

Gemeente Ouder-Amstel

bestemmingsplan Dorpshart Duivendrecht

Stadium planprocedure

In ontwerp ter inzage gelegd

d.d. 30 oktober 2009

Gewijzigd/~~ongewijzigd~~ vastgesteld door de gemeenteraad

d.d. 18 februari 2010

Planinhoud

Toelichting

Bijlagen (in apart boekwerk):

Bijlage 1: Metingen jaargemiddelden luchtkwaliteit 2008, april 2009

Bijlage 2: Onderzoek geluidbelasting weg- en railverkeer, juni 2006

Bijlage 3: Verkeersonderzoek Centrumgebied Duivendrecht, januari 2008

Bijlage 4: Onderzoek naar de akoestische situatie Duivendrecht centrum, juli 2009

Bijlage 5: Quickscan archeologie Duivendrecht Centrum, november 2007

Bijlage 6: Quickscan flora en fauna Duivendrecht Centrum, 2007

Regels

Bijlage A: "Staat van horecatypen"

Bijlage B: "Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging"

Plankaart

Projectnummer

101140-0103

Datum

18 februari 2010

Inhoud Toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Beschrijving van het plangebied	4
2.1	Omgeving en context	4
2.2	Dorpscentrum	4
3	Beleidskader	7
3.1	Rijksbeleid	7
3.1.1	Nota Ruimte	7
3.1.2	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	7
3.1.3	Wetgeving luchtkwaliteit	8
3.1.4	Nota Mobiliteit	9
3.1.5	Vierde Nota Waterhuishouding	9
3.1.6	Wet op de archeologische monumentenzorg	10
3.1.7	Vierde Nationaal Milieubeleidsplan	10
3.1.8	Flora- en fauna	10
3.2	Provinciaal beleid	11
3.2.1	Streekplan Noord-Holland Zuid 2003	11
3.2.2	Provinciaal Waterplan 2006-2010	12
3.3	Regionaal beleid	12
3.3.1	Regionaal Verkeer- en Vervoerplan	12
3.3.2	Regionale Woonvisie voor de stadsregio Amsterdam (2004)	12
3.4	Gemeentelijk beleid	12
3.4.1	Structuurvisie Ouder-Amstel 2007	12
3.4.2	Parkeerbeleidsplan 2004	13
4	Planologische randvoorwaarden	14
4.1	Water	14
4.2	Bodem	16
4.3	Luchtkwaliteit	17
4.4	Externe veiligheid	19
4.5	Geluid	20
4.6	Verkeer en parkeren	21
4.7	Archeologie en cultuurhistorie	24
4.8	Ecologie	24
5	Ontwikkeling Dorpshart Duivendrecht	25
5.1	Vooraf	25
5.2	Programma en ruimtelijke uitwerking	25
6	Het bestemmingsplan	30
6.1	Opzet	30
6.2	Bestemmingen	31
6.2.1	Centrum	31
6.2.2	Gemengd – Uit te werken	31
6.2.3	Verkeer	31
6.2.4	Water	32
6.2.5	Wonen en Tuin	32

7	Uitvoerbaarheid	33
7.1	Overleg artikel 3.1.1 Bro	33
7.2	Maatschappelijke Uitvoerbaarheid	34
	7.2.1 Procedure en raadpleging	34
	7.2.2 Beantwoording inspraakreacties	35
7.3	Economische uitvoerbaarheid	42

1

Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 5 februari 2008 heeft de gemeenteraad van Ouder-Amstel het bestemmingsplan "Duivendrecht 2007" vastgesteld. Met dit plan is een groot gedeelte van het bestaande Duivendrechtse dorpsgebied voorzien van een eigentijdse planologische beheerregeling.

Eén onderdeel, nl. het centrumgebied, is buiten dit plangebied gehouden. Ten tijde van de voorbereiding van het bestemmingsplan was een studie gaande voor vernieuwing en herstructurering van het dorpscentrum. In afwachting van de resultaten van deze studie is toen de bestemmingsregeling voor het dorpscentrum naar een latere datum verschoven.

Inmiddels heeft een Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor deze vernieuwing vorm gekregen in het "SPVE ontwikkeling Dorpshart Duivendrecht" (5 februari 2008) en de besluitvorming hierover is nu zodanig ver gevorderd dat de nieuwe centrumontwikkeling in een bestemmingsplan kan worden vastgelegd.

Anders dan voor de rest van het dorp Duivendrecht zal een bestemmingsplan voor het nieuwe dorpscentrum een karakter als *ontwikkelingsplan* hebben. De nieuwe ontwikkeling is op hoofdlijnen bekend, maar zal op tal van onderdelen nog verder uitgewerkt moeten worden, onder meer in samenwerking met marktpartijen die voor realisering kunnen zorgdragen.

De planvorming rond de ontwikkeling van de maatschappelijke functies en wonen, concentreert zich aan de westzijde van de Kloostersingel. Het commercieel centrum is gelegen aan de oostzijde van de Kloostersingel. Aangezien de planvorming voor de maatschappelijke functies en het wonen in het westelijke gedeelte verder is gevorderd dan die voor de commerciële functies in het oostelijke gedeelte, zijn voor de twee verschillende gebieden ook twee verschillende regelingen in het bestemmingsplan opgenomen.

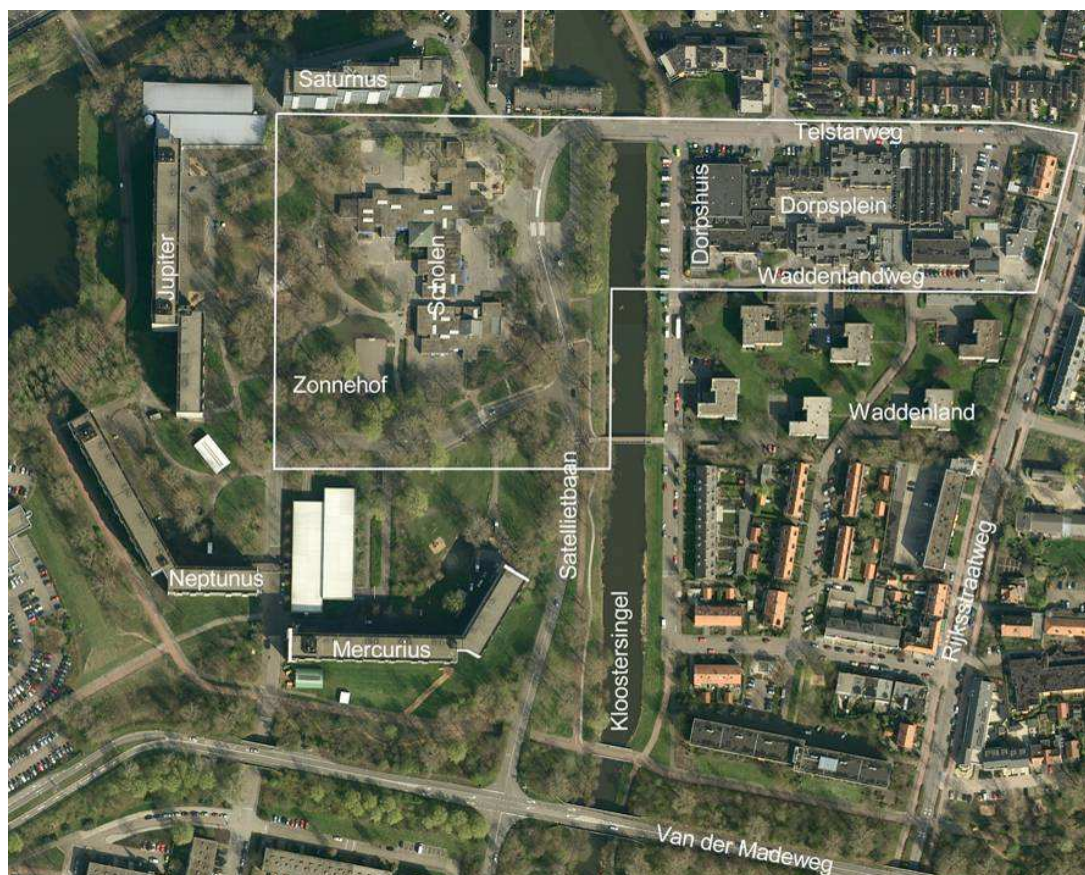
Met dit bestemmingsplan biedt het gemeentebestuur belanghebbenden de planologische zekerheid over het komende vernieuwingsproces van het centrum. Voor ontwikkelaars/marktpartijen is dit een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen komen tot langdurige afspraken en overeenkomsten over realisering en exploitatie. Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden ontlene hieraan de rechtszekerheid over omvang en invulling van het nieuwe centrum. De aan burgemeester en wethouders toekomende wijzigingsbevoegdheid respectievelijk uitwerkingsplicht is een middel om de realisering van het nieuwe Dorpshart overeenkomstig de vastgelegde doeleinden te waarborgen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt centraal in het dorp Duivendrecht. Het omvat het huidige centrumgebied, gelegen tussen Telstarweg en Waddenlandweg, en het scholencomplex in het Zonnehofgebied.

Globaal wordt het gebied omsloten door de Rijksstraatweg, Waddenlandweg, Kloostersingel, Astronautenweg, en een lijn door het groengebied op ca. 30-45 meter vanaf het flatgebouw Jupiter. In het noorden begrenst de Telstarweg en het verlengde daarvan langs de flat Saturnus het plangebied.

Op afbeelding 1 is deze begrenzing in een luchtfoto van het gebied ingetekend.



afbeelding 1: luchtfoto met begrenzing plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is "Duivendrecht West 1967", vastgesteld op 16 april 1968 en gedeeltelijk goedgekeurd op 24 juni 1969. Dit plan is destijds opgesteld als een uitbreidingsplan voor Duivendrecht met woningen, centrum- en bijzondere voorzieningen.

De werkelijke ontwikkeling is echter niet overeenkomstig dit bestemmingsplan verlopen. Het huidige Dorpsplein was bestemd voor wonen en bijzondere doeleinden. Het Zonnehofgebied kende een invulling met hoogbouw in een recreatieve/sportieve (sportvelden) omgeving. De flats zijn wel ongeveer op dezelfde plaats gebouwd, maar in andere vorm. Scholen waren in het gebied niet voorzien, deze waren op een andere locatie beoogd. Alleen de Kloostersingel was met zijn huidige beloop in dit plan opgenomen.

In een in 1977 vastgesteld bestemmingsplan was het tegenwoordige Dorpsplein een uit te werken centrumbestemming toebedeeld. Dit plan is echter om formele redenen door de Kroon van goedkeuring onthouden.

Het plangebied is in de 70er jaren gerealiseerd op basis van vrijstellingen overeenkomstig artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart met bijbehorende regels en een toelichting op het plan.

De toelichting bestaat uit 7 hoofdstukken. Na een korte inleiding waarin de aanleiding van het plan is beschreven en waarin is aangegeven op welk gebied dit bestemmingsplan van toepassing is (hoofdstuk 1), is in hoofdstuk 2 de huidige ruimtelijke en functionele structuur van het centrumgebied beschreven.

