

Bestemmingsplan Insulinde

**Stadsdeel Oost
Gemeente Amsterdam**

9 januari 2014



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	11
2.3	Ontwikkeling	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	22
3.5	Stadsdeelbeleid Oost	25
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	30
4.1	Geluidhinder	30
4.2	Milieuzonering bedrijven	33
4.3	Luchtkwaliteit	34
4.4	Bodemkwaliteit	36
4.5	Externe veiligheid	37
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	41
5.1	Water	41
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	44
5.3	Duurzaamheid	45
5.4	Flora en fauna en ecologie	47
5.5	Verkeer en parkeren	49
5.6	Regionale behoefte	51
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	53
6.1	Algemeen	53
6.2	De bestemmingen	53
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	57
7.1	Inleiding	57
7.2	Plangebied	57
7.3	Conclusie	57
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	58
8.1	Informatievoorziening	58
8.2	Inspraak	58
8.3	Vooroverleg	58
8.4	Zienswijzen	60
Bijlagen		61



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 Tweede Atjehstraat 2 t/m 10, Celebesstraat 64 t/m 67, Insulindeweg 1 t/m 27 en Riouwstraat 1A t/m 3D komt gestapelde woningbouw met enkele bedrijfsruimten en horecavestigingen in de plint voor. De bebouwing verkeert in slechte bouwkundige en woontechnische staat. De Alliantie heeft daarom voor genoemde panden 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. Daarnaast voorziet het plan in een ondergrondse parkeergarage en bedrijfsruimtes.

Het sloop-nieuwbouwplan is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark'. Om het sloop-nieuwbouwplan mogelijk te maken is een bestemmingsplanprocedure nodig. Het stadsdeel heeft het haalbaarheidsbesluit ten aanzien van de voorgenomen herontwikkeling vooruitlopend op dit bestemmingsplan vastgesteld.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het sloop-nieuwbouwplan voor genoemde percelen is niet mogelijk volgens het geldende bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie hiervan juridisch-planologisch mogelijk.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt in het westelijke deel van de Indische Buurt. De panden binnen het bestemmingsplangebied vormen de zuidwestelijke rand van het gesloten bouwblok Insulindeweg-Celebesstraat-Tweede Atjehstraat-Sumatrastraat-Riouwstraat.

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

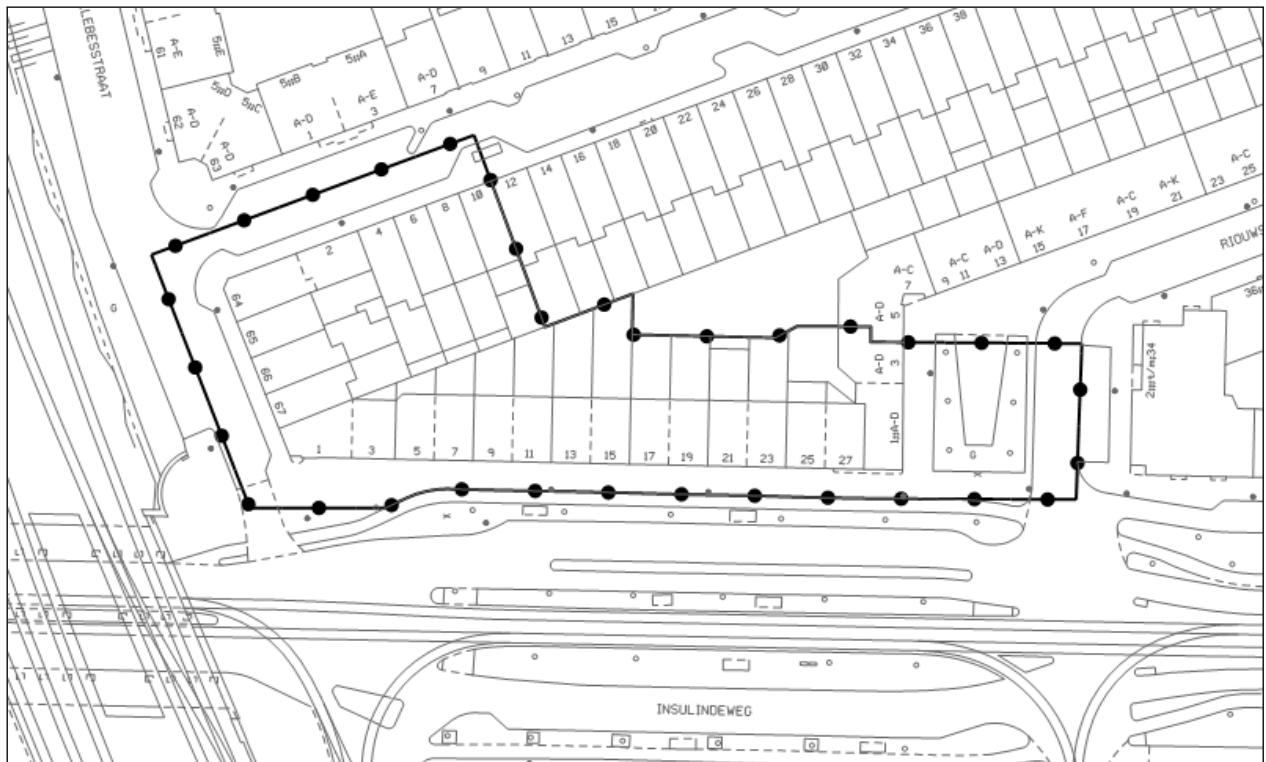


Afbeelding: ligging plangebied binnen de met rode stippellijn aangegeven Indische Buurt (bron <http://maps.google.com/>)

De begrenzing van het bestemmingsplan is als volgt:

noorden:	het hart van de Tweede Atjehstraat en de perceelsgrens van de woningen aan de Tweede Atjehstraat 12 t/m 16 en de Riouwstraat 5A-D;
oosten:	het hart van de Riouwstraat;
zuiden:	het trottoir van de Insulindeweg;
westen:	het hart van de Celebesstraat.

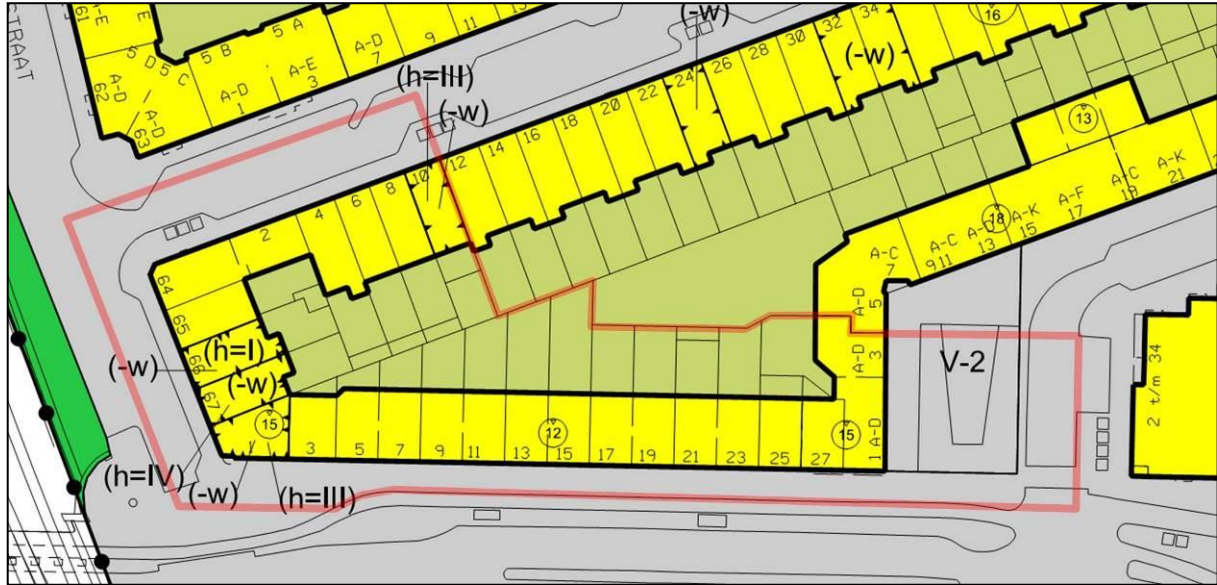
De plangrenzen zijn weergegeven in de navolgende afbeelding.



Afbeelding: begrenzing plangebied bestemmingsplan 'Insulinde'

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 'Insulinde'

Ter plaatse van de panden Tweede Atjehstraat 2 t/m 10, Celebesstraat 64 t/m 67, Insulindeweg 1 t/m 27 en Riouwstraat 1A t/m 3D 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-1' en 'Verkeer-2'.

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 Insulindeweg 1, Celebesstraat 66 en 67 en de Tweede Atjehstraat 10. Op de adressen Tweede Atjehstraat 10 en Insulindeweg 1 zijn horeca III-vestigingen (café of bar) toegestaan en op het adres Celebesstraat 67 een horeca IV-vestiging (restaurant, eetcafé of bistro). Op het adres Celebesstraat 66 is een horeca I-vestiging toegestaan. Parkeren binnen de bestemming 'Wonen' of 'Tuin' is alleen toegestaan indien ter plaatse een aanduiding 'parkeergarage' is opgenomen. Een dergelijke aanduiding ontbreekt bij de percelen binnen het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan, zodat parkeren op de percelen niet is toegestaan.

Binnen het bouwvlak van de bestemming 'Wonen' bedraagt de maximale bouwhoogte over het algemeen 12 tot 15 meter. Langs de Tweede Atjehstraat bedraagt de maximale goothoogte 14 en de maximale bouwhoogte 16 meter.



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 de Tweede Atjehstraat 10;
- bedrijfsruimtes in de tweede bouwlaag zijn niet toegestaan;
- de realisatie van een ondergrondse parkeergarage 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 verreesen 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 verreesen 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 Tweede Atjehstraat, 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.

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



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

In de Timorpleinbuurt is anders dan in de andere buurten van de Indische Buurt nog wel veel van de oorspronkelijke bebouwing aanwezig. De gebouwen zijn voor een groot deel voorzien van een kap. In de directe omgeving van dit bestemmingsplan is echter in de loop der jaren in het kader van stadsvernieuwing juist veel gesloopt en nieuwgebouwd. De nieuwbouw is vaak vier- tot zeslaags zonder kap.

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.

De Timorpleinbuurt wordt gekenmerkt door een hoge graad aan functiemenging. In de Timorpleinbuurt bevinden zich langs de Javastraat en het Timorplein concentraties van niet-woonfuncties. Deze bestaan uit bedrijfsruimten, horecavestigingen en winkels. Daarnaast bevinden zich over de buurt verspreid diverse maatschappelijke voorzieningen.

