

BESTEMMINGSPLAN DE NIEUWE BIJLMER

Toelichting

15 mei 2007



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuidoost

Besluiten Stadsdeelraad Zuidoost 2007

Vaststellen Bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer

Amsterdam Zuidoost, 26 juni 2007

SDR260607 RO/21

De Stadsdeelraad van het Stadsdeel Amsterdam Zuidoost,

Gezien de voordracht van het dagelijks bestuur van 15 mei 2007 en het advies van de raadscommissie Ruimtelijke Ontwikkeling Verkeer en Beheer van 7 juni 2007

BESLUIT:

- I. de ingekomen zienswijzen 1 t/m 10 deels gegrond en deels ongegrond te verklaren, een en ander zoals in de raadsvoordracht is aangegeven, en zienswijze 11 niet-ontvankelijk te verklaren,
- II. het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer, zoals dat is vervat in de hierbij gevoegde plankaart (onderdeel I), profielen (onderdeel II) en voorschriften (onderdeel III), gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen die in de raadsvoordracht onder D en E zijn weergegeven.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Stadsdeelraad d.d. 26 juni 2007

G.P. Both
Griffier

A. Bhola
Voorzitter

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan	1
1.2	Ligging en beschrijving plangebied	2
1.3	Plangrenzen	3
1.4	Opbouw van deze toelichting	4
2.	Geschiedenis vernieuwing Bijlmermeer	5
2.1	De geschiedenis van de Bijlmermeer	5
2.2	Totstandkoming van de programmatische uitgangspunten voor de vernieuwing	8
2.3	Aanpak van de vernieuwing: de drie pijlers	8
2.4	Bijlmerpark	12
2.5	Stand van zaken per deelgebied	12
3.	Beleid in dit bestemmingsplan	21
3.1	Wonen	21
3.2	Sociale en economische voorzieningenstructuur	25
3.3	Onderwijsvoorzieningen en overige maatschappelijke voorzieningen	29
3.4	Tankstations	30
3.5	Verkeer en openbaar vervoer	31
3.6	Groen, water en openbare ruimte	36
4.	De Milieueffectrapportage	40
4.1	MER-procedure en relatie met bestemmingsplan	40
4.2	Belangrijkste uitkomsten MER	40
4.3	Samenvatting van de milieugevolgen en de overwegingen met betrekking tot de alternatieven	41
5.	Plankader	51
5.1	Geldende bestemmingsplannen	51
5.2	Rijksbeleid	53
5.3	Provinciaal beleid	54
5.4	Gemeentelijk beleid	55
5.5	Stadsdeelbeleid	57
6.	Toelichting op de werking van het bestemmingsplan	61
6.1	De plankaart	61
6.2	De profielen	61
6.3	De voorschriften	61
7.	Uitvoerbaarheid	74
7.1	Bodem	74
7.2	Geluid	74
7.3	Kabels, leidingen en straalpaden	77
7.4	Externe veiligheid	77
7.5	Watertoets	79
7.6	Flora en fauna	80
7.7	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	81
7.8	Luchtkwaliteit	81
7.9	Luchthaven Schiphol	81
7.10	Eigendomsverhoudingen	82
7.11	Financiële aspecten	82
8.	Overleg	83
8.1	Maatschappelijk overleg en inspraak	83
8.2	Overleg ex artikel 10 Bro	83
8.3	Aanpassingen ten opzichte van het voorontwerp	83

Bijlagen

1.	Toelichting op de Staat van Inrichtingen
2.	Eindverslag inspraak en artikel 10
3.	Verantwoording groepsrisico externe veiligheid incl. onderzoeksrapporten (bijlage separaat)
4.	Onderzoek externe veiligheid gevaarlijke stoffenroutes (bijlage separaat)
5.	Onderzoek luchtkwaliteit (bijlage separaat)
6.	Akoestisch onderzoek (bijlage separaat)
7.	Relevante stedenbouwkundige plandocumenten (bijlage separaat)
8.	Milieueffectrapport (bijlage separaat)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan

De aanleiding tot dit bestemmingsplan is de vernieuwing van de Bijlmermeer in Amsterdam. De vernieuwing van de Bijlmermeer is gestart met de vernieuwingsbesluiten in 1992 en 1995. Met de vernieuwing wordt beoogd de positie van de Bijlmermeer op de woningmarkt te versterken door het creëren van een grote verscheidenheid aan woningen en woongebieden. Daarmee samenhangend wordt getracht de sociaal economische positie van de bevolking duurzaam te versterken.

De vernieuwing van de Bijlmermeer is gestart op een kleinschalig niveau, dat wil zeggen dat in een aantal kleinere woonbuurten binnen de Bijlmermeer is gestart met de ontwikkeling en uitvoering van herstructureringsplannen (sloop van hoogbouwflats, nieuwbouw van woningen, verlaging van hoge derven). Voor een aantal van deze vernieuwingsbuurten werden nieuwe, separate bestemmingsplannen ontwikkeld en vastgesteld. Er werd gewerkt vanuit actiegebieden met een beperkte omvang vanuit het idee om een grote verscheidenheid aan (woon)milieus te realiseren. Bewust werd gekozen voor deze gefaseerde aanpak in tegenstelling tot de oorspronkelijk in één keer geplande Bijlmermeer.



Afbeelding: traditionele hoogbouw Bijlmermeer



Afbeelding: nieuwe laagbouw woningen (F-buurt)

De resultaten van de eerste vernieuwingsprojecten zijn in 1999 geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie besloten de drie opdrachtgevende partijen (gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost en woningstichting Nieuw Amsterdam) in 2000 tot een aanzienlijke schaalvergroting van de vernieuwingsoperatie. Schaalvergroting in programmatisch opzicht, dat wil zeggen aantallen te slopen en nieuw te bouwen woningen, bedrijfsruimte, voorzieningen, hoeveelheid te herstructureren openbare ruimte. En schaalvergroting in geografisch opzicht, dat wil zeggen uitbreiding van de herstructurering tot alle buurten in het hoogbouwgebied van de Bijlmermeer. Het nieuwe grootschalige herstructureringsprogramma werd uitgewerkt in het "Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer". Bij de voorbereiding van dit "Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer" is tevens op grond van de Wet milieubeheer een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Uit de m.e.r.-beoordeling is gebleken dat het niet verplicht is om een Milieueffectrapport (MER) op te stellen voor de herstructurering van de Bijlmermeer. De resultaten van de m.e.r.-beoordeling zijn door de stadsdeelraad betrokken bij haar besluitvorming over het "Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer". De stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost stelde het "Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer" vast en besloot tevens tot het laten opstellen van een niet verplicht MER, op basis van het Finale Plan van Aanpak. In het MER is tevens het Bijlmerpark betrokken, omdat de ontwikkelingen in het Bijlmerpark niet los kunnen worden gezien van de verdere vernieuwing van de Bijlmermeer. Dit Milieueffectrapport Vernieuwing Bijlmermeer (MER) was begin 2003 gereed en is voorzien van een positief toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. In het hoofdstuk "Milieueffectrapportage" van deze toelichting wordt het MER nader beschreven en is aangegeven hoe het MER is verwerkt in dit bestemmingsplan.

Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan op de genoemde schaalvergroting van de vernieuwingsoperatie. Het plangebied omvat vrijwel alle gebieden waar in de toekomst vernieuwing

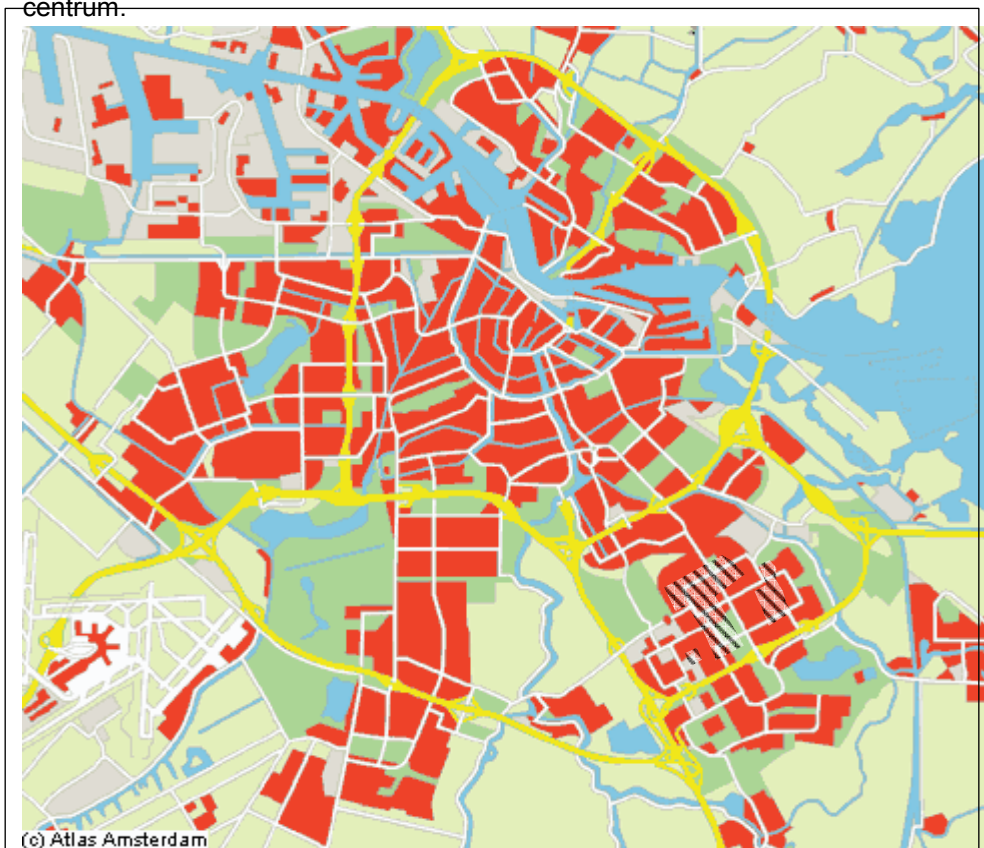
plaats zal vinden of waar recentelijk al vernieuwing heeft plaatsgevonden¹, zie verder ook paragraaf 1.3. Daardoor biedt het bestemmingsplan het overzicht van deze ruimtelijke maatregelen en een weergave van alle diverse stedenbouwkundige plannen die voor het gebied zijn opgesteld. Doordat vrijwel alle vernieuwingsgebieden in het bestemmingsplan zijn opgenomen, maakt het bestemmingsplan een eenduidige vertaling van mede de naar aanleiding van het MER gemaakte keuzes mogelijk.

De doelstelling van dit bestemmingsplan is gezien het bovenstaande tweeledig: Voor de gebieden waar nog vernieuwing moet plaatsvinden, moet het bestemmingsplan dienen als toetsingskader voor toekomstige bouwvergunningen. Voor de gebieden waar al vernieuwing heeft plaatsgevonden of waarvoor al een bouwvergunning is verleend dient het bestemmingsplan te fungeren als een actueel beheerskader voor gebruik en bebouwing.

1.2 Ligging en beschrijving plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan beslaat een groot deel van de Bijlmermeer. De Bijlmermeer is het noordelijk deel van het stadsdeel Zuidoost en wordt globaal omsloten door de Daalwijkdreef aan de noordzijde, de Bijlmerweide aan de oostzijde, de A9 aan de zuidzijde en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht aan de westzijde.

De Bijlmermeer ligt weliswaar op relatief grote afstand van het centrum van Amsterdam, maar is onder meer door de goede fietsverbindingen en openbaar vervoersverbindingen goed bereikbaar vanaf het centrum.



Abbeelding: Ligging plangebied in groter verband (plangebied is gearceerd)

Het plangebied bestond in de oude situatie vrijwel geheel uit de voor de Bijlmermeer kenmerkende hoogbouw. De ruimten tussen de flats waren vooral ingericht als openbaar groen. Inmiddels is de inrichting in een deel van de Bijlmermeer al ingrijpend veranderd. De oude flats en parkeergebouwen zijn hier gesloopt en er zijn laagbouw woningen met tuinen of kleinschalige appartementencomplexen voor in de plaats gekomen. Aan de oostzijde van het gebied zijn (buiten het plangebied van het

¹ Een uitzondering geldt voor de gebieden waar de vernieuwing al in een eerder stadium heeft plaatsgevonden op basis van reeds vastgestelde/goedgekeurde bestemmingsplannen, zoals het bestemmingsplan "Vogeltjeswei". Voor die gebieden worden nu afzonderlijke, conserverende bestemmingsplannen opgesteld. Voor de deelgebieden Kraaiennest en Kortvoort zijn afzonderlijk bestemmingsplannen vastgesteld.

voorliggende bestemmingsplan) in de jaren '80 van de vorige eeuw de laagbouwwijken Geerdinkhof en Kantershof gerealiseerd.

Het gebied wordt ontsloten door diverse dreven, welke in de oorspronkelijke situatie allemaal verhoogd waren aangelegd. Inmiddels zijn enkele dreven verlaagd tot maaiveld niveau. Het gebied wordt in noord-zuid richting doorkruist door de Gooiseweg. Ook de metrolijn 53 doorkruist het plangebied in noord-zuid richting.

1.3 Plangrenzen

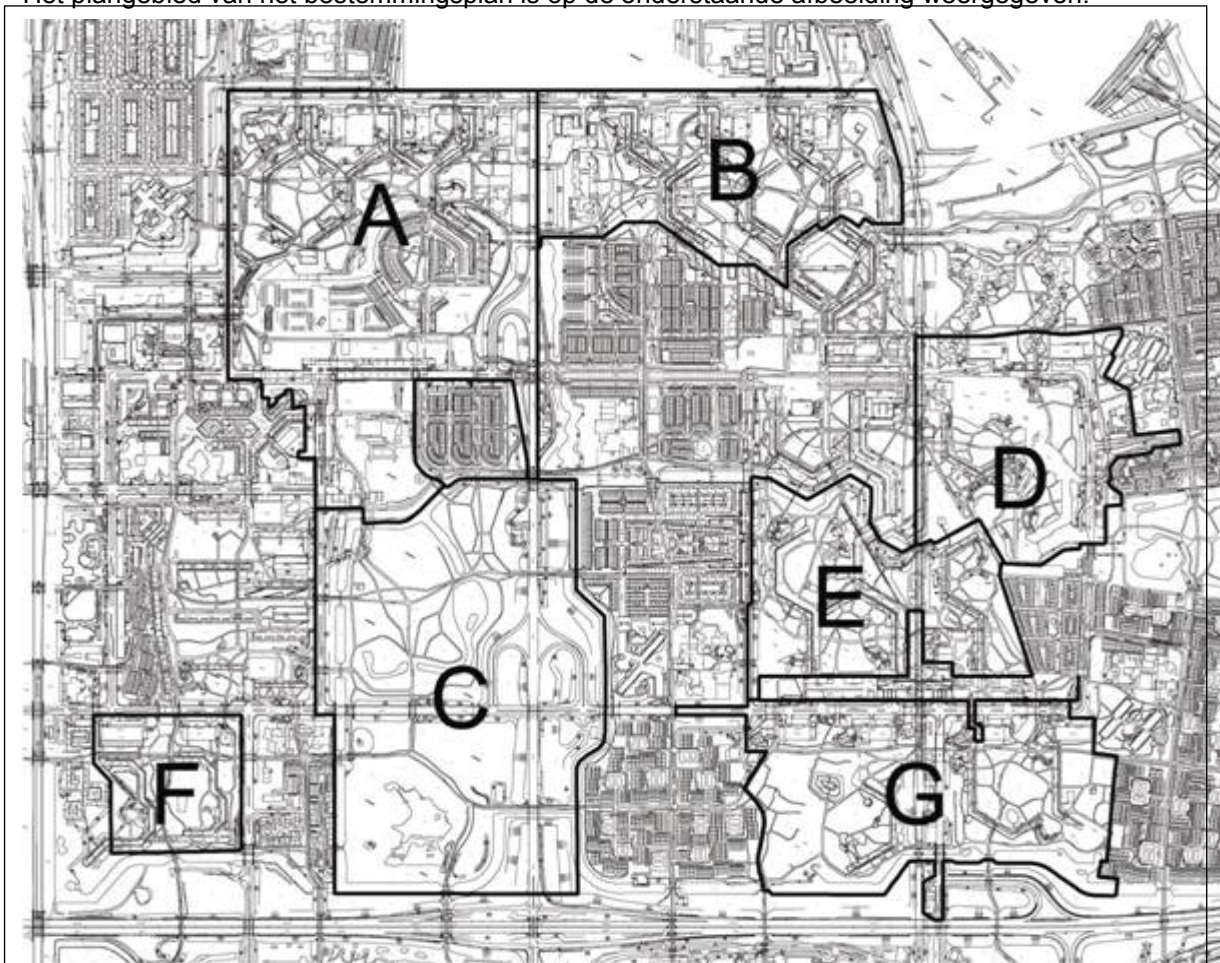
Het plangebied van dit bestemmingsplan bestaat uit een geheel van deelgebieden van de vernieuwing van de Bijlmermeer, waarvoor nog geen bestemmingsplannen zijn vastgesteld in het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer.

De grenzen van het plangebied zijn vastgesteld volgens de volgende criteria:

- Gebieden waar geen verandering plaats vindt zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan;
- Gebieden waarvoor al een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld in het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer zijn geen onderdeel van het plangebied. Het bestemmingsplan sluit hier wel op aan;
- De plangrenzen sluiten aan bij besluiten die genomen zijn in het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer.

De keuze voor deze criteria is erin gelegen dat het stadsdeelbestuur hiermee voor het gehele gebied waar vernieuwing plaatsvindt duidelijkheid geeft welk toekomstbeeld zij voor ogen heeft. Het bestemmingsplan is gebaseerd op alle in het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer en op basis van het Finale Plan van Aanpak opgestelde stedenbouwkundige plannen.

Het plangebied van het bestemmingsplan is op de onderstaande afbeelding weergegeven.



In deze toelichting wordt de gehele vernieuwing van de Bijlmermeer toegelicht. Het plangebied van dit bestemmingsplan omvat een groot gedeelte van het projectgebied, maar niet het gehele gebied. Waar het in deze toelichting gaat over het vernieuwingsgebied Bijlmermeer gaat het over het gehele projectgebied, waaronder het plangebied van het bestemmingsplan.

1.4 Opbouw van deze toelichting

In hoofdstuk 2 wordt beschreven wat de vernieuwing van de Bijlmermeer inhoudt en welke uitgangspunten daarbij gehanteerd worden. Ook is aangegeven wat de stand van zaken van de vernieuwing op dit moment is.

In hoofdstuk 3 wordt per thema (bijvoorbeeld “wonen” of “verkeer en openbaar vervoer”) beschreven welke maatregelen zijn voorgesteld in de stedenbouwkundige planvorming en hoe deze zijn vertaald in dit bestemmingsplan.

In hoofdstuk 4 wordt het milieueffectrapport (MER) dat voor de vernieuwing van de Bijlmermeer is opgesteld beschreven. Het MER heeft op een aantal aspecten geleid tot aanpassingen in de stedenbouwkundige planvorming. Per aspect is aangegeven of en hoe de aanbevelingen uit het MER zijn vertaald in dit bestemmingsplan.

In hoofdstuk 5 worden de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ruimtelijke maatregelen getoetst aan het ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie, de gemeente en het stadsdeel.

Hoofdstuk 6 bevat een nadere toelichting op de werking van dit bestemmingsplan. Daarbij is ook een toelichting per artikel van de voorschriften opgenomen.

In hoofdstuk 7 wordt de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan met betrekking tot milieuwetgeving, watertoets, flora en fauna, etc. aangetoond.

Hoofdstuk 8 bevat tenslotte een weergave van het overleg dat in het kader van dit bestemmingsplan is gevoerd (onder andere inspraak en overleg ex artikel 10 Bro). Ook is weergegeven tot welke aanpassingen in het bestemmingsplan dit overleg heeft geleid.

2. Geschiedenis vernieuwing Bijlmermeer

2.1 De geschiedenis van de Bijlmermeer

Stadsuitbreidingen in Amsterdam werden in de 20^e eeuw gebaseerd op het, in 1935 vastgestelde, Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Het AUP ging uit van de compacte ontwikkeling van Amsterdam, met het zwaartepunt van de ontwikkeling aan de westzijde van de stad. Door de oorlog en de bezetting van Nederland duurde het tot de wederopbouwperiode voordat het AUP werd uitgevoerd. In de loop van de jaren '50 bleek echter dat de stadsuitbreiding zoals vastgelegd in het AUP niet voldoende was. Dit had voornamelijk te maken met de daling van de gemiddelde woningbezetting die veel groter was dan in 1935 voorzien. Er bleek grote behoefte aan extra woningen en bedrijfsterreinen. De oplossing voor dit probleem werd gezocht in Amsterdam Noord, de Binnenstad en in Amsterdam Zuidoost.

In dezelfde periode werkte de Rijks Planologische Dienst (RPD) aan de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening die in 1966 zou worden vastgesteld. In deze Nota wordt het begrip "gebundelde deconcentratie" geïntroduceerd. Hierin worden stadsgewesten opgebouwd uit verschillende ruimtelijke eenheden. In het stadsgewest Amsterdam moesten vier verschillende ruimtelijke eenheden ontstaan. Eén van die vier eenheden was in de Bijlmermeer geprojecteerd: een relatief zelfstandige eenheid van circa 60.000 inwoners.

De dienst Stadsontwikkeling maakte de uitbreidingsplannen, conform de ideeën van de RPD. In plaats van de compacte ontwikkeling uit het AUP werd nu uitgegaan van scheggen en lobben, groene gebieden die tot diep in het centrum van Amsterdam moesten doordringen. De Bijlmermeer werd ontworpen als een zelfstandige eenheid die deel uitmaakte van de agglomeratie Amsterdam.

Een polder onder Amsterdam

Het begin van de moderne Bijlmermeer ligt in 1963. In dat jaar wordt begonnen met het bouwrijp maken van de Bijlmermeer, een polder ten zuidoosten van Amsterdam, gelegen tussen de gemeentes Diemen en Weesp. De geschiedenis van deze polder voert ver terug. Oorspronkelijk bevond zich hier het dorpje Bijlmer. Het lag aan het zandpad tussen Amsterdam en Weesp, in een zeer waterrijk gebied. In de zeventiende eeuw kreeg een aantal Amsterdamse kooplieden toestemming om het aan Bijlmer grenzende meer droog te malen. Een kleine vier jaar later was de drooglegging voltooid. De bodemgesteldheid van de polder was niet gunstig en als gevolg van steeds weer opkomende kwellen was het land moeilijk droog te houden. Om de polder in de twintigste eeuw bouwrijp te kunnen maken, moest de bodem meer dan twee meter worden opgehoogd. Zo'n 130 hectare bouwland werd opgehoogd met 2.700.000 kubieke meter zand.

De zuidoostelijke stadsuitbreiding

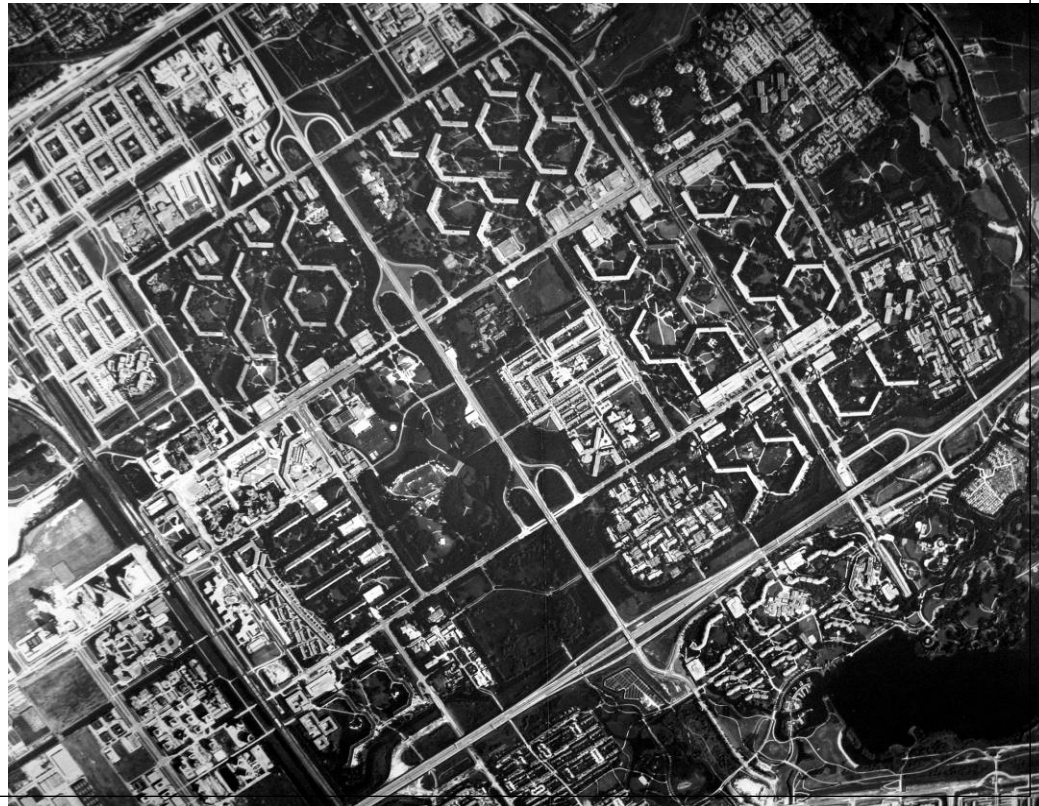
De Bijlmermeer lag oorspronkelijk op het grondgebied van de gemeente Weesperkarspel. In 1966 wordt deze gemeente opgeheven en wordt de Bijlmermeer bij Amsterdam gevoegd. De gemeente Amsterdam heeft dringend behoefte aan nieuwe woningen voor de groeiende stedelijke bevolking. De naoorlogse uitbreidingswijken, gebaseerd op het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935, hebben de grenzen van hun opnamecapaciteit bereikt. Uiteindelijk moeten in de Bijlmermeer meer dan 100.000 mensen komen te wonen. Het structuurplan voor de eerste 18.000 woningen wordt in 1965 gepresenteerd. Het draagt de naam: Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding.

De functionele stad

De Bijlmermeer moest een stad van de toekomst worden, gebouwd volgens de principes van de functionele stad. Het ontwerp van de Bijlmermeer was gebaseerd op de ideeën van het Congres International d'Architecture Moderne (CIAM). Hoofdkenmerken voor de ontwerpen volgens deze ideeën waren:

- satellietsteden met woningen voor enkele tienduizenden inwoners,
- een hoog percentage hoogbouw. Door nieuwe bouwsystemen konden snel en effectief veel woningen worden gerealiseerd,
- verbindingen met het centrum door middel van snelwegen en nieuw openbaar vervoer. De verkeersstructuur wordt hiermee heel belangrijk in de wijken,
- een strikte scheiding tussen wonen, werken, recreëren en verkeer,
- licht, lucht en ruimte.

In de Bijlmermeer werden 18.000 woningen gepland. Hiervan zouden er 13.000 in honingraatvormige complexen van elf lagen hoog worden gebouwd. De ontsluiting van de individuele woningen vond plaats via binnenstraten. Tussen de hoogbouwcomplexen kwamen grote groene ruimtes. Daar in werden de fiets- en voetgangersroutes gepland.



Afbeelding: luchtfoto Bijlmermeer 1992

Op de bovenstaande afbeelding is de honingraat structuur van de oorspronkelijke Bijlmermeer herkenbaar. Ook is de relatief grote hoeveelheid onbebouwde ruimte tussen de flats te zien.

De afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer vond elders plaats, via verhoogd aangelegde wegen. De flats kregen grote parkeergarages, die met de verhoogde wegen waren verbonden. Boven deze wegen zoefden metro's die de verbinding met het stadscentrum verzorgden. Onder de viaducten kwamen winkelcentra.



Afbeelding: verhoogde dreef met daaronder een fiets-/voetpad

De eerste paal

Op 13 december 1966 wordt in de verlaten zandvlakte van de Bijlmermeer de eerste paal geslagen door burgemeester Van Hall. Dit markeert het begin van de bouw van de eerste Bijlmerwijk: de H-buurt met 1182 woningen. Twee jaar later, op 25 november 1968, kunnen de eerste bewoners worden

verwelkomd. Een Amsterdams gezin betreft een zeskamerwoning in de flat Hoogoord. In 1975 worden de laatste van de 13.000 hoogbouwoningen opgeleverd, de grote complexen Hakfort en Huigenbos (circa 900 woningen). Destijds was er een groot vertrouwen in de toekomstige waarde van de wijk.

Een moeilijke start

Het oorspronkelijke plan voor de Bijlmermeer is nooit in zijn geheel uitgevoerd. De binnenstraten kwamen niet op de begane grond, maar op het eerste niveau. Op de begane grond kwamen bergingen, wat zorgde voor een anonieme en gesloten gevel op het maaiveld. In de binnenstraten werden huizen gebouwd, om meer huuropbrengsten te kunnen genereren. Dit ging ten koste van de kwaliteit van de binnenstraten, die aan de schaduwkant kwamen te liggen. Er werd ook bezuinigd op het aantal liften. Voorzieningen kwamen later dan gewenst, zodat de ruimtes onder de verhoogde wegen en parkeerdekken verloederden. De snelle metroverbinding met het stadscentrum werd veel later aangelegd dan gepland. Door de aantasting van de oorspronkelijke plannen werd de Bijlmermeer extra kwetsbaar voor sociale problematiek.

Suburbanisatie

Terwijl de Bijlmermeer nog volop gebouwd werd, deed zich in Nederland een ontwikkeling voor die dramatische gevolgen zou hebben voor de nieuwe wijk: de suburbanisatie. In de overloopsteden rond Amsterdam werden tienduizenden nieuwe laagbouw woningen gebouwd, voor een groot deel in de koopsector. Deze woningen spraken de meeste mensen meer aan dan de hoogbouwappartementen in de Bijlmer, waarvoor hoge huren moesten worden betaald. Toen ook de Nederlandse bevolking minder snel bleek toe te nemen dan gepland, deed zich begin jaren '70 de eerste leegstand voor.

Slechte reputatie

De Bijlmermeer kreeg een andere bevolking dan gepland. De hoogbouwflats waren bedoeld voor Amsterdamse middenklassegezinnen. Maar die lieten het massaal afweten, en vertrokken naar de grondgebonden woningen in de overloopsteden. In plaats daarvan kwamen er veel alleenstaanden te wonen, gezinnen zonder kinderen en éénoudergezinnen. Als gevolg van de onafhankelijkheid van Suriname arriveerden van 1970 tot 1975 veel Surinamers, voor wie elders in Amsterdam nauwelijks een woning te vinden was. Ook veel Antillianen kwamen in de wijk te wonen. Hoge werkloosheid onder de bevolking, overbewoning van appartementen, vertrek van kansrijke groepen naar de voorsteden, drugs- en andere sociale problematiek, zetten een negatieve spiraal in werking. De Bijlmermeer werd de wijk met de slechtste reputatie van Nederland.

Verbetermaatregelen

Om het tij te keren richtten de woningcorporaties die de flats in bezit hadden in 1984 de nieuwe woningstichting Nieuw Amsterdam op. Eén gespecialiseerde organisatie werd beter in staat geacht de moeilijke wijk te beheren. De huren van de flats werden verlaagd en het parkeren in de garages werd gratis. Delen van leegstaande parkeergarages werden afgebroken. De probleemflat Gliphoeve (tegenwoordig Geldershoofd) werd ontruimd en geheel gerenoveerd. Ongeveer duizend vier- en vijfkamerwoningen werden gesplitst in kleinere eenheden, om ze aantrekkelijk te maken voor kleinere huishoudens. Lange galerijen werden op een aantal plaatsen afgesloten en liften werden bijgebouwd. In het openbare groen werden volkstuintjes uitgegeven aan bewoners. Hier en daar werd parkeren op het maaiveld toegestaan. Maar ondanks deze maatregelen bleven de verliezen van de corporatie oplopen. Steeds meer stemmen gingen op om een deel van de Bijlmer te slopen.

Start vernieuwing

In 1992 zijn de tekorten van Nieuw Amsterdam door de leegstand en de hoge kosten van het beheer opgelopen tot meer dan 60 miljoen euro. Dat is de directe aanleiding voor de gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost en Nieuw Amsterdam om vergaande plannen te ontwikkelen voor de verbetering van de Bijlmermeer. De plannen voorzien in sloop van een deel van de hoogbouwflats, maar ook in vernieuwing van het beheer en projecten voor sociaal-economische vernieuwing. De gesloopte flats worden vervangen door gevarieerde laagbouwmilieus en een deel van de verhoogd aangelegde wegen wordt verlaagd. De ruimtelijke structuur moet door de vernieuwing gevarieerder, herkenbaarder en sociaal veiliger worden. De Bijlmermeer moet weer een wijk worden waar mensen graag gaan en blijven wonen.

2.2 Totstandkoming van de programmatische uitgangspunten voor de vernieuwing

De resultaten van de eerste vernieuwingsprojecten zijn in 1999 geëvalueerd. Naar aanleiding van deze evaluatie is door de drie opdrachtgevende partijen (gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost en woningstichting Nieuw Amsterdam) in 2000 besloten tot een aanzienlijke schaalvergroting van de vernieuwingsoperatie. Het gaat hier om schaalvergroting in programmatisch opzicht en in geografisch opzicht. Besloten is onder meer om meer oude gebouwen te slopen en daarvoor in de plaats meer nieuwe woningen, bedrijfsruimten en voorzieningen te bouwen. Ook is besloten om de vernieuwing uit te breiden tot alle buurten in het hoogbouwgebied van de Bijlmermeer. Het nieuwe grootschalige herstructureringsprogramma is uitgewerkt in het "Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer".

Het Finale Plan van Aanpak vindt zijn basis in de besluiten van de drie opdrachtgevers in het plan "De Vernieuwing Voltooien". Deze gezamenlijke besluiten bevatten de volgende kernpunten:

- "De Vernieuwing Voltooien" voorziet in sloop van 2.300 tot 4.500 woningen meer dan vastgesteld in het vernieuwingsprogramma van 1992/1995. In totaal worden er in het vernieuwingsgebied circa 6.580 woningen gesloopt;
- In de totale Bijlmer worden tussen de 3.400 en 3.900 woningen gerenoveerd;
- In het oorspronkelijke plan was een taakstelling opgenomen om tot 2006 in de Bijlmer 1500 hoogbouwoningen te verkopen of herpositioneren. Deze taakstelling is opgehoogd met 500 te verkopen woningen;
- De 'bereikbaarheidsdoelstelling' is zo ingevuld dat iedere bewoner die wegens sloop of herpositionering moet verhuizen en graag in de (nieuwe) Bijlmer wil blijven, een passende en betaalbare woning krijgt aangeboden. Dat kan zijn in de bestaande woningvoorraad, de gerenoveerde hoogbouw of de nieuwbouw. In het Finale Plan is dit uitgewerkt in een concrete en realistische 'herhuisvestingsbalans'.

110% terugbouwen

Naast deze gezamenlijke uitgangspunten van het stadsdeel, de gemeente en Rochdale /Nieuw Amsterdam heeft de gemeenteraad als taakstelling geformuleerd dat de plannen voor de vernieuwing van de Bijlmermeer ertoe moeten leiden dat in het totale vernieuwingsgebied van de Bijlmermeer het aantal nieuwe woningen 10% hoger is dan het aantal gesloopte woningen. Voor iedere 100 gesloopte woningen komen er dus 110 terug, zo luidt de opgave. De nieuwbouw in het Bijlmerpark telt daarbij overigens niet mee, zie voor het Bijlmerpark paragraaf 2.4.

Bewonersonderzoek

Een belangrijke grondslag voor het Finale Plan van Aanpak was de bewonersenquête. Deze enquête is in het voorjaar van 2001 uitgevoerd onder alle huishoudens in de vier deelgebieden. De uitkomsten van de enquête leverden een schat aan informatie op over hoe bewoners kijken naar de Bijlmer en over hun wensen voor de vernieuwing. Deze bewonerswensen hebben een belangrijke rol gespeeld bij het maken van de plannen. Dat geldt met name voor de keuze waar en hoeveel gesloopt of verbeterd wordt, binnen de bandbreedte die de opdrachtgevers vastlegden in 'De Vernieuwing Voltooien'.

2.3 Aanpak van de vernieuwing: drie pijlers

De vernieuwingsoperatie is gestart in 1992. De vernieuwing van de Bijlmermeer kent een brede maatschappelijke aanpak. De vele strategieën en activiteiten zijn gebundeld in drie pijlers:

1. de ruimtelijke vernieuwing,
2. de sociaal-economische vernieuwing,
3. vernieuwing van het beheer.

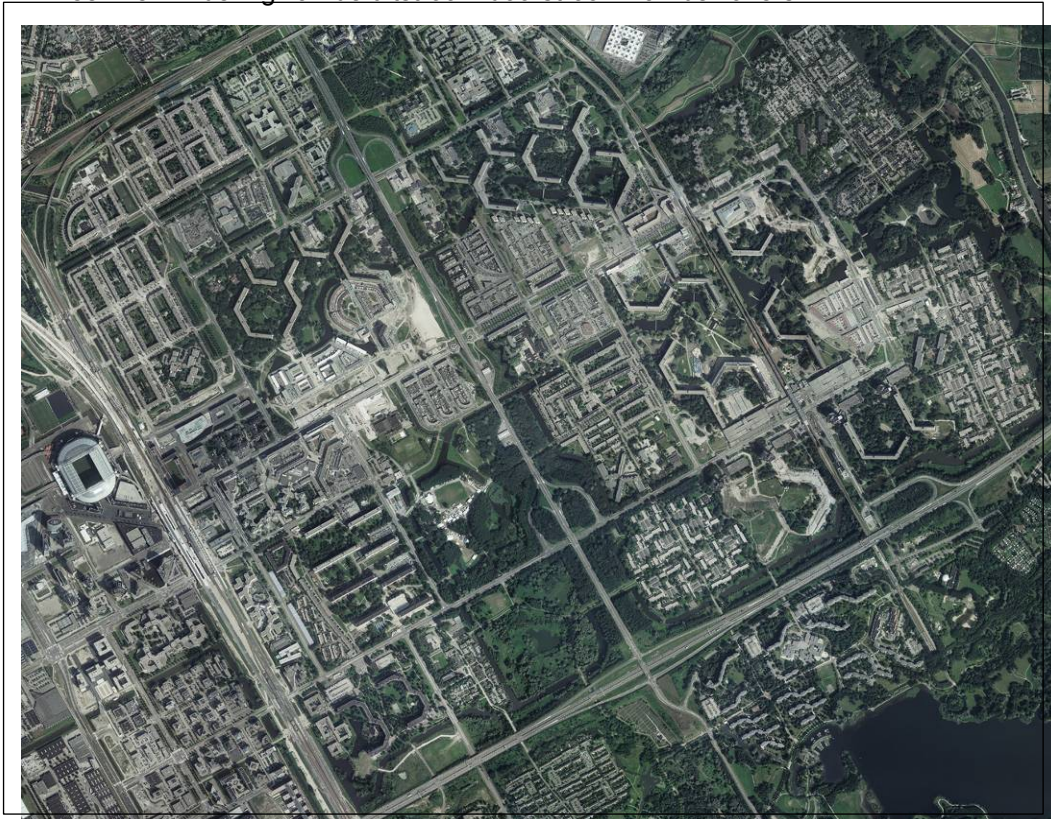
2.3.1 Ruimtelijke vernieuwing

Eén van de belangrijkste oorzaken van het verval en het slechte imago van de Bijlmermeer was de éénvormigheid van de woningvoorraad: hoogbouwflats waar weinig vraag naar was. Vanaf 1970 tot en met het midden van de jaren negentig leidde dit tot veel leegstand. Daarom is de ruimtelijke vernieuwing vooral gericht op het aanbrengen van meer verscheidenheid in de woningvoorraad. Differentiatie is het sleutelwoord: meer laagbouw woningen in plaats van flats en niet alleen huurwoningen maar ook koopwoningen. De flats die blijven staan worden zo verbouwd, dat ze veilig zijn en er niet allemaal hetzelfde uitzien. Daarnaast moet de Bijlmermeer als geheel meer

aantrekkingskracht krijgen. Dit gebeurt door parkeergarages te slopen, winkelcentra te vernieuwen, dreven gedeeltelijk te verlagen, de buitenruimte rond de flats opnieuw in te richten en door de ontwikkeling van een grootstedelijk winkel- en uitgaanscentrum in het Arenagebied.

Belangrijkste elementen van de ruimtelijke vernieuwing zijn:

- een versterking op de woningmarkt door een differentiatie van het woningaanbod,
- een verdere verstedelijking door functiemenging en een toenemende bedrijvigheid,
- een vermindering van de (semi-)openbare ruimte,
- verbetering van de veiligheid,
- een vermindering van de uitstroom/doorstroom van bewoners.



Afbeelding: luchtfoto Bijlmermeer 2004

Op de bovenstaande afbeelding (2004) is het effect van de stedelijke vernieuwing op de omgeving al deels te zien, met name in de gebieden direct ten noorden en zuiden van de Bijlmerdreef en het gebied Laag Koningshoef. Hoogbouw en grootschalige openbare ruimte hebben daar plaatsgemaakt voor laagbouw woningen met tuinen.

2.3.2 Sociaal-economische Vernieuwing

De vernieuwing van de Bijlmer heeft ook als doel om de sociaal-economische positie van de bevolking te verbeteren. Scholing, begeleiding en werkervaringsprojecten verbeteren de kansen van langdurig werklozen op de arbeidsmarkt. Daarnaast gaat veel aandacht uit naar participatie van de bevolking aan het culturele en maatschappelijke leven. Nieuwe kerken, scholen en bedrijfsruimten verbeteren het voorzieningenniveau.

Verbetering positie Bijlmerbewoners

De sociaal-economische positie van de Bijlmerbewoners is de afgelopen jaren verbeterd. Zo is de werkloosheid sneller gedaald dan in de rest van Amsterdam. Bovendien boeken de scholen in de Bijlmermeer goede resultaten. In de kantoren rond de Amsterdam ArenA stijgt de werkgelegenheid spectaculair. Toch blijft in de komende jaren extra aandacht nodig. Nog steeds is de werkloosheid hoger dan in de rest van Amsterdam. Ook het opleidingsniveau en het gemiddelde inkomen van de bevolking zijn lager dan gemiddeld. De ruimtelijke vernieuwingsoperatie heeft een belangrijke sociaal-

economische component. Door sloop en nieuwbouw worden maatschappelijk succesvolle bewoners behouden voor de wijk. De nieuwbouw biedt ook plaats aan (startende) bedrijven.

Projecten

Stadsdeel Zuidoost besteedt extra aandacht projecten met de volgende thema's:

- jeugd: meer aandacht voor onderwijs en mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zullen de kansen van jongeren vergroten,
- leefbaarheid: de kwaliteit van de leefomgeving moet verbeteren door versterking van de saamhorigheid onder bewoners en vergroting van de veiligheid,
- economie en werk: startende ondernemers worden gestimuleerd, onder andere doordat er in de nieuwbouw en de te renoveren flats meer betaalbare bedrijfsruimte komt. Meer aandacht moet uitgaan naar arbeidsbemiddeling en begeleiding van werkloze inwoners van het stadsdeel,
- empowerment: het zelforganiserend vermogen van de verschillende maatschappelijke groepen zal worden versterkt. Speciale aandacht is er voor de positie van vrouwen en nieuwkomers.

2.3.3 De vernieuwing van het beheer

Doel van de vernieuwing van beheer is een schone, hele en veilige woonomgeving. De nieuwbouwwijken en te renoveren flats worden zo ontworpen dat goed beheer mogelijk is. Er is veel aandacht voor het systeem van huisvuilinzameling en het voorkomen van onveilige plaatsen. De reiniging van de openbare ruimte wordt geïntensiveerd. Daarnaast is er extra toezicht door stadswachten, liftconciërges en huismeesters.

Schoon, aantrekkelijk, veilig

De vernieuwing van de Bijlmermeer kan alleen slagen als de woonomgeving schoon, aantrekkelijk en veilig is. Dat laatste is niet altijd het geval. Kapotte toegangsdeuren, graffiti en vervuiling zorgen soms voor een verloederde sfeer. Op sommige plaatsen is de openbare ruimte onveilig. De ruimtelijke vernieuwing vereist extra beheer. Bouwwerkzaamheden vragen bijvoorbeeld om tijdelijke routes, terreinafscheidingen en verplaatsing van straatverlichting en brievenbussen. Grote aantallen lege woningen maken extra toezicht noodzakelijk. Veel aandacht voor het beheer van de Bijlmermeer is daarom van groot belang.

Doen, organiseren en betrekken

De aanpak bestaat uit extra intensief beheer gedurende de vernieuwingsperiode en efficiënt wijkbeheer nadat de vernieuwing is voltooid. Centrale begrippen zijn (meer) doen, (beter) organiseren, en bewoners meer betrekken. De maatregelen zijn:

- versnelde aanleg van ondergrondse vuilcontainers (metrosysteem),
- meer schoonmakers in het openbare gebied en extra schoonmaak in de flats,
- extra milieupolitie die vervuilers bekeurt,
- tijdelijk afsluiten van bergingen, entrees, dode hoeken en dergelijke,
- extra schilderbeurten in binnenstraten en trappenhuizen van oude flats,
- meer service en reparaties buiten kantooruren,
- waar nodig uitbreiding van toezichthoudend personeel (lifttoezichthouders bijvoorbeeld),
- meer camera's ter verhoging van de veiligheid,
- grote inzet van de organisaties van stadsdeel Zuidoost en woningstichting Rochdale,
- meer invloed voor bewoners.

2.3.4 De samenhang van de vernieuwing

De nadruk ligt in het Finale Plan van Aanpak en het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer méér op samenhang tussen de resterende te vernieuwen gebieden:

- samenhang op de verschillende schaalniveaus,
- samenhang tussen de reeds gerealiseerde gebieden en de te vernieuwen gebieden,
- samenhang tussen de drie pijlers van de vernieuwing.

Samenhang op verschillende schaalniveaus wil zeggen dat er op het schaalniveau van de gehele Bijlmermeer wordt nagegaan welke elementen van belang zijn om een heldere structuur te handhaven. Ook op het lagere schaalniveau wordt een aantal elementen eenduidig uitgewerkt. In dit

bestemmingsplan zal daarom ook regelmatig verwezen worden naar gebieden van de Bijlmermeer die buiten dit bestemmingsplan vallen.

Samenhang tussen de reeds gerealiseerde gebieden en de nog te vernieuwen gebieden houdt in dat er een evenwichtige verdeling van functies en milieus wordt nagestreefd.

Met samenhang tussen de drie pijlers van de vernieuwing wordt de interactie tussen de ruimtelijke vernieuwing, sociaal economische vernieuwing en de vernieuwing van beheer bedoeld.

Voordat de belangrijkste aspecten van de ruimtelijke vernieuwing behandeld worden wordt stil gestaan bij de relatie van dit plan met de sociaal-economische vernieuwing en de intensivering van het beheer. Deze relatie heeft vanaf de start grote aandacht gehad bij de ontwikkeling van het Finale Plan van Aanpak en het voorliggende bestemmingsplan. Op drie terreinen komt de samenhang nadrukkelijk tot uiting:

1. vasthouden van de zittende bevolking,
2. ruimte bieden voor sociale, economische en culturele initiatieven,
3. intensivering van het beheer.

2.3.5 Vasthouden van de zittende bevolking

De leidende gedachte achter de vernieuwingsoperatie is dat de uitstroom van bewoners op grond van een negatieve beoordeling van hun woonsituatie zoveel mogelijk moet worden voorkomen. De vernieuwde Bijlmermeer moet dus bewoners stimuleren en in staat stellen om binnen de Bijlmermeer te blijven. Daarvoor is het sleutelwoord 'differentiëren'. Differentiëren in woningtypes, prijsklassen en woonmilieus. Want mensen verschillen in opvatting, veranderen van wooneisen in verschillende levensfasen en ontwikkelen nieuwe woonvoorkeuren als ze maatschappelijk carrière maken. Mensen met uiteenlopende huishoudens, met uiteenlopende inkomens en met uiteenlopende (woon)culturen moeten een aantrekkelijke woon- en leefomgeving kunnen vinden.

Op de langere termijn moet de Bijlmermeer aantrekkelijk zijn voor nieuwe bewoners op de brede woningmarkt. Maar op korte termijn gaat het om de aantrekkingskracht van de wijk op de zittende bewoners. De Bijlmermeer wordt verbouwd in bewoonde staat. De eerste opgave is daarom ervoor te zorgen dat de vernieuwing ten goede komt aan de zittende bewoners. Deze sociale doelstelling heeft het plan diepgaand beïnvloed. Dit is terug te vinden in de stedenbouwkundige plannen voor de deelgebieden, waar het ontwerp van gevarieerde, aantrekkelijke woonmilieus de belangrijkste opgave was. Het is terug te vinden in de uitvoeringsplanning, die opgebouwd is vanuit de herhuisvesting van de zittende bewoners. En het is terug te vinden in het besluit om een groter percentage sociale huurwoningen te bouwen in bouwprojecten, die erg belangrijk zijn voor de doorstroming van bewoners uit te slopen flats.

2.3.6 Ruimte voor sociaal-economische vernieuwing

In het Finale Plan van Aanpak is een aanzienlijke reservering opgenomen voor bedrijfsruimte, ateliers, sociale en culturele voorzieningen. Gedeeltelijk is deze ruimte bedoeld ter vervanging van voorzieningen in flats die gesloopt worden, maar voor het grootste deel als uitbreiding. Die reservering komt bovenop eerdere projecten voor sociaal-economische vernieuwing als het Cultureel Educatief Centrum, de kerkclusters en dergelijke. Ook komt deze bovenop de omvangrijke reserveringen in het plangebied K-midden.

2.3.7 Intensivering van het beheer

In de vernieuwingsoperatie wordt ook de verbinding gelegd naar het beheer. Als onderdeel van het document "De vernieuwing voltooien" is tot een extra investering in het beheer besloten onder de noemer 'Schoon, heel en veilig'. De extra investering bedraagt € 29,5 miljoen over de periode 2000 t/m 2006. Het vergt extra inspanningen en investeringen om de leefbaarheid in de nog te verbeteren en niet gesloopte flats op een aanvaardbaar niveau te houden. En dat blijft nog een aantal jaren nodig, want de herhuisvesting van bewoners zal de komende jaren nog doorlopen.

De besteding van de middelen voor 'Schoon, heel en veilig' gebeurt op basis van jaarprogramma's. Er is een meetsysteem (monitoren) ontwikkeld om de resultaten te meten. De eerste metingen laten zien dat de investeringen op de onderdelen 'schoon' en 'heel' het gewenste resultaat opleveren. Met het in 2000 en 2001 ingezette investeringsniveau, wordt het beoogde resultaat bereikt. In de komende jaren kan het investeringsniveau voor deze onderdelen geleidelijk dalen, omdat de omvang van de nog niet verbeterde gebieden afneemt.

Anders is het gesteld met het onderdeel 'veilig'. De onveiligheid in de nog niet verbeterde gebieden wordt door alle betrokkenen, de bewoners in de eerste plaats, als groot probleem ervaren. Dit is aanleiding om te kiezen voor gerichte maatregelen. Er wordt omvangrijk geïnvesteerd op het terrein 'veilig' in de nog niet verbeterde gebieden. In belangrijke mate is de onveiligheid gerelateerd aan drugsoverlast en –criminaliteit. Om de bewoners hiertegen te beschermen zullen de maatregelen worden gericht op het afsluiten van semi-openbare ruimtes, afsluiten van portieken, nieuwe bellentableaus, camera's en toezicht en het overzichtelijk maken van de openbare ruimte.

2.4 Bijlmerpark

De toekomstige ontwikkeling van het Bijlmerpark valt buiten de werkingssfeer van het Finale Plan van Aanpak, maar binnen dit bestemmingsplan. De herontwikkeling van het Bijlmerpark kan worden beschouwd als sluitstuk van de vernieuwing van de Bijlmermeer. De stadsdeelraad heeft in 2002 een besluit genomen over de Nota van Uitgangspunten Bijlmerpark, in 2005 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Bijlmerpark vastgesteld. Met het SPvE en het daarin uitgewerkte programma worden de belangrijkste pijlers gelegd onder een duurzaam in te richten stadspark binnen een zich vernieuwende Bijlmermeer. De voorstellen volgens het SPvE bieden voldoende mogelijkheden voor de toekomstige behoefte aan recreatie, sport, groen en ecologie in het Bijlmerpark. Aan de randen van het park worden woningen gerealiseerd. Bovendien moet dit stadspark zich duidelijker onderscheiden van andere vormen en functies van groen in Zuidoost. Ook aan de oostzijde van de Gooiseweg wordt voorzien in de realisatie van woningen en de herinrichting van de openbare ruimte. Hiervoor is in 2003 het SPvE Gooiseweg-oost vastgesteld door de stadsdeelraad.

2.5 Stand van zaken per deelgebied

Voor diverse deelgebieden binnen het plangebied van dit bestemmingsplan zijn stedenbouwkundige programma's van eisen (SPvE), stedenbouwkundige plannen en maaiveldontwerpen (SP/MV) of vergelijkbare stedenbouwkundige documenten opgesteld. Voorzover deze voor dit bestemmingsplan relevant zijn worden ze hierna kort beschreven waarbij is aangegeven wat de stand van zaken is. Over de verschillende plandocumenten heeft maatschappelijk overleg plaatsgevonden, waarbij de stukken ter inzage hebben gelegen. Daar waar nog verdere uitwerking van de plandocumenten plaats zal vinden, bijvoorbeeld in de vorm van een SP of een MV, zal opnieuw maatschappelijk overleg plaatsvinden.

Deelblad A van de plankaart van dit bestemmingsplan:

SPvE D-buurt

In dit SPvE wordt voorzien in de gedeeltelijke sloop van de flats Dennenrode, Develstein en Frissenstein en de volledige sloop van het westelijk deel van de flat Daalwijk. In de zone direct langs de Daalwijkdreef, Dolingadreef en Gooiseweg wordt relatief hoge nieuwbouw gerealiseerd die qua bouwhoogte globaal aansluit op de oude hoogbouwflats. Bebouwing wordt hier in een hoge dichtheid gerealiseerd. Langs de Daalwijkdreef en de Gooiseweg komen woningen en gemengde voorzieningen, langs de Dolingadreef alleen woningen. In het gedeelte van de D-buurt dat niet direct aan de dreven grenst worden laagbouw woningen gerealiseerd. Een belangrijk onderdeel van het SPvE is de aanleg van nieuwe waterpartijen, waardoor een eilandenstructuur ontstaat in het gebied met laagbouw woningen. Inmiddels is gestart met de sloop van het westelijk deel van de flat Daalwijk. Voorzien wordt in behoud van het oostelijk deel van deze flat (met de nrs. 1 t/m 19). Op dit moment wordt een studie verricht naar de mogelijkheden om in de noordelijke knik van het oostelijk gedeelte van de flat Daalwijk (de nrs. 1 t/m 10) een hotel te realiseren. Deze ontwikkeling is niet meegenomen in dit bestemmingsplan omdat de planvorming voor het hotel nog niet voldoende concreet was ten zijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Het is echter niet uitgesloten dat het bestemmingsplan in de toekomst op dit punt wordt herzien dan wel dat een vrijstelling van het bestemmingsplan wordt verleend.

Bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige planvorming voor de D-buurt is voorzien in het met enkele verschuiven van de blokken met woningen direct ten noorden van de waterpartij tussen de F-buurt en de D-buurt. Hierdoor kunnen deze woningen direct op het groen en het water worden georiënteerd zonder tussenliggende ontsluitingsroute. Deze verdere uitwerking van de stedenbouwkundige planvorming is meegenomen in dit bestemmingsplan. Ook de

situering van de blokken zoals beoogd in het SPvE voor de D-buurt past binnen dit bestemmingsplan.

Op dit moment wordt een studie verricht naar de mogelijkheid om de doorgang die in het SPvE voor de D-buurt en in dit bestemmingsplan is voorzien tussen de flat Dennenrode en de parkeergarage Dennenrode te verschuiven. Dit is niet meegenomen in dit bestemmingsplan omdat de planvorming hiervoor op dit moment nog niet voldoende concreet is. Het is echter niet uitgesloten dat het bestemmingsplan in de toekomst op dit punt wordt herzien of dat vrijstelling van het bestemmingsplan wordt verleend.

In de verder uitgewerkte stedenbouwkundige planvorming wordt voorzien in de realisatie van maatschappelijke voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een kinderdagverblijf of een atelier) in de plinten van de te behouden delen van de flats langs de Daalwijkdreef. Dit is mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

SP/MV F-eiland noord

Dit gebied is al gerealiseerd. De flat Florijn is deels gesloopt en deels gerenoveerd. Aansluitend op de flat zijn laagbouw woningen gerealiseerd. Aan de noordkant van het gebied ligt een waterpartij, die zal aansluiten op de waterpartij in de D-buurt.



Afbeelding: gerenoveerde deel Florijn, geïntegreerd met laagbouw woningen

SP/MV F-midden

Dit gebied is al gerealiseerd. De flats Fleerde en Frissenstein zijn grotendeels gesloopt, de koppen van deze flats (aan de Claus van Amsbergstraat) zijn gerenoveerd en geïntegreerd met nieuwe laagbouw woningen.

SP/MV F-eiland Zuid

In dit SP/MV is voorzien in de sloop van een deel van de flat Florijn. Het te behouden deel wordt geïntegreerd in een omgeving met laagbouw woningen. De ruimte die aan de oostzijde van het gebied is ontstaan door de nieuwe (kleinere) afrit van de Gooiseweg wordt benut door de realisatie van woningen. Aan de zuidzijde van het gebied, grenzend aan de Bijlmerdreef, komen middelhoogbouw woningen, in de rest van het gebied worden laagbouw woningen gerealiseerd.

In de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige planvorming wordt voorzien in een 3 meter hogere bouwhoogte van de middelhoogbouw op de hoek van de Bijlmerdreef en de Gooiseweg. De naastgelegen woontoren wordt daarentegen 3 meter lager. Beide aanpassingen zijn verwerkt in dit bestemmingsplan.



Afbeelding: vrijgekomen ruimte ter plaatse van de oude afslag van de Gooiseweg (foto van augustus 2005)

SPvE Marktplain

Voor het gebied van dit SPvE zijn inmiddels de SP/MV's Marktplain Noord en Marktplain Zuid vastgesteld (zie hieronder), behoudens het gebied op de noordoosthoek van de Bijlmerdreef en de Dolingadreef. Voor dat gebied wordt voorzien in een kantorenlocatie in maximaal 11 lagen. De locatie zal niet op korte termijn worden ontwikkeld, vandaar dat het gebied niet is uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan en maaiveldontwerp.

SP/MV Marktplain-Noord

De bebouwing in dit gebied is grotendeels gerealiseerd / in aanbouw. Aan de noordzijde van de Bijlmerdreef worden twee blokken met aan de zuidkant middelhoogbouw woningen met in de plint gemengde voorzieningen en aan de noordkant laagbouw woningen. Ten oosten daarvan is een woontoren (hoogbouw) en een gebouw voor gemengde voorzieningen gepland. De bebouwing wordt hier ontsloten door een parallelweg ten noorden van de Bijlmerdreef. Ten zuiden van de Bijlmerdreef is onder meer het nieuwe stadsdeelkantoor gerealiseerd. Ten oosten daarvan worden woningen voorzien (middelhoogbouw). Het Anton de Komplein wordt een nieuw centraal marktplain.



Afbeelding: Anton de Komplein

SP(VE) Marktplain Zuid

Het SPvE voorziet in de realisatie van het nieuwe Bijlmersportcentrum. Ten noorden en noordwesten daarvan komen middelhoogbouw woningen met gemengde voorzieningen in de plint. De woningen en gemengde voorzieningen aan de noordwestzijde sluiten aan op het Anton de Komplein. Hier is tevens ruimte voor horeca. Aan de andere kant van het Anton de Komplein

worden eveneens voorzieningen gerealiseerd. Aan de oostzijde van het Bijlmersportcentrum worden laagbouw woningen gerealiseerd. De begrenzing met het Bijlmerpark aan de zuidzijde wordt mede gevormd door een nieuw te realiseren cultureel verzamelgebouw. In dit bestemmingsplan is in het gebied ten westen van de Flierbosdreef en ten zuiden van het belastingkantoor tevens de realisatie van woningen en gemengde voorzieningen toegestaan, in een gebouw van maximaal 6 bouwlagen (ten opzichte van de Flierbosdreef). De realisatie van een gebouw voor woningen en voorzieningen op deze locatie wordt hier wenselijk geacht met het oog op een goede continuering van de stedenbouwkundige wand die is ingezet met het bestaande belastingkantoor.

Voor het gebied Marktplaats Zuid is het maaiveldontwerp inmiddels verder uitgewerkt, hetgeen tot kleine verschuivingen in onder meer de situering van het openbaar groen en het overige verblijfsgebied heeft geleid. Dit uitgewerkte maaiveld is overgenomen in dit bestemmingsplan.

Deelblad B van de plankaart van dit bestemmingsplan:

SPvE E-buurt West

Het SPvE gaat uit van de gedeeltelijke sloop van de flats Echtenstein, Eeftink en Egeldonk. De koppen aan de zijde van de Daalwijkdreef blijven staan en worden gerenoveerd. In de zone langs de Daalwijkdreef worden, net als in de D-buurt, woningen en gemengde voorzieningen in een relatief hoge dichtheid gerealiseerd. In de achterliggende zone worden laagbouw woningen gerealiseerd. Daarvoor is inmiddels het SP/MV Nieuw Echtenstein opgesteld (zie hierna). Het bestaande kantoorgebouw op de hoek van de Daalwijkdreef en de Gooiseweg wordt behouden.

Net als bij de D-buurt (zie hierboven) wordt ook in de verder uitgewerkte planvorming voor de E-buurt voorzien in de realisatie van maatschappelijke voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een kinderdagverblijf of een atelier) in de plinten van de te behouden delen van de flats langs de Daalwijkdreef. Dit is mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

Inmiddels is stedenbouwkundige planvorming voor de woningen ten zuiden van Eeftink en Egeldonk verder uitgewerkt zodat de exacte situering en maatvoering van deze woningen bekend is. Dit is verwerkt in dit bestemmingsplan.

SP/MV Nieuw Echtenstein

Het SP/MV Nieuw Echtenstein voorziet in de realisatie van laagbouwwoningen in het gebied ten zuiden van de behouden koppen van de flats Echtenstein en Eeftink. Ook is een gebied met onder meer onderwijsvoorzieningen opgenomen. De sloop van de flat Echtenstein is inmiddels uitgevoerd. Aan de zuidzijde van het gebied wordt een nieuwe waterpartij aangelegd. Langs de Gooiseweg is ruimte gereserveerd voor een ketelhuis.



Afbeelding: stand van zaken Nieuw Echtenstein januari 2006

Voor het oostelijk deel van de E-buurt is nog geen SPvE vastgesteld. Voor dit gebied is daarom een uitwerkingsplicht opgenomen in dit bestemmingsplan.

Deelblad C van de plankaart van dit bestemmingsplan:

SPvE Gooiseweg-Oost

In het SPvE Gooiseweg-Oost zijn aan de oostzijde van de Gooiseweg laagbouw woningen geprojecteerd. Deze worden voor een deel gerealiseerd op eilanden in de uit te breiden waterpartij aan de oostzijde van het gebied. Net als bij F-eiland Zuid wordt hier de ruimte benut die ontstaat door het verkleinen van de afslagen van de Gooiseweg.

SPvE Bijlmerpark

De stedenbouwkundige hoofdopzet van het Bijlmerpark moet volgens het SPvE bestaan uit een park met centraal gelegen sportvoorzieningen aan weerszijden van de Karspeldreef. De begrenzing van het park wordt gevormd door licht golvende bebouwing met voornamelijk woningen en aan de oostzijde maatschappelijke voorzieningen. Aan de noordkant van het park wordt de begrenzing mede gevormd door de te realiseren bebouwing volgens het SP Marktplaats Zuid (zie hierboven). Er komt een doorlopende parkstraat die, samen met de bebouwing langs de rand van het park, de buurten langs het park verbindt. Binnen het park is ruimte voor de nodige voet- en fietsverbindingen. De gebruikswaarde van het park wordt vergroot door onder meer de genoemde sportvoorzieningen, een hortus en de mogelijkheid om een horecavoorziening te realiseren. Binnen het park vindt jaarlijks, gedurende zes weekenden (op zaterdag en zondag) in de maanden juli en augustus het Kwakoefestival plaats. Hiervoor is eveneens ruimte gereserveerd in het SPvE. Ten zuiden van de Karspeldreef ligt het accent op de natuurwaarde. Hier is een natuurpark met een waterrijk milieu met rustplekken een heuvel met een uitkijktoren beoogd. Aan de zuidoost zijde van het park worden eveneens woningen gerealiseerd.

Een gedeelte van het plangebied van het SPvE aan de westzijde valt niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor dat gebied wordt een afzonderlijk bestemmingsplan voorbereid, zie ook paragraaf 5.1 van deze toelichting.

In de inmiddels verder uitgewerkte stedenbouwkundige planvorming wordt voorzien in de realisatie van smallere woontorens langs de Flierbosdreef, waarbij ten opzichte van het ontwerp één extra bouwlaag wordt toegevoegd. Dit is mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Het woningaantal per toren blijft gelijk.

Het initiatief voor de Bijlmer Bomentuin moet nog verder worden uitgewerkt en is daarom niet als recht opgenomen, maar via een wijzigingsbevoegdheid. Na wijziging is het realiseren van 500 m² bvo aan bebouwing voor dit initiatief mogelijk in het op de plankaart gearceerde gedeelte van het park ten noorden van de Karspeldreef en ten westen van de sportvelden. Voorwaarde voor de toepassing van de bevoegdheid is dat een wijzigingsplan dient te passen in het streekplan.

