

Ruimtelijke onderbouwing

Valentijnkade 4-18

Amsterdam Oost



Versie: concept
Datum: 22 december 2023

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA, Amsterdam
020 625 70 25
info@vanriezenpartners.nl
www.vanriezenpartners.nl

telefoon
e-mail
website

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding en doelstelling.....	1
1.2.	Ligging van het project.....	1
2.	Het project	3
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	3
2.2.	Huidige situatie	5
2.3.	Planbeschrijving	10
3.	Planologisch kader	14
3.1.	Bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark'	14
3.2.	Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'	15
3.3.	Paraplubestemmingsplan 'Darkstores'	16
3.4.	Vorbereidingsbesluiten.....	16
3.5.	Afwijkingen van het bestemmingsplan.....	16
4.	Beleidskader	17
4.1.	Rijksbeleid	17
4.2.	Provinciaal beleid.....	19
4.3.	Regionaal beleid.....	24
4.4.	Gemeentelijk beleid.....	25
5.	Omgevingsaspecten.....	29
5.1.	Verkeer en parkeren	29
5.2.	Geluid.....	31
5.3.	Milieuzonering	33
5.4.	Bodem.....	35
5.5.	Luchtkwaliteit	36
5.6.	Externe veiligheid	37
5.7.	Ecologie.....	37
5.8.	Archeologie en cultuurhistorie	39
5.9.	Water	40
5.10.	Behoeftte	43
5.11.	Trillinghinder.....	44
5.12.	Milieu-effectrapportage.....	44

6.	Uitvoerbaarheid.....	45
6.1.	Eigendom	45
6.2.	Economische uitvoerbaarheid	45
6.3.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	45
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	47
7.1.	Het project	47
7.2.	Bestemmingsplantoets	47
7.3.	Beleidsstoets	48
7.4.	Toets aan omgevingsaspecten.....	48
7.5.	Conclusie.....	48

Bijlagen

1. Akoestisch onderzoek, d.d. 23 mei 2023
2. Milieuhygiënisch bodemonderzoek, d.d. 4 juli 2023
3. Onderzoek naar externe veiligheid, d.d. 7 juli 2022
4. Quick scan flora en fauna, d.d. 3 oktober 2022
5. Vleermuisonderzoek, d.d. 19 oktober 2022
6. Onderzoek stikstofdepositie, d.d. 13 december 2023
7. Onderzoek trillingniveaus, d.d. 22 maart 2022

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van Valentijnkade 4-18. Deze percelen zijn bebouwd met een vijflaags blok dat momenteel plek biedt aan 55 portiekwoningen (sociale huur) en 4 bedrijfsruimtes.

Woningcorporatie Eigen Haard heeft het voornemen om de bestaande bebouwing te slopen en te vervangen door nieuwbouw. In de nieuwbouw komen 72 nieuwe sociale huurwoningen, 3 woonwerkwoningen (gemengd) en fietsenstallingen. De planvorming voor de nieuwbouw gaat uit van een vergelijkbare bebouwingsstructuur waarbij de nieuwbouw hoger en dieper wordt dan het huidig blok. In het geldende bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark' is uitgegaan van de bestaande situatie. De beoogde nieuwbouw is daarom niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan.

De afwijkingen ten opzichte van het bestemmingsplan kunnen worden toegestaan door een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik) aan te vragen en te verlenen. Een dergelijke aanvraag dient te worden voorzien van een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat de herontwikkeling die afwijkt van het bestemmingsplan ruimtelijk aanvaardbaar is en kan worden toegelaten.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor het afwijkend gebruik van het project.

1.2. Ligging van het project

De projectlocatie is gelegen in het zuidwesten van de Ambonpleinbuurt in de wijk Indische Buurt-West. Deze wijk vormt samen met de wijk Indische Buurt-Oost de Indische Buurt in Amsterdam Oost. De percelen ter plaatse van de projectlocatie zijn gelegen aan het tussen de Celebesstraat en de Ombilinstraat gelegen deel van de Valentijnkade. De Valentijnkade vormt samen met de Ringvaart de zuidelijke rand van de Indische Buurt.

In de navolgende afbeelding is de ligging van de projectlocatie indicatief weergegeven.



Afbeelding: ligging van de projectlocatie in Amsterdam en de directe omgeving van de projectlocatie (bron: maps.google.nl)

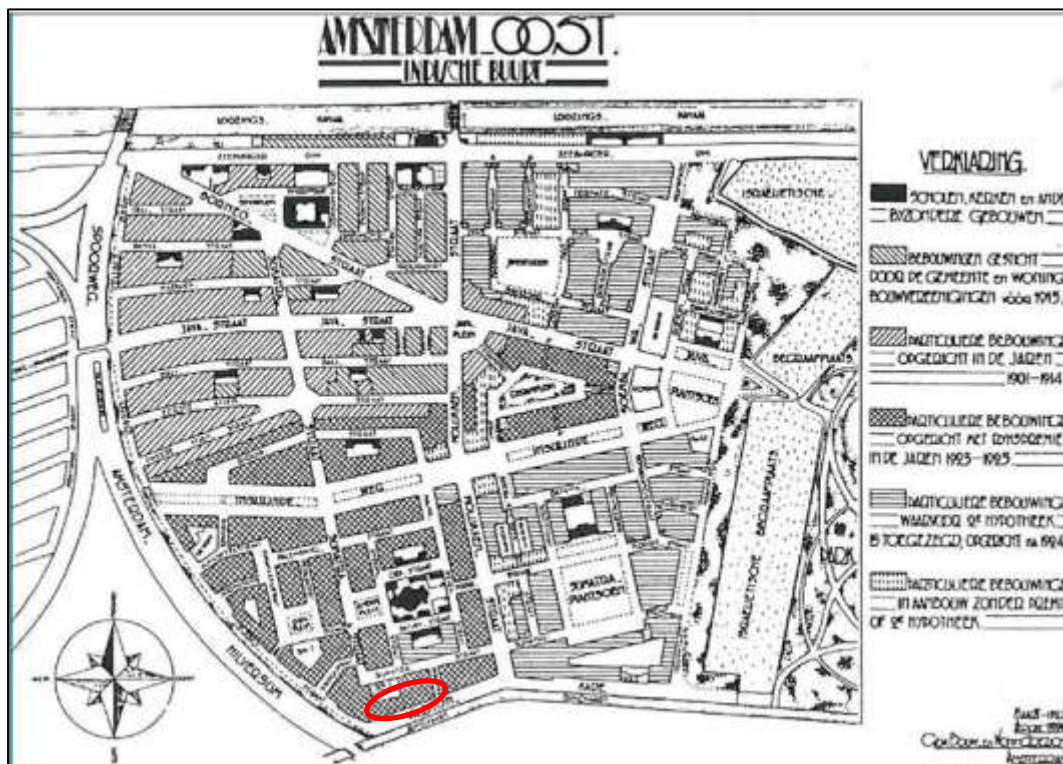
De projectlocatie bestaat uit de kadastrale percelen ASD19 W3908 t/m ASD19 W3922.

2. Het project

2.1. Ontstaansgeschiedenis

2.1.1. Indische Buurt

Daar waar nu de bebouwing van de Indische Buurt is, was enkele eeuwen geleden nog weiland met wat incidentele agrarische bebouwing in de Overamstelse Polder aanwezig. In de 19^e eeuw groeit de bevolking van Amsterdam sterk en ontstaat er een groot tekort aan (goede) woningen. De stad dient uit te breiden buiten de voormalige stadswallen. De behoefte aan bouwlocaties is groot en op basis van het plan Kalff zijn de Dapperbuurt, de Oosterparkbuurt en Weesperzijdestrook in het noordelijk deel van de Overamstelse polder ontstaan, voornamelijk op particulier initiatief. Na de voltooiing van deze buurten is er echter nog steeds behoefte aan uitbreiding van de stad. Uiteindelijk wordt ook de rest van de Overamstelse Polder in 1896 door Amsterdam geannexeerd waarna de gemeenteraad in 1897 het besluit neemt om de stad ten oosten van de Oosterspoorlijn uit te breiden. Het stratenpatroon wordt daarbij vastgelegd waarbij voor het stratenpatroon wederom wordt aangesloten op de toenmalige slotenverkaveling, net als bij de eerder gerealiseerde Dapperbuurt en Oosterparkbuurt. De straten in de buurt ten oosten van de Oosterspoorlijn sluiten daardoor ook aan op de straten in de Dapperbuurt. Ook is er in het plan vanwege de fysieke barrière van de, toen nog, op maaienveld gelegen Oosterspoorlijn in een aantal verbindingen met de aangrenzende woonbuurten voorzien.



Afbeelding: plankaart Indische Buurt in 1927, de projectlocatie is indicatief met een rode omlijning aangegeven

In eerste instantie wordt er gebouwd in het noordwestelijk deel van de Indische Buurt (de huidige Timorpleinbuurt). De bouw van de rest van de buurt laat langer op zich wachten, mede omdat enkele landerijen moeten worden onteigend en bouwmaterialen schaars zijn. Ook tegenstellingen tussen gemeentelijke diensten leiden tot vertraging. Tussen 1923 en 1927 wordt uiteindelijk wel verder gebouwd. De architecten van de Amsterdamse School maken de ontwerpen voor het merendeel van de bebouwing. Omdat de aannemers het niet zo nauw nemen met de kwaliteit worden de blokken uit de grond gestampt. 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 1933 en 1934 worden de voorlopig laatste (woning)bouwblokken gebouwd. De Indische Buurt is na voltooiing een levendige buurt met veel winkeltjes. Ook zijn er enkele gebouwen voor de verschillende godsdiensten aanwezig, allerlei basisscholen en de 3e Ambachtsschool. In 1942 is er ook nog een gemeentelijk badhuis op het Javaplein geopend.

In 1936 is het spoor ten westen en zuiden van de Indische Buurt verhoogd door de aanleg van spoordijken. Tot die tijd was er sprake van gelijkvloerse kruisingen waardoor er veel verkeersoverlast ontstond bij spoorwegovergangen. Na de verhoging van het spoor kan het verkeer gebruik maken van viaducten waardoor er geen verkeersoverlast als gevolg van passerende treinen meer is.

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 bevolking wijzigt verder doordat het aantal nationaliteiten in de buurt toeneemt. Dit vertaalt zich in het aanbod van winkels en voorzieningen. De Indische Buurt is een wereldwijd geworden waar meer dan 100 nationaliteiten wonen.

2.1.2. Projectlocatie

De bebouwing op de projectlocatie is in 1924 gebouwd, in opdracht van een particuliere opdrachtgever. Het ontwerp van de bebouwing is van architect J.M. van der Mey en had niet alleen betrekking op de projectlocatie maar ook op de aangrenzende percelen Ombilinstraat 2-16 en Sumatrastraat 166-178. De bebouwing op de projectlocatie en de aangrenzende percelen is gebouwd in de stijl van de Amsterdamse School. Doordat het gebouw in de laatste fase van de Amsterdamse School is gerealiseerd zijn de vormen echter wel soberder dan bij de gebouwen die in een eerdere periode van de Amsterdamse School zijn gerealiseerd.



Afbeelding: de bebouwing op de projectlocatie en de aangrenzende percelen in 1925, vlak na oplevering

In de jaren '80 is het blok grondig gerenoveerd. Tijdens deze renovatie is bij de voorgevel een uitwendige gevelisolatie aangebracht waarbij veel originele details zijn verdwenen. De uitwendige gevelisolatie bepaalt tegenwoordig nog steeds het uiterlijk van het gebouw (zie ook paragraaf 2.2).