Hoofdstuk 3 behandelt de voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en natuurlijk het eigen gemeentelijke beleid.

In hoofdstuk 4 zijn de planologische randvoorwaarden omschreven.

Hoofdstuk 5 vermeldt het programma en de ruimtelijke uitwerking hiervan zoals neergelegd in het SPVE en de Adviesnotitie Overleggroep dorpshart Duivendrecht.

De opzet van het bestemmingsplan en de inhoud van de bestemmingen zijn beschreven in hoofdstuk 6.

Tot slot worden in hoofdstuk 7 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid behandeld.

2

Beschrijving van het plangebied

2.1 Omgeving en context

Duivendrecht is een jong dorp. Het heeft zich ontwikkeld vanuit de verspreide bebouwing langs de vroegere Duivendrechtsche Laan, de huidige Rijsstraatweg. Tot in het begin van de 20e eeuw was dit een agrarisch bebouwingslint in de nog geheel open Groot Duivendrechtse Polder. Alleen de spoorbaan Amsterdam-Utrecht doorsneed de weilanden als een voorbode van de latere verstedelijking.

De toenmalige Duivendrechtsche Laan ontwikkelde zich later als Rijsstraatweg tot een belangrijke verkeersverbinding richting Utrecht. Langs deze weg verdichtte de bebouwing zich met ook andere dan agrarische functies.

Vanaf het midden van de vorige eeuw volgde een gestage uitbreiding van woonbuurten en -wijken. Aanvankelijk nog op een dorpse schaal: Kloosterstraat, Populierenstraat en Korenbloemstaat. Maar al snel, vanaf de jaren '60 en verder kwam de stedenbouwkundige ontwikkeling van Duivendrecht te staan in het teken van ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidoostlob als een samenhangend stedelijk gebied, in een samenwerking tussen de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel.

Omvangrijke plannen voor bovenlokale infrastructuur en bedrijfsterreinen bepaalden het kader en het tempo waarbinnen het dorp Duivendrecht zich verder kon ontwikkelen. Deels werd deze ontwikkeling afgestemd op wat juist over de gemeentegrens werd ontwikkeld. Zo is het gebied Zonnehof en omgeving een lokale uitwerking van het Bijlmermeerconcept: hoogbouw in een groene ruimte, waar auto's vanaf de hooggelegen Van der Madeweg naar parkeergarages worden geleid. Dit concept heeft geleid tot een tweedeling van het bestaande dorp met de Van der Madeweg als fysieke barrière.

In zijn opbouw vertoont het dorp Duivendrecht op buurniveau een grote variëteit in woningen en woonmilieus, waarin de bouwstijlen en stedenbouwkundige principes die in de periode 1950 tot heden werden gehanteerd, vertegenwoordigd zijn. Dat geeft Duivendrecht als geheel een verbrokkeld beeld, met een enigszins tweeslachtige identiteit: dorp en/of stad.

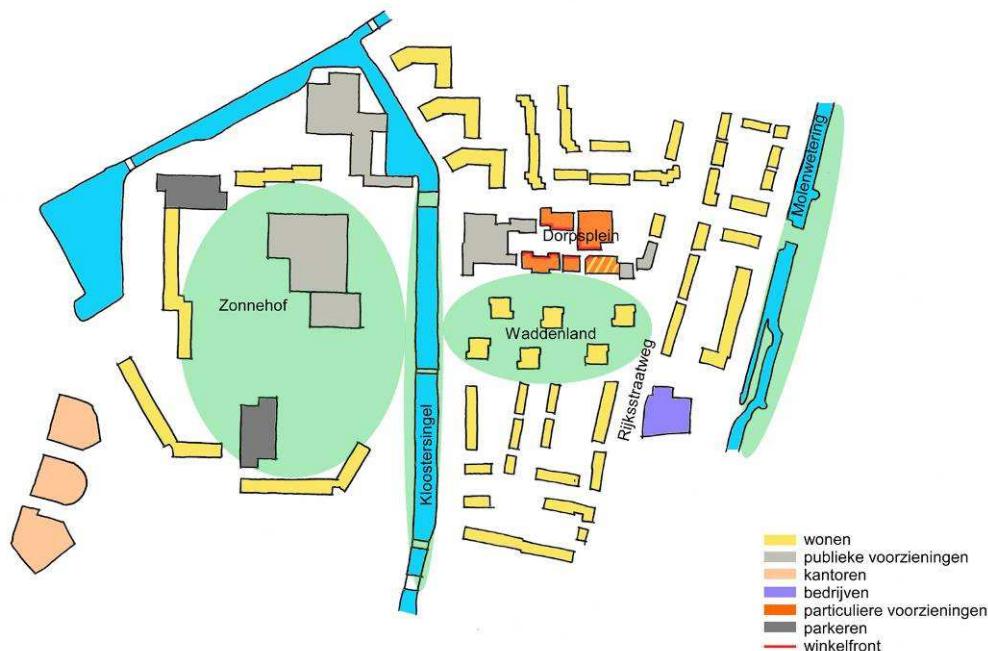
2.2 Dorpscentrum

Het plangebied valt ruimtelijk en functioneel duidelijk in twee delen uiteen, gescheiden door de Kloostersingel.

In het gebied ten oosten van de Kloostersingel bevindt zich een veelheid aan verzorgende functies, commercieel en maatschappelijk: winkels, openbare voorzieningen en dienstverlening, en het Dorpshuis met sportzaal, bibliotheek, ontmoetingsruimte, horeca en andere welzijnsvoorzieningen. De winkelvoorzieningen omvatten een supermarkt en een viertal speciaalzaken aangevuld met horeca, waaronder een chinees restaurant, en dienstverlening. De verschillende functies vullen elkaar goed aan en dit leidt gemakkelijk tot een gecombineerd gebruik door bezoekers.

Op de hoek Rijsstraatweg/ Waddenlandweg zijn een politiepost en de brandweergarage gevestigd. Langs de Rijsstraatweg en boven een aantal winkels wordt gewoond.

De bebouwing is overwegend twee lagen hoog, met uitzonderingen naar drie lagen (appartementen boven het winkelgedeelte) en het Dorpshuis, dat zich met de hogere sportzaal (9 m) duidelijk onderscheidt.



afbeelding 2: structuur en functies Duivendrecht Dorpscentrum

In het groene gebied ten westen van de Kloostersingel liggen, geconcentreerd in een paviljoenachtig complex twee basisscholen. De gebouwen, in één bouwlaag, worden gekenmerkt door veel uit- en terugspringende hoeken. De buitenruimte van de scholen grenst aan het omliggende park. Het park wordt door bewoners uit de flats als uitloopgebied gebruikt en heeft tevens een functie als kijkgroen.

De scholen zijn voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar vanaf de Satellietbaan, maar een duidelijk entreegebied voor de scholen is niet aanwezig.

ontsluiting

Het gebied wordt ontsloten vanaf de Rijksstraatweg via Waddenlandweg en Telstarweg en vanaf de hooggelegen Van der Madeweg via de Satellietbaan. De Astronautenweg verbindt het gebied westelijk van de Kloostersingel onder de Van der Madeweg door met het zuidelijk gelegen woongebied.

Langzaam verkeersroutes doorkruisen het gebied en geven verbinding met de omliggende wijken en buurten. Via een voetgangersbrug en de brug in de Telstarweg is het parkgebied met het dorpscentrum verbonden.

Het parkeren voor het dorpscentrum vindt plaats op een parkeerterrein in/aan het centrum en langs de Telstarweg, Begoniastraat en Waddenlandweg, waar parkeerplaatsen zijn aangelegd.

Bewoners van het Zonnehofgebied parkeren in parkeergarages bij de flats.

groenstructuur en water

Het Zonnehofgebied heeft een groene inrichting met hoge bomen. Dichte bosschages omgeven grotere grasvelden.

De ca. 20 m brede Kloostersingel heeft groene oevers aan beide kanten, dus ook in het 'stedelijke' deel langs de Begoniastraat. In het Zonnehofgebied is de singel onderdeel van het park.

inrichting

Direct rondom de scholen in het westelijk deel van het plangebied liggen diverse speelplaatsen. Deze speelplaatsen vormen een overgang naar de hierboven reeds beschreven groene inrichting van het Zonnehofgebied. Het groen heeft een parkachtige opzet.

De inrichting van het winkelcentrum aan de oostzijde van de Kloostersingel is hiermee in contrast. Dit gebied heeft een stenige inrichting. Het is duidelijk meer gericht op de bereikbaarheid van de winkels, waardoor er meer verharding dan groen aanwezig is. De voorkanten van winkels en voorzieningen zijn gericht op het binnen dit bouwblok gelegen Dorpsplein. De achterkanten zijn georiënteerd op de omliggende wegen. De inrichting wijkt nogal af van de omliggende woonbuurten. Hier is sprake van heel andere groenstructuren. Zo heeft het gebied Waddenland een open groenstructuur terwijl langs de Telstarweg het beeld wordt bepaald door gesloten achtertuinen.

kwalificatie

Door de naar binnen gekeerde opzet van het winkelcentrum manifesteert dit centrum zich niet als een aantrekkelijk en makkelijk toegankelijk gebied. Het Dorpsplein heeft geen duidelijke toegangen en is vanuit de omgeving moeilijk waarneembaar. Het plein is vanaf Telstarweg en Waddenlandweg toegankelijk, maar is vanaf de Rijksstraatweg niet direct te bereiken. De inrichting is pover en nodigt niet uit tot verblijf. De bebouwing is sterk gedateerd en van matige kwaliteit. Evenals de winkels is het Dorpshuis ook met de achterkanten op de omgeving gericht. Ook het westelijk deel kenmerkt zich door een povere en weinig uitnodigende inrichting.

De bebouwing is gedateerd en ook bouwkundig verouderd. De scholen, Dorpshuis en winkelcentrum voldoen niet meer aan het gewenste verzorgingsniveau en het comfort dat nu en in de nabije toekomst van een dorpshart verwacht mag worden. Zij zijn in de huidige opzet niet goed meer te exploiteren. De inrichting van de open(bare) ruimte vertoont tekenen van slijtage. Het geheel heeft daardoor niet de allure die van een centrumgebied in een (klein)stedelijke omgeving verwacht mag worden. Vernieuwing en herstructurering zijn dringend gewenst.

3

Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

Het nationaal ruimtelijk beleid voor Nederland is verwoord in de Nota Ruimte. De nota is sturend voor de ruimtelijke inrichting van onder meer de grootstedelijke gebieden, waarbinnen Duivendrecht een eigen positie inneemt.

Bundeling stedelijke functies

Voor verstedelijking en economische activiteit in steden en dorpen gaat het rijk in deze Nota Ruimte uit van de bundelingstrategie. Daarbij wordt voldoende aanbod van ruimte gereserveerd voor stedelijke functies en bij de vraag aangesloten. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaande bebouwde gebied aanwezig is. Duurzaam, meervoudig ruimtegebruik wordt bevorderd. Daarbij wordt de infrastructuur optimaal benut, het groen in en om de stad in samenhang met het bebouwd gebied verder ontwikkeld en aangesloten op het watersysteem.

