beschikking over twee parkeerplaatsen voor personeel.

Toekomstige situatie

In het nieuwe bestemmingsplan zijn extended stay, een hotel en wonen toegestaan en er zijn enkele publiek aantrekkende functies als horeca en detailhandel mogelijk. In de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de functie(s) met de hoogste parkeerbehoefte zodat er sprake is van een worst-case scenario. De parkeerbehoefte bij een hotel is gelijk aan die bij kamerverhuur maar lager dan bij woningen (goedkoop/middelduur). Indien er woningen zouden worden gerealiseerd zijn er echter geen 575 woningen mogelijk maar maximaal 300 woningen (iets meer dan de helft van het aantal kamers) omdat het oppervlak van een woning ongeveer twee keer zo groot zal zijn als het oppervlak van een verhuurbare (studenten)kamer. Voor woningen met een dergelijk oppervlak geldt dat deze met name geschikt zijn voor éénpersoonshuishoudens, studenten en expats. Bij dergelijke woningen is de parkeerbehoefte over het algemeen lager dan waar in de parkeerkengetallen van uit is gegaan

⁶ Het aantal van circa 4 leslokalen is een schatting



omdat die zijn gebaseerd op de parkeerbehoefte van woningen die geschikt zijn voor meerpersoonshuishoudens. Het is daarom reëel om voor de mogelijke invulling met woningen uit te gaan van een parkeerkengetal dat zich tussen het parkeerkengetal voor kamerverhuur en goedkope/middeldure koop bevindt. De parkeerbehoefte van uitsluitend een invulling als hotel zal daardoor hoger zijn dan bij verhuurbare (studenten)kamers of etagewoningen voor eenpersoonshuishoudens, studenten en expats. In de berekening van de parkeerbehoefte is daarom uitgegaan van een invulling als hotel. Voor de functies in de plint is uitgegaan van een invulling als restaurant (1.800 m²), een discotheek (850 m²), detailhandel (1.490 m²) en dienstverlening (60 m²). Een dergelijke invulling is ten aanzien van de parkeerbehoefte te beschouwen als een 'worst-case'-invulling.

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak /aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Verkeersgeneratie</i>
Hotel	575	0,2 per kamer	115
Horeca (restaurant)	1.800 m ²	3,0 per 100 m ² bvo	54
Horeca (discotheek)	850	3,0 per 100 m ² bvo	26
Detailhandel	1.490	1,875 per 100 m ² bvo	28
Dienstverlening	60	1,875 per 100 m ² bvo	2
Totaal:			225

Tabel: parkeerbehoefte Parooltoren en Trouwgebouw volgens nieuwe bestemmingsplan

Toepassing van de aanwezigheidspercentages leidt tot het volgende parkeerbehoefte per dagdeel.

<i>Functie</i>	<i>Werkdag ochtend</i>	<i>Werkdag middag</i>	<i>Werkdag avond</i>	<i>Zaterdag middag</i>	<i>Zaterdag avond</i>	<i>Zondagmiddag</i>
Hotel	58 (50%)	69 (60%)	115 (100%)	69 (60%)	87 (75%)	35 (30%)
Horeca (café-restaurant)	17 (30%)	22 (40%)	49 (90%)	38 (70%)	54 (100%)	22(40%)
Horeca (discotheek)	0 (0%)	0 (0%)	3 (10%)	0 (0%)	26 (100%)	0 (100%)
Detailhandel	9(30%)	20 (70%)	6 (20%)	28 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Dienstverlening	1 (30%)	2 (70%)	1 (20%)	2 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Totaal	85	113	174	137	167	57

Tabel: parkeerplaatsen na toepassing aanwezigheidspercentages

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat de parkeerbehoefte het hoogst is op doordeweekse avonden. De parkeerbehoefte bedraagt dan circa 174 parkeerplaatsen. Bij de beoogde invulling als studentenhotel zal er sprake zijn van een lagere parkeerbehoefte. De ervaring elders leert dat studenten die hun intrek nemen in het studentenhotel over het algemeen geen auto hebben en veelal gebruik maken van de fiets, openbaar vervoer of autodelen (Greenwheels, ConnectCar, Car2go, etc.).

