



Bestemmingsplan Project O1 – Eerste Oosterparkstraat 88-126

toelichting

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel bestemmingsplan	6
1.3	Ligging plangebied en plangrens	6
1.4	Geldend bestemmingsplan	7
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	13
2.3	Ontwikkeling	15
Hoofdstuk 3	Beleidskader	21
3.1	Rijksbeleid	21
3.2	Provinciaal beleid	22
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	26
3.5	Stadsdeelbeleid Oost	31
3.6	Conclusie	35
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	36
4.1	Milieuzonering bedrijven	36
4.2	Luchtkwaliteit	37
4.3	Geluidhinder	40
4.4	Bodemkwaliteit	43
4.5	Externe veiligheid	43
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	47
5.1	Water	47
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	49
5.3	Duurzaamheid	52
5.4	Flora en fauna en ecologie	52
5.5	Verkeer en parkeren	55
5.6	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	63
5.7	Regionale behoefte	64
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	67
6.1	Algemeen	67
6.2	De bestemmingen	67
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	71
7.1	Inleiding	71
7.2	Plangebied	71
7.3	Conclusie	71
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	72
8.1	Inspraak	72
8.2	Vooroverleg	72
8.3	Zienswijzen	74

Bijlagen

75

1. Luchtkwaliteitsonderzoek (projectnummer 20131735-11, d.d. 29 juli 2014);
2. Akoestisch onderzoek (projectnummer 20131735-12, d.d. 14 oktober 2014);
3. Bodemonderzoek (referentie 20131735-09, d.d. 18 juli 2014);
4. Archeologisch bureauonderzoek (september 2011);
5. Archeologische waardestelling (april 2014);
6. Quick scan ecologie (projectnummer 14.137, d.d. 12 januari 2015);
7. Afdoend onderzoek (projectnummer 15.017, d.d. 30 juni 2015);
8. Distributieve onderbouwing en effectanalyse (projectnummer 2013.A.600, d.d. 10 juni 2014);
9. Risicoanalyse planschade (Van Riezen & Partners, d.d. 20 januari 2005);
10. Zienswijzen;
11. Nota van beantwoording zienswijzen (Gemeente Amsterdam, d.d. 4 augustus 2015).

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren heeft in het zuidelijk deel van de Oosterparkbuurt de nodige stedelijke vernieuwing plaatsgevonden door sloopnieuwbouw, renovatie van gebouwen en herinrichting van openbare ruimte. De kwaliteit van de gebieden waar stedelijke vernieuwing heeft plaatsgevonden is daardoor zichtbaar verbeterd. In het deel van de Eerste Oosterparkstraat tussen de Wibautstraat en de Camperstraat heeft deze kwaliteitsslag nog niet plaatsgevonden. De economische betekenis van deze belangrijke oost-westverbinding is de laatste jaren zelfs achteruitgegaan. Dit komt vooral doordat de winkels en bedrijfsruimten in een groot deel van de bebouwing aan de zuidzijde (even zijde) niet optimaal functioneren. Het gaat daarbij om de panden met huisnummers 88 t/m 126. De betreffende winkels en bedrijfsruimten zijn gehuisvest in oude panden. De meeste van deze panden zijn indertijd niet gebouwd om winkels en bedrijfsruimtes in de begane grondlaag te huisvesten. Daarnaast voldoen de bovengelegen woningen niet aan de hedendaagse wooneisen.



Abbeelding: een deel van de niet optimaal functionerende winkels en bedrijfsruimtes aan de zuidzijde van de Eerste Oosterparkstraat (bron <http://maps.google.com/>)

Woningcorporatie Stadgenoot (voorheen Het Oosten) en de gemeente hebben de wens om het winkelkarakter van de Eerste Oosterparkstraat en de woonkwaliteit en diversiteit in de Oosterparkbuurt te versterken. Sinds eind 1999 voert Stadgenoot, als eigenaar van de panden, overleg met de gemeente en de buurt over de toekomst van de panden Eerste Oosterparkstraat 88 t/m 126. In 2008 is een Plan van Aanpak opgesteld waarin voor de bebouwing uit is gegaan van sloop-nieuwbouw en een programma van woningen en winkelunits. Op 23 juni 2008 heeft de voormalige stadsdeelraad ingestemd met het Plan van Aanpak. Door de crisis is het project echter enige tijd stil komen te liggen. Het stadsdeel, het voormalige projectbureau Wibaut aan de Amstel en Stadgenoot zijn vervolgens gezamenlijk op zoek gegaan naar mogelijkheden om het project door te starten. Dit heeft geleid tot een gewijzigd programma waarvoor een doorstartnotitie is opgesteld. Op 18 september 2012 heeft de voormalige stadsdeelraad de doorstartnotitie vastgesteld.

Naar aanleiding van het doorstartbesluit is in opdracht van Stadgenoot een bouwplan opgesteld. In het bouwplan wordt uitgegaan van sloop-nieuwbouw. De plint van de nieuwbouw zal ruimte bieden

aan enkele publiekstrekken die de economische betekenis van dit deel van de winkelconcentratie Eerste Oosterparkstraat kunnen versterken, zoals een supermarkt. In de bovengenoemde lagen is plaats voor woningen voor verschillende doelgroepen waarbij de woningen voldoen aan de huidige wooneisen. Doordat het bouwplan niet past in het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.4) is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Voorheen maakten de plannen voor de Eerste Oosterparkstraat 88-126 samen met de panden Tweede Oosterparkstraat 35-47 onderdeel uit van het 'Project O21'. In september 2012 is door middel van het hiervoor genoemde doorstartbesluit echter besloten om geen sloopnieuwbouw te realiseren bij de panden Tweede Oosterparkstraat 35-47 maar de bestaande panden hoogwaardig te renoveren. Het sloopnieuwbouwplan heeft daardoor alleen nog betrekking op de Eerste Oosterparkstraat 88-126. De sloopnieuwbouw van deze panden staat tegenwoordig bekend als 'Project O1'. Het voorliggende bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op het project O1 en niet op de panden aan de Tweede Oosterparkstraat.

1.2 Doel bestemmingsplan

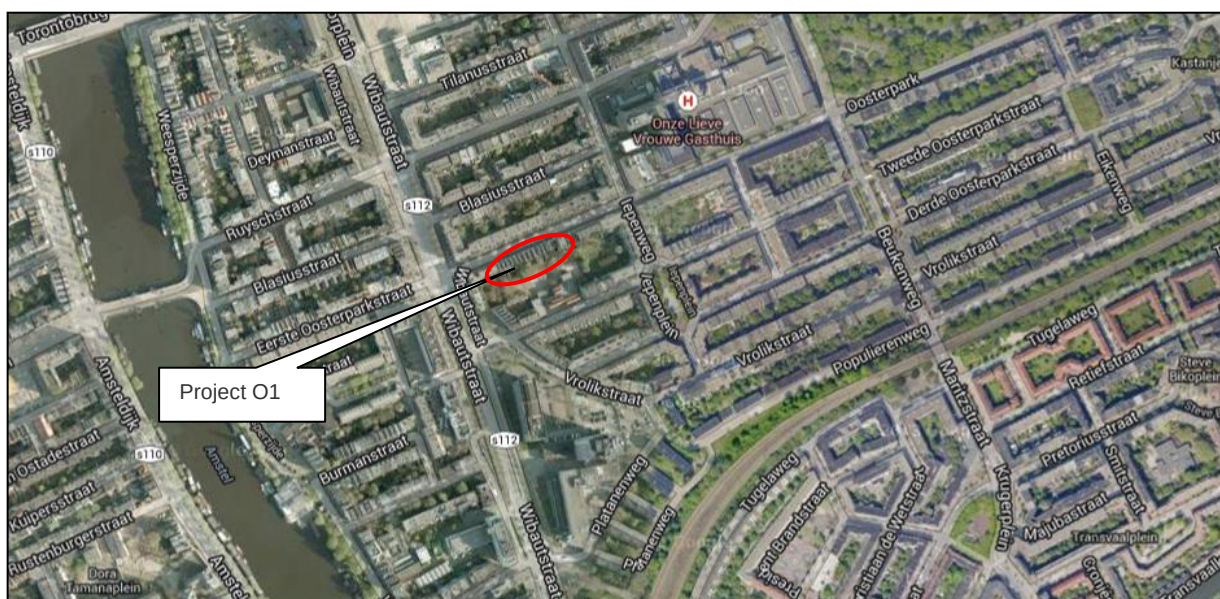
De beoogde sloopnieuwbouw van 'Project O1' is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan 'Oosterparkbuurt' aangezien daarin is uitgegaan van de bestaande situatie (zie paragraaf 1.4). Om de sloopnieuwbouw van de panden Eerste Oosterparkstraat 88-126 mogelijk te maken is een bestemmingsplanprocedure nodig. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de beoogde sloopnieuwbouw van 'Project O1' mogelijk.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het zuidwestelijk deel van de Oosterparkbuurt. De Oosterparkbuurt wordt begrensd door de Wibautstraat, de Singelgracht, de Linnaeusstraat en de spoorlijn tussen Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Amstel.

Het plangebied van het bestemmingsplan ligt aan de Eerste Oosterparkstraat, welke een belangrijke oost-westverbinding is vanaf de nabijgelegen Wibautstraat. Het plangebied vormt een deel van de noordelijke rand van het gesloten bouwblok Eerste Oosterparkstraat-Iepenweg-Tweede Oosterparkstraat-Wibautstraat.

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



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

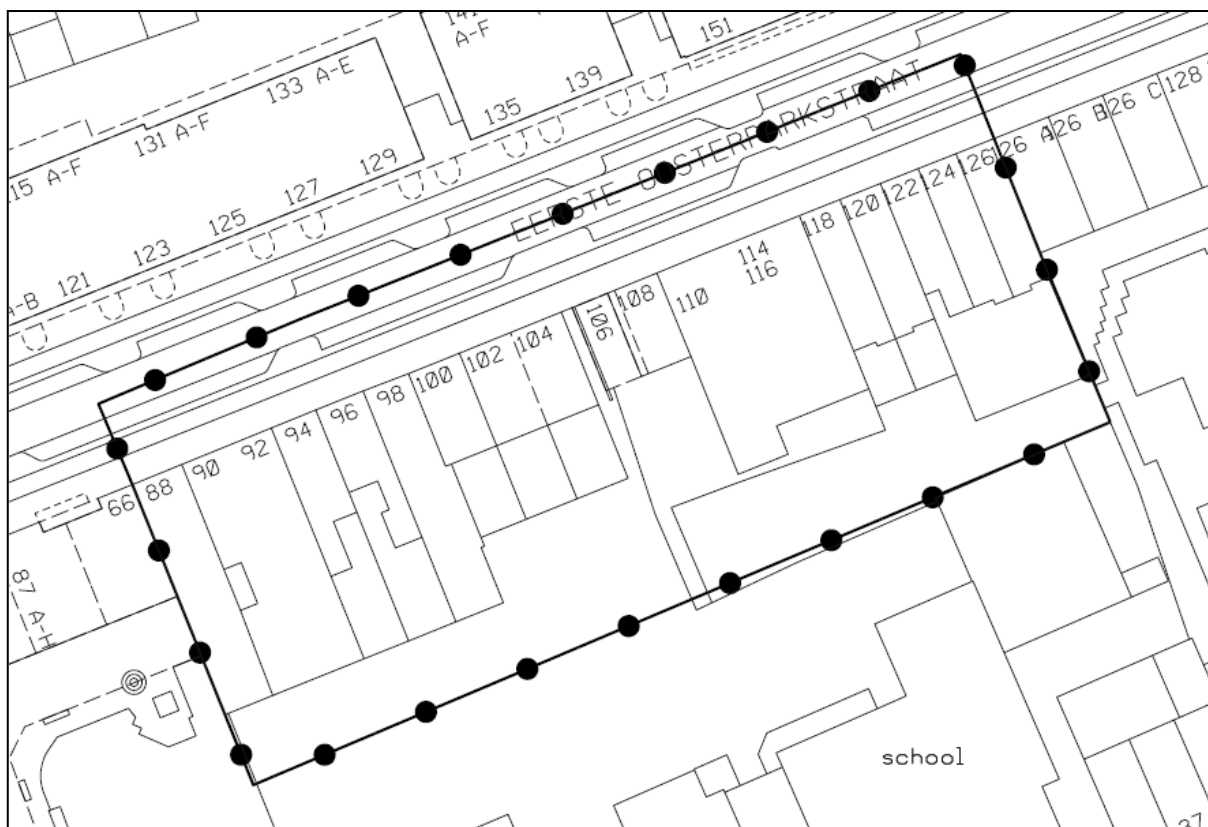
Het bestemmingsplangebied heeft betrekking op de percelen Eerste Oosterparkstraat 88-126 en op een deel van het perceel van de school op Tweede Oosterparkstraat 33. De binnen het bestemmingsplangebied gelegen grond van de school is in 2014 overgedragen aan de gemeente. De grond ter plaatse van deze strook zal worden gesplitst en in erfpacht aan Stadgenoot worden uitgegeven (zie ook hoofdstuk 7).

De aangrenzende verkeersruimte van de Eerste Oosterparkstraat is eveneens binnen het bestemmingsplangebied gelegen.

De begrenzing van het bestemmingsplan is als volgt:

- | | |
|----------|--|
| noorden: | het hart van de Eerste Oosterparkstraat; |
| oosten: | de perceelsgrens tussen Eerste Oosterparkstraat 126 en 126A; |
| zuiden: | de (nieuwe) perceelsgrens tussen Eerste Oosterparkstraat 88-126 en Tweede Oosterparkstraat 33; |
| westen: | de perceelsgrens tussen Eerste Oosterparkstraat 66 en 88. |

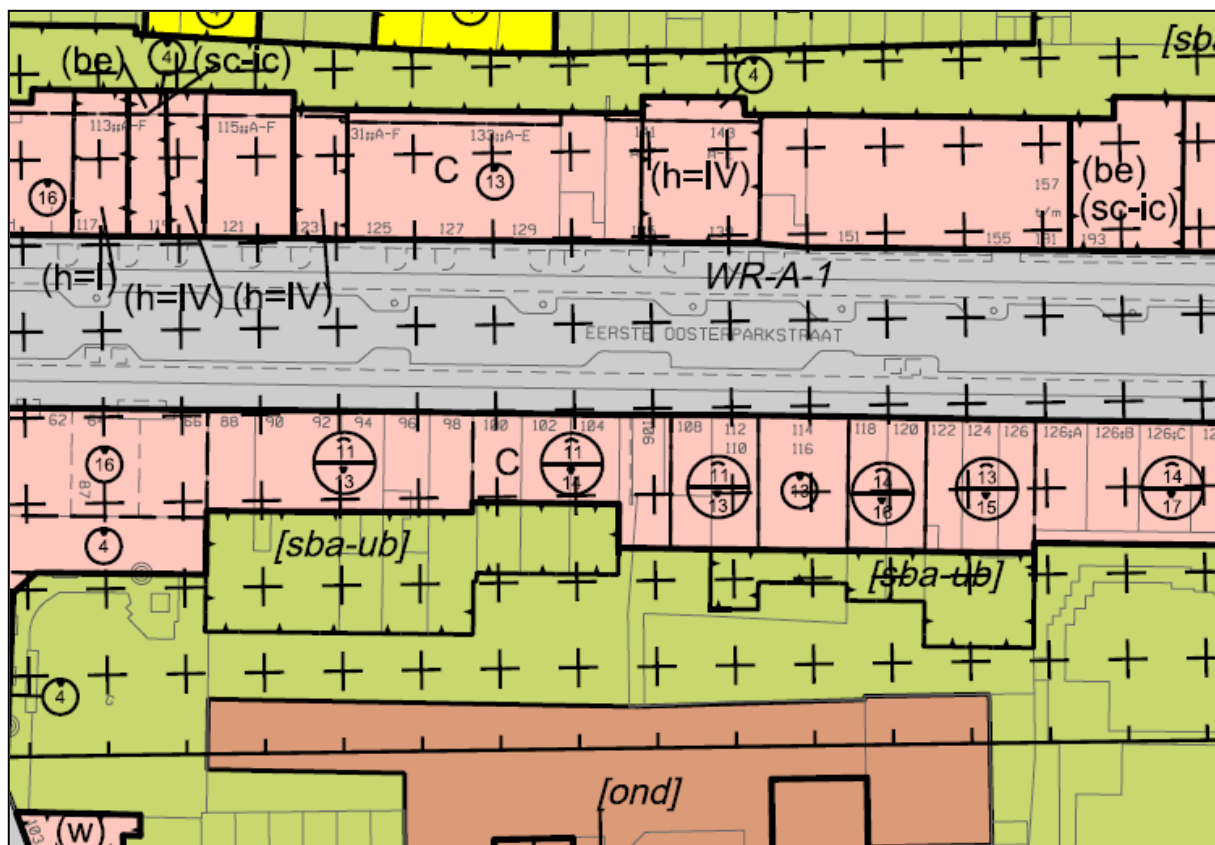
De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Project O1 - Eerste Oosterparkstraat 88-126'

1.4 Geldend bestemmingsplan

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het bestemmingsplan 'Oosterparkbuurt' van kracht. Het bestemmingsplan is door de stadsdeelraad vastgesteld op 3 april 2012. Het bestemmingsplan is op 27 februari 2013 onherroepelijk geworden.



beeld het toegestane maximum bruto vloeroppervlak van de sinds kort leegstaande supermarkt aan Linnaeusstraat 40-44 (1.300 m²) verplaatst kunnen worden naar het plangebied. Toepassing van zowel de afwijkingsbevoegdheid als de wijzigingsbevoegdheid mag niet leiden tot een versterking van de detailhandelstructuur in de Oosterparkbuurt.