Rond 2015 is de bebouwing op de aangrenzende percelen Ombilinstraat 2-16 en Sumatrastraat 166-178 gesloopt en nadien vervangen door nieuwbouw.

2.2. Huidige situatie

2.2.1. Projectlocatie

De in 1924 gerealiseerde bebouwing op de projectlocatie is een rechthoekig vijflaags blok waarbij de vijfde bouwlaag circa 2,5 tot 5,5 meter terugligt ten opzichte van de straat. Het blok bevat 55 sociale huurwoningen en 4 bedrijfsruimtes in de begane grondlaag. Het oppervlak van de bedrijfsruimtes bedraagt 234 m² bvo, waarvan 75 m² bvo detailhandel (showroom). Het gehele gebouw is in eigendom van woningcorporatie Eigen Haard.

De woningen en bedrijfsruimtes in de begane grondlaag zijn bereikbaar via een eigen entree. De woningen in de bovengelegen bouwlagen zijn te bereiken via diverse portieken. De woningen en bedrijfsruimtes in de begane grondlaag beschikken aan de zijde van het binnenterrein over een tuin, welke bij sommige percelen (deels) bebouwd is met een uitbouw of bijgebouw. Met name de tuinen bij de westelijke woningen zijn door de vorm van het binnenterrein zeer diep (maximaal 23 meter).



Afbeelding: luchtfoto projectlocatie en een deel van het aangrenzende binnenterrein (bron: maps.google.nl)

Het hoofdgebouw heeft een grondoppervlak van circa 900 m² en een bouwdiepte van circa 10 meter (van voor- tot achtergevel). De bouwhoogtes bedragen circa 12 meter aan de straatzijde en circa 15 meter ter plaatse van de terugliggende vijfde bouwlaag. De meeste woningen hebben een woonoppervlak van circa 45 tot 50 m².



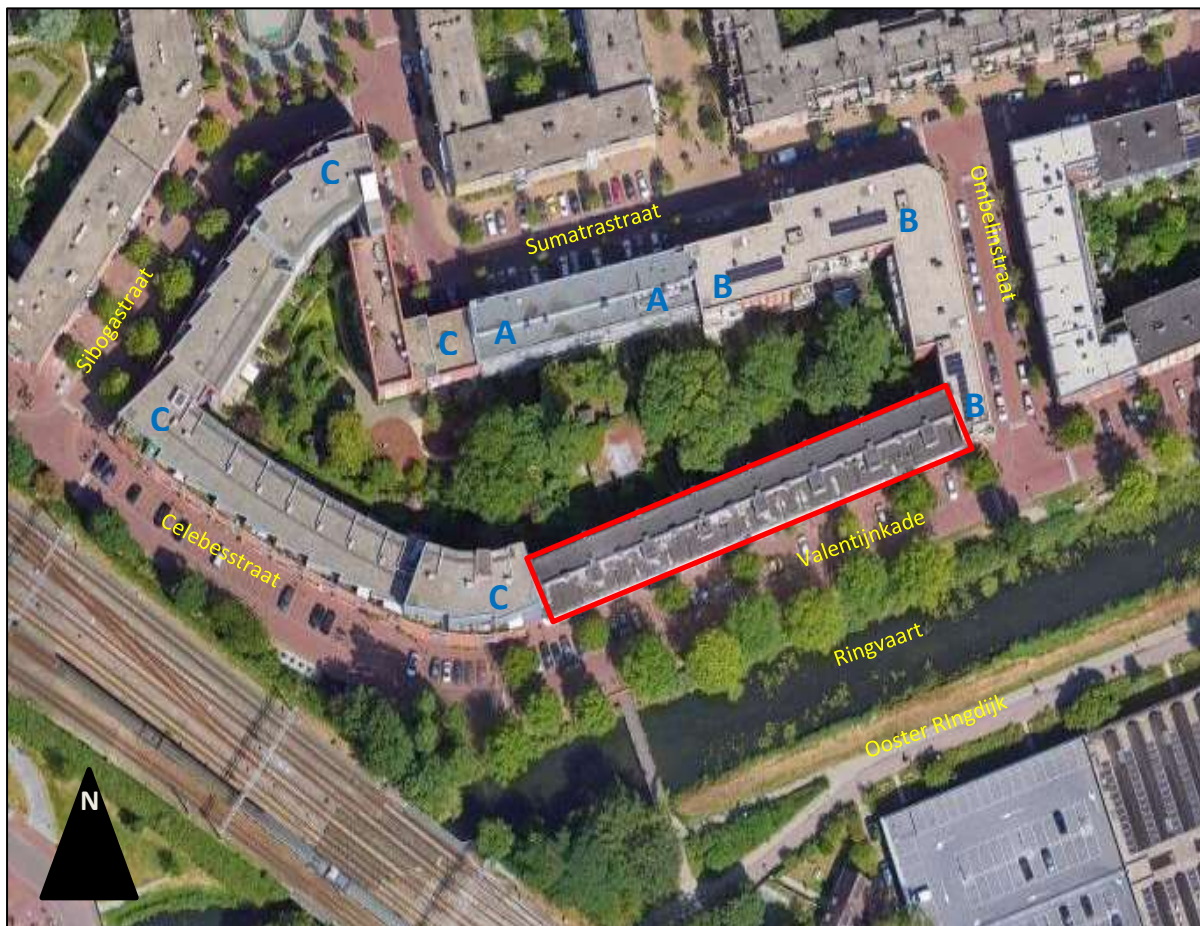
Afbeelding: de bebouwing op de projectlocatie met de van de straat terugliggende vijfde bouwlaag

Mede door de uitwendige gevelisolatie die in de jaren '80 is aangebracht oogt het gebouw niet als een gebouw in de stijl van de Amsterdamse School. Veel originele details zijn indertijd verloren gegaan.

Bouwkundig onderzoek wijst uit dat het 100 jaar oude gebouw en de woningen in slechte staat verkeren. De fundering van het gebouw is aangetast en de woningen voldoen niet aan de huidige eisen van brandveiligheid, geluidsisolatie, warmte-isolatie, ventilatie en verwarmingsinstallaties. Een deel van de woningen staat momenteel leeg vanwege de slechte verhuurbaarheid.

2.2.2. Omgeving

De bebouwing op de projectlocatie maakt onderdeel uit van het gesloten bouwblok Sumatrastraat-Ombilinstraat-Valentijnkade-Celebesstraat-Sibogastraat. Dit bouwblok is het meest zuidwestelijke bouwblok van de Indische Buurt en bestaat, naast de projectlocatie, uit 3 andere gebouwen (zie de met A t/m C aangegeven bouwdelen in de navolgende afbeelding).



Afbeelding: het bouwblok Sumatrastraat-Ombilinstraat-Valentijnkade-Celebesstraat-Sibogastraat waarbij de huidige bebouwing met een rode belijning is aangegeven en de met A t/m C aangegeven gebouwen in de rest van het gesloten bouwblok (bron: maps.google.nl)

De bebouwing aan de overzijde van het binnenterrein, ten noorden van de projectlocatie, bestaat uit vijflaagse woongebouwen aan de Sumatratstraat (zie A en B in de voorgaande afbeelding). Het betreft oorspronkelijke bebouwing (1929, gebouw A) en enkele jaren geleden gerealiseerde bebouwing (2017, gebouw B). De afstand tussen deze woongebouwen en de bebouwing op de projectlocatie bedraagt aan de oostzijde 29 meter en aan de westzijde 38 meter.

De in 2017 gerealiseerde vijflaagse bebouwing aan de Sumatrastraat (gebouw B) loopt door in de Ombilinstraat, tot de hoek met de Valentijnkade. De in 2017 bebouwing is in de plaats gekomen van het eerder gesloopte deel van het oorspronkelijke blok waar de bebouwing op de projectlocatie ook onderdeel van uitmaakte (zie ook subparagraaf 2.1.2). De begane grondlaag op de hoek van de Ombilinstraat met de Valentijnkade is in gebruik als bedrijfsruimte.



Afbeelding: een deel van de bebouwing op de projectlocatie met daarnaast een deel van de vijflaagse woonbebouwing aan de Ombilinstraat

De bebouwing ten westen en noordwesten van de projectlocatie bestaat uit een woongebouwencomplex met gevarieerde hoogtes (1998, gebouw C). Zo is het gebouwdeel aan de overzijde van het binnenterrein vierlaags terwijl het gebouwdeel direct ten westen van de projectlocatie zevenlaags is.



Afbeelding: een deel van de bebouwing op de projectlocatie met daarnaast een deel van de zevenlaagse woonbebouwing op de hoek van de Celebesstaat en de Valentijnkade

De Valentijnkade is gelegen tussen de bebouwing op de projectlocatie en het water van de Ringvaart. De ruimte is in gebruik als stoep, dwarsparkeerplaatsen, rijweg en een groene oever.



Afbeelding: de Valentijnkade tussen de bebouwing op de projectlocatie en het water van de Ringvaart

Het water van de Ringvaart vormt de zuidelijke begrenzing van de Indische Buurt en heeft ter hoogte van de projectlocatie een breedte van circa 18 meter. Aan de overzijde van de Ringvaart ligt de Ooster Ringdijk. Tussen de Valentijnkade en de Ooster Ringdijk bevindt zich ter hoogte van de projectlocatie een voetgangersbrug. Iets ten westen van deze voetgangersbrug bevindt zich de spoorbrug van de spoorwegverbinding tussen Amsterdam en Weesp.

Langs de Ooster Ringdijk staat tegenover de projectlocatie een tweetal aangebouwde woningen met daarnaast een voorzieningencluster waarin momenteel onder meer een bouwmarkt, een supermarkt, een dierenwinkel en een fitnessclub zijn gevestigd. Een deel van het dak wordt gebruikt voor dakparkeren.



Afbeelding: het voorzieningencluster aan de overzijde van de Ringvaart

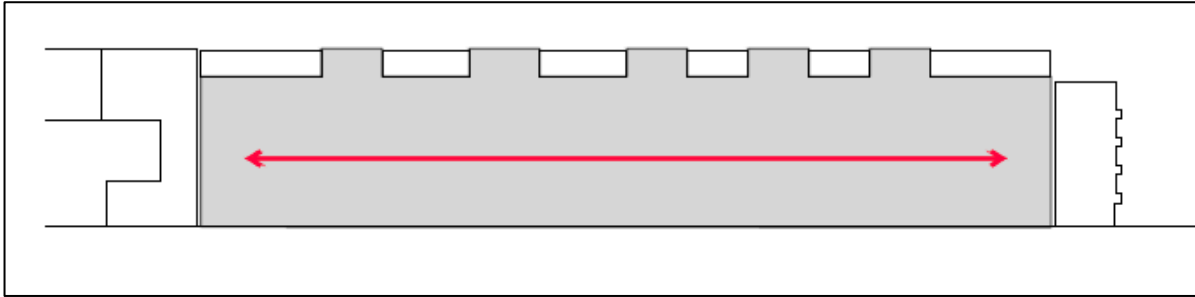
2.3. Planbeschrijving

Oorspronkelijk was het plan om de huidige bebouwing te gaan renoveren, maar gaandeweg het proces bleek dat het renovatieplan financieel niet haalbaar was. Om het gebouw volledig te renoveren en toekomstbestendig te maken zou veel geld nodig zijn terwijl de woningen dan nog steeds klein en zonder lift blijven. In Amsterdam en zeker ook de Indische Buurt is echter behoefte aan meer en grotere woningen. Nieuwbouw biedt de mogelijkheid om iets meer en grotere woningen terug te bouwen die bereikbaar zijn per lift waarbij de nieuwe woningen bovendien energiezuinig en gasloos kunnen worden gemaakt. In overleg met het stadsdeel is daarom besloten om de huidige bebouwing te vervangen door nieuwbouw. In overleg met de bewonerscommissie is vervolgens in 2021 voor de huurders een sociaal plan op- en vastgesteld.

