

Bestemmingsplan Nieuwbouw Sumatraplantsoen

**Stadsdeel Oost
Gemeente Amsterdam**

d.d. 31 oktober 2013



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel bestemmingsplan	5
1.3	Ligging plangebied en plangrens	5
1.4	Geldende bestemmingsplannen	7
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	9
2.1	Historie	9
2.2	Beschrijving huidige situatie	10
2.3	Ontwikkeling	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	23
3.1	Rijksbeleid	23
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Regionaal beleid	27
3.4	Gemeentelijk beleid	28
3.5	Stadsdeelbeleid Oost	32
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	36
4.1	Geluidhinder	36
4.2	Milieuzonering bedrijven	39
4.3	Luchtkwaliteit	39
4.4	Bodemkwaliteit	42
4.5	Externe veiligheid	44
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	48
5.1	Water	48
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	51
5.3	Duurzaamheid	53
5.4	Flora en fauna en ecologie	55
5.5	Verkeer en parkeren	58
5.6	Regionale behoefte	59
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	61
6.1	Algemeen	61
6.2	De bestemmingen	61
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	66
7.1	Inleiding	66
7.2	Plangebied	66
7.3	Conclusie	67
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	68
8.1	Informatievoorziening bewoners	68
8.2	Inspraak	68
8.3	Vooroverleg	68
8.4	Zienswijzen	68



Bijlagen

71

1. *Akoestisch onderzoek Nieuwbouw Sumatraplantsoen (Cauberg-Huygen, november 2012, projectnummer 20120921-02)*
2. *Verkennd bodemonderzoek Sumatraplantsoen (Wareco Ingenieurs, juli 2012, kenmerk BA48, RAP20120703)*
3. *Archeologisch bureauonderzoek Indische Buurt (Bureau Monumenten & Archeologie, november 2009, kenmerk: BO 09-140 Amsterdam 2009)*
4. *Quick scan flora en fauna (ECOquickscan, juni 2012, projectnummer 12020)*
5. *Nader onderzoek vleermuizen (ECOquickscan, oktober 2012, projectnummer 12038)*



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Indische Buurt in Amsterdam Oost is een stadswijk uit het begin van de 20^e eeuw met voornamelijk gestapelde woningbouw en bedrijfsruimten. Ook op de percelen Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 komt gestapelde woningbouw met enkele bedrijfsruimten in de plint voor. De funderingen en de casco's van de huidige bebouwing verkeren in slechte staat en de (herindelingsmogelijkheden van de) woningen voldoen niet meer aan de tegenwoordige wooneisen. Er is daarom door Eigen Haard een sloop-nieuwbouwplan ontwikkeld. Door de uitvoering van het sloop-nieuwbouwplan wordt bijgedragen aan de opgave voor de Indische Buurt om de woningvoorraad te verbeteren en te zorgen voor een betere aansluiting van het aanbod op de vraag naar meer grotere(re), duurzame en flexibele woningen.

Het sloop-nieuwbouwplan voor de percelen Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark'. Om het sloop-nieuwbouwplan mogelijk te maken is een bestemmingsplan-procedure nodig. Het stadsdeel heeft op 8 mei 2012 het Haalbaarheidsbesluit ten aanzien van de voorgenomen herontwikkeling aangenomen (zie paragraaf 2.3).

1.2 Doel bestemmingsplan

Het sloop-nieuwbouwplan voor de percelen Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van het sloop-nieuwbouwplan voor de percelen Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 mogelijk.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het zuidoostelijk deel van de Indische Buurt. De panden binnen het bestemmingsplangebied vormen de noordelijke rand van het gesloten bouwblok Sumatrastraat-Sumatraplantsoen-Kramatweg-Valentijnkade-Molukkenstraat.

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

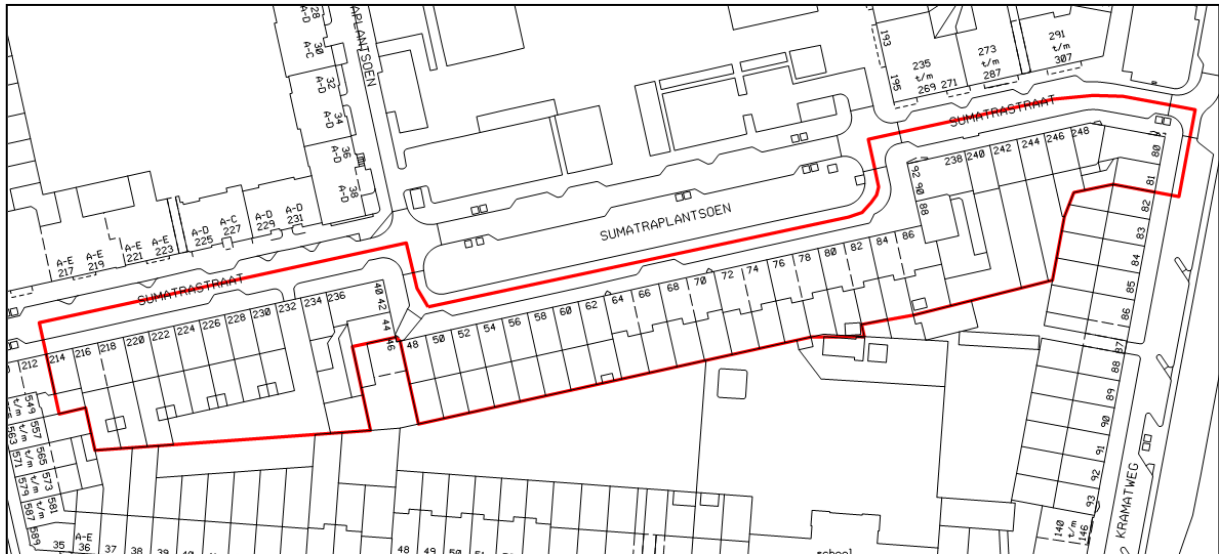


Afbeelding: ligging plangebied binnen de met rode stippellijn aangegeven Indische Buurt (bron <http://maps.google.com/>)

De begrenzing van het bestemmingsplan is als volgt:

noorden:	het hart van de Sumatrastraat en het Sumatraplantsoen;
oosten:	het hart van de Kramatweg;
zuiden:	de zuidelijke perceelsgrenzen van Kramatweg 81, Sumatrastraat 238 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Sumatrastraat 214 t/m 236;
westen:	de perceelsgrens tussen Sumatrastraat 212 en 214.

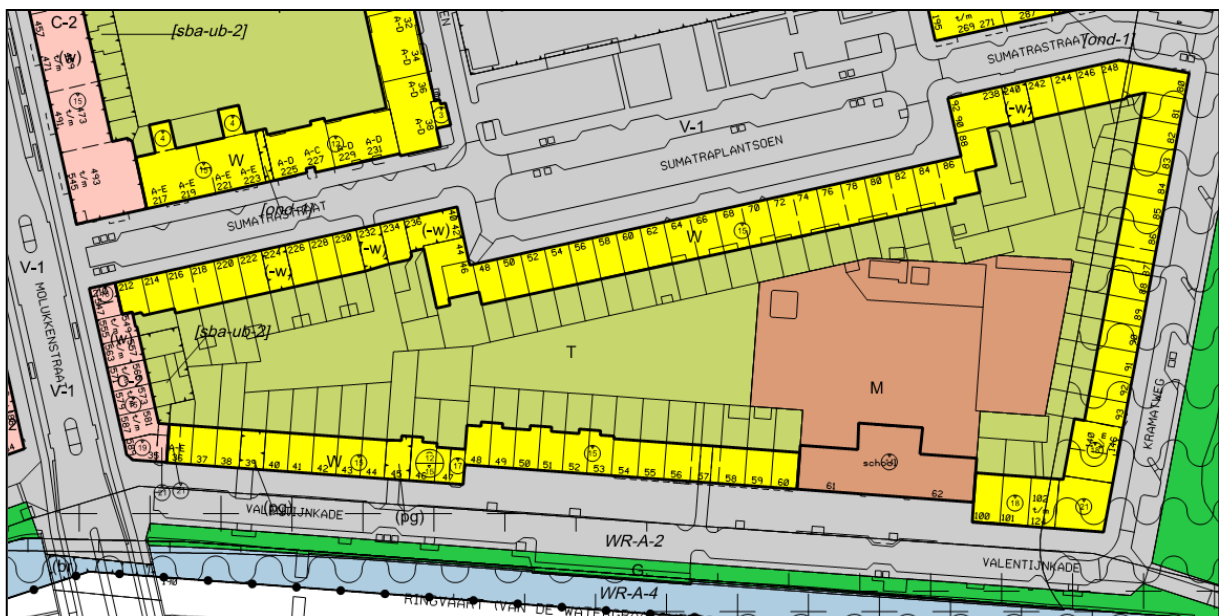
De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding. Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op het perceel Sumatraplantsoen 46 aangezien dat perceel geen onderdeel is van het sloop-nieuwbouwplan. Dit pand blijft behouden.



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Nieuwbouw Sumatraplantsoen'

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark' van kracht. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 8 juni 2010.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding van bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark', ter hoogte van het plangebied 'Nieuwbouw Sumatraplantsoen'

Ter plaatse van de panden Sumatraplantsoen 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 is uitgegaan van de bestaande situatie. De huidige bebouwing is bestemd als 'Wonen' waarbij de bestemming en het bijbehorende bouwvlak strak rondom de bebouwing zijn gelegd. De binnentuin is bestemd als 'Tuin' en de openbare verkeersruimte is bestemd als 'Verkeer'.

Binnen de bestemming 'Wonen' is naast het gebruik als wonen ook het gebruik als bedrijfsruimte op enkele plekken in de eerste bouwlaag mogelijk. De bestaande bedrijfsruimtes in de eerste bouwlaag zijn bovendien extra beschermd doordat hier in principe geen woningen in de eerste bouwlaag zijn toegestaan. Binnen het plangebied gaat het om de bedrijfsruimtes Sumatraplantsoen 224, 232, 236 (/Sumatraplantsoen 40/42) en 240. Parkeren binnen de bestemming 'Wonen' of 'Tuin' is alleen toe-



gestaan indien ter plaatse een aanduiding 'parkeergarage' is opgenomen. Een dergelijke aanduiding ontbreekt bij de percelen Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 zodat parkeren op de percelen niet is toegestaan.

Binnen het bouwvlak van de bestemming 'Wonen' is ter plaatse van Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 bebouwing met een bouwhoogte van 15 meter toegestaan.

Het voorgenomen sloop-nieuwbouwplan (zie paragraaf 2.3) past niet binnen het geldende bestemmingsplan om de volgende redenen:

- Door de bouwdiepte zullen de contouren van de nieuwbouw grotendeels ruimer zijn dan het bestemmingsvlak 'Wonen' en het bijbehorende bouwvlak.
- Een deel van de nieuwbouw zal hoger worden dan de maximale bouwhoogte.
- Het gebruik als wonen in de eerste bouwlaag is niet toegestaan ter plaatse van Sumatrastraat 224, 232, 236 (/Sumatraplantsoen 40/42) en 240.
- De realisatie van een parkeergarage (in de eerste bouwlaag) is niet toegestaan.
- De realisatie van geclusterde bijgebouwen in de binnentuin is niet toegestaan.

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 van het plangebied en het voorgenomen sloop-nieuwbouwplan opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

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

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

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de huidige ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling en de huidige situatie. Er wordt ingegaan op de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. Vervolgens wordt het sloop-nieuwbouwplan voor de locatie beschreven.

2.1 Historie

Periode tot eind 19^e eeuw

Daar waar nu de bebouwing van de Indische Buurt is, was tot eind 19^{de} eeuw alleen weiland met wat incidentele agrarische bebouwing aanwezig. Het gebied maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. 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 verzeiden boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van perceleringssloten gescheiden. Deze sloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering van het veen daalde het maaiveld en werd de grond weer natter.

De grootschalige ontginning van het veenlandschap gedurende de late middeleeuwen leidde tot een continu proces van bodemdaling. Hierdoor kregen de zee en de getijdenwerking een toenemende invloed op het land. Met regelmaat overstroomde het veenweidegebied. De overstromingen leidden tot erosie van het veen en verbreding van het IJ. Ook ontstonden grote binnenmeren zoals de Watergraafsmeer. Teneinde het landverlies te bestrijden werd in het begin van de 13^{de} eeuw een zeedijk aangelegd langs de gehele oevers van het IJ. Door deze dijk verminderde het aantal overstromingen.

De 17^{de} eeuw was een periode van belangrijke stedelijke groei voor Amsterdam. Vanwege de economische bloei en de internationale welvaart werd de directe omgeving van Amsterdam van steeds groter belang voor de groentevoorziening. Mede daarom werd de Watergraafsmeer in de periode 1627-1629 drooggelegd. Door de drooglegging verslechterde echter de waterhuishouding in de omgeving van de Watergraafsmeer waardoor men onder meer genoodzaakt was om het land tussen de Singelgracht/Zeeburgerdijk en de Watergraafsmeer te gaan bemalen via molens. Zo ontstond de Overamstelse Polder. Deze behoorde voor een deel tot de gemeente Amsterdam en voor een deel tot de toenmalige gemeente Nieuwer-Amstel (tegenwoordig Amstelveen).

Vanwege zijn perifere en tevens landelijke ligging was de Overamstelse Polder vanaf de 17^{de} eeuw een aantrekkelijk en gewild stedelijk recreatiegebied. Langs de zuidzijde van de Zeeburgerdijk verzeiden meerdere boerderijen, buitenplaatsen, herbergen en uitspanningen.



Afbeelding: kaart Overamstelse Polder omstreeks 1888 ter plaatse van de Indische Buurt, met de gemeentegrens tussen Amsterdam en Nieuwer-Amstel en links de in aanbouw zijnde Dapperbuurt



Realisatie van de Indische Buurt

In de 19^e eeuw groeide de bevolking van Amsterdam sterk waardoor er een groot tekort ontstond aan (goede) woningen. De stad dient daarom uit te breiden buiten de voormalige stadswallen. Op basis van het plan Kalff worden de Dapperbuurt, de Oosterparkbuurt en Weesperzijdestrook in het noordelijk deel van de Overamstelse polder gebouwd, voornamelijk op particulier initiatief. Nadat in 1896 het overige deel van de Overamstelse Polder is geannexeerd neemt de gemeenteraad in 1897 het besluit om de stad ten oosten van de in 1874 aangelegde Oosterspoorlijn uit te breiden. Voor het stratenpatroon wordt aangesloten op de toenmalige slotenverkaveling, net als bij de Dapperbuurt en Oosterparkbuurt. De straatnamen in de nieuwe buurt worden gebaseerd op de Indische Archipel waarop de schepen in de nabijgelegen haven varen. Zo ontstaan namen als Sumatrastraat, Borneostraat, Javastraat en Madurastraat, etc. De nieuwe buurt wordt vanwege deze straatnamen de Archipelwijk of de Indische Buurt genoemd.

Naar aanleiding van de Woningwet in 1902 ontstaan er vanuit diverse maatschappelijke stromingen woningbouwverenigingen. Deze woningbouwverenigingen gaan, nadat in eerste instantie in het noordwestelijk deel door particulieren is gebouwd, de hoofdrol spelen bij de bouw van de Indische Buurt. De architecten van de Amsterdamse School maken de ontwerpen voor het merendeel van de bebouwing. Uitgangspunt is het realiseren van gesloten bouwblokken. De bouwblokken worden bij de realisatie veelal uit de grond gestampt waarbij de aannemers het niet zo nauw nemen met de kwaliteit. Zo worden er goedkope of ontoereikende materialen gebruikt en wordt er te weinig tijd genomen om de opgehoogde grond in te laten klinken, met als gevolg dat de druk op de geheide palen groot is. Daardoor verzakt de nieuwe bebouwing al snel en ontstaan er scheuren. In 1934 wordt het voorlopig laatste woonblok in de Indische Buurt opgeleverd. De Indische Buurt is dan inmiddels een levendige buurt met veel winkeltjes, scholen, kerken en synagogen. Ten oosten van de Indische Buurt wordt eind jaren '20 het Zuiderzeepark aangelegd, het huidige Flevopark.

De bebouwing Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 is rond 1925 door verschillende architecten ontworpen en eind jaren '20 gerealiseerd.

Periode na de Tweede Wereldoorlog

De Tweede Wereldoorlog laat diepe sporen na in Amsterdam en ook de Indische Buurt. Na de Tweede Wereldoorlog wordt de oorlogsschade zoveel mogelijk hersteld door gebouwen op te knappen of te herbouwen.