Uitbreidingsruimte hoofdinfrastructuur

In de Nota Ruimte zijn de belangrijke transportroutes in Nederland opgenomen in het hoofdwegennet. Om voldoende capaciteit te kunnen waarborgen mogen toekomstige verbredingen van hoofdinfrastructuur financieel en fysiek niet worden belemmerd.

Het bestemmingsplangebied ligt buiten de directe invloedssfeer van de hoofdinfrastructuur. Wel zijn plannen in ontwikkeling voor verbreding van rijksweg A10, o.m. bij Duivendrecht. Deze uitbreiding kan gevolgen hebben voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, ook in het bestemmingsplangebied. De gevolgen zullen in het kader van de planontwikkeling voor de wegverbreding worden onderzocht en zij zullen binnen de wettelijke kaders moeten worden ingepast.

3.1.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, gebaseerd op de Wet luchtvaart, in werking getreden. In dit besluit zijn het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. In het beperkingengebied gelden regels met betrekking tot de bestemming en het gebruik van gronden en gebouwen in het kader van de veiligheid, hoogtebeperking, vogelaantrekkende werking en de geluidsbelasting.

Het bestemmingsplangebied valt alleen voor wat betreft de hoogtebeperkingen binnen het "beperkingengebied Schiphol". Bebouwing mag vanuit luchthavenbelangen niet hoger zijn dan 150 meter. Dit vormt uiteraard geen belemmering voor een nieuwe centrumontwikkeling.

Voor het gebruik van gronden en bebouwing gelden geen beperkingen vanuit luchtvaartbelangen.

Het plangebied is niet gelegen binnen of direct aan de 20 KE-geluidcontour van Schiphol. (zie afbeelding 3 hieronder)



afbeelding 3: uitsnede kaart Luchthavenindelingbesluit

3.1.3 Wetgeving luchtkwaliteit

De "Wet luchtkwaliteit" is sinds 15 november 2007 opgenomen in de Wet milieubeheer.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr) die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking treden. Hieronder staat een overzicht van de regelgeving voor luchtkwaliteit:

- 'Wet luchtkwaliteit' (titel 5.2 van de Wet milieubeheer);
- Wijzigingswet Wet milieubeheer (o.a. van belang voor het overgangsrecht voor luchtkwaliteit);
- Besluit 'Gevoelige bestemmingen' (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Ministeriële regeling 'Niet in betekende mate' (NIBM);
- Ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- Ministeriële regeling 'Projectalderingluchtkwaliteit 2007'.

Het Besluit "gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)" is op 16 januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt de bouw van zogenaamde 'gevoelige bestemmingen', in de nabijheid van (snel)wegen beperkt. Naast andere functies zijn scholen, kinderdagverblijven verzorgingstehuizen e.d. als gevoelige bestemming aangemerkt. Dit Besluit is relevant voor het plangebied.

Langs (snel)wegen gelden zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weersijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden

voor PM10 of NO₂ worden overschreden, mag het totaal aantal mensen binnen de gevoelige bestemming niet toenemen. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan.

Wanneer (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde is, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone. Wel moet in die situaties de locatiekeuze in de context van de goede ruimtelijke ordening goed gemotiveerd worden (zie par. 4.3).

Met de intrede van de "Wet luchtkwaliteit" is ook het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) geïntroduceerd. Voor een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit is geen toetsing aan de grenswaarden van de luchtkwaliteit nodig en kan dus uitgevoerd worden. Wel blijven de begrippen "goede ruimtelijke ordening" en blootstelling van kwetsbare groepen van belang (zie par. 4.3).

3.1.4 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoerplan. In de Nota Mobiliteit is het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt.

De verkeers- en vervoerproblematiek tussen Schiphol en Almere is in een integrale gebiedsgerichte verkenning bestudeerd. Aanleiding hiervoor waren de mogelijke locaties voor extra woningbouw in de noordelijke Randstad (Noordvleugel) tot 2030 en de consequenties hiervan voor het verkeer op het traject Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere. Uit de verkenning is gebleken dat op termijn meer wegcapaciteit noodzakelijk is om de verkeersgroei, ook als gevolg van de uitbreiding van Almere te faciliteren. Op basis van de verkenning is een planstudie voor de uitbreiding van de wegcapaciteit uitgevoerd. Hierin zijn verschillende varianten behandeld. De uit de studie naar voren gekomen voorkeursvariant "stroomlijnalternatief" bevat o.a. een uitbreiding van de rijstroken van de A10.

Het kabinet heeft op 13 oktober 2006, het volgende standpunt ingenomen: het kabinet heeft ervoor gekozen het verbindingsalternatief te laten vallen en verder te studeren op het locatiespecifieke alternatief en het stroomlijnalternatief. Voor beide alternatieven geldt dat de A10 Oost wordt uitgebreid. Door het Rijk is in oktober 2007 gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Inmiddels is bekend hoe Rijkswaterstaat het alternatief gaat uitwerken. Het ligt in de verwachting dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in 2010 een besluit neemt omtrent het ontwerp Tracébesluit. Na inspraak zal het besluit worden genomen. Dit besluit zal geen negatieve gevolgen hebben voor het plangebied. Met de Minister is overeengekomen dat ten gevolge van de uitbreiding van de A10 het geluidsniveau van 2008 niet zal worden overschreden. Voorts blijkt uit de rapporten* van Rijkswaterstaat dat de uitbreiding geen negatieve invloed zal hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied.

* (Rapport van Grontmij, "Effectbeoordeling luchtkwaliteit A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere", d.d. 10 juli 2008; Rapport, "Gezondheidsonderzoek OTB Schiphol-Amsterdam-Lelystad", november 2009.)

3.1.5 Vierde Nota Waterhuishouding

Het waterbeleid is onder meer beschreven in de "Vierde Nota Waterhuishouding". Deze nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen.

De beleidsdoeleinden uit de Nota Ruimte (zie par. 3.1.1) met betrekking tot waterbeleid zijn als volgt gedefinieerd: Het vergroten van de veiligheid, het beperken van de wateroverlast en het veilig stellen van de zoetwatervoorraad. Water wordt, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, als ordenend principe gezien.

Deze beleidsdoelen op Rijksniveau hebben hun doorwerking gekregen in plannen van provincie en gemeenten, maar werken slechts indirect door in de waterhuishouding voor dit plangebied (zie par. 4.1).

3.1.6 Wet op de archeologische monumentenzorg

Sinds september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) van kracht. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie (zie par. 4.7).

3.1.7 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) zet het Rijk het te voeren milieubeleid uiteen. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Volgens het NMP4 moet het lukken binnen dertig jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving.

3.1.8 Flora- en fauna

Op 1 april 2002 is de Nederlandse flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van dier- en plantensoorten. De flora- en faunawet bundelt de bepalingen die voorheen in verschillende wetten waren opgenomen. Tevens is de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn (Europees) en het CITES-verdrag geïmplementeerd in deze wet.

Deze Flora- en faunawet regelt de bescherming het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Daarnaast erkent de wet dat ook dieren die geen direct nut opleveren voor de mens van onvervangbare waarde zijn (erkenning van de intrinsieke waarde). Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit of, in geval van beheer en schadebestrijding, van Gedeputeerde Staten (zie par. 4.8).

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Noord-Holland Zuid 2003

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in het Streekplan Noord-Holland Zuid van 2003. In het streekplan wordt gewerkt met zogenaamde rode contouren. De betekenis van de rode contouren is het aangeven van de grens van het stedelijk gebied. Bij het trekken van de rode contour is uitgegaan van de bestaande stedelijke functies respectievelijk de in nieuwe beleidskaders geprojecteerde functies. Het onderhavige plangebied ligt geheel binnen de rode contour (zie afbeelding 4 hieronder).

Stedelijk gebied

Onder stedelijk gebied verstaat het streekplan het volgende:

Bestaande of toekomstige gebieden voor wonen, werken, verzorging, recreatie, verkeer en vervoer. Het betreft het bestaande en toekomstige min of meer aaneengesloten bebouwde gebied van steden en kernen. Binnen het gebied zijn potenties aanwezig voor verdichting, aanpassing of vernieuwing van de bestaande structuur ter handhaving of versterking van bestaande functies (intensiveren, combineren en transformeren, ICT). Alle stedelijke functies, zowel uitbreidingen als nieuwe functie, moeten binnen de rode contour gesitueerd worden.

Buiten de rode contour mag geen verstedelijking plaatsvinden. De begrenzing van het stedelijk gebied is indicatief. Voor een nauwkeuriger begrenzing wordt verwezen naar de kaarten 'rode contouren' en bijbehorende toelichting van het streekplan.

Uitgangspunt van het provinciale verkeer- en vervoerbeleid is het Verkeer- en Vervoerplan Noord-Holland (VVNH) (2003). Volgens de provincie is het een uitdaging om de balans te vinden tussen de individuele drive tot mobiliteit en het collectieve belang van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.



afbeelding 4: Duivendrecht binnen rode contour (uit streekplan Noord-Holland Zuid)

3.2.2 Provinciaal Waterplan 2006-2010

Het Provinciaal Waterplan omvat een kader waarin de provincie aangeeft hoe ontwikkelingen met betrekking tot de waterhuishouding doorwerken in het waterbeleid van de provincie Noord-Holland. Het huidige nationale en Europese beleid is daarbij vertaald naar provinciale kaders en doestellingen voor de periode 2006-2010. Het doel van het Provinciaal Waterplan ten aanzien van waterkwantiteit is het opvangen van pieken in de neerslaghoeveelheid en wateroverlast voorkomen. In het plan wordt voor Amstel- en Meerlanden een combinatie van polder- en boezempiekberging voorzien, onder meer in polder de Ronde Hoep. Voorts worden ook voor andere wateraspecten beleidsdoelen geformuleerd. De uitvoering daarvan ligt voor een groot deel bij de waterschappen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan

De Stadsregio Amsterdam (SRA) heeft een regiovisie op mobiliteitsvraagstukken opgesteld: Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Dit plan is richtinggevend voor de uitvoering van het openbaar vervoer, voor de aanleg en verbetering van infrastructuur en voor verhoging van de verkeersveiligheid. Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke concrete projecten er de komende periode op het programma staan. Uit dit uitvoeringsprogramma blijkt dat voor de gemeente Ouder-Amstel de nadruk vooral ligt op het goed afwikkelen van het openbaar vervoer. Met name het op elkaar afstemmen van de verschillende vervoerssoorten, zoals bus, trein en metro, bij het Station Duivendrecht.