In de bouwregels is bepaald dat gebouwen uitsluitend mogen worden gebouwd binnen het bouwvlak waarbij de goot- en bouwhoogte niet meer mag bedragen dan zoals is aangeduid. Het bouwvlak ter plaatse van het plangebied is daarbij strak rondom de bestaande hoofdbebouwing gelegd. De goot- en bouwhoogtes zoals aangeduid corresponderen met de bestaande goot- en bouwhoogtes (zie subparagraaf 2.2.2).

1.4.2 Bestemming 'Tuin - 1'

De gronden achter de hoofdbebouwing van Eerste Oosterparkstraat 88-126 zijn bestemd als 'Tuin - 1' (T-1). Naast tuinen en erven zijn ter plaatse van het plangebied o.a. ook groenvoorzieningen toegestaan alsmede het toegestane gebruik van de aangrenzende hoofdbebouwing (in dit geval de bebouwing binnen de bestemming 'Centrum'). Gebouwen zijn alleen toegestaan indien de gronden daartoe zijn aangeduid. Het grootste deel van de gronden achter de hoofdbebouwing is aangeduid ten behoeve van uitbouwen. Het gaat daarbij om uitbouwen direct aan uitsluitend de eerste bouwlaag van de aangrenzende bebouwing waarbij de maximum bouwhoogte van de uitbouw niet groter is dan de bouwhoogte van de eerste bouwlaag van de aangrenzende bebouwing, met een maximum bouwhoogte van 4 meter.

1.4.3 Bestemming 'Verkeer - 1'

De gronden ten noorden van de hoofdgebouwen zijn aangeduid als 'Verkeer - 1'. Binnen deze bestemming is o.a. het gebruik als rijwegen, fiets- en/of voetpaden, parkeren en groenvoorzieningen toegestaan. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming.

1.4.4 Toetsing sloopnieuwbouw aan geldend bestemmingsplan

De voorgenomen sloopnieuwbouw past om de volgende redenen niet in het geldende bestemmingsplan:

- De nieuwbouw overschrijdt de bouwgrenzen van het bouwvlak en de bijbehorende aanduidingsvlakken aan de zijde van het binnenterrein.
- De nieuwbouw overschrijdt de diverse maximale goot- en bouwhoogtes.
- Door de overschrijding van de bouwgrenzen en de bijbehorende aanduidingsvlakken vindt een deel van het beoogde gebruik (commerciële ruimtes in de eerste bouwlaag en wonen in de bovengelige lagen) plaats op plekken waar dat volgens de bestemming 'Tuin - 1' niet is toegestaan.
- Het beoogde gebruik als parkeren in een deel van de nieuwbouw is niet toegestaan.
- De beoogde oppervlaktes voor de detailhandelsvestigingen zijn ruimer dan wat het bestemmingsplan bij recht toestaat.

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 de beoogde sloopnieuwbouw. 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 bestem-

mingsplannen. 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 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 de beoogde sloopnieuwbouw beschreven.

2.1 Historie

2.1.1 Periode tot halverwege de 19^e eeuw

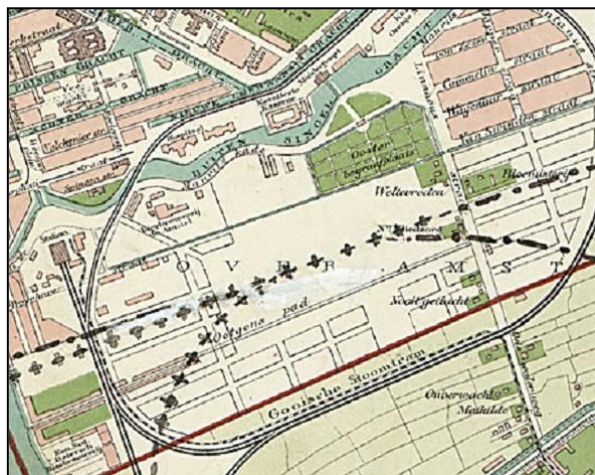
Het plangebied ligt in de oude Overamstelse Polder. De ontginning van dit gebied vond in de 12^{de} en 13^{de} eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 meter. Aan de kopse kant verrezen boerderijen 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 Oetewalerweg (de huidige Linnaeusstraat) is zo'n achterkade.

De Overamstelse polder was tot de eerste helft van de 19^e eeuw een buitenstedelijk gebied met boerderijen, buitenplaatsen, tuinderijen en katoendrukkerijen. Dwars op de Oetewalerweg liep het Oetjespad, waarlangs tevens een afwateringssloot liep. De landerijen aan het pad waren in gebruik als hooiland.

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 deze spoorlijn. In 1874 werd nog een spoorlijn in gebruik genomen, namelijk de Oosterspoorlijn (tussen Amsterdam en Hilversum). Tussen deze Oosterspoorlijn en de Rhijnspoorlijn werden ten zuiden van de huidige Oosterparkbuurt verbindingssporen aangelegd.



Afbeelding: het nog onbebouwde gebied van de Oosterparkbuurt op de kaart van de Dienst der Publieke Werken uit 1880, de diverse spoorlijnen zijn al wel aangelegd

Aan het einde van de 19^e eeuw was het inwonertal van Amsterdam zo gegroeid dat de stad moest uitbreiden. Er werd gestart met de realisatie van nieuwe woonwijken in een ring rondom de 17^{de}-eeuwse binnenstad volgens het plan Kalff uit 1877. De oorspronkelijke percelering van de polder fungeerde daarbij als verkavelingsopzet. De Oosterparkbuurt was één van die nieuwe woonwijken rondom de binnenstad.



Afbeelding: plan Kalff en de in de rode cirkel aangeduide Oosterparkbuurt

Bij de aanleg van de Oosterparkbuurt tussen 1894 en 1900 is het oorspronkelijke verkavelingspatroon in de inrichting van de buurt opgenomen. Op het tracé van het voormalige Oetjespad is de Eerste Oosterparkstraat aangelegd.

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 bijbehorende 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. In de jaren '70 werd onder de Wibautstraat de Oostlijn (metro) aangelegd.

In de jaren '60 en '70 brak het inzicht door dat de 19^e eeuwse wijken actief overheidsingrijpen nodig hadden om totale en algehele verpaupering te voorkomen. Particuliere eigenaren bleken niet in staat of niet bereid hun woningbezit planmatig te beheren en te onderhouden en de noodzakelijke voorzieningen in stand te houden. Met de achteruitgang van de bouw- en woontechnische kwaliteit van de woningvoorraad werd ook een proces van sociale desintegratie in gang gezet. Er ontstond een uittocht naar groeikernen als Almere en Purmerend en dit ging gepaard met een instroom van veelal jonge één- en tweepersoonshuishoudens. Ook veel kleinschalige bedrijvigheid vertrok uit de buurt. In de jaren '80 brak de stadsvernieuwing in volle hevigheid los. Panden werden gesloopt en vervangen door nieuwbouw.

2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Oosterparkbuurt

De Oosterparkbuurt is 75 hectare groot en tegenwoordig met 10.096 inwoners (2013) de volkrijkste buurt van Oost. In de Oosterparkbuurt bevinden zich momenteel circa 5.500 woningen. De woning- en bevolkingsdichtheid zijn de hoogste van het stadsdeel. In de Oosterparkbuurt komt een groot aantal niet-woonfuncties voor. De niet-woonfuncties zijn met name gesitueerd langs de hoofdassen Beukenplein, Beukenweg, Camperstraat, Eerste Oosterparkstraat, Linnaeusstraat, Mauritskade en Wibautstraat. Winkels bevinden zich voornamelijk langs de Eerste Oosterparkstraat en in iets mindere mate langs de Beukenweg (inclusief het Beukenplein) en de Linnaeusstraat. Aan de Beukenweg en het Beukenplein vestigen zich de laatste tijd steeds meer horecagelegenheden.



Afbeelding: functiekaart Oosterparkbuurt (bron: De Staat van Oosterparkbuurt 2013)

Het ruimtelijke patroon van de Oosterparkbuurt bestaat uit lange van oost naar west lopende straten die veelal worden onderbroken door pleinen en grootstedelijke voorzieningen als het 'Onze Lieve Vrouwe Gasthuis' en het Oosterpark. Dwars op de oost-westverbindingen zijn enkele noord-zuidverbindingen gerealiseerd.

De oost-westverbinding Eerste Oosterparkstraat-Oosterpark en de noord-zuidverbinding 's-Gravesandestraat-Oosterpark-Beukenweg-Beukenplein zijn centraal gelegen en vormen zo een kruis dat de Oosterparkbuurt in vier kwadranten verdeelt. De route Eerste Oosterparkstraat-Oosterpark is één van de weinige oost-westverbindingen die niet wordt onderbroken door een plein of een grootstedelijke voorziening. De straat is een belangrijke verbinding tussen enerzijds De Pijp en de Amstel en anderzijds het OLVG, het Oosterpark en de Linnaeusstraat.

De bebouwing in de Oosterparkbuurt is over het algemeen 4 tot 5 laags.

2.2.2 Eerste Oosterparkstraat 88-126

De bebouwing ter plaatse van Eerste Oosterparkstraat 88-126 maakt deel uit van de zuidelijke rand van de Eerste Oosterparkstraat. De bebouwing bestaat uit verschillende panden die alle in de rooilijn van de Eerste Oosterparkstraat zijn gelegen. De panden vormen enkele architectonische eenheden:

- Eerste Oosterparkstraat 88-98: drie bouwlagen met een lijstgevel en een kap (goothoogte 11 meter, nokhoogte 13 meter);
- Eerste Oosterparkstraat 100-104 (de allereerste bebouwing van de Oosterparkbuurt, ook wel bekend als de zogenaamde 19^e-eeuwse 'Heemschutpanden'): drie bouwlagen met een klokgevel en een kap (goothoogte 11 meter, nokhoogte 14 meter);
- Eerste Oosterparkstraat 106-112: drie bouwlagen met een lijstgevel en een kap (goothoogte 11 meter, nokhoogte 13 meter);
- Eerste Oosterparkstraat 114-116: drie bouwlagen met een lijstgevel (bouwhoogte 13 meter);
- Eerste Oosterparkstraat 118-120: vier bouwlagen met een lijstgevel en een kap (goothoogte 14 meter, nokhoogte 17 meter);
- Eerste Oosterparkstraat 122-126: vier bouwlagen met een lijstgevel en een kap (goothoogte 13 meter, nokhoogte 15 meter).



Afbeelding: een deel van de architectonische eenheden Eerste Oosterparkstraat 100-104 (19^e- eeuwse 'Heemschutpanden') en 88-98 (links) en de bouwkundige eenheid Eerste Oosterparkstraat 106-112 (rechts)



Afbeelding: de architectonische eenheden Eerste Oosterparkstraat 114-116 en 118-120 (links) en de architectonische eenheid Eerste Oosterparkstraat 122-126 (rechts)

De bouwdiepte van de hoofdgebouwen is circa 9 tot 10 meter bij Eerste Oosterparkstraat 88-116 en circa 12 meter bij Eerste Oosterparkstraat 118-126.

De begane grondlaag van de panden wordt, net als in de rest van de Eerste Oosterparkstraat, overwegend gebruikt ten behoeve van commerciële ruimtes. In totaal gaat het om circa 1.250 m² bvo commerciële ruimtes. De 15 huidige commerciële ruimtes zijn relatief klein (gemiddeld bvo: circa 80 m²) en hebben veelal een lage verdiepingshoogte. Een deel van de commerciële ruimtes is momenteel in gebruik (o.a. een stomerij, een winkel voor woninginrichting en een voormalige garage met verkoop van tweedehands spullen). De huidige staat van de panden en de beperkte mogelijkheden van de commerciële ruimtes hebben een negatieve invloed op het karakter en de levendigheid van de Eerste Oosterparkstraat.



Afbeelding: gedeeltelijke invulling van de commerciële ruimtes van Eerste Oosterparkstraat 118-126 (links) en Eerste Oosterparkstraat 106-110 (rechts)

De bouwlagen boven de commerciële ruimtes zijn in gebruik als woning. In totaal gaat het om 40 sociale huurwoningen met een gemiddeld bruto vloeroppervlak van 55 m². Deze woningen zijn bereikbaar via aan de straat gelegen toegangen. De trappenhuisen in de panden zijn smal en steil. De woningen voldoen niet meer aan de hedendaagse wooneisen en vertonen achterstallig onderhoud.

Tussen de nummers 104 en 106 bevindt zich een onderdoorgang naar het schoolterrein van de basisschool aan de Tweede Oosterparkstraat 33. Deze onderdoorgang is afgesloten door middel van een hek. Het schoolgebouw aan de Tweede Oosterparkstraat staat sinds de zomer van 2014 leeg maar zal per januari 2015 weer in gebruik zijn.

De gronden tussen de (hoofd)bebouwing van Eerste Oosterparkstraat 88-126 en het achtergelegen schoolterrein zijn in gebruik als tuin. Een deel van de tuinen is bebouwd met uitbouwen van de commerciële ruimtes in de begane grondlaag van Eerste Oosterparkstraat 88-126.

De panden in het plangebied zijn in eigendom van Stadgenoot, met uitzondering van één pand dat in het bezit is van Ahold NV.

Het bruto vloeroppervlak bedraagt 3.450 m² terwijl het totale verhardingsoppervlak 1.378 m² bedraagt.

2.3 Ontwikkeling

2.3.1 Doelstelling en uitgangspunten

Zowel de gemeente als Stadgenoot (als eigenaar van de panden) hebben de wens om het winkelkarakter van de Eerste Oosterparkstraat alsmede de woonkwaliteit en diversiteit ter plaatse van het plangebied te versterken. Om het winkelkarakter daadwerkelijk te kunnen versterken dient de winkel-

kwaliteit te worden verbeterd door binnen de bebouwing plek te bieden aan een groter bruikbaar winkeloppervlak (zodat er ruimte ontstaat voor publiekstrekkingen) en door in de begane grondlaag hogere verdiepingshoogtes te realiseren. Om de woonkwaliteit en diversiteit te verbeteren is het de wens om grotere woningplattegronden te realiseren en de woningen toegankelijker te maken. Gelet op de momenteel in het plangebied aanwezige verouderde bebouwing en de beperkte gebruiksmogelijkheden kunnen deze wensen alleen worden bereikt door de bestaande bebouwing te slopen en te vervangen door nieuwbouw. De nieuwbouw dient vervolgens plek te bieden aan één of meer publiekstrekkingen (zoals een supermarkt) die dit deel van de Eerste Oosterparkstraat een kwaliteitsimpuls kunnen geven. In de bovengenoemde lagen van de nieuwbouw ontstaat vervolgens ruimte voor grotere, gelijkvloerse en door een lift ontsloten woningen in de sociale sector en de vrije sector. Op die manier kunnen meerdere doelgroepen gebruik maken van de woningen.

2.3.2 Stedenbouwkundige beschrijving

Besluitvorming

Sinds eind 1999 voert Stadgenoot (voorheen Het Oosten) overleg met de gemeente en de buurt over de toekomst van de panden Eerste Oosterparkstraat 88 t/m 126. In 2008 is door Stadgenoot een Plan van Aanpak opgesteld waarin was uitgegaan van het vervangen van de bebouwing Eerste Oosterparkstraat 88-126 door nieuwbouw met gevels, ontworpen in de architectuur van de te slopen panden. Ook was in het Plan van Aanpak een programma opgenomen en waren de ontsluiting van de parkeergelegenheid en het laden en lossen voorzien aan de Eerste Oosterparkstraat. Op 23 juni 2008 heeft de voormalige stadsdeelraad ingestemd met het voorgestelde Plan van Aanpak. Door de crisis is het project echter enige tijd stil komen te liggen. Om het project vervolgens weer markttechnisch en financieel haalbaar te maken is het programma zoals voorgesteld in het Plan van Aanpak gewijzigd, waarna een doorstartnotitie is opgesteld. In deze notitie is voor de bebouwing Eerste Oosterparkstraat 88-126 nog steeds uitgegaan van nieuwbouw maar het programma is gewijzigd, mede doordat is besloten om de panden Tweede Oosterparkstraat 35-47 te renoveren. In de notitie is voor O1 uitgegaan van het volgende programma:

- 12 sociale huurwoningen;
- 28 vrije sectorwoningen;
- 1.200 m² bvo supermarkt;
- 700 m² bvo overige winkelruimte;
- 13 parkeerplaatsen op eigen terrein (met daarnaast nog 15 parkeerplaatsen in de Sparrenweggarage).

