



Gemeente Amsterdam  
Stadsdeel Zuidoost

# BESTEMMINGSPLAN GROTE H-BUURT / HOLENDRECHT

Vastgesteld op 30 mei 2013

## Toelichting

**Van Riezen & Partners**  
*bureau voor planologie & planontwikkeling bv*

Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam  
*telefoon* 020 625 70 25  
*fax* 020 625 63 76  
*e-mail* [info@vanriezenenpartners.nl](mailto:info@vanriezenenpartners.nl)  
*website* [www.vanriezenenpartners.nl](http://www.vanriezenenpartners.nl)



## INHOUD

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding bestemmingsplan	1
1.2	Plangrenzen	1
1.3	Plangebied in de omgeving	3
<b>2.</b>	<b>BELEIDSKADER</b>	<b>4</b>
2.1	Europees beleid	4
2.2	Rijksbeleid	5
2.3	Provinciaal beleid	7
2.4	Beleid gemeente Amsterdam	8
2.5	Stadsdeelbeleid	10
<b>3.</b>	<b>BELEID PER DEELGEBIED</b>	<b>16</b>
3.1	Grote H-buurt	16
3.2	Kantorenstrook langs het spoor	17
3.3	Heesterveld	17
3.4	Huntum Zuid, bestaande bouw	18
3.5	Huntum Noord, nieuwbouw	19
3.6	Bijlmerpark	22
3.7	Holendrecht Noord en Zuid	22
3.8	Winkelcentrum Holendrecht	24
<b>4.</b>	<b>UITVOERBAARHEID</b>	<b>27</b>
4.1	Bodem	27
4.2	Geluid	27
4.3	Flora en fauna	28
4.4	Luchtkwaliteit	29
4.5	Fysieke veiligheid	30
4.6	Watertoets	32
4.7	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	34
4.8	Luchthaven Schiphol	35
4.9	Economische uitvoerbaarheid	35
<b>5.</b>	<b>JURIDISCHE PLANOPZET</b>	<b>36</b>
5.1	Standaardisatie en digitalisering	36
5.2	Hoofdopzet	36
5.3	Artikelgewijze toelichting op de regels van van dit bestemmingsplan	37
<b>6.</b>	<b>OVERLEG</b>	<b>43</b>
6.1	Inspraak	43
6.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	46

### Bijlagen:

1. Archeologisch bureau onderzoek, Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam, maart 2012
2. Quick Scan ecologie Huntum Noord, Els en Linde, maart 2012
3. Onderzoek luchtkwaliteit, M+P, 15 mei 2012
4. Akoestisch onderzoek Huntum Noord, M+P, 18 februari 2013
5. Onderbouwing hogere waarde Wet geluidhinder Huntum Noord

## **1. INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding bestemmingsplan**

Het stadsdeel werkt al een aantal jaren aan de "inhaalslag bestemmingsplannen". Bij deze inhaalslag worden voor de beheergebieden (waar geen grootschalige vernieuwing plaatsvindt) oude bestemmingsplannen vervangen door nieuwe. Voor een belangrijk deel van het stadsdeel zijn inmiddels bestemmingsplannen vastgesteld of onherroepelijk.

Voor een gebied ten oosten van de spoorbaan Amsterdam - Utrecht tussen de Amsterdamse Poort en het zuidelijk deel van Gaasperdam gelden nog veel bestemmingsplannen die ouder zijn dan 10 jaar en daarom op grond van de Wet ruimtelijke ordening aan vervanging toe zijn.

Naast de ouderdom van de geldende bestemmingsplannen is er een aantal ontwikkelingen in het plangebied die niet passen binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan.

### **1.2 Plangrenzen**

De plangrenzen zijn afgestemd op de grenzen van actuele omliggende bestemmingsplannen en de grens van de zogeheten "grootstedelijke gebieden" waar de gemeente Amsterdam en niet het stadsdeel bevoegd is om bestemmingsplannen vast te stellen.

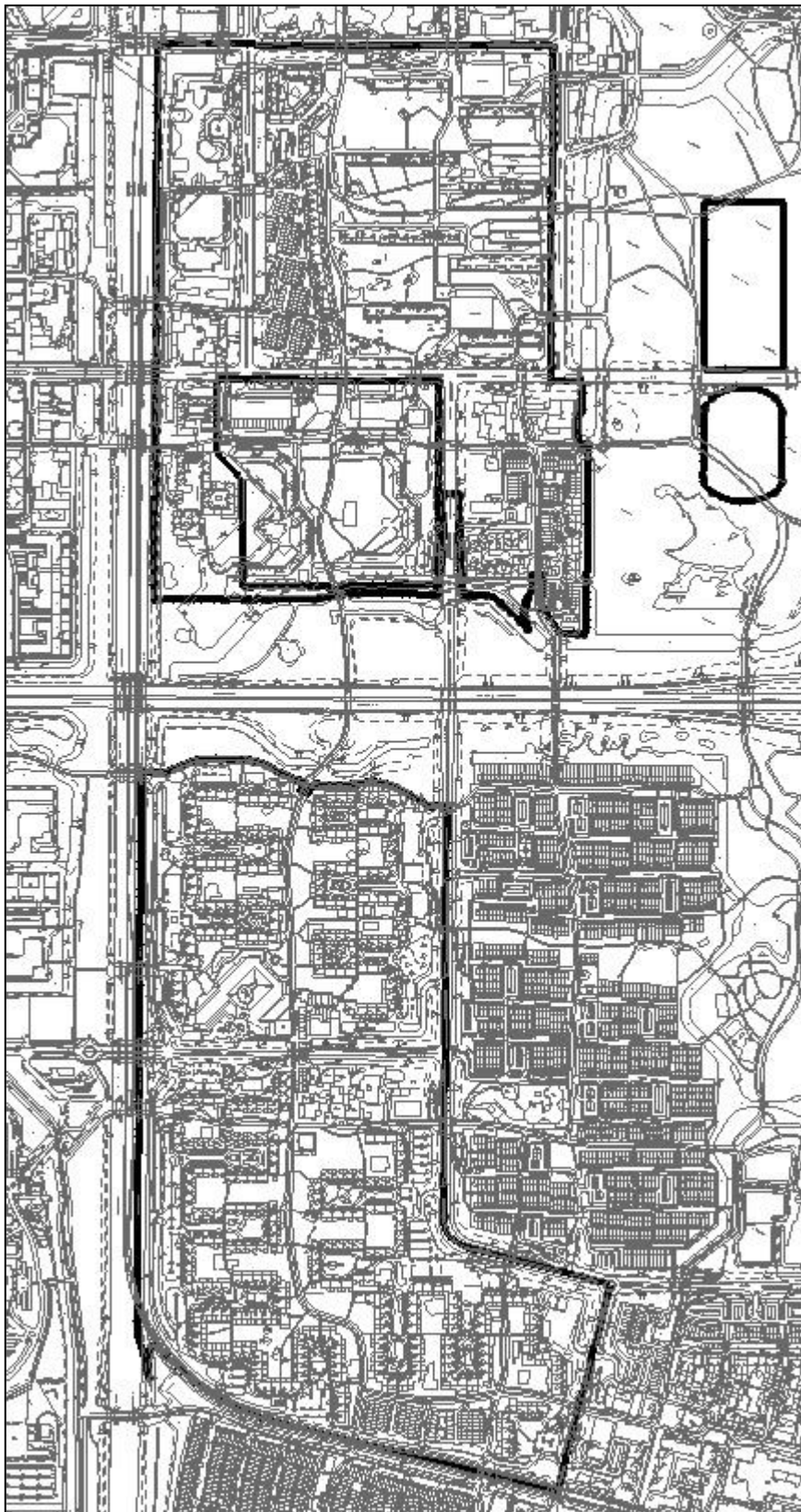
Aan de westzijde sluit het bestemmingsplan aan op het grootstedelijk gebied. Aan de zuid- en oostzijde sluit het bestemmingsplan aan op de grenzen van het bestemmingsplan "Gaasperdam", dat op 27 juni 2006 is vastgesteld. Aan de oostzijde wordt aangesloten op het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" dat op 26 juni 2007 is vastgesteld. Aan de noordzijde wordt aangesloten op het op 21 december 2011 vastgestelde bestemmingsplan "De Amsterdamse Poort".

Voor gebouwen Hakfort en Huigenbos geldt het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer uit 2007. Gelet op het feit dat dit een actueel bestemmingsplan is, zijn deze gebieden buiten de grenzen van het nu voorliggende bestemmingsplan gehouden.

In het park zijn twee bouwinitiatieven die niet passen binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan en waarvoor aparte planologische procedures zijn doorlopen. Deze delen worden daarom conform de vergunde situatie meegenomen in dit bestemmingsplan.

Voor de Rijksweg A9 (Gaasperdammerweg) is per januari 2012 door de Raad van State het nieuwe Tracébesluit onherroepelijk vastgesteld. Bij de Gaasperdammerweg zijn de grenzen van het onherroepelijke Tracébesluit aangehouden. In dat kader worden enkele onderdoorgangen onder de A9 (zoals van het fietspad dat door Huntum loopt) aangepast. Deze aanpassingen liggen binnen de grenzen van het Tracébesluit en dus buiten de grenzen van dit bestemmingsplan.

De grenzen van het bestemmingsplan zijn als volgt:



### **1.3 Plangebied in de omgeving**

Het plangebied ligt binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en is onderdeel van stadsdeel Amsterdam Zuidoost. Het plangebied ligt tussen de spoor- en metrolijn in het westen, het centrumgebied de Amsterdamse Poort in het noorden, het Bijlmerpark en Holendrecht Oost in het oosten en de metrolijn Holendrecht - Reigersbos in het zuiden.

De spoorlijn Amsterdam - Utrecht in het westen vormt een belangrijke openbaar vervoer verbinding in de noordoost richting. Ten noordwesten van het plangebied ligt het station Amsterdam Bijlmer Arena dat een belangrijk station vormt op de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. Naast de verbindingen per trein tussen Amsterdam en de daarbuiten gelegen regio's voorzien de spoorlijnen ook in verbindingen op lokaal niveau. De metrolijnen 50 en 54 zorgen voor de belangrijkste openbaar vervoer verbinding tussen stadsdeel Zuidoost en de overige delen van Amsterdam. Buiten station Amsterdam Bijlmer Arena als metrostation ligt ter hoogte van de Karspeldreef het metrostation Bullewijk en ter hoogte van de Meibergdreef trein- en metrostation Holendrecht.

De Amsterdamse Poort in het noorden van het plangebied wordt vooral gekenmerkt door voorzieningen zoals horeca, kantoren, onderwijs, detailhandel en bedrijven. Wonen komt in gestapelde vorm voor boven de centrumvoorzieningen. Via het station Bijlmer is de Amsterdamse Poort verbonden met het gebied rondom de Amsterdam Arena met aan de Arena Boulevard ondermeer winkels, een bioscoop en de Heineken Music Hall. Het Bijlmerpark in het oosten van het plangebied zorgt voor recreatiemogelijkheden voor bewoners van Zuidoost maar ook voor bezoekers van buitenaf.

## **2. BELEIDSKADER**

### **2.1 Europees beleid**

#### Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, vooral de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening.

De Kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om onder andere de van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren en de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld wat de effecten van de ontwikkelingen die worden toegestaan zijn op de waterhuishouding. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit.

### **2.2 Rijksbeleid**

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

#### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

## Nationaal waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Het Nationaal Waterplan is op 22 december 2009 in de Ministerraad vastgesteld en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Bij de aanpak van de stedelijke wateropgave wordt rekening gehouden met verdergaande verstedelijking en klimaatverandering en zoveel mogelijk aangesloten bij de dynamiek van de stad. De combinatie van water en groen biedt volop kansen om het stedelijk watersysteem robuuster en klimaatbestendiger te maken.

Het bestemmingsplan gaat uit van behoud van woningen in bestaand stedelijk gebied en past daarmee binnen de kaders van het Rijksbeleid.

### **2.3 Provinciaal beleid**

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

#### Structuurvisie Noord-Holland en Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. In de Structuurvisie is ondermeer als centraal beleidsdoel het realiseren van voldoende woningen binnen het bestaande stedelijke gebied. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande situatie binnen het bestaande stedelijke gebied. Dit sluit aan bij de ontwerp Structuurvisie en de ontwerp verordening.

#### Tweede Waterhuishoudingplan "Stilstaan bij stromen"

In het waterhuishoudingplan heeft de provincie Noord-Holland haar beleid voor de waterhuishouding vastgelegd: hoofdlijnen van het beheer van oppervlakte- en grondwater. Het plan geeft tevens aan op welke wijze grondwaterbeheer en bescherming van grondwaterkwaliteit moet plaatsvinden. Het beleid voor de grondwaterkwaliteit voor drinkwatervoorziening staat in het Provinciaal Milieubeleidsplan. Onderdeel van het Waterbeheer 21e eeuw is de watertoets. In een wateradvies stelt de waterbeheerder een aantal eisen aan de ruimtelijke inrichting van een gebied en beoordelen zij de effecten van de voorgenomen inrichting op het waterbeheer. De provinciale watertoets moet voorkomen dat in het waterbeheer nog meer problemen ontstaan door een ruimtelijke inrichting van een bepaald gebied. Voor het nu voorliggende bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder in het kader van de watertoets.

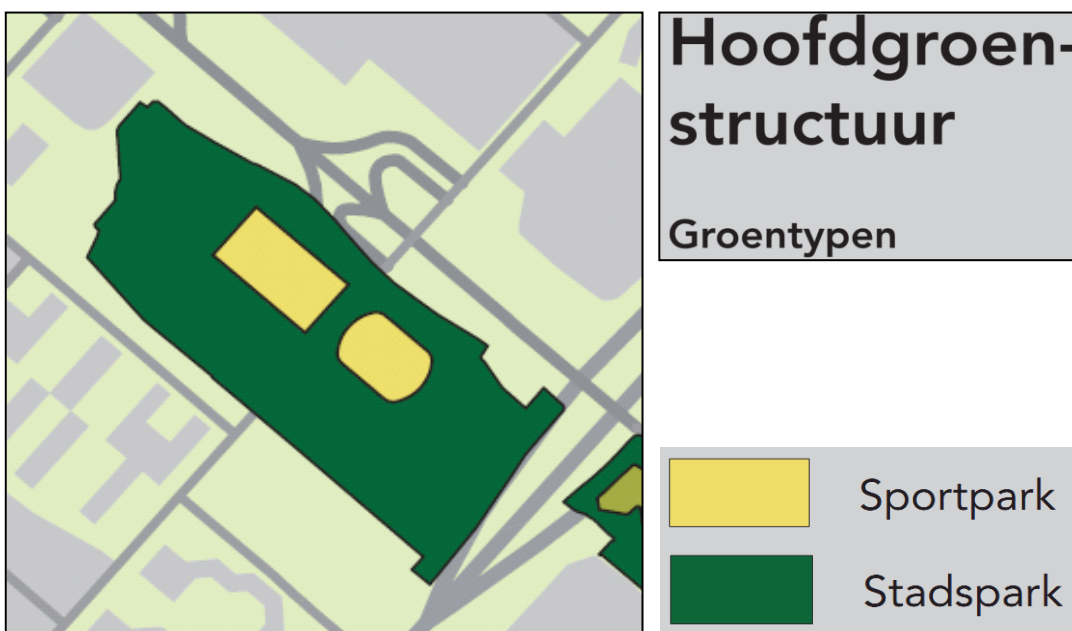


## 2.4 Beleid gemeente Amsterdam

### Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam door de gemeenteraad vastgesteld. In de Structuurvisie zijn voor het grootste gedeelte van het gebied geen ontwikkelingen voorzien.

Het Bijlmerpark is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Het park zelf is aangewezen als "stadspark". De sportvoorzieningen zijn aangeduid als "sportpark". Het bestemmingsplan voorziet voor de sportvoorzieningen uitsluitend in het plaatsen van lichtmasten. Het nieuwe (en vergunde) atletiekgebouw ligt in het "sportpark" en is in overeenstemming met de bepalingen uit de Structuurvisie. Op de afbeelding is de ligging van de hoofdgroenstructuur in dit bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding: uitsnede kaart Hoofdgroenstructuur uit Structuurvisie

Op de visiekaart 2010-2020 is de strook langs het spoor waar ondermeer het ABN AMRO kantoor staat aangeduid als gemengd gebied "wonen - werken". Ondanks dat dit op gemeentelijk niveau beleidsmatig gewenst is, zijn er nu geen plannen bekend om daadwerkelijk tot herontwikkeling over te gaan. In het nu voorliggende bestemmingsplan is daarom uitgegaan van de bestaande situatie (kantoren).

In de Structuurvisie is uitgegaan van het overbouwen van de Gaasperdammerweg (A9) en het ontwikkelen van die zone tot gemengd woon- en werkgebied. Dit is onderdeel van een grootstedelijk gebied, wat inhoudt dat niet het stadsdeel maar de gemeente Amsterdam bevoegd is om een bestemmingsplan vast te stellen. Om die reden is deze ontwikkeling buiten dit bestemmingsplan gehouden.

Voor het centrum van Holendrecht is een transformatie naar een gemengd woon- en werkgebied voorzien. Omdat de planvorming van het winkelcentrum zelf nog niet is afgerond wordt daar uitgegaan van de bestaande situatie. Voor andere delen van het centrum van Holendrecht (openbare ruimte, Cruyff court, activiteitscentrum) zijn ontwikkelingen beschreven in het Overbruggingsplan (zie hoofdstuk 3). Deze worden in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt en zijn in overeenstemming met de bepalingen uit de Structuurvisie.