Eind jaren '60 is een groot deel van de Indische Buurt verpauperd. Woningen zijn gaan verzakken, mede doordat de aannemers het tijdens de bouw in de jaren '20 niet zo nauw namen met de kwaliteit, en het onderhoud is slecht. In eerste instantie gaat de gemeente uit van renovatie maar halverwege de jaren '70 blijkt dat renovatie niet uitvoerbaar is vanwege de hoge kosten. Er worden sloop-nieuwbouwplannen gemaakt en dit is het startsein voor grootschalige stadsvernieuwing in met name het zuidelijk deel van de Indische Buurt. Door de stadsvernieuwing in de jaren '80 daalt het inwonersaantal en verdwijnt een deel van de niet-woonfuncties. Veel bewoners hebben dan al de overstap gemaakt naar andere gemeenten. De bevolkingssamenstelling wijzigt verder doordat het aantal nationaliteiten in de buurt toeneemt. Dit vertaalt zich ook in het aanbod van winkels en voorzieningen. De Indische Buurt is daardoor inmiddels een wereldwijk geworden waar meer dan 100 nationaliteiten wonen.

2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Algemeen

De Indische Buurt wordt doorsneden door de Insulindeweg, de Molukkenstraat en de Zeeburgerdijk. Door de doorsnijding van met name de Insulindeweg en de Molukkenstraat is er een viertal kwadranten.

ten met ieder hun eigen karakter ontstaan. Het gaat om de Timorpleinbuurt, de Ambonpleinbuurt, de Makassarpleinbuurt en de Sumatrabuurt. Het bestemmingsplangebied is gelegen in de Sumatrabuurt. De straten in de Indische Buurt zijn nog steeds grotendeels overeenkomstig de voormalige slotenverkeering.



Afbeelding: ligging vier kwadranten Indische Buurt (bron: <http://www.oost.amsterdam.nl>)

In de Sumatrabuurt heeft in de loop der jaren veel sloop-nieuwbouw plaatsgevonden in het kader van stadsvernieuwing. De nieuwbouw is vaak vier- tot zeslaags zonder kap. Ook zijn enkele gebouwen voorzien van een hoogte-accent, zoals op de hoek Insulindeweg-Kramatweg. Op enkele plekken is nog oorspronkelijke bebouwing van vier tot vijf lagen met veelal een kap aanwezig.

In de Indische Buurt zijn diverse voorzieningen en functies gevestigd. Winkels komen met name voor in het westelijk deel van de Javastraat (tussen Celebesstraat en Javaplein) en in mindere mate in het oostelijk deel van de Molukkenstraat. Verspreid over de buurt komen verder op diverse plekken kleinschalige bedrijven, kantoren en horeca in de plint van gebouwen voor. Ook zijn er diverse maatschappelijke voorzieningen gevestigd.

In de Sumatrabuurt bestaan de niet-woonfuncties met name uit enkele winkels in de Molukkenstraat en twee maatschappelijke voorzieningen (waaronder één basisschool). Voor de rest zijn in de Sumatrabuurt met name woningen aanwezig.

2.2.2 Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 en omgeving

Gebruik

De panden Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 worden hoofdzakelijk gebruikt voor wonen. In de bebouwing zijn momenteel 169 woningen aanwezig. Tevens zijn er 5 bedrijfsruimten aanwezig in de plint van de bebouwing. De bedrijfsruimten bevinden zich in de panden Sumatrastraat 224, 232, 236, 238 en 240 en hebben, op Sumatrastraat 232 na, een gemiddelde grootte van circa 65 m². De bedrijfsruimte van pand 232 loopt door tot in de binnentuin (zie ook onder kopje bebouwing). Deze bedrijfsruimte heeft een oppervlak van 240 m².



Afbeelding: bedrijfsruimte Sumatraplantsoen 40 met daarboven woningen

De naastgelegen en tegenovergelegen panden worden ook hoofdzakelijk gebruikt voor wonen. In de plint van enkele panden aan de Molukkenstraat (nummers 547 t/m 589) zijn niet-woonfuncties als een winkel, een koffiehuis en een apotheek gevestigd. De panden Sumatraplantsoen 5 t/m 15 en Valentijnkade 61-62 worden (deels) gebruikt als school. Het schoolplein van de school op Valentijnkade 61-62 bevindt zich op het binnenterrein van het gesloten bouwblok waar ook de panden Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 onderdeel van uitmaken.

De Sumatrastraat, het Sumatraplantsoen, de Kramatweg en de Valentijnkade zijn ingericht als 30 km/u wegen. De Molukkenstraat is een doorgaande 50 km/u weg welke ook wordt gebruikt voor busvervoer. Op de Molukkenstraat zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Parkeren vindt bij alle genoemde wegen plaats in parkeervakken langs de rijweg. Het Sumatraplantsoen wordt deels gebruikt als speel- en groenvoorziening en is op sommige plekken autovrij. Voor de woningen Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 is een ventweg aanwezig. De ruimte tussen de ventweg en de rijweg van het Sumatraplantsoen wordt onder meer gebruikt als speelvoorziening.

Bebouwing

De aan de Sumatrastraat gelegen bebouwing is gelegen in een rechte rooilijn. Bij het Sumatraplantsoen springt de rooilijn circa 15 meter terug ten opzichte van de rooilijn aan de Sumatrastraat waardoor er ter plaatse van het Sumatraplantsoen sprake is van een pleinachtige ruimte.

De panden Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 zijn vijflaags en hebben een bouwhoogte van 15 meter (zonder kap). Het grootste deel van de panden heeft een bouwdiepte van 10 tot 11 meter. Het totale bruto vloeroppervlak bedraagt circa 13.520 m².



Afbeelding: bebouwing op de hoek Sumatraplantsoen-Sumatrastraat (links) en de terugliggende rooilijn aan het Sumatraplantsoen

De bedrijfsruimtes en woningen in de plint hebben een eigen ingang vanaf straat. De woningen op de hoger gelegen verdiepingen zijn te bereiken via portieken.

De panden Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kramatweg 80 t/m 81 vormen de noordelijke rand van een gesloten bouwblok. Het gesloten bouwblok heeft een driehoekige vorm. De rest van de bebouwing in het gesloten bouwblok heeft over het algemeen een bouwhoogte van 15 meter, maar afwijkende bouwhoogtes komen ook voor (tot 21 meter).

Op het binnenterrein is in een deel van de tuinen achter de panden Sumatrastraat 222 t/m 232 een eenlaagse uitbouw aanwezig. Het betreft de uitbouw van Sumatrastraat 232. Ook is er in het binnen-

terrein een eenlaagse uitbouw van Sumatraplantsoen 46 aanwezig. Deze uitbouw is gelegen direct ten zuiden van de tuinen van Sumatraplantsoen 46 t/m 68 en ten westen van het schoolplein van Valentijnkade 60-61.



Afbeelding: luchtfoto driehoekige bouwblok met bebouwing op het binnenterrein (blauwe vlakken)

De bebouwing ten noorden van het bestemmingsplangebied is vier- tot vijflaags met een plat dak (bouwhoogte van 12 tot 15 meter).



Afbeelding: naastgelegen bebouwing langs de Molukkenstraat (links) en noordelijk gelegen bebouwing hoek Sumatrastraat-Sumatraplantsoen (rechts)

2.3 Ontwikkeling

2.3.1 Doelstelling en uitgangspunten

Het doel van het project is om een bijdrage te leveren aan de opgave voor de Indische Buurt om de woningvoorraad te verbeteren en te zorgen voor een betere aansluiting van het aanbod op de vraag naar meer grotere(re), duurzame en flexibele woningen (zie hoofdstuk 3). Dit wordt bereikt door het slopen van de panden Sumatrastraat 214 t/m 248, Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 en Kra-matweg 80 t/m 81 en de realisatie van nieuwbouw. Het tussengelegen pand Sumatraplantsoen 46 blijft gehandhaafd.



2.3.2 Haalbaarheidsbesluit

Het stadsdeel heeft op 8 mei 2012 een Haalbaarheidsbesluit genomen ten aanzien van vervangende nieuwbouw. Het doel van dit besluit is om in een vroeg stadium uitgangspunten vast te stellen en beleidskeuzes te maken voor het nieuwe deelbestemmingsplan. Het Haalbaarheidsbesluit vormt daarmee het kader voor het voorliggende bestemmingsplan. In het Haalbaarheidsbesluit is het volgende aangegeven:

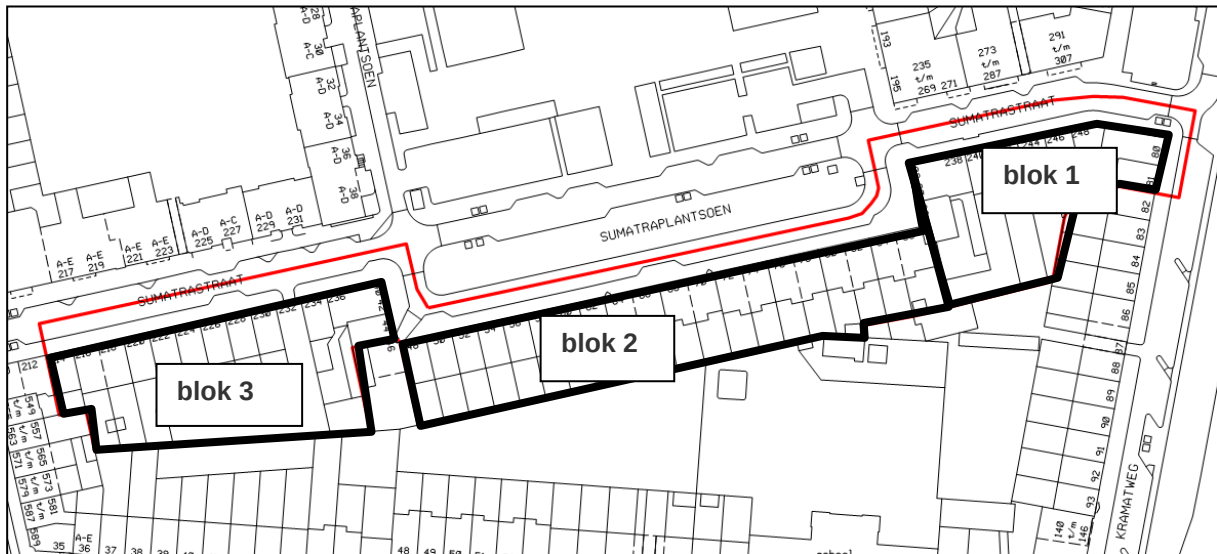
- **Bouwhoogte:** het nieuwe bestemmingsplan laat ruimte om op specifieke plekken (het midden-gedeelte aan het Sumatraplantsoen) hoger te bouwen dan de huidige bouwhoogte van 15 meter. Het nieuwe maximum wordt circa 18,5 meter.
- **Parkeren:** volgens de Bouwverordening moet bij nieuwbouw het parkeren op eigen terrein worden opgelost. Dit wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Op het maaiveld wordt een parkeervoorziening voor eigen gebruik toegestaan.
In het project is het aantal parkeerplaatsen gelijk aan het aantal koopwoningen, vrije sector huurwoningen en bedrijfsruimtes. Doordat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost, wordt het mogelijk gemaakt om ter plaatse van de huidige binnentuin de eerste bouwlaag (begane grond) te bebouwen en te gebruiken ten behoeve van parkeren en bergingen. Op deze uitbouw worden terrassen voor bewoners mogelijk gemaakt.
- **Vorgevelrooilijn:** het gevolg van het parkeren op eigen terrein is dat de ruimte binnen de huidige kadastergrenzen bij het middendeel niet voldoende is om een volwaardige leefruimte te creëren op de begane grond. Door de vorgevelrooilijn circa 2,5 meter op te schuiven wordt dit probleem opgelost. Tussen de trappen(huizen) is ruimte voor circa 1,5 meter diepe voortuintjes.
- **Bedrijfsruimte:** in het huidige pand is op de begane grond een aantal bedrijfsruimtes aanwezig. Met het project wordt ook voorzien in enkele bedrijfsruimtes. Deze komen mogelijk op een andere plaats in de plint, zodat een goede indeling gerealiseerd kan worden.

Eind 2010 is een motie aangenomen waarin is benoemd dat maximale bouwhoogtes in stedenbouwkundige planproducten en andere kaderbesluiten de absolute maximale hoogte van een gebouw moeten zijn en dat eenduidig moet worden vastgelegd of deze maximale bouwhoogtes inclusief of exclusief dakrand, dak- en lift opbouwen, antennes en andere installaties zijn. Indien bij de uitwerking van toekomstige plannen om moverende redenen sprake is van afwijking van de vastgestelde kaders, dan dient de stadsdeelraad vroegtijdig te worden betrokken.

2.3.3 Vertaling Haalbaarheidsbesluit in bestemmingsplan

Het Haalbaarheidsbesluit vormt het kader voor de beoogde sloopnieuwbouw en is daarom vertaald in het voorliggende bestemmingsplan. In het navolgende zal dat nader worden toegelicht. Daarbij zal onderscheid worden gemaakt tussen drie zones:

1. blok 1, ter plaatse van Sumatraplantsoen 88 t/m 92, Sumatrastraat 238 t/m 248 en Kramatweg 80 t/m 81;
2. blok 2, ter plaatse van Sumatraplantsoen 48 t/m 86;
3. blok 3, ter plaatse van Sumatrastaat 214 t/m 236 en Sumatraplantsoen 40 t/m 44.



Afbeelding: situering drie blokken

Blok 1, ter plaatse van Sumatraplantsoen 88 t/m 92, Sumatrastraat 238 t/m 248 en Kramatweg 80 t/m 81

- Situering bebouwing

In de rooilijn van de huidige bebouwing wordt bebouwing toegestaan waarbij de hoofdmassa een bouwdiepte van maximaal 12 tot 15,5 meter krijgt. De bouwdiepte van 12 meter is toegestaan bij de in de hoek gelegen bebouwing ter plaatse van Sumatrastraat 246 en 248 en Kramatweg 80 en 81. Deze hoofdmassa wordt daarmee circa 2 meter dieper dan in de huidige situatie. Met deze maximale diepte is een aanvaardbare hoekoplossing verzekerd. De hoofdmassa ter plaatse van Sumatrastraat 238 t/m 244 wordt circa 6 meter dieper dan in de huidige situatie en komt daardoor op een afstand van minimaal 11 meter van de bebouwing aan de Kramatweg (82 en verder). De afstand tot de tegenovergelegen woonbebouwing aan de Valentijnkade zal door de vorm van het bouwblok minimaal 80 meter bedragen.

De rooilijn van de bebouwing ter plaatse van Sumatraplantsoen 88 t/m 92 is aan de zijde van de binnentuin in het verlengde van de achtergevel van Sumatrastraat 238 t/m 244 gesitueerd. De bebouwing ter plaatse van Sumatraplantsoen 88 t/m 92 komt daardoor enkele meters minder diep in de binnentuin te staan dan de te slopen bebouwing.

- Bouwhoogte

De hoofdmassa ter plaatse van Sumatrastraat 240 t/m 248 en Kramatweg 80 t/m 81 wordt vijfslaags en krijgt door een verhoogde dakrand een bouwhoogte van 16 meter (plat dak). Deze bouwhoogte is nagenoeg gelijk aan de huidige bouwhoogte en voldoet aan het Haalbaarheidsbesluit.

De hoofdmassa ter plaatse van de hoek Sumatrastraat-Sumatraplantsoen wordt zeslaags. De bouwhoogte wordt 19 meter (plat dak). Deze bouwhoogte is circa een halve meter hoger dan in het Haalbaarheidsbesluit is aangegeven maar deze hogere bouwhoogte komt voort uit het realiseren van een hogere dakrand (0,7 meter in plaats van de 0,3 meter). Deze hogere dakrand is toegepast in verband met de Amsterdamse Schoolstijl waarin de nieuwbouw zal worden gerealiseerd. Het toepassen van een hogere dakrand komt voort uit de behandeling in de Welstandscommissie. Bijkomend voordeel van het toepassen van een hogere dakrand is dat de zonnepanelen, welke op het dak zullen worden geplaatst, worden afgeschermd zodat deze niet zichtbaar zijn vanaf het plein.



Plaatselijk worden op de vijfde bouwlaag privé-daktoegangen met dakterrassen ten behoeve van de ondergelegen woningen mogelijk gemaakt. Door deze daktoegangen en dakterrassen zal de bouwhoogte plaatselijk circa 2,5 meter hoger worden ten opzichte van de rest van blok 1. De daktoegangen dienen in verband met zicht op een afstand van minstens 2,5 meter van de voorgevel van het hoofdgebouw en minstens 7 meter van de achtergevel te worden gesitueerd. Er geldt daarbij een maximum oppervlak van 10 m² per daktoegang en een onderlinge afstand van minimaal 2 meter. Door deze minimale en maximale maten kunnen de daktoegangen solitaire en ondergeschikte verhogingen van het gebouw gaan vormen die zoveel als mogelijk uit het zicht worden gehouden. Door de solitaire en ondergeschikte verschijningsvorm zullen de daktoegangen geen storende elementen vormen. De verhoogde dakrand neemt het zicht op de opbouwen bovendien gedeeltelijk weg. De dakterrassen mogen in verband met zicht op een afstand van minstens 2 meter van de voor- en achtergevel van het hoofdgebouw worden gesitueerd.