Deelblad D van de plankaart van dit bestemmingsplan:

Plan van Aanpak gebied Grubbehoeve-Grunder

In het Plan van Aanpak zijn de uitgangspunten voor de vernieuwing van het gebied Grunder en Grubbehoeve weergegeven, inclusief het gebied ten noordoosten van de Bijlmerdreef/s Gravendijkdreef. Voor de gebieden rondom de flat Grubbehoeve en voor het gebied van de gesloopte flat Grunder zijn de plannen verder uitgewerkt in een SP/MV (zie hieronder). Voor het gebied ten noordoosten van de Bijlmerdreef/s Gravendijkdreef moet deze uitwerking nog plaatsvinden. Voor dit gebied gaat het Plan van Aanpak uit van het behoud van de woongebouwen Groenhoven en Gouden Leeuw inclusief de bijbehorende parkeergebouwen. In het gebied tussen Groenhoven en Gouden Leeuw is de nieuwbouw van woningen mogelijk. In het gebied tussen Groenhoven en Garstkamp wordt gedacht aan de realisatie van ouderenwoningen. Gezien de bijzondere ligging van het gebied op de as van de Bijlmerdreef en de 's Gravendijkdreef is een hoogteaccent hier wenselijk. De realisatie van laagbouw woningen (in twee tot drie lagen) aan de oostzijde van de 's Gravendijkdreef wordt wenselijk geacht.



Afbeelding: woontoren Gouden Leeuw

SP/MV Grunder

Het SP/MV voorziet in de realisatie van laagbouw woningen langs de Bijlmerdreef en de 's Gravendijkdreef in het gebied waar voorheen de flat Grunder stond. Aan de westzijde van de laagbouw woningen worden middelhoge appartementengebouwen gerealiseerd. Ten westen daarvan is een nieuwe watergang beoogd (zie de tekst hierna bij het SP/MV Grubbehoeve). Uitgangspunt van het SP/MV is de verlaagde Bijlmerdreef/'s Gravendijkdreef. De dreef is hier inmiddels grotendeels verlaagd. Voor de woningen is een bouwvergunning verleend.

SP/MV Grubbehoeve

De bestaande flat Grubbehoeve wordt gerenoveerd. De plint wordt deels ingevuld met gemengde voorzieningen. Aan de noordzijde is het CEC-gebouw gerealiseerd. De openbare ruimte wordt heringericht. Het stelsel van groene banen uit Ganzenhoef wordt hier voortgezet door een groene baan ten oosten van het CEC-gebouw. In deze groene baan wordt een waterverbinding conform het MMA (dit staat voor "Meest Milieuvriendelijke Alternatief", zie hoofdstuk 4 van deze toelichting) gerealiseerd. Deze waterverbinding sluit aan op één van de belangrijke oost-west waterverbindingen in de Bijlmermeer, zie ook paragraaf 4.3.1 van deze toelichting. Ten zuiden van het CEC-gebouw is ruimte gereserveerd voor parkeren.

SP/MV De Kandelaar

Het verenigingsgebouw De Kandelaar is reeds in aanbouw. Het gebouw vormt de kop van de flat Grubbehoeve en biedt onder meer ruimte voor diverse maatschappelijke voorzieningen, kantoorruimte voor kerken en een horecavoorziening met daarboven appartementen.



Afbeelding: kop van de flat Grubbehoeve, de Kandelaar in aanbouw (foto van augustus 2005)

Deelblad E van de plankaart van dit bestemmingsplan:*SP/MV voor de openbare ruimte van "3 K"*

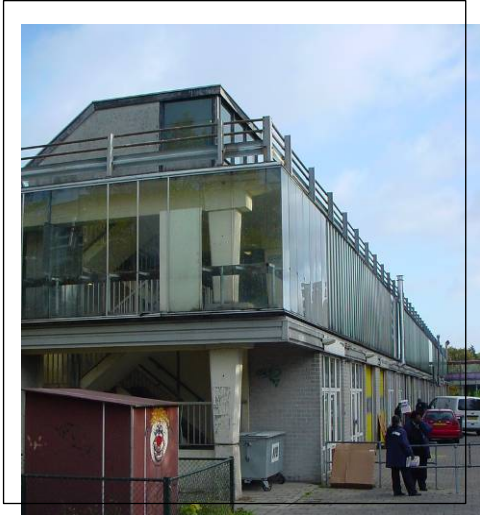
Voorzien wordt in het behoud en de renovatie van de bestaande flats Kruitberg, Kleiburg en Kikkenstein en de herinrichting van het maaiveld. Ten zuiden van het Kraaiennestpad worden nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd, deels in parkeergarages en voor wat betreft hof van Kruitberg op het maaiveld. Ten noorden van het Kraaiennestpad worden geen parkeerplaatsen op het maaiveld gerealiseerd. Het parkeren wordt hier opgelost door middel van een parkeergarage aan de noordzijde van Kruitberg en Kleiburg. De parkeergarage aan de noordzijde van Kruitberg is inmiddels gerealiseerd.



Afbeelding: ingang parkeergarage Kruitberg

Deelblad F van de plankaart van dit bestemmingsplan:*SP/MV Hakfort & Huigenbos*

In het SP/MV wordt uitgegaan van het behoud en de renovatie van de flat Huigenbos en het grootste gedeelte van de flat Hakfort. De loopbruggen van beide flats naar de parkeergarages worden gesloopt. In het eerder opgestelde SPvE Hakfort & Huigenbos is aangegeven dat bij de parkeergarage Hakfort woningen worden gerealiseerd (appartementen) in een toren aan de westzijde. Hierover wordt in het SP/MV genoemd dat dit nog verder wordt uitgewerkt. Rond beide garages is blijkens het SP/MV ruimte voor bedrijvigheid.



*Afbeelding: parkeergarage Hakfort met bedrijven in plint
(foto van november 2005)*

Deelblad G van de plankaart van dit bestemmingsplan:*SP/MV Laag Kralenbeek (De Pioniersblokken K-zuid)*

Het SP/MV voorziet in laagbouw woningen met tuinen op de locatie van de gesloopte flat Kralenbeek. Voor de woningen is inmiddels een bouwvergunning verleend. De bouw is in 2005 gestart.

SP/MV Nieuw Kempering

In het gebied van de gesloopte flat Kempering worden laagbouw woningen gerealiseerd. Aan de oostzijde van het gebied (aan de zijde van de metrobaan) en aan de noordwestzijde van het gebied worden middelhoogbouw appartementen gerealiseerd. Een bijzonder element van het plan is de groene inrichting van de "voetafdruk" van de voormalige flat Kempering. Aan de zuidzijde van het gebied is voorzien in een uitbreiding van de bestaande waterloop. Het water krijgt hier een ecologische inrichting. De nieuwbouw start naar verwachting in 2006.

SPvE Klieverink en Kouwenoord

In het SPvE worden in het gebied van de flats Klieverink en Kouwenoord laagbouw woningen en appartementen gerealiseerd. De bestaande waterpartij ten zuiden van het gebied, tegen het talud van de A9, wordt verbreed en de zuidoever wordt als ecologische zone ingevuld. Tussen de gebieden Klieverink en Kouwenoord is een groengebied voorzien met een waterpartij.

Bij de verder uitwerking van de stedenbouwkundige planvorming is gebleken dat de ruimte tussen de zuidelijke blokken van Klieverink en Kouwenoord te smal is om, naast een nieuwe waterloop, ook een strook groen, voetpaden en een rijweg aan te leggen. Dit is opgelost door het zuidelijke blok van Klieverink in te korten met 4 woningen. Deze woningen worden gecompenseerd in de noordelijke twee blokken van Klieverink waar wel voldoende ruimte is. Dit is verwerkt in dit bestemmingsplan.

SPvE K-midden

Het gebied van dit SPvE beslaat een zone ten noorden en ten zuiden van de Karspeldreef. Voor het gebied ten noorden van de Karspeldreef (Kraaiennest) is een afzonderlijk bestemmingsplan vastgesteld. In het SPvE wordt uitgegaan van de verlaging van de Karspeldreef met aan de noordzijde een vrijwel continue wand en aan de zuidzijde een regelmatig ritme van bebouwing

en openingen. Aan de zuidzijde wordt rondom de parkeergarages nieuwbouw in de vorm van woningen en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd. De torenflats Kouwenoord, Klieverink, Kempering en Kralenbeek blijven behouden en worden aangepast aan de nieuwe omstandigheden. De bestaande uitbouwen aan de voorzijden van deze torens worden gesloopt.



Woontoren aan de zuidzijde van de Karspeldreef

Voor de westzijde van het gebied is inmiddels een maaiveldontwerp in voorbereiding. In dit maaiveldontwerp zijn aanpassingen opgenomen die nodig zijn in het maaiveld in verband met de verlaging van de Karspeldreef.

SPvE Bedrijfsterrein Kromwijkdreef

Het SPvE voorziet in de ontwikkeling van het bedrijfsterrein langs de Kromwijkdreef, primair bedoeld voor bedrijven in de autoreparatie en aanverwante branches. Het gebied is in het SPvE opgesplitst in twee kavels. De noordelijke kavel is inmiddels gerealiseerd.

3. Beleid in dit bestemmingsplan

In dit hoofdstuk wordt per thema beschreven welke ruimtelijke maatregelen worden voorgesteld in de stedenbouwkundige planvorming m.b.t. de Bijlmermeer inclusief het Bijlmerpark. Per thema wordt aangegeven hoe deze maatregelen zijn vertaald naar dit bestemmingsplan en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. Voor de gebieden waar nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan zijn diverse stedenbouwkundige plandocumenten vastgesteld (zie paragraaf 2.5). De in dit bestemmingsplan toegestane nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op deze vastgestelde plannen.

3.1 Wonen

Ruimtelijke maatregelen:

Het vernieuwingsgebied Bijlmermeer omvat een aanzienlijk deel van de Bijlmermeer, namelijk dat deel waar de hoogbouwcomplexen van woningstichting Rochdale/Nieuw Amsterdam staan of stonden. Bij de start van de vernieuwingsoperatie in 1992 waren dat 12.500 appartementen.

Met het Finale Plan van Aanpak zijn de maatregelen vastgelegd voor het nog niet vernieuwde deel van de 12.500 appartementen. Ook is een eindbeeld geschetst van de woningvoorraad binnen het vernieuwingsgebied Bijlmermeer zoals die voorhanden zal zijn na afronding van de vernieuwingsoperatie.

Voor de vernieuwing van de woningvoorraad geldt taakstellend het programma, zoals dat in juli 2000 is vastgelegd in 'De vernieuwing voltooien'. Een deel van dit programma is al omgezet in concrete ingrepen of vastgelegd in Plannen van Aanpak uit de periode 1992-2001. Onderstaand wordt een indicatie gegeven van de totale woningvoorraad na voltooiing van de vernieuwing van de Bijlmermeer:

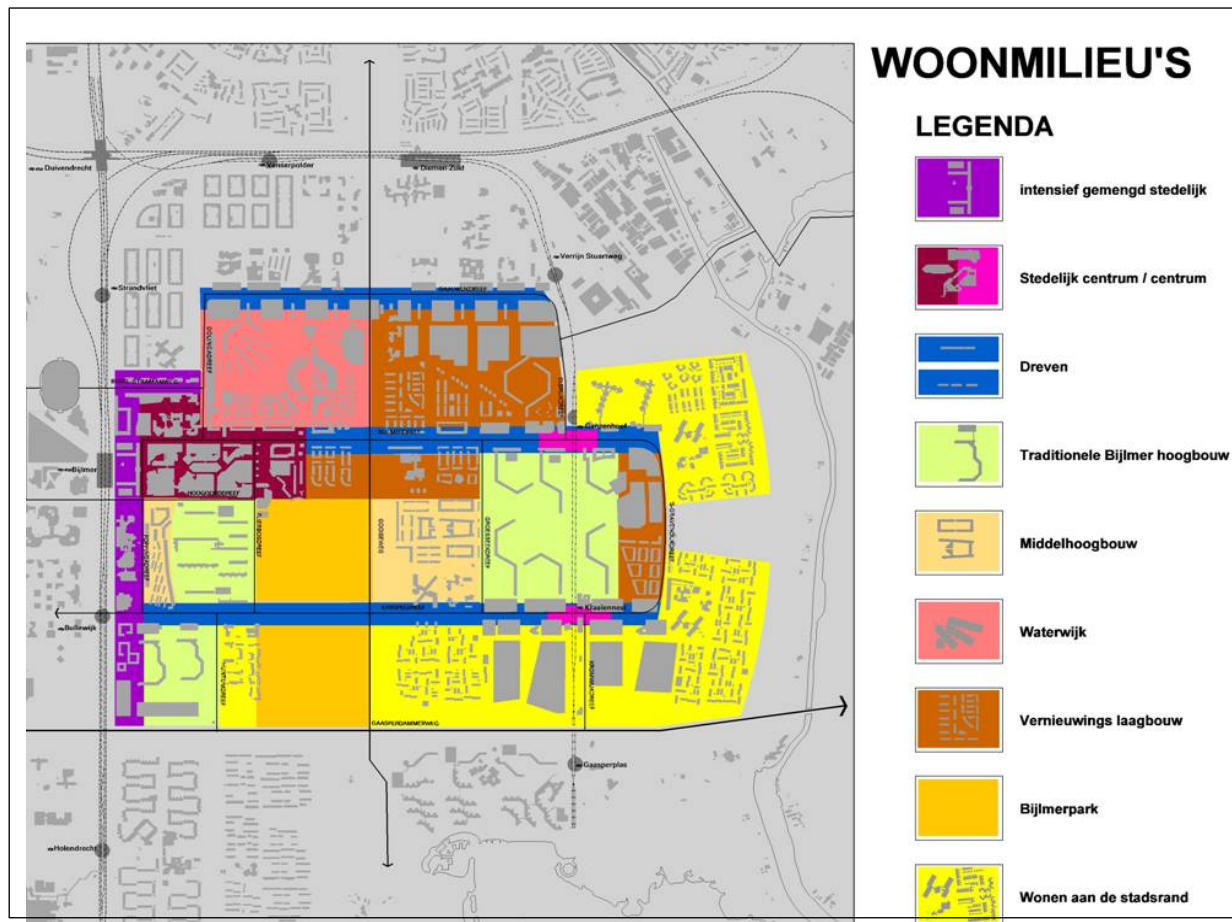
	Besluit 1992/1995	Totaal programma 'Vernieuwing Voltooien'	Vastgelegd in plannen (tot en met Finale Plan van Aanpak)
Sloop	2.800	4.900 à 7.100	6.586
Renovatie	8.950	4.150 à 7.350	5.200
Herpositionering	750	750	714
Nieuwbouw	4.000	5.390 à 7.810	7.470

Van de 12.500 hoogbouwappartementen die onderwerp zijn van de Vernieuwing, worden er in totaal 6.586 (52,7%) gesloopt. De overige 5.914 hoogbouwappartementen (47,3%) ondergaan verbetering in allerlei variaties. Een groot deel van de verbeterde hoogbouw blijft in de sociale huursector. Een ander deel wordt verkocht aan de bewoners of herontwikkeld in de marktsector.

In het totale vernieuwingsgebied blijft het oorspronkelijke hoogbouwconcept gezichtsbepalend in drie buurten: de 'rechte H-buurt' (vier complexen), het Bijlmermuseum in de G/K buurt (zes complexen) en Hakfort/Huigenbos. Overige hoogbouw wordt geïntegreerd in de nieuw te bouwen woonbuurten. Nieuwe woningen als eengezinswoningen, patio-woningen, beneden-bovenwoningen, waterwoningen en appartementen in allerlei soorten en maten bieden veel variatie in woonmilieus. De sociale huursector is na voltooiing van de vernieuwingsoperatie nog aanzienlijk van omvang, maar niet meer allesoverheersend. Straks zijn in alle prijsklassen op ruime schaal woningen verkrijgbaar.

Na de vernieuwing zal in de Bijlmermeer globaal sprake zijn van de volgende woonmilieus:

- a. Intensief gemengd stedelijk gebied;
- b. Stedelijk centrummilieu;
- c. Langs de dreven;
- d. Traditionele Bijlmerhoogbouw;
- e. Middelhoogbouw;
- f. Waterwijk;
- g. Vernieuwingslaagbouw;
- h. Bijlmerpark;
- i. Wonen aan de stadsrand.



Afbeelding: woonmilieus in de Bijlmermeer na vernieuwing (indicatief)

De diverse woonmilieus worden hieronder nader beschreven. Benadrukt moet worden dat de onderverdeling in verschillende woonmilieus een indicatief karakter heeft. Tussen de verschillende woonmilieus is overlap mogelijk en ook binnen de woonmilieus is sprake van variatie.

Uit de onderstaande opsomming blijkt dat de vernieuwingsoperatie, behalve voor een toename van het aantal woningen en een differentiatie van de woonmilieus, ook zorgt voor een toename van niet-woonfuncties in de Bijlmermeer: bedrijven, kantoren en voorzieningen. Zie daarover de tekst in paragraaf 3.2.

Ad a. Intensief gemengd stedelijk gebied

Dit is een goed bereikbaar gebied, zowel per auto als per openbaar vervoer. Een menging en uitwisseling van functies is het streven, maar de nadruk zal liggen op de economische functies. Zowel het wonen als het werken vindt plaats in grootschalige gebouwen met daaromheen en daarbinnen zorgvuldig ingerichte openbare ruimte. Er is sprake van een grote hoeveelheid gebouwde parkeervoorzieningen. Het gebied heeft een regionale uitstraling. Het gebied valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Ad b. Stedelijk centrummilieu

De nadruk ligt op detailhandel en voorzieningen. Het bestaat uit bouwblokken met een plint van publieke functies zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven die samen een centrum vormen. Boven de plint zijn woningen gevestigd. In de centra vinden de wekelijkse markten plaats en is een concentratie van voorzieningen aanwezig.

De structuur bestaat voornamelijk uit grote gesloten bouwblokken met een besloten binnengebied. In deze binnengebieden liggen de ontsluiting, parkeergelegenheid en tuinen/terrassen van woningen. Het stedelijk centrum heeft meer en grotere voorzieningen dan de overige centra. Hier zijn bovendien enkele grootschalige kantoren gevestigd. Concreet gaat het om de gebieden "Ganzenpoort" en "Kraaiennest". Deze gebieden vallen eveneens buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, voor beide gebieden zijn afzonderlijke bestemmingsplannen opgesteld.

Ad c. Langs de dreven

Dreven zijn straten op maaiveldniveau of halfhoog waar aan weerszijden bebouwing is gesitueerd. De bebouwing bestaat uit woningen en heeft in de plint (en eventueel ook op de eerste verdieping) mogelijkheden voor het opnemen van andere functies. Ter plaatse van de winkelcentra vindt een concentratie van deze functies plaats.

De bebouwing is minimaal 4 bouwlagen hoog, zodat de dreven een stedelijk karakter krijgen. Het is een dynamische omgeving met een mix van wonen, werken, voorzieningen, openbaar vervoer en verkeer. De drie dreven hebben elk een eigen karakter waardoor de verhouding tussen de verschillende functies telkens anders is.

Een deel van de dreven valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Ad d. Traditionele Bijlmerhoogbouw:

Dit zijn gebieden waarin de 11 lagen hoge flatgebouwen gehandhaafd blijven. De flats worden gerenoveerd. In bijna alle gevallen worden binnenstraat en bergingen vervangen door plintwoningen. De woongebouwen staan in een groene omgeving die opnieuw wordt ingericht. In deze groene hoven wordt op verschillende manieren gerecreëerd. In bepaalde delen parkeren de bewoners en bezoekers hun auto's in deze hoven. Op andere plekken blijven de garages gehandhaafd. Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan is voorzien in behoud van 6 van deze originele flats (Hakfort, Huigenbos, Kikkenstein, Kruitberg, Kleiburg en Grubbehoeve). Ook worden delen van flats behouden en geïntegreerd in de nieuwbouw. Dit is bijvoorbeeld het geval bij Florijn (zie de tekst bij het kopje "Waterwijk").

Ad e. Middelhoogbouw

Dit gebied heeft een gemengd milieu met middelhoogbouw en laagbouw woningen. Karakteristiek zijn een aantal hoge elementen, bijvoorbeeld een verzorgingshuis of een middelbare school.

De verkaveling is ruim opgezet, met verkeersluwe straten, woningen met tuin en een ruime hoeveelheid openbaar groen. Het woonmilieu "middelhoogbouw" is niet voorzien binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Ad f. Waterwijk

Hier ligt de nadruk op wonen en water. De woningen zijn gesitueerd met uitzicht op het water, direct aan het water en op eilanden. Het is een wijk met een hoge woningdichtheid. Er is sprake van een afwisseling tussen te handhaven delen van hoogbouwflats, middelhoogbouw en laagbouw woningen. De hoogbouw vormt samen met de nieuwbouw een geheel. Groen is aanwezig op strategische plekken in de wijk, water is uitwisselbaar met groen. Het gebied "F-eiland" en het zuidelijk deel van de D-buurt vallen onder het milieu Waterwijk.

Ad g. Vernieuwingslaagbouw

Dit zijn gebieden waar de traditionele hoogbouw gesloopt is en volledig vervangen door nieuwbouw. De nadruk ligt op laagbouw woningen met tuin of terras. Hoogteaccenten liggen aan de randen van de wijk en bij knooppunten van openbaar vervoer. Het openbaar groen in de wijken is geconcentreerd in een aantal groene verbindingzones waarin wordt gerecreëerd. Binnen het plangebied vallen het zuidelijk deel van de E-buurt en Nieuw Grunder onder dit woonmilieu.

Ad h. Bijlmerpark

Het parkwonen vindt plaats in gebieden waarin een openbaar park en wonen in hoge dichtheid gemengd worden. Woningen hebben uitzicht op het park en maken er gebruik van. Parkeren gebeurt voornamelijk in gebouwde parkeervoorzieningen. De woningen worden ontworpen met een 'drukke' zijde (parkzijde) en een 'rustige' zijde (privé-zijde). Ter plaatse van voorzieningen vindt een verdichting plaats.

Ad i. Wonen aan de stadsrand

Laagbouw woningen met voor- en/of achtertuin. Hoogteaccenten liggen aan de randen van de wijk en bij knooppunten van openbaar vervoer. Het openbaar groen is in de wijken verweven en vormt een verbinding met het omliggende groene buitengebied. Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan vallen het gebied ten oosten van de 's Gravendijkdreef en de gebieden "Kouwenoord/Klieverink", "Laag Kralenbeek" en "Nieuw Kemperling" onder dit woonmilieu.

Beleidsdoelstellingen voor dit bestemmingsplan:

De in het voorgaande beschreven differentiatie in woonmilieus heeft deels betrekking op de bouwvolumes en situering van de woningen zelf maar ook op aspecten als functiemenging en de inrichting van de openbare ruimte. Voor wat betreft de aspecten functiemenging en inrichting van de openbare ruimte wordt verwezen naar de paragrafen 2.4.2 t/m 2.4.4. De beleidsdoelstellingen voor de woningen zelf zijn hieronder beschreven.

Onderscheid wordt gemaakt tussen de woongebieden die al gerealiseerd zijn of waarvoor voor vaststelling van dit bestemmingsplan een bouwvergunning verleend is enerzijds en woongebieden die op basis van dit bestemmingsplan zullen worden gebouwd anderzijds.

Gerealiseerde / vergunde woongebieden

Voor de al gerealiseerde / vergunde woongebieden geldt dat het bestemmingsplan de nieuw ontstane situatie moet vastleggen. Voor middelhoogbouw en hoogbouw woningen geldt dat vergroting van deze woningen (veelal) niet mogelijk is omdat dit afbreuk zou doen aan de stedenbouwkundige structuur. Deze woningen zijn met name gerealiseerd in de milieus "Langs de dreven", "Traditionele Bijlmerhoogbouw" en "Middelhoogbouw". Deze woongebieden worden daarom qua situering en bouwvolumes conserverend (conform de gerealiseerde situatie) bestemd.

Voor laagbouw woningen (dit zijn woningen met tuinen of terrassen) moet wel enige ruimte worden geboden voor vergroting van het woonoppervlak door middel van dakopbouwen en uitbouwen in tuinen. Daardoor wordt het mogelijk gemaakt voor bewoners om bijvoorbeeld na eventuele gezinsuitbreiding in de wijk te blijven wonen. Laagbouw woningen worden gerealiseerd in de milieus "waterwijk", "vernieuwingslaagbouw", "Bijlmerpark" en "wonen aan de stadsrand". De uitbreidingsruimte van laagbouw woningen moet wel worden begrensd om ervoor te zorgen dat geen afbreuk wordt gedaan aan de beoogde stedenbouwkundige structuur en/of het groene en open karakter van het gebied.

De aanvaardbaarheid van nieuwe woninguitbreidingen is onder meer afhankelijk van de impact hiervan op het stedenbouwkundige karakter van het gebied, de gevolgen voor bezonning van de belendende panden en tuinen en het uitzicht. Daar waar woninguitbreidingen gezien het bovenstaande aanvaardbaar zijn, wordt in overeenstemming met de Welstandsnota van het stadsdeel getracht de karakteristieke ruimtelijke eenheid van het gebied zoveel mogelijk te waarborgen. In het gebied zijn, gezien de recente oplevering, nog geen woninguitbreidingen gerealiseerd. Nieuw te realiseren woninguitbreidingen zijn daarom automatisch "trendsetters" waar de woninguitbreidingen die later worden gerealiseerd op aan moeten sluiten. De eerste woninguitbreiding binnen een ruimtelijke eenheid zal daarom nadrukkelijk op welstandseisen worden getoetst, waarbij rekening wordt gehouden met de toepasbaarheid van de uitbreiding op de gehele rij woningen.

Op deze manier wordt gewaarborgd dat de stedenbouwkundige eenheid van het gebied behouden blijft. De ruimtelijke eenheden zorgen door hun gelijksoortige uitstraling voor een rustig aanzien in een straat of een gedeelte daarvan. De kwaliteit van de woonomgeving kan in geval van uitbreiding van het bouwvolume alleen worden behouden doordat strikt de hand wordt gehouden aan de in de Welstandsnota bepaalde stedenbouwkundige eenheden.

Voor dakopbouwen geldt in het bijzonder dat deze een grote impact kunnen hebben op de omgeving, onder meer qua bezonning, uitzicht, privacy en stedenbouwkundige uitstraling. Om deze reden is in dit bestemmingsplan geïnventariseerd of en waar dakopbouwen ruimtelijk aanvaardbaar zijn. Als algemeen uitgangspunt geldt dat dakopbouwen aanvaardbaar zijn op woningen met een hoogte van maximaal 6 meter. Voor een aantal deelgebieden is in het ontwerp al rekening gehouden met de realisatie van een dakopbouw. In vergelijkbare gevallen dient hier op te worden aangesloten.

Op woningen die in de bestaande situatie al een hoogte hebben van 9 meter of meer, zijn dakopbouwen in beginsel niet wenselijk omdat daardoor het zorgvuldig gekozen evenwicht tussen laagbouw en (middel-)hoogbouw verloren zou gaan. Het realiseren van een dakopbouw met een plat dak is in algemene zin niet wenselijk op woningen die origineel met een kap zijn ontworpen. Op woningen met een kap kan wel een dakkapel gerealiseerd worden.

Op een deel van de woningen is voorzien in dakterrassen. Deze dakterrassen zijn daarom toegestaan. Voor nieuwe dakterrassen geldt dat deze geen onevenredige nadelige gevolgen mogen

hebben voor de privacy van de belendende woningen en tuinen. Dakterrassen zijn daarom niet toegestaan op nieuwe aan- of uitbouwen in tuinen.

Nog te realiseren woongebieden

Voor een deel van de woningen binnen het plangebied geldt dat hiervoor al wel stedenbouwkundige planvorming heeft plaatsgevonden maar er nog geen concreet bouwplan is opgesteld. Dat betekent dat de hoofdstructuur van de ontwikkeling al wel vastligt, maar er nog kleine wijzigingen in de situering en bouwhoogten van de woningen op kunnen treden. Hiermee wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden. Het bestemmingsplan moet dienen als toetsingskader voor toekomstige bouw aanvragen.

Vertaling beleidsdoelstellingen in dit bestemmingsplan:

Gerealiseerde / vergunde woongebieden

Alle reeds gerealiseerde woningen en/of woningen waarvoor al een bouwvergunning is verleend zijn met de bestemming "Woningen" (W) weergegeven. Voor gebouwen waar naast woningen ook niet-woonfuncties voorkomen wordt verwezen naar paragraaf 3.2.

Binnen de bestemming "Woningen" zijn in beginsel alleen woningen toegestaan, waarbij ook het uitoefenen van aan huis gebonden beroepen tot de mogelijkheden behoort. De op de plankaart weergegeven bestemmingsgrenzen en maximum bouwhoogten komen overeen met de gerealiseerde / vergunde situatie. Waar dakopbouwen gezien de hierboven genoemde beleidsdoelstellingen ruimtelijk aanvaardbaar worden geacht, is door middel van een nadere aanduiding op de plankaart exact aangegeven waar en tot welke omvang dakopbouwen zijn toegestaan.

In aansluiting op de Welstandsnota zijn aan- en uitbouwen in achtertuinen als recht toegestaan tot een diepte van maximaal 3 meter vanaf de originele achtergevel van de woning. Voor bergingen in tuinen wordt aangesloten op de wettelijke regeling voor vergunningsvrije bouwwerken.

Nog te realiseren woongebieden

Nog te realiseren woongebieden zijn met de bestemming "Woningen c.a." (Wx) weergegeven. Voor gebieden waar naast woningen ook niet-woonfuncties worden nagestreefd wordt verwezen naar paragraaf 3.2.

Binnen de bestemming "Woningen c.a." zijn, net als binnen de bestemming "Woningen" in beginsel alleen woningen en het uitoefenen van huisgebonden beroepen toegestaan. Het verschil met de bestemming "Woningen" is er in gelegen dat voor de gebieden met de bestemming "Woningen c.a." ruimere bestemmingsvlakken zijn opgenomen. Ook de te realiseren (binnen-) tuinen vallen binnen het bestemmingsvlak "Woningen c.a.". Daardoor is er meer flexibiliteit in de situering van deze functies. Door middel van een maximum bebouwingspercentage en een maximum aantal woningen per bestemmingsvlak is gewaarborgd dat de grotere bestemmingsvlakken niet worden benut voor het bouwen in een hogere dichtheid dan is voorzien in de stedenbouwkundige planvorming. De onbebouwd blijvende delen mogen ook worden gebruikt voor functies als tuinen, openbaar groen, parkeervoorzieningen, in- en uitritten voor parkeervoorzieningen en water.

3.2 Sociale en economische voorzieningenstructuur

In de loop van het vernieuwingsproces van de Bijlmermeer nam de aandacht voor de sociale en economische voorzieningenstructuur sterk toe. Bij de ontwikkeling van de eerste vernieuwingsplannen lag de nadruk nog sterk op de ontwikkeling van aantrekkelijke woonmilieus. Naarmate de vernieuwingsoperatie vorderde, is het besef van onverbreekelijke samenhang tussen ruimtelijke en sociaal-economische vernieuwing de herstructureringsplannen nadrukkelijker gaan beïnvloeden.

Voor een deel zijn de ruimtelijke en sociaal-economische vernieuwing onafhankelijke processen, die om succesvol te kunnen zijn gelijktijdig worden uitgevoerd. Schuldsanering en empowerment bijvoorbeeld - om twee elementen eruit te lichten - kunnen onafhankelijk van fysieke herstructurering succesvol zijn. Voor een ander, aanzienlijk deel zijn de ruimtelijke en sociaal-economische vernieuwingen elkaar ondersteunende of wederzijds afhankelijke operaties. De onderlinge relatie tussen beide processen wordt niet geregeld of vastgelegd in één specifiek plan. Het is een procesmatige samenhang die op verschillende manieren terugkomt in vele producten van beide vernieuwingspijlers.

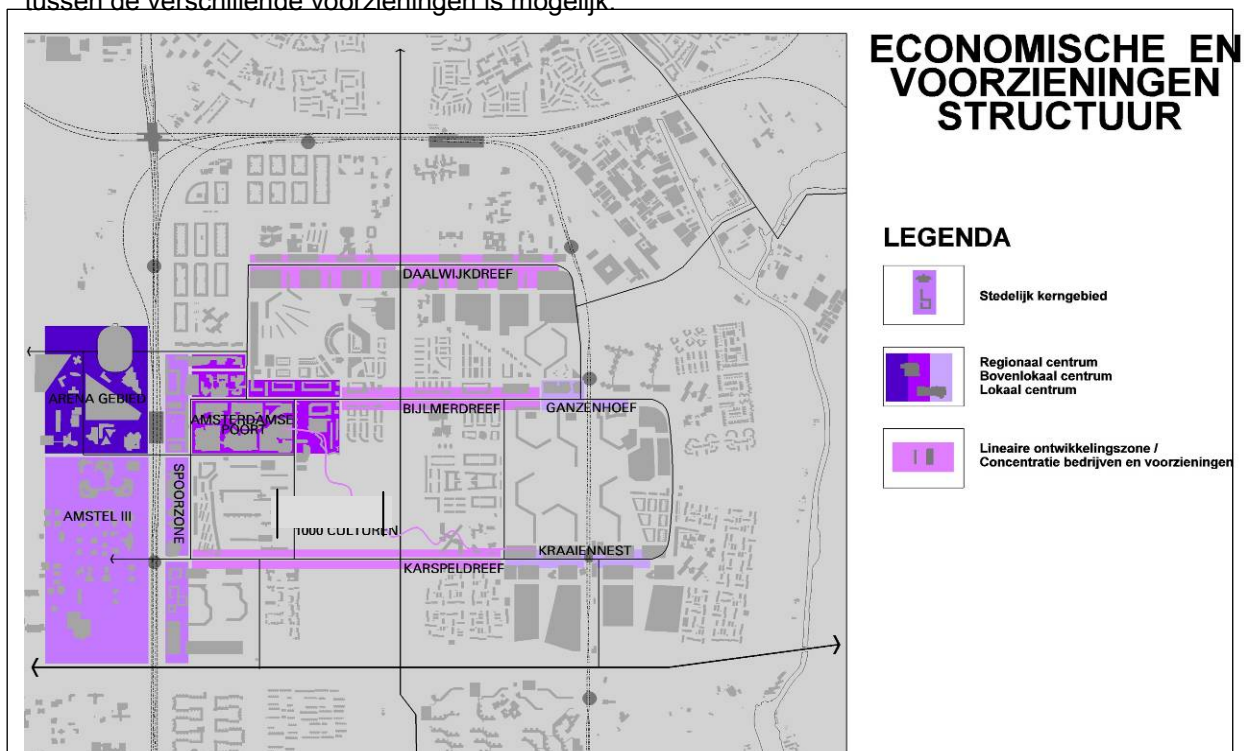
Ruimtelijke maatregelen:

Ook in het Finale Plan van Aanpak is de samenhang nadrukkelijk aan de orde. Het eindbeeld van de ruimtelijke vernieuwing wordt in dit plan op hoofdlijnen vastgelegd. Binnen het eindbeeld moet een plek gewaarborgd zijn voor de sociaal-economische vernieuwing, voor zover die ruimtelijke eisen stelt.

Met het Finale Plan van Aanpak is een globaal eindbeeld voor de economische- en voorzieningenstructuur van de vernieuwde Bijlmermeer geschetst. Daarbij is onderscheid gemaakt in vier schaalniveaus:

- Gemengd stedelijk kerngebied;
- Zelfstandige winkelcentra (regionaal centrum, bovenlokaal centrum, lokaal centrum);
- Lineaire ontwikkelingszones;
- Woongebieden.

De gebieden a. t/m c. zijn op de onderstaande afbeelding weergegeven. De woongebieden betreffen alle overige gebieden. De indeling en de onderstaande afbeelding zijn indicatief bedoeld, overlap tussen de verschillende voorzieningen is mogelijk.



Afbeelding: economische en voorzieningen structuur Bijlmermeer na vernieuwing (indicatief)

Ad a. Gemengd stedelijk kerngebied

Gemengde stedelijke kerngebieden zijn economische zones met een regionale uitstraling en bereik. Binnen de Bijlmermeer is de spoorzone - het gebied ten oosten van station Bijlmer - een duidelijk herkenbare eenheid met een regionaal bereik. Het gebied wordt gekenmerkt door grootschalige gebouwen waarin bedrijven/kantoren zijn gehuisvest met een regionaal en soms internationaal bedieningsgebied. De overgang tussen het grootschalige werk- en voorzieningengebied en het woongebied Bijlmermeer krijgt in deze spoorzone vorm.

De spoorzone bevindt zich tussen de woongebieden Venserpolder en Holendrecht.

In het structuurplan van Amsterdam (zie ook paragraaf 5.4) wordt het Amstel III-gebied samen met de spoorzone aangewezen als gemengd stedelijk kerngebied. Het gebied wordt gekenmerkt door hoge bebouwingsdichtheden, een grote hoeveelheid gemengde of gespecialiseerde milieus, hoogkwalitatieve groengebieden en een zeer goede bereikbaarheid.

Het stedelijk kerngebied valt niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Ad b. Zelfstandig winkelcentra en subcentra

De economische hoofdstructuur van winkelcentra bestaat uit een drietal schaalniveaus.

- winkelcentrum met een regionaal bedieningsgebied: ArenA-boulevard,

- winkelcentrum met een bovenlokaal bedieningsgebied: de Amsterdamse Poort,
- winkelcentra met een lokaal bedieningsgebied: Ganzenhoef en Kraaiennest.

Het ArenA-gebied bestaat uit de Amsterdam ArenA, een woonwinkelcentrum, een megabioscoop, verschillende woontorens, een megamuziekcentrum en grootschalige winkels. In voorbereiding is het grootschalige uitgaanscentrum. Het winkelcentrum is door middel van een brede boulevard gekoppeld aan het winkelcentrum Amsterdamse Poort en vervolgens aan het oostelijke eind van het centrumgebied: het nieuwe Marktpllein in de Bijlmermeer (het Anton de Komplein). Het Arenagebied valt niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Het winkelcentrum de Amsterdamse Poort wordt omsloten door halfhoge dreven waardoor de bereikbaarheid per auto optimaal is. Ook is er een directe relatie met het doorgaande voetgangers- en fietsnetwerk. Aan beide zijden van de Amsterdamse Poort zijn plannen ontwikkeld waarmee dit centrum wordt uitgebouwd tot een groot en veelzijdig centrumgebied. Het totale gebied krijgt de positie van een grootstedelijk centrumgebied. Winkel-, werk- en verzorgende functies krijgen een uitstraling op stadsdeel- en regionaal niveau, uitgaansfuncties zelfs tot buiten de Amsterdamse regio. Binnen dit totale gebied is sprake van deelgebieden die op elkaar zijn afgestemd en samen één geheel vormen. Winkelcentrum de Amsterdamse Poort heeft een concentratie van functies met een verzorgend karakter op stadsdeelniveau. Het gaat hier om publieksfuncties als detailhandel, horeca, sport, commerciële dienstverlening, non-profit dienstverlening en twee keer in de week een markt. Een doorgaand voetgangersgebied tussen het ArenA-gebied en de Amsterdamse Poort en een evenwichtige verdeling van functies zorgen voor samenhang en wederzijds profijt. De westelijke afronding van dit voetgangersgebied wordt gevormd door het woonwinkelcentrum aan de ArenA-boulevard. In winkelcentrum de Amsterdamse Poort wordt een nieuwe oostelijke afronding ontwikkeld; het marktpllein (Anton de Komplein). Dit plein is de verbeelding van het Plein der Continenten uit de 'Structuurvisie Bijlmermeer'. Rondom dit plein worden onder meer het Stadsdeelkantoor, een grote supermarkt, het Bijlmersportcentrum, een cultureel verzamelgebouw en het hoofdbureau van politie gevestigd. Het winkelcentrum wordt door deze nieuwe uitbreiding ruimtelijk verankerd aan de F-buurt, Vogeltjeswei en het Bijlmerpark. Het oostelijk deel van de Amsterdamse Poort, met onder meer het Bijlmersportcentrum en het stadsdeelkantoor, valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Het nieuwe buurtwinkelcentrum Ganzenhoef is Ganzenpoort. Het heeft een duidelijk gezicht aan de verlaagde Bijlmerdreef. Door de nieuwe bebouwing ontstaat een uitwisseling tussen wonen en werken. De voorzieningen in het winkelcentrum zijn gericht op de G/K buurt.

Winkelcentrum Kraaiennest is een wijkwinkelcentrum dat nu nog voornamelijk onder de dreef en parkeergarages is gesitueerd. Het bestaat voor een groot deel uit passages die geen directe visuele relatie hebben met het maaiveld. Overeenkomstig het Plan van Aanpak K-midden worden het winkelcentrum en de bovenliggende parkeergarage gesloopt en de Karspeldreef verlaagd. Een nieuw winkelcentrum, met aanzienlijke toevoeging van bedrijfsfuncties, welzijnsfuncties, religieuze voorzieningen en een groot aantal nieuwe woningen zal worden gebouwd rondom het metrostation Kraaiennest. Dit nieuwe centrum is verzorgend voor met name de K-buurt en Nellestein. Het buurtwinkelcentrum Ganzenpoort en het wijkwinkelcentrum Kraaiennest vallen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

Ad c. Lineaire ontwikkelingszones

Een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven is bereikbaarheid en zichtbaarheid. De bestaande winkelcentra, geconcentreerde voorzieningenzones, zijn direct gekoppeld aan de verschillende dreven.

Er is een tweetal lineaire ontwikkelingszones voor nieuwe economische ontwikkelingen:

- de oost-west gerichte dreven. De drie dreven hebben een verschillende invulling in grootschalige en kleinschalige voorzieningen,
- de 'straat der 1000 culturen', een economische en culturele as die Kraaiennest met de Amsterdamse Poort verbindt.

Daalwijkdreef

De zuidzijde van de Daalwijkdreef wordt getransformeerd van een weg, waaraan parkeergarages en dichte koppen van flats liggen, naar een levendige woonwerkkade. Hier is ruimte voor woningen, bedrijven, commerciële en niet commerciële voorzieningen, zelforganisaties, kerken, ateliers voor kunstenaars en 'broedplaatsen'.

Voor de noordzijde van de Daalwijkdreef (gedeeltelijk Amsterdam Zuidoost, grotendeels gemeente Diemen) is een visie ontwikkeld die mede samenhangt met de ontwikkeling van het Bergwijkpark door de gemeente Diemen. De visie voorziet in een nieuw front van kantoren en bedrijven. Daardoor grenst de Daalwijkdreef niet meer aan de achterkant van kantoren in Diemen. Het wordt een doorgaande weg met tweezijdige bebouwing. De Daalwijkdreef krijgt een profiel met 2 + 2 rijstroken als onderdeel van het hoofdnet auto van Amsterdam. De uitwerking en realisering van de noordzijde valt buiten de besluitvorming in het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer en zal in samenwerking met de gemeente Diemen plaats vinden. De planvorming voor de strook aan de noordzijde van de Daalwijkdreef is nog niet concreet genoeg om in het bestemmingsplan op te kunnen nemen. Dit gebied valt ook grotendeels buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor de bermen van de weg die binnen het plangebied vallen wordt uitgegaan van bestaande situatie. De ontwikkelingen aan de zuidzijde van de Daalwijkdreef zijn wel in dit bestemmingsplan opgenomen.

Bijlmerdreef

De Bijlmerdreef is een lineaire ontwikkelingszone die de winkelcentra Amsterdamse Poort en Ganzenhoef met elkaar verbindt. De bebouwing aan weerszijden van de Bijlmerdreef is vergevorderd. Op de hoeken van reeds gebouwde bouwblokken is rekening gehouden met de vestiging van bedrijvigheid of voorzieningen. De economische ontwikkeling langs deze dreef zal, buiten de winkelcentra, kleinschalig van karakter zijn. Uitzondering daarop vormt de nieuwbouw tegenover het Marktpllein. Daar is, aan de zijde van de F-buurt, over de volle lengte van de nieuwbouw ruimte in de plint voor werken en voorzieningen. Het gebied tegenover het Marktpllein valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Het gedeelte van de Bijlmerdreef tussen de Gooiseweg en de metrohalte Ganzenhoef valt niet binnen het plangebied.

Karspeldreef

Aan de Karspeldreef liggen verschillende vormen van bedrijvigheid en voorzieningen. Het winkelcentrum Kraaiennest wordt optimaal aan de Karspeldreef gevestigd. Hier is sprake van een geconcentreerde economische zone. Zowel aan de noordzijde van de dreef, waar de garages gesloopt worden, als aan de zuidzijde komen nieuwe functies. De Karspeldreef wordt over een grote lengte versterkt met verschillende economische functies. In de buurt van de spoorzone en Amstel III zal de nadruk liggen op grootschalige ontwikkelingen. In de buurt van de te handhaven garages (H-buurt) zal dit kleinschaliger zijn. De Karspeldreef bestaat ruimtelijk uit verschillende segmenten. Dit vinden we ook terug in de economische structuur. Het gemeenschappelijke kenmerk is dat alle bedrijven en voorzieningen direct gekoppeld zijn aan de dreef en dat er een afwisseling is tussen wonen en werken. Dit geldt uiteraard niet voor het gedeelte van de Karspeldreef dat door het Bijlmerpark loopt, hier staan de parkfunctie en de bijbehorende sportvoorzieningen voorop. De Karspeldreef valt deels buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor de gebieden Kraaiennest en Kortvoort zijn separate bestemmingsplannen opgesteld.

Beleidsdoelstellingen voor dit bestemmingsplan:

Voor de woongebieden (zie de vorige paragraaf) geldt dat voor gebieden die reeds gerealiseerd zijn of waarvoor al een bouwvergunning is verleend een gedetailleerde bouwregeling opgenomen wordt. Voor gebieden die nog gerealiseerd moeten worden, wordt enige flexibiliteit in de situering van gebouwen toegestaan door middel van grotere bestemmingsvlakken.

Gemengd stedelijk kerngebied

Het gemengd stedelijk kerngebied valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en wordt hier verder buiten beschouwing gelaten.

Winkelcentrum Amsterdamse Poort

Het winkelcentrum Amsterdamse Poort valt voor een klein deel binnen het plangebied en is aangewezen als winkelcentrum met een bovenlokaal bedieningsgebied. In het gedeelte dat binnen dit bestemmingsplan valt wordt detailhandel toegestaan. Bij een winkelcentrum horen ook andere functies als dienstverlening (bijvoorbeeld een schoenmaker of een reisbureau), maatschappelijke voorzieningen (waaronder sportvoorzieningen), kleinschalige bedrijfjes en horeca. Dergelijke functies kunnen een ondersteunende functie voor de winkels hebben en worden daarom beperkt toegestaan in het bestemmingsplan. De hoofdfunctie moet een winkelfunctie zijn. Andere functies mogen daarom niet de winkelfunctie verdringen. Binnen het plangebied wordt geen uitbreiding van het bestaande winkelareaal beoogd buiten het bij dit winkelcentrum behorende gebied.

Lineaire ontwikkelingszones

Ter plaatse van gebouwen langs deze zones worden diverse niet-woonfuncties toegestaan. Het gaat om kantoren, kleinschalige bedrijven, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen.

Detailhandel wordt in beginsel niet toegestaan omdat het beleid van het stadsdeel er op is gericht om detailhandel te concentreren in de daarvoor aangewezen centra (zie boven). Hetzelfde geldt voor horeca. Menging met wonen behoort tot de mogelijkheden, boven de plinten worden in beginsel woningen gerealiseerd. Enkele gebouwen zijn als uitzondering hierop geheel voor niet woonfuncties bestemd.

Vertaling beleidsdoelstellingen in dit bestemmingsplan:*Winkelcentrum Amsterdamse Poort*

De bebouwing in het gebied Amsterdamse Poort die onderdeel uitmaakt van het winkelgebied heeft de bestemming "Gemengde voorzieningen" (Gv) met de nadere aanduiding "detailhandel toegestaan". In de plint van de bebouwing waar in de bestaande situatie winkels zijn gevestigd is alleen detailhandel toegestaan. Daardoor wordt voorkomen dat de winkelfunctie wordt verdrongen door andere functies.

Het Bijlmersportcentrum heeft de bestemming "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx). Hieronder worden tevens sportvoorzieningen begrepen. Door middel van een nadere aanduiding is aangegeven dat tevens horeca is toegestaan.

De markt heeft de bestemming "Openbare ruimte". De markt is met een nadere aanduiding op de plankaart weergegeven.

Lineaire ontwikkelingszones

De bestaande gebouwen waar op de begane grond een niet-woonfunctie wordt nagestreefd met daarboven woningen hebben de bestemming "Woningen boven Gemengde voorzieningen" (W+Gv). Onder gemengde voorzieningen worden kantoren, kleinschalige bedrijven, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen gerekend. Binnen deze bestemming zijn op de begane grond alleen gemengde voorzieningen toegestaan en in de bovengelegen bouwlagen alleen woningen. De nog te realiseren gebouwen zijn bestemd als "Woningen c.a. en Gemengde voorzieningen" (Wx+Gv). Woningen en gemengde voorzieningen zijn hier uitwisselbaar. Een ander verschil tussen "Wx+Gv" en "W+Gv" is dat de eerstgenoemde bestemming is gegeven aan grotere gebieden omdat de exacte situering van gebouwen hier nog niet vastligt. Binnen de eerstgenoemde bestemming zijn daarom onder meer ook parkeervoorzieningen en in- en uitritten toegestaan. Gebouwen die alleen voor gemengde voorzieningen mogen worden gebruikt hebben de bestemming "Gemengde voorzieningen" (Gv). Woningen zijn hier niet toegestaan.

3.3 Onderwijsvoorzieningen en overige maatschappelijke voorzieningen

Ruimtelijke maatregelen:

In het plangebied zijn in de bestaande situatie op diverse locaties onderwijsvoorzieningen en andere maatschappelijke voorzieningen aanwezig. In de stedenbouwkundige planvorming wordt voorzien in het behoud van een aantal locaties, ook zijn nieuwe locaties gepland. Daarbij is onderscheid te maken in locaties waar maatschappelijke voorzieningen gemengd met andere functies (zoals kantoren en bedrijven) zijn beoogd en locaties die specifiek zijn bedoeld voor maatschappelijke voorzieningen.

Beleidsdoelstellingen voor dit bestemmingsplan:

De locaties die specifiek voor maatschappelijke voorzieningen zijn aangewezen dienen alleen voor deze functies te worden gebruikt. Het vestigen van andere functies als kantoren en bedrijven is hier niet wenselijk omdat dit ten koste zou gaan van de ruimte voor maatschappelijke voorzieningen.

Vertaling beleidsdoelstellingen in dit bestemmingsplan:

De locaties die specifiek voor maatschappelijke voorzieningen zijn bedoeld hebben de bestemming "Maatschappelijke voorzieningen". Gebouwen zijn door middel van bouwvlakken op de plankaart toegestaan. De gronden buiten het bouwvlak mogen onder meer worden gebruikt voor schoolpleinen.

3.4 Tankstations

Ruimtelijke maatregelen:

In (de nabijheid van) het plangebied zijn drie tankstations gevestigd, twee aan de Gooiseweg en één langs de A9 ter hoogte van de Kromwijkdreef. In de bestaande situatie kan bij deze drie tankstations ook LPG worden getankt. Dat is relevant voor dit bestemmingsplan omdat LPG risico's voor de omgeving kan opleveren.

In het kader van de artikel 19 WRO procedure die voor het nabij het tankstation aan de A9 gelegen nieuwe woongebied is doorlopen is gebleken dat de verkoop van LPG ter plaatse van dat tankstation wel mogelijk is maar dat uitbreiding van de doorzet aan LPG te grote risico's zou opleveren. De milieuvergunning voor dat tankstation is op dat punt aangepast.

Voor de tankstations langs de Gooiseweg is uit onderzoek gebleken dat het groepsrisico ter plaatse, als gevolg van gewenste nieuwbouw van woningen in de gebieden Bijlmerpark en Gooiseweg Oost, hoger zal zijn dan de oriëntatiewaarde.

Voor het tankstation Gooiseweg 51 (ten oosten van de Gooiseweg) gaat het om een geringe overschrijding. Deze overschrijding kan worden verantwoord, de huidige doorzet van LPG moet daartoe worden vastgelegd in de milieuvergunning. Hierover is inmiddels overeenstemming bereikt met Total, de exploitant van het tankstation.

Voor het tankstation Gooiseweg 50 (ten westen van de Gooiseweg) is de overschrijding van de norm voor groepsrisico groter doordat dit tankstation op relatief korte afstand van gewenste nieuwe woningbouw ligt. De verkoop van LPG moet beëindigd worden om de gewenste woningbouw te kunnen realiseren. Ook hierover is inmiddels overeenstemming bereikt met exploitant Total. Daarom is de verkoop van LPG niet toegestaan volgens de regelgeving in dit bestemmingsplan.

Voor een uitgebreidere toelichting op dit onderdeel van het beleid wordt hier verwezen naar paragraaf 7.4 van deze toelichting, de beantwoording van de zienswijzen in de raadsvoordracht en bijlage 3 en 4 bij deze toelichting.

Beleidsdoelstellingen voor dit bestemmingsplan:

Aangezien de risico's die de verkoop van LPG ter plaatse van het tankstation aan de Kromwijkdreef met zich meebrengen aanvaardbaar zijn, wordt het betreffende tankstation conform de bestaande situatie toegestaan. De doorzet LPG van het tankstation is in de milieuvergunning begrensd. Verantwoording over het risico is al afgelegd in de voor de geprojecteerde woningbouw gevoerde artikel 19 procedure.

Voor het tankstation aan de Gooiseweg nr 51 wordt de doorzet aan LPG begrensd in de milieuvergunning. In de bijlagen 3 en 4 is het risico verantwoord. Voor het tankstation aan de Gooiseweg nr. 50 geldt dat de verkoop van LPG op korte termijn gestaakt zal worden. Medewerking aan deze acties is door exploitant Total toegezegd.

Vertaling beleidsdoelstellingen in dit bestemmingsplan:

Het tankstation aan de Kromwijkdreef heeft de bestemming "Benzinepomp" (Bp). In de voorschriften (het artikel "Toegelaten bedrijven") en via een aanduiding op de kaart is bepaald dat een LPG afleveringsinstallatie is toegestaan ter plaatse van dit tankstation. De doorzet aan LPG van het tankstation is in de milieuvergunning begrensd. Verantwoording over het risico is al afgelegd in de voor de geprojecteerde woningbouw gevoerde artikel 19 procedure.

De cirkel met een straal van 150 meter rondom het vulpunt bij het buiten het plangebied aan de Gooiseweg gelegen LPG verkopende tankstation is op de plankaart weergegeven voor zover deze in het plangebied van dit bestemmingsplan valt.

Het tankstation waar de verkoop van LPG zal worden beëindigd is net als het station aan de Kromwijkdreef bestemd voor "Benzinepomp" (Bp). Het ontbreken van de nadere aanduiding LPG op de kaart in combinatie met de voorschriften voor het toelaten van bedrijven betekent dat bij dit tankstation geen LPG meer is toegestaan. Er is dus ook geen veiligheidscirkel meer aangegeven.

3.5 Verkeer en openbaar vervoer

De Bijlmermeer was in de oorspronkelijke situatie opgezet volgens een halfhoog wegensysteem dat de wijk in 'kamers' verdeelt. Het eigen niveau van de wegen scheidt het autoverkeer van het voetgangers- en fietsverkeer. Via de dreven en de Gooiseweg wordt de Bijlmermeer verbonden met een aantal belangrijke autosnelwegen. De aan de zuidzijde van de Bijlmermeer gelegen A9, ook wel Gaasperdammerweg genoemd, vormt een scheiding tussen Gaasperdam en de Bijlmermeer. De Gaasperdammerweg wordt aan beide zijden begrensd door geluidsschermen. Fietsroutes lopen eronderdoor.

Verder was in de oorspronkelijke situatie sprake van een sterke scheiding tussen wonen, werken en recreëren. De infrastructuur vormt een belangrijke schakel tussen de verschillende functies. Aan de dreven zijn garages gekoppeld waarin geparkeerd wordt. Deze garages zijn in de oorspronkelijke opzet met loopbruggen verbonden met de flats. Hierdoor werd het maaiveld autovrij gehouden. Op strategische plekken is sprake van openbare vervoersknooppunten.

Ruimtelijke maatregelen:

De vernieuwing van de Bijlmermeer heeft consequenties voor de verkeersstructuur. De dreven worden op bepaalde plaatsen verlaagd en de maaivelden (gedeeltelijk) toegankelijk gemaakt voor autoverkeer. De nieuwe hoofdverkeersstructuur bestaat uit een aantal netwerken waarbij in elk geval onderscheid kan worden gemaakt in:

- a. het drevensysteem;
- b. de ontsluiting van woonbuurten en parkeren;
- c. het openbaar vervoerssysteem;
- d. het fietssysteem.

Hieronder wordt per netwerk beschreven welke ruimtelijke maatregelen zijn voorgesteld in de stedenbouwkundige planvorming.

Ad a. Het drevensysteem

De dreven zijn de structurerende elementen, waaraan de nieuwe en oude bebouwingsgebieden zijn gesitueerd. De Gooiseweg, de Burgemeester Stramanweg, de Dolingadreef en de Daalwijkdreef behoren tot het hoofdnet auto van Amsterdam. Deze wegen bestaan uit 2x2 rijstroken zonder langzaam verkeer.

In de plannen wordt een hiërarchie voor de dreven gehanteerd:

- Conform de structuurvisie Bijlmermeer van 1997 worden dreven ten westen van de Gooiseweg in hun hoge ligging gehandhaafd. De dreven ten oosten van de Gooiseweg kunnen worden verlaagd naar maaiveldniveau. Uitzondering hierop zijn de Daalwijkdreef, een deel van de Groesbeekdreef en het gedeelte van de Karspeldreef tussen de Gooiseweg en de Groesbeekdreef.
- Er is een verschil aangebracht tussen dreven met 2x2 rijstroken en dreven met 2x1 rijstrook. De dreven die uit 2x1 rijstrook bestaan, vormen een verbindend element tussen de aan beide zijden gelegen (woon)gebieden. Het betreft hier bijvoorbeeld de Bijlmerdreef en de Karspeldreef ter plaatse van het nieuwe winkelcentrum Kraaiennest. De dreven die bestaan uit 2x2 rijstroken, hebben een scheidende invloed op aanliggende wijken.

De dreven zijn gebiedsontsluitingswegen. Dergelijke wegen kennen een maximumsnelheid van 50-70 kilometer per uur. De oost-west gerichte dreven worden nieuwe, belangrijke openbare ruimtes. Aan deze dreven wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Ze zijn toegankelijk voor voetgangers, waardoor de levendigheid toeneemt. Deze dreven worden ingericht als herkenbare elementen. De nieuwe verkeersstructuur is getoetst door de dienst IVV van de gemeente Amsterdam. Deze toets is uitgevoerd in één gezamenlijk computermodel met de meeste recente verkeersstructuur van het centrumgebied Zuidoost en alle toekomstige ontwikkelingen tot 2010 in het gebied van Omval tot AMC. Dat wil zeggen dat zowel de reeds gerealiseerde als de geplande vernieuwing van de Bijlmermeer zijn opgenomen. Ook de planontwikkeling rondom de ArenA-boulevard en de stations Bijlmer en Duivendrecht zijn in de toets betrokken.

Uit de toets blijkt dat de aangepaste verkeersstructuur met het nieuwe onderscheid tussen dreven met 2x1 of 2x2 rijstrook toereikend is voor de afwikkeling van het autoverkeer, zoals dat volgens prognoses in 2010 in de vernieuwde Bijlmermeer aanwezig zal zijn.



Afbeelding: verkeersstructuur De Nieuwe Bijlmer: wegen en dreven (indicatief)

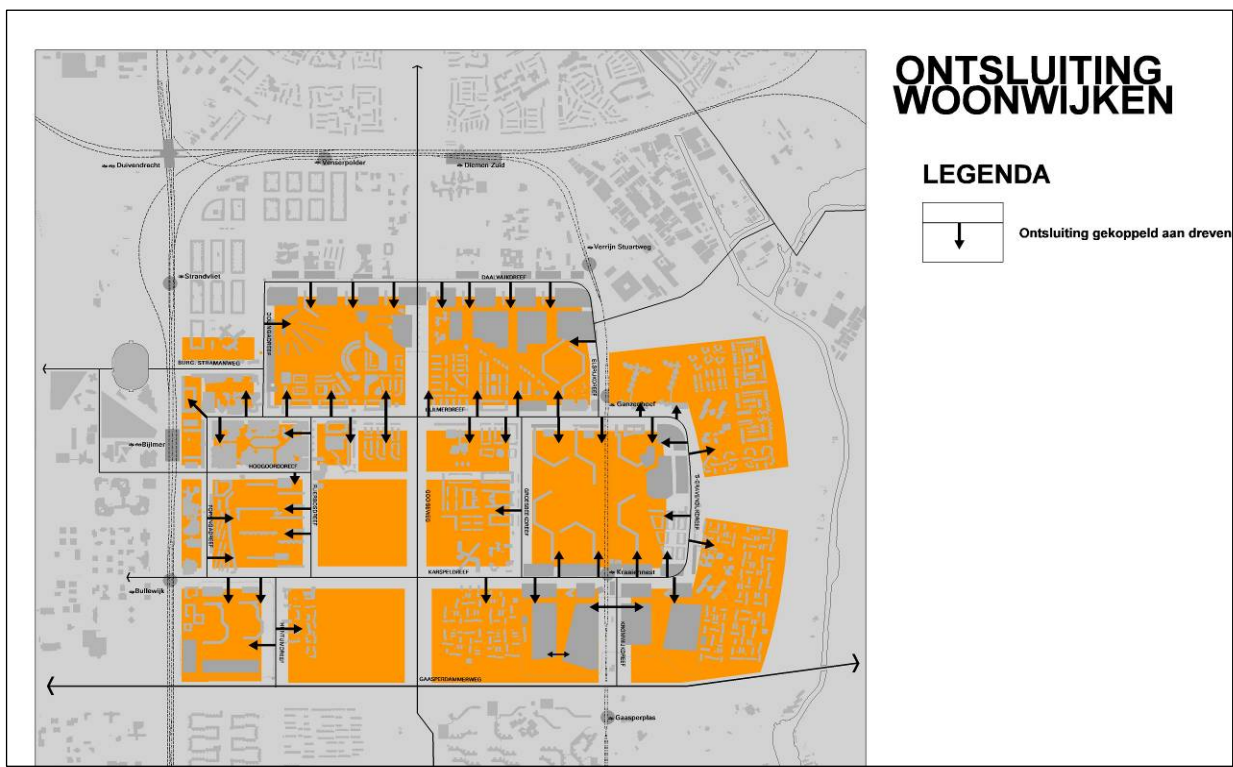
Ad b. Ontsluiting woonbuurten en parkeren

Ieder woongebied in de Bijlmermeer heeft één aantakking op een dreef. Er vindt zo min mogelijk onderlinge koppeling plaats, om sluipverkeer door de wijken te voorkomen. In de woonwijken en op de erftoegangswegen geldt een 30-kilometerregime.

Parkeren gebeurt in de Bijlmermeer op verschillende manieren: in bestaande garages, op het maaiveld, geconcentreerd en in nieuwgebouwde voorzieningen.

In de rechte H-buurt, het Bijlmermuseum en de binnenterreinen van Hakfort/Huigenbos blijven de maaivelden autovrij. Er wordt een uitzondering gemaakt voor verkeer met een maaiveldonthefing.

De navolgende afbeelding geeft deze principes ter indicatie weer. Voor de exacte ontsluiting van de gebieden wordt verwezen naar de plankaart (blad A t/m G) van dit bestemmingsplan.



Afbeelding: verkeersstructuur De nieuwe Bijlmer: ontsluiting woonwijken (indicatief)

In de nieuwbouwgebieden is het belangrijk een afgewogen keuze voor het parkeren te maken. Door de vernieuwing vermindert het areaal openbare ruimte. De openbare ruimte moet daarom op een goede en aantrekkelijke manier worden ingericht. Op bepaalde plaatsen is gekozen voor parkeren op geconcentreerde plekken. Hierdoor kunnen groene ruimtes vrijgehouden worden van geparkeerde auto's.

Op andere plaatsen is gekozen voor nieuw aan te leggen gebouwde parkeervoorzieningen. Dit gebeurt voornamelijk op locaties waar de bebouwingsdichtheid hoog is. De gebouwde parkeervoorzieningen maken dubbel grondgebruik mogelijk. Hierdoor kan in dicht bebouwde gebieden een openbare ruimte worden ingericht die een positieve rol speelt in de beleefswereld van bewoners.

De keuze tussen parkeren op straat of in een gebouwde parkeervoorziening hangt samen met het marktsegment waarin woningen gebouwd worden, per gebied wordt hierover een keuze gemaakt.

Parkeergarages

Een uitzondering op deze algemene uitgangspunten vormen Hakfort en Huigenbos. Hier zullen de bewoners ook in de toekomst voor een groot deel parkeren in de bestaande parkeergarages. Die worden opgeknapt en ingepakt met nieuwe bebouwing. De functie voor de bewoners wordt versterkt door het mogelijk te maken (flat)woningen inclusief parkeerplaatsen te kopen.

De parkeergarages in de D- en de E-buurt blijven in principe gehandhaafd, inclusief de nieuwe bedrijfsruimte aan de voorzijde, maar verliezen hun openbare functie. De garages worden herontwikkeld als parkeergebouwen voor de overgebleven woningen en bedrijfsruimte of voor voorzieningen in de zone langs de Daalwijdreef. Bij de herontwikkeling is toevoeging van nieuwe functies mogelijk. De parkeergarages in het plangebied K-Zuid worden in principe gehandhaafd. De beslissing of deze parkeergarages worden gehandhaafd en op welke manier ze worden gerenoveerd wordt genomen in de verdere planuitwerking.

Ad c. Het openbaar vervoerssysteem

Het openbaar vervoerssysteem in de Bijlmermeer bestaat uit trein, metro en bus.

Station Bijlmer NS ligt aan de westzijde van de Bijlmermeer in de directe nabijheid van het winkelcentrum Amsterdamse Poort en de ArenA. Het station wordt omgebouwd tot een knooppunt op

randstedelijk niveau. Station Bijlmer wordt daardoor van vergelijkbare orde als station Amsterdam Centraal, Zuid-WTC en Schiphol.

De *metro*, aangelegd in de jaren tachtig, bestaat uit een tweetal aftakkingen die in noord-zuid richting door de Bijlmermeer lopen. De Geinlijn volgt in de Bijlmermeer het traject van het NS-spoor. De Gaasperplaslijn loopt midden door de Bijlmermeer. Met deze twee noord-zuid gelegen openbaar vervoersverbindingen wordt een groot gedeelte van de Bijlmermeer ontsloten.