## Hotelnota

### *Hotels*

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 20 november 2007 hotelbeleid vastgesteld, de nota "Hotelbeleid 2007-2010". Daarin wordt nog steeds gesteld dat voldoende hotelcapaciteit een basisvoorwaarde is voor Amsterdam om haar economische doelstellingen te bereiken. Geconstateerd is voorts dat Amsterdam al jaren kampt met een tekort aan hotelkamers. Verwacht wordt dat tot 2015 bijna 9000 nieuwe hotelkamers nodig zijn. De gemeente stimuleert daarom de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties voor hotels. In Zuidoost is een verkenning naar mogelijke hotellocaties uitgevoerd. Op grond hiervan wordt in het bestemmingsplan niet uitgegaan van de vestiging van nieuwe hotels in dit plangebied.

### *Bed & Breakfast*

Ten aanzien van "Bed & Breakfast" (B&B) ofwel logies en ontbijt is bepaald dat dit onder voorwaarden door particulieren mag worden aangeboden in woningen. Bed & Breakfast mag uitsluitend worden aangeboden in woonruimte en er mag aan maximaal 4 personen logies worden verschaft. De woning dient bewoond te worden door de hoofdbewoner en het pand dient officieel de bestemming wonen te hebben; maximaal 40% van de woning mag gebruikt worden voor een Bed & Breakfast. Voor een Bed & Breakfast zijn geen vergunningen nodig, wel dient een Bed & Breakfast gemeld te worden bij het stadsdeel en moet een hotelregister worden bijgehouden.

Bed & Breakfast is van belang voor een divers aanbod. Gezien de beperkte bijdrage aan het kameraanbod en het feit dat er voor Bed & Breakfast in mindere mate regels gelden is er geen bestemming "hotel" vereist. Echter, een Bed & Breakfast is niet automatisch toegestaan van het bestemmingsplan als het pand officieel de bestemming "wonen" heeft. Sommige huisgebonden beroepen, de vrije beroepen zoals het beroep advocaat of belastingconsulent, zijn vanuit de jurisprudentie automatisch toegestaan als huisgebonden beroep. Andere huisgebonden beroepen moeten expliciet in het bestemmingsplan toegestaan worden. Voor het huisgebonden beroep Bed & Breakfast dient expliciet toestemming gegeven te worden in het bestemmingsplan.

Op 8 december 2012 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost besloten dat het beleid ten aanzien van Bed & Breakfast ook van toepassing is voor Amsterdam Zuidoost. In het nu voorliggende bestemmingsplan is het beleid vertaald door "Bed & Breakfast" toe te staan onder de noemer "huisgebonden beroep".

## Short stay

Op 11 februari 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de beleidsnotitie short stay waarin short stay in Amsterdam mogelijk is gemaakt. Hierbij werd het volgende overwogen: "Ons college ziet dat het aanbieden van woningen voor kort verblijf een mondiale ontwikkeling is die ook past bij een internationaal georiënteerde stad als Amsterdam".

Het beleid ten aanzien van short stay in Amsterdam is in juli 2012 door de gemeenteraad gewijzigd en dit nieuwe beleid is in november 2012 ingaan. In het nieuwe beleid is short stay als volgt gedefinieerd: "Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste 5 nachten en maximaal 6 maanden". In het nieuwe beleid is het minimum aantal nachten verlaagd tot 5 en is het vereiste van één huishouden losgelaten.

Voor short stay is in het kader van de Huisvestingsverordening een vergunning voor woningonttrekking nodig. De vergunning voor short stay moet, door de eigenaar, worden aangevraagd bij het stadsdeel waarin de te onttrekken woning is gelegen.

Om voor een onttrekkingvergunning in aanmerking te komen wordt getoetst aan de volgende criteria:

1. De woning moet een huurprijs boven de huurtoeslaggrens hebben;
2. Short stay moet in het bestemmingsplan niet expliciet uitgesloten zijn;
3. De periode van verhuur moet minimaal 5 nachten aaneensluitend zijn;
4. Een vergunning wordt niet verstrekt als een woning niet vrij is voor nieuwe bewoning;
5. De vergunning wordt voor een periode van maximaal 10 jaar verstrekt;
6. Er moet door de vergunninghouder een goede administratie worden bijgehouden;
7. De woning moet bewoond worden door één huishouden, dan wel door maximaal 4 personen;
8. De woning moet passen binnen eventueel aanvullend beleid ten aanzien van quotering of uitsluiting van bepaalde gebieden;
9. Er moet voldaan worden aan de in de vergunning opgenomen voorwaarden ten aanzien van leefbaarheid.

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

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

Dankzij het door de centrale stad ontwikkelde beleid kan geconcludeerd worden dat het stadsdeel voor short stay nauwelijks eigen beleid meer hoeft te ontwikkelen. Het stadsdeel dient te bepalen of ze een quotum wil instellen of een gebied voor short stay wil uitsluiten. Het stadsdeel Zuidoost heeft ervoor gekozen geen quotum in te stellen noch een gebied voor short stay uit te sluiten. Tevens dient het stadsdeel Zuidoost de bestemmingsplannen zodanig aan te passen dat short stay in woningen toegestaan is. In het nu voorliggende bestemmingsplan is short stay toegestaan, waarbij de definitie van de gemeente Amsterdam is aangehouden.

## 2.5 Stadsdeelbeleid

### Structuurvisie Zuidoost

Het stadsdeel werkt volop aan de stedelijke vernieuwing van de Bijlmer. Om te kunnen anticiperen op de periode na 2010 heeft het stadsdeel de structuurvisie "Zuidoost Open Huis" opgesteld. De structuurvisie is op 27 september 2005 vastgesteld door de stadsdeelraad Zuidoost. In de structuurvisie heeft het stadsdeel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het gehele stadsdeel tot 2020 weergegeven. De structuurvisie vormt daarmee het beleidskader voor het stadsdeel. De structuurvisie gaat in op de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid op lange termijn waarmee een samenhangend perspectief wordt neergezet.

#### *Wonen, werken en voorzieningen*

In 2020 moet het zuidoost een grote diversiteit in woningen en woonmilieus herbergen daarom moet de omvang van de woningvoorraad stelselmatig worden vergroot. Het imago van Zuidoost als woongebied moet sterk worden verbeterd door voortdurende aandacht voor openbare orde en veiligheid, investeringen en beleid voor goede sociale basisvoorzieningen.

Voor Venserpolder en Holendrecht West (en eventueel andere gebieden) die een aanpassing vergen aan (toekomstige) eisen voor woning en woonmilieu, wordt een gefaseerde aanpak voorgesteld. In de periode tot 2020 zullen geleidelijk veranderingen en verbeteringen worden doorgevoerd (transformatie). Daarbij gaat het om pakketten van uiteenlopende maatregelen, variërend van het vergroten van de differentiatie in het woningaanbod en het verkopen van huurwoningen, tot het aanpakken van de openbare ruimte en vestiging van kleinschalige voorzieningen en werkfuncties.

In de woongebieden moet er meer ruimte komen voor kleinschalige economie en startend ondernemerschap. Het gaat specifiek om buurten die daaraan behoefte hebben en waar deze functie kan zorgen voor de gewenste levendigheid en sociale controle.

#### *Verkeer en vervoer*

Samen met buurgemeenten en de centrale stad wordt er een zodanige verkeersstructuur vastgesteld dat de groei van het autoverkeer in het stadsdeel gekanaliseerd wordt en bestaande knelpunten worden opgelost.

#### *Groen, water en milieu*

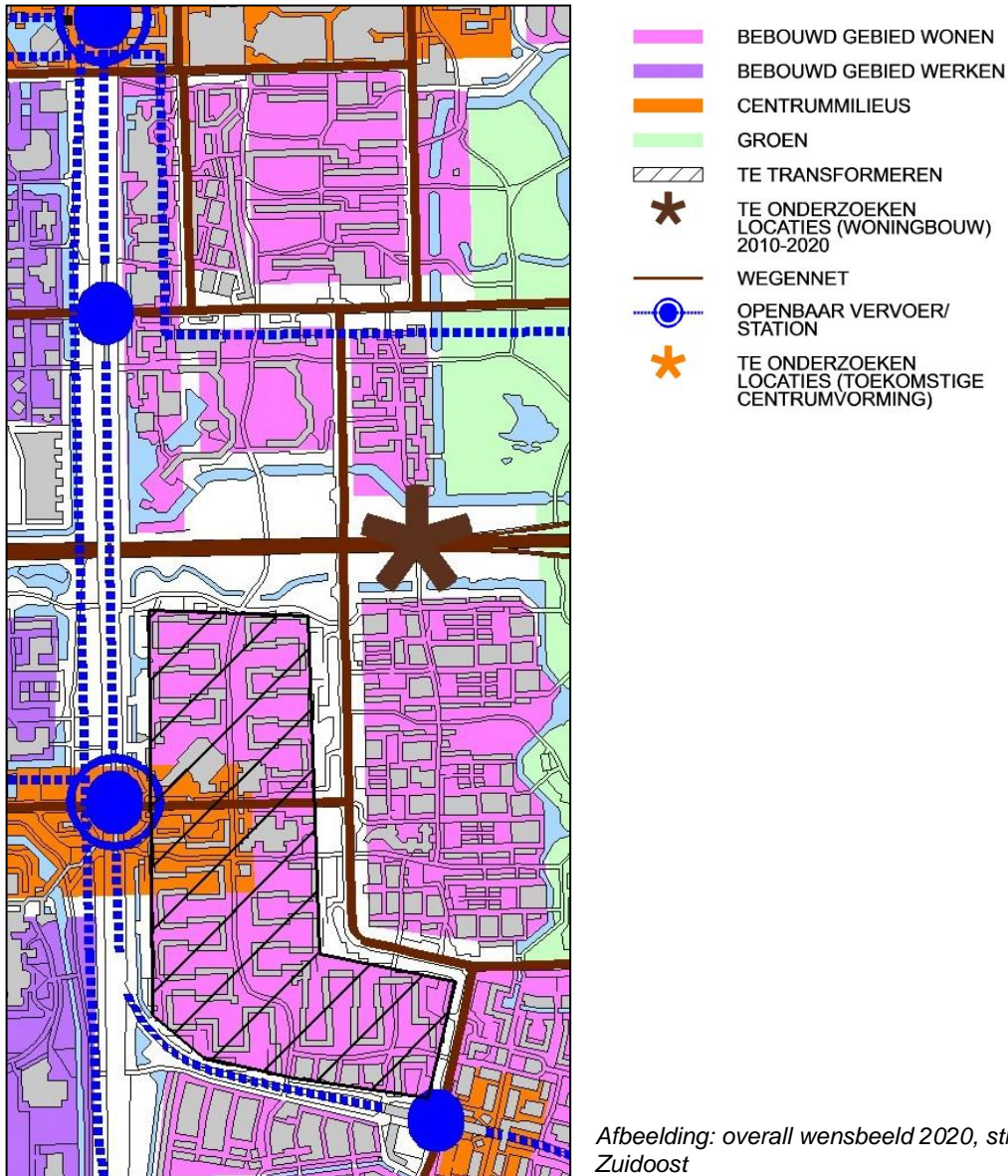
In 2020 is in Zuidoost het groen afgenomen ten opzicht van 2005. De grote parken zijn echter behouden en met uitvoering van een actieplan voor het groen is meer kwaliteit en differentiatie gekomen. Beeld en gebruiksmogelijkheden van stadspark, randpark, wijkpark en regionaal park zijn onderling verschillend en toegesneden op de functie. Gelijk opgaand met de stedelijke ontwikkeling in Zuidoost is de bergingscapaciteit van het watersysteem uitgebreid. Water is daarbij gepromoveerd van een op te lossen probleem tot een drager van ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit.

Tot 2020 worden er uiteenlopende maatregelen getroffen om een goede luchtkwaliteit te waarborgen en om een toename van geluidhinder door met name autoverkeer te beperken. Als voorbeeld van een belangrijke bijdrage wordt genoemd de inpassing van de Gaasperdammerweg.

In de Structuurvisie is het gebied in overwegende mate aangewezen als bebouwd gebied wonen. Holendrecht West is aangewezen als "te transformeren". Deels gebeurt dat door

sloop-nieuwbouw (het middengebied rond het winkelcentrum) en deels door het opknappen van de bestaande woningen. In dat kader is de Wijkaanpak Holendrecht West relevant (zie verderop in deze paragraaf).

Voor de A9 wordt op gemeentelijk en Rijksniveau gesproken over de overbouw van de A9. Op de kaart van de Structuurvisie is dit gebied daarom aangewezen als mogelijke woningbouwlocatie. De A9 valt gelet op deze (in voorbereiding zijnde) planvorming buiten de grenzen van dit bestemmingsplan.



### Verkenning woningbouwlocaties

Op 30 juni 2009 is de Verkenning woningbouwlocaties vastgesteld door de stadsdeelraad. Daarin is een aantal gebieden in het stadsdeel onderzocht op de mogelijkheid om ter plaatse woningen te realiseren. Een aantal locaties ligt naast het plangebied van dit bestemmingsplan, zoals de overkluizing van de A9 (Gaasperdammerweg) met bijbehorende woningbouw.

Omdat de planvorming van bijvoorbeeld de overkluizing van de A9 met bijbehorende woningbouw nog in een studiefase is en dit bestemmingsplan een conserverend karakter heeft, zijn de plangrenzen van het bestemmingsplan toegesneden op de grenzen van de mogelijke woningbouwlocaties. Op de afbeelding zijn de grenzen van de woningbouwlocatie langs de Gaasperdammerweg weergegeven.



### Programma Groen en Blauw

Op 30 juni 2009 is het Programma Groen en Blauw vastgesteld. In het programma is de gewenste groene en blauwe structuur vastgelegd. Het programma Groen & Blauw vormt het instrument en de motivatie hoe de Hoofdgroenstructuur gewijzigd kan worden en de afname gecompenseerd. De uitwerking van Groen en de daar aangekoppelde na te streven kwaliteiten, worden vanuit de huidige situatie beschouwd en met concrete veranderingsvoorstellen op hoofdlijnen beschreven. Blauw wordt meer op techniek uitgewerkt, omdat de gevolgen van de technische verbeteringen welhaast automatisch een kwaliteitverbetering betekenen. De H-buurt en Holendrecht zijn geen onderdeel van de groenstructuur van het stadsdeel. Het Bijlmerpark wel.

### Woonvisie

De stadsdeelraad heeft op 30 juni 2009 de Woonvisie vastgesteld. De H-buurt is onderdeel van het gebied "Bijlmer-West". In de gunstig bij winkels, park en openbaar vervoer gelegen H-buurt zet het stadsdeel in op verandering van de woningvoorraad. Revitalisering van Hoptille en Heesterveld zou de woonbeleving in de gehele H-buurt ten goede komen. Er zijn al plannen in voorbereiding voor de aanpak van Heesterveld. Zowel Hoptille als Heesterveld vallen buiten de grenzen van dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van Holendrecht west is aangegeven dat dit gebied een eenzijdige woningvoorraad heeft: appartementen in de sociale huur. De afgelopen jaren is in samenwerking met de corporaties nagedacht hoe er meer diversiteit in de woningvoorraad kan worden gebracht. De corporaties hebben besloten tot groot onderhoud waarbij complexen zowel buiten als binnen worden aangepakt. Hierna wordt een deel van de woningen te koop aangeboden aan zittende huurders en andere gegadigden.

### Wijkaanpak Holendrecht

In 2005 heeft stadsdeel Zuidoost de Structuurvisie Zuidoost opgesteld. Daarin staan de hoofdlijnen geschetst over de manier waarop Zuidoost zich de komende jaren ruimtelijk gaat ontwikkelen. Holendrecht-west is aangewezen tot transformatiegebied. In een transformatiegebied hoeft geen grootschalige stedelijke vernieuwing plaats te vinden, maar zijn alleen op specifieke plekken ingrepen nodig. Voor Holendrecht-west geldt dat voor het centrum van de buurt.

De gemeente Amsterdam heeft daarom samen met stadsdeel Zuidoost een plan gemaakt voor de vernieuwing van de stationsomgeving: het *Stedenbouwkundig Programma van Eisen station Holendrecht en omgeving*. De corporaties hebben op hun beurt de *Wijkvisie Holendrecht-west* opgesteld. Daarin staan hun ideeën voor de woningvoorraad.

Het stadsdeel en de corporaties willen aan bewoners die zich thuis voelen in Holendrecht-west de mogelijkheid bieden om een wooncarrière te maken. Op grote schaal bijbouwen van eengezinswoningen is echter niet mogelijk. Daar is geen ruimte voor. Holendrecht-west is geen vernieuwingsgebied zoals de Bijlmermeer. Grootschalige sloop maakt geen deel uit van de plannen. In de eerste plaats zijn de bestaande woningen van goede kwaliteit en is er weinig leegstand. Ten tweede leent de slingerende opbouw van de wijk zich slecht voor sloop en toevoeging van nieuwbouw. In Holendrecht-west ontstaan meer kwaliteit en gevarieerdheid door: woningverbetering, omzetten van huur naar koop, aanvullende nieuwbouw, actief sociaal beheer.

Gelet op het voorgaande worden de woningen buiten het vernieuwingsgebied rond het winkelcentrum niet gesloopt maar opgeknapt. Dit bestaat uit het opknappen van gevels, entrees, portieken, de binnenkant van woningen (keuken, badkamer, etc) en balkons. De corporaties willen daarnaast een deel van de woningen verkopen aan de zittende huurders en bij leegstand aan nieuwe instromers.