3.3.2 Regionale Woonvisie voor de stadsregio Amsterdam (2004)

Centraal in de Regionale Woonvisie staat de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Door het opvoeren van de productie en daarbij de nadruk op middeldure woningen te leggen, kan de doorstroming worden verbeterd. En daarmee stijgen ook de kansen voor starters om snel een passende woning te vinden. Ook de stadsvernieuwing vergt extra inspanningen volgens de Woonvisie. In het stedelijke gebied is vooral het binnenhalen en vasthouden van de middengroepen van belang.

Een van de belangrijke thema's in de Regionale Woonvisie is de vergrijzing in de regio. In het beleidskader heeft dat een vertaling gevonden in een stevige opgave met betrekking tot de combinatie wonen-welzijn-zorg. Verder pleit de Woonvisie ervoor om in het nieuwbouwprogramma en bij de stadsvernieuwing rekening te houden met de onderscheiden identiteit van wijken en buurten, zoals deze ook in Duivendrecht voorkomen. Versterking hiervan en het opvoeren van de kwaliteit van de woningen moeten eraan bijdragen dat de woningmarkt aantrekkelijk blijft en dynamischer wordt.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Ouder-Amstel 2007

In de gemeentelijke Structuurvisie is de uitwerking van het centrum van Duivendrecht al opgenomen. Dit is als volgt verwoord:

In de huidige situatie functioneert het centrum van Duivendrecht niet naar de standaard van de huidige tijd. De functie van het winkelcentrum loopt zienderogen achteruit, de basisscholen en het Dorpshuis zijn aan vernieuwing toe en op het gebied van zorg en welzijn liggen nieuwe ontwikkelingen in het verschiet. Een upgrade van het centrum, in samenhang met de aanwezige scholen, sportvoorzieningen en welzijnsinstellingen, is derhalve noodzakelijk.

De supermarkt is als trekker van het winkelcentrum van elementaire betekenis. Schaalvergroting van deze supermarkt is essentieel voor de toekomst van het Hart van Duivendrecht. In het kader van de upgrade van het centrum is er ruimte voor integrale woonontwikkeling, gericht op de lokale behoefte. Het centrum wordt daarmee levensvatbaarder en de aantrekkingskracht en uitstraling wordt versterkt. Het is daarbij van belang dat de winkelvoorzieningen in de toekomst gericht blijven op de lokale consument, waarbij het accent moet liggen op de eerste levensbehoeften.

De uitwerking van de plannen voor het centrum is een zelfstandig traject en is verwoord in het Dorpshart Duivendrecht.

3.4.2 Parkeerbeleidsplan 2004

De algemene doelstelling van het parkeerbeleid voor Ouder-Amstel luidt; Het waar mogelijk bieden van voldoende parkeerruimte ten behoeve van alle gebiedsfuncties in Ouder-Amstel en het waar nodig reguleren om gebiedsfuncties te beschermen.

Voor centra (Dorpshart Duivendrecht) geldt dat het parkeerbeleid moet bijdragen aan het handhaven en waar mogelijk versterken van de positie van de detailhandel. Tevens moet het bijdragen aan het behouden van de woonfunctie in en rond de centra. Doelstelling voor woongebieden is dat de leefbaarheid in de woonwijken zoveel mogelijk wordt bevorderd. Ten behoeve van de vraag naar het parkeren van fietsen dienen op plaatsen waar die vraag zich vooral concentreert voldoende en kwalitatief goede voorzieningen beschikbaar te zijn. Daarnaast dienen in de omgeving van (basis)scholen voldoende mogelijkheden te zijn om te parkeren zodat ouders kinderen kunnen begeleiden naar het schoolgebouw; parkeren bij scholen mag echter nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid. De gehanteerde parkeerkencijfers die in dit beleidsstuk zijn vermeld liggen in de lijn van de CROW richtlijnen.

4

Planologische randvoorwaarden

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van de verschillende omgevingsaspecten. Bij elk van deze aspecten is vooral gekeken naar de invloed op het plangebied en welke eventuele voorwaarden dit met zich meebrengt voor de in dit plan vastgestelde bestemmingen en bijbehorende regels.

4.1 Water

Het plangebied ligt in de Groot Duivendrechtsepolder. Het waterbeheer wordt hier gevoerd door het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht, waarvan Waternet de uitvoerende instantie is. Op de gronden in het plangebied is de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing. Voor het rioolbeheer is de gemeente verantwoordelijk.

Aan het water in het Dorpshart is een functie als 'stedelijk leefwater' toegekend. Hieraan is een gemiddeld pakket aan eisen en doelstellingen ten aanzien van kwantiteits- en kwaliteitsbeheer gekoppeld.

De Kloostersingel die door het plangebied loopt is op basis van de keur aangeduid als primair water. Primaire wateren zijn wateren waaraan het hoogheemraadschap een belangrijke functie toekent in de wateraanvoer en waterafvoer van en naar afwaterings- en bemalinggebieden. Zij zijn tevens van belang voor de wateraanvoer en waterafvoer van meerdere gerechtigden. Het gaat om de meeste boezemwateren en veel hoofdwater(gang)en. In stedelijk gebied heeft het begrip primaire wateren een ruimere werking omdat het hoogheemraadschap hier meer wateren onderhoudt vanwege de vele omwonenden die afhankelijk zijn van een goede afwatering, en het feit dat de oevers vaak deel zijn van de openbare ruimte.

Het plangebied is als bestaand gebied geheel gerioleerd en aangesloten op gemalen die het water doorpompen naar de rioolzuivering in het Westelijk Havengebied. Er is sprake van een gescheiden stelsel, dat voldoet aan de behoefte. Aanvullingen en/of verbeteringen zijn momenteel niet aan de orde.

Het gemeentelijk rioleringsplan stelt onderzoek in het vooruitzicht naar de mogelijkheid van een verbeterd gescheiden stelsel voor Duivendrecht. Doordat in zo'n geval meer afvalwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt vervoerd, zal de hydrologische capaciteit van het transportriool naar de Ellermanstraat (buiten het plangebied) moeten worden verhoogd. Groot onderhoud aan dit riool is voorzien in 2030.

Met de waterbeheerder wordt overleg gestart om te bezien of de voorgestelde ontwikkelingen in het kader van de centrumvernieuwingen, met name als gevolg van de toename van het aantal woningen en andere bebouwing, van dien aard zijn dat wijziging in het waterbeheer noodzakelijk is.

Watertoets

Hieronder is een overzicht gegeven van de bestaande oppervlaktes aan bebouwing, verharding, groen en water. Daarnaast zijn de oppervlaktes van verharding en bebouwing, zoals voorgesteld in het SPVE, opgenomen en is het verschil met de bestaande situatie aangegeven. De oppervlaktes van het SPVE die hier zijn aangehouden zullen waarschijnlijk niet exact kloppen met de ontwikkeling zoals die uiteindelijk gerealiseerd wordt. Het voorstel uit de Adviesnotitie Overleggroep Dorpshart Duivendrecht om het profiel van de Kloostersingel te handhaven is overgenomen. In de Adviesnotitie Overleggroep Dorpshart Duivendrecht zijn diverse aanpassingen voorgesteld die in een definitief ontwerp zullen resulteren in andere oppervlakte maten. In onderstaande tabel 1 zijn daarom de vermelde oppervlaktes voor bebouwing en verharding uit het SPVE als 'handvat' voor de watertoets opgenomen.

tabel 1

soort	Bestaand m ²	aangepast SPVE m ²	Verschil
bebouwing	9860	12230	+2370
verharding	25569	18448	-7121
½ verharding	0	7600	+7600
groen	16866	14017	-2849
water	2337	2337	
totaal	54632	54632	

Het verhard oppervlak neemt af met circa 1000 m². De oppervlakte van de halfverharding telt in de watertoets slechts mee voor 50%. Dit betekent dat er vooralsnog geen compenserende maatregelen hoeven te worden genomen.

In het kader van het artikel 3.1.1. overleg van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan aan het Hoogheemraadschap toegezonden. De reactie is in het bestemmingsplan verwerkt (zie par. 7.1).

Ook bij de opstelling van het uitwerkingsplan/wijzigingsplan moet voldaan worden aan de dan geldende eisen van het Hoogheemraadschap. De watertoets zal daarbij wederom worden uitgevoerd.

Oevers, piekafvoer, regenwater

In een op te stellen beeldkwaliteitplan zal in een paragraaf duurzaamheid o.a. worden ingegaan op de materiaalkeuze van bebouwing en oeverbescherming om uitloging te voorkomen. In dit kader zal ook aandacht gegeven worden aan de mogelijkheid voor realisering van natuurvriendelijke oevers waarmee de huidige waterkwaliteit kan worden verbeterd. Eveneens zal worden onderzocht om de piekafvoer van water te beperken door zogenaamd gebiedseigen water zo veel mogelijk vast te houden middels toepassing van bijvoorbeeld wadi's, daktuinen e.d. Schoon- en vuilwaterstromen zullen worden gescheiden.

Om e.e.a. af te stemmen op het waterbeleid van het Hoogheemraadschap zullen de uitwerkingsplannen in nauw overleg met het schap worden voorbereid. Daarbij zullen de uitgangspunten van het hoogheemraadschap worden aangehouden. De uitgangspunten die het hoogheemraadschap zeker van belang acht, zijn hieronder toegelicht onder 'Algemeen', 'Onderhoud en beheer' en 'Grondwater'.

Algemeen

Het waterpeil van het plangebied wordt door AGV/Waternet gehandhaafd op het polderpeil van de Venserpolder en is NAP - 2,50 meter. Verlies aan oppervlaktewater door aanplamping van land moet elders binnen het plangebied vooraf gecompenseerd worden. In het plangebied bevinden zich geen waterkeringen.

Onderhoud en beheer

Als er vanaf de waterkant onderhoud uitgevoerd moet worden aan watergangen moet er een vrije (beheer)strook van 3 meter vanuit de insteek (bovenkant talud) worden gehandhaafd, tenzij in de legger een andere breedte wordt aangegeven. Binnen deze strook mogen geen elementen aanwezig zijn die het onderhoud belemmeren. Op de oever moet afdoende ruimte zijn om, tijdens periodieke baggerwerkzaamheden, de baggerspecie (tijdelijk) op de kant te zetten. Is dit niet het geval dan moet er een alternatieve locatie zijn voor de opslag van deze specie.