Door 2CO Architecten is voor de nieuwbouw een bouwplan opgesteld. Dat zal in het navolgende worden toegelicht aan de hand van het volume, het programma en overige zaken.

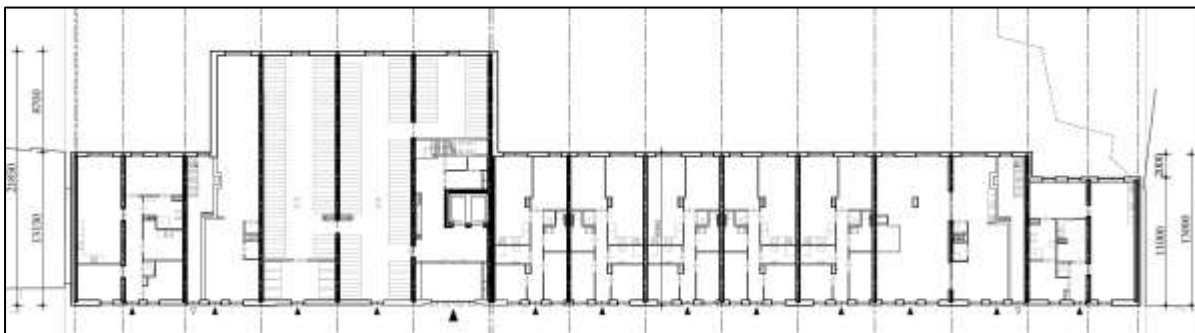
2.3.1. Volume

In aansluiting op de naastgelegen woonbebouwing ten oosten (blok B) en ten westen (blok C) van de projectlocatie zal de nieuwbouw bestaan uit zes bouwlagen. De nieuwbouw is te beschouwen als een tussenblok dat zorgt voor een evenwichtige overgang tussen het zevenlaagse gebouw (blok C) en het vijf-laagse gebouw (blok B). Deze overgang wordt verder versterkt doordat de zesde bouwlaag, net als de vijfde bouwlaag van de huidige bebouwing, verspringend terug komt te liggen ten opzichte van de Valentijnkade.



Afbeelding: schematische weergaven van de nieuwbouw als tussenblok tussen de zevenlaagse en vijf-laagse bebouwing aan weerskanten van de projectlocatie

De nieuwbouw wordt in dezelfde gevellijn gebouwd als de huidige bebouwing maar het gebouw wordt met circa 13 meter circa 3 meter dieper dan de huidige bebouwing. Alleen nabij de hoek met de Ombilinstraat blijft de bouwdiepte met 11 meter nagenoeg gelijk aan de huidige bouwdiepte. Dit vanwege de daglichttoetreding van de woningen in het aangrenzende woongebouw (gebouw B). Daarnaast zal een deel van de begane grondlaag tot een diepte van 22 meter worden uitgebouwd vanwege een gemeenteschappelijke fietsstalling.



Afbeelding: plattegrond begane grondlaag met de uitbouw en behoefte van de fietsstalling

De bouwhoogte van de nieuwbouw bedraagt circa 19,4 meter, exclusief een dakopbouw ten behoeve van de twee liften. De beoogde bouwhoogte is circa 4,4 tot 7,4 meter hoger dan de te slopen bebouwing. De dakopbouw heeft een hoogte van 19,7 meter en een oppervlak van circa 15 m²



Afbeelding: impressie voorgevel nieuwbouw

De verdiepingen zijn bereikbaar via een lift- en trappenhuis met galerijen aan de zijde van het binnenterrein. De ruimtes in de begane grondlaag krijgen een eigen entree.



Afbeelding: impressie achtergevel nieuwbouw

2.3.2. Programma

De nieuwbouw zal plek bieden aan 72 sociale huurwoningen, 3 gemengde ruimtes (wonen/werken) en een gemeenschappelijke fietsenstalling met .. stallingsplekken.

De woningtypologie varieert van 2 tot 5-kamerappartementen en twee woningen in de begane grondlaag zijn geschikt voor mindervaliden. Het oppervlak van de woningen is als volgt:

- 4 woningen van 60,2 m² BVO/52,5 m² GBO;
- 1 woning van 59,5 m² BVO/50,8 m² GBO;

- 5 woningen van 58,9 m² BVO/48 m² GBO;
- 4 woningen van 55 m² BVO/47,5 m² GBO;
- 1 woning van 54,2 m² BVO/45,5 m² GBO;
- 2 woningen van 63,7 m² BVO/54,2 m² GBO;
- 32 woningen van 70,5 m² BVO/62,2 m² GBO;
- 6 woningen van 70 m² BVO/60,5 m² GBO;
- 1 woning van 88 m² BVO/73 m² GBO;
- 5 woningen van 86,2 m² BVO/77,5 m² GBO;
- 4 woningen van 102,6 m² BVO/87 m² GBO;
- 1 woning van 109,2 m² BVO/93,5 m² GBO;
- 4 woningen van 123,7 m² BVO/106,5 m² GBO;
- 1 woning van 127,5 m² BVO/109,5 m² GBO;
- 1 woning van 107 m² BVO/90,5 m² GBO;

De 3 gemengde ruimtes (wonen/werken) krijgen een BVO van 83,5, 77,5 en 49,9 m², wat neerkomt op 211 m² BVO,

2.3.3. Duurzaamheid

De woningen worden gasloos uitgevoerd. Warmte, koeling en warmwater worden verzorgd door een water-water warmtepomp. Dit houdt in dat er in de bodem bodemlussen worden aangebracht welke gekoppeld worden aan individuele warmtepompen in de woningen. Hierdoor kan in de winterperiode warmte worden opgewekt, in de zomerperiode werkt dit systeem 'andersom'; dan kan koude worden opgewekt waardoor de woning 'gekoeld' kan worden. Ook wordt er in de warmtepomp warmtapwater opgewekt voor douche, keuken en wastafel.

Er wordt verder voorzien in waterbuffering. Dit houdt in dat er regenwater wordt 'vastgehouden' zodat dit water niet rechtstreeks het riool in gaat, maar wordt opgevangen in infiltratiekratten welke in de binnentuin worden aangelegd. Dit opgevangen water zal geleidelijk aan de ondergrond worden afgegeven waardoor het water in de bodem infiltreert. Bij extreme waterhoeveelheden heeft dit systeem een 'overloopfunctie', waardoor er in geval van te veel regenwater alsnog op het gemeente riool kan worden geloosd.

De aanwezige bomen worden zoveel als mogelijk behouden. Alleen bomen welke in de weg staan voor de nieuwbouw en bomen met een nog korte resterende levensverwachting worden verwijderd.

In de gevels van de woningen worden nestkastjes opgenomen.

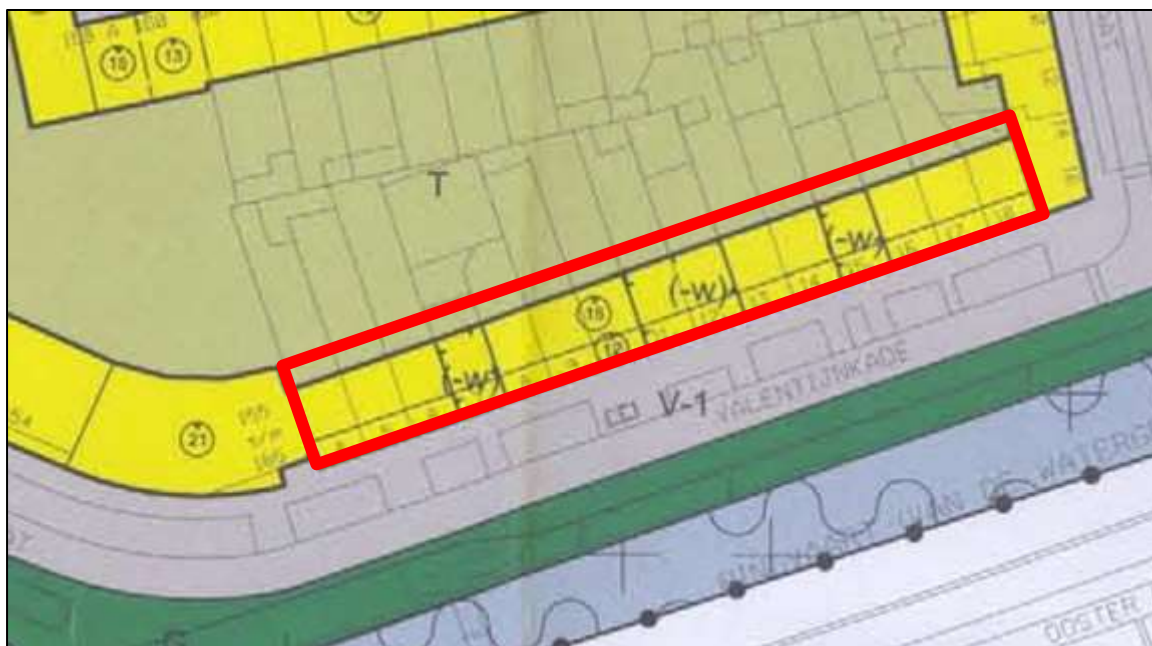
De bestaande bebouwing wordt circulair gesloopt.

3. Planologisch kader

Ter plaatse van de projectlocatie gelden het bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark' (NL.IMRO.03630000M1129BPSTD0005-) en de parapluplannen 'Grondwaterneutrale Kelders' (NL.IMRO.0363.GA2102PBPST-VG01) en 'Darkstores' (NL.IMRO.0363.GA2201PBPST-VG01). Ook zijn er enkele voorbereidingsbesluiten van kracht.

3.1. Bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark'

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark'. Dit bestemmingsplan is op 8 juni 2010 vastgesteld door de gemeenteraad. Het bestemmingsplan is onherroepelijk geworden na uitspraak door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 21 december 2011.



Afbeelding: geldend bestemmingsplan, contouren van het bouwplan zijn indicatief met rood weergegeven

De bestaande hoofdbebouwing is bestemd als 'Wonen' waarbij vier percelen zijn aangeduid als 'wonen uitgesloten'. De tuinen en erven zijn bestemd als 'Tuin'.

3.1.1. Toegestaan gebruik

De gronden met de bestemming 'Wonen' mogen volgens artikel 15.1 worden gebruikt voor wonen, behalve in een begane grondlaag ter plaatse van een aanduiding 'wonen uitgesloten'. Ter plaatse van deze aanduidingen zijn in de begane grondlaag bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening (niet zijnde geluidsgevoelige maatschappelijke dienstverlening) toegestaan. Er geldt daarbij een maximum vestigingsgrootte van 150 m² bvo.

Daarnaast mogen de gronden ook worden gebruikt voor aan de hoofdfunctie ondergeschikte verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen en erven.

In artikel 15.4.1. is geregeld dat buiten de vier aangeduide percelen nog twee vestigingen voor niet-woonfuncties zijn toegelaten. Dit recht is van toepassing op de hele Valentijnkade.

De gronden met de bestemming 'Tuin' mogen worden gebruikt als tuinen en groenvoorzieningen. Ook mogen de gronden worden gebruikt conform het toegestane gebruik van de aangrenzende (hoofd)bebouwing.