In 2006 is de herinrichting van de groene hoven in het zuidelijk deel van Holendrecht gestart. De aanpak wordt de komende jaren afgerond. De groene hoven, waar de woonblokken omheen liggen, hebben de afgelopen jaren voor veel beheerproblemen gezorgd. Zo was er veel wateroverlast. Ophoging en drainage moet daar een einde aan maken. Een evenwichtige beplanting zorgt voor meer transparantie (licht en lucht). Vraag en aanbod van de nutstuinen is beter op elkaar afgestemd. En ook waren er afspraken nodig over de tuinen in de hoven. Oorspronkelijk was het hele hof bedoeld als openbare tuin. Maar in de loop van de jaren hebben steeds meer bewoners een deel van het hof in gebruik genomen als privétuin. Door de corporatie worden deze tuinen officieel aan de benedenwoningen toegevoegd. In de hoven is een pad aangelegd dat de grens tussen de privétuinen en het openbare hof aangeeft.

#### Nota inzake Tuinuitbreidingen op Openbare gemeentegrond

Op 26 mei 2009 is de Nota Tuinuitbreidingen vastgesteld. De nota vervangt de eerdere nota uit 1989. Door een gereguleerde en transparante uitgifte van tuinuitbreiding wil Stadsdeel Zuidoost enerzijds de samenhang in openbare ruimte versterken, en anderzijds tegemoetkomen aan de wens van burgers om binnen bepaalde voorwaarden tuinuitbreiding toe te staan.

Belangrijk doel van het nieuwe beleid is het opzetten van een duidelijke administratie van toegestane tuinuitbreidingen. Uitgangspunt daarbij is dat een ieder (huurder of koper) in aanmerking kan komen voor een tuin. Het stadsdeel geeft daarbij de grond uitsluitend in erfpacht uit aan de woningcorporatie. Bewoners kunnen vervolgens een tuin huren van de woningbouwcorporatie.

### Parkeernota Zuidoost

Op 24 juni 2008 heeft de stadsdeelraad de Parkeernota Zuidoost vastgesteld. Bij de uitvoering van stedenbouwkundige plannen worden parkeernormen gehanteerd om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen. Met het toepassen van parkeernormen in combinatie met de parkeerbalans kan worden bepaald of er efficiënt met (parkeer)ruimte wordt omgegaan. Door duidelijk aan te geven welke parkeernormen moeten worden gehanteerd bij de ruimtelijke planvorming, kan in een vroeg stadium van de planontwikkeling met dit ruimtebeslag rekening worden gehouden. Dit bevordert een soepele planvorming en het ontstaan van kwalitatief hoogwaardige stedelijke omgevingen.

Tot 2020 ziet het stadsdeel geen noodzaak om de parkeernormen aan te passen. De huidige parkeernorm van 1 parkeerplaats per huishouden (plus 0,2 voor bezoekers) overschrijdt tot na 2020 het gemiddelde autobezit in Zuidoost. De parkeernormen zijn vastgesteld voor de functies woningen, winkels/detailhandel/markt, kantoren en bedrijven en overige functies en voorzieningen. De parkeernormen worden toegepast bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Voor de ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zijn de parkeernormen van toepassing:

- woningen: 1,2 parkeerplaats per woning;
- detailhandel: 1 parkeerplaats per 50 m<sup>2</sup> bvo;
- kantoren, bedrijven (B-locatie): 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo;
- kantoren, bedrijven (overige locaties): 1 parkeerplaats per 75 m<sup>2</sup> bvo;
- overige voorzieningen: 1 parkeerplaats per 75 m<sup>2</sup> bvo.

### Fietsnota ZO op de fiets

In januari 2010 is de fietsnota door de stadsdeelraad vastgesteld. De Fietsnota ZO op de fiets! is een doorvertaling van het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 "Kiezen voor de fietser" van de centrale stad Amsterdam, dat is opgesteld door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). Dat plan is vastgesteld op 10 oktober 2007 en schetst voor heel Amsterdam de ambities en het overkoepelende beleidskader. De Fietsnota van stadsdeel Zuidoost bevat beleidsuitgangspunten en biedt een raamwerk voor het nemen van gerichte maatregelen.

In de nota zijn ondermeer de volgende acties opgenomen:

- het uitbreiden van het Hoofdnet Fiets met onderliggende fietsroutes;
- bij nieuwe fietsverbindingen of het aanpassen van bestaande wordt gestreefd naar het kwaliteitsniveau van het Hoofdnet Fiets;
- ten behoeve van planmatig onderhoud wordt jaarlijks een actieplan 'onderhoud fietsnetwerk' opgesteld. Dit actieplan wordt ook naar bewoners toe gecommuniceerd.
- het opstellen van een bewegwijzeringplan voor het Hoofdnet Fiets, waarin lokale bestemmingen en (bewaakte) stallingen zijn opgenomen.
- alle fietspaden krijgen een straatnaam.
- op belangrijke fietsknooppunten worden overzichtskaarten (plattegronden) geplaatst.
- voldoende stallingsmogelijkheden bij metrostations en winkelcentra.
- waar nodig worden, op basis van de ongevallenmonitor van de centrale stad, acties ondernomen om objectief verkeersonveilige locaties veiliger te maken.

Door het plangebied van de Grote H-buurt / Holendrecht loopt een aantal doorgaande fietsverbindingen waaronder het Abcouderpad. Op de "Totaalkaart Hoofdnet Fiets en Regionale Fietsroutes" behorend bij de Fietsnota zijn het Hoofdnet Fiets en de Regionale



Fietsroutes aangegeven. In het bestemmingsplan zijn deze fietsroutes bestemd als "Verkeer-3".

### Welstandsnota 2009

In 2009 heeft de stadsdeelraad de nota "De Schoonheid van Amsterdam Digitaal Welstandsnota voor stadsdeel Amsterdam Zuidoost" vastgesteld waarin het stadsdeel haar welstandsbeleid heeft verwoord. In de nota worden welstandscriteria genoemd welke betrekking hebben op het gehele stadsdeel. Daarbij zijn voor de diverse deelgebieden al dan niet aanvullende welstandscriteria opgesteld. Omdat de welstandscriteria geen vertaling krijgen in het bestemmingsplan, is de nota niet verder beschreven.

### Evenementennota

Op 14 december 2010 is de Evenementennota "Zuidoost levendig en gastvrij" vastgesteld. Daarin zijn diverse locaties in Zuidoost aangewezen waar evenementen kunnen plaatsvinden. Per locatie is het soort en aantal evenementen vastgelegd. In het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan zijn geen locaties aangewezen als evenemententerrein.

### Staanplaatsenbeleid

Op 8 mei 1990 voor het winkelcentrum De Amsterdamse Poort een staanplaatsenbesluit door het dagelijks bestuur genomen. De toegestane staanplaatsen zijn op een kaart bij het besluit aangeduid en voorzien van maximale afmetingen. Op de kaart is in het plangebied van dit bestemmingsplan één staanplaats aangeduid, op het plein net ten zuiden van de Hoogoorddreef, naast de parkeergarage Hoogoord. Inmiddels is duidelijk dat deze staanplaats wordt verplaatst naar het aangrenzende gebied "De Amsterdamse Poort".

Voor staanplaatsen geldt dat er conform de Verordening op de straathandel 2000 een staanplaatsvergunning nodig is. Een staanplaats is volgens deze verordening "een plaats op of aan de openbare weg buiten een marktterrein waar ambulante handel wordt gedreven". De staanplaatsvergunning kan worden geweigerd als er strijd is met het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn gelet op het voorgaande geen staanplaatsen toegestaan.

### Detailhandelsbeleid

De stadsdeelraad heeft op 18 december 2007 de Detailhandelsnota stadsdeel Amsterdam Zuidoost 2007 vastgesteld. Over het buurtwinkelcentrum Holendrecht is in de detailhandelsnota geschreven:

"Het Holendrechtplein functioneert matig. Ondanks een renovatie van het winkelcentrum in het verleden laat de kwaliteit van het huidige aanbod te wensen over. De afgelopen jaren hebben veel specialistische dagzaken het winkelcentrum verlaten, waardoor er sprake is van leegstand en een incomplete branchering. Als gevolg hiervan vloeit de koopkracht af naar de nabij gelegen winkelcentra Reigersbos en Amsterdamse Poort."

In de detailhandelsvisie is aangegeven dat het winkelcentrum verplaatst zou moeten worden naar een locatie naast het NS station Holendrecht. Dit uitgangspunt is inmiddels achterhaald: in dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het (op termijn) slopen van (een deel van) het winkelcentrum en het op dezelfde plek herbouwen ervan. Verplaatsing naar het station is daarmee niet meer aan de orde

## Horecabeleid

Op 18 december 2007 heeft de stadsdeelraad de Horecanota Zuidoost 2007-2012 vastgesteld. In de nota is aangegeven dat de horeca in buurtwinkelcentra (zoals Holendrecht) grotendeels een wijkverzorgend karakter zal hebben. In buurtwinkelcentra streeft het stadsdeel naar het beperken van het aantal horecavestigingen tot hoogstens twee à vier vestigingen per winkelcentrum, afhankelijk van het winkelcentrum. Formules zijn reguliere eethuizen, fastfoodzaken, snackbars of cafés die inspelen op de plaatselijke behoefte. Door andere openingstijden van de horeca (ten opzichte van winkels) kan overdag een doods beeld ontstaan als meerdere zaken pas opengaan in de late middag of 's avonds. Het stadsdeel wil vooral lunchrooms stimuleren of mengformules die overdag bijdragen aan de levendigheid in een winkelcentrum.

Voor een evenwichtig voorzieningenniveau in de buurtwinkelcentra wil het stadsdeel in zijn beleid ervan uitgaan dat maximaal 7% van de vloeroppervlakte in een buurtwinkelcentrum in beslag wordt genomen door horeca. Dit kan eventueel gekoppeld worden aan een maximum oppervlakte per vestiging.

In de huidige situatie zijn in het winkelcentrum Holendrecht (inclusief de ruimten onder en ten zuiden van de dreef) zeven horecazaken. Dit is meer dan de beleidsmatig gewenste vier vestigingen. In het bestemmingsplan zijn daarom de huidige 7 horecazaken vastgelegd en is het mogelijk om door middel van een wijziging van het bestemmingsplan het aantal horecazaken te verminderen.

Op 8 december 2012 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost besloten dat het beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van Bed & Breakfast (zie paragraaf 2.4) ook van toepassing is voor Amsterdam Zuidoost. In het nu voorliggende bestemmingsplan is het beleid vertaald door "Bed & Breakfast" toe te staan onder de noemer "huisgebonden beroep".

## Uitvoeringsregels Woningonttrekking stadsdeel Zuidoost

Op 18 december 2012 heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel de "Uitvoeringsregels Woningonttrekking stadsdeel Zuidoost, Onttrekken, Samenvoegen en Omzetten" vastgesteld, welke per 1 januari 2013 in werking zijn getreden. Op basis van deze regels is het toegestaan om zelfstandige woonruimte om te zetten in onzelfstandige woonruimte (kamergewijze verhuur). Naar aanleiding van deze beleidsregels is de definitie van "woning" in het bestemmingsplan aangepast, waarbij het begrip "één huishouden" is geschrapt.

### 3. BELEID PER DEELGEBIED

#### 3.1 Grote H-buurt

Voor de Grote H-buurt zijn geen bouwontwikkelingen of functiewijzingen voorzien. Uitgangspunt is behoud van de huidige situatie. De bestaande bouwhoogte is daarbij vastgelegd.



Afbeelding: gestapelde woningen in de Grote H-buurt

Op de begane grond en de eerste verdieping van een aantal flats zijn naast woningen en bergingen op een aantal plaatsen niet-woonfuncties gevestigd, zoals dienstverlening (kappers), kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven. Dit is gerealiseerd bij de renovatie van de flats met als doel om de sociale veiligheid op straat en in de gemeenschappelijke ruimten van de flats te vergroten.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan mag maximaal 25% van de begane grond en 1<sup>e</sup> verdieping per flat worden gebruikt voor niet-woonfuncties. Uitzondering is de meest oostelijke flat van Hogevecht, waar de gehele begane grondlaag en 1<sup>e</sup> verdieping voor niet-woonfuncties mag worden gebruikt. In de praktijk zijn de meeste niet-woonfuncties geconcentreerd rond het fietspad dat dwars door het gebied loopt en in de eerder genoemde flat Hogevecht. Omdat dit ruimtelijk ook gewenst is, is in dit bestemmingsplan er daarom voor gekozen om de plek van de huidige niet-woonfuncties per gebouw te geven in plaats van een percentage per flat. Het uitgangspunt daarbij is dat de niet-woonfuncties worden toegestaan in de gebouwdelen die direct grenzen aan het fietspad. Op andere plekken en in de oostelijke flat Hogevecht zijn de niet-woonfuncties alleen toegestaan waar deze in de huidige situatie zijn gerealiseerd.

De tuinen van deze niet-woonfuncties worden in overeenstemming met het gebruik van de hoofdbebouwing gebruikt. Zo heeft een kinderdagverblijf een buitenruimte. Deze buitenruimten zijn in veel gevallen bestemd als tuin. In de regels is daarom bepaald dat de tuin mag worden gebruikt conform het toegestane gebruik van de hoofdbebouwing: in geval van woningen is het ten behoeve van de woonfunctie, in geval van een kinderdagverblijf ten behoeve van een buitenspeelruimte.

### 3.2 Kantorenstrook langs het spoor

Voor de kantorenstrook langs het spoor zijn binnen de planhorizon van dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen voorzien. In dit bestemmingsplan is daarom uitgegaan van het handhaven van de huidige planologische rechten.

Op grond van het geldende bestemmingsplan zijn kantoren en bijbehorende parkeervoorzieningen toegestaan met een maximale bouwhoogte van 35 meter. Het terrein mag voor maximaal 65% worden bebouwd. De plek van de bebouwing is daarbij niet vastgelegd. Van het totale bruto vloeroppervlak bebouwing mag maximaal 30% worden gebruikt ten behoeve van parkeervoorzieningen. Deze regeling is in het nu voorliggende bestemmingsplan gehandhaafd. Er is gelet op de grote afstand tot de meest nabij gelegen woningen (Hoptille / Haardstee aan de overzijde van de Flierbosdreef) geen reden om de flexibele bouwregeling aan te scherpen. In het nu voorliggende bestemmingsplan is daarom uitsluitend een maximum bebouwingspercentage en een maximale bouwhoogte opgenomen.



*Afbeelding: kantoren tussen de Flierbosdreef en de spoorbaan.*

### 3.3 Heesterveld

Op 29 september 2009 heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel ingestemd met de concept raamovereenkomst Heesterveld (met stichting Ymere). Gehele of gedeeltelijke sloop is daarbij een optie. De planvorming voor dit gebied (programmatische en stedenbouwkundige uitgangspunten) moet nog starten. De sloop van de gebouwen wordt op basis van de huidige inzichten niet voor 2015 voorzien.



*Afbeelding: Heesterveld*

Ondanks dat de herontwikkeling op termijn wordt voorzien, is het gebied in dit bestemmingsplan meegenomen, met als doel om ook voor dit gebied een actueel juridisch planologisch kader te hebben. Doordat er nog geen ruimtelijke kaders (stedenbouwkundig en functioneel) zijn vastgesteld, is in dit bestemmingsplan de

bestaande bebouwing vastgelegd. Te zijner tijd zal voor de herontwikkeling een aparte planologische procedure (zoals een nieuw bestemmingsplan) worden doorlopen.

De woningen in Heesterveld worden in de huidige situatie tijdelijk verhuurd aan ondermeer studenten en kunstenaars. In dat kader is het gewenst om de gebruiksmogelijkheden van de bebouwing niet alleen te beperken tot wonen. In het bestemmingsplan zijn daarom ook maatschappelijke voorzieningen (waaronder ateliers) en horecavoorzieningen toegestaan in het meest noordelijke gebouw (aan de zijde van de Karspeldreef. Omdat er ook wordt gewoond zijn deze functies alleen toegestaan op de begane grond en op de 1<sup>e</sup> verdieping. De horeca is daarbij beperkt tot maximaal 600 m<sup>2</sup>. Het bestemmingsplan voorziet tevens in de realisatie van een extra onderdoorgang in het noordelijke blok, conform een aanvraag omgevingsvergunning.

### 3.4 Huntum Zuid, bestaande woningbouw

In het geldende bestemmingsplan Bijlmermeer (1975) is voor Huntum een globale eindbestemming "Lage woonbebouwing" (AA2) aangehouden. Toegestaan zijn woningen, autoboxen, bergingen, centrale verwarmingshuizen en (dienst)ruimten ten behoeve van collectieve voorzieningen voor de woningen. Bedrijven zijn in die ruimten nadrukkelijk uitgesloten. Elk bestemmingsvlak mag voor maximaal 30% worden bebouwd. De maximale hoogte bedraagt 7 meter, zijnde twee bouwlagen zonder kap. Daarnaast is een dakopbouw toegestaan met een oppervlakte van maximaal 50% van het vloeroppervlak van één woonverdieping. De maximale bouwhoogte inclusief dakopbouw bedraagt 8,50 meter.

De woningen zijn gebouwd na de vaststelling van het bestemmingsplan. De globale regeling biedt onvoldoende houvast voor het sturen van woninguitbreidingen, waardoor een gedetailleerde bestemmingsregeling gewenst is. Op de kaart zijn daarom de huidige bebouwingscontouren vastgelegd. Op grond van het Besluit omgevingsrecht kunnen aan- en uitbouwen en bijgebouwen zonder omgevingsvergunning worden bijgebouwd. Omdat dakopbouwen niet vergunningvrij zijn, is voor de dakopbouwen de bouwregeling uit het geldende bestemmingsplan (partiële herziening bestemmingsplan Bijlmermeer) overgenomen. Dit betekent dat op een groot aantal adressen van Huntum een dakopbouw is toegestaan waarbij tot de achtergevel een afstand van minimaal 2 meter moet worden aangehouden. Dit deel van het dak mag worden ingericht als dakterrassen. Aan de achterzijde is tevens een uitbouw toegestaan van 2,50 meter diep en 2,80 meter hoog. Omdat dit deel van de bebouwing inmiddels mag worden gerealiseerd zonder omgevingsvergunning, is dit deel van de bebouwing niet ingetekend op de kaart. De bestaande planologische rechten blijven op dit punt daarmee in stand.



