



**Gemeente
Amsterdam**

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 22 Dec. 2022, NR. 261
DE RAADSGRIFFIER,

Bestemmingsplan Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3

Toelichting



Vastgesteld

Colofon

Opdrachtnemer

Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn

NL.IMRO.0363.F2101BPSTD-VGW01

Datum

21 oktober 2022

Planstatus

bestemmingsplan (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Crisis en herstelwet	8
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Ligging en begrenzing	11
2.2	Ontstaansgeschiedenis	13
2.3	Ruimtelijke en functionele structuur	17
2.4	Verkeer en parkeren	30
2.5	Groen en water	31
2.6	Geldend planologisch kader	32
Hoofdstuk 3	Beleidskader	35
3.1	Rijksbeleid	35
3.2	Provinciaal beleid	35
3.3	Regionaal beleid	38
3.4	Gemeentelijk beleid	40
Hoofdstuk 4	Vernieuwing plangebied	55
4.1	Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost	55
4.2	Kavelregels kavel 5 (blok E)	67
Hoofdstuk 5	MER / MER(boordelings)plicht	69
5.1	MER beoordelingsplicht	69
5.2	Vormvrije MER-beoordeling	70
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	73
6.1	Verkeer	73
6.2	Parkeren	74
Hoofdstuk 7	Ladder voor duurzame verstedelijking	77
7.1	Woningbehoefte	77
7.2	Bedrijfsruimtes	78
Hoofdstuk 8	Geluid	79
8.1	Wegverkeerslawaaï	79
8.2	Industrielawaai	80
8.3	Spoorweglawaaï	80
8.4	Stille zijdes	81
Hoofdstuk 9	Luchtkwaliteit	83
9.1	Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)	83
9.2	Besluit gevoelige bestemmingen	83
9.3	Beleid gemeente Amsterdam	83
Hoofdstuk 10	Bodem	85

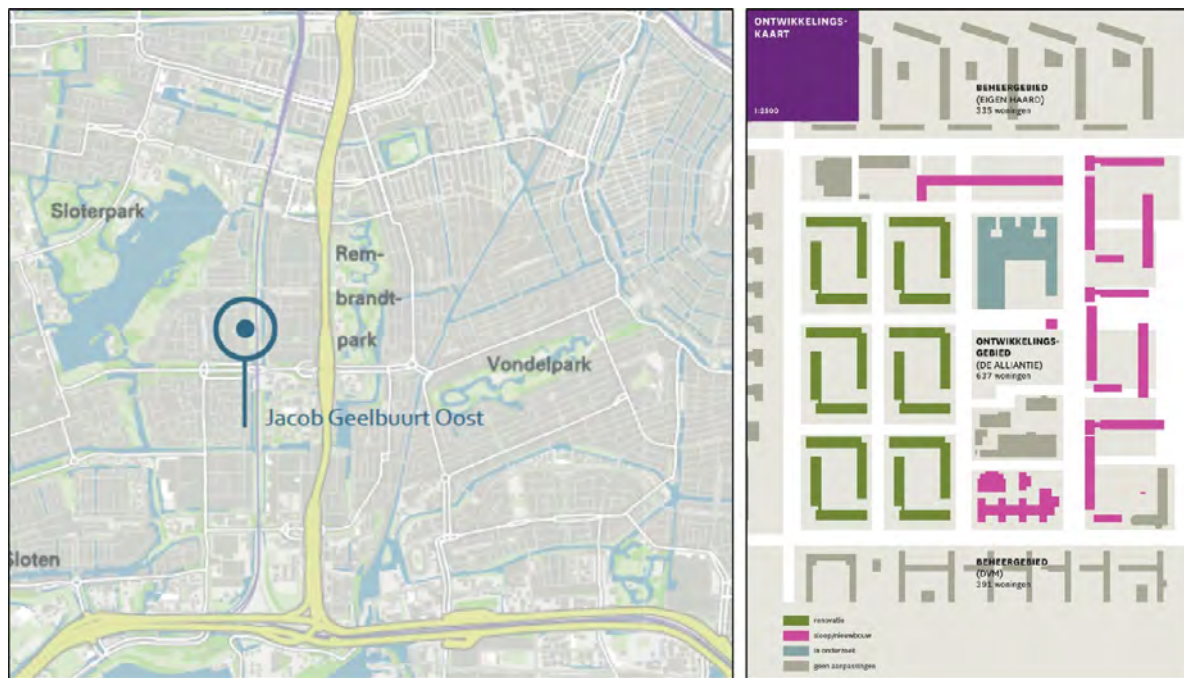
Hoofdstuk 11	Cultuurhistorie en archeologie	87
11.1	Cultuurhistorie	87
11.2	Archeologie	91
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	93
12.1	Inrichtingen	93
12.2	Transport	93
12.3	Buisleidingen	93
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingbesluit	95
13.1	Inleiding	95
13.2	Bouwhoogte	95
13.3	Vogelaantrekkende functies	97
13.4	20 Ke-contour (LIBB 5)	97
Hoofdstuk 14	Trillinghinder	103
Hoofdstuk 15	Natuur en landschap	105
15.1	Gebiedsbescherming	105
15.2	Soortenbescherming	105
15.3	Conclusie	106
Hoofdstuk 16	Water	107
16.1	Algemeen	107
16.2	Beleid	107
16.3	Uitwerking	109
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	115
17.1	Totstandkoming planregeling	115
17.2	Opbouw bestemmingsplan	115
17.3	Toelichting per artikel	115
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	117
18.1	Wettelijk kader	117
18.2	Het plan	117
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	119
19.1	Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en ambtelijk overleg	119
19.2	Participatie	119
19.3	Ontwerpbestemmingsplan	120

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 30 januari 2013 heeft de voormalige stadsdeelraad van Nieuw-West het Vernieuwingsplan Jacob Geelbuurt vastgesteld. In het Vernieuwingsplan is de ambitie vastgelegd om de Jacob Geelbuurt te vernieuwen tot een duurzame woonbuurt. Een buurt waar iedereen het beste uit zichzelf kan halen, met een gevarieerd woningaanbod en een schone en veilige openbare ruimte. In het kader van de vernieuwing zijn de afgelopen jaren al diverse woonblokken in de Jacob Geelbuurt gerenoveerd en schoolgebouwen vernieuwd. Ook is er nieuwbouw gerealiseerd op de hoek van de Jacob Geelstraat en de Comenusstraat (appartementen). Als sluitstuk van de vernieuwing van de Jacob Geelbuurt is nu het oostelijk deel van de Jacob Geelbuurt aan de beurt. Alle blokken van De Alliantie in dit deel zullen worden gesloopt en worden vervangen door nieuwbouw. Voor de vernieuwing van het oostelijk deel van de Jacob Geelbuurt is in november 2019 door de gemeenteraad een Investeringsnota vastgesteld.



Afbeelding: ligging Jacob Geelbuurt Oost (links) en Ontwikkelingskaart Vernieuwingsplan Jacob Geelbuurt (bron: Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost)

Het geldende bestemmingsplan 'Slotervaart' gaat ter plaatse van de Jacob Geelbuurt Oost uit van de huidige situatie. De beoogde vernieuwing zoals die nu voorligt past niet in het geldende bestemmingsplan. Om de beoogde vernieuwing mogelijk te maken zijn één of meerdere planologische procedures nodig.

De vernieuwing van de Jacob Geelbuurt vindt in 3 fases plaats. Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het planologisch mogelijk maken van fase 2 en 3 van de vernieuwing. Voor fase 1 is al een planologische procedure opgestart doordat De Alliantie hiervoor in 2020 een omgevingsvergunning 'strijdig gebruik bestemmingsplan' heeft aangevraagd (Wabo afwijkingsprocedure, OLO-nummer 5272089).



Afbeelding: fasering vernieuwing Jacob Geelbuurt (bron: Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost)

1.2 Crisis en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet aangezien er meer dan 11 woningen/woonruimten in een aaneengesloten gebied mogelijk worden gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan valt daarmee onder de werking van de Crisis- en herstelwet.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud

van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Er wordt ingegaan op de ligging/begrenzing, de ontstaansgeschiedenis en de ruimtelijke en functionele structuur. Ook wordt ingegaan op het geldende bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

In hoofdstuk 4 zijn de ruimtelijk-functionele uitgangspunten en stedenbouwkundige uitgangspunten van het beoogde plan voor de transformatie en herontwikkeling van de Noordstrook beschreven waarbij als eerst is ingegaan op het vastgestelde SPvE.

In hoofdstuk 5 tot en met 16 komen diverse omgevingsaspecten aan bod. De relevante rapporten zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

In hoofdstuk 17 is uitgelegd op welke wijze het voorgaande is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 19 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (onder andere het overleg ex artikel 3.1.1 Bro).

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

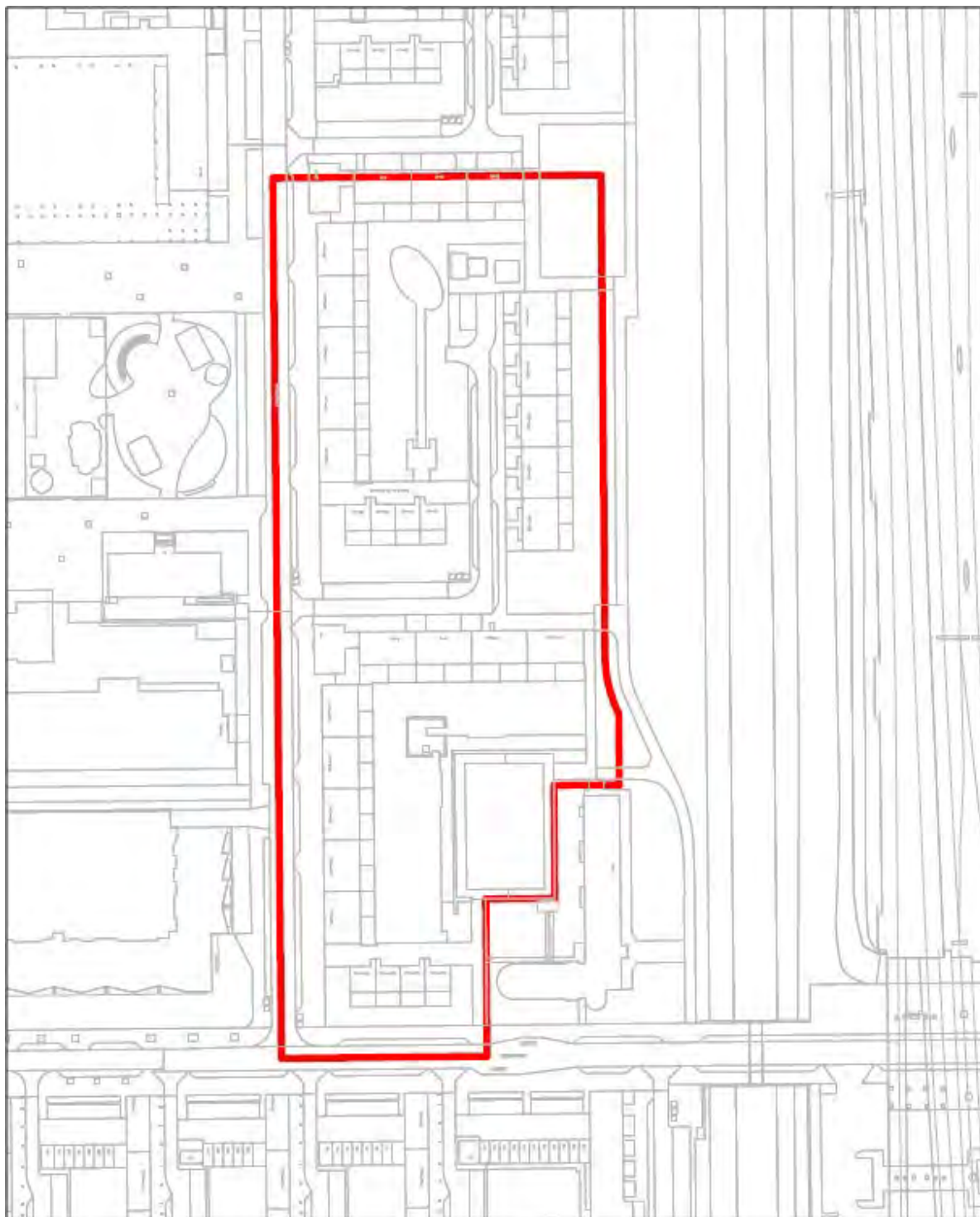
Het plangebied ligt in het westen van Amsterdam, in de wijk Slotervaart Noord in stadsdeel Nieuw-West. De wijk Slotervaart Noord bestaat uit drie buurten, waaronder de Jacob Geelbuurt. Deze buurt is ingekaderd door de spoordijk in het oosten en de eveneens op een dijk gelegen stadsautoweg Cornelis Lelylaan in het zuiden. In westelijke richting is de buurt afgebakend door de Johan Huizingalaan terwijl de Robert Fruinlaan de noordelijke grens vormt.

De begrenzing van het plangebied 'Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3' is als volgt:

- in het noorden: delen van de percelen Christiaan Snouck Hurgronjehof 2-26 en Jacob Geelstraat 25-27;
- in het oosten: de groenstrook aan de westkant van de Ringspoorlijn;
- in het zuiden: de rijweg van de Comeniusstraat;
- in het westen: de rijweg van de Jacob Geelstraat.

Het perceel ter plaatse van Comeniusstraat 2-12 (locatie Leger des Heils) maakt geen onderdeel uit van het plangebied aangezien hier nog geen vernieuwing gaat plaatsvinden.

In de navolgende afbeelding is de begrenzing van het bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding: begrenzing plangebied 'Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3'

Het plangebied heeft een oppervlak van circa 20.240 m².

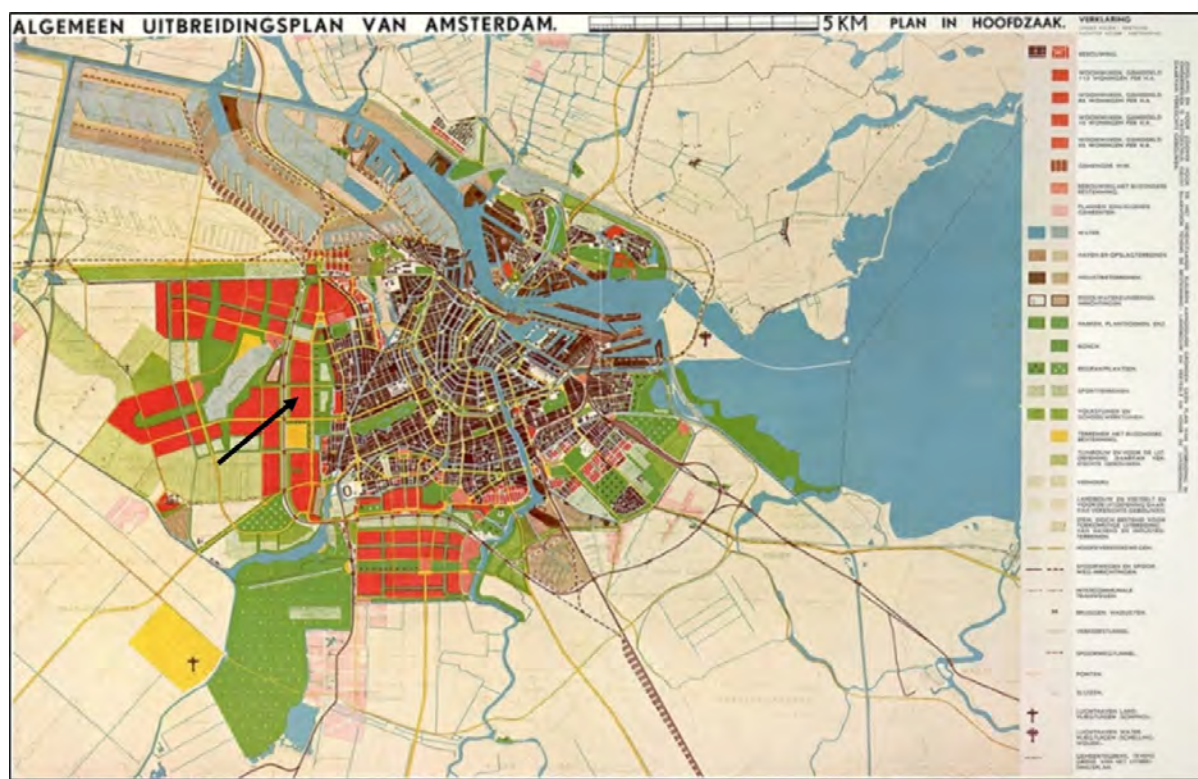
2.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied is gelegen in de wijk Slotervaart Noord, welke samen met Slotervaart Zuid het gebied Slotervaart vormt. Slotervaart is een karakteristieke naoorlogse tuinstad die onderdeel uitmaakt van de Westelijke Tuinsteden.

2.2.1 Planvoorbereiding

Amsterdam was er tegen het einde van de 19e eeuw slecht aan toe: hoge werkeloosheidcijfers, honger en slechte hygiëne met als gevolg hoge sterftcijfers. Woningbouw werd in die tijd uitsluitend gerealiseerd in opdracht van particuliere investeerders en was veelal vanuit speculatie ingegeven. Dit had nadelige gevolgen voor de kwaliteit én de huurprijzen. Door de inwerkingtreding van de Woningwet in 1901 en het instellen van bouwtoezicht verbeterde de situatie enigszins maar het enorme tekort aan kwalitatief goede en betaalbare woningen lost zich niet zomaar op. Amsterdam barst uit haar voegen en heeft daarom in 1921 agrarisch gebied rondom de stad geannexeerd. In dit gebied wil de stad gaan uitbreiden. De eerste gebiedsuitbreidingen vinden plaats via de door H.P. Berlage ontworpen plannen voor Zuid en West. In deze gebiedsuitbreidingen is sprake van gesloten bouwblokken en lange straatwanden.

In de jaren twintig en dertig van de 20e eeuw veranderen de stedenbouwkundige opvattingen onder invloed van de tuinstadgedachte (Engeland en de Verenigde Staten) en het Nieuwe Bouwen (Duitsland). Het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken van de gemeente Amsterdam, Cornelis van Eesteren, krijgt daarom de opdracht om voor de gemeente een uitbreidingsplan te maken met voldoende woningbouw tot de eeuwwisseling (2000). Dit werd het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP), welke in 1935 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het AUP volgde de moderne stedenbouwkundige ideeën van die tijd, waaronder het gebruik van een gedetailleerd sociaal en wetenschappelijk onderzoek en bevolkingsgroeiprognose om de vier hoofdfuncties wonen, werken, recreatie en verkeer in relatie tot elkaar in de ruimte te ordenen. De stad kreeg hierin een vingervormig bebouwd gebied, van het midden tot de rand, waartussen de groene zones waren gepland.



Afbeelding: het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam, het plangebied is indicatief met een zwarte pijl aangegeven (bron: amsterdam.nl)

De grootste uitbreiding die in het AUP is voorzien zijn de Westelijke Tuinsteden, aan de westkant van de stad. De stedenbouwkundige structuur van de Westelijke Tuinsteden is het resultaat van het samenspel tussen de infrastructuur, de bebouwing en het water- en groenstructuur: de Sloterplas en het Sloterpark vormen de groene kern van het nieuwe stadsdeel, terwijl het Rembrandtpark en de Westlandgracht, op de overgang van oud naar nieuw, de stedenbouwkundige ontwikkeling van de wijken binnen de ringspoorbaan afronden. De in Tuinstad Slotervaart gelegen Jacob Geelbuurt is in het AUP aangewezen als 'Woonwijken, gemiddeld 70 woningen per hectare'. De gedachte achter een dergelijke buurt was een moderne stadsbuurt met eigen voorzieningen, veilig en op enige afstand van werkgebieden en binnenstad gelegen.

Het door de gemeenteraad vastgestelde AUP fungeert als een 'plan-in-hoofdzaak', oftewel een globaal bestemmingsplan. Doordat in het AUP de verkaveling op buurtniveau nog niet is ingetekend dient voorafgaand aan de uitvoering van een gebied eerst een verkavelingsplan te worden opgesteld waarin de exacte invulling van wonen, wegen en bijzondere gebouwen wordt vastgelegd.

Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog volgt er vanaf 1942 een bouwstop waardoor de uitvoering van Tuinstad Slotervaart wordt uitgesteld. Na de oorlog, in 1950, wordt het AUP herzien vanwege enkele maatschappelijke ontwikkelingen. Vervolgens worden er op basis van het herziene AUP verkavelingsplannen voor de verschillende woonbuurten in de Westelijke Tuinsteden opgesteld. In deze verkavelingsplannen werden bebouwing en open ruimte integraal ontworpen. Vanwege de nieuw structurerende rol van groen, om de verschillende buurten en schaalniveaus met elkaar te verbinden, werden groensupervisors aangesteld bij de uitwerking van de herzieningsplannen. Landschapsarchitect Mien Ruys werd benoemd tot groensupervisor van Slotervaart en Overtoomse Veld en Westlandgracht, naast de stedenbouwkundige supervisor, architect H.T. Zwijs. Er waren in het begin nog geen specifieke ontwerprichtlijnen voor de groengebieden, maar de ontwerpers werden geacht om deze zo

bestemmingsplan_Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3 (vastgesteld)

gevarieerd mogelijk in te richten. Ze maakten gebruik van modernistische kernbegrippen als asymmetrie, geometrische vormen, regelmaat, differentiatie en soberheid.

2.2.2 Realisatie

Tuinstad Slotervaart is grotendeels gebouwd in de periode tussen 1954 en 1965. Het herziene AUP was de basis voor het ontwerp en de aanleg van de wijk. De naam van Tuinstad Slotervaart refereert aan de waterweg die in de middeleeuwen tussen de Overtoomse Sluis en het dorp Sloten liep.

In Slotervaart is voor het eerst binnen Amsterdam de particuliere bouw (woningbouw voor de vrije markt) een flink aandeel van de totale woningbouw binnen de wijk gaan vormen. De wijk kreeg in vergelijking tot de andere tuinsteden veel laagbouw woningen, maar evengoed zijn er ook veel (middel)hoogbouw (gestapelde) woningen gerealiseerd. De laagbouw woningen waren klein van opzet. Langs de Cornelis Lelylaan werd hoogbouw gerealiseerd, om een “verticaal” accent in het stadsbeeld te bewerkstelligen. Bij de realisatie van de woningen was de hoeveelheid belangrijker dan de kwaliteit: er moest in het kader van de wederopbouw gebouwd worden om aan de grote behoefte aan woningen te voldoen.

In Slotervaart werd de “herhalingsbouw” veelvuldig toegepast. Vrijwel alle woningen, zowel de laagbouw als de (middel)hoogbouw, werden in een zich herhalend haakvormig stempelpatroon gerealiseerd waarbij de woningen rondom een hof kwamen met deels openbaar groen en deels (privé) tuinen. Naast woningen bevatte Slotervaart ook andere gebruikelijke onderdelen van een woonwijk uit die tijd, zoals scholen, een bejaardencentrum, kinderopvang en kerken. Deze voorzieningen werden op diverse locaties tussen de “stempels” gerealiseerd.

De eerste bewoners namen in 1955 hun intrek in Tuinstad Slotervaart. In de jaren daarna kwamen veel bewoners uit de overbevolkte binnenstad en de negentiende eeuwse buurten naar de Westelijke Tuinsteden. Zij prezen de ruime aanwezigheid van het groen. Ook de grootte en de lichttoetreding van de woningen werden hoog gewaardeerd.



Afbeelding: de wijk rond de periode van de aanleg, waarbij de Sloterpas al was gegraven maar het Sloterpark nog niet was begroeid.

De bebouwing in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is in 1957-1958 gerealiseerd naar een ontwerp van architect Jaap Bot, 23 jaar na de vaststelling van het AUP. In totaal werden bij de oplevering zeven strookvormige blokken binnen het plangebied gerealiseerd. Deze blokken waren ook in een herhalend haakvormig stempelpatroon rondom een hof gerealiseerd. De buurt waarin de bebouwing zich bevindt is vernoemd naar de literator en filoloog Jacob Geel.



Afbeelding: de bebouwing langs de Jacob Geelstraat in december 1957 vlak voor oplevering, ter hoogte van de kruising met het Hermanus van der Tuukhof (bron: Beeldbank Amsterdam)

Door de soms matige kwaliteit van de bebouwing en sociale problemen kwamen de Westelijke Tuinsteden in de jaren '80 en '90 in een neerwaartse spiraal terecht. De afgelopen decennia heeft er daarom op veel plekken in de Westelijke Tuinsteden stedelijke vernieuwing plaatsgevonden, ook in een deel van de Jacob Geelbuurt.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

2.3.1 Jacob Geelbuurt

Het plangebied is gelegen in de Jacob Geelbuurt. Hedendaags is deze buurt sterk ingekaderd door de spoordijk in het oosten en de eveneens op een dijk gelegen stadsautoweg Cornelis Lelylaan in het zuiden. In westelijke richting is de buurt afgebakend door de Johan Huizingalaan terwijl de Robert Fruinlaan de noordelijke grens vormt. De buurt wordt doorsneden door twee doorgaande oostwest gerichte verbindingen: de Hemsterhuisstraat en de Comeniusstraat. Tussen deze oostwest gerichte verbindingen bevindt zich de Jacob Geelstraat, welke binnen de buurt een belangrijke noordzuid gerichte verbinding is.



Afbeelding: plattegrond Jacob Geelbuurt, de grenzen van de buurt zijn met een zwarte lijn aangegeven en die van het plangebied met een rode lijn (bron: www.maps.amsterdam.nl)

In de Jacob Geelbuurt is nog veel van de oorspronkelijke verkavelingsopzet en bebouwing aanwezig. Ruim zestig jaar na realisatie vormen licht, lucht en ruimte nog steeds de belangrijkste basiskwaliteiten van de buurt. Er is nog steeds sprake van een heldere tuinstedelijke structuur met veel groen, lange zichtlijnen, een hiërarchisch stratenpatroon en open bouwblokken in ensembles.