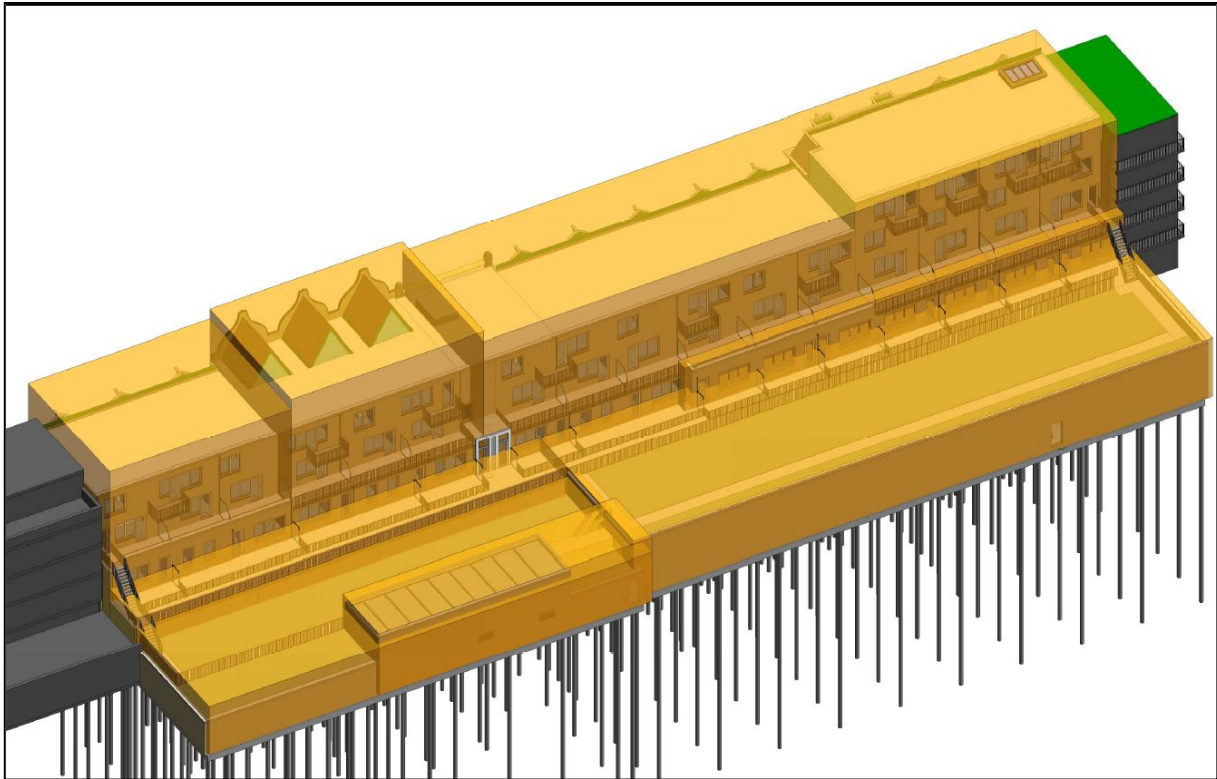
Op 18 september 2012 heeft de voormalige stadsdeelraad ingestemd met de doorstartnotitie. Voor het project kan daardoor uit worden gegaan van sloop-nieuwbouw en het voorgenomen programma.

Daarnaast heeft de voormalige stadsdeelraad via een raadsbesluit op 11 maart 2014 budget beschikbaar gesteld voor de herinrichting van de Eerste Oosterparkstraat. Ook het deel van de Eerste Oosterparkstraat ter plaatse van het plangebied zal heringericht gaan worden.

Bebouwing

De nieuwbouw binnen Project O1 komt in de rooilijn van de huidige bebouwing en daarmee in de rooilijn langs de Eerste Oosterparkstraat. De hoofdmassa krijgt een bouwdiepte van maximaal 13,5 meter vanaf de rooilijn. Deze bouwdiepte is circa 3,5 tot 4,5 meter dieper dan de bestaande bebouwing ter plaatse van Eerste Oosterparkstraat 88-116 en circa 1,5 meter dieper dan de bouwdiepte van de bestaande bebouwing ter plaatse van Eerste Oosterparkstraat 118-126. Ten opzichte van de aangrenzende bebouwing (Eerste Oosterparkstraat 62-66 en Eerste Oosterparkstraat 126 A-128 A) wordt de bouwdiepte van de hoofdmassa binnen Project O1 maximaal 1 meter dieper dan de bouwdiepte van de aangrenzende bebouwing.

De begane grondlaag van de nieuwbouw krijgt een diepte van maximaal 29 tot 30 meter. Achter de bebouwing komt een onbebouwde tuinstrook.



Afbeelding: maximaal bouwvolume ten opzichte van naastgelegen bebouwing

Het voornemen is om de nieuwbouw zoveel mogelijk in de geest van het bestaande gevarieerde gevelbeeld langs de Eerste Oosterparkstraat terug te bouwen met bijbehorende details. Omdat de nieuwbouw conform het Bouwbesluit dient te voldoen aan de vereiste kwaliteit en voldoende ruimte dient te bieden aan het gewenste programma wordt het gevelbeeld op een klein aantal punten wel gewijzigd. Zo zullen de architectonische eenheden deels op een andere plek worden teruggebouwd en zullen de hoogtes van de architectonische eenheden wijzigen. Het gevelbeeld langs de Eerste Oosterparkstraat zal door het project een kwaliteitsimpuls ondergaan.

Door het voornemen om de nieuwbouw zoveel mogelijk in de geest van de architectonische eenheden langs de Eerste Oosterparkstraat terug te bouwen blijft de hoofdmassa een gevarieerde bouwhoogte houden. Zo wordt een deel van de bebouwing vierlaags (circa 14 meter hoog) terwijl het deel ter hoogte van Eerste Oosterparkstraat 118-126 vijflaags (circa 17 meter hoog) zal worden. De architectonische eenheid van de zogenaamde 'Heemschutpanden' wordt eveneens vijflaags maar door de klokgevel zal de maximale bouwhoogte wat hoger zijn (circa 19 meter). Alle architectonische eenheden krijgen een hoger begane grondlaag. Deze begane grondlaag zal aan de zijde van de Eerste Oosterparkstraat circa 4,5 meter bedragen.

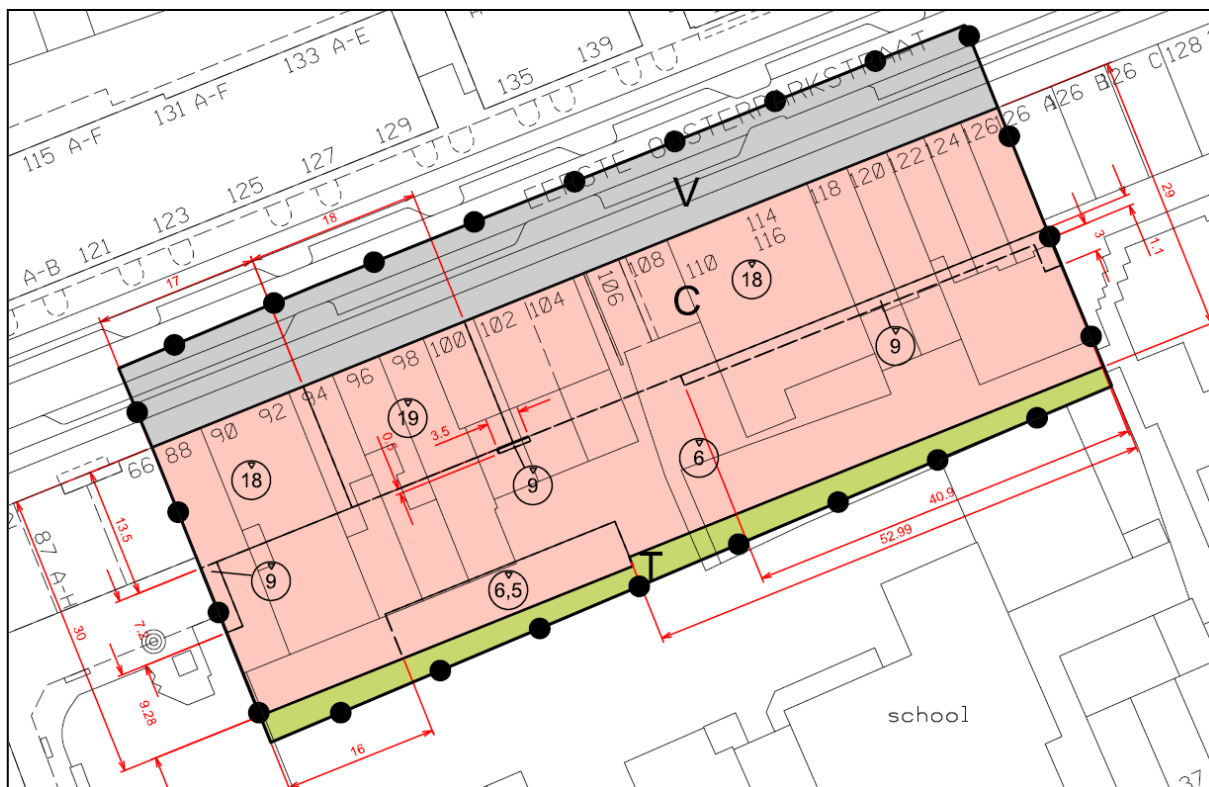


Afbeelding: impressie gevelaanzicht Eerste Oosterparkstraat

In verband met enige flexibiliteit wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 19 meter voor de locatie waar de gevel van de 'Heemschutpanden' is voorzien. Voor de overige delen van de hoofdmassa wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 18 meter. Deze hoogte van 18 meter is maximaal 5 meter hoger dan de nokhoogte van de bestaande bebouwing in het bestemmingsplangebied en maximaal 2 meter hoger dan de nokhoogte van de naastgelegen bebouwing (Eerste Oosterparkstraat 60-66 en 126 A-128).

De uitbouw van de begane grondlaag krijgt een bouwhoogte van 6 tot 6,5 meter. Daarnaast wordt op enkele locaties rekening gehouden met vluchtwegen (maximaal 9 meter hoog).

De maximale bouwmassa (bouwenveloppe) is weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: maximale bouwmassa (bouwenvoloppe)

Gebruik

In de nieuwbouw komen maximaal 39 woningen in de tweede bouwlaag en hoger, waarvan 13 sociale huurwoningen en 26 vrije sectorwoningen. Een aantal van de sociale huurwoningen zal bestaan uit 5-kamerappartementen en daardoor geschikt zijn voor grote gezinnen. Doordat de woningen gelijkvloers worden en via een lift ontsloten worden zijn de woningen geschikt voor diverse doelgroepen. Het totaal bruto woonoppervlak bedraagt 4.070 m².

De begane grondlaag van de nieuwbouw zal maximaal 2.200 m² bvo commerciële ruimtes bevatten waarvan maximaal 1.200 m² bvo supermarkt (inclusief 150 m² bvo techniekruimte). Gelet op het oppervlak, de locatie en de ervaringen van de toekomstige huurder elders zal de supermarkt een zogenaamde mandjessupermarkt zijn die zich minder op automobilisten richt. De overige commerciële ruimtes kunnen worden gebruikt voor detailhandel, dienstverlening of bedrijven.

In het bouwplan is rekening gehouden met 6 units en een supermarktvestiging. De 6 units kunnen eventueel worden samengevoegd tot minimaal 2 units zodat kan worden ingespeeld op de eventuele wens tot schaalvergroting. In geval van detailhandel zijn daarom vestigingen met een grootte van maximaal 500 m² bvo toegestaan, met uitzondering van de supermarkt. In geval van dienstverlening mag de vestigingsgrootte maximaal 300 m² bvo bedragen en bij een invulling als bedrijven bedraagt de vestigingsgrootte maximaal 200 m² bvo. De maximale vestigingsgrootte bij een invulling voor dienstverlening is overeenkomstig het geldende bestemmingsplan.

In de begane grondlaag komt een gebouwde parkeervoorziening met een gecombineerde in- en uitrit en 11 parkeerplaatsen en er komen 39 individuele bergingen van de woningen. Een deel van de bewoners van de vrije sectorwoningen zal hun auto in de gebouwde parkeervoorziening kunnen parkeren terwijl de overige bewoners van de vrije sectorwoningen hun auto kunnen parkeren in de nabijgelegen parkeergarage op de Sparrenweg (waar 15 parkeerplaatsen worden aangekocht). De aankoop van deze parkeerplaatsen in de garage aan de Sparrenweg wordt opgenomen in de erfpachtovereenkomst. De garage aan de Sparrenweg wordt momenteel matig gebruikt en biedt voldoende ruimte om 15 auto's te stallen. De aankoop van 15 parkeerplaatsen zorgt er voor dat de verliesgevende en on-

dergebruikte parkeergarage aan de Sparrenweg beter wordt benut. Door deze oplossing krijgen alle vrije sectorwoningen de beschikking over eigen parkeergelegenheid.

Bezoekers en personeel van de commerciële ruimtes alsmede bewoners van de sociale huurwoningen en overige bezoekers kunnen hun auto ook parkeren op straat. In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op verkeer en parkeren (inclusief laden en lossen). Korthedshalve wordt verwezen naar die paragraaf.

Het voorziene programma wijkt iets af van het programma in de doorstartnotitie doordat 13 in plaats van 12 sociale huurwoningen worden gerealiseerd en 26 vrije sectorwoningen in plaats van 28 vrije sectorwoningen. Het totaal aantal woningen wordt niet overschreden. Verder leidt het voorziene programma tot 300 m² bvo extra commerciële ruimte. Dit komt o.a. doordat op basis van het PvE voor de supermarkt een techniekruimte van 150 m² nodig is. Er is voor gekozen om de techniekruimte, die normaal in de buitenlucht staat, in het gebouw op te nemen om eventuele overlast te voorkomen en uit het zicht te houden. Deze techniekruimte komt op een tussenverdieping en maakt zodoende onderdeel uit van het bvo van de commerciële ruimtes.

Gelet op het bouwplan bedraagt het bruto vloeroppervlak in de toekomstige situatie circa 6.400 m² (maximaal 7.890 m² volgens het bestemmingsplan). De bebouwing krijgt een inhoud van 19.200 m³. Het totale verhardingsoppervlak zal 2.788 m² bedragen.

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.

Momenteel is een nieuw Luchthavenindelingsbesluit in voorbereiding. Dit nieuwe Luchthavenindelingsbesluit zal geen gevolgen hebben voor het plangebied.

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 ruimtelijke 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 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 bijdraagt aan een verbetering van het bestaand stedelijk gebied. De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie, niet voor de gemeente. De structuurvisie heeft daarom geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening

De Provinciale ruimtelijke verordening (Prv) 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 (Prv) van Noord-Holland op 3 februari 2014 vastgesteld. De regels van de Prv vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prv 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 het door de provincie aangewezen bestaand bebouwd gebied. Binnen een dergelijk gebied geldt op basis van de prv geen beperking ten aanzien van het realiseren van woningen. Voor detailhandel geldt dat een bestemmingsplan niet mag voorzien in nieuwe detailhandel met een totaal winkelvloeroppervlak van meer dan 5.000 m² binnen bestaande winkelgebieden. Het voorliggende project heeft betrekking op sloopnieuwbouw in een bestaand winkelgebied. Het winkelvloeroppervlak aan nieuwe detailhandel is beduidend minder dan 5.000 m².

Consequenties voor dit plan

Het plangebied is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. De voorgenomen sloopnieuwbouw is binnen dit gebied toegestaan. De Prv 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 provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod.
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

De speerpunten zijn geconcretiseerd in opgaven voor de periode 2010-2020. Deze opgaven moeten door de provincie en de regio's worden vertaald in Regionale actieprogramma's (RAP's). Enkele relevante opgaven voor deze RAP's zijn:

- Flexibel omgaan met de kwantitatieve opgave en de consument centraal stellen.