2.2.2 Tweede Atjehstraat 2 t/m 10, Celebesstraat 64 t/m 67, Insulindeweg 1 t/m 27 en Riouwstraat 1A t/m 3D

Gebruik

De panden Tweede Atjehstraat 2 t/m 10, Celebesstraat 64 t/m 67, Insulindeweg 1 t/m 27 en Riouwstraat 1A t/m 3D worden hoofdzakelijk gebruikt voor wonen. In de bebouwing zijn momenteel 88 woningen aanwezig. Tevens zijn er 7 (voormalige) horeca- en bedrijfsruimten aanwezig in de plint van de bebouwing (circa 290 m²). Deze ruimten bevinden zich onder meer in de panden Insulindeweg 1, Celebesstraat 66 en 67 en Tweede Atjehstraat 10.



Afbeelding: horeca en bedrijfsruimten op de begane grond van de panden Insulindeweg 1 Celebesstraat 66 en 67

De naastgelegen en tegenovergelegen panden worden ook hoofdzakelijk gebruikt voor wonen. In de plint van enkele panden zijn niet-woonfuncties gevestigd, met name aan de Insulindeweg.

Met uitzondering van de Insulindeweg-Wijtenbachstraat zijn alle omliggende wegen ingericht als 30 km/u wegen. De Insulindeweg is een doorgaande 50 km/u weg welke ook wordt gebruikt voor bus- en tramvervoer. Fietzers hebben hier een vrijliggend fietspad. Op de hoek Insulindeweg-Riouwstraat bevindt zich een speelplein voor kleine kinderen. Parkeren vindt bij alle omliggende wegen plaats in parkeervakken langs de rijweg.

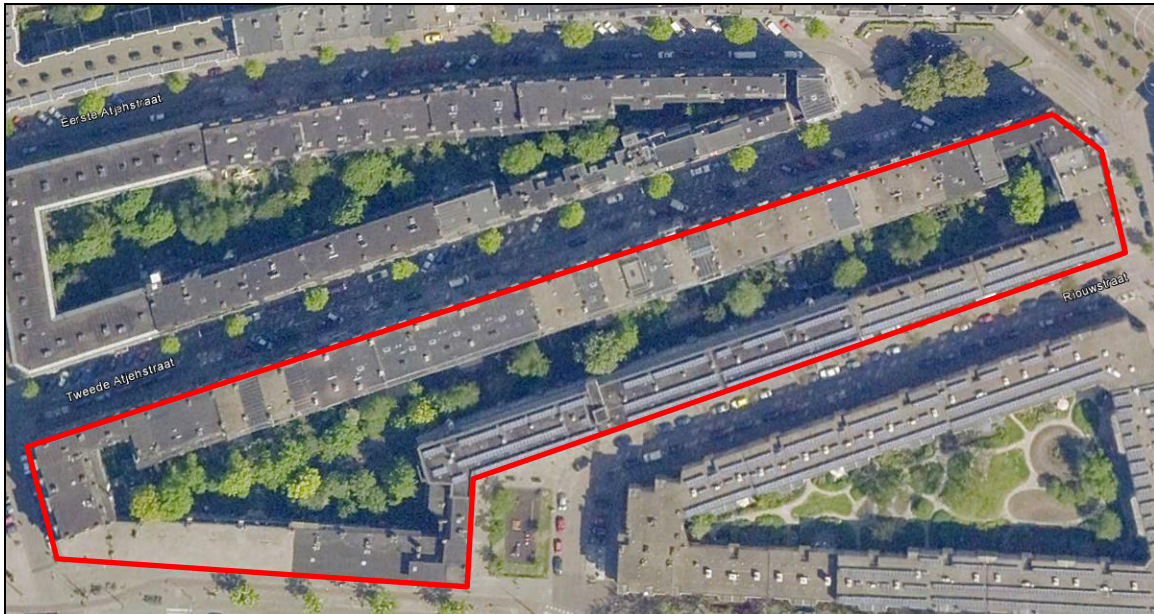
Bebouwing

De bebouwing is gelegen in rechte rooilijnen. De panden Tweede Atjehstraat 2 t/m 10 en Celebesstraat 64 t/m 67 zijn vierlaags met een kap. De bouwhoogte in de Atjehstraat is maximaal 16 meter, de goothoogte is hier maximaal 12 meter. De panden aan de Insulindeweg 1, 25 en 27 en Riouwstraat 1A t/m 3D zijn vijflaags (zonder kap) en hebben een maximale bouwhoogte van 15 meter. De panden aan de Insulindeweg 3 t/m 23 zijn vierlaags (zonder kap) met een maximale bouwhoogte van 12 meter. Het grootste deel van de panden heeft een bouwdiepte van 10 tot 13 meter. Het grondoppervlak van het hoofdgebouw bedraagt circa 1.650 m² terwijl het totale bruto vloeroppervlak van de bebouwing 7.300 m² bedraagt. De meeste woningen hebben een ingang via een portiek.



Afbeelding: bebouwing op de hoek Riouwstraat/Insulindeweg (links) en Tweede Atjehstraat (rechts)

In het binnenterrein bevinden zich de tuinen. Deze zijn over het algemeen onbebouwd, met uitzondering van circa 200 m² tuinbebouwing. In de tuinen bevinden zich een aantal bomen, waardoor het binnenterrein een groene uitstraling heeft. Ook is er verharding aanwezig (circa 425 m²).



Afbeelding: luchtfoto bouwblok Tweede Atjehstraat, Celebesstraat, Insulindeweg, Riouwstraat en Sumatrastraat

De bebouwing rond het bestemmingsplangebied varieert van vier tot zes bouwlagen. Bij de direct aan de bebouwing van dit bestemmingsplangebied aangrenzende bebouwing in de Riouwstraat gaat het om gebouwen in 6 bouwlagen met een bouwhoogte van 18 meter. De bebouwing aan de overkant van de Riouwstraat is vierlaags met een maximale bouwhoogte van 12 meter. In de Tweede Atjehstraat heeft de direct aan het plangebied grenzende bebouwing een maximale bouwhoogte van 16 meter met een goothoogte van 12 meter. Deze gebouwen zijn uitgevoerd met een kap. Gebouwen aan de overkant van de Tweede Atjehstraat hebben een maximale bouwhoogte van 15 meter en een maximale goothoogte van 13 meter.



Afbeeldingen: bebouwing aan de overkant van het plangebied, langs de Tweede Atjehstraat (links) en de Riouwstraat (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 grote(re), duurzame en flexibele woningen (zie hoofdstuk 3). Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden voor de vestiging van diverse diensten en voorzieningen, waardoor het voorzieningenniveau in de buurt verbeterd wordt. Dit wordt bereikt door het slopen van de bestaande bebouwing en de realisatie van nieuwbouw.

2.3.2 Stedenbouwkundige beschrijving

Ruimtelijk kader

De locatie is gelegen nabij het station Muiderpoort. Het Muiderpoortstation en omgeving is een bijzonder gebied in Oost. Het is de wens om dit gebied te herontwikkelen. In 2009 zijn daarom drie ontwikkelingsscenario's onderzocht, uitgaande van verschillende kansen voor het gebied. Deze planontwikkeling is voor onbepaalde tijd stop gezet met het oog op de financiële crisis. Het Insulindeblok is een ontwikkeling die wel doorgaat. In alle drie de onderzochte ontwikkelingsscenario's wordt het Insulindeblok gezien als een hefboomproject. Dat wil zeggen dat de nieuwe bebouwing vanwege de markante positie nabij de entree van de Indische Buurt mag opvallen door een grotere bouwhoogte en dat het gebouw een hogere plint krijgt met een multifunctioneel karakter. Doordat het blok is gelegen op de grens tussen de 19^e Eeuwse gordel en de gordel 20-40 geldt er een extra architectonische opgave.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

Het stadsdeel heeft stedenbouwkundige uitgangspunten opgesteld die als kader dienen voor het bouwplan. Deze stedenbouwkundige uitgangspunten zijn:

1. De bestaande voorgevelrooilijnen zijn uitgangspunt voor de nieuwe bebouwing;
2. Verantwoorde stedenbouwkundige inpassing van de nieuwbouw in de buurt door zorgvuldige differentiatie van bouwhoogten;
3. Langs de Insulindeweg wordt voorzien in nieuwbouw in zes bouwlagen;
4. In de woonstraten Tweede Atjehstraat en Celebesstraat worden vijf bouwlagen gerealiseerd, die aansluiten op de bestaande bebouwing van vijf bouwlagen;
5. Op de hoek van de Insulindeweg en de Celebesstraat is een stedenbouwkundig accent van twee extra bouwlagen wenselijk. Deze dient als oriëntatiepunt en markeert de entree naar de Indische Buurt.
6. De eerste bouwlaag wordt een plint met een minimale hoogte van netto 3,50 meter;
7. Op de hoek van de Insulindeweg en de Celebesstraat wordt bedrijfsruimte ten behoeve van een horecavestiging of een ander publiekstrekkende functie voorzien;
8. Ten behoeve van de vrije sector woningen worden in pandige parkeerplaatsen gerealiseerd, de parkeerplaatsen voor de sociale huurwoningen worden in de openbare ruimte gerealiseerd.

Bebouwing

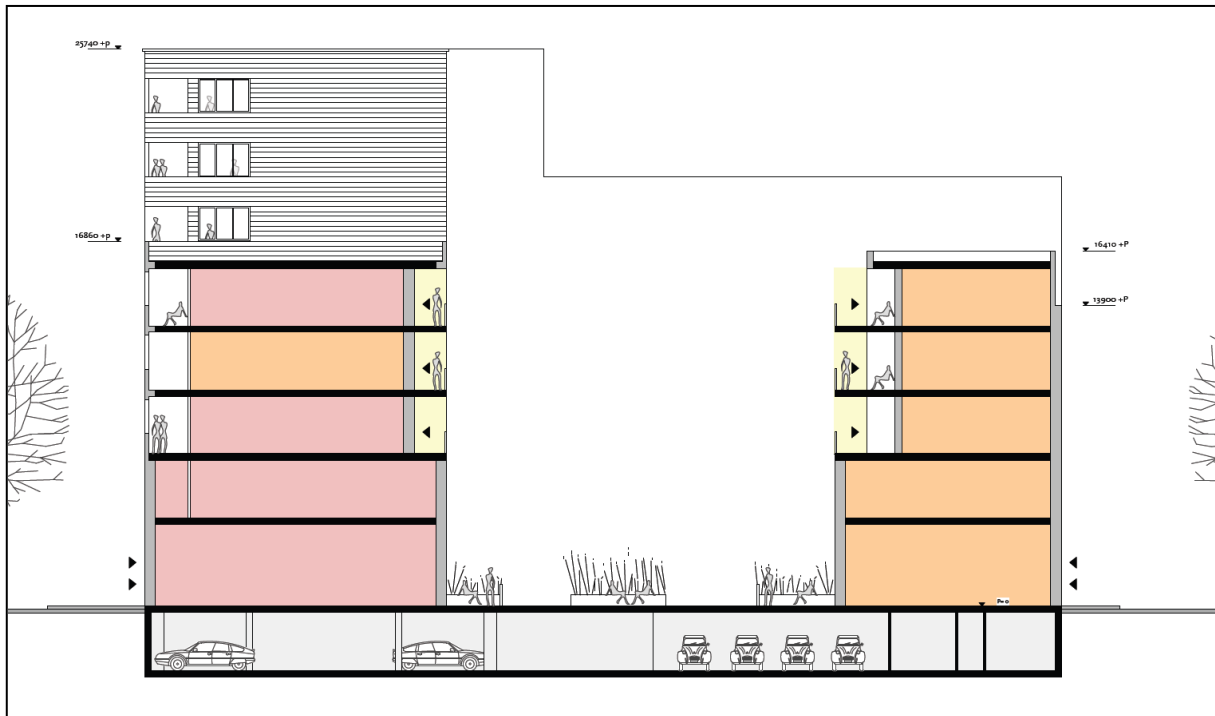
Ten behoeve van de nieuwbouw worden de panden Tweede Atjehstraat 2 t/m 10, Celebesstraat 64 t/m 67, Insulindeweg 1 t/m 27 en Riouwstraat 1A t/m 3D gesloopt. De nieuwe bebouwing bestaat uit een ondergrondse parkeergarage met daarboven bebouwing in vijf tot zes bouwlagen en een hoogteaccent op de hoek Insulindeweg/Celebesstraat met acht bouwlagen.