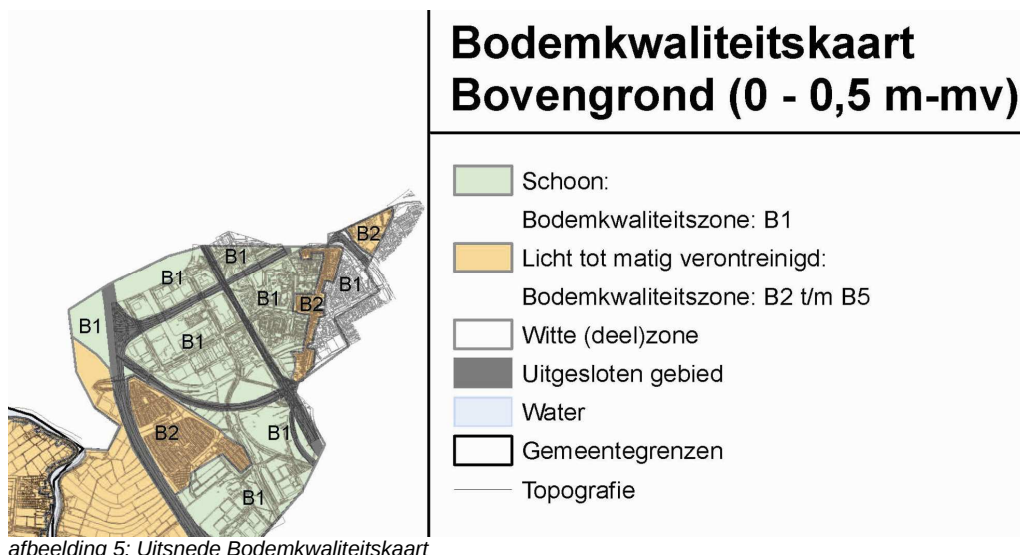
Grondwater

De grondwaterzorgtaak is door de wet Gemeentelijke watertaken opgedragen aan de gemeenten. Waternet adviseert de gemeente op het gebied van het grondwater. De door Waternet toegepaste grondwaternorm luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,50 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,90 meter. Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

4.2 Bodem

Voor de bodem binnen hun gemeentegrenzen hebben de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn gezamenlijk een bodemkwaliteitskaart en een bodembeheerplan vastgesteld. Het doel van het regionale bodembeheerplan is het geven van een praktische handleiding bij grondverzet voor de eindgebruikers. Het bodembeheerplan dateert van 16 juni 2008.

Uit de bijbehorende bodemkwaliteitskaart (zie afbeelding 5) kan opgemaakt worden dat de bodem gekwalificeerd wordt als 'Schoon' (Bodemkwaliteitszone: B1). Dit geldt voor een diepte tot een halve meter onder maaiveld. De bodemkwaliteitszone daaronder is aangeduid als O6 en ook deze wordt gekwalificeerd als 'Schoon' en gaat tot een diepte van twee meter. Voor de daaronder liggende lagen wordt ervan uitgegaan dat de bodemkwaliteit hiervan beter of in ieder geval gelijkwaardig is.



Het plangebied is in de 60er jaren van de vorige eeuw opgehoogd met zand waarin zich waarschijnlijk geen of slechts lichte verontreinigingen zullen bevinden.

Bureau Landview heeft voor het Dorpshart een bureauonderzoek uitgevoerd naar mogelijke verontreinigingen in het plangebied. Vooral nog is niet te verwachten dat de bodem verontreinigd is als gevolg van bouwactiviteiten in het verleden, aanvoer van puin en sintels, brandstoftanks en aangevoerd verhardingsmateriaal. De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van ca. 1 meter minus maaiveld.

Conclusie

De voorlopige conclusie is dat er redelijkerwijs geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van (ernstige) bodemverontreiniging. Voor het beoogde gebruik van de bodem

worden daarom geen beperkingen verwacht. Bij uitwerking van het plan wordt een nader bodemonderzoek uitgevoerd volgens de NEN 5740 strategie voor een homogeen niet verdachte locatie. De kwaliteit van het grondwater maakt onderdeel uit van dit onderzoek.

4.3 Luchtkwaliteit

Door de GGD Amsterdam worden in de gemeente Ouder-Amstel jaarlijks metingen verricht naar de luchtkwaliteit, uitgedrukt in de concentratie stikstofdioxide. In het bijzonder gaat het daarbij om de concentratie stikstofdioxide (NO₂) op een aantal locaties binnen de gemeente. De metingen worden gehouden op locaties waar de belasting door lokaal en/of snelwegverkeer naar verwachting hoog is, bij achtergrondlocaties en op plaatsen waarvoor op korte of middellange termijn nieuwbouwplannen bestaan. In 2006 en 2007 is in Duivendrecht ook fijn stof (PM10) gemeten.

In Duivendrecht varieerde de jaargemiddelde NO₂ concentratie van afgerond 31 µg/m³ tot 40 µg/m³, met een afgerond gemiddelde van 36 µg/m³. De grenswaarde van 40 µg/m³ (geldig vanaf 2010) wordt dan ook niet overschreden. In Duivendrecht werd op één locatie, Molenkade, de grenswaarde van 40 µg/m³ (geldig in 2010) overschreden, daar werd een waarde van 40,4 µg/m³ gemeten. De Molenkade ligt buiten het plangebied en ten opzichte van het plangebied ook pal tegen de A10. De gemeten NO₂ concentraties bleven bij alle meetlocaties in Duivendrecht ruim beneden de plandrempel van 44 µg/m³. Ook het fijn stof (PM10) bleef binnen de daarvoor geldende normen.¹

De Wet luchtkwaliteit is in 2007 in werking getreden. De Wet voorziet ondermeer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het "Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)". De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Dergelijke projecten behoeven niet nader te worden onderzocht op hun gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Voor het Dorpshart is deze regeling 'niet in betekende mate' van belang. Vanaf de vaststelling van NSL is de ondergrens voor projecten die 'niet in betekende mate' bijdragen voor woningbouw gesteld op niet meer dan 1500 woningen ontsloten over één weg en 3.000 woningen over twee ontsluitingsroutes. Vóór deze periode gold dat de ondergrens lag bij niet meer dan 500 woningen ontsloten over één weg en 1.000 woningen over twee ontsluitingsroutes.

In het plan voor vernieuwing van het Dorpshart gaat het voornamelijk om vernieuwing van bestaande functies. Overeenkomstig het SPVE is sprake van 262 woningen die worden toegevoegd. In het Advies van de overleggroep wordt aangegeven om het aantal woningen op ongeveer 220 uit te laten komen. Het plan voorziet dus in ruim minder dan 1500 woningen. Inclusief een beperkte toename van de overige functies betekent dit dat het plan 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtvervuiling. Het is aannemelijk dat, als gevolg de inrichting die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM10) als stikstofdioxide niet de 3% grens overschrijdt. Er is daarom geen nader onderzoek nodig en ook een verdere toetsing aan de normering van de Wet kon achterwege blijven.

¹ Rapport van GGD Amsterdam, metingen van de jaargemiddelde stikstofdioxide in de gemeente Ouder-Amstel in 2008, d.d. april 2009.

“Gevoelige bestemmingen”

Sommige personengroepen zijn meer gevoelig voor luchtverontreinigde stoffen zoals stikstofdioxide of fijn stof, denk aan bijvoorbeeld kinderen. Om deze personengroepen meer te beschermen, is door het Ministerie van VROM het besluit “Gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)” opgesteld. Het besluit is erop gericht te voorkomen dat door de bouw van een gevoelige bestemming op een plek waar een grenswaarde voor luchtkwaliteit wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, het aantal ter plaatse verblijvende personen die gevoelig zijn voor de stof waarop die grenswaarde betrekking heeft, zou toenemen. Met een gevoelige bestemming worden in het besluit scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen bedoeld. Voor gebieden die liggen binnen de zone (onderzoekszone) van 300 meter aan weerszijde van de rijksweg A10 geldt een onderzoeksplicht naar de luchtkwaliteit.

In dit plan is er, gezien het onderzoek van de GGD Amsterdam zoals hierboven besproken, geen (dreigende) normoverschrijding aan de orde. Dit geldt ook voor de onderzoekszone binnen 300 meter van de Rijksweg A10. Er is dan ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone. Wel moet in deze gevallen, in het kader van het besluit “Gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)”, de locatiekeuze goed gemotiveerd worden. Dit gebeurt in de context van de goede ruimtelijke ordening.

Motivering locatiekeuze

De in het plan voorgestelde ontwikkeling omvat verschillende functies die als gevoelig te bestempelen zijn, voornamelijk de scholen en woningen. Deze functies liggen grotendeels binnen de zone van 300 meter van de A10, maar allen toch op meer dan 100 meter van de A10. De functies zijn momenteel ook aanwezig in het plangebied. In het kader van de ontwikkeling van dit gebied is het de bedoeling om de bestaande functies te kunnen behouden en te voorzien van goed geoutilleerde bebouwing. Door huisvesting in nieuwe gebouwen wordt voldaan aan de eisen van deze tijd. Zo ontstaat een verbetering ten opzichte van de oude situatie. Dit met name met betrekking tot het binnenklimaat. De huidige locatie van de scholen ligt in het plangebied. De scholen bedienen de omringende wijken. Doordat dit gedeelte (het plangebied en de omringende wijken) van Duivendrecht vrijwel geheel bebouwd is en geheel omsloten ligt door rail- en verkeersareaal, is verplaatsing naar een andere locatie niet mogelijk. Vandaar dat geconcludeerd kan worden dat de bouw van “gevoelige bestemmingen” in de onderzoekszone toch plaats kan vinden.

Toekomst

Door de autonome toename van het verkeer kan voornamelijk op rijkswegen zoals de A10 meer file ontstaan dan nu het geval is. Dit zal dan een nadelige invloed hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving van de A10 en hierdoor in de toekomst ook op het plangebied. Wanneer de capaciteit van de A10 in de toekomst wel wordt vergroot heeft het verkeer kans op een betere doorstroming. Hierdoor kan er op termijn een verbetering op treden van de luchtkwaliteit. Dit met name ook door de vermindering van remmende en weer optrekkende auto's, die hierdoor extra bijdragen aan de luchtvervuiling. In de toekomst zal het verkeer ook schoner worden als gevolg van (strenge) EU-regelgeving. Ook wordt er al onderzocht of het mogelijk is om bij toekomstige aanpassingen aan snelwegen te zorgen voor geluidsschermen die naast geluid ook een reductie van de luchtvervuiling opleveren.

4.4 Externe veiligheid

Binnen en in de directe omgeving van het plangebied liggen geen bronnen die een risico vormen uit oogpunt van externe veiligheid.

Het plangebied ligt buiten het beperkingengebied dat is vastgesteld bij het Luchthavenindelingenbesluit voor de luchthaven Schiphol.

In de nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (VGS) is het nationaal beleid voor transport van gevaarlijke stoffen beschreven.

In de nota is uitgegaan van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor. Het basisnet is ingedeeld in drie categorieën, Categorie 1 gaat op voor de routes zoals de Betuwelijn, waar het transport voorop staat en de meeste ruimtelijke beperkingen gelden. De transportlijnen in de economische kerngebieden van Nederland zijn vervolgens aangewezen als categorie 2. Hier dient door middel van maatwerk een afweging te worden gemaakt tussen de belangen van transport van gevaarlijke stoffen en de ruimtevraag. De laagste categorie gaat op voor alle overige transportlijnen. Langs deze lijnen gelden geen ruimtelijke beperkingen.