Zuidtangent

In het hart van de Bijlmermeer bleef echter een niet bediend gebied over. Deze lacune wordt opgelost door het tracé van de nieuwe zuidtangent door de Bijlmermeer te leiden, een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding die loopt van IJmuiden, via Hoofddorp en Schiphol naar Diemen en (eventueel) verder naar IJburg. De Zuidtangent is als hoogwaardige busverbinding aangelegd. De hoogwaardige busverbinding doet het hart van de Bijlmermeer aan. Er is in noord-zuidrichting een verbinding gelegd tussen de twee bestaande metrosystemen in.

Het principe van de zuidtangent is dat er haltes zijn gesitueerd om de 1000 meter. De zuidtangent gaat vanaf station Bijlmer via het Amstel III gebied en de Karspeldreef over de Gooiseweg naar station Diemen Zuid. Er zijn drie haltes in de Bijlmermeer; station Bijlmer, hoek Gooiseweg-Karspeldreef en hoek Gooiseweg-Daalwijkdreef. Hiermee worden alle bebouwingsgebieden (inclusief het te vernieuwen Bijlmerpark) ten oosten en ten westen van de Gooiseweg bediend door hoogwaardig openbaar vervoer.

Naast het hoogwaardige vervoer per metro en Zuidtangent is er aanvullend busvervoer. Het bussysteem is een fijnmazig netwerk in de Bijlmermeer, gesitueerd op de dreven. De bussen zullen op de dreven gehandhaafd blijven.

Ad d. Het fietssysteem

De Bijlmermeer bezit een uitgebreid fietsnet dat grotendeels vrij ligt van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer. Het fietsnet kent vier schaalniveaus:

- het hoofdnet fiets;
- het primaire netwerk;
- het secundaire netwerk;
- de recreatieve routes.

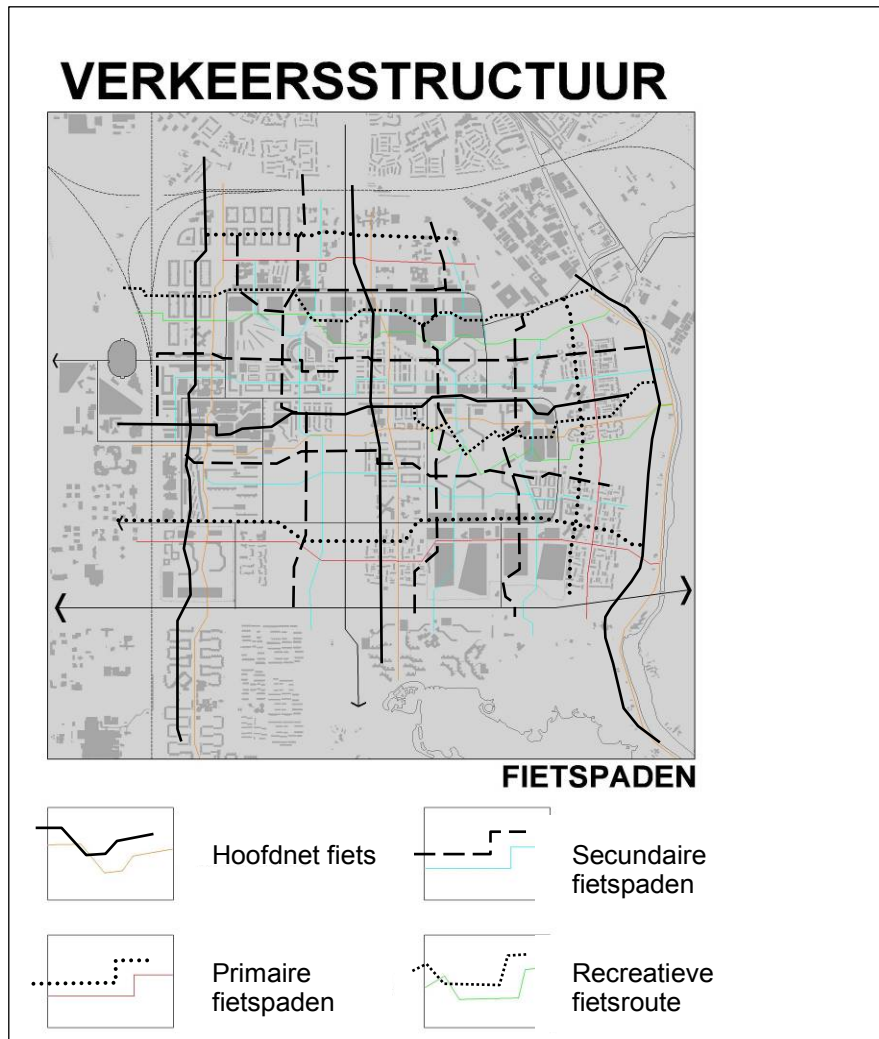
Hoofdnet fiets

Het hoofdnet fiets bestaat uit doorgaande fietsroutes die stadsdeeloverschrijdend zijn. In heel Amsterdam wordt dit hoofdnet aangelegd zodat het mogelijk is om comfortabel over fietspaden van voldoende kwaliteit door heel Amsterdam te fietsen.

In de Bijlmermeer bestaat het hoofdnet fiets uit een bewerking van het oude primaire net uit de nota 'Hoe sterk is de eenzame fietser' uit 1994. Het hoofdnet heeft als basis dat per 'kamer' in Zuidoost één hoofdfietsroute onderdeel uitmaakt van dit net. De kamers worden begrensd door stedenbouwkundige barrières als het spoor, de Gooiseweg, de Weespertrekvaart en de A9. Het hoofdnet is vrijliggend en kruisingsvrij, met uitzondering van kruisingen met gebiedsontsluitingswegen.

Primair netwerk

Het primaire netwerk bestaat uit fietsroutes die betekenis hebben binnen het stadsdeel. Het ligt voornamelijk aanvullend ten opzichte van het kernnet en wordt overal vrijliggend uitgevoerd.



Afbeelding: fietsstructuur Bijlmermeer (indicatief)

Secundair netwerk

Het secundaire netwerk verbindt wijken en buurten met elkaar. Het kan zowel vrijliggend als geïntegreerd met 30-kilometerstraten worden aangelegd.

Recreatieve routes

De belangrijkste route van dit netwerk ligt langs de oevers van de Meander en verbindt de Amstelscheg met de Diemerscheg. In het Masterplan Zuidoostlob wordt deze fietsroute genoemd als verbinding tussen het IJmeer en station Duivendrecht. De route is vrijliggend, loopt door een aantrekkelijke omgeving en heeft een slingerend verloop. Het is niet de snelste verbinding maar wel een heldere en recreatieve route.

Beleidsdoelstellingen voor dit bestemmingsplan:

De situering van de dreven dient te worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Onderscheid wordt gemaakt in de dreven en de parallelwegen. Ter plaatse van deze dreven is het openbaar vervoer per bus uiteraard toegestaan.

De wegen die zijn bedoeld voor de ontsluiting van de woonwijken (de 30 km/u wegen) worden ook vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor deze wegen moet, met name in de gebieden waarvoor nog geen stedenbouwkundig plan en maaiveldontwerp is vastgesteld, nog wel enige marge in de situering van de wegen mogelijk zijn. Voorkomen dient te worden dat in de woonwijken zelf wegen worden aangelegd die een te hoge geluidsbelasting veroorzaken.

Ook moet het bestemmingsplan enige marge in de situering van fietspaden toestaan. De bestaande metrobanen worden uiteraard in het bestemmingsplan gehandhaafd. Het bestemmingsplan moet de bestaande bebouwing ter plaatse mogelijk maken.

Vertaling beleidsdoelstellingen in dit bestemmingsplan:

De dreven zijn met de bestemming “Verkeersareaal” weergegeven. Voorzieningen voor openbaar vervoer zijn ter plaatse toegestaan.

Voor de ontsluitingswegen voor woonwijken is de bestemming “Verblijfsgebied” opgenomen. Dit zijn onder meer woonerven en andere rustige ontsluitingswegen. Daar waar de exacte situering van deze wegen nog niet vast ligt is gekozen voor ruimere bestemmingsvlakken. Binnen de bestemming zijn daarom ook onder meer groenvoorzieningen en openbare ruimte toegestaan. Parkeren op het maaiveld is toegestaan binnen deze bestemming, behoudens ter plaatse van het Bijlmermuseum (deelblad E), ten noorden van het Kraaiennestpad. Dit is met een nadere aanduiding op de plankaart weergegeven².

Voor fietspaden is geen afzonderlijke bestemming opgenomen. Fietspaden zijn onder meer toegestaan binnen de bestemmingen “Verkeersareaal”, “Verblijfsgebied” en “Groenvoorzieningen”. Alle belangrijke bestaande en aan te leggen fietspaden zijn daardoor toegestaan in dit bestemmingsplan.

3.6 Groen, water en openbare ruimte

Ruimtelijke maatregelen:

De woonomgeving verandert ingrijpend door de vernieuwingsoperatie. De hoeveelheid openbare ruimte vermindert als gevolg van vervanging van hoogbouw door lagere bebouwing met een groter grondbeslag en (afhankelijk van het deelgebied) als gevolg van intensivering van de bebouwing door meer woningen, voorzieningen en bedrijfsruimte. Ook de inrichting van de openbare ruimte wordt ingrijpend veranderd. Dat uit zich met name door:

- a. Gedaantewisseling van de openbare ruimte;
- b. Aanpassingen in de waterstructuur;
- c. Een andere inrichting van de oevers;
- d. Aanpassingen in de groenstructuur;
- e. Samenhang tussen de waterstructuur en de groenstructuur

Ad a. Gedaantewisseling van de openbare ruimte

Privé-groen bij nieuwbouw verschijnt naast openbaar groen. Nieuwe straten worden aangelegd, maar niet overal. In drie gebieden blijven de groene, autovrije hoven de basis voor de structuur van de openbare ruimte. Het betreft gebieden waar hoogbouwcomplexen in hun oorspronkelijke stedenbouwkundige setting worden gerenoveerd (Bijlmermuseum, rechte H-buurt, Hakfort/Huigenbos). Het overige vernieuwingsgebied ondergaat een gedaantewisseling door:

- reductie van het openbaar areaal;
- nieuwe inrichting van het verkleinde openbaar gebied;
- de daarop volgende kwaliteitsslag in het beheer.

Daarbij gaat het niet alleen om groen, straten en pleinen. Opvallend element is de sterke toename van de hoeveelheid water. Die toename, noodzakelijk op grond van veranderende inzichten over waterberging in Nederland en vanwege de toename van de hoeveelheid verharding in de Bijlmermeer, biedt kansen om nieuwe aantrekkelijke woonmilieus en openbare ruimte tot stand te brengen.

De opgave voor het groen en water in de vernieuwing van de Bijlmermeer valt uiteen in een viertal items:

- een duidelijk herkenbare waterstructuur met een goede waterkwaliteit en mogelijkheden voor het opnemen van extra water;
- een duidelijk herkenbare groenstructuur die goed te onderhouden en te beheren is en goede gebruiksmogelijkheden biedt aan diverse groepen;
- een samenhang tussen deze twee structuren;
- inpassing van beide structuren in de omgeving.

Dit is verwoord onder ad b. t/m e.

² In de voorontwerp versie van het bestemmingsplan was dit met een “demarcatieline” weergegeven.

Ad b. Aanpassingen in de waterstructuur

In de Bijlmermeer liggen de belangrijkste waterlopen in west-oost richting. Deze waterlopen komen uit op de watergangen in de Bijlmerweide. Het gemaal in de Bijlmerweide slaat het overtollig water uit het boezemwater van de Gaasp/Weespertrekvaart op.

Uit het MER (zie hoofdstuk 4) is onder meer naar voren gekomen dat de aanleg van voldoende oppervlaktewater nodig is om voldoende bergingscapaciteit te creëren. Dit wordt nader beschreven in paragraaf 4.3.1 van deze toelichting.

De benodigde vergroting van het wateroppervlak wordt gerealiseerd door het zoveel mogelijk verbreden van de bestaande waterlopen en het toevoegen van extra wateroppervlak in de D-buurt en het Bijlmerpark. Uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe woonmilieus zoveel mogelijk profijt hebben van dit water en dat de recreatieve mogelijkheden van het water zoveel mogelijk worden benut.

Ad c. Een andere inrichting van de oevers

Uit het MER is onder meer naar voren gekomen dat de aanleg van natuurlijke oevers een bijdrage kan leveren aan de ecologische waarde van de Bijlmermeer. Dit wordt nader beschreven in paragraaf 4.3.3 van deze toelichting.

Ad d. Groenstructuur

In de oorspronkelijke opzet van de Bijlmermeer was het groen in de openbare ruimte in ruime mate aanwezig. Het werd ontworpen om te functioneren als tuin-, kijk- en gebruiksruijnte.

De gedachte achter het ontwerp is echter niet volledig werkelijkheid geworden. De openbare ruimte is vooral kijkgroen geworden dat niet veel wordt gebruikt. De combinatie van te weinig middelen voor onderhoud en het gemis aan publieke functies op het maaiveld werkte het gevoel van sociale onveiligheid in de hand.

Naast sociale onveiligheid was een gemis aan oriëntatiepunten een probleem in de Bijlmermeer. Bewoners weten de weg te vinden in hun eigen woonomgeving, daarbuiten echter minder goed. Ook voor bezoekers is dit lastig. Dit heeft te maken met de hoekverdraaiingen van de flatgebouwen en het feit dat veel flatgebouwen en de inrichting van de maaivelden op elkaar lijken.

Differentiatie in kwaliteit en gebruikswaarde, herkenbaarheid van specifieke plekken en een heldere structuur op Bijlmerniveau zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de vernieuwingsoperatie, ook voor de groenstructuur.

Een aantal eenheden in de groenstructuur wordt versterkt:

- **Vlakken:** dit zijn grote aaneengesloten gebieden. De inrichting van de vlakken onderling kan verschillend zijn. Die hangt af van de aard van de functie; er wordt in gewoond of het is een park. Voor de toekomst is het belangrijk om elk park een eigen identiteit te geven. Als vlakken worden onderscheiden:
 - Bijlmerpark;
 - Bijlmerweide (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan);
 - Bijlmermuseum: de GK-buurt binnen de Bijlmerdreef, 's-Gravendijkdreef, Karspeldreef en Groesbeekdreef, dit gebied wordt in de traditie van de Engelse landschapsstijl ingericht;
 - De maaivelden rondom de flats Groenhoven en Gouden Leeuw (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan);
 - De maaivelden van de oude/rechte H-buurt (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan);
 - De hoven van Hakfort/Huigenbos.
- **Lijnen:** dit zijn compacte structuren die verschillende gebieden met elkaar verbinden. Als lijnen worden onderscheiden:
 - De noordzuid gerichte groene banen of doorzichten in de D-buurt;
 - De noordzuid gerichte groene banen of doorzichten in plangebied Ganzenhoef (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan);
 - De noordzuid gerichte groene banen of doorzichten in de E-buurt;
 - De noordzuid gerichte groene banen of doorzichten in de K-buurt;
 - De doorlopende noord-zuid gerichte groenstructuren in de Amsterdamse Poort en de F-buurt;
 - De lijnvormige boombeplanting langs de dreven.

Essentieel bij deze eenheden is dat de groene inrichting kwalitatief hoogwaardig, duurzaam en beheerbaar is. De vermindering van het aantal vierkante meters groen verhoogt de noodzaak om het goed te onderhouden vanwege het intensievere gebruik. In de begroting van stadsdeel Zuidoost worden de middelen voor het beheer van de openbare ruimte opgehoogd tot het vereiste niveau. Deze toename van onderhoudsmiddelen volgt het tempo van oplevering van vernieuwde gebieden.

Ad e. Samenhang tussen de waterstructuur en de groenstructuur

De water- en groenstructuur bestaat uit een patroon van schering, inslag en vlakken. De schering wordt gevormd door de oost-west lopende waterlopen. De inslag door de bestaande en te realiseren noord-zuid gerichte groene verbindingzones. De vlakken zijn de grote gebieden zoals parken, het Bijlmermuseum en de oude H-buurt. De groene zones staan in verbinding met de oost-west lopende waterstructuren. In en langs de groene verbindingzones kunnen fiets- en voetgangersroutes liggen. Buurtgroen wordt op deze manier in verband gebracht met grotere structurerende elementen, de waterstructuren. Deze structuren zijn vervolgens gekoppeld aan de vlakken (de grote aaneengesloten park-, woon- en groengebieden).

Beleidsdoelstellingen voor dit bestemmingsplan:

Aangezien de doelstellingen voor de waterstructuur en de inrichting van oevers sterk samenhangen met het MER dat voor de Bijlmermeer is opgesteld wordt verwezen naar de tekst daarover in hoofdstuk 4 van deze toelichting.

In algemene zin geldt dat de hoofdstructuur van de openbare ruimte vastligt. Afwijkingen van de hoofdstructuur kan onder meer als gevolg hebben dat er te weinig oppervlaktewater of te weinig gebieden met een groene inrichting worden aangelegd. Afwijkingen van de hoofdstructuur zijn daarom in beginsel niet toegestaan. Wel moet rekening worden gehouden met ondergeschikte aanpassingen in het maaiveld. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn omdat bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige planvorming blijkt dat dit nodig is of vanuit het oogpunt van het beheer van het gebied. Gebouwen in de openbare ruimte zijn in beginsel niet toegestaan. Als uitzondering kunnen gebouwen voor nutsvoorzieningen worden gerealiseerd en mogen in het park onder meer gebouwen voor sportvoorzieningen gerealiseerd worden, één en ander conform het SPvE. Veel van de hierboven onder a. t/m e. genoemde maatregelen betreffen de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Voor het vastleggen van de exacte inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld het aanbrengen van onderscheid in typen openbaar groen, het plaatsen van speelvoorzieningen en het aanbrengen van beplantingen, is het bestemmingsplan niet het meest geëigende instrument. Dit vindt daarom plaats in het kader van de stedenbouwkundige plannen en maaiveldontwerpen die voor de diverse deelgebieden zijn en worden opgesteld. Wel dient het bestemmingsplan de in deze plannen voorgestelde inrichting en beheersmaatregelen niet in de weg te staan.

Vertaling beleidsdoelstellingen in dit bestemmingsplan:

De hoofdstructuur van de openbare ruimte is in dit bestemmingsplan vastgelegd door onderscheid te maken in de volgende bestemmingen:

- Groenvoorzieningen: Deze bestemming is gegeven aan alle gebieden waar een overwegend groene inrichting wordt nagestreefd. Gebouwen zijn hier niet toegestaan. Wel kan vrijstelling worden verleend voor kleine gebouwtjes voor nutsvoorzieningen;
- Water: Alle bestaande en geplande waterpartijen van enige omvang, behalve de waterpartijen in het Bijlmerpark, hebben deze bestemming. Omdat de situering van de nieuwe waterpartijen in het Bijlmerpark nog niet vastligt, is met een nadere aanduiding op de plankaart het gebied weergegeven waar deze waterpartijen gerealiseerd kunnen worden. Ook is aangegeven welk minimum oppervlak hier gerealiseerd moet worden. Demping van water is niet toegestaan, tenzij gewaarborgd is dat binnen het plangebied in totaal voldoende oppervlaktewater gerealiseerd wordt. Als waarborg hiervoor is het dempen van water in dit bestemmingsplan alleen toegestaan als hiervoor een aanlegvergunning verleend wordt. Zie de tekst hierover in paragraaf 6.3.3 bij de toelichting op het artikel "water".
- Park / Sportvoorzieningen: Het Bijlmerpark. Dit gebied dient een groene inrichting te krijgen. Wel zijn sportvoorzieningen met bijbehorende gebouwen en een gebouw voor horeca toegestaan. De situering en omvang van gebouwen is op de plankaart vastgelegd door middel van bouwvlakken. Ook de woningen aan de randen van het park zijn met afzonderlijke bestemmingen vastgelegd zodat een groene inrichting van het park gewaarborgd is.

- Openbare ruimte: Deze bestemming is gegeven aan alle openbare ruimten waar niet noodzakelijk een groene inrichting wordt nagestreefd. Het gaat dus met name om pleinen en andere verhardingen.

4. Milieueffectrapportage

4.1 MER-procedure en relatie met bestemmingsplan

In het kader van het Finale Plan van Aanpak voor de vernieuwing van de Bijlmermeer is een MER-beoordelingsnotitie opgesteld. Achterliggende reden hierbij is geweest om nu het eindbeeld van de vernieuwing van de Bijlmermeer in zicht kwam, de milieueffecten in kaart te brengen en te beoordelen. Belangrijk was tevens dat in dit stadium er nog flexibiliteit in een gedeelte van de plannen aanwezig was en er dus ook nog maatregelen genomen konden worden om negatieve milieueffecten te minimaliseren of te compenseren.

De uitkomst van de MER-beoordeling was dat er geen verplichting was tot het uitvoeren van een MER. Belangrijkste reden hiervoor is dat er per saldo geen groot aantal woningen wordt toegevoegd aan de woningvoorraad, maar dat bestaande woningen gesloopt worden en vervangen door nieuwbouw.

Op 29 januari 2002 heeft de stadsdeelraad bij de vaststelling van het Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer besloten tot het laten opstellen van een vrijwillig milieueffectrapport (MER) voor het vernieuwingsgebied Bijlmermeer en het Bijlmerpark. Dit MER is opgesteld en procedureel behandeld zoals voorgeschreven in de Wet milieubeheer. Op 18 juni 2002 heeft de Stadsdeelraad de Richtlijnen vastgesteld voor het op te stellen MER. Op 17 december 2002 heeft de Stadsdeelraad het MER Vernieuwing Bijlmermeer geaccepteerd als beantwoordend aan de vragen in de Richtlijnen, besloten het ter inzage te leggen en ter beoordeling en advies voor te leggen aan de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage.

In het geval van het MER Vernieuwing Bijlmermeer is sprake van een bijzondere situatie met betrekking tot de relatie vernieuwing Bijlmermeer en MER. De Stadsdeelraad heeft besloten tot het laten opstellen van een (niet verplichte) MER op het moment dat bij het Finale Plan van Aanpak duidelijk werd wat het eindbeeld van de Bijlmermeer zou worden als het geheel van in de loop van 10 jaar opgestelde deelgebiedplannen zou zijn uitgevoerd. Hier is dus sprake van een MER halverwege de uitvoering van een project. Het MER is hier relevant voor twee vragen:

- Zijn er mogelijkheden om bij de verdere uitwerking van vastgestelde plannen bepaalde onderdelen op een meer milieuvriendelijke wijze uit werken?
- Is er aanleiding tot wijziging van reeds vastgestelde, maar nog wijzigbare plannen, om klaarblijkelijke negatieve milieueffecten te voorkomen?

Vanwege deze bijzondere situatie heeft het MER Vernieuwing Bijlmermeer de volgende logica. De milieueffecten van (het geheel van) alle vernieuwingsplannen, inclusief de reeds gerealiseerde, zijn onderzocht. Indien er sprake was van negatieve milieueffecten of kansen op vergroting van positieve milieueffecten, zijn alternatieven en aanvullende maatregelen uitgewerkt om een positiever milieueffect te bereiken. Zonder dergelijke aanleiding vanuit milieueffecten zijn alternatieven niet aan de orde gesteld in het MER. Kernpunt is dat hier een onderzoek is uitgevoerd naar de milieueffecten van door de stadsdeelraad vastgestelde vernieuwingsplannen en naar de mogelijkheid eventuele negatieve milieueffecten te voorkomen en positieve milieueffecten te versterken.

Op 28 maart 2003 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage haar toetsingsadvies uitgebracht. De centrale conclusie van de Commissie in haar toetsingsadvies is de openingszin van hoofdstuk 2: *“De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER inclusief de aanvulling aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het bestemmingsplan.”* De Commissie concludeert dus dat op basis van het overlegde MER op verantwoorde wijze het milieubelang kan worden meegewogen bij de besluitvorming over het (ontwerp)bestemmingsplan.

4.2 Belangrijkste uitkomsten MER

Het MER met zijn onderliggende rapporten geeft informatie over de milieueffecten van de vernieuwingsoperatie in de Bijlmermeer en de herstructurering van het Bijlmerpark op de terreinen:

- oppervlaktewater, grondwater,
- bodem,
- natuur en ecologie,
- duurzame stedenbouw en herstructurering,
- energie,

- verkeer en vervoer,
- geluidhinder,
- luchtkwaliteit,
- cultuurhistorie,
- leefomgevingkwaliteit,
- externe veiligheid.

Alles bij elkaar genomen blijkt uit het MER dat de vernieuwingsoperatie geen belangrijke negatieve milieueffecten heeft.

Op een aantal terreinen wordt een mix van zowel positieve als negatieve gevolgen gerapporteerd zonder dat de balans doorslaat in de een of andere richting: bodem, geluid, omgevingskwaliteit, grondwater.

Negatieve effecten worden gerapporteerd op het gebied van flora en fauna.

Op een aantal terreinen worden kansen gerapporteerd om de milieukwaliteit in het kader van de vernieuwingsoperatie te vergroten: energie, waterkwaliteit, water. Het aspect "grondwater" is uitvoerig onderzocht. Bovendien is tegelijk en in samenhang met het MER een watertoets uitgevoerd. MER en watertoets maken duidelijk dat de vernieuwingsingrepen (sloop, nieuwbouw, kappen van bomen, verlaging van dreven) geen negatieve effecten hebben op grondwaterstanden. Over dreefverlaging wordt zelfs een (beperkt) positief effect gerapporteerd. Tegelijk wordt gerapporteerd dat de Bijlmermeer wel degelijk grondwaterproblemen kent. Hoewel deze problemen "van oudsher" aanwezig zijn en niet door de vernieuwingsoperatie worden veroorzaakt, kan de vernieuwing wel bijdragen aan een verbetering van de situatie.

In de volgende paragraaf wordt beschreven wat de gevolgen zijn van de herstructurering van de Bijlmermeer volgens de in het MER onderzochte alternatieven. Daarbij wordt telkens aangegeven voor welk alternatief is gekozen en welke afweging daarbij is gemaakt. Tevens is weergegeven of en hoe het gekozen alternatief in dit bestemmingsplan is vastgelegd.

4.3 Samenvatting van de milieugevolgen en de overwegingen met betrekking tot de alternatieven

De milieueffectrapportage beschrijft:

- de *autonome* ontwikkeling. De veranderingen in milieukwaliteit die hiervan het gevolg zijn worden veroorzaakt door factoren buiten de vernieuwingsoperatie;
- het *voorkeursalternatief* (VA). De veranderingen in milieukwaliteit die hiervan het gevolg zijn worden veroorzaakt door de keuzes zoals die zijn gemaakt in de tot nu toe vastgestelde plannen;
- het *meest milieuvriendelijke alternatief* (MMA). Bij het meest milieuvriendelijke alternatief worden de negatieve veranderingen in milieukwaliteit zo veel mogelijk verminderd of gecompenseerd.

Bij de vraag of naar aanleiding van het MER de vernieuwingsplannen zijn aangepast of aangevuld, is een afweging gemaakt tussen milieudoelstellingen en andere overwegingen zoals financiële en praktische haalbaarheid, beheer en planning.

Over het geheel genomen is het wenselijk te streven naar het overnemen van de aanbevelingen uit het MMA in de vernieuwingsplannen. Het MMA stelt namelijk verbeteringen op milieugebied voor, die niet haaks staan op de vernieuwingsplannen, maar in de lijn van de vernieuwingsplannen kunnen worden toegevoegd. De belangrijkste beperking is echter financiële haalbaarheid. Onderdelen van het MMA zijn niet uitvoerbaar binnen het budgettair kader van de vernieuwingsplannen. Voor die onderdelen wordt het voorbehoud gemaakt dat aanbevelingen uit MMA uitsluitend kunnen worden uitgevoerd wanneer aanvullende financiële middelen kunnen worden verworven.

De meest ingrijpende aanvullende maatregelen uit het MMA kunnen worden besloten in het (ontwerp)bestemmingsplan, maar voor veel maatregelen, die op beleidsmatig of uitvoerend vlak liggen, is dat niet mogelijk. Aanvullende maatregelen, die geen planologisch karakter maar een inhoudelijk beleidsmatig karakter hebben kunnen niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan, dat immers een planologisch product is. Aanbevelingen die geen planologisch karakter hebben krijgen daarom een plek in uitwerkingsplannen volgens de Plaberumsystematiek (zoals het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het Stedenbouwkundig Plan)³.

³ Plaberum = Plan en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen

Bijzonder is dat het wateradvies van de DWR in het MMA is overgenomen. Het MMA wordt voor een belangrijk deel overgenomen in dit bestemmingsplan. Samengevat betekent dat voor de opeenvolgende aspecten het volgende:

4.3.1 Water

In het MER is voor oppervlaktewater gekeken naar bergingscapaciteit, waterkwaliteit en beheer en onderhoud. Voor grondwater is gekeken naar buffercapaciteit, grondwaterstand, kwelintensiteit en grondwaterkwaliteit.

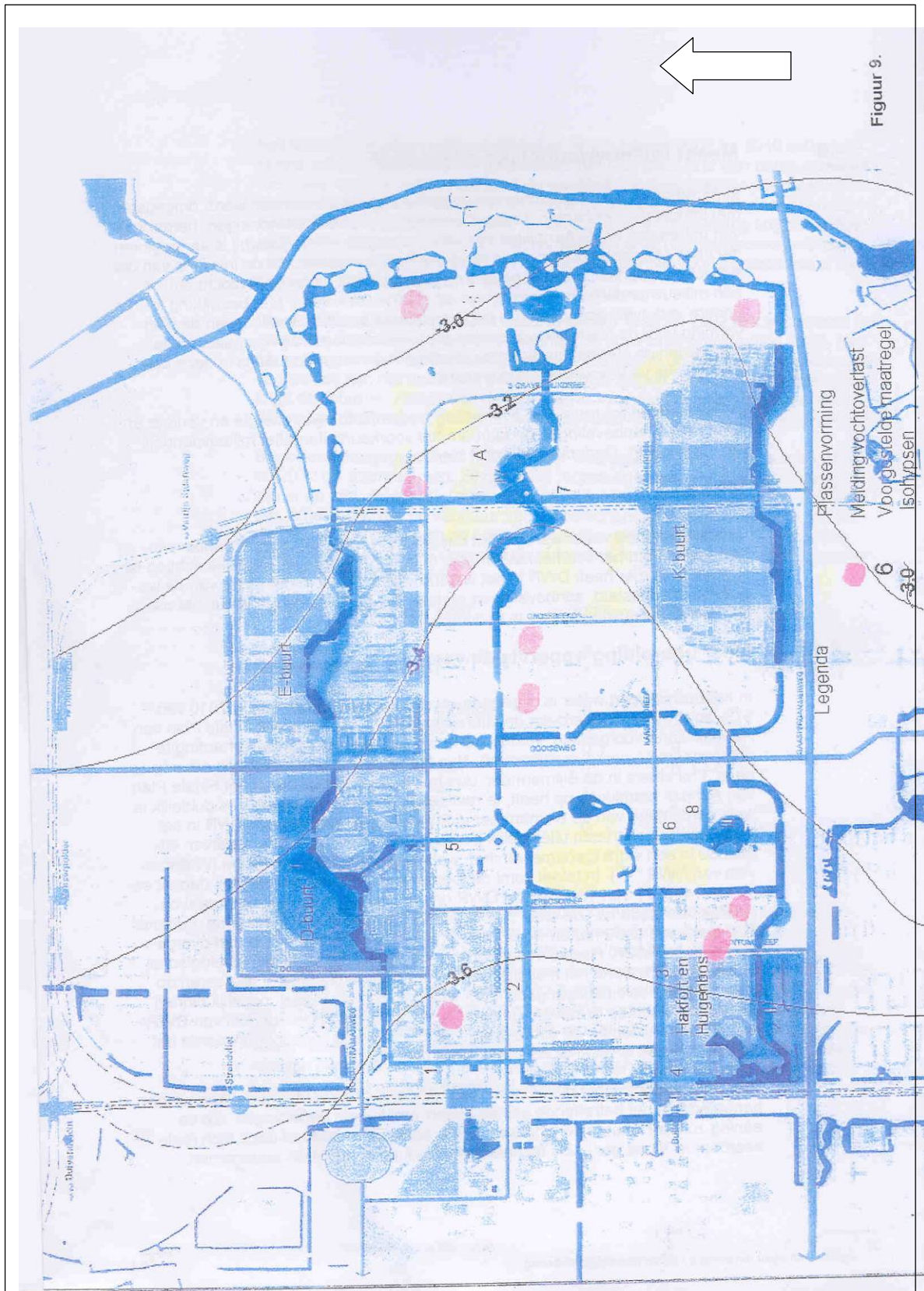
a. bergingscapaciteit

De extra verharding vanwege de vernieuwingsplannen vereist een omvangrijke uitbreiding van de waterberging. In de Integrale Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / dienst Waterbeheer en Riolering is als richtlijn opgenomen dat per hectare additioneel verhard oppervlak 1.000 m² aanvullend open water vereist is (of een onderbouwd en gegarandeerd alternatief voorstel).

De voorgestelde waterberging in het Finale Plan van Aanpak (het VA) is naar omvang en locatie positief, maar zoals toen al verwacht nog niet volledig toereikend. In het VA is uitgegaan van een verhard oppervlak in 2010 van 57%, waardoor binnen het gebied waar het Finale Plan van Aanpak betrekking op heeft een uitbreiding van het wateroppervlak met 14 ha nodig zou zijn.

Het MMA is opgesteld aan de hand van aanbevelingen uit het basisrapport en het wateradvies van DWR (zie de navolgende afbeelding). In het MMA wordt uitgegaan van de theoretische situatie dat het gebied een verhardingspercentage van 70% krijgt, waardoor er meer oppervlaktewater nodig zou zijn. In het wateradvies van DWR is voorzien in extra oppervlaktewater, maximaal 12 hectare, bovenop de genoemde 14 hectare. In het MMA wordt het wateradvies van DWR overgenomen, met uitzondering van uitbreiding van water in de Bijlmerweide. Hoewel meer water in de Bijlmerweide op zich ecologische potenties heeft, geldt als uitgangspunt dat eventuele waterproblemen als gevolg van de vernieuwing binnen het plangebied opgelost moeten worden. Van de extra waterverbindingen volgens het wateradvies van DWR is watergang 5 (zie de navolgende afbeelding) overigens een bestaande watergang. Meer oppervlaktewater dan is voorzien in het MMA is in elk geval niet vereist aangezien op basis van de huidige plannen wordt voorzien in een verharding van 57%.

Het MMA gaat uit van extra waterberging in de vorm van een aantal nieuwe watergangen en waterpartijen. In het MMA wordt de nieuwe waterberging aangelegd met beperkte diepte omdat hierdoor de kans op zout kwel kleiner is en de kans op een gesloten grondbalans groter is. De waterstructuur volgens het voorstel van DWR is hierna weergegeven. Vervolgens wordt aangegeven welke waterpartijen zijn overgenomen in het MMA en hoe dit is vertaald in dit bestemmingsplan.



Afbeelding: Voorstel waterstructuur DWR

- Watergang 1: Tussen watergang H-buurt noord en Meander, 0,75 ha.
Watergang 2: Tussen watergang H-buurt noord en Bijlmerpark, 0,94 ha.
Watergang 3: Aan de noordrand van het plangebied HH-buurt tussen Bijlmerpark en westelijke watergang H-buurt, 1,75 ha.
Watergang 4: Vervangen duiker westelijke watergang H-buurt door een watergang, 0,10 ha.
Watergang 5: Verbinding waterrijke D-buurt met Bijlmerpark, 0,63 ha.
Watergang 6: Noordzuid verbinding Bijlmerpark, 2,13 ha.
Waterpartij A: Uitbreiding waterpartijen G-buurt.
Waterpartij B: Uitbreiding van de waterpartijen in de Bijlmerweide, < 1,5 ha.
Watergang 7: Noordzuid verbinding tussen Meander, groene Wig en Achterpad ter hoogte van de Elsrijkdreef, 3,44 ha.
Watergang 8: Oost-westverbinding Bijlmerpark, 0,19 ha.

De watergangen 1 en 4 en waterpartij B liggen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Watergang 2 ligt grotendeels buiten het plangebied. Watergang 3 is in het MMA overgenomen aan de noordkant van de Karspeldreef, eveneens buiten het plangebied.

Watergang 2 is technisch mogelijk en in het MMA opgenomen. De watergang ligt voor een klein deel binnen het plangebied, namelijk het Bijlmerpark. Bij de totstandkoming van het SPvE Bijlmerpark is gebleken dat DWR niet bereid was om deze verbinding te financieren. Er zouden nieuwe duikers aangebracht moeten worden in de dijklichamen van de bestaande dreven. Daarvoor is geen geld opgenomen in de grondexploitatie voor het Bijlmerpark.

Watergang 5 bestaat al. Watergangen 6 en 8 zijn overgenomen in het MMA, zij het in iets andere vorm. Voor watergang 6 is gebleken dat de aanleg hiervan volgens de tekening van DWR teveel ruimte in beslag zou nemen en ten koste zou gaan van benodigde parkeerruimte. Geohydrologisch onderzoek heeft aangetoond dat een waterverbinding hier vervangen kan worden door toepassing van een slimme drainage. Er is daarom in het kader van het SPvE Bijlmerpark gekozen voor het Meest Aanvaardbare Milieuvriendelijke Alternatief. In het SPvE is deze noordzuidverbinding daarom niet in het midden van het park maar aan de westzijde weergegeven. Dit kunnen deels ook duikerverbindingen zijn. De oostwestverbinding is in het SPvE Bijlmerpark aan de zuidzijde van het park geprojecteerd.

Watergang 7 is opgenomen in het MMA, waarbij wordt opgemerkt dat de voorgestelde rechte loop niet mogelijk is. In de stedenbouwkundige planvorming wordt uitgegaan van de aanleg van deze watergang tussen de twee meest noordelijk gelegen oost-west waterverbindingen. Dit wordt door middel van een cofinanciering mogelijk gemaakt.

Het zuidelijk deel van deze watergang ligt deels binnen het gebied Kraaiennest, waarvoor een afzonderlijk bestemmingsplan is opgesteld. In het kader van dat bestemmingsplan is gebleken dat de watergang in noordzuid richting niet uitvoerbaar is omdat oostwest gelegen kabels- en leidingenstroken de aanleg belemmeren. Deze kabels en leidingen liggen slechts 80 cm onder het maaiveld, op 4,10 – NAP, terwijl het waterpeil is gelegen op 4,20 – NAP. Het aanleggen van de watergang zou er toe leiden dat de kabels en leidingen open komen te liggen en boven het water uitsteken. In het bestemmingsplan dat voor het gebied Kraaiennest is opgesteld is daarom niet voorzien in nieuw oppervlaktewater ter plaatse.

Waterpartij A is opgenomen in de plannen voor G-buurt.

De nieuwe watergangen/waterpartijen worden, zoals voorzien in het MMA, aangelegd met een beperkte diepte.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De watergangen 2, 5, 6, 7 en 8 en waterpartij A liggen (deels) binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

Waterpartij 2 is niet overgenomen in dit bestemmingsplan om de hierboven genoemde reden.

Watergang 5 is overgenomen in dit bestemmingsplan door middel van de bestemming "Water", zie deelblad A. Ter plaatse van de onderdoorgang onder de Bijlmerdreef is de verbinding door middel van de nadere aanduiding "brug" weergegeven.

De watergangen 6 en 8 zijn eveneens overgenomen in dit bestemmingsplan met de bestemming "Water" (zie deelblad C). De vorm wijkt van het voorstel van DWR af, dit conform het SPvE Bijlmerpark.

Watergang 7 is voor wat betreft het gedeelte tussen de twee meest noordelijke oost-west waterverbindingen opgenomen met de bestemming "Water" en deels met de nadere aanduiding "waterverbinding". Het zuidelijke deel van watergang 7 (onder meer ter hoogte van het gebied Kraaiennest) is niet opgenomen omdat dit technisch niet uitvoerbaar is (zie boven).

Naast de bovengenoemde uitbreidingen volgens het MMA wordt op diverse plaatsen voorzien in de uitbreiding van het oppervlaktewater, zoals in de F-buurt en in de E-buurt. Alle te behouden bestaande waterpartijen en nieuwe waterpartijen zijn met de bestemming "Water" en, voor wat betreft de nieuwe waterpartijen waarvan de exacte ligging nog niet vastligt, met de nadere aanduiding "oppervlaktewater, situering nader te bepalen" weergegeven. In totaal is het oppervlak van de in het bestemmingsplan opgenomen waterpartijen 220.500 m², dat is circa 22 ha. Dit is ruim voldoende ter compensatie van de verharding binnen het plangebied. In het artikel "Water" van de voorschriften is bepaald dat het dempen van water alleen is toegestaan mits de benodigde/beoogde hoeveelheid oppervlaktewater in totaal gerealiseerd wordt en wordt behouden, en de benodigde verbindingen tussen waterpartijen in stand worden gebracht / in stand worden gelaten. De situering en contouren van het oppervlaktewater (zoals opgenomen in de diverse stedenbouwkundige plandocumenten) liggen niet overal vast en kunnen bij verdere uitwerking (bijvoorbeeld bij het opstellen van maaiveldontwerpen) nog aangepast worden. Deze bepaling is daarom opgenomen als waarborg dat er binnen het plan voldoende oppervlaktewater wordt aangelegd en dat de waterpartijen, daar waar dat wenselijk is, met elkaar in verbinding komen te staan. Hiervan mag alleen worden afgeweken indien de belangen van voldoende en met elkaar in verbinding staand oppervlaktewater dat gedogen en mits waterbeheerder (DWR/AGV) hierover is geraadpleegd.

De diepte van de waterlopen is, zoals gebruikelijk, niet in het bestemmingsplan vastgelegd, dit heeft de aandacht bij het opstellen van het maaiveldontwerp en bij de realisatie van de plannen.

Het resterende oppervlaktewater wordt volgens het MMA buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gerealiseerd. Dit oppervlaktewater wordt daarom in de bestemmingsplannen voor de omliggende gebieden meegenomen. Daadwerkelijke realisatie van de watergangen buiten het bestemmingsplangebied, die niet gerelateerd is aan de verharding vanwege de vernieuwing, maar wel de doorstroming van de watergangen binnen het vernieuwingsgebied bevordert, is afhankelijk van de dekking van de meerkosten uit externe middelen. Indien deze ontoereikend blijken, formuleert DWR de in de watertoets gemaakte afspraken een "second best" voorstel. Met andere woorden, de hoeveelheid extra waterberging, die nodig is als gevolg van de vernieuwingsingrepen (toename verharding) wordt aangelegd in en rond de nieuwbouwgebieden, en wel overeenkomstig de in het MMA omschreven meest milieuvriendelijke waterstructuur en financieel gedekt in de grondexploitatie. De overige extra watergangen, die dienen ter vermindering van oorspronkelijk aanwezige grond- en oppervlaktewaterproblemen worden planologisch gereserveerd en aangelegd naarmate aanvullende financiële middelen worden verworven. Het Stadsdeel en DWR spannen zich gezamenlijk in om deze extra watergangen mogelijk te maken.

Bij het ontwerpen van de nieuwe wijken wordt gelet op de hoeveelheid verharding. Beperking van verharding vergroot de mogelijkheid voor het vasthouden van gebiedseigen water. Ook de keuze van het verhardingsmateriaal speelt hierin een rol.

b. waterkwaliteit

De waterkwaliteit is tussen 1992 en 2002 min of meer constant gebleven. Het voornemen uit het VA om de waterlopen uit te baggeren leidt tot minder verontreiniging in de onderwaterbodem en heeft daardoor een positief effect op de kwaliteit van het watersysteem. Door de aanleg van meer oppervlaktewater kan de waterkwaliteit verbeteren. Hierin wordt in het VA en, in meerdere mate, in het MMA voorzien. Voorwaarde is dat voor een goede doorstroming wordt gezorgd en de kwel beperkt blijft.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Het uitbaggeren van oppervlaktewater dient in de realisatiefase en/of de beheersfase aan de orde te komen. Dit kan niet in het bestemmingsplan worden vastgelegd. In de beoogde hoofdwaterstructuur is

voorzien in diverse waterpartijen die met elkaar in verbinding staan. Doordat de hoofdwaterstructuur in dit bestemmingsplan is vastgelegd wordt een goede doorstroming van het water mogelijk gemaakt (zie de tekst hierboven onder het kopje “bergingscapaciteit”). Overigens kunnen waterpartijen ook met elkaar in verbinding worden gebracht door middel van ondergrondse duikers. Daar waar dat aan de orde is, is dat met een nadere aanduiding weergegeven in dit bestemmingsplan.

c. beheer en onderhoud

In het VA is voorzien in de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers. Dit vraagt extra inspanningen op het gebied van beheer en onderhoud. In het MMA is voorgesteld om extra water met nieuwe ecologische kwaliteit te realiseren in de Bijlmerweide. Dit wordt voorgesteld vanuit het oogpunt van compensatie van verloren natuurwaarden in de Bijlmermeer.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van natuurvriendelijke oevers mogelijk, onder meer door dat de meeste (bestaande en nieuwe) waterpartijen grenzen aan groenbestemmingen. De aanleg van natuurvriendelijke oevers is vooral een inrichtings- en beheerskwestie. Dit komt aan de orde in de maaiveldplannen die voor de diverse gebieden zijn en worden opgesteld.

Minimaal 25% van de oevers wordt natuurvriendelijk ingericht. Het uiteindelijke doel is om de natuur in de stad te brengen door middel van de realisatie van een keten van natuurvriendelijke oevers. Naast een versterking van de ‘natte’ ecologische functie draagt dit bij aan verbetering van de waterkwaliteit en de natuurbeleving van de stadbewoner.

Het ontwerp van de oevers in de Bijlmermeer zal worden afgestemd op de functionele en groene inrichting van de aanliggende maaivelden. Ook wordt het ontwerp afgestemd op de identiteit die aan de verschillende waterlopen is gekoppeld.

d. buffercapaciteit / grondwaterkwaliteit

Onder buffercapaciteit wordt verstaan het vermogen van de bodem om regenwater op te vangen en vast te houden. Hoe groter de buffercapaciteit, hoe kleiner de kans op wateroverlast. De toename van verharding en het kappen van bomen hebben nadelige gevolgen voor de buffercapaciteit. In het VA neemt de verharding verder toe en wordt een groot aantal bomen gerooid. Dat leidt tot een vermindering van de buffercapaciteit. De integrale ophoging van de grond met 40 cm die bij de vernieuwing plaatsvindt vergroot de buffercapaciteit. Ten aanzien van het grondwater heeft de extra uitbreiding van het oppervlaktewater, zeker in de gebieden waar weinig kwel is, een positief effect op de grondwaterstand (deze wordt lager). De buffercapaciteit en de grondwaterkwaliteit zullen door de maatregelen uit het MMA niet veranderen.

De grondwaterkwaliteit is in sterke mate gekoppeld aan de buffercapaciteit. Indien de buffercapaciteit afneemt, ontstaan er grotere schommelingen in de grondwaterkwaliteit. De effecten van de vernieuwingsplannen op de grondwaterkwaliteit zijn dus vergelijkbaar met die op de buffercapaciteit.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Er worden geen nadere maatregelen voorgesteld in het VA en het MMA m.b.t de buffercapaciteit. Het extra oppervlaktewater zoals genoemd in het MMA is vastgelegd in dit bestemmingsplan (zie de tekst onder het kopje “bergingscapaciteit”).

e. grondwaterstand

Tussen 1992 en 2002 is de hoeveelheid open water nauwelijks veranderd, waardoor praktisch geen verandering is opgetreden in de grondwaterstand. Het kappen van bomen heeft een zeer marginaal effect op de grondwaterstand, het effect is een beperkte demping van fluctuaties in de grondwaterstand. Het verlagen van de dreven, zoals voorzien in het VA, heeft geen effect op de grondwaterstand. De hoge grondwaterstanden in de Bijlmermeer worden verklaard door onder andere de grote afstand tussen de bestaande watergangen en door barrièrewerking in het freatisch pakket (bijvoorbeeld parkeerkelders in het gebied Amsterdamse Poort). Het VA heeft een positief effect op de grondwaterstand. Door het ophogen van het maaiveld op de nieuwbouwlocaties is daar een positief effect te verwachten. Het MMA kent uiteenlopende voorstellen voor inrichting en gebruik van de oevers en uiteenlopende voorstellen voor het voorkomen van kwel als gevolg van de vernieuwingsingrepen. Voor de grondwaterproblemen, die autonome oorzaken hebben en niet het gevolg zijn van de vernieuwing van de Bijlmermeer, heeft het MMA ook voorstellen. Doordat in het MMA wordt voorzien in extra uitbreiding van het oppervlaktewater, heeft dit een positief effect op de grondwaterstand, zeker in de gebieden waar de kwel relatief gering is,

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Uit het MER blijkt dat de verlaging van de dreven geen negatief effect op de grondwaterstand heeft, evenmin als het omvangrijk kappen van groen. In dit bestemmingsplan zijn daarom de eerder door de Stadsdeelraad genomen besluiten inzake nieuwbouw en verlaging van de dreven ongewijzigd opgenomen.

De voorstellen uit het MMA voor wat betreft de watertoets, zoals het ophogen van het maaiveld en maatregelen om het regenwater vast te houden, worden overgenomen en meegenomen in de uitwerkingsfase van de vernieuwingsplannen. Deze aspecten kunnen niet in het bestemmingsplan worden geregeld. In dit bestemmingsplan is voorzien in meer oppervlaktewater, zie de tekst onder het kopje "bergingscapaciteit".

f. kwelintensiteit

De Bijlmermeer kent van nature een sterke kwel: er wordt grondwater opgestuwd. De kwel is niet gelijk verdeeld over het gebied. Tussen 1992 en 2002 is de hoeveelheid open water vrijwel gelijk gebleken en is de hoeveelheid kwel niet noemenswaardig veranderd. Het VA voorziet in de aanleg van extra open water met een diepte van maximaal 1,8 meter. De situering van grootschalige waterberging in de D-buurt is, gezien de bodemopbouw, gunstig in relatie tot de kwel. Door de aanlegdiepte van het nieuwe water op verschillende plaatsen in het gebied kan echter de kwel toenemen. Open water dat diep wordt aangelegd bevordert kwel. Technische maatregelen kunnen de kwel beperken maar niet geheel voorkomen. De mogelijke maatregelen zijn nog niet opgenomen in de huidige plannen en maken dus geen deel uit van het VA.

In het MMA wordt genoemd dat zowel bij de aanleg van watergangen en –partijen als bij sloop- en bouwwerkzaamheden ervoor moet worden gezorgd dat de slecht doorlatende laag niet wordt verstoord dan wel na verstoring wordt hersteld. Dit kan door diverse technische maatregelen. Besloten is om de diepte van het nieuwe open water te beperken tot 1,5 meter, dit is ook onderdeel van het MMA.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De diepte van oppervlaktewater is niet in dit bestemmingsplan geregeld. Hierover wordt in overleg met DWR een keuze gemaakt in de uitwerkingsfase van de vernieuwingsplannen. In het bestemmingsplan wordt de aanleg van meer oppervlakte mogelijk gemaakt gezien de gunstige effecten hiervan voor de bergingscapaciteit (zie hierboven onder het kopje "bergingscapaciteit").

4.3.2 Bodem

De bodemkwaliteit wordt niet wezenlijk beïnvloed door de vernieuwing van de Bijlmermeer. Door werkzaamheden komt veel grond vrij. Deze kan grotendeels worden hergebruikt voor het ophogen van maaivelden (met name bij de nieuwbouw).

Een gesloten grondbalans lijkt niet haalbaar. Er bestaat een risico dat (overigens natuurlijke) verontreiniging uit klei- en veenlagen bij het uitgraven van nieuwe waterberging wordt opgehaald. Het MMA gaat daarom uit van een beperkte aanlegdiepte van nieuwe waterberging, om de kans op het ophalen van verontreinigde grond te minimaliseren en de gesloten grondbalans dichter bij te brengen. Het MMA gaat uit van het ophogen van het maaiveldpeil op nieuwbouwlocaties. Ook dit is positief voor het bewerkstelligen van een gesloten grondbalans. Het MMA gaat er van uit dat buiten nieuwbouwlocaties het maaiveld niet structureel wordt opgehoogd.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Deze uitvoeringsaspecten uit het MMA worden overgenomen in de vernieuwingsplannen. Een regeling hiervoor in het bestemmingsplan is niet vereist gezien de regelgeving van onder meer de Provincie.

4.3.3 Natuur en ecologie

De gevolgen van de vernieuwingsplannen voor de ecologie zijn negatief. Er treedt een vermindering van het groen op, de diversiteit van flora en fauna loopt terug en er komt een grotere druk op de ecologische kwaliteit van de randgebieden, waaronder de Bijlmerweide, door vermindering van het groen binnen de Bijlmermeer.

In het MMA wordt een aantal voorstellen gedaan voor het vergroten van de ecologische kwaliteit van het groen en water binnen de Bijlmermeer.

Het gaat om:

- verweving ecologische structuur met de groenstructuur;
- herziening groenstructuur Bijlmerweide;
- zonering cultureel naar natuurlijk vanuit de wijk naar de randen;
- streven naar een maximum aan natuurvriendelijke oevers met een brede onderwaterzone voor de ontwikkeling van helophyten;
- op de hogere delen een droog voedselarm milieu handhaven;
- streven naar een variatie aan verschijningsvormen van beplantingen;
- trekroutes met stille plekken verankeren in de groenstructuur;
- natuurdoelstellingen formuleren als leidraad voor inrichting en beheer van de natuurlijke gebieden aan de rand;
- monitorprogramma opstellen voor de toetsing van de natuurdoelstellingen;
- begeleiding van het project door een natuurwacht die er voor zorgt dat de uitvoering van het project niet in conflict komt met de soortbescherming zoals die door de flora- en faunawet wordt voorgestaan;
- betere monitoring van de grondwaterfluctuaties door aanpassingen in het peilbuizen netwerk;
- inspelen op de lokale verschillen in grondwaterfluctuaties bijvoorbeeld om door verlaging c.q. ophoging de gradiënt nat/droog te versterken;
- selectie van bomen die kunnen uitgroeien tot monumentale exemplaren (toekomstbomen) in de ruimtelijke structuur van de boombeplanting.

Het MMA behelst tevens het creëren van een waterrijk milieu binnen de Bijlmerweide als nieuwe natuurwaarde ter compensatie van de verstedelijking binnen de Bijlmermeer.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De voorstellen in het MMA hebben het karakter van beleidsaanbevelingen, waarvan de concrete effecten pas beoordeeld kunnen worden als ze een uitwerking zouden krijgen in maaiveldontwerpen of in een plan voor de Bijlmerweide. Daardoor is het MER niet specifiek over de mogelijk te bereiken milieuwinst. Concrete vertaling ervan in het bestemmingsplan is momenteel niet mogelijk. Inrichtingsplannen die voldoen aan de bovengenoemde uitgangspunten zijn mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

Het MMA wordt met betrekking tot nieuwe ecologische kwaliteit in de maaiveldontwerpen als beleidsintentie overgenomen. Nadere uitwerking hiervan volgt in de latere uitwerkingsfasen. Het voorstel tot herinrichting van de Bijlmerweide behoeft een latere beoordeling. Daarbij dient overigens rekening te worden gehouden met het feit dat de Bijlmerweide deel uitmaakt van de provinciale ecologische hoofdstructuur.

4.3.4 Duurzaam bouwen en energie

In het MER rapport wordt uitvoerig ingegaan op de aspecten energie en duurzaam bouwen. Het onderliggende onderzoeksrapport van het MER doet een aantal voorstellen dat verder gaat dan het huidige vastgestelde beleid.

In het MMA zijn geen nieuwe aanvullende voorstellen ten opzichte van de vastgestelde plannen opgenomen, omdat eisen die verdergaan dan rijksbeleid en aanvullend gemeentelijk beleid op het gebied van duurzaam bouwen en energie niet uitvoerbaar zijn door het ontbreken van financiële dekking.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Maatregelen m.b.t. tot duurzaam bouwen zijn van technische aard en betreffen onder meer het materiaalgebruik. Deze maatregelen kunnen niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Er worden bij de vernieuwing van de Bijlmermeer geen eisen gesteld op het gebied van energie en duurzaam bouwen, die verder gaan dan landelijk en gemeentelijk beleid, tenzij meerkosten gedekt kunnen worden uit aanvullende externe middelen.

4.3.5 Verkeer en vervoer

In het MER wordt vastgesteld dat het aantal autoverplaatsingen en –kilometers na de vernieuwing van de Bijlmermeer lager uitvalt dan in de studie Omval-AMC is aangegeven. Het MMA bevat daarom geen nieuwe aanvullende voorstellen ten opzichte van de vastgestelde plannen.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De plannen behoeven gezien het bovenstaande geen aanpassing. In dit bestemmingsplan is de verkeersstructuur daarom volgens het VA vastgelegd met behulp van de bestemmingen “Verkeersareaal” en “Verblijfsgebied”.

4.3.6 Luchtkwaliteit

In het kader van het milieueffectrapport heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit in de Bijlmermeer (onderzoek van 2001). Uit dat onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit in de Bijlmermeer tussen 1992 en 2002 is verbeterd. Deze verbetering wordt toegeschreven aan autonome ontwikkelingen: de automotor is schoner geworden. Op grond van de huidige verwachtingen zal, eveneens door autonome ontwikkelingen, de luchtkwaliteit tussen 2002 en 2010 verder verbeteren, ondanks de verwachte toename van de hoeveelheid verkeer. Het MMA beperkt zich daarom tot een algemene beleidsaanbeveling de mogelijkheid te onderzoeken om bij woningen langs de dreven de ventilatielucht aan te zuigen vanaf de ‘schone’ kant.

Aangezien het onderzoek naar luchtkwaliteit al enkele jaren geleden is uitgevoerd en het Besluit luchtkwaliteit onlangs is gewijzigd, is er aanleiding geweest om dit onderzoek te actualiseren. Hier wordt op ingegaan in paragraaf 7.8.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Doordat de beoogde bebouwing, waarmee ook rekening is gehouden in het onderzoek luchtkwaliteit, in het bestemmingsplan is vastgelegd is er geen verdere verdichting mogelijk die gevolgen zou kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. Zie verder paragraaf 7.8.

4.3.7 Geluid

Als gevolg van de afname van het wegverkeer zal het aantal gehinderden in de Bijlmermeer, ondanks de toename van het aantal woningen, afnemen. Dit is het geval volgens zowel het VA als het MMA. In het MMA worden verder de volgende aanvullende maatregelen voorgesteld ter beperking van de geluidshinder:

- De Gooiseweg krijgt de status van stadsstraat met een maximumsnelheid van 70 km per uur in plaats van de huidige van autoweg met een maximumsnelheid van 80 km per uur.
- Op de dreven wordt geluidsreducerend asfalt aangelegd.
- Langs de Gooiseweg worden aan weerszijden geluidsschermen geplaatst met een hoogte van 2,5 meter. Ten zuiden van de A9 komt eveneens een nieuw geluidsscherm, ten behoeve van het Bijlmerpark.
- Woningen worden parallel aan de weg gebouwd waardoor verblijfsruimten zoals slaapkamers aan een stille zijde kunnen worden gerealiseerd.

Deze maatregelen zullen worden toegepast in de uitwerking van de woningbouwplannen en voor zover mogelijk zijn deze vastgelegd in dit bestemmingsplan (zie hieronder). Ook is het mogelijk langs de oostzijde van de Gooiseweg een wal of scherm te plaatsen. In plaats van een scherm kan aan de westzijde van de Gooiseweg afschermende (woon)bebouwing gerealiseerd worden waardoor het achterliggende park geluidsluw wordt.

In het MER wordt geconcludeerd dat het aantal gehinderden door het wegverkeer door deze maatregelen sterk zal afnemen. Het aantal door alle bronnen gehinderden neemt ook af, zij het minder sterk. Het vliegverkeer blijft een vrij zware stempel drukken op de akoestische kwaliteit in de Bijlmermeer.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

In dit bestemmingsplan wordt de in het VA beoogde ruimtelijke structuur die als gevolg heeft dat het aantal verkeersbewegingen afneemt vastgelegd. Ook de omzetting van de Gooiseweg tot stadsstraat is in het bestemmingsplan vastgelegd. Dit uit zich met name door het opnemen van aangepaste (kleinere) op- en afritten van deze weg. Het type asfalt dat wordt toegepast kan niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Het bestemmingsplan staat geluidsschermen toe. De situering van woningen is in dit bestemmingsplan vastgelegd.

In paragraaf 7.2 wordt beschreven welke geluidsgevoelige functies in dit bestemmingsplan zijn toegestaan en wat de geluidsbelasting ter plaatse is.

5. Plankader

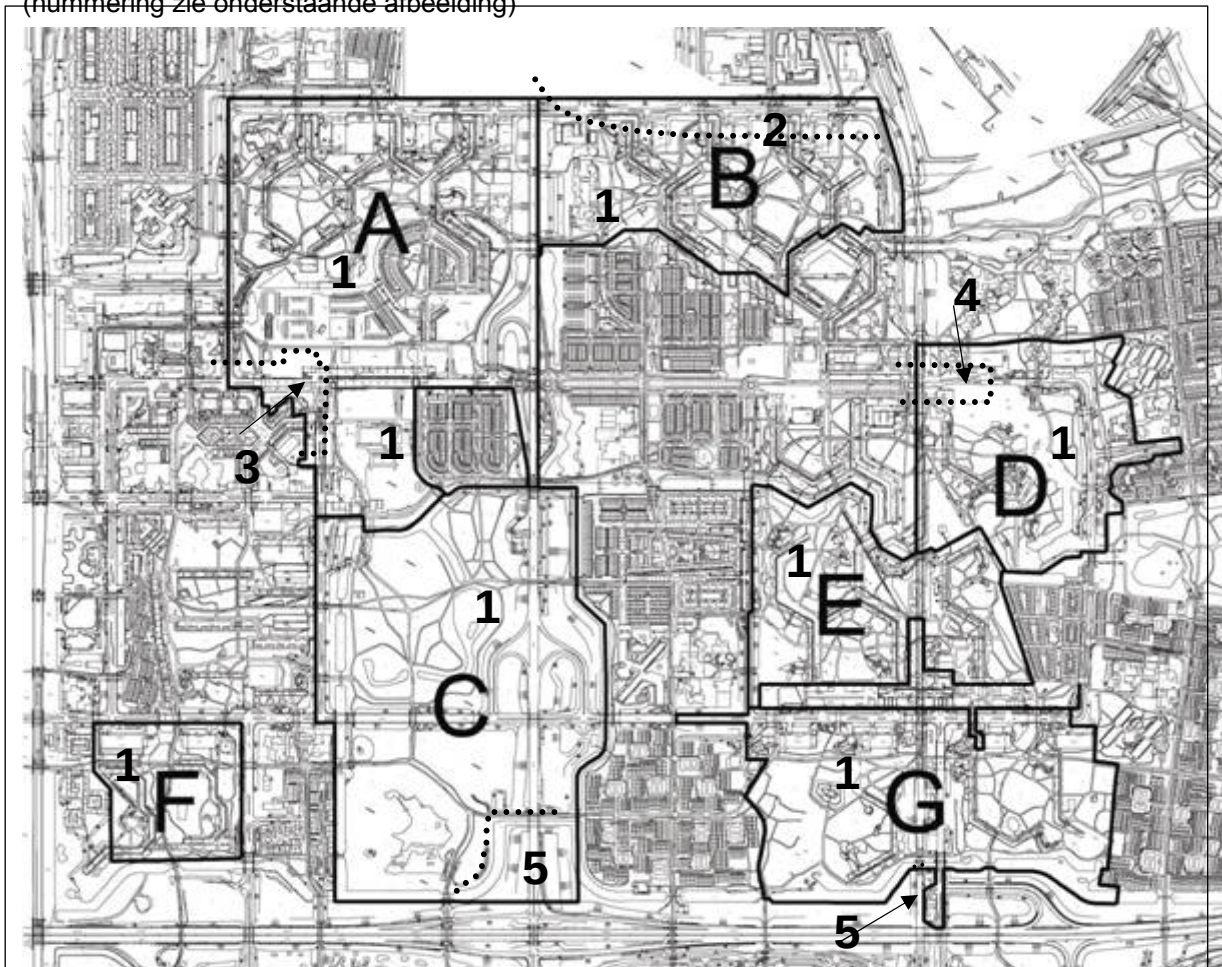
5.1 Geldende bestemmingsplannen

5.1.1 Bestemmingsplannen die worden vervangen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan gelden nu nog de volgende bestemmingsplannen:

1. bestemmingsplan Bijlmermeer (goedgekeurd 1981);
2. bestemmingsplan Diemen Zuid V (goedgekeurd 1972);
3. bestemmingsplan Hoofdcentrum Amsterdam Zuidoost (goedgekeurd 1988);
4. bestemmingsplan Ganzenhoef (goedgekeurd 1998);
5. bestemmingsplan Gaasperdam (goedgekeurd 1982).

(nummering zie onderstaande afbeelding)



- Bestemmingsplan “Ganzenhoef”

Het gebied aan de oostzijde van de metrobaan richting Gaasperplas, ter hoogte van de Bijlmerdreef, valt binnen het bestemmingsplan “Ganzenhoef”. Dat bestemmingsplan maakt ter plaatse gebouwen voor educatieve voorzieningen / bedrijven mogelijk. Dit komt niet geheel overeen met de inmiddels gerealiseerde nieuwe situatie.

- Bestemmingsplan “Gaasperdam”

Het bestaande tankstation aan de Kromwijkdreef (bij de A9) valt binnen het geldende bestemmingsplan Gaasperdam. Dat bestemmingsplan geeft ter plaatse de bestemming “Verkeersareaal”, waarbinnen ook maximaal twee benzinestations zijn toegestaan. Ook het gebied ter hoogte van de kruising A9 – Gooiseweg valt binnen het bestemmingsplan Gaasperdam, voor dit gebied geldt eveneens de bestemming “Verkeersareaal”.

- Vrijstellingen ex artikel 19 WRO

Een deel van de vernieuwing van de Bijlmermeer wordt en is vergund op basis van zelfstandige projectprocedures (artikel 19 WRO). Het gaat onder meer om de F-buurt en de eerste fase Marktplaatsgebied aan de Bijlmerdreef/Flierbosdreef, en verscheidene kleine aanpassingen zoals de op- en afrit van de Gooiseweg/Bijlmerdreef, de drugsopvang en het cellencomplex Flierbosdreef. Het voorliggende bestemmingsplan legt de vergunde situatie vast.