Op eigen terrein bevinden zich momenteel twee (afsluitbare) parkeerterreinen. De huidige totale capaciteit bedraagt 170 parkeerplaatsen. Deze parkeercapaciteit is nagenoeg voldoende om de parkeerbehoefte tijdens het maatgevende moment op te vangen. De overige parkeerplaatsen zullen worden aangelegd bij de herinrichting van het parkeerterrein behorende bij de Wibautstraat 125-131.

5.5.3 Conclusie

Uit het voorafgaande kan geconcludeerd worden, dat de verkeerstoename door de herontwikkeling gering is en goed en veilig afgewikkeld kan worden op de bestaande wegen. Door de aanwezigheid van 170 parkeerplaatsen op eigen terrein en de mogelijkheid om nog parkeerplaatsen aan te leggen in



het kader van de herinrichting van de openbare ruimte is in de nieuwe situatie sprake van voldoende parkeergelegenheid voor de voorziene herontwikkeling.

5.6 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.6.1 Wettelijk kader

Wet milieubeheer

De Milieueffectrapportage (m.e.r.) is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) (artikel 7.1 tot en met artikel 7.42). Het bestaan, de functie en de werkwijze van een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is vastgelegd in paragraaf 2.2 Wm (artikel 2.17 tot en met 2.24). In paragraaf 14.2 (artikel 14.4a tot en met 14.16) is de coördinatie bij het maken van een milieueffectrapport (m.e.r.) geregeld.

Besluit milieueffectrapportage

Naast de Wet milieubeheer is het Besluit Milieueffectrapportage (Besluit M.e.r.) belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het Besluit M.e.r. is een algemene maatregel van bestuur (Amvb). Dat de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld in het Besluit M.e.r. volgt uit artikel 7.2 Wm. Het Besluit M.e.r. is op 1 april 2011 gewijzigd waarbij een rechtstreekse koppeling naar EU regelgeving is opgenomen. Deze koppeling staat in artikel 2 lid 5 sub b van het besluit:

Europese richtlijn

De wettelijke verankering van m.e.r. in de Wet milieubeheer en het Besluit M.e.r. vormt de 'vertaling' (omzetting) van Europese richtlijnen naar de Nederlandse situatie. In de in het Besluit M.e.r. genoemde bijlage III staan drie hoofdcriteria voor een milieubeoordeling centraal:

- 1 de kenmerken van het project;
- 2 de plaats van het project;
- 3 de kenmerken van de potentiële effecten.

5.6.2 M.e.r. en 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. Het project dat door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt kan onder de categorie 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' gerangschikt worden. Het project leidt echter niet direct tot de plicht tot het maken van een m.e.r. of m.e.r. beoordeling, mede doordat in dit bestemmingsplan uit wordt gegaan van de bestaande bebouwing waardoor het programma feitelijk begrensd is.

5.6.3 Vormvrije m.e.r. beoordeling

Om de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling goed in beeld te kunnen brengen kan een vormvrije m.e.r. beoordeling worden uitgevoerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

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

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



1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Voor de vraag of in het kader van de voorgenomen functiewijziging belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht kunnen worden is een korte analyse gemaakt van de verschillen tussen het geldende bestemmingsplan en het nieuwe, voorliggende bestemmingsplan.

Geldende bestemmingsplan

Voor het plangebied zijn op grond van het geldende bestemmingsplan o.a. bedrijfsactiviteiten, dienstverlening, detailhandel, kantoor, creatieve functies, horeca van categorie 3, horeca van categorie 4 en parkeren op maaiveld toegestaan, evenals bij de bestemming behorende tuinen en erven, ondergrondse parkeervoorzieningen, paden en wegen, nutsvoorzieningen, groen en water. Voor dienstverlening, detailhandel, horeca van categorie 3 en horeca van categorie 4 geldt daarbij dat deze functies alleen zijn toegestaan in de eerste bouwlaag waarbij per functie een gezamenlijk bruto vloeroppervlak van 300 m² per perceel geldt. Daarnaast zijn horeca van categorie 2a en 2b, onderwijsvoorzieningen en opslag toegestaan in delen van het Trouwgebouw, ter plaatse van aanduidingen. In het lage deel van de Parooltoren is uitsluitend horeca van categorie 1 en 4 toegestaan via een aanduiding. De in het geldende bestemmingsplan toegestane functies worden in omvang beperkt door het gestelde maximum oppervlak of, indien geen maximum oppervlak is gesteld, door de omvang van het bestaande gebouw aangezien de bestemmingsgrens en de maximale bouwhoogten daarop zijn afgestemd.