3.1.2. Toegestaan bouwvolume

Gebouwen zijn binnen de bestemming 'Wonen' alleen toegestaan in een bouwvlak. In dit geval zijn het bestemmingsvlak en bouwvlak gelijk. De diepte van het bestemmings- en bouwvlak (tussen voor- en achtergevel) is 10,7 meter.

De maximum bouwhoogte bedraagt ter plaatse van de projectlocatie 15 meter, met aan de straatzijde een maximum hoogte van 12 meter. Deze maximum bouwhoogtes mogen worden overschreden ten behoeve van dakterrassen, mits aan enkele gestelde voorwaarden wordt voldaan.

Er zijn binnen de bestemming 'Wonen' geen regels opgenomen die het aantal woningen of het aantal bouwlagen beperken.

In de bestemming 'Tuin' zijn ter plaatse van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van uitbouwen ten behoeve van bedrijven, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke dienstverlening als bedoeld in subparagraaf 3.1.1.

3.2. **Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'**

Het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 oktober 2021 en is inmiddels onherroepelijk. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Onderhavig project voorziet niet in nieuwe ondergrondse bebouwing, zodat verdere bespreking van het Paraplubestemmingsplan achterwege kan blijven.

3.3. Paraplubestemmingsplan 'Darkstores'

Ter plaatse geldt tevens het Paraplubestemmingsplan 'Darkstores', maar omdat het bouwvoornemen daarop geen betrekking heeft kan de bespreking van het Paraplubestemmingsplan achterwege blijven.

3.4. Voorbereidingsbesluiten

Ter plaatse van de projectlocatie zijn diverse voorbereidingsbesluiten van kracht:

- 'Partiële herziening drijvende bouwwerken', vastgesteld op 28 juni 2023;
- 'Hyperscale datacenters', vastgesteld op 12 juli 2023;
- 'Datacenters', vastgesteld op 8 november 2023;

Het voorliggende project heeft geen betrekking op drijvende bouwwerken of datacenters zodat de van kracht zijnde voorbereidingsbesluiten verder niet relevant zijn voor dit project. De op 9 november 2023 vastgestelde voorbereidingsbesluiten 'Bodem Amsterdam' en 'Staalslakken en grondstabiliteit Amsterdam' treden tegelijk in werking met de Omgevingswet en waren zodoende niet van kracht ten tijde van de indiening van de aanvraag omgevingsvergunning voor dit project.

3.5. Afwijkingen van het bestemmingsplan

A. Gebruik:

1. Het gebruik als wonen in de begane grondlaag ter plaatse van twee aanduidingsvlakken 'wonen uitgesloten' in de bestemming 'Wonen' en de aangrenzende bestemming 'Tuin'.
2. Het gebruik als woonwerkwoning in de begane grondlaag buiten een aanduidingsvlak 'wonen uitgesloten'.

B. Bouwen:

1. Het bouwvlak wordt met 0,4 tot 2,4 meter overschreden ten behoeve van het hoofdgebouw, tot een diepte van 11,1-13,1 meter.
2. Het bouwvlak wordt met 11,1 meter overschreden ten behoeve van een uitbouw van de begane grondlaag, tot een diepte van 22 meter.
3. De maximum bouwhoogte wordt met 4,1 tot 7,1 meter overschreden, tot een hoogte van 19,1 meter (exclusief een dakopbouw met een oppervlak van circa 15 m² en een bouwhoogte van 19,7 meter).

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet, die op 1 januari 2024 in werking zal treden, bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO₂-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Barro in werking getreden en nadien nog enkele malen gewijzigd.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijksvaarwegen, Defensie, 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 in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project.

4.1.3. Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen, hoe minder beperkingen er gelden. Het gebied rond de luchthaven is ingedeeld in zones. Tot 1 januari 2018 waren dat er vier (LIB 1 tot en met LIB4).

LIB 1 is een sloopzone voor woningen vanwege het aspect externe veiligheid en is gelegen aan de uiteinden van de start- en landingsbanen. LIB 2 is een sloopzone voor woningen vanwege het aspect geluid en is gelegen rond en aan uiteindes van start- en landingsbanen. LIB 3 is een beperkingengebied voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en strekt zich langwerpig uit vanaf start- en landingsbanen. Grote concentraties van personen moeten in deze gebieden worden voorkomen. LIB 4 is een beperkingengebied voor geluidgevoelige gebouwen die tot doel heeft om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door vliegtuiglawaai te beperken.

Per 1 januari 2018 is een wijziging van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in werking getreden. Met deze wijziging is er een extra zone aan het besluit toegevoegd: LIB 5, voorheen de '20 Ke-contour' uit de Nota Ruimte. Deze is toegevoegd om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken.

De projectlocatie valt niet binnen een van de vijf genoemde zones zodat er geen beperking geldt voor wonen. De projectlocatie valt wel binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. De maatgevende toetshoogte die voor de locatie geldt op grond van artikel 2.2.2 LIB is 146 meter. De maatgevende toetshoogte voor radar betreft 69-70 meter voor de locatie. Met de omgevingsvergunning wordt ruimschoots voldaan aan het LIB, de daarin gestelde maxima worden niet overschreden, zodat geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan de bouwhoogte.

4.1.4. Behoefte

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is op 1 juli 2017 gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Op basis van jurisprudentie is de lijn dat in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. In dit geval maakt het geldende bestemmingsplan woningbouw op de projectlocatie al mogelijk waarbij ook het beoogde aantal woningen planologisch gezien al kan worden gerealiseerd. Daarom is hier geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvan de behoefte moet worden aangetoond. In paragraaf 5.11 is volledigheidshalve wel ingegaan op de behoefte aan de voorliggende ontwikkeling. Daaruit blijkt dat het project invulling geeft aan de woningbehoefte in Amsterdam en de regio.

4.2. **Provinciaal beleid**

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevrage voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. De Omgevingsverordening NH2020 is nadien enkele malen gewijzigd. Voor het onderhavige plangebied zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3), Klimaatadaptatie (artikel 6.62) en Regionale waterkeringen (artikel 7.77) relevant.

Artikel 6.3 Nieuwe Stedelijke ontwikkeling

Voor de projectlocatie zijn vooral de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Zoals uit subparagraaf 4.1.4 is er strikt genomen geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In paragraaf 5.11 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt desondanks wel uiteengezet dat wordt voorzien in een behoefte aan woningen.

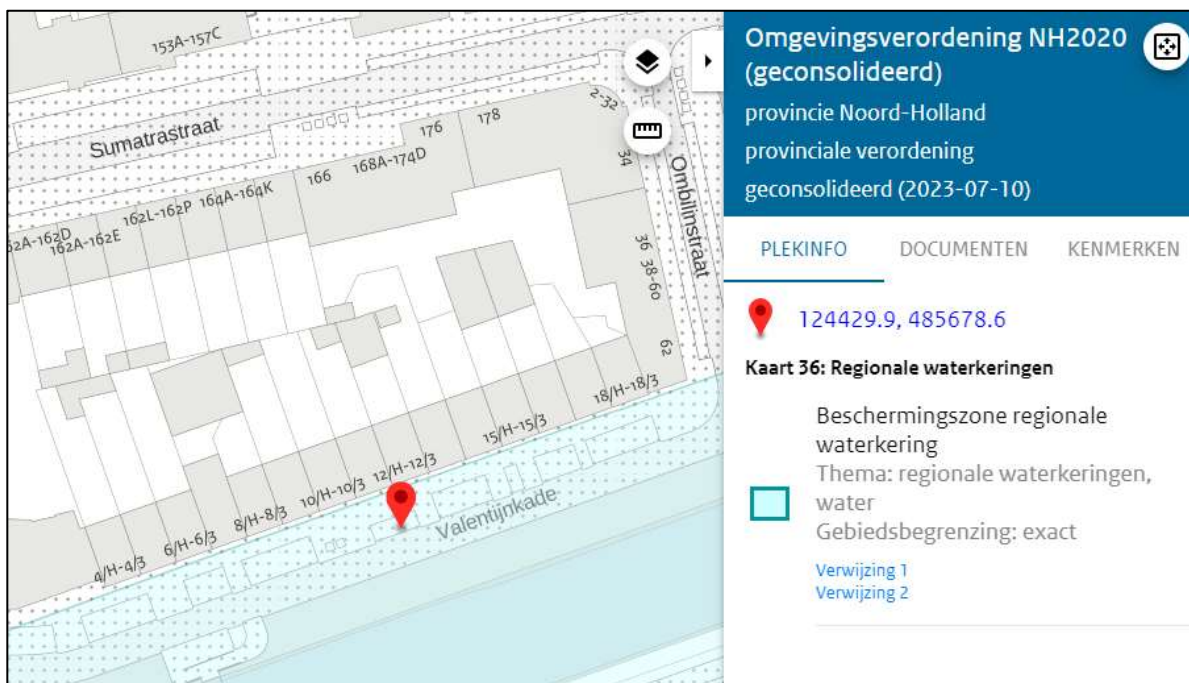
Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval ingegaan op eventuele wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de hiervoor omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Bij de uitvoering van het project worden diverse klimaatadaptieve maatregelen toegepast. Deze zijn beschreven in subparagraaf 2.3.3 van deze ruimtelijke onderbouwing. Kortheidshalve wordt naar deze subparagraaf verwezen.

Artikel 6.77 Regionale waterkeringen

Ter plaatse van het werkingsgebied 'beschermingszone regionale waterkering' voorziet een ruimtelijk plan in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn. De Ooster Ringdijk is een regionale waterkering met een beschermingszone. Volgens kaart 36 van de Omgevingsverordening valt de projectlocatie net buiten deze beschermingszone (zie ook de navolgende afbeelding). Er gelden ter plaatse van de projectlocatie zodoende geen beperkingen.



Afbeelding: uitsnede kaart 36 van de Omgevingsverordening (bron: <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/view>)

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van 26 april tot en met 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De

Omgevingsverordening NH2022 zal op 1 januari 2024 tegelijk in werking treden met de Omgevingswet. Voor dit project blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader.

Het project voldoet aan de beleidskaders van de provincie Noord-Holland.

4.2.3. Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

- A. Een woning voor iedereen
- B. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
- C. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie
- D. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OVknooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden maken we afspraken om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.

9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven) regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking.

Met de realisatie van woningen levert het voornemen een bijdrage aan de woningbouwopgave, met name in de betaalbare voorraad, en is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020 - 2025.

4.2.4. Woonakkoord 2021-2025

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet voor het woonbeleid van Amsterdam en de provincie Noord Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de omgevingsverordening en –regeling is bepaald dat de regionale woonakkoorden de uitgangspunten van het regionaal woonbeleid bevatten en in overeenstemming zijn met het provinciaal woonbeleid. In de Omgevingsverordening is tevens bepaald dat een plan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling onderdeel is van "regionale afspraken", ofwel de door de regio zelf vastgestelde woningbouwprogrammering en dit gezamenlijke woonakkoord. De gemeente Amsterdam heeft in het kader van deze regels de status van zelfstandige 'regio'.

Amsterdam heeft volgens de provinciale berekening in de jaren 2020-2025 een woningbehoefte van 25.700. De plancapaciteit van Amsterdam is echter groot: 226.600. Hiervan is een groot deel in de verdere toekomst gepland, maar toch is momenteel al een aantal van 55.500 woningen als harde capaciteit aan te merken. Dat is zelfs voldoende voor de woningbehoefte tot aan 2030 (51.300). De Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam realiseren zich dat het, met het oog op vertraging in de uitvoering, nodig is meer delen van de plancapaciteit 'hard' te maken om de woningbehoefte te kunnen inlossen en zeker te zijn van voldoende woningbouw. Gezien de hoeveelheid harde plancapaciteit en sturing van Amsterdam op start bouw geldt dit voor andere delen van de MRA (buiten Amsterdam).