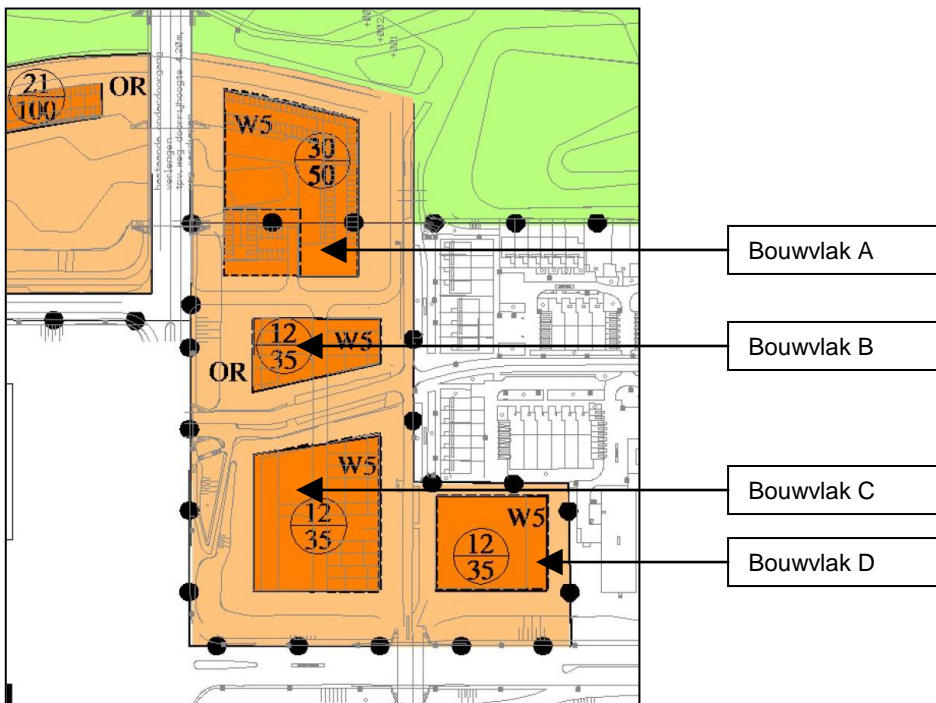
Afbeeldingen: uitbouwen aan de voorzijde (links) en dakopbouwen (rechts) in Huntum

### 3.5 Huntum Noord, nieuwbouw

#### 3.5.1 Kader: Stedenbouwkundig Programma van Eisen Bijlmerpark

Kader voor de herontwikkeling van Huntum Noord is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Bijlmerpark (2005). In dit SpvE zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten vastgelegd voor de herontwikkeling van het Bijlmerpark. Hoofdlijn van het SpvE is het herinrichten van het Bijlmerpark met nieuwe groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en sportvoorzieningen en het realiseren van woningen aan de rand van het park. De bouw van de woningen aan de rand van het park is vanwege de economische situatie in Nederland uitgesteld tot na 2015.

Voor het deel dat binnen de grenzen van het nu voorliggende bestemmingsplan ligt (Huntum Noord) wordt voorzien in de vervangende nieuwbouw voor de bestaande basisscholen de Rozemarn en de Achtsprong. Deze scholen komen volgens de planning in het Integraal HuisvestingsPlan (IHP) in 2016 aan bod voor vervangende nieuwbouw. Daarnaast kunnen conform het SPvE in Huntum Noord woningen worden gerealiseerd.



Voor Huntum Noord is een nadere stedenbouwkundige uitwerking in de vorm van een Stedenbouwkundig Plan in de maak. In het Stedenbouwkundig Plan zijn nadere stedenbouwkundige randvoorwaarden alsmede uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte opgenomen. Het nu voorliggende bestemmingsplan, met de daarin opgenomen uiterste bebouwinggrenzen, toegestane functies en maximale bouwhoogten, vormt hiervoor het kader.

#### 3.5.2 Stedenbouwkundige opzet en programma

##### Onderwijs

In het nu voorliggende bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van onderwijsvoorzieningen (vervangende nieuwbouw) op de bouwvlakken B en C. Voor de Rozemarn en de Achtsprong is aan de hand van het huidige beschikbare vloeroppervlakte en het verwachte aantal toekomstige leerlingen berekend dat er circa 4.500 m<sup>2</sup> bruto

vloeroppervlakte bebouwing voor beide scholen samen (inclusief gymzaal) nodig is. Voor de scholen is gelet op het benodigde programma en de vereiste verdiepingshoogten de maximale bouwhoogte van 12 meter uit het SPvE aangehouden. Uitgangspunt in de planvorming is dat het fietspad richting de Rechte H-buurt (onder de Karspeldreef door) behouden blijft.

### *Woningen*

Rekening houdend met het benodigde oppervlakte voor de scholen en de beschikbare ruimte kunnen naast de onderwijsvoorzieningen maximaal 16 woningen worden gerealiseerd op bouwvlak D. Aan de zijde van het Bijlmerpark kunnen binnen de grenzen van dit bestemmingsplan circa 14 woningen worden gebouwd op bouwvlak A. In totaal gaat het om 30 woningen binnen de grenzen van dit bestemmingsplan. In tegenstelling tot het SPvE wordt voor bouwvlak A en D uitgegaan van eengezinswoningen met een maximale bouwhoogte van 10 meter (drie bouwlagen), waarmee wordt aangesloten op de bouwhoogte van de woningen in de aangrenzende woonbuurt.

### 3.5.3 Parkeren

De beide scholen hebben in de huidige situatie geen parkeervoorzieningen op eigen terrein. De parkeerplaatsen in de aangrenzende woonbuurt worden daardoor gebruikt door de scholen, hetgeen tot overlast leidt.

Conform de Parkeernota van Zuidoost geldt voor nieuwe onderwijsvoorzieningen een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per leslokaal. Voor beide bestaande scholen wordt uitgegaan van vervangende nieuwbouw met in totaal circa 32 leslokalen. Op basis van de Parkeernota zijn strikt formeel geen nieuwe parkeerplaatsen nodig omdat er sprake is van vervangende nieuwbouw van een bestaande functie. Zou het een nieuwe functie betreffen, zouden op grond van de parkeernota 16 parkeerplaatsen nodig zijn. Om de overlast voor de bewoners van Huntum te verminderen is in de planvorming uitgegaan van het realiseren van circa 25 extra parkeerplaatsen met een keevoorziening tussen het huidige KPN gebouw en het Bullewijkpad. In het nog vast te stellen Stedenbouwkundig Plan voor Huntum wordt de exacte plek van de parkeervoorziening bepaald.

In de planvorming wordt uitgegaan van maximaal 30 eengezinswoningen binnen de grenzen van dit bestemmingsplan. De bijbehorende parkeervraag van de nieuwe woningen wordt op eigen terrein of in de openbare ruimte opgelost.

### 3.5.4 Ontsluiting van het gebied

#### *Fietspaden*

Uitgangspunt in de planvorming is dat de doorgaande fietsverbindingen door Huntum en de doorgaande fietsverbinding over het Bullewijkpad behouden blijven.

#### *Verkeersintensiteiten autoverkeer*

In de huidige situatie worden de twee bestaande scholen ontsloten via Huntum. De verkeersintensiteiten in de aangrenzende woonbuurt Huntum zijn in de huidige situatie laag. Door de nieuwbouw voor de scholen verandert er aan de verkeersintensiteiten in Huntum niets. Door de bouw van maximaal circa 30 woningen op de bouwvlakken A en D samen komt er wel verkeer bij, maar de woonstraten van Huntum kunnen deze beperkte hoeveelheid extra verkeer goed verwerken.

### *Ontsluiting van de scholen*

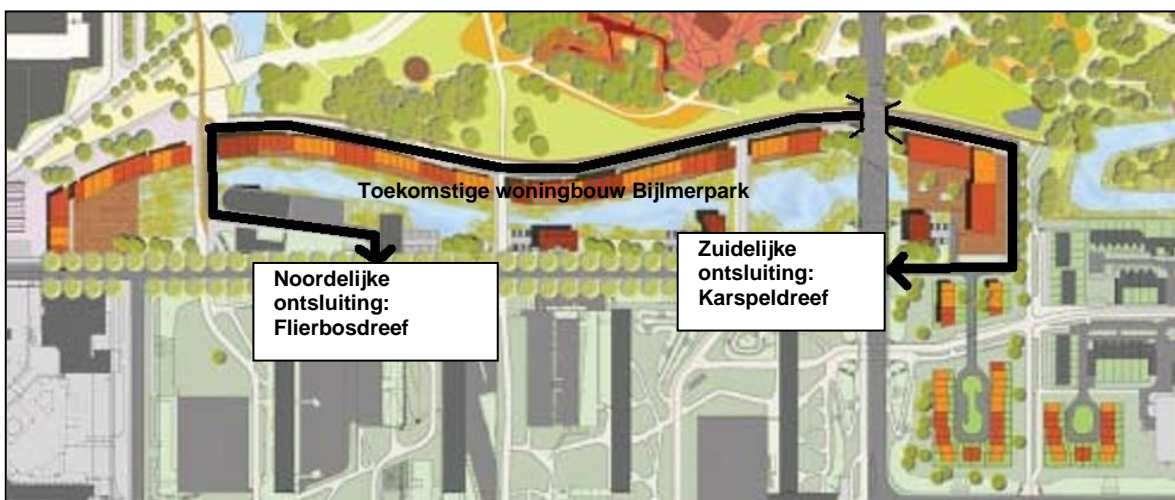
In de huidige situatie liggen de twee scholen in de buurt Huntum en worden ook via de centrale ontsluiting van Huntum ontsloten op de Huntumdreef. Het personeel van de school parkeert in de buurt Huntum en ook het halen en brengen van kinderen vindt plaats aan de zuidzijde van het Bullewijkpad. Doordat de straat daar doodloopt, ervaren bewoners overlast door verkeer dat achteruit moet rijden en keren op de tijden de school in- en uitgaat. In het kader van de planvorming van het Stedenbouwkundig Plan wordt bezien of de scholen op een andere wijze kunnen worden ontsloten. Een extra aansluiting op de Huntumdreef is gelet op de nabijheid van de kruising met Huntum en de kruising met de Karspeldreef verkeerskundig niet in te passen. Een extra aansluiting op de Karspeldreef zou pas worden gerealiseerd als de woningbouw langs het Bijlmerpark wordt gebouwd. Alleen als dan zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor de ontsluitingsstraat, kan deze worden gerealiseerd. Omdat dit nog onduidelijk is op welke termijn de woningbouw langs het Bijlmerpark zal worden gerealiseerd, is in het bestemmingsplan uitgegaan van het handhaven van de huidige ontsluiting via Huntum.

### *Parkeren van de scholen*

In het kader van het Stedenbouwkundig Plan wordt onderzocht op welke plekken de eventueel extra (circa 25) parkeerplaatsen / kiss & ride plekken voor de scholen kunnen worden gerealiseerd. Gekozen kan worden om deze parkeerplaatsen te realiseren tussen het Bullewijkpad en het KPN gebouw. Op deze wijze hoeft het autoverkeer het Bullewijkpad en het fietspad richting de Rechte H-buurt niet te kruisen. De exacte plek wordt in het kader van het Stedenbouwkundig Plan bepaald. Door het toevoegen van parkeerplaatsen en het verplaatsen van de kiss & ride naar het perceel tussen het Bullewijkpad en het KPN gebouw kan de verkeerskundige situatie ten opzichte van de huidige situatie worden verbeterd.

### *Ontsluitingsstraat langs Bijlmerpark*

Zoals eerder in deze paragraaf is aangegeven, is de planvorming van de woningbouw aan het Bijlmerpark uitgefaseerd tot in ieder geval na 2015. Als de woningbouw aan het Bijlmerpark alsnog wordt gerealiseerd, dan zal conform het SPvE uit 2005 langs het Bijlmerpark een nieuwe ontsluitingsstraat worden aangelegd. Deze straat sluit aan de noordzijde aan op de Flierbosdreef, aan de zuidzijde op de Karspeldreef, ter hoogte van de kruising met de Flierbosdreef. Op de afbeelding, afkomstig uit het SpvE, is dit weergegeven.



Afbeelding: verkeersontsluiting toekomstige situatie (conform SPvE Bijlmerpark, 2005)



In het nu voorliggende bestemmingsplan is de aansluiting van de toekomstige ontsluitingsstraat op de Karspeldreef juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Over de buurtstraat zal gelet op de ligging en de functie die het vervult uitsluitend bestemmingsverkeer rijden.

Op basis van de meest recente ritgeneratiecijfers van het CROW (oktober 2012) is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 6,4 tot 7,2 voertuigbewegingen per woning per etmaal. De bouw van circa 300 woningen aan het Bijmerpark leidt derhalve tot 1.920 tot 2.160 motorvoertuigen per etmaal op de ontsluitingsstraat. Dit verkeer verdeelt zich over de twee ontsluitingen (één aan de noordzijde, aansluitend op de Flierbosdreef en één aan de zuidzijde, aansluitend op de Karspeldreef), zodat aan de zijde van Huntum circa 960 tot 1.080 motorvoertuigen per etmaal zullen rijden. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat de spitsintensiteit in het drukste spitsuur 10 % bedraagt van de etmaalintensiteit. Dit zijn gemiddeld 96 tot 108 motorvoertuigen per uur, ofwel ongeveer 1,5 voertuig per minuut.

### **3.6 Bijmerpark**

Voor het Bijmerpark geldt het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” uit 2007. In de definitieve plannen voor het Bijmerpark zijn twee ontwikkelingen die niet passen binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. Deze worden daarom in dit bestemmingsplan meegenomen:

- a. de lichtmasten rond de sportvelden;
- b. het verenigingsgebouw van de atletiekvereniging.

#### *A. Lichtmasten*

De lichtmasten rond de sportvelden worden hoger (circa 18 meter) dan het geldende bestemmingsplan toelaat (10 meter). In het nu voorliggende bestemmingsplan is de benodigde hoogte mogelijk gemaakt.

#### *B. Verenigingsgebouw atletiekvereniging*

Het verenigingsgebouw van de atletiekvereniging is groter en hoger dan het geldende bestemmingsplan toelaat (maximale hoogte 5 meter, maximale oppervlaktemaat 150 m<sup>2</sup>). Het gebouw zal worden gerealiseerd in twee bouwlagen met een hoogte van circa 6,30 meter en een totaal bruto vloeroppervlak van circa 240 m<sup>2</sup>. Om deze afwijkende maten juridisch planologisch te faciliteren is een projectbesluit genomen en is op 18 januari 2011 de bouwvergunning verleend. In het nu voorliggende bestemmingsplan is de nieuwe situatie in overeenstemming met de bouwvergunning opgenomen.

### **3.7 Holendrecht Noord en Zuid**

In het noordelijke en zuidelijke deel van Holendrecht zijn woningen gebouwd in 4 tot 5 bouwlagen. De blokken zijn aaneengeschaald gebouwd. Aan de buitenzijde zijn de ontsluitingsstraten en parkeerplaatsen gerealiseerd ("harde hoven"), aan de binnenzijde zijn groenvoorzieningen ("zachte hoven") gerealiseerd welke aansluiten op de brede groenstrook langs het Abcouderpad. Het gebied wordt ontsloten door de Meerkerkdreef en de Holendrecht dreef. Aan de noordzijde ligt de Rijksweg A9.

#### Niet-woonfuncties

In het geldende bestemmingsplan Holendrecht West (1984) zijn op een aantal hoeken in de woonbebouwing “collectieve voorzieningen” toegestaan, zijnde voorzieningen ten behoeve van de omliggende woningen. De daar gerealiseerde functies betreffen

ondermeer kinderdagverblijven en een kantoor van de woningstichting. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud van deze niet-woonfuncties, waarbij geen uitbreiding wordt toegestaan.

Langs het Abcouderpad is een aantal atelierwoningen gerealiseerd. Deze zijn in overeenstemming met de gerealiseerde situatie en het geldende bestemmingsplan (bestemming “atelierwoningen”) in het nu voorliggende bestemmingsplan opgenomen. Naast atelierwoningen zijn ook bedrijven, maatschappelijke doeleinden en kantoren toegestaan. De toegestane bouwhoogte van 7 meter blijft daarbij ongewijzigd.

### Vernieuwing woningentrees

Voor het noordelijk deel heeft Stadgenoot plannen ontwikkeld de woningentrees aan de straatzijde te wijzigen. In de huidige situatie zijn de bergingen van de woningen die aan het betreffende portiek grenzen veelal gerealiseerd in de uitbouw aan de straat. Deze uitbouwen zijn gelet op de bergingen niet voorzien van ramen, waardoor aan de straatzijde een dichte wand is gerealiseerd. De woningentrees liggen door de uitbouw aan de voorzijde veelal ver naar achteren, waardoor er slecht zicht is op de woningentrees en er vaak vuil ophoopt.

