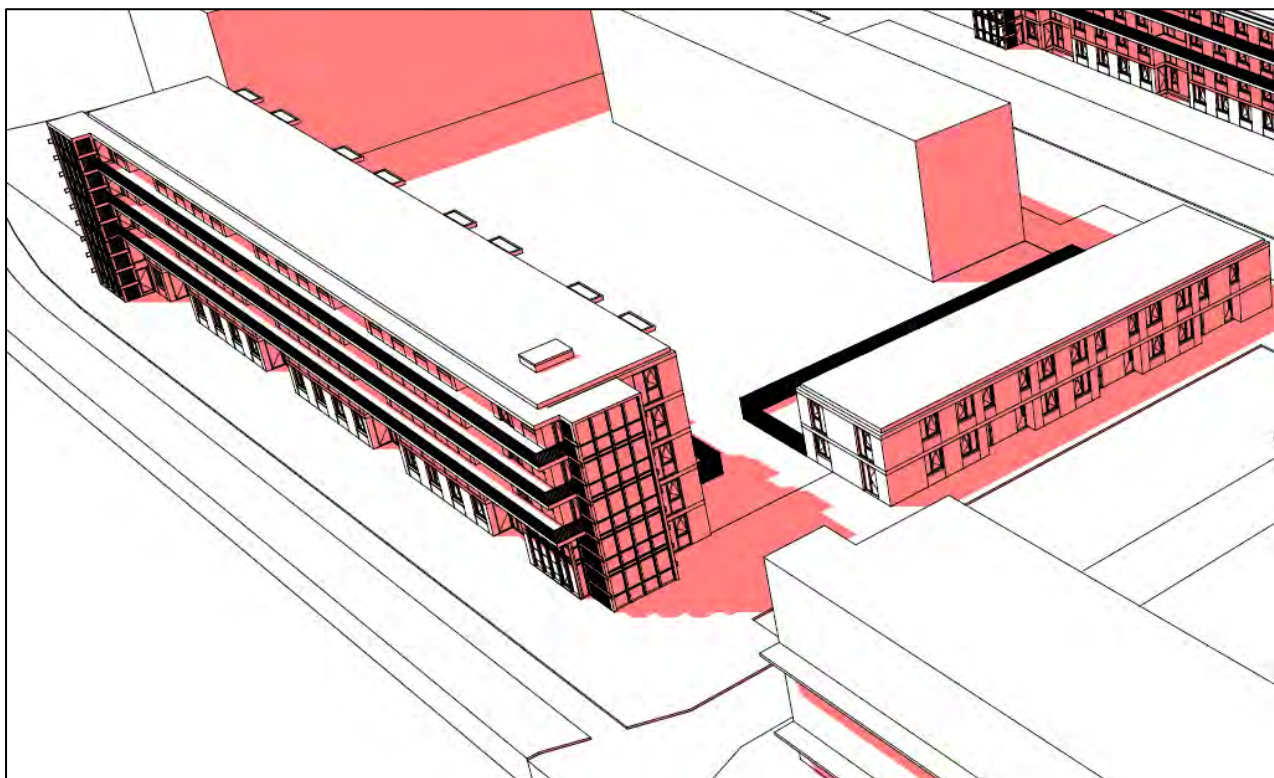


Ruimtelijke onderbouwing

Blokken 8, 10A en 10B, Bakemabuurt



Versie: Definitief
Datum: 4 december 2018

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
fax 020 625 63 76
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Locatie.....	3
2.	Het project.....	5
2.1.	Positie projectlocatie binnen Geuzenveld	5
2.2.	Ontstaansgeschiedenis	5
2.3.	Huidige situatie	9
2.4.	Nieuwe situatie	14
3.	Planologisch kader	21
3.1.	Geldend bestemmingsplan	21
3.2.	Afwijkingen	22
4.	Beleidskader	23
4.1.	Rijksbeleid.....	23
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	23
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	26
5.	Omgevingsaspecten.....	33
5.1.	Verkeer en parkeren	33
5.2.	Luchtkwaliteit	35
5.3.	Geluid.....	35
5.4.	Externe veiligheid	36
5.5.	Bodem.....	36
5.6.	Water	37
5.7.	Archeologie en cultuurhistorie	38
5.8.	Luchthavenindelingbesluit.....	39
5.9.	Ecologie.....	46
5.10.	Behoefte	47
5.11.	Milieu effect rapportage.....	48
6.	Uitvoerbaarheid.....	49
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	49
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	50
Bijlagen:		
1.	Indieningstekening	
2.	Akoestisch onderzoek	
3.	Bodemonderzoek	

4. Afdoend onderzoek

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het kader van de stedelijke vernieuwing heeft de afgelopen jaren in veel buurten in de Westelijke Tuinsteden sloopnieuwbouw, verdichting en renovatie plaatsgevonden. In de Bakemabuurt bevinden zich nog enkele locaties die op de nominatie staan voor stedelijke vernieuwing. Voor wat betreft de locaties die in eigendom zijn van woningcorporatie Stadgenoot gaat het om sloopnieuwbouw van de bestaande blokken 8, 10A en 10B en nieuwbouw ter plaatse van een onbebouwd kavel (blok 0).

Het geldende bestemmingsplan 'Geuzenveld' maakt ter plaatse van de blokken 0, 8, 10A en 10B stedelijke vernieuwing mogelijk. De plannen die momenteel voor deze blokken in voorbereiding zijn passen vanwege een afwijkende configuratie echter niet volledig in het geldende bestemmingsplan. Voor de blokken 0, 8, 10A en 10B zullen daarom omgevingsvergunningen in afwijking van het geldende bestemmingsplan worden aangevraagd. De aanvragen hebben betrekking op omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo (afwijkend gebruik). In een later stadium, als de bouwplannen volledig uitgekristalliseerd en uitgedetailleerd zijn, zullen de omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.

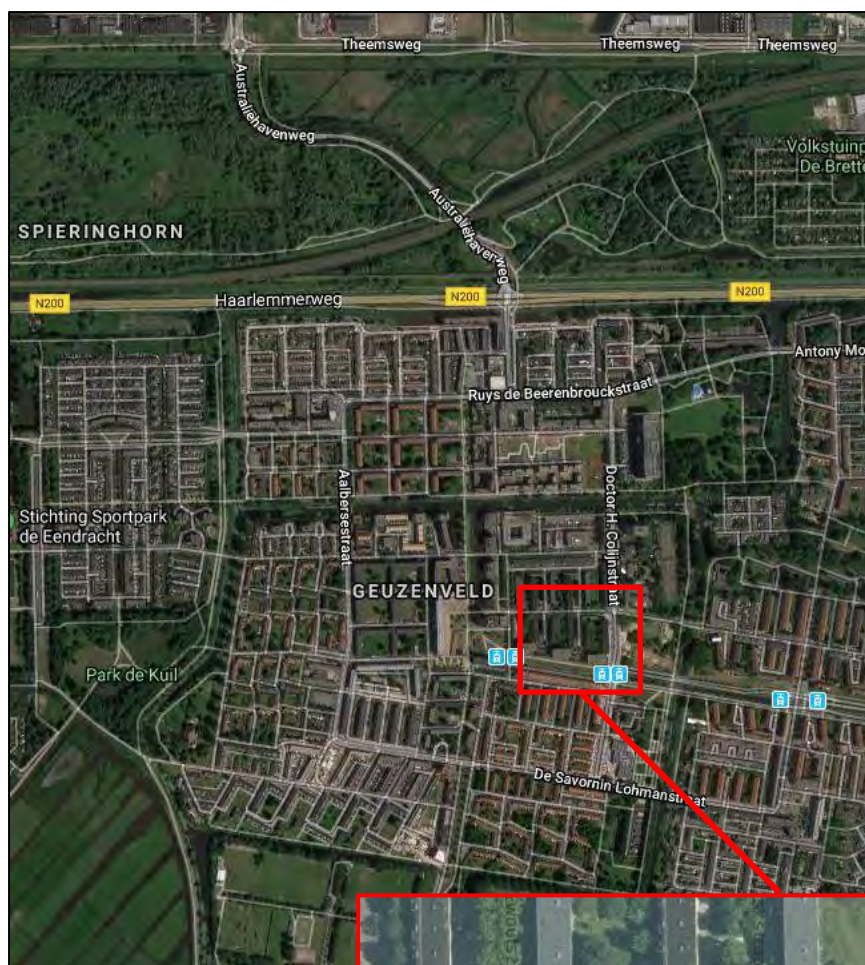
Het voorliggende document vormt de ruimtelijke motivering voor de omgevingsvergunning voor het afwijkend gebruik ter plaatse van de blokken 8, 10A en 10B. Voor blok 0 zal een separate planologische procedure worden gevolgd zodat de voorliggende ruimtelijke motivering geen betrekking heeft op dat blok.

1.2. Locatie

De Bakemabuurt is onderdeel van de wijk Geuzenveld in stadsdeel Nieuw-West. Geuzenveld is een woonwijk in het westen van Amsterdam die tussen de Haarlemmerweg (N200) en de Sloterscheg (met daarin sportpark Ookmeer) is gelegen. Geuzenveld maakt als tuinstad onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden.

De projectlocatie bevindt zich centraal in de wijk Geuzenveld. De drie blokken zijn alle drie direct ten zuiden van de Dirk Sonoystraat gelegen. Blok 8 is daarbij gelegen tussen de Dotor H. Colijnstraat (oostzijde), het enkele jaren geleden gerealiseerde blok 16 (Dirk Sonoystraat 480 t/m 550, zuidzijde) en het onlangs gerenoveerde blok 6 (Dirk Sonoystraat 23 t/m 33, westzijde). Blok 10B bevindt zich direct ten westen van blok 8 en noorden van blok 6. Blok 10B tenslotte bevindt zich tussen het in aanbouw zijnde blok 5 (oostzijde) en het onlangs gerenoveerde blok 3 (Dirk Sonoystraat 157 t/m 167, zuidzijde).

Op de luchtfoto is de ligging van de projectlocatie weergegeven.



Afbeelding: ligging projectlocatie binnen Geuzenveld waarbij de projectlocatie met een blauwe begrenzing is aangegeven
(bron: <https://www.google.nl/maps/>)

2. Het project

2.1. Positie projectlocatie binnen Geuzenveld

De projectlocatie is gelegen in de Bakemabuurt in Geuzenveld. De Bakemabuurt wordt begrensd door de Sam van Houtenstraat (noordzijde), de Doctor H. Colijnstraat (oostzijde), de Burgemeester Röellstraat (zuidzijde) en de Willem Baerdesenstraat-Jan van Duivenvoordestraat (westzijde).



Afbeelding: ligging projectlocatie binnen de Bakemabuuurt (oranje begrenzing), waarbij de projectlocatie met rode ovals is aangegeven (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De projectlocatie bevindt zich centraal en aan de oostkant van de Bakemabuurt.

2.2. Ontstaansgeschiedenis

2.2.1. Geuzenveld

Geuzenveld is als tuinstad onderdeel van de Westelijke Tuinsteden, welke in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw zijn gebouwd als naoorlogse stadsuitbreiding. De basis voor de Westelijke Tuinsteden is het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Cornelis Van Eesteren. Het AUP is een plan in hoofdzaken voor de uitbreiding van Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad in 1934.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam

Geuzenveld is na het naastgelegen Slotermeer de tweede tuinstad (wijk) van het AUP die na de oorlog wordt gerealiseerd. Vanwege de ervaringen met de bouw van Slotermeer, in combinatie met het hoge tempo waarmee het plan moest worden uitgevoerd, werd door de Dienst Stadsontwikkeling voor Geuzenveld voor een andere aanpak gekozen: er werd in september 1952 een voorlopig schetsplan gepubliceerd dat vervolgens werd opgedeeld in zes grote stukken, waarbij elk stuk aan één architect en één woningbouwvereniging werd opgedragen voor verdere uitwerking. Wegens de omvang en de aard van de opdracht werden alleen architecten 'van naam' uitgenodigd. Er werd geen bouwkundig supervisor voor de wijk aangesteld, maar een coördinator in de persoon van architect Merkelbach. Landschapsarchitect Bijhouwer was supervisor voor het groen in de tuinstad.