De transportlijnen rond Duivendrecht (spoorlijn, snelwegen) vallen onder categorie 2. Het kabinet gaat uit van vaste veiligheidszones van circa 30 meter voor de routes van categorie 2 die deel uitmaken van het Basisnet Weg. Uitgaande van betere handhavingmogelijkheden op het spoor is het onverkort toepassen van de afstand van 30 meter bij alle routes van categorie 2 van het Basisnet Spoor niet noodzakelijk. Daarbij is maatwerk (op basis van een belangenafweging tussen vervoers- en ruimtelijke aspecten) aan de orde. Deze belangenafweging wordt gemaakt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied ligt ver buiten de 30 meter zone. Op grond hiervan is geen aanvullende risicoanalyse voor het nieuwe centrumplan uitgevoerd.

In de 'Risicoatlas' (uitgave min. VROM, 2003) is nadere informatie over de situatie in Duivendrecht opgenomen. Gesteld is dat de norm voor individueel risico (10^{-6}) niet wordt overschreden. Duivendrecht wordt wél genoemd als woonkern waar het groepsrisico een aandachtspunt bij planontwikkeling is. Dit houdt in dat een mogelijke toename van de bevolkingsdichtheid binnen 200 meter vanuit het spoor een overschrijding van de oriënterende waarde voor groepsrisico tot gevolg kan hebben. Het plangebied ligt buiten deze 200 meter zone. Op grond hiervan is geen aanvullende risicoanalyse uitgevoerd.

Rondom het plangebied bevinden zich geen transport- en buisleidingen met een extern risico. Dit blijkt uit de Klic-melding die voor het gebied is gedaan in het kader van het SPVE. Wel zijn er verschillende kabels en leidingen aanwezig, waar bij werkzaamheden rekening meegehouden dient te worden. Evenmin zijn bedrijven, genoemd in het BEVI, aanwezig.

4.5 Geluid

Geluidbelastingkaart

Het betreft een regionale kaart waarin de gemeente Ouder-Amstel is opgenomen. Regio Amstelland en de Meerlanden is een samenwerking van vijf gemeenten. Op 18 oktober 2007 is de geluidsbelastingenkaart vastgesteld. De verplichting tot het opstellen van een geluidsbelastingkaart is opgenomen in artikel 118 van de Wet geluidhinder en vloeit voort uit de implementatie van de Europese Richtlijn omgevingslawaaï in Nederland. Deze verplichting geldt voor een aantal agglomeraties. De in de regio Amstelland en de Meerlanden samenwerkende gemeenten vallen onder de agglomeratie Amsterdam-Haarlem en zijn daarom verplicht tot het opstellen van een geluidbelastingkaart. Daarnaast is er door het rijk ook een geluidsbelastingkaart opgesteld voor Rijkswegen en door de provincie Noord-Holland voor de provinciale wegen.

De regionale geluidsbelastingkaart is een weergave van de geluidsbelasting die veroorzaakt wordt door wegen, spoorwegen en bedrijven in de regio. Op de kaart staan geluidsgevoelige objecten, terreinen en stille gebieden aangegeven en ook het aantal woningen dat in een gebied aan bepaalde waarden van de geluidsbelasting wordt blootgesteld.

De kaart is vanwege de gehanteerde regionale schaal niet direct toepasbaar op het bestemmingsplangebied. De kaart heeft vooral een signaleringsfunctie voor (de noodzaak van) nader onderzoek voor concrete projecten. Dit heeft ook voor het Dorpshart plaatsgevonden.

Invloed verkeer van buiten het Dorpshart

Door het bureau M+P raadgevende ingenieurs is in juni 2006 (rapport nr. M+P.GOA.06.02.1) een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van Duivendrecht als gevolg van zowel het weg- als railverkeer. In dit onderzoek is gekeken naar de grotere doorgaande wegen in Duivendrecht. De geluidsbelasting van het wegverkeer die relevant is voor het Dorpshart is afkomstig van de rijksweg A10 Zuid, Van der Madeweg, J. Blookerweg en de Rijksstraatweg.

Voor bestaande woningen is de grenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï 53 dB, voor nieuwe woningen 48 dB.

In de bestaande situatie ondervinden slechts de woningen aan de kop van de Rijksstraatweg (Berkenstraat) een overschrijding van de 53 dB(A) grenswaarde vanwege het verkeer op de A10. Het verkeer op de Rijksstraatweg belast op onregelmatige plaatsen de aanliggende woningen tot iets meer dan 48 dB(A).

Voor nieuwe woningen in het Dorpshart is geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB berekend als gevolg van het verkeer op de Van der Madeweg, de Gooiseweg en de Johannes Blookerweg.

Het railverkeerslawaaï is berekend voor de spoorlijnen Amsterdam-Utrecht en Duivendrecht-Weesp, die op enige afstand van het plangebied lopen. In het plangebied is geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) te verwachten.

Invloed verkeer binnen het Dorpshart

Door Goudappel Coffeng is in het rapport "Verkeersonderzoek centrumgebied Duivendrecht" (jan. 2008) onder meer de toename van de verkeersintensiteiten in en rond het centrumgebied vanwege de nieuwe ontwikkelingen onderzocht (zie par.4.6). Deze toename zal ook effecten hebben op de te verwachten geluidsbelasting.

Uitgangspunt is dat nieuwe, toe te voegen geluidgevoelige functies binnen de grenswaarden van de Wet geluidhinder (Wgh) zullen worden gerealiseerd. Op grote delen van wegen in het plangebied kan een 30km beperking gelden. Toetsing aan de Wgh is dan niet nodig. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient echter wel sprake te zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau. Met stedenbouwkundige inrichtingsmaatregelen, maatregelen in de verkeerscirculatie en bouwkundige maatregelen zal voor bewoners en andere gebruikers in het plangebied een aanvaardbaar geluidsniveau worden gerealiseerd.

Binnen het plangebied zal de Satellietbaan verlegd worden. Deze weg zal meer parallel aan de Kloostersingel komen te liggen. De keuze hiervoor is gemaakt na een raadpleging onder de inwoners van Duivendrecht (zie par. 5.2). Om de invloed ten aanzien van de geluidsbelasting op het plangebied door deze nieuwe weg te bepalen is aanvullend onderzoek uitgevoerd². Uit de nieuwe geluidsberekeningen blijkt dat de 48 dB geluidscontour op 15 meter vanuit het hart van de nieuwe Satellietbaan zal liggen. Deze afstand is zeer goed inpasbaar in de toekomstige verkavelingsopzet van het aanliggende centrumgebied met maatschappelijke functies.

Door voor geluidgevoelige functies een dergelijke afstand tot het hart van de Satellietbaan aan te houden, zal geen strijdigheid met de Wgh ontstaan en hoeft ook geen hogere waardeprocedure voor ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te worden gevolgd.

4.6 Verkeer en parkeren

Verkeer

Belangrijke punten bij het ontwikkelen van het nieuwe Dorpshart is dat wordt gekeken naar het op een veilige manier inpassen van het aanwezige en toekomstige verkeer. Hierbij gaat het vooral om de belasting die het verkeer met zich meebrengt op het plangebied in de vorm van verkeersintensiteit en de parkeerbehoefte. Daarnaast wordt getracht zo veel mogelijk een aaneengesloten gebied te creëren dat toegankelijk is voor iedereen, van jong tot oud. Daarom moet ook elke vorm van verkeer zoals voetgangers, fietsers en auto's bussen en vrachtwagens op een logische en veilige manier hun route kunnen afleggen. De indeling van het gebied is hierbij maatgevend.

Belangrijk is om een gebied te creëren dat op een veilige manier bereikt kan worden door het langzame verkeer vanuit de verschillende delen van Duivendrecht. Binnen het plangebied zal het langzame verkeer zich ook veilig moeten kunnen verplaatsen. Dit is met name van belang voor de gebruikers van onder ander de scholen binnen het Dorpshart. Door een voor langzaam verkeer veilig bereikbaar gebied te creëren wordt het ook aantrekkelijker om het gebied te voet of per fiets te bezoeken. Om dit te bereiken vormen voet- en fietspaden een belangrijk onderdeel van de plannen voor dit gebied.

Als gevolg van de vernieuwing van het Dorpshart zal er sprake zijn van een beperkte toename van het autoverkeer op de routes die naar het Dorpshart lopen.

De bestaande wegen kunnen de intensiteit als gevolg van de nieuwe voorzieningen makkelijk verwerken. Hierbij is ook al rekening gehouden met de autonome toename van het autogebruik in de toekomst. Dit is voor het plangebied berekend.³

² Onderzoek naar de akoestische situatie Duivendrecht centrum; Goudappel-Coffeng 27 juli 2009

³ Verkeersonderzoek centrumgebied Duivendrecht; Goudappel-Coffeng 16 januari 2008

In het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek is gekeken naar de toename van verkeer voor de verschillende voorzieningen. Voor de toename zijn algemeen gehanteerde aantallen (vuistregels) dan wel uit referentiemateriaal (o.a. tellingen bij vergelijkbare centra) afkomstige aantallen gebruikt voor de berekening. De onderstaande tabel 2 is opgenomen in het onderzoek en geeft de uitkomst van de verkeerstoename weer.

tabel 2

nieuwe functie	aantal/ omvang		ritten per eenheid of per 100 m ²	ritten totaal (per etmaal)
woningen	261	woningen	5	1.305
dorpshuis	75	m ² bvo	10	8
zorgvoorzieningen	1.150	m ² bvo	10	115
bibliotheek	125	m ² bvo	5	6
horeca (in dorpshuis)	154	m ² bvo	10	15
detailhandel	500	m ² bvo	20	100
comm. dienstverl.	500	m ² bvo	10	50
kinderopvang	3	groepen	20	60
				1.659
				afgerond 1.700

Deze toename per voorziening geeft de volgende extra belasting op het omliggende wegennet. Dit is in het onderzoek van Goudappel Coffeng in de volgende tabel weergegeven (tabel 3).

tabel 3

	2007	2015 autonoom	2015 incl. centrumplan
Telstarweg (oost)	2.300	2.500	3.100
Satellietbaan (zuid)	3.600	3.900	4.800
Van der Madeweg (west)	9.200	9.900	10.300
Van der madeweg (oost)	10.100	10.900	11.500
Rijksstraatweg (noord)	3.400	3.700	3.800
Rijksstraatweg (zuid)	1.700	1.900	2.000

Alle intensiteiten zijn afgerond op honderdtallen. Hierdoor lijkt de groei van het verkeer op het ene wegvak wat groter dan op het andere wegvak. De in de tabel opgenomen verdeling over de wegen is gebaseerd op de huidige verkeersafwikkeling en daarbij de toename als gevolg van het programma aan nieuwbouw.

Ten aanzien van de geluidproductie zijn de te verwachten effecten door de toename van het verkeer onderzocht door Goudappel Coffeng. (zie par. 4.5). Een oplossing voor geluidsreductie kan het aanleggen van geluidsarm asfalt zijn. Bijvoorbeeld als dit nodig mocht zijn om te voldoen aan de Wet geluidhinder.

Bij de scholen kan een zone als 30km. gebied worden ingericht. Voor het halen en brengen van kinderen met de auto is bij de scholen gedacht aan een zogenaamde 'kiss & ride' zone. Ook volgens het onderzoek van Goudappel Coffeng moeten bij de entree(s) van de scholen in ieder geval maatregelen worden genomen om de snelheid van het autoverkeer te remmen.