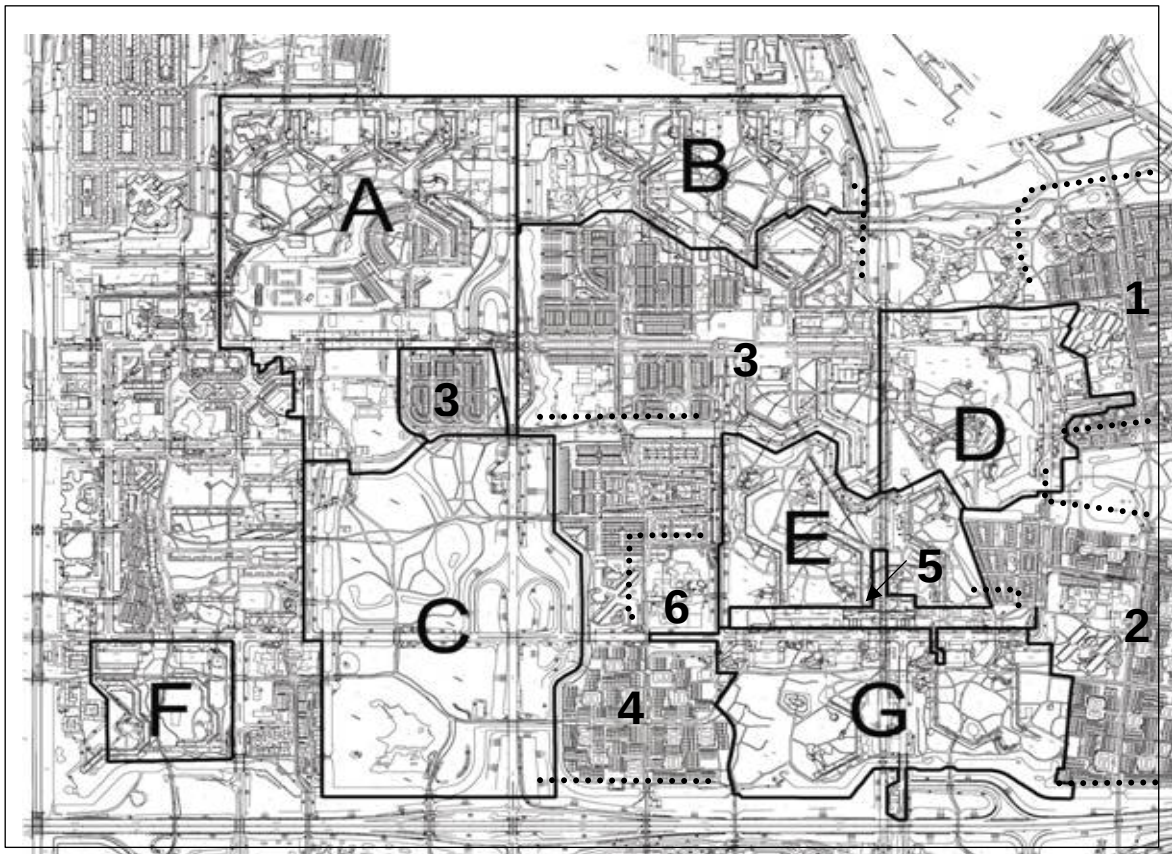
Voor de delen van de bovengenoemde bestemmingsplannen die niet door het voorliggende bestemmingsplan worden vervangen blijven de oude bestemmingsplannen gelden tot dat ook voor die gebieden een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Zie hierover de volgende paragraaf.

5.1.2 Bestemmingsplannen die worden opgesteld voor aangrenzende gebieden

Voor een aantal gebieden rondom het plangebied van dit bestemmingsplan worden nieuwe bestemmingsplannen opgesteld. Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

1. Bestemmingsplan Geerdinkhof (onherroepelijk in 2006);
2. Bestemmingsplan Laag Koningshof/Kantershof (vastgesteld eind 2006);
3. Bestemmingsplan Ganzenhof/Vogeltjeswei (onherroepelijk in 2006);
4. Bestemmingsplan Kelbergen/Groesbeekdreef (voorontwerp naar verwachting begin 2007 gereed);
5. Bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer, deelgebied Kraaiennest (onherroepelijk in 2006);
6. Bestemmingsplan Kortvoort (vastgesteld in 2006).
7. Bestemmingsplan Huntum/Bijlmerpark. Dit bestemmingsplan betreft het gedeelte van de SPvE's Bijlmerpark dat niet binnen het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt. De planning en het exacte plangebied van nieuwe bestemmingsplan Huntum/Bijlmerpark zijn nog niet bekend.
8. Bestemmingsplan Beëindiging verkoop LPG Gooiseweg. Dit bestemmingsplan betreft het gedeelte van de SPvE's voor het Bijlmerpark en Gooiseweg Oost waar nu nog geen woningbouw geprojecteerd kan worden in het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer omdat rekening wordt gehouden met de externe veiligheid. De planning en het exacte plangebied van het bestemmingsplan Beëindiging verkoop LPG Gooiseweg zijn nog niet bekend.

In de bestemmingsplannen Geerdinkhof, Ganzenhof/Vogeltjeswei, Kelbergen/Groesbeekdreef en Laag/Koningshof/Kantershof wordt de bestaande / vergunde situatie vastgelegd. De bestemmingsplannen Kraaiennest en Kortvoort maken wel vernieuwing mogelijk. De plangrenzen van deze bestemmingsplannen sluiten precies aan op het voorliggende bestemmingsplan., zie de navolgende afbeelding.



Afbeelding: nieuwe bestemmingsplannen voor aangrenzende gebieden

5.2 Rijksbeleid

VINEXen Nota Ruimte

Op het vlak van de ruimtelijke ordening waren tot voor kort de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening en de Vierde Nota Extra (VINEX) richtinggevend voor verstedelijking, het landschap en het mobiliteitsvraagstuk. Uitgangspunt in deze nota's is het principe van de Compacte Stad. In stedelijke gebieden wordt grondgebruik geïntensiveerd en geoptimaliseerd. Door zowel wonen als werken een plaats te geven in de stad wordt de mobiliteit beperkt. Buiten de stedelijke kernen geldt een restrictief bouwbeleid. De vernieuwing van de Bijlmermeer en het voorliggende bestemmingsplan sluiten daar op aan.

Inmiddels is de Nota Ruimte het beleidskader. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak, dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid is gericht op vier algemene doelen:

1. Het versterken van de internationale concurrentiepositie;
2. Het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. Het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. Het borgen van de veiligheid.

Bestemmingsplannen moeten aan dit beleid zonnig een bijdrage leveren.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Amsterdam valt binnen het gebied van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Door middel van bundeling en organisatie wil het Rijk beleidsstrategieën voor economie, infrastructuur en verstedelijking hanteren. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de

leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. De vernieuwing van de Bijlmermeer en het voorliggende bestemmingsplan sluiten daar op aan.

Vierde Nota Waterhuishouding

De regering heeft in 1998 de Vierde Nota Waterhuishouding vastgesteld. In deze nota wordt het tot stand brengen of in stand houden van duurzame en veilige watersystemen als beleidsdoel genoemd. Dit beleid vormt ook de basis voor de watertoets, die het Besluit op de ruimtelijke ordening voor bestemmingsplannen voorschrijft. In de nota is het water in de stad apart benoemd met daarin een zevental aangrijpingspunten:

1. het uitvoeren van een knelpuntenonderzoek stedelijk waterbeheer;
2. het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders op het waterbeleid en doorvertaling naar bestemmingsplannen en waterbeheersplannen;
3. een meer op ecologische, hydrologische aspecten en belevingswaarde gebaseerde planning van de verstedelijking;
4. aandacht voor de waterketen in relatie tot duurzaam bouwen;
5. voortgaan met het opstellen en uitvoeren van gemeentelijke rioleringsplannen, het terugdringen van overstortingen en het verwijderen van vervuilde waterbodems;
6. het bevorderen van waterbesparing en hergebruik van water;
7. het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie van water in de bodem.

In de Vierde Nota Waterhuishouding wordt verder gepleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, middels gebiedsgericht maatwerk, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport recreatie. Bij de vernieuwing van de Bijlmer wordt de ruimtelijke ordening in samenhang gezien met in het bijzonder de vergroting van het wateroppervlak en de functie daarvan voor de bewoners.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realiseren van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling, e.e.a. binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu- en leefomgeving.

Naast het ruimtelijk beleid is ook de wetgeving, onder meer op het gebied van veiligheid, milieu, flora en fauna, relevant voor het bestemmingsplan. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 6 (Uitvoerbaarheid).

5.3 Provinciaal beleid

Het streekplan "Noord-Holland Zuid" is op 17 februari 2003 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. In het streekplan is met behulp van rode contouren aangegeven tot waar er gebouwd mag worden, buiten deze contouren mag geen aanvullende woningbouw of andersoortige stedelijke ontwikkeling plaatsvinden. De bestaande bebouwing van het stadsdeel Zuidoost, waaronder de Bijlmermeer, is geheel gelegen binnen de rode contour.

In het streekplan wordt gewezen op de afspraken tussen provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam over de versterking van de bestuurlijke positie van de laatste. Hiermee heeft het Amsterdamse Structuurplan 'streekplanstatus'. Met de gemeente kiest de Provincie voor stedelijk bouwen in de stad Amsterdam. Hierbij gaat het om woningen, kantoren, voorzieningen en bedrijven. Een van de belangrijke centra bevindt zich in de Bijlmer/Arena. Het bestemmingsplan sluit hier op aan.

5.4 Gemeentelijk beleid

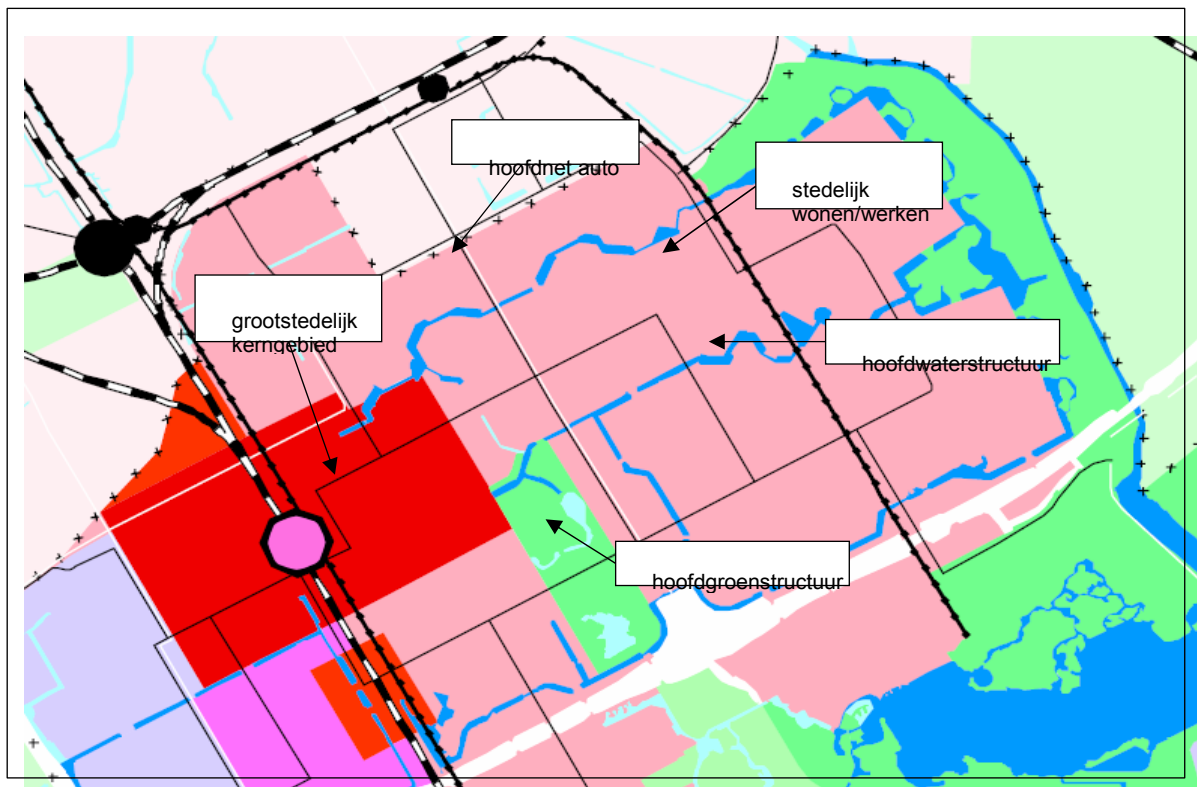
Structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid”

Het plangebied van dit bestemmingsplan is in het structuurplan grotendeels aangewezen als “Stedelijk wonen/werken”. De Amsterdamse Poort (deze ligt voor een klein deel binnen het plangebied) is aangewezen als “Grootstedelijk kerngebied”. De grotere bestaande waterpartijen maken onderdeel uit van de “Hoofdwaterstructuur”. Het Bijlmerpark maakt onderdeel uit van de “Hoofdgroenstructuur”, waarbij geldt dat het deels bebouwen van dit park conform het door de Gemeenteraad vastgestelde SPVE in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. De Gooiseweg, de Dolingadreef en de Daalwijkdreef zijn “Hoofdnet auto”.

Het gebied “Stedelijk wonen/werken” is een gemengd stedelijk woon-werkgebied. In het structuurplan zijn de volgende, voor dit bestemmingsplan, relevante opmerkingen over dit milieutype gemaakt: De woonfunctie is hier dominant maar menging met kleinschalige functies is aanwezig of moet worden nagestreefd. Het gaat hier om een zo volledig mogelijk pakket van kleinschalige werkfuncties en recreatieve en maatschappelijke functies. De stedelijke herstructurering van het naoorlogse woongebied zal hier de komende 10 jaar tot verandering leiden. Per saldo worden woningen toegevoegd op kansrijke plekken. Ook zijn er gebieden die een lagere dichtheid en een groen karakter behouden. Functiemenging behelst hier een toevoeging van kleinschalige functies op goed bereikbare plekken en in aansluiting op bestaande concentraties. De openbare ruimte is vooral afgestemd op de bewoners. De naoorlogse woongebieden zullen in de toekomst minder groen worden omdat het groen direct rond de woonblokken veelal verdwijnt in de nieuwe opzet. De bestaande grotere groene delen zullen meer het karakter moeten krijgen van stadsparken, inclusief de bijbehorende bescherming (uitbreiding van de hoofdgroenstructuur). Op plekken binnen dit milieu waar de grootste verdichting plaatsvindt zijn parkeermaatregelen nodig. Het gaat dan om beperking van het volume, bevordering van dubbel gebruik en de invoering van parkeerbeheer.

Het Grootstedelijk kerngebied is blijkens het structuurplan bepalend voor de uitstraling van Amsterdam als internationaal cultureel, economisch en toeristisch centrum. Het accent ligt op kantoren en voorzieningen die veel publiek trekken maar er moet ook worden gewoond, in metropolitaanse woonvormen met zeer hoge dichtheden. Er moeten in de nabijheid voldoende en hoogwaardige arbeidskrachten en scholingsmogelijkheden zijn. In het centrumgebied Zuidoost ligt de nadruk op grootschalige leisure. Het gebied is uitstekend bereikbaar door de ligging nabij internationale en nationale knooppunten van openbaar vervoer. In dit gebied zal het aantal parkeerplaatsen in verhouding tot het ruimtelijke programma het meest beperkt moeten blijven. Dubbel gebruik van parkeerplaatsen en inpandig parkeren worden gestimuleerd.

Verder is in het structuurplan specifiek voor de Bijlmermeer een visie verwoord. Daarin staat dat de hoogbouw met de bekende honingraatstructuur vervangen wordt door laag- en middelhoogbouw. Daarbij komt er meer differentiatie in de woningvoorraad door duurdere woningen en koopwoningen en wordt wonen gemengd met werken en voorzieningen. Een zone langs de metrolijn naar Gaasperplas leent zich bijzonder goed voor intensivering én menging. Woningverbetering en nieuwbouw leveren per saldo 10% meer woningen op in de periode tot 2010. De vernieuwing van de verschillende gebiedsdelen wordt in onderlinge samenhang aangepakt. De bebouwing wordt daarbij verdicht rondom het winkelcentrum Amsterdamse Poort en er worden winkelcentra ontwikkeld in Ganzenpoort en K-midden (Kraaiennest). Het fietspadennetwerk wordt verbeterd, de dreven ten westen van de Gooiseweg (doorgaand verkeer) worden gehandhaafd, de dreven ten oosten daarvan (lokale bereikbaarheid) worden verlaagd naar maaiveldniveau. De Gooiseweg wordt ruimtelijk beter ingepast maar de capaciteit moet behouden blijven. De Zuidtangent, met twee haltes aan de Gooiseweg, sluit beter aan op de omliggende regionale centra. De zone rondom de A9 wordt voorlopig vrijgehouden voor ontwikkelingen die samenhangen met een eventuele herstructurering van deze weg (verbinding A9-A6). Hiervoor zijn meerdere tracés mogelijk. De kwaliteit van het Bijlmerpark wordt verhoogd, er komt meer ruimte voor sport en voor een meer openbaar, intensief en divers gebruik. Een deel zal worden bebouwd. Het SPVE hiervoor is reeds door de Stadsdeelraad en de Gemeenteraad vastgesteld. De opgave bestaat uit het realiseren van 900 woningen vóór 2010. Het aangepaste park wordt toegevoegd aan de hoofdgroenstructuur. Vergroting van de waterberging vindt plaats door verbreding van de drie oost-west gelegen waterlopen in het stadsdeel. De noordelijke meander vormt daarbij een schakel in de verbinding tussen Amstelland en IJmeer.



Afbeelding: uitsnede structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid"

In het structuurplan wordt een herziening van het ABC-locatiebeleid voorgesteld. Dit sluit aan bij de voornemens uit de Nota Ruimte. Het nieuwe locatiebeleid heeft een bredere doelstelling gekregen: niet meer gericht op het beperken van de automobiliteit maar op het vergroten van de vitaliteit van stedelijke netwerken door een integrale benadering vanuit economie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefmilieu. Door de bereikbaarheid ook na de verdere verdichting van Amsterdam op peil te houden wordt het benutten van investeringen in openbaar vervoer een voorwaarde. Het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer (en fiets) bereikbare locaties blijft noodzakelijk. Ter wille van een goede bereikbaarheid voor de auto blijft het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk.

In het structuurplan is vastgelegd dat bestemmingsplannen dienen te voldoen aan het op te stellen nieuwe locatiebeleid. Dat beleid is nog in voorbereiding en zal worden gebaseerd op de navolgende gedachte. Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of sterk te intensiveren gebieden zal een parkeerbalans worden opgesteld. In de parkeerbalans wordt het totaal aantal parkeerplaatsen in een gebied (op openbaar of eigen terrein) bepaald door het bouwvolume te vermenigvuldigen met de voor het desbetreffende milieutype geldende parkeernorm, en dit te corrigeren voor de mate van dubbelgebruik voor verschillende functies. Het milieutype "stedelijk wonen en werken" maakt de uitwisseling van parkeergelegenheid door functiemenging mogelijk, zij het in beperktere mate dan het "grootstedelijk kerngebied".

Zolang het nieuwe locatiebeleid nog niet van kracht is, dient uitgegaan te worden van het ABC-beleid. Concreet houdt dat in dat uitsluitend voor bedrijven en kantoren een maximum parkeernorm geldt. Dat is in de voorschriften van dit bestemmingsplan opgenomen, waarbij voor nieuw toegestane bedrijven en kantoren wordt uitgegaan van de parkeernorm voor B-locaties. Het plangebied ligt op meer dan 800 meter van een belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer, binnen het plangebied liggen daarom geen A-locaties. In de stedenbouwkundige plannen en stedenbouwkundige programma's van eisen die voor de diverse deelgebieden in de Bijlmermeer zijn opgesteld is voorts vooruitlopend op het nieuwe locatiebeleid al gerekend met een parkeerbalans om de totale gewenste parkeercapaciteit vast te stellen.

Geconcludeerd kan worden dat de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ruimtelijke maatregelen aansluiten op het beleid zoals verwoord in het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid".

5.5 Stadsdeelbeleid

5.5.1 Ruimtelijke Economisch Beleidsplan Bijlmermeer en Gaasperdam.

In 2003 heeft het stadsdeel het Ruimtelijk Economisch Beleidsplan Bijlmermeer en Gaasperdam opgesteld (eindrapport van 11 juni 2003). Het doel van het plan is om een onderbouwde bijdrage te leveren aan de invulling op lokaal niveau van een concurrerend economisch vestigingsklimaat van de Bijlmermeer en Gaasperdam.

In het beleidsplan wordt, voorzover relevant voor dit bestemmingsplan, genoemd dat gestreefd wordt naar de groei van bedrijvigheid voor wat betreft het aantal arbeidsplaatsen. Dit kan eventueel door middel van nieuwe bedrijfsvestigingen. Door middel van differentiatie van bedrijfsvestigingen dient te worden bewerkstelligd dat de buurteconomie minder kwetsbaar is voor conjunctuurschommelingen. Differentiatie betekent meer variatie in bedrijfssectoren, een zwaarder accent op "business-to-business-bedrijvigheid" (naast de consument-gerichte bedrijvigheid), meer bedrijven met een bovenlokale markt en eventueel meer grotere commerciële bedrijven.

Op de korte termijn dient een passend en afzetbaar aanbod van bedrijfsruimten voor met name lokale bedrijvigheid te worden ontwikkeld.

Op de langere termijn, wanneer de Bijlmermeer en Gaasperdam meer bekend staan als aantrekkelijk economische vestigingsplaats is het beleid daarnaast gericht op een bredere markt met onder meer middengrote en grotere kantoren.

In het beleidsplan wordt genoemd dat de ruimtelijke reservering voor economische activiteiten die het stadsdeel in verschillende plannen heeft opgenomen veel ruimer is dan markttechnisch op korte termijn ontwikkeld kan worden. De ontwikkeling van bedrijfs- en kantoorruimte dient daarom behoedzaam en gefaseerd te worden aangepakt.

De in het beleidsplan voorgestelde ruimtelijk economische richtstructuur voor de Bijlmermeer en Gaasperdam kent drie belangrijke onderdelen:

- een aantal sterke concentraties van economische en publieksfuncties. Hieronder vallen de Amsterdamse Poort, Ganzenhoef en Kraaiennest;
- economische ontwikkelingsassen langs de dreven;
- kleinschalige economische activiteiten verspreid in de buurt, met name in plinten en woon-werkwoningen.

Genoemd wordt dat de winkelcentra belangrijke sterke concentraties van activiteiten zijn. Naast detailhandelsvestigingen zijn hier ook horeca, kantoren en maatschappelijke voorzieningen geconcentreerd. Deze sterke concentraties functioneren blijkens het beleidsplan over het algemeen goed en moeten daarom worden behouden en waar mogelijk versterkt.

Voor veel bedrijven is een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van een locatie een belangrijk onderdeel van een goede bedrijfsomgeving. De dreven zijn daarom geschikt als ontwikkelingsassen.

Voorts wordt genoemd dat binnen het bestemmingsplan de mogelijkheid moet worden geboden om kleinschalige economische activiteiten in de woonomgeving te ontplooiën, binnen bepaalde milieugrenzen. Hierbij wordt gedacht aan woon-werkwoningen en plintruimten onder de flats.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit gezien het bovenstaande aan op het Ruimtelijk Economisch Beleidsplan.

5.5.2 Detailhandel in Zuidoost

In augustus 2003 is de nota "Detailhandel in Zuidoost" opgesteld. In deze nota wordt verkend hoe de gewenste detailhandelsstructuur van het stadsdeel Zuidoost er voor de komende jaren uit ziet. Hierbij worden diverse opgaven en randvoorwaarden genoemd voor de detailhandel in Zuidoost. Voor het bestemmingsplan zijn met name de volgende punten relevant:

- Aanbod en winkelformule samenstelling: de omvang en aard van de beschikbare winkels en diensten zijn van belang, net als de diversiteit en kwaliteit van het aanbod. Er dient zoveel mogelijk sprake te zijn van een marktconform aanbod, waarbij de omvang van het winkelcentrum is afgestemd op de omvang van de markt.
- De winkelcentra dienen goed per auto bereikbaar te zijn, bijvoorbeeld met gratis parkeergelegenheid.
- Naast op het winkelgebied aansluitende horecafaciliteiten kunnen andere sociale en culturele vermaakmogelijkheden van toegevoegde waarde zijn voor het winkelcentrum.

Voor winkelcentrum Amsterdamse Poort wordt genoemd dat het niet-dagelijkse aanbod moet worden vergroot om het winkelcentrum te versterken. Deze uitbreiding heeft dus vooral betrekking op de branchering (dit kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld). Ook nieuwe horeca, in de vorm van een restaurant en een grand café kan worden toegevoegd. Dit bestemmingsplan voorziet in nieuwe horeca in het gebied Amsterdamse Poort (voorzover gelegen binnen het plangebied). Ook wordt hier (beperkt) nieuwe winkelruimte mogelijk gemaakt.

5.5.3 (Herijking) Parkeernota Zuidoost

In deze nota wordt onder meer bekeken waar en wanneer regulering van parkeren moet worden ingevoerd. Geconcludeerd wordt dat betaald parkeren vooralsnog niet wordt ingevoerd en dat een nader onderzoek naar parkeerregulering nodig is.

5.5.4 Verkeersstudie Omval AMC

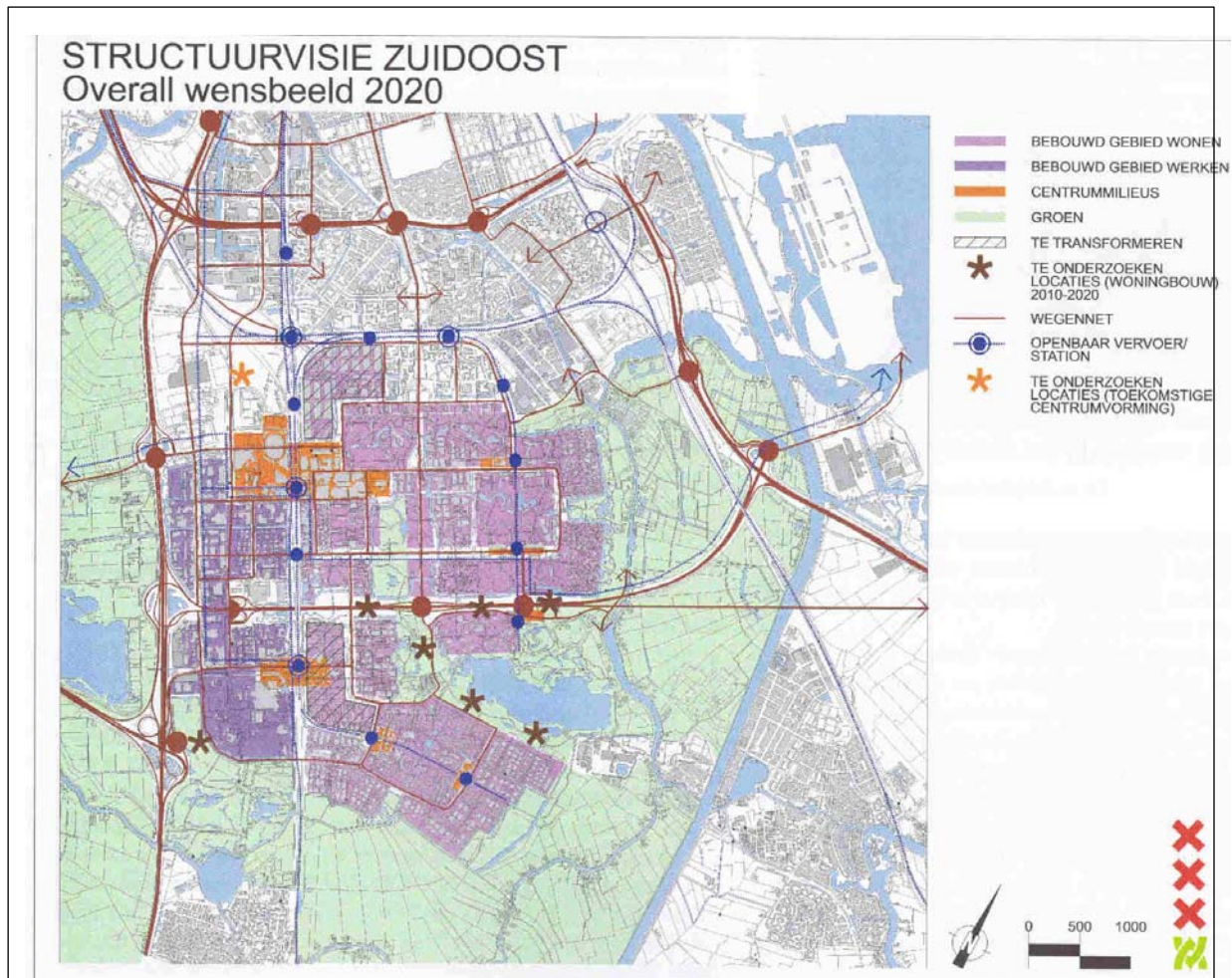
In 2002 is de toekomstige verkeersafwikkeling in de Bijlmermeer getoetst met het oog op de plannen in het gebied Omval AMC die zullen leiden tot een groei van de mobiliteit in en om Zuidoost. De conclusie van de studie is dat het openbaar vervoer een grote rol kan spelen, mits daarin veel wordt geïnvesteerd en een autobeperkend beleid wordt gevoerd. Met de investeringen in het openbaar vervoer is reeds begonnen door de uitbreiding van het station Bijlmer en de Zuidtangent. Het station Bijlmer ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De Zuidtangent is mogelijk binnen dit bestemmingsplan. Ter onderbouwing van dit bestemmingsplan is overigens zelfstandig nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd, zie onder meer hoofdstuk 7 en de bijlage over de luchtkwaliteit.

5.5.5 Welstandsnota

In 2004 heeft het stadsdeel de Welstandsnota opgesteld. In de nota worden welstandscriteria voor het gehele stadsdeel genoemd. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt per deelgebied waarvoor specifieke criteria gelden. In de Welstandsnota wordt als algemeen criterium genoemd dat eventuele woninguitbreidingen, zoals dakopbouwen, moeten aansluiten op de bestaande "trendsetters". Hiermee kan worden bewerkstelligd dat de stedenbouwkundige / architectonische eenheid van het gebied behouden blijft. In dit bestemmingsplan wordt daar op aangesloten door een eenduidige maatvoering voor eventuele woninguitbreidingen, zoals dakopbouwen en aan- en uitbouwen voor te schrijven (zie paragraaf 3.1).

5.5.6 Structuurvisie Zuidoost

De stadsdeelraad heeft op 27 september 2005 de structuurvisie "Zuidoost Open Huis" vastgesteld. In de structuurvisie heeft het stadsdeel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het stadsdeel tot 2020 weergegeven. Het gaat hier om een ontwikkelingsperspectief op hoofdlijnen dat ervoor moet zorgen dat er samenhang blijft bestaan tussen de planontwikkeling en processen van verschillende gebiedsdelen. Hierna worden de belangrijkste onderdelen van de visie voor het voorliggende bestemmingsplan samengevat.



Afbeelding: Overall wensbeeld 2020 (uit structuurvisie)

Wonen, werken en voorzieningen:

- Zuidoost moet in 2020 een grotere diversiteit in woningen en woonmilieus hebben en de omvang van de woningvoorraad moet stelselmatig worden vergroot. Het imago van Zuidoost als woongebied moet sterk worden verbeterd waarbij er voortdurende aandacht is voor de openbare orde en veiligheid, investeringen en beleid voor goede basisvoorzieningen.
- Er zijn na 2010 circa 5.000 nieuwe woningen gebouwd in Zuidoost. Voor een deel zijn die woningen gerealiseerd op knooppunten van openbaar vervoer.

Verkeer en vervoer:

- In de structuurvisie wordt vermeld dat de groei van het autoverkeer beperkt moet worden. Dit moet gebeuren door een uitgekiend pakket van maatregelen, zoals de uitbreiding van openbaar vervoer met hoogwaardige en frequente busdiensten in de spits, intensief en gemengd ruimte gebruik bij openbaar vervoer knooppunten, de invoering van parkeerbeleid en prijsbeleid, stimulering van het fietsen, toepassing van nieuwe informatiesystemen en een vernieuwende organisatie van de bereikbaarheid in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven.

Groen, water en milieu:

- In 2020 is het areaal groen in Zuidoost afgenomen ten opzichte van 2005. De grote parken zijn echter behouden. Er is meer kwaliteit en differentiatie gekomen. Beeld en gebruiksmogelijkheden van stadspark, randpark, wijkpark en regionaal park zijn onderling zeer verschillend en toegesneden op de functie.

- Gelijkopgaand met de nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het stadsdeel 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.
- In 2020 zijn er uiteenlopende maatregelen getroffen om een goede luchtkwaliteit te waarborgen.

Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan op de bovengenoemde beleidsdoelstellingen.

6. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een plankaart (deel I), profielen (deel II) en voorschriften (deel III).

6.1 De plankaart

De plankaart van dit bestemmingsplan is, gezien de omvang van het gebied, opgedeeld in 7 deelbladen (blad A t/m G). De indeling sluit op hoofdlijnen aan op de stedenbouwkundige plannen die zijn opgesteld:

- Deelblad A bevat de D-buurt, F-eiland en Marktplaats;
- Deelblad B bevat de E-buurt (waaronder Nieuw Echtenstein);
- Deelblad C bevat het Bijlmerpark en Gooiseweg-oost, m.u.v. de delen die binnen de risicocontour van 150 meter rond 1pg vulpunten behorend bij de tankstations aan de Gooiseweg vallen;
- Deelblad D bevat Grunder, Grubbehoeve en De Kandelaar;
- Deelblad E bevat het gebied waar wordt voorzien in behoud van een deel van de originele flats (hiervoor is geen stedenbouwkundig plan vastgesteld) ;
- Deelblad F bevat Hakfort en Huigenbos;
- Deelblad G bevat een deel van de K-buurt (Nieuw Kemperling, Laag Kralenbeek, Klieverink en Kouwenoord en Karspeldreef).

De overzichtskaart geeft de ligging van deze deelgebieden weer en maakt onderdeel uit van de plankaart.

De deelbladen van de plankaart zijn getekend met een schaal van 1:1.000. Het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op het gebied binnen de op de deelbladen weergegeven gesloten bolletjeslijn. De lijn met open bolletjes geeft de aansluiting van de diverse deelbladen weer. Op de deelbladen van de plankaart zijn de bestemmingen door middel van bestemmingsvlakken weergegeven. Bestemmingsvlakken worden begrensd door bestemmingsgrenzen en deels ook door de plangrenzen en de grens van de deelbladen.

In de bestemmingsvlakken waar gebouwen zijn toegestaan is de maximum bouwhoogte weergegeven in een cirkeltje. Binnen sommige bestemmingsvlakken zijn ook een maximum bebouwingspercentage en een maximum aantal woningen weergegeven. Binnen de bestemmingsvlakken zijn door middel van bouwhoogtescheidinglijnen gebieden begrensd waarvoor een verschillende bouwhoogte geldt. Op enkele locaties is door middel van een nadere aanduiding een specifieke regeling voorgeschreven voor een bepaald deel van een bestemmingsvlak. Zo is met een arcering aangegeven waar een sportkooi is toegestaan. In enkele gevallen is een nadere aanduiding weergegeven met een lettercode, zoals bijvoorbeeld "+h" (horeca toegestaan). Deze aanduiding geldt dan het door middel van bestemmingsgrenzen en/of functiescheidinglijnen afgebakende gebied.

6.2 De profielen

Het doel van de aangegeven profielen is het weergegeven van de situering van de in dit bestemmingsplan toegestane nieuwe geluidsgevoelige functies (zoals woningen) ten opzichte van de relevante geluidsbronnen (zoals 50 km/u wegen). Dit hoeft alleen voor nieuwe geluidsgevoelige functies die binnen een geluidszone vallen. Voor wegen geldt dat het aantal rijbanen de breedte van de geluidszone bepaald. In de profielen is daarom aangegeven hoeveel rijbanen de wegen hebben.

6.3 De voorschriften

6.3.1 Opbouw voorschriften

De voorschriften van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit drie onderdelen. In het eerste onderdeel (Algemene bepalingen) worden inleidende voorschriften, zoals begripsbepalingen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de voorschriften te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de voorschriften dienen te worden gemeten.

In het tweede onderdeel (voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen) zijn de voorschriften opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde deel (overige voorschriften en bijzondere bepalingen) omvat een aantal voorschriften, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar in beginsel voor het gehele bestemmingsplan gelden.

6.3.2 Structuur artikelen

De voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen zijn opgebouwd uit een doeleindenomschrijving, waarin wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. Het tweede lid geeft aan dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de in het eerste lid genoemde bestemmingen. In het derde lid kan een aantal maten (oppervlakten, bouwhoogten) opgenomen zijn, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

In een aantal gevallen is afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden mogelijk, in sommige gevallen is dit slechts mogelijk na het verlenen van een vrijstelling door het dagelijks bestuur. In enkele artikelen is een vorm van gebruik, gezien de onwenselijkheid ervan, expliciet als verboden aangemerkt.

6.3.3 Toelichting per artikel

algemeen

Artikel 1 bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden.

Artikel 2 regelt op welke manier moet worden gemeten. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het peil (het peil is gedefinieerd in artikel 1). Het bebouwingspercentage geldt ten opzichte van het bestemmingsvlak of het bouwvlak.

Voorschriften per bestemming

Artikel 3 “Woningen” (W)

In lid 1 is bepaald welk gebruik is toegestaan. Woningen zijn in alle bouwlagen toegestaan. Behalve woningen zijn ook huisgebonden beroepen toegestaan. In artikel 1 van de voorschriften is omschreven wat hieronder moet worden verstaan. Gemengde voorzieningen zijn toegestaan op de begane grond van panden, waar dat met een nadere aanduiding (een arcering) op de plankaart staat aangegeven. Maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan in de eerste bouwlaag, daar waar dat met een nadere aanduiding is weergegeven op de plankaart. In artikel 1 van de voorschriften is omschreven wat onder gemengde voorzieningen en maatschappelijke voorzieningen wordt verstaan. Nutsvoorzieningen zijn toegestaan mits deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied. Parkeervoorzieningen zijn toegestaan wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Parkeervoorzieningen zijn ter plaatse alleen toegestaan in de kelder, het souterrain en de begane grond. De delen die niet worden bebouwd zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, water, tuinen en openbare ruimte.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd.

In lid 3 is aangegeven dat een maximum bouwhoogte en goothoogte gelden zoals op de plankaart staat aangegeven.

In lid 4 is bepaald dat, in afwijking van het bepaalde in lid 3, de maximum bouwhoogte mag worden overschreden voor een dakterras of een dakopbouw. De toegestane overschrijding voor een dakterras is maximaal 1,5 meter. Dit maakt de realisatie van een hek mogelijk. De toegestane overschrijding voor dakopbouwen is maximaal 3 meter. Dakopbouwen en dakterrassen zijn alleen toegestaan op woningen die met een nadere aanduiding op de plankaart zijn weergegeven. Zie de tekst hierover in paragraaf 3.1 van deze toelichting. De maximum bouwhoogte van (delen van) gebouwen die met de nadere aanduiding “1 extra bouwlaag toegestaan” op de plankaart staan aangegeven mag met

maximaal 3 meter worden verhoogd. Deze bepaling is toegevoegd naar aanleiding van de inmiddels verder uitgewerkte stedenbouwkundige planvorming, zie paragraaf 2.5.
In lid 5 is bepaald dat de op grond van lid 1 (sub c. of d.) toegestane niet-woonfunctie tevens in de tweede bouwlaag is toegestaan in de panden die met de nadere aanduiding “niet-woonfunctie tevens in de tweede bouwlaag toegestaan” op de plankaart staat aangegeven.

Artikel 4 “Woningen boven Gemengde voorzieningen” (W+Gv)

In lid 1 is bepaald dat op de begane grond overall gemengde voorzieningen zijn toegestaan. Dit begrip is gedefinieerd in artikel 1 van de voorschriften. In de bovengelegen bouwlagen zijn woningen en het uitoefenen van huisgebonden beroepen toegestaan. Ter plaatse van de gronden die op de plankaart met de nadere aanduiding “detailhandel toegestaan” op de plankaart zijn weergegeven is in de begane grond uitsluitend detailhandel toegestaan. Horeca I is op de begane grond tevens (dus samen met gemengde voorzieningen) toegestaan daar waar dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Een telefoneerinrichting en/of internetcafé is toegestaan op de begane grond ter plaatse van het genoemde adres.

Nutsvoorzieningen zijn toegestaan mits deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied.

Parkeervoorzieningen zijn toegestaan wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan in de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag. De delen die niet worden bebouwd zijn bedoeld voor groenvoorzieningen, water, tuinen en openbare ruimte.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd.

In lid 3 is bepaald dat een maximum bouwhoogte geldt zoals op de plankaart staat aangegeven.

In lid 4 is bepaald dat de op grond van lid 1 toegestane niet-woonfuncties ook zijn toegestaan in de tweede dan wel de tweede en de derde bouwlaag, wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven.

Artikel 5 “Woningen boven Maatschappelijke voorzieningen” (W+Mx)

In lid 1 is bepaald dat op de begane grond maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan met daarboven woningen, waarbij het uitoefenen van huisgebonden beroepen ook is toegestaan.

Nutsvoorzieningen zijn toegestaan mits deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied.

Parkeervoorzieningen zijn toegestaan wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan in de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag. De delen die niet worden bebouwd zijn bedoeld voor schoolpleinen, groenvoorzieningen, water, tuinen en openbare ruimte.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals een hek of een lantaarnpaal) een maximum bebouwingspercentage geldt van 10% per bestemmingsvlak. De maximum bouwhoogte voor gebouwen is op de plankaart weergegeven. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden verschillende maximum bouwhoogten. Voor erfafscheidingen in de voortuin is de maximum bouwhoogte 1 meter, voor de achtertuinen is dit 2 meter. Overige bouwwerken mogen 6 meter hoog zijn.

Artikel 6 “Woningen c.a.” (Wx)

In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Behalve woningen zijn ook huisgebonden beroepen toegestaan. Nutsvoorzieningen zijn toegestaan mits deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan mits deze in de kelder, het souterrain of de eerste bouwlaag gerealiseerd worden. De niet bebouwde delen mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, openbare ruimte en tuinen.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor gebouwen een maximum bebouwingspercentage per bestemmingsvlak geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. Het maximaal toegestane aantal woningen weergegeven op de plankaart. Dit aantal geldt voor het gehele bestemmingsvlak. De maximum bouwhoogte voor gebouwen staat op de plankaart. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden verschillende maximum bouwhoogten. Voor erfafscheidingen in de voortuin is de

maximum bouwhoogte 1 meter, voor de achtertuinen is dit 2 meter. Overige bouwwerken mogen 6 meter hoog zijn.

In lid 4 is een parkeernorm opgenomen. Deze norm komt overeen met het parkeerbeleid van het stadsdeel.

In lid 5 is bepaald dat de maximum bouwhoogte van (delen van) gebouwen die met de nadere aanduiding "1 extra bouwlaag toegestaan" of "2 extra bouwlagen toegestaan" op de plankaart staan aangegeven met 3 respectievelijk 6 meter mag worden overschreden. Deze bepaling is toegevoegd naar aanleiding van de inmiddels verder uitgewerkte stedenbouwkundige planvorming, zie paragraaf 2.5.

In lid 6 is bepaald dat gebouwen ter plaatse van de gronden met de nadere aanduiding "aaneengesloten bebouwing" aaneengesloten gerealiseerd moeten worden in minimaal 3 bouwlagen. Het gaat hier om de "koppen" van de blokken in het gebied "Klieverink en Kouwenoord" (zie blad G van de plankaart). Aaneengesloten bebouwing wordt hier om stedenbouwkundige redenen noodzakelijk geacht, onder meer met het oog op de gewenste oriëntatie van deze koppen op het openbaar groen.

In lid 7 is bepaald dat de woningen aan de zuidzijde van het gebied "Klieverink en Kouwenoord" (zie blad G van de plankaart) en de woningen in het uiterste zuiden van het Bijlmerpark (zie blad C van de plankaart) alleen zijn toegestaan wanneer deze met een dove gevel worden uitgerust. Deze woningen dienen voorts minimaal één geluidsluwe gevel te hebben. De begrippen "dove gevel" en "geluidsluwe gevel" zijn gedefinieerd in artikel 1 van de voorschriften. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege de Gaasperdammerweg (A9) hier hoger is dan toegestaan. Deze woningen zijn met de nadere aanduiding "dove gevel voorgeschreven" op de plankaart weergegeven. Het dagelijks bestuur is bevoegd om vrijstelling te verlenen van de plicht om woningen met een dove gevel uit te rusten wanneer uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting niet hoger is dan de maximum ontheffingswaarde (bijvoorbeeld door getroffen geluidsbeperkende maatregelen). Deze regeling wordt nader toegelicht in paragraaf 7.2 van deze toelichting.

In lid 8 is bepaald dat het dagelijks bestuur bevoegd is om nadere eisen te stellen aan de situering van gebouwen met als doel dat zoveel mogelijk woningen een geluidsluwe gevel krijgen. Deze regeling wordt nader toegelicht in paragraaf 7.2 van deze toelichting.

Artikel 7 "Woningen c.a. en Gemengde voorzieningen" (Wx+Gv)

In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Woningen en gemengde voorzieningen zijn in alle bouwlagen toegestaan. Daarnaast zijn ook huisgebonden beroepen toegestaan. Horeca I is toegestaan wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Ter plaatse van het genoemde adres is een telefoneerinrichting en/of internetcafé toegestaan. Nutsvoorzieningen zijn toegestaan mits deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan mits deze in de kelder, het souterrain of de eerste bouwlaag gerealiseerd worden. De niet bebouwde delen mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, openbare ruimte en tuinen.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor gebouwen een maximum bebouwingspercentage per bestemmingsvlak geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. Wanneer een bestemmingsvlak is onderverdeeld in twee of meerdere bouwvlakken geldt het aangegeven bebouwingspercentage per bouwvlak. Het maximaal toegestane aantal woningen is weergegeven op de plankaart. Dit aantal geldt voor het gehele bestemmingsvlak. De maximum bouwhoogte voor gebouwen staat op de plankaart. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden verschillende maximum bouwhoogten. Voor erfafscheidingen in de voortuin is de maximum bouwhoogte 1 meter, voor de achtertuinen is dit 2 meter. Overige bouwwerken mogen 6 meter hoog zijn.

In lid 4 is een parkeernorm opgenomen. Deze norm komt overeen met het landelijke parkeerbeleid en het parkeerbeleid van het stadsdeel.

In lid 5 is bepaald dat gebouwde parkeervoorzieningen ook zijn toegestaan in de tweede tot en met de vierde bouwlaag, wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Het gaat hier om de bestaande parkeergarages langs onder meer de Daalwijkdreef.

In lid 6 is bepaald dat het dagelijks bestuur bevoegd is om nadere eisen te stellen aan de situering van gebouwen met als doel dat zoveel mogelijk woningen een geluidsluwe gevel krijgen. Deze regeling wordt nader toegelicht in paragraaf 7.2 van deze toelichting.

Artikel 8 “Woningen c.a. en Maatschappelijke voorzieningen” (Wx+Mx)

In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Woningen en maatschappelijke voorzieningen zijn in alle bouwlagen toegestaan. Daarnaast zijn ook huisgebonden beroepen toegestaan.

Nutsvoorzieningen zijn toegestaan mits deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied.

Parkeervoorzieningen zijn toegestaan mits deze in de kelder, het souterrain of de eerste bouwlaag gerealiseerd worden. De niet bebouwde delen mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, openbare ruimte en tuinen.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor gebouwen een maximum bebouwingspercentage per bestemmingsvlak geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. Het maximaal toegestane aantal woningen weergegeven op de plankaart. Dit aantal geldt voor het gehele bestemmingsvlak. De maximum bouwhoogte voor gebouwen staat op de plankaart. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden verschillende maximum bouwhoogten. Voor erfafscheidingen in de voortuin is de maximum bouwhoogte 1 meter, voor de achtertuinen is dit 2 meter. Overige bouwwerken mogen 6 meter hoog zijn.

In lid 4 is een parkeernorm opgenomen. Deze norm komt overeen met het landelijke parkeerbeleid en met het parkeerbeleid van het stadsdeel.

In lid 5 is bepaald dat het dagelijks bestuur bevoegd is om nadere eisen te stellen aan de situering van gebouwen met als doel dat zoveel mogelijk woningen een geluidsluwe gevel krijgen. Deze regeling wordt nader toegelicht in paragraaf 7.2 van deze toelichting.

Artikel 9 “Gemengde voorzieningen” (Gv)”

In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. In lid 1 is verder bepaald dat gemengde voorzieningen zijn toegestaan. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven welke functies hier onder vallen. Ter plaatse van de gronden met de nadere aanduiding “detailhandel toegestaan” is in de eerste en tweede bouwlaag uitsluitend detailhandel toegestaan. Horeca I en II is tevens (gemengde voorzieningen zijn hier dus ook toegestaan) toegestaan wanneer dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Parkeervoorzieningen zijn toegestaan mits deze in de kelder, het souterrain of de eerste bouwlaag gerealiseerd worden. Daktuinen, dakterrassen en openbare ruimte op het dak zijn toegestaan. De niet bebouwde delen mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, openbare ruimte en tuinen.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor gebouwen een maximum bebouwingspercentage per bestemmingsvlak geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. De maximum bouwhoogte voor gebouwen staat op de plankaart. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden verschillende maximum bouwhoogten. Voor erfafscheidingen is dit 2 meter, overige bouwwerken mogen 6 meter hoog zijn.

In lid 4 is een parkeernorm opgenomen. Deze norm komt overeen met het landelijke parkeerbeleid en het parkeerbeleid van het stadsdeel.

Artikel 10 “Maatschappelijke voorzieningen” (Mx)

In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. In lid 1 is verder bepaald dat maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan. Horeca I is toegestaan in het Bijlmersportcentrum (maximaal 850 m²), dit is met een nadere aanduiding op de plankaart weergegeven. De bestaande kringloopwinkel bij de flat Hakfort is toegestaan, dit is met een nadere aanduiding op de plankaart weergegeven.

Parkeervoorzieningen zijn toegestaan mits deze in de kelder, het souterrain of de eerste bouwlaag gerealiseerd worden. De niet bebouwde delen mogen worden gebruikt voor schoolpleinen groenvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, openbare ruimte en tuinen.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor gebouwen een maximum bebouwingspercentage per bestemmingsvlak geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. Ook de maximum bouwhoogte voor gebouwen is op de plankaart weergegeven. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden

verschillende maximum bouwhoogten. Voor erfafscheidingen is dit 2 meter, overige bouwwerken mogen 6 meter hoog zijn. Voor de torens van de Moskee ter plaatse van Kraaiennest 125 geldt, conform de bestaande situatie is een maximum bouwhoogte van 45 meter.

Artikel 11 “Benzinepomp” (Bp)

Deze bestemming is bedoeld voor de bestaande tankstations langs de Kromwijkdreef en de Gooiseweg. In lid 1 is bepaald dat een tankstation met wasstraat en bijbehorende ondersteunende detailhandel zijn toegestaan. Daarbij moet rekening worden gehouden met het bepaalde in het artikel “Toegelaten bedrijven” (zie de toelichting bij dat artikel). Zie ook paragraaf 3.4 van deze toelichting. De onbebouwd blijvende gronden mogen worden gebruikt voor verkeersareaal, groenvoorzieningen en water.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals een hek of een lantaarnpaal) een maximum bebouwingspercentage geldt van 10% per bestemmingsvlak. De maximum bouwhoogte voor gebouwen is op de plankaart weergegeven. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 10 meter.

Artikel 12 “Garagebedrijf” (Bg)

In lid 1 is bepaald dat een garagebedrijf met een bijbehorende kantoorruimte is toegestaan. Het gaat hier om het bestaande garagebedrijf langs de Kromwijkdreef en het perceel ten zuiden hiervan. Daarbij moet rekening worden gehouden met het bepaalde in het artikel “Toegelaten bedrijven” (zie de toelichting bij dat artikel). De onbebouwd blijvende gronden mogen worden gebruikt voor verkeersareaal, groenvoorzieningen en water.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd. Gebouwen mogen alleen binnen de aangegeven bouwvlakken worden gerealiseerd. In artikel 1 van de voorschriften is aangegeven wat onder een bouwvlak wordt verstaan.

In lid 3 is aangegeven dat de maximum bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage op de plankaart zijn weergegeven.

Artikel 13 “Parkeergarage” (Pg)

In lid 1 is bepaald dat gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten zijn toegestaan. Het gaat hier om de parkeergebouwen die op diverse plekken binnen de Bijlmermeer voorkomen. Behalve parkeervoorzieningen zijn conform de bestaande situatie ook gemengde voorzieningen toegestaan, voorzover dit met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. De bestaande telefoonruimte in Hakfort is toegestaan.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd.

In lid 3 is aangegeven dat voor gebouwen een maximum bouwhoogte geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde op het parkeergebouw geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter. Dit moet worden gemeten ten opzichte van het dak van het parkeergebouw. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

In lid 4 is een bepaling opgenomen voor de parkeervoorzieningen bij het “Bijlmermuseum” (zie blad E van de plankaart). In het gebied ten noorden van het Kraaiennestpad (met de nadere aanduiding “geen parkeervoorzieningen op het maaiveld toegestaan”) zijn geen ongebouwde parkeervoorzieningen op het maaiveld toegestaan, behoudens eventuele parkeerplaatsen voor invaliden. Zie hierover het gestelde in 3.5 van deze toelichting.

Artikel 14 “Autoboxen” (Wb)

In lid 1 is bepaald dat gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Het gebruik voor andere functies, zoals woningen of bergingen, is nadrukkelijk niet toegestaan omdat dit ten koste zou gaan van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd.

In lid 3 is bepaald dat een maximum bouwhoogte van 3 meter geldt.

Artikel 15 “Nutsvoorzieningen” (Mn)

In lid 1 is bepaald dat deze gronden zijn bestemd voor nutsvoorzieningen, zoals een elektriciteitshuisje.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd.

In lid 3 is bepaald dat voor gebouwen een maximum bouwhoogte geldt van 4 meter, tenzij anders op de plankaart staat aangegeven. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt 8 meter, behalve op de hoek Strandvlietpad/Gooiseweg, hier geldt als uitzondering een maximum bouwhoogte van 23 meter.

Artikel 16 "Park" (P)

Deze bestemming is bedoeld voor het Bijlmerpark. In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Volgens lid 1 zijn onder meer het Bijlmerpark met bijbehorende sportvoorzieningen (zoals bijvoorbeeld een trimbaan), fiets- en voetpaden, water en oevervoorzieningen toegestaan. Conform de bestaande situatie is het gebruik ten behoeve van evenementen (bijvoorbeeld Kwakoe) toegestaan. Bedacht moet worden dat het voorliggende bestemmingsplan alleen het planologische toetsingskader voor evenementen vormt. Voor de daadwerkelijke toelaatbaarheid van dergelijke evenementen is met name de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) bepalend.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd en dat geen gebouwen zijn toegestaan.

In lid 3 is bepaald dat een maximum bebouwingspercentage (voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde) geldt van 2%. De maximum bouwhoogte voor artistieke kunstwerken is 12 meter. De maximum bouwhoogte voor overige bouwwerken is 6 meter. De maximum bouwhoogte voor geluidsschermen moet worden gemeten vanaf het wegdek van de weg waarvoor het geluidsscherm bedoeld is. Dit is bijvoorbeeld het wegdek van de Gooiseweg of de Rijksweg A9.

In lid 4 is bepaald dat in afwijking van het bovenstaande één uitkijktoren is toegestaan mits wordt voldaan aan de verder in dit lid gestelde randvoorwaarden.

Artikel 17 "Sportvoorzieningen" (Sv)

Deze bestemming is bedoeld voor de sportvelden met bijbehorende gebouwen in het Bijlmerpark. In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Volgens lid 1 zijn sportvelden en sportverenigingsgebouwen toegestaan. Gebouwen ten behoeve van dienstverlening zijn toegestaan (dus alleen binnen het aangegeven bouwvlak, zie lid 2) met een maximum bruto vloeroppervlak van 1.800 m². Verder zijn parkeervoorzieningen uitsluitend toegestaan indien deze op het dak van gebouwen (en dus ook alleen binnen het aangegeven bouwvlak, zie lid 2) gerealiseerd worden. Water en groenvoorzieningen zijn toegestaan.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd en dat gebouwen alleen zijn toegestaan binnen het aangegeven bouwvlak.

In lid 3 is bepaald dat een maximum bebouwingspercentage (voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde) geldt van 10%. De maximum bouwhoogte voor bouwwerken is 10 meter. Voor gebouwen geldt een maximum bouwhoogte zoals op de plankaart staat aangegeven.

In lid 4 is bepaald dat, in afwijking van het bepaalde in lid 3, de maximum bouwhoogte in het ten noorden van de Karspeldreef gelegen bouwvlak maximaal 8 meter mag zijn voor maximaal 15% van het oppervlak van dit bouwvlak.

In lid 5 is bepaald dat, in afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2, in het bestemmingsvlak ten zuiden van de Karspeldreef, gebouwen ten behoeve van de verkoop van frisdrank en de opslag van sportbenodigdheden en benodigdheden voor het beheer gerealiseerd mogen worden. De maximum bouwhoogte is 5 meter. Het maximum toegestaan bruto vloeroppervlak is in totaal 150 m².

Artikel 18 "Tuinen" (T)

In lid 1 is bepaald dat tuinen met bijbehorende voetpaden zijn toegestaan. Ook groen is toegelaten, parkeren mag alleen indien dat op de plankaart is aangeduid. Dat geldt ook voor fietspaden.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor het toegestane gebruik mogen worden gerealiseerd.

In lid 3 is bepaald dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals bijvoorbeeld een bankje of een hekje), een maximum bebouwingspercentage van 10% per tuin geldt. De maximum bouwhoogte voor deze bouwwerken is 2 meter ter plaatse van zij- en achtertuinen en 1 meter ter plaatse van voortuinen. De voortuinen zijn de gronden die, gezien vanaf de straat, voor de voorgevel liggen.

In lid 4 is bepaald dat per tuin, eveneens in afwijking van het bepaalde in lid 2, een aan-/uitbouw is toegestaan mits wordt voldaan aan de in dit lid genoemde randvoorwaarden. Randvoorwaarde is onder meer dat de aan- of uitbouw niet dieper is dan 3 meter gemeten ten opzichte van de originele achtergevel en dat niet meer dan 50% van de zij- en achtertuin gezamenlijk mag worden bebouwd ten behoeve van aan-/uitbouwen en bergingen. Op aan- of uitbouwen mogen nadrukkelijk geen dakterrassen worden gerealiseerd omdat dit nadelige gevolgen kan hebben voor de privacy van de belendende tuinen.

Artikel 19 "Groenvoorzieningen" (G)

Deze bestemming is gegeven aan alle groenvoorzieningen met enige omvang. Binnen deze bestemming zijn ook voorzieningen als een basketbalveldje of een trapveldje toegestaan.

In lid 1 is bepaald dat onder meer groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden en water zijn toegestaan. Ook kunnen afvalinzamelingssystemen worden gerealiseerd. Dit laatste is overigens alleen aan de orde bij groenvoorzieningen die grenzen aan een openbare weg die toegankelijk is voor auto's.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor het toegestane gebruik mogen worden gerealiseerd.

In lid 3 is bepaald dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals bijvoorbeeld een bankje of een lantaarnpaal), een maximum bebouwingspercentage van 2% geldt. De maximum bouwhoogte voor deze bouwwerken is 6 meter. De maximum bouwhoogte voor geluidsschermen moet worden gemeten vanaf het wegdek dan wel bovenkant spoorstaaf, afhankelijk van of het geluidsscherm voor wegverkeer dan wel voor railverkeer bedoeld is.

In lid 4 is bepaald dat een sportkooi met een maximum bouwhoogte van 8 meter is toegestaan voorzover dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Loopbruggen zijn eveneens toegestaan voorzover dit met een nadere aanduiding op de plankaart is aangegeven. Het gaat hier bijvoorbeeld om de loopbruggen tussen de woontorens en de parkeergebouwen bij Groenhoven en Gouden Leeuw.

Artikel 20 "Openbare ruimte" (Vo)

Deze bestemming is gegeven aan niet voor auto's toegankelijke gronden die niet tevens als groenvoorziening aangemerkt kunnen worden.

In lid 1 is bepaald dat onder meer pleinen en fiets- en voetpaden zijn toegestaan. Ook binnen deze bestemming horen voorzieningen zoals een basketbalpleintje tot de mogelijkheden.

Ter plaatse van het Anton de Komplein is de markt toegestaan, dit is met een nadere aanduiding op de plankaart weergegeven. Luifels ten behoeve van de aangrenzende gebouwen zijn toegestaan wanneer dit met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Aan de oostzijde van het Anton de Komplein is tevens een beeldmuur toegestaan. Dit is een muur of scherm waar videobeelden op geprojecteerd kunnen worden.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor het toegestane gebruik mogen worden gerealiseerd.

In lid 3 is bepaald dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals bijvoorbeeld een bankje of een lantaarnpaal), een maximum bebouwingspercentage van 2% geldt. De maximum bouwhoogte voor deze bouwwerken is 6 meter.

In lid 4 is bepaald dat, in afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2, gebouwen voor fietsenstallingen en gebouwen voor centrumvoorzieningen zijn toegestaan voorzover dit met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Het gaat hier om de fietsenstalling bij het stadsdeelkantoor op het Anton de Komplein en het gebouw met centrumvoorzieningen onder de Flierbosdreef.

Artikel 21 "Metrobanen en metrostations" (Vm)

De bestemming is gegeven aan de bestaande metrolijn, voorzover gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

In lid 1 is bepaald dat metrobanen, metrostations en bijbehorende voorzieningen zijn toegestaan. Ter plaatse van de nadere aanduiding "viaduct toegestaan" zijn ook viaducten en verkeersareaal toegestaan. Het gaat hier om de reeds bestaande viaducten.

In lid 2 is bepaald dat alleen voor het toegestane gebruik mag worden gebouwd.

In lid 3 is bepaald dat een maximum bebouwingspercentage geldt van 15% en dat de maximum bouwhoogte 12 meter is, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf.

Artikel 22 "Verkeersareaal" (Va1)

Deze bestemming is gegeven aan alle hoofdwegen voor auto's (de dreven). In lid 1 is bepaald dat hoofdrijwegen, geluidsschermen, bermen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, openbare ruimte, groenvoorzieningen, water en oevervoorzieningen zijn toegestaan. Bruggen zijn toegestaan daar waar dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor het toegestane gebruik mogen worden gerealiseerd.

In lid 3 is bepaald dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals bijvoorbeeld een bankje of een lantaarnpaal), een maximum bebouwingspercentage van 2% geldt. De maximum bouwhoogte voor deze bouwwerken is 10 meter.

In lid 4 is bepaald dat, in afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2, gebouwen voor gebouwde parkeervoorzieningen en gebouwen voor centrumvoorzieningen zijn toegestaan voorzover dit met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Het gaat hier om de parkeervoorzieningen onder de Bijlmerdreef en de Flierbosdreef en de centrumvoorzieningen onder de Flierbosdreef.

Artikel 23 "Verblijfsgebied" (Va2)

Deze bestemming is voor gebieden die toegankelijk zijn voor auto's, behoudens de hoofdwegen zoals bedoeld in het artikel "Verkeersareaal". Het gaat hier dus om buurtwegen en woonerven alsmede bijbehorende groenvoorzieningen en paden. Luifels ten behoeve van de aangrenzende parkeergebouwen zijn toegestaan daar waar dat met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven (D-Buurt). Aan de oostzijde van het Anton de Komplein is een beeldmuur toegestaan. Dit is een muur of scherm waarop videobeelden geprojecteerd kunnen worden.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor het toegestane gebruik mogen worden gerealiseerd.

In lid 3 is bepaald dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals bijvoorbeeld een bankje of een lantaarnpaal), een maximum bebouwingspercentage van 2% geldt. De maximum bouwhoogte voor deze bouwwerken is 10 meter.

In lid 4 is een bepaling opgenomen voor de parkeervoorzieningen bij het "Bijlmermuseum" (zie blad E van de plankaart). In het gebied ten noorden van het Kraaiennestpad (met de nadere aanduiding "geen parkeervoorzieningen op het maaiveld toegestaan") zijn geen parkeervoorzieningen op het maaiveld toegestaan, behoudens eventuele parkeerplaatsen voor invaliden. Zie hierover het gestelde in 3.5 van deze toelichting.

In lid 5 is bepaald dat, in afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2, gebouwen voor gebouwde parkeervoorzieningen onder de weg zijn toegestaan voorzover dit met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Het gaat hier om de parkeervoorzieningen onder de Bijlmerdreef. Ook is een gebouw voor fietsenstalling toegestaan voorzover dit met een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Het gaat om een fietsenstalling ter hoogte van de Raoul Wallenbergstraat.

Artikel 24 "Water" (Vw)

Deze bestemming is gegeven aan het bestaande en geprojecteerde water binnen het plangebied met enige omvang.

In lid 1 is bepaald dat waterhuishoudkundige doeleinden, zoals waterberging en oppervlaktewater, zijn toegestaan. Ter plaatse van de gronden met de nadere aanduiding "brug" zijn tevens bruggen, dammen, duikers en verblijfsgebied toegestaan. Het gaat hier om de bestaande bruggen. Bij woningen mogen steigers worden gerealiseerd, met een maximum van 25 m² per woning.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor het toegestane gebruik mogen worden gerealiseerd.

In lid 3 is bepaald dat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een maximum bebouwingspercentage van 1% geldt. De maximum bouwhoogte voor deze bouwwerken is 6 meter.