Kenmerkend voor de Jacob Geelbuurt is de grote hoeveelheid openbare ruimte en de wijze waarop de opbouw van straten, wegen en tuinen, hoven en groenstroken ruimtelijk is georganiseerd. Een fors deel van deze openbare ruimtes bestaat uit collectieve hoven tussen bouwblokken. Ze maken deel uit van de 'tussenschaal'; een ruimtereeks vanaf de afgebakende verblijfplek bij de woning naar de grotere schaal van parkstroken, stadswegen, het park en uiteindelijk de stad en het landschap. Het groen, de openbare ruimte en de bebouwing zijn als ruimtelijke eenheid ontworpen, met optimale bezonning van de woningen en veel lichtinval.



Afbeelding: hoofdgroenstructuur met stempelpatroon van gebouwen Slotervaart, de Jacob Geelbuurt bevindt zich rechtsboven (bron: Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost)

Voor de bebouwing in de Jacob Geelbuurt geldt het volgende:

- Jacob Geelbuurt Noord: Het tussen de Robert Fruinlaan en de Hemsterhuisstraat gelegen deel van de buurt bestaat uit haakvormige woonblokken rondom in totaal vijf groene hoven. De haakvormige blokken bestaan uit vijf lagen met kap, met uitzondering van de parallel aan de Hemsterhuisstraat gelegen éénlaagse blokjes met kap. Het blokdeel langs de Johan Huizingalaan bevat een publieke plint met functies als horeca en detailhandel. In de strook tussen de Hemsterhuisstraat en de Nicolaas Japikestraat bevinden zich nog bedrijfsbebouwing, een tweetal strookvormig blok met woningen boven bedrijfsruimtes en een vijf-laags haakvormig woonblok met kap en een bedrijfsruimte op de kop.
- Jacob Geelbuurt Oost: Het ten oosten van de Jacob Geelstraat gelegen deel bestaat uit strookvormige woonblokken rondom drie groene hoven. Elk hof wordt begrensd door strookvormige blokken van vijf lagen met kap en een zuidelijke rand van twee bouwlagen met een kap. Alleen bij het zuidelijke hof is sprake van een iets afwijkende opzet doordat deze rand wordt gevormd door een drielaags strookvormig gebouw (locatie Leger des Heils). Op de noordwestelijke hoek van elk hof is een kleinschalige bedrijfsruimte aanwezig.
- Jacob Geelbuurt Zuid: In het gebied tussen de Comeniusstraat en de Cornelis Lelylaan bevindt zich het als rijksmonument aangewezen Slotterhof. Dit ensemble bestaat uit diverse haakvormige blokken en enkele half open blokken rondom groene hoven. De groene hoven zijn gericht op het zuiden (richting de groenstrook langs de Cornelis Lelylaan). De bebouwing van het Slotterhof bestaat uit één- vijf- en negenlaagse bebouwing. Aan de noordzijde zijn in de plint aan de Comeniusstraat diverse publieke functies gevestigd, zoals horeca en detailhandel.
- Jacob Geelbuurt West: Het tussen de Justus Halbertsmastraat en de Johan Huizingalaan gelegen deel van de buurt bestaat uit haakvormige woonblokken rondom in totaal zes groene hoven. Elk hof wordt begrensd door strookvormige blokken van twee lagen met kap. Op de noordoostelijke hoek van de hoven langs de Justus Halbertsmastraat is telkens een kleinschalige bedrijfsruimte aanwezig.
- Jacob Geelbuurt Midden: Het middendeel van de buurt was oorspronkelijk bedoeld voor de

maatschappelijke voorzieningen in de buurt. Hier bevonden zich de Pius X-kerk en enkele schoolgebouwen. De kerk is enkele jaren geleden gesloopt en vervangen door een nieuw schoolgebouw. In het zuidelijk deel, langs de Comeniusstraat, is in 2018 een U-vormig wooncomplex gebouwd. Het deel langs de Comeniusstraat is zeslaags, de evenwijdig aan de Jacob Geelstraat en Justus Halbertsmastraat gelegen bouwdelen zijn drielaags.

De Jacob Geelbuurt maakt, net als de rest van Tuinstad Slotervaart en Tuinstad Slotermeer, onderdeel uit van het gebied dat door het Rijk is aangewezen als “wederopbouwgebied van nationaal belang”.

In het navolgende wordt nader ingezoomd op het plangebied en daarna op de directe omgeving van het plangebied.

2.3.2 Plangebied

De zeven oorspronkelijke bouwblokken zijn nog steeds in het plangebied aanwezig en maken, samen met de overige tussen de Jacob Geelstraat en de spoorlijn gelegen blokken (fase 1, tussen de Hemsterhuisstraat en het Christiaan Snouck Hurgronjehof), onderdeel uit van de Jacob Geelbuurt Oost. Het oostelijk deel van buurt wordt aan de noordzijde begrensd door de Hemsterhuisstraat en aan de zuidzijde door de Comeniusstraat.



Afbeelding: luchtfoto Jacob Geelbuurt Oost, met de 7 in het plangebied gelegen blokken (bron: Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost)

In het plangebied bevinden zich zeven strookvormige blokken rondom een tweetal hoven. Het betreft van noord naar zuid de volgende blokken: Jacob Geelstraat 25-47 en Christiaan Snouck Hurgronjehof 2-26 (perceelnummer D 7218, zie respectievelijk 1 en 2 in de navolgende afbeelding), Hermanus van der Tuukhof 32-48 (perceelnummer D 4709, zie 3 in de navolgende afbeelding), Hermanus van der Tuukhof 1-7 (perceelnummer D 4710, zie 4 de navolgende afbeelding), Hermanus van der Tuukhof 2-24 en Jacob Geelstraat 49-71 (perceelnummer D 4711, zie respectievelijk 5 en 6 in de navolgende afbeelding) en Jacob Geelstraat 73-79 (perceelnummer D 4712, zie 7 in de navolgende afbeelding). Het meest noordelijke blok (blok 1 = Jacob Geelstraat 25-27 en Christiaan Snouck Hurgronjehof 2-26) zal op korte termijn worden gesloopt in verband met de realisatie van fase 1.



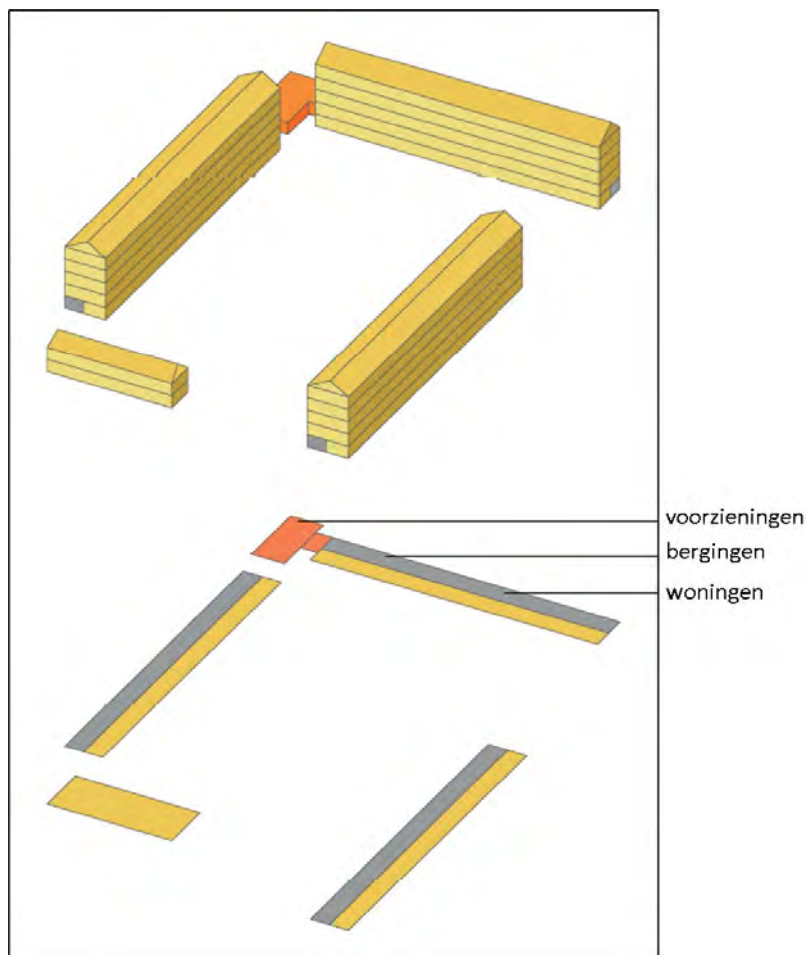
Afbeelding: luchtfoto van het plangebied in vogelvlucht, gezien vanuit het zuidoosten, de nummering verwijst naar de bloknummering in de voorgaande tekst (bron: Google Earth)

Het perceel met bebouwing waarin het Leger des Heils is gevestigd (Comeniusstraat 2-12) bevindt zich net buiten het plangebied van het bestemmingsplan, direct ten zuidoosten van het plangebied. De ook in de Jacob Geelbuurt Oost gelegen blokken Christiaan Snouck Hurgronjehof 1-7, Christiaan Snouck

Hurgronjehof 28-46, Jacob Geelstraat 3-23 en Hemsterhuisstraat 3-25 bevinden zich ten noorden van het plangebied. Deze blokken worden beschreven in subparagraaf 2.3.3.

Het plangebied heeft betrekking op twee van de drie woonhoven in de Jacob Geelbuurt Oost. De drie woonhoven zijn nagenoeg op eenzelfde manier gestempeld doordat de noord-, oost- en westrand van het hof worden gevormd door een middelhoog strookvormig bouwblok van vijf bouwlagen en een kap. De goot- en bouwhoogte van deze blokken bedraagt respectievelijk circa 15 en 18 meter en de blokken zijn enigszins verspringend van elkaar gepositioneerd. De zuidelijke rand van het hof bestaat uit een klein strookvormig blok van twee lagen en een kap en een goot- en bouwhoogte van respectievelijk circa 6 en 9 meter. Door de positionering van de middelhoogbouw en doordat de zuidelijke rand wordt gevormd door een klein blok is er sprake van een hof met open hoeken.

Bij het zuidelijke woonhof bestaat de oostrand uit een haakvormig blok van één tot drie lagen zonder kap. Dit blok, welke in gebruik is bij het Leger des Heils, bevindt zich buiten het plangebied.



Afbeelding: opbouw stempel rondom een hof (bron: Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost)



Afbeelding: middelhoogbouw en laagbouw, gezien vanaf het Hermanus van der Tuukhof (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

De verdiepingen van de middelhoogbouwblokken zijn in gebruik als appartementen. De plinten van de deze blokken bieden naast portiekingangen plek aan naar de straat gekeerde bergingen en (10) garageboxen. Achter de bergingen bevinden zich woonruimtes van de 1e verdieping met een privétuin. Doordat de plinten aan de straatzijdes geen actieve functies bevatten is er aan de straatzijdes sprake van blinde plinten.



Afbeelding: blinde plinten langs de Jacob Geelstraat (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Op de noordwestelijke koppen van de beide hoven zijn kleine uitbouwen van de noordelijke strookvormig blokken aanwezig. Deze eenlaagse uitbouwen hebben een bouwhoogte van circa 4 meter en bieden plek aan niet-woonfuncties. Het gaat in dit geval om een wijkkantoor van De Alliantie en een kantoor van jongerenstichting Ara Cora.



Afbeelding: eenlaagse bedrijfsruimtes op de hoek van de Jacob Geelstraat

De laagbouw bestaat volledig uit boven/benendewoningen met een op het zuiden georiënteerde privétuin voor de benedenwoningen. De entrees van de woningen bevinden zich aan de noordzijde.

De blokken binnen het plangebied bieden plek aan 194 sociale huurwoningen en 265 m² bedrijfsruimte. De bebouwing in het plangebied heeft een grondoppervlak van circa 3.825 m².

De hoven in het plangebied hebben een groene invulling met privétuinen en groenvoorzieningen maar ook verharding vanwege verkeersareaal (rijwegen, parkeerplaatsen en stoepen) en speelvoorzieningen.



Afbeelding: groen en verharding in het Hermanus van den Tuukhof (bron: <https://www.maps.amsterdam.nl/>)

De bebouwing in het plangebied bevindt zich over het algemeen in bouwtechnische matige staat en de woningen voldoen niet meer aan de hedendaagse woon- en duurzaamheidseisen.

2.3.3 Omgeving plangebied

Direct ten noorden van het plangebied bevindt zich het meest noordelijke woonhof van de Jacob Geelbuurt Oost. Dit hof is op dezelfde manier opgebouwd als de twee hoven in het plangebied, dus met drie strookvormige woonblokken van vijf bouwlagen met een kap (goot- en bouwhoogte van respectievelijk circa 15 en 18 meter) rondom een hof, een klein woonblok van twee bouwlagen met een kap aan de zuidkant van het hof (goot- en bouwhoogte van respectievelijk circa 6 en 9 meter) en een eenlaagse bedrijfsruimte op de noordwestelijke kop (bouwhoogte circa 4 meter). Het noordelijke woonhof met 120 sociale huurwoningen en 135 m² bedrijfsruimte zal ook worden herontwikkeld (zie paragraaf 4.1).



Afbeelding: een deel van de bebouwing rondom het hof ten noorden van het plangebied, gezien vanaf de Hemsterhuisstraat (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Ten oosten van het plangebied bevinden zich de groenzone langs de Ringspoorlijn (zie paragraaf 2.5) en de op een dijktaalud gelegen Ringspoorlijn. Aan de andere zijde van het dijktaalud van de Ringspoorlijn ligt de wijk Overtoomse Veld.

Zoals in de vorige subparagraaf is beschreven bestaat de oostelijke rand van het zuidelijke woonhof van het plangebied uit een wat afwijkend haakvormig blok. Dit blok uit 1999 is in gebruik als orthopedagogisch centrum Middelveld en opvangtehuis van het Leger des Heils. Hier kan behandeling met verblijf worden geboden aan licht verstandelijk beperkte jongeren in de leeftijd van 15 tot 23 jaar. Het blokdeel dat evenwijdig aan de Ringspoorlijn is gelegen is drielaags zonder kap (bouwhoogte circa 10 meter), het blokdeel dat evenwijdig aan de Comeniusstraat is gelegen bestaat uit één laag zonder kap (bouwhoogte circa 4 meter).



Afbeelding: de ten zuidoosten gelegen bebouwing van het Leger des Heils aan de Comeniusstraat

Het als rijksmonument aangewezen ensemble van het Slotterhof uit 1958 is gelegen tussen de Comeniusstraat en de Cornelis Lelylaan en bevindt zich ten zuiden van het plangebied. Recht tegenover het plangebied staan drie haakvormigeblokken van het ensemble (Comeniusstraat 1-153, Comeniusstraat 155-185 en Comeniusstraat 187-215). De langwerpige delen van de haakblokken zijn haaks op de Comenuisstraat en de Cornelis Lelylaan gepositioneerd. Het meest oostelijke blok aan de zijde van de Ringspoorlijn is achttlaags zonder kap (bouwhoogte circa 24 emeter), de overige twee haakblokken bestaan uit vijf bouwlagen zonder kap (circa 16 meter). De haakblokken bevatten woningen waarbij in de plint op de hoeken van de twee wat lagere haakblokken een niet-woonfunctie aanwezig is. De korte en evenwijdig aan de Comenuisstraat gelegen blokdelen zijn in gebruik als garageboxen en nutsvoorzieningen. Deze blokdelen zijn éénlaags (bouwhoogte circa 3 meter).



Afbeelding: een deel van de bebouwing van het ensemble van het Slotershof aan de Comeniusstraat

In de strook ten westen van het plangebied bevinden zich achtereenvolgens van zuid naar noord een appartementencomplex (Jacob Geelstraat 56-142 en Justus Halbertsmastraat 51-115), een basisscholencomplex (Jacob Geelstraat 48), een internaat van een stichting (Jacob Geelstraat 46), een basisschoolgebouw (Jacob Geelstraat 42) en een middelbare schoolgebouwencomplex (Jacob Geelstraat 36-38).

Het appartementencomplex is in 2018 gebouwd in een U-vorm waarbij het deel langs de Comenuisstraat grotendeels zeslaags is (bouwhoogte circa 20 meter). De langs de Jacob Geelstraat en Justus Halbertsmastraat gelegen delen zijn ieder drielaags (bouwhoogte circa 11 meter). Het binnenterrein van het blok is in gebruik als parkeerterrein. Het parkeerterrein is vanaf de Jacob Geelstraat bereikbaar via een afsluitbare toegang.



Afbeelding: het appartementencomplex ten westen van het plangebied, gezien vanaf de Comenuisstraat (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Ten noorden van het appartementengebouw staat een basisscholencomplex uit 1965. Het complex is in gebruik bij de Huibersschool. Het hoofdvolume is een rechthoekig éénlaags gebouw (bouwhoogte circa 4,5 meter) met een gevel aan zowel de Jacob Geelstraat als aan de Justus Halbertsmastraat. De hoofdingang bevindt zich aan de Jacob Geelstraat. Op het terrein is ook nog een gymzaal aanwezig (bouwhoogte circa 7 meter). De rest van het terrein is in gebruik als schoolplein.



Afbeelding: het basisscholencomplex ten westen van het plangebied, gezien van de Jacob Geelstraat (bron: <https://www.maps.amsterdam.nl/>)

bestemmingsplan_Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3 (vastgesteld)

Halverwege de strook ten westen van de Jacob Geelbuurt Oost bevindt zich een pleinvormige ruimte. Aan de zuidkant van dit plein is in 2000 een rechthoekig gebouw gerealiseerd, welke in gebruik is als internaat van stichting Ekmel. Het gebouw is drielaags zonder kap (bouwhoogte circa 12 meter).



Afbeelding: het gebouw ten behoeve van een stichting ten westen van het plangebied, gezien van de Jacob Geelstraat(bron: <https://www.maps.amsterdam.nl/>)

Aan de westkant van het plein is in 2016 een tweelaags schoolgebouw gebouwd (bouwhoogte circa 10 meter). Het schoolgebouw is in gebruik bij de Huizingaschool. Het schoolplein bevindt zich aan de zijde van de pleinachtige ruimte. Doordat de pleinachtige ruimte is ingericht met diverse speeltoestellen loopt het schoolplein als het ware over in het openbare gedeelte.



Afbeelding: het basisschoolgebouw ten westen van het plangebied, gezien vanaf de Jacob Geelstraat (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

Aan de noordzijde van het plein staat het uit 1971 stammende scholencomplex. Dit scholencomplex is in 2017 gerenoveerd en in gebruik genomen door het Comenius College. Het schoolgebouw is aan de zijde van het plangebied drielaags zonder kap (bouwhoogte circa 11 meter).



Afbeelding: het scholencomplex ten westen van het plangebied, gezien vanaf de Jacob Geelstraat (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

2.4 Verkeer en parkeren

2.4.1 Verkeersstructuur

Auto's

In het AUP werd de hiërarchische opbouw van woonstraat, buurtstraat, wijkweg, stadsstraat naar autoweg al vastgelegd. Typierend voor het 'tuinstadkarakter' is de 'tussenschaal' van buurtstraat en wijkweg. De Jacob Geelbuurt is via de doorgaande wegen Robert Fruinlaan, Hemsterhuisstraat, Johan Huizingalaan en Comeniusstraat goed aangesloten op het (auto)wegennetwerk van Nieuw West. De Johan Huizingalaan is een noordzuidgerichte verbinding (plusnet auto), de overige wegen zijn oostwestgericht. De buurt is via deze doorgaande wegen verbonden met omliggende wijken en de rest van Amsterdam. De wegen kennen een snelheidsregime van 50 km/u, met uitzondering van de 30 km/u wegen Comeniusstraat en de Hemsterhuisstraat.

Voor het plangebied zijn met name de Comeniusstraat en de Hemsterhuisstraat van belang voor het autoverkeer omdat de noordzuidgerichte buurtstraat Jacob Geelstraat begint en eindigt bij deze straten. Nagenoeg al het autoverkeer van en naar het plangebied rijdt dus via de Comeniusstraat of de Hemsterhuisstraat naar de Jacob Geelstraat. Het Hermanus van der Tuukhof en Christiaan Snouck Hurgronjehof in het plangebied zijn vanaf de Jacob Geelstraat te bereiken via doodlopende woonstraten.

Openbaar vervoer

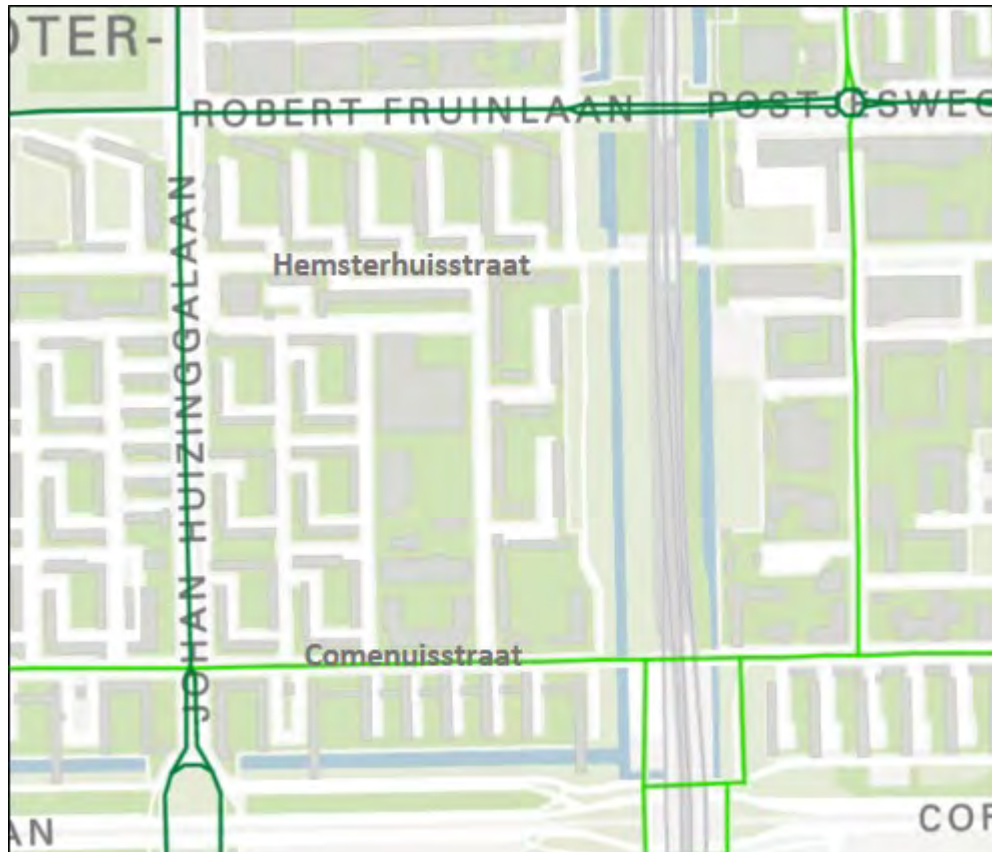
Alhoewel er in de Jacob Geelbuurt alleen ov-haltes aan de randen zijn, is de buurt wel goed bereikbaar met diverse vormen van openbaar vervoer. Direct ten zuidoosten bevindt zich namelijk het ov-knooppunt Lelylaan (trein, metro, tram en bus). Ook bevinden zich nog bushaltes op de Johan Huizingalaan en de Robert Fruinlaan.

Gelet op de loopafstand is voor het plangebied vooral ov-knooppunt Lelylaan van belang.

Langzaam verkeer

De Robert Fruinlaan is een oost-westroute voor fietsers die als het plusnet is aangewezen. Ook de noord-zuidroute via de Johan Huizingalaan is als zodanig aangewezen. Fietsroutes die tot het plusnet behoren zijn gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken. Direct ten zuiden van het

plangebied is het fietspad van de Comenuisstraat aangewezen als Hoofdnet Fiets. Bij het Hoofdnet Fiets is het beleid gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen. De Comenuisstraat vormt de fietsverbinding tussen het Sloterpark ten westen van Slotervaart en het Rembrandtpark ten oosten van de A10-West.



Afbeelding: het fietsnetwerk in en rond de Jacob Geelbuurt (bron: <https://maps.amsterdam.nl/>)

2.4.2 Parkeren

In de Jacob Geelbuurt vindt autoparkeren voornamelijk plaats op straat. Er zijn in de buurt wel enkele private parkeerterreinen en/of garageboxen. Ook in het plangebied is sprake van voornamelijk parkeren op straat. Het gaat om langsparkeren bij de Jacob Geelstraat en dwars- en langsparkeren in het Hermanus van der Tuukhof. In het zuidelijk woonhof vindt geen parkeren plaats.

Binnen de Jacob Geelbuurt geldt betaald parkeren van maandag t/m zaterdag, van 09:00 tot 19:00 uur.

2.5 Groen en water

Het groen in de buurt is onderdeel van de structuur op grotere schaal van tuinen, via plantsoenen, parkzones en laanbeplanting tot parken. De buurt kent een tuinstedelijke structuur met veel groen. Dit groen bevindt zich voornamelijk in de hoven maar aan de oostkant van de buurt (en het plangebied) bevindt zich een grote doorgaande groenzone langs de Ringspoorlijn. Ter hoogte van het plangebied bestaat de groenzone onder meer uit een voetpad tussen de Hemsterhuisstraat en de Comeniusstraat en een watergang. De woonhoven in het plangebied zijn via voetpaden verbonden met de groenzone.