Om de situatie te verbeteren wordt de uitbouw aan de straatzijde met daarin de bergingen gesloopt. Er wordt een minder diepe uitbouw teruggebouwd waar een gemeenschappelijke woningentree wordt gerealiseerd. De bergingen van de woningen op de begane grond worden verplaatst naar de achtertuin, de bergingen van de woningen op de verdiepingen blijven op de begane grond. De portieken worden uitgevoerd in een kleine glazen hal, waarmee het zicht op de openbare ruimte en de woningentrees wordt verbeterd, hetgeen de sociale veiligheid ten goede komt. Omdat de exacte maatvoering van de nieuwe woningentrees nog niet vastligt, is in het bestemmingsplan een zone op de verbeelding aangeduid (bestemming “Wonen”, bouwhoogte 3 meter, aanduiding “bijgebouwen”) waardoor het betreffende deel van het bestemmingsvlak voor maximaal 50% mag worden bebouwd met bijgebouwen (zoals woningentrees en bergingen) tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

### Gemeenschappelijke binnentuin

Het groene binnenhof wordt in erfpacht uitgegeven aan de woningcorporatie. Een strook van 6 meter vanaf de achtergevel wordt daarbij ingericht als privétuin en het resterende deel als gemeenschappelijk groen, dat wordt afgesloten van de openbare ruimte rond het Abcouderpad. Voor het zuidelijk deel is een deel van de grond aan de achterzijde uitgegeven aan woningcorporatie Eigen Haard. De bewoners mogen een tuin inrichten met een diepte van 6 meter, gemeten vanaf de achtergevel. De openbare ruimte in dit gebied wordt opgeknapt.

### Onderdoorgangen

Door de stedenbouwkundige opzet van de gebouwen zijn er veel onderdoorgangen onder de gebouwen. In een aantal gevallen is de sociale veiligheid bij deze onderdoorgangen zodanig, dat het wenselijk is om de doorgangen af te kunnen sluiten. In het bestemmingsplan is omwille van de sociale veiligheid de mogelijkheid geboden om deze onderdoorgangen af te sluiten. Naast de voorwaarde dat het vanuit sociale veiligheid nodig is, is tevens bepaald dat het afsluiten van een onderdoorgang niet is toegestaan als er ter plaatse een fietspad onder de bebouwing doorloopt. Op deze wijze blijft de huidige structuur van fietspaden in het stadsdeel in tact.

Een aantal onderdoorgangen zal worden afgesloten als het achterliggende groen wordt afgesloten en wordt ingericht als gemeenschappelijke binnentuin die alleen voor de bewoners toegankelijk is. Het bestemmingsplan voorziet hierin.

### 3.8 Winkelcentrum Holendrecht

Voor de herontwikkeling van het winkelcentrum Holendrecht is door de gemeenteraad van Amsterdam in 2005 een SPvE vastgesteld. De bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor Holendrecht Centrum is begin 2011 overgedragen van de gemeente Amsterdam naar het stadsdeel Zuidoost. 'De plannen voor het winkelcentrum en omgeving bestaan uit een ontwerp voor het winkelcentrum zelf en het Overbruggingsplan voor de openbare ruimte en het Activiteitscentrum. Beide plannen zijn hieronder beschreven.

#### Herontwikkeling winkelcentrum

Door het stadsdeel is in overleg met de eigenaar van het winkelcentrum gewerkt aan een ontwerp voor de herontwikkeling van het winkelcentrum. Maatregelen die in dit verband worden genomen zijn:

- de bouw van een non-food winkel op de hoek bij het Abcouderpad;
- het opknappen van de gevels van de winkelruimten langs het Abcouderpad;
- de herinrichting van het parkeerterrein aan het Maasdrielfhof / Holendrechtplein en het ter plaatse per saldo toevoegen van parkeerplaatsen.

Om het functioneren van het winkelcentrum te verbeteren is in de planvorming uitgegaan van de bouw van een grote non-food winkel van circa 1.130 m<sup>2</sup> op de hoek van het winkelcentrum, aan de zijde van het Abcouderpad. De winkel wordt gebouwd in één laag. Bevoorrading van de winkel vindt plaats door middel van een expeditiestraat aan de achterzijde van de aangrenzende winkels. Op de afbeelding is de nieuwe winkel aangegeven.



De nieuwe grote winkelruimte wordt gebouwd ter plaatse van de huidige winkelruimten met adres Holendrechtplein 1, 2 en 3. De totale oppervlakte van deze panden bedraagt circa

430 m<sup>2</sup>. De nieuwe winkelruimte krijgt een oppervlakte van circa 1.130 m<sup>2</sup>, zodat het totale bruto vloeroppervlakte aan winkelruimte met 700 m<sup>2</sup> toeneemt. Conform de parkeernota van het stadsdeel geldt voor detailhandel een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 50 m<sup>2</sup>. Voor de toevoeging van de 700 m<sup>2</sup> zijn derhalve 14 extra parkeerplaatsen nodig. Omdat de winkel die in het pand zal worden gevestigd een regionale functie kan vervullen, is in dit geval een ruimere norm dan 1 parkeerplaats per 50 m<sup>2</sup> aangehouden, namelijk 2 parkeerplaatsen per 50 m<sup>2</sup>. De extra parkeervraag die ontstaat als gevolg van de extra winkelruimte kan worden opgevangen door de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Aan de zijkant van de bestaande supermarkt (de zijde van de Holendrechtreed) wordt mogelijk een laad- en losvoorziening gerealiseerd. In dit bestemmingsplan is deze laad- en losvoorziening voorsnog niet opgenomen, omdat de inpassing in de openbare ruimte nog nader uitgewerkt moet worden.

### Overbruggingsplan

Omdat de planvorming voor de herontwikkeling van het winkelcentrum in 2011 stagneerde is en er toen op korte termijn een aantal ingrepen wenselijk waren, heeft het stadsdeel besloten deze ingrepen los te koppelen van de herontwikkeling van het winkelcentrum. Er is hiervoor een Overbruggingsplan gemaakt om de ontwikkelingen in te kaderen en financieel uitvoerbaar te maken. De maatregelen uit het Overbruggingsplan zijn inmiddels nader uitgewerkt.

Voor een aantal deelprojecten / ruimtelijke ingrepen is al overeenstemming. Het betreft de realisatie van een Cruyff-court (inmiddels gerealiseerd), de renovatie van het Activiteitencentrum en de herinrichting van de openbare ruimte.

### *Herinrichting openbare ruimte*

Door de slechte (sociale) veiligheidssituatie bij het maatschappelijk cluster is ervoor gekozen om het café, het jongerencentrum, de gymzaal en de aangrenzende luifel te slopen. Na de sloop is het Holendrechtplein voor het activiteitencentrum tijdelijk heringericht. Het plein is daardoor ruim en overzichtelijk. Na de renovatie van het Activiteitencentrum Holendrecht en omvorming tot Community Center kan er gestart worden met de definitieve inrichting van het Holendrechtplein. Hiervoor is een ontwerp gemaakt, waarover in het voorjaar van 2012 inspraak heeft plaatsgevonden.

Het plein wordt dusdanig ingericht met bijvoorbeeld een podium, zitbanken en een vrij in te vullen ruimte voor het plaatsvinden van buurt- en georganiseerde activiteiten. Zicht op het plein blijft daarbij uitgangspunt om de sociale veiligheid in het gebied te waarborgen.



Afbeelding: huidige situatie Holendrechtplein

Naast het Holendrechtplein wordt ook de rest van de openbare ruimte in Holendrecht heringericht, waarbij parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen worden geoptimaliseerd. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de toekomstige herontwikkeling van het winkelcentrum en de extra publieksvoorzieningen in de Drecht.

#### *Renovatie activiteitencentrum*

Het project Activiteitencentrum (AC) Holendrecht behelst het ontwerp en de verbouwing van het activiteitencentrum tot een Community center voor een overbruggingsperiode van 10 tot 15 jaar. Hierbij ligt het accent op renovatie en de vernieuwing van een deel van de gevel, en is er geen sprake van grootschalige sloopnieuwbouw.



*Afbeelding: huidige voorgevel  
activiteitencentrum Holendrecht*

In het Community center worden diverse sociaal-maatschappelijke functies en wijkvoorzieningen ondergebracht, zoals opvoedondersteuning, speel-o-theek, naschoolse opvang, cursusruimten, muziekoefenruimte, ondergeschikte horeca (restaurant, bar) en ontmoetingsruimten. Het Community center krijgt een omvang van ongeveer 1.200 m<sup>2</sup>.

De renovatie heeft betrekking op het intern verbouwen en het wijzigen van de entree van het gebouw. Uitgangspunt voor het nu voorliggende bestemmingsplan is het mogelijk maken van de nieuwe entree en voor het overige handhaven van de huidige bebouwing waarin diverse maatschappelijke voorzieningen met bijbehorende kantoorruimte en ondersteunende horeca kunnen worden ondergebracht.

## 4. UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan is voor het overgrote deel gericht op beheer, maar maakt voor Huntum Noord herontwikkeling van de bestaande scholen mogelijk, waarbij tevens woningbouw wordt toegevoegd.

### 4.1 Bodem

Voor Huntum Noord is aan de hand van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam (onderdeel van de Nota Bodembeheer) inzicht verkregen in de kwaliteit van de bodem. De Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam zijn op 4 april 2012 door de gemeenteraad bestuurlijk vastgesteld.

De bodem in Huntum Noord is (zowel voor de bovengrond als de ondergrond) in de Nota Bodembeheer aangeduid als bodem die voldoet aan de achtergrondwaarde. De grond die voldoet aan de achtergrondwaarde is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken. Op de bodemkwaliteitskaart is zowel de bovengrond als de ondergrond aangeduid als "klasse 1A" grond. De bodem is daarmee geschikt voor het beoogde toekomstige gebruik (onderwijs en woningbouw). Aanvullend bodemonderzoek is op grond van de bodemkwaliteitskaart niet nodig.

### 4.2 Geluid

#### Wegverkeer

De woningen en onderwijsvoorzieningen in Huntum Noord liggen in de geluidzone van de Karspeldreef, Flierbosdreef, Huntumdreef en de Rijksweg A9. Akoestisch onderzoek is uitgevoerd om vast te stellen wat de geluidbelasting is van de Rijksweg A9, Karspeldreef, Flierbosdreef en Huntumdreef op de toekomstige woningen en nieuwe schoolgebouwen. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door M+P Raadgevende Ingenieurs B.V.

#### *Rijksweg A9*

Voor de Rijksweg A9 is per januari 2012 door de Raad van State het nieuwe Tracébesluit onherroepelijk vastgesteld. De locatie Huntum-Noord valt ook binnen het onderzoeksgebied uit het Tracébesluit. Het wegvak A9 juist ten zuiden van Huntum zal in de toekomst ondertunneld worden. Hierdoor zal de geluidsbelasting fors afnemen. Maatgevend is de huidige situatie. In het kader van het Tracébesluit zijn door de Grontmij een aantal variantberekeningen uitgevoerd. Voor alle rekenpunten geldt dat zelfs de heersende geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. De toekomstige situatie zal door de ondertunneling alleen maar een lagere geluidbelasting opleveren. Vanwege de Rijksweg zijn er dus geen beperkingen voor de realisatie van woningen en onderwijsvoorzieningen in Huntum Noord.

#### *Karspeldreef, Flierbosdreef en Huntumdreef*

Voor de Karspeldreef is een geluidbelasting berekend van 62 dB, voor de Huntumdreef 59 dB. De geluidbelasting van de Flierbosdreef is lager dan 48 dB. Voor de Karspeldreef en Huntumdreef geldt dat groot onderhoud de komende jaren niet aan de orde is, zodat er niet van geluidreducerend asfalt mag worden uitgegaan. Door het dagelijks bestuur van het stadsdeel zijn op 23 april 2013 hogere waarden vastgesteld om de woningbouw en de onderwijsvoorzieningen mogelijk te maken.

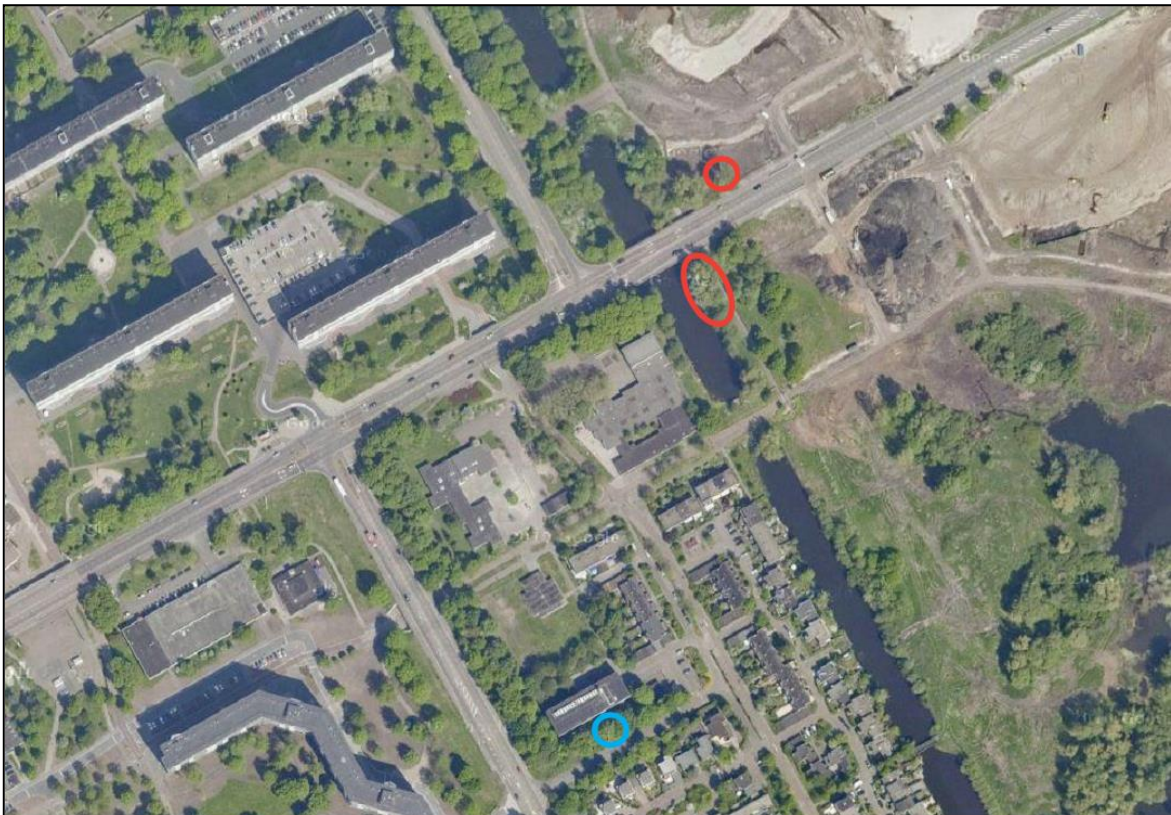
## Railverkeer

Huntum Noord ligt deels in de geluidzone van de spoorbaan Amsterdam-Utrecht. Akoestisch onderzoek is uitgevoerd om te bepalen wat de geluidbelasting is. Huntum Noord ligt binnen de 600 zone van traject 417. Dit betreft het doorgaande spoor van Utrecht naar Amsterdam ongeveer ter hoogte van station Bullewijk. De afstand tot aan de rand van beschouwde bestemming bedraagt circa 550 meter. Om een indicatie te krijgen van de te verwachten geluidsbelasting is een indicatieve berekening uitgevoerd. Ter plaatse zijn langs het spoor schermen aanwezig. Uit de berekening blijkt dat, zelfs als er geen rekening wordt gehouden met tussenliggende bebouwing, er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer van  $L_{den} = 55$  dB te verwachten is.

### 4.3 Flora en fauna

Voor de herontwikkeling van Huntum Noord is een flora- en fauna onderzoek uitgevoerd naar de (mogelijk) aanwezige beschermde flora en fauna. Uit het veldonderzoek en de Groenatlas van Amsterdam is gebleken dat er in de huidige gebouwen van de scholen zeer waarschijnlijk geen beschermde soorten aanwezig zijn. Voor de sloop van de bebouwing zijn daarom geen nadere maatregelen of ontheffingen nodig.

In de groenstrook langs de vaart (zijde Bijlmerpark) zijn verschillende holle bomen aangetroffen. Deze holle bomen staan verspreid door de groenstrook. Niet kan worden uitgesloten dat in een of meer bomen vleermuizen een vaste verblijfplaats hebben. Als er bomen gekapt gaan worden of als er pal naast de bomen een gebouw komt is een afdoend onderzoek naar vleermuizen noodzakelijk. De bomen die mogelijk vaste verblijfplaatsen van vleermuizen herbergen, liggen buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Nader onderzoek naar vleermuizen is daarmee niet aan de orde.



De rode cirkels: locaties holle bomen. De blauwe cirkel: locatie (verlaten) nest van de roek.

In de directe omgeving zijn verschillende roeken gezien. In de boomgroep langs de Huntum - ten zuiden van het plangebied - zijn (oude) nesten van deze kolonievogel gezien. Niet met zekerheid is te zeggen of deze nesten nog worden gebruikt. Gezien de ongunstige periode van het ecologisch onderzoek is niet uit te sluiten dat de roek in de bomen op het plangebied een broedplaats heeft. De nesten van de roek worden als een vaste verblijfplaats in de zin van de Flora en Faunawet beschouwd. Bij het kappen van bomen op het plangebied, dient een afdoend vogelonderzoek te worden uitgevoerd. In dit bestemmingsplan wordt niet uitgegaan van het kappen van deze bomen, zodat nader afdoend vogelonderzoek niet nodig is.

Niet kan worden uitgesloten dat in vaart beschermde vissen voorkomen. Indien demping van de vaart aan de orde is, is een onderzoek naar de visfauna in de vaart noodzakelijk. Tijdens dit onderzoek wordt de vaart bemonstert doormiddel van een combinatie van technieken; namelijk het nemen van steekproeven met een schepnet en door delen van de watergang met een elektrovisapparaat te bemonsteren. De vaart valt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan (ligt in het plangebied van bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer), zodat onderzoek naar de visfauna in het kader van dit bestemmingsplan niet nodig is.