Nieuwe bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan heeft betrekking op het toestaan van de functies hotel, extended stay, wonen, ondergeschikte horeca, parkeren, bedrijven, detailhandel (niet zijnde een supermarkt), dienstverlening, horeca 2a, horeca 2b, horeca 3 en horeca 4, evenals de bij de bestemming behorende tuinen en erven, nutsvoorzieningen, in- en uitritten, laad- en losvoorzieningen, fiets- en voetpaden, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Bedrijven, detailhandel, dienstverlening, horeca 2a, horeca 2b, horeca 3 en horeca 4 zijn daarbij alleen toegestaan in de als 'gemengd' aangeduide delen van de kelder en de eerste bouwlaag. Voor deze functies geldt een gezamenlijk bruto vloeroppervlak van 4.200 m² waarbij voor detailhandel nog een maximum van 1.490 m² geldt en voor horeca een maximum van 2.650 m² (met een maximum van 1.800 m² voor horeca 3 en 4 en een maximum van eveneens 1.800 m² voor horeca 2a en 2b).

In het nieuwe bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande bebouwing. Tevens wordt een nieuwe één- tot tweelaagse entree (grondoppervlak van circa 650 m²) en een uitbreiding van de kelder (20 m²) mogelijk gemaakt.

Vergelijking

Het nieuwe bestemmingsplan maakt de functies hotel, extended stay en wonen mogelijk. Deze functies zijn nieuw ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Het in het geldende bestemmingsplan toegestane gebruik als bedrijfsactiviteiten en creatieve functies is beperkt tot maximaal 4.200 m² in de kelder en begane grondlaag (in plaats van in alle bouwlagen) terwijl het gebruik als kantoor en onderwijsvoorzieningen helemaal niet meer is toegestaan. De functies hotel, extended stay en wonen hebben ten opzichte van de functies bedrijfsactiviteiten, creatieve functies, kantoren en onderwijsvoorzieningen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en de omgeving. De beoogde functiewijziging is passend binnen een gemengd grootstedelijk gebied. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht.



In het nieuwe bestemmingsplan wordt net als in het geldende bestemmingsplan uitgegaan van de functies dienstverlening, detailhandel, horeca 2a, horeca 2b, horeca 3 en horeca 4. Het gezamenlijke oppervlak van deze functies kan door het nieuwe bestemmingsplan toenemen van 1.750 m² naar 4.200 m² bvo. Een dergelijke toename heeft geen belangrijke nadelige gevolgen in een gemengd grootstedelijk stedelijk gebied als het onderhavige, o.a. ook omdat detailhandel is beperkt tot maximaal 1.490 m² en horeca tot maximaal 2.650 m² (met een maximum van 1.800 m² voor horeca 3 en 4 en een maximum van eveneens 1.800 m² voor horeca 2a en 2b). Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht.

Tenslotte geldt dat de bestaande bebouwing gehandhaafd blijft en slechts op kleine schaal wordt uitgebreid. De aard van deze uitbreiding heeft geen belangrijke nadelige gevolgen in een gemengd grootstedelijk gebied.

5.7 Regionale behoefte

5.7.1 Wettelijk kader

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De motivatie dient te gebeuren aan de hand van een drietal treden:

1. Actuele regionale behoefte;
2. Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied;
3. Mogelijkheden om locatie passend te ontsluiten in geval van realisatie buiten bestaand stedelijk gebied.