De bestaande voorgevelrooilijnen zijn uitgangspunt voor de nieuwe bebouwing. De nieuwbouw wordt gebouwd met een bouwdiepte van circa 14 meter. In verband met een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing op deze locatie is een zorgvuldige differentiatie van bouwhoogten noodzakelijk. Er is



daarbij zoveel mogelijk aangesloten op de stedenbouwkundige uitgangspunten die door het stadsdeel zijn opgesteld maar op een paar onderdelen zijn enkele aanpassingen doorgevoerd. Ten aanzien van de bouwhoogtes geldt het volgende:

- Naar aanleiding van diverse overleggen met omwonenden is een aanzienlijk deel van de nieuwe bebouwing langs de Insulindeweg met één laag verlaagd ten opzichte van de stedenbouwkundige uitgangspunten. Uit een schaduwstudie bleek dat zeslaagse bebouwing langs de Insulindeweg teveel nadelige effecten opleverde voor de bezonning van de bestaande woningen in de begane grondlaag van de Tweede Atjehstraat. Door de aanpassing zijn langs de Insulindeweg vijf bouwlagen voorzien in plaats van zes. Op die manier neemt de schaduwwerking op de achtergevels en tuinen van de bestaande woningen aan de Tweede Atjehstraat af. De bebouwing met vijf bouwlagen draagt evengoed nog wel bij aan de versterking van het stedenbouwkundig beeld van de belangrijke oost-west verbinding Insulindeweg. Het verlagen van de bebouwing langs de Insulindeweg is ten koste gegaan van enkele woningen in het nieuwbouwprogramma.
- Het aantal lagen van het hoogteaccent is niet aangepast. In de stedenbouwkundige uitgangspunten is aangegeven dat het hoogteaccent twee lagen hoger is dan de zeslaagse bebouwing die maximaal aan de Insulindeweg is toegestaan. Dat komt neer op acht lagen. Het hoogteaccent is voorzien op de hoek van de Insulindeweg en de Celebesstraat. Hier is de afstand tot tegenovergelegen bebouwing in de omgeving met meer dan 50 meter het grootst. Het accent dient als oriëntatiepunt en markeert de entree naar de Indische Buurt. Het hoogteaccent is twee lagen hoger dan de bebouwing aan de Celebesstraat (zie verderop).
- Op de hoek van de Insulindeweg en de Riouwstraat sluit de nieuwbouw met zes bouwlagen aan op de naastgelegen bebouwing in de Riouwstraat, conform de stedenbouwkundige uitgangspunten.
- In de woonstraat Tweede Atjehstraat worden vijf bouwlagen gerealiseerd conform de bestaande bebouwing in de directe omgeving en conform de stedenbouwkundige uitgangspunten.
- De bebouwing in de Celebesstraat wordt zes bouwlagen hoog. Dit wijkt af van de stedenbouwkundige uitgangspunten waarin is uitgegaan van vijf bouwlagen. Het toepassen van zes bouwlagen is gedaan, omdat daardoor een geleidelijke overgang ontstaat tussen het deel in de Tweede Atjehstraat en het hoogteaccent op de hoek van de Insulindeweg/Celebesstraat. Bovendien is de bebouwing aan de Celebesstraat gelegen langs de spoorlijn. Elders langs de spoorlijn komt in de Indische Buurt ook al zeslaagse bebouwing voor. Door het realiseren van zeslaagse bebouwing wordt het stedenbouwkundige beeld langs de spoorlijn versterkt. De bouwhoogte van de nieuwbouw varieert over het algemeen van 17 tot 20 meter (uitzondering vormt het hoogteaccent met 26 meter) en sluit hiermee goed aan bij het bouwhoogteniveau van de bestaande bebouwing in de directe omgeving (15 tot 18 meter). De nieuwbouw is iets hoger doordat een hogere plint wordt toegepast zodat de plint in de toekomst voor meerdere functies kan worden gebruikt.



Afbeelding: doorsnede nieuwbouw (impressie)

Aan de binnenkant van het bouwblok komt op de tweede verdieping (derde bouwlaag) eventueel een verbinding in de vorm van een loopbrug ten behoeve van een veilige vluchtweg.



Afbeeldingen: impressie gevelaanzicht toekomstige situatie vanuit de Insulindeweg

In de kelderlaag wordt een parkeergarage gerealiseerd. Hier worden ook de bergingen behorend bij de woningen gesitueerd. De in- en uitrit van de parkeergarage komt aan de Tweede Atjehstraat. Boven op de kelderlaag worden de nieuwe achtertuinen gerealiseerd.

Het grondoppervlak van de nieuwbouw bedraagt circa 2.450 m² en neemt ten opzichte van de bestaande situatie toe met circa 600 m² of circa 180 m² indien rekening wordt gehouden met de bestaande verharding op het binnenterrein. Het totaal bruto vloeroppervlak van de nieuwbouw bedraagt circa 12.600 m² bruto vloeroppervlak (exclusief circa 2.400 m² bruto vloeroppervlak ondergrondse parkeergarage). Dat is ten opzichte van de huidige situatie een toename van ongeveer 5.300 m² (of 7.700 m² inclusief parkeergarage). De toename van het bruto vloeroppervlak komt doordat de bebouwing langs de Insulindeweg één bouwlaag hoger wordt dan in de bestaande situatie. Daarnaast zorgt het hoogteaccent voor extra vierkante meters. Tenslotte is het bouwdeel aan de Insulindeweg wat dieper dan de bestaande bebouwing.

Gebruik

In de nieuwe bebouwing komen voornamelijk woningen. Het gaat daarbij om 101 woningen, waarvan 30 sociale huurwoningen, 22 huurwoningen in het middensegment en 49 koopwoningen. Aan de Celebesstraat komen in de eerste twee bouwlagen ruimten voor diverse commerciële voorzieningen met een totaal bruto vloeroppervlak van circa 775 m².



Afbeelding: begane grond nieuwbouw

In de parkeergarage is ruimte voor 51 parkeerplaatsen en diverse bergingen.

Openbare ruimte

In een convenant tussen het stadsdeel en de woningcorporaties is afgesproken dat de openbare ruimte door het stadsdeel wordt opgeknapt zodra de woningen gereed komen. Naar verwachting wordt de nieuwbouw eind 2016 opgeleverd. Dit houdt in dat de Tweede Atjehstraat, de Celebesstraat en de Insulindeweg vanaf het vierde kwartaal 2016 kunnen worden opgeknapt. De recent opgeknapte Bankastraat, Balistraat en de openbare ruimte rondom het Borneohof vormen referentieprojecten. Voor de Insulindeweg ligt een voorlopig ontwerp klaar.



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:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- 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.

Consequenties voor dit plan

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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 daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

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

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

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het LIB Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). 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 heeft geen bindende werking en 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 diverse voorzieningen 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 van de verordening afwijken, mits zij zich aan de afwijkingsregels houden. Deze zijn inhoudelijk hetzelfde als de voorwaarden waaronder GS tot 1 oktober 2012 een ontheffing konden verlenen.. 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 en de verordening is op 17 december 2012 gewijzigd. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

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

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

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen die in strijd zijn met de Prvs.

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 tot een toename met 13 woningen. De nieuwe woningen zullen bovendien een groter oppervlak krijgen waardoor het woonoppervlak zal toenemen. De nieuwe woningen zullen 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.

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 101 nieuwe woningen mogelijk. De nieuwe woonbebouwing leidt ten opzichte van de bestaande situatie tot een toename met 13 woningen. Door een groter oppervlak zullen de nieuwe woningen voldoen aan de huidige wooneisen zodat de nieuwe woningen beter aansluiten op de vraag vanuit de woningmarkt. Op die manier 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 op 17 februari 2011 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

Visie

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

Uitvoering

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

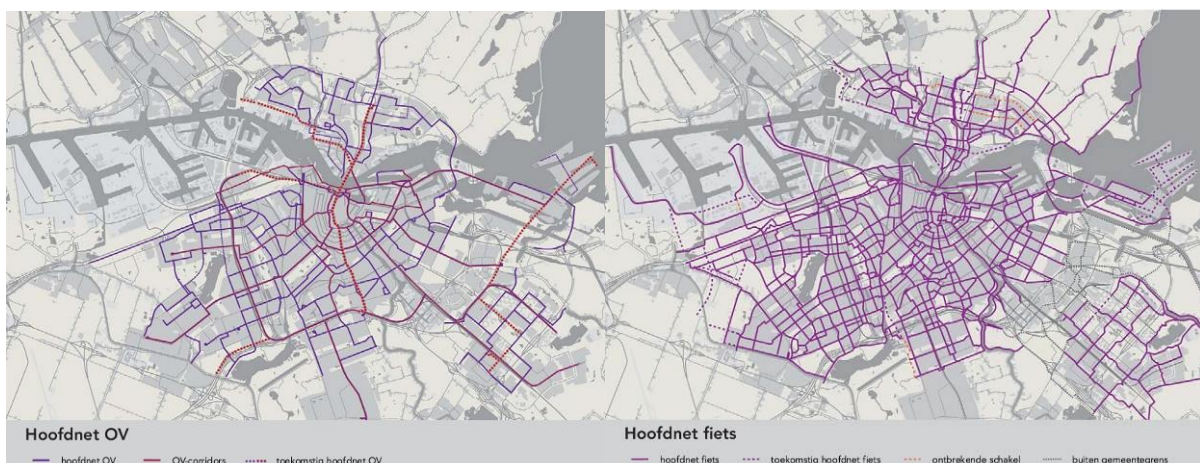
Instrumentarium

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

Relevante aspecten

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 Insulindeweg maakt onderdeel uit van het hoofdnet OV en het hoofdnet fiets.