De volgende architecten hebben deelplannen voor Geuzenveld uitgewerkt:

- Merkelbach en Elling: 685 woningen (Het Oosten)
- Van de Broek en Bakema: 570 woningen (Patrimonium)
- Wegener Sleeswijk: 623 woningen (Eigen Haard)
- Van Tijen en Maaskant: 790 woningen (Rochdale)
- Bijvoet: 728 woningen (Onze Woning)
- Dudok: 989 woningen (Algemene Woningbouw Vereniging)

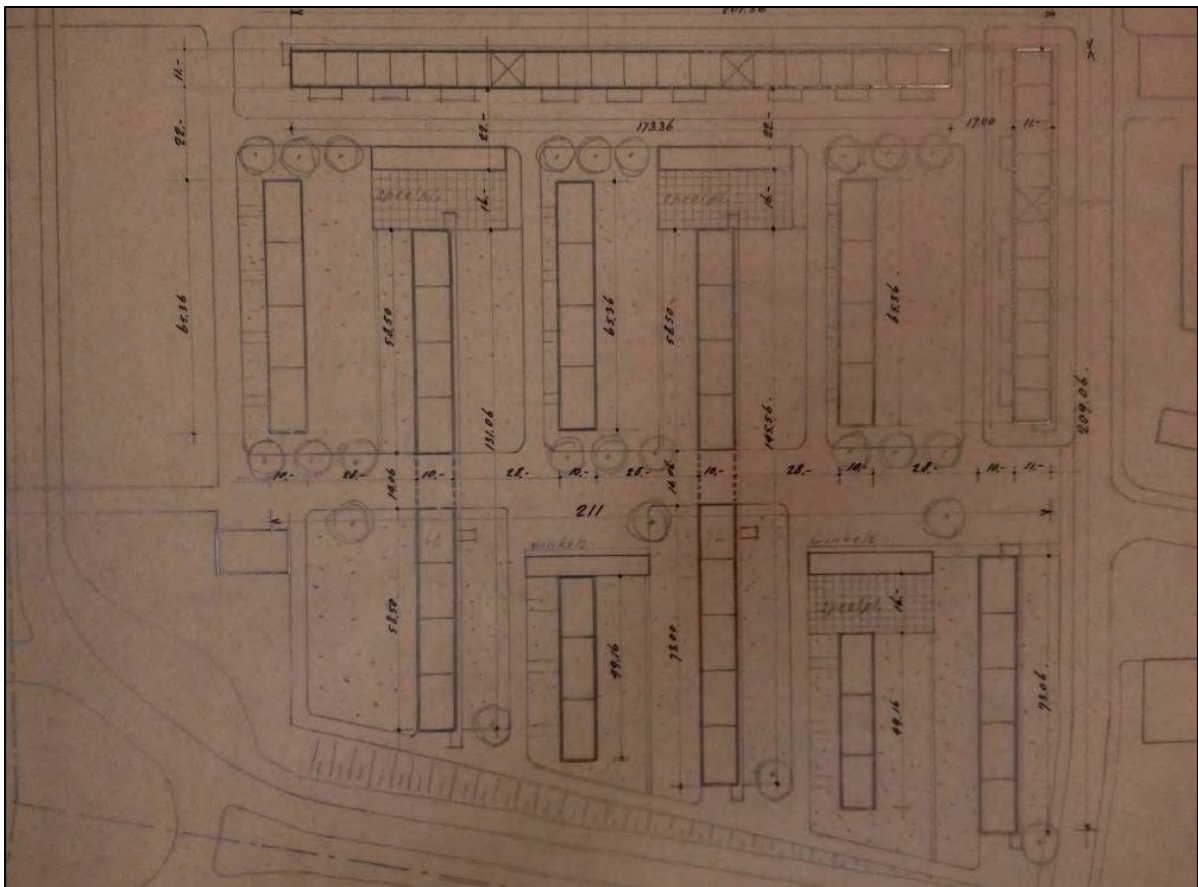
De uitwerking van de deelplannen maar ook discussies tussen de Dienst Stadsontwikkeling en de Woningdienst leidde tot enkele wijzigingen en correcties ten opzichte van het voorlopig schetsplan voor heel Geuzenveld.



Afbeelding: Plan voor Tuinstad Geuzenveld

In de stedenbouwkundige opzet voor Geuzenveld, zoals die was bedacht door Stadsontwikkeling, bestond het midden van de wijk voornamelijk uit middelhoogbouw. Daaromheen bevond zich de laagbouw. Verder zouden een aantal hoofdverkeerswegen bij het Lambertus Zijlplein op een verhoogd circuit bij elkaar komen: de Burgemeester Roëllstraat uit Slotermeer, de Troelstralaan uit Osdorp en de Abraham Kuyperlaan als uitvalsweg naar het havengebied. Door de verhoogde ligging en het beperkt aantal aansluitingen op de buurt zouden deze wegen als min of meer autonome elementen door de wijk gaan lopen. Het heeft echter tot in 1974 geduurd voordat het verhoogde deel van de Burgemeester Roëllstraat (inclusief tramlijn 13) er kwam en pas in 1983 werd de Abraham Kuyperlaan als verkeersweg aangelegd. Het verhoogde deel van de Troelstralaan is er als verkeersweg uiteindelijk nooit gekomen. Een aantal decennia er alleen een grondlichaam met alle bijbehorende viaducten.

Om tegenwicht te bieden aan de leegloop van Amsterdam werden in de jaren '70 enkele woningbouwlocaties in Geuzenveld gerealiseerd, zoals aan de Troelstralaan en het Grote Geusplein. Na de instelling van de stadsdelen vond er vanaf de jaren '90 verdichting plaats doordat Eendrachtspark Noord (Suze Groenwegplantsoen) en Sam van Houtenstraat (Marchanthof) zijn gerealiseerd. Ook is het grondlichaam van het nooit gerealiseerde verhoogde deel van de Troelstralaan afgegraven en is op het vrijkomende terrein een drietal appartementengebouwen gerealiseerd. In feite was dit de eerste fase van het Geuzenbaanproject. Het vervolg van het Geuzenbaanproject betrof het afgraven van de Abraham Kuyperlaan en het verhoogde deel van de Burgemeester Roëllstraat en het bebouwen van de Abraham Kuyperlaan, in combinatie met de vernieuwing van het Lambertus Zijlplein. In 2000 werd Buurt Negen aangewezen als proefproject



Kenmerkend in de gerealiseerde verkaveling zijn ten eerste de lange blokken met poorten als een ruggengraat van de buurt, de dwarsblokjes die ruimtelijke beslotenheid bieden en de dwarsstraten die de mix van portiek-, galerij- en maisonnetteflats begeleiden. Hierdoor heeft de stedenbouwkundige compositie van de Bakemabuurt een enigszins Rotterdams karakter, vergelijkbaar met wijken als Pendrecht, waarbij de menselijke maat centraal staat. Verder vallen de 'hoge' randen in vijf lagen op aan de noord-, oost- en westkant en de open ruimte aan de zuidwestkant, als antwoord op het inmiddels niet meer bestaande verkeersplein ter hoogte van het Lambertus Zijlplein.

Aan het begin van deze eeuw zijn aan de zuidzijde van de Bakemabuurt drie woonblokken langs de Burgemeester Röellstraat toegevoegd in het kader van het Geuzenbaanproject. Bakema- Noord, waar oorspronkelijk een aantal portieketageflats met garageboxen was gerealiseerd, is in 2008 gesloopt en vervangen door nieuwbouw van onder meer de Timotheusschool.

2.3. Huidige situatie

2.3.1. Beschrijving Bakemabuurt

De oorspronkelijke woongebouwen in de Bakemabuurt vormden samen de blokken 1 t/m 13. De aan het begin van deze eeuw toegevoegde woonblokken langs de Burgemeester Röellstraat zijn genummerd als blokken 14 t/m 16 (zie de navolgende afbeelding). De in 2008 toegevoegde nieuwbouw in Bakema-Noord is buiten beschouwing gelaten.



Afbeelding: blokken in de Bakemabuurt

In de vernieuwingsplannen voor de Bakemabuurtt werd aanvankelijk uitgegaan van sloop van een groot deel van de buurt. Wegens een herwaardering voor het stedenbouwkundige harmonieuze ensemble zijn de plannen voor sloop omgezet in plannen voor renovatie en gedeeltelijke sloop-nieuwbouw in de bestaande stedenbouwkundige opzet.

De afgelopen jaren is de Bakemabuurtt gefaseerd opgeknapt door renovatie van de portiekflats met bloknummers 1, 3, 4, 6 en 7 en de maisonnetteflats met bloknummers 9 en 13. De galerijflats met bloknummers 2, 5, 11 en 12 zijn in 2017 gesloopt waarbij ter plaatse van de bloknummers 2 en 5 momenteel nieuwbouw wordt gerealiseerd (verwachte oplevering eind 2018). Na gereedkomen van de blokken 2 en 5 zullen ook de blokken 8 en 10 worden vervangen door nieuwbouw.

2.3.2. Beschrijving projectlocatie

De projectlocatie is momenteel grotendeels bebouwd met de blokken 8, 10A en 10B:

- Blok 8 (Doctor H. Colijnstraat 15 t/m 33): de parallel aan de Doctor H. Colijnstraat gelegen strookvormige galerijflat heeft een grondoppervlak van circa 655 m² (exclusief galerijen en trappenhuisen). De galerijflat bestaat uit vier bouwlagen (geen kap) en bevat 40 woningen. De galerijflat is oost-west georiënteerd, waarbij de woningen hun voordeur aan de oostzijde (straatzijde) hebben. Aan deze zijde bevinden zich de galerijen, welke bereikbaar zijn via een extern trappenhuis aan de noordoostkant van de flat en een semi-open trappenhuis op de zuidelijke kop. De woningen hebben een tuin of balkons aan de westkant.
- Blok 10A (Dirk Sonooystraat 155): het parallel aan de Dirk Sonooystraat gelegen blok is strookvormig en heeft een grondoppervlak van circa 245 m². Het blok bestaat uit één bouwlaag (geen kap) en wordt gebruikt als bedrijfsruimte.
- Blok 10B Dirk Sonooystraat 1 t/m 21: het parallel aan de Dirk Sonooystraat gelegen strookvormige blok heeft een grondoppervlak van circa 260 m². Het blok bestaat uit twee bouwlagen (geen kap) waarbij de onderste bouwlaag wordt gebruikt voor bedrijfsruimtes (o.a. wijkkantoor Stadgenoot) en de bovenste bouwlaag 6 woningen bevat. Het blok is noord-zuid georiënteerd. De woningen in de bovenste bouwlaag hebben hun voordeur aan de noordzijde (straatzijde). Aan deze zijde bevindt zich een galerij, welke bereikbaar is via een trap aan de westelijke kop. Aan de zuidzijde hebben de woningen een inpandig balkon.



Afbeelding: blok 8, gezien vanaf de kruising Doctor H. Colijnstraat-Dirk Sonooystraat (links) en vanaf de kruising Doctor H. Colijnstraat-Burgemeester Röellstraat (rechts)



Afbeelding: blok 10A, gezien vanaf de kruising Dirk Sonooystraat-Bouwen Ewoutszstraat (links) en blok 10B, gezien vanaf de kruising Dirk Sonooystraat-Jan Zijvertszstraat (rechts)

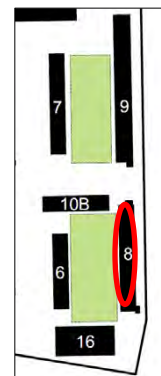
2.3.3. Beschrijving directe omgeving projectlocatie

Blok 8

Direct rondom blok 8 bevinden zich vier blokken die alle in de Bakemabuurtt zijn gelegen, namelijk blokken 9, 16, 6 en 10B. Verder bevindt zich aan de overzijde van de Doctor H. Colijnstraat een recreatiezone met speel- en sportfaciliteiten.

Voor de omliggende bebouwing geldt het volgende:

- Blok 9 (Doctor H. Colijnstraat 95 t/m 189): het strookvormige gebouw ten noorden van blok 8 bestaat uit vijf bouwlagen (geen kap), waarbij de entrees en galerijen van de woningen zich aan de Doctor H. Colijnstraat bevinden. In de begane grondlaag bevinden zich bergingen en gelijkvloerse woningen, de overige bouwlagen bestaan uit maisonnettewoningen. Het gebouw bevat 52 huurwoningen. De maisonnettewoningen zijn te bereiken via lift- en trappenhuizen op de koppen van het blok.
- Blok 16 (Dirk Sonooystraat 480 t/m 550): op minder van 4 meter ten zuidwesten van blok 8 bevindt zich een rechthoekig appartementsblok van zes bouwlagen boven een parkeersouterrain met 15 (gebouwde) parkeerplaatsen. Direct ten noorden van het appartementsblok bevindt zich een collectieve tuin, welke grenst aan de tuinen van de woningen in de begane grondlaag van blok 8, en welke van de openbare ruimte wordt afgeschermd door middel van een hekwerk. De centrale entree van de appartementen en de ingang van het parkeersouterrain bevinden zich aan de westkant van het blok. Het rechthoekige appartementsblok bevat 35 woningen en is onderdeel van een serie van drie appartementsblokken langs de Burgemeester Röellstraat, welke zijn gerealiseerd in het kader van het Geuzenbaanproject.
- Blok 6 (Dirk Sonooystraat 23 t/m 33): de portiekflat ten westen van de projectlocatie is een strookvormig gebouw van vijf bouwlagen (geen kap), waarbij de portieken zich aan de westkant van het gebouw bevinden. De portiekflat is in 2016 genoveerd en bevat 24 koopwoningen met bergingen in de begane grondlaag. Direct ten oosten van de portiekflat bevindt zich een collectieve tuin (zie ook blok 16).



- Blok 10B: voor de beschrijving van het gebouw ten noordwesten van blok 8 wordt korthedshalve verwezen naar subparagraaf 2.3.2.



Afbeelding: blok 9, gezien vanaf de kruising Doctor H/ Colijnstraat-Dirk Sonostraat (links) en de recreatieve zone ten oosten van blok 8 (rechts)

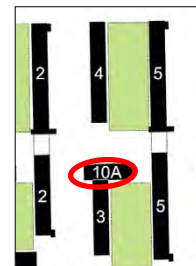


Afbeelding: blok 16, gezien vanaf de Burgemeester Röellstraat (links) en blok 6 (rechts)

Blok 10A

Direct rondom blok 10A bevinden zich vier blokken, namelijk de blokken 4, 5, 3 en 2. Voor deze blokken geldt het volgende:

- Blok 4 (Bouwen Ewoutszstraat 1 t/m 8): de portiekflat ten noorden van blok 10B is een strookvormig gebouw van vijf bouwlagen (geen kap), waarbij de portieken zich aan de westkant van het gebouw bevinden. De portiekflat is in 2016 genoveerd en bevat 32 koopwoningen met bergingen in de begane grondlaag.
- Blok 5: de ten oosten van blok 10B gelegen vierlaagse galerijflat met een poort ter plaatse van de Dirk Sonostraat is in 2017 gesloopt. De gesloopte bebouwing wordt vervangen door nieuwbouw. Net als het gesloopte gebouw zal de nieuwbouw bestaan uit een vierlaags strookvormige galerijflat met een poort ter plaatse van de Dirk Sonostraat. In de nieuwbouw komen sociale huurwoningen. De nieuwbouw is nog in aanbouw en zal naar verwachting in september 2018 worden opgeleverd.