5.7.2 Plangebied

Omdat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied zijn alleen de eerste twee treden aan de orde. Er dient daarbij te worden aangetoond dat er een actuele (regionale) behoefte bestaat aan de realisatie van extended stay, hotel en/of wonen en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Actuele regionale behoefte

In de huidige planvorming wordt uitgegaan van de realisatie van een studentenhotel. In dit concept kunnen studenten gedurende het studiejaar een kamer huren waarna de kamers tijdens de zomerperiode als hotelkamers beschikbaar zijn voor toeristen. Het gedurende een deel van het jaar bedrijfsmatig aanbieden van tijdelijke huisvesting is in beginsel aan te merken als extended stay. Dat is een mengvorm tussen wonen en hotel, waarbij de huurders minimaal 5 nachten en maximaal 6 maanden verblijven. De verblijfsduur van de studenten in het studentenhotel zal in de praktijk echter langer dan 6 maanden zijn waardoor het uitsluitend toestaan van extended stay en hotel juridisch-planologisch gezien niet voldoende is om de gehele formule van het studentenhotel mogelijk te maken. Om die reden is naast extended stay en hotel ook het gebruik als wonen toegestaan.

Amsterdam heeft een lange historie als studentenstad, en blijft als zodanig onverminderd populair. In Amsterdam is een groot tekort aan (kwalitatief goede) studentenhuisvesting, zoals ook blijkt uit diverse beleidsstukken (zie hoofdstuk 3). De vraag naar woonruimte zal verder stijgen, mede door internationalisering. In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam (vastgesteld in december 2010) is gesteld dat een duurzame bijdrage moet komen van de verschillende campusontwikkelingen in de stad, waar wonen, studeren en werken wordt gecombineerd (zoals bij de Amstelcampus). Daarnaast moet in een internationaal georiënteerde stad de mogelijkheid bestaan om een woning te huren en verhuren voor periodes van vijf nachten tot zes maanden. De locatie Wibautstraat 125-131 is vanwege



de ligging nabij de Amstelcampus en de scholen rondom station Amsterdam Amstel zeer geschikt voor een invulling met studentenhotel.

De kamers zullen buiten het studiejaar (tijdens het zomerseizoen) beschikbaar zijn als hotelkamer. De locatie is daar zeer geschikt voor aangezien deze gelegen is buiten de bekende hotelgebieden maar wel nabij openbaar vervoer (metrostation Wibautstraat). In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam is aangegeven dat er voor de periode tot 2015 behoefte is aan een uitbreiding van het hotelaanbod met in ieder geval 9.000 kamers. In de afgelopen periode is het hotelaanbod uitgebreid doordat er veel hotels zijn gerealiseerd waardoor er een gezonde, internationaal concurrerende hotelmarkt is ontstaan. Uit de onderzoeken die in het kader van de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 zijn uitgevoerd blijkt dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. Uit gegevens van de gemeente Amsterdam blijkt dat het aantal gasten en overnachtingen in Amsterdam nog steeds stijgende is, ondanks de crisis van de afgelopen jaren. Zo was er in het eerste kwartaal van het jubeljaar 2013 een groei van 7% van het aantal gasten ten opzichte van het jaar ervoor. Het aantal overnachtingen steeg zelfs met 11%. De stijging werd vooral veroorzaakt door bezoekers uit Nederland, Duitsland, Azië, Rusland en China. In de jaren daarvoor was eveneens sprake van een stijging: een groei van 1% en 0,4% van het aantal gasten in 2011 respectievelijk 2012 en een groei van 0,2% en 0,7% van het aantal overnachtingen in 2011 respectievelijk 2012. De toekomstige marktvraag tot 2020 wordt op basis van een beoogde bezettingsgraad van 70% tot 75% en een verwachte gemiddelde jaarlijkse groei van de vraag van 2,0% tot 2,7% op circa 5.500 tot 10.700 hotelkamers ingeschat ten opzichte van het hotelaanbod van 32.866 hotelkamers eind 2012. In Amsterdam en Haarlemmermeer is momenteel voldoende planologische ruimte in de diverse bestemmingsplannen opgenomen om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren. Het geheel stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten en in plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van een zogenaamde hotelladder. Uit paragraaf 3.4 blijkt dat het initiatief van het studentenhotel voldoet aan de hotelladder en daarmee aan de Regionale Hotelstrategie.

Het bestemmingsplan maakt door de bestemmingswijze ook woningen mogelijk. Ten aanzien van woningen geldt dat in de structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad een opgave van 75.000 woningen vermeld. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Daarbij wordt steeds meer ingezet op hergebruik van gebouwen.