De eerste bouwlaag (begane grond) zal aan de tuinzijde worden uitgebouwd tot aan de achterperceelsgrenzen. Een deel van de eerste bouwlaag zal als parkeergarage en berging gaan fungeren. Op het dak van deze eenlaagse uitbouw zijn een gemeenschappelijk dakterras, een daktuin en privé-dakterrassen van de aangrenzende woningen mogelijk gemaakt.

De eenlaagse uitbouw zal op een afstand van minimaal 9 tot 10 meter van de woningen aan de Kramatweg zijn gelegen (met uitzondering van het in de hoek gelegen pand Kramatweg 82). Een dergelijke afstand is gebruikelijk in de hoek van een bouwblok in een stedelijk gebied als de Indische Buurt.

Blok 2, ter plaatse van Sumatraplantsoen 48 t/m 86

- Situering bebouwing

Dit blok krijgt ten opzichte van de Sumatrastraat een terugspringende rooilijn, net als in de huidige situatie. De rooilijn ter plaatse van Sumatraplantsoen 48 t/m 86 zal ten opzichte van de rooilijn aan de Sumatrastraat circa 15 meter terug liggen. De hoofdmassa van de bebouwing krijgt een bouwdiepte van maximaal 16 meter vanaf de rooilijn aan het Sumatraplantsoen. Deze bouwdiepte zal maximaal 3,5 meter dieper zijn dan in de huidige situatie. Daarnaast zal een deel van de onderste twee lagen aan de zijde van het Sumatraplantsoen circa 2,5 meter naar voren steken. Dit deel van de onderste twee lagen steekt uit ten opzichte van de overwegende rooilijn (conform het Haalbaarheidsbesluit).

- Bouwhoogte

De hoofdmassa wordt zeslaags en krijgt een bouwhoogte van circa 19 meter (plat dak). Dat is een toename van circa 4 meter ten opzichte van de huidige situatie. Deze bouwhoogte is circa een halve meter hoger dan in het Haalbaarheidsbesluit is aangegeven maar deze hogere bouwhoogte komt voort uit het realiseren van een hogere dakrand (0,7 meter in plaats van de 0,3 meter). Deze hogere dakrand is toegepast in verband met de Amsterdamse Schoolstijl waarin de nieuwbouw zal worden gerealiseerd. Het toepassen van een hogere dakrand komt voor uit de behandeling in de Welstandscommissie. Bijkomend voordeel van het toepassen van een hogere dakrand is dat de zonnepanelen, welke op het dak zullen worden geplaatst, worden afgeschermd zodat deze niet zichtbaar zijn vanaf het plein.

Plaatselijk worden op de zesde bouwlaag privé-daktoegangen met dakterrassen ten behoeve van de ondergelegen woningen mogelijk gemaakt. Door deze daktoegangen en dakterrassen zal de bouwhoogte plaatselijk circa 2,5 meter hoger worden ten opzichte van de rest van blok 2. De daktoegangen dienen in verband met zicht op een afstand van minstens 5 meter van de voorgevel van het hoofdgebouw en minstens 6,5 meter van de achtergevel te worden gesitueerd. Er geldt daarbij een maximum oppervlak van 10 m² per daktoegang en een onderlinge afstand van minimaal 2 meter. Door deze minimale en maximale maten kunnen de daktoegangen solitaire en ondergeschikte verhogingen van het gebouw gaan vormen die zoveel als mogelijk uit het zicht worden gehouden (o.a. door de verhoogde dakrand). Door de grootte van het Sumatraplantsoen zullen de daktoegangen vanaf daar



deels wel waarneembaar zijn maar door de solitaire en ondergeschikte verschijningsvorm zullen de daktoegangen geen storende elementen vormen. De dakterrassen mogen in verband met zicht op een afstand van minstens 2 meter van de voor- en achtergevel van het hoofdgebouw worden gesitueerd.

Net als bij blok 1 zal de eerste laag (begane grond) aan de tuinzijde worden uitgebouwd tot aan de achterperceelsgrenzen. Een deel van de eerste bouwlaag zal als parkeergarage en berging gaan fungeren. Op het dak van de eenlaagse uitbouw zijn een gemeenschappelijk dakterras en een daktuin toegestaan. Ook kunnen er enkele privé-dakterrassen van de aangrenzende woningen komen.

Blok 3, ter plaatse van Sumatraplantsoen 214 t/m 236 en Sumatraplantsoen 40 t/m 44

- Situering bebouwing

In de rooilijn van de gesloopte bebouwing is bebouwing toegestaan met een bouwdiepte van maximaal 16 meter, met uitzondering van de bebouwing ter plaatse van Sumatraplantsoen 214 en 216. De hoofdmassa ter plaatse van Sumatraplantsoen 214 en 216 mag vanwege de ligging in een hoek minder diep zijn, namelijk maximaal 10 meter. Dit in verband met de nabijgelegen panden Sumatraplantsoen 212 en Molukkenstraat 549 t/m 563. De hoofdmassa ter plaatse van Sumatraplantsoen 214 en 216 wordt daarmee ongeveer even diep als in de huidige situatie. De overige hoofdmassa, ter plaatse van Sumatraplantsoen 218 t/m 234, wordt maximaal 5 meter dieper dan in de huidige situatie en komt daardoor op een afstand van minimaal 15 meter van de bebouwing aan de Molukkenstraat. De afstand tot de tegenovergelegen woonbebouwing aan de Valentijnkade zal minimaal 25 meter bedragen.

Achter de hoofdmassa zijn tuinen en bijgebouwen (bergingen) toegestaan.

- Bouwhoogte

De hoofdmassa wordt ter plaatse van Sumatraplantsoen 214 t/m 236 vijfslaags en krijgt door een verhoogde dakrand een bouwhoogte van 16 meter (plat dak). Deze bouwhoogte is nagenoeg gelijk aan de huidige bouwhoogte.

De bebouwing ter plaatse van de hoek Sumatraplantsoen-Sumatraplantsoen wordt zeslaags en krijgt een bouwhoogte van 19 meter (plat dak). Deze bouwhoogte is circa een halve meter hoger dan in het Haalbaarheidsbesluit is aangegeven maar deze hogere bouwhoogte komt voort uit het realiseren van een hogere dakrand (0,7 meter in plaats van de 0,3 meter). Deze hogere dakrand is toegepast in verband met de Amsterdamse Schoolstijl waarin de nieuwbouw zal worden gerealiseerd. Het toepassen van een hogere dakrand komt voort uit de behandeling in de Welstandscommissie. Bijkomend voordeel van het toepassen van een hogere dakrand is dat de zonnepanelen, welke op het dak zullen worden geplaatst, worden afgeschermd zodat deze niet zichtbaar zijn vanaf het plein.

Toename verharding en eventuele uitbreiding van het plangebied

De verharding bedraagt in de huidige situatie circa 3.460 m² en zal in de toekomstige situatie circa 5.825 m² bedragen. Dat is een toename van circa 2.365 m².

Gebruik

In de nieuwe bebouwing komen voornamelijk woningen. In het bestemmingsplan zijn op alle bouwlaagen woningen toegestaan. Op de beide hoeken van de Sumatraplantsoen met het Sumatraplantsoen zijn ook twee kleinschalige bedrijfsruimtes mogelijk gemaakt.

In de eerste bouwlaag van blok 2 is een parkeergarage mogelijk gemaakt.

De huidige ventweg van het Sumatraplantsoen zal worden opgeheven en worden heringericht als plein. Deze herinrichting is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt doordat de gronden flexibel zijn bestemd waarbij verschillende inrichtingen mogelijk zijn. Ter hoogte van Sumatraplantsoen 54 t/m 80 is rekening gehouden met eventuele voortuintjes van circa 1,5 meter.

2.3.4 Uitwerking

Momenteel wordt voor het plangebied een bouwplan opgesteld. Er is op dit moment sprake van twee varianten (variant 1 en 2). De varianten 1 en 2 zijn alleen verschillend voor wat betreft blok 2. Blok 1 en blok 3 zijn in beide varianten gelijk.

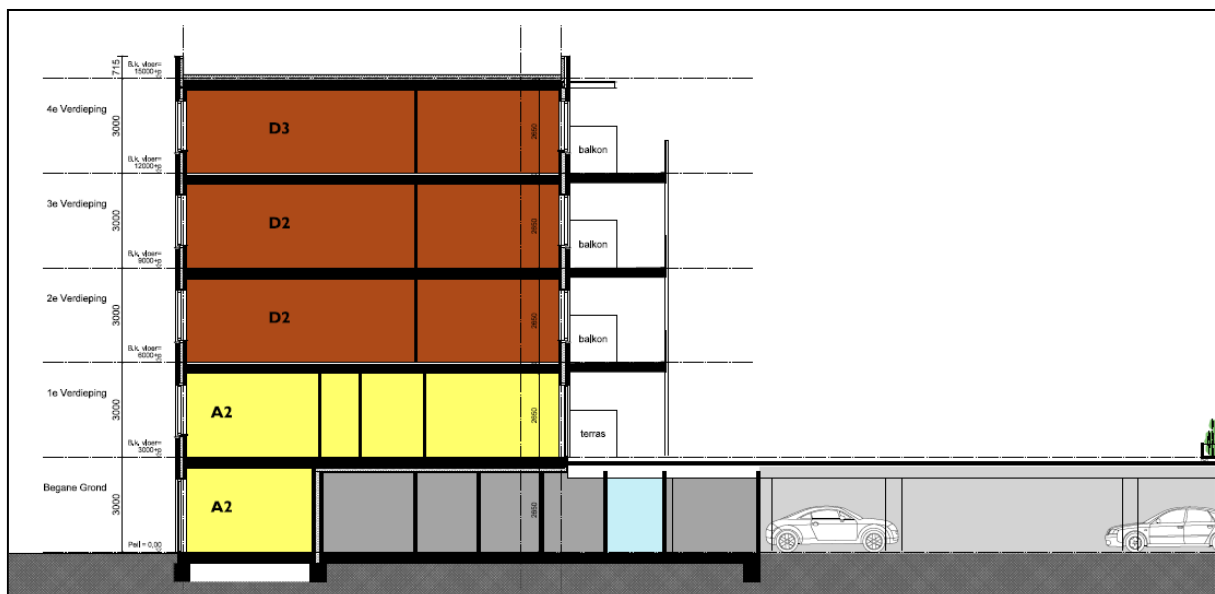
Variant 1 is de voorkeursvariant welke past in het bestemmingsplan. Voor de alternatieve variant (variant 2) geldt dat deze alleen gerealiseerd zal worden indien de voorkeursvariant niet haalbaar blijkt te zijn. Deze alternatieve variant is ook mogelijk binnen het bestemmingsplan maar het stadsdeel zal daarbij eerst een nadere afweging maken door middel van een afwijkingsbevoegdheid (zie ook uitleg in hoofdstuk 6).

Bebouwing

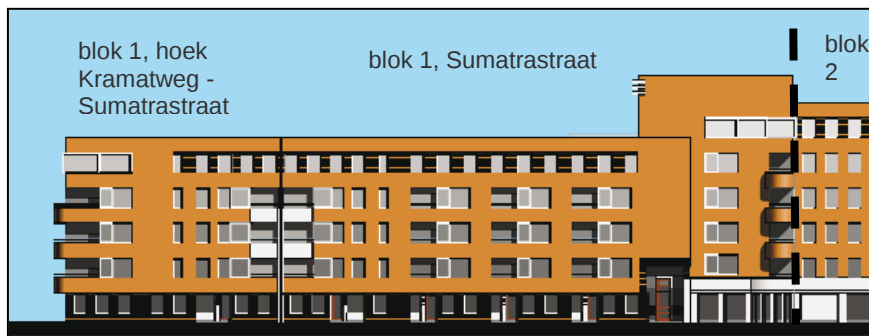
- Blok 1, ter plaatse van Sumatraplantsoen 88 t/m 92, Sumatrastraat 238 t/m 248 en Kramatweg 80 t/m 81

De nieuwbouw komt in de rooilijn van de gesloopte bebouwing en zal grotendeels vijflaags worden. Aan de achterzijde van de bebouwing komen uitpandige galerijen met een diepte van circa 3 meter. De galerijen zijn circa 3 meter diep doordat delen van de galerijen ook als buitenruimte van de woningen zullen worden gebruikt. De galerijen zijn bereikbaar via een centrale ingang ter hoogte van Sumatrastraat 238.

De bebouwing op de hoek van de hoek Sumatrastraat-Sumatraplantsoen wordt zeslaags. Hier is een lift- en trappenhuis voorzien. Het lift- en trappenhuis zal ook toegang geven tot een algemeen dakterras op de vijfde bouwlaag.



Afbeelding: doorsnede bebouwing blok 1 ter hoogte van Sumatrastraat 240



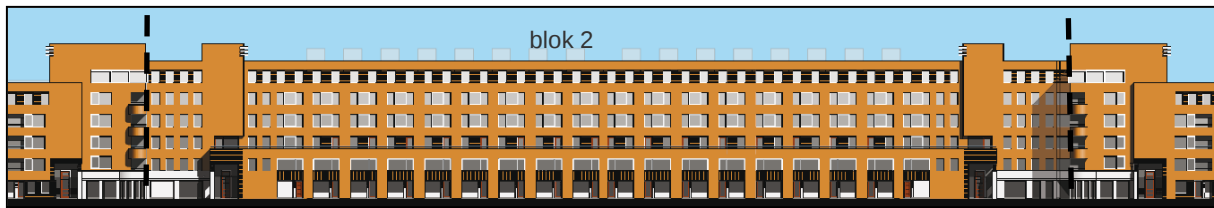
Afbeelding: impressie gevel-aanzicht Kramatweg en Sumatrastraat (blok 1)

- Blok 2, ter plaatse van Sumatraplantsoen 48 t/m 86

De nieuwbouw wordt zeslaags en komt grotendeels in de terugspringende rooilijn van de gesloopte bebouwing. Daarnaast zal een deel van de onderste twee lagen aan de zijde van het Sumatraplantsoen circa 2 meter naar voren steken. Dit deel van de onderste twee lagen steekt uit ten opzichte van de overwegende rooilijn. Bovenop het gedeelte dat uitsteekt is in variant 1 uitgegaan van een woonstraat. Aan deze woonstraat komen de toegangen tot de derde bouwlaag. De woonstraat is bereikbaar via lift- en trappenhuisen. Deze lift- en trappenhuisen leiden ook naar een hoger gelegen woonstraat aan de achterzijde. Aan die woonstraat komen de toegangen voor de bovenste woningen. De meeste verdiepingen krijgen een balkon aan de achterzijde. In variant 1 is in het gehele blok, behalve bij de woningen welke direct aan het trappenhuis zijn gelegen, uitgegaan van maisonnettewoningen.

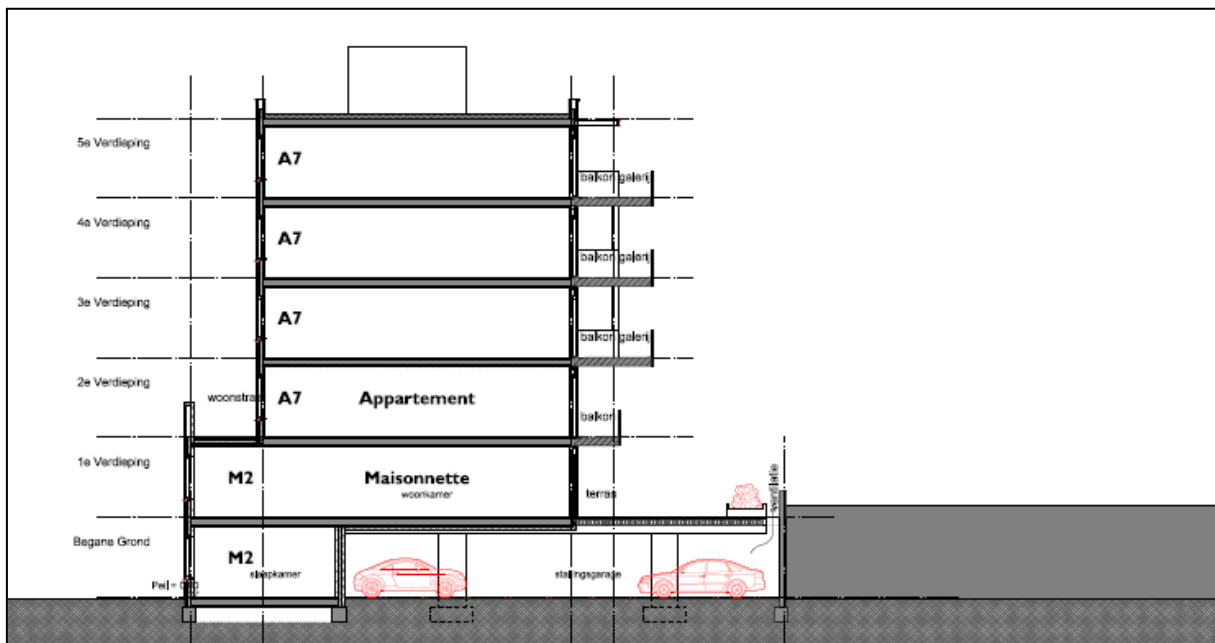


Afbeelding: doorsnede bebouwing blok 2 ter hoogte van Sumatraplantsoen 58 (variant 1: maisonnettewoningen met een woonstraat aan de achterzijde)



Afbeelding: impressie gevelaanzicht Sumatrastraat-Sumatraplantsoen (blok 2)

Variant 2 verschilt op een aantal punten van variant 1. Zo is ten opzichte van variant 1 uitgegaan van maisonnette woningen in de eerste twee bouwlagen met daarboven appartementen. Deze appartementen zullen voor een groot deel worden ontsloten via galerijen aan de achterzijde. De galerijen aan de achterzijde krijgen tevens een balkonzone. Ten opzichte van variant 1 zal het gebouw circa 1 meter dieper worden. Voor het overige is de alternatieve variant gelijk aan de voorkeursvariant.