Afbeeldingen: Hoofdnet OV (rechts) en hoofdnet fiets (links)

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.



Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 101 nieuwe woningen mogelijk. De nieuwe woonbouw leidt ten opzichte van de bestaande situatie tot een toename met 13 woningen. 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. Op die manier worden de keuzemogelijkheden vergroot en kan worden bijgedragen aan de doorstroming op de markt.

3.4.2 Woonvisie: Wonen in de Metropool

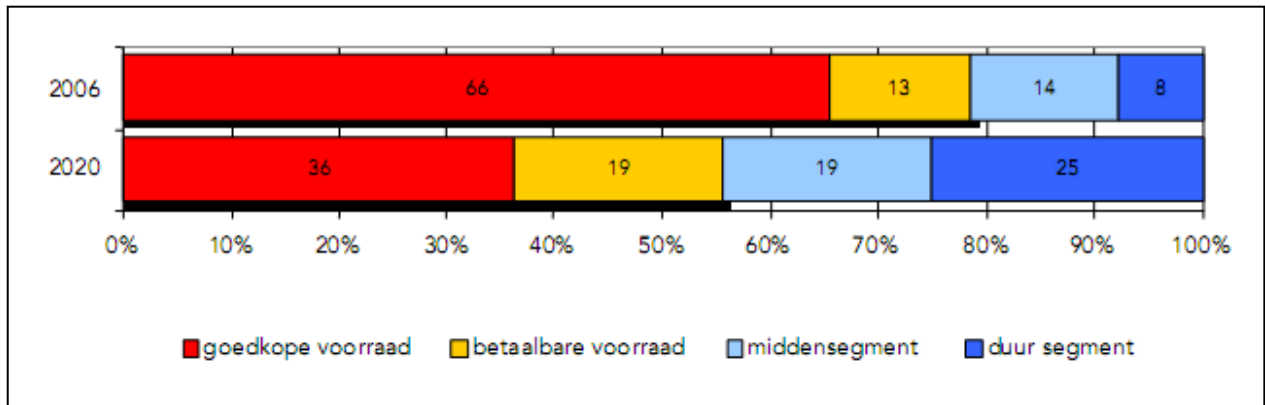
Op 30 oktober 2008 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de 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 grote woningen voor gezinnen, ouderenwoningen en zorgwoningen te worden toegevoegd. De nieuwbouw geeft uitvoering aan de woonvisie doordat er meer variatie in het woningaanbod voor de middenklasse komt.

3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Welstandsnota

De Welstandsnota (zoals raadpleegbaar op 'De schoonheid van Amsterdam Digitaal') is het toetsingskader waaraan de commissie welstand het onderhavige bouwplan dient te toetsen. Een nieuwe welstandsnota is momenteel in voorbereiding en deze zal in 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.

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 de basisorde. Bouwwerken met een dergelijke orde zijn aangemerkt als kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren. De oorspronkelijke karakteristiek vormt het uitgangspunt. Afwijking van de oorspronkelijke gevelelementen in vorm, maat, materiaal, detaillering, verhouding en kleur zijn denkbaar, als deze niet leiden tot een visuele verstoring van de architectuureenheid als geheel en van het straat- en/of gevelbeeld.

Consequenties voor dit plan

Aangezien de nieuwe welstandsnota nog niet van kracht is, geldt de Welstandsnota Zeeburg 2009 als kader bij de beoordeling door de commissie welstand van een bouwplan voor renovatie en nieuwbouw.

Het uitgangspunt bij het ontwerp van het nieuwbouwblok is dat het een eigentijdse interpretatie is van de historische en stedenbouwkundige context; aan de ene kant wordt aansluiting en inspiratie gezocht bij de karakteristieken van de Gordel '20-'40 en aan de andere kant bij de karakteristieken van de 19e Eeuwse Ring. In plaats van een 'harde' botsing tussen deze twee 'stijlen' is gezocht naar een meer subtiele en geleidelijke overgang.

Karakteristieken Gordel '20 – '40

- Grote samenhang tussen architectuur en stedenbouw; accenten in vorm en/of hoogte hebben een stedenbouwkundige aanleiding.
- De individuele woning is onderdeel van het blok.
- In de gevels ligt de nadruk op een horizontale hoofdverdeling, die in combinatie met verticale lijnen tot een logische ritmiek leiden.
- Repetitie is de basis voor de uitwerking, variatie hangt samen met de massaopbouw als verbijzondering in de straatwand.

Karakteristieken 19e eeuwse Ring

- Het individuele pand is (in maat en schaal) herkenbaar in de straatwand. Dit komt tot uitdrukking in elementen zoals gevelverhogingen, dakkapellen, erkers en/of andere verbijzonderingen.
- Gevels hebben een verticale hoofdverdeling in combinatie met een horizontale subgeleding (plint-middendeel-dakbekroning).

De voorgevel aan de Insulindeweg (en Riouwstraat) heeft een duidelijke horizontale karakter door de geprononceerde horizontale metselwerkbanden. Iets teruggelegen zijn er verticale metselwerkpenanten die de gevel op een kleinere schaal geleding en ritmiek geven.

In de gevel aan de Celebestraat liggen de horizontale metselwerkbanden en de verticale metselwerkpenanten in hetzelfde vlak waardoor een meer neutraal gevelraster ontstaat.

In de voorgevel aan de Tweede Atjehstraat komen juist de verticale penanten naar voren en liggen de horizontale banden terug. Hierdoor krijgt de gevel een duidelijk verticale geleding.

Ook in de volumeopbouw wordt aansluiting gezocht bij de belendingen (6 lagen aan de Riouwstraat en 5 lagen in de Atjehstraat). Het hoogteaccent op de kop Insulindeweg-Celebestraat is op een sculpturale wijze onderdeel van het totaalvolume; aan de Insulindeweg springt het volume van vijf naar acht lagen omhoog om richting de kop aan het spoor uit te kragen en de schuine lijn van de Celebestraat op te pakken. Daarna springt de hoogte weer terug naar zes lagen halverwege de Celebestraat en vervolgens naar vijf lagen in de Tweede Atjehstraat.

Op deze wijze wordt met een beperkt aantal dezelfde architectonische middelen een subtiel spel gespeeld waardoor het gebouw aan de ene kant refereert aan de Gordel '20-'40 en via een meer 'neutrale' overgang aan de spoorzijde, aan de andere kant aansluiting zoekt bij de panden uit de 19e

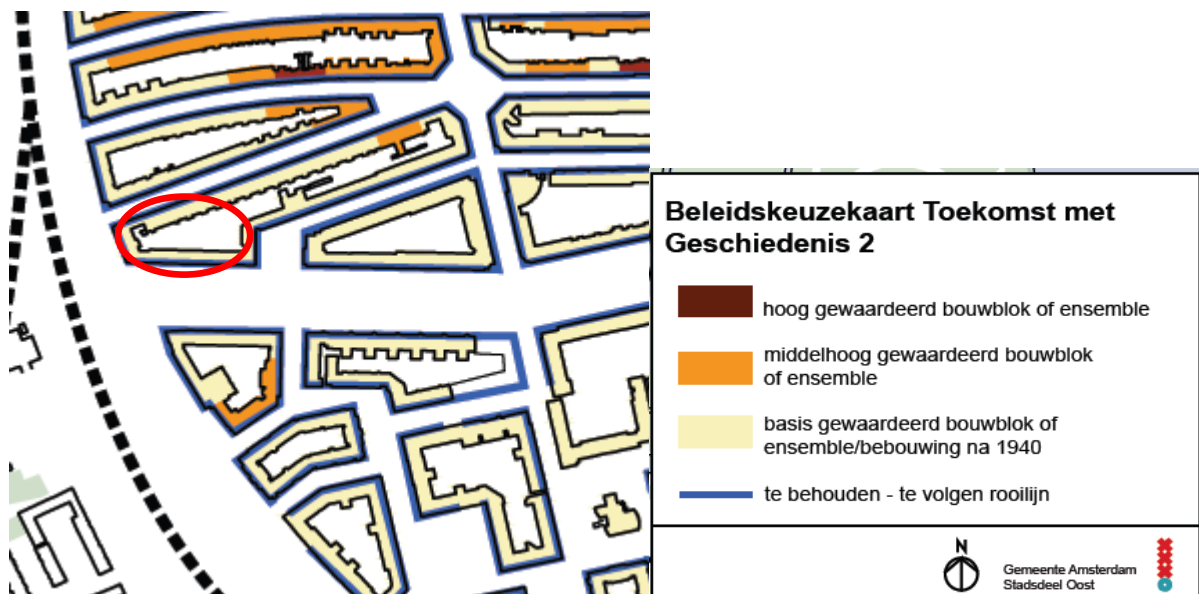
Eeuwse ring. Het hoogteaccent accentueert de stedenbouwkundig belangrijke plek maar is onderdeel van het totaalvolume. De hoeken van het gebouw, ook bij de hoogtesprongen, worden afgerond wat de plastic versterkt. Op deze wijze ontstaat een sculpturaal gebouw dat past in de context maar ook een verbijzondering is op deze plek.

3.5.2 Nota Toekomst met geschiedenis 2

De nota 'Toekomst met geschiedenis 2' is op 12 maart 2013 vastgesteld door de deelraad.

In de Indische Buurt zijn vooral in de stadsvernieuwingsgolf van de jaren '70 en '80 veel panden en bouwblokken gesloopt. Met de kennis van nu is dat achteraf misschien niet altijd de beste keuze geweest. Daarmee geconfronteerd zocht de stadsdeelraad naar een leidraad, of instrument, waarmee zij aanvragen voor sloopvergunningen beter zou kunnen beoordelen. Met zo'n leidraad zou de stadsdeelraad al in een vroeg stadium stedenbouwkundige ontwikkelingen kunnen sturen.

Tegen die achtergrond kwam deze nota tot stand. Toekomst met geschiedenis 2 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 deze nota wordt beargumenteerd waar, waarom en hoe die beeldbepalende kwaliteiten kunnen worden behouden, of versterkt, en welke instrumenten daarvoor beschikbaar zijn.



Afbeelding: Uitsnede beleidskeuzekaart Toekomst met Geschiedenis 2, plangebied rood omcirkeld)

De bestaande bebouwing in het plangebied is in de beleidskeuzekaart aangewezen als een *Basis gewaardeerd bouwblok of ensemble*. Hier bestaat de mogelijkheid tot zorgvuldige herontwikkeling. De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwanden moeten hierbij worden gerespecteerd. De te behouden rooilijnen zijn gebaseerd op het oorspronkelijke stratenpatroon van de wijk.