Voor het overige zijn er geen beschermde soorten te verwachten of kan een effect worden uitgesloten.

#### **4.4 Luchtkwaliteit**

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 ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. Als grenswaarden worden overschreden, moet worden onderzocht of door het project de concentratie per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft. Als dat niet het geval is, zal moeten worden onderzocht of het project "in betekenende mate" bijdraagt aan de concentratie van verschillende stoffen. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er verder geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

Deze grens is sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 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 projectbesluit 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 m<sup>2</sup> kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

In Huntum Noord worden twee bestaande schoolgebouwen vervangen door nieuwbouw en maximaal circa 45 woningen toegevoegd. Door bureau M+P is onderzoek uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van het plan geen (tijdelijke) grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden overschreden. Bovendien blijkt dat voor de belangrijkste stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in alle jaartallen de berekende concentraties onder de gestelde grenswaarden blijven en in de toekomst afnemen.

#### **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 100 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. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is de realisatie van woningen, welke op grond van het Besluit niet vallen onder het begrip “kwetsbare functies”. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het Besluit gevoelige bestemmingen.

### 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.

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is het vervangen van de gebouwen van de twee scholen, die moeten worden beschouwd als *bestaande* gevoelige bestemmingen en geen *nieuwe*. De woningen vallen niet onder het begrip “kwetsbare functies”. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het Amsterdamse beleid.

## **4.5 Fysieke veiligheid**

### 4.5.1 Externe veiligheid inrichtingen

Het “Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen” (BEVI, 27 oktober 2004) legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen, waaronder tankstations waar LPG wordt verkocht. die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het besluit is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Binnen of net buiten het plangebied liggen geen inrichtingen voor productie of opslag van gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in het BEVI. Een onderzoek naar het plaatsgebonden en groepsrisico is daarom niet nodig.

### 4.5.2 Externe veiligheid transport

#### *Rijksweg A9*

Het plangebied ligt in de zone van de Rijksweg A9 waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De zone is 200 meter aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de A9.

Uit het tracébesluit voor de A9 blijkt dat in verband met het toekomstige verbod van transport van brandbaar gas (GF3) over de A10 zuid, het transport van deze stoffen grotendeels zal verschuiven naar de A9. De A9 functioneert dan als enige west-oost hoofdverbinding in de regio waar transport van brandbaar gas toegestaan is. Verwacht wordt dat het transport van brandbaar gas in dit deelgebied verdubbelt. In het kader van het tracébesluit is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Daarin is ten aanzien van het plaatsgebonden risico dat de grenswaarde ( $10^{-6}$ ) niet wordt overschreden.

In het tracébesluit is aangegeven dat de tunnel voor een sterke daling van het groepsrisico zorgt. De gevaren naar de omgeving blijven nu grotendeels binnen de tunnel.

Buiten de tunnel is het Groepsrisico in de situatie met tunnel 0. Bij de tunnelmonden is een licht verhoogd risico voor scenario's met toxische stoffen. Dat is echter geen maatgevend scenario, omdat er zeer weinig vervoer is van deze stoffen. Waarborging van de veiligheid binnen de tunnels is van belang. Dit gebeurt door de Tunnelveiligheidsplannen die wettelijk verplicht zijn volgens de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVW).

Omdat de tunnel weliswaar in het tracébesluit is opgenomen, maar nog niet is gerealiseerd is ook de situatie zonder tunnel beschouwd. De nieuwe woningen worden gerealiseerd op meer dan 200 meter (ruim 350 meter) van de snelweg, zodat het groepsrisico geen belemmering vormt voor de bouw van de woningen en onderwijsvoorzieningen.

### *Spoorwegen*

In 2008 is door AVIV onderzoek gedaan naar het groepsrisico rond de spoorlijn Duivendrecht - Breukelen. Daarbij is gebruik gemaakt van gegevens van Prorail over het aantal treinen dat in 2006 gebruik heeft gemaakt van het baanvak en een marktverwachting van Prorail van het aantal treinen tot 2018. In dat onderzoek is aangegeven dat in geval de gevaarlijke stoffen in bonte treinen (verschillende wagons met meerdere soorten gevaarlijke stoffen) worden vervoerd er een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico is. Worden de gevaarlijke stoffen in bloktreinen (één soort gevaarlijke stof per trein) vervoerd, dan is het groepsrisico ruim lager dan de oriënterende waarde. De wijze waarop treinen worden samengesteld (blok of bont) is aan de vervoerders en wordt niet vastgelegd in een vergunning. In het onderzoek van AVIV is op basis van gegevens van het gerealiseerde vervoer en een marktverwachting van Prorail een maximale waarde voor het groepsrisico is berekend. Uitgangspunt daarbij is geweest dat de marktverwachting van Prorail voor 2018 volledig wordt gehaald en voor 100% wordt gevuld met bonte treinen. Op deze manier is een worst-case-scenario berekend. In dit worst-case-scenario ligt het groepsrisico ruim boven de oriënterende waarde.

De woningen en onderwijsvoorzieningen die in Huntum Noord worden gerealiseerd op ruim 500 meter vanaf de rand van de spoorbaan. Nader onderzoek naar externe veiligheid is voor deze woningen niet nodig.

### 4.5.3 Sociale veiligheid

Het verbeteren van de sociale veiligheid kan deels worden bereikt door fysieke maatregelen, waar het bestemmingsplan kader voor kan zijn. In Holendrecht Noord wordt een deel van de groene binnenhoven afgesloten en ingericht als gemeenschappelijke binnentuin, waardoor de sociale veiligheid in die binnenhoven verbetert. Het bestemmingsplan maakt daarnaast het afsluiten van onderdoorgangen in Holendrecht Noord mogelijk, als dit om reden van sociale veiligheid gewenst is.

In de Rechte H-buurt zijn rondom de onderdoorgangen (met de fietspaden) op sommige plekken niet-woonfuncties op de begane grond gerealiseerd. Omdat dit de sociale veiligheid verbetert, zijn bij alle flats van de Rechte H-buurt de niet-woonfuncties alleen toegestaan rond de onderdoorgangen.

Voor het winkelcentrum Holendrecht is, onder meer om de sociale veiligheid te verbeteren, een deel van de bebouwing op het Holendrechtplein gesloopt. Voor de inrichting van de openbare ruimte is een ontwerp gemaakt en de entree van het Activiteitscentrum wordt daarbij gewijzigd. Door deze maatregelen wordt de verblijfskwaliteit en sociale veiligheid op het plein verbeterd.

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een non-food winkel in het winkelcentrum, waardoor het functioneren en de verblijfskwaliteit van het winkelcentrum wordt verbeterd.

In Huntum Noord worden de bestaande scholen voorzien van nieuwbouw en er worden woningen aan het gebied toegevoegd. Door het toevoegen van woningen wordt de sociale veiligheid in het gebied verbeterd.

#### 4.5.4 Verkeersveiligheid

Het bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande infrastructuur. Bij Huntum worden voor de nieuwe scholen (vervangende nieuwbouw) en woningen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. De extra parkeervoorzieningen voor de scholen worden gerealiseerd ten zuiden van het Bullewijkpad, zodat het autoverkeer van en naar de scholen het Bullewijkpad niet hoeft te kruisen.

### **4.6 Watertoets**

#### Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen (in het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

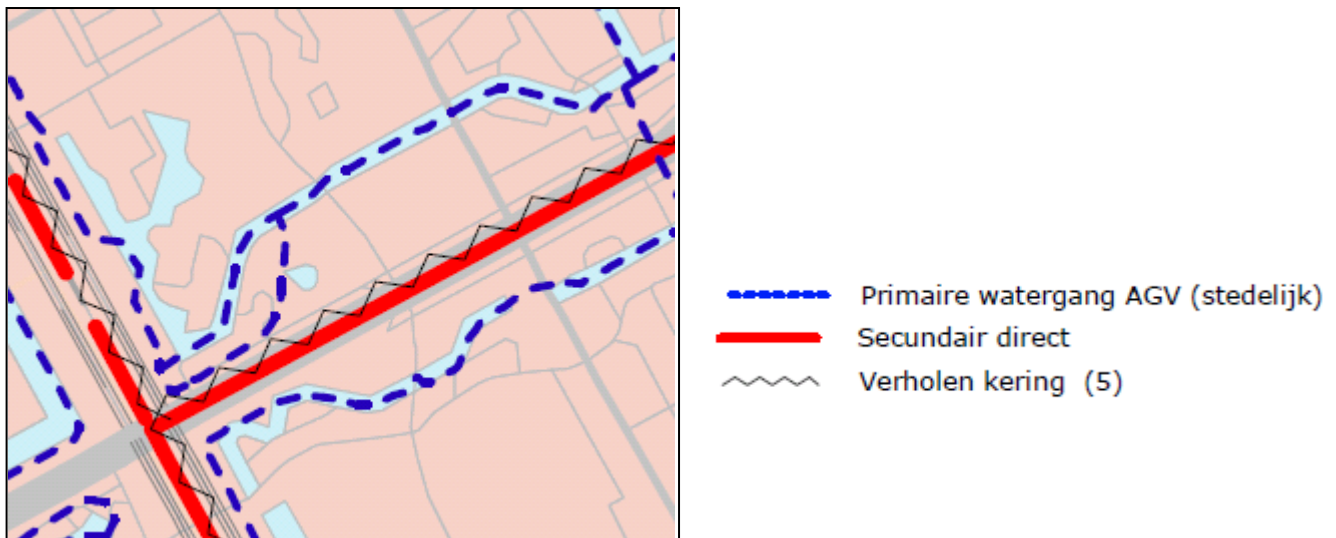
#### Waterbeheerplan

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving' (goedgekeurd door het Algemeen Bestuur op 17 juni 2010 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, mede namens de provincies Zuid-Holland en Utrecht, op 21 september 2010). In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

#### Waterkeringen

Onderstaande afbeelding is een uitsnede van een kaart waarop alle water- en boezemkeringen en water in het beheersgebied van Waternet zijn aangegeven. Op onderstaande afbeelding is te zien dat er (het talud van) de spoorlijn Amsterdam-Utrecht onderdeel is van een polderkade en het talud ten zuiden van de Rijksweg A9 van een "secundair directe waterkering". De waterlopen ten noorden en ten zuiden van de A9 zijn aangewezen als "primaire watergang AGV – stedelijk". Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is behoud van deze watergangen.

Door de bestemming "Water" is demping niet mogelijk.



In het tracébesluit is aangegeven dat de Gaasperdammerweg de functie heeft van een secundaire waterkering. De tunnel zorgt ervoor dat de Gaasperdammerweg zijn waterkerende functie verliest. De tunnel is een hol element binnen de waterkering, waardoor deze aangetast wordt. Wel wordt de tunnel waterdicht uitgevoerd en de tunnelopeningen liggen boven het niveau van de waterkering. De tunnel vormt dus geen directe waterverbinding tussen de verschillende polders. De negatieve effecten worden ondervangen met passende maatregelen; het plaatsen van een vervangende kering in de zuidelijke wand van de tunnel.

De nieuwe woningen en onderwijsvoorzieningen in Huntum Noord op de hoek van de Karspeldreef en de Huntumdreef komen daarmee op circa 400 meter van de secundair directe waterkering te liggen. Conform de Keur van AGV geldt voor dergelijke waterkeringen een beschermingszone van 10 tot 20 meter, waar beperkingen gelden ten aanzien van ondergronds bouwen. De buitenbeschermingszone bedraagt 50 meter. Gelet op de afstand gelden er voor de nieuwe woningen geen beperkingen op dit punt.

#### Waterkwantiteit

Op grond van paragraaf 3.7 van de Keur van AGV is het niet toegestaan om zonder vergunning 1.000 m<sup>2</sup> of meer aan verharding toe te voegen. Toevoeging is alleen toegestaan indien 10% van de toename wordt gecompenseerd in de vorm van nieuw open water.

De woningen / onderwijsvoorzieningen in Huntum Noord (hoek van de Karspeldreef en de Huntumdreef) zijn onderdeel geweest van de planvorming van het Bijlmerpark. In dat kader is de watertoets uitgevoerd. Uitgangssituatie is op basis van de "waterbank vernieuwing Bijlmermeer". Met de herinrichting van het Bijlmerpark wordt / is er in totaal ruim 9,5 hectare nieuw open water aangelegd. Dit is 2,9 hectare meer dan in de oude situatie, zodoende wordt er een overmaat van 1,15 hectare gerealiseerd. Hiermee kan het verlies aan waterbergend oppervlak als gevolg van de bouw van woningen aan weerszijden van het park en de woningen aan de Karspeldreef worden gecompenseerd.

#### Riolering en materialisering

Waternet adviseert om het gebruik van uitlogende materialen te voorkomen. In de planvorming is uitgangspunt om waar mogelijk niet-uitlogende materialen toe te passen.

Waternet stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken. Dit betekent dat de hemelwaterafvoer en de vuilwaterafvoer gescheiden worden, zodat het hemelwater kan infiltreren in de bodem en het rioolstelsel niet onnodig wordt belast.

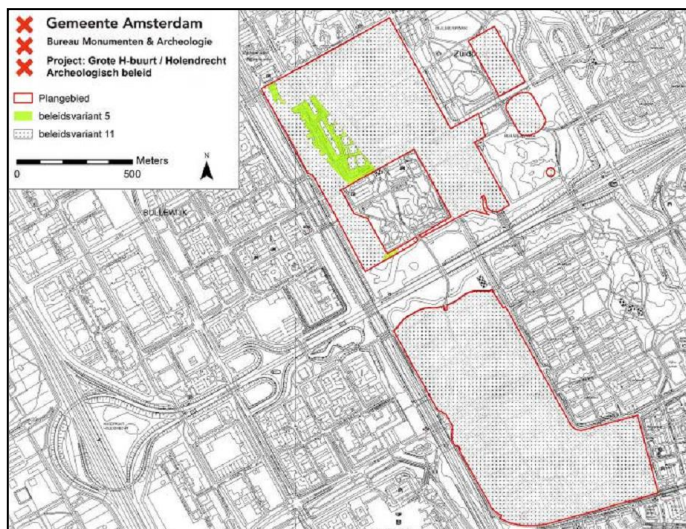
#### 4.7 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht geworden. Conform artikel 38a van deze wet houdt de gemeenteraad "bij de vaststelling van een bestemmingsplan ... en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten"

##### Archeologie

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd. Op basis van een historisch-geografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Grote H-buurt / Holendrecht materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met ontginning, bewoning en landgebruik vanaf de 12de eeuw. In de voormalige Bijlmermeer(polder) zijn met name vanaf de 17de eeuw sporen als ophogingslagen, bebouwingsresten, afval of losse vondsten te verwachten. Daarnaast moet ten aanzien van de archeologische kwaliteit van de ondergrond van het plangebied met 20ste-eeuwse verstoringen rekening worden gehouden. De kans is groot dat bij de aanleg van de huidige bebouwing op veel plekken het oorspronkelijke polderpeil is vergraven.

De archeologische beleidskaart van het plangebied Grote H-buurt / Holendrecht is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop drie zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen.



Beleidsvariant 5: Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m<sup>2</sup> of ondieper dan de 20ste-eeuwse ophoging (2 meter).

Beleidsvariant 11: Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch veldonderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij Bureau Monumenten en Archeologie

gemeld worden, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

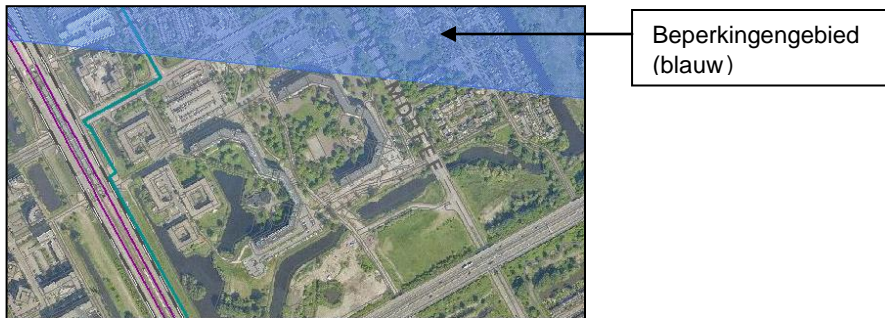
#### Bovengrondse cultuurhistorie

Op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland is het plangebied aangewezen als “stedelijk” en “gesloten” gebied waar weinig of geen archeologische waarden te verwachten zijn en weinig resten van tijdsperioden zichtbaar zijn. In het plangebied zijn geen gemeentelijke monumenten, Rijksmonumenten of provinciale monumenten aanwezig.

#### **4.8 Luchthaven Schiphol**

Vanaf 2003 is de nieuwe Wet Luchtvaart van kracht. Op grond van deze wet is tevens het Luchthavenindelingbesluit vastgesteld. De binnen dit besluit aangegeven contouren van het “luchthavengebied” en het “beperkingengebied” zijn gebaseerd op veiligheid en geluidshinder. De ligging binnen een dergelijke contour stelt beperkingen aan de bestemmingen die aan een bepaald gebied kunnen worden gegeven.

Een deel van het plangebied valt binnen het zogeheten beperkingengebied. Er geldt in dat gebied een maximum bouwhoogte van 150 meter. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is het in stand houden van en mogelijk maken van bebouwing die (veel) lager is dan 150 meter. Het bestemmingsplan zal daardoor in overeenstemming zijn met het Luchthavenindelingbesluit.



Het plangebied valt buiten de in het luchthavenindelingsbesluit aangegeven zone waarbinnen geen woningen en andere geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan. Ook valt het plangebied buiten de zone waarbinnen geen vogelaantrekkende functies zijn toegestaan.