- Ruimte bieden voor (specifieke) woonwensen.
- Stimuleren wonen boven winkels.
- Streven naar een gevarieerd, volwaardig en betaalbaar woningaanbod voor jongeren en starters.
- Streven naar gevarieerd en volwaardig woningaanbod voor de toenemende groep senioren en zorgvragers.
- Mogelijk maken dat ouderen langer in hun huidige woning blijven wonen.

In de woonvisie wordt verder 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.

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 zullen worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Deze zijn in voorbereiding in de vorm van RAP's. Voor de Amsterdamse regio is een RAP vastgesteld in de vorm van een Oplegnotitie bij het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014 (zie paragraaf 3.3).

Consequenties voor dit plan

Er dient afstemming te zijn tussen vraag en aanbod waarbij flexibel om dient te worden gegaan met de kwantitatieve opgave. De wensen van de consument dienen centraal te worden gesteld. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 39 woningen mogelijk. Deze 39 woningen zijn ter vervanging van de 40 woningen die gesloopt zullen gaan worden. Per saldo neemt het aantal woningen dus iets af maar het verschil is zeer beperkt. De beperkte afname is een gevolg van het realiseren van grotere woningen. Dat blijkt ook uit de toename van het bruto vloeroppervlak woningen. De nieuwe woningen zullen voldaan aan de hedendaagse wooneisen en zodoende aansluiten bij de vraag naar kwalitatief betere woningen. Ook zullen de woningen geschikt zijn voor verschillende doelgroepen. De woningen zullen net als in de bestaande situatie boven winkels zijn gesitueerd waardoor de woningen dichtbij diverse voorzieningen zullen zijn gelegen.

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 gebruikswaarde van de commerciële ruimtes in de Eerste Oosterparkstraat verbeterd 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 de realisatie van 39 woningen mogelijk, welke tot de sociale huur en tot de vrije sector zullen gaan behoren. De nieuwe woningen leiden tot het vergroten van de keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen. Zo zullen de sociale huurwoningen enkele 5-kamerappartementen voor grote gezinnen bevatten en is er rekening gehouden met starters doordat er enkele woningen met een gebruiks vloeroppervlak van circa 50 m² (gbo) worden gebouwd. Door het realiseren van kwalitatief goede vrije sectorwoningen met een ontsluiting per lift en een oppervlak van meer dan 70 m² gbo wordt bovendien de doorstroming op de woningmarkt bevorderd.

Deze 39 woningen zijn ter vervanging van de 40 woningen die gesloopt zullen gaan worden. Per saldo neemt het aantal woningen weliswaar af maar het verschil is zeer beperkt. De zeer beperkte afname is een gevolg van het realiseren van grotere woningen. Dat blijkt ook uit de toename van het bruto vloeroppervlak woningen. De nieuwe woningen zullen voldoen aan de hedendaagse wooneisen en zodoende bijdragen aan de vraag naar kwalitatief betere woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt. Ook zullen de levensloopbestendige woningen geschikt zijn voor verschillende doelgroepen doordat de woningen gelijkvloers zullen zijn en ontsloten worden per lift.

3.3.3 Oplegnotitie bij het Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014

De oplegnotitie is op 2 februari 2012 vastgesteld door de Stadsregio. In de oplegnotitie is voor de periode 2010-2019 op basis van Verstedelijkingsafspraken een woningbouwopgave van circa 58.000 voor de gehele regio aangegeven waarvan circa 34.200 woningen voor de gemeente Amsterdam. De plancapaciteit van de gemeenten in de Stadsregio Amsterdam is in theorie genoeg om aan de kwantitatieve woningbehoefte zoals vastgelegd in de Verstedelijkingsafspraken tegemoet te kunnen komen. Binnen de Stadsregio is het streven om van 2011 tot 2015 9.755 woningen in de betaalbare sector te realiseren en 13.438 nultreden woningen.

Consequenties voor dit plan

De woningvoorraad dient bij voorkeur te worden uitgebreid maar er moet ook aandacht zijn voor specifieke doelgroepen. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 39 woningen mogelijk. Deze 39 woningen zijn ter vervanging van de 40 woningen die gesloopt zullen gaan worden. Per saldo neemt het aantal woningen weliswaar af maar het verschil is zeer beperkt. De zeer beperkte afname is een gevolg van het realiseren van grotere woningen. Dat blijkt ook uit de toename van het bruto vloeroppervlak woningen. De nieuwe woningen zullen voldoen aan de hedendaagse wooneisen en zodoende bijdragen aan de vraag naar kwalitatief betere woningen. Dit bevordert de doorstroming op de woningmarkt. Ook zullen de woningen geschikt zijn voor verschillende doelgroepen doordat de woningen gelijkvloers zullen zijn en ontsloten worden per lift.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De gemeenteraad heeft de structuurvisie op 17 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.

Behoefte aan woonruimte

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.

Stadsstraat

Stadsstraten (en -pleinen) zijn in het algemeen de ruimere en drukkere 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 Eerste Oosterparkstraat is aangemerkt als een 'niche'-stadsstraat. Dat zijn straten met een sterk uitwisselingskarakter. Deze straten hebben een sterke identiteit, niet doordat ze zo goed op de route liggen maar omdat ze tot op zichzelf staande uitwisselingsmilieus zijn uitgegroeid, om verschillende redenen. Door hun 'cultstatus' zijn deze straten wel belangrijk geworden in het fiets- en voetgangersverkeer. Het is immers 'leuk' om door deze straten te fietsen en te wandelen. Voor een 'niche'-stadsstraat is schouwend straatmanagement elementair. Een straat kan namelijk gemakkelijk gedomineerd gaan worden door eenzijdige 'klanten' en daardoor afglijden tot ramsj of verworden tot gated community voor de elite. Toegankelijkheid voor iedereen is een belangrijke troefkaart.

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 wordt vervangen door nieuwbouw waarbij grotere woningen worden gerealiseerd en er meer ruimte is voor commerciële functies (waaronder een supermarkt). De uitwisselingsfunctie van de stadsstraat Eerste Oosterparkstraat wordt daardoor verder versterkt. Het project levert een noodzakelijke kwaliteitsimpuls van de Eerste Oosterparkstraat op zodat deze de rol van 'niche'-stadsstraat kan (blijven) vervullen.

3.4.2 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 (met name in delen van het Centrum en Zuid).
- 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 orde-

ning 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 bvo gelegd.

Consequenties voor dit plan

Doordat het plangebied van dit bestemmingsplan onderdeel is van het bestaande winkelgebied Eerste Oosterparkstraat kan het bestemmingsplan ruimte bieden aan nieuwe winkelinitiatieven. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van maximaal 2.200 m² bvo commerciële ruimtes mogelijk waarvan maximaal 1.200 m² bvo supermarkt. Ten opzichte van de huidige situatie is dat een toename van circa 950 m² bvo aan detailhandel. Bij een dergelijke toename is geen adviesaanvraag bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam nodig. Het bestemmingsplan biedt naast een uitbreiding van detailhandel ook de mogelijkheid om grotere winkelunits te realiseren. Naast de supermarktvestiging kunnen vestigingen van maximaal 500 m² bvo worden gerealiseerd. Kleinere winkelunits zijn echter ook gewoon mogelijk.

3.4.3 Woonvisie: Wonen in de Metropool

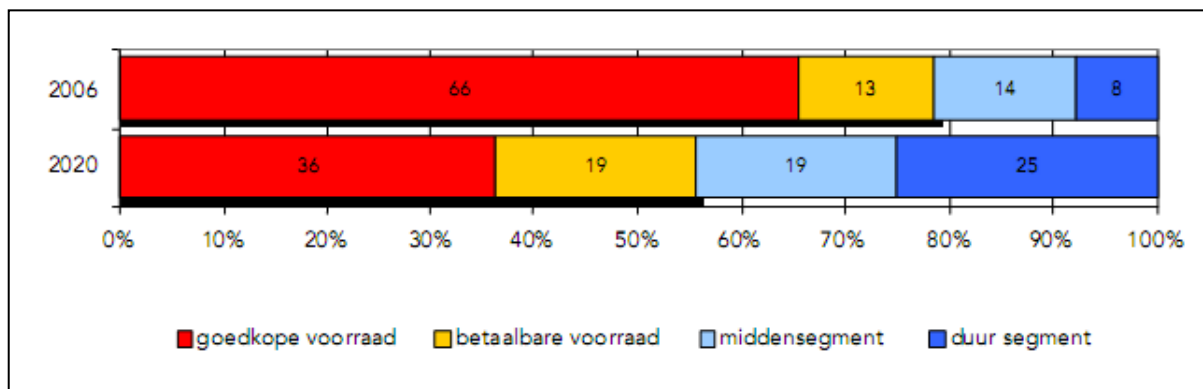
Op 30 oktober 2008 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de 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 centraal stedelijke 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, dient er een groter aanbod in het middensegment te komen en dienen er grote woningen voor gezinnen, ouderenwoningen en zorgwoningen te worden toegevoegd. Omdat ter plaatse van het plangebied te kunnen bereiken is nieuwbouw nodig. Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan de woonvisie doordat er nieuwbouw mogelijk wordt gemaakt waardoor er meer variatie in het woningaanbod komt (o.a. een groter aanbod voor het middensegment, levensloopbestendige woningen die geschikt zijn voor ouderen en starters en grotere woningen) en er zo wordt bijgedragen aan de doorstroming op de woningmarkt.

3.4.4 Beleid shortstay

De gemeenteraad heeft op 12 februari 2014 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 verblijfst termijn van vijf nachten slecht handhaafbaar blijkt te zijn wordt de minimale verblijfst termijn 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 geacommodeerd. 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 voorzieningenclusters 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 bvo) en bedrijfshuisvesting.

De huidige diversiteit aan voorzieningenclusters 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 Eerste Oosterparkstraat, Beukenplein/Beukenweg, Camperstraat en het aanbodcluster Wibautstraat. Omdat een geconcentreerd aanbod meer perspectief heeft dan een verspreid aanbod dient de winkelfunctie hoofdzakelijk te worden geconcentreerd in de Eerste Oosterparkstraat richting de Wibautstraat. In de Camperstraat en het gedeelte van de Eerste Oosterparkstraat bij het ziekenhuis is er ruimte voor (medisch gerelateerde) kleinschalige bedrijvigheid. Op het Beukenplein en de Beukenweg kan een horecacluster ontstaan.

Bij de vaststelling van de RES is het uitgangspunt toegevoegd om de afbouw van buurtwinkels en zwakkere winkelconcentratiegebieden niet actief na te streven en waar mogelijk instandhouding aan te moedigen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het behoud van de diversiteit aan vestigingsmilieus, het uitbouwen en kwalitatief verbeteren van voorzieningenclusters en werkgebieden en intensiveren vormen belangrijke uitgangspunten. Het plangebied van het bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het winkelconcentratiegebied Eerste Oosterparkstraat e.o. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met het verder uitbouwen en kwalitatief verbeteren van het winkelconcentratiegebied doordat de voorgenomen bebouwing een groter bruikbaar winkeloppervlak zal herbergen (zodat er ruimte ontstaat voor publiekstrekkers) en de winkelruimtes een vrijere hoogte krijgen dan nu het geval is. In het bestemmingsplan is voor de begane grondlaag uitgegaan van de mogelijkheid om detailhandel te realiseren, waaronder een supermarkt van 1.200 m² bvo. Het bestemmingsplan geeft zodoende uitvoering aan de RES.

3.5.2 Woonvisie Oost 2011-2015

De woonvisie is op 5 juli 2011 door de voormalige 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.

Consequenties voor dit plan

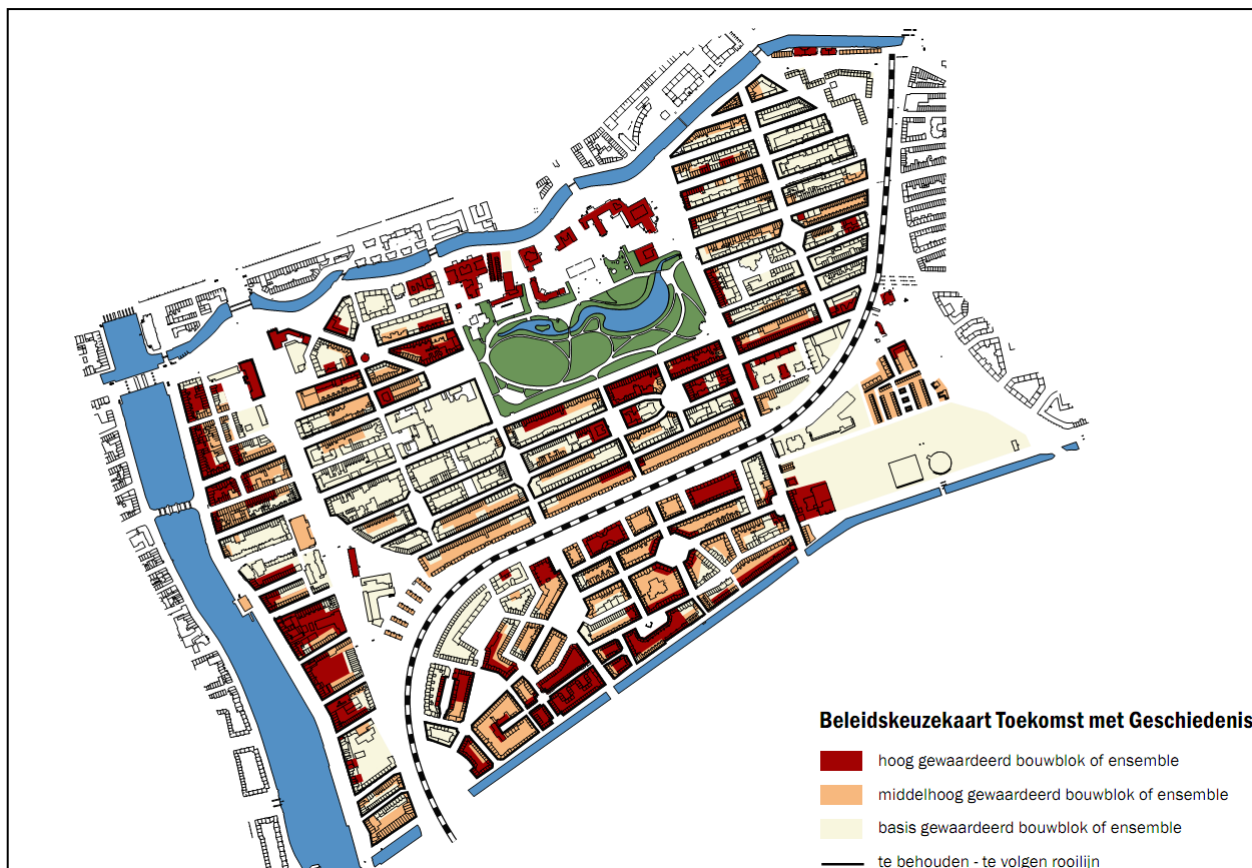
In de Woonvisie wordt gestreefd naar het verbeteren van de mogelijkheden voor lage en middeninkomens. Het project draagt hier sterk aan bij doordat er grotere en kwalitatief betere woningen worden gerealiseerd voor deze inkomensgroepen. Zo worden er diverse sociale huurwoningen gerealiseerd, waaronder 5-kamerappartementen voor grote gezinnen. De woningen worden gelijkvloers en krijgen een ontsluiting per lift.

3.5.3 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 Oosterparkbuurt. Het doel van de nota is een handvat te bieden voor het nemen van de juiste besluiten wanneer voor delen van deze buurten in Oost 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, welke te beschouwen is als een waarderingskaart van de Atlas 19^e eeuw. De ordenkaart vormt de grondslag van het welstandsbeleid in de 19^e eeuwse wijken zoals neergelegd in de gemeentelijke Welstandsnota. De nota 'Toekomst met Geschiedenis' verschilt echter met de ordenkaart door het detailniveau. De ordenkaart geeft waarderingscijfers 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 bouwblokkniveau. 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

In de Oosterparkbuurt wordt ingezet op behoud van de stedenbouwkundige structuur van de 19^{de} eeuw. Bepalend hierin zijn de langgerekte straten die het oorspronkelijke slotenpatroon volgen. De straten hebben een breedte variërend van 15 tot 18 meter. De oorspronkelijke bouwblokken bestaan uit etagewoningen van vier lagen met kap, soms met een souterrain. Het zuidwestelijke deel van de Oosterparkbuurt tussen de Eerste Oosterparkstraat, de Beukenweg, het Beukenplein, de Vrolijkstraat en de Wibautstraat is vanuit cultuurhistorisch perspectief minder interessant bevonden dan het zuidoostelijk deel. De panden in het plangebied zijn op 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. De bestaande rooilijn is op de beleidskeuzekaart aangemerkt als te behouden/te volgen rooilijn.