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 en 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 wil.

Consequenties voor dit plan

Het plan voorziet zowel in koop- als in huurwoningen. Het gaat om 49 koopwoningen en 52 huurwoningen. Van de 52 huurwoningen vallen 30 in het sociale segment en 22 in het middensegment. Er worden dus woningen voor diverse doelgroepen gerealiseerd, waarbij bijna een derde in het sociale segment. Hiermee wordt voldaan aan de eis om voldoende woningen beschikbaar te stellen voor mensen met een laag en middeninkomen. Er zullen woningen van diverse grootte worden gerealiseerd. Zo komen 6 woningen met een gebruiksoppervlak (GBO) van minimaal 100 m², die specifiek bedoeld zijn voor grote gezinnen. Ook de overige woningen zijn qua oppervlak groot in vergelijking met gemiddelde Amsterdamse woningen. De woningen zijn ook aanpasbaar voor speciale zorgbehoeftes. Naast een speciale rolstoelwoning zijn er voldoende woningen aanwezig die via een lift ontsloten worden. Deze zijn allemaal geschikt voor speciale doelgroepen, waardoor ook aan de eis wordt voldaan om 80% van de nieuwbouwwoningen aanpasbaar te bouwen voor mensen met een speciale zorgbehoefte.

3.5.3 Convenant Vernieuwing Indische Buurt 2007-2010

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 de Indische Buurt.

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.

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. Ook ontstaat de mogelijkheid om de openbare ruimte ter plaatse van het plangebied aan te passen en te verbeteren.

3.5.4 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 andere bedrijven dan winkels, horeca en andere consumentgerichte bedrijven.

3.5.5 Horecanota stadsdeel Oost 2012

De horecanota is op 16 oktober 2012 gewijzigd vastgesteld. Bij de ontwikkeling van het horecabeleid staat prettig wonen en het versterken van de levendigheid voorop. Stadsdeel Oost wil dat bewoners met plezier in het stadsdeel wonen. Kwalitatief goede horeca is daar onderdeel van. Leefbaarheid is een randvoorwaarde. Horeca moet passen bij een buurt en de bewoners. Ingezet wordt op kwalitatief hoogwaardige horeca en diversiteit in het aanbod. Het stadsdeel biedt ruimte om in te kunnen spelen op trends en ontwikkelingen in de horecabranche, en houdt daarbij nadrukkelijk oog voor het woon en leefklimaat. In het horecabeleid is daarom ook aandacht voor maatschappelijk verantwoord horecabeleid en handhaving. Hieronder worden de voor dit bestemmingsplan relevante hoofdpunten van het beleid kort samengevat:

- Het stadsdeel zet in op kwalitatief hoogwaardige horeca.
- Met een actief horecabeleid kun je de economie in een buurt aanjagen. In Oost zijn er talloze voorbeelden waar een goed draaiende horecavoorziening een belangrijke impuls heeft gegeven aan de lokale economie
- Het stadsdeel ziet horeca als onderdeel van een strategie om de levendigheid van buurten te vergroten. Bovendien ziet men in horeca de potentie om buurten te verbinden
- Het is geen doel om het horeca aanbod in Oost sterk uit te breiden, stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan voorziet in horeca in de plint van het gebouw op de hoek van de Insulindeweg en de Celebesstraat. De toegestane horecacategorieën zijn beperkt tot de categorieën I, III en IV om overlast zoveel mogelijk te voorkomen. De horeca zal bijdragen aan een versterking van de levendigheid, zonder het prettig wonen te verstoren. De horeca is gesitueerd op een strategische plek, nabij de entree van de Indische Buurt en kan hierdoor ook een verbindende functie voor aangrenzende buurten krijgen.



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 Wgh 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 geluidgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als bedoeld in de Wgh. Er is ook akoestisch onderzoek noodzakelijk indien er een nieuwe weg met een snelheidsregime van 50 km/u (of meer) wordt aangelegd en de geluidszone van deze weg zodanig wordt dat er binnen de geluidszone geluidgevoelige gebouwen zijn gelegen.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige functies bedraagt 48 dB (in geval van woningen). Indien de geluidbelasting 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 geluidgevoelige functies een akoestisch onderzoek verplicht wanneer nieuwe geluidgevoelige 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, woonwagendplaatsen 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 ontwerpbestemmingsplan voor 1 juli 2013 ter inzage is gelegd 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 hebben de wegen Insulindeweg-Wijtenbachstraat een geluidszone van 350 meter en Pontanusstraat een geluidszone van 200 meter. 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 twee 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 Centraal, Amsterdam Muiderpoort en Diemen (trajecten nr. 374, 376 en 384) 300 tot 500 meter. Het bestemmingsplangebied valt binnen de zonering van genoemde trajecten. Omdat er binnen de geluidszone van de bestaande spoorweg nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt (woningen) is akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaï noodzakelijk.

Industrielawaai

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

4.1.3 Conclusie

Door onderzoeksbureau Cauberg-Huygen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 1). Het onderzoek heeft uitgewezen dat de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de Insulindeweg (inclusief tram) aan de zuidzijde van het plangebied wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt hier 61 dB. Aan de zijden van de Celebesstraat en de Riouwstraat bedraagt de geluidsbelasting 56 dB. Ook hier wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. De 30 km/u wegen in de directe omgeving leveren geen relevante geluidsbelasting op het plan. Enkel de Celebesstraat zorgt voor een marginale overschrijding van de voorkeurswaarde van 1 dB aan de westzijde van het plangebied. 30 km/u wegen worden echter in het kader van de Wet geluidhinder niet meegenomen in de beoordeling van een hogere waardenprocedure.

Ook vanwege het spoor wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 68 dB. Ook hier wordt de maximale ontheffingswaarde niet overschreden.

Het binnenterrein van de nieuwbouw is aan te merken als geluidluw. Hierdoor beschikken circa 70% van de woningen direct over een stille zijde. Overige woningen zijn alleen georiënteerd op de Insulindeweg en het spoortracé. Hier zullen (bouwkundige) maatregelen genomen worden om alsnog een geluidluwe zijde te creëren.

Uit de door Cauberg-Huygen uitgevoerde berekeningen blijkt dat de maatgevende gecumuleerde geluidbelasting (L_{CUM}) 67 dB bedraagt op de zuidgevel van het gebouw. Daar deze geluidbelasting lager ligt dan de maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor zowel wegverkeer als railverkeer, wordt hiermee voldaan aan het geluidbeleid.

Er is voor het betreffende blok ontheffing 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. Kortheidshalve wordt naar deze onderbouwing verwezen.

De uitgangspunten en de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, alsook de onderbouwing van de hogere grenswaarden en de maatregelen bij enkelzijdig georiënteerde woningen zijn voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA nr. 138) en besproken d.d. 23 mei 2012. Het TAVGA heeft aangegeven dat gebruik kan worden gemaakt van het overgangsrecht van de Wet geluidhinder. Op advies van het TAVGA heeft op 23 oktober 2012 overleg plaatsgevonden met Prorail over het aanbrengen van de maatregelen in het kader van wijzigingen aan de spoorweg en in het kader van sanering. De voorgenomen maatregelen staan ingepland in de periode van 2013 tot 2015.

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.

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 vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden. In de bijlage behorend bij de regels van dit bestemmingsplan is de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor functiemenging opgenomen.

4.2.2 Plangebied

In en nabij het plangebied zijn geen milieubelastende bedrijven gevestigd en deze worden ook niet mogelijk gemaakt door middel van het bestemmingsplan.

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 Wet-



houders 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 101 woningen en 775 m² bruto vloeroppervlak aan commerciële voorzieningen mogelijk, ter vervanging van de huidige 88 woningen en 7 bedrijfs- en horecaruimtes (met een oppervlak van 290 m² bvo). De toename aan nieuwe woningen is met 13 beperkt. Dat geldt ook voor de niet-woonfuncties. In het huidige bestemmingsplan zijn niet-woonfuncties al toegestaan. Het effect van het plan op de luchtkwaliteit hangt direct samen met de potentiële verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van de bestaande situatie.

Blijkens het rapport 'Berekeningen luchtkwaliteit Amsterdam 2008 (15 juli 2010)', wordt op de omliggende wegen van het plangebied momenteel voldaan aan de toepasselijke grenswaarden van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit zal de komende jaren door het treffen van diverse maatregelen (actieplan luchtkwaliteit) verder verbeteren.

In de nieuwbouw komen koopwoningen, huurwoningen in het middensegment, sociale huurwoningen en commerciële voorzieningen. Bij het bepalen van het aantal te verwachten verkeersbewegingen is voor de berekening uitgegaan van de kengetallen uit de ASVV 2012. Hierbij is gebruik gemaakt van de cijfers die horen bij de diverse functies. Voor de woonfuncties worden diverse woningtypes onderscheiden. Dit bestemmingsplan voorziet in de woningtypes etage koop- (midden) en huurwoningen (midden/goedkoop). In de ASVV 2012 is voor deze woningtypes een aantal motorvoertuigbewegingen van 3,7 tot 4,5 respectievelijk 1,8 tot 2,6 per werkdagemaal aangegeven voor wat betreft het woonmilieu 'schil centrum, zeer sterk stedelijk'. Bij maximaal 49 koop- en 52 huurwoningen leidt dat tot 275 tot 356 verkeersbewegingen per werkdagemaal.

Bij de berekening van de verkeersgeneratie van de niet-woonfuncties, is uitgegaan van een 'worst case' invulling met een programma dat op basis van de kengetallen uit de ASVV 2012 de grootste verkeersgeneratie met zich mee brengt. Dit bestemmingsplan voorziet naast woningen in detailhandel, bedrijfsruimte, kantoren, horeca, maatschappelijke voorzieningen. Op basis van de ASVV genereerd de invulling met detailhandel het meeste verkeer. Voor detailhandel in een buurtcentrum in de centrumschil (zeer sterk stedelijk) geldt een kengetal van 28 – 59,2 motorvoertuigbewegingen per 100 m²



oppervlak. Detailhandel is echter in het bestemmingsplan beperkt tot 150 m². Daarnaast genereerd een gezondheidscentrum veel verkeer. De overige ruimte voor niet-woonfuncties wordt daarom in de berekening van de verkeersgeneratie opgevuld met een gezondheidscentrum. Volgens de ASVV genereerd een gezondheidscentrum 10,2 tot 14,4 motorvoertuigbewegingen per behandelkamer. Bij de berekening wordt uitgegaan van zes behandelkamers. In totaal resulteert dat in 103 tot 175 verkeersbewegingen per etmaal voor niet-woonfuncties. Samen met de verkeersbewegingen vanwege de woningen gaat het om 378 tot 531 verkeersbewegingen in de toekomstige situatie.