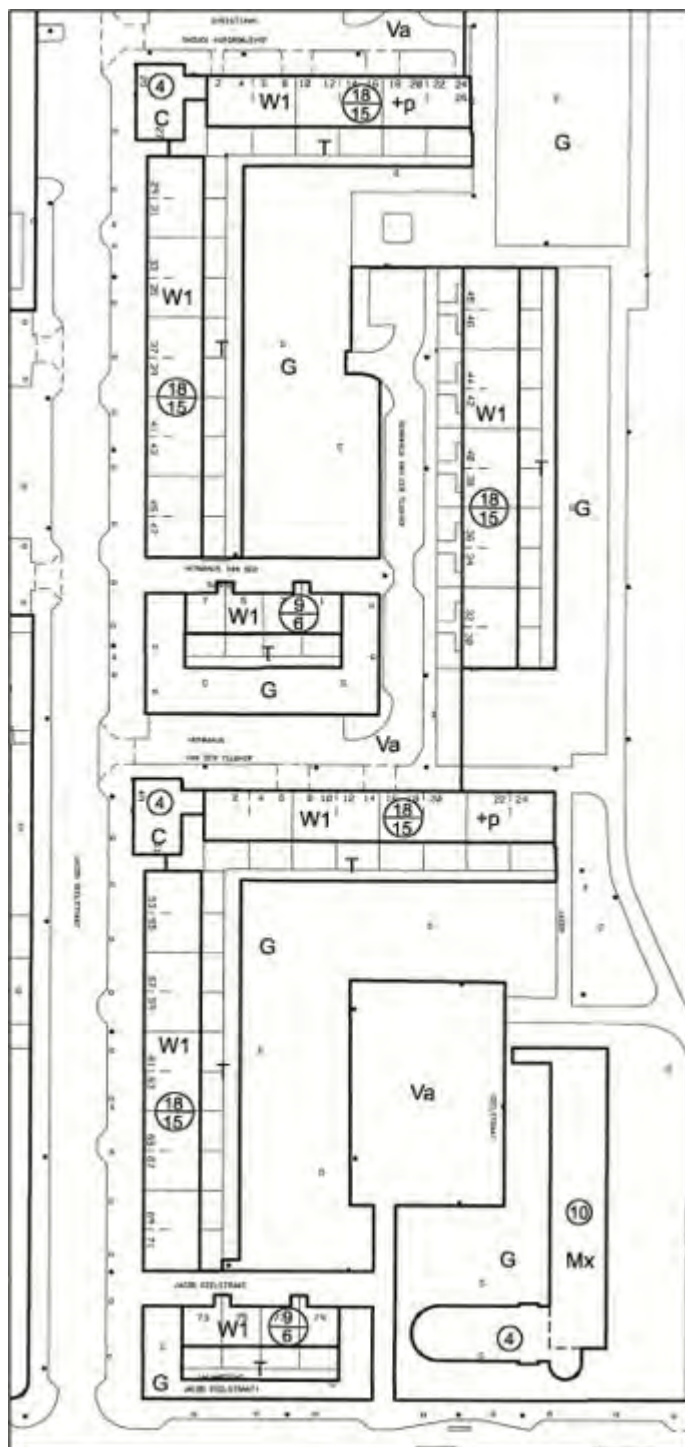
Afbeelding: de groenzone langs de Ringspoorlijn gezien vanaf de Hemsterhuisstraat (bron: <https://www.google.nl/maps/>)

2.6 Geldend planologisch kader

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan geldt voor het plangebied het op 1 juli 2009 vastgestelde bestemmingsplan 'Slotervaart 2007'. De gemeente heeft verder op 7 oktober 2021 een paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld.

2.6.1 Bestemmingsplan 'Slotervaart 2007'

Het bestemmingsplan is conserverend van aard doordat uit is gegaan van de indertijd bestaande situatie.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Slotervaart 2007'

De bebouwing in het plangebied is grotendeels bestemd als 'Woningen 1' (W1). Gronden met deze bestemming mogen ter plaatse van het plangebied worden gebruikt voor woningen (met inbegrip van bergingen en huisgebonden beroepen) en tuinen. De begane grondlaag van twee blokken mogen daarbij ook worden gebruikt voor gebouwde parkeervoorzieningen (+p). Niet-woonfuncties zijn toegestaan in de als 'Centrumvoorzieningen' (C) bestemde bebouwing, op de hoek van de Jacob Geelstraat met de

Hermanus van der Tuukhof en Christiaan Snouck Hurgronjehof. Het gaat daarbij om ateliers, kantoren, consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen.

De onbebouwde ruimte ter plaatse van het plangebied is bestemd als 'Tuinen' (T), 'Verkeersareaal' (Va) of 'Groenvoorzieningen' (G).

Voor alle als 'Woningen 1' (W1) en 'Centrumvoorzieningen' (C) bestemde gronden geldt een op de plankaart aangegeven maximum goothoogte en/of maximum bouwhoogte. Op de plankaart is voor de middelhoogbouw uitgegaan van een maximum goot- en bouwhoogte van respectievelijk 15 en 18 meter. Voor de laagbouwblokken is een maximum goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6 en 9 meter van toepassing terwijl voor de bedrijfsruimtes op de hoeken een bouwhoogte van maximaal 4 meter aan de orde is.

In de bestemmingen 'Tuinen' (T), 'Verkeersareaal' (Va) of 'Groenvoorzieningen' (G) zijn ter plaatse van het plangebied geen gebouwen toegestaan.

2.6.2 Bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders'

In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan komen te vervallen. De gronden ter plaatse van het plangebied zijn mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen. Het bouwen van nieuwe kelders is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'

In het voorliggende bestemmingsplan zijn de relevante regels uit het paraplubestemmingsplan overgenomen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het plangebied heeft betrekking op twee fases van de vernieuwing van de Jacob Geelbuurt Oost. In het navolgende wordt achtereenvolgens ingegaan op het relevante rijksbeleid, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Omdat het plangebied onderdeel uitmaakt van een grotere ontwikkeling, zijnde fases 1, 2 en 3 van Jacob Geelbuurt Oost, is daar waar nodig ook rekening gehouden met deze grotere ontwikkeling.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 aan de Tweede Kamer verzonden en richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Conclusie

De beoogde herontwikkeling heeft betrekking op een verdichting binnen bestaand stadsgebied waardoor ook bij kan worden gedragen aan het verbeteren van de duurzaamheid door het treffen van energie neutrale maatregelen. Het voornemen tot verdichting in het plangebied is in overeenstemming met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is op 1 januari 2017 voor het laatst gewijzigd. In het Barro 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.

Conclusie

Het plangebied is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

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

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.

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

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

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

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt verdichting mogelijk in binnenstedelijk gebied, nabij een knooppunt voor openbaar vervoer. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Ook wordt ingezet op besparing van energie en een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. Deze omgevingsverordening is op 15 juni 2022 herzien. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

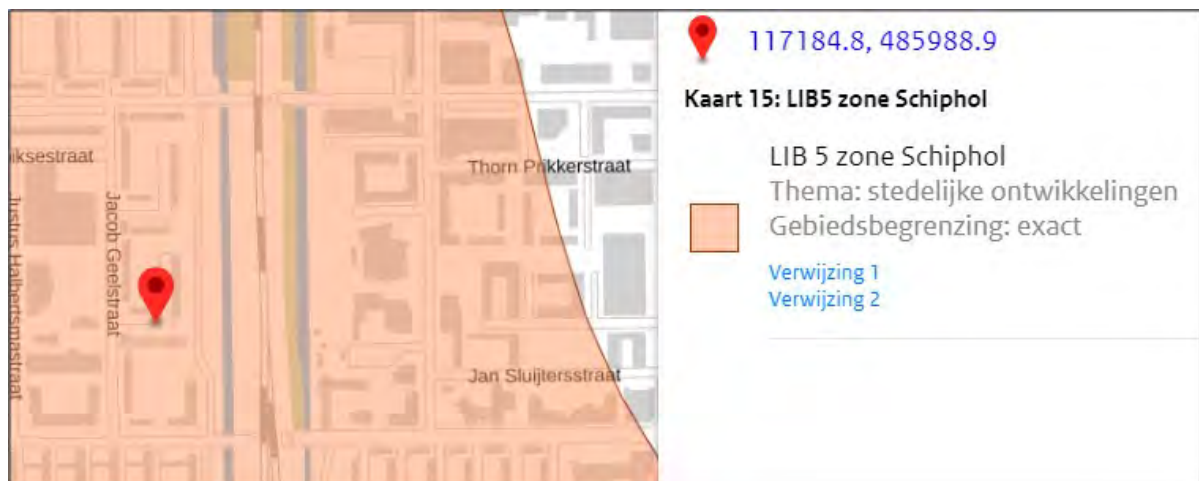
Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Relevante regels

Voor het plangebied zijn de regels met betrekking tot 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' en 'LIB 5 zone Schiphol' relevant:

bestemmingsplan_Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3 (vastgesteld)

- Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.
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 door een andere verkavelingsopzet. Er is planologisch gezien echter geen sprake van een toename van het aantal woningen aangezien het beoogde woningaantal strikt genomen ook mogelijk is binnen de toegestane bouwvolumes. 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.
- Het plangebied ligt binnen de 20 Ke-contour. Voor de gronden binnen de 20 Ke-contour wordt in de toelichting van het bestemmingsplan 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.



Afbeelding: uitsnede LIB 5 zone (bron: Omgevingsverordening NH2020)

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Doordat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is regionale afstemming niet nodig. Het plan past overigens binnen de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen in de regio Amsterdam (zie de navolgende paragrafen en hoofdstuk 7). Verder dient er vanwege de ligging binnen de LIB 5 zone van Schiphol (voorheen 20 Ke-contour) rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Op de ligging binnen de LIB 5 zone zal in hoofdstuk 13 nader worden ingegaan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

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.

Conclusie

Het beoogde plan heeft betrekking op een andere configuratie van woningbouw. Het plan leidt planologisch gezien niet tot een toename van het aantal woningen maar feitelijk wel. Met het project wordt uitvoering gegeven aan een deel van de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen voor de metropoolregio. Het voorliggende plan past daarmee binnen de plannen van de metropoolregio.

3.3.2 Woonakkoord 2021-2025

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

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

Amsterdam gaat uit van een woningbouwaantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Omgevingsvisie Amsterdam (zie paragraaf 3.4.1) biedt ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, energievoorziening, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

De Jacob Geelbuurt Oost behoort volgens het overzicht op de website www.plan Capaciteit.nl met 271 extra woningen tot de plancapaciteit. De woningen/woonruimten die door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt maken daardoor onderdeel uit van de plancapaciteit.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt conform regionale afspraken verdichting van bestaand woongebied mogelijk. In totaal zijn in de Jacob Geelbuurt Oost (fase 1 t/m 3) ruim 500 woningen voorzien, ter vervanging van 312 bestaande woningen. Dit leidt tot een toename van circa 200 woningen. Dat is in overeenstemming met de regionale afspraken. Het beoogde plan maakt daarmee onderdeel uit van de plancapaciteit.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Omdat het project niet is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en de nieuwbouw geen hoogbouw betreft (want lager dan 60 meter) blijven deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

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



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

Het plangebied behoort volgens de visiekaart tot de luwe gebieden. Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekiende samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen, met Sloterpark en Sloterplas als middelpunt. Op basis van deze kenmerken kan het stadsdeel zich met een sterke eigen kwaliteit verder ontwikkelen.

In heel Nieuw-West speelt verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen een belangrijke rol. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De verduurzaming van woningen en het verbeteren van de woonkwaliteit, waarbij onder andere vergaande verkamering van woningen moet worden tegengegaan, kan hand in hand gaan met het vergroten van de diversiteit in woningtypen in verschillende buurten. Bewoners moeten wooncarrière kunnen maken in hun eigen buurt. Verdichting en toevoegen van andere woningtypen zijn in veel buurten onmisbaar voor het op peil houden van de leefbaarheid, het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer. Tegelijkertijd blijft er vrije ruimte in leegstaand vastgoed en aan de randen van de buurten.

Verduurzaming en vernieuwing staan soms op gespannen voet met de erfgoedwaarde van buurten. De samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen vraagt om ingrepen die de opzet eer aan doen. Op die manier kunnen bestaande kwaliteiten versterkt worden en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd die tegemoetkomen aan de wensen van huidige en nieuwe bewoners.

Conclusie

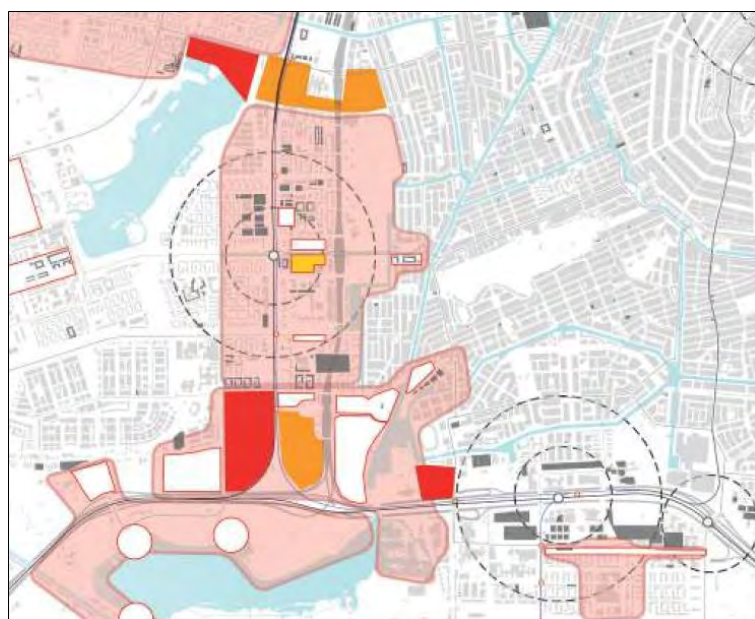
Het voorliggende project heeft betrekking op een verdichting met woningbouw. Het plan betreft een uitvoering van een deel van de enorme woningbouwopgave van minimaal 150.000 nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. De nieuwbouw geeft ook invulling aan verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen.

3.4.2 Koers 2025

Algemeen

Op 14 september 2016 is de "Koers 2025" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De

gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkeling 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. Het plangebied is volgens de kaartbijlage van Koers 2025 gelegen binnen zone die is aangewezen als 'strategische ruimte voor de stad ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020' binnen de bouwsteen 'Ring-West'.



Afbeelding: uitsnede kaart projectvoorstellen Koers 2025

Bouwsteen Ring-West

De ambitie voor Ring-West is, mede vanwege de ligging bij OV-knooppunt Lelylaan, een duurzame stedelijke verdichting van wonen en werken in compacte, aantrekkelijke stadsbuurten met stedelijke voorzieningen onder handbereik langs prettig ingerichte, levendige stadsstraten. De opgave is om door middel van zorgvuldige verdichting meer stedelijke kwaliteit te realiseren voor uiteenlopende bevolkings- en inkomensgroepen en de leefbaarheid te verbeteren. Van het bouwen in een bestaand stuk stad moeten ook de zittende bewoners profiteren.

De planvoorraad in lopende projecten 2016-2025 binnen de bouwsteen voor de Ringzone West omvat de bouw van circa 5.200 woningen, inclusief de Versnellingslocaties 2014 (Lelylaan Podium (500) en Jan Evertsenstraat (2.000-2.500)). In de verkenning Ringzone West worden aanvullende mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en condities verkend. Totaal liggen hier mogelijkheden voor de bouw van nog eens circa 1.300 woningen plus een nog nader te bepalen aantal woningen in het kader van Nieuwe Projecten 2016. Mogelijkheden voor die volgende ronde gebiedsontwikkeling zijn Lelylaan Noord (500 woningen) en verdere verdichting zoals door de herontwikkeling van het Surinameplein (200 woningen) en Jacob Geelbuurt (75 + nader te bepalen aantal woningen).

In aanvulling op de lopende gebiedsontwikkelingsprojecten, de Versnellingslocaties 2014 en de Nieuwe Projecten 2016 zullen ter voorbereiding van de productie in de periode 2020-2030 nog enkele tranches

Nieuwe Projecten aangewezen moeten worden, afhankelijk van het tempo van gebiedsontwikkeling en de verwachte ontwikkeling van de woningvraag. Mogelijk gaat het hierbij om locaties voor de realisering van nog eens 20.000 tot 25.000 woningen. Aanvullende mogelijkheden voor verdichting en daarmee samenhangende investeringen in de kwaliteit van het gebied tussen de Jan van Galenstraat en de Vlaardingenlaan bevinden zich rond de Lelylaan, op het Koningin Wilhelminaplein, in de Jacob Geelbuurt en in de Dellandpleinbuurt. Belangrijke punten zijn: de continuïteit van fietsroutes en stadsstraten en de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte, zowel in de buurten als op het niveau van het gebied als geheel.

Conclusie

Het plangebied is gelegen binnen de bouwsteen van de Ringzone-West. De Jacob Geelbuurt is daarbij benoemd als zowel onderdeel van Nieuwe Projecten 2016 als onderdeel van tranches voor Nieuwe Projecten voor de periode 2020-2030. Het plangebied komt daarmee dus in aanmerking voor een verdichting met woningen/woonruimten.

3.4.3 Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de metropool

Algemeen

De basis van het Amsterdamse woonbeleid wordt gevormd door de Woonvisie Amsterdam tot 2020 (vastgesteld door B&W op 30 oktober 2008) en de afspraken met de belangrijkste spelers op het gebied van wonen. Deze afspraken zijn vastgelegd in Bouwen aan de Stad II.

In de woonvisie wordt Amsterdam gezien in zijn regionale context. De ambities per woningmarktgebied zijn geanalyseerd en de knelpunten geïnventariseerd. Vervolgens zijn keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad en een Zorgzame Stad zijn. In de woonvisie is een balans gevonden tussen al deze ambities.

Volgens de woonvisie zal Amsterdam zich richten op de volgende prioriteiten:

- de toegankelijkheid van gebieden met een grote marktdruk voor lage en midden inkomens;
- meer aanbod in het middensegment;
- een stad voor kinderen;
- specifiek bouwen voor specifieke groepen;
- gebiedsgericht werken in de stad.

Nieuw West

Het voorliggende plangebied ligt in 'Gebied 3 - Nieuw West'. Voor dit gebied is een aantal speerpunten omschreven:

- Bouwen voor de eigen bevolking: faciliteer sociale stijging;
- Faciliteren van de emancipatie van jongeren;
- Behoud van de (allochtone) middenklasse;
- Goedkope en betaalbare voorraad (45% in 2015);
- Wijk aanpak voor verbetering positie bewoners én leefbaarheid in de buurt;
- Benut kansen voor zorgwoningen en groepswonen voor (allochtone) ouderen;
- Creëer gedifferentieerde en kwalitatief goede stedelijke laagbouwmilieus en aantrekkelijke groenstedelijke milieus;
- Citymarketing.

Om dat te bereiken zal in geval van nieuwbouw onder meer uit worden gegaan van grotere woningen in de betaalbare voorraad en woningen in het middensegment.

Conclusie

In Jacob Geelbuurt Oost worden 312 woningen en drie bedrijfsruimtes gesloopt en vervangen door ruim 500 nieuwe appartementen. Alle woningen worden per lift ontsloten of hebben een entree aan de straat en zijn levensloopbestendig. Op het niveau van de Jacob Geelbuurt als geheel blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk. Binnen het groenstedelijk woonmilieu wordt in de Jacob Geelbuurt Oost een gedifferentieerd woningaanbod gerealiseerd. Bij de realisatie van sociale huurwoningen houdt de Alliantie rekening met het, in vergelijking met het Amsterdams gemiddelde, grotere aandeel gezinnen in de buurt. De nieuwbouw bestaat daarom uit 1/3e deel 2-kamerwoningen, 1/3e deel 3-kamerwoningen en 1/3e deel 4-kamerwoningen. De gemiddelde woninggrootte is 65 – 70 m² gbo. De herontwikkeling van de Jacob Geelbuurt Oost past daarmee binnen de woonvisie.

3.4.4 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.

Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd. Afwijken van het uitgangspunt 40-40-20 is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden. De mate van menging van de woningvoorraad in de directe omgeving, de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van het financiële effect op de grondexploitatie geven nadere richting aan het formuleren en afwegen van het te realiseren programma.

In het Actieplan Meer Middeldure Huur zijn afspraken vastgelegd om de bouw van middeldure huurwoningen te stimuleren. Tevens zijn hierin regels vastgelegd waaraan middeldure huurwoningen moeten voldoen. Deze regels hebben onder andere betrekking op de maximale huurprijs en de grootte en de toewijzing van de woningen.

Conclusie

Het voorliggende project heeft betrekking op het toevoegen van woningen/woonruimten zodat er meer

kan worden ingespeeld op de behoefte vanuit de markt. Het project draagt bij aan het uitgangspunt om de woningvoorraad en woningbehoefte beter op elkaar te laten aansluiten. Voor de gehele Jacob Geelbuurt Oost wordt uitgegaan van een woonprogrammering van 88% sociale huur en middeldure huur- en koopwoningen en 12% duurdere koopwoningen. Deze woonprogrammering is afwijkend om net zoveel sociale huurwoningen en middenhuurwoningen terug te bouwen als dat er gesloopt gaan worden.

3.4.5 Erfgoedagenda 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam'

In de op 5 juli 2016 vastgestelde Erfgoedagenda 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. De volgende hoofdlijnen zijn geformuleerd:

- Identiteit versterken;
- Kwaliteit waarderen;
- Met erfgoed transformeren;
- Met erfgoed de metropool verbinden.

Uit deze hoofdlijnen komt de volgende relevante actie voort: De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie. Monumenten en Archeologie (MenA) levert daarvoor de gegevens en de analyse. In de volgende subparagraaf en in hoofdstuk 11 is nader ingegaan op cultuurhistorie.

3.4.6 Nota Cultuurhistorie voor 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.

In de Nota Cultuurhistorie is een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgenomen, welke als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West.

De Jacob Geelbuurt Oost behoort tot het beschermingsregime 'AUP Tuinstad Bijzonder'. In het regime AUP Tuinstad Bijzonder wordt iets meer toegestaan dan bij het regime AUP Tuinstad Uitzonderlijk. Een collectieve groene ruimte (mag wel maar) hoeft niet per se openbaar te zijn. Ook mag in het geval van sloop-nieuwbouw, naast de oorspronkelijk voorkomende AUP-verkavelingstypen, ook het zogenaamde U-vormige bouwblok (type Bos en Lommer) voorkomen. Tevens geldt er in dit regime een uitzonderingsregel, waarbij afwijkingen in maatwerk mogelijk zijn (conform regime Tuinstad Standaard) mits de buurt als geheel in grote lijnen herkenbaar blijft als Tuinstad Bijzonder.

In hoofdstuk 11 is nader ingegaan op cultuurhistorie en de in de Nota Cultuurhistorie opgenomen richtlijnen.

3.4.7 Nota Parkeernormen Auto

Algemeen

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

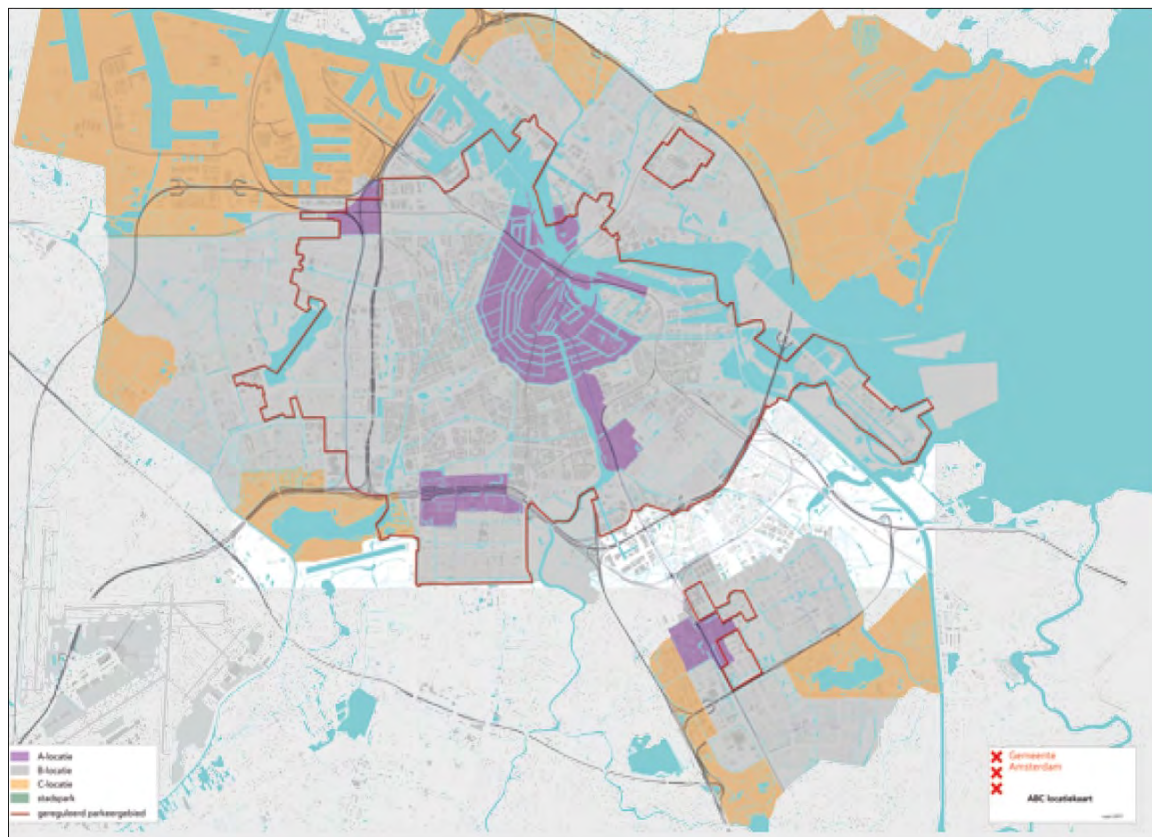
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest 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 nieuwbouwpoging 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 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. Het plangebied is op grond van het beleid een B-locatie.



Afbeelding: gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties in beeld (A = paars, B = grijs en C - oranje)

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

- a. Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 1. 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.
 2. Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 3. Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- b. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Bij nieuwbouw van alle woningtypen geldt dat nieuwe bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening op straat. De parkeernorm voor bezoekersparkeren is voor alle woningtypen 0,1 parkeerplaats per woning.

Verankering in een bestemmingsplan

Op 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd. Tot deze wijziging kon door gemeenten gekozen worden voor het stellen van parkeernormen via bestemmingsplannen of via de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening. Als de parkeernormen via het bestemmingsplan waren geregeld golden deze als toetsingskader. Als een bestemmingsplan geen parkeerregeling kende golden voor dat gebied de parkeernormen van de Bouwverordening. Deze laatste optie is met de wijziging van de Woningwet inmiddels uitgesloten, zodat parkeernormen nu langs de weg van het bestemmingsplan

moeten worden opgelegd.