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad

met 5.000 woningen per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen.

Het project levert een bijdrage aan de woningbouwaantallen, met name in de betaalbare voorraad, die nodig zijn om het tekort aan woningen te verkleinen of in dit geval niet te vergroten en is hiermee in overeenstemming met het woonakkoord.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 – 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

Uit de 'Monitor woningbouw 2022' blijkt dat de actuele bevolkingsgroei bijzonder hoog is, deels door 'reguliere' migratie maar ook door de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne. In de eerste 9 maanden van 2022 groeide de bevolking in Noord-Holland met bijna 39.000 inwoners. Een niveau van groei dat zich alleen vlak na de Tweede Wereldoorlog voordeed. De groei van de woningbehoefte is daarmee momenteel groter dan de groei van de woningvoorraad. Voor de nabije toekomst bestaan twee belangrijke onzekerheden: de oorlog in Oekraïne die kan leiden tot de komst van meer vluchtelingen en de ontwikkeling van de economie. Een economische recessie leidt doorgaans tot een lager buitenlands migratiesaldo. Het op peil houden of verhogen van de bouwproductie is daarmee cruciaal. Dit betekent dat Noord-Holland een forse bouwopgave heeft. Voor de periode 2022-2040 ligt de bouwopgave bij de actuele prognose rond de 230.000 woningen. Afgezet tegen de fasering van de plancapaciteit is in alle regio's ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar. Voor de periode 2022-2040 komt de beschikbare plancapaciteit uit op 160% van de woningopgave.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2%, dat volgens het toenmalige ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0% ontstaat namelijk leegstand in afwachting van die nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2% in de provincie en 4% in Amsterdam een niveau dat

samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In Amsterdam was er in 2022 een woningtekort van 7,9 procent. Om op de 4% uit te komen zijn er circa 18.000 extra woningen nodig.

Gezien de grote vraag naar woningen in de regio, met name in de betaalbare sector, past het initiatief binnen het regionale beleid.

4.4. Gemeentelijk beleid

4.4.1. Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofdoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureuze vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stad maken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De

principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (rode ovaal)

De projectlocatie is in de visie aangewezen als een gemengd gebied. Deze stadsbuurten met hoge dichtheid aan woningen worden gekenmerkt door een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en levendige concentraties van voorzieningen in stadsstraten en aan pleinen. Het behoud van deze afwisseling staat hier voorop. Dat betekent dat de gemeente de bouwdynamiek wenst te controleren en ruimte wil bieden om publieksfuncties in stadsstraten beschermen.

Het project heeft betrekking op verdichting ter plaatse van een bestaand woonblok dat niet meer aan de huidige eisen voldoet. In de plint van het bestaande bouwblok bevinden zich enkele bedrijfsruimtes. In de nieuwbouw is rekening gehouden met de deze mix doordat er 3 woonwerkwoonwoningen in de plint zijn voorzien, ondanks dat de Valentijnkade niet is aangewezen als stadsstraat. Het project is daarmee passend binnen de Omgevingsvisie.

4.4.2. Amsterdamse woonagenda 2025

De Amsterdamse Woonagenda is op 19 juli 2017 vastgesteld. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Het heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025.

Er moeten voldoende en betaalbare woningen zijn en ze moeten goed zijn. Een woning van goede kwaliteit draagt bij aan het welbevinden en de gezondheid van de Amsterdammer. Met het oog op de toekomst moet er aandacht bestaan voor duurzaamheid. Amsterdam staat daarmee voor een toekomstgerichte woningvoorraad die bijdraagt aan het behalen van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. Het onderhavige project draagt daaraan bij doordat ingezet wordt op hoogwaardige, en duurzame woningen, waarmee de woningvoorraad wordt verbeterd vanuit zowel kwantitatief als kwalitatief oogpunt.

Het project voorziet in vergroting van de betaalbare woningvoorraad, daarmee wordt invulling gegeven aan de Woonagenda 2025.

4.4.3. Woningbouwplan 2018-2025

Het Woningbouwplan 2018-2025 is op 20 november 2018 vastgesteld door het college van B en W. Er is nog niet voldoende planvoorraad om de ambitie van sociale huurwoningen door corporaties te realiseren en dat geldt ook voor de planvoorraad voor middendure huurwoningen. Om de woningtekorten voor de laagste en middeninkomens te verlichten zet het college in op een hoge bouwproductie én op een hoog aandeel betaalbare woningen in het sociale en middendure huursegment. Het college zet bij gebiedsontwikkeling in op een substantieel deel middendure huurwoningen. De ambitie is:

- 17.500 sociale huurwoningen te bouwen door corporaties, gemiddeld 2.500 per jaar
- 11.690 middendure huurwoningen, gemiddeld 1.670 per jaar.

Het project voorziet in vergroting van de betaalbare woningvoorraad, daarmee wordt invulling gegeven aan het Woningbouwplan 2018-2025.

4.4.4. Routekaart Amsterdam klimaatneutraal 2050

De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal is een ambitiesdocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart worden de belangrijkste ingrediënten van de gemeentelijke strategie beschreven, om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. Hierbij worden de opgave en effecten van maatregelen in beeld gebracht, en wordt hierop gestuurd door middel van een Klimaatbegroting. Daarnaast wordt de aanpak beschreven, die loopt via vier transitiepaden: (1) Gebouwde Omgeving, (2) Mobiliteit, (3) Elektriciteit, en (4) Haven & Industrie. Elk transitiepad bestaat uit een aantal pijlers waarop de aanpak rust.

De Routekaart is de start van een wendbaar proces, waarbij intensief wordt samengewerkt in de stad, geëxperimenteerd, cijfers worden verzameld en geleerd zodat waar nodig kan worden bijgestuurd. De ontwikkelingen en voortgang staan in de jaarlijkse rapportage.

4.4.5. Nota Parkeernormen Auto

Op 29 november 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden.

De voorliggende projectlocatie is gelegen in een B-gebied. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Deze minimumnorm geldt echter niet voor woningen in de sociale en middeldure huursector.

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

Tabel: parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek)

Voor voorzieningen (waaronder ook bedrijven) vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. In paragraaf 5.1 wordt een parkeerbeschouwing gemaakt.

4.4.6. Nota Parkeernormen fiets en scooter

De Nota Parkeernormen fiets en scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en wordt in maart 2018 besproken in de gemeenteraad. De Nota Parkeernormen fiets en scooter verplicht nieuwe niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. De parkeervoorzieningen zijn bestemd voor de eigen werknemers en bezoekers die langer dan 1,5 uur willen parkeren. Voor scooters zijn er richtlijnen opgenomen. Of dat ook bindend beleid wordt hangt af van hoe de omvang van het scooterverkeer zich de komende 2 jaar ontwikkelt.

Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de locatie waar gebouwd wordt. Het voorliggende project bevindt zich in 'zone 2' (gemiddeld fietsgebruik). Voor woningen is de norm gekoppeld aan het gebruiksvloeroppervlak (gbo) van de woning, conform de navolgende tabel:

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeerplekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

In paragraaf 5.1 wordt dit nader toegelicht.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

De Indische Buurt ligt binnen de ring A10, met goede aansluitingen op het stedelijk weefsel van Amsterdam. De projectlocatie is goed bereikbaar via zowel auto, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: De Indische Buurt is vanaf de A10 Oost bereikbaar via afslag 14 waarna autoverkeer via de IJburglaan (S114) en de Zuiderzeeweg uitkomt in het oostelijk deel van de Indische Buurt. Binnen de Indische Buurt zijn de Insulindeweg (oost-west) en de Molukkenstraat (noord-zuid) belangrijke ontsluitingswegen. Deze wegen verbinden de buurt met de omliggende buurten. Autoverkeer van en naar de projectlocatie zal grotendeels via de Molukkenstraat en dan verder via de Valentijnkade rijden.
- Fiets: de nabij de projectlocatie gelegen noord-zuid-fietsroute Molukkenstraat en de oost-westfietsroute via de Ooster Ringdijk zijn onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam. De fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam. De Valentijnkade is daarnaast een belangrijke route voor langzaam verkeer van en naar het Flevopark.
- OV: de halte Valentijnkade van bussen 40 en 65 bevindt zich op circa 115-215 meter loopafstand ten oosten van de projectlocatie. Daarnaast ligt de projectlocatie op minder dan 500 meter afstand van OV-knooppunt Muiderpoort. Vanaf dit station vertrekken diverse bussen, trams en treinen.

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, voornamelijk via de Molukkenstraat en Valentijnkade rijden.

Het project leidt tot een toename van het aantal woningen. Op de projectlocatie zijn momenteel 55 sociale huurwoningen aanwezig en 234 m² bedrijfsruimtes in de plint. In de toekomstige situatie zijn er maximaal 72 woningen voorzien die tot de sociale huursector zullen behoren. Ook zal er 211 m² gemengde functies gerealiseerd worden (wonen/werken). Dat komt neer op een toename van 17 woningen en een afname van 23 m² commerciële functies. Het project heeft daarmee op het eerste gezicht beperkte gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen in de Indische Buurt.

Om de verkeersgevolgen van het project verder inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals bedoeld in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkecijfers naar parkeernormen'. Uit de CROW publicatie 381 blijkt dat voor het maximale programma van 72 huurwoningen een uitkomst van 202 verkeersbewegingen per etmaal aan de orde is, uitgaande van een kengetal van 2,8

verkeersbewegingen per woning (huur, appartement, midden/goedkoop/sociale huur). Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat dit aantal verkeersbewegingen als gevolg van huurwoningen een ruime overschatting betreft aangezien er geen extra parkeerplaatsen voor de huurders zullen worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 5.1.2). Daardoor zal het autobezit bij de huurwoningen naar verwachting beduidend lager zal zijn dan gemiddeld waardoor er in de praktijk ook minder verkeersbewegingen zullen plaatsvinden.

Voor de 211 m² nieuwe bedrijfsruimtes zal sprake zijn van 3 verkeersbewegingen per etmaal (uitgaande van een bedrijfsverzamelgebouw met een kengetal van 1,1 verkeersbewegingen per 100 m² bvo).

Dit alles leidt in het worst case scenario tot 205 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Deze motorvoertuigenbewegingen komen in de plaats van de 154 verkeersbewegingen vanwege de 55 gesloopte woningen (uitgaande van sociale huur appartement met een kengetal van 2,8 verkeersbewegingen per woning) en 3 verkeersbewegingen vanwege de 234 m² gesloopte bedrijfsruimte (uitgaande van een bedrijfsverzamelgebouw met een kengetal van 1,1 verkeersbewegingen per 100 m² bvo).

Een (theoretische) toename van het verkeer met 48 motorvoertuigen per etmaal is een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen. De omliggende wegen kunnen deze beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen goed verwerken.

5.1.2. Parkeren

Autoparkeren

Zoals in paragraaf 4.4 is aangegeven is de projectlocatie op basis van het beleid Nota Parkeernormen Auto een B-locatie. Om de parkeervraag te bepalen gaat de gemeente uit van normen die zijn weergegeven in onderstaande tabel.