Ten aanzien van de huidige huurwoningen is er volgens de ASVV 2012 sprake van een aantal motorvoertuigbewegingen van 1,8 tot 2,6 per werkdagemaal voor wat betreft het woonmilieu 'schil centrum, zeer sterk stedelijk'. Gelet op de 88 bestaande huurwoningen is er sprake van 158 tot 228 verkeersbewegingen. Daarnaast genereren de huidige en planologisch toegestane niet-woonfuncties ook verkeer. In totaal gaat het om 290 m² niet-woonfuncties, welke mogen worden gebruikt voor o.a. detailhandel. Gelet op het kengetal voor detailhandel (28 - 59,2 motorvoertuigbewegingen per 100 m² oppervlak) is er sprake van 81 tot 172 verkeersbewegingen vanwege niet-woonfuncties. Het totaal aantal verkeersbewegingen van de functies in de te slopen bebouwing bedraagt daardoor 239 tot 400 verkeersbewegingen.

Door de sloop-nieuwbouw neemt het verkeer in totaal met 131 tot 139 verkeersbewegingen per etmaal toe. Een dergelijke toename heeft gelet op de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) geen betekende gevolgen voor de luchtkwaliteit. In het Besluit NIBM is bepaald dat een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen op één ontsluitingsweg niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging en niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Het programma dat op basis van het voorliggende bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is aanmerkelijk kleinschaliger dan de realisatie van 1.500 woningen; de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan is fors lager dan bij een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen. De ontwikkeling die op basis van het bestemmingsplan wordt toegestaan is derhalve te kwalificeren als 'niet in betekende 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. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

4.4.2 Plangebied

Het toekomstige grondgebruik komt voor een groot deel overeen met het huidige grondgebruik, namelijk wonen, bedrijfsruimtes, horeca en tuinen. Daarnaast wordt het grondgebruik aangevuld met kantoorruimte, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en een ondergrondse parkeergarage. Omdat er sprake zal zijn van bouw- en graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.



4.4.3 Conclusie

In januari 2013 is door ingenieursbureau Land een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 2). Hierbij zijn in de bovengrond van de tuinen, tot een diepte van 0,5 m-mv, matig tot sterk verhoogde gehalten met lood, zink en PAK aangetoond. Er is sprake van een 'ernstig geval van bodemverontreiniging', met een heterogeen verspreid voorkomen. Naar inschatting is er circa 380 m3 sterk verontreinigde grond aanwezig. In de onderliggende laag, tot een diepte van circa 1,2 m-mv, zijn licht verhoogde gehalten met lood, zink en PAK aangetoond. Indicatief getoetst is de vrijkomende grond toepasbaar als 'klasse industrie'. In de ondergrond, tot een diepte van 4,0 m-mv, zijn geen verhoogde gehalten met de onderzochte parameters aangetoond. Indicatief getoetst is de vrijkomende grond vrij toepasbaar (klasse achtergrondwaarde).

In het grondwater is een matig verhoogd gehalte met arseen aangetoond, tevens is een licht verhoogd gehalte met lood aangetoond. Het matig verhoogde gehalte arseen wordt toegeschreven aan natuurlijke processen.

In het kader van de aanleg van de parkeerkelder zal de vervuilde grond conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit afgevoerd worden.

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

Groepsrisico

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

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

Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

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



(Beperkt) kwetsbare objecten

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

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, 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 kwetsbare objecten en richtwaarden voor (geprojecteerde) beperkt kwetsbare objecten ten aanzien van de plaatsgebonden risicocontouren.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen

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

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

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

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het Basisnet Spoor wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, Pro Rail en spoorvervoerders. Het Basisnet zal nog in werking moeten treden, maar zal wel worden vastgesteld. 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. Het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) is nog niet in werking getreden.



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 Centraal, Amsterdam Muiderpoort en Diemen worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het bestemmingsplangebied valt binnen het invloedsgebied van de spoorweg, waardoor aanvullend onderzoek naar externe veiligheid van vervoer over de spoorweg nodig is.

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

Door onderzoeksbureau AVIV is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (bijlage 3). Hierbij zijn zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico berekend, uitgaande van de vervoersaantallen volgens het ontwerp Basisnet Spoor. Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat voor zowel het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort als Amsterdam Muiderpoort-Gaasperdammerweg het plaatsgebonden risico kleiner is dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor planlocatie Insulinde. Voor het groepsrisico geldt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico vanwege het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort niet wordt overschreden. De berekeningen voor de bestaande situatie leiden tot een factor 0.258 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Uitgaande van de nieuwe situatie neemt het groepsrisico toe tot 0.262 keer de oriëntatiewaarde. Het traject Amsterdam Muiderpoort-Gaasperdammerweg is bij de berekening van het groepsrisico buiten beschouwing gelaten, omdat het plangebied buiten het invloedsgebied is gelegen.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen. Enkel neemt het groepsrisico vanwege het spoor minimaal toe. Hierover heeft het bevoegd gezag, het stadsdeel Oost, in overleg met de veiligheidsregio verantwoording afgelegd door middel van een verantwoordingsparagraaf. De verantwoordingsparagraaf is in bijlage 4 opgenomen.



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 Gemeentelijke watertaken 2010-2015 (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

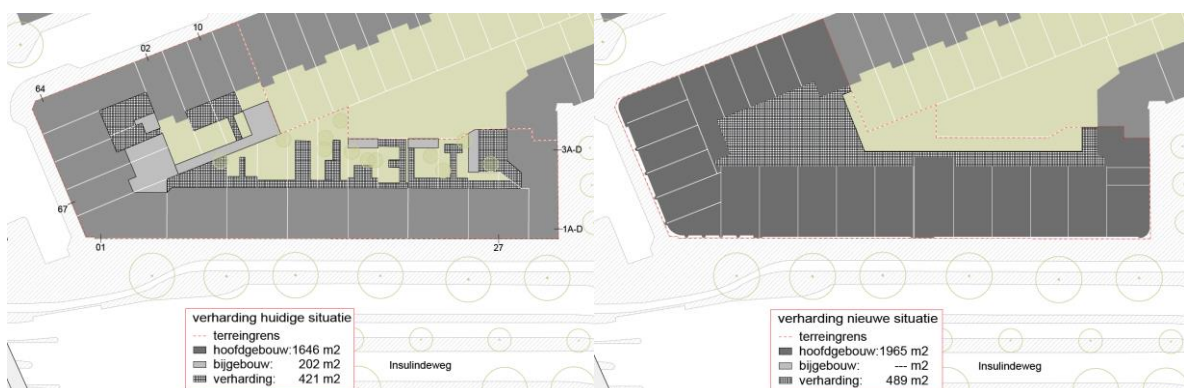
Algemeen

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.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding, gelet op de Keur, te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. In het plangebied wordt geen demping van oppervlaktewater toegestaan. In de huidige situatie is circa 2.270 m² in het plangebied verhard. In de toekomstige situatie is dat circa 2.455 m². Een deel van de nieuwe verharding wordt gevormd door het dak van de ondergrondse parkeergarage. Het verhardingsoppervlak neemt, mede door ondergrondse parkeergarage, met circa 180 m² toe. Compensatie is daardoor niet aan de orde.



Afbeelding: Verharding huidige (links) en toekomstige situatie (rechts)



Waterkeringen

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

Wateropgave

Voor het plangebied geldt geen wateropgave.

Gebruik materialen

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

Riolering, hemelwaterafvoer

Het onderhavige plan zal aansluiten op de bestaande riolering (gemengd rioolstelsel).

Grondwater

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

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

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

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

Het bestemmingsplangebied is momenteel al bebouwd. Er wordt in de nieuwe situatie voorzien in een parkeerkelder. Onderzoek naar het effect op het grondwater is daarom nodig.

In juni 2012 is door Fugro GeoServices B.V. een geohydrologisch onderzoek naar het effect van de nieuwbouw op de grondwaterstromen (bijlage 5) uitgevoerd. Op basis van de beschikbare gegevens van Waternet wordt verwacht dat eventuele gevolgen van barrièrewerking als gevolg van de aanleg van de kelder op de grondwaterstanden zijn te verwaarlozen.

Voor de uitvoering van de bouw van kelder, tuin en gebouwen wordt erop gewezen dat rekening dient te worden gehouden met geringe ontwateringsdiepte.

5.1.3 Conclusie

Uit het voorafgaande kan geconcludeerd worden, dat geen van de behandelde wateraspecten een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

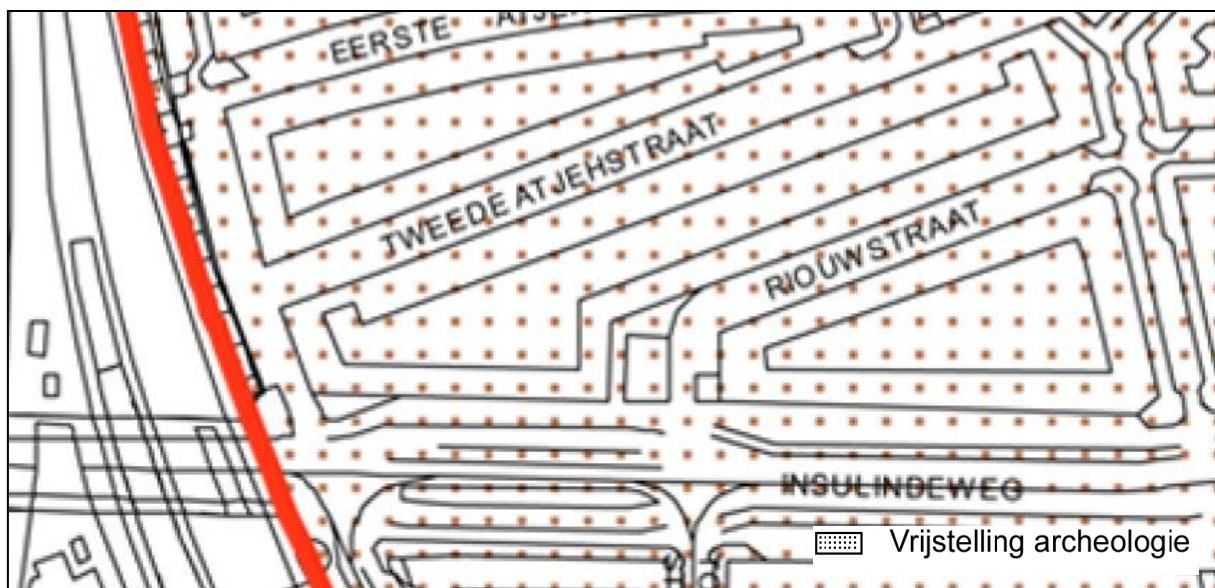
De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol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

Plangebied

Voor de gehele Indische Buurt is door Bureau Monumenten & Archeologie in november 2009 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (bijlage 6).

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, verkavelingssporen 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.



Afbeelding: Uitsnede archeologische beleidskaart (bron: Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Indische Buurt en Flevopark Stadsdeel Zeeburg (BO 09-140), Amsterdam 2009)



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 de bebouwing aangegeven.