Bij het regelen van parkeren in het bestemmingsplan hoeven sinds 2014 geen exacte normen voor parkeren te worden opgenomen. Door een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro) bestaat sinds 1 november 2014 de mogelijkheid om in het bestemmingsplan een verwijzing naar beleidsregels op te nemen: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels". Hierdoor kan, net zoals dit mogelijk was in de Bouwverordening, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in een bestemmingsplan.

De parkeernormering kan aldus op twee manieren via het bestemmingsplan worden geregeld:

1. Een voorwaardelijke verplichting tot het realiseren van een minimum of maximum aantal parkeerplaatsen, met een verwijzing naar de beleidsregels van de geldende nota parkeernormen.
2. Het opnemen van een specifieke regeling voor parkeren in een bestemmingsplanregeling.

Conclusie

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met parkeernormen voor de auto. Voor het plangebied is in de algemene gebruiksregels daarom bepaald dat in geval van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden getoetst aan de parkeernormen uit de dan geldende parkeernota.

Daarmee wordt uitvoering gegeven aan artikel 3.1.2, tweede lid onderdeel a Bro en is gewaarborgd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Op de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien zal in hoofdstuk 6 worden ingegaan.

3.4.8 Nota parkeren 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.

Het plangebied is gelegen in zone 3. In deze zone is het fietsgebruik laag.

Fiets- en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties

Conform het Bouwbesluit 2012 zijn fietsenbergingen bij woningen in nieuwbouw verplicht maar er kan ook worden gekozen voor gelijkwaardige alternatieven. De gemeente geeft bij nieuwbouw 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.

De Bouwbrief 2015-130 is de leidraad voor het aantal fietsparkeerplekken ten behoeve van woningen:

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

Afbeelding: tabel aantal fietsplekken per woning bij een gemeenschappelijke fietsenstalling volgens Bouwbrief 2015-130 (bron Nota parkeren fiets en scooter)

Indien een woning groter is dan 50 m², is een individuele fietsenberging verplicht. Indien de woning kleiner is dan 50 m², mag er ook voldaan worden aan een gemeenschappelijke berging. Echter, er is ook bij woningen groter dan 50 m² een mogelijkheid voor een gezamenlijke fietsenstalling, als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging. Wanneer hiervoor gekozen wordt, is het nog wel verplicht een individuele bergingen van minimaal 2.7 m² per woning te realiseren.

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 dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. De parkeernorm voor scooters is niet-bindend.

Conclusie

In het plangebied dient op basis van richtlijnen rekening te worden gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor fietsen bij woningen en voor scooters. Op de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien zal in hoofdstuk 6 worden ingegaan.

3.4.9 Groenvisie Amsterdam 2020-2050

Op 21 december 2020 is de Groenvisie Amsterdam 2020-2050 vastgesteld. Dit is de visie van Amsterdam op de rol van groen en natuur in de stad voor nu en in de toekomst. De ambitie is om het bestaande groen te verbeteren en toegankelijker te maken, nieuw groen toe te voegen en de groene ruimte in en om de stad beter met elkaar te verbinden.

Om te zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen worden bij ieder project of initiatief de mogelijkheden afgewogen om tegels en asfalt te vervangen door groene ruimte volgens het principe: 'Groen tenzij'. Daarnaast wordt de stedelijke groennorm gehanteerd, ook voor bestaande buurten, en wordt de stad natuurinclusief aangelegd en beheerd.

Conclusie

De vernieuwing van de Jacob Geelbuurt Oost maakt het mogelijk om meer kwalitatief groen te realiseren, ondanks de verdichting die in dit deel van de buurt gaat plaatsvinden. Zo zal de doorgaande groenzone langs de Ringspoorlijn worden uitgebreid richting het westen via groene binnenhoven en speelstraten. De precieze uitwerking volgt in het kader van de bouwplannen. Verder wordt er gekeken

naar het verminderen van de hoeveelheid verharding in de omgeving door op diverse plekken te gaan vergroenen zoals het schoolplein tussen de Huizingaschool en het Comeniuslyceum en de openbare ruimte Nicolaas Japiksestraat.

3.4.10 Agenda Duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid is in november 2015 vastgesteld en verwoordt de ambitie, de richting, de samenhang en de aanpak ten aanzien van duurzaamheid. In de Agenda zijn voor de stad vier transitiepaden benoemd: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad. Voor elk transitiepad geldt dat 'omdenken' de essentie is om te komen tot nieuwe manieren van productie, consumptie en distributie om zo te verduurzamen. Om de diverse doelstellingen te kunnen realiseren zal o.a. meer duurzame energie moeten worden opgewekt, meer gebruik moeten worden gemaakt van duurzame warmte en er zal sprake moeten zijn van een regenbestendige stad (o.a. rainproof, zie subparagraaf 3.4.12).

Conclusie

Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam. Er zijn verschillende manieren om de ambitie ten aanzien van duurzaamheid te realiseren. Omdat de bouwplannen voor het plangebied nog nader worden uitgewerkt is op dit moment nog niet met zekerheid aan te geven welke maatregelen er op het gebied van duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad kunnen en zullen worden toegepast en hoe deze maatregelen precies worden vormgegeven. Bij de nadere uitwerking van de plannen zal verder zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de ambities in de Agenda Duurzaamheid.

3.4.11 Routekaart - Amsterdam Klimaatneutraal 2050

Amsterdam heeft grote ambities op het vlak van duurzaamheid en wil een aantrekkelijke en leefbare stad zijn voor iedereen die er woont, werkt of op bezoek komt. De doelen om dit te bereiken zijn vastgelegd in de Routekaart - Amsterdam Klimaatneutraal 2050. Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde beperkt te houden moet de CO₂-uitstoot verminderen. Met dit programma wordt een onomkeerbare beweging in gang gezet naar een stad die van kolen, olie en gas voor 100% overgaat op schone energie.

Doel is de CO₂-uitstoot met 95% terugdringen in 2050 ten opzichte van 1990 en de stad vóór 2040 volledig aardgasvrij maken. De tussenstap op weg naar 2050 is 55% minder CO₂-uitstoot in 2030. Om dat te bereiken heeft de gemeente een eerste voorzet gedaan op basis van vijf thema's:

1. Gebouwde omgeving
2. Mobiliteit
3. Elektriciteit
4. Industrie en haven
5. Gemeentelijke organisatie

Voor de Jacob Geelbuurt zijn vooral de thema's gebouwde omgeving en mobiliteit van belang:

Gebouwde omgeving

Alle gebouwen in Amsterdam zijn in 2050 CO₂-neutraal en aardgasvrij in 2040. Het gaat dan om alle woningen, kantoren, bedrijfspanden, ziekenhuizen, scholen en andere maatschappelijke gebouwen. Amsterdam wil overgaan op duurzame energie en het energiegebruik omlaag brengen.

Mobiliteit

Het streven is om alle verkeer in Amsterdam uitstootvrij te krijgen tussen 2025 en 2030. Uitstootvrij betekent dat de opgewekte energie voor vervoer van duurzame bronnen komt. Daarnaast is de inzet om de groei van het stads- en regionale verkeer te beheersen.

Conclusie

De nieuwbouw in de Jacob Geelbuurt Oost wordt energiezuinig gebouwd conform de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG).

3.4.12 Rainproof

Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Dit vraagt om veranderingen op vier vlakken: op het mentale, het economische, het fysieke en het organisatorische vlak. Vanuit het programma Ruimte voor de Stad onderzoekt de gemeente de fundamentele vragen die de verdichting en groei naar de stad van de toekomst met zich meebrengen en geeft daarmee richting aan projecten en beleid. Het rapport Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, biedt alle betrokken bij gebiedsontwikkeling, van opdrachtgever, planeconoom, tenderschrijver, stedenbouwkundige, civieltechnisch projectleider, wateradviseur en jurist informatie en handvaten. Zo bevat het katern 'juridisch instrumentarium' bijvoorbeeld nieuwe inzichten voor bestemmingsplannen, een hemelwaterverordening en de omgevingswet. Het biedt ook voorbeeldteksten die in bepaalde instrumenten opgenomen kunnen worden.

Op gebouw-/perceelniveau kunnen maatregelen worden getroffen om te voorzien in een minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater door middel van waterberging, hergebruik en/of infiltratie. Een ander aspect is om ervoor te zorgen dat bouwwerken minder snel wateroverlast ondervinden, door bijvoorbeeld een minimaal bouw-/Moerpeil, een maximale diepte van ondergrondse constructies en de verhouding verhard/onverhard oppervlak.

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

Conclusie

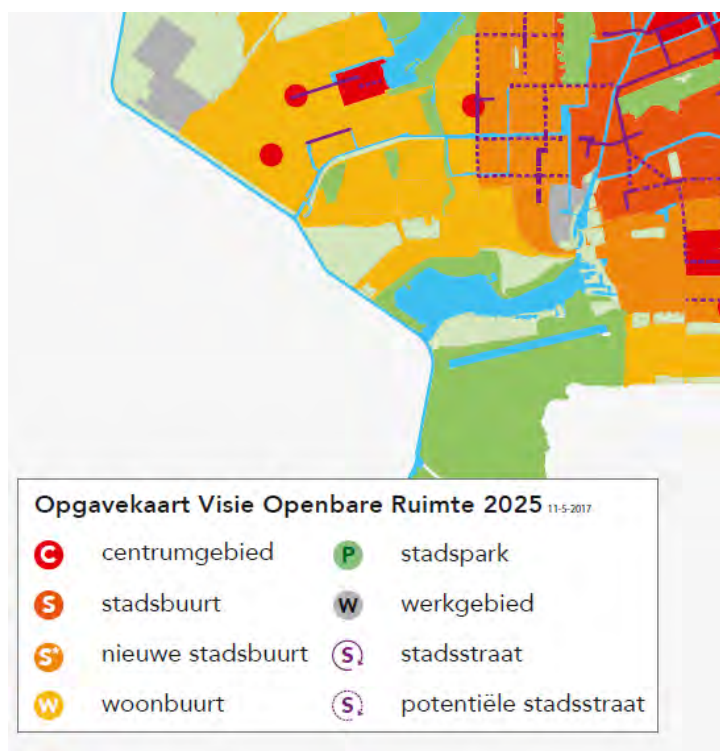
Het toepassen van voldoende maatregelen voor waterverwerking is van belang om de stad regenbestendiger te maken, ook ter plaatse van het plangebied. De bouwplannen voor het onderhavige plangebied zullen aan de Hemelwaterverordening moeten voldoen.

Voor de openbare ruimte is een concept definitief ontwerp gereed. In dat ontwerp is er voor een groot deel van de openbare ruimte van uitgegaan dat deze wordt ingericht als voetgangers/verblijfsgebied met zoveel mogelijk groen.

3.4.13 Visie Openbare Ruimte 2025

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 een richtlijn vastgesteld voor ontwikkeling en beheer van de Amsterdamse openbare ruimte. Daarin is per zone een opgave van de openbare ruimte gedaan en er zijn vijf ambities voor de stedelijke openbare ruimte geformuleerd zodat de openbare ruimte de huiskamer is van alle Amsterdammers:

- Ambitie 1 De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik;
- Ambitie 2 De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad;
- Ambitie 3 De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd;
- Ambitie 4 De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd;
- Ambitie 5 Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave.



Afbeelding: uitsnede opgavekaart Visie Openbare Ruimte 2025

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan behoort volgens de opgavekaart tot de zone 'nieuwe stadsbuurt'. De woningbouwambitie in de zone 'nieuwe stadsbuurt' staat of valt met nieuwe stedelijke kwaliteit in de openbare ruimte: levendige en prettig ingerichte stadsstraten, goed straatgroen en logische routes naar de bestaande woon- en stadsbuurten. In nieuwe gemengde stadsbuurten ligt de focus op het maken van stedelijke openbare ruimte van de 21e eeuw, duurzaam en klimaatbestendig.

Conclusie

Het plangebied zal door de beoogde herontwikkeling leiden tot een verdichting van een bestaande woonbuurt in dit deel van de stad. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal hier rekening mee worden gehouden aangezien er voldoende openbaar toegankelijke ruimte beschikbaar zal zijn voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Dit is mede mogelijk doordat parkeren zoveel mogelijk op

eigen terrein wordt opgelost.

Hoofdstuk 4 Vernieuwing plangebied

Voor de vernieuwing van het plangebied zijn de Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost en de in voorbereiding zijnde kavelregels van belang.

4.1 Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost

Naar aanleiding van de wens om de Jacob Geelbuurt Oost te vernieuwen en in het belang van een integrale stedelijke ontwikkeling heeft de gemeente voor dit deel van de buurt een Investeringsnota opgesteld (zie bijlage 1). De Investeringsnota is opgesteld in overleg met De Alliantie en de bewoners en op 7 november 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. In de Investeringsnota staan de gemeentelijke uitgangspunten en randvoorwaarden voor de vernieuwing van het gebied.

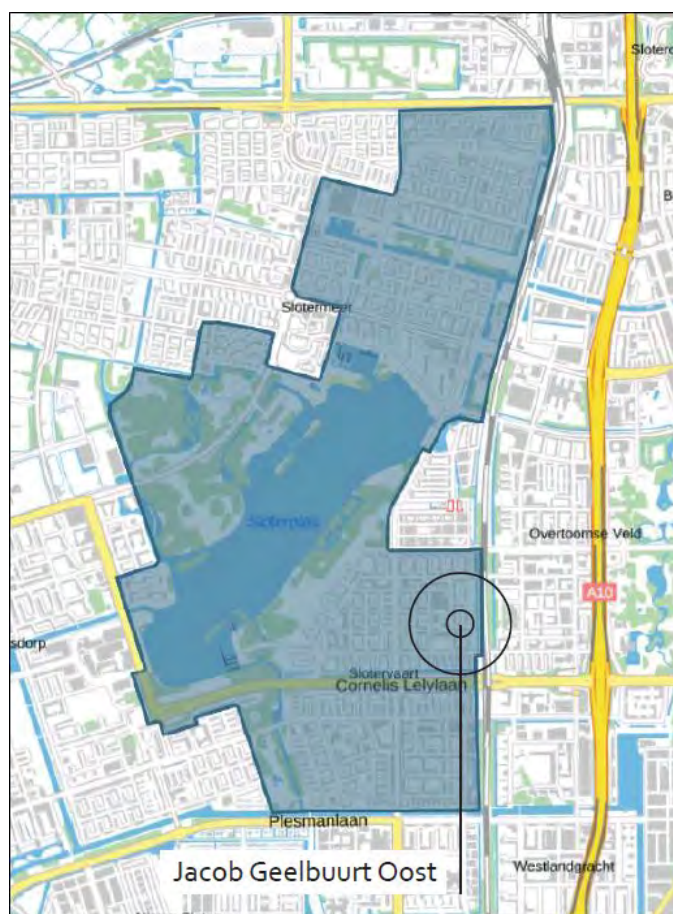
4.1.1 Aanleiding en opgave

In de Investeringsnota zijn de volgende opgaven voor de vernieuwing van de Jacob Geelbuurt Oost geformuleerd:

- **Perspectief voor bewoners:** In het vernieuwingsplan Jacob Geelbuurt uit 2013 is als ambitie geformuleerd, dat zowel de huidige als nieuwe bewoners de vernieuwde Jacob Geelbuurt als droombuurt gaan ervaren. De vernieuwing richt zich in eerste instantie op de huidige bewoners. Als het goed gaat met hen, gaat het immers ook goed met de buurt en wordt deze vanzelf aantrekkelijk voor nieuwe bewoners. De huidige bewoners krijgen de kans om wooncarrière te maken. Van nieuwe sociale woningen tot woningen in het middensegment tot dure woningen.
- **Identiteit van de buurt:** Belangrijk deel van de opgave is het versterken van de identiteit van de buurt. Een buurt met een sterke identiteit zorgt voor binding van de bewoners met hun buurt. Deze identiteit kan gezocht worden op verschillende vlakken: stedenbouwkundig, architectuur, openbare ruimte en functies.
- **Mix van mensen:** De woningvoorraad in de buurt is eenzijdig. In de Jacob Geelbuurt Oost bestaat deze voor 100 procent uit sociale huurwoningen van de Alliantie. In de nieuwbouw zal er een gevarieerd aanbod van nieuwe woningen gerealiseerd worden waar huidige en nieuwe bewoners kunnen wonen: gezinnen met kinderen, senioren en ouderen, maar ook starters, alleenstaanden en stellen. Naast huurders zullen er straks ook meer kopers in de buurt wonen dan nu.
- **Kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte:** De openbare ruimte in het oostelijk deel van de Jacob Geelbuurt is sleets geworden en toe aan vernieuwing. De belangrijkste groenzone langs het spoor functioneert niet echt als deel van de buurt en wordt door bewoners als onveilig ervaren, vooral 's avonds. Het gebruik ervan beperkt zich tot het uitlaten van de hond, of het er doorheen fietsen.
- **Duurzame buurt:** De gemeente Amsterdam streeft naar een duurzame stad, waarbij nieuwbouw klimaatneutraal en duurzaam wordt gebouwd. Nieuwbouw wordt niet meer aangesloten op het aardgas.

4.1.2 Visie

De Jacob Geelbuurt Oost maakt onderdeel uit van het door het Rijk aangewezen Rijkswederopbouwgebied. Bij de vernieuwing van het gebied is deze cultuurhistorische waardering een belangrijk uitgangspunt. Daarom vormt het raamwerk van Van Eesteren de basis voor de vernieuwing.



Afbeelding: het Rijkswederopbouwgebied (bron: Investeringsnota)

Tegelijkertijd kan de Jacob Geelbuurt een bijdrage leveren aan de bouwopgave van de stad. De beschikbare ruimte moet zo goed mogelijk benut worden. De visie op de vernieuwing van de buurt is om hier extra woningen te realiseren en daarbij de cultuurhistorische kwaliteiten te behouden. Hiermee ontstaat een levendig stuk stad dat zich enerzijds voegt in de structuur van de Jacob Geelbuurt en anderzijds de verbinding maakt naar de dynamiek van de Ringzone West. Binnen de randvoorwaarden is een bouwhoogte mogelijk van 4 tot 6 bouwlagen met een hoogte-accent.

De Jacob Geelstraat, de Comeniusstraat en de Hemsterhuisstraat vormen een heldere structuur met lange zichtlijnen en een hiërarchisch stratenpatroon. Dit zijn belangrijke elementen in gedachte van de Westelijke Tuinsteden. De rooilijn van de huidige bebouwing langs de parkstrook blijft zoveel mogelijk de rooilijn voor de nieuwbouw, waardoor een optimale beleving van de groenstrook mogelijk is. Ook aan de Hemsterhuisstraat en de Comeniusstraat sluit de nieuwbouw aan bij de bestaande rooilijn. Binnen dit kader is ruimte voor een nieuw ensemble van 5 nieuwe open blokken. Door de kleinere blokmaat ontstaan meer verbindingen van de buurt naar het groen en het water en de heldere ontsluiting versterkt de samenhang met de omgeving. Door de gebouwen rond een gemeenschappelijke hof (privé of collectief) te groeperen en door de structuur van de bebouwing die zich als een 'kam' naar het groen opent, zorgt het ontwerp ervoor dat de relatie met de openbare ruimte gewaarborgd wordt.



Afbeelding: vernieuwing in vogelvlicht, vanuit zuidoostelijke richting (bron: Investeringsnota)

De nieuwe verkaveling bestaat uit een rand van zes lagen (5 lagen met een laag setback) als sterke ruggengraat aan de Jacob Geelstraat en iets lagere gebouwen met 4 en 5 lagen in de binnenhoven. Met dit type bebouwing vormt het plangebied in bebouwingshoogte en typologie een schakel tussen de laagbouw van Slotervaart en de hoogbouw in de ringzone. Aan de Hemsterhuisstraat is ruimte voor een hoogte-accent van maximaal 9 bouwlagen.



Afbeelding: vernieuwing in vogelvucht, vanuit zuidwestelijke richting (bron: Investeringsnota)

Op basis van deze visie en uitgangspunten is een nieuwe verkaveling ontwikkeld voor de Jacob Geelbuurt Oost. Binnen deze nieuwe verkaveling kunnen ruim 500 woningen worden gebouwd. Hiermee zal de Jacob Geelbuurt Oost straks aan ongeveer 200 huishouden extra ruimte bieden.

4.1.3 Planbeschrijving

Bouwenvelop

De randvoorwaarden voor de bouwvelden bestaan in hoofdlijnen uit een maximale bouwenvelop waarbinnen de nieuwbouw moet plaatsvinden en aanvullende spelregels voor de uitwerking per bouwveld. Het contrast tussen de invulling van Jacob Geelbuurt Oost en de ten westen gelegen voorzieningenstrook blijft behouden. De Jacob Geelstraat is asymmetrisch: aan de oostzijde heeft de straat een rechte, doorlopende rooilijn die gebaseerd is op de bestaande rooilijn en aan de overkant een per gebouw verspringende rooilijn. Het enkelzijdig bomenscherm aan de westzijde van de straat (NB: In de Investeringsnota is per abuis de oostzijde van de straat vermeld) versterkt deze asymmetrie, evenals de variatie in bouwhoogten aan de kant van de voorzieningenstrook.

De rooilijn in het noorden en zuiden is gebaseerd op de bestaande rooilijn van de aangrenzende gebouwen in het westen. De rooilijn aan het spoor is in tegenstelling tot de drie andere kanten verspringend. Aan de randen richt deze zich op het bestaande gebouw van het Leger des Heils en

springt dan ten gunste van het park terug.

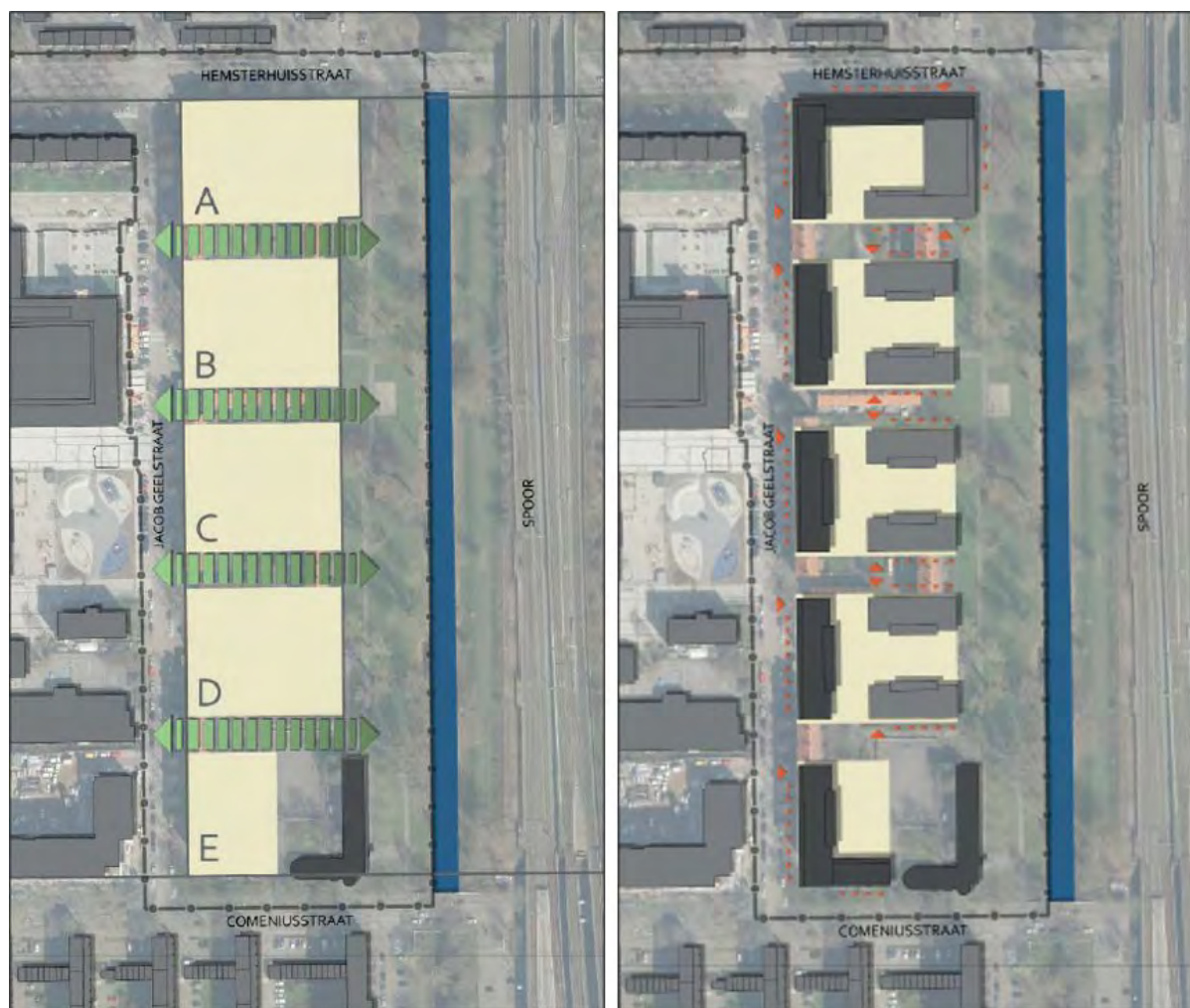


Afbeelding: bouwvelop en rooilijnen ten opzichte van de huidige situatie (bron: Investeringsnota)

Deze vernauwing aan de noord- en zuidkant creëert automatisch ingangen en beslotenheid naar dit deel van het park. Binnen deze grote bouwvelop worden vijf blokken van bijna dezelfde grootte geplaatst. Op de begane grond aan de Jacob Geelstraat mogen entrees één meter uitsteken. Vanaf de eerste verdieping mogen onderdelen als balkons, erkers en loggia's tot 1,50 m uit de rooilijn van het gebouw uitsteken.