Afbeelding: doorsnede bebouwing blok 2 ter hoogte van Sumatraplantsoen 58 (variant 2: appartementen met galerijen aan de achterzijde)

- Blok 3, ter plaatse van Sumatrustaat 214 t/m 236 en Sumatraplantsoen 40 t/m 44

De nieuwbouw komt in de rooilijn van de gesloopte bebouwing en zal grotendeels vijflaags worden. Aan de achterzijde van de bebouwing komen galerijen. Deze galerijen zijn bereikbaar via een centrale ingang bij de hoek Sumatrastraat-Sumatraplantsoen.



Afbeelding: doorsnede bebouwing blok 3 ter hoogte van Sumatrastraat 226

De bebouwing op de hoek van de hoek Sumatrastraat-Sumatraplantsoen wordt zeslaags. Hier is een lift- en trappenhuis voorzien. Het lift- en trappenhuis zal ook toegang geven tot een algemeen dakterras op de vijfde bouwlaag.



Afbeelding: impressie gevelaanzicht Sumatrastraat (blok 3)

- Totaal bruto vloeroppervlak

Het totaal bruto vloeroppervlak waar in het bouwplan van uit wordt gegaan bedraagt circa 20.000 m² of 21.000 m² bvo (afhankelijk van de te realiseren variant). Dat is ten opzichte van de huidige situatie een toename van maximaal 7.500 m². De toename van het bruto vloeroppervlak is grotendeels een gevolg van het (deels) verhogen van de maximale bouwhoogte in blok 2 en het realiseren van de parkeergarage met dakterras in een deel van de binnentuin.

Gebruik

In het bouwplan wordt uitgegaan van circa 145 tot 160 woningen (afhankelijk van de te realiseren variant). Ondanks dat het totale bruto vloeroppervlak ten opzichte van de bestaande situatie toeneemt is er sprake van een afname met circa 10 tot 25 woningen. Dat komt omdat de nieuwe woningen een groter oppervlak zullen krijgen.



In blok 1 zullen hoofdzakelijk vrije sector huurwoningen worden gerealiseerd. De koopwoningen komen in blok 2 terwijl in blok 3 sociale huurwoningen zullen worden gerealiseerd (waarvan enkele rolstoelwoningen). In het plan is rekening gehouden met grote woningen.

Op de beide hoeken van de Sumatrastraat met het Sumatraplantsoen komen twee kleinschalige bedrijfsruimtes. Het aantal bedrijfsruimtes neemt ten opzichte van de huidige situatie af.

De parkeergarage in de eerste bouwlaag zal een capaciteit krijgen van circa 100 parkeerplaatsen. De parkeergarage krijgt een inrit ter hoogte van Sumatraplantsoen 48/50 en een uitrit ter hoogte van Sumatraplantsoen 84/86.

Openbare ruimte

Door de herontwikkeling zal een deel van de openbare ruimte van het Sumatraplantsoen worden heringericht. De huidige ventweg langs de nummers 40 t/m 44 en 48 t/m 92 zal worden vervangen door een voetgangersgebied. Alleen ter hoogte van nummer 48/50 komt een inrit naar de parkeergarage en ter hoogte van nummer 84/86 komt een uitrit van de parkeergarage. Door de herinrichting van de openbare ruimte zullen 14 parkeerplaatsen verdwijnen.

Uitgangspunt van de herinrichting is het minder verhard maken van het Sumatraplantsoen door het toevoegen van groen en het verhogen van de gebruiks- en verblijfskwaliteit.

2.3.5 Loods achter Sumatraplantsoen 46

Momenteel is Eigen Haard in onderhandeling over de aankoop van de gronden ter plaatse van de loods achter Sumatraplantsoen 46. Indien Eigen Haard deze gronden aankoopt zal de loods waarschijnlijk worden gesloopt waarna de gronden kunnen worden gebruikt voor een verdere optimalisatie van het plan. Een deel van deze gronden kunnen dan worden gebruikt om de parkeervoorziening in de begane grondlaag enkele meters uit te breiden zodat een betere verdeling van de bergingen en indeling van de parkeergarage mogelijk is. De rest van de aangekochte gronden kunnen dan worden gebruikt voor een (groene) herinrichting van het binnenterrein.

Omdat de gronden nog niet zijn aangekocht is het in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met een eventuele uitbreiding van de parkeervoorziening en een herinrichting van het binnenterrein. Te zijner tijd zal er een separate planologische procedure worden gevolgd indien deze gronden worden aangekocht.



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 deze zijn 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 Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

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

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

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het LIB Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan zijn toegestaan blijven ruim onder de 150 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 in het ontwerp 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 functiemening 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 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 vast-

gesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit plan

De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie, niet voor de gemeente of het stadsdeel. De structuurvisie heeft daarom geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan. Desondanks geldt dat het bestemmingsplan in lijn met de structuurvisie is aangezien het bestemmingsplan de realisatie van nieuwe woningen en bedrijfsruimtes binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt.

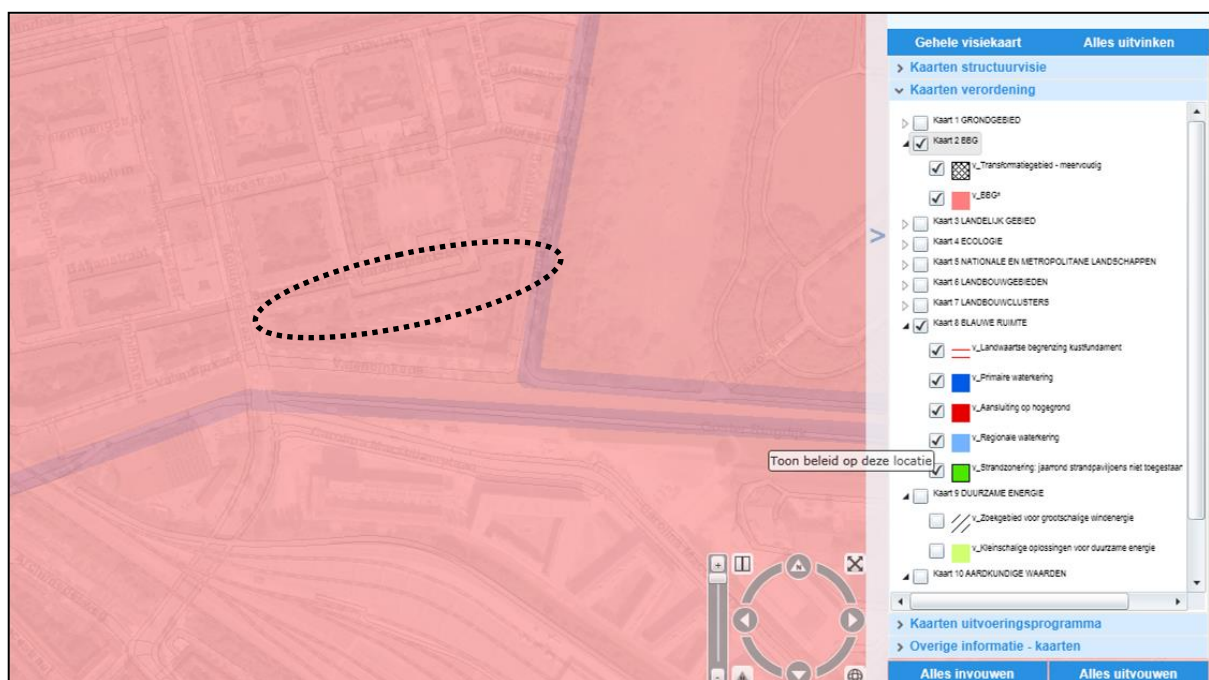
3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten om hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. Op 17 december 2012 is de verordening gewijzigd.

De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

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

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) en de Kramatweg is onderdeel van een regionale waterkering.



Afbeelding: uitsnede Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie ter plaatse van het bestemmingsplangebied



Gelet op artikel 30 van de PvrS gelden er regels voor gebieden ter plaatse van een regionale waterkering en de aangrenzende gebieden. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een regionale waterkering (of het aangrenzende gebied) dient te voorzien in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels. Tevens dient het bestemmingsplan te voorzien in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkering zodat reconstructies van de waterkering niet onmogelijk worden gemaakt. De vrijwaringzone dient te worden overgenomen van het betreffende hoogheemraadschap.

Consequenties voor dit plan

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezige regionale waterkering ter plaatse van de Kramatweg. De vrijwaringzone is daarom opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. De zonering is aangeduid als 'vrijwaringszone-dijk'. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone-dijk' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van ontwikkelingen die het onderhoud, de instandhouding en/of de versterking van de regionale waterkering kunnen belemmeren.

Ten aanzien van de regionale waterkering binnen het plangebied geldt dat het bestemmingsplan ten opzichte van de vigerende planologische regeling minder hoofdbebouwing in de vrijwaringzones mogelijk maakt maar wel iets meer bijgebouwen. Er is geen sprake van een ander gebruik. Het sloop-nieuwbouwplan heeft gezien de toename van bebouwing binnen de vrijwaringszone geen negatieve gevolgen voor de regionale waterkering.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

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

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers.
2. Voorzieningen in de woonomgeving;
3. Duurzaamheid en transformatie.

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

In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwe woonbebouwing mogelijk. De nieuwe woonbebouwing leidt ten opzichte van de bestaande situatie weliswaar tot een afname met circa 10 tot 25 woningen maar de nieuwe woningen zullen een groter oppervlak krijgen en het woningaanbod zal gevarieerder worden doordat de nieuwbouw zal bestaan uit sociale huurwoningen (inclusief enkele rolstoelwoningen), vrije sector huurwoningen en koopwoningen. Het nieuwbouwplan zal daardoor beter aansluiten op de vraag vanuit de markt. Bovendien zullen de nieuwe woningen voldoen aan de huidige wooneisen.



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. Wel zal de huidige ventweg voor de woningen Sumatraplantsoen 40 t/m 44 en 48 t/m 92 grotendeels verdwijnen maar deze ventweg is geen onderdeel van de verkeersstructuur.

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 circa 145 tot 160 nieuwe woningen mogelijk (afhankelijk van de te realiseren variant). De nieuwe woonbebouwing leidt ten opzichte van de bestaande situatie weliswaar tot een afname met circa 10 tot 25 woningen maar de nieuwe woningen zullen een groter oppervlak krijgen en voldoen aan de huidige wooneisen zodat de nieuwe woningen beter aansluiten op de vraag vanuit de woningmarkt. In de nieuwbouw komen vrije sector huurwoningen, koopwoningen en sociale huurwoningen (waarvan enkele rolstoelwoningen). Door de nieuwbouw worden de keuzemogelijkheden vergroot en kan worden bijgedragen aan de doorstroming op de markt.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B en W op 12 oktober heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 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

De Indische Buurt is gelegen in de uitrol van het centrumgebied. Deze uitrol leidt tot een vergroting en intensivering van het centrumstedelijke gebied. Daardoor komen tal van parken en recreatieve waterpartijen centraler in de stad te liggen. Om aan de toenemende vraag naar stedelijk, recreatief groen en water te kunnen voldoen worden forse investeringen gepleegd in een aantal van deze parken en waterpartijen. Deze parken zullen net als het Vondelpark en het Westerpark steeds meer als belangrijke stedelijke ontmoetingsplekken gaan fungeren. Eén van die parken is het Flevopark en het aanliggende Nieuwe Diep. De rol van het Flevopark en Nieuwe Diep voor de stad is sterk aan het veranderen, mede vanwege de ontwikkeling van IJburg, Zeeburgereiland en Sciencepark. In de structuurvisie is het Flevopark daarom aangewezen als metropolitane plek. Voor de oostelijke rand van de Indische Buurt wordt een kwaliteitsimpuls voorzien als overgang van de stad naar de (Diemer)scheg.

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. Er blijft weliswaar vraag naar woningen in het topsegment, maar deze woningen leiden uiteindelijk niet tot de meeste doorstroming in de stad: dat zijn de woningen in het middensegment. Voldoende doorstroming zorgt er weer voor dat er goedkope woningen beschikbaar komen voor de starters, die zo van belang zijn voor de economie van de metropoolregio.

De Molukkenstraat behoort tot het hoofdnet OV en hoofdnet fiets. Ook de Kramatweg behoort tot het hoofdnet fiets.

In de navolgende afbeelding is een uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040 weergegeven.



Afbeelding: uitsnede van de totaalvisiekaart Amsterdam 2040

Consequenties voor dit plan

De opgave is om bij te dragen aan een kwantitatieve en/of kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam zodat de doorstroming wordt bevorderd. Dit kan worden bewerkstelligd door ruime betaalbare woningen. Ook kan nieuwbouw bijdragen aan de kwaliteitsimpuls als overgang van de stad naar de (Diemer)scheg.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van circa 145 tot 160 nieuwe woningen mogelijk. De nieuwe woonbebouwing leidt ten opzichte van de bestaande situatie weliswaar tot een afname met circa 10 tot 25 woningen maar de nieuwe woningen zullen een groter oppervlak krijgen en voldoen aan de huidige wooneisen zodat de nieuwe woningen beter aansluiten op de vraag vanuit de woningmarkt. In de nieuwbouw komen vrije sector huurwoningen, koopwoningen en sociale huurwoningen (waarvan enkele rolstoelwoningen). Door de nieuwbouw worden de keuzemogelijkheden vergroot en kan worden bijgedragen aan de doorstroming op de markt.

De nieuwbouw zal voor een klein deel (twee panden) zijn gelegen aan de rand langs het Flevopark. Het realiseren van nieuwe bebouwing kan (op beperkte schaal) bijdragen aan de kwaliteitsimpuls als overgang van de stad naar de (Diemer)scheg.

3.4.2 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.

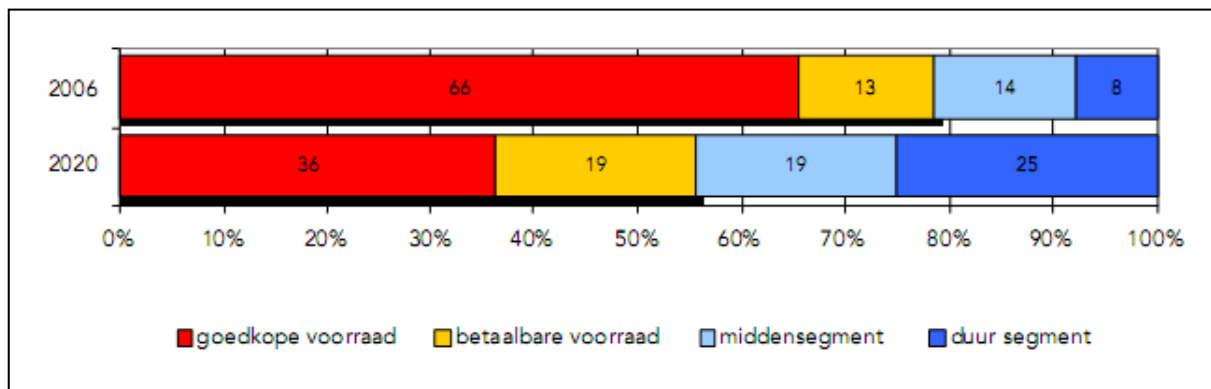
Amsterdam zal zich de komende jaren richten op de volgende prioriteiten:

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. Een groter aanbod in het middensegment: de middeninkomens worden wel het cement van de samenleving genoemd. Het woningaanbod voor deze mensen is te klein. Het middensegment moet drastisch worden uitgebreid, onder meer door nieuwbouw, verkoop van huurwoningen en sociale koopconstructies.
3. Stad voor kinderen: kinderen zijn het kapitaal van de stad. In de woonvisie is daarom veel aandacht voor de behoeftes van gezinnen.
4. 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. De Indische Buurt 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 een differentiatie van de woningvoorraad nodig, dient er een groter aanbod in het middensegment te komen en dienen er ouderenwoningen te worden toegevoegd. De nieuwbouw geeft uitvoering aan de woonvisie doordat er meer variatie in het woningaanbod komt en er wordt voorzien in enkele rolstoelwoningen. In de nieuwbouw komen vrije sector huurwoningen, koopwoningen en sociale huurwoningen (waarvan enkele rolstoelwoningen). Een deel van deze woningen zal tot het middensegment gaan behoren.