De overige functies die in het bestemmingsplan worden toegestaan (zoals horeca en detailhandel) hebben door hun maximale omvang geen gevolgen voor de regionale behoefte. De toegestane detailhandel is door de ligging en minimale vestigingsgrootte te beschouwen als een aanvulling op de detailhandel in de omgeving (zoals de Eerste Oosterparkstraat).

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

De huidige bebouwing staat (deels) leeg. Deze leegstand wordt tegengegaan door een invulling als extended stay, hotel en/of wonen.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de in het Besluit ruimtelijke ordening gestelde voorwaarden ten aanzien van de regionale behoefte.



Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

6.1.1 Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

6.1.2 Regels

De regels zijn het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

6.1.3 Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Door flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht wat de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

6.2.1 Algemeen

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin in alle bestemmingen geregeld dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

In dit hoofdstuk wordt elk artikel van de planregels kort toegelicht.



6.2.2 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

6.2.3 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

De percelen Wibautstraat 125-131 zijn bestemd als 'Gemengd'. In lid 1 van het artikel is aangegeven welke functies zijn toegestaan. Het gaat daarbij onder meer om horeca V, extended stay, wonen, aan-huis-verbonden beroepen en - bedrijven, short-stay en parkeren. In artikel 1 is aangegeven wat onder deze begrippen wordt verstaan. Daarnaast zijn bedrijven, detailhandel, dienstverlening, horeca IIa, horeca IIb, horeca III en horeca IV toegestaan maar alleen ter plaatse van de in de planverbeelding weergegeven aanduidingen 'specifieke vorm van gemengd - 1' of 'specifieke vorm van gemengd - 2' en uitsluitend in de kelder en de eerste bouwlaag respectievelijk de kelder, de eerste bouwlaag en de tweede bouwlaag. De aanduidingen zijn opgenomen ter plaatse van de evenwijdig aan de Wibautstraat gelegen vleugel van het Trouwgebouw en ter plaatse van de uitbouw van de Parool-toren.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Zo dienen gebouwen binnen het bouwvlak te worden gebouwd (met uitzondering van bijbehorende bouwwerken als een fietsenstalling en enkele aangeduide luifels) en mag de maximale bouwhoogte zoals aangegeven in de planverbeelding niet worden overschreden. Nieuwe kelders of uitbreiding van kelders zijn niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid in lid 3. Deze maakt het mogelijk om een bestaande kelder met maximaal 20 m² uit te breiden mits aan enkele voorwaarden wordt voldaan.

Ten aanzien van de toegestane functies gelden enkele aanvullende regels. Deze zijn weergegeven in lid 4. Zo zijn in verband met geluid op enkele delen van de gronden geen geluidsgevoelige functies toegestaan. Het gaat om de uitbouw van het Trouwgebouw en de uitbouw van de Parooltoren. Verder zijn maximale bruto vloeroppervlaktes opgenomen voor horeca en detailhandel. Supermarkten zijn niet toegestaan en voor detailhandel geldt per vestiging een minimale vestigingsgrootte. Tenslotte geldt er een minimum aantal parkeerplaatsen. Het gebruik als hotel, extended stay en/of wonen alsmede ten behoeve van de functies in de plint is pas toegestaan indien het minimum aantal parkeerplaatsen is gerealiseerd (of gehandhaafd). Het is daarbij niet toegestaan om de gronden na ingebruikname zodanig te wijzigen dat het minimum aantal parkeerplaatsen wordt verkleind, tenzij toepassing wordt gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid in lid 5. In lid 5 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van dit minimum aantal parkeerplaatsen af te kunnen wijken indien voldoende aannemelijk is dat een lager minimum aantal parkeerplaatsen niet tot onaanvaardbare situaties leidt. Ook is in lid 5 een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om het maximum bruto vloeroppervlak voor detailhandel te kunnen verruimen naar maximaal 2.500 m². Voorwaarde daarbij is wel de Commissie Winkelplanning Amsterdam om advies is gevraagd. In lid 5 is tenslotte ook een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om het gezamenlijk maximum bruto vloeroppervlak voor horeca te kunnen verruimen naar maximaal 4.200 m². Eén van de voorwaarden daarbij is dat er wordt voorzien in een goede parkeeroplossing.