Stedelijke structuur

De nieuwe stedelijke structuur van de Jacob Geelbuurt Oost bestaat uit een kam van herhalende bouwblokken. Deze bouwblokken zijn in de basis stedenbouwkundig en architectonisch gelijk. De orthogonale opzet van bouwvelden, hoven en gebouwen is kenmerkend voor de Westelijke Tuinsteden en biedt ook ruimte voor de ontwikkeling van een nieuwe woonbuurt. Voordeuren van woningen op de begane grond komen in principe allemaal rechtstreeks uit op de straat of in de margestrook.



Afbeelding: aansluiting op de bestaande structuur en een sterke ruggengraat met geopende stroken aan het park (bron: Investeringsnota)

In de relatie tussen oud en nieuw vormt het bestaande de omgeving waar de nieuwbouw bij aansluit. Niet in de vorm van een kopie, maar vanuit een eigen interpretatie die tot een kwalitatieve opgave moet leiden. De parkstrook wordt straks intensiever gebruikt en functioneert niet meer als de achterkant van de buurt, zoals de groenstrook deed. Om dit te versterken komen er adressen (voordeuren) aan de parkzijde. Aanvullend is de verkaveling geopend naar het park. Blokken B-D (zie voorgaande afbeelding) krijgen aan de parkzijde een minimaal opening van 25 meter breedte over de volledige hoogte. Deze biedt vanuit het binnenterrein en de woningen aan de straatkant zicht op het park en/of de speelstraten. Bijna alle bewoners hebben daardoor een relatie en visuele verbinding met het groen en de sociale veiligheid neemt toe.

Bouwmassa/ dichtheid

Voor de toekomstige bouwmassa en dichtheid in de Jacob Geelbuurt Oost zijn eisen gesteld om een optimale bezonning mogelijk te maken. Deze eisen betreffen de verhouding tussen de hoogte van een gebouw en de ruimte tussen gebouwen. Deze verhouding bedraagt minimaal 2:3. Deze verhouding is niet iets typisch tuinstedelijks, maar is ingevoerd met de woningwet (1901). De enige uitzondering op de 2:3 verhouding, is als de kop van een strook loodrecht staat op een andere strook. Dan kan de minimale verhouding maximaal 4:5 worden. Deze verhoudingen zijn ook vastgelegd in de Nota Cultuurhistorie voor Nieuw-West.



Afbeelding: verhouding tussen de hoogte van gebouwen en de ruimte daartussen is minimaal 2:3 (bron: Investeringsnota)

Voor de bebouwing aan de Jacob Geelstraat, de Hemsterhuisstraat en de Comeniusstraat is de goothoogte overal maximaal 5 verdiepingen hoog met een begane grond van 3,50 meter en 3 meter voor de bouwlagen. Daarboven kan aan de Jacob Geelstraat en de Hemsterhuisstraat een extra, terugliggende verdieping worden aangebracht. Zo ontstaan rustige, doorlopende straatwanden die een sterke ruggengraat vormen. Aan de speelstraten en aan het park is de bebouwing lager met 4-5 bouwlagen. Hier geldt de hierboven beschreven afstandsregel van de gebouwen.

In bouwveld A mag in de noordoosthoek een hoogteaccent gerealiseerd worden tot maximaal 9 lagen hoog. Deze locatie ligt dichtbij metrostation Postjesweg, versterkt de reeks aan hoogbouwelementen in noord-zuid richting aan de westelijke zijde van de Ringspoorlijn en heeft geen negatieve bezonningsinvloed op de omgeving.



Afbeelding: aantal bouwlagen (bron: Investeringsnota)

Een voorbeeldverkaveling wijst uit dat er binnen de gestelde randvoorwaarden ruimte is voor ruim 500 woningen. Uitgangspunt daarbij is gemiddeld 68 m² GBO. Het gebouw van het Leger des Heils blijft in principe behouden en vormt onderdeel van bouwveld E. Het totale bouwvolume dat zo ontstaat, omvat ongeveer 55.000 m².

Programma

In Jacob Geelbuurt Oost worden 312 woningen en drie bedrijfsruimtes gesloopt en vervangen door ruim 500 nieuwe appartementen (vooralsnog 511 woningen). Alle woningen worden per lift ontsloten of hebben een entree aan de straat en zijn levensloopbestendig. Op het niveau van de Jacob Geelbuurt als geheel blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk. Binnen het groenstedelijk woonmilieu wordt in de Jacob Geelbuurt Oost een gedifferentieerd woningaanbod gerealiseerd. Om het aantal sociale huurwoningen in de buurt gelijk te houden, wijkt de nieuwbouw iets af van de standaard 40-40-20. De verdeling van het aantal woningen is 88% sociale huur, middeldure huur- en koopwoningen en 12% duurdere koopwoningen. Blok A-D wordt door de Alliantie ontwikkeld en blok E wordt door de gemeente via een reguliere tenderprocedure op de markt gebracht, waarbij in eerste instantie aan een wooncoöperatie of CPO project wordt gedacht.

Bij de realisatie van sociale huurwoningen houdt de Alliantie rekening met het, in vergelijking met het

Amsterdams gemiddelde, grotere aandeel gezinnen in de buurt. De nieuwbouw bestaat daarom uit 1/3e deel 2-kamerwoningen, 1/3e deel 3-kamerwoningen en 1/3e deel 4-kamerwoningen. De gemiddelde woninggrootte is 65 – 70 m² gbo.

In het Vernieuwingsplan Jacob Geelbuurt is destijds de keuze gemaakt om de Jacob Geelbuurt Oost vooral als woongebied te ontwikkelen, naast het bestaande cluster maatschappelijke voorzieningen in het middengebied van de buurt. Op basis van de normen uit de nota 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen' is in het kader van de Investeringsnota nagegaan of de verdichting in het oostelijk deel van de buurt extra maatschappelijke voorzieningen nodig maakt. Uit de berekeningen blijkt dat op basis van de referentienormen er geen behoefte is aan extra maatschappelijke ruimten.

De Jacob Geelbuurt is een echte woonbuurt en bevat in de huidige situatie slechts een handvol commerciële ruimten, die voor een deel in gebruik zijn bij niet-commerciële functies zoals het wijkkantoor van de Alliantie. Conform het Vernieuwingsplan blijft de Jacob Geelbuurt een woonbuurt en zullen er geen nieuwe commerciële ruimten worden ontwikkeld. In de Jacob Geelbuurt Oost is daarom geen maatschappelijk of economisch programma voorzien.

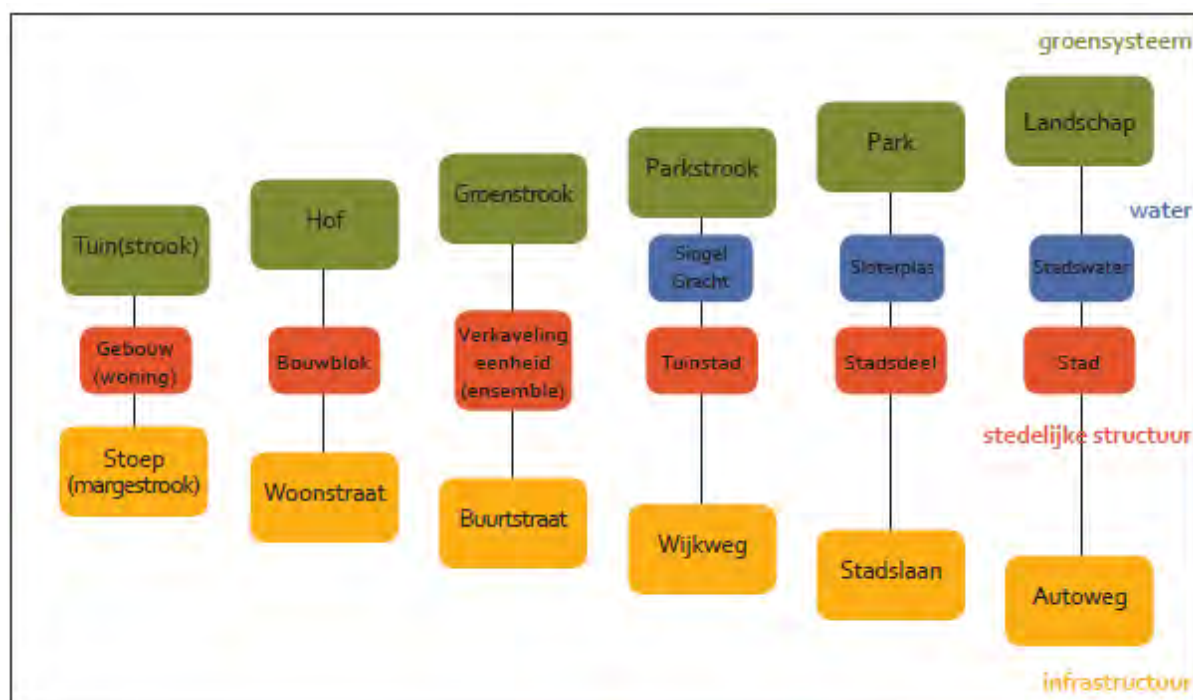
Openbare ruimte

Aansluiting openbare ruimte

Momenteel is er weinig relatie tussen het maaiveld en de functies op de begane grond. De gebouwen hebben op de begane grond veelal gesloten gevels met bergingen en woningentrees, maar geen woonruimte die direct op maaiveld uitkijkt en bijdraagt aan sociale veiligheid. In de nieuwbouw komen woonfuncties op de begane grond waardoor een aantrekkelijk en groenstedelijk woonmilieu gerealiseerd wordt. De bebouwing heeft hierdoor een directe relatie met de openbare ruimte. Binnen het blok speelt intimiteit en groen een belangrijke rol. De openbare ruimte wordt als één aaneengesloten geheel ontwikkeld en ingericht volgens de Puccinimethode. De openbare ruimte wordt Rainproof ingericht. Dit geldt ook voor het uitgeefbaar terrein.

Tuinstadgedachte

Typerend voor het 'tuinstadkarakter' is de 'tussenschaal' van buurtstraat en wijkweg, en van groenstrook en parkstrook. Voor het behoud van het tuinstadkarakter is het daarom essentieel om bij de stedelijke transformatie deze tussenlagen in stand te houden. Het schema van de ruimtelijke opbouw vanuit de woning laat het belang van de asymmetrische wegprofielen, met één groene kant zien. Met deze verbindende lijnen op buurt- en wijkniveau ontstaat een groenstructuur van speelplekken op blok-niveau en parken op stadsdeelniveau, met de continuïteit die hoort bij het tuinstadkarakter. Om het gevoel van ruimte te versterken werd het groen doorgekoppeld. Dit wil zeggen dat je vanaf je tuin naar een park kan lopen met overal het gevoel van groen. Daarbij zijn heldere overgangen van privé naar collectief naar openbaar noodzakelijk.



Afbeelding: schema ruimtelijke opbouw (bron: Investeringsnota)

Parkstrook

De nieuwe inrichting van de openbare ruimte vormt mede de basis voor de vernieuwde buurt. Uitgangspunt is het sterke, groene raamwerk van de buurt. De bestaande kwaliteiten daarvan worden benut en minder goede aspecten verbeterd. Zo wordt de onderbenutte groenstrook langs het spoor straks beter benut als buurtpark, als groene woonkamer voor de bewoners. Niet alleen wordt hiermee de toegankelijkheid tot de parkzones verbeterd, maar ook de buurt zelf wordt vanuit het groen ontsloten en beter zichtbaar. Paden zorgen voor de verbinding, zichtlijnen bieden vanuit de woonwijk een blik op de parkstroken. Een goede aansluiting van de bebouwing op het park is gewenst. Er komt een fietsroute, zodat fietsers de route door het park kunnen gebruiken zonder voetgangers of bezoekers te hinderen. Het wordt zo ingericht dat ouderen, jongeren en kinderen hier straks kunnen verblijven, sporten en spelen. De beide entrees vanaf de Comeniusstraat en de Hemsterhuisstraat worden benadrukt door een versmalling. Dit biedt een mooi contrast met de ruimte van het park daarachter. De aanwezigheid van de parkstrook is mede aanleiding om de hoven van binnenuit op dit groengebied te oriënteren. Via de openbare tussenruimte en vanuit de woningen moet de groene kwaliteit van de parkstrook en het water waarneembaar zijn.

Binnenterreinen

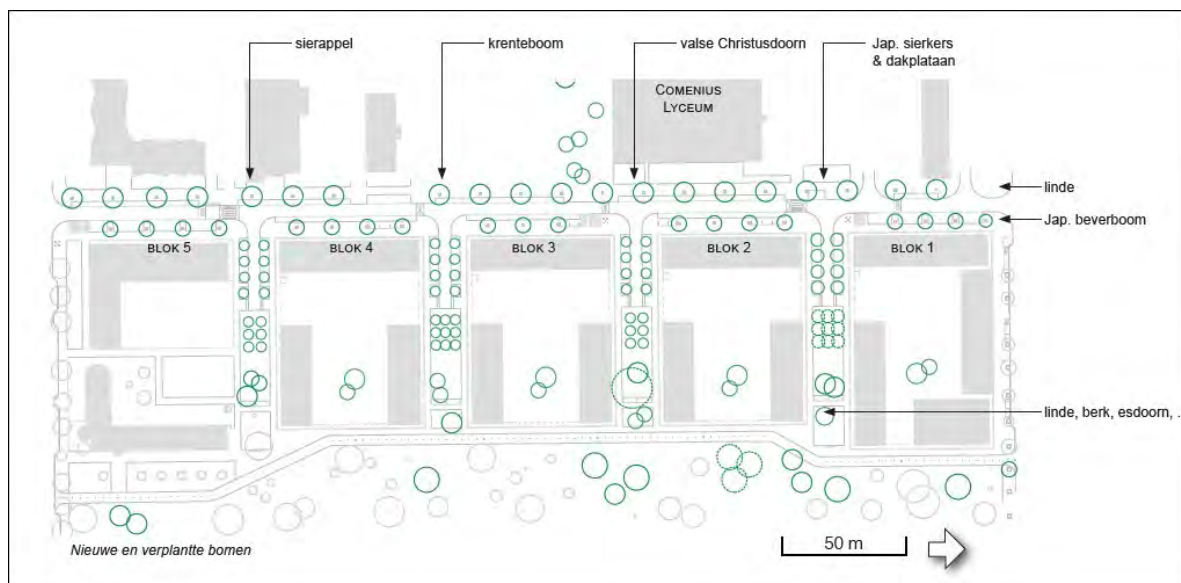
Het grootste verschil met de huidige situatie is het afsluiten van de nu nog publiek toegankelijke binnenhoven tussen de bouwblokken. In de nieuwe situatie zijn de binnenterreinen alleen nog maar toegankelijk voor direct omwonenden. Zo ontstaan binnenhoven met privétuinen en een collectieve tuin. De verhouding van privé en collectief kan per blok verschillend zijn. Om het groene karakter te behouden en vanwege rainproof, zal tenminste 70% van het oppervlakte van de binnenhoven groen of met open verharding ingericht worden.

Margestrook

Voor de nieuwe woningen in de speelstraten wordt uitgegaan van een 2 m brede margestrook. Aan de Jacob Geelstraat kan deze zone maximaal 1,5 m breed zijn en zal samen met de mogelijke vooruitspringende entrees op een lijn liggen. Aan de Hemsterhuisstraat (noord) en de Comeniusstraat (zuid) is geen margestrook. De margestrook ligt overal op maaiveld en hoort bij het uitgegeven gebied.

Bomen

In Slotervaart zijn bomen, groen en bebouwing als eenheid ontworpen. De bomen doen mee met de bebouwing, als afscheiding of versterking van de architectuur. Ook werden op goed zichtbare plekken vaak grotere bomen gepland. De toepassing van straat/ en laanbomen is een essentieel onderdeel van de ruimtelijke opzet van deze buurten. Heel specifiek is het onderscheid tussen het 'Raamwerk' (doorstroming, lanen zwaar in de bomen) en de 'Woonvelden' (thuisgevoel in parkachtig landschap). Maar ook in de woonvelden is nog steeds een subtiele ordening van bomen afleesbaar: De Jacob Geelstraat behoudt het asymmetrische wegprofiel en de plantafstand van een scherm. Ook in de Comeniusstraat en de Hemsterhuisstraat vormen de bomen een scherm, geplaatst in het gevelritme. In de groenstrook langs het spoor zijn de bomen los geplant en staan vaak in groepjes. Op de meeste plekken in het parkstrook kunnen de bomen blijven staan of deze worden verplant. Nieuwe bomen worden overwegend in het midden van de parkstrook geplant en blijven zo op voldoende afstand geplaatst van de waterloop (o.a. om bladinvall te voorkomen ten behoeve van de waterkwaliteit). In de navolgende afbeelding is dit weergegeven (waarbij de groene cirkels de nieuwe bomen zijn).



Afbeelding: indicatie positie nieuwe en te verplanten bomen Jacob Geelbuurt Oost

In de speelstraten komen enkele 'los gestrooide' bomen. In de binnenterreinen van de vijf velden komen twee of drie bomen van de tweede grootte, afhankelijk van de maat van het binnenterrein. Dit biedt de garantie voor voldoende groene massa op de binnenterreinen.

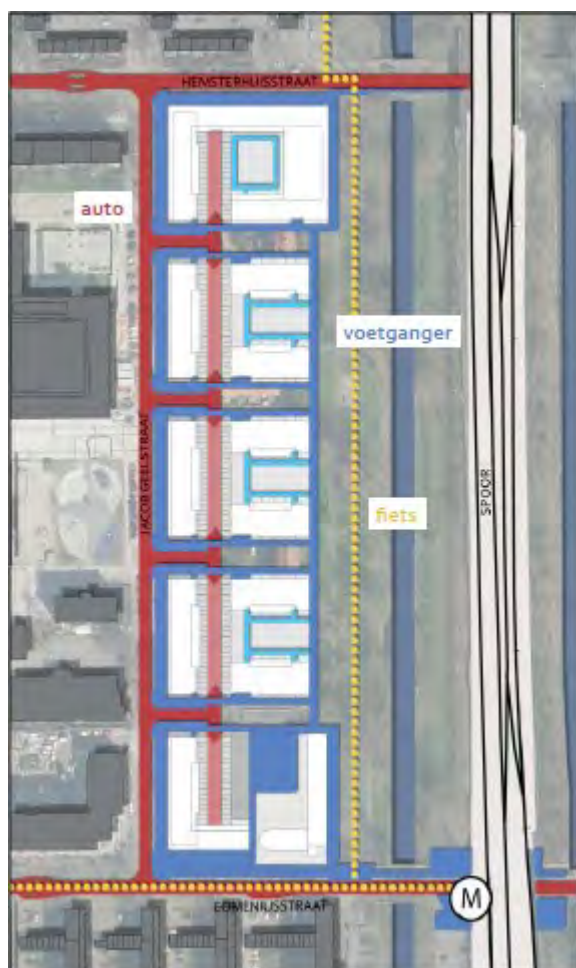
Algemeen is het uitgangspunt het behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen in het plangebied of compensatie en verplanting als mogelijk. Bij wijzigingen wordt de bomentaal gevolgd. Naar verwachting zullen in de Jacob Geelbuurt Oost ongeveer 60 bestaande bomen moeten worden gekapt, waar de toekomstige ontwikkeling gepland is. Hetzelfde aantal bomen zal worden herplant in de speelstraten en de collectieve binnenhoven in de Jacob Geelstraat.

Verkeer en parkeren

Verkeer

In het AUP werd de hiërarchische opbouw van woonstraat, buurtstraat, wijkweg, stadsstraat naar autoweg al vastgelegd. Typierend voor het 'tuinstadkarakter' is de 'tussenschaal' van buurtstraat en wijkweg. Voor het behoud van het tuinstadkarakter is het essentieel om alle schalen in stand te houden. De Jacob Geelbuurt blijft een deel van het stratenpatroon met behoud van het orthogonaal stedenbouwkundig patroon.

De bouwblokken worden rondom ontsloten door tweerichtingsverkeer en sluiten aan op de bestaande verkeerscirculatie. De speelstraten tussen de bouwvelden zijn voor het merendeel alleen toegankelijk voor langzaam verkeer (alleen inrit van parkeerplaatsen is mogelijk). De speelstraten sluiten aan op de wandelroutes door het park. De fietsroute door het park, die in noord-zuid richting belangrijk is voor het verbinden van het gebied met het omliggende stedelijk weefsel en voor het versterken van het netwerk van Nieuw-West als geheel, loopt parallel aan het spoor. De speelstraten waar kinderen veilig kunnen spelen hebben een profiel van minimaal 21 meter breed. Vanaf de Jacob Geelstraat bieden deze straten ruim zicht op het park. Dat de voordeuren van de woningen hier direct aan deze straten grenzen, versterkt de levendigheid en het gevoel van sociale veiligheid.



Afbeelding: verkeersstructuur (bron: Investeringsnota)

Parkeren auto's

Het parkeren ten behoeve van de nieuwbouw wordt op eigen terrein opgelost. Nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunning op straat. Terugkeerders met parkeervergunning kunnen wel op straat parkeren. Ook voor bezoekers worden parkeerplaatsen op straat gemaakt (parkeernorm 0,1 pp/wo). Als er gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, dan wordt hierop een gronddekking aangebracht van minimaal 1 meter om waterberging en substantiële beplanting mogelijk te maken (tenzij er op het dek ook parkeerplaatsen gerealiseerd worden).

De parkeerplaatsen op eigen terrein zullen bereikbaar zijn via de Jacob Geelstraat, de Hemsterhuisstraat of de Comeniusstraat. De entrees liggen aan het begin van de speelstraten. De inrit, inclusief alle toebehoren en eventuele niveauverschillen, moet zich volledig binnen de rooilijnen bevinden. Hierbij worden de parkeernormen gehanteerd volgens de Nota Parkeernormen Auto (zie subparagraaf 3.4.7).

Het aantal parkeerplaatsen op straat neemt af van 222 parkeerplaatsen naar 154 parkeerplaatsen. Deze zijn bestemd voor bezoekers en huidige bewoners die terugkeren naar de nieuwbouw en beschikken over een parkeervergunning. De Alliantie zal conform het gemeentelijke parkeerbeleid parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren.

Fietsparkeren

Gelet op de druk op de openbare ruimte is het belangrijk dat het parkeren van de fietsen van de bewoners en de bezoekers op een gebruiksvriendelijke manier op eigen terrein wordt opgelost. De fietsparkeerplaatsen zijn logisch gelegen en makkelijk toegankelijk vanaf de omliggende openbare ruimte, bij voorkeur op gelijk vloerniveau. Inpandige fietsparkeerruimte heeft een ruime entree en doorgang om te zorgen dat tegemoetkomende fietsers elkaar kunnen passeren. Bij het ontwerp van de stalling moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen zoals bakfietsen, fietsen met kratjes/ kinderstoeltjes en elektrische fietsen (minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplekken). Voorts moet er aandacht zijn voor het logisch stallen van scooters en scootmobielen op eigen terrein bij de woning. Voor de uitvoering en het aantal benodigde parkeerplaatsen moet de Nota parkeernormen Fiets en Scooter in aanmerking worden genomen (zie subparagraaf 3.4.8). Vanuit de gemeente is er een voorkeur voor de bouw van een gemeenschappelijke fietsenstalling per bouwblok.

Duurzaamheid

De nieuwbouw in de Jacob Geelbuurt Oost wordt energiezuinig gebouwd conform de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG).

4.2 Kavelregels kavel 5 (blok E)

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de blokken C, D en E van de in de vorige paragraaf beschreven vernieuwing. Voor de blokken A en B is door De Alliantie een separate planologische procedure opgestart. Voor de blokken C en D heeft De Alliantie bouwplannen in voorbereiding. Deze bouwplannen zullen aansluiten op de ontwerpen van de blokken A en B.

Doordat de gemeente kavel 5 (Blok E) via een reguliere tenderprocedure op de markt zal brengen zijn er kavelregels in voorbereiding.



Afbeelding: bouwvelop kavel 5

P.M.

Hoofdstuk 5 MER / MER(boordelings)plicht

5.1 MER beoordelingsplicht

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r. De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:
 - a. de aard van de voorgenomen activiteit;
 - b. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
 - c. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
 4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Het geldende bestemmingsplan is duidelijk gericht op behoud van de bestaande situatie. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een andere configuratie van het bestaande woongebied. Planologisch gezien is er geen sprake van een toevoeging van woningen aangezien het geldende bestemmingsplan in theorie ook 511 (kleine) woningen in de Jacob Geelbuurt Oost mogelijk maakt. Feitelijk neemt het aantal woningen echter wel toe met circa 190 woningen/woonruimten. Door de omvang van het programma en door de gewijzigde configuratie kan de herontwikkeling worden beschouwd als 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' als bedoeld onder 11.1 van de D-lijst. De drempelwaarde voor een stedelijk ontwikkelingsproject bedraagt:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen, of,
- een bedrijfsvoeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het programma dat met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is beduidend lager dan de drempelwaarde, ook indien rekening wordt gehouden met de separate planologische procedure voor fase 1, zodat voor de herontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. In de omgeving zijn weliswaar projecten (Podium Lelylaan) met mogelijke raakvlakken op het gebied van ruimtelijke effecten, maar er is geen ruimtelijke of functionele samenhang tussen de beide projecten. Het onderhavige project is dan ook een autonome ontwikkeling. Niettemin wordt in de vormvrije m.e.r.-beoordeling bezien of en in welke mate sprake zal zijn van een samenloop van effecten en zo ja, of deze aanvaardbaar zijn.

5.2 Vormvrije MER-beoordeling

5.2.1 Kenmerken van de activiteit

De Alliantie en de gemeente zijn van plan om de woongebouwen in de strook ten oosten van de Jacob Geelstraat te slopen en te vervangen door nieuwe woongebouwen. Er wordt daarbij uitgegaan van een invulling en opzet die recht doet aan het AUP. Er is door de herontwikkeling sprake van een verdichting door een toename van het aantal woningen. Er is ook rekening gehouden met de voor Amsterdam kenmerkende functiemenging door bedrijfsruimtes in de plint van het meest zuidelijke blok. Het karakter van het plangebied blijft daarmee vergelijkbaar met de huidige situatie zodat er geen hinder ontstaat voor de bestaande functies in de omgeving.

Het toevoegen van extra woningen binnen het plangebied heeft geen relevante nadelige milieueffecten in de omgeving en leidt dus ook niet tot nadelige gecumuleerde effecten (zie ook paragraaf 5.2.3).