Indien het bouwkundig, financieel en/of programmatisch haalbaar is dienen enkele van de architectuureenheden in het zuidwestelijk deel toch behouden te blijven als herinnering aan wat was en ook als functionele en architectonisch waardevolle stepping stones naar het rijker bedeelde zuidoostelijke deel. Op die manier blijft de oorspronkelijke opbouw van de Oosterparkbuurt afleesbaar. De allereerste bebouwing (Eerste Oosterparkstraat 100-104) komt daarvoor als eerst in aanmerking.

Consequenties voor dit plan

De locatie van het plangebied komt, gelet op de 'basiswaardering', in aanmerking voor mogelijke herontwikkeling waarbij de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwanden moeten worden gerespecteerd. Behoud van de panden Eerste Oosterparkstraat 100-104 heeft de voorkeur.

Het bestemmingsplan heeft betrekking op herontwikkeling waarbij de maximale bouwmassa aansluit op de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur. In het bouwplan wordt uitgegaan van nieuwbouw

die zoveel mogelijk in de geest van de huidige architectonische eenheden wordt teruggebouwd, rekening houdend met de eisen en wensen ten aanzien van nieuwbouw.

3.5.4 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.

Centraal stedelijk is het beleid voor detailhandel weergegeven in het beleidsstuk 'Amsterdam Winkelstad' (zie paragraaf 3.3.). 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 bvo 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 rekening gehouden met bestaande detailhandelstructuren:

1. Bij het toevoegen van detailhandel streeft stadsdeel Oost naar aansluiting op de bestaande detailhandelsstructuur. Het plangebied is gelegen in het winkelgebied van de Eerste Oosterparkstraat. Deze structuur kenmerkt zich door kleinschaligheid. Op dit moment wordt nog niet het gehele aanbod aan vloeroppervlak in de Eerste Oosterparkstraat benut. In het voorliggende bestemmingsplan is voor de detailhandel rekening gehouden met de kleinschalige detailhandelsstructuur van de Eerste Oosterparkstraat maar ook met de trend om grotere winkeloppervlaktes te kunnen realiseren (zie punt 3). Er kunnen naast de supermarktvestiging (meerdere) kleine winkelunits worden gerealiseerd maar ook twee grotere units (door samenvoeging van enkele units).
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 locaties voor grootschalige detailhandel (winkels met een winkelvloeroppervlak van minimaal 1.500 m² bvo per vestiging) te realiseren. Hierin voorzien PDV-locaties in Oost, zoals bijvoorbeeld het bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid. De daar gevestigde grote detailhandelsvestigingen passen niet in 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 winkelunits kunnen echter niet groter worden dan 500 m² bvo per unit.

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. Hiermee is de nieuwvestiging van detailhandel conform de aangegeven maatvoering passend in het plangebied.

3.6 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt sloopnieuwbouw van de panden Eerste Oosterparkstraat 88-126 mogelijk. De bestaande woningen zullen worden vervangen door nieuwe, grotere woningen die voldoen aan de huidige wooneisen. Ook vindt er een kwaliteitsverbetering en uitbreiding van de commerciële ruimtes plaats waardoor de uitwisselingsfunctie van de stadstraat Eerste Oosterparkstraat verder wordt versterkt. Gelet op het beleid zoals is weergegeven in de paragrafen 3.1 t/m 3.5 is er geen belemmering om deze functies op de voorgenomen wijze mogelijk te maken in het plangebied.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Kader

Richtafstanden bedrijven en andere niet-woonfuncties

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. Daar toe 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 (bijvoorbeeld de nabijgelegen Wibautstraat) 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, welke kunnen worden benut om de aanvaardbaarheid van functies ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen te motiveren. In subparagraaf 4.1.2 is aan de hand van de richtafstanden in B&M gemotiveerd waarom de diverse toegestane functies in het plangebied aanvaardbaar zijn.

Toegestane bedrijfscategorieën

Op basis van de richtafstanden is in B&M een categorie-indeling toegepast (categorie 1 t/m 5). Een categorie-indeling kan van belang zijn indien een bestemmingsplan bedrijven toestaat. De mate van milieuoverlast van bedrijven is gevarieerd en afhankelijk van het type bedrijf. Omdat B&M uitgaat van functiescheiding met betrekking tot rustige woonwijken is deze lijst echter minder geschikt voor gemengde gebieden als het onderhavige. Voor gemengde gebieden is daarom een specifieke Staat van Bedrijfsactiviteiten opgesteld. In deze lijst is gekozen voor een andere categorie-indeling dan in de algemene lijst. De activiteiten bestaan uit categorieën A, B of C (in plaats van categorieën 1 t/m 5):

- Categorie A betreft activiteiten die zodanig beperkt milieubelastend zijn voor hun omgeving, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd.
- Categorie B activiteiten kunnen worden uitgeoefend in een gemengd gebied zodra zij bouwkundig afgescheiden zijn van woningen.
- Categorie C bedrijven zijn vergelijkbaar met categorie B bedrijven, maar hebben een relatief grote verkeersaantrekkende werking. Voor de toelaatbaarheid van categorie C bedrijven gelden bepaalde restricties, zoals verwoord in de brochure.

4.1.2 Plangebied

Richtafstanden bedrijven en andere niet-woonfuncties

Nabij het plangebied zijn momenteel geen milieubelastende bedrijven gevestigd. De beoogde functies wonen en detailhandel hebben geen gevolgen voor overige bestaande bedrijven in de omgeving aangezien er al diverse woningen in de omgeving voorkomen. Detailhandelsbedrijven zijn niet als milieubelastend bedrijven aan te merken. Gelet op B&M geldt voor detailhandel een richtafstand van maximaal 10 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 detailhandel en woningen is daarom aanvaardbaar, mede omdat een kleinere afstand (0 meter) in de praktijk ook al in Amsterdam voorkomt en dit niet tot problemen leidt. De realisatie van een supermarkt direct naast bestaande woningen en direct onder nieuwe woningen is daarmee op het gebied van milieuzonering aanvaardbaar.

Toegestane bedrijfscategorieën

Bedrijven zijn binnen het plangebied alleen toegestaan indien zij naar verwachting geen overlast veroorzaken. Om te bepalen of er sprake kan zijn van overlast is in het bestemmingsplan gebruik gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging (bijlage regels) waarin op basis van functiemenging een categorie-indeling is gemaakt. Daarbij zijn alleen bedrijven weergegeven die geschikt zijn voor functiemenging. Conform de gebruiksregels in hoofdstuk 3 van de regels zijn de volgende categorieën toegestaan:

1. Categorie A in geval van activiteiten die aanpandig zijn aan woningen.
2. Categorie B in geval van activiteiten die bouwkundig afgescheiden zijn van woningen.

Hiervan kan in een aantal gevallen door middel van een afwijkingsbevoegdheid worden afgeweken:

- Indien een bedrijf dat in de Staat van Bedrijfsactiviteiten onder categorie B valt maar in vergelijking met bedrijven die wel vallen onder categorie A evenveel of minder milieuhinder veroorzaakt;
- Indien een bedrijf dat niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten voorkomt en in vergelijking met bedrijven die wel vallen onder de categorieën A en B evenveel of minder milieuhinder veroorzaakt;
- Indien een bedrijf dat na uitbreiding, wijziging of aanpassing in de Staat van bedrijfsactiviteitenfunctiemenging valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits de uitbreiding, wijziging of aanpassing niet tot gevolg heeft, dat het bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder categorie A meer milieuhinder veroorzaakt.

4.1.3 Conclusie

De functies wonen en detailhandel (en vergelijkbare functies) zijn op basis van de milieuzonering aanvaardbaar in het plangebied, welke onderdeel uitmaakt van een gemengd stedelijk 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. 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 plangebied ligt aan de Eerste Oosterparkstraat en nabij de Wibaustraat, Iepenweg en Tweede Oosterparkstraat. Het verkeer van en naar het project zal voornamelijk via de Wibautstraat en de Eerste Oosterparkstraat rijden. De verkeersintensiteiten op de Tweede Oosterparkstraat en Iepenweg zijn bovendien zodanig dat op voorhand al vaststaat dat er in deze straten wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wibautstraat is een belangrijke (doorgaande) stedelijke verbindingsweg met daardoor hogere verkeersintensiteiten. Nagegaan moet worden of het project gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit op de Eerste Oosterparkstraat en de Wibaustraat.

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 nabij het plangebied gelegen 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 sloopnieuwbouw mogelijk ten behoeve van woningen en detailhandel (waaronder een supermarkt). In de te slopen bebouwing zijn momenteel ook woningen en commerciële ruimtes gevestigd. 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. Gelet op paragraaf 5.5 heeft het bestemmingsplan geen significant hogere verkeersaantrekkende werking zodat er geen sprake zal zijn van significant nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit.

In het kader van het bestemmingsplan is door DPA Cauberg-Huygen luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (projectnummer 20131735-11, d.d. 29 juli 2014, zie bijlage). Aan de hand van de extra verkeersbewegingen die als gevolg van het project ontstaan blijkt uit de berekeningen dat voor toekomstige jaren de concentratiegrenswaarden voor fijn stof en NO₂ uit bijlage II van de Wet milieubeheer op maatgevende locaties ruimschoots worden gerespecteerd. De te verwachten bijdrage is ten opzichte van de huidige feitelijke situatie ruim lager dan de NIBM-grens van 1,2 µg/m³. Als gevolg van dalende achtergrondconcentraties en dalende voertuigemissies nemen de concentraties luchtverontreinigende stoffen na 2015 nog verder af.

Gelet op de uitkomsten van het onderzoek vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de planontwikkeling.

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').

Wegverkeerslawaaai

Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekzone¹. Indien binnen deze zone nieuwe geluidgevoelige 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 geluidgevoelige gebouwen zijn gelegen.

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

Railverkeerslawaaai

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

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

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.

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. De essentie van het geluidbeleid zoals verwoord in de nota 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

Wegverkeerslawaa

Het bestemmingsplangebied ligt aan de Eerste Oosterparkstraat. Hier geldt momenteel een snelheidsregime van 50 km/u. De Eerste Oosterparkstraat zal worden heringericht maar het is momenteel niet bekend of dit leidt tot een ander snelheidsregime. Vooralsnog dient daarom uit te worden gegaan van een snelheidsregime van 50 km/u zodat het plangebied in de geluidszone van de Eerste Oosterparkstraat is gelegen. Ook ligt het plangebied op korte afstand van de Wibautstraat (eveneens 50 km/u) en daardoor in de geluidszone van deze weg. Tenslotte bevindt het plangebied zich nog in de geluidszone van de Ruyschstraat (50 km/u). Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk zodat akoestisch onderzoek noodzakelijk is.

In het kader van het bestemmingsplan is door DPA Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd (projectnummer 20131735-12, d.d. 14 oktober 2014, zie bijlage). In het onderzoek is berekend wat de geluidsbelasting van de diverse wegen is op de gevels van de bebouwing:

- Wegverkeer Eerste Oosterparkstraat: maximaal 61 dB;
- Wegverkeer Wibautstraat: maximaal 54 dB;
- Wegverkeer Ruyschstraat (inclusief tram): maximaal 33 dB.

De geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer Eerste Oosterparkstraat is hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (48 dB, voorkeurgrenswaarde) maar lager dan de maximale waarde die kan worden verleend (63 dB). Ook de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer Wibautstraat is hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting maar lager dan de maximale waarde. De hogere geluidsbelasting vanwege de Wibautstraat is overigens niet bij alle woningen aan de orde omdat de geluidsbelasting bij de woningen die vanaf ongeveer de helft van de nieuwbouw zijn gelegen voldoet aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. De geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Ruyschstraat voldoet aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

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.

In het hiervoor genoemde akoestisch onderzoek is ook berekend wat de geluidsbelasting van de spoorweg is op de gevels van de bebouwing. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 48 dB. De geluidsbelasting voldoet daarmee aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

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

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een hogere geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de Eerste Oosterparkstraat (61 dB) en de Wibautstraat (53 dB) 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 is een nadere motivering opgenomen waarom maatregelen bij dit project onvoldoende doelmatig zijn.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat alle woningen een stille zijde zullen hebben. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 61 dB. Deze geluidsbelasting voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid.

Voor het project dienen hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder te worden vastgesteld. Het akoestisch onderzoek en het voornemen om hogere waarden vast te stellen zijn op 1 oktober 2014 behandeld in het Technisch Ambtelijk Voorbereidend Geluidsoverleg Amsterdam (TAVGA). Het TAVGA is akkoord met het voornemen om hogere waarden vast te stellen. Deze hogere grenswaarden zijn vervolgens op 17 september 2015 vastgesteld.

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.

In het kader van het bestemmingsplan is door DPA Cauberg-Huygen milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (referentie 20131735-09, d.d. 18 juli 2014, zie bijlage). Uit de boringen die in het kader van het onderzoek zijn uitgevoerd is gebleken dat in de grond verschillende stoffen in licht verhoogde gehalten aanwezig zijn (voornamelijk metalen, PAK, PCB en minerale olie). De licht verhoogde gehalten zijn gezien de aanwezige ophooglaag, en de historische activiteiten niet bijzonder voor de onderzochte locatie. Achter Eerste Oosterparkstraat 88 is een sterk verhoogd kopergehalte aangetroffen. Het sterk verhoogde gehalte aan koper is hier niet geheel aan de bijmenging met puin te koppelen aangezien ook de bodemlaag zonder puin een sterk verhoogd gehalte bevat. Nader onderzoek dient uit te wijzen of de omvang van de verontreiniging groter is dan 25 m³, waarmee een geval van ernstige bodemverontreiniging ontstaat. De overige licht verhoogde gehalten vormen in ieder geval geen belemmering voor het toekomstige gebruik van de locatie als winkels en appartementen. Ook de in het grondwater aangetroffen licht verhoogde concentraties zijn geen belemmering voor de ontwikkelingen ter plaatse.

Rondom de boring achter Eerste Oosterparkstraat 88 is vanwege het sterk verhoogde kopergehalte nader onderzoek uitgevoerd in de vorm van vier boringen. Op basis van de analyseresultaten van deze vier boringen blijkt de omvang van de verontreiniging met koper minder dan 25 m³ grond te bevatten. Tevens lijkt er sprake van een diffuse verontreiniging die niet direct aan de bijmengingen te koppelen is. Ook in eerdere onderzoeken zijn metalen in verhoogde gehalten aangetroffen. Gezien de beperkte omvang van deze spot, is er geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De aanwezige verhoogde gehalten achter Eerste Oosterparkstraat 88 zijn zodoende geen belemmering voor het beoogde gebruik.

4.4.3 Conclusie

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

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 onbeschermde 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 groeps grootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as).

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

Het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (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.

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

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.

Het Basisnet treedt op 1 april 2015 in werking. 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).

Zodra het Basisnet 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 doorlopen (bijvoorbeeld door aanwezigheid van voldoende bluswater).

Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev)

Het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) zal eveneens op 1 april 2015 in werking treden. 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.

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.

Op het adres Eerste Oosterparkstraat 128A vindt opslag tot 1.000 kg consumentenvuurwerk plaats. In het Vuurwerkbesluit zijn eisen ten aanzien van de opslag van vuurwerk opgenomen. Ook volgt uit het

besluit dat woningen zijn toegestaan boven de ruimte waarin de opslag tot 1.000 kg consumenten-vuurwerk plaatsvindt.

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. Door de Gasunie is bevestigd dat externe veiligheid vanwege buisleidingen geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling (zie paragraaf 8.2).

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 op meer dan 200 meter van de spoorweg en daarmee buiten het invloedsgebied van deze spoorweg. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorweg is daarom niet 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

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

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. Wel is er sprake van een toename aan verharding. In de huidige situatie bedraagt het totale verhardingsoppervlak 1.378 m² terwijl het verhardingsoppervlak in de toekomstige situatie 2.788 m² bedraagt. Dat is een toename van 1.410 m². Met Waternet wordt afgestemd hoe met de watercompensatie om dient te worden gegaan.

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. Dergelijke materialen worden mogelijk deels wel toegepast bij de voorgevels van de nieuwbouw in ver-

band met het voornemen om de nieuwbouw zoveel mogelijk terug te bouwen in de geest van de architectonische eenheden.

Riolering, hemelwaterafvoer

In de nabijheid van het project is nog polderriolering aanwezig. Deze oude riolering is aanwezig bij o.a. de Tweede Oosterparkstraat en de Vrolikstraat en bedient het gebied bij Wibautstraat 103 t/m 113. Vanwege de lage achtertuinen loost een deel van de huidige bebouwing in het plangebied mogelijk ook nog op de polderriolering. Met de sloop van de bestaande bebouwing en het verhogen van de vloerpeilen en achtertuinen van de nieuwbouw komen de eventuele aansluitingen op de oude polderriolering te vervallen. Alle aansluitingen van de nieuwbouw worden aan de voorzijde gebracht zodat het polderriool niet meer wordt gebruikt door de bebouwing in het plangebied.