In lid 4 is bepaald dat het dempen van oppervlaktewater is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van het dagelijks bestuur. Een aanlegvergunning wordt in elk geval verleend wanneer wordt voldaan de vereiste minimale hoeveelheid oppervlaktewater en de belangrijke verbindingen tussen oppervlaktewater in stand worden gehouden of tot stand worden gebracht. In artikel 1 is gedefinieerd wat wordt verstaan onder een "verbinding tussen oppervlaktewater". De belangrijke waterverbindingen zijn op de plankaart weergegeven met de bestemming "Water", de nadere aanduiding "brug toegestaan" en de nadere aanduiding "waterverbinding". Het aantal vierkante meters dat is genoemd als minimum komt overeen met de bestaande en te behouden waterpartijen en de waterpartijen die zijn voorzien in de stedenbouwkundige planvorming binnen het plangebied.

Hierdoor is gewaarborgd dat er in het plangebied voldoende oppervlaktewater wordt aangelegd / in stand wordt gehouden en dat deze, daar waar dat wenselijk is, met elkaar in verbinding staan. Zie verder paragraaf 4.3.1 van deze toelichting. Voor nieuwe waterpartijen/waterverbindingen geldt dat deze op het moment van verlening van de aanlegvergunning nog niet daadwerkelijk gerealiseerd hoeven te zijn, aangezien dit een onnodige beperking voor de realisatie van waterpartijen zou zijn. Een aanlegvergunning kan worden verleend wanneer het voldoende aannemelijk is dat aan de genoemde voorwaarden zal worden voldaan. Er kan ook een aanlegvergunning worden verleend wanneer niet aan de bovengenoemde criteria wordt voldaan mits het belang van voldoende en met elkaar in verbinding staand oppervlaktewater dit gedooft en mits de waterbeheerder vooraf is geraadpleegd.

Artikel 25 "Uit te werken woningen c.a. 1 t/m 7"

Deze bestemming is bedoeld voor de gebieden waar wel nieuwe ontwikkelingen zijn gepland maar waarvoor nog geen concreet stedenbouwkundig plan is opgesteld. Het gaat om het gebied aan de oostzijde van de E-buurt (blad B) en het gebied aan de noordoostzijde van de 's Gravendijkdreef/Bijlmerdreef (blad D).

Binnen deze bestemmingsvlakken kunnen alleen bouwvergunningen worden verleend als hiervoor een uitwerkingsplan is vastgesteld door de stadsdeelraad en dit plan is goedgekeurd door de provincie. In dit voorschrift is aangegeven aan welke vereisten de uitwerkingsplannen moeten voldoen. In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Woningen en bijbehorende huisgebonden beroepen zijn in elk bestemmingsvlak toegestaan. Maatschappelijke voorzieningen zijn alleen in de bestemmingsvlakken Uwx1, Uwx2 en Uwx3 toegestaan. In elk bestemmingsvlak zijn ook groenvoorzieningen, verkeersareaal, water, oevervoorzieningen, openbare ruimte en tuinen toegestaan. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan in de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag van gebouwen. Nutsvoorzieningen zijn toegestaan voorzover deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken voor het toegestane gebruik gerealiseerd mogen worden.

In lid 3 is bepaald dat slechts gebouwd mag worden / slechts een bouwvergunning mag worden verleend overeenkomstig één of meerdere rechtsgeldig uitgewerkte plannen (uitwerkingsplannen).

In lid 4 zijn diverse maxima weergegeven die in de uitwerkingsplannen in acht moeten worden genomen. Het maximum bebouwingspercentage en de maximum bouwhoogte zijn op de plankaart weergegeven. Het maximum aantal woningen van de vlakken Uwx1, Uwx2 en Uwx3 is gezamenlijk 120. Voor de overige vlakken geldt per bestemmingsvlak het maximum aantal woningen dat op de plankaart staat aangegeven, waarbij voor de vlakken Uwx5 en Uwx6 geldt dat tot 2012 een gezamenlijk maximum van 200 woningen geldt. Deze beperking vervalt per 1 januari 2012, zodat daarna in elk vlak op zich 200 woningen zijn toegestaan, zoals dat op de kaart is aangegeven.

In lid 5 is een parkeernorm opgenomen. Deze norm komt overeen met het parkeerbeleid van het stadsdeel. Hierdoor is gewaarborgd dat binnen het bestemmingsvlak voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het kan voorkomen dat het vereiste aantal parkeerplaatsen, bijvoorbeeld wegens ruimtegebrek, niet binnen het betreffende bestemmingsvlak gerealiseerd kan worden. In dat geval is het realiseren van gebouwen alleen mogelijk wanneer is aangetoond dat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden of dat binnen het bestemmingsvlak, gezien de feitelijke parkeerbehoefte, minder parkeerplaatsen nodig zijn.

In lid 6 is bepaald dat ter plaatse van de gronden met de nadere aanduiding "parkeergarage toegestaan" ook (gebouwde) parkeervoorzieningen zijn toegestaan in de tweede, derde en vierde bouwlaag. Het gaat hier om de bestaande parkeergarage bij Egeldonk.

In lid 7 is bepaald dat de uitwerkingsplannen conform het bepaalde in artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht opgesteld moeten worden. Daarbij moeten de in lid 7 genoemde uitwerkingsregels met betrekking tot het beperken van geluidhinder in acht worden genomen. Nadat het dagelijks bestuur een uitwerkingsplan heeft vastgesteld moet dit uitwerkingsplan ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden verzonden.

Artikel 26 "Uit te werken gemengde voorzieningen"

Deze bestemming is bedoeld voor het gebied op de noordoosthoek van de Bijlmerdreef en de Dolingadreef (blad A). Dit gebied is opgenomen in het SPvE Marktplaats, waarin het is aangegeven voor onder meer een kantoorfunctie. Binnen deze bestemmingsvlakken kunnen alleen bouwvergunningen worden verleend als hiervoor een uitwerkingsplan is vastgesteld door de stadsdeelraad en dit plan is goedgekeurd door de provincie. In dit voorschrift is aangegeven aan welke vereisten de uitwerkingsplannen moeten voldoen. In lid 1 is weergegeven welke functies zijn toegestaan. Het gaat om gemengde voorzieningen (zie artikel 1 voor een definitie van dit begrip), groenvoorzieningen, verkeersareaal, water, oevervoorzieningen, openbare ruimte en tuinen toegestaan. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan in de kelder, het souterrain en de eerste bouwlaag van gebouwen. Nutsvoorzieningen zijn toegestaan voorzover deze nodig zijn voor de bediening van het plangebied.

In lid 2 is bepaald dat alleen bouwwerken voor het toegestane gebruik gerealiseerd mogen worden.

In lid 3 is bepaald dat slechts gebouwd mag worden / slechts een bouwvergunning mag worden verleend overeenkomstig één of meerdere rechtsgeldig uitgewerkte plannen (uitwerkingsplannen).

In lid 4 zijn diverse maxima weergegeven die in de uitwerkingsplannen in acht moeten worden genomen. Het maximum bebouwingspercentage en de maximum bouwhoogte zijn op de plankaart weergegeven.

In lid 5 is een parkeernorm opgenomen. Deze norm komt overeen met het parkeerbeleid van het stadsdeel. Hierdoor is gewaarborgd dat binnen het bestemmingsvlak voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het kan voorkomen dat het vereiste aantal parkeerplaatsen, bijvoorbeeld wegens ruimtegebrek, niet binnen het betreffende bestemmingsvlak gerealiseerd kan worden. In dat geval is het realiseren van gebouwen alleen mogelijk wanneer is aangetoond dat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden of dat binnen het bestemmingsvlak, gezien de feitelijke parkeerbehoefte, minder parkeerplaatsen nodig zijn. In lid 6 is bepaald dat de uitwerkingsplannen conform het bepaalde in artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht opgesteld moeten worden. Nadat het dagelijks bestuur een uitwerkingsplan heeft vastgesteld moet dit uitwerkingsplan ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden verzonden.

Overige regelgeving

Artikel 26a (Wijzigingsbevoegdheid)

Dit artikel is toegevoegd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen. In dit artikel is bepaald dat het dagelijks bestuur onder de in het voorschrift opgenomen voorwaarden bevoegd is om het bestemmingsplan te wijzigen conform art. 11 WRO. Daarbij wordt de procedure zoals vervat in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd, zodat er de mogelijkheid is om zienswijzen in te dienen en eventueel beroep aan te tekenen.

In de leden 1 tot en met 3 is per gebied aangegeven welke wijzigingen mogelijk gemaakt worden. De wijzigingsbevoegdheid in lid 1 was reeds in het ontwerp bestemmingsplan (toen was dit artikel 23, lid 6) opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de bestemming van het gebied dat met de nadere aanduiding "wijzigingsbevoegdheid ex art. 11 WRO no. 1" op de plankaart staat aangegeven te wijzigen in de bestemming "Gemengde voorzieningen", waarbij ook de bestemming "Verblijfsgebied" is toegestaan. Concreet gaat het om een locatie op de hoek van de Bijlmerdreef en de Dolingadreef, aansluitend op een gebied met de bestemming "Uit te werken gemengde doeleinden". De maximum bouwhoogte is na wijziging 40 meter en sluit eveneens aan op het naastgelegen vlak "Uit te werken gemengde doeleinden".

De wijzigingsbevoegdheid in lid 2 was ook reeds in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen (toen in artikel 9, lid 5). Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de bestemming van de gronden die met de nadere aanduiding "wijzigingsbevoegdheid ex art. 11 WRO no. 2" op de plankaart staan aangegeven (dit zijn de uitbouwen bij de woontorens Kralenbeek, Kempering, Klieverink en Kouwenoord) te wijzigen in de bestemming "Groenvoorzieningen" (G). Deze bevoegdheid is er alleen indien het bestaande gebruik voor gemengde voorzieningen of horeca met minimaal een jaar beëindigd is. Deze wijziging maakt het mogelijk om het bestemmingsplan (naderhand) aan te passen wanneer de in de stedenbouwkundige planvorming beoogde sloop van de aanbouwen bij de woontorens langs de Karspeldreef in de K-buurt is uitgevoerd.

De wijzigingsbevoegdheid in lid 3 is toegevoegd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Deze wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op de geprojecteerde woonblokken ten zuiden van de bestaande woontoren "Klieverink". De op de plankaart weergegeven bebouwingscontouren komen overeen met het vastgestelde SPvE. Bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige planvorming is echter gebleken dat de ruimte tussen het zuidelijke nieuwbouwblok van Klieverink en het ten noordoosten daarvan gelegen blok in het gebied Kouwenoord aan de krappe kant is om een waterpartij van c.a. 10 meter, een verkeersontsluiting en groenstroken te realiseren (zie de navolgende afbeelding).

De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om het meest zuidelijke blok van Klieverink in te korten met 4 woningen zodat er voldoende ruimte ontstaat. Deze 4 woningen kunnen worden gecompenseerd door deze in het meest noordelijke blok van Klieverink of in het direct ten zuiden daarvan gelegen blok te realiseren (hier is wel voldoende ruimte). Ook is de variant mogelijk gemaakt dat 2 woningen in het meest noordelijke blok en 2 woningen in direct ten zuiden daarvan gelegen blok gerealiseerd kunnen worden.



Afbeelding: krappe ruimte tussen woonblokken Klieverink en Kouwenoord

In de leden 4 en 5 is een nieuwe wijzigingsbevoegdheid (in vergelijking met het ontwerp bestemmingsplan) opgenomen. Deze bevoegdheid is bedoeld om een kleine horeca vestiging en het initiatief voor de Bijlmer Bomentuin mogelijk te maken. Beide functies ondersteunen het recreatieve karakter van het park ten noorden van de Karspeldreef en de twee functies mogen eventueel ook gecombineerd worden.

Artikel 27 (Algemene gebruiksbepalingen)

In het artikel "Algemene gebruiksbepalingen" wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In lid 1 wordt gebruik dat in strijd is met de bestemming van de grond en de bijbehorende voorschriften verboden. In lid 2 worden onder meer de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. In lid 3 wordt het dagelijks bestuur verplicht vrijstelling te verlenen van de voorschriften in lid 1 wanneer strikt naleven van deze voorschriften het meest doelmatige gebruik beperkt, zonder dat hiervoor dringende redenen zijn. Dit lid staat bekend onder de naam "toverformule" en maakt verplicht deel uit van een bestemmingsplan. De mogelijkheden om vrijstelling te verlenen via de toverformule zijn echter door de jurisprudentie zodanig ingeperkt dat het in Amsterdam gebruikelijk is geworden ook lid 4 op te nemen. Op grond van lid 4 kan het dagelijks bestuur vrijstelling verlenen van de voorschriften in lid 1 onder voorwaarde dat dit niet leidt tot een onomkeerbare verandering van de bestemming of inbreuk op de bestemming.

Artikel 28 (Toegelaten bedrijven)

In het artikel "Toegelaten bedrijven" is vastgelegd welk soort bedrijven toegestaan zijn, indien volgens de gebruiksvoorschriften onder een bepaalde bestemming het vestigen van bedrijven is toegelaten. Vanuit milieuoverwegingen (lawaai, stank, et cetera) zowel als vanuit ruimtelijke overwegingen (een bedrijf met een vloeroppervlak van 90 m² ziet er geheel anders uit dan een bedrijf met een vloeroppervlak van 350 m²) is het wenselijk niet alle bedrijven toe te laten. Daarom is als bijlage achter de voorschriften een zogenaamde Staat van Inrichtingen opgenomen. Deze lijst vormt het planologische toetsingskader bij het al dan niet toelaten van een nieuw bedrijf. In bijlage 1 achter deze toelichting wordt uiteengezet hoe de lijst is samengesteld en hoe de toetsing aan de Staat van Inrichtingen verloopt. Hierbij moet worden opgemerkt dat naast deze planologische toetsing ook altijd een toetsing in het kader van de Wet milieubeheer (het verlenen van een milieuvergunning) plaatsvindt wanneer een nieuw bedrijf (de wet spreekt over een inrichting) gevestigd wordt.

Artikel 29 (Algemene vrijstellingen)

In het artikel "Algemene vrijstellingen" is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Vrijstelling verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden de mogelijkheid tot bezwaar/beroep hebben

wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kan op grond van dit artikel in beperkte mate worden overschreden.

Artikel 30 (Toegelaten overschrijdingen)

In het artikel "Toegelaten overschrijdingen" wordt bepaald dat kleine overschrijdingen van grenzen in het horizontale vlak als recht zijn toegestaan. De overschrijding varieert per onderdeel van de toegestane bebouwing.

Artikel 31 (Overgangsbepalingen)

In het artikel "Overgangsbepalingen" wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de voorschriften die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder a. vernieuwing en verandering van bebouwing die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven bouwvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Onder b. wordt geregeld dat bij het verloren gaan van bebouwing als bedoeld onder a., als gevolg van een calamiteit (brand e.d.), deze bebouwing mag worden herbouwd, indien binnen 2 jaar na de calamiteit een bouwvergunning wordt aangevraagd en onder de voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Net als onder a. geldt het hier gestelde niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen.

Het tweede lid dit artikel regelt het gebruik. Onder a. is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Dit geldt niet voor gebruik dat ook onder de eerdere bepalingen niet was toegelaten. Onder b. is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a. mag worden gewijzigd in ander gebruik als de afwijking van het plan hierdoor niet groter wordt.

Artikel 32 (Strafbepaling)

In artikel "Strafbepaling" wordt vastgesteld dat het overtreden van de regels uit lid 1 van het artikel "Algemene gebruiksbepalingen" (zie hierboven) en lid 2 onder b. van het artikel "Overgangsbepalingen" (zie hierboven) wordt beschouwd als een strafbaar feit. De strafmaat wordt bepaald in artikel 6 van de Wet op de economische delicten.

7. Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op aspecten die van belang zijn voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Het gaat daarbij om regelgeving op het gebied milieu (zoals geluid, water, veiligheid) maar ook om de financiële uitvoerbaarheid.

Voor wat betreft de regelgeving voor het milieu geven de uitkomsten van het MER (zie hoofdstuk 4) een goed inzicht in de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. In de onderstaande paragrafen wordt daarom gebruik gemaakt van de in het kader van het MER onderzochte aspecten. Voor enkele aspecten is in het kader van dit bestemmingsplan specifiek onderzoek verricht. Het gaat daarbij onder meer om een naar aanleiding van het nieuwe Besluit luchtkwaliteit 2005 geactualiseerd onderzoek, onderzoek naar externe veiligheid en een akoestisch onderzoek gericht op de in dit bestemmingsplan toegestane nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

Dit bestemmingsplan legt voor een deel van het plangebied de bestaande / vergunde situatie vast. Voor die gebieden heeft onderzoek m.b.t. de uitvoerbaarheid daarvan al plaatsgevonden in het kader van de vrijstellingsprocedures die hiervoor zijn doorlopen. In de onderstaande paragrafen wordt daarom specifiek ingegaan op de gebieden waar dit bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt. Het gaat om de volgende gebieden:

- D-buurt;
- E-buurt West, met uitzondering van Nieuw Echtenstein;
- delen van het gebied Marktplaats Zuid;
- Bijlmerpark;
- Gooiseweg Oost;
- Noordzijde Hakfort Huigenbos;
- K-buurt: Klieverink en Kouwenoord en het gebied langs de Karspeldreef;
- De gebieden waarvoor nog geen stedenbouwkundig plan is opgesteld en die met een uitwerkingsplicht in dit bestemmingsplan zijn opgenomen:
 - E-buurt Oost;
 - Het gebied tussen de 's Gravendijkdreef en Geerdinkhof;
- Het gebied op de noordoosthoek van de Bijlmerdreef en de Dolvingdreef (SPvE Marktplaats), dat met een uitwerkingsplicht in dit bestemmingsplan is opgenomen.

7.1 Bodem

Bij de realisatie van de bebouwing in de Bijlmermeer is de grond geschikt bevonden of zonodig geschikt gemaakt voor woningbouw. Gezien het gebruik van de bebouwing sinds de oprichting ervan is niet te verwachten dat er veel bodemverontreinigingen aanwezig zouden zijn. Dit blijkt ook uit het Bodembeheersplan Zuidoost (februari 2005) met de bijbehorende bodemkwaliteitskaart. Het grondgebied is blijkens het Bodembeheersplan nagenoeg schoon. Alleen bij de drukke verkeerswegen (de dreven) kan sprake zijn van een verontreinigde bodem. Voorzover dit aan de orde was bij de dreefverlaging is dit al aangepakt. Bij de reeds gerealiseerde vernieuwingsprojecten is tot nog toe gebleken dat er geen sanering van de bodem nodig is. Mocht er bij nog te realiseren vernieuwingsgebieden blijken dat er gesaneerd moet worden zal het, gezien het bovenstaande, gaan om kleine gebieden. Met eventuele kosten van bodemsanering is rekening gehouden in de exploitatie.

Per gebied waar nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan is in de bouwplanfase altijd bodemonderzoek aan de orde. Voor de verdere maatregelen die kunnen worden genomen ter beperking van de bodemvervuiling (zoals het hanteren van een gesloten grondbalans) wordt verwezen naar hoofdstuk 3 (Milieueffectrapportage).

7.2 Geluid

In dit bestemmingsplan worden nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt in de vorm van woningen en scholen. In de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven om welke gebieden het gaat. In deze paragraaf wordt beschreven of voor dit bestemmingsplan aan de relevante geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriële lawaai kan worden voldaan. Voor vliegtuiglawaai wordt verwezen naar paragraaf 7.9 (Luchthaven Schiphol).

7.2.1 Wegverkeerslawaaï

Wegen met een maximum snelheid van 50 km/u of meer hebben een geluidszone. Deze geluidszone is groter naarmate de weg meer rijbanen heeft en varieert van 200 meter voor tweebaanswegen tot 600 meter voor vijfbaanswegen. Een deel van het plangebied ligt binnen deze geluidszones. De wettelijke voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï is 50 dB(A). In praktijk blijkt dat, met name in stedelijk gebied, niet altijd aan deze voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. De Wet geluidshinder biedt voor dergelijke gevallen de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van de voorkeursgrenswaarde. Voor stedelijke wegen kan tot maximaal 65 dB(A) ontheffing worden aangevraagd. Voor snelwegen (zoals de A9) kan tot maximaal 55 dB(A) ontheffing worden aangevraagd.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd om te toetsen of voor dit plangebied aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan.

Wegverkeerslawaaï stedelijke wegen

Gebleken is dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï vanwege stedelijke op veel locaties wordt overschreden maar dat de maximum ontheffingswaarde nergens wordt overschreden. Ter beperking van de geluidshinder worden diverse geluidsreducerende maatregelen genomen, zoals de aanleg van nieuwe geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt. Ook na het treffen van deze maatregelen kan niet overal aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. Er is daarom ontheffing aangevraagd van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï. De gemeente Amsterdam hanteert als beleid dat woningen die aan één of meerdere zijden een geluidsbelasting hebben die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, ook een geluidsluwe gevel dienen te krijgen. Een geluidsluwe gevel is in artikel 1 van de voorschriften gedefinieerd als een gevel waar de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervan kan worden afgeweken om zwaarwegende argumenten op het gebied van stedenbouw en volkshuisvesting. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de meeste geprojecteerde gebouwen ook een geluidsluwe zijde krijgen (veelal aan de achterzijde, gezien vanaf de weg). Het bestemmingsplan maakt het voorts mogelijk om bebouwing in gesloten bouwblokken te realiseren, waardoor er sprake is van geluidsluwe zijden aan de binnenzijde van de bouwblokken. Geluidsluwe zijden kunnen ook worden bewerkstelligd door aaneengesloten bebouwing, parallel langs de betreffende weg, te realiseren. Om er voor te kunnen zorgen dat de verkaveling van bebouwing er toe leidt dat woningen minimaal één geluidsluwe zijde hebben is in de voorschriften bepaald dat het dagelijks bestuur ten behoeve van dat doel nadere eisen mag stellen aan de situering van woningen en andere gebouwen. Desondanks zal niet elke woning een geluidsluwe gevel krijgen. Dit is onder meer niet altijd mogelijk bij hoekpanden. Het grote belang om voldoende woningen te kunnen realiseren heeft daarbij zwaarder gewogen dan de minder gunstige geluidsbelasting ter plaatse van deze nieuwe woningen. In het bijgevoegde ontheffingsverzoek wordt hier nader op ingegaan.

Wegverkeerslawaaï Gaasperdammerweg (A9)

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï vanwege de A9 wordt op enkele locaties (met name de direct langs A9 geprojecteerde bebouwing) overschreden. Ter plaatse van enkele bestemmingsvlakken direct langs de A9 wordt de maximum ontheffingswaarde (55 dB(A)) overschreden. Omdat de maximum ontheffingswaarde wettelijk is bepaald op 55 dB(A), is voor deze bestemmingsvlakken een hogere waarde van 55 dB(A) aangevraagd bij de gemeenteraad van Amsterdam. Voor de gevels met een hogere waarde dan 55 dB(A) kan geen ontheffing worden aangevraagd.

Het is mogelijk om woningen met een hogere geluidsbelasting dan de maximum ontheffingswaarde van 55 dB(A) te realiseren wanneer deze met een dove gevel worden uitgerust. Een dove gevel is een gevel zonder te openen delen en die voldoende isoleert om de geluidsbelasting in de woning tot de wettelijke vereiste waarde terug te brengen. Daarom is in het artikel 6, lid 6 van de voorschriften (overschrijding van de maximum ontheffingswaarde doet zich alleen voor binnen gronden met de bestemming "Woningen c.a.") bepaald dat woningen voor wat betreft de zijden die een hogere geluidswaarde hebben dan de maximum ontheffingswaarde, met een dove gevel uitgerust dienen te worden. Een hogere waarde procedure is voor woningen met een dove gevel niet vereist.

De gemeente Amsterdam hanteert als beleid dat woningen die aan één of meerdere zijden een dove gevel hebben, tevens een geluidsluwe gevel dienen te krijgen. In het artikel 6, lid 6 van de

voorschriften is daarom bepaald dat de woningen die met een dove gevel worden uitgerust ook minimaal één geluidsluwe geven krijgen.

Het is ook mogelijk om voor een andere oplossing te kiezen. Deze oplossing bestaat uit de realisatie van afschermdende voorzieningen aan de gevel waardoor de geluidsbelasting op de afgeschermdde geveldelen terug wordt gebracht tot 55 dB(A) of minder. Deze zijden van de woningen hoeven dan niet met een dove gevel te worden uitgerust. Bij afschermdende maatregelen kan gedacht worden aan afgesloten loggia's waarvan een deel van de glazen afsluiting te openen is. Het vaste deel van de afsluiting dient de geluidsbelasting vanwege snelweglawaai op de achterliggende geven te reduceren tot 55 dB(A) of minder. In dat deel van de gevel kunnen ramen en deuren worden gerealiseerd. Om dit alternatief mogelijk te maken is in het artikel 6, lid 6 van de voorschriften opgenomen dat het dagelijks bestuur vrijstelling mag verlenen van de eis van een dove gevel. Ook kan deze vrijstellingsbevoegdheid worden toegepast indien door geluidsreducerende maatregelen ter plaatse van de A9 (zoals het verhogen van geluidsschermen, het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt of het terugbrengen van de maximum snelheid) het geluidsniveau feitelijk niet hoger is dan de maximum ontheffingswaarde. Van deze vrijstelling mag alleen gebruik worden gemaakt indien door middel van akoestisch onderzoek aangetoond is dat de geluidsbelasting op de desbetreffende gevel de maximum ontheffingswaarde niet overschrijdt.

Het akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze toelichting. In oktober 2006 zijn alle benodigde hogere waarden vastgesteld zoals hiervoor en in de bijlage beschreven.

7.2.2 Railverkeerslawaai

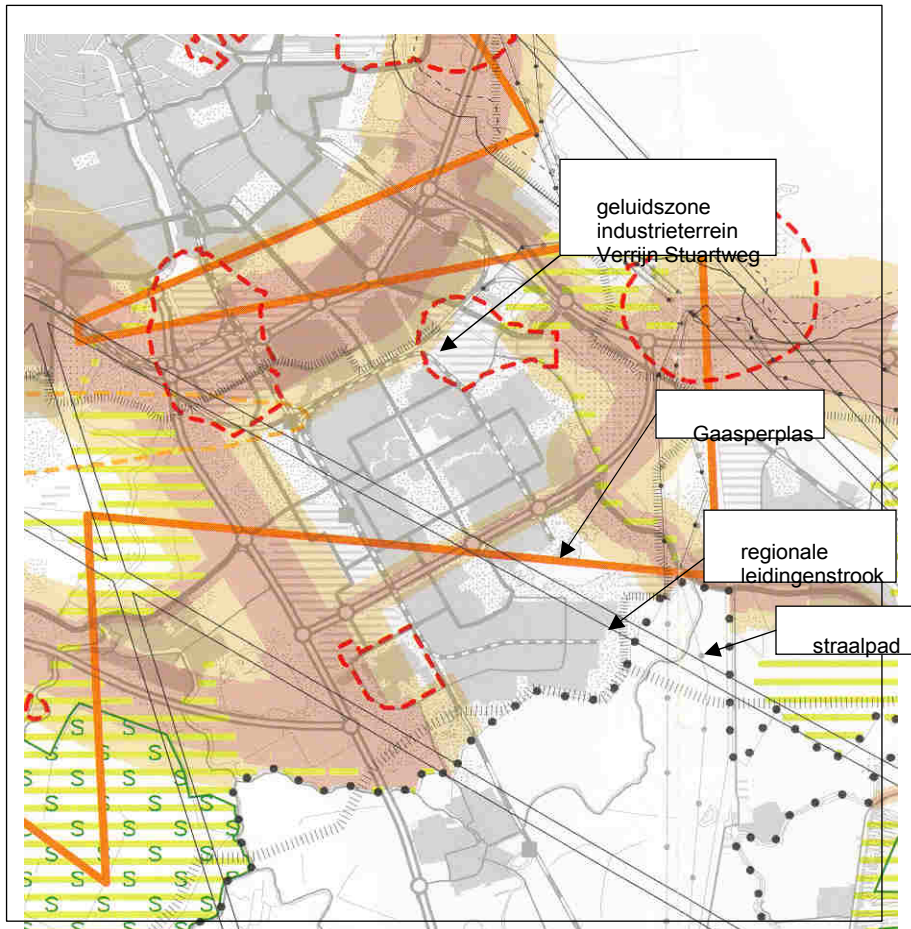
Deelblad F van dit plangebied (gebied Hakfort Huigenbos) ligt deels binnen de geluidszone voor railverkeerslawaai vanwege de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en metrolijnen 54-50. De overige delen van het plangebied vallen buiten de geluidszone van deze sporen.

De deelbladen B (E-buurt), D (Grunder en Grubbehoeve), E (o.a. Kleiburg en Kruitberg) en G (K-buurt) liggen deels binnen de geluidszone vanwege metrolijn 53. De wettelijke voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai is 57 dB(A) voor woningen en 55 dB(A) voor ander geluidsgevoelige functies (zoals scholen). Voor railverkeerslawaai geldt, net als voor wegverkeerslawaai, dat ontheffing kan worden verleend van de voorkeursgrenswaarde. Ontheffing kan tot maximaal 70 dB(A) worden verleend.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar railverkeerslawaai. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidswaarde op enkele bestemmingsvlakken hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor is ontheffing aangevraagd bij de gemeenteraad van Amsterdam en in oktober 2006 verkregen. De maximum ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. Ook voor railverkeerslawaai geldt ingevolge het beleid van de gemeente Amsterdam dat woningen die een hogere geluidsbelasting hebben dan de voorkeursgrenswaarde ook minimaal één geluidsluwe zijde dienen te hebben. Hiervan kan worden afgeweken om zwaarwegende argumenten op het gebied van stedenbouw en volkshuisvesting. Het gestelde in paragraaf 7.2.1 onder het kopje "wegverkeerslawaai stedelijke wegen" is daarom ook voor railverkeerslawaai van toepassing.

7.2.3 Industrielawaai

Een klein gebied aan de noordoostzijde van het plangebied ligt binnen de geluidszone vanwege industrieterrein Verrijn Stuartweg. Dit is weergegeven op de onderstaande afbeelding.



Afbeelding: uitsnede kaart "milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur" (bron Streekplan Noord-Holland Zuid)

Ter plaatse zijn geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toegestaan in dit bestemmingsplan.

7.3 Kabels, leidingen en straalpaden

Op de bij het streekplan Noord-Holland-Zuid behorende kaart "milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur" (zie paragraaf 7.2) is te zien dat binnen het plangebied van dit bestemmingsplan geen (reserveringen voor) landelijke of regionale kabel- en leidingenstroken, hoogspanningsleidingen of straalpaden liggen. Wel liggen in het plangebied diverse kabel- en leidingen, zoals waterleidingen, gasleidingen en leidingen voor telecommunicatie. In de stedenbouwkundige plannen die voor de diverse deelgebieden zijn opgesteld is rekening gehouden met de ligging van deze kabels en leidingen. Voor dit bestemmingsplan is geen specifieke regeling aan de orde.

Door de zuidwesthoek van het plangebied loopt een straalpad (ter hoogte van het Bijlmerpark). Dit stelt eisen aan de maximum bouwhoogte. Hiermee is rekening gehouden in de stedenbouwkundige planvorming voor het Bijlmerpark. De in het voorliggende bestemmingsplan ter plaatse toegestane bouwhoogte vormt geen belemmering voor het straalpad.

7.4 Externe veiligheid

7.4.1 Inrichtingen met gevaarlijke stoffen

In het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is bepaald dat Ruimtelijke Ordeningsbesluiten, zoals een bestemmingsplan, in overeenstemming worden gebracht met de zoneringen (risicocontouren) en bepalingen uit het BEVI.

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van een drietal LPG-tankstations. Het gaat om twee tankstations langs de Gooiseweg en één tankstation langs A9. Er zijn onderzoeken uitgevoerd om te bezien of deze tankstations gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ruimtelijke maatregelen.

Voor het gebied "Nieuw Kempering" (het gebied rondom het LPG tankstation aan de Kromwijkdreef) heeft dit onderzoek al plaatsgevonden in het kader van de vrijstellingsprocedure die voor dat project is doorlopen. Gebleken is dat de nieuwe woningen ter plaatse mogelijk zijn wanneer de doorzet van LPG in het betreffende tankstation langs de A9 niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit is geregeld in de milieuvergunning voor dat tankstation.

Voor de tankstations langs de Gooiseweg is onderzoek verricht voor dit bestemmingsplan. Gebleken is dat het, om de in het SPVE beoogde nieuwbouw van woningen in het Bijlmerpark en ten oosten van de Gooiseweg te kunnen realiseren, nodig is om de doorzet van LPG per jaar ter plaatse van het tankstation Gooiseweg no. 51 te begrenzen. Dit moet worden vastgelegd in de betreffende milieuvergunning, net als bij het station aan de Kromwijkdreef al is gebeurd. Het gebruik ten behoeve van de verkoop van LPG ter plaatse van het tankstation Gooiseweg 50 dient te worden beëindigd om woningbouw mogelijk te maken, de betreffende milieuvergunning moet worden ingetrokken.

Over het beperken en staken van de verkoop van LPG bij de twee tankstations aan de Gooiseweg is overleg gevoerd met eigenaar Total wat heeft geleid tot overeenstemming. Voor dit bestemmingsplan betekent dit dat uit wordt gegaan van LPG verkoop op nr. 51 en dat de verkoop op nr. 50 zal worden beëindigd.

Conform het BEVI en REVI is onderzoek verricht naar het plaatsgebonden en het groepsrisico. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in bijlage 3 bij deze toelichting. Er is overleg gevoerd met de brandweer en voorzover nodig wordt verantwoording afgelegd voor de risico's.

7.4.2 Vervoer van gevaarlijke stoffen

In strikt juridische zin is het externe veiligheidsbeleid m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen op dit moment niet vertaald in regelgeving. Vooruitlopend op wetgeving is het beleid voor vervoer opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Het plangebied ligt in de nabijheid van twee routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het ten westen van het plangebied gelegen spoor Duivendrecht-Breukelen wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten zuiden van het plangebied ligt de A9. Deze snelweg wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In opdracht van het stadsdeel is door een gespecialiseerd extern bureau een onderzoek uitgevoerd in het kader van externe veiligheid om inzicht te krijgen in de risico's veroorzaakt door het spoor Duivendrecht- Breukelen en de Gaasperdammerweg (A9). Daarbij zijn de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen als uitgangspunt meegenomen.

Ad a. Spoortraject Duivendrecht-Breukelen

Het grootste gedeelte van het plangebied ligt op een afstand van minimaal 450 meter vanaf het spoor. Alleen het gebied Hakfort Huigenbos (deelblad F) ligt op een kortere afstand, circa 120 meter.

Voor wat betreft het plaatsgebonden risico is er geen contour aanwezig voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico langs het spoor is daarmee overal kleiner dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het bestemmingsplan. Ten aanzien van het groepsrisico wordt in het rapport geconcludeerd dat het groepsrisico kleiner is dan de oriëntatiewaarde.

Ad b. Gaasperdammerweg (A9)

Er is geen contour aanwezig voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr, het plaatsgebonden risico langs de weg is daarmee overal kleiner dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het bestemmingsplan. Het groepsrisico voor het gedeelte van de A9 ter hoogte van het plangebied is kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Conclusie:

Het plaatsgebonden risico vanwege relevante routes voor het transport van gevaarlijke stoffen is overal kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$, zodat wordt voldaan aan de normen. Het groepsrisico voor het transport is overal kleiner dan de oriëntatiewaarde. In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in een verdere verdichting ten opzichte van hetgeen reeds in het onderzoek is meegenomen. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar is. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

7.5 Watertoets**7.5.1 Algemeen**

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) is bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen (in het overleg ex artikel 10 Bro).

Wanneer een bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt moet worden onderzocht wat de consequenties hiervan zijn voor de waterhuishouding. 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).

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De Integrale Keur van dit hoogheemraadschap is daarom van toepassing. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de Keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven.

DWR (inmiddels Waternet) is samen met het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) de waterbeheerder van het onderhavige plangebied. DWR is betrokken geweest bij de opstelling van het MER voor de vernieuwing van de Bijlmermeer. In het kader van art. 10 Bro heeft eveneens overleg plaatsgevonden met DWR. De resultaten van dit overleg zijn verwerkt in dit bestemmingsplan.

7.5.2 Toepassing plangebied De Nieuwe Bijlmer**MER:**

In het MER is voor oppervlaktewater gekeken naar bergingscapaciteit, waterkwaliteit en beheer en onderhoud. Voor grondwater is gekeken naar buffercapaciteit, grondwaterstand, kwelintensiteit en grondwaterkwaliteit. In hoofdstuk 3 van deze toelichting (Milieueffectrapportage) is weergegeven welke maatregelen ten behoeve van deze aspecten mogelijk zijn en hoe die zijn vertaald in dit bestemmingsplan.

Waterkeringen:

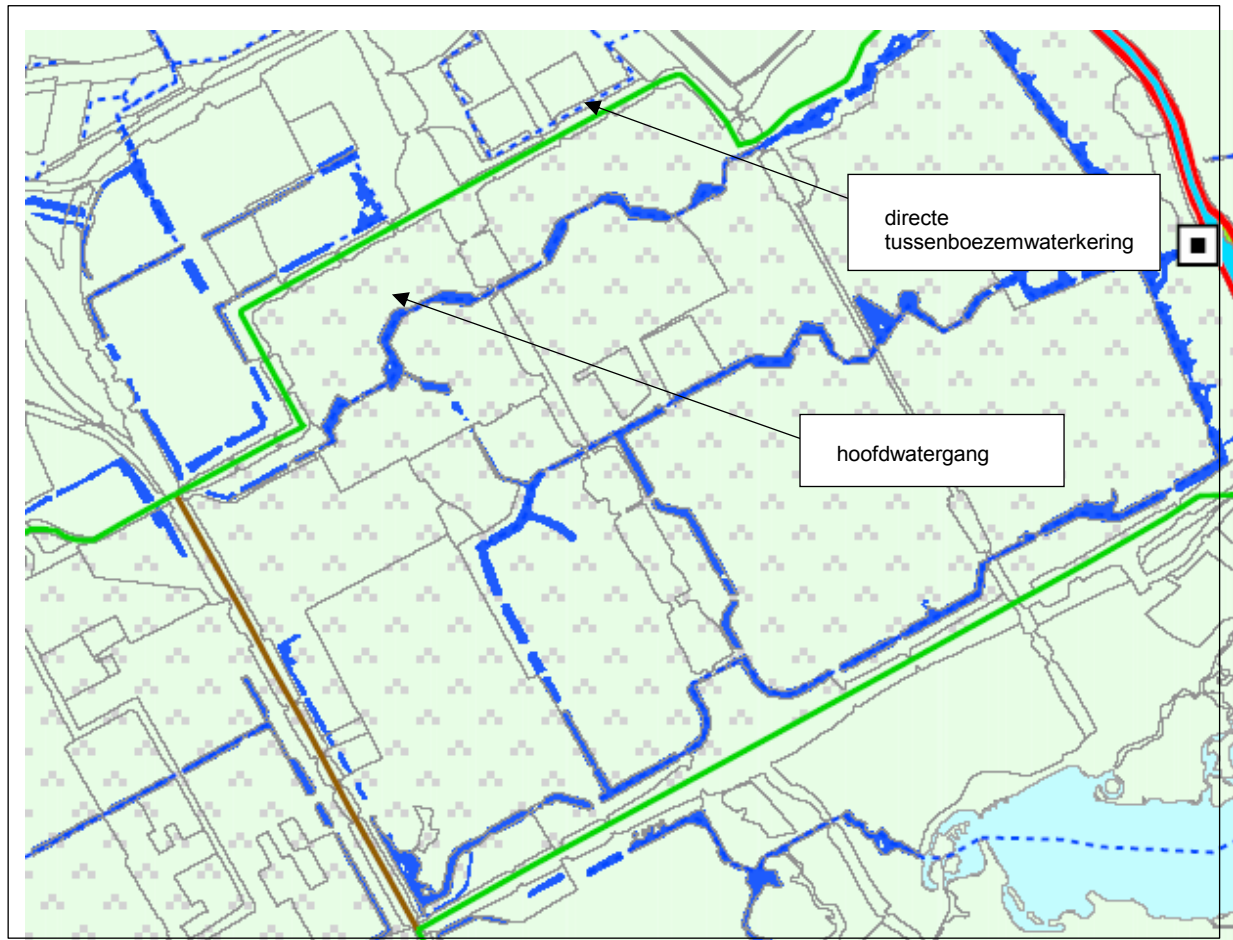
Volgens de Keurkaart regio Amsterdam zijn de Daalwijkdreef en de Dolingadreef "directe tussenboezemwaterkeringen". Er wordt niet voorzien in verlaging van deze dreven. Voor deze waterkeringen en omliggende veiligheidszones gelden op grond van de Keur nadere regels en beperkingen. Voor het overige liggen geen waterkeringen binnen het plangebied.

Riolering:

In het plangebied bevindt zich een gescheiden rioolstelsel. Hiermee worden schone en vuilwaterstromen gescheiden ingezameld en getransporteerd. Het huishoudelijke en het industriële afvalwater wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Het gescheiden houden van vuil en schoon regenwater is het uitgangspunt van de Vierde Nota Waterhuishouding (zie hoofdstuk 4) en is eveneens als beleid opgenomen in het Waterplan Amsterdam. De beslisboom voor het lozen van regenwater is opgenomen in de beleidsnotitie

“Richtlijnen voor het lozen van regen- grond- en leidingwater” van DWR. Het relatief schone regenwater kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Het relatief vuile regenwater mag alleen voorgezuiverd lozen op het oppervlaktewater. In het plangebied bevindt zich een aantal rioolstelsels van waaruit het ingezamelde, relatief vuile regenwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt getransporteerd.



Afbeelding: uitsnede Keurkaart

7.6 Flora en fauna

Voor de bescherming van dier- en plantensoorten is de Flora en faunawet van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten zoals genoemd in de Flora- en faunawet.

Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Ook ligt het plangebied niet in de nabijheid van een beschermd gebied.

In het MER is weergegeven welke gevolgen de voorgestelde ruimtelijke maatregelen hebben voor de natuur en ecologie in het plangebied. Geconcludeerd is dat de maatregelen uitvoerbaar zijn in het licht van de relevante regelgeving voor flora en fauna. In het kader van de stedenbouwkundige planvorming is per gebied een onderzoek naar flora en fauna verricht en zonodig ontheffing aangevraagd en verleend.

Bij de uitvoering van werken dient altijd rekening te worden gehouden met de relevante verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

7.7 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Om cultuurhistorische waarden te beschermen heeft de provincie Noord Holland een Cultuurhistorische Waardenkaart ontwikkeld. Op deze kaart zijn alle nu nog aanwezige elementen en structuren aangewezen die een beeld geven van de bewoningsgeschiedenis. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. In de gemeentelijke plannen moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het cultureel erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft of wordt hersteld.

Er zijn geen Rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig in het plangebied (bron: cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord Holland).

7.8 Luchtkwaliteit

In het kader van de milieueffectrapportage die voor dit bestemmingsplan is opgesteld is een onderzoek naar de gevolgen van de vernieuwing voor de luchtkwaliteit verricht (zie paragraaf 4.3.6 van deze toelichting). Omdat sindsdien het nieuwe Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht is geworden is ten behoeve van het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan een nieuw onderzoek luchtkwaliteit verricht. Na afronding van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan is nieuwe jurisprudentie ontstaan over de berekeningsmethoden voor dit soort onderzoek. Op grond van deze jurisprudentie zou de kans kunnen bestaan dat getwijfeld zou kunnen worden aan het ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan verrichte onderzoek. Deze jurisprudentie heeft het stadsdeel doen besluiten opnieuw onderzoek naar de luchtkwaliteit te laten verrichten waarin gebruik is gemaakt van de achtergrondconcentraties van het RIVM en recent vervaardigde prognoses voor verkeersintensiteiten (verkeersonderzoek van december 2005). Het nieuwe onderzoek is begin 2007 verricht, vervangt het eerdere onderzoek en is nu in de plaats daarvan opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Uit het nieuwe onderzoek blijkt dat realisatie van het programma zoals dat mogelijk werd gemaakt in het ontwerp bestemmingsplan nergens leidt tot problemen, dit echter met uitzondering van 1 locatie, de Provinciale weg naar Diemen. Het in 1 keer geheel realiseren van het maximum programma conform ontwerp bestemmingsplan zou zorgen voor een bijdrage aan een verslechtering van de luchtkwaliteit op deze weg. Na 2011 is er geen sprake meer van overschrijdingen van normen, zodat het gehele programma na 2011 gerealiseerd kan worden.

In het rapport over de luchtkwaliteit is aangegeven dat, indien het programma wordt teruggebracht met 200 woningen, de overschrijding zich niet zal voordoen. Uit het rapport blijkt daarmee dat het voorliggende bestemmingsplan uitvoerbaar is mits er voor 200 woningen gegarandeerd kan worden dat deze niet voor 2012 gerealiseerd zullen worden. Voor twee bestemmingsvlakken op de plankaart (de vlakken Uwx5 en 6) is daarom in het voorschrift opgenomen dat hiervoor niet voor 31 december 2011 een uitwerkingsplan kan worden vastgesteld dat als gevolg zou kunnen hebben dat de overschrijding zou gaan optreden. Dit wordt bereikt doordat het maximum woningaantal in de vlakken Uwx5 en Uwx6 samen tot en met 2011 is beperkt tot 200 woningen. Omdat er in het vast te stellen bestemmingsplan ook geen binnenplanse anticipatiemogelijkheid meer is opgenomen (een gevolg van het deels gegrond verklaren van een zienswijze) is het onmogelijk dat op basis van dit bestemmingsplan een te groot programma gerealiseerd kan worden.

Praktisch gezien is het overigens ook onmogelijk om het gehele programma voor 2011 te realiseren. Hiervoor ontbreekt de ambtelijke capaciteit om alle plannen te maken en uit te werken, is de herhuisvestingsopgave te groot, en is de afzetmarkt voor de voorziene nieuwbouw te klein.

7.9 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.

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beperkingengebied. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit mag ter plaatse van de Bijlmermeer niet hoger dan 150 meter worden gebouwd. In dit bestemmingsplan wordt hier ruimschoots aan voldaan.

Het plangebied valt buiten de in het Luchthavenindelingbesluit aangegeven zone waarbinnen in beginsel geen woningen en andere geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan (voorheen de Vrijwaringszone). Ook valt het plangebied buiten de zone waarbinnen geen vogelaantrekkende functies zijn toegestaan.

7.10 Eigendomsverhoudingen

Bijna alle gronden zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam waarbij een groot deel van de gronden bij de bebouwing in erfpacht is uitgegeven aan diverse woningbouwcorporaties. De overige gronden met bebouwing zijn in erfpacht uitgegeven aan de pandeigenaren / huiseigenaren.

7.11 Financiële aspecten

In het kader van de diverse SPvE's zijn ook grondexploitaties voor het plangebied vastgesteld. In de grondexploitaties is rekening gehouden met alle redelijkerwijs te verwachten kosten. Ook zijn middelen beschikbaar gesteld in het kader van de sanering van Nieuw Amsterdam. Het bestemmingsplan is daardoor op alle locaties financieel uitvoerbaar. De aanpassing van de plangrenzen bij de vaststelling van het plan heeft hierop geen invloed daar separaat reeds voorzien is in de financiële middelen door middel van de genoemde al genomen besluiten.

8. Overleg

8.1 Maatschappelijk overleg en inspraak

Het voorliggende bestemmingsplan heeft, tegelijk met het MER, voor een periode van 4 weken als voorontwerp ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een inspraakavond gehouden. De binnengekomen mondelinge en schriftelijke inspraakreacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in bijlage 2 van deze toelichting. De inspraak over het bestemmingsplan heeft mede geleid tot diverse aanpassingen van het bestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerp. Op hoofdlijnen gaat het om de volgende aanpassingen:

1. De plankaart is opgedeeld in 7 deelbladen met de voor bestemmingsplannen gebruikelijke schaal van 1:1000. Deze aanpassing is doorgevoerd om de leesbaarheid van de kaarten te vergroten. Ook zijn een duidelijke overzichtskaart en de profielen van de voor geluidshinder relevante wegen toegevoegd;
2. De systematiek en de naamgeving van de bestemmingen zijn verduidelijkt omdat is gebleken dat het voorontwerp op dit punt voor onduidelijkheid zorgde;
3. Voor de gebieden waarvoor inmiddels gedetailleerde stedenbouwkundige plannen zijn vastgesteld door de raad en de gebieden die reeds gerealiseerd zijn is er voor gekozen om meer gedetailleerdere bestemmingen en bouwhoogten op te nemen. De nieuwe situatie wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Hierdoor is het bestemmingsplan voor deze gebieden geschikt is als beheerskader en worden ongewenste ontwikkelingen voorkomen;
4. De bestemmingen en bouwhoogten voor de nog te ontwikkelen gebieden zijn gedetailleerder in overeenstemming gebracht met de daarvoor opgestelde stedenbouwkundige plandocumenten (onder meer SPvE's);
5. De aanbevelingen uit het MER zijn voorzover mogelijk vastgelegd in het bestemmingsplan. Het gaat hier met name om de beoogde waterstructuur.

8.2 Overleg ex artikel 10 Bro

Het bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 verzonden aan diverse instanties. De binnengekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in bijlage 2 van deze toelichting.

8.3 Aanpassingen ten opzichte van het ontwerp

Het voorliggende bestemmingsplan is op enkele punten aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Deze aanpassingen zijn genoemd in de raadsvoordracht die bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

BIJLAGEN:

1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen
2. Eindverslag inspraak en artikel 10
3. Verantwoording groepsrisico externe veiligheid incl. onderzoeksrapporten (bijlage separaat)
4. Onderzoek externe veiligheid gevaarlijke stoffenroutes (bijlage separaat)
5. Onderzoek luchtkwaliteit (bijlage separaat)
6. Akoestisch onderzoek (bijlage separaat)
7. Relevante stedenbouwkundige plandocumenten (bijlage separaat)
8. Milieueffectrapport (bijlage separaat)

Bijlage 1: Toelichting op de Staat van Inrichtingen

Milieuhinderbepaling voor bedrijven, artikel 28 (toegelaten bedrijven)

De Bijlmermeer is, met name na de vernieuwing, een gebied waar gewoond en gewerkt wordt. In veelgebieden zijn kleinschalige bedrijven aanwezig, zoals in de plinten van gebouwen langs de dreven. Deze bedrijven moeten daarom voldoen aan de voorwaarden die samenhangen met het woon- en leefmilieu. Naast de bovengenoemde bedrijven zijn er binnen het plangebied enkele losstaande bedrijven gerealiseerd. Het gaat hier onder meer om een garagebedrijf en twee tankstations. Deze losstaande bedrijven zijn niet binnen één gebouw met woningen gemengd.

De invloed van een bedrijfsvestiging op het milieu hangt behalve van de aard van de bedrijfsactiviteiten af van de omvang en de ligging van het bedrijf. Daarbij doet zich vaak het verschijnsel voor, dat betrekkelijk kleine vestigingen in de loop der jaren uitgroeien tot middelgrote of zelfs grote bedrijven met een navenant toegenomen milieuhinder.

Bij het inrichten van de bebouwde ruimte bestaat, met name in functioneel gemengde gebieden, behoefte aan een meer integrale afweging van soms tegenstrijdige belangen. Het bestemmingsplan biedt daartoe goede mogelijkheden. Rekening houdend met het gewenste milieu biedt het bestemmingsplan bij uitstek het afwegingskader om door middel van zonerings een goed evenwicht tussen wonen en werken te bewerkstelligen. Aspecten als werkgelegenheid, het economisch functioneren van het betrokken gebied en dergelijke kunnen naast milieuhygiënische aspecten bij de besluitvorming worden betrokken. Bij een dergelijk afwegingsproces spelen bijvoorbeeld bedrijfsdichtheid, maximaal bedrijfsvloeroppervlak per vestiging, de ligging van bedrijven ten opzichte van de directe omgeving en de gezamenlijke beïnvloeding van de omgeving door bijvoorbeeld verkeerscumulatie een belangrijke rol.

In de voorschriften van het voorliggende bestemmingsplan is een Staat van Inrichtingen opgenomen (zie de bijlage bij de voorschriften). De bedrijvenlijst geeft per bedrijfssoort de potentiële milieubelasting weer, uitgedrukt in de categorieën I tot en met V. Door middel van het in de voorschriften van het bestemmingsplan toelaten van een bepaalde categorie bedrijven kan teveel hinder voor de omgeving worden voorkomen. Van belang bij deze afweging is de mate van menging tussen wonen en werken. In het algemeen geldt dat in combinatie met wonen categorie II nog toelaatbaar wordt geacht, indien de combinatie binnen hetzelfde pand aan de orde is. Dit uitgangspunt is overgenomen in het onderhavige bestemmingsplan, met dien verstande dat alleen huisgebonden beroepen zijn toegestaan.

Bedrijven vallend in de categorieën IV en V zijn gezien hun hinder eigenlijk alleen toelaatbaar op een bedrijfsterrein, en worden daarom, met uitzondering van het bestaande en te behouden LPG-tankstation, zijnde een categorie IV bedrijf, niet toegelaten binnen het plangebied.

Naast de aard en de omvang van de bedrijvigheid speelt zo de ligging van de bedrijfsvestiging een rol: het als (te) hinderlijk ervaren van een bepaalde bedrijfsvestiging hangt samen met de milieugevoeligheid van de omgeving.

De indeling van bedrijven in categorieën.

Het milieu-aantastend vermogen van de verschillende soorten bedrijvigheid wordt vastgesteld aan de hand van een puntenwaardering. Hierbij worden de volgende aspecten onderscheiden: gevaar als gevolg van opslag (O), gevaar als gevolg van handelingen (H), uitworp milieuvreemde stoffen (U), geluidsoverlast (G) en verkeersaantrekkend karakter (V). De potentiële milieubelasting van iedere bedrijfssoort wordt per aspect in punten uitgedrukt: 0 = geen milieubelasting, 1 = lichte milieubelasting, 2 = matige milieubelasting, 3 = zware milieubelasting, 4 = zeer zware milieubelasting. De score op deze waarderingsschaal per milieuaspect is specifiek voor het soort bedrijf en onafhankelijk van de ligging en de omvang. De potentiële milieubelasting van een bedrijfsvestiging hangt ook samen met de schaal waarop de activiteiten plaatsvinden. Om dit tot uitdrukking te brengen wordt de omvang als extra factor als volgt in de puntenwaardering opgenomen:

- bebouwd oppervlak van de vestiging 150 m² of kleiner = 1;
- bebouwd oppervlak van de vestiging 150 m² - 300 m² = 2;
- bebouwd oppervlak van de vestiging groter dan 300 m² = 3

De omvang van bedrijven is in het voorliggende bestemmingsplan vastgelegd, doordat de betreffende bestemmingsvlakken (alleen binnen woonbestemmingen) geen ruimte voor uitbreiding open laten.

In totaal wordt dus op zes aspecten beoordeeld. Voor de onderscheiden bedrijfscategorieën zijn per bedrijfsvestiging grenswaarden gesteld aan het milieuaantastend vermogen per aspect en het gecombineerd voorkomen van verschillende soorten milieubelasting (som der aspecten).

	Categorie				
Grenswaarden	I	II	III	IV	V
per vestiging					
per aspect	2	2	3	3	>3
som der aspecten					
(inbegrepen omvang)	7	9	11	14	>14

In dit bestemmingsplan zijn in beginsel alleen bedrijven toegestaan die gemengd met woningen gerealiseerd zijn / worden. Binnen de daarvoor opgenomen bestemmingen zijn daarom alleen bedrijven in de categorieën I en II toegestaan. Voor wat betreft de overige losstaande bedrijven zijn alleen bedrijven toegestaan die maximaal vallen onder categorie III (het gaat hier specifiek om garagebedrijven). Het bestaande en te behouden LPG-tankstation, dat valt onder categorie IV, is eveneens als uitzondering toegestaan.

Uitwerking van het milieubeleid

In eerste instantie zal de toetsing door middel van de Staat van Inrichtingen plaatsvinden voor een bedrijf(stak) die zich in het bestemmingsplangebied nieuw wil vestigen. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders te verplaatsen bedrijf. Bezien kan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de vrijstellingsbevoegdheid uit lid 3 van het artikel "toegelaten bedrijven" in werking dienen te treden.

Bijlage 2: Verslag inspraak en artikel 10 overleg

"DE NIEUWE BIJLMER"

**EINDVERSLAG INSPRAAK
EN
ARTIKEL 10 BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING (BRO) OVERLEG
VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN**

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Verslag inspraakavond d.d. 29 januari 2003
3. Samenvatting en beantwoording mondelinge inspraakreacties
4. Samenvatting en beantwoording schriftelijke inspraakreacties
5. Samenvatting en beantwoording reacties artikel 10 BRO overleg
6. Resultaten van inspraak en artikel 10 BRO overleg en ambtshalve aanpassingen

1. Inleiding

Inspraak

Overeenkomstig het bepaalde in de Inspraakverordening Zuidoost heeft het voorontwerpbestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer", na publicatie in diverse lokale media op 8 januari 2003, met ingang van 9 januari 2003 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn meerdere schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Een aantal bevat een bundeling van meerdere reacties, waaronder tevens een aantal op schrift gestelde mondelinge reacties.

Op 29 januari 2003 heeft over het voorontwerpbestemmingsplan een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden. Op deze avond is een toelichting op het voorontwerp gegeven en is een ieder in de gelegenheid gesteld mondeling op het voorontwerp te reageren. Het verslag van deze inspraakavond is in hoofdstuk 2 als bijlage bij dit eindverslag opgenomen. De op schrift gestelde mondelinge reacties zijn bij de schriftelijke inspraakreacties gevoegd.

In hoofdstuk 3 is opgenomen een samenvatting van de mondelinge inspraakreacties en de beantwoording daarvan. Hoofdstuk 4 bevat de samenvatting en beantwoording van de schriftelijke inspraakreacties. De reacties zijn onder de nummers 1 t/m 11 samengevat; kopieën van de reacties zijn als aparte bijlage toegevoegd.

Overleg ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Ter voldoening aan het ingevolge artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) voorgeschreven overleg is het voorontwerpbestemmingsplan ter beoordeling toegezonden aan een aantal instanties. Een samenvatting van de ontvangen reacties en de beantwoording ervan, zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Kopieën van de artikel 10 BRO reacties zijn als aparte bijlage toegevoegd.

Resultaten voor het ontwerpbestemmingsplan

De resultaten, die de inspraakreacties en het overleg in het kader van het overleg ex artikel 10 BRO, alsmede de ambtshalve voorgestelde aanpassingen, voor het ontwerpbestemmingsplan hebben opgeleverd, worden beschreven in hoofdstuk 6.

MER-procedure

Relevant voor het bestemmingsplan zijn de resultaten van de gelijktijdig met het bestemmingsplan doorlopen MER-procedure. Met het in april 2003 uitgebrachte advies van de toetsingscommissie MER is deze procedure afgerond. De resultaten en met name de vertaling daarvan in het ontwerpbestemmingsplan worden tezamen met het ontwerpbestemmingsplan ter besluitvorming aan de stadsdeelraad voorgelegd.

Vervolg

Met dit eindverslag naar aanleiding van inspraak en artikel 10 BRO overleg en de verwerking van de resultaten daarvan, tezamen met die van de MER, in het ontwerpbestemmingsplan, is de voorontwerpfase afgerond.

Nadat het Dagelijks Bestuur, na kennisneming van eindverslag en ontwerpbestemmingsplan, besloten heeft over het ontwerpbestemmingsplan en de vertaling van de MER-resultaten daarin, wordt het ontwerpbestemmingsplan, ingevolge het bepaalde in artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, gepubliceerd in de plaatselijke media en in de Staatscourant. Vervolgens ligt het gedurende zes weken voor een ieder ter visie. Gedurende de termijn van zes weken kan een ieder zienswijzen kenbaar maken bij de stadsdeelraad. Daarna wordt het bestemmingsplan na weging van de zienswijzen en na eventuele daaruit volgende of ambtshalve te plegen aanpassingen ter vaststelling aan de stadsdeelraad aangeboden.

2. Verslag inspraakavond d.d. 29 januari 2003

Aanwezig

A. Brokkaar	Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer, voorzitter
R. Leferink	Stadsdeel Amsterdam-Zuidoost, Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer
R. van den Broek	dRO gemeente Amsterdam
C. van Ruyven	Projectmanager Plangebied Bijlmerpark

alsmede circa 55 personen als inspreker of belangstellende

Verslag Verslagbureau Horlings, Giessenburg

1. OPENING

De voorzitter opent de inspraakbijeenkomst om 20.10 uur en heet de aanwezigen van harte welkom.

Hij licht toe dat het voorontwerp-bestemmingsplan een juridisch-planologische vertaling is van alle Plaberumplannen voor het vernieuwingsgebied van de Bijlmermeer. Tevens zijn de resultaten van het MER erin verwerkt en is het plangebied Bijlmerpark erin opgenomen.

Het voorontwerp-bestemmingsplan is door het DB van stadsdeel Zuidoost vrijgegeven voor inspraak. Die kan zowel mondeling alsook schriftelijk worden gegeven. Schriftelijke inspraak is mogelijk tot en met 5 februari 2003.

Het verslag van deze bijeenkomst wordt met de schriftelijke inspraak gebundeld en gewaardeerd. Aan de hand van de reacties wordt beoordeeld of het voorontwerp-bestemmingsplan al dan niet aanpassing verdient. Die beoordeling wordt verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan. Dat zal samen met het inspraakverslag aan de stadsdeelraad worden aangeboden ter besluitvorming. Dat zal pas gebeuren nadat de toetsing van het MER is afgerond.

2. PRESENTATIE OPBOUW EN PROCEDURE BESTEMMINGSPLAN DOOR DE HEER VAN DEN BROEK

De heer Van den Broek geeft een powerpoint-presentatie.

Vragen naar aanleiding van de presentatie

Een aanwezige brengt in dat het stadsdeel heeft beloofd, dat de betrokken bewoners in alle fases zouden worden geconsulteerd.

De voorzitter antwoordt dat het voorontwerp-bestemmingsplan een juridisch-planologische vertaling is van vernieuwingsplannen, die in de inspraak zijn geweest en door de stadsdeelraad zijn besloten.

De heer Leferink zegt dat het bestemmingsplan nog een aantal fases doorloopt, waarin het (wellicht in aangepaste vorm) ter inzage ligt. Ook op de volgende versie kan schriftelijk worden gereageerd.

Daarnaast leidt de inhoudelijke uitwerking van de vernieuwingsplannen tot inhoudelijke besluitvorming door de stadsdeelraad. Dit wordt vastgelegd in SPvE's en stedenbouwkundige plannen. Ten aanzien van die programma's en plannen is overleg en formele inspraak mogelijk. Voor de uit te werken bestemmingen in het Bijlmerpark en de kant van de 3 G's geeft het bestemmingsplan in feite een extra rechtszekerheid voor de betreffende bewoners, omdat voor die deelgebieden tot een aparte uitwerkingsprocedure wordt gekomen. Die vereist voor die deelgebieden het normale overleg en de gangbare inspraak.

Mevrouw Van Gelderen vraagt of de getoonde plattegrond de correcte lijnen voor de waterberging aangeven.

De heer Leferink antwoordt dat getoonde lijnen niet een letterlijke plek of de letterlijke omvang voor waterberging aangeven. Het bestemmingsplan geeft aan dat het is toegestaan, om ongeveer op die plek een nieuwe waterberging of een nieuwe watergang aan te leggen. Maar het bestemmingsplan geeft niet aan, waar de waterberging precies komt of hoe groot die zal zijn. Hij beklemtoont dat dit bestemmingsplan geen betrekking heeft op de Bijlmerweide. Vandaar dat er in het bestemmingsplan geen veranderingen voor de Bijlmerweide worden gegeven. Dat betekent dat voor de Bijlmerweide het huidige bestemmingsplan blijft gelden.

Mevrouw Van Bakel vraagt hoelang een structuurplan houdbaar is, aangezien een ruimtelijk ordeningsplan van Amsterdam moet passen in de structuurstreekplannen van de provincie Noord-Holland.

De heer Van Ruyven antwoordt dat het momenteel vigerende structuurplan aan herziening toe is maar wel het kader is, waar binnen het ruimtelijke ordeningsplan past.

Mevrouw Van Bakel zegt aan te nemen, dat de ruimtelijke ordening in dit voorontwerp verschilt van die in het vigerende bestemmingsplan. Zij vraagt hoe de regelgeving is in de overgangsfase.

De heer Van den Broek antwoordt dat daartoe overgangsbepalingen gelden die de mogelijkheid inhouden dat bestaand gebruik en bestaande bebouwing blijven bestaan. Die bepalingen zijn opgenomen aan het einde van het bestemmingsplan.

De heer Dommisse brengt in dat met betrekking tot de G-buurt is gesproken over woonfuncties, wat haaks staat op de uit te werken stedelijke functie, zoals vermeld op plankaart 1. Hij vraagt daarop een toelichting te geven.

De heer Leferink antwoordt dat de bestemming voor de G-buurt 'woningen' en een aantal niet-woonfuncties aangeeft. Dat komt overeen met het PvA Grunder/Grubbehoefte, zoals vastgesteld door de Raad. Daarin wordt een aantal bestemmingen mogelijk gemaakt zonder dat de Raad al heeft vastgesteld in welke omvang en in welke vorm ze zullen worden gerealiseerd. De Raad heeft dat gebied bepaald als een uit te werken zone.

In de uitwerking van de stedelijke functie mogen worden opgenomen: woningen, kantoren (al dan niet met baliefunctie), maatschappelijke voorzieningen, horeca (categorie 1,3 en 4), zalencentra, showrooms, galerieën en bedrijven (waarvoor artikel 14 van dit bestemmingsplan geldt), sportieve en recreatieve voorzieningen, omgebouwde en gebouwde al dan niet ondergrondse parkeervoorzieningen en fietsenstallingen (met inbegrip van de daarbij behorende kelders en ander nevenruimtes en aan- en bijgebouwen).

Deze uitwerkingen zijn toegelaten, wat niet betekent dat die ook gebouwd moeten worden.

3. INSPRAAKREACTIES OP HET BESTEMMINGSPLAN

De heer Dommisse spreekt (namens de 3 G's) als volgt:

"Aanmerkingen en bezwaren mbt met betrekking tot concept-ontwerp, plankaart 1.