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

Het betreft hier de ontwikkeling van 72 sociale huurwoningen. Voor dit woningtypen geldt geen minimum norm en een maximum norm van 1 pp per woning. Ook geldt voor iedere woning een bezoekersnorm van 0,1 pp. Hierdoor is de minimale parkeervraag voor de woningen 7,2 parkeerplaatsen en de maximumvraag 72.

In het project is geen parkeergelegenheid op eigen terrein voorzien. Parkeren vanwege de woningen vindt daarom plaats op de openbare parkeerplaatsen op straat. De projectlocatie is gelegen in een gebied waar betaald parkeren geldt (maandag t/m zaterdag van 09:00 tot 23:59, uurtarief van € 5,- in 2023). Bewoners van de nieuwbouw komen niet in aanmerking voor een

bewonersvergunning, met eventuele uitzondering van terugkerende bewoners en stadsvernieuwingsurgenten. Het aantal terugkerende bewoners en stadsvernieuwingsurgenten zal beperkt zijn. Doordat meeste bewoners niet op straat zullen parkeren blijven er alleen parkeerplaatsen nodig voor bezoekers (7,2 parkeerplaatsen). Op straat is voldoende plek voor het stallen van (afgerond) 8 auto's van bezoekers, ook omdat de parkeervraag van de bestaande woningen als gevolg van sloop verdwijnt. Ook voor het parkeren door bezoekers van de woonwerkruimtes is voldoende plek beschikbaar, ook omdat parkeren vanwege deze functie vooral overdag plaatsvindt.

Fiets- en scooterparkeren

Het beleid deelt Amsterdam, net als het beleid voor autoparkeren, in verschillende gebieden in. De projectlocatie valt in 'zone 2'. Hiervoor geldt een gemiddeld fietsgebruik.

Voor woningen en de woonwerkwoonings geldt de Bouwbrief, waarbij onder voorwaarden gezamenlijke fietsstallingen worden gerealiseerd. Gelet op de bouwbrief is voor het bouwplan het volgende aantal fietsparkeerplekken nodig:

- 2 fietsparkeerplekken per woning voor 11 woningen met een GBO van 50 m² of minder;
- 3 fietsparkeerplekken per woning voor 46 woningen met een GBO tussen 50 m² en 75 m²;
- 4 fietsparkeerplekken per woning voor 13 woningen met een GBO tussen 75 m² en 100 m²;
- 5 fietsparkeerplekken per woning voor 5 woningen met een GBO tussen 100 m² en 125 m².

Het totaal aantal benodigde fietsparkeerplekken komt uit op 237. Aan de voorwaarden in de Bouwbroefzal worden voldaan in het bouwplan door te voorzien in 237 fietsparkeerplekken, waarvan 12 bakfietsplekken. ... Ook zijn er 10 scooterparkeerplaatsen voorzien.

5.2. Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaai en industrielawaaai. Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond (spoor)wegen en industrieterreinen. Voor een nieuw ruimtelijk besluit dat betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige functies. Via akoestisch onderzoek wordt getoetst aan de geluidsnormen van de Wgh. Indien de zogenaamde "hoogste toelaatbare geluidsbelasting" (ook wel voorkeursgrenswaarde of voorkeurswaarde genoemd) wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting, ook wel hogere grenswaarde genoemd) worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Hiervoor heeft de gemeente geluidbeleid vastgesteld.

5.2.1. Wegverkeer

De projectlocatie is gelegen in de nabijheid van de Molukkenstraat en de Carolina MacGilavrylaan. Deze wegen hadden tot voor kort een snelheidsregime van 50 km/u. Door Cauberg-Huygen is via akoestisch onderzoek (referentie 08853-56431-03, d.d. 23 mei 2023, zie bijlage) nagegaan wat de geluidsbelasting van het wegverkeer op deze wegen is ter plaatse van de gevels van de beoogde

nieuwbouw. Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting van de Molukkenstraat lager dan 48 dB is en dat ook de geluidsbelasting vanwege de Carolina MacGilavrylaan naar verwachting laag is. De geluidsbelastingen zijn in beide gevallen lager dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB. Een hogere grenswaarde is daarmee niet nodig. Bovendien geldt per 8 december 2023 voor zowel de Molukkenstraat als de Carolina MacGilavrylaan dat de maximum snelheid is aangepast van 50 km/uur naar 30 km/uur. Voor 30 km/uur-wegen bestaan geen wettelijke normen voor het toetsen van de geluidsbelasting.

5.2.2. Railverkeer

De projectlocatie ligt in de nabijheid van de spoorweg tussen Amsterdam en Weesp. Door Cauberg-Huygen is via akoestisch onderzoek (referentie 08853-56431-03, d.d. 23 mei 2023, zie bijlage) nagegaan wat de geluidsbelasting van het railverkeer op deze spoorwegen is ter plaatse van de gevels van de beoogde nieuwbouw. Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting maximaal 66 dB bedraagt. Er wordt daarmee niet voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 55 dB voor railverkeer maar wel aan de maximale ontheffingswaarde (68 dB). Indien maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn dan kan voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde worden vastgesteld (zie subparagraaf 5.2.5).

5.2.3. Industrieterrein

De projectlocatie is niet gelegen binnen een zone rond een industrieterrein.

5.2.4. Cumulatie

Uit het door Cauberg-Huygen uitgevoerde onderzoek volgt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer (alle wegen inclusief spoor gezamenlijk) omgerekend naar wegverkeerslawaai ($L_{vl,cum}$) ten hoogste 61 dB zonder aftrek bedraagt. Omgerekend naar spoorweglawaai ($L_{rl,cum}$) bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer ten hoogste 66 dB.

De op het wegverkeerslawaai afgestemde grenswaarde van $L_{VL,cum} = 66$ dB (63+3) uit het Amsterdams geluidbeleid wordt nergens overschreden. Op basis van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn geen extra maatregelen nodig in de vorm van bijvoorbeeld dove gevels.

5.2.5. Hogere grenswaarde

Er is nagegaan of bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting vanwege railverkeer met 11 dB te reduceren tot de voorkeurgrenswaarde:

- Bronmaatregelen:
 - Raildempers: Het effect van raildempers bedraagt circa 2 tot 3 dB. Aanpassingen van het spoor door het toepassen van raildempers is voor een project van deze beperkte omvang financieel niet doelmatig. Bovendien zal de geluidsbelasting ook na toepassing van raildempers nog steeds boven de voorkeurgrenswaarde uitkomen.

- Betonnen dwarsliggers: In het geluidregister geldt voor het onderzochte spoortracé dat er nog spoordelen op houten dwarsliggers zijn. Deze houten dwarsliggers zijn echter al vervangen door betonnen dwarsliggers, dat is akoestisch gunstiger. Doorvoering van de betonnen dwarsliggers in de geluidberekeningen van het spoorweglawaai leidt ertoe dat bij enkele toetspunten de geluidbelasting op de gevels met 1 dB afneemt. De hoogste geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt echter nog altijd 66 dB, conform de berekening met een houten dwarsligger. Om die reden is niet uitgegaan van de verbetering door de betonnen dwarsliggers.
- Overdrachtsmaatregelen: Door het toepassen van geluidschermen langs het spoor kunnen extra geluidreducties worden behaald. Het plaatsen van schermen is stedenbouwkundig niet gewenst vanwege de benodigde hoogte (vaak even hoog als de beschouwde woonverdieping(en)) en de sociale veiligheid. Door de hoogte van de nieuwbouw kan alleen voldoende geluidreductie worden gerealiseerd (bij het merendeel van de bouwlagen) door een aanzienlijk hoog geluidscherm te plaatsen langs het spoor. Vanwege de ligging nabij het station en om financiële redenen zijn dergelijke geluidschermen niet wenselijk.

Maatregelen om de geluidsbelastingen op de gevel te reduceren zijn dus niet haalbaar of leveren onvoldoende reductie op. Er zal daarom een hogere grenswaarde van 66 dB worden aangevraagd vanwege het railverkeer op de spoorweg tussen Amsterdam en Weesp.

De meeste woningen zullen beschikken over een geluidsluwe gevel: een gevel die een per bronsoort gesommeerde geluidbelasting van ten hoogste de voorkeursgrenswaarde (48 dB voor wegverkeerslawaai en 55 dB voor spoorweglawaai) heeft. Omdat de eenzijdig georiënteerde appartementen niet direct over een geluidsluwe gevel beschikken zullen er bouwkundige maatregelen moeten worden toegepast zodat alle woningen (alsnog) over een geluidsluwe zijde beschikken. Het gaat daarbij om een geheel verglaasde loggia of voor appartementen zonder individuele buitenruimte een dubbelraamprincipe toepassen, bijvoorbeeld het Harbour Fenster. De toe te passen bouwkundige maatregelen voor geluidsluwe zijdes zijn nader uitgewerkt in het kader van aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen'.

5.3. Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het uitgangspunt dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van een milieugevoelige functie (zoals wonen), sprake is van een aanvaardbaar leef- en verblijfsklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige functies en bedrijven dient daarom milieuzonering te worden toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van 2009. Het doel van de VNG-publicatie is het bieden van een handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk en biedt mogelijkheden voor maatwerk en flexibiliteit bij het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en bij het inpassen van woningen en andere gevoelige functies nabij bedrijven.

De richtafstanden in de bijlagen van de VNG-publicatie zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een “rustige woonwijk” (bijlage 1 van de VNG-publicatie). Deze richtafstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met 1 afstandstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype “gemengd gebied”. Verdere reducties zijn in beginsel niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht.

In het onderhavige geval gaat het om sloopnieuwbouw van woningen in een gemengd gebied. Alhoewel er nu ook al sprake is van woningen is volledigheidshalve wel gekeken naar bedrijven in de omgeving, ook om dat er meer woningen komen dan in de huidige situatie.

In de omgeving van de projectlocatie bevinden zich enkele bedrijven, namelijk een bouwmarkt (Molukkenstraat 190), een supermarkt met dakparkeken (Molukkenstraat 308) en een spooreplacement (Amsterdam Watergraafsmeer). Voor deze bedrijven geldt het volgende:

- **Bouwmarkt:** een bouwmarkt behoort volgens de VNG-publicatie tot milieucategorie 2. Voor een dergelijke functie geldt een richtafstand van 10 meter tot gemengd gebied. De projectlocatie bevindt zich op meer dan 50 meter zodat ruimschoots aan de richtafstand wordt voldaan. Het is daarmee voldoende aannemelijk dat de bouwmarkt niet wordt beperkt in haar bedrijfsvoering en dat de bouwmarkt geen nadelige gevolgen heeft voor een goed woon- en leefklimaat van de nieuwe woningen.
- **Supermarkt:** een supermarkt behoort volgens de VNG-publicatie tot milieucategorie 1. Voor een dergelijke functie geldt een richtafstand van 0 meter tot gemengd gebied. De projectlocatie bevindt zich op meer dan 50 meter zodat ruimschoots aan de richtafstand wordt voldaan. Het is daarmee voldoende aannemelijk dat de supermarkt niet wordt beperkt in haar bedrijfsvoering en dat de supermarkt geen nadelige gevolgen heeft voor een goed woon- en leefklimaat van de nieuwe woningen.
- **Spooreplacement:** een spooreplacement behoort volgens de VNG-publicatie tot milieucategorie 4.2. Voor een dergelijke functie geldt een richtafstand van 200 meter tot gemengd gebied. De projectlocatie bevindt zich op circa 180 meter zodat niet aan de richtafstand wordt voldaan.