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. Er worden in de nieuwe situatie geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwingen gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft dan ook geen gevolgen voor het grondwater.

Conclusie

Het bestemmingsplan heeft geen nadelige 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 Oosterparkbuurt uitgevoerd (zie bijlage). Het bureauonderzoek heeft ook betrekking op het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat voor het plangebied een hoge archeologische verwachting geldt doordat in het verleden een agrarisch bedrijf aanwezig was. De kans is hoog dat er archeologische resten in de bodem aanwezig zijn. In het bureauonderzoek is aangegeven dat het beleid voor dergelijke gebieden is dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 100 m² en dieper dan 1,00 meter een archeologisch veldonderzoek nodig is.

Het oppervlak van de bodemingreep van de voorgenomen ontwikkeling bedraagt circa 3.500 m² en de diepte van de ontgraving is circa 1,20 meter ten opzichte van het maaiveld. De voorgenomen ontwikkeling is daarom in april 2014 voorgelegd aan BMA. Door BMA is vervolgens een archeologische waardestelling verricht (zie bijlage). Daaruit blijkt dat het beleid voor het gebied inmiddels is gewijzigd doordat voor bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 2,00 meter beneden maaiveld vrijstelling voor archeologisch onderzoek geldt, onder meer doordat is gebleken dat het terrein ten behoeve van de bouw indertijd is opgehoogd met een zandpakket van circa 2,00 meter. Doordat de nieuwbouw leidt tot een bodemingreep van 1,20 meter beneden maaiveld is geen vervolgonderzoek nodig. Wel geldt er een meldingsplicht indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden toch sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen.

Conclusie

Gelet op de uitkomsten van de archeologische waardestelling is geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Bij de uitvoering van het project hoeft daarom verder geen specifieke rekening te worden gehouden met archeologie. In het bestemmingsplan is nog wel een beschermde regeling opgenomen die is afgestemd op de archeologische waardestelling (zie de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' in de regels).

5.2.2 Cultuurhistorie

Beleid

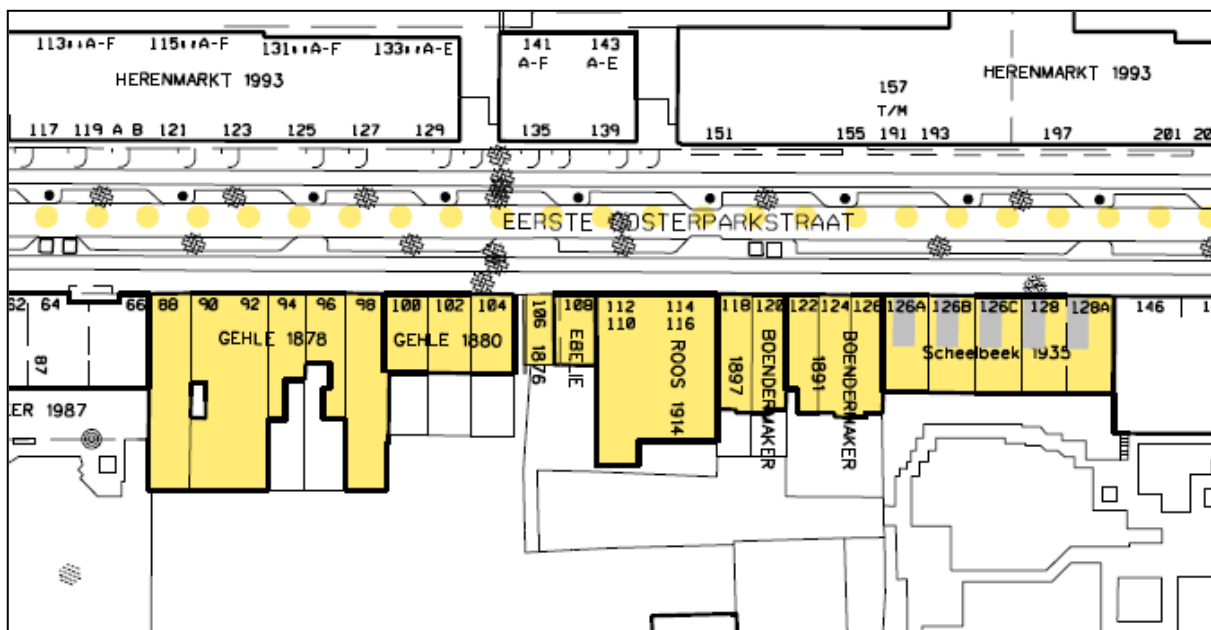
De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten 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. Deze ordenkaart is te beschouwen als de waarderingskaart van de Atlas 19^e eeuw en vormt de grondslag van het welstandsbeleid in de 19^e eeuwse wijken zoals neergelegd in de gemeentelijke Welstandsnota. Daarnaast heeft het stadsdeel de nota 'Toekomst met Geschiedenis' vastgesteld. Deze nota bevat een beschrijving van de beeldbepalende kwaliteiten in onder meer de Oosterparkbuurt.

Plangebied

Gelet op de provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie is het voorliggende plangebied aangegeven als landschapstype 'Stedelijk'. Er zijn geen provinciale cultuurhistorische elementen aangegeven.

Uit de ordenkaart van het stadsdeel blijkt voor de bestaande gebouwen in het plangebied een basis-orde te gelden. Dat zijn voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit of bouwwerken die door ingrijpende wijzingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren.



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

In stadsdeel Oost hecht men 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 sloopnieuwbouw. Het toepassen van duurzame maatregelen is een mogelijkheid en is daarom zoveel mogelijk toegestaan in het bestemmingsplan. Het bouwplan voldoet conform het Bouwbesluit aan de EPC-norm en verder wordt er gewerkt met het keurmerk voor duurzaam hout.

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 verstorend effect 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 verstoringtoets 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 4,7 kilometer van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Gelet op de afstand en de omvang van het project is een kans op een effect op het Natura 2000-gebied uitgesloten. 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) beschermde soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen 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 sloopnieuwbouw. Een onderzoek of de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor beschermde flora en fauna is nodig.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is door Els & Linde aan de hand van een veldbezoek en een bureaustudie een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 14.137, d.d. 12 januari 2015, zie bijlage). Uit de quick scan blijkt het volgende:

- Planten: er zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen en deze zijn ook niet te verwachten binnen het plangebied.
- Zoogdieren: De te slopen bebouwing bevat geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen doordat er geschikte in- en uitvliegopeningen aanwezig zijn. De bomen in het plangebied bevatten geen geschikte holten en spleten voor vleermuizen.
- Vogels: alhoewel er geen aanwijzingen zijn aangetroffen van vaste verblijfplaatsen van de huismus en de gierzwaluw is de te slopen bebouwing wel geschikt voor nestplekken van deze vogels. Ook kunnen er tijdens de broedperiode andere vogels broeden in de binnentuin.
- Herpetofauna en vissen: door het ontbreken van water is de aanwezigheid van vissen en waterafhankelijke amfibieën en reptielen uitgesloten.
- Overige soorten: in het plangebied is geen habitat aanwezig dat geschikt is voor overige soorten.

Uit de quick scan volgt dat verblijfplaatsen van vleermuizen en broedplekken van huismussen en gierzwaluwen niet kunnen worden uitgesloten. Aangezien deze soorten strikt beschermd zijn is afdoend onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is uitgevoerd in de periode 2014-2015 conform de geldende protocollen en wetenschappelijke literatuur (projectnummer 15.017, d.d. 30 juni 2015, zie bijlage). Uit het afdoend onderzoek blijkt dat er binnen het plangebied geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, huismussen e/of gierzwaluwen zijn aangetroffen. Een ontheffing van de Flora- en Faunawet is daarom niet noodzakelijk.

Bij het uitvoeren van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met beschermde flora en fauna. Zo mogen er geen (verstorende) werkzaamheden starten tijdens het broedseizoen (maart tot en met juli).

5.4.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er geen ontheffing van de Flora en Faunawet noodzakelijk is. Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor beschermde flora en fauna en leidt derhalve niet tot knelpunten.

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. Conform artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in het bestemmingsplan een regeling voor parkeren te worden opgenomen, waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op die manier is verzekerd dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. 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. Stadsdeel Oost gebruikt de uitgangspunten uit de conceptnota parkeernormen voor het beoordelen van ruimtelijke plannen. Door een verandering in de bevoegdhedenverdeling worden parkeernormen in de toekomst stedelijk vastgesteld. Stedelijk wordt een Nota Parkeernormen voorbereid, welke naar verwachting eind 2015/begin 2016 vastgesteld zal gaan worden. Per functie dient 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, kan gebruik worden 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

- Verkeersgeneratie

De huidige bebouwing is conform de bestaande situatie bestemd: commerciële ruimtes in de eerste bouwlaag, woningen in de bovengelige bouwlagen. Gelet op de bestaande situatie gaat het daarbij om circa 1.250 m² bvo commerciële ruimtes en 40 sociale huurwoningen. Het toegestane programma, de kengetallen volgens het ASVV dan wel de Amsterdamse kengetallen en de daaruit voortkomende verkeersgeneratie zijn weergegeven in de navolgende tabel.

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (max)</i>	<i>Verkeersgeneratie</i>
Commerciële ruimtes ²	1.250 m ² bvo	14,2 per 100 m ² bvo	178
Sociale huurwoningen	40	1,2 per woning	48
Totaal:			226

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie

De theoretische verkeersgeneratie in de huidige situatie bedraagt 226 verkeersbewegingen.

- Bereikbaarheid

Op de Eerste Oosterparkstraat geldt eenrichtingsverkeer vanaf de Wibaustraat zodat het plangebied voor gemotoriseerd verkeer alleen via de Wibaustraat-Eerste Oosterparkstraat te bereiken is. Het verkeer dat van het plangebied afkomstig is rijdt via de Eerste Oosterparkstraat voornamelijk door naar de kruising met Oosterpark-Beukenweg. Vanaf die kruising verspreidt het verkeer zich via de wegen Oosterpark en Beukenweg.

Toekomstige situatie

- Verkeersgeneratie

Het nieuwe bestemmingsplan heeft betrekking op maximaal 2.200 m² bvo commerciële ruimtes (waarvan 1.200 m² bvo supermarkt) en 39 woningen (13 sociale huur, 26 vrije sector).

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

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (max)</i>	<i>Verkeersgeneratie</i>
Commerciële ruimtes ³	1.000 m ² bvo	14,2 per 100 m ² bvo	142
Supermarkt ⁴	1.200 m ² bvo	25 per 100 m ² bvo	300
Sociale huurwoningen	13	1,2 per woning	15
Vrije sectorwoningen	26	4,5 per woning	117
Totaal:			574

Tabel: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Het nieuwe bestemmingsplan leidt tot een theoretische verkeersgeneratie van 574 verkeersbewegingen. Dat is een toename van 348 verkeersbewegingen per etmaal. Volgens de gegevens van Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (www.verkeersprognoses.amsterdam.nl) is er tijdens de maatgevende avondspits (tussen 16.00 en 18.00) sprake van 771 motorvoertuigen op de Eerste Oosterparkstraat. Op de Wibautstraat bedraagt het aantal motorvoertuigen tijdens de maatgevende avondspits 2.275 in de rijrichting tussen de Eerste Oosterparkstraat en de Plantanenweg en 2.029 in de rijrichting tussen de Plantanenweg en de Eerste Oosterparkstraat. Op het noordelijkere deel van de Wibautstraat rijden tijdens de avondspits 2.686 motorvoertuigen tussen de Ruyschstraat en de Eerste Oosterparkstraat en 1.668 motorvoertuigen tussen de Eerste Oosterparkstraat en de Ruyschstraat. Gelet op de functies die in het nieuwe bestemmingsplan zijn toegestaan zal slechts een deel van de 348 extra verkeersbewegingen tijdens de avondspits gaan plaatsvinden (met name vanwege de wo-

² Voor de invulling van commerciële ruimtes is uitgegaan van het kengetal voor een binnenstad (>175.000 inwoners)

³ Voor de invulling van commerciële ruimtes is uitgegaan van het kengetal voor een binnenstad (>175.000 inwoners)

⁴ Voor de invulling van supermarkt is uitgegaan van een kengetal dat overeenkomt met het gemiddelde van een buurtsupermarkt en een fullservice supermarkt (middelhoog/hoog prijsniveau)

ningen). Deze beperkte toename leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling van de Eerste Oosterparkstraat en de Wibautstraat aangezien deze voldoende capaciteit hebben om het verkeer tijdens de reguliere avondspits af te wikkelen.

Ten aanzien van de toekomstige verkeersgeneratie kan voor wat betreft de supermarkt nog de nuance worden gemaakt dat, gelet op het oppervlak, de locatie en de ervaringen van de toekomstige huurder elders, de supermarkt een zogenaamde mandjessupermarkt wordt. Een dergelijke supermarkt is meer gericht op fietsers en voetgangers dan op automobilisten. De keuze om op deze locatie een mandjessupermarkt te realiseren is daarbij een logische aangezien de locatie direct aan het Hoofdnet fiets is gelegen. Een mandjessupermarkt trekt in het stedelijk centrumgebied van Amsterdam minder autoverkeer aan dan een 'gewone' supermarkt. Verder zal de supermarkt een techniekruimte van circa 150 m², Normaal gesproken staat de techniekruimte in de buitenlucht maar in dit geval is er voor gekozen om de techniekruimte in het gebouw op te nemen om eventuele overlast te voorkomen en de techniekruimte uit het zicht te houden. De techniekruimte komt op een tussenverdieping en maakt zodoende onderdeel uit van het bruto vloeroppervlak van de supermarkt. De techniekruimte zal echter geen verkeersaantrekkende werking hebben. De verwachting is derhalve dat de daadwerkelijke verkeersgeneratie lager uit zal vallen dan dat voor de toekomstige situatie is berekend. De toename van het aantal verkeersbewegingen zal in dat geval ook lager zijn.

- Bereikbaarheid

Het project heeft geen gevolgen voor de bereikbaarheid van het plangebied. Gemotoriseerd verkeer kan het plangebied ook in de toekomstige situatie alleen via de Wibautstraat bereiken.

Parkeren

Algemeen

De gevolgen voor parkeren hangen samen met de parkeerbehoefte volgens het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Om het aantal voertuigbewegingen in de huidige en nieuwe situatie globaal te kunnen bepalen is gebruikt gemaakt van parkeernormen voor parkeren, zoals deze zijn opgenomen in de bijlage bij het doorstartbesluit uit 2012.

Het plangebied is gelegen bij een metrostation in het centrumgebied van Amsterdam. In een dergelijke zone reist een groot gedeelte van de bezoekers, bewoners en werknemers lopend, per fiets of per openbaar vervoer van en naar hun bestemming. 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. Uitgangspunt van het doorstartbesluit uit 2012 is dat de parkeerbehoefte als gevolg van de vrije sectorwoningen in parkeervoorzieningen op eigen terrein en in de omgeving wordt opgelost. De parkeerbehoefte van de sociale huurwoningen en commerciële ruimtes wordt opgelost op straat. Bij het doorstartbesluit is een motie aangenomen om te kijken of er nog andere oplossingen voor de parkeersituatie in de Eerste en Tweede Oosterparkstraat mogelijk zijn waarbij de parkeerdruk afneemt of in ieder geval niet hoger wordt en het parkeren tegelijkertijd minder beslag legt op de openbare ruimte. Verderop in deze paragraaf wordt aangegeven hoe aan deze motie invulling is gegeven.

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 program-

ma, de parkeernormen volgens het doorstartbesluit en de daaruit voortkomende parkeerbehoefte zijn weergegeven in de navolgende tabel.

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Commerciële ruimtes ⁵	1.250 m ² bvo	1,0 per 100 m ² bvo	13
Sociale huurwoningen	40	0,4 per woning	16
Bezoekers woningen	40	0,1 per woning	4
Totaal:			33

Tabel: parkeerbehoefte huidige situatie

Omdat niet alle parkeerders tegelijk parkeren zijn in de Nota parkeernormen van het stadsdeel aanwezigheidspercentages opgenomen. Door deze aanwezigheidspercentages toe te passen wordt rekening gehouden met het feit dat bij parkeerplaatsen sprake kan zijn van dubbelgebruik (bijvoorbeeld overdag parkeren voor winkels, 's avonds parkerend door bewoners). 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>
Commerciële ruimtes	4 (30%)	10 (70%)	3 (20%)	13 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Sociale huurwoningen ⁶	10 (50%)	12 (60%)	20 (100%)	12 (60%)	12 (60%)	14 (70%)
Totaal	14	22	23	25	12	14

Tabel: parkeerplaatsen huidige situatie na toepassing aanwezigheidspercentages

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat in de huidige situatie de parkeerbehoefte het hoogst is op zaterdagmiddagen. De parkeerbehoefte bedraagt dan 25 parkeerplaatsen. De te slopen panden hebben geen parkeergelegenheid op eigen terrein. Bezoekers en bewoners parkeren daarom in de parkeerplaatsen langs de rijweg van de Eerste Oosterparkstraat of elders.