Inleiding

Op 21 juni 2001 koppelde de stadsdeelraad van Amsterdam-Zuidoost een sloopwijk (Grubbehoefte/Grunder) aan een koopwijk (Gouden Leeuw, Groenhoven, Geerdinkhof), dit tegen de uitdrukkelijke en uitgesproken wens van de eigenaren/bewoners. Van de 1500 huisgezinnen in de 3G-buurt stemde ruim 90% tegen de stadsdeelplannen voor hun wijk: dreefverlaging, aanpassing van hun entrees, het park aan de voorzijde vervangen door giga-bouwblokken, drastische waardevermindering van hun appartementen en woningen, de risico's voor natuur, milieu en leefomgeving.

Hun verzoek, de plangrens te verleggen naar de binnenzijde van Bijlmerdreef en de

's-Gravendijkdreef haalde het in de politieke besluitvorming niet. Het Plan Wibaut ingediend door de 3G's als multi-cultureel stedenbouwkundig alternatief voor de calvinistische rechtlijnigheid van de Bijlmer vernieuwing, oogstte in brede kring waardering voor de geboden kans die 'de politiek' vervolgens liet liggen. De draagvlakconferentie was eenzelfde lot beschoren. Zoals helaas gebruikelijk in Zuidoost voerde de PvdA de regie in het nee-zeggen en links laten liggen van een grote groep betrokken Bijlmerbewoners.

Nog in 2001 deed toenmalig PvdA-stadsdeelvoorzitter Belliot de belofte niet te zullen verdichten waar niet vernieuwd behoefde te worden. Ook deed zij de toezegging dat bij meer dan 50% tegenstand, haar plannen niet zouden doorgaan.

Gespiegeld aan deze uitspraken zou bij ruim 90% tegenstand, geen hoorzitting en geen verandering van het vigerende bestemmingsplan nodig zijn met betrekking tot de 3G-buurt.

Nu het concept ontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer voorligt, hierna volgende onze reactie.

Locatie: noordzijde Bijlmerdreef voor Gouden Leeuw en Groenhoven + oostzijde

's-Gravendijkdreef voor Geerdinkhof. Hier zijn de dreven nog op hun oorspronkelijke breedte en hoogte van 3,5 meter ten opzichte van het maaiveld. De glooiende taluds zijn begroeid met circa veertig jaar oude bomen en struiken als uitlopers van het bestaande parklandschap dat door omwonenden zeer gewaardeerd wordt en daarnaast een intrinsiek deel uitmaakt van de positieve aspecten van het leefmilieu en de ruimtelijke inrichting. Zelfbeheer en -onderhoud voor eigen rekening van de drie eigenarenverenigingen (de VVE Groenhoven is de grootste van Nederland) zorgt voor een adequaat tevredenheidsniveau van de bewoners. Gezamenlijke, hoofdelijk omgeslagen investeringen houden de torenparken Gouden Leeuw en Groenhoven schoon, heel en veilig. Vrijwilligers prikken maandelijks, al 25 jaar lang, het zwerfvuil uit de struiken. De 3G's hebben aantoonbaar zorg en aandacht voor hun leefomgeving. De waarde van hun woningen en appartementen is deels gekoppeld aan de situering in het groen, de natuur en de rust zoals elders in Amsterdam aspecten als water (IJburg, de Eilanden), historie (grachtengordel), gezelligheid (De Pijp) waardebepalend zijn.

Feit is: het overgrote deel van de 3G-eigenaren heeft gekocht in de zekerheid dat de groene omgeving niet zou veranderen. Zoals uit onderzoek blijkt zit in de koopprijs een substantieel deel 'groene waarde' verdisconteerd, zo'n 15%. In 2000 bedroeg de geschatte waarde in het economische verkeer van Gouden Leeuw, Groenhoven en Geerdinkhof zo'n 500 miljoen gulden waarin zo'n 75 miljoen gulden aan 'groene waarde', betaald door de eigenaren van appartementen en woningen.

Het concept ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer (nomen est omen) past niet bij de 'oude' koopwijken waar geen ruimtelijke vernieuwing behoeft plaats te vinden. Vernieuwing in de zin van verbetering is door bewoners niet gevraagd, eerder is het tegenovergestelde het aantoonbare geval. Wijziging van het vigerende bestemmingsplan in de 3G-buurt, met de mogelijkheden die projectontwikkelaars in handen krijgen, schendt het vertrouwensbeginsel tussen bestuur en burger. Een prevalerend beroep op het algemeen belang is niet aan de orde, het gaat om 1500 huisgezinnen.

Wij verzoeken dan ook de bestemmingsplangrens te verleggen naar de binnenzijden (zuidzijde Bijlmerdreef, westzijde 's-Gravendijkdreef) van de dreven.

Verder merken wij het volgende op, respectievelijk stellen wij de volgende strijdigheden vast:

1. De bestemmingsplangrens doorkruist het torenpark Gouden Leeuw en Groenhoven waardoor de complexen in twee stukken worden gehakt wat strijdig is met de aangenomen motie (18) van de PvdA, 21 juni 2001, de plangrens PvdA Grubbehoefte/Grunder te situeren langs de teen van het dreeftalud.

2. De maximale bouwhoogte binnen het plangebied zou niet meer bedragen dan 15 meter, overeenkomend met het hoogste punt van de parkeergarages van Gouden Leeuw en Groenhoven, zie de besluitvorming PvA Grubbehoeve/Grunder. Het concept ontwerp bestemmingsplan geeft niettemin 25 meter aan.
3. De maximale bebouwingsoppervlakte voor Groenhoven, Gouden Leeuw en Geerdinkhof bedraagt 50% wat bij een totaal van 65.000 m2 uitkomt op 32.500 m2 maximaal te bebouwen oppervlakte.
4. De torenparken Gouden Leeuw en Groenhoven met hun aanpalende glazen garages en ontsluitingen op dreefniveau, zijn te beschouwen als stedenbouwkundige en architectonische ensembles en genieten derhalve auteursrechtelijke bescherming conform de Auteurs wet en de Berner Conventie.
5. Het kunstwerk uit 1984, geplaatst op de verhoogde 's-Gravendijkdreef ter hoogte van de inrit naar Geerdinkhof, kan niet los worden gezien van de huidige situatie en omgeving. Ook hier geldt auteursrechtelijke bescherming, Auteurswet en de Berner Conventie.
6. 'Stedelijke functies' (gaarne een specifieke definitie) met een mogelijke bouwhoogte van 25 meter en een mogelijk grondoppervlak van ruim 32.000 meter m2 pal voor een rustige, goed functionerende woonwijk is, voorzichtig uitgedrukt, vragen om moeilijkheden en conflicterende belangen.
7. Het concept ontwerp bestemmingsplan biedt bovendien mogelijkheden tot bebouwing (stedelijke functies) in de uitloper van de Bijlmerweide, ter hoogte van de Groene Scheg. De Bijlmerweide is onderdeel van de PEHS waar niet mag worden gebouwd.
8. Met de mogelijkheid tot bebouwing van 50% van het huidige parklandschap en afgraven van de Bijlmerdreef en 's-Gravendijkdreef, zoals voorgesteld in het concept ontwerp bestemmingsplan, wordt ook het leefgebied van door Habitat-richtlijnen en Rode Lijst beschermde diersoorten bedreigd en aangetast. Aan de 3G-zijde van de dreven verdwijnen zo'n 1000 oude bomen en struiken waaronder moerascipressen, rode paardekastanjes, haagbeuken, notenbomen, platanen, hemelbomen, veldesdoorns, eiken, veldiepen, acacia's, essen, meidoorn, hazelaars, kornoeljes, bosranken, kardinaalsmutsen, vlier en liguster.

Uit het OTB-onderzoek blijkt dat zo'n 70% van de bewoners uit de hoogbouw 'het groen' als meest prettig aan het wonen in de Bijlmer beschouwt. In de woonwijken stijgt dit percentage tot boven de 90. Groen blijkt de bindende kleur in Zuidoost te zijn en van grote waarde voor alle bewoners. Het concept ontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer gaat voorzien in de vernietiging van wat de Bijlmer uniek en bijzonder maakt en de veronderstelling is dat het stadsdeelbestuur binnenkort of in de toekomst zit met voldoende 'stedelijke functies' maar zonder tevreden Bijlmerbewoners van de gewenste middenklasse met de zozeer gewilde lange verblijfsduur en navenante wooncarrière in Zuidoost."

De heer Leferink antwoordt dat de maximale bouwhoogte en het maximale bouwvolume de bovengrens aangeven, waarbinnen het plan moet blijven.

De heer Dommissie zegt te hebben begrepen dat het bestemmingsplan regelt wat mag en dat wat mag, niet mag worden geweigerd. Als de bouwhoogte wordt vastgesteld op 25 meter en het bouwvolume op 50% van het grondoppervlak, dan hebben de bewoners straks geen recht meer om daar tegenin te gaan. Hij zou dat graag op zeer korte termijn zien gewijzigd.

De heer Leferink antwoordt dat een optelsom is gemaakt van PvA's en van SPvE's, die door de stadsdeelraad zijn vastgesteld. Die zijn vervolgens juridisch-planologisch vertaald, wat betekent dat de plangrenzen conform een reeks van door de Raad genomen besluiten zijn vastgesteld en dat derhalve geen nieuwe grens wordt geïntroduceerd.

Wat betreft de uitwerkingszone ten noorden van de Bijlmerdreef heeft de stadsdeelraad -bij het PvA Grunder/Grubbehoeve - een besluit genomen. Dat besluit komt erop neer, dat een onderscheid wordt gemaakt tussen het deel van het PvA dat hard is vastgesteld - het gebied Grunder/Grubbehoeve, het gebied van de dreef en het talud tot de teen van het talud - en het gebied ten noorden en ten oosten daarvan – richting Gouden Leeuw, Groenhoven en Geerdinkhof. De Raad heeft niet gezegd dat wordt afgezien van een vernieuwingsplan voor dat tweede gebied maar dat zij een nader voorstel wenst voor dat gebied.

Het gebied is dus - conform het raadsbesluit - opgenomen als uit te werken gebied, omdat de Raad niet hard heeft besloten wat er exact gebeurt. En dat is de link tussen raadsbesluiten en dit bestemmingsplan.

De heer Dommissie reageert, dat de motie van de PvdA de plangrens van het PvA Grubbehoeve/Grunder legt bij de teen van het talud. Er is geen enkele andere motie aangenomen of bekend, waarin die plangrens een heel eind naar het noorden opschuift.

Daardoor gaat de bestemmingsplangrens opeens dwars door het woongebied van twee G-flats lopen. De torens 1 en 2 van Gouden Leeuw en Groenhoven worden zodoende bestemmingsplantechnisch ontkoppeld van de overige torens.

In de discussie met betrekking tot Grubbehoeve/Grunder is zijn inziens heel duidelijk gesteld, dat onder andere niet wordt overwogen ook de binnenzijde van de parkeergarages te gaan bebouwen en de loopbruggen tussen de torens op te heffen. Alhoewel dat het plan van de PvdA was, is dat nooit in de Raad geweest.

Hij is van mening dat deze plangrenswijziging – de plangrens Grunder/Grubbehoeve en de plangrens van het bestemmingsplan – op gespannen voet staat, met wat toen wel en niet is gezegd.

De heer Leferink antwoordt dat de tekst van het raadsbesluit nog eens zal worden doorgenomen. Hij brengt onder de aandacht dat het uiteraard aan de Raad is om te beoordelen of het door haar genomen besluit correct is vertaald in het bestemmingsplan.

Voor de torens waardoorheen de bestemmingsplangrens loopt, gelden overgangsbepalingen. Alles wat bestaat, kan blijven bestaan. Het bestemmingsplan dwingt dus volstrekt niet tot wijziging van het bestaande.

De heer Dommissie vindt dat er een groot verschil is tussen de status van een koopwijk en de status van een te vernieuwen wijk. Iets laten staan in een huurwijk is meer een zaak van een woningbouwvereniging, maar in dit geval is het een zaak van Verenigingen van Eigenaren.

Mevrouw Van den Brink (namens 3G's) spreekt als volgt:

A. De plangrenzen

1. De wijken Groenhoven, Gouden Leeuw en Geerdinkhof (de 3G's) worden betrokken bij de vernieuwing. Niet omdat zij vernieuwd moeten worden (de problemen die leidden tot revitalisering van de Bijlmermeer spelen hier niet), maar in verband met de invulling i.c. de verlaging van de dreven. En worden Groenhoven, Gouden Leeuw en Geerdinkhof aldus in de plannen weggedrukt achter het door te trekken stadsstraatconcept.

Afgezien van het verlies van 1000 bomen en struiken, wordt de entree (het visitekaartje) tot deze drie wijken geweld aangedaan.

Een stedenbouwkundige/architectonische breuk/afscheiding van de torens 1 en 2 met de rest van het Torenpark is hiervan het gevolg, en zal grote consequenties hebben voor de bereikbaarheid, en de woonomgeving.

Vraag: is er eigenlijk wel ruimte voor het realiseren van een stadsstraat pal voor deze torens? Het antwoord is ontkennend: de torens 1 en 2 staan in de weg. Realiseren van een stadsstraat leidt automatisch tot het slopen van deze torens teneinde die ruimte te creëren zoals die ook aanwezig was bij de reeds gerealiseerde verlaging van de Bijlmerdreef.

Het is daarom voor de 3G's dat de plangrens tot diep in hun gebied is doorgetrokken.

1. De aangenomen motie 18 PvdA commissie RO d.d. 12 juni 2001 luidt als volgt:

Besluit 4 van de voordracht te amenderen als volgt:

1. In te stemmen met het bepalen van de plangrenzen voor het gebied Grunder/Grubbehoeve als volgt:

- noordzijde van de Bijlmerdreef inclusief het talud;
- oostzijde van de 's-Gravendijkdreef inclusief het talud en inclusief de aansluiting Geerdinkhofweg.

2. *Het resterende deel van het Plan van Aanpak Grunder/Grubbehoefte verder uit te werken, rekeninghoudend met hetgeen hierover in de commissie RO/CSEV c.a. en Raad is gezegd en na overleg met de bewoners van het 5-G gebied aan commissie en Raad ter besluitvorming voor te leggen.*

In het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer zijn de grenzen verder dan de taluds gelegd. In casu bij Groenhoven/Gouden Leeuw tot aan het fietspad.

De grenzen van het BP DNB zijn in strijd met deze motie

B. De uitwerkingsverplichting

Voor de buitenrand van de Bijlmerdreef en 's-Gravendijkdreef in de G-buurt is gekozen voor uitwerkingsverplichting.

“4.3.3.9. Uit te werken Stedelijke Functies

Het uit te werken Stedelijke Functies is te vinden in de G-buurt aan de noordzijde van de Bijlmerdreef en de oostzijde van de 's-Gravendijkdreef.

Deze bestemming maakt de ontwikkeling van dit deelgebied mogelijk tot een gebied waar wonen en andere voorzieningen zoals kantoren, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen e.a. hun plaats kunnen krijgen. Ten zuiden van de Geerdinkhofweg wordt alleen woningbouw mogelijk gemaakt. In de uitwerking is de afstemming met de bestaande bebouwing van Gouden Leeuw, Groenhoven, Garstkamp en Geerdinkhof van groot belang. Ook alle andere functies die nodig zijn om deze buurt mogelijk te maken, maken deel uit van de bestemming: tuinen en erven, openbare verblijfsruimten, (ontsluitings)wegen, {ongebouwde} parkeervoorzieningen, en fiets- en voetpaden.”

In de voorschriften wordt een omschrijving van de doeleinden omschreven (artikel 13).

Dat is alles. Van enige stedenbouwkundige onderbouwing in relatie tot de omgeving is geen sprake.

En het Dagelijks Bestuur werkt de in artikel 13 lid 1 omschreven bestemming uit.

En wat is er terechtgekomen van het tweede deel van motie 18 *(Het resterende deel van het Plan van Aanpak Grunder/Grubbehoefte verder uit te werken, rekeninghoudend met hetgeen hierover in de commissie RO/CSEV c.a. en Raad is gezegd en na overleg met de bewoners van het 5-G gebied aan commissie en Raad ter besluitvorming voor te leggen).*

C. De voorschriften:

Parkeernorm

Hoogbouw: 0,5 – 0,7 pp per woning, echter het FPvA en de parkeernota gaan voor de hoogbouw uit van 0,7.

Bouwhoogte

Bij de diverse vrijstellingen (SF, CV, W1, W2 en W3) wordt vermeld:

“Het dagelijks bestuur kan i.v.m. stedenbouwkundige belangen vrijstelling verlenen van het bepaalde in artikel ... voor 5 procent van de bebouwing incidentele **overschrijding van de bouwhoogte tot maximaal 50 procent** toestaan.”

Dat is wel erg ruim gemeten. Dit zal leiden tot een te grote vrijheid wat betreft de invulling van de bouwhoogtes.

Wijze van meten (art.2, lid1):

De begrenzing van de onderscheidene bestemmingen, voor zover niet op de kaart in maten vastgelegd, wordt vastgesteld door middel van meting op de kaart met een nauwkeurigheidsgraad van 2 meter.

In bijvoorbeeld bestemmingsplan Koningshoef: de begrenzing van de onderscheiden bestemmingen, voor zover niet op de kaart in maten vastgelegd, wordt vastgesteld door middel van meting op de kaart met een nauwkeurigheidsgraad van **1 meter**.

Dat is wederom wel erg ruim gemeten.

Artikel 19 Voorlopig bouwverbod luidt:

Zolang en voor zover de in artikel 12 en 13 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:

- *het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan*
 - *van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake is ontvangen*
- tenzij:*

Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht.

Vraag: wat is de procedure m.b.t. het uitwerkingsplan? Waar en hoe kunnen bedenkingen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan worden ingebracht?

Wat betreft de procedure van het uitwerkingsplan staat in artikel 18: Op de voorbereiding van een besluit tot uitwerking op grond van de artikelen 12 en 13 is de in afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht geldende procedure van toepassing.

Daaruit kan worden geconcludeerd, dat het uitwerkingsplan niet via GS en RvS gaat.

In een artikel staat, dat het wateroppervlak in de D-buurt minstens 9,5 hectare zal zijn. In het Finale plan van Aanpak, in het MMA en in het MER staan echter 14 hectares aangegeven.

D. Overleg als bedoeld in art.10 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Vraag: welke instanties zijn aangeschreven?

E. Wat betreft de relatie MER en bestemmingsplan de Nieuwe Bijlmer wordt verwezen naar de inspraak tijdens de hoorzitting 27 januari 2003.

Zij verzoekt om die inspraak deel te laten uitmaken van deze inspraak. Voor die inspraak wordt verwezen naar bijlage 1 van dit verslag.

De heer Van den Broek reageert dat in het bestemmingsplan de procedure, zoals geregeld in afdeling 3.4. Algemene Wet Bestuursrecht, van toepassing is verklaard.

Dat neemt niet weg dat de aanvullende bepalingen m.b.t. artikel 11, 54 en 56 van de wet Ruimtelijke Ordening, betreffende uitwerkingsmogelijkheden en wijzigingsmogelijkheden, onverlet blijven. Die combinatie leidt tot de aangegeven procedure.

Mevrouw Van den Brink citeert "Overleg als bedoeld in artikel 10". Zij vraagt welke instanties zijn aangeschreven.

De heer Van den Broek antwoordt dat in ieder geval de inspectie RO, de Provincie en de omringende gemeentes zijn aangeschreven.

Mevrouw Van den Brink verzoekt om de aangeschreven instanties op te nemen in het verslag.

De heer Van den Broek zegt toe dat toe.

De heer Leferink antwoordt dat met betrekking tot het wateroppervlak wordt gesproken over een minimum en niet over een exact getal, dat is overgenomen uit het Finale Plan van Aanpak (FPvA). Een reden is, dat - nadat het FPvA in hoofdlijnen was vastgesteld - de Raad in november 2002 een besluit heeft genomen om een geringer gedeelte van de flat Daalwijk te slopen. Daardoor verandert de omvang van de waterberging in de D-buurt.

In dat raadsbesluit is omschreven, dat de exacte omvang nader wordt uitgewerkt op basis van die verminderde sloop. De exacte omvang is afhankelijk van de specifieke stedenbouwkundige uitwerking, die voor dat gebied wordt gemaakt.

Niets in het bestemmingsplan en niets in de door de Raad genomen besluiten duidt erop, dat de realisering van vernieuwingsplannen onvermijdelijk zou leiden tot het slopen van torens 1 en 2. Wat betreft de parkeernorm behoort het bestemmingsplan conform te zijn aan het parkeerbeleid van het stadsdeel.

Voor de hoogbouw bij huurwoningen wordt gesproken van een norm van 0,7 pp/woning. In de te realiseren vernieuwingsplannen is te zien, dat die norm soms geleidelijk wordt gerealiseerd. Het bestemmingsplan staat die geleidelijke realisering toe.

Mevrouw Van den Brink is van mening dat de bouwhoogtes te vrij zijn. Alles mag met 50% worden overschreden en de laagbouw zelfs met 100%. Dat geeft de mogelijkheid om van laagbouw middenhoogbouw te maken.

Een aanwezige dame (woonachtig in toren 2 Gouden Leeuw) zegt de woning te hebben gekocht in verband met de bomen aan de drie zijden van de woning. Maar die bomen worden nu gaandeweg aan alle kanten weggehaald. Met het verdwijnen van de bomen verdwijnen ook de vogels en het gezonde woonklimaat.

Zij vindt het zeer ernstig dat er 50% bebouwing komt van 25 meter hoog en sluit zich aan bij hetgeen de heer Dommisse en mevrouw Van den Brink hebben ingebracht.

Mevrouw Grift (mede namens 3G's) zegt dat momenteel de artikel 10-fase is ingegaan. Pas daarna zou het voorontwerp-bestemmingsplan tezamen met de MER ter inzage worden gelegd.

De voorzitter antwoordt dat momenteel, parallel aan de artikel 10-procedure, zowel het bestemmingsplan alsook het MER ter inzage liggen.

De heer Leferink merkt op dat het MER ter inzage blijft liggen, totdat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

De bestemmingsplanprocedure doorloopt een aantal stappen, waaronder deze fase van voorontwerp. In deze fase wordt het voorontwerp ter inzage gelegd en voor inspraak vrijgegeven. Het artikel 10-overleg gebeurt met andere overheden. Daarna volgt de ontwerpfase en dan komt de fase van het bestemmingsplan.

Mevrouw Grift wijst erop dat de rondgestuurde stukken niet zijn gedateerd.

Zij vraagt of – gesteld dat er geen inspraak zou zijn – de aanneming van het bestemmingsplan zou betekenen, dat het bestemmingsplan juridische rechtskracht heeft, op basis waarvan alle artikel 19-procedures - bijvoorbeeld ten aanzien van de ontgronding, de kap bij Grunder en de sloop – doorgang kunnen vinden.

De heer Leferink antwoordt dat artikel-19 procedures zijn bedoeld om bouwplannen of werkzaamheden uit te voeren, die in strijd zijn met een geldend bestemmingsplan maar die vooruitlopen op een nieuw bestemmingsplan, dat nog geen rechtskracht heeft. Het geheel van de vernieuwingsplannen is tot nu toe bijna geheel gerealiseerd op basis van artikel 19-procedures.

Als dit bestemmingplan als ontwerp door de Raad wordt vastgesteld, heeft het nog geen rechtskracht. Eerst moet het bestemmingsplan als ontwerp ter inzage worden gelegd. Dan moet het bestemmingsplan worden vastgesteld en opnieuw ter inzage worden gegeven. Vervolgens gaat het naar GS. Als GS het bestemmingsplan heeft goedgekeurd, heeft het rechtskracht, tenzij er nog bezwarenprocedures lopen.

Dat betekent dat in de tussentijd uitvoering van plannen grotendeels plaatsvindt met gebruikmaking van artikel 19-procedures.

Mevrouw Grift zegt dat alle bezwaren met betrekking tot het PvA opnieuw zullen worden ingediend. Daarbij gaat het om de bezwaren tegen de aantasting van de groene woonomgeving, de grootschalige kap en de verlaging van de dreef.

In het uitwerkingsplan wordt gesproken over een toren bij Garstkamp van meer dan 60 meter, zijnde 20 bouwlagen. In het kader van de afbraak van de hoogbouw is het verbazingwekkend, dat wordt gepland om ouderen zo hoog te doen wonen. Zij vindt dat niet acceptabel.

De dreef wordt een stedenbouwkundige barrière genoemd. In het kader van de aanleg van het fietsnet wordt gesproken over kaders, die worden gedefinieerd door stedenbouwkundige barrières. Maar aangezien die er dan niet meer zijn, zal het fietsnet op een andere wijze moeten worden ingebouwd.

Naast stedelijke voorzieningen, gemengde voorzieningen en CV's wordt ook gesproken over maatschappelijke voorzieningen. Zij wijst erop dat die term niet past in het kader van een bestemmingsplan.

Op de hoorzitting aangaande de MER (op 27 januari 2003) is aangegeven, dat deze avond mede is georganiseerd opdat kan worden gezien, op welke wijze het stadsdeel van plan is om het resultaat van de MER op te nemen in het bestemmingsplan.

Die avond is ook aangegeven, dat de conclusies van de Cmer zullen worden afgewacht. Zij zegt over die conclusies niet tevreden te zijn en vraagt of het stadsdeel wel tevreden is.

Zij vraagt hoe een bestemmingsplan ter inzage kan liggen als het MER nog niet is vastgesteld en in feite onvolledig is.

Er is gezegd, dat de Bijlmerweide buiten alle plannen valt. Maar op het moment dat er waterberging nodig is en die waterberging op dat moment in de Bijlmerweide zou moeten komen, moeten daarvoor plannen worden ontwikkeld. Maar als blijkt dat die waterberging daar niet kan worden gerealiseerd, is het niet duidelijk welke instantie garandeert dat de bewoners geen natte voeten krijgen.

Zij maakt bezwaar tegen het bestemmingsplan. Eerst moet het MER goedkeuring krijgen van de Cmer en daarenboven wenst zij een extra onderzoek naar extra waterberging in de Bijlmerweide. In het kader van de MER heeft dWR een aantal voorstellen gedaan voor het verbreden van de watergangen, ook buiten de huidige nieuwbouwplekken. Het stadsdeel is niet van plan om de watergangen buiten de nieuwbouw uit te voeren, vermoedelijk in verband met financiële consequenties. Zij verzoekt ook watergangen buiten het bestemmingsplangebied mee te nemen, als een extra voorwaarde voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Er moet voor worden gezorgd dat het juridisch allemaal klopt, opdat de bewoners goed kunnen wonen en geen last hebben van de grondwaterproblematiek. Er is geld. De grondwaterbalans is positief en er is expliciet verteld, dat er geen grond van buiten de Bijlmer behoeft te worden aangevoerd.

Zij brengt in dat in de inhoudsopgave zeer vaak het woord 'groen' wordt gebruikt, terwijl in het plan zelf amper aandacht is voor groen. De meest vitale en mooie boom wordt niet eens genoemd. Dat is ook al op 27 januari 2003 ter sprake gebracht.

Zij vraagt in het bestemmingsplan meer aandacht te schenken aan een duurzame woonomgeving want volgens haar is die compleet verdwenen.

De heer Van den Broek antwoordt dat in de definitiebepalingen is aangegeven, wat wordt bedoeld met een maatschappelijke voorziening. Daarmee worden welzijns-, paramedische-, religieuze-, onderwijs-, overheids- en sociaal-culturele voorzieningen bedoeld. Er is zijn inziens geen enkele reden om aan te nemen, dat zo'n aanduiding geen grond heeft in het bestemmingsplan.

De heer Leferink antwoordt - aangaande de extra waterberging - dat dit bestemmingsplan er is voor het vernieuwingsgebied en ertoe dient om de uitvoering van vernieuwingsplannen, waarover de Raad heeft besloten, mogelijk te maken.

Op de plankaart staat extra waterberging aangeduid buiten het vernieuwingsgebied. Dat betekent dat het wenselijk is voor een toekomstige waterstructuur maar het bestemmingsplan kan daar niets over regelen, omdat het buiten het plangebied valt.

Mevrouw Van den Brink merkt op dat het mogelijk is om de groen- en waterstructuren te herzien.

Mevrouw Schroot zegt sinds 1978 in Geerdinkhof te wonen. De bewoners aldaar hebben - toen de wijk bijna klaar was - een kunstwerk gekregen. Het kunstwerk staat op een dominante plaats bij de ingang van Geerdinkhof. Zij pleit voor het behoud van het kunstwerk.

De heer Van Riet (namens 3G's) spreekt als volgt:

HET BESTEMMINGSPLAN EN HET MER

Uit oppervlakkige lezing van de tekst van het bestemmingsplan zou je de indruk kunnen krijgen dat het MER, met name het NMA, ruimhartig in de plannen is opgenomen. Bij nadere lezing valt dat tegen.

- Allereerst is het MER nog niet getoetst door de Cmer. Afgelopen maandag is door de 3G's forse kritiek geleverd op het MER, met name: het voldoet op minstens 8 punten niet aan de Richtlijnen. Alternatieven en varianten ontbreken (het MMA is slechts een uitwerking van het voorkeursalternatief) en er zijn grote vraagtekens geplaatst bij het wetenschappelijke gehalte van de onderzoeksrapporten. Niet ondenkbaar is dat de Cmer aanvullingen en verbeteringen adviseert. Wij houden het stadsdeel aan de uitspraak van de heer Leferink: het bestemmingsplan wordt pas in de Raad behandeld als de gehele m.e.r.-procedure is doorlopen.
- Het toepassen van het MER, met name het MMA daarin, is lang niet zeker want moet *"realiseerbaar" zijn en is afhankelijk van de dekking van meerkosten uit externe middelen*" (§ 2.1.2).
- In het MER § 8.1 staat dat e.e.a. *"in de verdere planuitwerking wordt meegenomen"* Dat hoeft niet want *"het wettelijk kader voor de m.e.r. eindigt namelijk na het doorlopen van de m.e.r.-procedure"*. Gelukkig is er het Plaberum dat ruimte biedt. Wordt die ook benut? Dat hoeft niet want *"de waarborgen uit de m.e.r.-procedure kunnen worden ingebouwd in de plaberum-procedure"*.
- Indien deze systematiek wordt ingebracht en de uitkomsten van dit MER ook in het verdere planproces worden gebruikt, kan worden gegarandeerd dat het milieubelang steeds volwaardig wordt meegenomen".
Voorspelling: NIET dus want de portefeuillehouder heeft dit al "luchtfietserij" genoemd.
- In § 2.1.2 wordt gesproken over *"Ophogen van het maaiveld op nieuwbouwlocaties"*. Maar in het MER § 8.1 wordt ook het noordoostelijke deel van de G-buurt genoemd vanwege de hoge grondwaterstand en relatief sterke kwel. Maandag is al betoogd dat dit onmogelijk is. Maar hoe houdt onze buurt dan droge voeten? Die vraag wordt in het bestemmingsplan niet beantwoord.
- Er staat ook: *"de verlaging van de dreven blijkt uit het MER geen negatief effect te hebben op de grondwaterstand"* (§ 2.1.2). Wij hebben maandag betoogd dat de betreffende passage in het MER (§ 6.2) bol staat van de aannames en derhalve op drijfzand is gebaseerd.
- *"De gevolgen van de vernieuwingsplannen voor de ecologie zijn negatief. Er treedt een aanzienlijke vermindering op van het groen, de diversiteit van flora en fauna loopt terug ..."*. Hoe is dit in overeenstemming te brengen met de Flora- en Faunawet (§ 2.8)? Gelijk maar ontheffing vragen (MER § 8.1)?
- *"de plannen behoeven op het punt van de luchtkwaliteit geen aanpassing...."*. dit is in strijd met wat staat in het rapport van Omegam Groenadvies.

ZIJN DE BEWONERS SERIEUZE GESPREKSPARTNER VAN HET STADSDEEL?

- In § 1.1 staat dat *"een globaal eindplan het geëigende middel is"*, *"voldoende flexibel om ruimte te geven aan de dynamiek van de gewenste ontwikkelingen"*. Door wie gewenst: het stadsdeel of de bewoners? Globaal is bedoeld om procedures te voorkomen, vernamen we van bronnen uit het stadsdeel. Zie ook § 4.3.3.: *"ruim te interpreteren begrippen, enz."* Het stadsdeel kan zo alle kanten op!
- Maar: voor de plannen in de 3G-buurt is een uitwerkingsverplichting. De invulling met stedelijke functies tot 25 meter hoog *kan* niet gevolgen hebben voor de bewoners maar heeft zeer verstrekkende gevolgen. Zij mogen *"bij de nadere, meer precieze invulling hun zienswijzen daarover kenbaar maken"* (§ 1.1). Zal dat gaan zoals in De Echo van 22 jan. beschreven is: *"kenmerk van deze plannen is dat zij tot stand zullen komen op basis van een intensieve communicatie tussen DB-leden en buurtbewoners. Voor het opstellen van de veiligheidsplannen zullen wij als bestuur de wijk ingaan. De plannen worden samen met de bewoners opgesteld..."*? Of zal het gaan zoals bij het PvA G-G: eerst het plan, daaraan valt niet te tornen, over de precieze invulling hebben de 3 G's een alternatief plan als zienswijze maar dat wordt verworpen. Het bestemmingsplan geeft zelf een voorzet in § 3.4: *"Op het niveau van deelgebieden is daarom gezocht naar maatregelen die een duidelijke relatie hebben met de voorkeuren en meningen van bewoners..."*. Wel in Daalwijk, tot nu toe niet in 3G! Waarom wil het stadsdeel niet met ons overleggen?
We willen praten over het bestemmingsplan op de manier zoals beschreven voor de veiligheidsplannen, maar niet met het mes op tafel. Wij nodigen het DB alsnog en alweer hiervoor uit.

Ooit waren de bewoners wel serieuze gesprekspartners: in 1998/99 in de zgn. klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van 6 G's. Het ging over het CEC. Het stadsdeel kreeg hiervoor breed draagvlak zodat de aanbesteding tijdig kon plaatsvinden om de Urbangelden binnen te halen. Dat is dus gelukt dankzij de positieve opstelling van de omwonenden!

Als een duveltje uit een doosje kwam ineens een 'accentje' van de heer Van Voskuilen tevoorschijn. Daar hadden wij slechte ervaringen mee: het 'klein accent', de kantoortoren van Ganzenpoort, zou 'slank en transparant' worden. We zijn bedrogen met een logge en lelijke kolos. De buurt wilde dus helemaal geen accent. Uiteindelijk is een compromis gesloten. Dat is verwoord in een brief van het DB d.d. 10 november 1999 aan de commissie REO;

Wie schets onze verbijstering dat het bestemmingsplan voor dat gebied een hoogte van 45 meter toestaat? Die verbijstering nam toe door een artikel in het Stadsblad van 22 januari 2003: er ligt een voorontwerp ter inzage, de inspraak moet nog plaats vinden maar de tekening van het accent is al gemaakt! Naar schatting 40 meter hoog. Ik voel mij misbruikt als lid van de toenmalige klankbordgroep!

HET 3G-GEBIED

Het uitgangspunt voor het 3G-gebied is kennelijk verwoord in § 3.4.3: *"Rond de bestaande metrostations ... wordt een hoge graad van stedelijkheid nagestreefd"*. Een mooi uitgangspunt in een nieuw te ontwikkelen gebied. Maar er is helaas een klein probleempje: er wonen MENSEN en er staan (eigen) HUIZEN.

Een mogelijkheid is die huizen te slopen, zie de inspraak van Elly van den Brink. Wij zijn daar geen voorstanders van.

Er zal dus rekening gehouden moeten worden met de bestaande situatie en dat gaat niet met dit bestemmingsplan. § 4.3.3.3 biedt een scala aan voorzieningen als Stedelijke Functies. Zie ook § 4.3.3.9 en art. 13-1. Deze dienen dan volgens lid 2 tot *"het versterken van het woon- en leefklimaat"*, terwijl volgens uitwerkingsregel lid 3 (5?) *"het groene karakter van de complexen Gouden Leeuw en Groenhoven wordt behouden"*. Zo'n absurdistische cabaretttekst hebben zelfs Lebbis en Jansen nog nooit verzonnen!

Onze belangrijkste woonsatisfactie is het GROEN.

Als groen vlak wordt in § 3.4.6.3.1 het maaiveld rond Groenhoven en Gouden Leeuw genoemd, als lijn de boombeplanting langs de dreven. Afblijven dus.

Het te kappen groen kan blijven staan want *"de groene inrichting is kwalitatief duurzaam en beheerbaar"*. Volgens het rapport van Omegam Groen is extensief beheer voldoende om de ecologische kwaliteit te behouden.

"De openbare ruimte is vooral kijkgroen dat niet veel wordt gebruikt", staat in § 3.4.6.1.3. Kan het stadsdeel zich niet voorstellen dat mensen genieten van een groene omgeving door ernaar te kijken?

De 3 G's zijn het stadsdeel al tegemoet gekomen in de wens tot een verhoogd gebruik: in het plan Wibaut is een wandelpad langs de dreef opgenomen.

Nu een tweede voorstel: het plan Wibautje: we bieden de inrichting aan van een speelterrein, passend in het Beleidsplan Spelen waarin gestreefd wordt naar meer ruig speelterrein met hoogteverschillen.

Beide plannen verhogen de sociale veiligheid!

U begrijpt nu hopelijk dat deze invulling van ons gebied voor de bewoners totaal onaanvaardbaar is. Kom eens praten en luisteren naar de wensen van de bewoners!

De doelstelling van het bestemmingsplan is volgens § 2.1: *"dat de uitstroom van bewoners op grond van een negatieve beoordeling van hun woonsituatie zoveel mogelijk moet worden ingedamd. Het gaat om de aantrekkingskracht op de zittende bewoners in aantrekkelijke woonmilieus"*.

Die aantrekkingskracht is voor de bewoners van 3G- en niet alleen zij- rustig wonen in het groen. Maar, staat er ook: *"Om de veiligheid te vergroten en het beheer te vergemakkelijken wordt de totale hoeveelheid groen teruggebracht"*. Dus in tegenspraak met de doelstelling. Bovendien vindt in het te kappen groen in het 3G-gebied nauwelijks criminaliteit en beheer plaats.

Onze huizenprijzen zijn de laatste maanden met zo'n 10% gedaald. De uitstroom neemt toe. Geheel volgens de voorkeuren en wensen van de bewoners.

Tot slot nog enkele formele bezwaren:

- in het 3G-gebied ligt een hoofdleiding van de stadsverwarming; daar kan en mag niet gebouwd worden.
- ons bezwaar tegen de ontgrondingvergunning is in procedure bij de RvS; de uitkomst daarvan kan dit deel van het bestemmingsplan niet uitvoerbaar maken.

De heer Leferink antwoordt dat met de bouw van de toren bij het CEC vooruit wordt gelopen op het bestemmingsplan. Zolang de plannen niet in overeenstemming zijn met een geldend juridisch bestemmingsplan, worden ze uitgevoerd op basis van een artikel 19-procedure. Daartegen kan bezwaar worden gemaakt c.q. beroep worden aangetekend.

De heer Van Riet wijst op een afspraak in de klankgroep. Daarmee kon het CEC worden gerealiseerd maar nu wordt diezelfde afspraak geschonden.

De heer Leferink brengt in dat het geen besluit van de Raad betreft. Het zal in de toekomst wel tot een besluit leiden, wanneer de artikel 19-procedure voor dat plan aan de orde komt.

Voor het waterprobleem in de buurt van de 3 G's wordt in dit bestemmingsplan geen oplossing geboden, omdat het bestemmingsplan betrekking heeft op het vernieuwingsgebied.

Wat betreft de relatie tussen het MER en dit bestemmingsplan licht hij toe dat het MER is opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan in de vernieuwingsgebieden. Dat betekent dat aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van waterberging, inderdaad een plek krijgen in de vernieuwingsgebieden. Ook omdat ze daar uitvoerbaar zijn vanwege de herstructurering.

Het MER constateert dat die waterproblemen niet worden veroorzaakt door de vernieuwingsingrepen maar historisch aanwezig zijn in het gebied.

De conclusie is inderdaad juist, dat problemen kunnen worden opgelost in die gebieden waar de situatie ingrijpend verandert maar dat geen oplossing wordt geboden voor gebieden waar de bestaande situatie wordt geconserveerd.

Het bestemmingsplan doet - met uitzondering van de rand onderaan de dreef - geen uitspraken over veranderingen in Geerdinkhof.

De heer Van Riet brengt in dat de mogelijke oplossingen in de vernieuwingsgebieden gevolgen kunnen hebben voor het 3G-gebied, dat niet kan worden opgehoogd. Daar wordt niets van teruggevonden in het MER.

De heer Leferink antwoordt dat die opmerking wordt meegenomen naar de landelijke commissie, en zal worden betrokken in de toetsing.

De heer Meijer zegt dat de 3G-buurt een geslaagde buurt is met een eigen karakter en sociale structuur, maar dat er bij de uitvoering van de plannen minder groen, minder uitzicht, minder veiligheid, meer lawaai en jarenlange bouwoverlast komt.

In het MER is te lezen dat in de afgelopen periode 10.000 bomen zijn geveld en dat er de komende tien jaar nog eens 10.000 worden geveld. In het gebied Groenhoven verdwijnen 1.000 bomen. De win-winsituaties die zullen worden gecreëerd, hebben met name betrekking op beter onderhoud. Maar er is nu al achterstallig onderhoud. Zo worden - bijvoorbeeld - sloten niet uitgediept.

Vervolgens vraagt hij:

- Wat de financieringsbronnen zijn van de plannen.
- Waarom de plangrens op de voorgestelde wijze naar de 3G's loopt. Het argument dat er iets moest gebeuren aan de sociaal onveilige situatie aan de noordelijk en westelijke kant van de Bijlmerdreef, is zijn inziens oneigenlijk.
- Waarom in de 3G-buurt allerlei stedelijke vernieuwing kan plaatsvinden, waarin ook niet woonbestemmingen kunnen worden gerealiseerd.

- Waarom een buurt die in balans is wordt uitgeroepen tot vernieuwingsgebied. In 2001 hebben bewoners veel bezwaren ingebracht tegen de verlaging van de dreef. Daar is echter niets mee gebeurd en nu wordt die verlaging opnieuw gepresenteerd. Dat getuigt zijns inziens niet van achting ten aanzien van grote groepen bewoners.

De heer Leferink antwoordt dat de herstructurering wordt betaald via een grondexploitatie, waarin kosten en opbrengsten zijn opgenomen. De opbrengsten dekken het merendeel van de kosten maar niet geheel. Voor alle plannen van de Bijlmermeer wordt over de periode 1992 – 2010 circa 78 miljoen euro bijgepast door de centrale stad.

Ten aanzien van de plangrens is het formele antwoord, dat dit voorontwerp bestemmingsplan een juridische vertaling is van eerder door de stadsdeelraad genomen besluiten.

Een belangrijk uitgangspunt voor de vernieuwingsplannen in het oostelijk deel van de Bijlmermeer is het verlagen van de dreven en het verminderen van de verkeersfunctie van de dreven (d.m.v. het terugbrengen van de doorstroomcapaciteit van 2 plus 2 rijstroken naar 1 plus 1 rijstroken voor auto's). Die dreven worden omgebouwd van vrijliggende autowegen naar stadsstraten (ontsluitingstraten van 50km/u), waaraan gewoond wordt en waarin het langzame verkeer zich op één niveau beweegt met het autoverkeer.

Bij verlaging van de dreef aan de noordkant bestaat voorkeur om de stadsstraat met tweezijdige bebouwing over het geheel van het gebied door te zetten.

Daarbij speelt dat de eigenaar van Garstkamp het complex ingrijpend wil veranderen en uitbreiden. Die ingreep vraagt om een stedenbouwkundige herontwikkeling van het gebied.

De heer Dommissie zegt dat de wijziging van het bestemmingsplan een bouwhoogte van maximaal 25 meter aangeeft. Voor de toren van Garstkamp wordt een hoogte van 40 meter op een grondoppervlak van 25 bij 30 meter aangegeven.

Een DKV-architect heeft voorgesteld om de bouwhoogte te brengen naar 60 meter hoogte, waardoor de toren ranker zou kunnen worden.

De toren past zijn inziens niet in het nieuwe bestemmingsplan, ongeacht of de toren 40 of 60 meter hoog wordt, want daarin is een maximale bouwhoogte van 25 meter aangegeven.

De voorzitter antwoordt dat, overeenkomstig lid 3, op pagina 41 uitwerkingsregels, in afwijking van de maximale bouwhoogte voor de woontoren bij Gaskamp een verhoging is toegestaan tot maximaal 60 meter.

De heer Dommissie brengt naar voren dat in 1992 een soort masterplan is gepresenteerd voor de Bijlmervernieuwing. Zijn inziens bestond indertijd al een verplichting tot het opstellen van een MER. Als dat MER toen zou zijn gemaakt, had al kunnen worden vastgesteld dat verharding leidt tot vernatting.

Dat gebruik is gemaakt van artikel 19.1-procedures is, gezien de haast en de situatie, begrijpelijk. Maar ten aanzien van de zorgvuldigheid is toen een loopje genomen met de verplichting eerst een MER te maken.

Tijdens een hoorzitting in april 2002 heeft 3G al een stelling geponeerd, waarin op basis van jurisprudentie wordt aangetoond dat het niet is toegestaan om een groter plangebied op te knippen in deelplannen, om daarmee de MER-verplichting te ontlopen. Desalniettemin schrijft de ambtelijke top van het stadsdeel, dat het niet noodzakelijk is geweest om een MER maar een MER-beoordelingsnotitie te maken. Daarmee worden de bestuurders in de vorige bestuursperiode vrijgepleit van laakbaar handelen. Uit een publicatie in Bouwrecht 1998 - door de Arrondissementsrechtbank Rotterdam – blijkt dat het expliciet is verboden om een plangebied op te knippen in deelplannen.

De 3G's nemen stelling tegen artikel 19-procedures in dit stadium van de Bijlmervernieuwing en met name m.b.t. het 3G-gebied.

Mevrouw Van Bakel zegt op deze bijeenkomst slechts een beperkt aantal van haar bezwaren tegen het voorontwerp de revue te laten passeren (diverse instanties zijn van haar bezwaren op de hoogte gebracht).

Zij is van mening dat de meest futuristische wijk van Nederland van de kaart wordt geveegd. Een wijk met frisse lucht, veilig verkeer en gedempt geluid wordt aangepast aan een ouderwetse situatie.

Zij is van mening dat er sprake is van een wegjaagbeleid, waarmee een einde wordt gemaakt aan de multiculturaliteit en diversiteit van de Bijlmermeer. De oorzaak daarvan ligt volgens haar in het moedwillig achterstallig onderhoud door de woningcorporaties.

De vernieuwing zal tot gevolg hebben, dat de bewoners geruime tijd moeten leven in een bouwput. Dat is in strijd met het beleid van wethouder Stadig, die wil dat er in Amsterdam prettig kan worden gewoond en gewerkt.

Aanvankelijk was zij niet tegen verlaging van de dreef. Maar plotseling werd zij geconfronteerd met een pompoenkleurige beuk in de tuin, nadat de dreef was verlaagd en een illegale bronbemaling bij laag Koningshoef was geïnstalleerd. Daar was namelijk een zoute kwel. Het vreemde is, dat dit in het MER volledig wordt ontkend. Ook gaat het MER voorbij aan de overgangssituatie van twintig jaar, waarin de bewoners zullen komen verkeren.

De vernieuwing van de Bijlmermeer was op zichzelf genomen in eerste instantie een succes maar er werd niet tijdig gestopt. Daarna werd de vernieuwing geïntensiveerd naar bouwen en weggagen. Zij is van mening dat de Bijlmermeer het verdient om geëxporteerd te worden en stelt voor om niet te spreken van de Nieuwe Bijlmer maar van de Bijlmer Hout.

Zij vertrouwt er op dat de gemeente Amsterdam dit ontwerp terug zal nemen.

Zij neemt aan dat de leden van de stadsdeelraad niet akkoord kunnen gaan met het massaal op de schop gaan van hun eigen stad. Zij begrijpt niet, hoe dRO met die opdrachtgevers in zee heeft kunnen gaan.

Mevrouw Van Gelderen merkt op dat de grens van het Bijlmerpark steeds meer is opgeschoven. De eerste grens liep tot aan de Gooiseweg en nu ligt die grens zowat op de stoep bij de mensen op de Bijlmerdreef.

In de plannen staat, dat de bestaande buurten zouden blijven zoals ze zijn. Maar gelet op wat er is gebeurd, klopt dat niet.

Van de Gooiseweg wordt een stadsstraat gemaakt. Maar de Gooiseweg is een uitvalsweg vanuit de buurt. Zonder die uitvalsweg komt bij het Amstelstation alles vast te staan.

Hetzelfde geldt voor de Karspeldreef en de andere dreven. Eenbaanswegen leiden tot opstoppen, zeker in het licht van het toenemende aantal auto's.

Zij betreurt dat er zo weinig visie in de plannen zit. Zij is van mening dat niet alleen de verplichting bestaat om ervoor te zorgen dat de huidige generatie goed kan wonen maar dat die verplichting ook geldt voor toekomstige generaties.

De heer Van Ruyven antwoordt dat de in het bestemmingsplan aangegeven grenzen conform de grenzen zijn, zoals in de Nota van Uitgangspunten aangegeven.

De aangegeven grenzen zijn de uiterste grenzen, opdat de mogelijkheden voor herstructurering van het park en de bermen langs de wegen zo groot mogelijk zijn.

De waterstructuur in de wijk Kelbergen blijft ongewijzigd. Wel bestaat de mogelijkheid dat aan de westelijke kant woningen langs het water worden gebouwd of dat er waterwoningen komen. Die mogelijkheid wordt met de bewoners besproken.

De Gooiseweg en de Karspeldreef blijven verhoogd en worden niet uitgebreid. Daar wordt wel een Zuidtangent aangelegd, die ook een verbinding met Haarlem en Schiphol bewerkstelligt.

De heer Alders zegt momenteel tevreden zijn met zijn woning midden in het groen. Hij pleit voor het behoud van het groene karakter van de wijk.

Bij de 's-Gravendijkdreef wordt gewerkt aan de constructie van een brug, die van laag naar laag gaat. Hij vreest dat de rest van de 's-Gravendijkdreef ook zal worden afgegraven.

De 's-Gravendijkdreef sluit aan op de Geerdinkhofweg, de toegang tot de groene wijk Geerdinkhof. Dat is een prachtige weg met een enorme haag bomen.

Hij stelt voor, als de 's-Gravendijkdreef moet verdwijnen, de taluds van de Geerdinkhofweg te laten bestaan. Als de weg tussen de taluds wordt uitgegraven en verlaagd en de taluds aan weerszijden in tact worde gelaten, blijven de geluidswallen in stand en kunnen de bomen de vervuilde lucht van de auto's tegenhouden.

De heer Leferink dankt voor het voorstel en antwoordt, dat die uitwerking van het plan overeenkomt met een eerder genomen raadsbesluit. De achterliggende reden is, dat - als de dreef omlaag gaat - de Geerdinkhofweg de aansluiting moet kunnen maken naar de verlaagde dreef.

Mevrouw Van den Brink zegt dat verlaging van de dreven juist was bedoeld voor de vermindering van de verkeersstromen. In het Hoofdnet Auto en in de nota Veiligheid staan deze wegen nog steeds gemarkeerd als gebiedsontsluitingswegen. Door op dit soort wegen de snelheid te verminderen door snelheidbeperkende middelen toe te passen, wordt geweld gedaan aan de functie van de wegen die gebiedsontsluitingswegen zijn.

4. SLUITING

De voorzitter stelt vast dat geen van de overige aanwezigen een inspraakreactie wil indienen. Hij dankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de inspraakbijeenkomst om 22.55 uur.

Bijlage 1 bij het verslag

Inspraak mevrouw Van den Brink (namens 3G) tijdens MER hoorzitting 27 januari 2003

A. Algemeen

1. Commissievergadering d.d. 12 december en Raadsvergadering 17 december 2002

De behandeling van de voordracht tot openbaarmaking van de MER was incorrect, dit vanwege het niet tijdig publiceren tbv de insprekers van het daartoe benodigde telefoonnummer (er waren slechts 3 insprekers, die inhoudelijk op de MER-openbaarmaking ingingen).

Het toch laten doorgaan, op deze datum, van deze hoorzitting, op dit moment, is geen pluspunt!

2. Offerte DRO opstellen MER-rapport:

MER-rapport € 102.500; water € 25.000, bodem € 10.000; verkeer € 15.000.

Vraag: zijn er ook andere offertes opgevraagd? In casu van wat minder van de gemeente Amsterdam afhankelijke bureaus?

3. Uitwerking MER naar latere planfasen

Gezien het globale karakter van het bestemmingsplan heeft het MER een globaal karakter gekregen. Het Bijlmerpark (uit te werken bestemming park) en het gebied langs dreven bij Grubbehoeve/Grunder (uit te werken stedelijke voorzieningen) zijn nog globaler.

In het MER is dan voor een aantal aspecten aangegeven dat deze nader zullen worden uitgewerkt in de voor de diverse deelgebieden op te stellen SPvE's en maaiveldontwerpen. En dan pas komt het financiële plaatje om de hoek.

Derhalve is in dit stadium een financiële onderbouwing van het MER noodzakelijk.

Wij hebben weinig vertrouwen in de Plaberum-systematiek; de aan te leggen bredere watergangen in Koningshoef werden doorgeschoven ten laste van het veel dichter te bebouwen plan Grubbehoeve/Grunder.

4. De MER is niet af

- a. zie de paragraaf leemtes 4.1.3,
- b. te vaak horen we in het MER: dat weten we niet, daar zijn gegevens over bekend,
- c. verder ontbreken in Zuidoost: het verkeerscirculatieplan, het structuurplan, de geactualiseerde nota groen- en water structuur. Een raamwerk voor zuidoost ontbreekt,
- d. de financiële paragraaf ontbreekt.

Dus eerst het MER op leemtes en ontbrekende gegevens/plannen aanvullen. Dan pas hebben we een goed toetsingsinstrument.

5. Tussentijdse evaluatie

Voorafgaande aan het maken van het MER dient een tussentijdse evaluatie plaats te vinden, om te bepalen welke doelen gerealiseerd zijn en of planbijstelling gewenst is. Deze tussentijdse evaluatie is ook wenselijk om te kunnen bepalen in hoeverre de plannen en de daaraan gekoppelde activiteiten realistisch zijn.

Vraag: wat zijn/waren de resultaten van die evaluatie?

6. Alternatieven

Voor planonderdelen die nog niet uitgevoerd zijn of waarover nog geen besluit is genomen (bijvoorbeeld de dreefverlaging, de inrichting van het Bijlmerpark, het wel of niet slopen van bepaalde flats) is de ruimte om milieuvriendelijke varianten of alternatieven te ontwikkelen, uiteraard groter. Voor deze planonderdelen zal de varianten dan wel alternatievenontwikkeling in het MER dan ook uitgebreider opgezet dienen te worden.

Gemist: de varianten dan wel alternatievenontwikkeling ben ik niet tegengekomen.

Ik doel hier bijv.

- op de uitwerking van de effecten op het milieu van minder sloop en meer renoveren,
- op de uitwerking van de effecten op het milieu van het niet slopen van de dreven in de noordoost-hoek,

- het minder bebouwen, dus minder verhard, van het Bijlmerpark.

B. VERKEER

a. Opvallend is dat de situatie 1992 niet wordt afgezet naar de situatie in 2002 en in 2010. In 1992 vormden de dreven een snelle, veilige verbinding tussen de woonwijken en naar de omringende rijkswegen (Amsterdam-Zuidoost is omgeven door een duidelijk hoofdwegennet: de rijkswegen A1, A2, A9 en A10.). Inmiddels is in het midden de Bijlmerdreef verlaagd.

De verhoogde vierkante buitenring van dreven met zijn duizenden bomen is, op een kleine onderbreking bij Koningshoef na, nog in tact.

Niet nader is bekeken het effecten op het milieu van een verhoogde buitenring. Evenmin is bekeken de verkeersveiligheid van de verlaagde dreven (NB: binnen GENMOD is er een module verkeersveiligheid).

De uitgangspunten-GENMOD-model zijn niet gegeven. Doet bijvoorbeeld IJburg mee, en hoe wordt IJburg ontsloten? Wat te zeggen over de veel te kleine rotonde bij het CEC-gebouw en het station Ganzenhoef?

Gaarne een overzicht van de input van het GENMOD-model (bijlage 4 Studie Omval 2001 geeft hierover geen duidelijkheid).

b. Pag.29 (Ecorsys-rapport):

Eventueel sluipverkeer over de dreven van de A2 naar A9 of andersom (bij congestie op de snelweg) is al meegenomen in GENMOD.

Vraag: en sluipverkeer en ontsnappingsroutes t.g.v. congestie van de A1?

Zijn die meegenomen?.

C. GELUID

a. overschrijding van de normen

De doelstelling om in 2010 het aantal geluidsgehinderden met 15% te laten dalen wordt niet gehaald (geluidsnota 2001).

Het aantal verkeersgeluidgehinderden neemt fors toe 1992: 9,0%, 2010 VA: 14,4%; 2010 MMA: 13,5%.

Een boosdoener is de verlaagde dreef.

De verlaagde dreven zijn luidruchtig (62-64 dB(A)).

Toch worden daar woningen gebouwd waarvan de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) is.

Het bouwen van woningen langs verlaagde dreven is geen aanrader!

b. 20 jaar geluidsoverlast t.g.v. sloop- en bouwwerkzaamheden wordt niet meegenomen.

3. Samenvatting en beantwoording mondelinge inspraakreacties

De mondelinge reacties zijn gedeeltelijk beantwoord tijdens de inspraakbijeenkomst zelf. Tevens is een groot deel van de mondelinge reacties ook schriftelijk ingediend en zijn ze in het kader van de schriftelijke inspraak beantwoord. Mondelinge reacties die dan overblijven worden onderstaand beantwoord.

1. De grens van het Bijlmerpark is steeds meer opgeschoven. De eerste grens liep tot aan de Gooiseweg en nu ligt die grens zowat op de stoep bij de mensen op de Bijlmerdreef. In de plannen staat, dat de bestaande buurten zouden blijven zoals ze zijn. Maar gelet op wat er is gebeurd, klopt dat niet.

Als resultaat van jarenlange discussie over de herinrichting en bebouwing van het Bijlmerpark heeft de Stadsdeelraad op 18 juni 2002 een besluit genomen over de Nota van Uitgangspunten Bijlmerpark. Op hoofdlijnen is daarin een aantal keuzes gemaakt. Deze hoofdlijnen moeten in kwantitatieve zin een aantal belangrijke functies van het Bijlmerpark veilig stellen, te weten: ca. 11 ha natuurpark; ca. 10 ha voor veldsportgebruik en ca 5 ha voor meer intensief stedelijk gebruik. Ook moet de waterbergende functie van het park met ca. 2 ha worden verruimd. De nadere invulling, locatie en vorm van deze functies zijn uitgewerkt in het inmiddels vastgestelde SPvE Bijlmerpark. Het SPvE is vertaald in het bestemmingsplan. Met het SPvE en het daarin uitgewerkte programma worden de belangrijkste peilers gelegd onder een duurzaam in te richten stadspark binnen een zich vernieuwende Bijlmermeer. Naar de mening van de stadsdeelraad bieden de voorstellen volgens het SPvE voldoende mogelijkheden voor de toekomstige behoefte aan recreatie, sport, groen en ecologie in het Bijlmerpark. Bovendien moet dit stadspark zich duidelijker onderscheiden van andere vormen en functies van groen in Zuidoost. In het SPvE is de begrenzing van het park vastgelegd. Deze begrenzing is overgenomen in dit bestemmingsplan.

2. Van de Gooiseweg wordt een stadsstraat gemaakt. De Gooiseweg is een uitvalsweg vanuit de buurt. Zonder die uitvalsweg komt bij het Amstelstation alles vast te staan. Hetzelfde geldt voor de Karspeldreef en de andere dreven. Eenbaanswegen leiden tot opstoppen, zeker in het licht van het toenemende aantal auto's.

In het kader van het Finale Plan van Aanpak is de verkeerssituatie in geheel Zuidoost (AMC-omval) voor het jaar 2010 berekend. Voor het opstellen van het MER is een update uitgevoerd voor dit onderzoek. Hieruit blijkt dat de conclusies in het verkeersonderzoek, dat is gebruikt bij het opstellen van de vernieuwingsplannen, op hoofdlijnen overeind blijven. Onder een aantal voorwaarden is de verkeersinfrastructuur toereikend om de verwachte groei in de mobiliteit op te vangen. De nieuwe profilering van de Gooiseweg, de Karspeldreef, Daalwijkdreef en de Bijlmerdreef is daarin verwerkt.

4. Samenvatting en beantwoording schriftelijke inspraakreacties

1. Reactie van mevrouw J.A. van Bakel ("actiegroep de Bijlmerhout i.o.")

Inspreker is tegen het bestemmingsplan, omdat zij van mening is dat het plan onnodig en onduidelijk is en een achteruitgang betekent.

- 1.1. Stel het geld dat gemoeid is met de Vernieuwing, beschikbaar komt voor beter beheer van groenvoorzieningen, onderhoud wegen, parkeervoorzieningen, beter beheer openbare orde en opvang drugsverslaafden.

Algemeen: Naar aanleiding van de inspraak over het bestemmingsplan is het bestemmingsplan aangepast en verduidelijkt. Zie daarover de tekst in paragraaf 8.3 Er wordt niet alleen in de ruimtelijke vernieuwing, maar ook in de vernieuwing van het

beheer en de sociaal-economische vernieuwing geïnvesteerd. Voor het tijdelijk beheer is geld uit Schoon, Heel en Veilig beschikbaar. Parkeervoorzieningen en aanleg van nieuwe wegen maken onderdeel uit van de ruimtelijke investeringen.

- 1.2. Bestuurders willen zelf geen gesprekspartner zijn en waren ten onrechte afwezig tijdens de inspraakprocedure.

Bestuurders van het stadsdeel willen en zijn gesprekspartner van belanghebbenden. Bij stadsdeel Zuidoost is de gangbare procedure dat er eerst op ambtelijk niveau inspraak plaatsvindt. Tijdens vergaderingen van raadscommissies is het voor belanghebbenden mogelijk om rechtstreeks bij bestuurders in te spreken.

- 1.3. De formele besluitvorming is niet eenduidig. Zo is er verwarring over moties, diversiteit van woningen en de definitie van laag- en middelbouw.

De formele besluitvorming omtrent het bestemmingsplan en de MER wordt conform de daarvoor geldende juridische procedures uitgevoerd.

- 1.4. Het bestuur heeft een verouderd maatschappijbeeld voor ogen door verkeersluwheid na te streven en tegelijkertijd allerhande verkeersaantrekkende functies in het leven te roepen waardoor juist verkeerscongestie ontstaat.

Er wordt niet voor de gehele Bijlmermeer verkeersluwheid nagestreefd. Binnen de Bijlmermeer wordt een differentiatie nagestreefd, waardoor het in sommige gebieden door het bouwen van lage dichtheden mogelijk is om verkeersluwheid te creëren, terwijl in andere gebieden hogere dichtheden worden gecreëerd.

- 1.5. Wel wordt in uitbreiding van de Garstkamp voorzien, niet in die van de Koornhorst.

De Koornhorst is geen onderdeel van het plangebied en grenst ook niet aan het plangebied. De eventuele keuze voor de uitbreiding van de Koornhorst is niet aan het stadsdeel, maar aan de eigenaar. Hetzelfde geldt overigens voor de Garstkamp.

- 1.6. Een nieuw bestemmingsplan is onnodig, nu veel vernieuwing al gerealiseerd is met art.19-vrijstellingen, die overigens alleen voor kleine wijzigingen is bedoeld, waarmee het bestuur de Wet op de Ruimtelijke Ordening onjuist toepast.

De vernieuwing van de Bijlmermeer is in 1992 gestart met de vernieuwing van afzonderlijke gebiedsdelen daarvan. Er werd gewerkt vanuit actiegebieden met een beperkte omvang vanuit het idee om een grote verscheidenheid aan (woon)milieus te realiseren. Bewust is daarbij gekozen voor een gefaseerde aanpak.

Met de evaluatie van de vernieuwing van de Bijlmermeer in 1999 en het daaruit resulterende Finale Plan van Aanpak heeft het stadsdeelbestuur gekozen om op het schaalniveau van de gehele Bijlmermeer na te gaan welke elementen van belang zijn om een evenwichtige verdeling van functies en milieus en een heldere structuur na te streven, en welke elementen van belang zijn om samenhang tot stand te brengen tussen de reeds gerealiseerde gebieden en de nog te vernieuwen gebieden. Dit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

Voor een deel van de vernieuwing van de Bijlmermeer zijn al eerder bestemmingsplannen vastgesteld, zoals bestemmingsplan Ganzenhoef, ten behoeve van de vernieuwing van de G-buurt, het bestemmingsplan Vogeltjeswei en het bestemmingsplan Koningshoef. Voor deze gebieden worden momenteel conserverende bestemmingsplannen opgesteld gericht op beheer. Daarnaast zijn onderdelen van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer reeds uitgevoerd of in uitvoering ingevolge een bouwvergunning op grond van artikel 19 WRO, zoals voor

de F-buurt, voor de eerste fase marktpleingebied, voor kleine aanpassingen als de op- en afrit Gooiseweg/Bijlmerdreef en voor de drugsopvang en het cellencomplex Flierbosdreef. Het voorliggende bestemmingsplan zal voor de reeds gerealiseerde gebieden daarom een conserverend karakter hebben, gericht op het beheer van de gerealiseerde situatie. Voor de gebieden die nog niet zijn gerealiseerd dan wel op korte termijn worden gerealiseerd is het bestemmingsplan gericht op ontwikkeling.

- 1.7. Ook procedures en besluitvorming worden onjuist gehanteerd. Gerechtelijke uitspraken worden niet afgewacht, bezwaren worden niet in behandeling genomen en verkeerde informatievoorziening vindt plaats.

Van een onjuiste hantering van procedures en besluitvorming is geen sprake. Gerechtelijke uitspraken worden vanzelfsprekend nageleefd en bezwaren worden altijd in behandeling genomen.

- 1.8. Het voorontwerpbestemmingsplan is onduidelijk en lijkt zo ingericht om de burger te misleiden. Het plan bevat meer uitzonderingen dan regels (voorbeeld bouwhoogte).