Doordat de nieuwbouw binnen de richtafstand van het spooreplacement is gelegen, is nader onderzoek nodig. In het door Cauberg-Huygen uitgevoerde akoestisch onderzoek (referentie 08853-56431-03, d.d. 23 mei 2023, zie bijlage) is nader ingegaan op het spooreplacement. Uit hoofdstuk 6 van het rapport blijkt dat voor het spooreplacement een milieuvergunning geldt. De geluidsbelasting voor geluidsgevoelige functies in de directe nabijheid van het emplacement mag conform de milieuvergunning 45, 42 en 40 dB(A) zijn, voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Gelet op het feit dat de nieuwe woningen niet dicht bij het emplacement komen te liggen dan de bestaande, te slopen woningen en dat het emplacement niet meer geluid maakt dan 45, 42 en 40 dB(A) langtijdgemiddeld en 55 dB(A) maximaal ter plaatse van nabijgelegen woningen, is ter plaatse van de nieuwe woningen opnieuw sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het spooreplacement wordt ook niet beperkt in de bedrijfsvoering.

Ten aanzien van milieuzonering kan worden geconcludeerd dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

5.4. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is ten behoeve van de omgevingsvergunning door Crux een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk: RA22717a1, d.d. 4 juli 2023, zie bijlage).

Uit het milieuhygiënisch bodemonderzoek blijkt het volgende:

- Straatzijde: Bij een boring aan de straatzijde is een matig tot sterk verontreiniging met zink aangetroffen in de zandige ondergrond (vanaf 0,7 m onder maaiveld). Ook bij een andere boring aan de straatzijde is een matige verontreiniging met zink aangetroffen in de ondergrond (1,2 tot 1,7 m onder maaiveld). De diepe kleiige/venige ondergrond (2,2-2,5 m) is aan de straatzijde sterk verontreinigd met lood. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met koper, kwik, zink en PAK. De overige grond aan de straatzijde is ten hoogste licht verontreinigd met zware metalen, PAK en/of minerale olie.
- Tuinzijde: De bovengrond (0-0,5 m onder maaiveld) aan de tuinzijde is overwegend sterk verontreinigd met zink. De westelijk gelegen tuinen zijn ook matig tot sterk verontreinigd met PAK. Daarnaast is deze grond licht verontreinigd met cadmium, koper, kwik, lood en PCB. De overige ondergrond aan de tuinzijde is ten hoogste licht verontreinigd met kwik, zink, PAK, PCB en minerale olie.
- Asbest: Er is zowel tijdens het veldwerk als in de onderzochte mengmonsters geen asbest aangetoond. Er is geen sprake van een verontreiniging met asbest.
- PFAS: Er zijn verhoogde gehalten aan PFOS, PFOA en een overige PFAS gemeten, maar de vastgestelde achtergrondwaarden worden niet overschreden. Op basis van de analyseresultaten is er geen saneringsnoodzaak betreffende PFAS.
- Grondwater: Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met barium en/of minerale olie.

Uit het onderzoek blijkt dat er enkele verontreinigingen zijn aangetroffen. Aanvullend onderzoek naar de omvang van de aangetoonde verontreinigingen wordt voor de geplande werkzaamheden niet noodzakelijk geacht. Omdat in totaal meer dan 25 m³ grond sterk verontreinigd is, is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Voor de werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond dient een saneringsprocedure te worden doorlopen. In de begroting van het project is rekening gehouden met de kosten voor het uitvoeren van de benodigde bodemsanering. Na sanering vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van het project.

5.5. Luchtkwaliteit

5.5.1. Wet milieubeheer

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld op 1 augustus 2009, is deze grens in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een plan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

In dit geval betreft het een toename van 17 woningen, wat ruim onder de grens blijft. De woonwerkruimtes komt in de plaats van de bestaande bedrijvigheid in de plint. Het project heeft derhalve geen significant effect op de luchtkwaliteit ter plaatse. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

5.5.2. Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit en daarbij is de afstand tot rijks- en provinciale wegen groter dan beschreven. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.5.3. Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de

eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. Op de projectlocatie worden deze functies niet gerealiseerd.

5.6. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de risicokaart geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. Ook zijn er geen relevante buisleidingen in de nabijheid. Wel ligt de projectlocatie binnen 200 meter van een route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, namelijk de spoorlijn tussen Amsterdam en Weesp. Door AVIV is onderzoek naar externe veiligheid gedaan (projectnummer 224907, d.d. 7 juli 2022, zie bijlage).

Uit de Regeling Basisnet blijkt dat over de spoorlijn Amsterdam-Weesp alleen transport van stofcategorie C3 plaatsvindt (brandbare vloeistoffen). Doordat enkel C3 wordt vervoerd, blijft het invloedsgebied beperkt tot 35 meter van het spoor. De projectlocatie ligt daarbuiten. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling niet van invloed is op het groepsrisico en dat er geen berekening nodig is. Wel dient de Veiligheidsregio conform artikel 7 van het Bevt in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen omtrent zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

5.7. Ecologie

5.7.1. Soortenbescherming

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd(e) soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

Om te beoordelen of beschermd(e) plant- en diersoorten bij de locatie aanwezig zijn is door adviesbureau By Nature Advies een quick scan flora en fauna uitgevoerd (rapportnummer 2216-01v32.0, d.d. 3 oktober 2022, zie bijlage). Uit de quick scan blijkt dat de aanwezigheid van beschermd leefgebied en vaste rust- en verblijfplaatsen van vaatplanten, vogels met jaarrond

beschermde rust- en/of verblijfplaatsen, grondgebonden zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden uitgesloten is. Voor deze soorten zijn geen vervolgstappen noodzakelijk. Wel is de algemene zorgplicht te allen tijde van kracht. Uit het rapport blijkt verder dat de aanwezigheid van algemene broedvogels tijdens het broedseizoen en verblijfplaatsen van vleermuizen niet uitgesloten kan worden. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in het complex is daarom noodzakelijk. Voor algemene broedvogels geldt dat er geen versturende werkzaamheden mogen plaatsvinden tijdens het broedseizoen. Verstoring treedt niet op als bomen en struweel in de tuinen worden verwijderd buiten de broedperiode.

Naar aanleiding van de quick scan is door By Nature Advies een vleermuisonderzoek uitgevoerd (rapportnummer 2216-02v0.1, d.d. 19 oktober 2022, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat op de projectlocatie geen verblijfplaatsen of andere beschermde functies van vleermuizen aanwezig zijn. Wel wordt de Ringvaart als foerageergebied gebruikt door enkele gewone dwergvleermuizen (twee). Het betreft echter geen belangrijke of essentiële functie voor de vleermuizen. Op circa 130 meter van de projectlocatie bevindt zich op de hoek Celebesstraat-Sibogasstraat een paarterritorium van een gewone dwergvleermuis. Deze bevindt zich buiten de invloedssfeer van de geplande werkzaamheden. Het paarterritorium wordt door de geplande werkzaamheden niet verstoord. Voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden is geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het project voor wat betreft soortenbescherming voldoet aan de Wet natuurbescherming.

5.7.2. Gebiedsbescherming

Zoals ook blijkt uit de in de vorige subparagraaf beschreven quick scan maakt de projectlocatie geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of een ander beschermd gebied. Wel ligt de beoogde tijdelijke bouwplaats in een groenstrook maar er vinden voor deze bouwplaats geen kapwerkzaamheden plaats en er wordt ook geen extra verlichting geplaatst.

Een project kan ook op afstand mogelijk gevolgen hebben voor een beschermd Natura 2000-gebied door een toename van stikstofdepositie ter plaatse van dat Natura 2000-gebied. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient daarom te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden.

Door Cauberg-Huygen is een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd (referentie 08855-58883-01, d.d. 13 december 2023, zie bijlage). Er is daarbij een inschatting gemaakt van het bouwverkeer en de inzet van materieel en de verkeersaantrekkende werking tijdens de gebruiksfase. Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

5.8. Archeologie en cultuurhistorie

5.8.1. Archeologie

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Archeologische zorg is door de invoering van de vernieuwde Monumentenwet 1988 in september 2007 formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed.

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark' is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Op basis van dit bureauonderzoek zijn archeologische dubbelbestemmingen opgenomen op locaties met een archeologische verwachting. De projectlocatie is gelegen in een zone waar vrijstelling van archeologische maatregelen geldt. Een archeologisch vervolgonderzoek is daarom niet nodig. Het bouwplan omvat bovendien geen ondergrondse bebouwing.

5.8.2. Cultuurhistorie

De bebouwing op de projectlocatie is in 1924 gebouwd naar een ontwerp van architect J.M. van der Mey, in de stijl van de Amsterdamse School. Doordat het gebouw in de laatste fase van de Amsterdamse School is gerealiseerd zijn de vormen echter wel soberder dan bij de gebouwen die in een eerdere periode van de Amsterdamse School zijn gerealiseerd. Als gevolg van een grondige renovatie in de jaren '80 zijn veel originele details verdwenen. Enkele jaren geleden is het deel van het blok aan de Sumatrastraat-Ombilinstraat al gesloopt en vervangen door nieuwbouw.



Afbeelding: aanwijzing bestaande bebouwing projectlocatie (bron: <https://maps.amsterdam.nl/ordekaart/>)

De bestaande bebouwing op de projectlocatie maakt onderdeel uit van de 'Gordel 1920-1940'. Volgens de Atlas Ordekaarten behoort de bebouwing tot de basisorde. Dat zijn voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren. Het betreft de laagste orde op de ordekaart.

Doordat de bebouwing op de projectlocatie tot de basisorde behoort is er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bezwaar om de bebouwing te slopen en te vervangen door nieuwbouw.

5.9. Water

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

5.9.1. Relevant waterbeleid en – regels

Programma Rainproof

Waternet heeft het initiatief genomen het programma Amsterdam Rainproof op te zetten, als start van een maatschappelijke beweging om de stad en de stedelingen regenbestendiger te maken. Grondslag voor het initiatief is de gemeentelijke zorgplicht voor doelmatig en doeltreffend afvoeren van hemelwater welke Waternet namens de gemeente Amsterdam uitvoert. In Amsterdam Rainproof wordt dit ingevuld door het faciliteren van de beweging, die na de looptijd van het programma op eigen kracht verder gaat. Amsterdam Rainproof wil met doelgroepen als

huishoudens, bedrijven, instellingen en overheid een platform bouwen om alle Amsterdammers te verleiden tot regenbestendig handelen. Amsterdam Rainproof staat daarmee niet alleen voor het fysiek veranderen van de stad, maar juist ook voor een mentale verandering in het denken en doen (of juist laten) van haar inwoners, haar ondernemers en haar instellingen. Je bent regenbestendig als je bewust bent van de gevolgen, bewust bent van de mogelijkheden en kansen om nuttig met regenwater om te gaan en er naar handelt of juist niet. In het laatste geval accepteer je dan de gevolgen.

Het programma richt zich primair op de opgave van (zeer) hevige regenbuien. Raakvlakken met andere water- en milieuthema's als klimaatadaptatie, grondwateroverlast en –onderlast, waterkwaliteit, waterbestendig maken van de stad, hittebestendigheid en duurzame energie worden alleen benut als er een zinvolle relatie is tussen de processen (bijvoorbeeld communicatie uitingen en of gezamenlijke bijeenkomsten) en doelstellingen en de oplossingen van de andere thema's.

Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Keur

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van verharding is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m² te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Daarnaast geldt dat het te dempen wateroppervlak één-op-één moet worden gecompenseerd.