Toekomstige situatie

- Autoverkeer

Het toegestane programma, de parkeernormen volgens het doorstartbesluit en de daaruit voortkomende parkeerbehoefte zijn weergegeven in de navolgende tabel.

<i>Functie</i>	<i>Oppervlak/aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Commerciële ruimtes	1.000 m ² bvo	1,0 per 100 m ² bvo	10
Supermarkt	1.200 m ² bvo	1,0 per 100 m ² bvo	12
Sociale huurwoningen	13	0,5 per woning	7
Vrije sectorwoningen	26	1,0 per woning	26
Bezoekers woningen	39	0,1 per woning	4
Totaal:			61

Tabel: parkeerbehoefte toekomstige situatie

Net als in de huidige situatie zullen niet alle parkeerders tegelijk parkeren waardoor gebruikt kan worden gemaakt van aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte vanwege de vrije sectorwoningen (exclusief bezoek) dient daarbij echter buiten beschouwing te worden gelaten aangezien voor deze

⁵ Voor de invulling van commerciële ruimtes is uitgegaan van een wijkcentrum (groot)

⁶ Inclusief 0,1 bezoekersparkeren

woningen geldt dat er in de gebouwde parkeervoorziening in de begane grondlaag en in de verderop gelegen Sparrengarage 26 eigen parkeerplaatsen komen. Deze 26 parkeerplaatsen zijn precies voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de vrije sectorwoningen (exclusief bezoek) maar bij deze eigen parkeerplaatsen is geen dubbelgebruik mogelijk waardoor de parkeerplaatsen niet door andere parkeerders te gebruiken zijn. Toepassing van de aanwezigheidspercentages bij de overige functies leidt tot de volgende parkeerbehoefte per dagdeel in de openbare ruimte.

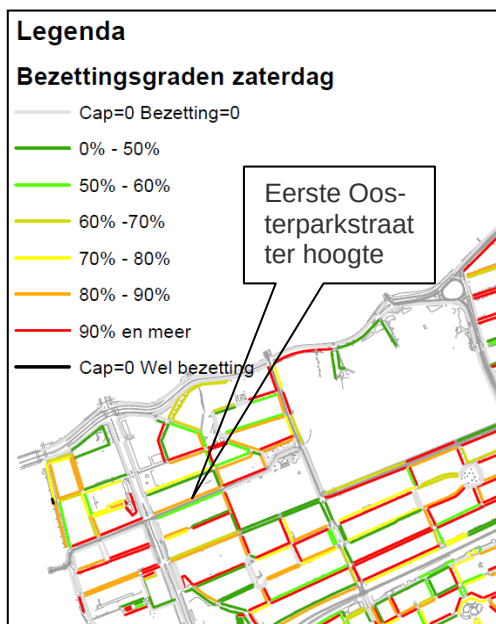
<i>Functie</i>	<i>Werkdag ochtend</i>	<i>Werkdag middag</i>	<i>Werkdag Avond</i>	<i>Zaterdag middag</i>	<i>Zaterdag avond</i>	<i>Zondagmid- dag</i>
Commerciële ruimtes	3 (30%)	7 (70%)	2 (20%)	10 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Supermarkt	4 (30%)	9 (70%)	9 (70%)	12 (100%)	3 (20%)	9 (70%)
Sociale huurwoningen ⁷	4 (50%)	5 (60%)	8 (100%)	5 (60%)	5 (60%)	6 (70%)
Vrije sectorwoningen (uitsluitend bezoekersparkeren)	2 (50%)	2 (60%)	3 (100%)	2 (60%)	2 (60%)	2 (70%)
Totaal	13	23	22	29	10	17

Tabel: parkeerplaatsen toekomstige situatie na toepassing aanwezigheidspercentages (exclusief bewonersparkeren vrije sectorwoningen)

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat de toekomstige parkeerbehoefte in de openbare ruimte het hoogst is op zaterdagmiddag. De parkeerbehoefte bedraagt dan circa 29 parkeerplaatsen. Dat is ten opzichte van de huidige situatie een stijging van 4 parkeerplaatsen. Op andere momenten is het verschil in parkeerbehoefte minder groot (1 parkeerplaats op een doordeweekse middag en 3 parkeerplaatsen op zondagmiddag) of zelfs lager dan in de huidige situatie (1 parkeerplaats op een doordeweekse ochtend en avond en 2 parkeerplaatsen op zaterdagavond). De toename van de parkeerbehoefte op zaterdagmiddag, zondagmiddag en een doordeweekse middag is een gevolg van de toename aan commerciële ruimtes. De parkeerbehoefte van de woningen neemt ten opzichte van de huidige situatie in alle gevallen op straat af als gevolg van de eigen parkeergelegenheid voor de vrije sectorwoningen. Er zullen ten opzichte van de huidige situatie namelijk minder woningen zonder eigen parkeergelegenheid zijn.

De toename van de parkeerbehoefte speelt dus alleen tijdens de middagen en is een gevolg van de toename aan commerciële ruimtes. Bezoekers van de commerciële ruimtes tijdens de middagen zullen hun auto parkeren in de Eerste Oosterparkstraat. In deze straat is in de middagen voldoende ruimte om de auto te parkeren aangezien parkeervergunningen tussen 12.00 en 17.00 niet geldig zijn. Op die manier wordt bevorderd dat de parkeerplaatsen in de Eerste Oosterparkstraat in de middagen voornamelijk voor winkelend publiek beschikbaar zijn. In de Eerste Oosterparkstraat is in de middagen daardoor voldoende parkeergelegenheid beschikbaar om de toename aan parkeerbehoefte op te vangen. Dat blijkt ook uit een parkeerdrukmeting die op een zaterdagmiddag door SOAB is uitgevoerd. Uit deze parkeerdrukmeting volgt dat de parkeerdruk in de Eerste Oosterparkstraat op zaterdagmiddag aan de overzijde van het plangebied 60 tot 70% bedraagt en aan de zijde van het plangebied 80 tot 90%.

⁷ Inclusief 0,1 bezoekersparkeren



Afbeelding: uitsnede parkeerdrukmeting op zaterdagmiddag

De parkeerdruk in de omliggende straten zal als gevolg van het project tijdens de middagen afnemen doordat het aantal woningen zonder eigen parkeergelegenheid in de toekomstige situatie lager wordt. Vanwege het parkeerregime in de Eerste Oosterparkstraat (parkeervergunningen van bewoners zijn tussen 12.00 en 17.00 niet geldig) zijn bewoners in het plangebied in zowel de huidige als de toekomstige situatie genoodzaakt om in de omliggende straten te parkeren:

- Huidige situatie: de parkeerbehoefte van de in het plangebied gelegen woningen bedraagt in de middagen 12 tot 14 parkeerplaatsen op straat.
- Toekomstige situatie: de parkeerbehoefte op straat zal in de middagen met 7 tot 8 parkeerplaatsen afnemen naar 5 tot 6 parkeerplaatsen.

De gecombineerde in- en uitrit van de gebouwde parkeervoorziening en de expeditie-ingang van de supermarkt gaan niet ten koste van bestaande parkeerplaatsen. Ter hoogte van deze toekomstige gecombineerde in- en uitrit zijn momenteel namelijk geen parkeerplaatsen aanwezig.

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van het project de parkeerbehoefte alleen tijdens de middaguren toeneemt (maximaal 4 parkeerplaatsen) vanwege de toename van het oppervlak aan commerciële ruimtes. De toename van de parkeerbehoefte zal voornamelijk plaatsvinden in de Eerste Oosterparkstraat. Hier is tijdens de middaguren voldoende capaciteit beschikbaar om de toename aan parkeerbehoefte op te vangen. In de omliggende straten leidt het project juist tot een vermindering van de parkeerdruk in de middaguren doordat het aantal bewoners dat hier op straat parkeert af zal nemen (7 tot 8 parkeerplaatsen). Op overige momenten in de week is er als gevolg van het project sowieso sprake van een lagere parkeerbehoefte dan in de huidige situatie.

Ten aanzien van de toekomstige parkeerbehoefte kan voor wat betreft de supermarkt nog de nuance worden gemaakt dat, gelet op het oppervlak, de locatie en de ervaringen van de toekomstige huurder elders, de supermarkt een zogenaamde mandjessupermarkt wordt. Een dergelijke supermarkt is meer gericht op fietsers en voetgangers dan op automobilisten. De keuze om een mandjessupermarkt te realiseren is daarbij een logische aangezien de locatie direct aan het Hoofdnet fiets is gelegen. Een mandjessupermarkt trekt in het stedelijk centrumgebied van Amsterdam minder autoverkeer aan dan een 'gewone' supermarkt en kent daardoor in de praktijk een lagere parkeerbehoefte dan waar nu van is uitgegaan. Verder zal de supermarkt een techniekruimte van circa 150 m², Normaal gesproken staat de techniekruimte in de buitenlucht maar in dit geval is er voor gekozen om de techniekruimte in het gebouw op te nemen om eventuele overlast te voorkomen en de techniekruimte uit het zicht te houden. De techniekruimte komt op een tussenverdieping en maakt zodoende onderdeel uit van het

bruto vloeroppervlak van de supermarkt. De techniekruimte zal echter geen verkeersaantrekkende werking hebben en daardoor ook geen parkeerbehoefte generen. De verwachting is derhalve dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte lager uit zal vallen dan dat voor de toekomstige situatie is berekend.

Bij de vaststelling van het doorstartbesluit O21 in 2012 is indertijd een motie aangenomen om te kijken of er andere oplossingen aangewend kunnen worden voor de parkeersituatie in de Eerste Oosterparkstraat en de Tweede Oosterparkstraat, waarbij de parkeerdruk niet hoger wordt en het parkeren tegelijkertijd minder beslag legt op de openbare ruimte. Uit het doorstartbesluit blijkt dat de indertijd beoogde invulling van projectdeel O2 (vrije sectorwoningen en bedrijfsruimte) leidde tot een toename van de parkeerbehoefte op straat. De renovatie van projectdeel O2 is inmiddels uitgevoerd waarbij de beoogde invulling is gewijzigd. In plaats van vrije sectorwoningen zijn er starterskoopwoningen gerealiseerd. Ook is de bedrijfsruimte komen te vervallen. De parkeerbehoefte als gevolg van projectdeel O2 is daarmee lager dan waar ten tijde van het doorstartbesluit van uit is gegaan. Dit heeft als gevolg dat de parkeerdruk op straat lager is geworden en dat parkeren minder beslag legt op de openbare ruimte. Door de gewijzigde invulling van projectdeel O2 is uitvoering gegeven aan de motie. Voor projectdeel O1 geldt dat er op diverse momenten sprake is van een afnemende parkeerbehoefte als gevolg van het project. Alleen tijdens de middagen zal er in de Eerste Oosterparkstraat sprake zijn van een toename van de parkeerbehoefte vanwege de commerciële ruimtes. In de omliggende straten neemt de parkeerbehoefte in de middagen juist af doordat hier minder bewoners op straat zullen parkeren.

- Laden en lossen

In het raadsbesluit uit 2008 (Plan van Aanpak) is de keuze gemaakt om laden en lossen in de Eerste Oosterparkstraat te laten plaatsvinden door ontsluitingen in deze straat te regelen. Om het laden en lossen zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden is een voorstel gemaakt waarbij een strook voor laden en lossen is aangewezen door 10 parkeerplaatsen op maaiveld op te heffen.

Conform het raadsbesluit uit 2008 komt de expeditie-ingang van de supermarkt in de Eerste Oosterparkstraat en zal laden en lossen in de Eerste Oosterparkstraat plaatsvinden. Het is onwenselijk dat de bevoorrading plaatsvindt vanaf de rijbaan aangezien dat vanwege de geringe breedte van de rijbaan en het éénrichtingsverkeer dat op de Eerste Oosterparkstraat geldt tot opstoppen zal leiden. In lijn met het raadsbesluit uit 2008 zal er een laad- en losplek langs de rijbaan van de Eerste Oosterparkstraat gerealiseerd worden. De laad- en losplaats komt ter hoogte van de expeditie-ingang van de supermarkt en komt in de plaats van één van de huidige laad- en losplekken die zich momenteel nabij het plangebied bevinden. Door het verplaatsen van één van de bestaande laad- en losplaatsen naar de rijweg ter hoogte van het plangebied gaan er in de Eerste Oosterparkstraat geen parkeerplaatsen verloren als gevolg van de laad- en losstrook bij de supermarkt. Wel zullen er ten behoeve van de laad- en losplek enkele bomen verplaatst worden.

Gezien de wens om in dit deel van de Eerste Oosterparkstraat voldoende parkeergelegenheid te hebben ten behoeve van de bereikbaarheid van de winkels is het onwenselijk dat de laad- en losplek voor de supermarkt 24 uur per dag gereserveerd wordt voor laden en lossen. Er zullen daarom venstertijden vastgesteld worden, net als nu bij de overige laad- en losplaatsen in de Eerste Oosterparkstraat. Bij het (opnieuw) vaststellen van deze venstertijden wordt een afweging gemaakt tussen de expeditietijden van de aanwezige detailhandel, de parkeerbehoefte van bezoekend publiek en de parkeerbehoefte van vergunninghouders. Ook de grootte van de laad- en losplaats (het aantal parkeerplaatsen) is onderdeel van de afweging. Daarnaast is het noodzakelijk dat de laad- en losactiviteiten qua tijden worden afgestemd op het fietsverkeer dat met name in de ochtend veelvuldig gebruik maakt van dit deel van het Hoofdnet Fiets. De laad- en losactiviteiten mogen de doorstroming van het Hoofdnet Fiets zo min mogelijk hinderen.

- Fietsparkeren

In de nieuwbouw worden conform het Bouwbesluit individuele bergingen gerealiseerd waar bewoners o.a. hun fiets kunnen stallen. Deze bergingen zijn vanaf straatniveau goed bereikbaar waardoor het voor de bewoners aantrekkelijk is om hun fiets in de berging te stallen. Voor de bezoekers van de woningen en de commerciële ruimtes alsmede voor het personeel van de commerciële ruimtes komen er fietsenstallingen op straat.

Het raadsbesluit uit 2008 (Plan van Aanpak) was gebaseerd op een ontwerp van de toekomstige situatie door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. In deze uitwerking was ruimte voor 33 stallingsplaatsen voor fietsen opgenomen ter plaatse van ondergrondse vuilcontainers. De verplaatsing van deze containers zorgde voor het vervallen van één parkeerplaats. Het aantal stallingsplaatsen voor fietsen leek destijds laag, omdat in de bebouwing geen goed bereikbare stallingsruimte werd gerealiseerd. Deze stallingsruimte is in het huidige plan wel opgenomen, zoals hiervoor ook is omschreven. Wel is in de loop der jaren een grotere fietsenstallingsbehoefte ontstaan bij supermarkten. In het kader van het huidige plan wordt dan ook een behoefte aan 60 stallingsplaatsen en een parkeervak voor brommers en buitenmaatse fietsen (bakfietsen e.d.) verwacht. Een dergelijke behoefte vereist een nieuwe inrichting van de openbare ruimte, anders dan het bovengenoemde ontwerp van Goudappel Coffeng.

Momenteel is de planvormingsfase van de herinrichting van de Eerste Oosterparkstraat gestart. In deze fase wordt nader uitgewerkt waar de stallingsplaatsen voor fietsen komen. Mocht na realisatie van het voorliggende project de herinrichting van de Eerste Oosterparkstraat onverhoopt niet tot uitvoer komen of vertraagd zijn dan zal er een lokale herinrichting ter hoogte van O1 worden uitgevoerd om op die wijze toch de benodigde voorzieningen te realiseren. Dit geldt naast het stallen van de fietsen ook voor de laad- en losplek en andere benodigde voorzieningen. Stadgenoot en de gemeente hebben een overeenkomst gesloten waarin is bepaald dat Stadgenoot financieel bijdraagt aan het realiseren van de benodigde stallingsplaatsen voor fietsen.

5.5.3 Conclusie

Het nieuwe bestemmingsplan leidt tot een theoretische toename van 348 verkeersbewegingen per etmaal. Gelet op de huidige verkeersintensiteiten tijdens de maatgevende avondspits en het feit dat de theoretische toename van het aantal verkeersbewegingen verspreid over de dag zal plaatsvinden zal het nieuwe bestemmingsplan tijdens de maatgevende avondspits niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling van de Eerste Oosterparkstraat en de Wibautstraat. Deze wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer tijdens de reguliere avondspits af te wikkelen. Het bestemmingsplan leidt niet tot knelpunten ten aanzien het verkeer. Bovendien is de verwachting dat de toename van het aantal verkeersbewegingen in de praktijk lager zal uitvallen.