- Blok 3 (Dirk Sonoystraat 157 t/m 167): de portiekflat ten zuiden van blok 10B is een strookvormig gebouw van vijf bouwlagen (geen kap), waarbij de portieken zich aan de westkant van het gebouw bevinden. De portiekflat is in 2016 genoveerd en bevat 24 koopwoningen met bergingen in de begane grondlaag. Direct ten oosten van de portiekflat bevindt zich een collectieve tuin.
- Blok 2: de ten westen van blok 10B gelegen vierlaagse galerijflat met een poort ter plaatse van de Dirk Sonoystraat is in 2017 gesloopt. De gesloopte bebouwing wordt vervangen door nieuwbouw. Net als het gesloopte gebouw zal de nieuwbouw bestaan uit een vierlaags strookvormige galerijflat met een poort ter plaatse van de Dirk Sonoystraat. In de nieuwbouw komen sociale huurwoningen. De nieuwbouw is nog in aanbouw en zal naar verwachting in september 2018 worden opgeleverd.

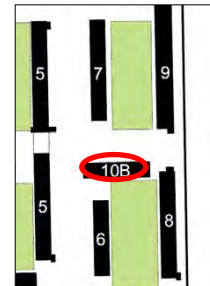


Afbeelding: de rondom blok 10B gelegen blokken 5 en 3 (links) en het in aanbouw zijnde blok 2 (rechts)

Blok 10B

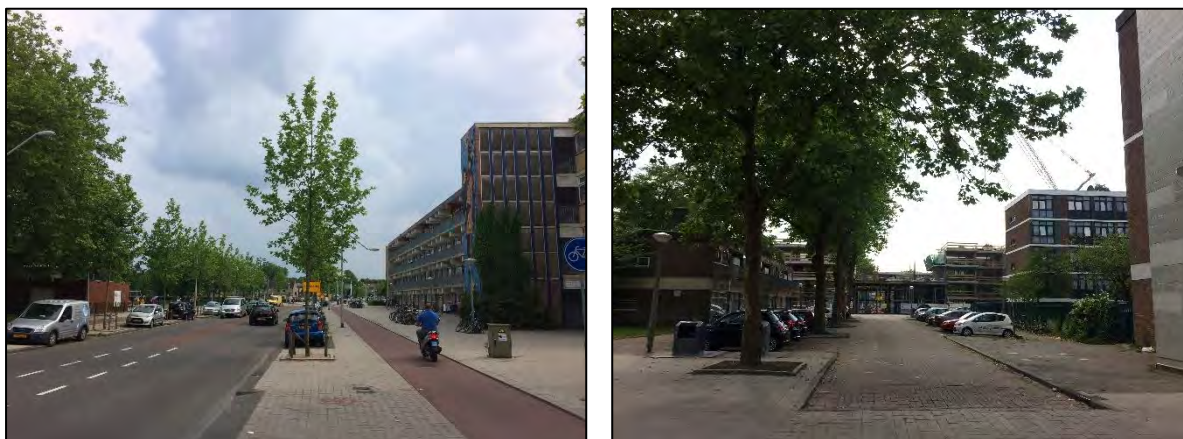
Direct rondom blok 10A bevinden zich vier blokken, namelijk de blokken 7, 8, 6 en 5. Blok 7 is vergelijkbaar met blok 4 (zie hiervoor), terwijl de overige blokken 8, 6 en 5 al eerder zijn beschreven. Kortheidshalve wordt naar deze beschrijvingen verwezen.

Verder grenst blok 10B aan een collectieve binnentuin, waar ook de blokken 8, 16 en 6 aan grenzen.



Openbare ruimte

In de openbare ruimte bevinden zich diverse parkeerplaatsen op straat, zoals aan beide zijden van de Doctor H. Colijnstraat en de Dirk Sonoystraat. De meeste bewoners in de Bakemabuurtt die een auto hebben parkeren deze op straat. In dit deel van Geuzenveld geldt (nog) geen betaald parkeren.



Afbeelding: langsparkeerplaatsen aan de Doctor H. Colijnstraat (links) en dwarsparkeerplaatsen aan de Dirk Sonoystraat (rechts)

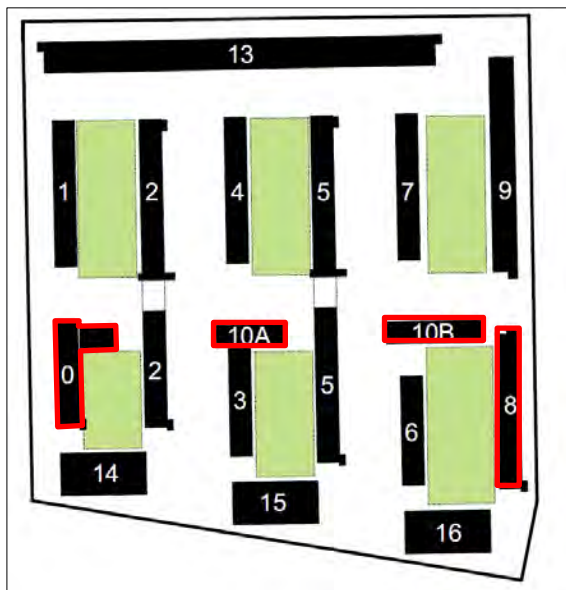
2.3.4. Bereikbaarheid projectlocatie

De projectlocatie heeft een goede bereikbaarheid voor zowel auto's, fiets als openbaar vervoer:

- Auto: Geuzenveld heeft een eigen afslag van de N200 (onderdeel van het Hoofdnet Auto). De N200 verbindt het westelijk deel van Amsterdam met de binnenstad van Amsterdam en de rijksweg A10. Ook is er via de N200 een rechtstreekse verbinding met Haarlem en de rijksweg A9. Verkeer vanaf de N200 naar de projectlocatie rijdt via de Willem Schermerhornstraat, de Ruys de Beerenbroeckstraat en verder via voornamelijk de Doctor H. Colijnstraat en de Dirk Sonoystraat (en visa versa).
- Fiets: de fietspaden rondom de bebouwing van het Lambertus Zijlplein, de noordzuid-fietsroute via het Kruisherenpad en het oost-westfietspad langs de Burgemeester Röellstraat zijn onderdeel van het Plusnet Fiets van Amsterdam terwijl de noordzuid-fietsroute ten oosten van de recreatieve zone onderdeel is van het Hoofdnet Fiets. De fietsroutes zijn aangesloten op het fijnmazige netwerk van Amsterdam. De Dirk Sonoystraat is in de praktijk een belangrijke oost-westfietsverbinding tussen het Lambertus Zijlplein en Plein '40-'45, welke parallel loopt aan de Burgemeester Röellstraat.
- OV: de begin- en eindhalte van tram 13 bevindt zich slechts enkele tientallen meters ten zuidwesten van de Bakemabuurt. Deze tramlijn heeft ook een halte op enkele tientallen meters ten zuiden van blok 8. Trams 13 verbindt Geuzenveld met metro 50 (halte Jan van Galenstraat), OLVG-West, de binnenstad van Amsterdam en station Amsterdam Centraal. Op 375 meter loopafstand ten zuiden van de blok 8 bevindt zich nog een bushalte op de De Savornin Lohmanstraat (buslijnen 21, 61 en 69).

2.4. **Nieuwe situatie**

Inmiddels is de laatste fase aangebroken van de vernieuwing van de Bakemabuurt (fase 2). Stadgenoot is voornemens om in deze fase de blokken 8 en 10 (A en B) te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Ook zal de nog onbebouwde ruimte in het zuidwesten van de Bakemabuurt worden bebouwd met een nieuw gebouw: blok 0.



Afbeelding: verkaveling in de Bakemabuurth na afronding van fase 2, de blokken 0, 8 en 10 zijn rood omlijnd

Voor fase 2 is door Van Schagen architecten een schetsontwerp opgesteld. De bouwplannen worden in een later stadium opgesteld, nadat de omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik is verleend en in werking is getreden.

Omdat voor de nieuwbouw van blok 0 een separate planologische procedure zal worden gevolgd wordt blok 0 verder buiten beschouwing gelaten.

2.4.1. Algemene randvoorwaarden en uitgangspunten vernieuwing Bakemabuurth, fase 2

Voor de nieuwbouw van de blokken 8 en 10 geldt dat deze een nieuwe toevoeging aan de buurt zijn, maar dat deze geen incident in de totaalcompositie moeten worden. Aansluiting op de 'familie' nieuwbouwarchitectuur (blokken 2 en 5) is daarom een vereiste. De gebouwen zullen maximaal 10 meter diep worden en voordeuren en ogen op de straat krijgen. Vooral het maken van collectieve en individuele adressen aan de Dirk Sonoystraat draagt bij aan het verbeteren van de sociale veiligheid langs deze route.

Bij de nieuwbouw zal gebruik worden gemaakt van de architectuurregels die ook zijn toegepast bij de blokken 2 en 5:

- belangrijk architectonisch kenmerk is het metselwerk in rode baksteen onderbroken met doorgaande betonbanden; galerijen en balkons vormen een 'extrusie' van de betonbanden;
- antraciet grijze kozijnen zijn verdiepingshoog opgespannen tussen de betonbanden of hebben aan de galerij- of straatzijde betonstenen borstweringen;
- de kopgevels zijn naar indeling een ontmoeting tussen de straat- en tuingevels;
- trappenhuisen worden in principe extern georganiseerd en organiseren de ruimten in de straat;
- voordeuren zijn gegroepeerd in nissen of gesitueerd op bijzondere plekken (koppen van blokken, poorten, etc.); waarbij de voordeuren zelf dicht zijn als ze voorzien zijn van een zijlicht of voorzien van een raampje als er geen zijlicht aanwezig is.

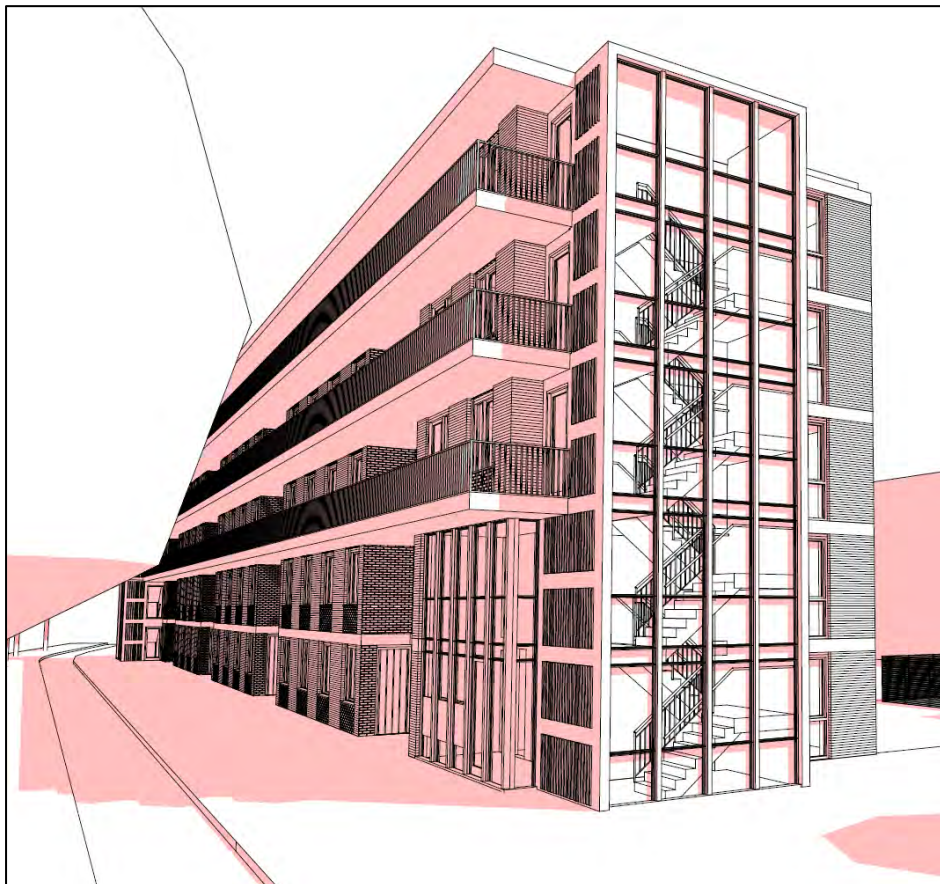
De inrichting van de openbare en collectieve buitenruimte, waarbij de diverse erfafscheidingen punt van aandacht zijn, evenals specifieke plekken in de verkaveling, zoals de doorkijken tussen de laagbouw en de hoogbouw, de binnentuin van blok 0 en de ruimte achter gebouw 10b. Voor de collectieve tuinen neemt Stadgenoot een tuinarchitect in de arm.

2.4.2. Blokken 8, 10A en 10B

Na de sloop van de blokken 8, 10A en 10B zullen op de vrijgekomen locaties drie nieuwe strookvormige blokken worden gebouwd.

Blok 8

De nieuwbouw voor blok 8 komt in dezelfde rooilijn te liggen als blok 9 om zo een heldere straatwand te creëren aan de Doctor H. Colijnstraat en om te voorkomen dat er te grote steenachtige ruimten tussen straat en gebouw ontstaan. Het gebouw krijgt een grondoppervlak van circa 760 m² (exclusief trappenhuis en galerijen), wat een toename is van circa 105 m² ten opzichte van het te slopen gebouw. De nieuwbouw zal echter niet dichterbij bestaande blokken in de omgeving komen te liggen doordat het gebouw meer richting het oosten wordt opgeschoven (zie ook verderop in deze beschrijving van blok 8).