5.9.2. Waterberging

Het voornemen gaat uit van sloopnieuwbouw. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

In de huidige situatie is de projectlocatie voor een groot deel verhard. Het totale verhardingsoppervlak bedraagt 951 m². In de toekomstige situatie bedraagt het verhardingsoppervlak 1.412 m². Dat is een toename van 461 m². Er is daarmee geen sprake van een zodanige toename van het verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is. Pas bij een toename aan verharding van 1.000 m² of meer zijn aanvullende maatregelen nodig om de toename aan verharding te compenseren.

5.9.3. Waterkering

De projectlocatie bevindt zich net buiten de beschermingszone van de Ringdijk. De nieuwbouw heeft daarom geen gevolgen voor de waterveiligheid.

5.9.4. Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains). Er zijn daardoor geen gevolgen voor het grondwater.

5.9.5. Waterkwaliteit

Voor de toekomstige woonbebouwing wordt uitgegaan van een gescheiden rioolstelsel zodat het hemelwater separaat kan worden afgevoerd. De huisaansluitingen zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool. Er zullen geen uitlopende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

5.9.6. Rainproof

Op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart Amsterdam is aangegeven waar in Amsterdam de kans op regenwateroverlast groot is. Ook is informatie te vinden over welke maatregelen te nemen zijn in welke gebieden en waar rekening mee dient te worden gehouden bij het bedenken van oplossingen. Zo heeft grondwater invloed op de mogelijkheid tot infiltratie van regenwater. Op de kaart is ook aangegeven hoe hoog het water komt te staan volgens het model bij een bui van 120 mm in 2 uur.

De projectlocatie maakt geen onderdeel uit van een gebied waar sprake is van een regenwaterknelpunt. Wel is er sprake van een hoge grondwaterstand.

Er zijn 5 soorten oplossingen om met hemelwater om te gaan:

1. hemelwater vasthouden en bergen;
2. hemelwater afvoeren;
3. hemelwater infiltreren;

4. hemelwater gebruiken;
5. waterrobuust bouwen.

Of bepaalde maatregelen mogelijk zijn in of rondom de nieuwbouw hangt af van een aantal factoren. Gelet op de interactieve Regenwaterknelpuntenkaart zijn er geen maatregelen die bij voorbaat afvallen.

Er wordt bij het project voorzien in waterbuffering. Dit houdt in dat er regenwater wordt 'vastgehouden' zodat dit water niet rechtstreeks het riool in gaat, maar wordt opgevangen in infiltratiekratten welke in de binnentuin worden aangelegd. Dit opgevangen water zal geleidelijk aan de ondergrond worden afgegeven waardoor het water in de bodem infiltreert. Bij extreme waterhoeveelheden heeft dit systeem een 'overloopfunctie', waardoor er in geval van te veel regenwater alsnog op het gemeente riool kan worden geloosd.

5.10. Behoeft

In paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing is beschreven dat voor een ruimtelijke ontwikkeling moet worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan die ontwikkeling. In de rest van hoofdstuk 4 van de ruimtelijke onderbouwing is het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid beschreven waaruit blijkt dat er een behoefte bestaat aan de woningen in de sociale en middeldure sector die in voorliggend project worden gerealiseerd.

Woningen algemeen

In de beleidsstukken van de provincie en de MRA blijkt dat de woningbehoefte voor de regio groot is. Voor de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen geformuleerd. In de "Koers 2025" (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de 'Monitor betaalbare woningvoorraad' komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. Ook de 'Woonvisie tot 2020' zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met sociale huurwoningen.

Benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied

Het project bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. Gelet op de grote behoefte aan woningen en werkfuncties alsmede de ligging in bestaand stedelijk gebied voldoet het project aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

5.11. Trillinghinder

Het project ligt in de nabijheid van een spoorlijn. Er kan daardoor sprake zijn van trillinghinder bij de woningen. Daarom is door Peutz een onderzoek gedaan naar de te verwachten trillingniveaus als gevolg van treinverkeer (rapportnummer H 8297-2-RA, d.d. 22 maart 2022, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat op basis van verrichte metingen kan worden geconcludeerd dat aan de na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zal worden voldaan. Er zal daarmee voor wat betreft trillingen sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.

5.12. Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject” als bedoeld in het besluit m.e.r.

Het onderhavige project heeft betrekking op een gewijzigde configuratie van woningbouw. De beoogde woningen zijn grotendeels ter vervanging zijn van de te slopen woningen. De bestaande stedenbouwkundige opzet wijzigt nauwelijks. Wel is er een feitelijke toename van het aantal woningen van 55 naar 72 en neemt de bouwhoogte toe van 5 lagen naar 6 lagen. Als gevolg van deze beperkte wijzigingen is er geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is daarom niet nodig.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Eigendom

De gronden zijn in eigendom van de gemeente en in erfpacht uitgegeven aan Eigen Haard. De bebouwing op de projectlocatie is in eigendom van Eigen Haard.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gerealiseerd op kosten en risico van Eigen Haard. Voor de gemeente is er geen financieel risico.

Het project is gelet op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening te beschouwen als een bouwplan waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. De grond van de projectlocatie is echter in eigendom van de gemeente en is door de gemeente in erfpacht uitgegeven aan Eigen Haard zodat er in het kostenverhaal is voorzien. Er is daarom geen exploitatieplan of anterieure overeenkomst nodig. Uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is verder niet gebleken dat de ontwikkeling economisch niet uitvoerbaar is.

6.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.3.1. Participatie

Begin 2021 is er een bewonersonderzoek uitgevoerd waarin meer dan helft van de bewoners instemde met het voorkeursscenario sloop-nieuwbouw. In juni 2021 is de herhuisvesting van de huidige bewoners gestart en de peildatum verstrekt door stadsdeel Oost, lopende tot 15 januari 2023.

In maart 2022 is het nieuwbouwplan gepresenteerd aan de bewonerscommissie en zijn de naastgelegen VvE's geïnformeerd. In juni 2022 zou een informatieavond georganiseerd worden voor bewoners en omwonenden maar deze is toentertijd niet doorgedaan. De reden hiervoor was de constatering dat het eerdere nieuwbouwplan financieel onhaalbaar was waardoor er een nieuw ontwerp gemaakt moest worden. Dit is in juni 2022 schriftelijk gecommuniceerd aan de bewoners en de omwonenden. Ook de peildatum is in overleg met de gemeente verlengd tot 2024. De woningen waarvan de bewoners al verhuisd waren, worden tijdelijk verhuurd met een gebruikersovereenkomst.

In mei 2023 was het nieuwe plan gereed en is tijdens de informatieavond op 22 mei gepresenteerd aan de buurt, oud-bewoners en huidige bewoners. De reacties op het plan waren over het algemeen positief. De omwonenden en bewoners zullen begin 2024 schriftelijk worden geïnformeerd over het definitieve planontwerp, de ingediende vergunningen en de nieuwste planning.



Afbeelding: inloopbijeenkomst van het plan voor Vakentijnkade 4-18

6.3.2. Wettelijk vooroverleg

In overeenstemming met artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wabo het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 5.1.1 Bro verplicht.

P.M.

6.3.3. Ontwerp omgevingsvergunning

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan zal, samen met de onderliggende ruimtelijke onderbouwing, overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen

7.1. Het project

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen herontwikkeling van de percelen Valentijnkade 4-18. Het voornemen is om de bestaande bebouwing te slopen en te vervangen door nieuwbouw met 72 sociale huurwoningen en 3 woonwerkruimtes.

7.2. Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van de projectlocatie vigeert het bestemmingsplan 'Indische Buurt en Flevopark'. Dit bestemmingsplan is op 8 juni 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Voor de projectlocatie gelden de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'. Het project wijkt af van het bestemmingsplan op de volgende twee onderdelen:

A. Gebruik:

1. Het gebruik als wonen in de begane grondlaag ter plaatse van twee aanduidingsvlakken 'wonen uitgesloten' in de bestemming 'Wonen' en de aangrenzende bestemming 'Tuin'.
2. Het gebruik als woonwerkwooning in de begane grondlaag buiten een aanduidingsvlak 'wonen uitgesloten'.

B. B. Bouwen:

1. Het bouwvlak wordt met 0,4 tot 2,4 meter overschreden ten behoeve van het hoofdgebouw, tot een diepte van 11,1-13,1 meter.
2. Het bouwvlak wordt met 11,1 meter overschreden ten behoeve van een uitbouw van de begane grondlaag, tot een diepte van 22 meter.
3. De maximum bouwhoogte wordt met 4,1 tot 7,1 meter overschreden, tot een hoogte van 19,1 meter (exclusief een dakopbouw met een oppervlak van circa 15 m² en een bouwhoogte van 19,7 meter).

In het navolgende wordt een ruimtelijke motivatie voor de afwijkingen gegeven.

- A1 en A2: In het geldende bestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande situatie waarbij de drie bedrijfsruimtes in de plint expliciet beschermd zijn ter bescherming van het gemengde karakter van de buurt. De bedrijfsruimtes mogen zodoende niet worden gebruikt voor wonen. Als gevolg van het project zal de bestaande bebouwing echter gesloopt gaan worden en zal er sprake zijn van een andere configuratie. Om ook de nieuwbouw bij te laten dragen aan het gemengde karakter van de buurt zijn in de plint van de nieuwbouw drie woonwerkruimtes voorzien. Deze woonwerkruimtes komen op een andere locatie dan de bestaande bedrijfsruimtes.
- B1: De woningen in de nieuwbouw worden iets dieper dan de te slopen woningen. De beoogde dieptes van de nieuwbouw (11,1 tot 13,1 meter) zijn gangbaar bij nieuwbouw in een stadsbuurt als deze. De overschrijding van de bouwgrenzen heeft geen nadelige gevolgen voor naastgelegen percelen, mede omdat de woningen in de hoek bij de Ombilinstraat terug komen te liggen (ongeveer gelijk aan de huidige achtergevellijn).
- B2: Om voldoende fietsparkeercapaciteit te realiseren wordt een deel van de begane grondlaag enkele meters dieper dan de rest van de nieuwbouw. Dit deel van de nieuwbouw

ligt op enge afstand van de aangrenzende percelen zodat er geen nadelige effecten ontstaan.

- B3: De nieuwbouw wordt zeslaags en daarmee één tot twee bouwlagen hoger dan de bestaande bebouwing. De bouwhoogtes sluiten aan op de aangrenzende bebouwingen waarbij de nieuwbouw te beschouwen is als een tussenblok dat zorgt voor een evenwichtige overgang tussen het zevenlaagse gebouw ten westen en het vijf-laagse gebouw ten oosten. De hogere bouwhoogtes hebben vanwege de onderlinge afstand tot de tegenovergelegen bebouwing (meer dan 25 meter) geen relevante gevolgen voor de bezonning van deze tegenovergelegen bebouwing.

7.3. Beleidstoets

De projectlocatie is in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 aangewezen als een gemengd gebied met een hoge dichtheid aan woningen. Door de verdichting aan woningen als gevolg van het project wordt bijgedragen aan een vergroting van de betaalbare woningvoorraad als bedoeld in de Amsterdamse woonagenda 2025 en het Woningbouwplan 2018-2025.

7.4. Toets aan omgevingsaspecten

In hoofdstuk 5 van deze ruimtelijke onderbouwing is het project getoetst aan de relevante wet- en regelgeving en het relevante beleid ten aanzien van de omgevingsaspecten verkeer en parkeren, geluidhinder, milieuzonering, bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie (soort- en gebiedsbescherming), archeologie en cultuurhistorie, water en behoefte. Gebleken is dat deze omgevingsaspecten de realisatie van het project niet in de weg staan.

7.5. Conclusie

Het project is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.