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen is niet aan de orde.

5.2.2 Plaats van de activiteit

Het plangebied is nu aan te merken als onderdeel van een woonbuurt in Nieuw West, in de nabijheid van OV-knooppunt Lelylaan. Door de herontwikkeling zal er een verdichting aan woningen plaatsvinden waardoor de buurt intensiever zal worden gebruikt. Deze intensivering zal er voor zorgen dat de voorzieningen in de omgeving en OV-knooppunt Lelylaan (nog) beter worden benut. De bedrijfsruimte(s) komt in de plint van het zuidelijke blok, langs de doorgaande Comeniusstraat. De bedrijfsruimte(s) zal daarmee bijdragen aan het versterken van het karakter van deze straat.

De herontwikkeling van het plangebied is passend binnen het in de Omgevingsvisie aangegeven karakter van luwe gebieden aangezien er geen (nieuwe) publiekaantrekkende functies worden gerealiseerd maar voornamelijk woningen en een kleinschalige bedrijfsruimte. Deze functies zijn gelijk aan de huidige functies en sluiten daarmee functioneel gezien goed aan bij de functies in de directe omgeving.

De herinrichting van het plangebied biedt mogelijkheden om de (hemel)waterhuishouding te optimaliseren en om groen in het plangebied te versterken. Deze positieve effecten binnen het plangebied hebben ook hun positieve effecten in de omgeving.

De van toepassing zijnde normen inzake milieukwaliteit die bij communautaire wetgeving zijn vastgesteld (onder meer luchtkwaliteit, geluid en (indirect) flora en fauna) worden niet overschreden. In subparagraaf 5.2.3 wordt nader toegelicht dat voldaan wordt aan de Nederlandse (en als gevolg daarvan ook aan de communautaire) wetgeving terzake.

5.2.3 Kenmerken van het potentiële effect

In de paragrafen 5.2.1 en 5.2.2 is al toegelicht dat de beoogde herontwikkeling van het plangebied geen gevolgen voor milieuhinder heeft en niet tot nadelige effecten leidt voor de omgeving. In het navolgende worden nog een aantal potentiële effecten kort toegelicht:

- Verkeer: de herontwikkeling van het plangebied heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied. Uit paragraaf 6.1 blijkt dat er weliswaar sprake is van een toename van verkeer maar deze toename leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.
- Geluid: als gevolg van de herontwikkeling zullen er voornamelijk woningen/woonruimten in het plangebied worden toegevoegd. Deze leiden niet tot andere geluidsoverlast in de bestaande

omgeving en bestaande bedrijven in de wijk worden niet beperkt in hun bedrijfsvoering aangezien de woningen/woonruimten niet maatgevend zijn. De aard en omvang van de toe te voegen woningen in het plangebied is zodanig dat deze geen nadelige gevolgen hebben voor de bestaande omgeving.

- Luchtkwaliteit: uit paragraaf 9.1 blijkt dat de herontwikkeling leidt niet tot een relevante verslechtering van de luchtkwaliteit leidt.
- Externe veiligheid: de herontwikkeling leidt niet tot de vestiging van nieuwe risicobronnen of een relevante verruiming van het groepsrisico (zie hoofdstuk 12).
- Water: de herontwikkeling heeft geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit en waterhuishouding (zie hoofdstuk 16).
- Afval: gegevens op het gebied van het productieproces, gebruikte stoffen en technologieën (en de daarvan afgeleide afvalproductie, gebruik van grondstoffen, verontreiniging, hinder en risico's) is in deze fase logischerwijs nog niet voorhanden. Gezien de aard en relatief beperkte omvang van het project legt de voorziene activiteit geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
- Ecologie: uit onderzoek is gebleken dat de herontwikkeling in overeenstemming met de Wet natuurbescherming aangezien er geen nadelige gevolgen zijn voor beschermde gebieden en/of beschermde soorten (zie hoofdstuk 15).

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Verkeer

6.1.1 Autoverkeer

De huidige verkeersstructuur van de Jacob Geelbuurt is beschreven in paragraaf 2.4.1. De herontwikkeling die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt leidt niet tot een relevante aanpassing van die verkeersstructuur doordat de bestaande doorgaande wegen gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar het plangebied rijdt zal daardoor, net als in de huidige situatie, vooral via de Comenuisstraat en de Hemsterhuisstraat rijden. Wel wordt de doodlopende woonstraat naar het Hermanus van der Tuukhof aangepast maar dat heeft geen gevolgen voor de verkeersstructuur.

Omdat het bestemmingsplan een intensivering van het plangebied mogelijk maakt zal er extra verkeer op de omliggende wegen gaan ontstaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om na te gaan of de bestaande verkeersstructuur het verkeer na herontwikkeling op een goede manier kan afwikkelen. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met concrete plannen in de omgeving.

In de Jacob Geelbuurt Oost zijn momenteel 312 sociale huurwoningen aanwezig en drie bedrijfsruimtes in gebruik (400 m²). In de toekomstige situatie zijn voorsien 511 woningen voorzien, waarbij het in fase 1 en 2 om 224 sociale huur, 143 middeldure huur, 31 middeldure koop en 63 marktwoningen (vrije sector koop) gaat. Bij fase 3 zullen van de circa 52 woningen minimaal 50% tot middeldure huur behoren en de rest tot sociale huur. De nieuwe woningen in fase 1 t/m 3 leiden tot een toename van circa 200 woningen. Er is sprake van (minimaal) 320 m² bedrijfsruimtes waardoor het oppervlak aan bedrijfsruimtes met circa 80 m² afneemt.

Om de verkeersgevolgen van het project inzichtelijk te maken kan gebruik worden gemaakt van landelijke verkeerskencijfers van het CROW, zoals bedoeld in CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; Van parkeerkecijfers naar parkeernormen'. In deze publicatie is voor huurappartementen midden/goedkoop in een gebied als Slotervaart een verkeerskencijfer van 2,8 verkeersbewegingen per woning per etmaal aangegeven, voor middeldure koopappartementen 4,7 verkeersbewegingen per woning per etmaal en voor dure koopappartementen 6,4 verkeersbewegingen per woning per etmaal. Voor bedrijfsruimtes is een verkeerskencijfer van 3,2 verkeersbewegingen per 100 m² bvo aan de orde (kantoor zonder baliefunctie):

- Huidige situatie: De 312 sociale huurwoningen leiden in de bestaande situatie tot 874 motorvoertuigen per etmaal en de 400 m² bedrijfsruimtes tot 13 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie is er daardoor sprake van 887 motorvoertuigen per etmaal.
- Toekomstige situatie: De nieuwe woningen leiden voor wat betreft de sociale huur en middenhuur (367 in fase 1 en 2 en 52 in fase 3) tot 1.174 motorvoertuigen per etmaal, voor wat betreft de middeldure koop (31 in fase 1 en 2) tot 146 motorvoertuigen per etmaal en voor de vrije sector koop (63 in fase 1 en 2) tot 404 motorvoertuigen per etmaal. De 320 m² bedrijfsruimtes leidt tot 11 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie zal er daardoor sprake zijn van 1.394 motorvoertuigen per etmaal.

De gehele vernieuwing van de Jacob Geelbuurt Oost (dus ook inclusief fase 1) leidt gelet op het voorgaande tot een toename van 507 motorvoertuigen per etmaal. Een toename van het verkeer met 507 motorvoertuigen per etmaal heeft geen relevante gevolgen voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. De betreffende wegen in de omgeving hebben voldoende capaciteit om het verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen. Bovendien 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 bijvoorbeeld 0,43 auto's per 1-persoonshuishouden en 0,82 auto's per 2-persoonshuishouden (bron: Nota parkeernormen Auto).

6.1.2 Fietsverkeer

Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich een belangrijke oost-westroute voor fietsers, namelijk de fietsstroken van de Comeniusstraat (Hoofdnet Fiets). Ook de vrijliggende fietspaden van de Robert Fruinlaan zijn op korte afstand gelegen. Deze fietsroutes zijn belangrijke schakels in oost-westverplaatsingen voor fietsers richting de binnenstad en richting de andere Westelijke Tuinsteden. Om de noord-zuidroutes verder te verbeteren zal er in de groenzone ten oosten van het plangebied een nieuwe noord-zuidgerichte fietsroute worden aangelegd. Het plangebied zal daardoor volledig zijn aangehaakt op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam en daarmee het fietsgebruik bevorderen.

6.1.3 Openbaar vervoer

Vanwege de loopafstand is voor het plangebied vooral ov-knooppunt Lelylaan van belang. Door de intensivering van het plangebied, de korte loopafstand en de verschillende vormen van openbaar vervoer zal het gebruik van het openbaar vervoer verder worden gestimuleerd.

6.2 Parkeren

6.2.1 Auto's

In de Jacob Geelbuurt geldt betaald parkeren. In de huidige situatie parkeren bewoners grotendeels op straat. In de nieuwe situatie zullen alleen bewoners die terugkeren naar de nieuwbouw en die over een parkeervergunning beschikken op straat parkeren, alsmede bezoekers van de woningen. Nieuwe bewoners zullen op eigen terrein parkeren.

In de Nota Parkeernormen Auto geldt voor nieuwe woningen op de locatie als de onderhavige een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Ook gelden er minimum normen. Deze zijn als volgt:

- a. Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 1. 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.
 2. Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 3. Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- b. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Gelet op het beoogde programma voor de Jacob Geelbuurt Oost (419 sociale huur en middeldure huur en 94 vrije sector- en koopwoningen) zijn de volgende aantallen parkeerplaatsen aan de orde:

- Sociale en middeldure huur: minimaal 0 en maximaal 419 parkeerplaatsen;
- Marktwoningen: minimaal 57 en maximaal 94 parkeerplaatsen, uitgaande van de hoogste minimale norm (woningen boven 60 m² bvo, worst-case).

Gelet op het voorgaande dienen binnen Jacob Geelbuurt Oost (fase 1 t/m 3) op eigen terrein minimaal 57 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, met een maximum van 513 parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan is parkeren toegestaan in en/of onder de binnenterreinen van de nieuwe hoven in fase 2 en 3. Verder is er een dynamische verwijzing opgenomen naar het gemeentelijk parkeerbeleid. In de

planvorming voor fase 1 is ook rekening gehouden met parkeren op eigen terrein. Parkeeroverlast voor de omgeving is daarmee uitgesloten, ook omdat nieuwe bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Alleen terugkeerders die al over een parkeervergunning beschikken komen nog in aanmerking voor parkeren op straat. Bezoekers van de bedrijfsruimtes zullen wel op straat parkeren, tegen betaling van het geldende parkeertarief. Omdat de omvang aan bedrijfsruimtes ten opzichte van de huidige situatie afneemt (circa 80 m²) en het parkeren door bezoekers vooral overdag plaatsvindt (als de parkeerdruk laag is) heeft het parkeren door bezoekers van de bedrijfsruimtes geen nadelige gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving.

6.2.2 Fietsen en scooters

Om parkeeroverlast van fietsen en scooters te voorkomen is het van belang om voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen te maken. In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter zijn richtlijnen aangegeven voor het parkeren van fietsen en scooters bij woonfuncties.

In de plannen voor de nieuwbouw wordt rekening gehouden met voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen, conform de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter. De nadere uitwerking daarvan volgt in een later stadium.

Hoofdstuk 7 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Er dient dus te worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan de realisatie van maximaal 511 woningen/woonruimten en 320 m² bedrijfsruimtes, ter vervanging van 312 bestaande woningen en 400 m² bedrijfsruimtes.

7.1 Woningbehoefte

De handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking geeft aan dat hantering van de ladder beoogt dat er voldoende behoefte bestaat binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. De behoefte bij een woonplan wordt bepaald door de confrontatie van de lange termijn prognose van de vraag naar woningen, met het woningaanbod in de bestaande plancapaciteit om in die vraag te voorzien. Naast kwantitatieve aspecten, kunnen ook kwalitatieve aspecten een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte. Bij woningen kan daarbij vooral worden gedacht aan specifieke woontypen, wooncategorieën en woonmilieus.

In Nederland zal de onderlinge samenhang tussen regio's in de toekomst vooral gezocht worden in het vormen van een netwerk van steden en regio's met elk een eigen identiteit en goede bereikbaarheid. Dit is noodzakelijk om tegengewicht te bieden aan de concurrerende internationale regio's. De samenwerking in de metropoolregio in Amsterdam is hiervoor een voorbeeld, waarbij niet gezocht wordt naar onderlinge concurrentie, maar naar elkaar aanvullende identiteiten. Deze samenhang vertaalt zichzelf ook naar de woningmarkt. De Amsterdamse woningmarkt wordt ook steeds meer bekeken in zijn metropolitane context (zie ook paragraaf 3.3.2). Amsterdam en haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.

Een steeds groter deel van Amsterdam leent zich voor het ontwikkelen van stedelijke leefmilieus, met grote bebouwingsintensiteit, appartementen en menging van functies. Voor het suburbane wonen leent de regio zich veel beter, alsmede de periferie van de kernstad. Ondanks de suburbane groei manifesteert Amsterdam zich onverminderd als het centrum van die regio. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is dan ook hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen.

In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. In de Monitor Woningbouw 2020 van de provincie is voor de periode 2020-2025 een totale woningbehoefte van 64.800 woningen aangegeven voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voor de periode 2020-2030 bedraagt de totale behoefte 122.600 woningen voor de MRA. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt.

In het Woonakkoord 2021-2025 (zie paragraaf 3.3.2) wordt voor Amsterdam uitgegaan van een woningbouw-aantal van ongeveer 7.500 per jaar voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) wordt uitgegaan van een groei van de woningvoorraad 5.000 per jaar. De Jacob Geelbuurt Oost behoort volgens het overzicht op de website www.plancapaciteit.nl met 271 extra woningen tot de plancapaciteit. De woningen/woonruimten die door middel van het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt maken daardoor onderdeel uit van de plancapaciteit.

7.2 Bedrijfsruimtes

In de huidige situatie is in het plangebied 400 m² aan bedrijfsruimtes aanwezig. In de nieuwe situatie gaat het om 320 m² aan bedrijfsruimtes. Dat is een afname van 80 m². Er is daardoor geen noodzaak om de behoefte aan te tonen. Los daarvan is er in Amsterdam behoefte aan kleinschalige bedrijfsruimtes.

Hoofdstuk 8 Geluid

8.1 Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een zoneplichtige weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidsgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden per weg.

Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk in de geluidszones van de Cornelis Lelylaan (inclusief tram). Ook ligt het plan binnen de invloedssfeer van 30 km/u wegen als de Jacob Geelstraaten, de Comeniusstraat en de Hemsterhuisstraat. Er dient daarom door middel van akoestisch onderzoek te worden nagegaan wat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe geluidsgevoelige functies zal zijn. Indien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dan zal ook moeten worden nagegaan of er sprake is van een stille zijde als bedoeld in het gemeentelijk geluidsbeleid (zie paragraaf 8.4).

Door Buro Bouwfysica is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar onder meer wegverkeerslawaai voor fase 2 en 3 van de Jacob Geelbuurt Oost (werknummer 21180.03 d.d. 25 april 2022, zie bijlage 2). Uit het onderzoek blijkt ten aanzien van wegverkeer het volgende:

1. Cornelis Lelylaan: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 54 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de bovenste bouwlagen van de zuidelijke gevel van het zuidelijke bouwblok van het plangebied. Deze berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximaal toelaatbare waarde zodat een dove gevel niet nodig is. Er dient wel te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting te verlagen. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig. Bij de overige gevels van het bouwblok en de overige bouwblokken in het plangebied bedraagt de maximale geluidsbelasting minder dan 48 dB. Bij deze gevels en bouwblokken wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
2. Niet gezoneerde 30 km/u-wegen: De maximale geluidsbelasting vanwege de niet-gezoneerde Jacob Geelstraat bedraagt 51 dB. Dat is 3 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor gezoneerde wegen. De maximale geluidsbelasting vanwege de Comeniusstraat bedraagt 50 dB. Voor de Jacob Geelstraat en de Comeniusstraat zijn geen hogere grenswaarden mogelijk. De maximale geluidsbelasting vanwege de Hemsterhuisstraat bedraagt minder dan 48 dB. Deze geluidsbelasting is lager dan de voorkeursgrenswaarde voor gezoneerde wegen.
3. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt maximaal 64 dB (exclusief aftrek artikel 110g). De cumulatieve geluidsbelasting voldoet aan het beleid van de gemeente.

Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat het wegverkeer op de Cornelis Lelylaan leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij het meest zuidelijke blok. De maximaal toelaatbare waarde wordt echter nergens overschreden. Er zijn daardoor geen dove gevels nodig vanwege wegverkeerslawaai. Voor de nieuwbouw waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zullen hogere grenswaarden worden verleend aangezien bron-, en overdrachtsmaatregelen in dit geval niet doelmatig blijken te zijn (zie akoestisch onderzoek en hogere grenswaardenbesluit voor een nadere toelichting).

Het akoestisch onderzoek en het ontwerp-besluit om hogere grenswaarden te verlenen zijn behandeld in het TAVGA van 16 juni 2022. Het TAVGA is akkoord met het voornemen om vanwege het wegverkeer op de Cornelis Lelylaan een hogere waarde vast te stellen.

Het hogere grenswaardenbesluit zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

8.2 Industrielawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen die op grond van artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een gezoneerd industrieterrein mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidsgevoelige bestemmingen conform artikel 40 van de Wgh ten hoogste 50 dB(A) bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden.

Het plangebied is gelegen buiten de geluidscontour van een gezoneerd industrieterrein waardoor industrielawaai op voorhand geen belemmering is voor herontwikkeling. Akoestisch onderzoek is niet nodig.

8.3 Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van een spoorweg. De geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie ten hoogste 55 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van een spoorweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden.

De spoorweg tussen Schiphol en Amsterdam Sloterdijk heeft ter hoogte van het plangebied een geluidzone met een breedte van 100 meter. Het bestemmingsplan bevindt zich daarmee ook binnen deze zone. Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk in de geluidszones. Er dient daarom door middel van akoestisch onderzoek te worden nagegaan wat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe geluidsgevoelige functies zal zijn. Indien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dan zal ook moeten worden nagegaan of er sprake is van een stille zijde als bedoeld in het gemeentelijk geluidsbeleid (zie paragraaf 8.4).

Door Buro Bouwfysica is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar onder meer spoorwegverkeerslawaai uitgevoerd voor fase 2 en 3 van de Jacob Geelbuurt Oost (werknummer 21180.03 d.d. 25 april 2022, zie bijlage 2). Uit het onderzoek blijkt ten aanzien van spoorwegverkeer het volgende:

1. Spoorweg: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 61 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de kopgevels van de bouwblokken met een maximum bouwhoogte van 18 meter. Deze berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximaal toelaatbare waarde zodat dove gevels niet nodig zijn. Er dient te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting terug te brengen. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig. Bij de overige blokken zijn de geluidsbelastingen lager maar deels nog wel hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze blokken zijn ook hogere grenswaarden nodig indien maatregelen niet of onvoldoende mogelijk blijken te zijn.
2. Metro: de maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 50 dB (inclusief aftrek artikel 110g) op de naar de metrolijn gerichte kopgevels van de blokken in het plangebied. Omdat voor de metro een andere voorkeursgrenswaarde geldt (48 dB), is er wel sprake van een overschrijding van de

voorkeurgrenswaarde. De berekende geluidbelasting voldoet wel aan de maximaal toelaatbare waarde zodat dove gevels niet nodig zijn. Er dient te worden nagegaan of maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting terug te brengen. Als deze maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, dan zijn hogere grenswaarden nodig. Bij de overige blokken zijn de geluidsbelastingen lager dan de voorkeurgrenswaarde.

3. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt maximaal 64 dB (exclusief aftrek artikel 110g). De cumulatieve geluidsbelasting voldoet aan het beleid van de gemeente.

Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat het spoorwegverkeer leidt tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde bij de blokken. De maximaal toelaatbare waarde wordt echter nergens overschreden. Er zijn daardoor geen dove gevels nodig vanwege spoorwegverkeerslawaaai. Voor de nieuwbouw waar sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde zullen hogere grenswaarden worden verleend aangezien bron-, en overdrachtsmaatregelen in dit geval niet doelmatig blijken te zijn (zie akoestisch onderzoek en hogere grenswaardenbesluit).

Het akoestisch onderzoek en het ontwerp-besluit om hogere grenswaarden te verlenen zijn behandeld in het TAVGA van 16 juni 2022. Het TAVGA is akkoord met het voornemen om vanwege het spoorwegverkeer een hogere waarde vast te stellen. Het TAVGA merkt nog wel op dat een verhoging van het geluidsscherp langs het spoor het woon- en leefklimaat in het gebied kan verbeteren en geeft in overweging in het plangebied de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken. Omdat het verhogen van het geluidsscherp niet doelmatig blijkt te zijn, is in het kader van de herontwikkeling geen rekening gehouden met deze aanbeveling.

Het hogere grenswaardenbesluit zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

8.4 Stille zijdes

Volgens het gemeentelijk geluidbeleid dient een nieuw te realiseren woning te zijn voorzien van een stille zijde, in de zin dat de woning minimaal beschikt over een gevel of geveldeel waar de geluidbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde en deze gevel of dit geveldeel grenst aan de geluidsgevoelige ruimte en beschikt over een raam dat een zodanige spui-ventilatie kent dat voldaan wordt aan de desbetreffende eisen van het Bouwbesluit 2012.

Uit het onderzoek dat door Buro Bouwfysica is uitgevoerd blijkt dat de woningen in de voorgenomen bebouwing voor een deel automatisch al over stille zijdes zullen beschikken. De toekomstige woningen die grenzen aan een geluidsbelaste gevel en geen geluidluwe gevel hebben zullen moeten worden voorzien van aanvullende maatregelen. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat de geluidbelasting op (een deel) van de gevel onder de voorkeurgrenswaarde (wettelijke norm) komt. Dit kan op verschillende manieren worden gerealiseerd, bijvoorbeeld:

- Voldoende hoge gesloten borstwering en absorberend plafond bij de buitenruimte of galerijen;
- Afsluitbare buitenruimte/loggia's;
- Comfortbox: geluidreducerend lamellenrooster aan de binnenzijde afsluitbaar (ventilatieluik);
- Voorzetbeglazing;
- Hafencity-fenster of Harbour Fenste;
- Of een combinatie van bovengenoemde maatregelen.

Voor de toekomstige woningen in het plangebied die uitsluitend aan een geluidsbelaste gevel zijn gelegen is een oplossing te vinden waardoor deze alsnog voldoende geluidluw worden. Bij het definitief ontwerp van de gebouwen zal dit nader worden uitgewerkt.

Conform het gemeentelijk geluidsbeleid is in de bouwregels vastgelegd dat alle woningen/woonruimten

worden voorzien van een stille zijde.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan 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.

Het bestemmingsplan maakt nieuwe woningen/woonruimten mogelijk. Voor heel Jacob Geelbuurt Oost wordt uitgegaan van 511 woningen, ter vervanging van 312 bestaande woningen en 400 m² bedrijfsruimte. Dat is beduidend minder 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 de beoogde vernieuwing. Onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

9.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van nieuwe in het besluit genoemde gevoelige functies, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen. Bovendien ligt het plangebied op meer dan 100 meter van een Rijksweg en meer dan 50 meter van een provinciale weg.

9.3 Beleid gemeente Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen (nieuwe) gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen (nieuwe) gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige functies mogelijk langs stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook is de vestiging van nieuwe gevoelige functies als scholen, kinderopvang en verpleeg- en verzorgingshuizen niet mogelijk. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met de gemeentelijke richtlijn.

Hoofdstuk 10 Bodem

De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik als gevolg van een ruimtelijk plan. In het kader van de vernieuwing is door Stantec een bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd voor de gehele Jacob Geelbuurt Oost (projectnummer M20A0203, d.d. 6 augustus 2020, zie bijlage 4).

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- In de bodem zijn geringe bijmengingen (<5%) aangetroffen in de vorm van onder andere baksteen, beton, glas en plastic. Over het algemeen bevat het cunetzand tussen de klinkerverharding en onderliggende fundering sporen beton. Plaatselijk is in de laag van 0,2-0,5 een zwakke bijmenging (10-15%) van kolen, baksteen en beton waargenomen. De zandige bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met kwik, zink, PAK en PCB. De kleiige en venige ondergrond is plaatselijk licht verontreinigd met kobalt, kwik, lood en nikkel. Deze verontreinigingen hangen vermoedelijk samen met de oudstedelijke ophooglaag.
- De zandige bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met kwik, zink, PAK en PCB. De kleiige en venige ondergrond is plaatselijk licht verontreinigd met kobalt, kwik, lood en nikkel. Deze verontreinigingen hangen vermoedelijk samen met de oudstedelijke ophooglaag.
- Het grondwater is licht verontreinigd met barium en chroom.
- Er is geen asbest aangetroffen.

Gelet op de bevindingen is er geen vervolgonderzoek nodig en hoeven er sanerende maatregelen te worden toegepast. De Bodemkwaliteit is daarmee geen belemmering voor de beoogde vernieuwing in het plangebied.