3.4.3 *Beleid shortstay*

Op 11 februari 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de beleidsnotitie shortstay waarin shortstay in Amsterdam mogelijk is gemaakt. In het nieuwe beleid is een definitie voor shortstay opgenomen waarin het minimum aantal nachten is verlaagd tot 5 en het vereiste van één huishouden is losgelaten.

Voor shortstay is in het kader van de Huisvestingsverordening een vergunning voor woningonttrekking nodig. De vergunning voor shortstay moet door de eigenaar worden aangevraagd bij het stadsdeel waarin de te onttrekken woning is gelegen. Om voor een onttrekkingvergunning in aanmerking te komen wordt getoetst aan diverse criteria, zoals dat shortstay in een bestemmingsplan niet expliciet uitgesloten moet zijn:

Voor nieuwbouw woningen (opgeleverd vanaf 1-1-2008) geldt het vergunningstelsel voor shortstay niet, er hoeft dus geen shortstay vergunning te worden aangevraagd bij gebruik van de woning voor shortstay. Wel moet het gebruik van de woning passen binnen het kader van het bestemmingsplan.

Het nieuwe shortstay-beleid van de centrale stad laat weinig ruimte voor de stadsdelen om zelf beleid ten aanzien van shortstay te voeren. Het college van Amsterdam kiest voor het overal in Amsterdam toestaan van shortstay, in beginsel zonder quotum. Vanuit de centrale stad zijn criteria ontwikkeld in de Uitvoeringsnotitie Shortstay (oktober 2012), gebaseerd op het begrip leefbaarheid, op basis waarvan de stadsdelen een quotum kunnen instellen of eventueel tot uitsluiting van een gebied voor shortstay kunnen overgaan. Voor het vaststellen van een quotum (verplicht minimum is 10% van de voorraad huurwoningen in de vrije sector) dient het stadsdeel een verdeelbesluit te nemen. Als het stadsdeel een gebied voor shortstay wil uitsluiten dient dit ter goedkeuring te worden voorgelegd aan het college.

Consequenties voor dit plan

Dankzij het door de centrale stad ontwikkelde beleid kan geconcludeerd worden dat het stadsdeel voor shortstay nauwelijks eigen beleid meer hoeft te ontwikkelen. Het stadsdeel dient te bepalen of ze een quotum wil instellen of een gebied voor shortstay wil uitsluiten. Tevens dient het stadsdeel de bestemmingsplannen zodanig aan te passen dat shortstay in woningen toegestaan is.

In het nu voorliggende bestemmingsplan is shortstay toegestaan, waarbij de definitie van de gemeente Amsterdam is aangehouden.

3.5 **Stadsdeelbeleid Oost**

3.5.1 *Welstandsnota*

De Welstandsnota Zeeburg 2009 is het toetsingskader waaraan de commissie welstand het onderhavige bouwplan dient te toetsen. Een nieuwe welstandsnota is momenteel in voorbereiding ('De schoonheid van Amsterdam Digitaal') en deze zal naar verwachting begin 2013 worden vastgesteld.

Voor vergunningplichtige nieuwe bouwwerken zijn in de welstandsnota algemene welstandscriteria opgenomen die aangeven aan welke redelijke eisen van welstand elk bouwwerk moet voldoen. Deze algemene welstandscriteria vormen het uitgangspunt voor de uitwerking van de gebiedsgerichte en objectgerichte welstandscriteria. Ook zijn er absolute welstandscriteria opgenomen voor veel voorkomende kleine bouwplannen.

Om een overeenkomstige welstandsbeoordeling voor de gehele stad mogelijk te maken is Amsterdam verdeeld in vrij grote samenhangende gebieden: de zogenoemde ruimtelijke systemen. De Indische Buurt behoort tot de "19de eeuwse ring". Per ruimtelijk systeem zijn gebiedsgerichte criteria opgenomen. De meeste objecten (alle zelfstandige panden en bouwwerken) zijn gerelateerd aan hun context

(het pand in zijn omgeving) en kunnen worden beoordeeld op basis van de gebiedsgerichte welstandscriteria. In sommige ruimtelijke systemen zijn de gebiedsgerichte criteria echter niet voldoende voor een goede welstandsbeoordeling en is een aanvulling op objectniveau nodig. Daarom zijn ook objectcriteria voor ruimtelijke systemen opgenomen. De objectgerichte welstandscriteria kunnen ofwel zelfstandig ofwel in combinatie met de gebiedsgerichte welstandscriteria worden gebruikt.

De bebouwing binnen het bestemmingsplangebied behoort tot orde 3. Bouwwerken met een dergelijke orde zijn aangemerkt als karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde. Uitgangspunt is het handhaven van de oorspronkelijke karakteristiek. Voorop staat het behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen in vorm, verhouding, materiaal, maat, detaillering en kleur. Veranderingen hierin zijn in geringe mate denkbaar mits deze overeenstemmen met de oorspronkelijke karakteristiek. Specifieke aandacht wordt gevraagd voor bouwwerken die bijzonder zijn gesitueerd of die een bijzondere positie innemen in de architectuureenheid, zoals bijvoorbeeld symmetrisch opgebouwde panden en hoekpanden.

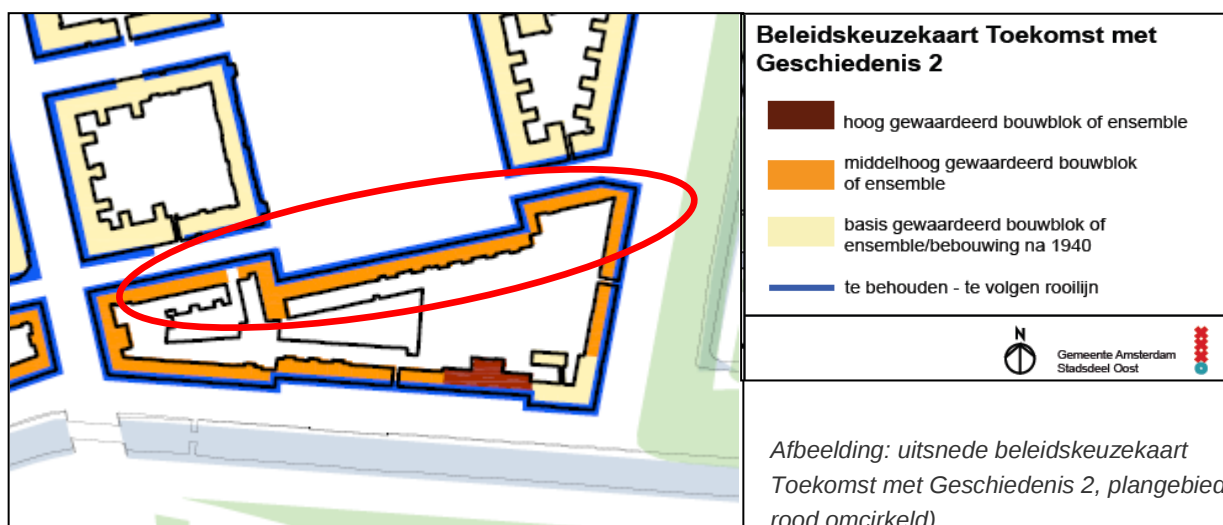
Consequenties voor dit plan

Aangezien er nog geen nieuwe welstandsnota van kracht is, geldt de Welstandsnota als kader bij de beoordeling door de commissie welstand van een bouwplan voor renovatie en nieuwbouw.

In het ontwerp voor de nieuwbouw is aan de achterzijde van de Sumatrastraat een galerijontsluiting opgenomen. Het ontwerp voldoet daarmee niet aan de Welstandsnota Zeeburg 2009. De onderzochte alternatieven voor een galerijontsluiting waren niet wenselijk of haalbaar. Het Dagelijks Bestuur heeft daarop op 24 april 2012 besloten in te stemmen met het voornemen om bij aanvraag van een omgevingsvergunning af te wijken van het welstandsadvies voor zover het negatief advies betrekking heeft op de galerijontsluiting aan de Sumatrastraat. Met in acht name van dit voornemen heeft de commissie op 26 september 2012 een positief preadvies afgegeven. Het definitieve advies volgt nadat de aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend.

3.5.2 Nota Toekomst met Geschiedenis 2

De nota 'Toekomst met Geschiedenis 2' is op 12 maart 2013 vastgesteld door de deelraad. De nota bevat een concrete beschrijving van de beeldbepalende kwaliteiten van de Indische Buurt. Die beschrijving is voor de stadsdeelraad een houvast bij het nemen van besluiten over sloop, nieuwbouw, renovatie of herontwikkeling. In de nota is beargumenteerd waar, waarom en hoe die beeldbepalende kwaliteiten kunnen worden behouden, of versterkt, en welke instrumenten daarvoor beschikbaar zijn.





De bestaande bebouwing in het plangebied is in de beleidskeuzekaart aangewezen als een 'Middel-hoog gewaardeerd bouwblok of ensemble'. Voor bebouwing met een dergelijke aanwijzing wordt gestreefd naar behoud van de oorspronkelijke architectonische karakteristieken en het aansluiten bij de oorspronkelijke ruimtelijke opzet.

De rooilijn van de bebouwing is aangeduid als te behouden/te volgen. Dergelijke rooilijnen vormen samen met de goot- en nokhoogte het profiel van de straat en dit beeldbepalende samenspel dient behouden te blijven.

Gelet op de nota wordt voor de bebouwing binnen het plangebied gestreefd naar behoud van de oorspronkelijke architectonische karakteristieken, het aansluiten bij de oorspronkelijke ruimtelijke opzet en het behouden van de rooilijn(en). Behoud van de bestaande bebouwing is geen optie omdat de funderingen en de casco's in slechte staat verkeren en de (herindelingsmogelijkheden van de) woningen niet meer voldoen aan de tegenwoordige wooneisen. Er is daarom door Eigen Haard een sloop-nieuwbouwplan ontwikkeld. Door de uitvoering van het sloop-nieuwbouwplan wordt bijgedragen aan de opgave voor de Indische Buurt om de woningvoorraad te verbeteren en te zorgen voor een betere aansluiting van het aanbod op de vraag naar meer grotere(re), duurzame en flexibele woningen. In het bouwplan is uitgegaan van de bestaande rooilijn(en), met dien verstande dat de voorgevelrooilijn van het middendeel circa 2,5 meter opschuift voor wat betreft de onderste twee bouwlagen (zie paragraaf 2.3). De nieuwbouw zal worden gebouwd in de stijl van de Amsterdamse School. Het stadsdeel heeft op 8 mei 2012 het haalbaarheidsbesluit ten aanzien van de voorgenomen herontwikkeling aangenomen (zie paragraaf 3.2).

3.5.3 Woonvisie Oost 2011-2015

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

- Er moeten voldoende woningen beschikbaar zijn voor mensen met een laag en middeninkomen.
- Afgesproken is dat minimaal 20% van nieuw te bouwen sociale huurwoningen zullen worden gebouwd als grote woning.
- Afgesproken is om 80% van de nieuwgebouwde woningen aanpasbaar te bouwen zodat deze geschikt zijn voor mensen met een speciale zorgbehoefte.

Daarnaast is aangegeven dat voor de Indische Buurt wordt ingezet op het trekken van de doelgroep hogere inkomens omdat die tot op heden nog ondervertegenwoordigd zijn en het stadsdeel naar een evenredige vertegenwoordiging van alle doelgroepen wilt.

Consequenties voor dit plan

Gelet op de woonvisie is er behoefte aan voldoende woningen voor mensen met een laag en middeninkomen alsmede hoge inkomens, grote sociale huurwoningen en aanpasbare woningen. In de nieuwbouw komen vrije sector huurwoningen, koopwoningen en sociale huurwoningen (waarvan enkele rolstoelwoningen). Een deel van deze woningen zal tot het middensegment en hogere segment gaan behoren. De nieuwbouw geeft zodoende uitvoering aan de woonvisie.

3.5.4 Convenant Vernieuwing Indische Buurt 2007-2010 en Notitie Doelgroepenwoningen

Op 11 juli 2007 tekenden Stadsdeel Zeeburg, Ymere, De Alliantie en Eigen Haard het convenant Vernieuwing Indische Buurt 2007-2010. Daarmee verbonden de vier partijen zich aan een uitgebreid investeringsprogramma ter verbetering van de woningvoorraad, het aanpakken van sociale problemen, het versterken van de economische positie, het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en



het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid in Indische Buurt. Daarnaast hebben de convenantpartners de notitie 'Doelgroepenwoningen in het programma Indische Buurt 2008-2010' opgesteld.

Het vernieuwingsprogramma bestaat uit verschillende onderdelen. Zo wordt geïnvesteerd in een programma waarin bestaande woningen worden verbeterd en er een groter aanbod komt van grotere woningen en betaalbare koopwoningen. Tegelijkertijd wordt de kwaliteit van de openbare ruimte verhoogd. Ook wordt ingezet op programma's die zich richten op het verstevigen van de sociale infrastructuur en het economisch klimaat in de buurt.

De door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakte sloop-nieuwbouw is in het convenant als vervangende nieuwbouw aangemerkt. In de uitwerking van het convenant (Notitie Doelgroepwoningen) is bepaald dat vooral ingezet dient te worden op de realisatie van grote huurwoningen voor gezinnen en grote rolstoelwoningen (rowo's) voor gezinnen met een gehandicapt gezinslid.

Consequenties voor dit plan

De woningvoorraad en de openbare ruimte dienen te worden verbeterd. Het bestemmingsplan is in lijn met het indertijd gesloten convenant aangezien het bestemmingsplan sloop-nieuwbouw mogelijk maakt en zodoende de woningvoorraad ter plaatse van het bestemmingsplangebied wordt verbeterd. In het nieuwbouwplan zijn grote huurwoningen en enkele grote rolstoelwoningen voorzien. Ook ontstaat door de sloopnieuwbouw de mogelijkheid om de openbare ruimte ter plaatse van het plangebied aan te passen en te verbeteren.

3.5.5 Ruimtelijk Economische Structuurvisie Indische Buurt

In oktober 2001 is de Ruimtelijk Economische Structuurvisie Indische Buurt vastgesteld. De RES is een beleidsdocument waarin wordt aangegeven in welke delen van de buurt de vestiging van bedrijven wordt gestimuleerd en waar deze wordt afgeremd. De RES geeft daarmee de gewenste spreiding van winkels en andere bedrijven weer. Het doel van de RES is het realiseren en in stand houden van een gezonde en goed functionerende buurteconomie in het belang van ondernemers en bewoners. De RES gaat uit van concentratie van de detailhandel en horeca in de Javastraat, het Javaplein en delen van de zijstraten van de Javastraat: Sumatrastraat en Molukkenstraat. Het streven is om publieksdiensten, persoonlijke dienstverlening en andere bedrijven in de zijstraten en aan de 'achterzijde' van het Badhuis te concentreren. In de rest van de Indische Buurt is het beleid vooral gericht op ander bedrijven dan winkels, horeca en andere consumentgerichte bedrijven.

Consequenties voor dit plan

Op grond van de RES kunnen in het bestemmingsplangebied bedrijfsruimtes worden gerealiseerd maar er mag daardoor geen concentratie aan bedrijfsruimtes ontstaan. In het bestemmingsplangebied zijn twee bedrijfsruimtes voorzien op de hoeken van de Sumatrastraat met het Sumatraplantsoen.



Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Geluidhinder

4.1.1 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 maximale geluidbelasting (in decibellen) 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').

Wegverkeerslawaaï

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

De ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 48 dB (in geval van woningen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 63 dB.

Railverkeerslawaaï

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Conform de Wet geluidhinder is voor nieuwe geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone van een spoorweg zijn geprojecteerd.

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.



De maximaal toelaatbare grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige functies bedraagt 55 dB (in geval van woningen). Indien de geluidsbelasting hoger is kan ontheffing worden verleend tot maximaal 68 dB.

Industrielawaai

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

SWUNG

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

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

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

Voor lopende procedures geldt overgangsrecht. Dat houdt in dat de tot 1 juli 2012 geldende Wet geluidhinder van toepassing is indien:

- Het ontwerp bestemmingsplan (plus ontwerp hogere waardenbesluit) voor de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet geluidhinder ter inzage is gelegd.
- Binnen 12 maanden na de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet geluidhinder een ontwerp bestemmingsplan of ontwerp wijzigingsplan (plus hogere waardenbesluit) ter inzage is gelegd.

Aangezien het voorliggende ontwerp bestemmingsplan voor 1 juli 2013 ter inzage zal liggen kan er gebruik worden gemaakt van de Wet geluidhinder zoals die gold voor 1 juli 2012.