Alle vrije sectorwoningen zullen beschikken over eigen parkeergelegenheid. De bezoekers en personeel van de commerciële ruimtes alsmede de bewoners van de sociale huurwoningen en de overige bezoekers parkeren op straat. Als gevolg van het project zal de parkeerbehoefte op straat vanwege de commercialleen tijdens de middag toenemen (maximaal 4 parkeerplaatsen), op overige momenten in de week is er als gevolg van het project sprake van een lagere parkeerbehoefte. De toename aan parkeerbehoefte tijdens de middag is een gevolg van de toename van het oppervlak aan commerciële ruimtes zodat de toename aan parkeerbehoefte vooral in de Eerste Oosterparkstraat zal plaatsvinden. Vanwege het parkeerregime is er in de Eerste Oosterparkstraat tijdens de middag voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. In de omliggende straten is in de middaguren sprake van een vermindering van de parkeerdruk doordat hier minder bewoners op straat zullen parkeren (7 tot 8 parkeerplaatsen). Bovendien is de verwachting dat de parkeerbehoefte vanwege de supermarkt in de praktijk lager uit zal vallen zodat de toename van de parkeerbehoefte voor de Eerste Oosterparkstraat in de middagen ook lager zal zijn.

De Eerste Oosterparkstraat zal worden heringericht. Dit biedt mogelijkheden om enkele aanpassingen door te voeren, bijvoorbeeld ten aanzien van laden en lossen en fietsparkeren. Mocht na realisatie van het voorliggende project de herinrichting van de Eerste Oosterparkstraat onverhoopt niet tot uitvoer komen of vertraagd zijn dan zal er een lokale herinrichting ter hoogte van O1 worden uitgevoerd om op die wijze toch de benodigde voorzieningen te realiseren.

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 Plangebied

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 maximale contouren en een maximaal programma. Het maximale programma dat gerealiseerd kan worden is lager dan de drempelwaarden in het Besluit M.e.r.

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 het voorgenomen project belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht kunnen worden is een korte analyse gemaakt van de verschillen tussen het geldende bestemmingsplan en het nieuwe, voorliggende bestemmingsplan.

Het geldende bestemmingsplan staat commerciële ruimtes en bovengelegen woningen toe. Ook in het nieuwe bestemmingsplan wordt uitgegaan van commerciële ruimtes en bovengelegen woningen maar er is daarbij sprake van een ruimer oppervlak aan commerciële ruimtes en grotere woningen. Het nieuwe bestemmingsplan leidt planologisch gezien tot een toename van 1.000 m² bvo aan commerciële ruimtes, waarbij de mogelijkheid ontstaat om grotere vestigingen als een supermarkt te realiseren. Voor wat betreft het aantal woningen blijft de situatie nagenoeg ongewijzigd doordat het aantal woningen met slechts één afneemt. Het mogelijk maken van 1.000 m² bvo extra commerciële ruimtes waardoor ook een supermarkt mogelijk wordt is passend in een gemengd grootstedelijk gebied als het onderhavige. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht.

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 commerciële ruimtes (inclusief een supermarkt) en wonen en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Actuele regionale behoefte

Commerciële ruimtes

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 2.200 m² bvo commerciële ruimtes mogelijk, waarvan 1.200 m² bvo supermarkt. De nieuwe commerciële ruimtes zijn ter vervanging van de huidige commerciële ruimtes (1.250 m² bvo). Het project leidt tot een toename van circa 1.000 m² bvo aan commerciële ruimtes waarbij met name de mogelijkheid om een supermarkt te realiseren gevolgen kan hebben voor de (regionale) behoefte aangezien er in de huidige situatie geen supermarkt aanwezig is. In het kader van het bestemmingsplan is daarom door Bureau Stedelijke Planning een distributieve

onderbouwing en effectanalyse uitgevoerd (projectnummer 2013.A.600, d.d. 10 juni 2014, zie bijlage). Uit het rapport blijkt op basis van de analyse van de winkeldichtheden, benchmarkonderzoek en een distributieve berekening dat er marktruimte is voor de toevoeging van een volwaardige supermarkt. De komst van een supermarkt voorziet daarmee in een actuele regionale behoefte. De realisatie van een supermarkt leidt bovendien tot een in ruimtelijk, functioneel en commercieel opzicht meer aantrekkelijkere entree van het winkelgebied Eerste Oosterparkstraat. De kruisbestuiving met andere middenstanders is groot en zorgt voor revitalisering en versterking van het huidige winkelaanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het hele winkelgebied krijgt een extra impuls en wordt toekomstbestendiger. De supermarkt en de overige commerciële ruimtes leiden niet tot (sterk) oplopende leegstand, structuurverstorende werking of 'duurzame ontwrichting'. Ook aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat is niet aan de orde.

Wonen

Het bestemmingsplan heeft ook betrekking op woningen. Momenteel zijn in het plangebied 40 woningen aanwezig. Na uitvoering van het project is sprake van 39 woningen. Dat is een beperkte afname van 1 woning. Deze beperkte afname is een gevolg van de wens om grotere woningen te realiseren. Doordat sprake is van een beperkte afname van woningbouw heeft het bestemmingsplan betrekking op een kleinschalige ontwikkeling van woningbouw zodat er geen actuele regionale behoefte dient te worden aangetoond.

Daarnaast geldt ten aanzien van woningen 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 Nederland zal de onderlinge samenhang tussen regio's in de toekomst vooral gezocht worden in het vormen van een netwerk van steden en regio's met elk een eigen identiteit en goede bereikbaarheid. Dit is noodzakelijk om tegengewicht te bieden aan de concurrerende internationale regio's. De samenwerking in de metropoolregio in Amsterdam is hiervoor een voorbeeld, waarbij niet gezocht wordt naar onderlinge concurrentie, maar naar elkaar aanvullende identiteiten. Deze samenhang vertaalt zichzelf ook naar de woningmarkt. De Amsterdamse woningmarkt wordt ook steeds meer bekeken in zijn metropolitane context. Amsterdam en haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.

Een steeds groter deel van Amsterdam leent zich voor het ontwikkelen van stedelijke leefmilieus, met grote bebouwingsintensiteit, appartementen en menging van functies. Voor het suburbane wonen leent de regio zich veel beter, alsmede de periferie van de kernstad. Voor Amsterdam ligt de nadruk op nieuwe ontwikkelingen langs de IJoevers en nabij de openbaar vervoerassen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht.

In Amsterdam slinkt al jaren de laagste inkomensgroep en groeit de hoogste. Dit is het gevolg van de sterke economie van de Amsterdamse regio sinds enkele decennia. Ondanks de suburbane groei manifesteert Amsterdam zich onverminderd als het centrum van die regio. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is dan ook hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen, met name in het midden en hoge marktsegment.

Een ander opvallend aspect is de groei van gezinnen die in Amsterdam wonen in de afgelopen 15 jaar.

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. Het project draagt bij aan de vraag vanuit de markt.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

De huidige bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Het project is gelegen in bestaand stedelijk gebied en past binnen het geldende beleid van diverse overheden.

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 bouwmogelijkheden 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 Centrum

De percelen Eerste Oosterparkstraat 88-126 zijn bestemd als 'Centrum'. In lid 1 van het artikel is aangegeven welke functies zijn toegestaan. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven, detailhandel, dienstverlening, parkeren en ondergeschikte horeca in de eerste bouwlaag en wonen met aan-huis-verbonden beroepen en - bedrijven in de tweede bouwlaag en hoger. In artikel 1 is aangegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Binnen de bestemming zijn ook bijbehorende functies als tuinen en erven en in- en uitritten toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Zo dienen gebouwen binnen het bouwvlak te worden gebouwd en mag de maximale bouwhoogte zoals aangegeven in de planverbeelding niet worden overschreden. Nieuwe kelders of uitbreiding van kelders zijn niet toegestaan.

Ten aanzien van de toegestane functies gelden enkele aanvullende regels. Deze zijn weergegeven in lid 3 en hebben betrekking op de maximale omvang van de functie of een vestiging. Door het maximum bvo wordt bijvoorbeeld voorkomen dat er een supermarkt groter dan 1.200 m² bvo wordt gerealiseerd.

In lid 3 is ook een regeling ten aanzien van parkeren opgenomen. Vanaf 29 november 2014 is het noodzakelijk geworden om ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening in een bestemmingsplan regels ten aanzien van het parkeren op te nemen. De uitleg van die regels is daarbij afhankelijk gesteld van beleidsregels, in dit geval het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 5.5).

Artikel 4 Tuin - 1

De strook achter de begane grondlaag is bestemd als 'Tuin-1'. Deze bestemming is zoveel mogelijk overeenkomstig de bestemming zoals deze is opgenomen in het geldende bestemmingsplan 'Oosterparkbuurt'. Gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor tuinen en erven, bijbehorende voetpaden en groenvoorzieningen. Ook mogen de gronden worden gebruikt voor het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing.

Gebouwen zijn niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 5 Verkeer

De delen van de Eerste Oosterparkstraat die in het plangebied van dit bestemmingsplan zijn gelegen zijn bestemd als 'Verkeer'. 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.

Artikel 6 Waarde - Archeologie

Conform de archeologische waardestelling (zie paragraaf 5.2 van de toelichting) geldt er voor het gehele plangebied een archeologische dubbelbestemming. Ter bescherming van mogelijke archeologische waarden is een archeologisch rapport noodzakelijk indien er een bodemingreep plaatsvindt met een omvang van 500 m² of dieper dan 2 meter beneden het maaiveld.

6.2.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

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 8 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 9 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 8.1.1 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 8.2 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 10 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag 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 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 bevoegd gezag kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning 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 gemeenteraad 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.

Het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan kan leiden tot planschade voor objecten in de omgeving. In het kader van de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan dient te worden nagegaan of planschade te verwachten is.

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt sloopnieuwbouw 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 van de grond wordt 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 Erfpachtstelsel 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.

In het kader van het bestemmingsplan is een risicoanalyse planschade uitgevoerd (d.d. 20 januari 2015, zie bijlage). Uit deze risicoanalyse blijkt dat een effect van de nieuwbouw op planschadegevoelige objecten in de directe omgeving aanwezig is, maar dat deze in het algemeen zeer beperkt is. Voor zover zich een vermindering van uitzicht of bezonning ten gevolge van de grotere bouwhoogte in het nieuwe bestemmingsplan voordoet, is dit te scharen onder het normaal maatschappelijk risico. Er is daarom geen sprake van planschade ten gevolge van het nieuwe bestemmingsplan die voor vergoeding in aanmerking komt.

7.3 Conclusie

Omdat de gemeente Amsterdam eigenaar van de gronden is/wordt, 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

Stadgenoot heeft diverse malen overleg gevoerd met omwonenden, (tijdelijke) huurders en ondernemers. Zo zijn er informatieavonden gehouden op 9 juli 2012 en 23 januari 2014.

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 toegezonden:

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.

Er is een reactie ontvangen van Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), Waternet en de Gasunie. De opmerkingen van deze geadresseerden zullen hierna, vergezeld van de reactie van het stadsdeel daarop, puntsgewijs worden behandeld. Overige adressanten hebben niet gereageerd. Er wordt van uitgegaan dat het voorontwerp bestemmingsplan deze partijen geen aanleiding gaf tot het maken van op- of aanmerkingen.

8.2.1 Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

1. Opmerking

In paragraaf 3.5 van de toelichting is bij de beschrijving van de 'Nota Toekomst met Geschiedenis' ingegaan op de ordenkaart. De adressant vindt het helder om daaraan toe te voegen dat deze ordenkaart de waarderingskaart betreft van de Atlas 19^e eeuw, welke weer de grondslag is voor het welstandsbeleid dat is neergelegd in de Welstandsnota.

Beantwoording

Naar aanleiding van de opmerking is paragraaf 3.5 van de toelichting aangevuld.

2. Opmerking

In de beschrijving van de 'Nota Toekomst met Geschiedenis' is gebruik gemaakt van de term 'Heemschutpanden'. De adressant vraagt waar deze verwarrende term vandaan komt.

Beantwoording

De panden Eerste Oosterparkstraat 100-104 zijn plaatselijk ook wel bekend als de 'Heemschutpanden'. Om verwarring te voorkomen is deze term geschrapt bij de beschrijving van de nota 'Toekomst met Geschiedenis' in paragraaf 3.5 van de toelichting.

3. Opmerking

Volgens de adressant is de in paragraaf 5.2 beschreven provinciale informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie niet of nauwelijks geschikt voor het in kaart brengen van de complexe en historisch gelaagde lokale waarden doordat deze kaart voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht is op zaken die de gemeente overschrijden. De adressant vindt het beter om in deze paragraaf te verwijzen naar gemeentelijke beleidsinstrumenten, zoals de waarderingskaart van de Atlas 19^e eeuw en de Nota Toekomst met Geschiedenis.

Beantwoording

In paragraaf 5.2 van de toelichting is ingegaan op zowel de provinciale informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie als de gemeentelijke ordenkaart. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is ook ingegaan op de nota 'Toekomst met Geschiedenis'.

4. Opmerking

De adressant noemt dat in de nota 'Toekomst met Geschiedenis' is vermeld dat 'de eenvoudige en vrijwel identieke bouweenheden Eerste Oosterparkstraat 88-112' één van de fragmenten vormt die cultuurhistorische, stedenbouwkundige of architectonische waarde hebben en in aanmerking komen voor behoud: Deze rij vormt de vroegste bebouwing van de Oosterparkbuurt (1876-1880), hetgeen cultuurhistorisch niet zonder betekenis is.' Volgens de adressant wordt vooral gedoeld op de nummers 106-112, welke nog van voor de vaststelling van het Plan Kalff in 1877 dateren. De cultuurhistorische waarde is na een zorgvuldige afweging uiteindelijk geen doorslaggevende reden geweest om (een deel van) deze panden te behouden, maar is wel van invloed geweest op de architectonische uitwerking van de beoogde nieuwbouw.

Beantwoording

De door de adressant genoemde tekst is geen onderdeel van de definitieve versie van de nota 'Toekomst met Geschiedenis'. De tekst van de adressant is als aanvulling toegevoegd in paragraaf 5.2.

8.2.2 Waternet

1. Opmerking

De adressant stelt voor om de tekst in paragraaf 5.1 van de toelichting ten aanzien van het polderriool te vervangen door 'Met de sloop van de bestaande bebouwing komen de aansluitingen op de oude polderriolering te vervallen doordat alle aansluitingen van de nieuwbouw aan de voorzijde worden gebracht zodat het polderriool niet meer wordt gebruikt.'

Beantwoording

Naar aanleiding van de opmerking is paragraaf 5.1 van de toelichting aangevuld.

8.2.3 Gasunie

1. Opmerking

Het project is door de adressant getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Op grond van deze toetsing komt de adressant tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van dichtstbij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Beantwoording

Naar aanleiding van de opmerking is paragraaf 4.5.2 van de toelichting aangevuld.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 14 mei 2015 voor een periode van zes weken ter visie gelegen (t/m 24 juni 2015). Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Ook de instanties die bij het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn betrokken zijn in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Zij hebben hiervan geen gebruik gemaakt.

In totaal zijn er vier zienswijzen ontvangen (zie bijlage). Twee van de vier zienswijzen zijn op 26 juni 2015 ondertekend en op 30 juni 2015 ingekomen. Deze zienswijzen zijn derhalve buiten de termijn ingediend en zullen daarom verder buiten beschouwing worden gelaten. De twee zienswijzen die wel tijdig zijn ingediend zijn samengevat weergegeven in de Nota van Beantwoording en voorzien van een antwoord (zie bijlage). De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Bijlagen

1. Luchtkwaliteitsonderzoek (projectnummer 20131735-11, d.d. 29 juli 2014);
2. Akoestisch onderzoek (projectnummer 20131735-12, d.d. 14 oktober 2014);
3. Bodemonderzoek (referentie 20131735-09, d.d. 18 juli 2014);
4. Archeologisch bureauonderzoek (september 2011);
5. Archeologische waardestelling (april 2014);
6. Quick scan ecologie (projectnummer 14.137, d.d. 12 januari 2015);
7. Afdoend onderzoek (projectnummer 15.017, d.d. 30 juni 2015);
8. Distributieve onderbouwing en effectanalyse (projectnummer 2013.A.600, d.d. 10 juni 2014);
9. Risicoanalyse planschade (Van Riezen & Partners, d.d. 20 januari 2005);
10. Zienswijzen;
11. Nota van beantwoording zienswijzen (Gemeente Amsterdam, d.d. 4 augustus 2015).