Hoofdstuk 11 Cultuurhistorie en archeologie

11.1 Cultuurhistorie

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van de leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

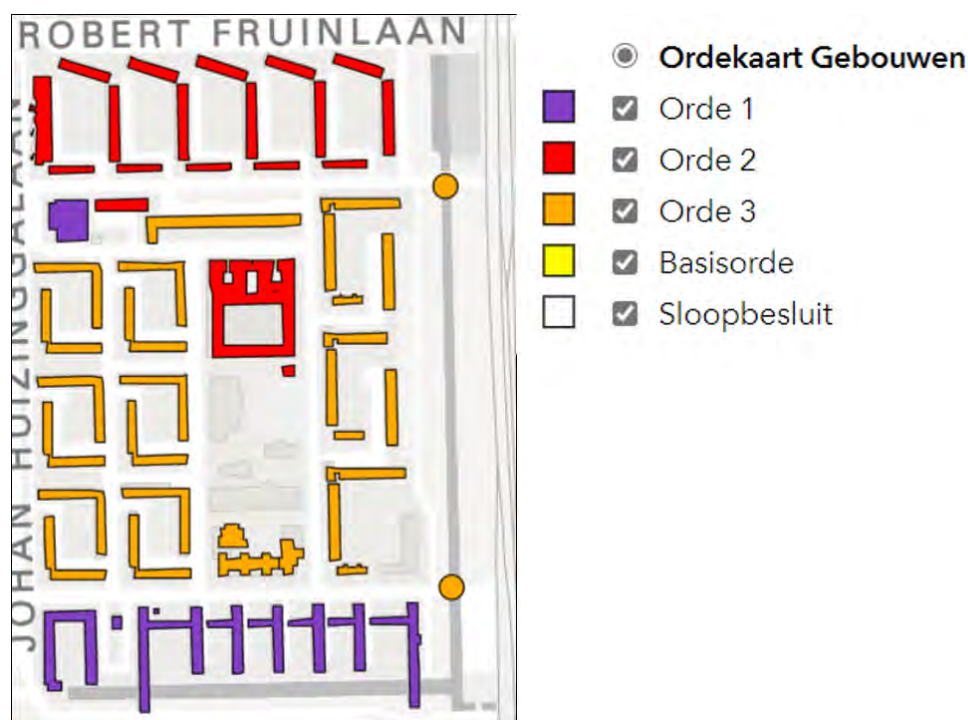
11.1.1 Huidige cultuurhistorische waarden

- Algemeen

Het plangebied maakt onderdeel uit van de naoorlogse uitbreiding volgens het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren en is mede daarom door het Rijk aangewezen als Rijkswederopbouwgebied 'Westelijke Tuinsteden', een gebied van nationaal belang. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor in 2017 met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed via een convenant (Intentieverklaring Toonbeelden van de Wederopbouw) afgesproken zich in te zetten voor het behoud en de versterking van de bijzondere stedenbouwkundige, architectonische ensembles en cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het AUP-gebied.

- Waarderingskaarten

Voor de naoorlogse gebieden tussen 1945-1970 zijn in de afgelopen jaren waarderingskaarten gemaakt. In het najaar van 2012 zijn deze kaarten als bijlage van de Welstandsnota vastgesteld. De waarderingskaarten van de AUP- en Post AUP gebieden geven een gelaagde architectuurhistorische en stedenbouwkundige waardering weer. De waardering is gebaseerd op de kwaliteit van de typologie, architectonische uitwerking, de verkaveling en de bijdrage aan het tuinstedelijke ensemble. De hoogte van de waardering loopt op van basisorde, via orde 3 en 2 tot aan orde 1. De systematiek van de ordekaart maakt duidelijk dat orde 1 en orde 2 het hoogste beschermingsregime verdienen. Uitbreiding, ingrijpende vernieuwing, sloop-nieuwbouw of aantasting van de omliggende groenstructuur is hier onwenselijk.



Afbeelding: uitsnede waarderingskaart met orden voor gebouwen in de Jacob Geelbuurt (bron: <https://maps.amsterdam.nl>)

De bestaande blokken in het plangebied zijn op de waarderingskaart aangewezen als orde 3-bebouwing. Dat betekent dat ze een architectuureenheid zijn met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld. De architectuur scoort daarentegen nergens hoog of top. Dit betekent dat voor de Jacob Geelbuurt Oost nergens het strenge beschermingsregime van aanwijzen monumenten of beschermd stadsgezicht van toepassing is maar een gematigd beschermingsregime. Herontwikkeling met respect voor de cultuurhistorische waarde is hiermee mogelijk.

- Cultuurhistorische verkenning Slotervaart

In maart 2020 is door Monumenten en Archeologie een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd voor Slotervaart, inclusief het plangebied (C 20-15, zie bijlage 5). Deze verkenning was bedoeld voor een nieuw op te stellen bestemmingsplan voor Slotervaart. Dat nieuwe bestemmingsplan is uiteindelijk niet in procedure gebracht maar de verkenning geeft een inzicht in de bovengrondse cultuurhistorische waarden in het gehele gebied. In de verkenning zijn de volgende adviezen opgenomen:

- Rooilijnen: Behoud de contouren van de bebouwingsstroken van de woningen door het vastleggen van de rooilijnen.
- Verkavelingseenheden: Zorg bij wijzigingen aan de woningen dat de samenhang in de verkavelingseenheden (ensembles) behouden blijft.
- Bouwhoogtes: Leg het verschil in bouwhoogtes van de verschillende verkavelingen die het onderscheidend karakter van de buurten bepalen vast.
- Architectuur: Neem voor de verkavelingen die hoog gewaardeerd zijn met een orde 2 een sloopvergunningstelsel op zoals dat ook gebeurd is in andere stadsdelen. Onderzoek of voor verkavelingen die een hoge tussenwaarderingen C (bijdrage aan tuinstedelijke verkaveling) en D (relatie met openbare ruimte als geheel) kennen, een regeling kan worden opgenomen die richtinggevend is bij het ontwerp van ingrijpende renovaties, uitbreidingen of sloop/nieuwbouw.

Hanteer daarbij de Richtlijnen van de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West als uitgangspunt.

- Openbare ruimte en groen: Behoud de hiërarchische groenstructuur op alle schaalniveaus (zowel hoeveelheid groen als de principes en de opbouw van de groenstructuur) door het bestemmen van groen en tuinen als zodanig. Het collectieve groen ook als 'Groen' bestemmen. Hanteer de Richtlijnen van de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West (waaronder de Bomentaal van Slotervaart) als uitgangspunt. Daarnaast is behoud van de voor een tuinstad typerende profielen van belang.
- Uitbouwen in privétuinen: Bestem alle tuinen als 'Tuin' (zie ook bovenstaand advies over openbare ruimte en groen) en neem regels op met betrekking tot de erfafscheidingen daar waar de tuinen aan de openbare ruimte grenzen. Het is verder aan te bevelen om te onderzoeken of de mogelijkheden tot vergunningsvrij uitbouwen in de privétuinen ingeperkt kunnen worden zodat zowel de zichtlijnen als de groene ruimtes intact blijven. Er kan voor gekozen worden om het bouwen van uitbouwen helemaal uit te sluiten of om toch enige ruimte voor uitbreiding te blijven toestaan. Een aantal wooncomplexen is tevens aangewezen als gemeentelijk of rijksmonument – hiervoor geldt dat er voor uitbouwen tevens een monumentenvergunning nodig is.

De adviezen zijn weliswaar met een ander doel opgesteld, namelijk een conserverend bestemmingsplan voor heel Slotervaart, maar de adviezen zijn ook bruikbaar voor het bestemmingsplan Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3. In dit bestemmingsplan zijn daarom rooilijnen vastgelegd en de samenhang in de verkavelingseenheden blijven zoveel mogelijk behouden. Het bestemmingsplan maakt verder geen privétuinen mogelijk zodat er ook geen vergunningsvrije uitbouwen kunnen worden gerealiseerd.

- Overig

Bijzonder aan de te slopen bebouwing zijn de drie keramische reliëfs op de kopgevels van de laagbouw, haaks op de Jacob Geelstraat. Deze reliëfs hebben een kunsthistorische waarde als één van de eerste figuratieve gepolychromeerde expressionistische reliëfs van na de Tweede Wereldoorlog. Ze zijn gemaakt door de bekende beeldhouwer Leo Braat, die deze stilistische vernieuwing in 1950 als één van de eerste kunstenaars in gang zette.



Afbeelding: één van de drie keramische reliëfs

11.1.2 Herontwikkeling

De regels voor herontwikkeling zijn vastgelegd in de nota Cultuurhistorie (zie subparagraaf 3.4.6). De Jacob Geelbuurt Oost behoort tot het beschermingsregime 'AUP Tuinstad Bijzonder'. Binnen het regime 'AUP Tuinstad Bijzonder' zijn de volgende richtlijnen van toepassing: Bebouwing:

- **Bebouwing:**
 1. Typologie verkavelingseenheden blijft gehandhaafd;
 2. Bij nieuwbouw alleen ensembles in of van oorsprong voorkomende verkavelingstypologieën of U-blokken, toepassing zo beperkt mogelijk;
 3. Ensemble (verzameling stempels) is architectonische eenheid;
 4. De maatvoering van de onbebouwde ruimte tussen bebouwing bedraagt minimaal anderhalf keer de maat van de bouwhoogte van het hoogste gebouw (2 : 3 verhouding);
 5. Hoogbouw enkel aan Raamwerk;
 6. Bouwplannen voldoen aan de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam 2013'.
- **Netwerken:**
 1. Groene, blauwe en grijze Raamwerk blijft in stand;
 2. Bestaand stratenplan blijft gehandhaafd;
 3. Alle schaalniveaus groen blijven gehandhaafd;
 4. Toepassen Bomentaal Nieuw-West;
 5. Straatprofielen zijn asymmetrisch;
 6. Hoven en groenstroken;
 7. Collectief (niet per se openbaar), groene hof minimaal 20 x 30 meter (bij strokenbouw: groenstrook minimaal 10 meter breed);
 8. Hof is bereikbaar en zichtbaar van buiten het bouwblok.
- **Toegestane verkavelingstypen:**

STROKEN



STROKEN (enkel)
laag- of middelhoog- of hoogbouw
collectieve hof

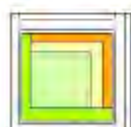


STROKEN (parallel)
laag- of middelhoog- of hoogbouw
collectieve hof



STROKEN (hof)
laag- of middelhoogbouw
collectieve hof

HAKEN



HAAK (enkel)
laag- of middelhoog- of hoogbouw
collectieve hof



HAAK (meervoudig of gespiegeld)
laag- of middelhoogbouw

COMBINATIE



Combinatie HAKEN / STROKEN
laag- of middelhoogbouw
collectieve hof

OPENGEWERKTE BOUWBLOKKEN (niet op zon)



EENZIJDIG (geschakelde stroken)
laag- of middelhoogbouw
korte zijde is laagbouw
collectieve hof



EENZIJDIG (U-blok)
laag- of middelhoogbouw
openbare hof



EENZIJDIG (U-blok)
laag- of middelhoogbouw
collectieve hof



MEERZIJDIG
laag- of middelhoogbouw
collectieve hof



MEERZIJDIG
laag- of middelhoogbouw
collectieve hof

1. U-blokken dienen zo veel mogelijk te worden vermeden.
- Uitzonderingsregel: Inhoudelijk is er weinig verschil tussen sloop-nieuwbouw criteria van de beschermingsregimes Tuinstad Uitzonderlijk en Tuinstad Bijzonder. De uitzonderingsregel bij Tuinstad Bijzonder is dat afwijkingen in maatwerk mogelijk zijn (conform regime Tuinstad Standaard) mits de buurt als geheel in grote lijnen herkenbaar blijft als Tuinstad Bijzonder.

Het plan voor de vernieuwing van Jacob Geelbuurt Oost voldoet aan de richtlijnen van de nota Cultuurhistorie. Zo is er binnen het plangebied sprake van verkavelingstype in de vorm van een haak (blok 5) en meerzijdige opengewerkte bouwblokken (blokken 3 en 4). Het stratenplan blijft intact en de collectieve groene hoven voldoen aan de minimale maat. De bebouwing in de fases 1, 2 en 3 wordt verder zoveel mogelijk als architectonische eenheid gerealiseerd. Door de gekozen verkavelingsvorm en doordat het plan aan de richtlijnen van de nota Cultuurhistorie voldoet wordt uitvoering gegeven aan de afspraken die zijn vastgelegd in het convenant dat in 2017 met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed is gesloten. Het plan draagt zo bij aan het behoud en de versterking van de bijzondere stedenbouwkundige, architectonische ensembles en cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het AUP-gebied.

De als gevelstenen opgenomen kunstwerken (reliëfs) zijn uit de te slopen bebouwing genomen en zullen een nieuwe plek krijgen in de nieuwbouw.

11.2 Archeologie

In het kader van het Vernieuwingsplan Jacob Geelbuurt is in 2013 door Bureau Monumenten en Archeologie een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (QSnr: 13-101, d.d. 14 oktober 2013, zie bijlage 6). Daaruit blijkt op basis van de historisch-topografische analyse dat binnen de buurt wijd verspreide sporen van landgebruik vanaf de 12de eeuw kunnen worden verwacht. Door grootschalig grondverzet in de 20ste eeuw zullen deze verstoord zijn geraakt. Voor de gehele Jacob Geelbuurt Oost geldt daarom een negatieve verwachting. Daarmee is het plangebied vrijgesteld van archeologisch vervolgonderzoek. Er geldt wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten & Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Inrichtingen

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art.2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt niet binnen het invloedsgebied van een inrichting zoals bedoeld in het BEVI. Nader onderzoek is niet nodig.

12.2 Transport

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water is het "Besluit externe veiligheid transportroutes" kader, dat op 1 april 2015 in werking is getreden. Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toestaan. Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.

Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van transportroutes waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De Ringspoorlijn behoort namelijk niet tot het Basisnet Spoor zodat hierover geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Over de A10-West worden wel gevaarlijke stoffen vervoerd maar deze rijksweg ligt op meer dan 600 meter afstand. Onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen is daarom niet nodig.

12.3 Buisleidingen

In en rond het plangebied liggen geen buisleidingen die vallen onder de werking van het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Onderzoek naar buisleidingen is daarom niet nodig.

Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingbesluit

13.1 Inleiding

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 voldoende 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 (wgb) 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. Het plangebied valt niet binnen het gebied waar woningen of andere aangewezen functies vanwege vliegverkeer zijn uitgesloten. Wel dient er vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour (LIB zone 5, zie ook paragraaf 3.2.2) een afweging plaats te vinden.

13.2 Bouwhoogte

De maximale toetshoogte vanwege het vliegverkeer bedraagt voor het plangebied 57 meter in het zuidwesten tot 60 meter in het noordoosten.



Afbeelding: toetshoogtes vliegverkeer LIB (bron: www.lib-schiphol.nl/app/applicatie)

De maximale bouwhoogte vanwege de radar bedraagt 45 meter in het zuidwesten tot 46 meter in het noordoosten.



Afbeelding: toetshoogtes radar LIB (bron: www.lib-schiphol.nl/app/applicatie)

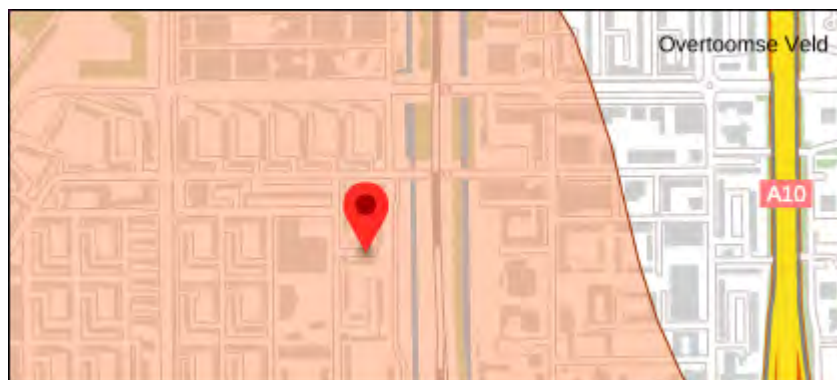
Het peil van het maaiveld ligt circa -1,0 m ten opzichte van NAP. Het bestemmingsplan staat ter plaatse van het plangebied geen bebouwing toe die hoger is dan waar het LIB van uitgaat. Dit is ook verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het LIB.

13.3 Vogelaantrekkende functies

Het plangebied ligt binnen de zone waar beperkingen worden gesteld aan vogelaantrekkende functies. Dit zijn onder andere viskwekerijen en grote open wateren. Het bestemmingsplan maakt geen vogelaantrekkende functies zoals bedoeld in het LIB mogelijk, zodat op dit punt aan het LIB wordt voldaan.

13.4 20 Ke-contour (LIBB 5)

Het plangebied 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 woningbouw mogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.



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

Woningen/woonruimten zijn in het plangebied toegestaan maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 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.

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 de volgende onderdelen bevat:

- een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
- een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- 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;
- 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.

13.4.1 Ligging en situatie

De geluidsbelasting ter hoogte van het plangebied wordt vooral bepaald door startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan. Deze vliegtuigen starten in noordelijke richting, maken vervolgens een bocht en vliegen aan de noordkant van het plangebied verder in zuidelijke richting.

De feitelijk optredende geluidbelasting in de omgeving van Schiphol worden voortdurend gemeten. De feitelijke geluidsbelasting vanwege de aanvliegroute van de Zwanenburgbaan ter plaatse van de dichtstbijzijnde meetpost (meetpunt 34 Amsterdam-Osdorp) bedroeg in 2019 tussen de 60 en 88 dB(A) waarbij het merendeel van de metingen tussen 70 en 78(A) lagen. De geluidbelasting ter plaatse van het plangebied zal lager zijn doordat de vliegtuigen ter plaatse van het plangebied hoger vliegen. In de nabijheid van het plangebied is echter geen meetpunt aanwezig zodat er geen actuele gegevens beschikbaar zijn.

De geluidsbelastingen vanwege het vliegverkeer zullen in de toekomst veranderen. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen en stiller worden door moderne technieken, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat het plangebied 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.

13.4.2 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. De 58 dB(A) L_{den} staat niet gelijk aan de feitelijke geluidmetingen.

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} en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(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 bedraagt circa 48 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night} . Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag enige geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidsbelastingen 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 gezondheidswaarde te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting tussen de 48 en 50 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van het plangebied worden daarom aanvaardbaar geacht.

Een stedelijk woonmilieu gaat met een hogere geluidbelasting gepaard dan in een rustige woonwijk. Derhalve kan in het plangebied ook een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting 58 dB bedraagt. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting aanzienlijk onder deze waarde zodat geen sprake is van een onaanvaardbare geluidscumulatie. Overigens geldt dat luchtvaartgeluid gezien de zeer lage langtijdgemiddelde geluidbelasting niet relevant voor de cumulatie is.

Hierbij 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 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 binnen het plangebied 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.

13.4.3 Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in paragraaf 3.4 en hoofdstuk 7 van de plantoelichting 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 (met name in het middensegment) is onverminderd groot, vooral 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 onder meer de Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De Jacob Geelbuurt Oost is een belangrijke locatie die onderdeel uitmaakt van de uitrol van het centrumgebied. Het plangebied is momenteel bebouwd met woonblokken. In het plangebied kanverdigting plaatsvinden. Het plangebied ligt op een aantrekkelijke locatie, dichtbij het Sloterpark en het Rembrandtpark en OV-knooppunt Lelylaan. In Koers 2025 is het gebied aangewezen als onderdeel van te intensiveren gebied. In het verlengde daarvan is in 2019 een Investeringsbesluit vastgesteld. Het vernieuwen van de Jacob Geelbuurt Oost levert met maximaal 200 extra woningen/woonruimten een belangrijke bijdrage aan de grote stedelijke woningbehoefte binnen Amsterdam. Bovendien is het uitgangspunt dat een deel van deze woningen/woonruimten wordt gerealiseerd in het middensegment.

13.4.4 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 in het plangebied wordt met name bepaald door het gebruik van de Oostbaan. Deze baan wordt niet 's nachts en overdag alleen in uitzonderlijke gevallen (zoals zuidwesterstorm) door grotere toestellen als landingsbaan gebruikt, omdat dit dan de enige baan is om veilig tegen de wind in te kunnen landen.

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 geluidsisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidswering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidswering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidswering doorgaans vanwege andere geluidsbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidsniveaus en de gebruikelijke geluidswering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen/woonruimten 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 het plangebied te transformeren tot een gemengd woon-werkgebied met een hoge bebouwingsdichtheid.

De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor 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 Noordstrook van het Koningin Wilhelminaplein worden de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- In het plangebied worden woningen/woonruimten 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. Het plangebied is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit het oosten via de Delflandlaan-rijweg Koningin Wilhelminaplein en vanuit het westen via de Schipluidenlaan-rijweg Koningin Wilhelminaplein.
- Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater. Daarnaast kan indien nodig extra water worden gewonnen uit de watergang langs de Schipluidenlaan.
- In het kader van de planontwikkeling voor de bouwblokken 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.

Hoofdstuk 14 Trillinghinder

Railverkeer kan leiden tot trillinghinder. Doordat het plangebied op minder dan 100 meter afstand van de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Lelylaan is gelegen (namelijk circa 80 meter) is onderzoek naar mogelijke trillinghinder bij de nieuwbouw wenselijk. Door BK Bouw- en Milieuadvies B.V. is voor fase 2 en 3 van de Jacob Geelbuurt Oost een risico- en kansanalyse spoortrillingen uitgevoerd (projectnummer: 214102, d.d. 18 november 2021, zie bijlage 7).

Vanwege de lokale bodemopbouw, de aanwezigheid van een watergang tussen het plangebied en de spoorbaan, het type treinen wat gebruik maakt van de spoorbaan en de grote bouwvolumes van de geplande nieuwbouw zijn er geen aanwijzingen voor het verwachten van hogere/verhoogde trillingsniveaus ter plaatse van de geplande nieuwbouw. In verband met aanwezigheid van een overgangsconstructie, door het intensieve gebruik van de spoorlijnen en door de beperkte beschikbaarheid van informatie over trillingsklachten in de omgeving, is enige mate van trillingshinder binnen 100 meter tot de meest nabij gelegen spoorstaaf niet uit te sluiten. Ter plaatse van het plangebied kunnen licht verhoogde trillingsniveaus voorkomen.

Om te onderzoeken of er ter plaatse van de geplande nieuwbouw sprake kan zijn van verhoogde trillingsniveaus, is van 22 oktober tot 1 november 2021 een monitoring van de trillingsbelasting uitgevoerd. Hierbij is het trillingsbeeld van de bodemtrillingen vastgelegd ten gevolge van spoortrillingen. Ook zijn trillingen vastgelegd die door een andere oorzaak zijn ontstaan. Deze trillingen zijn zo veel als mogelijk uit de resultaten gefilterd voordat deze zijn geanalyseerd. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat de mate van hinder door spoortrillingen voor de bewoners/gebruikers van de nieuw te bouwen woningen voldoet aan het gestelde in de meet- en beoordelingsrichtlijn SBR-B. De te verwachten trillingsniveaus door railverkeer vallen in de categorie 'geen hinder'. Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 15 Natuur en landschap

Voor de bescherming van natuurgebieden en diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet.

15.1 Gebiedsbescherming

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van een herontwikkeling en/of bouwactiviteiten dient rekening te worden gehouden met Natura 2000-gebieden. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden aanwezig. Ook op grotere afstand kunnen er echter gevolgen optreden in een Natura 2000-gebied als gevolg van eventuele stikstofdepositie. Er dient daarom te worden nagegaan of de voorliggende herontwikkeling leidt tot stikstofdepositie in één of meerdere Natura 2000-gebieden.

Door BK Bouw- en Milieuadvies B.V. is voor fase 2 en 3 van de Jacob Geelbuurt Oost een beoordeling stikstofdepositie uitgevoerd (projectnummer: 210909, d.d. 10 februari 2022, zie bijlage 8). Uit de beoordeling blijkt dat in de gebruiksfase geen sprake is van stikstofdepositie op Natura-2000 gebieden. Er zijn namelijk geen rekenresultaten, hoger dan 0,00 mol/ha/jaar berekend. Voor het bestemmingsplan is daarom geen vergunning zoals bedoeld in de Wet natuurbescherming nodig.

15.2 Soortenbescherming

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens danwel 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.

Door BK Bouw- en Milieuadvies B.V. is voor de gehele Jacob Geelbuurt Oost een quick scan flora en fauna uitgevoerd (projectnummer: 190346, d.d. 24 januari 2019, zie bijlage 9). Uit de quick scan blijkt het volgende:

- Vogels: Er zijn broedvogels te verwachten. Ter bescherming van broedvogels dienen storende werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. Nesten van sommige vogelsoorten zijn bovendien jaarrond beschermd. Dergelijke nesten zijn niet uit te sluiten zodat nader onderzoek naar jaarrond beschermde nesten nodig is.
- Grondgebonden zoogdieren: Er worden geen verblijfplaatsen van grondgebonden zoogdieren in de te slopen bebouwing verwacht. Nader onderzoek is niet nodig.
- Vleermuizen: De meerlaagse bebouwing is geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Nader onderzoek naar verblijfplaatsen is noodzakelijk.
- Overige soorten: Er worden geen effecten op overige soorten als reptielen of vissen verwacht. Nader onderzoek is niet nodig.

Vervolgens is door Viridis een vleermuis- en broedvogelonderzoek uitgevoerd (projectnummer 2020-018, d.d. 21 april 2020, zie bijlage 10). Uit het onderzoek blijkt dat er in de te slopen bebouwing in onder meer fase 2 en 3 jaarrond beschermde nestplaatsen van gierzwaluwen en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Bij uitvoering van de voorgenomen sloop- en herontwikkeling worden mogelijk verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden, omdat de aangetroffen jaarrond beschermde nesten van gierzwaluwen en verblijfplaatsen van vleermuizen verloren zullen gaan door de voorgenomen sloop- en herontwikkeling. Om deze reden is het noodzakelijk om voor mitigerende maatregelen uit te voeren.

Door het nemen van de juiste mitigerende maatregelen worden mogelijk optredende negatieve effecten op beschermde soorten voorkomen dan wel verminderd. Voor vier woningblokken in de Jacob Geelbuurt Oost geldt dat enkel algemene mitigerende maatregelen in het kader van de algemene zorgplicht uitgevoerd moeten worden. Voor acht andere woonblokken zijn aanvullende mitigerende maatregelen wel noodzakelijk. Omdat negatieve effecten, ondanks het nemen van mitigerende maatregelen, niet in alle gevallen geheel te voorkomen zijn door de aard van de werkzaamheden is het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk.

Op 2 juni is door Alliantie Ontwikkeling een aanvraag ontheffing van de Wet natuurbescherming ingediend voor Jacob Geelbuurt Oost (fase 1-3). Deze ontheffing is op 17 november 2020 door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord verleend.

15.3 Conclusie

De herontwikkeling is gelet op de uitkomsten van de beide onderzoeken in overeenstemming met de Wet natuurbescherming.