Artikel 4 Verkeer

De delen van de Wibautstraat, Platanenweg, Olmenweg en Vrolikstraat die in het plangebied van dit bestemmingsplan zijn gelegen zijn bestemd als 'Verkeer'. Ook het parkeerterrein aan de Olmenweg is als zodanig bestemd. In lid 1 is vastgelegd welke functies binnen deze bestemming zijn toegestaan.



Het gaat onder meer om wegen, straten, pleinen, fiets- en voetpaden en (ongebouwde) parkeervoorzieningen. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming.

6.2.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbelregel

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Artikel 6 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bouwgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan. Ook zijn in dit artikel bepalingen opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 9.1.1 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd. Ondergeschikte internetcafés zijn wel toegestaan. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder de diverse functies wordt verstaan.

In 7.2 is aangegeven welke categorie bedrijven zijn toegestaan. Daarbij is uitgegaan van categorieën die weinig overlast opleveren voor woningen. In de bijlage bij de regels is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen waarin verschillende bedrijfstypen zijn onderverdeeld in een categorie.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Een deel van het metrotracé is in het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. De gronden zijn aangeduid door middel van een gebiedsaanduiding. Ter plaatse van deze aanduiding zijn voorzieningen ten behoeve van de metro toegestaan,

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Het Dagelijks Bestuur 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.

Artikel 10 Overige regels

In dit artikel zijn de overige regels opgenomen die van toepassing zijn op het bestemmingsplan. In lid 1 zijn enkele onderwerpen opgenomen waarop de aanvullende werking van de bouwverordening van toepassing is. Het betreft hier onder andere de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten.

Artikel 11 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen 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. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het Dagelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevings-



vergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld lid 4 niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 12 Slotregel

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De stadsdeelraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- indien de te verhalen kosten minder dan € 10.000,- bedragen (art 6.2.1a Bro).

De 'grex-wet' is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt de functiewijziging naar extended stay, hotel en wonen van meer dan 1.500 m² mogelijk. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is er daardoor sprake van een 'bouwplan' waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. Omdat de gemeente eigenaar is van de grond is er in dit geval echter sprake van dat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft ervoor gekozen om de kosten van de grondexploitatie van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling te dekken vanuit de gronduitgifte in erfpacht of herziening van bestaande erfpachtcanons als gevolg van de bestemmingsplanherziening. Met gebruikmaking van het Amsterdamse Erfpachtsstelsel is op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten gedekt zijn, daarom kan worden af gezien van het opstellen van exploitatieplan. Opgemerkt zij nog dat de gemeente Amsterdam telkens eigenaar is en blijft van de gronden waarop de ruimtelijke ontwikkeling is voorgenomen.

7.3 Conclusie

Omdat de gemeente Amsterdam eigenaar van de gronden is, is op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten van de ruimtelijke ontwikkeling gedekt zijn. Er is daarom geen noodzaak om een exploitatieplan op te stellen.



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak hoeft te worden verleend op bestemmingsplannen. Wel zal het ontwerpbestemmingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd (zie paragraaf 8.3).

8.2 Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Gemeente Amsterdam:
 - Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
 - Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
 - Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
3. Waternet;
4. ProRail;
5. Liander;
6. Gasunie;
7. KPN;
8. Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Van de geadresseerden onder 2 (DRO en BMA), 7 en 8 is een reactie ontvangen. De opmerkingen van deze geadresseerden zullen hierna, vergezeld van de reactie van het stadsdeel daarop, puntsgevijs worden behandeld. Overige adressanten hebben niet gereageerd. Er wordt van uitgegaan dat het voorontwerp bestemmingsplan deze partijen geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

8.2.1 Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO)

1. Opmerking

De adressant concludeert dat het voorontwerpbestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van de geldende structuurvisie en dat het plan recht doet aan de ambities van het gemeentebestuur. Het plan geeft verder geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Beantwoording

De reactie van de DRO wordt voor kennisgeving aangenomen.