Plangebied

Gelet op de provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie is het voorliggende plangebied aangegeven als landschapstype 'Stedelijk'. Er zijn geen cultuurhistorische elementen aangegeven. Gelet op de welstandsnota is de bebouwing gewaardeerd als basisorde. Bebouwing met een dergelijke orde heeft een lage architectuurhistorische betekenis.

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 verkeersbestemming 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 gemeentegrenzen 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 circa 7 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 wordt nagegaan of de voorgenomen ontwikkeling gevolgen heeft voor beschermde flora en fauna.

5.4.3 Conclusie

In mei 2012 is door onderzoeksbureau De Groene Ruimte BV een eerste quick-scan van het plangebied uitgevoerd (bijlage 7). In het kader van deze quickscan is het plangebied op 9 mei 2012 bezocht en nader onderzocht door een ervaren veldecoloog. Deze eerste quickscan kon de aanwezigheid van beschermde vleermuizen, Huismussen en van de Gierzwaluw niet uitsluiten, waardoor nader onderzoek nodig is geweest. Andere beschermde soorten zijn niet aangetroffen.

In de periode van juni tot november 2012 is nader onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen en vogels uitgevoerd (bijlage 8).

Uit het onderzoek is gebleken dat zich geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied bevinden. Gewone dwergvleermuis en Ruige dwergvleermuis zijn vliegend en foeragerend waargenomen. Gezien de schaal en de aard van het plangebied, betreft het echter geen essentieel foera-



geergebied of vliegroute voor beide soorten. Vleermuizen vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen.

Er zijn drie jaarrond beschermde nesten van Gierzwaluw aangetroffen in het plangebied. Deze nesten kunnen worden verstoord door de ingreep. Er zijn geen (nesten van) Huismussen aangetroffen in het plangebied. Het wordt niet verwacht, maar valt niet geheel uit te sluiten dat er in de toekomst (komend broedseizoen) door Huismus nieuwe nesten worden gebouwd. Gedurende het nader onderzoek is een broedgeval van Koolmees aangetroffen in het plangebied. Er kunnen ook van andere soorten broedgevallen voorkomen in het plangebied. Broedgevallen mogen niet worden verstoord.

Er zijn mitigerende maatregelen en/of nieuwe voorzieningen voor de Gierzwaluw noodzakelijk tijdens de werkzaamheden en in de nieuwe situatie. Geadviseerd wordt om een ontheffing (of een zogenaamde positieve afwijzing) aan te vragen en te verkrijgen bij de Dienst Regelingen (Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie) voor het verstoren van Gierzwaluw alvorens de werkzaamheden uit te voeren. Bij de aanvraag dient een activiteitenplan te worden opgenomen, waarin onder andere maatregelen staan vermeld om verstoring te voorkomen.

Er is een ecologisch werkprotocol opgesteld (bijlage 9), waarin specifieke maatregelen zijn uitgewerkt om verstoring van dieren te voorkomen en waarin is uitgewerkt op welke wijze wordt omgegaan met de aanwezigheid van de beschermde verblijfplaatsen tijdens de ingreep. In het ecologisch werkprotocol wordt ook aangegeven hoe om te gaan met andere aanwezige, beschermde en niet beschermde soorten en wordt invulling gegeven aan de zorgplicht. Uiteraard dient (aantoonbaar) volgens dit protocol te worden gewerkt.

Indien mogelijk verstorende werkzaamheden plaatsvinden in een periode waarin zich broedgevallen voor kunnen doen, dan wordt kort voor de aanvang vastgesteld dat er daadwerkelijk geen broedgevallen aanwezig zijn en verstoord kunnen worden.

Voor alle soorten (beschermde en niet beschermde) geldt de algemene zorgplicht. Deze houdt in dat de werkzaamheden op een zodanige wijze worden uitgevoerd dat planten en dieren zo min mogelijk worden verstoord. In elk geval dient de verstoring beperkt te blijven tot het (netto) plangebied. Ook materialenopslag, bouwketen etc. dienen binnen de begrenzing van het plangebied een plaats te krijgen en mogen in elk geval geen verstorend effect hebben buiten het plangebied. Bij de werkzaamheden is het van belang de bestaande, te handhaven gebouwen en groenvoorzieningen niet aan te tasten.

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 (versie 2012) als richtlijn gehanteerd om bij ruimtelijke ontwikkelingen tot een goede ruimtelijke ordening te komen.

In het onderhavige bestemmingsplan is de berekening van de parkeerbehoefte gebaseerd op de Nota Parkeernormen van stadsdeel Oost.

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 378 tot 531 verkeersbewegingen per (week)dag (worst-case scenario). Het verschil tussen de huidige bebouwing en de nieuwbouw zal 131 tot 192 motorvoertuigbewegingen per (week)dag bedragen.



Een worst-case toename van 131 tot 139 motorvoertuigen per (week)dag leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling van de omliggende straten.

In het kader van de planvorming heeft het stadsdeel Oost gekeken naar de verkeerssituatie rondom het blok, rekening houdend met de realisatie van een parkeergarage. Daarbij zijn drie opties aan de orde gekomen:

1. Geen afsluiting van de Celebesstraat;
2. Halve afsluiting van de Celebesstraat;
3. Volledige afsluiting van de Celebesstraat.

Er is gekeken naar criteria als bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing. Daaruit is gebleken dat met het oog op de beschouwde criteria het goed mogelijk is om de parkeergarage op een verantwoorde wijze te ontsluiten op de openbare weg. De voorkeur gaat hierbij in eerste instantie uit naar een in/uitrit op de Tweede Atjehstraat. Andere opties stranden onder meer op ruimtelijke inpasbaarheid. Een in/uitrit in de Tweede Atjehstraat heeft gezien de beschouwde criteria geen (sterke) nadelen maar functioneert (vooral gezien de bereikbaarheid) het beste, indien de Celebesstraat niet wordt afgesloten. Bij een halve afsluiting van de Celebesstraat functioneert de in/uitrit redelijk. Er wordt daarom afgezien van het (gedeeltelijk) afsluiten van de Celebesstraat om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken. Met een eenvoudige capaciteitsberekening is bepaald dat het verkeer van en naar de parkeergarage in dat geval probleemloos kan worden afgewikkeld.

Parkeren

In de nieuwbouw komen koopwoningen, huurwoningen in het middensegment en sociale huurwoningen. Om het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen is per functie gebruikt gemaakt van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen van stadsdeel Oost. Deze zijn hieronder weergegeven.

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;

winkels: 1,875 – 4,0 parkeerplaats per 100 m² bvo;

café, bar, cafetaria: 3,0 – 6,0 parkeerplaats per 100 m² bvo;

medische voorzieningen: 1,125 – 2,0 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Op deze locatie, gelegen aan een knooppunt van openbaar vervoer, is het gerechtvaardigd uit te gaan van de onderkant van de bandbreedte. Alleen voor de koopwoningen wordt in plaats van de norm van 0,9 parkeerplaats per woning de norm van 1,0 parkeerplaats per woning toegepast.

Het bestemmingsplan voorziet in 101 woningen, waarvan 49 koop, 22 huurwoningen in het middensegment en 30 sociale huurwoningen. Daarnaast wordt 775 m² bruto vloeroppervlak gereserveerd voor commerciële voorzieningen. Voor de berekening van de parkeerbehoefte van commerciële voorzieningen is uitgegaan van 500 m² horeca en 275 m² kantoren. Hierdoor wordt de grootste parkeerbehoefte gegenereerd. Het gaat hierbij dus om een 'worst-case' scenario op basis van wat maximaal op grond van het bestemmingplan is toegestaan. In de werkelijkheid zal de parkeerbehoefte lager uitvallen. In het navolgende is de parkeerbehoefte van de huidige en de toekomstige situatie op basis van bovenstaande normen berekend.

*Parkeerbehoefte huidige situatie:*

Huurwoningen (sociaal):	88 x 0,5	44,0
Horeca:	5 x 3	15,0
Bedrijfsruimte:	3 x 1	03,0
Totaal:		62,0

Parkeerbehoefte toekomstige situatie:

Koopwoningen:	49 x 1	49,0
Huurwoningen (middensegment):	22 x 0,7	15,4
Huurwoningen (sociaal):	30 x 0,5	15,0
Horeca:	5 x 3	15,0
Kantoren:	2,2 x 1	02,2
Totaal:		96,6

Op basis van bovengenoemde normen bedraagt de parkeerbehoefte van de nieuwbouw 97 parkeerplaatsen. Door de sloop van de huidige woningen en niet-woonfuncties verdwijnt de huidige parkeerbehoefte van 62 parkeerplaatsen. Van de 97 benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwbouw worden er 51 in de garage gerealiseerd. De overige circa 46 parkeerplaatsen moeten worden gevonden op straat, waar door de sloop 62 parkeerplaatsen vrij komen.

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. Ook de ontsluiting van de parkeergarage levert geen problemen op.

Met name door de aanleg van een parkeergarage onder de nieuwbouw is er in de nieuwe situatie sprake van voldoende parkeergelegenheden voor de voorziene nieuwbouw.

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 101 woningen en circa 775 m² aan ruimte voor commerciële voorzieningen 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 101 te realiseren woningen en circa 775 m² ruimte voor commerciële voorzieningen zijn ter vervanging van 88 bestaande woningen en 7 bestaande horeca- en bedrijfsruimtes. Het plan leidt daarmee tot een beperkte kwantitatieve toename van het aantal woningen en ruimtes voor commerciële voorzieningen en heeft daarom geen gevolgen ten aanzien van de regionale behoefte. Door het realiseren van nieuwbouw kan worden voldaan aan de behoefte aan extra woningen, met name aan 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

De in het plangebied aanwezige tuinen zijn bestemd als 'Tuin'. 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, niet zijnde parkeren.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

Artikel 4 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, (ongebouwde) parkeervoorzieningen en in- en uitritten. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen, speelvoorzieningen, afvalinzamelpunten 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 3 meter. Voor lichtmasten geldt een maximum bouwhoogte van 12 meter.

Artikel 5 Wonen

De nieuwe woningen in het plangebied zijn bestemd als 'Wonen'. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wonen, aan-huis-verbonden beroepen en - bedrijven en short-stay. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder short stay 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 de kelderverdieping is een ondergrondse parkeergarage toegestaan. Deze parkeergarage is aangeduid waarbij het gebruik als parkeren alleen ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' is toegestaan. De bijbehorende in- uit rit is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – in en uitrit'.