Zie de algemene beantwoording bij opmerking 1.1 en de tekst in paragraaf 8.3 van deze toelichting.

- 1.9. Inspreker kan haar eerdere bezwaren die zij in de voorbereidende plannen, voorafgaand aan dit voorontwerpbestemmingsplan, nu zo weer herhalen.
- a) Er is sprake van achteruitgang; de meest futuristische wijk van Nederland wordt met dit plan in één klap van de kaart geveegd.
 - b) Er is sprake van wegjaagbeleid; de vroegere multiculturaliteit en diversiteit van de melting pot Bijlmermeer, worden tenietgedaan door achterstallig onderhoud en slechte handhaving openbare orde.
 - c) Inspreker vreest vanwege de aanpassingen in de Bijlmermeer en het tempo waarin deze plaatsvinden, de rest van haar leven in een bouwput te zullen wonen.
 - d) Door verlaging van de dreven ontstaat zoute kwel, die onder andere tot vernieling leidt van rietkragen en gezond water en de hele Bijlmerweide aantast. In de MER wordt dit onderwerp genegeerd.
 - e) Regelgeving t.a.v. sloop van de flats en woningonttrekking wordt niet nageleefd.

Ad a en b: Inspreker is het kennelijk niet eens met de doelstellingen van de Vernieuwing van de Bijlmermeer in zijn algemeenheid. Deze opmerkingen worden voor kennisgeving aangenomen.

Ad c: Deze overlast is onvermijdelijk, plaatselijk en ook tijdelijk.

Ad d: Uit het Milieueffectrapport is gebleken dat verlaging van dreven geen negatieve effecten heeft op het grondwatersysteem, zie ook de behandeling van de MER in de toelichting.

Ad e: Voor de sloop wordt per geval en in apart daarvoor bestemde procedures een sloopvergunning verleend. Per procedure bestaat voor belanghebbenden de gelegenheid daarop te reageren.

- 1.10. Inspreker vond de Vernieuwing aanvankelijk geslaagd, maar vindt deze nu te ver doorschieten door uitsluitend het bouwen en weggagen te intensiveren.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 1.11. De benaming “De Nieuwe Bijlmer” slaat nergens op nu dit plan een achteruitgang betekent; het nieuwe plan zou beter “Bijlmerhout” kunnen heten.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 1.12. Als bijlage voegt inspreker toe haar brief aan de Commissaris der Koningin; Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten in de provincie Noord-Holland., waarin zij verzoekt het bestemmingsplan af te wijzen op grond van de milieueffecten.

De brief wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Reactie mevrouw J.A. van Bakel (“actiegroep de Bijlmerhout i.o.”) aan de stadsdeelraad

In deze reactie aan de stadsdeelraad spreekt dezelfde inspreker als bij 1 haar ongenoegen uit over de wijze waarop met haar klachten, bezwaren en inspreknotities in commissievergaderingen wordt omgegaan. Zo heeft zij ook nu weer twijfels ten aanzien van de behandeling van de MER en het voorontwerpbestemmingsplan. Haar reacties op deze documenten heeft zij als bijlage meegezonden.

De klachten van inspreker inzake commissievergaderingen worden in het kader van deze procedure buiten beschouwing gelaten. Deze klachten hebben een algemeen karakter en worden afzonderlijk beantwoord. De wettelijke procedures voor zowel MER (Wet milieubeheer), als voor het bestemmingsplan (Wet Ruimtelijke Ordening) worden nageleefd.

3. Reactie van Roland Kwee

- 3.1. Inspreker heeft bezwaar tegen de uitbreiding van het plangebied met de strook ten noorden van de Bijlmerdreef en ten oosten van de 's Gravendijkdreef, omdat in dat gebied geen vernieuwing nodig is.

Voor het bestemmingsplan is uitgegaan van Plannen van Aanpak (PvA's) en van Stedenbouwkundige Programma's van Eisen (SPvE's), die door de stadsdeelraad zijn vastgesteld. Die zijn vervolgens juridisch-planologisch vertaald, wat betekent dat de plangrenzen conform een reeks van door de Raad genomen besluiten zijn vastgesteld en dat derhalve geen nieuwe grens wordt geïntroduceerd. Wat betreft de uitwerkingszone ten noorden van de Bijlmerdreef heeft de stadsdeelraad - bij het PvA Grunder/Grubbehoef - een besluit genomen. Dat besluit komt erop neer, dat een onderscheid wordt gemaakt tussen het deel van het PvA dat hard is vastgesteld - het gebied Grunder/Grubbehoef, het gebied van de dreef en het talud tot de teen van het talud - en het gebied ten noorden en ten oosten daarvan - richting Gouden Leeuw, Groenhoven en Geerdinkhof. De Raad heeft niet gezegd dat wordt afgezien van een vernieuwingsplan voor dat tweede gebied, maar heeft uitgesproken dat zij een nader uitgewerkt voorstel wenst voor dat gebied. Het gebied is dus - conform het raadsbesluit - opgenomen als uit te werken gebied. De algemene randvoorwaarden uit het Finale Plan van Aanpak met betrekking tot het programma en het beoogde bouwvolume zijn daarbij vertaald in het bestemmingsplan. De bestaande situatie past overigens ook binnen de uit te werken bestemming.

- 3.2. Ook het verlagen van de dreven is bezwaarlijk. Het argument veiligheid voor het verlagen wordt door het geringe aantal incidenten per jaar bij de hoge dreven ontkracht. De lage dreven vormen voor het toenemend aantal overstekende voetgangers een hindernis. Het verlagen levert feitelijk een onveiligere situatie op. In dit opzicht is het vreemd dat andere hoge dreven, als de Groesbeekdreef, de Daalwijkdreef en de Van der Madeweg, niet volgens dezelfde logica worden verlaagd.

Belangrijk uitgangspunt voor de vernieuwingsplannen in het oostelijk deel van de Bijlmermeer, is verlaging van de dreven en vermindering van de verkeersfunctie van de dreven (d.m.v. terugbrengen doorstroomcapaciteit van 2 plus 2 rijstroken naar 1

plus 1 rijstroken voor auto's). Die dreven worden omgebouwd van vrijliggende autowegen naar stadsstraten (ontsluitingstraten van 50km/u), waaraan gewoonnd wordt en waarin het langzame verkeer zich op één niveau beweegt met het autoverkeer. In de planuitwerking van de wegprofielen en met name van de kruispunten wordt veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid. Er worden overzichtelijke, gebundelde oversteekplaatsen voor langzaam verkeer op voor de hand liggende plaatsen gecreëerd. Vormgeving van kruispunten en wegen gebeurt conform landelijk aanbevolen normen en volgens de principes van "Duurzaam Veilig".

- 3.3. De verlaagde dreven vormen een hindernis voor het toenemend aantal voetgangers, die in feite veroorzaakt wordt door de door het stadsdeel genomen maatregelen ter vermindering van het autoverkeer en verlaging van de parkeernorm.

Zie de beantwoording van reactie 3.2.

- 3.4. Inspreker heeft bezwaar tegen de bouwhoogte, het bebouwingspercentage en de bestemming van het deel ten noorden van de Bijlmerdreef, een gebied waarbij hij denkbeeldig de Bijlmermeer doortrekt tot aan de Garstkamp, in een rechthoek langs het metrostation en het Ganzenhoefpad (een gebied van 100 x 400m: 40.000 m²).

Mede naar aanleiding van de inspraak is het bestemmingsplan aangescherpt ten opzichte van het voorontwerp. In het voorliggende bestemmingsplan is voor het genoemde gebied specifieker aangegeven welke functies zijn toegestaan en binnen welke bouwvolumes gebouwd mag worden. Daartoe is het gebied opgesplitst in deelgebieden. Per deelgebied zijn onder meer de maximum bouwhoogte en het maximum toegestane woningaantal weergegeven. Daarbij geldt dat deze maxima nadrukkelijk de bovengrenzen vormen waarbinnen een of meerdere uitwerkingsplannen opgesteld moeten worden. Bij verlaging van de Bijlmerdreef is de voorkeur om de stadsstraat met tweezijdige bebouwing over het geheel van het gebied door te zetten. Daarbij speelt dat de eigenaar van Garstkamp het complex ingrijpend wil veranderen en uitbreiden. Die ingreep vraagt om een stedenbouwkundige herontwikkeling van het gebied.

- 3.5. Inspreker heeft bezwaar tegen de vrijblijvendheid van de bestemming 'uit te werken'. Als dit wordt goedgekeurd is sprake van een blanco cheque, omdat later tegen allerlei 'uitgewerkte' plannen geen bezwaar meer kan worden gemaakt.

Voor de gebieden met een uit te werken bestemming geldt dat er geen bouwvergunningen kunnen worden verleend zonder dat een uitwerkingsplan is opgesteld volgens de daarvoor geldende procedure. Deze procedure (op grond van artikel 11 WRO en de Algemene wet bestuursrecht) biedt onder meer de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen en eventueel beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het op te stellen uitwerkingsplan (het gebied mag overigens ook worden opgedeeld in meerdere uitwerkingsplannen) dient verder te voldoen aan de in het bestemmingsplan vastgelegde (en ten opzichte van het voorontwerp aangescherpte) uitwerkingsregels.

- 3.6. Inspreker heeft bezwaar tegen de bebouwing van 50 procent, omdat de extra bebouwing, inclusief de verhardingen t.b.v. trottoirs dienwegen etc., een vermindering van de hoeveelheid groen betekent van 75 naar 35 of 20 procent; groen dat door de bewoners op prijs wordt gesteld.

De constatering dat het bestemmingsplan een afname van de hoeveelheid groen mogelijk maakt is juist. Dit is inherent aan de vernieuwing van de Bijlmermeer, waarbij hoogbouw met veel openbaar groen wordt vervangen door lagere bebouwing met

privé-tuinen en minder openbaar groen. Verwezen wordt naar de tekst hierover in de toelichting bij het bestemmingsplan. De hoven van Groenhoven en Gouden Leeuw ten noorden van het uitwerkinggebied worden gerespecteerd. In het uitwerkingsgebied zal zorgvuldig vorm worden gegeven aan de overgang van de hoven naar de dreef.

- 3.7. Inspreker heeft bezwaar tegen een bouwhoogte van 25 meter. Dit zou nieuwbouw van acht verdiepingen in het groen betekenen en hij vreest voor een nieuwe barrière tussen Gouden Leeuw en de 'overkant' van de dreef.

De maximum bouwhoogte is, mede naar aanleiding van de inspraak over het voorontwerp, aangescherpt. In de uitwerkingsplannen moet ter hoogte van Gouden Leeuw worden voldaan aan een maximum bouwhoogte van 15 meter. De hier toegestane nieuwbouw moet bijdragen aan de stedenbouwkundige samenhang van het gebied aan beide zijden van de dreven en is lager dan de bestaande woontorens Gouden Leeuw en Groenhoven. Er wordt in het bestemmingsplan een optimalisering van het grondgebruik nagestreefd en mogelijk gemaakt.

- 3.8. Bezwaarlijk is de combinatie van bouwhoogte en bebouwing. Immers, er is een principieel verschil tussen laagbouw en hoogbouw. Laagbouw karakteriseert zich door huizen naast elkaar met tuintjes en relatief minder ruimte voor openbaar groen (bebouwingspercentage 50-80); hoogbouw door wonen boven elkaar, zonder tuintjes, maar met meer benodigde ruimte voor openbaar groen (bebouwingspercentage 25). Dit plan voorziet in een bebouwingspercentage voor een laagbouwwijk zonder de bouwhoogte (nieuw en bestaand) terug te brengen tot een bijbehorende maat. Inspreker stelt daarom voor bebouwing tot maximaal 25 procent toe te staan, om recht te doen aan de aanwezigheid van hoge woontorens, en een bouwhoogte van 10 meter, de huidige hoogte van de garages, met bestemming 'wonen in het groen'. Dat daarmee geen ruimte meer is voor nieuwbouw, strookt met de grondslag dat de huidige situatie prima voldoet en geen vernieuwing nodig is.

Zie de beantwoording van reacties 3.4 en 3.6.

4. Reactie van samenwerkingsverband VVE Gouden Leeuw, VVE Groenhoven, VVH Groot-Geerdinkhof (de 3 G's)

Door of namens de 3 G's zijn meerdere stukken ingediend.

Daarbij gevoegd zijn diverse bijlagen met o.a.: een aantal op schrift gestelde inspraakreacties die mondeling zijn ingebracht tijdens de inspraakavond op 29 januari 2003, de kopieën van bezwaar- en beroepschriften die in het kader van eerder gevoerde en andere procedures zijn ingebracht. Tevens is bijgevoegd een kopie van de reactie die in het kader van de gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan lopende MER-procedure is ingebracht. Voor zover de stukken betrekking hebben op de onderhavige bestemmingsplanprocedure zijn de reacties in het onderstaande gebundeld en vervolgens onder nummer 4 samengevat en beantwoord.

De inspraakreacties omvatten de volgende stukken.

- 1) 'Bezwaarschrift voorontwerpbestemmingsplan' d.d. 1 februari 2003, van de besturen van de 3 G's, met als bijlagen: van het bestuur van Groot Geerdinkhof: 'Bezwaarschrift ontwerpbestemmingsplan Laag Koningshoef' d.d. 12-12-2000, 'Bezwaarschrift bestemmingsplan Laag Koningshoef' d.d. 12-08-2001, 'Bestemmingsplan Laag koningshoef' d.d. 25-11-2001, 'Beroepschrift Raad van State' m.b.t. bestemmingsplan Laag Koningshoef d.d. 08-04-2002, 'Aanvullingen bij beroepschrift' d.d. 05-11-2002, 'Bezwaarschrift tegen vaststelling hogere geluidswaarde bestemmingsplan Laag Koningshoef' d.d. 19-08-2001;

van de besturen van de 3 G's: 'Beroepschrift Raad van State tegen ontgrondingsvergunning GS m.b.t. verlaging 's-Gravendijkdreef en Bijlmerdreef d.d. 30-12-2002; van Bureau Middelkoop: kopie krantenbericht met zienswijze tegen vernieuwing Grunder-Grubbehoeve d.d. ?; van de besturen van de 3 G's: 'Reactie op de MER d.d. 04-02-2003) en

2) op schrift gestelde mondelinge reacties tijdens inspraakavond 29 januari 2003:

- a) 'Inspraak bestemmingsplan' d.d. 13 februari 2003 van J. van Riet;
- b) 'Inspraak voorontwerpbestemmingsplan de Nieuwe Bijlmer van Elly van den Brink (met als bijlage reactie MER hoorzitting 27 januari 2003);
- c) 'Aanmerkingen en bezwaren mbt het concept ontwerp', namens de 3 B's: H. Boven (Geerdinkhof), H.A. Domisse (Groenhoven), P. Lie (Groenhoven), E. Peereboom (Geerdinkhof).

Zoals eerder gemeld zijn in het onderstaande de reacties uit de diverse stukken gebundeld en zijn de samenvatting van de reacties en de beantwoording gecombineerd. De beantwoording is cursief weergegeven. Voor zover reacties zijn bijgevoegd die als reactie in het kader van de MER-procedure zijn ingediend, worden deze hier niet behandeld, daar zij door de MER-toetsingscommissie in behandeling zijn genomen.

4.1. Algemeen

4.1.1. Bij 'regelgeving en beleid' ontbreekt de Wet milieubeheer.

In de toelichting is een apart hoofdstuk gewijd aan het voor het bestemmingsplan meest relevante onderdeel van de Wet milieubeheer: de MER. De toelichting bij het bestemmingsplan is ten opzichte van het voorontwerp mede naar aanleiding van de inspraak uitgebreid en aangepast. In het hoofdstuk "Uitvoerbaarheid" wordt ingegaan op milieuaspecten die relevant zijn voor het bestemmingsplan.

4.1.2. De 3 G's behouden zich het recht voor in een later stadium op de bedrijvenregeling en de staat van inrichtingen terug te komen (paragraaf 4.4.2).

Uiteraard staat dit inspreker vrij.

4.1.3. De projectleider heeft een tekort geraamd van 68 mln. Hoe verhoudt zich dat tot de maximaal toegezegde bijdrage door de Amsterdamse gemeenteraad van 58.86 mln.? Hoe reëel is het te werken met een inflatiecorrectie van 3 procent en wat gebeurt er als de raming van het tekort wordt overschreden?

De vernieuwing van de Bijlmermeer kan, conform het vermelde in hoofdstuk "uitvoerbaarheid" uit de plantoelichting, worden uitgevoerd binnen het vastgestelde financiële kader.

4.1.4. Het bezwaar tegen de ontgrondingsvergunning is in procedure en kan volgens de 3 G's een deel van het bestemmingsplan niet uitvoerbaar maken.

De betreffende ontgrondingsvergunning is inmiddels onherroepelijk.

4.1.5. De 3 G's vragen zich af waarom niet expliciet wordt gemeld dat er al een autobedrijf is toegestaan aan de Kromwijkdreef, waardoor er al een uitzondering is gemaakt op het deelgebied Kromwijkdreef (paragraaf 4.3.3.).

Het bestemmingsplan is, mede naar aanleiding van de inspraak, aangepast zodat er specifiek is aangegeven welke functies op een bepaalde plek zijn toegestaan. Voor garagebedrijven is een afzonderlijke bestemming opgenomen, dit is het geval voor een perceel aan de Kromwijkdreef.

- 4.1.6. De 3 G's maken bezwaar tegen de verlaging Kromwijkdreef, waardoor het net opgeleverde Crea-gebouw, destijds met spoed neergezet om geen Europese gelden mis te lopen, afgebroken zal moeten worden. Dit is weggooien van gemeenschapsgeld.

Het CREA-gebouw zal als gevolg van het verlagen van de Kromwijkdreef gedeeltelijk worden afgebroken. De afbraak blijft beperkt tot het gebouwgedeelte onder de Kromwijkdreef; het grootste deel van het gebouw blijft gehandhaafd. Ten tijde van de bouw van het CREA-gebouw was geen besluit genomen over de toekomst van de Karspeldreef.

Als gevolg van het besluit van de stadsdeelraad inzake het SPvE K-midden zal de Karspeldreef worden verlaagd. Het gedeelte van de Kromwijkdreef direct aan de Karspeldreef wordt daarmee ook verlaagd.

- 4.1.7. De 3 G's vragen te kijken naar blz. 28: discotheken etc.

Inspreker doelt op blz 28, paragrafen 4.3.3.1., 4.3.3.2. en 4.3.3.3. van de plantoelichting van het voorontwerp. Daarin werd aangegeven dat de gebieden met de bestemmingen Centrumvoorzieningen (CV), Gemengde Voorzieningen (GV) en Stedelijke Functies (SF), zijn gericht op een menging van functies, waaronder horeca in diverse vormen (onder meer discotheken). In verband met de invloed die horeca kan hebben op met name woongebieden is er voor gekozen het bestemmingsplan op dit punt aan te scherpen. Nieuwe horeca is slechts toegestaan in een beperkt aantal gebieden waar horeca wenselijk wordt gevonden, zoals het gebied aan de oostzijde van de Amsterdamse Poort. Ook is het bestemmingsplan aangescherpt zodat de toegestane vormen van horeca zijn beperkt. Er zijn bijvoorbeeld geen discotheken toegestaan. De benaming van de diverse bestemmingen is overigens aangepast om de doorgevoerde aanpassingen tot uitdrukking te brengen.

- 4.1.8. De 3 G's wijzen er op dat in paragraaf 3.4.6.2.3. wordt gesproken over de natuurbeleving van water door een stadsbewoner. Waarop is dat gebaseerd? De Bijlmerbewoners zijn geen stadsbewoners, natuurbeleving is niet onderzocht in de MER, mogen we wel naar water kijken en niet naar groen?

Het aanleggen van ecologische oevers draagt bij aan de natuurwaarde van de Bijlmermeer. De indeling van de toelichting is overigens aangepast.

- 4.1.9. De 3 G's willen weten wat wordt bedoeld met 'beperking van verharding vergroot de mogelijkheid voor het vasthouden van gebiedseigen water' en welke maatregelen in dit kader worden genomen.

Onverharde bodem neemt eenvoudiger en meer water op dan verharde. Op de maatregelen wordt in de aangepaste toelichting ingegaan.

- 4.1.10. De 3 G's vragen zich af of de te verlagen dreef ook gezien wordt als een stedenbouwkundige barrière als het gaat om fietsen (paragraaf 3.4.5.4).

Een stedenbouwkundige barrière is het geheel van ruimtelijke factoren dat leidt tot een ruimtelijk beeld van scheiding tussen twee deelgebieden. Het verlagen van de dreven vormt geen barrière voor fietsers.

- 4.1.11. De 3 G's willen weten wat het verschil is tussen Stedelijke Functies, Centrumvoorzieningen en Gemengde Voorzieningen enerzijds en Maatschappelijke bedrijvigheid en horeca anderzijds (2^e alinea).

Geconstateerd is dat de benaming van de diverse bestemmingen en de onderlinge verschillen hiertussen tot onduidelijkheid hebben geleid. Naar aanleiding van de inspraak en het overleg ex artikel 10 Bro is het bestemmingsplan op dit punt aangepast. Zie de tekst hierover in de toelichting.

- 4.1.12. Bezwaar bestaat tegen bouwhoogte, bebouwingspercentage, en bestemming van het deel ten noorden van de Bijlmerdreef.

Zie de beantwoording van de reacties 3.1., 3.4. en 3.6.

- 4.1.13. Het in de bestemming opgenomen “uit te werken” is te vrijblijvend. Dit impliceert het ontbreken van een plan, hierop kan niet ingesproken worden, immers volgens de Lis-doctrine kan later tegen uitgewerkte plannen geen bezwaar meer gemaakt worden. Ondanks de belofte dat bewoners betrokken zullen worden bij uitwerking, ontbreekt het wettelijk kader van inspraak en bezwaar en beroep, dit is een aantasting van de rechtszekerheid van de omwonenden, terwijl dit wel de bedoeling van een bestemmingsplan is.

Zie de beantwoording van reactie 3.5.

- 4.1.14. Door de toename van het percentage bebouwing dat toegestaan is, neemt het percentage groen af van 50 naar 25; bovendien komt er mogelijk nog extra verharding die niet is meegeteld.

Zie de beantwoording van reactie 3.6.

- 4.1.15. De toegestane bouwhoogte van 25 meter is te hoog, dit komt neer op 8 verdiepingen dat is nogal massief, het wordt een barrière tussen Gouden Leeuw en de overkant.

Zie de beantwoording van reactie 3.7.

- 4.1.16. Door de combinatie van hoog- en laagbouw blijft er minder ruimte over voor groen; laagbouw neemt namelijk meer grond in beslag.

Zie de beantwoording van reactie 3.4. en 3.6.

- 4.1.17. Het is met elkaar in tegenspraak dat het bestemmingsplan wel voorziet in een bebouwingspercentage voor een laagbouwwijk, zonder de bouwhoogte terug te brengen tot een bijbehorende maat.

Zie de beantwoording van reactie 3.4. en 3.6.

- 4.1.18. Bebouwing moet tot maximaal 25 procent zijn toegestaan en de maximale bouwhoogte moet 10 meter zijn, om recht te doen aan de hoge woontorens en het wonen in het groen.

Zie de beantwoording van reactie 3.7.

4.2. Verhouding met het MER procedureel

- 4.2.1. Het MER is nog niet getoetst door de Cie MER. Beloofd is dat het bestemmingsplan pas in de raad wordt behandeld als de gehele MER procedure is doorlopen. Het is niet ondenkbaar dat de Cie MER aanvullingen en verbeteringen adviseert, nu het op tenminste acht punten niet voldoet aan de richtlijnen.

De gevolgde procedure is niet voorgeschreven in de Wet milieubeheer of de Wet op

de Ruimtelijke Ordening, maar doet zorgvuldig recht aan de bedoeling van de wetgever. Door gelijktijdige terinzagelegging van het MER en het voorontwerpbestemmingsplan hebben belangstellenden vroegtijdig inzicht kunnen krijgen in de mogelijke doorwerking van het MER in de ruimtelijke besluiten. In het voorontwerpbestemmingsplan kunnen bewoners lezen, wat het DB voorstelt aan de stadsdeelraad met betrekking tot de milieueffecten zoals die zijn beschreven in het MER.

De stadsdeelraad beslist over het ontwerpbestemmingsplan, nadat het MER haar beoordelingsprocedure volledig heeft doorlopen. Inmiddels is op verzoek van de Cie MER een aanvulling op het MER gemaakt. Deze aanvulling bevat geen nieuwe informatie, maar betreft het opnemen van een groter aantal maatregelen in het MMA. De Cie MER heeft in haar toetsingsadvies d.d. 28 maart 2003 positief geadviseerd over het MER, inclusief de aanvulling.

- 4.2.2. Het stadsdeel heeft geen informatieavond georganiseerd waarop zij met ons van gedachten kon wisselen over de implementatie van de MER in het bestemmingsplan en in het totale plangebied waarop de MER betrekking heeft. Er is een hoorzitting gehouden voor het MER en een hoorzitting voor het bestemmingsplan.

Het Dagelijks Bestuur heeft een voorstel gedaan over de implementatie van het MER en dat kenbaar gemaakt door het voorontwerpbestemmingsplan ter visie te leggen.

Belanghebbenden hebben tijdens de inspraakavond kunnen reageren op het voorstel van het Dagelijks Bestuur.

- 4.2.3. Het getuigt van onbehoorlijk bestuur als bewoners al moeten reageren op een concept-voorontwerp dat gebaseerd is op aanbevelingen en resultaten uit de MER die nog in procedure is. Het stadsdeel neemt het MER kennelijk niet serieus.

Zie de beantwoording van reactie 4.2.1.

- 4.2.4. Het voorontwerpbestemmingsplan is bedoeld om tegemoet te komen aan de behoefte van een overall plan. Het klinkt als een staaltje van bestuurlijk onvermogen om nu pas tot het inzicht te komen dat er behoefte is aan een samenhang tussen alle plannen. Alle lopende deelplannen zouden moeten worden ingetrokken, teneinde inderdaad alle belangen te kunnen afwegen.

Uiteraard zijn de reeds vastgestelde plannen beoordeeld op samenhang. Het bestemmingsplan bundelt al deze deelplannen en maakt het voor belanghebbenden, die niet aan de plannen werken, inzichtelijk hoe het totaalbeeld eruit ziet.

- 4.2.5. De MER procedure heeft een opschortende werking waardoor alle gestarte procedures ten aanzien van sloop, kap en ontgronding per onmiddellijk moeten worden ingetrokken.

De MER procedure moet zijn afgerond voordat het ruimtelijke besluit waarop het betrekking heeft wordt genomen (artikel 7.27 Wm). Op deze manier kan de MER volwaardig deel uitmaken van de besluitvorming ten aanzien van het onderliggende ruimtelijke besluit, in dit geval dus het bestemmingsplan de Nieuwe Bijlmer. De wet legt geen verbinding met eventuele sloop, kap en ontgronding als zodanig.

- 4.2.6. Het toepassen van het MER, met name het MMA daarin, is lang niet zeker want afhankelijk van de dekking van meerkosten uit externe middelen.

In het bestemmingsplan is aangegeven welke maatregelen uit het MMA zijn

overgenomen en hoe dit in het bestemmingsplan is vastgelegd. Voorzover maatregelen financieel of anderszins niet haalbaar zijn, is dit toegelicht en zijn de maatregelen niet voorgeschreven in het bestemmingsplan. Een aantal maatregelen kan in de toekomst alsnog financieel haalbaar worden indien er externe middelen gevonden worden. Het bestemmingsplan staat dergelijke maatregelen niet in de weg.

- 4.2.7. Twijfel bestaat of de uitkomsten van het MER meegenomen zullen worden in de verdere planuitwerking en planproces, omdat de portefeuillehouder dit al 'luchtfietserij' heeft genoemd.

Het MER en de juridische vertaling daarvan in het bestemmingsplan biedt inzicht in de maatregelen die zullen worden geïmplementeerd in het verdere planproces. Bij de verdere planuitwerking zullen zowel het Dagelijks Bestuur als de stadsdeelraad de plannen toetsen aan de vastgestelde maatregelen.

- 4.3. Verhouding met het MER inhoudelijk

- 4.3.1. Het MER is minder ruimhartig opgenomen in het bestemmingsplan dan bij oppervlakkige lezing lijkt.

Het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de inspraak aangescherpt zodat duidelijk is voor welke alternatieven uit het MER is gekozen en hoe dit is vastgelegd in het bestemmingsplan (de plankaart en de voorschriften).

- 4.3.2. Wat wordt verstaan onder 'aantrekkelijke woonmilieu's' als het milieu zeer negatief beïnvloed wordt door de plannen.

De uitkomsten van de milieueffectrapportage geven geen aanleiding voor het oordeel dat het milieu negatief wordt beïnvloed door de plannen. Voor sommige aspecten betekenen de plannen een verbetering van het milieu, voor sommige plannen neutraal, voor andere is sprake van negatieve milieueffecten. Voor die laatste bevat het MMA alternatieve maatregelen.

- 4.3.3. Het bestemmingsplan geeft geen antwoord op de vraag hoe de buurt van de 3 G's droge voeten houdt.

Het MER constateert dat er geen oorzakelijk verband bestaat tussen de ingrepen in het vernieuwingsgebied en het grondwaterprobleem in de buurt van de 3 G's.

- 4.3.4. De gevolgen van de plannen voor de ecologie zijn negatief: hoe verhoudt zich dat tot de Flora- en faunawet.

De in de toelichting vermelde inventarisatie op grond van de Flora en Faunawet is mede bedoeld om aan te tonen dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is in het licht van de Flora en faunawet. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de plannen zal altijd in overeenstemming met de Flora en Faunawet worden gehandeld.

- 4.3.5. Dat de plannen op het punt van de luchtkwaliteit geen aanpassing behoeven is in strijd met het Omegam Groenadvies.

Bedoeld 'Onderzoek' naar het groen in de omgeving van de 's-Gravendijkdreef is opgesteld door Omegam Groenadvies in opdracht van de eigenaarsverenigingen Gouden Leeuw, Groenhoven en Groot Geerdinkhof. Dit rapport bevat geen onderzoek naar de luchtkwaliteit in het betreffende gebied, maar algemene opmerkingen over de functie van bomen in steden en parken. De conclusie van Omegam ("de hoeveelheid stofdeeltjes in de lucht zal sterk toenemen door het

verdwijnen van een groot aantal bomen en struiken.”), wordt niet gestaafd met onderzoeksgegevens en wordt weersproken in het MER. De Commissie MER was bij haar toetsing in het bezit van bedoeld rapport.

Het toetsingsadvies van de Commissie MER plaatst geen kanttekeningen bij de kwaliteit en volledigheid van het MER op het gebied van luchtkwaliteit.

Inmiddels is het onderzoek naar luchtkwaliteit aan de hand van de meest actuele verkeersgegevens en het inmiddels van kracht geworden Besluit luchtkwaliteit 2005 geactualiseerd. Verwezen wordt naar de tekst daarover in het hoofdstuk “Uitvoerbaarheid” van deze toelichting.

- 4.3.6. Men is niet overtuigd dat de verlaging van de dreven geen negatief effect heeft op de grondwaterstand. Deze conclusie is gebaseerd op aannames.

In het MER wordt op dit onderwerp uitvoerig ingegaan. Het MER is gebaseerd op een zeer uitgebreid wateronderzoek en –advies. Er is ons inziens geen aanleiding voor twijfel over de onderzoeksresultaten. De Commissie voor de milieueffectrapportage geeft in haar toetsingsadvies de conclusie uit het MER weer en spreekt zelfs van een positief effect van dreefverlaging op de grondwaterstand.

- 4.3.7. Het MER is onvolledig en behoeft aanvulling.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft tijdens haar toetsingsperiode geoordeeld dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het bestemmingsplan. Zij heeft echter gevraagd om een aanvulling, omdat milieuvriendelijke maatregelen niet in het MMA opgenomen waren vanwege onder andere financiële haalbaarheid. Deze aanvulling is opgesteld en door de Commissie m.e.r. in haar beoordeling meegenomen. De aanvulling bevat geen nieuwe informatie, maar alleen een toevoeging van alternatieve maatregelen aan het MMA die eerder niet waren opgenomen omwille van financiële haalbaarheid.

- 4.3.8. Het is onacceptabel dat de uiteindelijke waterberging afhankelijk wordt gemaakt van de feitelijk gerealiseerde verharding. Indien later blijkt dat 12 ha nodig zijn en er geen ruimte voor is gereserveerd in het bestemmingsplan, worden de bewoners nu voor de gek gehouden’. Niet wordt onderbouwd waarom de gevolgen voor het Bijlmerpark wel en die voor de Bijlmerwijde niet in de MER zijn geanalyseerd.

De uiteindelijke realisatie is afhankelijk van de gerealiseerde verharding, maar de reservering van de maximaal benodigde waterberging is inmiddels wel onderdeel van het bestemmingsplan. In het MER zijn de effecten van de plannen voor de directe omgeving van het plangebied (en dus ook voor de Bijlmerweide) eveneens gemeten.

- 4.3.9. Waarom worden de voorstellen van DWR voor de watergangen buiten de nieuwbouwvlekken niet ook uitgevoerd, zodat alle bewoners prettig wonen zonder waterproblemen?

Realisatie van watergangen buiten de nieuwbouwvlekken is geen onderdeel van de vernieuwing van de Bijlmermeer. De waterbeheerder onderzoekt of realisatie van de watergangen mogelijk is. Gedeeltelijk hebben de voorstellen overigens betrekking op gebieden buiten dit bestemmingsplan.

- 4.3.10. De 3 G's zijn er niet van overtuigd dat verlagen van de dreven en het grootschalig kappen van de bomen geen invloed hebben op de grondwaterstand.

Zie de beantwoording van reactie 4.3.6.

- 4.3.11. Omdat de grondbalans positief zal zijn is het milieu er bij gebaat dat er minder wordt afgegraven; het niet afgraven van de dreven zou daaraan bijdragen.

Bij de planontwikkeling wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans voor de gehele Bijlmermeer. Concreet betekent dit dat de grond die vrijkomt bijvoorbeeld ten gevolge van de vergroting van het wateroppervlak of door de verlaging van de dreven in Amsterdam Zuidoost zelf, onder andere door integrale of gedeeltelijke ophoging, zoveel mogelijk zal worden hergebruikt.

Het Bodembeheerplan Stadsdeel Zuidoost is van toepassing. Hierin zijn de mogelijkheden beschreven voor het (her)gebruik van grond in het stadsdeel Zuidoost.

- 4.3.12. Zowel in het MER als in het voorontwerpbestemmingsplan ontbreekt een analyse van de effecten van het verdwijnen van kwantiteit van groene gebieden. De 3 G's maken bezwaar tegen het totaal ontbreken van randvoorwaarden in het voorontwerp om het huidige niveau van groen, natuurwaarden en –beleving rond de woningen te behouden.

In het MER zijn de effecten van de plannen op het groen onderzocht. In het bestemmingsplan zijn de vastgestelde plannen juridisch-planologisch vertaald. In deze plannen is behoud van het huidige niveau van groen, natuurwaarden en –beleving geen randvoorwaarde, derhalve geldt dit ook voor het bestemmingsplan. Wel wordt er bij de planuitwerking zoveel als mogelijk rekening gehouden met behoud van groene kwaliteiten. Het versterken van de ecologische kwaliteit in uitwerkingsplannen als uitgangspunt is opgenomen in de aanvulling op het MER en daarmee in het MMA. Deze intentie is ook opgenomen in de toelichting bij dit bestemmingsplan.

- 4.3.13. De 3 G's eisen dat aanvullend onderzoek wordt gedaan naar het realiseren van een duurzame woonomgeving.

Het geldend beleid van de gemeente Amsterdam en het onderzoek dat in het kader van het MER is uitgevoerd, bieden voldoende informatie over duurzaamheid. Het oordeel van de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies sluit hierbij aan. Bij de planuitwerking wordt het aspect duurzaamheid verder vormgegeven.

- 4.3.14. Het stadsdeel blijft weigeren om duidelijk aan te geven waarop de resultaten stoelen van het aantal autoverplaatsingen en of deze realistisch zijn.

Door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is een studie uitgevoerd naar de ontwikkelingen van het verkeer en vervoer in Amsterdam Zuidoost tussen 1998 en 2010 (DIVV, Verkeersstudie Omval-AMC, 2001). Deze studie is gebruikt om de effecten op het gebied van verkeer en vervoer in het MER te beschrijven. In het kader van het MER is een analyse gemaakt van de in de studie Omval-AMC gebruikte uitgangspunten, met name van 'die ten aanzien van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen en van de mogelijkheden om het openbaar vervoer uit te breiden'. Deze analyse is uitgevoerd door Ecorys: Update vervoerkundige effecten Vernieuwing Bijlmermeer, augustus 2002, opgenomen als bijlage bij het MER. De Commissie m.e.r. heeft ook dit onderdeel expliciet positief getoetst.

- 4.3.15. Uit de hoorzitting over de MER is onduidelijkheid ontstaan over de wijze waarop de luchtkwaliteit – zeker in relatie tot niet langs wegen staande bomen - is gemeten.

De luchtkwaliteit is vastgesteld door de invoer van gegevens in een model, waarmee vervolgens de mate van verontreiniging wordt uitgerekend. In dit model zit een bomenfactor. Het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. plaatst geen kanttekeningen bij de kwaliteit en volledigheid van het MER op het gebied van luchtkwaliteit. Zie verder de beantwoording bij opmerking 4.3.5.

- 4.3.16. Het is onacceptabel voor de 3 G's dat het aantal geluidgehinderden zo fors zou toenemen, omdat het stadsdeel vasthoudt aan bouwen langs de dreven. De 3 G's hebben bezwaar tegen het bouwen in zones waarvan van te voren bekend is dat de geluidsnormen worden overschreden. Twijfel bestaat over de haalbaarheid van ZOAB, nu dit niet haalbaar werd geacht bij Laag Koningshoef.

Wat betreft het aspect geluid is in het MER ook gekeken naar het cumulatieve aspect van de geluidshinder (dus inclusief spoorwegverkeer, luchtverkeer en wegverkeer). De mogelijkheid tot het bouwen van woningen op locaties waar de geluidsnormen worden overschreden is aan strenge juridische voorwaarden verbonden. Aan deze voorwaarden wordt voldaan. Zie ook de tekst hierover in het hoofdstuk "Uitvoerbaarheid" van deze toelichting. Maatregelen met als doel reductie van geluidsoverlast zijn in het MER onderzocht. Het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. plaatst geen kanttekeningen bij de kwaliteit en volledigheid van het MER op het gebied van geluid.

- 4.3.17. De 3 G's eisen dat het MER wordt uitgebreid met een MER voor de Bijlmerweide. De Bijlmerweide is expliciet, op uitdrukkelijk verzoek van het stadsdeel, uit de MER gelaten, aldus de 3 G's. De onderzoekers zouden zelfstandig tot een ander oordeel zijn gekomen.

De 3 G's concluderen dat de voorliggende plannen beslist onvoldoende zijn in het kader van ecologie, milieu en waterberging en kunnen geen genoegen nemen met de conclusie die het stadsdeel trekt "dat het maar beleidsaanbevelingen zijn" en dat concrete effecten pas zouden kunnen worden beoordeeld als ze onderdeel zijn van maaiveldontwerpen.

Er zijn geen plannen om de Bijlmerweide te herstructureren en er is dan ook geen onderzoek verricht naar mogelijke effecten daarvan. De Bijlmerweide behoort derhalve niet tot het plangebied van zowel het MER als het bestemmingsplan. De Bijlmerweide komt wel in het rapport voor – net als andere aangrenzende gebieden – omdat er uitstralingseffecten zijn. Als er negatieve effecten zijn - en dat is hier het geval m.b.t. de flora en de fauna - in het te onderzoeken gebied, moet worden aangegeven of die kunnen worden gecompenseerd binnen het gebied zelf of op een andere locatie. Dat is de reden dat de Bijlmerweide in het rapport wordt genoemd.

- 4.3.18. De 3 G's kunnen niet instemmen met de verlaging van de dreven. De naar aanleiding van de Structuurvisie Bijlmer genomen besluiten zouden omstreden zijn, daar slechts sprake zou zijn van "het kunnen verlagen van de oostelijke dreven".

Zie de beantwoording van reactie 3.2.

- 4.3.19. Het milieu in al zijn aspecten gaat er fors op achteruit en de bereidheid van het stadsdeel om daaraan tegemoet te komen door of van de plannen af te zien of echte compensatie te bieden is nihil.

Het MER is juist bedoeld om de effecten van de huidige plannen op het milieu te onderzoeken. Daarnaast is er in het MER onderzocht of plannen milieuvriendelijker uitgevoerd kunnen worden. Als resultaat van de MER zijn de vernieuwingsplannen in

het bestemmingsplan in gewijzigde vorm opgenomen. Indien het MER daartoe geen aanleiding gaf zijn plannen niet aangepast.

- 4.3.20. De 3 G's vragen zich af hoe de extra verharding van het 3G-gebied zich verhoudt t.o.v. de gewenste extra waterberging van 1,2 ha.

Bij de berekening van de benodigde ruimte voor waterberging is gekeken naar de gehele Bijlmermeer. Op basis van de huidige planning is een berekening gemaakt van de toekomstige verharding. In het bestemmingsplan is waterberging gereserveerd op basis van de berekende verharding.

4.4. Bezwaren ingebracht tegen bestemmingsplan Laag koningshoef

- 4.4.1. Omdat de voorliggende plannen vergelijkbaar zijn met de plannen voor Koningshoef en Laag Koningshoef (aantasting van de groene woonomgeving, grootschalige kap en verlaging van de dreef) verzoeken de 3 G's de bezwaren tegen die plannen hier als ingelast te beschouwen.

Zij noemen daarbij dat een MER noodzakelijk is, dat bouwen in de provinciale ecologische hoofdstructuur niet acceptabel is, dat het principe van de dreefverlaging, noch de noodzaak van bouwen van woningen langs de dreef, ergens wordt onderbouwd. De andere aldaar genoemde argumenten komen ook elders al terug in de reactie van de 3 G's.

Inderdaad zijn in de procedure voor het bestemmingsplan Laag Koningshoef deze punten en argumenten ook al aan de orde geweest en gewogen. Voor wat betreft de noodzakelijkheid van de MER wordt verwezen naar het hoofdstuk "Milieueffectrapportage" in deze toelichting. De woningen in Laag Koningshoef zijn inmiddels gerealiseerd op basis van een vrijstellingsbesluit ex artikel 19 WRO. Dit vrijstellingsbesluit is inmiddels onherroepelijk.

4.5. DE VOORSCHRIFTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN TE RUIM

- 4.5.1. Gegeven de zeer gedetailleerde plannen van aanpak doet het kiezen voor een globaal bestemmingsplan de 3 G's vreemd aan.

Mede naar aanleiding van de reactie van insprekers is het bestemmingsplan aangescherpt. Voor de gebieden waar inmiddels al gedetailleerde stedenbouwkundige plannen voor handen zijn, zijn ook meer gedetailleerdere bestemmingen opgenomen. Voor gebieden waar dit nog niet het geval is, is een globalere bestemming gehandhaafd. Zie verder de tekst hierover in paragraaf 8.3 van deze toelichting.

- 4.5.2. De 3 G's geven aan dat de parkeernorm in het bestemmingsplan voor de hoogbouw 0.5-0.7 parkeerplaats per woning is, terwijl in het Finale PvA en de parkeernota uitgegaan wordt van 0.7 voor de hoogbouw.

In een aantal reeds gerealiseerde renovatiegebieden is de parkeernorm van 0,5 gehanteerd, omdat er toen nog geen vastgesteld parkeerbeleid was. De parkeernorm voor hoogbouw is conform de parkeernota 0,7. Het aantal parkeerplaatsen wordt volgens een groeimodel (o.b.v. autobezit) uitgebreid tot de parkeernorm bereikt is. Daarom is in dit bestemmingsplan onder meer ook voorzien in parkeergebouwen in twee lagen bij de flats Kikkenstein en Kleiburg.

- 4.5.3. Op grond van de mogelijkheid, die in verschillende artikelen van het plan voorkomt, om voor 5% van de bebouwing incidentele overschrijding van de bouwhoogte tot

maximaal 50% toe te staan (bij laagbouw zou die zelfs 100% zijn), concluderen de 3 G's dat de toegestane overschrijdingen erg ruim zijn bemeten. Dit zal leiden tot een te grote vrijheid wat betreft de invulling van de bouwhoogtes. De maximale bouwhoogte van de toren bij de Garstkamp van 60 meter is niet acceptabel. Deze bouwhoogte is niet in overeenstemming met de omgeving en tast de privacy en het uitzicht van de huidige bewoners aan.

Mede naar aanleiding van de reactie van inspreker is het bestemmingsplan aangescherpt. De genoemde vrijstellingsmogelijkheid is geschrapt uit het bestemmingsplan. Op de plankaart is specifiek per (deel van een) bestemmingsvlak aangegeven welke maximum bouwhoogte geldt. De maximum bouwhoogte ter plaatse van het gebied dat grenst aan Garstkamp (deelblad D) is, conform het Plan van Aanpak gebied Grubbehoeve-Grunder gesteld op 40 meter.

- 4.5.4. Nauwkeurigheidsgraad van 2 meter bij de wijze van meten is te ruim (normaal 1).

De in het voorontwerp gehanteerde nauwkeurigheidsgraad van 2 meter hing samen met de schaal van de plankaart van het voorontwerp. Mede naar aanleiding van de inspraak zijn de plankaarten in een gedetailleerdere schaal (1:1000) getekend. Ook de nauwkeurigheidsgraad is hierop aangepast, deze is conform de wens van insprekers gesteld op 1 meter.

- 4.5.5. Oppervlakte van de waterplas bedraagt in het bestemmingsplan 9,5 ha, waar in het Finale PvA wordt uitgegaan van 12,5 ha (artikel 8 lid 2).

De regeling met betrekking tot oppervlaktewater is aangepast ten opzichte van het voorontwerp. Om de bestaande en beoogde waterstructuur beter tot uitdrukking te laten komen is het oppervlaktewater met een afzonderlijke bestemming "Water" aangegeven. Ook is een artikel in de voorschriften opgenomen als waarborg dat binnen het plangebied voldoende oppervlaktewater gerealiseerd wordt. Verwezen wordt naar de tekst hierover in de toelichting.

- 4.6. De uitwerkingsverplichting

- 4.6.1. De bestemming 'Stedelijke Functies' in de G-buurt is te vaag en van enige stedenbouwkundige onderbouwing is geen sprake.

Zie ook de beantwoording bij opmerking 3.1, 3.4 en 3.5. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van insprekers is het bestemmingsplan aangescherpt. Op de plankaart is specifieker aangegeven welke maximum bouwhoogte en welke functies zijn toegestaan. Voor het door insprekers bedoelde gebied ten noorden en oosten van de Bijlmerdreef en de 's Gravendijkdreef is een uit te werken bestemming opgenomen.

- 4.6.2. In dit bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de bestaande situatie in het 3 G-gebied.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op vastgestelde plannen, waaronder het Finale Plan van Aanpak en het Plan van Aanpak Grunder / Grubbehoeve alsmede het stedenbouwkundig plan / maaiveldontwerp Grunder. In deze plannen is de stedenbouwkundige samenhang tussen het gebied van de Vernieuwing van de Bijlmermeer en het omliggende gebied, waaronder het 3G-gebied, uitgewerkt. In het Finale Plan van Aanpak is de samenhang voor de gehele Bijlmermeer, waaronder ook het 3G-gebied, onderzocht voor onder andere de wegenstructuur, groen- en waterstructuur en woonmilieus.

- 4.6.3. De invulling van het 3 G-gebied is totaal onaanvaardbaar, want gaat voorbij gaan aan de belangrijkste woonsatisfactie van de 3 G's: het groen.

Zie de beantwoording van reactie 3.6.

- 4.6.4. Voor de uit te werken bestemming SF is de procedure met betrekking tot het uitwerkingsplan onbekend. Waar en hoe kunnen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan bedenkingen worden ingebracht?

In het bestemmingsplan wordt voor de artikel 11 WRO procedure verwezen naar de toepassing van de regeling als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat een ontwerp uitwerkingsplan wordt gemaakt en ter visie wordt gelegd en dat hierop zienswijzen bij het Dagelijks Bestuur kunnen worden ingediend. Vaststelling van het uitwerkingsplan geschiedt door het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland moeten vervolgens hun goedkeuring verlenen. Het besluit van Gedeputeerde Staten ligt zes weken ter visie en beroep en verzoek om een voorlopige voorziening kunnen worden ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

- 4.6.5. Er bestaat een tegenstrijdigheid tussen de doelstelling van het plan om de uitstroom van de bewoners op grond van een negatieve beoordeling van hun woonsituatie zoveel mogelijk in te dammen en het terugbrengen van de hoeveelheid groen.

De hoeveelheid groen wordt door bewoners als positief ervaren, maar is slechts één van de vele aspecten op basis waarvan de woonsituatie wordt beoordeeld. Bewonersenquêtees geven bijvoorbeeld aan dat bewoners ook veel waarde hechten aan leefbaarheid en veiligheid en liever niet in een hoogbouwflat wonen. Een en ander is uitvoerig onderzocht en beschreven in de door de stadsdeelraad vastgestelde 'Vernieuwing voltooien' en het 'Finale Plan van Aanpak'.

- 4.6.6. Het is voor de 3 G's onacceptabel dat de maximum vestigingsgrootte niet wordt genoemd (blz. 8).

Het bestemmingsplan is ten opzichte van het voorontwerp aangescherpt. De omvang van de bestemmingsvlakken is verkleind en er is voorzover nodig aangegeven waar (en op welke bouwlagen) vestigingen van niet-woonfuncties zijn toegestaan. Daardoor is ook de vestigingsgrootte begrensd.

- 4.6.7. De 3 G's hebben bewaar tegen de mogelijkheid dat de 'Uit te werken stedelijke functies' horeca III en IV omvat (4.3.3.9. vergelijk met 4.3.3.3) en extra parkeergelegenheid.

Het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de opmerking van insprekers aangepast. Horeca is ter plaatse van de uit te werken bestemming ten noorden/oosten van de Bijlmerdreef en de 's Gravendijkdreef niet toegestaan. Voor het parkeren is een parkeernorm opgenomen. Dit houdt in dat het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt afhankelijk is van het te realiseren programma (onder meer het aantal woningen).

4.7. Plangrens

- 4.7.1. Het 3 G-Gebied wordt betrokken bij de vernieuwing, niet omdat zij vernieuwd moet worden, maar vanwege verlaging van de dreven en het stadsstraat concept.

Het betrekken van een gedeelte van het 3G-gebied heeft inderdaad als reden dat er een stadsstraat gemaakt wordt van de verlaagde dreef.

- 4.7.2. Realiseren van de stadsstraat leidt automatisch tot het slopen van de torens GL en GH.

Het bestemmingsplan biedt geen aanknopingspunt voor deze stelling van inspreker. Er zijn geen plannen voor de sloop van Gouden Leeuw en Groenhoven.

- 4.7.3. De entree (het visitekaartje) van dit gebied wordt geweld aangedaan: de 3 G's stellen daarom voor aan lid 3 toe te voegen: "het groene karakter van de entree van Geerdinkhof en Geerdinkhof zal behouden blijven".

Als gevolg van het verlagen van de 's-Gravendijkdreef zal ook de ontsluitingsweg van Geerdinkhof en Groenhoven worden verlaagd. Bij de herinrichting wordt gestreefd naar een zo groen mogelijk karakter.

- 4.7.4. Het markante kunstwerk dat de entree van Geerdinkhof markeert dient op dezelfde plek behouden te blijven.

Dit is geen besluit dat genomen wordt in het kader van het bestemmingsplan, maar in de verdere uitwerking van de plannen in een Stedenbouwkundig Plan / maaiveldontwerp. Overigens maakt het bestemmingsplan het mogelijk het kunstwerk te behouden op de bewuste plek.

- 4.7.5. Een stedenbouwkundige breuk van de torens 1 en 2 met de rest van het torenpark is het gevolg en zal grote consequenties hebben voor bereikbaarheid en de woonomgeving.

Zie de beantwoording onder 3.1.

- 4.7.6. Plangrenzen van de MER en het bestemmingsplan lopen niet gelijk. De plangrens in het MER grenst voor Groenhoven/Gouden Leeuw en die van het bestemmingsplan op het Ganzenhoefpad.

Het MER beziet de effecten van het VA en bevat voorstellen voor verbetering in het MMA. Relevant is niet waar precies welke streep op welke tekening staat, maar of de diverse effecten goed in beeld zijn gebracht en of er voldoende basis is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan. De Commissie MER heeft verklaard dat dit het geval is.

- 4.8. De 3 G-woningen

- 4.8.1. Door het afgraven van ongeveer 3,5 meter zandlichaam rijzen de nu nog architectonisch waardevolle parkeergarages lelijk en hoog op. Zij zijn ontworpen voor een hoge dreef.

De ingangen van de parkeergarages worden naar maaiveldniveau gebracht omdat:
- *door het vervallen van de taluds voor de garagetoegangen optimalisering van grondgebruik gerealiseerd kan worden;*
- *mede door het verschuiven van de ligging van de dreef, ruimte ontstaat voor bebouwing tussen de garage en de dreef.*

- 4.8.2. De loopbrug van de ingangen van GL en GH op dreefniveau zijn door een loopbrug verbonden met de achterliggende woontorens, aanpassen of laten verdwijnen brengt hoge kosten met zich mee en doet het architectonische beeld teniet. Bovendien zou

hiermee de veiligheid verminderen, aangezien de berovingen op het maaiveld plaatsvinden en zelden op de loopbrug.

Er wordt niet voorzien in de sloop van de loopbruggen tussen de woontorens en de parkeergarages. De loopbruggen zijn daarom, mede naar aanleiding van de opmerking van insprekers, positief bestemd in het voorliggende bestemmingsplan.

- 4.8.3. Het doorsnijden brengt de VVE's in grote beheerproblemen.

Zoals hierboven onder 4.8.2. is aangegeven wordt voorzien in het behoud van de loopbruggen.

- 4.8.4. Het is voor de 3 G's onbegrijpelijk dat aan de rand van het vernieuwingsgebied een stadsstraat moet worden gerealiseerd.

Zie de beantwoording van reactie 3.2.

- 4.8.5. Bebouwing aan de oostzijde van de 's-Gravendijkdreef en ten zuiden van de Geerdinkhofweg tast het woongenot van de bewoners van Geerdinkhof aan, met name die in de lage nummers, welke bovendien behoren deze tot de groengebieden.

De oostzijde van de 's-Gravendijkdreef is onderdeel van het uit te werken gebied. Vanuit het stedenbouwkundige principe van de stadsstraat is het wenselijk aan beide kanten van de verlaagde dreef woningen te bouwen.

- 4.9 Bezwaren ingebracht tegen Plan van Aanpak Grubbehoefte Grunder
De destijds in de procedure rond het PvA Grubbehoefte-Grunder ingebrachte bezwaren kunnen nu in samenhang en evenwicht worden beschouwd.

- 4.9.1. Er dient geen bebouwing te worden gerealiseerd aan de oostelijke zijde van de 's-Gravendijkdreef.

Zie de beantwoording van reactie 4.8.5.

- 4.9.2. Er bestaat geen enkele noodzaak voor verlaging van de 's-Gravendijkdreef ter hoogte van Geerdinkhof en de Bijlmerdreef ter hoogte van GH en Gouden Leeuw.

Zie de beantwoording van reactie 3.2.

- 4.9.3. Er is geen enkele noodzaak om de groene woonomgeving van dit gebied aan te tasten door grootschalige kap van bomen.

Zie eerdere inspraakreacties 3.4. en 3.6.

- 4.9.4. Het staat niet onomstotelijk vast dat de plannen geen effect hebben op de grondwaterstand.

Hetzelfde geldt voor de kruipruimten in Geerdinkhof en voor de fundering van Gouden Leeuw en GH. De bezwaren tegen de MER op dit punt worden beschouwd als hier ingelast.

Zie de beantwoording van reactie 4.3.6.

- 4.9.5. De bestemmingsplangrens dient minimaal aan de westelijke respectievelijk noordelijke zijde van de dreven te worden vastgesteld.

Zie de beantwoording van reactie 3.1.

- 4.9.6. De 3 G's vinden dat er opnieuw onderzocht dient te worden of het wel noodzakelijk is dat Grunder gesloopt wordt: de gedeeltelijke sloop van Grubbehoeve is inmiddels al van de baan en het initiatief 'koop je eigen Bijlmer' is zeer succesvol te noemen.

De flat Grunder is inmiddels gesloopt.

- 4.9.7. Het reeds eerder geëiste onderzoek naar nut en noodzaak van sloop aan de kant van het 3 G-gebied heeft nog niet plaatsgevonden.

In het 3G-gebied worden geen gebouwen afgebroken.

- 4.9.8. De vraagstelling voor het OTB onderzoek was manipulerend van aard.

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

5. Reactie van Milieucentrum Amsterdam

Volgens het wensbeeld voor de hoofdgroenstructuur 'De hoofdgroenstructuur versterkt' zou het Bijlmerpark aan de hoofdgroenstructuur moeten worden toegevoegd. De HGS is primair bedoeld voor natuur en recreatie, ruimte voor wonen en werken is niet de bedoeling. Door bebouwing te concentreren binnen een bepaald gebied kan het groene karakter van het park behouden blijven en kan het gebied van de HGS deel gaan uitmaken. Het Milieucentrum vraagt daarom het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat een specifiek deel van het bestemmingsplan bestemd wordt voor bebouwing (bestemming park wonen) en de rest van het gebied daar expliciet van wordt gevrijwaard en versnippering wordt voorkomen. Naar het oordeel van het Milieucentrum zou voor het te bebouwen deel het gebied ten oosten van de Gooiseweg tussen Bijlmerdreef en Karspeldreef geschikt zijn.

Als resultaat van jarenlange discussie over de herinrichting en bebouwing van het Bijlmerpark heeft de stadsdeelraad op 18 juni 2002 een besluit genomen over de Nota van Uitgangspunten Bijlmerpark. Inmiddels is het Stedenbouwkundige Programma van Eisen Bijlmerpark op 26 mei 2005 vastgesteld door de stadsdeelraad.

De noodzaak voor verbetering van het Bijlmerpark komt voort uit het sterk verouderde bomenbestand en de beperkte bruikbaarheid in relatie met het gevoel van onveiligheid en ontoegankelijkheid. Redenen om het park tevens ingrijpend herin te richten zijn gelegen in de sterk veranderende maatschappelijke ontwikkelingen in de Bijlmer sinds de aanleg daarvan en in de maatschappelijke noodzaak om de grond binnen de stadsgrenzen optimaler te benutten, onder andere voor woningbouw. Op hoofdlijnen zijn door de stadsdeelraad voor het Bijlmerpark dan ook een aantal keuzes gemaakt. Deze hoofdlijnen moeten in kwantitatieve zin een aantal belangrijke functies van het Bijlmerpark veilig stellen en in programmatische zin tegemoet komen aan veranderende behoeftes, te weten: ca. 11 ha natuurpark; ca. 10 ha in te richten voor veldsportgebruik en ca. 5 ha voor meer intensief recreatief stedelijk gebruik. Ook moet de waterbergende functie van het park worden verruimd. Dit programma is verder uitgewerkt in het SPvE en vastgelegd in het bestemmingsplan. Met dit programma worden de belangrijkste peilers gelegd onder een duurzaam in te richten stadspark binnen een zich vernieuwende Bijlmermeer. Naar de mening van de stadsdeelraad biedt dit programma voldoende mogelijkheden voor de toekomstige behoefte aan recreatie, sport, groen en ecologie in het Bijlmerpark. Bovendien moet dit stadspark zich duidelijker onderscheiden van andere vormen en functies van groen in Zuidoost, zodat de diversiteit aan milieus wordt vergroot.

Daarnaast is gekozen voor intensivering van het grondgebruik door het bouwen van woningen. Een belangrijk deel van deze intensivering bestaat uit het bebouwen van groene bermen langs de dreven. Zo zal naar onze mening bebouwing van de berm van de Gooiseweg oost en van de Flierbosdreef niet ten koste gaan van de functie van het eigenlijke

parkgebied. De woonbebouwing is zodanig vormgegeven dat versnippering van het park wordt voorkomen en de veiligheid en toegankelijkheid van het park worden vergroot. De situering van de woningbouw is vastgelegd in het SPvE en dit bestemmingsplan en relatief beperkt ten opzichte van het oppervlak van de eerder genoemde belangrijkste parkfuncties. Woningbouw moet bovendien bijdragen tot vergroting van de beoogde identiteit en het karakter van stadspark.

De herinrichting van het Bijlmerpark zal een ingrijpende verandering van de huidige situatie gaan inhouden. Deze verandering zal naar de overtuiging van het stadsdeel op den duur een stadspark opleveren dat bruikbaar en beter beheerbaar is en meer aansluit op de veranderde maatschappelijke behoeftes in een vernieuwde Bijlmer.

In het Structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is het Bijlmerpark grotendeels opgenomen als uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Het gebied is daarom onderhevig aan vastgelegde spelregels m.b.t. bebouwing. De in het SPvE en dit bestemmingsplan geprojecteerde bebouwing langs de randen van het park is echter als "Stedelijk wonen/werken" weergegeven.

6. Reactie van Stichting Bijlmerpark natuurlijk

De Stichting Bijlmerpark natuurlijk (SBN) verzet zich, zoals zij dit al sinds jaar en dag doet, tegen bebouwing van het Bijlmerpark. Haar standpunt komt voort uit haar mening dat:

- het Bijlmerpark als promotie kan werken bij de vernieuwing van de Bijlmermeer;
- het Bijlmerpark de tuin is van omwonenden in de hoogbouw;
- het groen de reden was voor veel mensen om in de Bijlmer te gaan wonen;
- een haalbaarheidsonderzoek nooit is uitgevoerd;
- de stadsdeelraad nooit heeft gereageerd op het aan hem overhandigde onderzoeksrapport van de UvA: "Bijlmerpark-beleid, meer dan zig-zag beleid?", dat op initiatief van de SBN is opgesteld;
- er weinig tot niets overblijft van het Bijlmerpark als er ca. 900 woningen gebouwd zullen worden en met name de noordkant waar omheen zich de hoogbouw bevindt zal verworpen tot niets meer dan een plantsoen.

Zie voor de beantwoording het hierboven onder 5 vermelde.

7. Reactie van J. Diepersloot en S. Mehrkhavaran

Inspreker sluit zich aan bij de bezwaren van de vereniging Groot Geerdinkhof en voegt samengevat daar het volgende aan toe.

- 7.1. Met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan maakt inspreker bezwaar tegen de plangrenzen aan de zijde van Geerdinkhof, Groenhoven en Gouden Leeuw van de 's-Gravendijkdreef en de Bijlmerdreef. Hierdoor worden gebiedsgrenzen doorsneden, waarop de grondexploitatie via de erfpacht- en verhuuropbrengsten betrekking op heeft. Dit zal tot grote rechtsonzekerheid leiden. Hij verzoekt deze grenzen terug te schuiven naar de as van de 's-Gravendijkdreef en de Bijlmerdreef.

Zie de beantwoording van reactie 3.1 en de beantwoording bij opmerkingen van de vereniging Groot Geerdinkhof.

- 7.2. Met betrekking tot het MER maakt inspreker er bezwaar tegen dat niet is onderzocht, als meest milieuvriendelijke variant, de mogelijkheid van het behouden van een hoge 's-Gravendijkdreef en Bijlmerdreef; hij doet daarbij de suggestie dat de gewenste bebouwingsdichtheid bijvoorbeeld bereikt zou kunnen worden door dijkwoningen aan de zijde van Grunder te realiseren.

In het geval van de MER Vernieuwing Bijlmermeer is sprake van een bijzondere situatie. De stadsdeelraad besloot tot het laten opstellen van een (niet verplichte)

MER op het moment dat bij het Finale Plan van Aanpak duidelijk werd wat het eindbeeld van de Bijlmermeer zou worden als het geheel van in de loop van 10 jaar opgestelde deelgebiedplannen zou zijn uitgevoerd. Hier is dus sprake van een MER halverwege de uitvoering van een project.

Vanwege deze bijzondere situatie heeft het MER Vernieuwing Bijlmermeer de volgende logica. De milieueffecten van (het geheel van) alle vernieuwingsplannen, inclusief de reeds gerealiseerde, zijn onderzocht. Indien er sprake was van negatieve milieueffecten of kansen op vergroting van positieve milieueffecten, zijn alternatieven en aanvullende maatregelen uitgewerkt om een positiever milieueffect te bereiken. Zonder dergelijke aanleiding vanuit milieueffecten zijn alternatieven niet aan de orde in dit MER. Kernpunt is dat hier een onderzoek is uitgevoerd naar de milieueffecten van door de stadsdeelraad vastgestelde vernieuwingsplannen en naar de mogelijkheid eventuele negatieve milieueffecten te voorkomen en positieve milieueffecten te versterken. Het MER heeft met betrekking tot de dreefverlaging geen aanleiding gegeven om andere varianten te onderzoeken, zie ook de toelichting.

- 7.3. In het MER is evenmin onderzocht, als meest milieuvriendelijk alternatief, of de groene taluds van de hoge dreven behouden zouden kunnen worden, door slechts het wegdek te verlagen; de situatie wordt dan vergelijkbaar met wat "holle weg" genoemd wordt. De toegangswegen naar Geerdinkhof, Groenhoven en Gouden Leeuw kunnen dan nagenoeg onaangetast blijven, evenals de onderdoorgangen ter plaatse. Wel is een aanpassing nodig om het relatief geringe hoogteverschil tussen het wegdek van de dreven en het wegdek van deze toegangswegen te overbruggen.

Zie de beantwoording van reactie 7.2.

- 7.4. In het MER wordt de veronderstelde relatief grote invloed van de bouw van stadsstraten en huizenblokken op de luchtkwaliteit niet belicht en die ten gevolge van de kap van bomen daarentegen wel. Dit is zeer tendentius en doet grote vragen rijzen ten aanzien van de objectiviteit van de MER.

De bouw van stadsstraten en huizenblokken is onderdeel van het voorkeursalternatief, dat in zijn geheel in het MER is onderzocht. Met betrekking tot het onderwerp lucht zijn er door de Commissie voor de milieueffectrapportage geen kanttekeningen geplaatst.