Afbeelding: voorlopige impressie beoogde nieuwbouw blok 8, gezien vanaf de kruising Doctor H. Colijnstraat-Dirk Sonostraat

Blok 8 wordt vijflaags (zonder kap) met een combinatie van maisonnettewoningen op de begane grond en eerste verdieping en appartementen in de bovengelegen verdiepingen. Daarmee wordt blok 8 een rechtdoor vertaling van de momenteel in aanbouw zijnde blokken 2 en 5 terwijl de bouwhoogte van blok 8 aansluit op het naastgelegen blok 9.



Afbeelding: voorlopige impressie gevelaanzicht aan de Doctor H. Colijnstraat

Alle woningen krijgen een entree aan de Doctor H. Colijnstraat waarbij de appartementen in de bovengelegen bouwlagen via galerijen aan de straatzijde zullen worden ontsloten. Het hoofdtrappenhuis van blok 8 wordt op de kop gesitueerd aan de Dirk Sonoystraat om de entree van de buurt te begeleiden en om het trappenhuis van blok 9 te weerspiegelen. In dit trappenhuis is ook een lift aanwezig. Het vluchtrappenhuis aan de zuidzijde beëindigt de galerijen en geleidt tegelijkertijd het wandelverkeer op de stoep op gepaste afstand van het gebouw.

In de nieuwbouw zijn vooralsnog 9 maisonnettewoningen en 25 appartementen voorzien. De maisonnettewoningen krijgen een circa 5 meter diepe privétuin aan de collectieve tuin, de woningen in de bovengelegen bouwlagen krijgen aan diezelfde zijde een balkon. Vanwege de beoogde omvang van de woningen en door de aanwezigheid van een lift, zijn de appartementen geschikt voor ouderen. De maisonnettewoningen zijn geschikt voor gezinnen. Alle woningen in blok 8 zullen tot de sociale huursector gaan behoren. In de begane grondlaag komt nog een gemeenschappelijke fietsenstalling voor circa 121 fietsen.

De afstand van blok 8 tot de omliggende blokken in de Bakemabuurt wordt als volgt:

- Blok 9 (Doctor H. Colijnstraat 95 t/m 189):
 - o de afstand tussen de noordgevel van blok 8 en de zuidgevel van blok 9 zal 27 meter worden, wat ten opzichte van de huidige situatie een afname is van 1,5 meter;
 - o het lift- en trappenhuis op de noordelijke kop van blok 8 komt op een afstand van 22 meter van het noodtrappenhuis op de zuidelijke kop van blok 9.
- Blok 16 (Dirk Sonoystraat 480 t/m 550):
 - o de afstand tussen de zuidgevel van blok 8 en de noordgevel van blok 16 zal toenemen van 4 naar 9,5 meter, waarbij de nieuwbouw ook meer richting het noordoosten opschuift;
 - o het noodtrappenhuis in de zuidoosthoek van blok 8 komt op een afstand van 16 meter van de noordgevel van blok 14, het huidige noodtrappenhuis bevindt zich op een afstand van 7,5 meter;
- Blok 6 (Dirk Sonoystraat 23 t/m 33):
 - o de afstand tussen de westgevel van blok 8 en de oostgevel van blok 6 zal 32 meter bedragen, wat neerkomt op een toename van de afstand met 3,5 meter;

- Blok 10B:

- o de westgevel van blok 8 komt, net als in de huidige situatie, op een afstand van 9,5 meter van de oostgevel van de nieuwbouw van blok 10B.

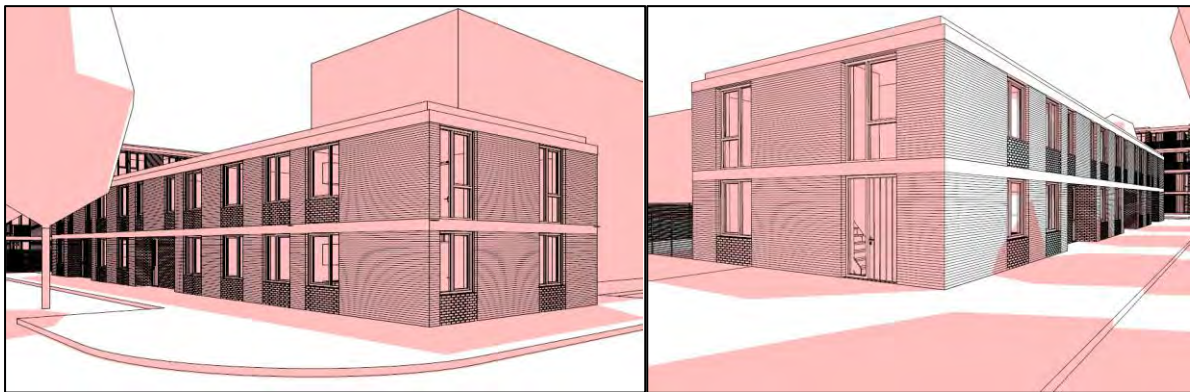
De afstanden van blok 8 tot de omliggende blokken 6, 9, 10B en 16 zijn ruimtelijk aanvaardbaar in stedelijk gebied. De nieuwbouw van blok 8 is in de meeste gevallen zelfs verder van bestaande bebouwing gelegen dan de te slopen bebouwing van blok 8.

Het plan voor blok 8 is op 16 mei 2018 beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze heeft aangegeven dat het plan op hoofdlijnen voldoende kwaliteit heeft en past in de omgeving.

Blokken 10A en 10B

De nieuwbouw van de blokken 10A en 10B komt aan de Dirk Sonoystraat in dezelfde rooilijn als de te slopen gebouwen, terwijl ook het aan de Dirk Sonoystraat gelegen deel van de nieuwbouw van blok 0 in deze rooilijn zal worden gebouwd. Dat deze drie blokken/blokdelen in één rooilijn komen zal vanwege de tussengelegen poorten van de blokken 2 en 5 overigens nooit in één oogopslag te ervaren zijn.

Blok 10A krijgt een grondoppervlak van circa 365 m² terwijl blok 10B een grondoppervlak krijgt van circa 425 m². De nieuwbouw wordt daarmee respectievelijk 120 m² en 165 m² groter dan de te slopen bebouwing. Doordat de noordelijke en westelijke gevels van de beide blokken op dezelfde posities worden teruggebouwd vindt de toename van het grondoppervlak plaats aan de oost- en zuidzijde. Bij blok 10A leidt dat er toe dat de achtergevel van blok 10A tegen de zijgevel van blok 3 aan komt te liggen.



Afbeelding: voorlopige impressie beoogde nieuwbouw blokken 10A (links) en 10B (rechts), beide gezien vanaf de Dirk Sonoystraat

De beide gebouwen van de blokken 10A en 10B worden tweelaags (zonder kap) met een combinatie van eengezinswoningen en studio's. In blok 10A komen drie eengezinswoningen en zes studio's, bij blok 10B gaat het om zes eengezinswoningen en twee studio's. De eengezinswoningen worden daar gesitueerd waar tuinen goed zijn uit te geven, in de overige delen zijn de studio's voorzien. Het stramien van de beide blokken staat, mede vanwege de beperkte ruimte tussen blokken 5 en 10A, voornamelijk op 5,40 meter. Dit leidt tot uiterste compacte 5-kamer eengezinswoningen.

Alle woningen in de blokken 10A en 10B zullen tot de sociale huursector gaan behoren.

Afbeelding: voorlopige impressie gevelaanzicht van blok 10B aan de Dirk Sonoystraat



De eengezinswoningen krijgen een entree aan de Dirk Sonoystraat en een circa 8 meter diepe privétuin met bergingsruimte aan de collectieve tuin. De meeste studio's zijn bereikbaar via een (collectieve) ingang aan de zuidoostzijde van een blok. De studio's krijgen geen buitenruimte. In de begane grondlaag van blok 10A komt nog een gemeenschappelijke fietsenstalling voor circa 55 fietsen.

De afstand van blok 10A tot de omliggende blokken in de Bakemabuurtt wordt als volgt:

- Blok 4 (Bouwen Ewoutszstraat 1 t/m 8):
 - de afstand tussen de noordgevel van blok 10A en de zuidgevel van blok 4 zal 27 meter bedragen, net als in de huidige situatie.
- Blok 5:
 - de afstand tussen de oostgevel van blok 10A en de westgevel van de nieuwbouw van blok 2 bedraagt 10 meter.
- Blok 3 (Dirk Sonoystraat 157 t/m 167):
 - de afstand tussen de zuidgevel van blok 10A en de noordgevel van blok 3 zal van 2 naar 0 meter worden teruggebracht doordat de achtergevel van blok 10A tegen de zijgevel van blok 3 wordt aangebouwd.
- Blok 2:
 - de westgevel van blok 10A komt op een afstand van 23 meter van de oostgevel van de nieuwbouw van blok 2.

De afstanden van blok 10A tot de omliggende blokken 2 t/m 5 zijn ruimtelijk aanvaardbaar in stedelijk gebied. Ook het tegen blok 3 aanbouwen heeft geen nadelige gevolgen aangezien de gevel van blok 3 aan deze zijde geen openingen bevat.

De afstand van blok 10B tot de omliggende blokken in de Bakemabuurtt wordt als volgt:

- Blok 7 (Jan Zijvertzstraat 1 t/m 8):
 - de afstand tussen de noordgevel van blok 10B en de zuidgevel van blok 7 zal 27 meter bedragen, net als in de huidige situatie.
- Blok 8:
 - de oostgevel van blok 10B komt, net als in de huidige situatie, op een afstand van 9,5 meter van de westgevel van de nieuwbouw van blok 8.

- Blok 6 (Dirk Sonoystraat 23 t/m 53):
 - o de afstand tussen de zuidgevel van blok 10B en de noordgevel van blok 6 zal 13,5 meter bedragen, wat een afname is van 3 meter ten opzichte van de huidige situatie.
- Blok 2:
 - o de westgevel van blok 10B komt op een afstand van 23 meter van de oostgevel van de nieuwbouw van blok 2.

De afstanden tot de omliggende blokken 2, 6, 7 en 8 zijn ruimtelijk aanvaardbaar in stedelijk gebied, mede omdat er in de meeste gevallen geen sprake is van een toename van de onderlinge afstand. Alleen bij blok 6 neemt de onderlinge afstand met 3 meter af maar de betreffende gevel van blok 3 heeft geen openingen.

Het plan voor de blokken 10 A en 10 Bis op 16 mei 2018 beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze heeft aangegeven dat het plan op hoofdlijnen voldoende kwaliteit heeft en past in de omgeving.

3. Planologisch kader

3.1. Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Geuzenveld' (NL.IMRO.0363.P0903BPSTD-VG01). Het bestemmingsplan is op 9 februari 2010 vastgesteld door de stadsdeelraad van Nieuw-West.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Geuzenveld', waarbij het geprojecteerde bouwplan met rood is weergegeven

De projectlocatie is bijna volledig bestemd als 'Wonen – 1' (W-1). De gronden met deze bestemming mogen volgens artikel 18 van de regels worden gebruikt voor onder meer woningen, tuinen en erven. Ook zijn vanwege de aanduiding 'parkeergarage – 1' (pg-1) gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan in de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag. Voor woningen geldt een parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per woning.

Ter plaatse van de projectlocatie zijn gebouwen alleen toegestaan binnen een bouwvlak. Blok 8 is grotendeels in een bouwvlak is gelegen dat voor 80% mag worden bebouwd tot een bouwhoogte van 15 meter. Alleen direct langs de zijde van de Doctor H. Colijnstraat dient ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' een ondergrond te worden vrijgehouden met een vrije hoogte zoals aanwezig ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

De blokken 10A en 10B zijn volledig gelegen binnen een bouwvlak, welke in beide gevallen tot 60% mag worden bebouwd tot een maximum bouwhoogte van 3 meter. Deze maximum bouwhoogte

van 3 meter mag vanwege de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding dakopbouw 1' (sba-dak1) worden overschreden met 3 meter (tot een totale bouwhoogte van 6 meter) ten behoeve van een dakopbouw. Ook zijn dakterrassen toegestaan.

Voor bouwwerken geen gebouwen geldt zowel binnen als buiten het bouwvlak een maximum bouwhoogte van 1,80 meter voor erfafscheidingen en 3 meter voor overige bouwwerken.

Het in de zuidoosthoek gelegen noodtrappenhuis van blok 8 en een deel van 4 meter van de wooneenheden in de zuidelijke kop van blok 8 bevinden zich in de bestemming 'Verkeer – 3' (V-3). Binnen deze bestemming zijn ter plaatse van de projectlocatie in beginsel geen gebouwdelen toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een afwijkingsbevoegdheid in artikel 25.

3.2. Afwijkingen

Het project leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan tot de volgende afwijkingen:

1. Maximum bouwhoogte: doordat voor blok 8 uit wordt gegaan van een maximum bouwhoogte van 16 meter en voor de blokken 10A en 10B van een maximum bouwhoogte van 7 meter, is er sprake van een overschrijding van de maximum bouwhoogte met respectievelijk 1 en 4 meter.
2. Parkeernormen: doordat er geen parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd wordt er niet bij voorbaat voldaan aan de parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.
3. Bouwen binnen de bestemming 'Verkeer – 3': het noodtrappenhuis en een deel van de zuidelijke woningen in blok 8 zijn gelegen binnen de bestemming 'Verkeer – 3'. Het noodtrappenhuis en het betreffende deel van de woningen hebben een gezamenlijk oppervlak van circa 54 m² en een maximum bouwhoogte van 16 meter.

In hoofdstuk 7 is een nadere motivering opgenomen ten aanzien van de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan. In het kader van de voorliggende ruimtelijke motivering is ook een indieningstekening opgesteld waarin het project is geprojecteerd in relatie tot de bestaande omgeving.