Geluidbeleid

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

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

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



4.1.2 Plangebied

Wegverkeerslawaaï

In en nabij het plangebied heeft de Molukkenstraat een geluidszone van 200 meter en de Carolina MacGillavrylaan en de Insulindeweg hebben een geluidszone van 350 meter (vanwege de vrijliggende rijstroken voor openbaar vervoer). Een groot deel van het plangebied is daardoor gelegen in één of meerdere geluidszones van bestaande wegen. In en nabij het plangebied zijn geen nieuwe wegen voorzien met een snelheidsregime van 50 km/u of meer. Omdat er binnen de geluidszones van drie bestaande wegen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt (woningen) is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï noodzakelijk.

Railverkeerslawaaï

Conform de zonekaart spoorwegen bedraagt de wettelijke zone voor het traject Amsterdam Muiderpoort en Diemen (traject nr.374) 300 meter en 100 meter voor het spoorwegemplacement Watergraafsmeer (traject nr. 362). Het bestemmingsplangebied valt grotendeels binnen de zonering van het traject Amsterdam Muiderpoort en Diemen. Omdat er binnen de geluidszone van de bestaande spoorweg Amsterdam Muiderpoort en Diemen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk wordt gemaakt (woningen) is akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaï noodzakelijk.

Industrielawaaï

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

4.1.3 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd (projectnummer 20120921-02, d.d. 27 november 2012). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat alleen ter plaatse van een deel van de voorgevel van blok 3 (in het akoestisch onderzoek blok A genoemd) sprake zal zijn van een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. De geluidsbelasting op de gevel bedraagt maximaal 55 dB als gevolg van het wegverkeer op de Molukkenstraat. De geluidsbelasting van 55 dB is lager dan de maximale ontheffingswaarde. De overige (spoor)wegen leiden niet tot een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Er is voor het deel van de bebouwing bij de Molukkenstraat ontheffing tot 55 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 grenswaarde vast te stellen. In de onderbouwing ten behoeve van de hogere grenswaarden is een nadere motivering opgenomen waarom maatregelen bij dit project onvoldoende doelmatig zijn.

Het akoestisch onderzoek en het concept van de 'Onderbouwing vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder' zijn op 12 april 2013 behandeld in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Tijdens de vergadering is geconcludeerd dat het project niet nogmaals hoeft te worden behandeld in het TAVGA. Wel zijn er enkele vragen gesteld ten aanzien van het akoestisch onderzoek. De reactie op deze vragen is inmiddels teruggekoppeld aan het TAVGA (zie ook hoofdstuk 8 van de 'Onderbouwing vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder'). Dit heeft bij het TAVGA niet tot aanvullende vragen of opmerkingen geleid.



Het ontwerp-besluit voor de hogere grenswaarde en de bijbehorende onderbouwing hebben samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Tegen het ontwerp-besluit voor de hogere grenswaarde zijn geen zienswijzen ingediend. De hogere grenswaarde wordt door het Dagelijks Bestuur verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

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

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daar toe zijn in de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009; hierna te noemen *B&M*) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties 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. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van een spoorlijn en drukke wegen worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar), zoals besproken in voorgaande en volgende hoofdstukken, is echter niet toelaatbaar.

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

4.2.2 Plangebied

In en nabij het plangebied zijn geen milieubelastende bedrijven gevestigd. Het spooreplacement Watergraafsmere bevestigt zich op meer dan 200 meter afstand van het bestemmingsplangebied. Tussen het spooreplacement en het bestemmingsplangebied is afscherpende bebouwing aanwezig zodat er ter plaatse van het bestemmingsplangebied geen geluidhinder van het spooreplacement te verwachten is.

4.2.3 Conclusie

In het bestemmingsplangebied is geen sprake van hinder vanwege een milieubelastend bedrijf.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 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 in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen 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.

De richtlijn zal worden herzien en waarschijnlijk voor de gehele stad gaan gelden. Vanwege de wenselijkheid om in Amsterdam vanuit hetzelfde beleidskader te handelen, wordt de huidige richtlijn momenteel al betrokken bij het beoordelen van nieuwe situaties in Oost.

4.3.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van circa 145 tot 160 woningen en 2 bedrijfsruimtes mogelijk, ter vervanging van de huidige 169 woningen en 5 bedrijfsruimtes. Het effect van het plan op de luchtkwaliteit hangt direct samen met de potentiële verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van de bestaande situatie. Het voorliggende bouwplan leidt tot een afname van het programma. Omdat er sprake is van duurdere woningen zal het autobezit en daarmee ook het aantal verkeersbewegingen hoogstwaarschijnlijk wel toenemen.

In de nieuwbouw komen vrije sector huurwoningen, koopwoningen en sociale huurwoningen (waarvan enkele rolstoelwoningen). Het is nog niet bekend welke aantallen woningtypen exact gerealiseerd gaan worden. Bij het globaal bepalen van het aantal te verwachten verkeersbewegingen is daarom zekerheidshalve uitgegaan van het woningtype dat gelet op het ASVV 2004 (versie 2012) de meeste verkeersbewegingen genereert, zijnde woningtype koop, etage, duur). In het ASVV is voor dit woningtype een aantal motorvoertuigbewegingen van 5,4 tot 6,2 per gemiddelde (week)dag aangegeven voor wat betreft het woonmilieu 'schil centrum in zeer sterk stedelijk gebied'. Bij maximaal 160 woningen leidt dat tot circa 865 tot 990 verkeersbewegingen per (week)dag. De twee nieuwe bedrijfsruimtes krijgen een gezamenlijk oppervlak van 255 m² en hebben per (week)dag circa 7 tot 11 verkeersbewegingen tot gevolg (uitgaande van een arbeidsextensief en bezoekersextensief bedrijf). De totale verkeersgeneratie voor de nieuwbouw bedraagt daarmee circa 870 tot 1.000 verkeersbewegingen per (week)dag.

Ten aanzien van de huidige sociale huurwoningen is er volgens het ASVV sprake van een gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen van 2,8 tot 3,6 per (week)dag voor wat betreft het woonmilieu 'schil centrum in zeer sterk stedelijk gebied'. Gelet op de 169 huidige sociale huurwoningen is er sprake van circa 475 tot 610 verkeersbewegingen. De bestaande bedrijfsruimtes hebben circa 10 tot 16,5 verkeersbewegingen tot gevolg (uitgaande van een invulling als arbeidsextensief en bezoekersextensief bedrijf en een gemiddelde grootte van 75 m²). De verkeersgeneratie voor de bestaande bebouwing is daarmee circa 485 tot 625 verkeersbewegingen per (week)dag.

Het verschil tussen de huidige bebouwing en de nieuwbouw bedraagt circa 375 tot 385 motorvoertuigbewegingen per (week)dag, uitgaande van uitsluitend dure koopwoningen in de nieuwbouw. Het verschil zal in de werkelijkheid lager zijn aangezien er ook sociale huurwoningen en goedkopere koopwoningen in de nieuwbouw zullen worden gerealiseerd. Dergelijke woningen hebben volgens het ASVV minder motorvoertuigbewegingen tot gevolg. Het verschil van circa 375 tot 385 motorvoertuigbewegingen per (week)dag is derhalve als 'worst-case' aan te merken en zal in de praktijk lager zijn.



Blijkens het rapport 'Berekeningen luchtkwaliteit Amsterdam 2008 (15 juli 2010)', wordt op de omliggende wegen van het plangebied voldaan aan de toepasselijke grenswaarden van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit zal de komende jaren door het treffen van diverse maatregelen (actieplan luchtkwaliteit) verder verbeteren. Een worst-case toename van circa 375 tot 386 motorvoertuigbewegingen leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarden van luchtkwaliteit.

Daarnaast geldt dat een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen op één ontsluitingsweg op grond van het Besluit 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging en niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Het programma dat op basis van het voorliggende bouwplan wordt mogelijk gemaakt bedraagt circa 145 tot 160 woningen ter vervanging van bestaande woningen. Het aantal bedrijfsruimten neemt af ten opzichte van de bestaande situatie. Het te realiseren programma in het plangebied is daarmee aanmerkelijk kleinschaliger dan de realisatie van 1.500 woningen. De ontwikkeling die op basis van het bestemmingsplan wordt toegestaan is derhalve te kwalificeren als 'niet in betekenende mate'. De ontwikkeling leidt verder niet tot de vestiging van een gevoelige bestemming als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam.

4.3.3 Conclusie

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

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.

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.

Het toekomstige grondgebruik komt overeen met het huidige grondgebruik, namelijk wonen en tuinen. Omdat er sprake zal zijn van bouw- en graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een oriënterend bodemonderzoek nodig.

4.4.3 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is door Wareco Ingenieurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk BA48, RAP20120703, d.d. juli 2012). Om de onderzoeksstrategie te kunnen bepalen heeft historisch vooronderzoek plaatsgevonden. Daaruit blijkt o.a. dat in het verleden op Sumatrastraat 216 een chemische wasserij/stomerij aanwezig was en op Sumatrastraat 232 een garagebedrijf. Op basis van veldwerk en analyses is het volgende geconstateerd:

- In de grond zijn licht tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, minerale olie en PCB's aanwezig. De aangetroffen verontreinigingen zijn niet direct te relateren aan de bijmengingen in de bodem. De verontreinigingen in de grond zijn het gevolg van de aanwezigheid van een heterogeen verontreinigde stedelijke ophooglaag. Ter plaatse van de voormalige garage aan de Sumatrastraat 232 zijn geen verontreinigingen aangetroffen die te relateren zijn aan de voormalige bedrijfsactiviteiten. De matige verontreiniging met minerale olie die in



de ondergrond is aangetroffen is te relateren aan de bijmenging met PAK-houdende deeltjes in de bodem.

- Visueel is op de locatie en in de opgeboorde puinhoudende grond geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Aangezien in de huidige situatie de tuinen sterk begroeid zijn en de grond onder de woningen niet toegankelijk was, kon echter geen volledige inspectie van het maai-veld plaatsvinden.
- Het grondwater ter plaatse van de voormalige chemische wasserij aan de Sumatrastraat 216 is licht verontreinigd met tetrachlooretheen en vinylchloride. Deze verontreinigingen zijn te relateren aan de voormalige bedrijfsactiviteiten op de locatie. De overige onderzochte componenten in grond en grondwater zijn maximaal aangetroffen in licht verhoogde gehalten.

De voorgaande constatering leidt tot de volgende overwegingen:

- Conform de Wet bodembescherming dient nader onderzoek te worden verricht naar matige en sterke verontreinigingen. Op basis van het nader onderzoek wordt de omvang van de verontreinigingen vastgesteld. Hiermee wordt bepaald of een saneringsnoodzaak aanwezig is en kan de eventuele aanwezigheid van actuele humane, ecologische en verspreidingsrisico's worden vastgesteld.
- De aangetroffen sterke verontreinigingen met zware metalen en PAK betreffen immobiele stoffen. Voor het toekomstige gebruik is een risicobeoordeling in Sanscrit, aangevuld met de eisen uit de ARVO 2011, uitgevoerd. Geconcludeerd kan worden dat in de toekomstige situatie, op basis van de bodemkwaliteit uit onderhavig onderzoek, geen sprake is van risico's.
- Het huidige beleid van de gemeente Amsterdam is dat sanering van immobiele verontreinigingen niet noodzakelijk is, tenzij actuele humane risico's aanwezig zijn. Omdat bij het huidige en toekomstige gebruik geen sprake is van humane risico's, is nader onderzoek ter bepaling van de saneringsnoodzaak niet noodzakelijk.
- Omdat op de locatie een geval van ernstige bodemverontreiniging is aangetroffen, wordt geadviseerd om, in overleg met het bevoegd gezag te bepalen welke eisen worden gesteld bij het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Mogelijk wordt een beschikking ernst en spoedeisendheid verlangd. In het geval van grondwerkzaamheden op de locatie is een BUS-melding of een saneringsplan verplicht. Gezien de geplande werkzaamheden wordt geadviseerd om op basis van onderhavig en aanvullend onderzoek na de sloop van de panden, een BUS-melding op te stellen en in te dienen bij het bevoegd gezag. De proceduretijd hiervoor bedraagt 5 weken.
- Ten aanzien van de lichte verontreinigingen met VOCl in het grondwater bij de voormalige chemische wasserij, worden gezien de lage aangetroffen gehalten en de geringe omvang van de locatie, geen sterke verontreinigingen verwacht. Aanvullend onderzoek naar deze verontreinigingen wordt niet noodzakelijk geacht. Aangezien het in de huidige situatie niet mogelijk was om inpandig boringen te plaatsen (uitgezonderd Sumatrastraat 232), zijn nog niet alle mengmonsters voor analyse op het standaard NEN-pakket ingezet. Geadviseerd wordt van de grond onder de bestaande woningen, na de sloop, nog twee mengmonsters van de bovengrond samen te stellen en deze te analyseren op het standaard NEN-pakket.
- Ten aanzien van asbest dient na de sloop van de bestaande bebouwing aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden. Geadviseerd wordt dit onderzoek te onderbouwen met een maai-veldinspectie en analytisch onderzoek, zodat de hypothese onverdacht kan worden bevestigd.
- Eventueel bij werkzaamheden op de locatie vrijkomende grond is, gezien de aangetroffen verontreinigingen, niet vrij toepasbaar.

Geconcludeerd kan worden dat de bodem ernstig verontreinigd is maar dat de precieze omvang momenteel nog niet bekend is doordat vanwege de bestaande bebouwing niet overal veldwerk kon worden verricht. Omdat er geen sprake is van risico's voor het toekomstige gebruik zal na sloop van de huidige bebouwing een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd en vervolgens een BUS-melding worden opgesteld en ingediend. Ook zal nog aanvullend onderzoek naar asbest worden uitgevoerd maar de verwachting is dat er geen asbest aanwezig is.



De aanwezige verontreinigingen in de grond kunnen worden gesaneerd. Eigen Haard heeft financiële middelen beschikbaar om de sanering via een BUS-melding uit te voeren zodat er geen knelpunten op het gebied van bodem zijn.

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

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

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-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 kwets-



bare objecten en richtwaarden voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten ten aanzien van de plaatsgebonden risicocontouren.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen

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

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

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

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

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

De definitieve ontwerpen voor Basisnet Water, Weg en Spoor zijn aan de Tweede Kamer aangeboden. De risicoplafonds (maximale aanvaardbare risico's) zullen juridisch geborgd worden door wijziging van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (zie navolgende). Vooruitlopend daarop zijn de Basisnetten Weg en Water al als bijlage bij de circulaire RNVGS opgenomen.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

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



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

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

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

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)

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

4.5.2 Plangebied

Risicovolle bedrijven

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

Buisleidingen

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

Transport gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

In en nabij het plangebied van het bestemmingsplan worden geen gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd. Over de Ringweg Oost (A10) worden wel gevaarlijke stoffen vervoerd. Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt met een onderlinge afstand van meer dan 1.000 meter ver buiten het invloedsgebied (200 meter) van de A10. Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van vervoer over de weg is derhalve niet aan de orde.

Vervoer over het spoor

Over de spoorweg tussen Amsterdam Muiderpoort en Diemen worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De afstand van het bestemmingsplangebied tot de spoorlijn bedraagt minimaal 250 meter waardoor



het bestemmingsplangebied niet binnen het invloedsgebied van de spoorweg is gelegen (200 meter). Aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van vervoer over de spoorweg is derhalve niet aan de orde.

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

Er zijn 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 de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond wa-



ter of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken in de zone van een waterkering of het onttrekken van grondwater.

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

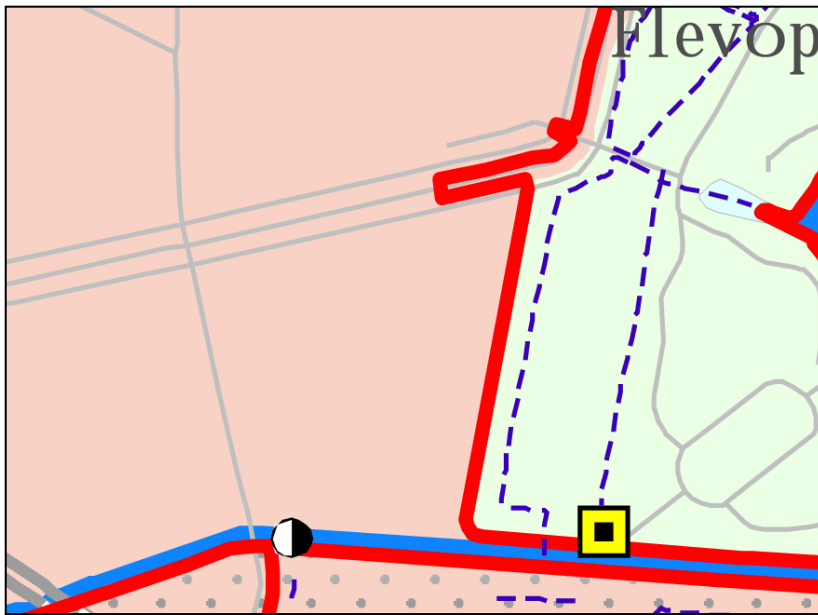
Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit 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 is de Kramatweg een secundaire (directe) waterkering. In de verbeelding is de zone van de secundaire waterkeringen opgenomen als aanduidingsvlak. Voor werkzaamheden binnen de zone van deze waterkering moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet. Er is overleg met Waternet gevoerd over het bouwen in een deel van de zone van de waterkering. Op 26 april 2013 is door Waternet een watervergunning verleend voor het bouwen in de zone van de waterkering.