#### **4.9 Economische uitvoerbaarheid**

Voor het Bijlmerpark is een grondexploitatie vastgesteld. Huntum Noord is daar onderdeel van. De uitbreiding van de achtertuinen in delen van Holendrecht worden door Stadgenoot gefinancierd. Op grond daarvan besluit het stadsdeel om toepassing te geven aan artikel 6.12, tweede lid Wro en geen exploitatieplan vast te stellen.

## 5. JURIDISCHE PLANOPZET

### 5.1 Standaardisatie en digitalisering

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan alle bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de daaruit volgende aanvullende regelingen. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de ro-standaarden voor de digitalisering wordt vastgesteld en dat daarvan tevens een analoge verbeelding wordt vastgesteld. Van een bestemmingsplan, vastgesteld na 1 januari 2010, is er dus altijd een digitale en analoge (papieren) verschijningsvorm. Deze zijn beide (rechts)geldig. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, en er is tevens een digitaal plan.

### 5.2 Hoofdopzet

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

#### *Verbeelding*

Op de verbeelding van de plankaart wordt door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes / volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter. Als ondergrond 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 plankaart weergegeven.

#### *Regels*

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden 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. In onderstaande paragraaf wordt een toelichting gegeven op de regels in hoofdstuk 2. 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-dubbeltelregel zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij een vaste volgorde aangehouden.

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregel
- Nadere eisen
- Ontheffing van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels

- Ontheffing van de gebruiksregels
- Aanlegvergunning
- Sloopvergunning
- Wijzigingsbevoegdheid

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een aantal gevallen is in afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden mogelijk, in sommige gevallen is dit slechts mogelijk na het verlenen van een ontheffing door het dagelijks bestuur. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

### **5.3 Artikelgewijze toelichting op de regels van hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan**

#### Artikel 3: Bedrijf

De bedrijfsgebouwen aan de Huntumdreef zijn bestemd als “bedrijf”. Naast nutsvoorzieningen zijn ook bedrijven categorie A en B van de bedrijvenlijst.

#### Artikel 4: Detailhandel

Het winkelcentrum Holendrecht is bestemd als detailhandel. Naast winkels, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening zijn ook verschillende vormen van horeca (met uitzondering van nachtzaken) toegestaan. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de bouw van een non-food winkel aan de zijde van het Abcouderpad. De bouwhoogte aan de zijde van de woningen is daarbij beperkt tot 5 meter, de afstand tot de woningen bedraagt 14 meter. Op deze wijze is er voldoende afstand tussen de bestaande woningen en de nieuwe bebouwing van het winkelcentrum. Aan de achterzijde van de winkels kan een laad- en losvoorziening worden gerealiseerd.

De bouwhoogte van de bestaande bebouwing (circa 7 meter, een deel maximaal 8 meter) is vastgelegd. Het aantal horecazaken in het winkelcentrum is relatief hoog (7). In het bestemmingsplan is dit huidige aantal als maximum vastgelegd. Verdere uitbreiding is niet gewenst. Om het functioneren van het winkelcentrum te verbeteren is het wenselijk dat het aantal horecazaken verder wordt verminderd ten gunste van de winkels. Daarom is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het aantal horecazaken te verminderen.

#### Artikel 5: Gemengd-1

In enkele panden in Hoptille zijn niet-woonfuncties op de begane grond gevestigd waarboven wordt gewoond.

#### Artikel 6: Gemengd-2

In de grote H-buurt zijn enkele gebouwen gerealiseerd waar diverse functies in zijn ondergebracht. In overeenstemming met het geldende bestemmingsplan hebben deze gebouwen een brede gemengde bestemming gekregen waarbij bedrijven, kantoren, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan.



### Artikel 7: Gemengd-3

Langs het Abcouderpad in Holendrecht Zuid is een aantal vrijstaande atelierwoningen gerealiseerd. Gelet op de huidige marktomstandigheden is een bredere bestemming voor deze gebouwen gewenst. De bestemming Gemengd-3 voorziet daarom naast woningen en atelierwoningen tevens in de mogelijkheid om maatschappelijke voorzieningen te realiseren.

### Artikel 8: Groen

Grote groengebieden zoals de binnenhoven van Holendrecht en de parkachtige omgeving tussen de flats in de grote H-buurt zijn bestemd als groen. Ook kleinere groenstroken waarbij behoud van groenvoorzieningen van belang is zijn bestemd als groen.

### Artikel 9: Kantoor

De kantoren aan het spoor zijn bestemd als “kantoor”. In het geldende bestemmingsplan is daarbij een globale regeling opgenomen met een maximum bebouwingspercentage en een maximale bouwhoogte. Er is geen aanleiding om deze regeling in dit nieuwe bestemmingsplan te herzien.

### Artikel 10 en 11: Maatschappelijk-1 en Maatschappelijk-2

Gebouwen met een pure maatschappelijke bestemming zijn bestemd als Maatschappelijk-1 of Maatschappelijk-2. Het verschil tussen beide bestemmingen is dat bij maatschappelijk-1 geluidgevoelige functies (zoals gezondheidsgebouwen en onderwijsvoorzieningen) wel zijn toegestaan en bij maatschappelijk-2 niet. Voor het overige zijn de regelingen gelijk.

De gebouwen zijn daarbij ingetekend conform de bestaande situatie. Uitbouwen zijn in beperkte mate toegestaan: op maximaal 10% van het bestemmingsvlak voor zover dit buiten een bouwvlak ligt. De maximale bouwhoogte van deze uitbouwen of bijgebouwen bedraagt 3 meter.

Het perceel waar de vervangende nieuwbouw van de Rozemarn en de Achtsprong is bestemd als “Maatschappelijk-1”. Hiervoor geldt een bebouwingspercentage van 35% en een maximum bouwhoogte van 12 meter. Op de verbeelding is een aanduiding opgenomen waarmee is verzekerd dat de huidige fietsverbinding tussen het Huntum en de Rechte H-buurt behouden blijft. De plek van het fietspad kan door de nieuwbouw iets schuiven, maar de verbinding blijft in stand.

Op de verbeelding is een zone voorzien van de aanduiding “ontsluiting” waar alleen gebouwd mag worden als er binnen die zone kan worden voorzien in een ontsluitingsstraat voor het autoverkeer tussen de Karspeldreef en het Bullewijkpad. Deze ontsluitingsstraat wordt gerealiseerd indien de woningbouw aan het Bijlmerpark wordt gerealiseerd. De aansluiting van de straat op de Karspeldreef is conform het SpvE Bijlmerpark uit 2005 voorzien bij de kruising met de Flierbosdreef. De regeling met de zone is nodig, omdat anders ter plaatse van de voorziene ontsluitingsstraat bebouwing kan worden gerealiseerd, die de autoverbinding fysiek kan blokkeren.

### Artikel 12: Maatschappelijk-3

Dit heeft betrekking op het woonzorgcomplex de Drecht. Toegestaan is een woonzorgcentrum met alle bijbehorende voorzieningen, zoals een winkeltje, kapper, medische ruimten, gemeenschappelijke ruimten, etc. Net als bij bijvoorbeeld het verzorgingshuis in de Venserpolder is het wenselijk om ook zelfstandige woningen mogelijk te maken, gelet op trend in Amsterdam waarbij steeds meer verzorgingshuizen sluiten. Voor het woonzorgcomplex de Drecht geldt daarnaast dat daar mogelijk ook diverse medische voorzieningen (gezondheidscentrum) worden gerealiseerd. In dit bestemmingsplan is daar rekening mee gehouden.

### Artikel 13: Sport

De sportvoorzieningen in het Bijlmerpark zijn bestemd als "Sport". De gebouwen ten behoeve van de sport zijn bestemd als "Maatschappelijk-2". Daarin zijn naast diverse sportvoorzieningen zijn ook kinderdagverblijven en parkeervoorzieningen (op het dak) toegestaan.

### Artikel 14: Tuin

Tuinen bij woningen zijn bestemd als "tuin". In een aantal gevallen zijn in de aangrenzende woningen niet-woonfuncties zoals een kinderdagverblijf gerealiseerd. Omdat een kinderdagverblijf op grond van wettelijke bepalingen een buitenruimte moet hebben, is in de regels bepaald dat de tuin ook mag worden gebruikt ten behoeve van de functies die in de aangrenzende hoofdbebouwing legaal zijn gerealiseerd of door middel van een afwijkingsprocedure conform artikel 2.12 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden toegestaan. Voorwaarde is wel dat de buitenruimte niet zorgt voor een onevenredige hinder voor omwonenden.

### Artikel 15: Verkeer-1

De wegen in het gebied zijn bestemd als "Verkeer-1". Bij het winkelcentrum Holendrecht zijn onder de dreef diverse voorzieningen (horeca en winkels) gerealiseerd. Deze zijn nader aangeduid. In overeenstemming met het staanplaatsenbeleid van het stadsdeel zijn er in dit deel van het stadsdeel geen staanplaatsen toegestaan. In de bestemming zijn tevens speelvoorzieningen en sportvoorzieningen toegestaan (zoals het Cruyff court).

### Artikel 16: Verkeer-2

De parkeergebouwen in het gebied zijn bestemd als "Verkeer-2". De maximale bouwhoogte is op de kaart aangegeven. Bouwwerken op het dak van de garages zijn toegestaan, waarbij in dat geval wordt gemeten vanaf het dak.

### Artikel 17: Verkeer-3

De voor autoverkeer niet toegankelijke openbare ruimte is bestemd als "Verkeer-3". Dit heeft vooral betrekking op het uitgebreide netwerk van fietspaden door dit deel van Zuidoost. Om dit hoofdnet fiets te accentueren en te voorkomen dat deze routes voor autoverkeer gaan worden gebruikt, is ervoor gekozen een aparte bestemming hiervoor aan te houden.

### Artikel 18: Verkeer-4

Het spoortaalud waar zowel de metro als de trein gebruik van maakt ligt buiten de grenzen van het bestemmingsplan. De metrobaan naar Gein buigt na station Holendrecht af

richting Gein en loopt daarmee door het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan. Deze metrolijn is bestemd als “Verkeer-4”. Naast metrobanen zijn stations en bijbehorende voorzieningen toegestaan.

#### Artikel 19: Water

Het water in het plangebied is van waarde voor de structuur van de openbare ruimte en is daarom apart bestemd.

#### Artikel 20: Wonen

De woningen in het gebied zijn vrijwel overal bestemd als “Wonen”. Op een aantal plekken zijn in (delen van) de woningen niet-woonfuncties gerealiseerd. Deze zijn op de kaart apart aangeduid.

Ook de nieuwe woningen in Huntum Noord zijn bestemd als “Wonen”. Voor deze woningen geldt een maximum bouwhoogte van 10 meter (3 bouwlagen). Omdat de nieuwe woningen worden gebouwd binnen zones van wegen die op grond van de Wet geluidhinder gezoned zijn, mogen de woningen alleen worden gebouwd indien elke woning wordt voorzien van minimaal één stille zijde, een gevel waar de geluidbelasting gelijk of lager is dan de voorkeurgrenswaarde. Voor Huntum Noord is de stedenbouwkundige verkaveling van de woningen nog niet bekend. Daarom is rondom de bebouwingsvlek een zone aangeduid waar tuinen bij woningen zijn toegestaan.

De niet-woonfuncties in de grote H-buurt (Hogevecht, Hoogoord, etc) zijn op de kaart aangeduid met de aanduiding “specifieke vorm van gemengd-1”. Bedrijven, kantoren, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen zijn daarbij toegestaan op de begane grond en op de 1<sup>e</sup> verdieping. Winkels en horeca zijn gelet op de nabije ligging van de Amsterdamse Poort niet wenselijk en daarom niet toegestaan.



*Afbeelding: dienstverlening (kapper) en maatschappelijke voorzieningen in de flat Hofgeest.*

In Holendrecht zijn in de gebouwen met hoofdzakelijk woningen incidenteel ook niet-woonfuncties gerealiseerd. Deze zijn aangeduid met “specifieke vorm van gemengd-2”. Uitgangspunt voor het deelgebied Heesterveld is dat er in het meest noordelijke gebouw (langs de Karspeldreef) naast woningen ook maatschappelijke voorzieningen (waaronder ateliers) en horecavoorzieningen gerealiseerd moeten kunnen worden. Het bestemmingsplan voorziet hierin. Omdat er in het gebouw ook wordt gewoond, zijn

nachtzaken (horecacategorie 2) niet toegestaan, is de horeca beperkt tot maximaal 600 m<sup>2</sup> en zijn de niet-woonfuncties alleen op de begane grond en 1<sup>e</sup> verdieping toegestaan. In Huntum is in een aantal woningen een kinderdagverblijf gerealiseerd. Deze zijn op de kaart voorzien van de aanduiding “m” (maatschappelijk).

De onderdoorgangen mogen in principe niet worden bebouwd, omdat deze doorgaans worden gebruikt als voetpad of fietspad. In Holendrecht is het om redenen van sociale veiligheid in een aantal gevallen wenselijk om de onderdoorgangen wel af te sluiten. Dit is op grond van dit bestemmingsplan mogelijk, op voorwaarde dat er geen fietspad in de onderdoorgang ligt en het afsluiten nodig is omwille van de sociale veiligheid. Daarnaast wordt een aantal openbaar toegankelijke binnenterreinen uitgegeven en in gebruik genomen als niet-openbaar toegankelijke gemeenschappelijke binnentuin. In dat kader is het wenselijk om de mogelijkheid te hebben de onderdoorgang dicht te zetten of te bebouwen. Het bestemmingsplan voorziet hierin.



*Afbeelding: een onderdoorgang in Holendrecht Noord*

De maximale bouwhoogte van de woningen is op de verbeelding (plankaart) aangegeven. Voor de woningen aan de Randwijkhof (Holendrecht Zuid) en een groot deel van de woningen in Huntum geldt dat op grond van het geldende bestemmingsplan (of een eerder verleende vrijstelling) dakopbouwen zijn toegestaan op de woning. Deze mogelijkheid is in het nu voorliggende bestemmingsplan overgenomen, ook voor de woningen in de betreffende straten waar een dakopbouw nu al is toegestaan maar nog niet is gerealiseerd.



*Afbeeldingen: gerealiseerde dakopbouwen aan de Randwijkhof (links) en Huntum (rechts)*

Voorwaarde voor de dakopbouwen is dat er aan minimaal één zijde een afstand van minimaal 2 meter tot aan de gevel wordt aangehouden, omdat er anders sprake is van een derde bouwlaag, hetgeen stedenbouwkundig onwenselijk is. In Huntum zijn de dakopbouwen in overeenstemming met de partiële herziening bestemmingsplan

Bijlmermeer toegestaan op minimaal 2 meter vanaf de achtergevel. Bij de woningen aan de Randwijkhof geldt de minimale afstand tot de voorgevel.

Het gedeelte van het dak waar geen dakopbouw is toegestaan maar wel is voorzien van de "specifieke bouwaanduiding - dak" mag worden ingericht en gebruikt als dakterras, waarbij een borstwering van maximaal 1,20 meter hoog is toegestaan. Privacyschermen tussen de dakterrassen onderling zijn op grond van het Besluit omgevingsrecht vergunningvrij en kunnen daarom niet worden geregeld in het bestemmingsplan.

Bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 2 meter. Bij de flat Hofgeest zijn hogere bouwwerken gerealiseerd en in de regels uitgezonderd.



*Afbeelding: tuinen bij de flat Hofgeest met hoge erfafscheidingen (4 meter) en bijbehorende pilaren (circa 8 meter).*

Parkeren in tuinen is alleen toegestaan daar waar de aanduiding "parkeerterrein" is opgenomen.

## 6. OVERLEG

### 6.1 Inspraak

Van donderdag 24 november 2011 tot en met woensdag 4 januari 2012 heeft het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Op maandag 12 december 2011 is een informatieavond georganiseerd. Een ieder is tijdens de terinzagetermijn in de gelegenheid gesteld om schriftelijke inspraakreacties in te dienen. Daarvan hebben twee personen namens de Bewonersvereniging Huntum gebruik van gemaakt. De opmerkingen zijn hieronder samengevat en voorzien van een antwoord.

#### 1. N. Gans en G.J. Reilink namens bewonersvereniging Huntum

Bezwaar wordt gemaakt tegen het voorontwerpbestemmingsplan vanwege het aantal woningen, de voorgestelde verkeersontsluiting en parkeergelegenheid. In de inspraakreactie is het bezwaar puntsgewijs toegelicht.

##### 1.1 Opmerking

De wijk Huntum is in de jaren zeventig en tachtig gebouwd als een verkeersluwe groene woonwijk met ruime percelen en voldoende parkeerruimte. In 1985 is een aantal villa's omgebouwd tot eengezinswoning. Het woningaantal is daardoor gestegen van 49 naar 65. Het aantal parkeerplaatsen is niet evenredig toegenomen, zodat de parkeerdruk is gestegen. Het bestemmingsplan gaat uit van een verdere toename met 96 woningen, hetgeen onacceptabel is.

##### Antwoord

Het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van een toename van circa 45 woningen. Gelet op de beschikbare ruimte en de binnenstedelijke situatie is de toename van 45 woningen stedenbouwkundig en ruimtelijk goed inpasbaar. Conform de parkeernormen uit het parkeerbeleid van het stadsdeel wordt er voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de toe te voegen functies.

##### 1.2 Opmerking

Op grond van het voorontwerpbestemmingsplan is een bouwhoogte van 12 meter toegestaan. De bouwhoogte van de bestaande woningen is 8,50 meter inclusief een eventuele dakopbouw. De bouwhoogte van de nieuwbouw zou moeten aansluiten op de bestaande woningen, dus maximaal 3 bouwlagen.