De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De hoofddoelen van het ruimtelijk beleid zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Barro, welke voor het laatst is gewijzigd op 1 januari 2017, zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Schiphol, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Geen van deze onderwerpen zijn van invloed op het onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

Het plan om sloopnieuwbouw te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied levert geen strijdigheid op met nationale belangen.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1. Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

In de Provinciale Structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De meest recente versie van de PRV is sinds 2 mei 2018 in werking.

Bestaand stedelijk gebied

De projectlocatie ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de verordening. De voorliggende ontwikkeling past op dat onderdeel binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

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. Ten aanzien van het project geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie al is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel is er sprake van een andere configuratie. Er is planologisch gezien echter geen sprake van een toename van het aantal woningen. De beoogde woningen passen bovendien in de gemeentelijke structuurvisie (zie paragraaf 3.3) en zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam. Deze bouwopgave is input geweest voor het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam.

Woningen binnen 20 Ke-contour

De projectlocatie ligt binnen de 20 Ke-contour. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour kan een bestemmingsplan of omgevingsvergunning uitsluitend voorzien in nieuwe woningen voor zover deze zijn gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. In de toelichting van een bestemmingsplan of in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning waarin nieuwe woningen op de gronden binnen de 20 Ke-contour mogelijk worden gemaakt, wordt rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

Aangezien de projectlocatie binnen bestaand stedelijk gebied is gelegen (zie hiervoor) is er vanuit de verordening geen belemmering om nieuwe woningen te realiseren. Ondanks dat er planologisch gezien geen sprake is van een toename van het aantal woningen dient er in de ruimtelijke onderbouwing wel rekenschap te worden gegeven van het geluid vanwege luchtverkeer. In paragraaf 5.8 is daar invulling aan gegeven.

Conclusie

De planlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Doordat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming niet nodig. De ligging van de projectlocatie binnen de 20 Ke-contour leidt niet tot een belemmering. Ondanks dat er planologisch gezien geen sprake is van een toename van het aantal woningen, gelden er wel aanvullende eisen ten aanzien van de motivering in de ruimtelijke onderbouwing (zie paragraaf 5.8).

4.2.2. Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt bovendien versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave.

Het faciliteren van de groei is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Om een aantrekkelijke en betaalbare woningmarkt te zijn waar mensen graag wonen en om te zorgen dat er in de regio voldoende arbeidspotentieel aanwezig is. De gezamenlijke inzet is vooral gericht op het stimuleren van de woningproductie. Hier wordt bijvoorbeeld vorm aan gegeven door bestaande woningbouwplannen versneld uit te voeren, en knelpunten met elkaar op te lossen. Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk woningbouw rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Uitdaging is zo goed mogelijk in te spelen op de actuele woningvraag, met aandacht voor diverse groepen woningzoekenden en dus een divers aanbod van woningtypen/ woonmilieus en prijssegmenten. Betaalbaarheid is hierin een belangrijk aandachtspunt. Het creëren van het diverse woonaanbod gebeurt zowel door te investeren in de bestaande voorraad, als door transformatie en door nieuwbouw. Vanuit het belang van een sterke economische regio is er extra aandacht voor de mogelijkheden van internationals en pas afgestudeerden.

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien echter niet tot een toename van het aantal woningen waardoor het slechts uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen voor de metropoolregio betreft.

Conclusie

Het voorliggende project past binnen de plannen van de metropoolregio.

4.2.3. Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (RAP)

De provincie Noord-Holland vraagt vanuit haar rol als woningmarktregisseur alle regio's binnen de provincie een Regionaal Actieprogramma (RAP) Wonen op te stellen. Doel van zo'n RAP is vooral de borging van de regionale afstemming over woningbouwprogrammering, zodat vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. In 2016 is voor de drie deelregio's Amstel-Meerlanden,

Amsterdam en Zaanstreek-Waterland een RAP tot stand gekomen. De provincie heeft de drie deelregio's vervolgens in januari 2017 laten weten vooralsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Door de deelregio's is vervolgens een oplegger opgesteld, welke onderdeel uitmaakt van de RAP 2016-2020. Met deze oplegger is het RAP akkoord bevonden door de provincie.

Voor woningbouwplannen in Amsterdam is de gehele (voormalige) stadsregio te beschouwen als marktregio. De actuele woningbehoefte voor de periode 2017-2027 binnen deze marktregio bedraagt 79.510 woningen. De harde plancapaciteit (plannen waarvoor een onherroepelijk bestemmingsplan geldt) bedraagt 62.440 woningen waardoor er sprake is van een tekort van 17.070 woningen aan harde plancapaciteit. Blok 8 behoort volgens het overzicht van de plancapaciteit op de website van de provincie samen met de blokken 0, 2 en 5 tot de harde plancapaciteit voor de Bakemabuur (265 nieuwe woningen minus sloop van 178 bestaande woningen = 87 extra woningen). In werkelijkheid zijn en worden er in de Bakemabuur 225 nieuwe woningen gerealiseerd terwijl er 202 bestaande woningen (en 12 bedrijfsruimtes) worden gesloopt (= 23 extra woningen). De realisatie van 17 woningen ter plaatse van blokken 10A en 10B kan daardoor ook tot de plancapaciteit worden gerekend.

Conclusie

Het voorliggende project is onderdeel van de (harde) plancapaciteit en voldoet daarmee aan het RAP.

4.3. Gemeentelijk beleid

4.3.1. Structuurvisie Amsterdam 2040

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

Gemengd gebied

In Amsterdam wordt in de hele stad gestreefd naar functiemenging. In de gebieden buiten de ring A10/ringlijn domineert echter wel het wonen. De menging met niet- woonfuncties bestaat voornamelijk uit functies die het wonen ondersteunen. Dat kunnen kleinschalige bedrijven zijn, maar ook grootschalige maatschappelijke voorzieningen, zoals ziekenhuizen. Voorwaarde is wel dat grootschalige voorzieningen gevestigd worden nabij knooppunten van openbaar vervoer. In deze gemengde gebieden wordt tegenover elke nieuwe woning minimaal 5 m² zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (max. 250 m² per unit/vestiging).

Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2).
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
Menging	Volledige menging, maar nadruk op wonen. Maximaal 20% niet-wonen, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Kantoren, kleinschalige voorzieningen. Detailhandel van stadsdeelniveau tot buurniveau. Per nieuwe woning minimaal 5 m ² zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (maximaal 250 m ² per unit/vestiging). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 meter waar oriëntatie (nog) nodig is.
Parkeren	Gedifferentieerd (zie locatiebeleid).
Inrichting	Gedifferentieerd
Gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

Afbeelding: criteria ruimtegebruik Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn

Behoeftte aan woonruimte

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien echter niet tot een toename van het aantal woningen waardoor het slechts uitvoering betreft van een deel van de enorme woningbouwopgave circa 70.000 nieuwe woningen zoals deze in de structuurvisie is genoemd. Het plan is mogelijk binnen de kaders van de Structuurvisie.

4.3.2. Koers 2025

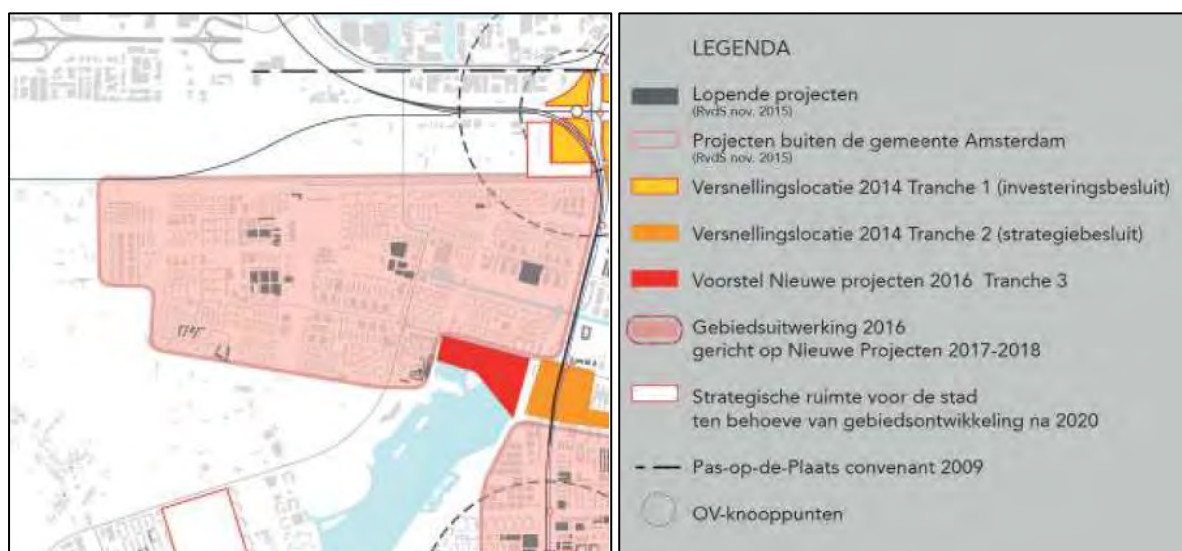
Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. De ambitie is daarom in 2016 geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in de ontwikkelstrategie Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkelingen in kaart gebracht. Het geheel van

mogelijk te ontwikkelen locaties is als 'Strategische Ruimte' aangemerkt. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. Door de projecten te clusteren in 'bouwstenen' ontstaat een helder inzicht in de afhankelijkheden en de quick wins.

Bouwsteen Nieuw-West

De projectlocatie is volgens de kaartbijlage van Koers 2025 aangewezen als 'Gebiedsuitwerking 2016, gericht op Nieuwe Projecten 2017-2018' binnen de bouwsteen 'Nieuw-West'.



Afbeelding: kaartbijlage Koers 2025

De centrale opgave in Nieuw-West op middellange termijn is het verhogen en op peil houden van de leefbaarheid in de voormalige stedelijke vernieuwingsgebieden. Van de vernieuwingsopgave uit Parkstad 2015 zal in 2020 in Nieuw-West als geheel 70% gerealiseerd zijn. Maar Geuzenveld-Slotermeer blijft achter. De woningvoorraad is hier nauwelijks gedifferentieerd en kwalitatief van een laag niveau. Er zijn maatschappelijke spanningen, de onveiligheidsbeleving is hoog en het gemiddeld besteedbaar inkomen is relatief laag. De Gebiedsuitwerking richt zich op het formuleren van een brede kwaliteitsimpuls voor Geuzenveld-Slotermeer. Daarbij wordt aangesloten bij de afwaardering van de Haarlemmerweg en de herontwikkeling van Sloterdijk, de Kop van de Sloterplas en de Jan Evertsenstraat. Het hele spectrum van mogelijke ingrepen – van kluslats, verduurzaming en sloop-nieuwbouw tot incubators en herinrichting van de openbare ruimte – wordt samen met burgers, bedrijven en instellingen uitgewerkt in een praktische kwaliteitsimpuls, die vanaf 2017 operationeel kan zijn. Het aantal woningen is nog nader te bepalen.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien echter niet tot een toename van het aantal woningen waardoor het slechts uitvoering betreft van een deel van de enorme woningbouwopgave circa 50.000 nieuwe woningen zoals deze in de Koers 2025 is genoemd. Het voorliggende project is geen belemmering voor de gebiedsuitwerking voor Geuzenveld.

4.3.3. 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 en bevat 24 acties tot 2025.

Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In 2025 zit het grootste tekort naar verwachting in de gereguleerde huurvoorraad. In dat jaar heeft 49% van de huishoudens behoefte aan een gereguleerde huurwoning, terwijl de verwachting is dat 39% van de woningvoorraad uit gereguleerde huurwoningen bestaat.

Enkele acties uit de Woonagenda 2025 zijn:

- Het stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering is een gemengde stad: 40% gereguleerde huur (inclusief studenten- en jongerenwoningen), 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.
- Grotere woningen voor gezinnen (groter dan 70 m²).
- Nieuwe afspraken met corporaties en huurders over voldoende woningaanbod voor kwetsbare groepen.
- Plan maken voor ouderenhuisvesting en jongeren- en studentenhuisvesting.

Het voorliggende project heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien echter niet tot een toename van het aantal woningen. Het project zorgt er voor dat er kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Ook draagt het project bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten doordat er diverse soorten woningen (studio's, eengezinswoningen en appartementen) worden gerealiseerd die vanwege hun omvang geschikt zijn voor jongeren of gezinnen. Door de aanwezigheid van een lift zijn de appartementen in blok 8 ook geschikt voor ouderen.

4.3.4. Gebiedsplan 2018 Geuzenveld-Slotermeer

Het gebiedsplan is op 6 december 2017 vastgesteld door de bestuurscommissie in stadsdeel Nieuw-West. In het gebiedsplan zijn zeven prioriteiten met maatregelen aangegeven. Eén van de prioriteiten is om prettig te kunnen wonen door gebiedsontwikkeling en het vernieuwen van woningen en straten.

Geuzenveld-Slotermeer heeft een woningvoorraad van bijna 19.000 woningen. Zowel het uiterlijk als de staat van onderhoud van deze woningen krijgen vaak van bewoners een onvoldoende. In Geuzenveld-Slotermeer heeft de gebiedsontwikkeling en vernieuwing van woningen lang op een lager pitje gestaan, echter de laatste paar jaar is op dit vlak weer volop beweging te zien. Ook de twee belangrijkste winkelparken (Plein '40-'45 en Lambertus Zijlplein) krijgen extra aandacht binnen de gebiedsontwikkeling.