8.2.2 Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

1. Opmerking

Ten aanzien van cultuurhistorie wijst de adressant op artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening en de vastgestelde beleidsnota 'Toekomst met Geschiedenis' van het stadsdeel. Het gebouwencomplex heeft cultuurhistorische waarde, namelijk orde 2 volgens de AUP-waarderingskaart die in september 2013, samen met de Welstandsnota van Amsterdam, door de gemeenteraad is vastgesteld. De aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden worden voldoende geborgd in het welstandstoezicht en vormen geen belemmering voor de gewenste nieuwe bestemming.



Beantwoording

In artikel 3.1.6, lid 4 van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving wordt opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In paragraaf 5.2 van de toelichting is, mede daarom, ingegaan op archeologie en cultuurhistorie in relatie tot het project. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 5.2 aangevuld doordat in wordt gegaan op de op 9 september 2013 in werking getreden welstandsnota met de bijbehorende AUP-waarderingskaart.

De door de adressant genoemde nota Toekomst met Geschiedenis bevat een beschrijving van de beeldbepalende kwaliteiten van enkele buurten, waaronder de Weesperzijdestrook. Het doel van de nota is om de stadsdeelraad een handvat te bieden voor het nemen van de juiste besluiten wanneer voor delen van deze buurten over sloop, nieuwbouw, renovatie of herontwikkeling wordt gedacht. Op de beleidskeuzekaart die in de nota is opgenomen is de bebouwing in het onderhavige bestemmingsplangebied aangemerkt als basis gewaardeerd bouwblok of ensemble. Bij een dergelijke waardering bestaat de mogelijkheid tot zorgvuldige herontwikkeling waarbij de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwanden moeten worden gerespecteerd. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is in paragraaf 3.4 een beschrijving van de nota opgenomen.

8.2.3 KPN

1. Opmerking

De adressant merkt op dat in het pand momenteel een kabelverdeler van KPN is gevestigd, welke het huidige pand van kabelinfrastructuur voorziet. Verzocht wordt om vroegtijdig in overleg te treden om de kabelverdeler en het kabelnet zoveel mogelijk te behouden.

Beantwoording

De initiatiefnemer is op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van de kabelverdeler en het bijbehorende kabelnet. De initiatiefnemer is inmiddels in overleg met de adressant over dit onderwerp.

8.2.4 Brandweer Amsterdam-Amstelland

1. Opmerking

De adressant heeft het advies externe veiligheid afgerond en bijgevoegd. In het advies wordt ingegaan op de gevaren en risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en er wordt verzocht om deze bij de besluitvorming te betrekken.

Beantwoording

Zoals ook in paragraaf 4.5 is aangegeven leidt de ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie tot een marginale afname van het groepsrisico. Een verantwoording van het groepsrisico is daarom niet nodig. Het advies van de adressant is als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. De initiatiefnemer heeft kennis genomen van de aanbevelingen die door de adressant zijn gedaan. In de bijlage waarin het advies van de adressant is opgenomen is ook een reactie op de aanbevelingen toegevoegd. De initiatiefnemer zal de toekomstige exploitant tijdig op de hoogte brengen.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform de Wet ruimtelijke ordening 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder zijn/haar zienswijze kenbaar maken. Er is één zienswijze binnengekomen. De zienswijze is samengevat weergegeven in een nota van beantwoording en tevens voorzien van een antwoord (zie bijlage). Het ontwerpbestemmingsplan is aangepast naar aanleiding van de zienswijze en naar aanleiding van ambtelijke wijzigingen (zie bijlage).



Bijlagen

1. *CAR II berekening (referentie 20140546-03, mei 2014)*
2. *Akoestisch onderzoek (projectnummer 20131213-02, d.d. 9 september 2013)*
3. *Onderzoek externe veiligheid (projectnummer 132527, d.d. 10 september 2013)*
4. *Advies externe veiligheid (referentie 36/RoEv-2013, d.d. 21 november 2013) en reactie op aanbevelingen*
5. *Archeologisch bureauonderzoek (BO 11-059 Amsterdam 2011)*
6. *Quick scan flora en fauna (13.095, augustus 2013)*
7. *Onderbouwing reëel parkeerkencijfer horeca Parooltoren en Trouwgebouw (VRP023/Nbc/0090.02, d.d. mei 2014)*
8. *Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Wibautstraat 125-131*
9. *Nota van wijzigingen bestemmingsplan Wibautstraat 125-131*