Verder maken de wegen binnen het plangebied deel uit van een busroute die door het gebied loopt. Deze route blijft bestaan. De plaatsing van bushaltes zullen bepaald worden door de definitieve situering van de voorzieningen.

Parkeren

Om voldoende parkeerplaatsen te creëren worden zowel op straat als in ondergrondse garages parkeren mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Langs de aanrijdroutes zullen parkeerplaatsen op straat voor de verschillende voorzieningen en woningen komen. De ondergrondse garages zullen bovenal bestemd zijn voor de bewoners van het gebied. Het laden en lossen bij de verschillende voorzieningen in het Dorpshart zal ook in de uitwerking worden vastgelegd.

In het onderzoek zoals dit is uitgevoerd door Goudappel Coffeng is de parkeerbehoefte berekend ten opzichte van de toekomstige extra vierkante meters aan woningen en voorzieningen. Uitgegaan is van de gemiddelde normen voor centrumgebieden conform de ASVV 2004⁴. Dit komt neer op de volgende normen:

- 1,5 parkeerplaats per woning uitgaande van de ASVV 2004;
- dorps huis, maatschappelijke voorzieningen, horeca en commerciële dienstverlening 2 pp/100m² bvo;
- bibliotheek: 0,6 pp/100m² bvo;
- detailhandel 3,2 pp/100m² bvo.

Uitgegaan wordt van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen in het openbaar gebied. Zo kunnen bezoekersvoorzieningen en scholen gebruik maken van parkeervoorzieningen voor de woningen omdat deze plaatsen overdag voor de helft niet zijn bezet. Het parkeeraanbod zal in voldoende mate moeten worden gespreid om daarmee een evenwichtig aanbod op zo kort mogelijke loopafstand te kunnen realiseren.

In onderstaande tabel zijn de benodigde parkeerplaatsen voor beide gebiedsdelen opgenomen.

tabel 4

	parkeergarages	maaiveld	totaal per deel
westzijde	96	159	255
oostzijde	121	113	234
Totaal aantal pp			489

Volgens de berekening komt het totale aantal parkeerplaatsen op 489. Er zijn al 120 parkeerplaatsen aanwezig in het gebied. Bovenstaande berekening laat zien dat er op maaiveld ($272 - 120 =$) 152 parkeerplaatsen worden toegevoegd.

Toekomstige ontwikkelingen

Door veranderingen in het parkeerregime in omliggende stadsdelen van de Gemeente Amsterdam kan dit gevolgen hebben Duivendrecht. Bij het invoeren of verhogen van parkeertarieven in die stadsdelen kan een verschuiving plaatsvinden. Voornamelijk ook een mogelijke invoering van betaald parkeren op Amstel Business Park. Bestuurders die eerst in die gebieden hun voertuig parkeerden, zullen naar verwachting deels gaan parkeren in Duivendrecht. Mochten hierdoor concrete problemen optreden dan zal hier aandacht aan worden besteed. In dit kader zal ook een evaluatie plaatsvinden van het parkeerbeleid.

⁴ De ASVV 2004 is een uitgave van het CROW (het kenniscentrum voor Verkeer, vervoer en infrastructuur).

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Door Archeologisch adviesbureau RAAP is een quickscan uitgevoerd voor het Dorps-hart.

Vrijwel het gehele plangebied is afgedekt met een pakket zand. Hieronder bevinden zich mogelijk resten van boerderijen of huisplaatsen uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Deze resten bevinden zich met name langs de Rijksstraatweg. Elders in het plangebied bevinden zich waarschijnlijk nog sporen van de verkaveling in de vorm van sloten en greppels die grotendeels zijn verstoord door bestaande bebouwing. De kans op de aanwezigheid van eventueel ongestoorde archeologische waarden is zeer gering.

Op grond van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), gegevens uit het Archeologisch Informatie Systeem (ARCHIS) en de Cultuurhistorische Waardenkaart is geconcludeerd dat binnen het plangebied geen waarden van archeologie en cultuurhistorie zijn beschreven. Monumenten zijn niet aanwezig. Nader onderzoek naar deze waarden is daarom achterwege gebleven.

4.8 Ecologie

Duivendrecht is een bestaand en intensief verstedelijkt gebied waar geen bijzondere natuurwaarden aanwezig zijn. Omdat er nieuwe ontwikkelingen worden voorzien is door bureau Van der Goes en Groot een quickscan uitgevoerd naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde flora en fauna in het plangebied.

In het Zonnehofgebied komt een aantal bosschages voor met hogere bomen die vooral bestaan uit Canadese Populieren en aangeplante struiken. Het water van de Kloostersingel is vrij troebel. De oevervegetatie is matig ontwikkeld. In het plangebied werd geen beschermde flora aangetroffen.

Van planten en amfibieën zijn mogelijk beschermde algemene soorten aanwezig. Hiervoor gelden geen verbodsbepalingen als het gaat om werkzaamheden in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een ontheffing is dan niet nodig.

Omdat in het plangebied broedvogels kunnen voorkomen dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd.

De bebouwing met (spouw)gaten zijn vaak verblijfsplaatsen voor overwinterende amfibieën en vleermuizen. Bij sloop van deze bebouwing kunnen deze beschermde soorten worden verstoord. Wanneer zij tijdens de sloop worden aangetroffen wordt aanbevolen om overwinterende amfibieën te verplaatsen naar de erfbeplanting. Wanneer vleermuizen worden aangetroffen zal de dierenambulance moeten worden ingeschakeld om deze te verplaatsen. Op deze wijze kan aan de zorgplicht in het kader van de flora en faunawet worden voldaan.

Met behulp van de quickscan is niet met zekerheid te bepalen of de grote bonte specht ook buiten het broedseizoen een nest bewoond. Mochten er toch nestplaatsen worden aangetroffen dan is een ontheffing nodig.

5

Ontwikkeling Dorpshart Duivendrecht

5.1 Vooraf

Op 5 februari 2008 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) voor de vernieuwing en herstructurering van het dorpscentrum tot Dorpshart Duivendrecht door de gemeenteraad vastgesteld.

Aan het SPVE zijn de nodige studies over de herontwikkeling vooraf gegaan. Al in 2000 heeft de gemeente een haalbaarheidsstudie voor de herinrichting van het plangebied laten opstellen. In deze studie werden enkele stedenbouwkundige modellen gepresenteerd, waarmee een maatschappelijke consultatieronde is doorlopen. Vervolgens is een "Nota van Uitgangspunten Centrumplan Duivendrecht op Hoofdlijnen" (2006) opgesteld. De uitgangspunten waren programmatisch en ruimtelijk van aard, en kenden een eerste financiële doorrekening. De Nota van Uitgangspunten heeft zijn logisch vervolg gekregen in de opstelling van het SPVE ontwikkeling Dorpshart Duivendrecht. Door inwoners van Duivendrecht en (toekomstige) gebruikers van het gebied, in de vorm van een overleggroep, is een reactie gegeven op het vastgestelde SPVE. De naar voren gebrachte opmerkingen en ideeën zijn opgenomen in de gekwalificeerde "Adviesnotitie Overleggroep Dorpshart Duivendrecht" (Adviesnotitie) (Zie bijlage) en zullen in de verdere besluitvorming worden meegenomen.

5.2 Programma en ruimtelijke uitwerking

Programma

De gemeenteraad heeft zich uitgesproken voor behoud van de bestaande functies (scholen, dorps huis en winkels) en een uitbreiding van:

- de zorgvoorzieningen met 1150 m²
- de scholen en naschoolse opvang met ca. 550 m²
- de horeca met ca 150 m²
- de winkelvloeroppervlakte en de oppervlakte aan commerciële dienstverlening met elk ca. 500 m²
- het aantal woningen tot een maximum van 165 en met een oppervlakte van ca. 25.000 m²

De maatschappelijke voorzieningen zijn in diverse bebouwingen geprojecteerd aan de westzijde van de Kloostersingel. Hier zullen een tweetal scholen, kinderopvang, bibliotheek sportzaal en het nieuwe dorps huis worden gerealiseerd. In dit deel zullen ca. 150 woningen met name als appartementen boven de voorzieningen worden opgenomen. Dit is afhankelijk van het type woning. In de regels is daarom voor de uit te werken bestemming gemengd een maximum aantal van 165 woningen opgenomen. Tussen de voorzieningen is een groen plein geprojecteerd dat grenst aan de groene zone langs de Kloostersingel.

De commerciële voorzieningen zijn aan de oostzijde van de Kloostersingel voorzien als een soort verlengde van de Rijksweg. De bebouwing is daarom aan de noordzijde geconcentreerd waardoor aan de zuidzijde ruimte ontstaat voor een nieuw dorpsplein en parkeervoorzieningen. Voorzien wordt in een uitbreiding van de bestaande winkeloppervlakte met ca. 500 m² bedrijfsvloeroppervlakte (b.v.o.) waardoor een vergrote supermarkt en/of een kleine tweede trekker kan worden gerealiseerd. In dit deel is ook ruimte voor realisering van grondgebonden woningen en appartementen tot een gezamenlijke woonoppervlakte van ca. 10.200 m². (ca. 80-100 stuks, afhankelijk van het type en de grootte).

Samengevat ziet het programma in vergelijking met de bestaande situatie er als volgt uit:

tabel 5

Programma	bestaand	nieuw
scholen*	3.536 m ²	4.085 m ²
naschoolse opvang	243 m ²	375 m ²
zorgvoorzieningen	-	1.150 m ²
Dorpshuis: café/entree, sport- zaal, bibliotheek, e.d.	2.761 m ²	3.140 m ²
detailhandel/horeca	2.795 m ²	3.210 m ²
commerciële dienstverlening	335 m ²	835 m ²
Woningen	20 stuks	25.000 m ²

* 26 leslokalen en 3 speellokalen

Dorpskarakter

Het dorps karakter van Duivendrecht zal in het nieuwe Dorpshart behouden moeten blijven. Kenmerkend hierbij is vooral een pandsgewijze en gevarieerde opbouw van de bebouwing.