Hoofdstuk 16 Water

16.1 Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste 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 bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om dergelijke ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de taken voor voldoende water, schoon water en waterveiligheid uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

16.2 Beleid

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water is vastgesteld in 2000. De kaderrichtlijn heeft als doelstellingen:

- Een goede ecologische toestand van de oppervlaktewateren (zoete, kust- en overgangswateren);
- Het tot nul terugbrengen van de lozing van gevaarlijke stoffen;
- Een goede toestand van het grondwater;
- Een duurzaam gebruik van water;
- Afzwakking van de negatieve gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Sinds 1 november 2003 is er een wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn van een ruimtelijke ontwikkeling voor het waterbeheersysteem en op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling en het waterbeheer op elkaar worden afgestemd.

In het voorliggende bestemmingsplan is de watertoets opgenomen in paragraaf 16.3.

Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- a. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- b. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoet water
- c. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- d. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- e. Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en

ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer.

Binnen het plangebied is geen bestaande waterstructuur aanwezig, er worden geen nationale belangen geraakt.

Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027

Het Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027 vervangt het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021. De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het 'Omgevingsprogramma Riolering 2022 - 2027' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingewuld. De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

Goed beleid en uitvoering van de watertaken is essentieel voor de volksgezondheid van de Amsterdammer en voor de gezondheid van de stad zelf. De riolering zorgt voor hygiëne en voorkomt vervuiling van de omgeving doordat het afvalwater naar de zuiveringen transporteert. Verwerking van hemelwater en grondwater voorkomt wateroverlast en waterschade tijdens buien en tijdens droogte kan de riolering bovendien een grondwater-regulerende functie vervullen.

Het omgevingsprogramma geeft tevens invulling aan een aantal watergerelateerde thema's uit de Amsterdamse Omgevingsvisie. Het gaat hierbij om thema's als klimaatadaptatie, circulariteit en integrale uitvoering van openbare werken.

In het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 is tevens nieuw beleid opgenomen ten aanzien van de ontwateringsdiepte bij transformatie- en nieuwbouwprojecten. Hierbij is vastgelegd, dat: "Hierbij is een ontwateringsdiepte van minimaal 90 cm de norm. Binnen gebiedsontwikkelingsplannen zal het onderzoek naar een goede ontwateringsdiepte plaatsvinden in fase 2 (haalbaarheid) van het Plaberum. Indien uit onderzoek blijkt dat een optimale ontwateringsdiepte niet haalbaar is, wordt dit onderbouwd in het Projectbesluit en is daarmee onderdeel van de besluitvorming door het College. Voor projecten die zich bij de vaststelling van dit programma in een vergorderd stadium van uitvoering bevinden, dus voorbij fase 2 Plaberum, geldt deze norm niet als harde eis."

Voor de Jacob Geelbuurt is het fase 3 besluit (Investeringsnota) reeds in 2019 genomen, zodat de ontwateringsdiepte van 0,90 meter als advies geldt en niet als eis.

Integrale Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

1. Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
2. Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;

bestemmingsplan_Jacob Geelbuurt Oost, fase 2 en 3 (vastgesteld)

3. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem. Momenteel is de Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2019 vigerend.

Hemelwaterverordening Amsterdam

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

Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders

Bij aanleg van (meerdere) nieuwe kelders kan het grondwater niet normaal stromen. Dit kan tot overlast en schade leiden doordat op sommige plekken het grondwater te hoog en op andere plekken te laag komt te staan. In bepaalde gebieden leidt dit tot mogelijke schade bij omliggende percelen. De gemeenteraad heeft daarom op 20 januari 2021 een afwegingskader voor grondwaterneutrale kelders vastgesteld. Dit afwegingskader is vervolgens als basis gehanteerd voor het in voorbereiding zijnde paraplubestemmingsplan (zie subparagraaf 2.6.2).

Vanwege het afwegingskader zijn van alle buurten van Amsterdam de belangrijkste eigenschappen van de bodem in kaart gebracht (zoals samenstelling van de bodem, de grondwaterstand, hoe het grondwater stroomt en hoe er gebouwd is). De situatie verschilt per buurt. Het effect van een kelder op de grondwatersituatie is daarom ook verschillend. Het risico op te hoge grondwaterstand, te lage grondwaterstand en onherstelbare schade is in sommige buurten veel groter dan in andere. Per buurt is daarom gekeken of het mogelijk is om grondwaterneutrale kelders aan te leggen en zo ja welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

Het plangebied is gelegen in de buurt 'Jacob Geelbuurt' in Slotervaart-Noord. Voor deze buurt geldt dat in beginsel de maatregelen 3 en 4 nodig zijn. Het gaat daarbij om:

- (3) vaste kD (doorlaatvermogen) van 10 m²/dag;
- (4) opbastbeheersmaatregelen.

16.3 Uitwerking

16.3.1 Waterkwantiteit

In het plangebied is geen water aanwezig maar circa 30 meter ten oosten bevindt zich de watergang langs de Ringspoorlijn. Deze watergang is belangrijk in de waterverbinding van Nieuw-West en daarom aangewezen als primaire watergang.

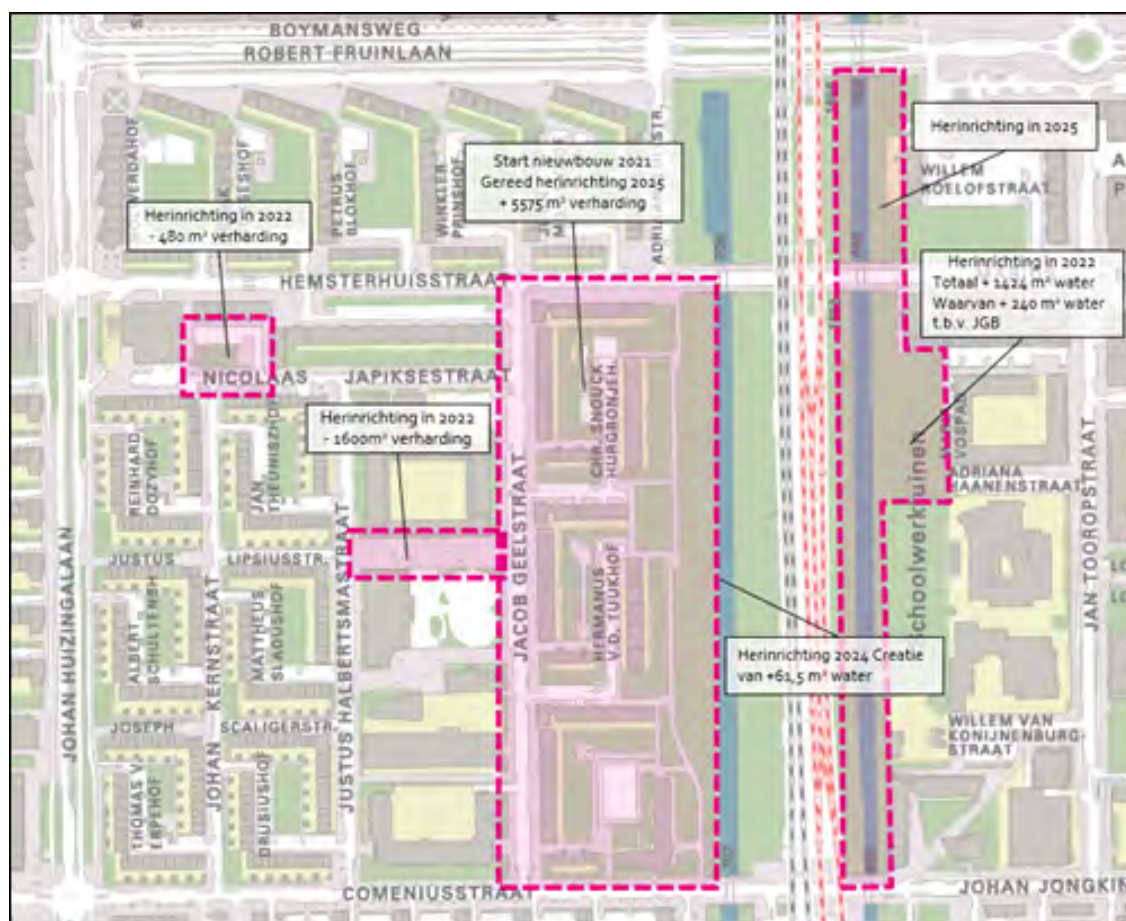
De gehele Jacob Geelbuurt Oost (fase 1 t/m 3) zal worden vernieuwd door sloopnieuwbouw en een

herinrichting van de openbare ruimte. In de huidige situatie is er sprake van 7.365 m² bebouwing, 18.895 m² verhardingen openbaar en 2.720 m² verhardingen privé. In de toekomstige situatie zal er sprake zijn van 11.510 m² bebouwing, 16.350 m² verharding en 6.215 m² verhardingen privé. Het oppervlak aan bebouwing en verhardingen zal daarmee uitkomen op 34.075 m² en ten opzichte van de bestaande situatie (28.980 m²) toenemen met 5.095 m². In de directe omgeving van het plangebied worden echter twee locaties vergroend. Deze locaties worden heringericht, waarbij een groot deel van de verharding plaats zal maken voor openbaar groen. Het gaat daarbij om de herinrichting van het plein aan de Nicolaas Japiksestraat en om de herinrichting van het plein aan de Jacob Geelstraat (het schoolplein tussen de Huizingaschool en het Comeniuslyceum). Bij de herinrichting van het plein aan de Nicolaas Japiksestraat wordt 480 m² verharding vervangen door groen, bij de herinrichting van het plein aan de Jacob Geelstraat verdwijnt 1.600 m² verharding voor groen. Beide herinrichtingsprojecten hebben een positieve bijdrage in de verharding/groen-balans van de Jacob Geelbuurt. De verhardingstoename van 5.095 m² als gevolg van de herontwikkeling van het plangebied wordt zodoende verminderd met 480 m² en 1.600 m². De totale toename aan verharding in de Jacob Geelbuurt bedraagt daardoor nog 3.015 m².

Conform de Keur dient 10% van de verhardingstoename gecompenseerd te worden door de creatie van nieuw oppervlaktewater. In totaal dient er vanwege de vernieuwing van de Jacob Geelbuurt Oost (fase 1 t/m 3) 301,5 m² oppervlaktewater gerealiseerd te worden. Deze compensatie vindt plaats op een aantal verschillende plekken:

- Spoorpark Zuid: in 2022 wordt ten oosten van de Ringspoorlijn het Spoorpark Zuid aangelegd. Hierbij wordt 1.424 m² extra water gerealiseerd. Voor de vernieuwing van de Overtoomse Veld is 1.184 m² nodig. De resterende 240 m² kan worden ingezet als compensatie voor de vernieuwing van de Jacob Geelbuurt.
- Waterloop Jacob Geelbuurt: de ten oosten van het plangebied gelegen watergang aan de voet van de Ringspoordijk wordt verbreed. Vooralsnog gaat het om 61,5 m² extra water.

In totaal wordt hiermee de benodigde 301,5 m² watercompensatie gerealiseerd.



Afbeelding: overzicht plangebied, herinrichtingsgebieden en watercompensatie

16.3.2 Riolering en waterkwaliteit

Vanwege diverse werkzaamheden in de openbare ruimte zal er ook groot onderhoud aan de riolering plaatsvinden. Momenteel is er al wel een gescheiden rioolstelsel voor vuilwater en hemelwater aanwezig.

De huisaansluitingen van de nieuwbouw zullen, net als elders, worden aangesloten op het gemeentelijk riool. Er zullen bij de bouw geen uitlopende materialen (zoals lood, zink en koper) worden gebruikt.

16.3.3 Waterkeringen

Voor het plangebied is het gestelde in de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Vecht en Gooi (AGV) van toepassing. Het handhaven van de Keur wordt uitgevoerd door Waternet. Voor het Keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. In de keur worden een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een Keurontheffing verkregen kan worden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan en/of op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

In en nabij het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

16.3.4 Grondwater

In het plangebied zijn in beginsel geen kelders en souterrains toegestaan. Indien bij de nadere planuitwerking toch blijkt dat één of meerdere kelders en/of souterrains wenselijk zijn dan kan dat alleen als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan:

- a. kelders met een totale brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders dienen te worden getoets aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- b. kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter zijn alleen mogelijk indien via een geohydrologisch onderzoek wordt aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Pas als blijkt dat de beoogde kelder en/of souterrain aan deze voorwaarden voldoen dan kan er medewerking worden verleend aan de bouw van een kelder of souterrain.

In het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 is ten aanzien van de grondwaternorm vastgelegd, dat: "Hierbij is een ontwateringdiepte van minimaal 90 cm de norm. Binnen gebiedsontwikkelingsplannen zal het onderzoek naar een goede ontwateringsdiepte plaatsvinden in fase 2 (haalbaarheid) van het Plaberum. Indien uit onderzoek blijkt dat een optimale ontwateringsdiepte niet haalbaar is, wordt dit onderbouwd in het Projectbesluit en is daarmee onderdeel van de besluitvorming door het College. Voor projecten die zich bij de vaststelling van dit programma in een vergevorderd stadium van uitvoering bevinden, dus voorbij fase 2 Plaberum, geldt deze norm niet als harde eis.". Voor de Jacob Geelbuurt is het fase 3 besluit (Investeringsnota) reeds in 2019 genomen, zodat de ontwateringsdiepte van 0,90 meter als advies geldt en niet als eis.

Uit de grondwatermetingen van Waternet en uit uitgevoerd bodemonderzoek blijkt dat de grondwaterstand in de Jacob Geelbuurt op ongeveer 0,90 – 1,10 meter beneden maaiveld ligt, met een enkele uitschieter naar 0,80 m. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan het gestelde in het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2029.

Op basis van de regenwaterknelpuntenkaart van Amsterdam is centraal in het plangebied mogelijk sprake van hoog grondwater. Verder blijkt uit deze kaart dat gedurende een neerslagsituatie van 120 mm in 2 uur beperkt water op straat voorkomt en dit niet tegen de panden staat.

16.3.5 Rainproof

Bij de herontwikkeling van het plangebied zal conform de Hemelwaterverordening rekening worden gehouden met het per m² bergen van minimaal 60 liter hemelwater en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Bouwplannen die op basis van het voorliggende bestemmingsplan zullen worden vergund zullen moeten voldoen aan de Hemelwaterverordening.

In de Investeringsnota Jacob Geelbuurt Oost is aandacht besteed aan een duurzame en regenbestendige inrichting van het gebied: "Bij de ontwikkeling van de Jacob Geelbuurt Oost houden we rekening met het regenbestendig maken van het gebied. Het leidende rainproof-principe (regenbestendigheid) is het lokaal infiltreren van regenwater in de bodem en bij overschot afvoeren naar de waterloop in de parkstrook. De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Hiervan wordt 20 mm via het ondergrondse hemelwaterstelsel verwerkt en wordt 40 mm tijdelijk opgeslagen in de openbare en private ruimten (daken, tuinen, et cetera (Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016– 2021). De Thematische Studie Regenbestendige Gebiedsontwikkeling geeft verder richtlijnen, voorbeelden en tips voor een nadere uitwerking. Deze richtlijnen zullen worden betrokken bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. (...) Uitgangspunt is om de afvoer van regenwater te vertragen.

Infiltratie naar de bodem heeft hierbij de voorkeur, bovengrondse afvoer naar oppervlaktewater daarna en tot slot ondergronds via een hemelwaterriool naar het oppervlaktewater.”

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt de hoeveelheid verharding geminimaliseerd en gekozen voor een groene inrichting van de buitenruimte. Voor de nieuwbouw geldt dat deze dient te voldoen aan de gemeentelijke hemelwaterverordening.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Totstandkoming planregeling

De planregeling van het bestemmingsplan is tot stand gekomen met het voorheen vigerende bestemmingsplan en de Investeringsnota en de kavelregels als basis.

17.2 Opbouw bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

17.2.1 Verbeelding

Op grond van artikel 1.2.3 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten alle bestemmingsplannen in elektronische vorm worden vastgesteld. Daarnaast moet er een versie van het vastgestelde plan in analoge vorm worden gemaakt. Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de analoge verbeelding weergegeven.

17.2.2 Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid zijn de regels van dit bestemmingsplan conform de SVBP in hoofdstukken geplaatst. Daarbij is een vaste volgorde aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbelregel zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

17.3 Toelichting per artikel

Artikel 3 Groen - 1:

De groenstroken die geen onderdeel uitmaken van de binnenhoven en de bestaande speelvoorziening aan de zuidoostkant van het plangebied zijn bestemd als 'Groen - 1'. Binnen deze bestemming zijn

diverse functies toegestaan zoals groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen en water. Gemotoriseerd verkeer (rijwegen of parkeervoorzieningen) zijn niet toegestaan. Gebouwen zijn nergens in deze bestemming toegestaan.

Artikel Groen - 2:

De groene binnenhoven van de blokken zijn bestemd als 'Groen - 2'. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan zoals groenvoorzieningen, (dak)tuinen en erven, speelvoorzieningen en water. In delen van deze bestemming zijn ook parkeervoorzieningen met bijbehorende rijwegen en in- en uitritten toegestaan. Deze delen zijn aangeduid met een aanduiding 'parkeerterrein'. Het gaat daarbij om ongebouwde parkeervoorzieningen (al dan niet met een overkapping).

Artikel 5 Verkeer:

De openbare ruimte van de Jacob Geelstraat, de Comeniusstraat en de voor auto's toegankelijke delen van de woonstraten zijn bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan zoals verkeersareaal (zie artikel 1 van de regels), groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en water. Gebouwen zijn nergens in deze bestemming toegestaan.

Artikel 6 Wonen:

De gronden waar de nieuwe bebouwing is voorzien en de aangrenzende margestroken zijn bestemd als 'Wonen'. Binnen deze bestemming zijn woonruimten in beginsel over alle bouwlagen toegestaan. Alle woonruimten dienen te zijn voorzien van een stille zijde (zie artikel 1 van de regels en paragraaf 8.4. Verder kunnen er fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd terwijl in de begane grondlaag van het bouwdeel langs de Comeniusstraat ook diverse niet-woonfuncties kunnen worden gerealiseerd zoals (creatieve) bedrijven, galerieën, kantoren, maatschappelijke dienstverlening en publieksgerichte zakelijke dienstverlening zijn toegestaan. Het gaat om kleinschalige bedrijfsruimtes, welke bij zullen dragen aan een gemengd woonwerkmilieu.

In de verbeelding is door middel van bouwvlakken aangegeven waar gebouwen zijn toegestaan. De margestroken zijn daarbij buiten de bouwvlakken gelaten. In deze margestroken zijn in beginsel geen gebouwen toegestaan. Alleen entreevoorzieningen kunnen onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan. Dergelijke voorzieningen kunnen daarom via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid worden vergund.

In de verbeelding is binnen de bouwvlakken met maatvoeringsaanduidingen aangegeven hoe hoog (de delen van) de gebouwen maximaal mogen worden gebouwd. De maximum goot- en bouwhoogtes corresponderen met de plannen voor de vernieuwing van de Jacob Geelbuurt Oost (zie hoofdstuk 4). Verder is binnen de bouwvlakken met gevellijnen aangegeven waar de voorgevels van de gebouwen dienen te worden gebouwd. Ten behoeve van de sociale veiligheid mogen er aan de zijde van de openbare ruimte geen gesloten plinten (eerste bouwlaag) worden gerealiseerd. Dit kan worden voorkomen door aan de openbare zijde geen bergingen te realiseren. Ook teveel collectieve fietsenstallingen aan de openbare ruimte kunnen nadelig zijn voor de sociale veiligheid. Dergelijke voorzieningen mogen daarom hoogstens 25% van de lengte van een gevel bedragen.

Conform de Huisvestingsverordening Amsterdam 2020 is het gebruik van een woonruimte als onzelfstandige woonruimte niet toegestaan (woningdelen). Dat geldt ook voor het gebruik van een woonruimte ten behoeve van bed & breakfast. Het gebruik als onzelfstandige woonruimte en/of bed & breakfast is alleen toegestaan indien toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. De voorwaarde voor de toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is dat voor de betreffende functie een vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening is verleend.

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

18.1 Wettelijk kader

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een relatief nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. De bouw van minimaal één woning is al aangemerkt als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Er gelden echter wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

18.2 Het plan

Het bestemmingsplan maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zodat in beginsel een exploitatieplan nodig is. Een groot deel van de gronden is echter in erfpacht uitgegeven terwijl de omliggende openbare ruimte in eigendom is van de gemeente Amsterdam.

Omdat de te verhalen kosten via het erfpachtstelsel worden verhaald, wordt toepassing gegeven aan artikel 6.2.1. van de Wro en wordt in het kader van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld. Met De Alliantie is een afsprakenbrief inclusief planschadeovereenkomst overeengekomen en ondertekend.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en ambtelijk overleg

19.1.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening heeft overleg plaatsvonden met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies voorgelegd aan:

- a. Waternet;
- b. Gasunie;
- c. Brandweer Amsterdam Amstelland;
- d. ProRail;
- e. Liander.

De ontvangen reacties zijn verwerkt in een Nota van beantwoording 3.1.1.-overleg (zie bijlage 12).

19.1.2 Ambtelijk vooroverleg

Ambtelijk vooroverleg is gevoerd met Monumenten en Archeologie (MenA), Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC) en Team Structuurvisietoets van de gemeente Amsterdam. De ontvangen reacties zijn verwerkt in een Nota van beantwoording 3.1.1.-overleg (zie bijlage 12).

19.2 Participatie

19.2.1 Wettelijk kader

Op grond van artikel 2 lid 3a van de Inspraakverordening Amsterdam 2016 is er geen inspraak vereist als het besluit wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dat is bij het bestemmingsplan aan de orde. Op grond van de inspraakverordening van Amsterdam is er dus geen inspraak nodig.

19.2.2 Overleg met de buurt

De participatie van huurders en omwonenden heeft op drie manieren plaatsgevonden:

1. De huurders: Bij de start van het planproces heeft de Alliantie samen met de bewonerscommissie Jacob Geelbuurt een planteam Jacob Geelbuurt Oost opgericht waaraan 20 bewoners deelnemen. Samen met de bewonerscommissie is er een participatieplan opgesteld en in overleg met het bewoners-planteam heeft de Alliantie een Sociaal Plan opgesteld. Het planteam denkt actief mee over de nieuwe situatie en de herhuisvesting. Tot nu toe heeft het planteam 7 keer vergaderd met de Alliantie over de vernieuwing van het gebied. De Alliantie volgt in het overleg met de huurders de "Kaderafspraken Vernieuwing & Verbetering".
2. De buurt: Zowel de huurders van de te slopen woningen als de omwonenden zijn door de gemeente en de Alliantie uitgenodigd mee te denken over de nieuwe (stedenbouwkundige) inrichting van het gebied. Hiervoor zijn twee algemene buurtbijeenkomsten georganiseerd waarin het nieuwe stedenbouwkundige plan is besproken. Deze bijeenkomsten werden zeer goed bezocht met respectievelijk 130 en 100 bewoners.
3. Draagvlak voor sloop/nieuwbouw: Zowel voor de gemeente als voor de Alliantie is het belangrijk dat er voldoende draagvlak is bij bewoners voor de gekozen vorm van vernieuwing. In opdracht van de

bewonerscommissie Jacob Geelbuurt Oost heeft het adviesbureau RIGO een woonwensen-onderzoek uitgevoerd. In totaal hebben 208 van de 283 bewoners de vragenlijst ingevuld (respons van 73,5%). Uit dit onderzoek blijkt dat 87% van de huurders een voorkeur heeft voor sloop/nieuwbouw en 12% een voorkeur voor renovatie. Dit betekent dat een ruime meerderheid de gekozen aanpak ondersteunt.

De afronding van het stedenbouwkundig plan betekent niet het einde van het participatietraject. Op basis van het plan worden een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Bij het opstellen hiervan worden bewoners opnieuw betrokken.

19.2.3 Inspraak Investeringsnota

De concept Investeringsnota heeft ter inzage gelegen in de periode van 25 mei t/m 12 juli 2019. De bewoners en ondernemers in het gebied zijn met een Informatiekrant geïnformeerd over de inhoud van het plan en de mogelijkheden om te reageren op het plan. Op 20 juni 2019 is er een inspraakbijeenkomst geweest waar bewoners ook mondeling nog zienswijzen konden meegeven.

Tijdens de inspraakbijeenkomst zijn 2 bewoners aanwezig geweest. Zij gaven aan positief te staan tegenover de voorstellen in de Investeringsnota. Via e-mail is 1 reactie ontvangen. Deze bewoner gaf aan bezwaar te hebben tegen de voorstellen, omdat hij graag terug wil keren in de buurt en de corporatie daar nog onvoldoende toezeggingen voor heeft gedaan.

Het punt van terugkeer in de buurt voor bewoners in fase 1 (waarvan de woningen eerst gesloopt moeten worden voordat er nieuw gebouwd kan worden) is een belangrijk discussiepunt geweest in de overleggen tussen bewonerscommissie en de Alliantie. Uiteindelijk hebben de Alliantie en bewonerscommissie een compromis bereikt waardoor een groter deel van de bewoners kan terug keren. Deze afspraak is opgenomen in het sociaal plan. Ook voor het sociaal plan heeft een draagvlakmeting plaats gevonden. Hieruit blijkt dat 84% van de bewoners die hun stem hebben uitgebracht in stemt in met het sociaal plan. De respons bedraagt, ondanks de inspanningen van RIGO 64%. Van de 283 bewoners met een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd, heeft 54% ingestemd met het sociaal plan; 10% is niet akkoord en 36% heeft niet gereageerd.

19.3 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 18 augustus 2022 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen en is daarnaast ook gepubliceerd op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om binnen de gestelde termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen.

Overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening zijn de overlegpartners van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro geïnformeerd over de ter inzage legging en zijn zij eveneens in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Tijdens de periode van ter inzage legging is in totaal één zienswijze ingekomen. Het betreft een zienswijze van ProRail. De ontvangen zienswijze is verwerkt in een Nota van beantwoording zienswijzen, welke onderdeel is van de besluitvormingsstukken voor de gemeenteraad.