##### Antwoord

Omdat de woningen aan de rand van de wijk worden gerealiseerd is gekozen voor een bouwhoogte van 12 meter. Het bestemmingsplan maakt daarbij een verkaveling mogelijk waarbij de nieuwe woningen het geluid van de omliggende wegen op de bestaande woningen enigszins kunnen afschermen. De onderlinge afstand tussen de nieuwe woningen en bestaande woningen bedraagt minimaal 11 meter tussen de voorgevel van de nieuwbouw en de zijgevel (blinde muur) van de bestaande bebouwing. De afstand tussen de voorgevel van de bestaande woningen en de nieuwbouw bedraagt minimaal 31 meter. Gelet op het voorgaande is er door de voorgestelde bouwhoogte geen sprake van een onevenredige afname van het uitzicht, de privacy en de bezonning.

##### 1.3 Opmerking

Er mogen uitsluitend koopwoningen worden gerealiseerd.

##### Antwoord

Het bestemmingsplan regelt niet het soort woningen (koop of huur), maar uitsluitend dat de functie wonen is toegestaan.

1.4 Opmerking

Een woontoren van 30 meter is niet op zijn plaats bij de ingang van de ecologische zone van het Bijlmerpark en in een laagbouwwijk als Huntum. In december 2004 is door een aantal bewoners bezwaar aangetekend tegen dit gebouw in het kader van het SPvE Bijlmerpark. Hierop is nooit een reactie ontvangen. De bouwhoogte van 30 meter zou beperkt moeten worden tot de noordzijde van de Karspeldreef. De woontoren bederft het uitzicht van de woningen langs het fietspad en de woningen komen in de slagschaduw van het gebouw te staan. Gevraagd wordt hoe de hoogbouw zich verhoudt tot de sloop van hoogbouw elders in de Bijlmermeer.

Antwoord

De woontoren valt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan en is op basis van het geldende bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer toegestaan.

1.5 Opmerking

Vestiging van scholen in Huntum is historisch en niet logisch. Twee openbare scholen met belendende percelen is voor een "postzegelwijk" als Huntum te veel. De leerlingen zijn niet afkomstig uit Huntum. Verplaatsing van de scholen dichterbij de woonplekken beperkt tijdverlies voor de leerlingen en hun ouders. Het beperkt de verkeersstromen bij de flats van herkomst en in Huntum en de parkeeroverlast aldaar.

Antwoord

De twee scholen bedienen nu zowel de wijk Huntum als de omliggende wijken. Ook de toekomstige woningbouw langs het Bijlmerpark kan profiteren van de aanwezigheid van de basisscholen. Een basisschool is over het algemeen een functie die prima inpasbaar is in de overwegende woonomgeving. De scholen zijn niet uitsluitend geschikt voor onderwijs, maar ook voor naschoolse opvang en voor buurtactiviteiten.

1.6 Opmerking

De vestiging van een telefooncentrale valt weliswaar buiten het aangegeven plangebied, maar is niet in overeenstemming met het karakter van Huntum. Het lijkt desgewenst een geschikte locatie voor passende woningbouw. In 2000 is een uitbreiding van het KPN gebouw door het stadsdeel afgewezen, omdat dit qua uiterlijk niet paste in de wijk. Dat geldt ook voor de nu voorziene bouwhoogtes.

Antwoord

Het KPN gebouw waar de inspreker op doelt is een bestaand gebouw. Het voorontwerpbestemmingsplan legt uitsluitend de bestaande functie en bestaande bouwhoogte vast. Er zijn geen voornemens van de eigenaar van het pand om de functie te wijzigen danwel het pand te slopen.

1.7 Opmerking

De parkeerdruk in Huntum is groot door de omliggende flats, sportvelden en atletiekbanen in het park, de Amsterdam ArenA, Heineken Music Hall, Kwakoe, etc.

Antwoord

Conform het Concept Uitwerkingsbesluit Parkeerverordening Stadsdeel Zuidoost 2012 wordt in de H-buurt betaald parkeren ingevoerd. Hierdoor zal de parkeerdruk door bezoekers van ondermeer de Amsterdam ArenA afnemen.

1.8 Opmerking

Uitgangspunt voor de bewonersvereniging is vergroting van de verkeersveiligheid in het algemeen en in het bijzonder voor voetgangers, schoolgaande kinderen en fietsers. Daarbij is het noodzakelijk de huidige verkeersdruk voor het halen en

brengen van schoolkinderen en bij andere gelegenheden van verhuur van de scholen te beperken.

Antwoord

Voor de toe te voegen functies wordt conform het parkeerbeleid van het stadsdeel voorzien in voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte of op eigen terrein.

1.9 Opmerking

Een doorlopende weg onder de Karspeldreef langs de lintbebouwing van de Flierbosdreef is op grond van verkeersveiligheid en de geprojecteerde scholen langs deze weg absoluut onaanvaardbaar.

Antwoord

De voorgenomen ontsluitingsstraat langs het Bijlmerpark waar de inspreker op doelt betreft een buurtstraat die de circa 300 toekomstige woningen langs het Bijlmerpark zal ontsluiten. Over de buurtstraat zal gelet op de ligging en de functie die het vervult uitsluitend bestemmingsverkeer rijden. Dit verkeer verdeelt zich over de twee ontsluitingen (één aan de noordzijde, aansluitend op de Flierbosdreef en één aan de zuidzijde, aansluitend op de Karspeldreef). De verkeersintensiteiten ter plaatse van de scholen zullen beperkt zijn en niet leiden tot onaanvaardbaar onveilige verkeerssituaties.

1.10 Opmerking

Als de bestemming van Huntum Noord beperkt blijft tot een bij de rest van Huntum passend aantal woningen is er geen extra aansluiting op de Karspeldreef nodig. Echter, voor de in het voorontwerpbestemmingsplan voorgestelde bebouwing en functies zal een ontsluiting via de Karspeldreef moeten worden gerealiseerd. Aan die zijde zal ook voldoende parkeergelegenheid moeten worden geboden. De verkeersstromen van de huidige woningen en de nieuwe woningen / onderwijsvoorzieningen moeten daarbij volledig worden gescheiden.

Antwoord

In vergelijking met de bestaande situatie worden er maximaal circa 45 woningen toegevoegd. Uitgaande van 4 voertuigbewegingen per woning per etmaal, leidt de woningen tot een verkeerstoename van 180 bewegingen per dag. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat de spitsintensiteit in het drukste spitsuur 10 % bedraagt van de etmaalintensiteit. Dit betekent dat er in het drukste spitsuur maximaal 18 voertuigbewegingen (minder dan 1 auto per minuut) extra via de bestaande ontsluiting in Huntum zullen rijden. Daarvoor is derhalve geen aansluiting op de Karspeldreef nodig. Deze zal pas worden gerealiseerd als alle woningbouw langs het Bijlmerpark alsnog wordt gerealiseerd. Voor de nieuwe functies zullen conform het parkeerbeleid van het stadsdeel voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

1.11 Opmerking

In het voorontwerpbestemmingsplan is niet stilgestaan bij ruimtebeslag van de verbrede A9 en de aangepaste situering van het Bijlmerplein (fietspad) door Huntum. Dit moet over de geplande overkluisde A9 worden geleid.

Antwoord

In het Tracébesluit CAA is aangegeven dat het fietspad door Huntum aan de zijde van de A9 wat wordt verlegd en over de A9 wordt geleid. De toelichting zal op dit punt worden aangevuld.

1.12 Opmerking

De bewonersvereniging vindt dat het aanwezige groen moet worden gehandhaafd en dat het aandeel groen in het nieuwe plan tenminste gelijk moet zijn aan dat van de bestaande bouw. Verstening betekent aantasting van de kwaliteit van de wijk.



Indien er wordt verdicht zou dit moeten leiden tot een verlaging van de erfpachtcanon.

Antwoord

In de huidige situatie is het plangebied voor een groot deel bebouwd en verhard. Het aanwezige groen bestaat voornamelijk uit de bomenrijen aan de dreven. Deze blijven op grond van het nieuwe bestemmingsplan mogelijk.

## 6.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan de vooroverlegpartners. Verzocht is te reageren voor 22 december 2011. Van de volgende partners is een reactie ontvangen.

### Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening

Opmerking

Voor de strook kantoren langs het spoor wordt aangegeven dat er geen concrete ontwikkelingen zijn. Hierdoor is afgezien van een regeling om andere bestemmingen mogelijk te maken en wordt de huidige situatie geconserveerd. dRO heeft begrip voor deze stellingname, maar deze is niet in overeenstemming met de ambities uit de Structuurvisie Amsterdam 2040. Daar is deze strook in het faseringsbeeld 2010/2020 aangeduid als gemend woonwerkgebied. Gelet op het feit dat er nu nog onvoldoende programmatisch bekend is om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om hier onder andere woningen toe te voegen, gaat de adressant akkoord met het vastleggen van de huidige bestemming. In geval herontwikkeling wel aan de orde is, verzoekt dRO het stadsdeel om in de geest van de Structuurvisie de ontwikkelingen te onderzoeken en indien mogelijk te realiseren. Dit geldt eveneens voor de ontwikkelingen langs de Holendrechtreed, waar in de structuurvisie een transformatie naar een gemengd woonwerkgebied wordt voorzien.

Antwoord

De opmerking geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Opmerking

De taluds van de A9 en de spoordijk maken onderdeel uit van de ecologische structuur. Deze taluds vallen buiten het plangebied. In het verlengde van de Structuurvisie wordt een visie op de Ecologische structuur van Amsterdam opgesteld, vast te stellen als uitwerking van de structuurvisie. Het stadsdeel zal daarover te zijner tijd worden benaderd.

Antwoord

De opmerking geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Opmerking

In paragraaf 4.2 van de Toelichting is vermeld dat de Gaasperdammerweg ondertunneld wordt en daarom buiten het akoestisch onderzoek kan blijven. Dat is enigszins voorbarig. De planvorming van de ondertunneling is niet afgerond en er is geen zekerheid of de ondertunneling binnen de planperiode van voorliggend bestemmingsplan zal plaatsvinden. Dit betekent dat de geluidhinder van de Gaasperdammerweg op de nieuw geprojecteerde woningen en scholen ook getoetst moet worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Overigens hebben op het kaartje in paragraaf 3.4.2 van de Toelichting de nieuwbouwlocaties de bestemming W5, terwijl deze locaties op de plankaart de bestemming GD4 hebben.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd is uitgegaan van de ondertunneling van de A9, conform het per 4 januari 2012 onherroepelijk geworden Tracébesluit.

In paragraaf 3.4.2 van de toelichting is een kaartje uit het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Bijlmerpark opgenomen, waar de blokken zijn aangeduid als "W5". In het bestemmingsplan zijn deze blokken bestemd als "Gemengd-4".

Opmerking

In de toelichting ontbreekt aandacht voor railverkeerslawaai. De locatie waar nieuwbouw van scholen en/of woningen mogelijk is, ligt echter deels in de geluidszone van de spoorbaan Amsterdam-Utrecht. Deze spoorbaan dient in het akoestisch onderzoek betrokken te worden.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd is rekening gehouden met het railverkeerslawaai.

Opmerking

Geadviseerd wordt om, nadat het akoestisch onderzoek is afgerond, het bestemmingsplan te agenderen in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

Antwoord

Het bestemmingsplan is op 23 mei 2012 behandeld in het TAVGA.

Opmerking

In paragraaf 4.6 wordt de route rond de Amsterdam Arena als een transportroute voor gevaarlijke stoffen vermeld. Deze route is echter per gemeentelijke besluit opgeheven en kan buiten beschouwing blijven.

Opmerking

De toelichting is hierop aangepast.

**Gemeente Diemen**

Adressant heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

**D. Anakram namens Stadgenoot**

Opmerking

Gepleit wordt om de mogelijkheden voor een gezondheidscentrum in het gebouw De Drecht in de toekomst open te houden. Gedacht wordt aan een gezondheidscentrum met huisartsen, fysiotherapeuten, diëtisten, apotheek, etc.

Antwoord

In het bestemmingsplan is het gebouw bestemd als "Maatschappelijk – 3". Naast een woonzorgcentrum zijn ook maatschappelijke voorzieningen toegestaan, zodat het bestemmingsplan al voorziet in de realisatie van een gezondheidscentrum.

Opmerking

Verzocht wordt om, net als bij de andere maatschappelijke bestemmingen, bij de Drecht een beperkte mate van uitbreiding toe te staan, zoals een beperkte uitbouw in de bestemming "Tuin" en "Groen" ten behoeve van een fysiotherapie ruimte.

Antwoord

Het bouwvoornemen is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Opmerking

Er lopen gesprekken met het AMC om eventueel logeermogelijkheden te bieden aan patiënten of hun familieleden voor een kortere periode. Is dit toegestaan op grond van het voorliggende bestemmingsplan, wellicht onder de noemer "short stay"?

Antwoord

Short stay betreft het voor korte termijn verhuren van een zelfstandige woonruimte, daar is in dit geval geen sprake van. Het voor korte tijd laten slapen van patiënten van het AMC of hun familie valt binnen de kaders van het begrip “maatschappelijke voorzieningen” waar ook medische voorzieningen bij horen. Dit is op grond van het nu voorliggende bestemmingsplan dus mogelijk.

Opmerking

Het gezondheidscentrum moet goed bereikbaar zijn met de auto. Verzocht wordt om in het groen tussen het Holendrechtplein en de Drecht autoverkeer en parkeren toe te staan.

Antwoord

Naar aanleiding van de inspraakreactie heeft nader overleg plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan is het verkeersareaal aan de zijde van de Holendrecht-dreef vergroot, en is het groen aan de zijde van het Holendrechtplein ongewijzigd gebleven. Op deze wijze kan het parkeren voor het gezondheidscentrum goed worden opgelost.

Opmerking

Het Abcouderpad wordt gezien als de centrale as door de wijk voor langzaam verkeer en het is wenselijk om de levendigheid langs deze route te versterken. Verzocht wordt om meer niet-woonfuncties toe te staan langs het Abcouderpad.

Antwoord

De woningen langs het Abcouderpad staan op een vrij grote afstand van het pad, zodat het toestaan van zelfstandige niet-woonfuncties naar verwachting niet zal leiden tot een verlevendiging van de omgeving. De suggestie is niet overgenomen. In de woningen langs het Abcouderpad zijn wel woningen in combinatie met beroep of bedrijf aan huis toegestaan.

Opmerking

De mogelijke afsluiting van de hoven staat genoemd op pagina 25 van de toelichting. Indien ooit wordt overgegaan tot splitsing in appartementsrechten van deze woningen, is het dan mogelijk dat de gecreëerde binnentuin gemeenschappelijk wordt?

Antwoord

De binnenhoven zijn in het voorontwerpbestemmingsplan gedeeltelijk bestemd als “Tuin” en gedeeltelijk als “Groen”. Op grond van de zowel de bestemming “Tuin” als “Groen” is een gemeenschappelijke binnentuin mogelijk.

Opmerking

Gevraagd wordt of het mogelijk is om de binnentuin af te sluiten met een watergang.

Antwoord

Zowel binnen de bestemming “Tuin” als “Groen” is water mogelijk, dus het bestemmingsplan voorziet hierin.

Opmerking

Stadgenoot heeft plannen om een aantal bergingen van de wooncomplexen ten noorden van de Holendrecht-dreef te verplaatsen naar de achtertuinen of de gemeenschappelijke binnentuin, om op deze manier fraaiere woningentrees en een veiliger straatbeeld te creëren. Verzocht wordt om het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Antwoord

Stadgenoot heeft de plannen intussen verder uitgewerkt, waarbij de bergingen worden gerealiseerd in de achtertuinen. Deze bergingen zijn op grond van het Besluit omgevingsrecht toegestaan zonder omgevingsvergunning. Aan de straatzijde worden de bestaande bergingen vervangen door woningentrees. Omdat de exacte plek nog niet vaststaat, is de regeling voor de voortuinen aangepast, waarbij is bepaald dat de betreffende voortuinen (voorzien van de aanduiding “bijgebouwen”) voor 50% mogen worden bebouwd met bijgebouwen

(bergingen) van maximaal 3 meter hoog. De luifels kunnen worden vergund door middel van een binnenplanse afwijking.

Opmerking

Verzocht wordt om de mogelijkheid te bieden om onderdoorgangen te bebouwen, om zo het binnenterrein af te kunnen sluiten of om ruimte te bieden de bergingen die aan de straatzijde staan te verplaatsen.

Antwoord

De uitzonderingsbepaling is vooral bedoeld om sociaal onveilige onderdoorgangen te kunnen afsluiten. Naar aanleiding van de opmerking is een tweede uitzonderingsgeval opgenomen: in geval het achterliggende groen wordt ingericht en gebruikt als gemeenschappelijke (maar niet openbaar toegankelijke) binnentuin, kan de onderdoorgang worden dichtgebouwd. Hiermee wordt het mogelijk ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" een afsluitbare toegang tot de binnentuin te maken of bergingen te realiseren.

Opmerking

Op dit moment zijn er geen evenementenlocaties in Holendrecht aangewezen, conform het evenementenbeleid van het stadsdeel. Het zou een positieve ontwikkeling zijn als er op of rond het Holendrechtplein een evenement kan worden gehouden, zoals buurtgeorganiseerde activiteiten.

Antwoord

In het evenementenbeleid is beleid geformuleerd voor de evenementen waarvoor een evenementenvergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) nodig is. In de APV is in artikel 2.41 aangegeven dat voor kleinschalige buurtgerichte evenementen geen evenementenvergunning nodig is. Dergelijke evenementen zijn dus op het Holendrechtplein toegestaan.