In het voorliggende bestemmingsplan is de door Waternet beschikbaar gestelde tekening met de zone van de waterkering Kramatweg verwerkt in de verbeelding. De zone is aangeduid als 'vrijwaringszone - dijk'.



Afbeelding: uitsnede keurkaart
AGV

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. Damping 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 wordt geen damping van oppervlaktewater toegestaan. Er is sprake van een toename van verharding als gevolg van de voorgenomen sloophernieuwbouw. De verharding bedraagt in de huidige situatie namelijk circa 3.460 m² en zal in de toekomstige situatie circa 5.825 m² bedragen. Dat is een toename van circa 2.365 m². Er zal daardoor compensatie moeten plaatsvinden. Aangezien het realiseren van oppervlaktewater in het plangebied niet mogelijk is zal er in overleg met Waternet een alternatieve vorm van waterberging worden toegepast. Deze alternatieve vorm bestaat in dit geval uit het toepassen van grindkoffers binnen het plangebied. Het realiseren van grindkoffers wordt momenteel nader uitgewerkt en afgestemd met Waternet.

Als de loods op het binnenterrein (achter Sumatraplantsoen 46, zie subparagraaf 2.3.5) in de toekomst gesloopt gaat worden dan is compensatie niet meer aan de orde aangezien de loods een oppervlak heeft van circa 1.500 m². De toename aan verharding als gevolg van de sloophernieuwbouw bedraagt dan minder 1.000 m² (circa 865 m²).

Wateropgave

Voor het plangebied geldt geen wateropgave.

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.



Riolering, hemelwaterafvoer

In de Sumatrabuurt is momenteel een gemengd rioolstelsel aanwezig. Bij de nieuwbouw wordt rekening gehouden met een eventuele aanpassing van het rioolstelsel doordat het afvalwater en hemelwater van het gebouw gescheiden zullen worden aangeleverd.

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 daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het plangebied.

Conclusie

Er heeft overleg met Waternet plaatsgevonden, onder andere over waterberging en de werkzaamheden in de waterkeringzone. Voor de werkzaamheden in de waterkeringzone is inmiddels een watervergunning verleend, de maatregel ten aanzien van de waterberging wordt momenteel nader uitgewerkt en vervolgens afgestemd met Waternet. Nadat Waternet akkoord is met de uitwerking voor de waterberging zijn er geen belemmeringen meer op het gebied van water.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

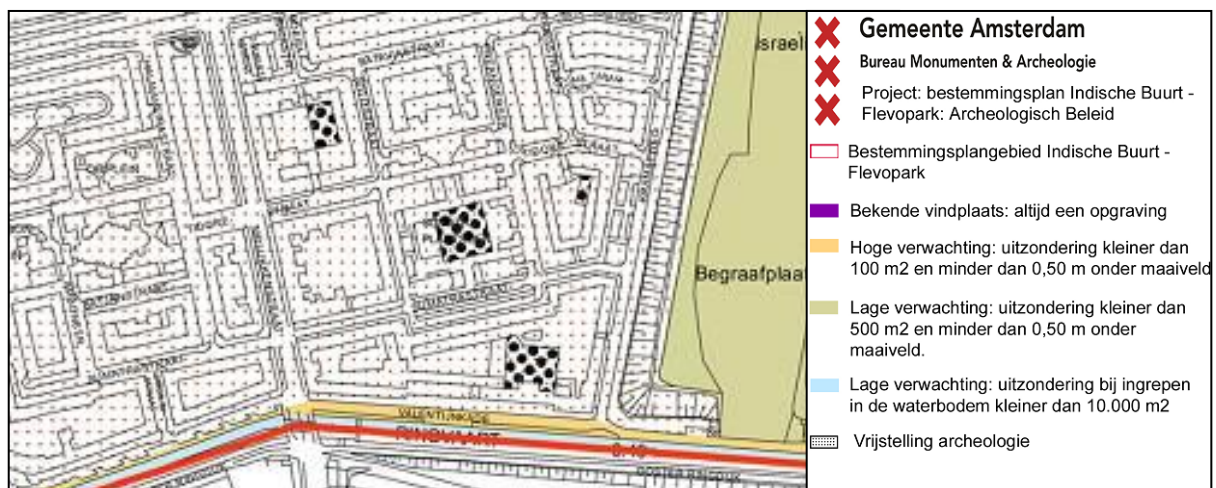
De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol 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 inwerkingtreding 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

Voor de gehele Indische Buurt is door Bureau Monumenten & Archeologie in november 2009 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek (kenmerk: BO 09-140 Amsterdam 2009) is als bijlage opgenomen bij het voorliggende bestemmingsplan.

Het bureauonderzoek is te beschouwen als een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. In het onderzoek is de Indische Buurt vanwege de historisch-topografische inventarisatie ingedeeld in een aantal zones met verschillende archeologische verwachtingen. Het bestemmingsplangebied behoort tot zone N 'Middeleeuwse ontginningen'. In deze zone kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 12^{de} eeuw. De materiële neerslag betreft erven, terpen, verkavelingsporen en sloten uit de ontginningsperiode (12^{de}/13^{de} eeuw) tot en met de 20^{ste} eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben een wijde verspreiding en de archeologische verwachting is daarom laag.

De verwachtingen voor de gehele Indische Buurt zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het gebied en mogelijk opgetreden bodemverstoringen, wat heeft geleid in een aantal verwachtingszones. Deze verwachtingszones zijn vertaald in een archeologische beleidskaart. Hierna is een deel van de archeologische beleidskaart voor de Indische Buurt weergegeven.



Afbeelding: archeologische beleidskaart Indische Buurt

In het bestemmingsplangebied is gelet op de beleidskaart de beleidsvariant 'negatieve verwachting' van toepassing. Voor deze delen geldt een negatieve verwachting, vanwege de hoge mate van verstoring en de lage verwachting. Daarmee is het bestemmingsplangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen een negatieve archeologische verwachtingszone. Verder archeologisch onderzoek is niet nodig. Voor het bestemmingsplan geldt dat er op het gebied van archeologie geen knelpunten zijn.

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.

In de welstandsnota (zie paragraaf 3.5.1) is de architectonische waardering van bebouwing aangegeven.

Plangebied

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

Gelet op de welstandsnota is de bebouwing gewaardeerd als orde 3. Bebouwing met een dergelijke orde heeft een lage architectonische waarde. Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in haar advies aangegeven dat de architectuurhistorische betekenis van de bebouwing inderdaad niet erg hoog is maar vanwege de vele nieuwbouw in de Indische Buurt geeft BMA als overweging mee om het laatste nog vrijwel gave bouwblok te behouden. Sloop van de bebouwing is echter nodig vanwege de slechte staat waarin de funderingen en de casco's zich bevinden en omdat de woningen niet meer voldoen aan de tegenwoordige wooneisen.

In het geldende bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark' is vastgelegd dat een gebouw pas kan worden gesloopt nadat er door het Dagelijks Bestuur een omgevingsvergunning voor het slopen is verleend. Deze omgevingsvergunning kan worden geweigerd indien door de sloop het stedenbouwkundig belang onevenredig wordt geschaad of indien er geen omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend ten behoeve van ter plaatse geprojecteerde nieuwbouw.

Het is niet nodig om deze sloopregeling ook op te nemen in het voorliggende bestemmingsplan aangezien er overeenstemming is tussen het stadsdeel en Eigen Haard over het voorgenomen bouwplan. Het voorliggende bestemmingsplan is bedoeld om de nieuwbouw mogelijk te maken. Na inwerkingtreding van het bestemmingsplan kan spoedig een omgevingsvergunning voor de nieuwbouw worden verleend. De sloop van de huidige bebouwing leidt bovendien niet tot het onevenredig schaden van het stedenbouwkundig belang.

Conclusie

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

5.3 Duurzaamheid

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmere (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 acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

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



Per maatregel wordt aangegeven of en hoe het voorliggende bestemmingsplan dit mogelijk maakt.

Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. In de plannen voor de nieuwbouw is op enkele plekken voorzien in groene daken.

Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden.

Buitengevelisolatie

In het bouwplan is rekening gehouden met gevelisolatie.

Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windinstallaties

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd. Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Van belang is dat per aanvraag een afweging plaats vindt. In het bestemmingsplan zijn deze voorzieningen mogelijk na toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Bij een aanvraag kan het stadsdeel per geval een afweging maken.

Windinstallaties

Er zijn twee verschillende soorten windinstallaties denkbaar: kleine windinstallaties op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windinstallaties geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt (zie hiervoor).

De grote windinstallaties (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien zo'n windinstallaties gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van circa 1,5 meter hoog. Deze palen zijn met name gewenst binnen de verkeersbestemmingen. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de verkeersbestemmingen; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die onderdeel zijn van het straatmeubilair en zodoende ten dienste van de verkeerbestemming zijn.



5.4 Flora en fauna en ecologie

5.4.1 Wettelijk kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

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

Natura 2000

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

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

Flora- en faunawet

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

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

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

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de Amvb artikel 75 een gedragscode nodig. Een



gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

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

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

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

5.4.2 Plangebied

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn en het plangebied ligt op circa 2,5 kilometer van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten (zoals sloop van gebouwen) zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

In het bestemmingsplangebied zal sprake zijn van sloop van de bestaande bebouwing en het (deels) bebouwen van tuinen. Door middel van onderzoek zal moeten worden nagegaan of de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor beschermde flora en fauna.

5.4.3 Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is door ECOquickscan een quick scan verricht (projectnummer 12020, d.d. 26 juni 2012) om te zien of de voorgenomen sloopnieuwbouw effecten heeft op (mogelijk) aanwezige beschermde flora en fauna in en rond het plangebied. De quick scan is uitgevoerd op basis van een gebiedsanalyse (ruimtelijk ecologisch), beschikbare soortgegevens en een veldverkenning,

Uit de quick scan blijkt het volgende:

- Het project zal geen gevolgen voor beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur) hebben vanwege de grote onderlinge afstand alsmede het huidige stedelijke karakter van het plangebied en de beperkte omvang van het project.
- In het plangebied komen mogelijk vaste rust- en verblijfplaatsen van algemene grondgebonden zoogdieren (zoals muizen en mol) voor. Voor het verstoren en/of aantasten van vaste



rust- en verblijfplaatsen van algemene grondgebonden zoogdieren (zoals muizen en mol) geldt een algemene vrijstelling.

- In de omgeving van het plangebied komen gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en tweekleurige vleermuis voor. Deze soorten verblijven in bomen en/of gebouwen. Voor vleermuizen geschikte bomen (verblijfplaatsen) en/of groene lijnelementen (vliegroutes) ontbreken in het plangebied. De gebouwen binnen het plangebied zijn wel geschikt voor gebouwbewonende vleermuizen. Het slopen van de gebouwen kan daarom een negatief effect hebben op vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.
- Het plangebied wordt gebruikt door diverse vogelsoorten als de koolmees, de huismus, de ekster en de halsbandparkiet. Alle vogelsoorten zijn beschermd tijdens het broedseizoen. Daarnaast zijn de nesten en nestlocaties (verblijfplaatsen) van een aantal vogelsoorten jaarrond beschermd. De gebouwen in het plangebied worden echter weinig geschikt geacht voor dergelijke verblijfplaatsen. De verwachting is daarom dat het project geen negatieve effecten heeft op de jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels.
- De aanwezigheid van overige beschermde plant- en diersoorten is niet aannemelijk.

Tijdens het broedseizoen van vogels mogen er geen vegetatie, bosjes en opstallen in het plangebied worden verwijderd aangezien de start van dergelijke werkzaamheden zou kunnen leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren. Bij de uitvoering van het project dient daarom rekening te worden gehouden met het broedseizoen.

Verder geldt op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dat bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht moet worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:

- voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
- het beperken van verlichting tijdens de avonden in zomer, voorjaar en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
- het slopen en rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en/of onder begeleiding van een ecooloog.

Naar aanleiding van de quick scan is een nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen uitgevoerd om te bezien of deze dieren daadwerkelijk in de gebouwen aanwezig zijn (projectnummer 12038, d.d. 26 november 2012). Uit het nadere onderzoek blijkt dat tijdens de inventarisatieperiode drie soorten vleermuizen waargenomen zijn (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger). Als gevolg van het project zullen geen kraamverblijfplaatsen, essentiële foerageergebieden en/of vliegroutes verloren gaan. In het plangebied zijn wel meerdere vaste rust- en verblijfplaatsen van de gewone en ruige dwergvleermuis vastgesteld. Deze vaste rust- en verblijfplaatsen zijn jaarrond beschermd. Negatieve effecten op de vaste rust- en verblijfplaatsen zijn, bij de sloop van de bebouwing, niet uit te sluiten. Om deze negatieve effecten te voorkomen zijn een ecologisch werkprotocol en een mitigatieplan opgesteld. In het ecologisch werkprotocol zijn alle werkzaamheden op (en rond) het plangebied meegenomen. Op deze manier wordt gewaarborgd dat negatieve effecten op de vleermuizen tot een minimum beperkt blijven. Voor het mitigatieplan ligt de focus op de aangetroffen verblijfplaatsen van de gewone - en ruige dwergvleermuis binnen het plangebied. In het kader van de voorgenomen sloopnieuwbouw is een aanvraag voor een ontheffing van de Flora- en faunawet in voorbereiding. De verwachting is dat de Dienst Regelingen een ontheffing zal verlenen voor het project.

Gelet op het voorgaande zijn er als gevolg van de sloopnieuwbouw geen nadelige gevolgen voor beschermd gebied en beschermde flora en fauna te verwachten. Er kunnen voldoende mitigerende maatregelen worden toegepast, de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd conform een werkpro-



tocol, er zal naar verwachting een ontheffing van de Flora- en faunawet worden verleend en er zullen tijdens het broedseizoen geen, voor broedvogels versturende werkzaamheden plaatsvinden.

5.5 Verkeer en parkeren

5.5.1 Wettelijk kader

Ten aanzien van verkeer en parkeren is er geen wettelijk kader. Wel dient er sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. In het algemeen wordt het ASVV 2004 (versie 2012) als richtlijn gehanteerd om bij ruimtelijke ontwikkelingen tot een goede ruimtelijke ordening te komen.

5.5.2 Plangebied

Verkeer

In paragraaf 4.3.2 is reeds ingegaan op de globaal te verwachten verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwbouw. Daaruit blijkt dat de nieuwbouw leidt tot circa 870 tot 1.000 verkeersbewegingen per (week)dag (worst-case scenario). Het verschil tussen de huidige bebouwing en de nieuwbouw zal circa 375 tot 385 motorvoertuigbewegingen per (week)dag bedragen, uitgaande van uitsluitend dure koopwoningen in de nieuwbouw. Het verschil zal in de werkelijkheid lager zijn aangezien er ook sociale huurwoningen en goedkopere koopwoningen in de nieuwbouw zullen worden gerealiseerd.

Een worst-case toename van circa 375 tot 385 motorvoertuigen per (week)dag leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling van de omliggende straten. Het merendeel van het verkeer zal worden afgewikkeld via de route Sumatrastraat-Molukkenstraat. De capaciteit op deze wegen is voldoende om de toename in het aantal verkeersbewegingen op te vangen.

Parkeren

In de nieuwbouw komen vrije sector huurwoningen, koopwoningen en sociale huurwoningen (waarvan enkele rolstoelwoningen). Om het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen is per functie gebruikt gemaakt van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen van het stadsdeel Oost. Deze zijn als volgt:

- sociale huurwoningen: 0,5 – 1,0 parkeerplaats per woning;
- middeldure huurwoningen: 0,7 – 1,4 parkeerplaats per woning;
- koopwoningen en vrije sector huurwoningen: 0,9 – 1,5 parkeerplaats per woning;
- bezoekers van woningen: 0,1 parkeerplaats per woning.
- bedrijfsruimte algemeen (kantoren e.d.): 1 parkeerplaats per 125 m² bvo.

Op deze locatie, welke redelijk goed bereikbaar is per openbaar vervoer, is het gerechtvaardigd uit te gaan van het gemiddelde van de bandbreedte.