Voor het gebied wordt met de betrokken corporaties, de gemeente en derden een investeringsaanpak Ontwikkelbuurten opgezet. Deze heeft als doel om de komende jaren

slagvaardig aan de integrale gebiedsontwikkeling van verschillende ontwikkelbuurten te werken. Ook de kennis, de wensen en meningen van individuele bewoners zal in dit traject een prominente plek krijgen. Deze nieuwe impuls aan gebiedsontwikkeling biedt immers kansen op verbetering van zowel de sociale als fysieke situatie van de bewoners.

Van belang is dat met de gebiedsontwikkeling en mogelijke toevoeging van woningen (en daarmee meer bewoners in het gebied) er ook nieuwe maatschappelijke voorzieningen worden toegevoegd of bestaande maatschappelijke voorzieningen worden versterkt, omdat bestaande voorzieningen nu al onder druk staan.

Over de gebiedsontwikkeling van de Bakemabuur is nog vermeld dat de vernieuwing van de Bakemabuur al in volle ontwikkeling is. De eerste drie van de vijf portieketageflats zijn door Stadgenoot succesvol hoogwaardig gerenoveerd. De laatste twee zullen in 2018 worden opgeleverd. In de Dirk Sonoystraat zijn de kenmerkende poortblokken gesloopt. Ze worden in 2018 vervangen door vrijwel dezelfde bebouwing, maar dan met een flinke verbetering van de poorten en een mix van verschillende doelgroepen binnen het blok. Stadgenoot bereidt plannen voor om de kleine lage blokken aan de Dirk Sonoystraat te slopen en te vervangen voor een divers kleinschalig woonprogramma, waaronder eengezinswoningen met tuin. Voor het blok aan de Dr. H. Colijnstraat, ten zuiden van de Dirk Sonoystraat, geldt eveneens dat er plannen worden voorbereid voor sloop-nieuwbouw. Verdere plannen zijn om het huidige parkeerterrein aan de Willem Baerdesenstraat te bebouwen met appartementen. Het plan openbare ruimte wordt na 2018 gefaseerd uitgevoerd.

Conclusie

Het project geeft uitvoering aan de gebiedsontwikkeling zoals genoemd in het Gebiedsplan voor Geuzenveld-Slotermeer.

4.3.5. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

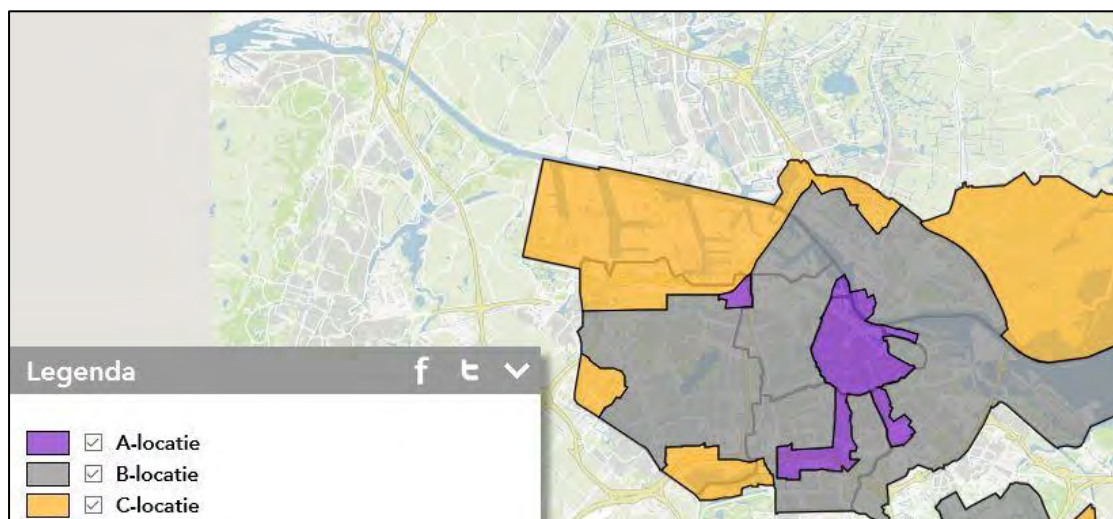
- Autobezit: In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- Parkeernormen en autoverkeer: Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het

huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.

- Nieuwbouw en parkeervergunningen: In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- Parkeernormen en de toekomst: De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwopgave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en 'autodelen' is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

ABC-locaties en parkeernormen

Amsterdam is in de nota is opgedeeld in A-, B- en C-locaties, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is.



Afbeelding: ABC-locaties (bron: Nota Parkeernormen Auto)

De projectlocatie aangemerkt als een B-locatie. Bij dergelijke locaties is sprake van een goed openbaar vervoer maar dergelijke locaties liggen verder van de intercitystations af. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project met minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 - Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype.

Conclusie

Omdat op de projectlocatie uitsluitend sociale en/of middeldure huurwoningen worden gerealiseerd geldt er voor bewonersparkeren een parkeernorm van 0 tot 1 parkeerplaats per woning. In het project is geen parkeren op eigen terrein voorzien zodat er voor wat betreft bewonersparkeren wordt voldaan aan de parkeernorm in de Nota Parkeernormen Auto. Wel dient er rekening te worden gehouden met 4 parkeerplaatsen voor bezoekers bij blok 8 (uitgaande van 34 woningen), 1 parkeerplaats voor bezoekers bij blok 10A (uitgaande van 9 woningen) en 1 parkeerplaats voor bezoekers bij blok 10B (uitgaande van 8 woningen). Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers.

4.3.6. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht. De gemeente geeft bij nieuwbouw echter de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn.

Bij nieuwe woningen is de minimum parkeernorm voor scooters 0,13 parkeerplek per woning. Bij het bepalen van de parkeereis wordt de uitkomst (norm x aantal woningen) naar boven afgerond op een heel getal. De parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

5.1.1. Verkeer

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 Doctor H. Colinnstraat en/of de Dirk Sonoystraat rijden. Mogelijk rijdt een deel van het verkeer ook via de Sam van Houtenstraat-Jan van Duivenvoordestraat.

Alhoewel het project vanuit planologisch oogpunt niet tot een toename van het aantal woningen leidt is er feitelijk wel sprake van een toename van het aantal woningen aangezien op de projectlocatie momenteel 46 woningen en een bedrijfsruimte in gebruik zijn. In de toekomstige situatie zijn 51 woningen voorzien die tot de sociale huursector zullen behoren. Dat komt neer op een toename van 5 woningen. Er is geen sprake meer van bedrijfsruimtes waardoor het oppervlak aan bedrijfsruimtes met 505 m² afneemt.

Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals bedoeld in het ASVV 2012. In het ASVV 2012 is voor sociale huurwoningen in een gebied als Geuzenveld een verkeerskencijfer van 2,8 tot 3,6 verkeersbewegingen per woning per etmaal aangegeven terwijl voor bedrijfsruimtes een verkeerskencijfer van 0,6 tot 1,1 verkeersbewegingen per 100 m² bvo aan de orde is. Als gevolg van het project zal het aantal verkeersbewegingen vanwege de toename van het aantal woningen met 14 tot 18 motorvoertuigen per etmaal toenemen. Het verdwijnen van de bedrijfsruimtes heeft als gevolg dat er 3 tot 6 motorvoertuigen per etmaal minder zullen rijden. Het project leidt zodoende tot een toename van 11 tot 12 motorvoertuigen per etmaal.

Een toename van het verkeer met 11 tot 12 motorvoertuigen per etmaal heeft geen merkbare gevolgen voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. Bovendien hebben deze wegen voldoende capaciteit om het verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen. Overigens is de verwachting dat de daadwerkelijke toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal lager zal zijn aangezien niet iedere bewoner een eigen auto zal hebben. In Nieuw-West is het gemiddelde autobezit 0,43 auto's per 1-persoonshuishouden en 0,82 auto's per 2-persoonshuishouden (bron: Nota parkeernormen Auto).

5.1.2. Parkeren

Auto's

In de Nota Parkeernormen Auto is voor bewonersparkeren bij sociale huurwoningen in Geuzenveld een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Op basis

van de Nota is daardoor geen parkeergelegenheid voor bewoners op eigen terrein noodzakelijk. Wel dient er rekening te worden gehouden met 6 parkeerplaatsen voor bezoekers (uitgaande van 51 woningen). Deze parkeerplaatsen komen deels al beschikbaar doordat de bestaande woningen worden gesloopt.

Rondom de projectlocatie geldt (nog) geen betaald parkeren. Geuzenveld heeft in zijn algemeenheid een relatief hoge parkeerdruk, mede vanwege de blauwe zones die steeds meer richting Geuzenveld oprukken. Alhoewel er volgens de Nota Parkeernormen Auto geen parkeergelegenheid voor bewoners hoeft te worden gerealiseerd is het niet uitgesloten dat sommige toekomstige bewoners in de nieuwbouw een eigen auto zullen hebben. Deze zullen hun auto dan op straat parkeren, in één van de parkeervakken. Alhoewel er als gevolg van het project geen parkeercapaciteit in de buurt zal verdwijnen komen er ook enkele nieuwe parkeerplekken in de Johan van Kuyckstraat (daar waar vroeger blokken 11 en 12 stonden) en in delen van de gemeenschappelijke tuinen van blokken 1, 4 en 7 worden nieuwe stroken voor parkeren gerealiseerd. Bij de voorgenomen herinrichting van de openbare ruimte wordt ook rekening gehouden met een toename in de parkeerbehoefte vanwege de diverse koopwoningen die de afgelopen jaren elders in de buurt zijn opgeleverd (zoals blok 1) en met de benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers. De parkeercapaciteit in de Bakemabuuurt zal als gevolg van deze herinrichting voldoende zijn. Wel is het zo dat de parkeercapaciteit meer over de buurt verspreid wordt dan in de huidige situatie, met als gevolg dat sommige mensen wat verder van en naar hun auto moeten lopen. Ook zullen bewoners van nieuwbouw niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning zodra het parkeerregime in deze buurt is ingesteld.

Fietsen en scooters

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht. Zoals blijkt uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter geeft de gemeente bij nieuwbouw echter de voorkeur aan een gemeenschappelijke fietsenstalling in plaats van individuele bergingen. Voor bezoekers van woningen geldt daarnaast een minimum van 0,5 fietsparkeerplaats per woning als richtlijn, wat bij 51 woningen neerkomt op 26 bezoekersparkeerplaatsen. Voor scooters geldt een minimum parkeernorm van 0,13 parkeerplek per woning op eigen terrein, oftewel 7 scooterparkeerplaatsen.

In de blokken 8 en 10A komen op maaiveldniveau gemeenschappelijke fietsenstallingen voor 176 fietsen (121 bij blok 8 en 55 bij blok 10A). De gemeenschappelijke fietsenstallingen zijn te gebruiken door zowel bewoners van blok 8, blok 10A als van blok 10B. De beide gemeenschappelijke fietsenstallingen zijn daarbij zodanig gesitueerd dat deze zich op korte loopafstand van blok 10B bevinden.

De totale fietsparkeercapaciteit voor bewoners komt bij 176 fietsen en 51 woningen neer op iets meer dan 3,4 fietsparkeerplekken per woning.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte rondom de 3 blokken wordt verder rekening gehouden met voldoende fietsstallingsmogelijkheden voor bezoekers.

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is 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 bestemmingsplan 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 beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Voor het project wordt uitgegaan van 51 woningen, wat beduidend minder is dan de maximaal 1.500 woningen die zijn genoemd in de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen". Ook als rekening wordt gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving dan is er cumulatief sprake van minder dan 1.500 woningen. Het project is daarmee aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering voor het project. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

5.3. Geluid

5.3.1. Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzones van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. De projectlocatie is gelegen binnen de geluidzone van industrieterrein Westpoort en binnen de geluidzones van de stedelijke wegen Doctor H. Colijnstraat en de Burgemeester Röellstraat en de trambaan Burgemeester Röellstraat-Lambertus Zijlplein. De projectlocatie is wel gelegen buiten de geluidzones van spoorwegen.

Door DPA Cauberg-Huygen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor fase 2 van de vernieuwing van de Bakemabuurtt (referentie 04433-26931-04 , d.d. 27 augustus 2018, zie bijlage). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie als volgt zijn:

- Westpoort: de geluidsbelasting bedraagt maximaal 50 dB(A) op blok 8 en 48 dB(A) op blokken 10A en 10B. Er wordt daarmee voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A).
- Doctor H. Colijnstraat: de geluidsbelasting op blok 8 bedraagt maximaal 61 dB waardoor de voorkeurgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Bij blok 10B bedraagt de geluidsbelasting maximaal 53 dB. De geluidsbelasting voldoet bij blok 10A wel aan de voorkeurgrenswaarde.

- Burgemeester Röellstraat: de geluidsbelasting op blok 8 bedraagt maximaal 50 dB waardoor de voorkeurgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Bij de blokken 10A en 10B voldoet de geluidsbelasting wel aan de voorkeurgrenswaarde.
- trambaan Burgemeester Röellstraat-Lambertus Zijlplein: de geluidsbelasting bedraagt maximaal 48 dB L_{den} op de zuidelijke kop van blok 8. De voorkeurgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt daardoor niet overschreden. Dat geldt ook voor de blokken 10A en 10B.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat alle woningen een stille zijde krijgen als bedoeld in het Amsterdams geluidbeleid.

Vanwege een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï op de Doctor H. Colijnstraat en Burgemeester Röellstraat zal voor blokken 8 en 10B een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Het coornemen is op 23 augustus 2018 in het TAVGA behandeld. Het TAVGA is akkoord met het verlenen van hogere grenswaarden. Na vaststelling van de hogere grenswaarde voldoet het project aan de Wet geluidhinder.