Ook de niet-woonfuncties in het gebouw zijn aangeduid. Binnen deze als 'specifieke vorm van wonen - niet woonfunctie' aangeduide gronden is het gebruik als bedrijf, (maatschappelijke) dienstverlening en kantoor toegestaan in de eerste twee bouwlagen. Detailhandel en horeca zijn slechts toegestaan in



de eerste bouwlaag. In artikel 1 (Begrippen) is onder meer aangegeven wat onder de diverse functies 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. De bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt 2 meter. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'loopbrug' is een loopbrug met een bouwhoogte van 10 meter toegestaan waarbij tot aan de vloer van de derde bouwlaag geen bebouwing mag worden opgericht (behoudens eventuele ondersteuningsconstructies). Ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - overbouw' mag tot aan de vloer van de derde bouwlaag geen bebouwing worden opgericht, met uitzondering van ondersteuningsconstructies. Voor de aanleg van technische voorzieningen geldt een maximum bouwhoogte van 5 meter, waarbij de hoogtemaat minimaal gelijk is aan de afstand van de voorziening tot de gevellijnen van het hoofdgebouw.

In lid 3 zijn de specifieke gebruiksregels opgenomen. Voor de aan-huis-verbonden beroepen en – bedrijven geldt dat maximaal 30% van het grondvloeroppervlak van de woning en bijbehorende bouwwerken met een maximum van 50 m² ten behoeve van deze functies gebruikt mag worden. Geluidgevoelige (maatschappelijke) functies zijn alleen toegestaan als dat op grond van een akoestisch onderzoek mogelijk is.

Voor detailhandel geldt een totaal maximum bruto vloeroppervlak van 150 m² en voor kantoren geldt een totaal maximum bruto vloeroppervlak van 300 m² in het plangebied. In totaal mogen niet-woonfuncties met een maximum bruto vloeroppervlak van 775 m² gerealiseerd worden.

6.2.4 Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbelregel

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

Artikel 7 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 opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 8.1.1 worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, 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 8.2 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 9 Algemene afwijkingsregels

Het Dagelijks Bestuur kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Hierdoor kunnen bouwplannen beter ingepast worden en wordt voorkomen dat kleinere aanpassingen, die verder geen ruimtelijk effect hebben, niet leiden tot een ruimtelijke procedure.

Artikel 10 Overige regels

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

Artikel 11 Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het Dagelijks Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De 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 12 Slotregel

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



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

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

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

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

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt de bouw van 101 nieuwe woningen, diverse voorzieningen en een ondergrondse parkeergarage met 51 parkeerplaatsen 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.

De onderhavige ontwikkeling betreft een initiatief van De Alliantie. De gronden en opstallen zijn in erfpacht uitgegeven. Voor de nieuwe situatie zal de erfpachtcanon opnieuw vastgesteld worden. Afspraken over het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan, de kosten van planschade en eventuele andere te verhalen kosten worden opgenomen in een anterieure overeenkomst. Daarmee zijn de kosten anderszins verzekerd en is er geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

7.3 Conclusie

Alle kosten van de ruimtelijke ontwikkeling zijn door middel van een erfpachtcanon en een anterieure overeenkomst gedekt. Er is daarom geen noodzaak om een exploitatieplan op te stellen.



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Informatievoorziening

In het kader van de voorbereiding van het nieuwbouwplan is uitgebreid overleg met bewoners en omwonenden gevoerd. Het plan is naar aanleiding van dit overleg op een aantal punten gewijzigd. Zo is het aantal bouwlagen langs de Insulindeweg voor een groot deel teruggebracht van 6 naar 5 lagen, waardoor het schaduweffect van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing is verbeterd.

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 heeft het ontwerpbestemmingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegen (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. Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO), Gemeente Amsterdam;
2. Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), Gemeente Amsterdam;
3. Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB), Gemeente Amsterdam;
4. Waternet;
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
6. Prorail.

Geadresseerde onder 1 heeft schriftelijk laten weten dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding geeft voor het maken van op- of aanmerkingen. De opmerkingen van de geadresseerden, vermeld onder 2, 4, 5 en 6 zullen hierna, vergezeld van de reactie van het stadsdeel daarop, puntsgewijs worden behandeld. Adressant onder 3 heeft niet gereageerd. Er wordt van uitgegaan dat het voorontwerp bestemmingsplan deze partij geen aanleiding geeft voor het maken van op- of aanmerkingen.

8.3.1 Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

1. Opmerking

Adressant vraagt om in paragraaf 5.2.2 van de toelichting de gebruikte term "architectuurhistorische" te vervangen door "architectonische".

Beantwoording

De tekst is aangepast, zoals door adressant is gevraagd.

2. Opmerking

Daarnaast merkt adressant op dat het complex in de nieuwe Welstandsnota en de gemeentelijke Atlas Gordel 20-40/Atlas 19e eeuw een basisorde heeft, terwijl dit bestemmingsplan uitgaat van een orde 3 waardering.

Beantwoording

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 3.5.1 van de toelichting aangepast doordat is uitgegaan van een basisorde.



8.3.2 Waternet

1. Opmerking

Adressant verzoekt om een kaartje op te nemen waarop duidelijk is aangegeven wat in de huidige situatie is verhard en wat in de toekomstige situatie verhard is. Hierdoor wordt de toename aan verharding beter controleerbaar.

Beantwoording

In het ontwerp bestemmingsplan is de door adressant gevraagde kaart opgenomen (zie paragraaf 5.1.2).

2. Opmerking

Adressant geeft aan dat het geohydrologisch onderzoek over het algemeen geen aanleiding geeft tot opmerkingen. Enige inhoudelijke opmerking is dat in het onderzoek op basis van een aangenomen diepte geconcludeerd wordt dat de watervoerende laag niet dermate wordt onderbroken dat dit tot problemen zal leiden. Adressant adviseert om op het moment dat blijkt dat de werkelijke diepte van de kelder aanmerkelijk dieper is dan in het onderzoek aangenomen, nogmaals overwogen moet worden of dit tot een andere conclusie leidt. Hierbij wijst adressant erop dat een initiatiefnemer altijd de verantwoordelijkheid heeft om bij ondergrondse ontwikkelingen de nadelige effecten op de grondwaterstand in de omgeving te voorkomen.

Beantwoording

Als blijkt dat de kelder aanzienlijk dieper zal worden dan in het onderzoeksrapport is aangenomen, zal conform het advies van adressant beoordeeld worden wat de gevolgen zijn voor de grondwaterstand.

3. Opmerking

Adressant merkt op dat de conclusie in paragraaf 5.1.3 alleen ingaat op het aspect grondwater. Het lijkt adressant zinvol dat ook de andere behandelde wateraspecten geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Beantwoording

Naar aanleiding van de opmerkingen van adressant is in hoofdstuk 5 van de toelichting ook bij de andere wateraspecten aangegeven dat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet wordt belemmerd.

8.3.3 Brandweer Amsterdam Amstelland

1. Opmerking

Adressant wijst erop dat bij een ondergrondse parkeergarage, zoals in dit bestemmingsplan wordt voorzien, specifieke brandveiligheidseisen aan gebouwen en de parkeergarage worden gesteld. Deze komen aan de orde bij de behandeling van de omgevingsvergunningen. Adressant heeft het afwegingskader parkeergarages als bijlage toegevoegd.

Beantwoording

In het kader van de omgevingsvergunning(en) zal uitgebreid worden stilgestaan bij de veiligheidsaspecten voor parkeergarages.

2. Opmerking

Verder heeft adressant nog enkele algemene opmerkingen ten aanzien van fysieke veiligheid en ruimtelijke plannen. Veiligheid in brede zin krijgt een steeds belangrijkere plaats in het beleidsveld ruimtelijke ordening. Dat sluit aan bij het streven van adressant om structurele aandacht aan (fysieke) veiligheid in ruimtelijke plannen te besteden. Adressant is van mening dat de kwaliteit van de besluitvorming toeneemt indien het bestuur inzicht heeft in de risico's en gevaren die de planvorming met zich meebrengen voor fysieke veiligheid (zoals dagelijkse brandveiligheid) in het plangebied. Adressant adviseert dan ook om een veiligheidsparagraaf in de toelichting op te nemen.



Beantwoording

In het kader van het bestemmingsplan wordt voldoende aandacht besteed aan het aspect veiligheid. Er is onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd, waaruit is gebleken, dat het groepsrisico door transport van gevaarlijke stoffen binnen de invloedssfeer van het onderhavige plangebied door het in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte programma zeer gering toe zal nemen. De oriëntatiewaarde wordt echter niet overschreden (zie paragraaf 4.5). Voor de toename van het groepsrisico zal het stadsdeel verantwoording af moeten leggen. Hiervoor is een verantwoordingsparagraaf opgesteld en voor advies voorgelegd aan de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. In de verantwoordingsparagraaf zijn diverse door adressant genoemde onderwerpen aan bod gekomen.

De overige door adressant genoemde onderdelen hebben geen betrekking op een bestemmingsplan.

8.3.4 Prorail

1. Opmerking

Adressant geeft aan dat het onderwerp geluid in het voorontwerp bestemmingsplan nog onvoldoende is uitgewerkt om een goede toets uit te kunnen voeren. Adressant zal de stukken in het kader van tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp besluit voor de hogere grenswaarde en de bijbehorende onderbouwing, beoordelen en eventueel, als dat nodig blijkt te zijn, een zienswijze indienen.

Reactie stadsdeel

Het ontwerp besluit voor de hogere grenswaarde en de bijbehorende onderbouwing heeft samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen.

8.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform de Wet ruimtelijke ordening vanaf 30 mei 2013 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder zijn/haar zienswijze kenbaar maken. De zienswijzen zijn samengevat weergegeven in een nota van beantwoording en tevens voorzien van een antwoord door het stadsdeel.



Bijlagen

1. *Akoestisch onderzoek "Insulinde" (Cauberg-Huygen, Referentie: 20112442-03, 19 juni 2012);*
2. *Verkennd bodemonderzoek "Insulindeweg" (Ingenieursbureau Land, Projectnummer 76630, 14 januari 2013);*
3. *Onderzoek Externe veiligheid "Spoor Amsterdam planlocatie Insulinde (AVIV BV, Project: 122277, 8 juni 2012);*
4. *Externe veiligheidsparagraaf bestemmingsplan Insulinde te Amsterdam (AVIV BV, Project: 132465, 19 april 2013);*
5. *Geohydrologisch onderzoek "Nieuwbouw Insulinde te Amsterdam" (Fugro, Opdracht: 4011-0286-001, 22 juni 2012);*
6. *Archeologisch bureauonderzoek Indische Buurt (Bureau Monumenten & Archeologie, november 2009, kenmerk: BO 09-140 Amsterdam 2009);*
7. *Quickscan plangebied Insulindeweg, Amsterdam (De Groene Ruimte BV, Projectnummer: 12346, 31 mei 2012);*
8. *Nader onderzoek Insulindeblok, Amsterdam (De Groene Ruimte BV, Projectnummer: 12346, 9 november 2012);*
9. *Ecologisch werkprotocol plangebied Insulindeblok, Amsterdam (De Groene Ruimte BV, Projectnummer: 12408, 19 februari 2013).*