8. Reactie van A. van den Berg

- 8.1. De stelling van de MER-rapporteur dat de bomen rond het Geerdinkhof de luchtverdunding van uitlaatgassen in de weg staan, omdat er onvoldoende luchtstroming plaats vindt, klopt niet; de uitlaatverontreiniging doet zich 2 a 3 meter boven het maaiveld voor door de hoge dreven en deze dragen daardoor juist bij aan luchtverfrissing.

Het onderzoek naar luchtkwaliteit dat is uitgevoerd in het kader van het MER en de actualisatie hiervan zijn verricht met behulp van een model waarin ook een bomenfactor is opgenomen. Het onderzoeksmodel is gebruikelijk voor dergelijke onderzoeken en voldoet aan de wettelijke vereisten. Het stadsdeel ziet daarom geen aanleiding om aan de uitkomsten van het onderzoek te twijfelen.

- 8.2. Tijdens de inspraakavond bleek de volgende reden om met spoed het voormalig bestemmingsplan voor het gebied rond Geerdinkhof, Groenhoven en Gouden Leeuw te herzien. Namelijk: de weg vrij te maken voor vervangende woonruimte voor de afgebroken en nog af te breken hoogbouwflats. Het bezwaar richt zich tegen het feit dat de bewoners van de 3G-gebouwen niet op waarheid berustende argumenten

krijgen voorgeschoteld.

Voor de onderbouwing van het beleid wordt hier verwezen naar de toelichting. Deze onderbouwing is gespecificeerd en uitgebreid ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan.

- 8.3. De bewoners hebben er destijds op vertrouwd hun huizen te kopen in een gebied van “natuurlijk wonen in landelijke omgeving”. Met dit plan wordt dit vertrouwen tenietgedaan, nu de huizen door het “Bijlmereffect” in de prijsontwikkeling ver achter blijven. Met klem wordt verzocht de vooruitzichten van de bewoners in de 3 G’s veilig te stellen door het voor de toekomst maximaal behouden van bomen en uitstraling van deze wijk.

De prijsontwikkeling van woningen in de Bijlmermeer en de relatie met de Vernieuwing wordt niet erkend en wordt niet ondersteund door signalen over de waardeontwikkeling in het naastgelegen Kantershof, waar de 's-Gravendijkdreef reeds verlaagd is.

- 8.4. Inspreker verzoekt bij toekomstige nieuwbouwprojecten nauw samen te werken met de bestuurders van de 3 G’s om zodoende de leefomgeving zoveel mogelijk te waarborgen.

Toekomstige nieuwbouwprojecten en de planvorming die daaraan vooraf gaat zijn onderhevig aan de vastgestelde procedures uit de inspraakverordening. Ook bewoners van het 3G-gebied krijgen zodoende de kans om hun mening kenbaar te maken.

9. Reactie van Stichting Bijlmermuseum

- 9.1. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt in het Bijlmermuseum binnen de demarcatielijn “gebouwd parkeren” toegestaan. Dat de toegangen van de gebouwde parkeervoorzieningen buiten de demarcatielijn moeten liggen, zoals de deelraad met het SPvE 3K heeft vastgesteld, wordt ten onrechte niet vermeld.

De regeling voor parkeren bij het Bijlmermuseum is aangepast ten opzichte van het voorontwerp. Overeenkomstig de strekking van het raadsbesluit is bepaald dat bij de flats geen geparkeerde auto’s zichtbaar mogen zijn (vanaf het maaiveld) ten noorden van het Kraaiennestpad. Ter verduidelijking is dit niet met een “demarcatielijn” maar met een nadere aanduiding “parkeren niet in beeld” op de plankaart weergegeven.

- 9.2. In het Bijlmermuseum wordt buiten de demarcatielijn overal parkeren toegestaan. Dit is niet conform het SPvE 3K. In het SPvE wordt uitgegaan van drie vastgestelde parkeerlocaties bij Kikkenstein buiten de demarcatielijn. De noordelijkste biedt plaats aan 70 auto’s en zal zonodig gewijzigd worden in een gebouwde parkeervoorziening voor 140 auto’s, aldus het SPvE.

Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast, overeenkomstig met het voor dit gebied opgestelde maaiveldontwerp. Parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan in de daarvoor specifiek aangewezen locaties (de bestemming “Verblijfsgebied”).

- 9.3. Met een van de conclusies van de voordracht inzake het Bijlmermuseum van 31-03-1998 heeft de deelraad besloten dat binnen de demarcatielijn de oorspronkelijke ontwerpuitgangspunten worden gerespecteerd: “een groen, autovrij gebied, ingericht volgens de Engelse landschapsstijl, met in het gebied woonfunctie in de hoogbouw”. Het voorontwerp zwakt dit af en zegt: “refererend aan de Engelse landschapsstijl”. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt.

Dat het maaiveld “volgens Engelse landschapsstijl” moet worden ingericht kan niet worden voorgeschreven in het bestemmingsplan. Wel is het bestemmingsplan mede naar aanleiding van de opmerking van insprekers aangescherpt. De groene inrichting en het autoluwe karakter zijn gewaarborgd door het gebied de bestemming “Groenvoorzieningen” te geven. Auto’s zijn, conform de beoogde inrichting van het maaiveld, alleen toegestaan ter plaatse van de bestemming “Verblijfsgebied”. Dit kunnen overigens ook dienwegen zijn, het bestemmingsplan is hierin niet bepalend.

- 9.4. Participatieproces brug in 's-Gravendijkdreef: hierover wordt buiten de reactie op het voorontwerpbestemmingsplan een aantal opmerkingen geplaatst, met het verzoek deze separaat te beantwoorden.

Deze vraag van de inspreker wordt conform eigen verzoek buiten de procedure van het bestemmingsplan beantwoord.

10. Reactie van V.V.E. Hofgeest Oost

De bezwaren zijn gericht op de mogelijkheid van bebouwing van het Bijlmerpark, om de volgende redenen.

- 10.1. Veel eigenaren hebben hun appartement gekocht, omdat het gebouw is gelegen naast het park. Met de huidige plannen blijft weinig van het park over, hetgeen niet alleen voor de bewoners van Hofgeest als ook voor de bewoners van de Oude H-buurt als een groot gemis zal worden ervaren. Gerealiseerd moet worden dat de meeste eigenaren alleen over een balkon beschikken.
- 10.2. Het volbouwen van het park zal het negatief imago van de Bijlmer versterken.
- 10.3. Veel eigenaren vrezen voor waardeverlies van hun appartement, nu het Bijlmerpark als koopargument wegvalt.

Voor de beantwoording van 10.1. t/m 10.3. wordt in de eerste plaats verwezen naar hetgeen hiervoor onder 5 is vermeld. De vrees voor waardeverlies van appartementen delen wij gezien het gestelde bij 5 niet. De vernieuwingsoperatie in de Bijlmer laat eerder het tegendeel zien.

11. Reactie van Ir. Jan C. Kapsenberg

- 11.1. Inspreker is van mening dat de flats Groenhoven en Gouden Leeuw tot het Nederlands Architectuur erfgoed gerekend dienen te worden en verzoekt extra zorgvuldigheid te betrachten bij eventuele interventies op het terrein en in de omgeving van Groenhoven en Gouden Leeuw. Inspreker vindt de invulling van het concept-stadsstraat in het voorontwerpbestemmingsplan daar niet bij aansluiten.

Zie voor de beantwoording het gestelde ten aanzien van reacties 3.1., 3.4. en 3.7. Het door inspreker genoemde gebied ten noorden van de Bijlmerdreef en ten oosten van de 's Gravendijkdreef is overigens onderdeel van het gebied dat een uit te werken bestemming heeft. Zie hierover ook de beantwoording op reacties 3.1., 3.5. en 4.8.5.

- 11.2. Inspreker maakt bezwaar tegen de bouwhoogte langs de Bijlmerdreef en 's Gravendijkdreef ter plekke van Gouden Leeuw en Groenhoven en stelt voor om nieuwe hoogbouw bij Grunder te realiseren.

Zie voor de beantwoording het gestelde ten aanzien van de reacties 3.1., 3.4. en 3.7.

4. Samenvatting en beantwoording reacties artikel 10 overleg

Samenvatting reacties in het kader van artikel 10 BRO

1. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, d.d. 10 januari 2003

De Rijksdienst geeft in haar brief aan het voorontwerp met het verzoek om commentaar doorgezonden te hebben naar de provincie Noord-Holland, Bureau Monumenten en Archeologie. Van deze instantie is vervolgens geen reactie binnengekomen.

De reactie geeft geen aanleiding tot nader commentaar.

2. Gasunie West, d.d. 10 januari 2003

De Gasunie deelt mede dat geen belangen van haar maatschappij bij het voorontwerpbestemmingsplan zijn betrokken.

De reactie geeft geen aanleiding tot nader commentaar.

3. Gemeente Diemen d.d. 11 februari 2003

3.1. Algemeen.

De strook ten noorden van de Daalwijkdreef is bestemd als "Gemengde Voorzieningen" (GV). De bestemming laat een ruime diversiteit aan functies toe, maar beschrijft de invulling dermate globaal dat geen inzicht bestaat in de uiteindelijke ruimtelijke invulling en de onderlinge "zwaarte" van de diverse functies die daaruit ontstaan.

Voor de ruimtelijke invulling van het gebied ten noorden van de Daalwijkdreef is momenteel nog geen concreet plan opgesteld. Mede naar aanleiding van de opmerking van inspreker is er daarom voor gekozen om het betreffende gebied conform de bestaande situatie (groenvoorzieningen) op te nemen in het bestemmingsplan. Eventuele planvorming voor dit gebied zal te zijner tijd in nauw overleg met de gemeente Diemen gestalte moeten krijgen.

3.2 Functionele invulling

Gemeente Diemen hecht groot belang aan een goede ruimtelijke aansluiting tussen het gemengde karakter in de GV-strook en de bestaande invulling van het binnen haar grenzen, daarop aansluitende, gebied met kantoren, maar ook een kinderdagverblijf, het hogescholencomplex, alsmede de toekomstige, geplande multifunctionele bioscoopcomplex. Een invulling met bedrijvigheid van milieuhindercategorie III verhoudt zich slecht met het kantorengedebied en kan de uitstraling aantasten.

Zie de beantwoording onder 3.1. In de zone ten zuiden van de Daalwijkdreef wordt bebouwing conform de voor deze gebieden vastgestelde stedenbouwkundige plannen toegestaan in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is aangescherpt ten opzichte van het voorontwerp. Voor de toegestane bedrijven geldt nu dat deze moeten vallen onder de categorieën I en II van de Staat van Inrichtingen. Verder zijn ook kantoren en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Deze functies sluiten ons inziens aan op de bestaande functies ten noorden van de Daalwijkdreef.

3.3. Stedenbouwkundige invulling

Het voorontwerp laat ook bebouwing toe in het nu onbebouwde gebied ten noorden van de Daalwijkdreef. Een mogelijkheid van dichte en hoge bebouwing in dit gebied zal weinig van het open zicht op het kantorengedebied overlaten. Een goede stedenbouwkundige invulling, die niet te dicht en te omvangrijk is, kan een goede ontwikkeling zijn. Voorts wordt geattendeerd op het feit dat in de GV-strook een bouwhoogte tot 40 meter wordt toegestaan. Aan de noordzijde van de Daalwijkdreef sluit

dat niet goed aan op de in het aansluitende kantorengedebied toegestane bouwhoogte van 11 tot 25 meter. Verzoekt wordt de bouwmogelijkheden aan de noordzijde van de Daalwijdreef drastisch in te perken.

Zie de beantwoording onder 3.1.

3.4. Verkeer

Verzoekt wordt goed aandacht te schenken aan de versmalling in de overgang van de voorziene 2x2 rijstroken van de Daalwijdreef naar de 2 rijstroken van de Provincialeweg in Diemen. Gemeente Diemen gaat er vanuit dat alle bestaande verkeersaansluitingen vanuit Diemen op de Daalwijdreef worden gehandhaafd en ziet ze graag expliciet vastgelegd in het bestemmingsplan. Dat kan door ze in ieder geval in het ten noorden van de Daalwijdreef gelegen deel te bestemmen als "Verkeersareaal" (Bergwijdreef, Dubbelinkreef, Eekholt). Ten aanzien van de ten zuiden van de Daalwijdreef gelegen GV-strook voorziene extra verkeersaansluitingen, mag dat geen negatieve gevolgen mag hebben voor de verkeersdoorstroming op de Daalwijdreef. Gezien de toenemende verkeersdruk op de Daalwijdreef, waaronder afkomstig van bovenlokaal verkeer, vraagt afstemming van maatregelen en aansluitingen extra aandacht.

Het bestemmingsplan is aangepast zodat de bestaande autoaansluitingen op de Daalwijdreef als "Verkeersareaal" zijn bestemd. De overgang van het wegprofiel van de Daalwijdreef naar de Provincialeweg in Diemen wordt uitgewerkt in het profielontwerp Daalwijdreef.

Dit profielontwerp zal een afzonderlijke procedure doorlopen, mede doordat de Daalwijdreef onderdeel is van Hoofdnnet Auto. Aan de zuidkant van de Daalwijdreef is een 30 km/u parallelweg geprojecteerd. De ontsluiting van de nieuw geprojecteerde functies zal via deze weg plaatsvinden.

Het voorstel voor het nieuwe profiel is gebaseerd op het door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer uitgevoerde onderzoek AMC-Omval. Daarin is rekening gehouden met de verkeersintensiteiten van de situatie in 2010, waaronder ook het bovenlokale verkeer.

4. Prorail d.d. 11 februari 2003

Deze instantie meldt geen opmerkingen naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan te hebben.

Geen commentaar.

5. Infra Assetmanagement d.d. 19 februari 2003

Deze instantie reageert, mede namens haar collega's van de afdeling Gas als volgt.

5.1. Ten aanzien van Artikel 16 Algemene Vrijstellingen van de planvoorschriften: verzoekt zij de voor gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen geboden bouwhoogte van 5 te wijzigen in 6 meter.

Het bestemmingsplan is aangepast zodat vrijstelling kan worden verleend voor gebouwen voor nutsvoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 6 meter.

5.2. Zij merkt op in zijn algemeenheid te verwachten dat aan de elektriciteitsvraag in dit gebied kan worden voldaan en volgens de Elektriciteitswet in het gebied een aantal transformatorruimten op de openbare weg te moeten kunnen stichten.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om vrijstelling te verlenen voor de realisatie van transformatorruimten, ook in de openbare ruimte. Bestaande nutsvoorzieningen met enige omvang zijn overigens met een afzonderlijke bestemming weergegeven.

5.3. Aangezien haar nog niet bekend is of er in dit gebied stadsverwarming geleverd gaat worden, kan zij de consequenties voor het gasnet nog niet aangeven.

Patrimonium (ontwikkelaar woningbouw in het vernieuwingsgebied) heeft met energieleverancier Nuon een contract gesloten, waarin opgenomen staat dat in de meeste nieuw te bouwen woningen in het vernieuwingsgebied op stadsverwarming aangesloten worden. Dit contract geldt niet voor woningbouw door andere partijen. Eveneens kunnen er per deelgebied afwijkende afspraken gemaakt worden.

6. KPN, rayon noordwest, d.d. 19 februari 2003

De KPN vraagt in het plan rekening te houden met haar belangen, die in hoofdlijnen neerkomen op de volgende aandachtspunten.

6.1. Het creëren van tracé's aan beide zijden van straten in openbare grond, bermen en open verhardingen.

Afspraken over nieuwe tracé's worden gemaakt in verdere planuitwerking en uitvoering. Het bestemmingsplan staat de aanleg van nieuwe tracés en gerealiseerde / te behouden tracés niet in de weg.

6.2. Het handhaven van bestaande tracé's.

Zie de beantwoording bij 6.1.

6.3. Het vrijhouden van de toegewezen tracé's van bomen en beplanting.

Zie de beantwoording bij 6.1.

6.4. Het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN.

Zie de beantwoording bij 5.2. Daarnaast zijn ook inpandige nutsvoorzieningen toegestaan in het bestemmingsplan.

6.5. Het vrijhouden van straalverbindingspaden van KPN van hoge objecten. Om te controleren of voor dit gebied beperkingen gelden, kan contact opgenomen worden met: KPN operator vaste net straalverbindingen te Apeldoorn.

Ter hoogte van het Bijlmerpark ligt een straalpad, zie de tekst hierover in de paragraaf "kabels, leidingen en straalpaden" in deze toelichting.

7. Binnenwaterbeheer Amsterdam d.d. 12 maart 2003

7.1. De dienst gaat er van uit dat het stadsdeel het water in het plangebied geen andere functie bedoelt te geven dan dat van "sierwater".

Uit dat oogpunt attendeert zij erop dat de huidige in het bestemmingsplan opgenomen beschrijving en de aanduiding op de plankaart ruimte laat voor ook andere (wellicht ongewenste) functies.

Het bestemmingsplan is aangescherpt zodat het bestaande / behouden en het te realiseren oppervlaktewater in elk geval niet voor onder meer gemotoriseerde pleziervaartuigen woonboten en bedrijfsboten gebruikt kan worden. Het is niet wenselijk om recreatief gebruik van het water op voorhand uit te sluiten. De realisatie van steigers bij woningen dient in beperkte mate en mits aan de relevante regelgeving wordt voldaan, tot de mogelijkheden te behoren.

7.2. Het op blz 38 van de planvoorschriften, onder artikel 12 Uit te werken doeleinden Park/Wonen, noemen van “woonboten” kan er toe leiden dat geïnteresseerden op voorhand al een claim leggen op een ligplaats in dit gebied. Aangezien er niet meteen ook al beleid geformuleerd zal zijn, kan een (wellicht) niet gewenste ligplaats niet geweigerd worden.

Er worden geen woonboten voorzien in het plangebied, het bestemmingsplan is daarom aangepast zodat geen woonboten zijn toegestaan.

7.3. Blz 24 van de plantoelichting, onder paragraaf 3.4.6.2.1. waterstructuur, noemt o.a. als uitgangspunt: de recreatieve mogelijkheden van het water zoveel mogelijk te benutten. De dienst merkt op dat deze uitspraak ook ruimte geeft aan bijvoorbeeld pleziervaartuigen, die vervolgens ook aan de oevers worden afgemeerd. Dit kan het eveneens gestelde uitgangspunt, milieuvriendelijke oevers te creëren, frustreren. Geadviseerd wordt in het plan duidelijk uit te spreken wat onder “recreatieve functie van het water” wordt verstaan en ongewenste gevolgen daarvan uit te sluiten.

Het bestemmingsplan is op dit punt aangescherpt. Gemotoriseerde pleziervaartuigen zijn niet toegestaan. De realisatie van steigers voor de aanleg van pleziervaartuigen is uitsluitend toegestaan bij woningen (met een maximum oppervlak per woning). De exacte inrichting van de oevers is/wordt overigens vormgegeven in de maaiveldontwerpen die per gebied zijn/worden opgesteld.

8. Ministerie van Economische zaken, regio Noord-West, d.d. 21 maart 2003

Deze instantie reageert positief op het voorontwerp en heeft geen opmerkingen.

Geen commentaar.

9. Dienst Waterbeheer en Riolering, d.d. 27 maart 2003

9.1. Algemeen. De dienst is i.h.a. tevreden over hoe de uitgangspunten over de waterstructuur uit het Finale Plan van Aanpak in het bestemmingsplan zijn doorvertaald. Met name de planologische reservering hierin voor de watergangen die in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief van de MER zijn opgenomen, geven meer zekerheid over de uiteindelijke realisatie van de waterberging die i.h.k.v. de vernieuwing noodzakelijk is. Zorg is er om die delen van de watergangen die buiten het plangebied liggen, waarvan wordt gesteld dat deze niet uit de grondexploitatie kunnen worden gerealiseerd. Als de in het plangebied geplande watergangen niet doorgetrokken kunnen worden tot een verbinding met een andere watergang, is dit voor DWR geen goede optie. Uit ambtelijk overleg is inmiddels wel een aantal acties voortgekomen die de DWR het vertrouwen geven dat hiervoor een bevredigende oplossing gevonden wordt.

De zorg voor verbindingen met andere watergangen buiten het plangebied wordt gedeeld. Er vindt overleg plaats met DWR over de verwerving van aanvullende financiële middelen.

9.2. M.b.t. andere aspecten uit de watertoets die nog uitwerking behoeven, merkt DWR op ervan overtuigd te zijn dat hieraan door goed en regelmatig (“watercoördinatie-”) overleg een juiste invulling gegeven zal worden.

Over de uitwerking van aspecten uit de watertoets vindt overleg plaatst tussen DWR en stadsdeel Zuidoost. Genoemd watercoördinatie-overleg is inmiddels opgestart.

9.3. Bodem. Op blz 11 van de plantoelichting, in paragraaf 2.1.2, onder het kopje bodem wordt een beperkte aanlegdiepte opgevoerd om het ophalen van verontreinigde grond te minimaliseren en een gesloten grondbalans dichterbij te brengen. DWR wijst er op dat er

een minimale aanlegdiepte wordt bepaald door de Keur van AGV. In overleg met de vergunningverleners moet bekeken worden of deze minimale aanlegdieptes gewenst zijn m.b.t. de toename van kwel en door een lokale verminderde hydraulische weerstand.

Uiteraard zullen bij de afzonderlijke maatregelen in het kader van de vergunningaanvragen de regels van de Keur in acht genomen worden.

9.4. "Het MMA gaat er van uit dat buiten de nieuwbouwlocaties het maaiveld niet opgehoogd wordt." D.m.v een grondwaterberekening zal aangetoond moeten worden dat er aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam wordt voldaan en dat de naaste omgeving geen negatieve effecten ondervindt van de vernieuwingsactiviteiten.

De grondwaternorm luidt als volgt:

"In nieuw in te richten stedelijk gebied mag de grondwaterstand gemiddeld niet vaker dan eens in de 2 jaar en niet langer dan 5 dagen achtereen hoger zijn dan:

* 0,5 meter onder maaiveld bij kruipruimteloos bouwen

* 0,9 meter onder maaiveld bij bouwen met kruipruimtes."

Deze berekening zal voor alle te vernieuwen locaties uitgevoerd moeten worden en worden overlegd met DWR.

De effecten van de vernieuwing op het omliggende gebied zijn in het MER berekend en zullen tijdens planuitwerking en uitvoering gemonitord worden.

9.5. In het voorontwerpbestemmingsplan ontbreekt een stukje over Riolering. DWR doet het volgende tekstvoorstel:

"In het plangebied bevindt zich een gescheiden rioolstelsel. Hiermee worden schone – en vuilwaterstromen gescheiden ingezameld en getransporteerd. Het huishoudelijke en het industriële afvalwater wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het gescheiden houden van vuil en schoon regenwater is het uitgangspunt van de Vierde Nota Waterhuishouding en is eveneens als beleid opgenomen in het Waterplan Amsterdam. De beslisboom voor het lozen van regenwater is opgenomen in de beleidsnotitie 'Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater' van DWR. Het relatief schone regenwater kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Het relatief vuile regenwater mag alleen voorgezuiverd lozen op het oppervlaktewater. In het plangebied bevindt zich een aantal rioolstelsels van waaruit het ingezamelde, relatief vuile regenwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt getransporteerd."

De tekst is in de plantoelichting verwerkt.

10. Gemeente Ouder-Amstel, d.d. 26 maart 2003

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft deze gemeente geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.

Geen commentaar.

11. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, d.d. 31 maart 2003

11.1. Plantoelichting.

11.1.1. Op blz 7, paragraaf 1.7 onder regelgeving en beleid, wordt alleen de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening beschreven. Inmiddels is de Vijfde Nota in voorbereiding. Het kabinetsstandpunt is opgenomen in deel 3. Het demissionaire kabinet heeft met de stellingnamebrief het kabinetsstandpunt geactualiseerd.

11.1.2. Het NMP 4 maakt ook geen onderdeel uit van deze paragraaf. Dat is gezien de inhoud van het plan wel noodzakelijk.

11.1.3. Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat ruimtelijke consequenties heeft, is opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en het

Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) en de Vierde Nota Waterhuishouding. De laatste is in het plan beschreven. De doelstelling van deze nota is het tot stand brengen, c.q. het in stand houden van duurzame en veilige watersystemen ten behoeve van de belangen, die in deze paragraaf beschreven worden.

11.1.4. Het beleid in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en het NVVP richt zich op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, dat o.a. in de paragraaf Verkeer en Vervoer in de ruimtelijke plannen gestalte moet krijgen.

11.1.5. Onder "Provincie en gemeente" wordt geen aandacht besteed aan het onlangs vastgestelde streekplan Noord-Holland Zuid.

De toelichting is voorzover relevant aangevuld met de genoemde beleidsstukken.

11.1.6. In paragraaf 2.2 Geluid op blz 13, zijn niet opgenomen de uitgangspunten, die voor het akoestisch onderzoek – waaronder de verkeersintensiteiten - zijn gebruikt. In verband hiermee is niet na te gaan of de geluidsniveau's, die op blz 14 staan, correct zijn. Voor de bebouwing langs de Gaasperdammerweg is aangegeven dat de geluidsbelasting groter is dan 55 dB(A). Deze weg maakt deel uit van de rijksinfrastructuur.

Het akoestisch onderzoek is aan de hand van de meest actuele gegevens (2005) geactualiseerd. Het akoestisch onderzoek (inclusief de gehanteerde uitgangspunten) is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Verwezen wordt naar de tekst hierover in de paragraaf "geluid" van deze toelichting.

11.1.7. In het NMP 4 is aangegeven dat in 2010 50% van de situaties met een gevelbelasting > 60 dB(A) moet zijn gesaneerd. Het is dus zaak dat bij de uitvoering van het bestemmingsplan geen nieuwe situaties worden gecreëerd met een geluidsbelasting > 60 dB(A). In het plan zullen daarvoor voorzieningen moeten worden getroffen.

In Amsterdam wordt gestreefd naar een goed woonklimaat en een prettige leefomgeving. Hierbij spelen zaken als een goed geïsoleerde gevel, stille gevelzijden en indien de stedenbouwkundige situatie dit toelaat langsgevels en blokbebouwing. In een stedelijke omgeving als in Amsterdam kan niet worden voorkomen dat waarden boven de 60 dB(A) aan de gevels van woningen optreden. Met name langs de stedelijke hoofdwegen worden deze waarden regelmatig overschreden. Overigens wordt deze problematiek ook in het NMP-4 onderkend. Bewust wordt daarin gestreefd naar een gebiedsgerichte integrale benadering door de lokale overheid. Milieunormen worden daarbij meegewogen naast economische, stedenbouwkundige en andere aspecten.

11.1.8. In paragraaf 2.3 Water op blz 15 en 3.4.6.2.1. Waterstructuur op blz 24, wordt uitgebreid aandacht besteed aan de waterberging maar niet aan de kwaliteit van het water binnen het plangebied. Dit geldt zowel voor het grond- als het oppervlaktewater. Dit is van belang i.v.m. de in de Vierde Nota genoemde doelstelling duurzame en veilige watersystemen tot stand te brengen en/of in stand te houden. In dit verband zouden ook randvoorwaarden moeten worden opgenomen voor de inrichting van het water. En de waterkwaliteit zou eveneens aandachtspunt moeten zijn in het beleid m.b.t. het bouwen in het plangebied (toepassing bouwmaterialen, verwerking regen- en afvalwater). De plantoelichting besteedt daar geen aandacht aan.

In het Milieueffectrapport, dat onder meer ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" wordt aandacht besteed aan de kwaliteit van het water. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage constateert in haar advies dat over water voldoende informatie t.b.v. het bestemmingsplan aanwezig is. In het MER zelf en de tekst hierover in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aan diverse aspecten van waterkwaliteit aandacht besteed.

11.1.9. In paragraaf 2.4 Verkeer en vervoer en lucht op blz 15 en 3.4.5.1 Autoverkeer op blz. 21, is de hoeveelheid verkeer die het plangebied genereert niet gekwalificeerd. Wel heeft IVV na onderzoek geconcludeerd dat de wegenstructuur binnen het plangebied de verkeersproductie van het plangebied kan verwerken. In deze paragrafen is echter niet aangegeven wat de consequenties zijn van de verkeersproductie voor de wegen, die het plangebied ontsluiten, zoals de Gaasperdammerweg (A9).

Voor wat betreft het onderzoek naar de luchtkwaliteit verdient het ook aanbeveling aan te geven, wat er in het onderzoek is meegenomen.

De gevolgen voor A1, A2, A9 en A10 zitten in de berekening van AMC-Omval, ook de kwantiteit (Genmod-model). Het onderzoek naar luchtkwaliteit is geactualiseerd. In de paragraaf "luchtkwaliteit" van deze toelichting is aangegeven wat er in het onderzoek is meegenomen.

11.1.10. In paragraaf 2.7, Externe veiligheid op blz 15, staat de Gaasperdammerweg (A9) als onderdeel van het hoofdwegennet open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In deze paragraaf wordt niet duidelijk gemaakt, dat bij de inrichting van het plangebied hiermee rekening wordt gehouden.

Dit is inmiddels meegenomen in de paragraaf "externe veiligheid" in deze toelichting.

11.2. Planvoorschriften. De bestemmingen Wonen (W2) in artikel 7, Wonen (W4) in artikel 9 en Uit te werken doeleinden Park/Wonen, artikel 12.

11.2.1. Deze 3 bestemmingen zijn geprojecteerd in de directe nabijheid en in de geluidzone van de Gaasperdammerweg (A9). Gewezen wordt nogmaals op het in het NMP 4 opgenomen beleid dat is gericht op vermindering van situaties met een geluidbelasting > 60 dB(A) langs de rijksinfrastructuur. Dit beleid zou in de planvoorschriften doorvertaald moeten worden.

Zie de beantwoording onder 11.1.6.

11.2.2. Ook de beschrijving in hoofdlijnen zou in dit kader uitgangspunten voor het verkeer op de Gaasperdammerweg moeten bevatten.

Zie de beantwoording onder 11.1.7. Omdat de stedenbouwkundige plannen inmiddels verder zijn uitgewerkt is er voor gekozen om de diverse bestemmingen gedetailleerder op de plankaart weer te geven. Een beschrijving in hoofdlijnen is daarom niet meer opgenomen.

11.2.3. De bebouwingsvoorschriften stellen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een hoogte van maximaal 2,5 m. Deze bouwhoogte lijkt voor bijvoorbeeld lichtmasten en verkeersborden onvoldoende (voor het plaatsen van verkeersborden zijn de Uitvoeringsvoorschriften Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer van toepassing).

Deze opmerking is terecht. De voorschriften zijn aangepast zodat rekening wordt gehouden met de hoogte van lichtmasten.

12. Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), d.d. 27 maart 2003

Behalve het verzoek om rekening te houden met voldoende ruimtereservering langs de Karspeldreef en de Gooiseweg i.v.m. de mogelijke aanleg van een vrije busbaan op het voorkeurstacé van de Zuidtangent, heeft deze instantie geen op- of aanmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Met de ruimtereservering voor het voorkeurstracé voor de Zuidtangent is rekening gehouden.

13. Dienst Milieu en Bouwtoezicht, d.d. 31 maart 2003

13.1. Planvorm

Het betreft hier een globaal plan met voor bepaalde delen een uitwerkingsplicht.

Toch is het hele plangebied nog onderhevig aan veranderingen. Gemist worden de geluidscontouren op de plankaart, hetgeen (rechts)onzekerheid met zich brengt en onduidelijkheid over het toetsingsmoment. Voorgesteld wordt om cf. artikel 15 BRO, de geluidscontouren op de plankaart vast te leggen. In het gebied tussen de weg en de contour van de maximale ontheffingswaarde zou vervolgens het regiem gelegd kunnen worden dat daar uitsluitend op basis van een (binnenplanse) vrijstelling gebouwd mag worden. In de vrijstellingsvoorschriften kan dan bepaald worden dat op dat moment gericht akoestisch onderzoek moet plaatsvinden en dat de bouwvorm zodanig moet worden uitgevoerd dat er een stille gevel is en dat er dove gevels toegepast moeten worden in situaties dat geveldelen boven de maximale ontheffing komen. De vrijstelling kan gelijktijdig met de bouwvergunning worden verleend en leidt aldus niet tot een extra procedurestap.

Voor het ontwerpbestemmingsplan is, zoals was aangekondigd in het voorontwerp bestemmingsplan, een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Omdat de planvorming inmiddels verder is gevorderd is het mogelijk om concreet op de plankaart weer te geven waar gebouwen (en dus ook nieuwe geluidsgevoelige functies) zijn toegestaan. Omdat het akoestisch onderzoek is toegespitst op deze aangescherpte plankaart is voor elke nieuwe geluidsgevoelige functie bekend wat de geluidswaarde ter plaatse is en of ontheffing moet worden aangevraagd. Het is daarom niet nodig om gebruik te maken van de mogelijkheid die adressant schetst.

13.2. Geluid-MIG

Voor een groot deel van het plangebied is een geluidnota opgesteld. Deze nota is i.h.k.v. de MER deels herzien. Alhoewel deze nota niet als beleid is vastgesteld wordt geadviseerd de in deze nota genoemde aanbevelingen in het bestemmingsplan als beleid vast te leggen. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de aanbeveling om het geluidbelaste gebied zoveel mogelijk in te perken door, waar mogelijk, bouwblokken evenwijdig aan de wegen te situeren, zodat deze een geluidwerend effect op de achtergelegen bebouwing hebben.

In het plan zijn geluidniveau's omschreven. Op verschillende plekken zijn deze hoog en soms boven de maximale ontheffingswaarde. Niet duidelijk is of hier sprake is van nieuwe of bestaande situaties.

Voor de geluidniveau's boven de voorkeurswaarde zou mede i.h.k.v. een "verzoek om hogere waarde" afgewogen moeten worden welke maatregelen er mogelijk zijn om de geluidbelasting omlaag te brengen. Dit kan geschieden door het treffen van bronmaatregelen: bijv. het toepassen van ZOAB; overdrachtsmaatregelen (schermen); stedenbouwkundige maatregelen (bijv. het realiseren van niet-geluidgevoelige, afschermdende bouwdelen) en tenslotte maatregelen op gebouwniveau, als vliesgevels, loggia's, afschermdende bouwdelen etc.

Dit afwegingskader moet in het bestemmingsplan, dan wel voor de uit te werken gebieden in de uitwerkingsregels, dan wel in de vrijstellingsbepalingen (zie suggestie hierboven) opgenomen worden.

De aanbevelingen uit de geluidsnota hebben de volle aandacht gekregen, onder meer bij het opstellen van het Finale Plan van Aanpak en bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige plannen. Ook in de MER is de geluidsnota nadrukkelijk betrokken. De realisatie van bouwblokken evenwijdig aan de dreven heeft aandacht gehad bij de

uitwerking van de diverse stedenbouwkundige plannen. Dit is daar waar dat aan de orde is overgenomen in het bestemmingsplan, zie bijvoorbeeld de bebouwing langs de Dolingadreef en de Bijlmerdreef. Ook het realiseren van niet geluidgevoelige, afscherpende bouwdelen en de andere in de geluidsnota genoemde zaken (zoals ZOAB, het terugbrengen van de 80 km snelheid naar 70 km op de Gooiseweg en geluidschermen langs de Gooiseweg) is betrokken bij de planvorming. Verwezen wordt naar de paragraaf "geluid" in deze toelichting.

13.3. Stad en Milieu

Zoals in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is voor de Bijlmermeer een experimentele status Stad en Milieu van kracht. Voor het Bijlmerpark is reeds overleg met deze dienst gestart. Voor andere deelgebieden, zoals de Daalwijkdreefzone heeft alleen nog maar adhoc overleg plaatsgevonden. Hier is gewezen op de lange duur, die dit traject in beslag neemt.

De uitspraak in het plan dat de experimentele status Stad en Milieu mogelijkheden biedt om eventueel van maximaal toelaatbare geluidwaarden af te wijken is correct.

De uitspraak "mits voldoende compensatie wordt geboden" is echter te simplistisch, aangezien aan het besluit om te mogen afwijken een eigen procedureel traject en motiveringsplicht ten grondslag ligt. Ten behoeve van een goede invulling dient nauw overleg tussen DMB en het Ministerie VROM plaats te vinden.

Een eventueel te nemen stap 3-besluit dient bovendien ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de Minister van VROM en de Tweede Kamer. In het genoemde adhoc overleg is aangegeven dat het verkrijgen van een stap 3-besluit in 2003 derhalve niet realistisch wordt geacht.

Voor wat betreft de Stad & Milieu status kunnen wij u melden dat het nadere geluidsonderzoek zoals uitgevoerd duidelijk maakt dat kan worden volstaan met de hogere waarde procedure van de Wet geluidhinder. Alleen ter plaatse van enkele, direct langs de A9 gesitueerde bestemmingsvlakken wordt de maximum ontheffingswaarde vanwege de A9 overschreden. Voor die woningen zijn dove gevels voor geschreven in het bestemmingsplan, zodat het gebruik maken van de regeling voor Stad en Milieu niet aan de orde is.

13.4. Luchtkwaliteit

Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt in het plan verwoord dat de luchtkwaliteit in 2010 verbeterd zal zijn. Het voorontwerpbestemmingsplan geeft echter niet aan of berekend is dat er overschrijdingen zijn. Mochten er overschrijdingen zijn, dan is het voor u van belang om te weten, dat op dit moment een studie gaande is omtrent luchtkwaliteit naar aanleiding van een geconstateerd verschil tussen gemeten en berekende luchtkwaliteit voor de stad Amsterdam. Hieruit kan volgen dat de berekeningsmethode herzien moet worden met mogelijke gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is inmiddels geactualiseerd. In de paragraaf "Luchtkwaliteit" van deze toelichting wordt ingegaan op de uitgangspunten die voor het onderzoek zijn gehanteerd en de uitkomsten van het onderzoek.

13.5. Bodem

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt alleen gesproken over het wel of niet halen van een gesloten grondbalans. Graag in het vervolgplan ook antwoord op de vraag of er in het plangebied onderzoek naar mogelijke bodemvervuiling nodig zal zijn.

In het kader van de MER studie die in relatie met dit bestemmingsplan is gedaan, is in opdracht van het stadsdeel door Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) een bodemonderzoek verricht. Historisch onderzoek is standaard onderdeel van de

planontwikkeling (Plaberum). Zie verder de tekst in paragraaf 7.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

14. College van B&W van Amsterdam, d.d. 4 april 2003

14.1. Algemeen

Het bestemmingsplan voor De Nieuwe Bijlmer is getoetst aan het vigerende structuurplan "Open Stad". Het plan is eveneens bekeken in het licht van het ontwerpstructuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid", dat binnenkort aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Globaal beschouwd kan worden geconcludeerd dat het plan past binnen deze beleidskaders.

14.1.1. Geconstateerd wordt dat de beschrijving van het plan voornamelijk is ondergebracht in de "beschrijving in hoofdlijnen" bij de voorschriften. De toelichting is zeker ten aanzien van het programma te globaal, waardoor het plan moeilijk leesbaar is. De ruimtelijke uitwerking van het plan komt in het geheel niet aan de orde.

De toelichting van het bestemmingsplan is verder uitgewerkt, zie met name hoofdstuk 2 van de toelichting.

14.1.2. Verder worden er in de voorschriften functies vermeld die niet in de toelichting zijn terug te vinden, zoals de "Straat der 1000 Culturen". Gelieve de toelichting op dergelijke aspecten aan te vullen.

De voorschriften en de toelichting zijn op elkaar afgestemd. De vermelding "Straat der 1000 Culturen" is overigens uit de voorschriften geschrapt.

14.1.3. Ook ontbreekt in het plan verslaglegging van de inspraak en een toelichting op de maatschappelijke haalbaarheid.

Deze toelichting is aangevuld met een weergave van het gevoerde overleg, waaronder de inspraak.

14.1.4. Gezien de specifieke problematiek van de Bijlmer is tevens een paragraaf met betrekking tot sociale veiligheid in het plan zeker op zijn plaats.

Sociale veiligheid is één van de doelstellingen van de vernieuwing van de Bijlmermeer en als zodanig ook verweven in de tekst in hoofdstuk 2 van de toelichting over de vernieuwing van de Bijlmermeer. Omdat het bestemmingsplan de ruimtelijke vernieuwing vastlegt wordt er niet meer afzonderlijk aandacht besteed aan de sociale vernieuwing.

14.2 Verkeer en parkeren

14.2.1. Parkeren

In de voorschriften wordt per bestemming en functie een parkeernorm gesteld. Zo wordt voor kantoren 1 parkeerplaats per 75 m² vloeroppervlak gehanteerd; volgens het locatiebeleid moet dat 1 op 125 m² zijn. Voor wonen wordt over het algemeen een parkeernorm van 1:1 vermeld.

Uitzonderingen daarop worden o.a. gemaakt voor hoogbouw, waarvoor een norm 0,5 – 0,7 staat genoemd. Het is niet duidelijk voor welke hoogbouwplannen dit geldt; er wordt op verschillende locaties in het plan hoogbouw mogelijk gemaakt. De genoemde norm lijkt zeker voor nieuwbouw aan de lage kant. Argumentatie hierachter ontbreekt echter. In de toelichting hoofdstuk 3.4.5.2 (parkeren) staat vermeld dat de parkeernormen conform de nota Parkeerbeleid zijn van het stadsdeel Amsterdam Zuidoost. DIVV zou deze parkeernormen graag uitgesplitst zien.

Het bestemmingsplan is aangepast zodat voor kantoren en bedrijven, conform het landelijke locatiebeleid en het parkeerbeleid van het stadsdeel een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo geldt. Voor nieuwbouwwoningen voorziet de parkeernota van Amsterdam Zuidoost voor zowel laag- als hoogbouw is een parkeernorm voor 1,0. Daarnaast wordt er bij koppelverkoop van woningen en parkeerplaatsen 0,1 parkeerplaats per woning extra gebouwd voor bezoekers. De genoemde parkeernorm voor 0,5 - 0,7 geldt uitsluitend voor bestaande hoogbouw die gerenoveerd wordt. De parkeernorm voor nieuw te bouwen hoogbouw wordt vastgelegd onder 'gestapeld'. De parkeernormen zijn overeenkomstig het door de stadsdeelraad op 30-1-2001 vastgestelde parkeerbeleid.

14.2.2. Fietsen

In het voorontwerp van het nieuwe structuurplan is de term "Kernnet Fiets" vervangen door "Hoofdnet Fiets". Geadviseerd wordt in het plan deze terminologie over te nemen. Verder wordt in het structuurplan ook een onderliggend netwerk geïntroduceerd, de zogenaamde "overige fietsroutes van stedelijk belang", die de voeding vormen voor het Hoofdnet Fietsroutes.

In de voorschriften van het plan worden fietsenstallingen onder verschillende bestemmingen genoemd. Geadviseerd wordt bij de ontwikkeling van plannen per functie fietsparkeernormen toe te passen. Hierover kunt u contact opnemen met de dienst IVV, afdeling Strategie en Beleid.

De terminologie van hoofdnet fiets in de plaats van kernnet fiets is overgenomen. Bij de verdere planuitwerking zal daar waar nodig aandacht worden besteed aan de realisatie van voldoende fietsenstalling. Het bestemmingsplan staat dit niet in de weg.

14.2.3. Hoofdnetten

Het valt aan te bevelen de hoofdnetten auto, openbaar vervoer en fiets op de plankaart aan te duiden. Overigens wordt de status van deze hoofdnetten in de toelichting ook niet vermeld. Mogelijk ten overvloede wordt geadviseerd aanpassingen op de hoofdnetten tijdig voor te leggen aan de Centrale Verkeerscommissie.

De plantoelichting gaat in op het hoofdnet auto, hoofdnet openbaar vervoer en hoofdnet fiets. De doorgaande wegen hebben een afzonderlijke bestemming gekregen op de plankaart omdat deze wegen een andere ruimtelijke uitstraling hebben dan bijvoorbeeld buurtwegen of woonerven. Openbaar vervoer per bus vindt plaats via deze wegen. De metrobaan is met een afzonderlijke bestemming weergegeven. Het met een aanduiding weergegeven van het hoofdnet fiets op de plankaart wordt niet nodig geacht. De betreffende bestemmingen, zoals de bestemming "Groenvoorzieningen", staan het aanleggen / behouden van fietspaden niet in de weg. Door deze gekozen systematiek is er enige flexibiliteit in de exacte situering van de fietspaden.

14.3. Programma

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt alleen in zeer algemene zin over functies gesproken. Er wordt nauwelijks ingegaan op reeds aanwezige en nog te realiseren bebouwingsvolumes voor niet-woonfuncties.

Alleen bij de bestemmingen wonen 1 t/m 4 worden maxima gesteld aan maatschappelijke voorzieningen, horeca en kantoren en bedrijven. Voor stedelijke functies, centrumvoorzieningen en gemengde voorzieningen wordt slechts een opsomming gegeven van wat daar allemaal aan functies mag komen. Omdat een beeld van het nog te realiseren programma ontbreekt, uitgedrukt in bijvoorbeeld minima en maxima bruto vloeroppervlakte per functie, kan daar nu inhoudelijk ook moeilijk commentaar op worden gegeven.

Gezien de specifieke problematiek van dit plangebied zou een toelichting op de voorzieningen, met name het programma, de spreiding en de bereikbaarheid van de niet-

commerciële voorzieningen, zeker op zijn plaats zijn.
Waarschijnlijk ten overvloede wordt geadviseerd uitbreidingen van het winkelvloeroppervlak tijdig te agenderen bij de Commissie Winkelpanning.
Woningdichtheid en –differentiatie zijn conform het beleid in het plan opgenomen.

Het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de opmerking van adressant aangescherpt zodat specifiek is geregeld welke functies op welke plek zijn toegestaan. Verwezen wordt naar de tekst hierover in hoofdstuk 2 en 6 van deze toelichting.

14.4. Milieu

14.4.1. Wet geluidhinder

De stand van zaken ten tijde van het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan is omschreven in paragraaf 2.2 van de plantoelichting. Deze stand van zaken was te globaal om tot een goede toetsing van het plan aan de Wet geluidhinder te kunnen komen. De woonbestemmingen van het voorontwerp grenzen aan wegen. De geluidhinder van wegverkeer is op deze grenzen zeer hoog, maar is onrealistisch omdat de woningen verder van de weg geprojecteerd zullen worden. Daarom is de geluidhinder berekend op grond van proefverkavelingen, maar deze proefverkavelingen hebben geen status.

Tijdens het overleg tussen de projectgroep en de dRO is afgesproken dat in de volgende fase van het bestemmingsplan duidelijker zal worden aangegeven op welke afstand de woningen van de weg geprojecteerd zullen worden. Tevens zal dan bekend zijn welke in de MER vermelde geluidsbeperkende maatregelen getroffen zullen worden. Hierbij moet gedacht worden aan beperking van de rijsnelheid op de Gooiseweg, gebruik van geluidsbeperkend asfalt en de realisatie van afscherming. Ook zullen de woonblokken parallel aan de weg worden geprojecteerd waardoor zij een stille zijde zullen krijgen. Met de nieuwe gegevens zal met een eenvoudige rekenmethode de geluidsbelasting worden berekend. De resultaten zullen uitwijzen voor welke deelgebieden een hogere waarde-procedure vereist is. Ook wordt dan duidelijk voor welke deelgebieden een zogenaamde Stap 3-procedure in het kader van de Experimentenwet noodzakelijk zal zijn. Gezien de stedenbouwkundige situatie is de eenvoudige methode toe te passen met uitzondering van de situatie waar schermen worden geprojecteerd of aanwezig zijn zoals langs de Gooiseweg en de Gaasperdammerweg.

Zie de beantwoording bij opmerking 13.1 en 13.2 (dMB).

14.4.2. Externe veiligheid

Geconcludeerd kan worden dat voor delen van dit plangebied gekeken dient te worden naar aspecten van externe veiligheid.

Zie de tekst hierover in de paragraaf “externe veiligheid” van deze toelichting.

14.5. Hoogbouw

In het algemeen geldt het beleid dat voor gebouwen boven de 30 meter een zogenaamde Hoogbouweffectrapportage (HER) dient te worden opgesteld. Daarop is een aantal uitzonderingen gemaakt. Per geval zal moeten worden bekeken of inderdaad een HER-procedure aan de orde is.

Verwezen wordt naar de tekst in het vigerende structuurplan en de daaraan gerelateerde en vastgestelde notitie “De Hoogbouweffectrapportage, toepassingsgebieden, criteria, toetsingskader”. Zie ook onder “Juridische aspecten”. Overigens zullen hoogbouwplannen, waarvoor deze afzonderlijke procedure niet wordt voorgeschreven, o.a. moeten worden getoetst aan het recent opnieuw vastgestelde Luchthavenindelingbesluit (van kracht 20-02-2003). Tevens mag er geen hinder optreden aan straalpaden ed. Aangedrongen wordt verder op onderzoek naar schaduwwerking en

windhinder.

In het Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" (2003) is aangegeven dat voor hoogbouw een aanvullend toetsingskader wordt opgesteld. Dit toetsingskader is op 22 juni 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin is het voor gebouwen die hoger dan 60 meter zijn verplicht om in een Hoogbouweffectrapportage na te gaan wat de effecten van de nieuwe gebouwen op de bestaande omgeving zijn. Voor lagere gebouwen is dit niet verplicht maar wordt aangeraden de effecten wel te onderzoeken. Daarbij zijn aspecten als bezonning, windhinder, stedenbouwkundige inpassing en privacy van belang. In dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in gebouwen die hoger zijn dan 60 meter, behoudens de gebouwen met een maximum bouwhoogte van 75 meter in de K-buurt, direct ten zuiden van de Karspeldreef (zie blad G van de plankaart). De bestaande woontorens in dit gebied hebben eveneens aanzienlijke hoogte. De voorgenomen nieuwbouw sluit qua schaal aan op de bestaande woontorens ter plaatse. Het Luchthavenindelingbesluit geeft geen belemmeringen ten aanzien van de maximale bouwhoogtes zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan, zie de tekst hierover in de paragraaf "Luchthaven Schiphol" van deze toelichting. Voor straalpaden wordt verwezen naar de paragraaf "Kabels, leidingen en straalpaden".

14.6. Groen en openbare ruimte

De in de toelichting vermelde inventarisatie op het gebied van flora en fauna dient, gezien de planperiode, uiteraard te worden geïnterpreteerd als een momentopname. Geadviseerd wordt bij de ontwikkeling van plannen binnen het bestemmingsplangebied te handelen volgens de Flora en faunawet. Verder ontbreekt in het plan, zowel in de toelichting als in de voorschriften onder artikel 12, de vermelding dat het Bijlmerpark onderdeel uitmaakt van de Hoofdgroenstructuur. De regels voor bouwen in de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het aanvullend toetsingskader hoofdgroenstructuur, zijn op het Bijlmerpark van toepassing. Gelieve dit in het plan te vermelden.

De in de toelichting vermelde inventarisatie op grond van de Flora en faunawet toont aan dat het bestemmingsplan in beginsel uitvoerbaar is in het licht van deze wet. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de plannen zal echter hoe dan ook in overeenstemming met de Flora en faunawet moeten worden gehandeld.

14.7. Juridische aspecten

- Adressant heeft diverse suggesties voor het verder objectiveren van de voorschriften, het afstemmen van de voorschriften op de plankaart en het leesbaar maken van de plankaart. Geconstateerd wordt dat de opgenomen beschrijving in hoofdlijnen meer dwingend geformuleerd moet worden, wil deze een toetsende functie kunnen hebben.

Mede naar aanleiding van de opmerkingen van adressant zijn de voorschriften en de plankaart gewijzigd en aangepast. Verwijzingen naar niet geobjectiveerde bepalingen zijn geschrapt. Doordat de diverse stedenbouwkundige plannen inmiddels verder zijn uitgewerkt is het mogelijk om gedetailleerdere bestemmingen op te nemen. De beschrijving in hoofdlijnen is daardoor niet meer nodig en geschrapt. De voorschriften en de plankaart zijn met elkaar in overeenstemming gebracht en waar nodig verduidelijkt.

- Geconstateerd wordt dat in de voorschriften een theater mogelijk wordt gemaakt. Onder omstandigheden kan dit een MER(beoordelings)-plichtige functie zijn. In de MER voor de Nieuwe Bijlmer wordt geen gewag gemaakt van een theater.

Er wordt niet voorzien in een zelfstandig theater, het voorschrift is daarom aangepast zodat het theater is geschrapt.

- Een bouwhoogteregeling met betrekking tot bij de metrolijn behorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ontbreekt. Gezien de verhoogde ligging zal het voorts nodig zijn een afwijkende meetwijze van de bouwhoogte van deze bebouwing te formuleren. Deze opmerking heeft ook betrekking op vergelijkbare bepalingen in andere artikelen.

Deze opmerking is terecht. In de betreffende planvoorschriften is dit verwerkt.

- Volgens de jurisprudentie mogen woningen te allen tijde worden gebruikt voor de uitoefening van de in voorschriften genoemde (huisgebonden) beroepen. Hierbij wordt uitgegaan van een percentage van circa 50% van de woning. Als dit de bedoeling is, is deze bepaling zinledig. Of wordt in lid 11 bedoeld dat de woningen in hun geheel voor de uitoefening van deze beroepen mag worden gebruikt? Deze opmerking geldt ook een soortgelijke bepaling in de artikelen 8 en 9.

Volgens vaste jurisprudentie zijn de zogeheten “vrije beroepen”, zoals een notaris of een advocaat, altijd toegestaan in woningen, ongeacht of het bestemmingsplan hier iets over zegt. Het stadsdeel hanteert als vaste beleidslijn dat meer functies als huisgebonden beroepen zijn toegestaan. Gedacht kan worden aan een kantoor aan huis of medische voorzieningen. Dit is in de inmiddels aangepaste definitie van “huisgebonden beroepen” tot uitdrukking gebracht.

- De minimum omvang van het water en het groen wordt niet met meetbare criteria vastgelegd.

Mede naar aanleiding van de opmerking van adressant is er voor gekozen om de te realiseren / te behouden waterpartijen met een afzonderlijke bestemming “Water” op te nemen. Hetzelfde geldt voor groenvoorzieningen. Hierdoor is gewaarborgd dat het beoogde oppervlaktewater, de beoogde waterstructuur en de beoogde groenstructuur gerealiseerd / behouden zullen worden.

- Voor de voorschriften bij de uit te werken bestemmingen wordt genoemd dat er een bepaling opgenomen dient te worden inhoudende dat alleen gebouwd mag worden op basis van een uitgewerkt plan.
Dit “bouwverbod” kan desgewenst doorbroken worden door het opnemen van een “binnenplanse anticipatiebepaling”.

De voorschriften zijn mede naar aanleiding van de opmerking van adressant aangepast.

- De uitwerkingsregel dat de maximum vestigingsgrootte voor niet-woonfuncties bij uitwerking zal worden bepaald biedt aan het DB een onbegrensde vrijheid. Voorgesteld wordt een maximum op te nemen en te bepalen dat het DB binnen die bandbreedte bevoegd is een gelijk of lager maximum te bepalen.

Het bestemmingsplan is aangepast zodat binnen de vlakken met een uit te werken bestemming, behoudens het vlak op de hoek van de Bijlmerdreef en de Dolingadreef, alleen maatschappelijke voorzieningen en woningen toegestaan. Het opnemen van een maximum voor bedrijfsvestigingen is voor deze gebieden daarom niet nodig. Voor het vlak op de hoek van de Bijlmerdreef en de Dolingadreef geldt dat ook grotere bedrijfsvestigingen hier, gezien de ligging van deze locatie, aanvaardbaar worden geacht.

15. Kamer van Koophandel Amsterdam (KvK), dd 31 maart, ingekomen 4 april 2003

Algemeen

Adressant onderschrijft de keuze voor een globaal bestemmingsplan.

Omdat de stedenbouwkundige planvorming inmiddels verder is uitgewerkt en diverse projecten in het gebied al zijn gerealiseerd is er aanleiding geweest om het bestemmingsplan voor deze gebieden gedetailleerder te maken. Daarmee wordt recht gedaan aan de gerealiseerde situatie, meer rechtszekerheid geboden en is het bestemmingsplan ook geschikt als beheerskader. Voor wat betreft de nog te ontwikkelen gebieden is het globale karakter in stand gebleven.

15.1. Ruimtelijke vernieuwing

De infrastructurele rijkdom van Zuidoost biedt naast ontsluitingskansen naar het centrum, ook kansen voor realisatie van nieuwe en/of andere woon-, werk- en recreatiegebieden. Met name rond de trein- en metrostations pleit de KvK voor verdichting en intensivering; zo doet zich dat voor in het gebied met de uit te werken bestemming "stedelijke functies" rond metrostation Ganzenhoef. Hier verdient een stevige economische ontwikkeling de voorkeur boven woningbouw.

Daarnaast beschouwt de KvK de dreven als belangrijke dragers van economische activiteit, en kunnen deze een belangrijke functie vervullen voor de integratie van woon- en werkgebieden, door tevens gelegenheid te bieden voor kleinschalige bedrijvigheid.

Het bestemmingsplan maakt de in de vastgestelde stedenbouwkundige documenten beoogde ontwikkelingen mogelijk. Daartoe behoort ook de verdichting en intensivering van het gebied ten westen van het metrostation Ganzenhoef. Woningbouw behoort hier, conform het plan van aanpak voor het gebied Grunder-Grubbehoefte echter ook tot de mogelijkheden. De opvatting van de KvK met betrekking tot de dreven wordt gedeeld en strookt met de bepalingen in dit bestemmingsplan.

15.2. Sociale vernieuwing

Er moet fors worden ingezet op sociaal-economische participatie van achterstandsgroeperingen. Functiemenging, met behoud van het eigene van Zuidoost moet in plaats komen van de oorspronkelijk voorgestane scheiding tussen wonen, werken en vervoer.

Deze opvatting wordt gedeeld, geen verder commentaar.

15.3. Economische vernieuwing

Gezien de neergaande conjunctuur van dit moment, houdt de economische vernieuwing geen gelijke tred met de fysieke en de sociale vernieuwing. Het gemiddelde opleidingsniveau is laag en blijft achter bij wat de markt vraagt. En er is nog steeds weinig ruimte voor (lokale) kleinschalige economische kwaliteiten.

Verwezen wordt in dit kader naar het advies van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, die pleit voor het benutten van mogelijkheden tot projectvernieuwing, opdat het mogelijk wordt om onrendabele toppen elders in het plangebied gefinancierd te krijgen.

De zone tussen Hakfort Huigenbos en de A 9 is aangemerkt als ontwikkelingsgebied met potentie. Valt deze in een ander gebied? Zo niet, dan is sprake van een gemiste kans. Tot slot vraagt de KvK aandacht voor de problematiek van winkelcentrum Kraaiennest. De winkeliers hebben het erg moeilijk, temeer daar de vernieuwingsoperatie meer tijd kost dan was voorzien.

De opmerking heeft geen betrekking op de inhoud van het bestemmingsplan.

16. VROM-inspectie, Regio Noord-West

16.1. Geluid

De Inspectie merkt op dat de Bijlmer een experimenteerstatus heeft zoals bedoeld in de Experimentenwet Stad & Milieu d.d. 1998, waarmee de mogelijkheid bestaat dat wordt afgeweken van de (milieu)wetgeving als dat nodig is voor de gewenste optimale stedenbouwkundige oplossing. Voorts wijst de Inspectie op het project Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW), in welk kader het project "Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid" (MIG) is gestart. De Inspectie meent dat, ondanks dat de wet nog niet inwerking is getreden, het geluid over een langere periode beoordeeld moet worden. Het stadsdeel kan al gebruik maken van de sturingsfilosofie achter deze nieuwe wet, die ervan uitgaat dat iedere gemeente een eigen geluidbeleid ontwikkelt, waarin naast (gebiedsgerichte) grenswaarden ook een reductiedoelstelling voor geluidhinder en maatregelen zijn opgenomen. Verantwoording vindt plaats als in woongebieden een hogere geluidbelasting wordt toegestaan. De Inspectie merkt op dat in het plangebied woonbebouwing in de geluidszones van de dreven wordt toegestaan en mist in het bestemmingsplan een verantwoording daarvoor.

Men adviseert dat alsnog in het bestemmingsplan op te nemen.

Ook stelt adressant vast dat het stadsdeel nog geen geluidsbeleid heeft en dat zij dus zolang de systematiek van de Wet geluidhinder moet volgen. De nieuwe regelgeving zal ook de Stad & Milieu methodiek bevatten. Adressant suggereert om, indien de Raad van State een positief advies uitbrengt, op deze nieuwe regelgeving te anticiperen.

Zie de beantwoording bij opmerking 13.1 en 13.2 (dMB).

16.2. Lucht

Op 19 juli 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden. O.g.v. dit besluit dienen gemeenten elke drie jaar aan de provincie te rapporteren over de luchtkwaliteit, te beginnen in 2002 over het jaar 2001. Uit het bestemmingsplan valt niet op te maken dat is voldaan aan deze verplichting. De opmerking op blz 8, resp. 12, van de plantoelichting, acht de Inspectie onvoldoende verankering van het Besluit Luchtkwaliteit.

De verplichting om te rapporteren over de luchtkwaliteit valt buiten de strekking van het bestemmingsplan. In de paragraaf "luchtkwaliteit" in deze toelichting wordt ingegaan op het verrichte onderzoek naar de luchtkwaliteit en de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

16.3. Externe veiligheid

De Inspectie mist op de plankaart de aanduiding van veiligheidszones i.v.m. de aanwezigheid van drie benzinepompstations met LPG-afleverpunt.

Ook hier komt er nieuwe regelgeving (AmvB "Milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen", die waarschijnlijk op 1 januari 2004 in werking zal treden), die maakt dat ook dit onderwerp over een langere periode beoordeeld dient te worden. De Inspectie verzoekt in dit verband aan te geven in welke categorie de drie benzinestations met LPG-afleverpunt vallen en voor zover van toepassing op het plangebied de aan te houden veiligheidszones op de plankaart aan te geven en of de aanstaande bebouwing kan voldoen aan de dichtheidseisen.

Er heeft inmiddels onderzoek plaatsgevonden naar de invloed van de LPG-tankstations (en de hier geprojecteerde nieuwbouw) op de externe veiligheid. Zie de paragraaf "externe veiligheid" in deze toelichting. In deze paragraaf wordt ook ingegaan op de relevante routes voor transport van gevaarlijke stoffen.

16.4. Gevaarlijke transportroute

De Gaasperdammerweg (A9) staat als onderdeel van het hoofdwegennet open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nota "Risiconormering Vervoer gevaarlijke Stoffen" d.d. 15 februari 1996, geeft in tabel 4 inzicht in de randvoorwaarden die gelden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De Inspectie adviseert deze randvoorwaarden in acht te nemen, met name voor wat betreft het maximaliseren van het aandachtsgebied tot op 200 meter afstand van de route.

Zie de beantwoording bij 16.3.

17. Provincie Noord-Holland

- 17.1 De gegevens van de inventarisatie van flora en fauna uit het MER zijn niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of de beoogde ontwikkelingen in algemene zin uitvoerbaar zijn in het licht van de Flora- en faunawet. Dat is voor dit bestemmingsplan gebeurd in het MER. Het MER is gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Het opnemen van de inventarisatiegegevens in het bestemmingsplan zelf wordt niet nodig geacht.

- 17.2 De watertoets is niet opgenomen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan.

Gelijktijdig met de m.e.r.-procedure is een watertoets uitgevoerd. De adviezen uit de watertoets zijn grotendeels overgenomen in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief in het MER. In het bestemmingsplan zijn de conclusies en de ruimtelijke vertaling daarvan opgenomen. De waterbeheerder van het gebied, die ook betrokken is geweest bij het onderdeel water van de MER, heeft in zijn reactie op het voorontwerp bestemmingsplan aangegeven tevreden te zijn hoe de uitgangspunten over de waterstructuur uit het Finale Plan van Aanpak in het bestemmingsplan zijn doorvertaald. Het MER is met het bestemmingsplan ter visie gelegd, zodat desgewenst het onderzoek nader kon worden bekeken. Over de uitwerking van aspecten uit de watertoets vindt overleg plaats tussen DWR en stadsdeel Zuidoost.

- 17.3.1 Uit het bestemmingsplan is niet op te maken of voldaan wordt aan het Besluit Luchtkwaliteit.

Zie de tekst hierover in de paragraaf "luchtkwaliteit" van deze toelichting.

- 17.3.2 Het is onduidelijk of de geluidsreducerende maatregelen voldoende effectief zijn. Bij gebruik van Stad en Milieu dient de compensatie beschreven te worden.

Zie de beantwoording bij opmerking 13.1 en 13.2 (dMB).

- 17.5 Geluid tengevolge van openbaar vervoer (zuidtangent, bus en metro) wordt niet beoordeeld.

Geluid tengevolge van openbaar vervoer (zuidtangent, bus en metro) is in de onderzoeken naar de geluidsbelasting meegenomen.

- 17.6 Binnen de bestemming gemengde voorzieningen zijn zowel woningen als categorie 3 bedrijven toegestaan. De provincie adviseert twee aparte bestemmingen op te nemen, waardoor er voldoende afstand tussen bedrijven en woningen ontstaat.

Het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de opmerking van adressant aangepast zodat alleen bedrijven zijn toegestaan die vallen onder de categorieën I en II van de Staat van Inrichtingen. Dergelijke bedrijven kunnen in beginsel gemengd met woningen gerealiseerd worden.

- 17.7 De provincie verzoekt om te anticiperen op de nieuwe regelgeving m.b.t. de drie LPG-vulpunten. De provincie verzoekt aan te geven in welke categorieën de LPG-vulpunten vallen.

Inmiddels is onderzoek verricht naar de invloed van de bestaande LPG-stations en de geprojecteerde nieuwbouw op de externe veiligheid. Daarbij is rekening gehouden met de nieuwe regelgeving voor LPG-stations.

- 17.8 Het maximale bebouwingspercentage en de maximale bouwhoogte voor het voorschrift "benzineverkooppunt" ontbreken op de plankaart. Ook de maximale bouwhoogte van de overkappingen dient te worden aangegeven.

De regeling in het bestemmingsplan is conform aangepast.

- 17.9 De provincie vraagt in te gaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Gaasperdammerweg.

Naar dit aspect is inmiddels een onderzoek gedaan. Voor de uitkomsten daarvan wordt hier verwezen naar de toelichting.

- 17.10 De provincie wijst op het artikel 19-beleid na afronding van het artikel 10-overleg.

Het ontwerp bestemmingsplan zal worden toegezonden aan GS via de APC.