5.3.2. Bedrijven

In de nabijheid van de projectlocatie bevinden zich geen bedrijven die vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). Akoestisch onderzoek naar bedrijven is daarom niet nodig. Bedrijven vormen geen belemmering voor het project.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico. 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 en ligt de projectlocatie op zeer ruime afstand van routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de herontwikkeling. Onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

5.5. Bodem

De bodem moet geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden.

Omdat de projectlocatie bebouwd zal worden met woningen dient aan de hand van bodemonderzoek te worden nagegaan of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Door Tauw is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (projectnummer 1265469, d.d. 23 juli 2018, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat de bovengrond ter plaatse van de blokken 8, 10A en 10B licht verontreinigd is met kwik, lood, zink, PAK, PCB en minerale olie. Deze verontreinigingen zijn te relateren aan lichte bijmengingen met baksteenpuin. In de ondergrond zijn geen

verontreinigingen aangetroffen. Ook is het grondwater niet verontreinigd. De locatie is niet verdacht op het voorkomen van een verontreiniging met asbest in de bodem.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en grondwater geen belemmering vormt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor activiteit bouwen. De aangetoonde lichte bodemverontreinigingen vormen voor het huidige en toekomstige gebruik geen beperking.

5.6. Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

5.6.1. Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2017 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

5.6.2. Grondwater

Het project heeft geen betrekking op ondergrondse bebouwing (kelders en/of souterrains) waardoor gevolgen voor het grondwater zijn uitgesloten. Een onderzoek naar het grondwater is daarom niet nodig.

5.6.3. Waterberging

De projectlocatie is momenteel grotendeels verhard en er is geen watergang aanwezig. De Albardagracht bevindt zich op een afstand van circa 230 meter (met uitzondering van een zijtak van de Albardagracht, welke op circa 130 meter is gelegen). In het kader van de herontwikkeling van de projectlocatie zal er geen water worden gedempt. Het oppervlak aan verharding zal verder iets afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Een afname heeft geen nadelige gevolgen voor waterberging. Compensatie is daarom niet aan de orde.

5.6.4. 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.

5.7. **Archeologie en cultuurhistorie**

5.7.1. Archeologie

In het kader van het geldende bestemmingsplan is door Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (M&A, voorheen BMA) een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd¹. Daaruit blijkt dat er ter plaatse van de projectlocatie een lage archeologische verwachting geldt waarvoor geen onderzoeksplicht geldt. Er is in het geldende bestemmingsplan daarom geen archeologische dubbelbestemming toegepast. Archeologisch onderzoek is voor de beoogde herontwikkeling daarom niet nodig.

5.7.2. Cultuurhistorie

Bij een ruimtelijk plan dient te worden beoordeeld in hoeverre het plan gevolgen heeft voor cultuurhistorische waarden. Als gevolg van het project zullen de bestaande gebouwen van de blokken 8, 10A en 10B in de Bakemabuurt worden gesloopt. Voor deze blokken zijn de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West en de waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP' van belang.

Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West

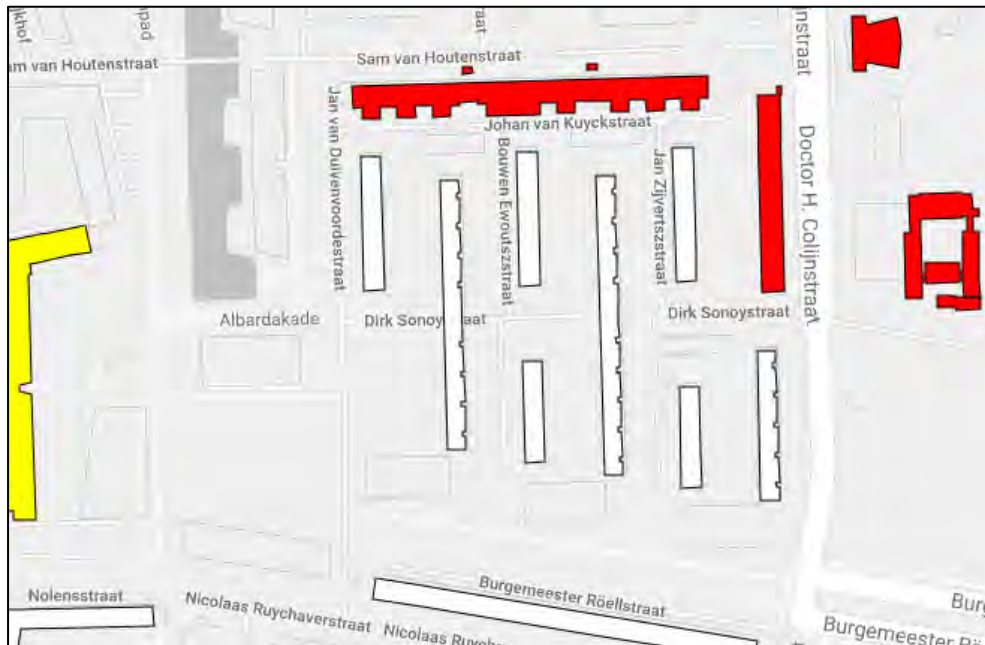
De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West is vastgesteld in de deelraad op 26 juni 2013 en is later onderdeel geworden van de Erfgoedverordening van de gemeente Amsterdam. De beleidsregels geven beknopt weer op welke wijze de gemeente gebiedsgericht wil omgaan met haar erfgoed. Ze geven ook inzicht in de spelregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen buurten met cultuurhistorische waarden. De spelregels uit de Nota Cultuurhistorie zijn nadrukkelijk niet bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar ze zijn een eenvoudig toepasbaar middel waarmee het belang van cultuurhistorie op eenduidige wijze kan worden meegenomen. Voor de Bakemabuurt in Geuzenveld geldt het regime 'Tuinstad Standaard'. Daardoor is de buurt niet de hoogst gewaardeerde buurt, maar gelden er toch diverse spelregels (o.a. op het gebied van verkaveling, architectonische eenheid, maatvoering, hiërarchie groenstructuren en stratenplan). De zorgvuldige inpassing van de blokken 0, 8, 10A en 10B (zie hoofdstuk 2) voldoen aan alle richtlijnen die in de Nota Cultuurhistorie worden gesteld.

Waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP'

Zoals ook in paragraaf 2.2 is beschreven maakt de projectlocatie onderdeel uit van de naoorlogse stadsuitbreiding die is gebaseerd op de het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934. De gemeente heeft voor dit gebied een waarderingskaart 'Architectonische en stedenbouwkundige

¹ Archeologisch bureau onderzoek plangebied Geuzenveld, Bureau Monumenten en Archeologie, juli 2008

kwaliteit AUP' in voorbereiding. De waarderingskaart voor de AUP-gebieden geeft inzicht in de stedenbouwkundige en architectonische waardering van alle panden uit de periode 1935-1970. Aan ieder pand is een orde toegekend, opklimmend van de laagste Basisorde naar de hoogste Orde 1. Vaak heeft bebouwing met een orde 1 - waardering de status van rijks- of gemeentelijk monument. De criteria die voor de verschillende ordewaarderingen zijn opgesteld vormen de basis voor welstandbeoordeling.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart AUP (bron: https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/)

Op de waarderingskaart is blok 8 aangemerkt als te slopen bebouwing. De blokken 10A en 10B zijn buiten beschouwing gelaten. Het nabij de projectlocatie gelegen blok 9 (ten noorden van blok 8) is wel aangewezen als orde 2.

Gelet op de waarderingskaart van de gemeente heeft het project geen nadelige gevolgen voor cultuurhistorie. Doordat blok 8 in dezelfde rooilijn als blok 9 wordt gebouwd wordt het stedenbouwkundige beeld van de Doctor H. Colijnstraat verder versterkt.

5.8. Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit 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.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende

mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In dat gebied geldt er een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. De projectlocatie valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel kan er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour een afweging nodig zijn op het gebied van geluid en externe veiligheid (zie ook paragraaf 4.2.1).

5.8.1. Bouwhoogtes

De projectlocatie valt binnen het beperkingengebied voor hoogtes:

- Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn vanwege vliegverkeer op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden. De projectlocatie ligt binnen zones met maatgevende toetshoogtes van 110 tot 114 meter ten opzichte van NAP.
- In artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die vanwege radarverkeer zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4A bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaart aangegeven maximale waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. De projectlocatie ligt binnen de zone van 51 meter ten opzichte van NAP.

Het project is lager dan de maximale toetshoogtes uit het Luchthavenindelingbesluit zodat er wordt voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit voor wat betreft hoogtes.

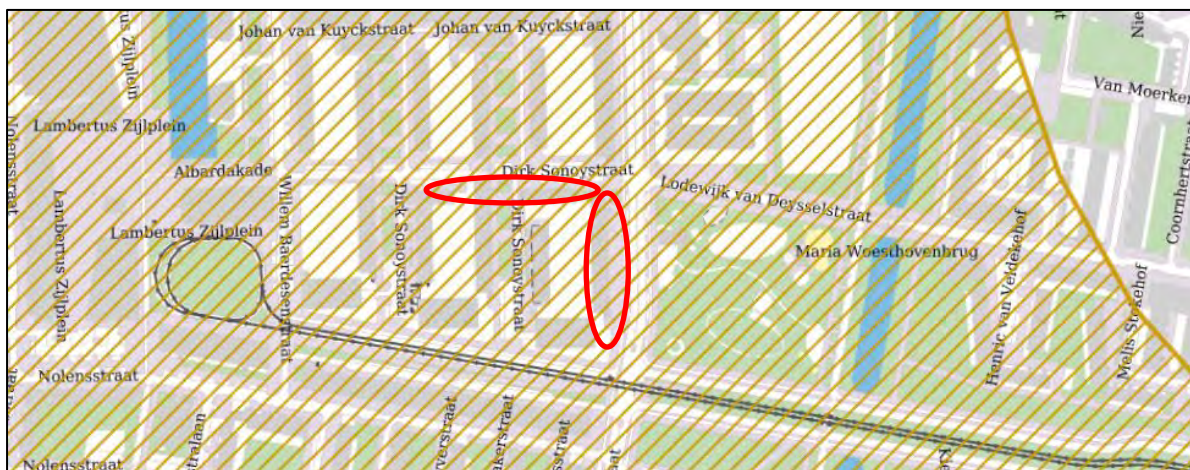
5.8.2. Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij onder meer om industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag en moerasgebieden en

oppervlaktewateren groter dan 3 hectare. De projectlocatie ligt binnen deze zone maar er worden geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd. Op dit punt wordt eveneens voldaan aan de bepalingen van het Luchthavenindelingbesluit.

5.8.3. 20 Ke-contour

De projectlocatie is gelegen buiten de zone waar ernstige hinder van geluid kan optreden (LIB-4) maar is wel volledig gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5, zie navolgende afbeelding). Het 20 Ke-gebied is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.



Afbeelding: uitsnede 20 Ke-contour (bron: PRV)

Woningen zijn op de projectlocatie toegestaan aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied maar er dient conform de PRV daarbij wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan (of in dit geval de ruimtelijke onderbouwing) de volgende onderdelen bevat:

- a. een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- b. een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;

- c. een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- d. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
- e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.

In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

Ligging en situatie

De projectlocatie ligt in het cluster van de Zwanenburgbaan. Het vliegverkeer boven dit cluster betreft voornamelijk startend en landend verkeer via de Zwanenburgbaan. Als het windstil is of bij wind uit noordwestelijke, noordelijke of noordoostelijke richting wordt de baan vooral gebruikt voor startend vliegverkeer. De meeste vliegtuigen starten dan in noordelijke richting en maken vervolgens een bocht naar rechts om vervolgens in noordoostelijke of zuidelijke richting te vliegen. De geluidsbelasting ter hoogte van de projectlocatie wordt verder mede bepaald door startende vliegtuigen via de Polderbaan. Deze vliegtuigen gebruiken de baan eveneens als het windstil is of bij wind uit noordwestelijke, noordelijke of noordoostelijke richting. Landend vliegverkeer gebruikt de Zwanenburgbaan en Polderbaan bij wind uit zuidwestelijke, zuidelijke of zuidoostelijke richting maar de bijdrage van het landend verkeer op deze banen aan de totale geluidsbelasting is ter plaatse van de projectlocatie minder bepalend.



Afbeelding: uitsnede jaarlijkse gemiddelde geluidsbelasting per etmaal (bron: <http://www.bezoekbas.nl/>)

Voor de geluidproductie van Schiphol gelden normen die in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) zijn opgenomen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan de jaargemiddelde geluidbelasting per etmaal (L_{den}) en per nacht (L_{night}). De theoretische geluidsbelastingen ter plaatse van de projectlocatie bedragen minimaal 52 dB(A) L_{den} en 38 dB(A) L_{night} .

Het is mogelijk dat de geluidbelasting ter plaatse van de projectlocatie in de toekomst verandert. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat de projectlocatie vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

Overwegingen

- Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} contour en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48 dB(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De feitelijk optredende geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedroeg in de periode 2013-2017 53 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night} . Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidswaardigheid te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting van 53 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk.

Uit de gegevens op bezoekbas.nl blijkt dat in het kilometervak waarbinnen de projectlocatie is gelegen in de periode 2013-2017 sprake is van gemiddeld 26 tot 50 meldingen per jaar van vliegtuiglawaai. Deze meldingen zijn gedaan door 44 unieke melders waarbij 89% van de meldingen betrekking heeft op vliegtuighinder overdag.

Doordat de feitelijk optredende geluidsbelasting van 53 dB(A) volgens de GES-methodiek als redelijk wordt geclassificeerd, vanwege het relatief lage aantal meldingen per jaar en doordat de meeste meldingen van overlast betrekking hebben op overdag worden de geluidbelastingen ter plaatse van de projectlocatie aanvaardbaar geacht. Daarbij geldt nog dat een stedelijk woonmilieu met een hogere geluidbelasting gepaard gaat dan indien er sprake is van een rustige woonwijk. Doordat de projectlocatie onderdeel uitmaakt van een stedelijk woonmilieu kan een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting 66 dB bedraagt. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie aanzienlijk onder deze waarde zodat geen sprake is van een onaanvaardbare geluidscumulatie.