Een deel van de nieuwe woningen zal tot het middensegment gaan behoren. Het is nog niet bekend welke aantallen woningtypen exact gerealiseerd gaan worden. Om het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen is zekerheidshalve uitgegaan van het woningtype dat gelet op de Nota parkeernormen de hoogste parkeerbehoefte genereert, zijnde 'koopwoningen en vrije sectorwoningen'. Voor dit woningtype is bij 1,2 parkeerplaats per woning (gemiddelde van 0,9 en 1,5 parkeerplaats per woning) en maximaal 160 woningen sprake van een parkeerbehoefte van circa 190 parkeerplaatsen. Voor de twee bedrijfsruimtes wordt uitgegaan van minimaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Bij 255 m² bedrijfsruimte zijn hiervoor circa 2 parkeerplaatsen nodig. De totale parkeerbehoefte voor de nieuwbouw komt daarmee uit op iets meer dan 190 parkeerplaatsen. Een deel van deze parkeerplaatsen wordt gerealiseerd in de vorm van een parkeergarage met circa 100 parkeerplaatsen. De resterende 90 parkeerplaatsen komen in de openbare ruimte. Door de sloop van de huidige 169 sociale huurwoningen en 5 bedrijfsruimtes komen er voldoende parkeerplaatsen op straat vrij. Gelet op de parkeernormen geldt er voor sociale huurwoningen namelijk een richtlijn van 0,75 parkeerplaats per



woning. Door de sloop van de huidige woningen en bedrijfsruimtes verdwijnt de huidige parkeerbehoefte van circa 125 parkeerplaatsen. Er zal daardoor voldoende ruimte beschikbaar zijn voor de auto's van toekomstige bewoners en bezoekers van de nieuwbouw die op straat dienen te parkeren, ook indien rekening wordt gehouden met de opheffing van 14 parkeerplaatsen op het Sumatraplantsoen als gevolg van de voorgenomen herinrichting. Daarbij dient nog op te worden gemerkt dat de parkeerbehoefte van 190 parkeerplaatsen voor de nieuwbouw een 'worst-case'-situatie is aangezien deze parkeerbehoefte in de praktijk lager zal zijn doordat niet alle nieuwe woningen koopwoningen of vrije sectorwoningen zullen zijn. In de werkelijkheid zal de toekomstige parkeerbehoefte dus lager zijn. Bovendien is er in de Indische Buurt parkeerregulatie mogelijk doordat er betaald parkeren geldt en het aantal auto's per huishouden beperkt kan worden door de uitgifte van parkeervergunningen. Daarbij zal het stadsdeel als uitgangspunt hanteren dat bewoners van koopwoningen en vrije sectorwoningen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Bewoners van dergelijke woningen zullen hun auto's in de parkeergarage dienen te parkeren.

5.5.3 Conclusie

Uit het voorafgaande kan geconcludeerd worden, dat de verkeerstoename door de nieuwbouw gering is en op de bestaande wegen goed en veilig afgewikkeld kan worden.

Met name door de aanleg van een parkeergarage is er in de nieuwe situatie sprake van voldoende parkeergelegenheid.

5.6 Regionale behoefte

5.6.1 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.

5.6.2 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 circa 145 tot 160 woningen en circa 255 m² bedrijfsruimte en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Actuele regionale behoefte

In de structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad een opgave van 75.000 woningen vermeld. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt.

De circa 145 tot 160 te realiseren woningen en circa 255 m² bedrijfsruimte zijn ter vervanging van 169 bestaande woningen en 5 bestaande bedrijfsruimtes. Het plan leidt daarmee tot een (beperkte) kwan-



titatieve afname van het aantal woningen en bedrijfsruimtes. Door het realiseren van nieuwbouw kan er echter worden voldaan aan de behoefte aan onder meer grotere woningen en rolstoelwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

De nieuwe bebouwing komt in de plaats van de te slopen bebouwing. Er is daarmee volop sprake van het benutten van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied.



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. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks bindende werking ten aanzien van burgers.

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

6.2 De bestemmingen

6.2.1 Algemeen

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

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



6.2.2 Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

6.2.3 Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Artikel 3 Tuin - 1

De mogelijke voortuintjes aan het Sumatraplantsoen zijn bestemd als 'Tuin - 1'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor tuinen, met inbegrip van bijbehorende voetpaden. Ook is het gebruik als plein toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Tuin - 1' zijn geen gebouwen toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 1 meter.

Artikel 4 Tuin - 2

De in het plangebied aanwezige tuinen op het binnenterrein zijn bestemd als 'Tuin - 2'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor tuinen, met inbegrip van bijbehorende voetpaden alsmede het gebruik conform het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Tuin - 2' zijn uitsluitend bergingen toegestaan. In de regels is bepaald welk maximum bebouwingspercentage voor de bergingen geldt, alsmede welke maximale bouwhoogte. Ondergrondse gebouwdelen zijn niet toegestaan. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 5 Verkeer

De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als 'Verkeer'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten en pleinen, fiets- en/of voetpaden, (onbebouwde) parkeervoorzieningen en in- en uitritten.

Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming 'Verkeer' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 4 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum hoogte van 12 meter.



Artikel 6 Wonen

De bouwmassa van de beoogde nieuwbouw is bestemd als 'Wonen'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en - bedrijven en shortstay. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder shortstay wordt verstaan. Voor de aan-huis-verbonden beroepen en - bedrijven geldt conform lid 3 dat maximaal 30% van het grondvloeroppervlak van de woning met een maximum van 50 m² ten behoeve van deze functies gebruikt mag worden.

In delen van het nieuwe gebouw komt een parkeergarage. Deze parkeergarage is aangeduid waarbij het gebruik als parkeren met bijbehorende in- uit ritten alleen ter plaatse van deze aanduiding 'parkeergarage' is toegestaan.

Ook de bedrijfsruimtes in het gebouw zijn aangeduid. Binnen deze als 'specifieke vorm van wonen - niet woonfunctie' aangeduide gronden is het gebruik als bedrijf, dienstverlening en kantoor toegestaan in de eerste bouwlaag. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder bedrijf, dienstverlening en kantoor wordt verstaan.

Tevens zijn tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd en de maximale bouwhoogte zoals aangegeven op de verbeelding mag niet worden overschreden. Het bouwvlak in het bestemmingsplan is afgestemd op de bouwmassa van variant 1 (de variant met maisonnette woningen, inclusief de balkons, zie ook subparagraaf 2.3.4). De bouwmassa van variant 2 (appartementen) past ook binnen het bouwvlak, met uitzondering van de galerijen. Deze galerijen zijn pas mogelijk nadat toepassing is gegeven aan een algemene afwijkingsbevoegdheid (zie uitleg artikel 11).

Voor de parkeergarage geldt dat deze deels buiten het bouwvlak mag worden gebouwd maar alleen ter plaatse van een specifieke aanduiding. Het deel van de parkeergarage dat buiten het bouwvlak ligt mag maximaal 3,5 meter hoog worden. Naast de parkeergarage mogen ook enkele erkers en balkons buiten het bouwvlak worden gebouwd. De locaties waar deze erkers en balkons zijn toegestaan zijn aangeduid. Erkers zijn daarbij alleen toegestaan bij de eerste bouwlaag (begane grond).

Binnen de bestemming zijn geen kelders en souterrains toegestaan.

De bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt 2 meter.

In een deel van blok 1 en blok 2 zijn daktoegangen van de ondergelegen woningen mogelijk. De strook waar deze daktoegangen zijn toegestaan is specifiek aangeduid. In verband met onder meer de zichtbaarheid is de zone op enige afstand van de voor- en achtergevel gelegen. De daktoegangen mogen niet hoger dan 2 meter ten opzichte van de maximale bouwhoogte van het hoofdgebouw worden gebouwd. Het oppervlak van een daktoegang van een woning mag bovendien maximaal 10 m² bedragen en de onderlinge afstand tussen daktoegangen dient 2 meter te bedragen. Op die manier is verzekerd dat de daktoegangen een solitaire en ondergeschikte verschijningsvorm krijgen en geen massief blok zullen gaan vormen.

In het bestemmingsplan is, net als in het geldende bestemmingsplan voor de Indische Buurt, rekening gehouden met de realisatie van dakterrassen. De maximale bouwhoogtes mogen in het plangebied met maximaal 1,10 meter worden overschreden ten behoeve van hekwerken van dakterrassen. De dakterrassen dienen daarbij in verband met zicht op minimaal 2 meter afstand van de voor-, zij- en achtergevel van het hoofdgebouw te worden gerealiseerd.



6.2.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

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 bouwregel

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 algemene bepalingen opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 9.1.1 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder de diverse functies wordt verstaan. In 9.2 is aangegeven welke categorie bedrijven zijn toegestaan in de bedrijfsruimtes. Daarbij is uitgegaan van een categorie die de minste overlast oplevert 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 aanduidingsregels

In dit artikel zijn regels opgenomen voor de bescherming van de aanwezige secundaire waterkering. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van ontwikkelingen die het onderhoud, de instandhouding en/of de versterking van de secundaire waterkering kunnen belemmeren.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Het Dagelijks Bestuur kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Zo kunnen bijvoorbeeld bouwgrenzen worden overschreden ten behoeve van het realiseren van een galerij of balkon.

Artikel 12 Overige regels

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

Artikel 13 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 hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het Dageelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De 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 onder a 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 14 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. Bij de financiële haalbaarheid gaat het om:

1. Haalbaarheid van de ontwikkeling;
2. Kostenverhaal;
3. Planschade.

7.1.1 Haalbaarheid van de ontwikkeling

Om een ontwikkeling te kunnen uitvoeren dient de initiatiefnemer over voldoende financiële middelen te beschikken.

7.1.2 Kostenverhaal

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

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

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

7.1.3 Planschade

Planschade kan ontstaan wanneer een bestemmingsplan de gebruiks- of bouwrechten op een perceel beperkt of wanneer gebruiks- of bouwrechten op naburige percelen worden verruimd. Op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kunnen degenen die als gevolg van het bestemmingsplan planschade ondervinden een tegemoetkoming van de kosten ontvangen. Om te bepalen of er planschade optreedt moet onder meer een vergelijking worden gemaakt tussen het oude bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan.

7.2 Plangebied

7.1.1 Haalbaarheid van de ontwikkeling

De sloopnieuwbouw zal worden uitgevoerd door woningcorporatie Eigen Haard. Voor de ontwikkeling heeft Eigen Haard budget beschikbaar. In het bouwplan dat momenteel wordt uitgewerkt is in verband met de financiële haalbaarheid uitgegaan van twee varianten. Mocht bij de verdere uitwerking van het bouwplan blijken dat variant 1 financieel toch niet haalbaar is dan zal variant 2 worden uitgevoerd. In het bestemmingsplan is daarom rekening gehouden met beide varianten.



7.2.2 Kostenverhaal

Het bestemmingsplan maakt de bouw van circa 145 tot 160 nieuwe woningen, 2 bedrijfsruimtes en een parkeervoorziening mogelijk. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is er daardoor sprake van een 'bouwplan' waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. Omdat de gemeente eigenaar is van de grond is er in dit geval echter sprake van dat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

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

7.1.3 Planschade

Door middel van een planschadeanalyse is nagegaan of er op voorhand planschade te verwachten is. Deze planschadeanalyse is uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan.

7.3 Conclusie

Omdat de gemeente Amsterdam eigenaar van het grootste deel van de gronden is en het plan ontwikkeld wordt door de woningcorporatie, is op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten van de ruimtelijke ontwikkeling gedekt zijn. Er is geen noodzaak om een exploitatieplan op te stellen.



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Informatievoorziening bewoners

De bewoners zijn op verschillende manieren geïnformeerd over de voorgenomen plannen. Zo is er door de Woonbond een woonwensenonderzoek uitgevoerd en hebben Eigen Haard en de bewonerscommissie Sumatra een Sociaal Plan opgesteld, welke op 6 juli 2011 door beide partijen is ondertekend.

Er zijn tot op heden enkele bewonersavonden georganiseerd (12 januari 2010, 11 april 2012, 15 mei 2012, 7 juni 2012, 31 oktober 2012 en 7 november 2012) waarin bewoners zijn geïnformeerd over de sloop-nieuwbouwplannen. Ook zijn er diverse nieuwsbrieven verstuurd. Op 5 maart 2013 is er een inloop-informatieavond gehouden waarbij de woningplattegronden zijn toegelicht aan bewoners die terugkeren in de nieuwbouw.

8.2 Inspraak

Er hoeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats te vinden. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak hoeft te worden verleend op bestemmingsplannen. Wel zal het ontwerp bestemmingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd (zie paragraaf 8.4).

8.3 Vooroverleg

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

1. Provincie Noord-Holland;
2. Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO), Gemeente Amsterdam;
3. Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), Gemeente Amsterdam;
4. Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB), Gemeente Amsterdam;
5. Waternet;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
7. Liander;
8. Tennet.

Geadresseerde onder 2 heeft schriftelijk laten weten dat de inhoud van het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding geeft voor het maken van op- of aanmerkingen. De opmerkingen van de geadresseerden, vermeld onder 3, 5 en 7 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 geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

8.3.1 Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

1. Opmerking

Adressant vraagt of het in paragraaf 3.5.1 van de toelichting genoemde preadvies inmiddels in definitieve vorm is behandeld.

Beantwoording

De welstandscommissie heeft op 26 september 2012 een positief preadvies gegeven. Het definitieve advies volgt nadat de aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend.



2. Opmerking

Adressant verzoekt om in paragraaf 5.2.2 van de toelichting toe te voegen dat er geen bovengemeentelijke cultuurhistorische elementen aangegeven zijn op de provinciale waardenkaart. Daarnaast vindt adressant dat de conclusie dat er voor het bestemmingsplan geen knelpunten op het gebied van cultuurhistorie zijn niet helemaal juist. Volgens adressant heeft vanuit cultuurhistorie behoud van de huidige bebouwing de voorkeur, maar in de belangenafweging hebben andere belangen geprevaleerd.

Beantwoording

Naar aanleiding van de reactie van adressant is de beschrijving van de provinciale waardenkaart in paragraaf 5.2.2 van de toelichting aangevuld. Ook is de conclusie aangepast doordat is aangegeven dat de bebouwing onderdeel is van het laatste nog vrijwel gave bouwblok in de Indische Buurt maar dat de bebouwing een lage architectonische betekenis heeft en sloop nodig is vanwege de slechte staat waarin de funderingen en casco's zich bevinden en omdat de woningen niet meer voldoen aan de tegenwoordige wooneisen.

3. Opmerking

Adressant vraagt verder om enkele tekstuele aanpassingen door te voeren in paragraaf 5.2.2 van de toelichting.

Beantwoording

Paragraaf 5.2.2 van de toelichting is conform de opmerking van adressant aangepast.

8.3.2 **Waternet**

1. Opmerking

Adressant geeft aan dat alle wateraspecten goed in het voorontwerp bestemmingsplan zijn verwerkt. Verder wijst adressant erop dat de conclusie nog verder ingevuld moet worden en dat op tijd contact met Waternet opgenomen dient te worden om over diverse onderwerpen te overleggen. Het gaat hierbij om compensatie voor toegenomen verharding en het vervolgoverleg met betrekking tot het eerder uitgebrachte advies over bebouwing in de beschermingszone van de waterkering.

Beantwoording

Naar aanleiding van de reactie heeft op 21 maart 2013 overleg plaatsgevonden met adressant. Daarbij is een tweetal opties ten aanzien van compensatie besproken. In paragraaf 5.1.2 is nader ingegaan op deze beide opties. In het overleg heeft de adressant aangegeven dat deze twee opties in beginsel akkoord zijn. In april 2013 is een watervergunning aangevraagd bij Waternet in verband met het (gedeeltelijk) bouwen in de beschermingszone van de waterkering.

8.3.3 **Liander**

1. Opmerking

Naar aanleiding van het bestemmingsplan adviseert adressant over een aantal uitvoeringsaspecten. Zo dienen er voorafgaand aan de sloop, werkzaamheden aan het gas- en elektriciteitsnetwerk verricht te worden. Adressant gaat ervan uit dat men op de gebruikelijke wijze ruimschoots (een half jaar) van te voren over de sloop geïnformeerd zal worden. Aangezien perceel 46 gehandhaafd wordt, dienen er volgens adressant voorzieningen getroffen te worden om dit perceel van gas en elektriciteit te blijven voorzien. Deze voorzieningen dienen tijdens de sloop en nieuwbouw veilig in bedrijf te kunnen blijven.

Beantwoording

In het kader van de uitvoering zal tijdig contact worden opgenomen met adressant.



8.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform de Wet ruimtelijke ordening vanaf 13 juni 2013 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder zijn/haar zienswijze kenbaar maken. Daar is geen gebruik van gemaakt: tijdens de periode van ter inzage legging zijn er geen zienswijzen ingediend.



Bijlagen

1. *Akoestisch onderzoek Nieuwbouw Sumatraplantsoen (Cauberg-Huygen, november 2012, projectnummer 20120921-02)*
2. *Verkennd bodemonderzoek Sumatraplantsoen (Wareco Ingenieurs, juli 2012, kenmerk BA48, RAP20120703)*
3. *Archeologisch bureauonderzoek Indische Buurt (Bureau Monumenten & Archeologie, november 2009, kenmerk: BO 09-140 Amsterdam 2009)*
4. *Quick scan flora en fauna (ECOquickscan , juni 2012, projectnummer 12020)*
5. *Nader onderzoek vleermuizen (ECOquickscan, november 2012, projectnummer 12038)*