Tenslotte wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop zal de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen van informatie over luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

- Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval ter plaatse van de projectlocatie is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken vanaf 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de

A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De projectlocatie is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de vernieuwing van Geuzenveld. De projectlocatie is momenteel bebouwd en is vanwege de ligging in een bestaande woonbuurt geschikt voor verdichting. De projectlocatie ligt op een aantrekkelijke locatie vanwege de nabijgelegen voorzieningen aan het Lambertus Zijplein en het openbaar vervoer. In Koers 2025 is het gebied aangewezen als onderdeel van te intensiveren gebied.

Maatregelen

- Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan). De mate van hinder op de projectlocatie wordt met name bepaald door het gebruik van de Zwanenburgbaan (44% van de meldingen in de periode 2013-2017) en in mindere mate door de Polderbaan (19% van de meldingen). De Zwanenburgbaan wordt 's nachts slechts beperkt gebruikt (5 nachten per jaar) en overdag gemiddeld 2 uur per dag. De Polderbaan wordt 's nachts vaker gebruikt (3 nachten per week) en overdag gemiddeld 8 uur per dag.

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

Met een goede geluidisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidwering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidwering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidwering doorgaans vanwege andere geluidbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidniveaus en de gebruikelijke geluidwering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen een aanvaardbaar binnenniveau zal ontstaan. In het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

- Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien kan plaatsvinden is juist het doel om op de woningen te realiseren.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het daarvoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

In het kader van de herontwikkeling van de Bakemabuurtt worden de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- Op de projectlocatie worden woningen gerealiseerd. Uitgangspunt is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben.
- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. De projectlocatie is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit het noorden en zuiden via de Doctor H. Colijnstraat, vanuit het oosten via de Lodewijk van Deysselstraat/Dirk Sonostraat en vanuit het westen via de Lambertus Zijlplein/Alberdakade/Dirk Sonostraat.
- Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater.
- In het kader van de planontwikkeling voor de nieuwbouw wordt rekening gehouden met goede vluchtmogelijkheden.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

5.9. Ecologie

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. 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. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

In 2015-2016 is door Els & Linde bv een quick scan en een afdoend onderzoek uitgevoerd voor de gehele Bakemabuur. Daaruit bleek dat binnen het onderzoeksgebied van de Bakemabuur enkele vaste verblijfplaatsen van vleermuizen (gewone dwergvleermuis) zijn aangetroffen. Het betrof indertijd een kraamkolonie en twee paarterritoria. Deze kraamkolonie en de twee paarterritoria bevonden zich niet ter plaatse van de projectlocatie (blokken 8, 10A en 10B). Om effecten van de beoogde herontwikkelingen in de Bakemabuur tegen te gaan is indertijd aangegeven dat mitigatie nodig is in de vorm van het aanbieden van alternatieve huisvesting. Ook was een ontheffing van de toenmalige Flora en Faunawet noodzakelijk. De alternatieve huisvesting is gerealiseerd en de ontheffing is op 6 juni 2017 verleend (zaaknummer RUD17.210000). Zowel de alternatieve huisvesting als de ontheffing hebben geen betrekking op de projectlocatie aangezien daar geen vaste verblijfplaatsen zijn aangetroffen.

Omdat de in 2015-2016 uitgevoerde onderzoeken vanwege de verstrekken tijd en de inmiddels gewijzigde wet niet meer actueel zijn, is actualisatie van het afdoend onderzoek naar vleermuizen nodig. Ook is in het kader van de actualisatie gekeken naar mogelijke verblijfplaatsen van huismussen en gierzwaluwen. De actualisatie is in 2018 door Els & Line bv uitgevoerd (projectnummer 18.067, d.d. 14 november 2018, zie bijlage). Uit het geactualiseerde afdoend onderzoek blijkt dat in de gehele Bakemabuur geen huismussen en gierzwaluwen zijn aangetroffen. Ook andere beschermde soorten zijn niet te verwachten, met uitzondering van vleermuizen. Zowel blok 8 als blok 10B bevatten namelijk een verblijfplaats van vleermuizen. Het gaat in beide gevallen om de gewone dwergvleermuis. Omdat er in de blokken 2 en 5 alternatieve verblijfplaatsen zijn geïntegreerd, er twee verblijfplaatsen zijn in bestaande gebouwen waar niet aan wordt gewerkt en vanwege de eerder bevestigde (en in gebruik zijnde) alternatieve verblijfplaats is er sprake van voldoende aanbod aan verblijfplaatsen voor de vleermuizen. Voorafgaand aan de sloop van de blokken 8 en 10B is het daarom niet noodzakelijk om extra tijdelijke alternatieven aan te bieden. Wel is het van belang dat er in de nieuwe woonblokken permanente verblijfplaatsen worden geïntegreerd. Ook is er een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. Deze ontheffing wordt momenteel aangevraagd.

5.10. Behoeft

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (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.”

Met betrekking tot de projectlocatie geldt dat de functie wonen niet is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling aangezien deze functie al is toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Wel is er sprake van een andere configuratie. Er is planologisch gezien echter geen sprake van een toename van het aantal woningen aangezien bijna alle woningen zijn gelegen binnen de woonbestemming. Alleen de zuidelijke woningen in blok 8 bevinden zich deels (4 meter) in de verkeersbestemming. Deze woningen zijn echter ter vervanging van de te slopen woningen die nu ook al in de verkeersbestemming zijn gelegen (en die daardoor onder het overgangsrecht vallen). De beoogde woningen passen bovendien in de gemeentelijke structuurvisie (zie paragraaf 3.3), zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan de enorme bouwopgave voor woningen binnen Amsterdam en maken onderdeel uit van de harde plancapaciteit voor Amsterdam.

5.11. Milieu effect rapportage

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 hoofdzakelijk betrekking op een gewijzigde configuratie van woningbouw, aangezien bijna alle beoogde woningen al zijn gelegen binnen een woonbestemming. Alleen voor de zuidelijke woningen van blok 8, welke deels in de verkeersbestemming zijn gelegen, geldt dat deze als planologisch nieuwe woningen worden beschouwd. Dat neemt echter niet weg dat deze beoogde woningen ter vervanging zijn van de te slopen woningen in blok 8, welke eveneens in de verkeersbestemming zijn gelegen en zodoende onder het overgangsrecht vallen (en welke na sloop planologisch komen te vervallen). De aard en de omvang van de nieuwbouw blijft daarmee nagenoeg gelijk aan de bestaande bouw en daarnaast wijzigt de bestaande stedenbouwkundige opzet nauwelijks. Er is zodoende geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) mer-beoordeling is niet nodig.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het project worden gedragen door Stadgenoot.

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 door de gemeente echter in erfpacht uitgegeven zodat er in het kostenverhaal is voorzien. Er is daarom geen exploitatieplan of anterieure overeenkomst nodig.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 30 juni heeft er een informatieavond voor omwonenden en belangstellenden plaatsgevonden in het wijkkantoor van Stadgenoot (Dirk Sonoystraat 1). Door de aanwezigen zijn vragen gesteld en opmerkingen geplaatst. De vragen en opmerkingen hebben niet geleid tot een aanpassing van het plan.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

Er bestaan al langer plannen om de Bakemabuurt te vernieuwen. In het geldende bestemmingsplan is daar ook rekening mee gehouden maar er was indertijd uitgegaan van een andere configuratie. Stadgenoot is voornemens om de bestaande gebouwen op de projectlocatie te slopen en te vervangen door een drietal woongebouwen die zich voegen in de bestaande stedenbouwkundige compositie van de Bakemabuurt.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het bouwplan leidt tot de volgende afwijkingen:

1. Maximum bouwhoogte: doordat voor blok 8 uit wordt gegaan van een maximum bouwhoogte van 16 meter en voor de blokken 10A en 10B van een maximum bouwhoogte van 7 meter, is er sprake van een overschrijding van de maximum bouwhoogte met respectievelijk 1 en 4 meter.
2. Parkeernormen: doordat er geen parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd wordt er niet bij voorbaat voldaan aan de parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.
3. Bouwen binnen de bestemming 'Verkeer – 3': een deel van het noodtrappenhuis en de zuidelijke woningen in blok 8 zijn gelegen binnen de bestemming 'Verkeer – 3'. Het betreffende deel van het noodtrappenhuis en de woningen hebben een oppervlak van circa 54 m² en een maximum bouwhoogte van 16 meter.

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

Ad 1: Het project leidt tot overschrijdingen van de maximum bouwhoogtes met 1 meter bij blok 8 en 4 meter bij de blokken 10A en 10B:

- De overschrijding van de bouwhoogte ter plaatse van blok 8 bedraagt 1 meter en is daardoor op voorhand beperkt. De toename in bouwhoogte heeft alleen mogelijke gevolgen voor de woningen in blok 6 (Dirk Sonostraat 480 t/m 550) omdat er vanuit deze woningen direct zicht is op blok 8. Door de toename van de bouwhoogte van blok 8 wordt het vrije uitzicht van de woningen in blok 6 enigszins verminderd. Doordat de onderlinge afstand 32 meter bedraagt heeft de beperkte toename van de bouwhoogte met 1 meter echter geen onaanvaardbaar nadelige gevolgen voor blok 6. Door de ligging van blok 8 (ten oosten van blok 6) leidt de hogere bouwhoogte ook niet tot extra schaduw bij de woningen in blok 6.
De woningen in de blokken 9 en 16 ondervinden geen gevolgen aangezien er vanuit deze woningen geen direct zicht is op blok 8. Door de positie van blok 8 ondervinden de woningen geen extra schaduw als gevolg van de toename van de bouwhoogte met 1 meter.
- De overschrijding van de bouwhoogte ter plaatse van de blokken 10A en 10B is met 4 meter op voorhand beperkt, zeker ook omdat op basis van het geldende bestemmingsplan

nog dakopbouwen tot een hoogte van 6 meter zouden kunnen worden gerealiseerd. In het project is welswaar geen sprake van een dakopbouw maar visueel zijn de effecten van de extra bouwlaag bij het project ten opzichte van dakopbouwen vergelijkbaar. Indien conform het geldende bestemmingsplan rekening wordt gehouden met dakopbouwen dan bedraagt de toename in bouwhoogte als gevolg van het project slechts 1 meter. Een dergelijke toename heeft geen nadelige gevolgen voor omliggende bebouwing, mede omdat de afstand tot deze omliggende bebouwing minimaal 10 meter bedraagt (blok 5) of omdat er vanuit de woningen geen direct zicht is (blok 3).

Ad 2: Conform het recente parkeerbeleid van de gemeente wordt er voor het project afgeweken van de parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning zoals die is opgenomen in het geldende bestemmingsplan. In het project wordt uitgegaan van sociale huurwoningen waardoor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein voor bewonersparkeren volgens de Nota Parkeernormen Auto niet nodig is.

Rondom de projectlocatie geldt (nog) geen betaald parkeren. Geuzenveld heeft in zijn algemeenheid een relatief hoge parkeerdruk, mede vanwege de blauwe zones die steeds meer richting Geuzenveld oprukken. Alhoewel er volgens de Nota Parkeernormen Auto dus geen parkeergelegenheid voor bewoners hoeft te worden gerealiseerd is het niet uitgesloten dat sommige toekomstige bewoners in de nieuwbouw een eigen auto zullen hebben. Deze zullen hun auto dan op straat parkeren, in één van de parkeervakken. Als gevolg van de vernieuwing zal bestaande parkeercapaciteit in de buurt verdwijnen doordat het huidige tijdelijke parkeerterrein met 27 informele parkeerplaatsen ter plaatse van blok 0 wordt bebouwd. Er komen echter ook enkele nieuwe parkeerplekken in de Johan van Kuyckstraat, daar waar vroeger blokken 11 en 12 stonden, en in delen van de gemeenschappelijke tuinen van blokken 1, 4 en 7 worden nieuwe stroken voor parkeren gerealiseerd. Bij de voorgenomen herinrichting van de openbare ruimte wordt ook rekening gehouden met een toename in de parkeerbehoefte vanwege de diverse koopwoningen die de afgelopen jaren elders in de buurt zijn opgeleverd (zoals blok 1) en met de benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers. De parkeercapaciteit in de Bakemabuuurt zal als gevolg van deze herinrichting voldoende zijn. Wel is het zo dat de parkeercapaciteit meer over de buurt verspreid wordt dan in de huidige situatie, met als gevolg dat sommige mensen wat verder van en naar hun auto moeten lopen.

Ad 3: Het noodtrappenhuis (10 m²) en een deel van de woningen in de zuidelijke kop van blok 8 (44 m²) bevinden zich in de bestemming 'Verkeer – 3'. Deze afwijking heeft vanwege de beperkte omgang geen nadelige gevolgen voor omliggende bebouwing, mede omdat de bestaande woonbebouwing gesloopt zal moeten worden om de nieuwbouw te kunnen realiseren. De bestaande woonbebouwing ligt nu deels ook al buiten het bestemmingsvlak en valt daardoor onder het overgangsrecht. De overschrijding van de te slopen woonbebouwing met de bestemmingsgrens bedraagt 9 meter en heeft een grondoppervlak van 77 m². De afwijking voor de nieuwbouw is daarmee kleiner dan de huidige overschrijding zodat er als gevolg van het project geen nadelige gevolgen zijn voor omliggende bebouwing.

7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Het project, inclusief afwijkingen, is in relatie tot de bestaande omgeving weergegeven in de bij de ruimtelijke motivering behorende indieningstekening.