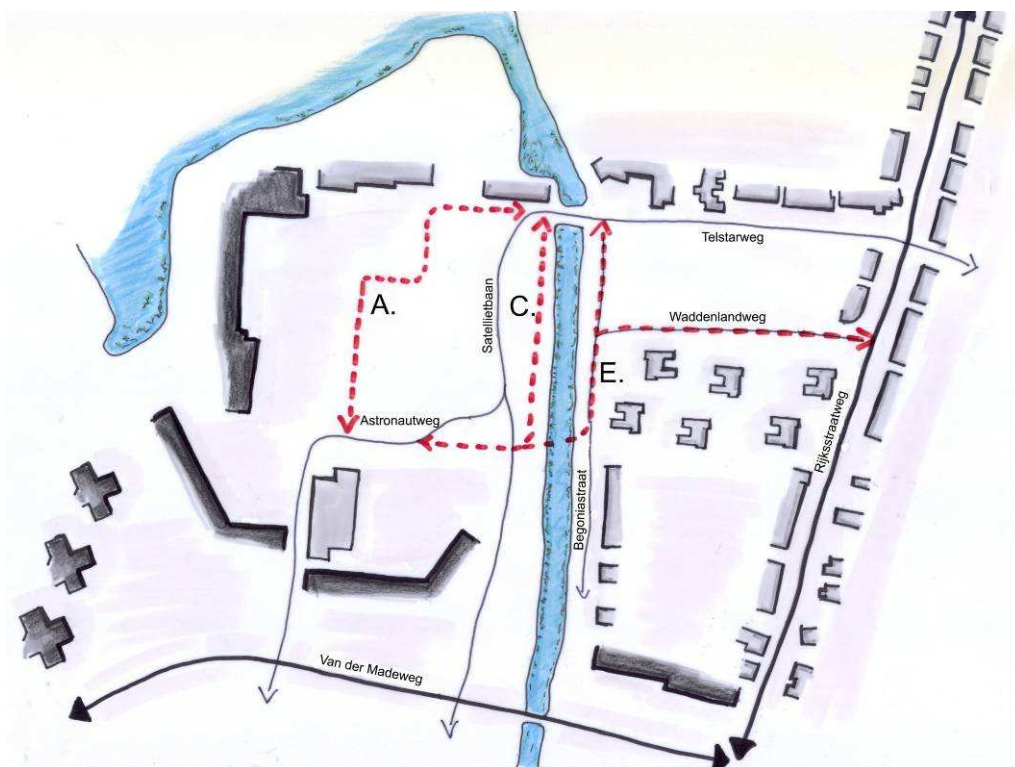
afbeelding 6: het 'dorps karakter' in vogelvlucht

Ontsluiting

Voor de auto- en busontsluiting van het gebied zijn meerdere ontsluitingsmogelijkheden onderzocht op de financiële haalbaarheid. Alleen de varianten A en C komen in aanmerking voor een verdere uitwerking. In een raadpleging onder de inwoners van Duivendrecht zijn beide voorgelegd:

Variant 1 een ontsluitingsweg aan de Zonnehofzijde direct rondom de maatschappelijke voorzieningen (variant A);

Variant 2 een ontsluitingsweg in het Zonnehofgebied direct langs de Kloostersingel (variant C);



afbeelding 7: Twee verkeersvarianten

Uit de raadpleging onder de inwoners van Duivendrecht bleek dat variant 2 (bovenstaande variant C) bij de meeste personen de voorkeur had. Vandaar dat deze variant door dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

Verkeer en parkeren

Zo veel mogelijk parkeren zal ondergronds, behalve ten behoeve van de winkels omdat dat niet bij de dorps sfeer past, worden gerealiseerd. Bij de scholen zullen veilige haal- en brengmogelijkheden voor de kinderen komen.

Water en groen

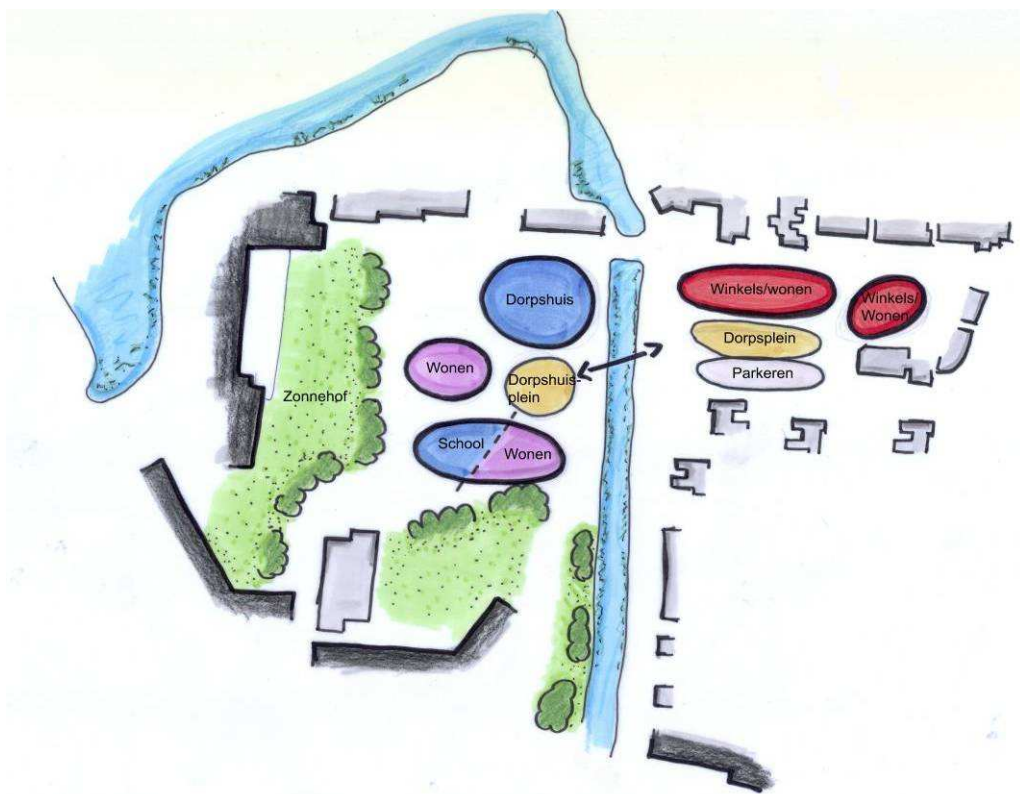
Het huidige profiel van de Kloostersingel (water en oevers) wordt gehandhaafd. Groen, met name bomen, in het Zonnehofgebied zullen waar mogelijk worden behouden en waar nodig zal het groen worden opgewaardeerd dan wel worden vervangen. Jonge aanplant zal zoveel mogelijk worden vermeden, waardoor goede overgangen naar de bestaande beplanting kunnen worden gerealiseerd.

Openbaar gebied

Een tweetal pleinen met verschillend karakter vormen belangrijke ontmoetingsplaatsen. De uitwerking van het plein direct aan de zuidzijde van de winkels krijgt een dorpse uitstraling terwijl het plein tussen scholen en dorpshuis een groene parkachtige uitwerking krijgt.

Architectuur

De bebouwing zoekt aansluiting bij de het oude dorpslint, de Rijksstraatweg. Dit wordt gerealiseerd door diversiteit in materialen, dakvormen, hoogtes etc.



afbeelding 8: een ruimtelijke uitwerking



afbeelding 9: een mogelijke planstructuur

Beeldkwaliteitsplan (BKP)

Het model van de Overleggroep zal verder worden ontwikkeld tot een stedenbouwkundig ontwerp voor het uitwerkingsplan.

Hierin zullen bebouwing en open ruimte tezamen het dorpse karakter van het nieuwe centrumgebied moeten uitstralen. Het dorpse karakter kan tot uiting worden gebracht in het stedenbouwkundige ontwerp en in de architectonische vormgeving van het nieuwe centrumgebied. Gedacht moet worden aan o.a. de verhouding bebouwd-onbebouwd binnen het centrumgebied, de hoogte, massa en detaillering van de gebouwen, de verhouding verharding en groen/water in de open(bare) ruimte, het materiaalgebruik en kleurstellingen. Het zijn allemaal aspecten die de vormgeving van gebouwen en die van de open ruimtes ten zeerste beïnvloeden. Slechts in beperkte mate kan een bestemmingsplan hierop sturen.

In aanvulling op het bestemmingsplan is het beeldkwaliteitsplan een geschikt instrument om het dorpse karakter van het centrum op zijn vormgevingsaspecten uit te werken. In het beeldkwaliteitsplan worden de uitgangspunten voor de na te streven stedenbouwkundige en architectonische beeldkwaliteit uitgewerkt in een vormgevingsconcept met concrete richtlijnen voor de afzonderlijke deelprojecten. Het beeldkwaliteitsplan zal gericht moeten zijn op de tot stand koming van een samenhangende beeldkwaliteit voor het gehele centrumgebied, waardoor het centrum zich ook als eenheid kan manifesteren.

Het beeldkwaliteitsplan zal worden vastgesteld door de raad en zal daarna ook onderdeel gaan uitmaken van de Welstandsnota, zodat alle bouwvoorstellen daaraan getoetst dienen te worden.

6

Het bestemmingsplan

6.1 Opzet

Het SPVE en de het model van de Overleggroep tezamen vormen geen blauwdruk voor een stedenbouwkundig plan en zeker niet voor bouwplannen. Het is een samenhangend programma van eisen op het programmatische, stedenbouwkundige en financiële vlak. Nadat het SPVE is vastgesteld is een fase van uitwerking en van oriëntatie in de markt aangevangen. Naast gemeente en ontwikkelaars zal een groot aantal partijen hierbij betrokken zijn. Grondeigenaren, gebruikers, ondernemers/winkeliers en bewoners hebben ieder hun eigen inbreng. Dit zal leiden tot meer specifieke en concrete invulling van de gebieden, en ook tot wijzigingen. Overleggroepmodel is daar reeds een eerste voorbeeld van.

Dit bestemmingsplan beoogt de uitgangspunten zoals omschreven in het SPVE en in het model van de Overleggroep in planologisch-juridische zin vast te leggen. Daarbij is ruimte gelaten voor de nadere invullingen en mogelijke wijzigingen die door de Overleggroep zijn voorgesteld en door de raad zijn overgenomen, alsmede wijzigingen die nog zullen optreden. Daarom is gekozen voor, in hoofdzaak, globale bestemmingsregelingen.

Omdat de planvoorbereiding van het maatschappelijke centrum (westelijk deel) en het commerciële centrum (oostelijk deel) zich in een verschillend stadium bevinden, bleek het gewenst om voor deze gebieden ook onderscheid te maken in:

- A. globale bestemming met uitwerkingsplicht:
westelijk gedeelte met de bestemming “Gemengd (GD-U)”
- B. globale bestemming met wijzigingsbevoegdheid:
oostelijk gedeelte met bestemming “Centrum (C)”

Uitwerking en wijziging bieden beide de ruimte om de plannen verder te concretiseren binnen de daarvoor vastgelegde uitwerkings- resp. wijzigingsregels. Beide vereisen ook het doorlopen van een procedure, waarin belanghebbenden hun belangen kunnen veiligstellen.

In het verdere proces van uitwerking is voor de gemeente een belangrijke regierol weggelegd. Met de vaststelling van het latere wijzigingsplan respectievelijk het uitwerkingsplan zullen burgemeester en wethouders hun sturende en toetsende rol kunnen invullen gedurende het verdere proces naar realisering van het Dorpshart.

De keuze voor de twee verschillende vormen van globale bestemmingen is reeds in de aanleiding omschreven. Het ligt in het feit dat de uitwerking van beide gebieden zich in een verschillende fase bevindt. Verder is binnen dit ontwikkelingsplan voor een beperkt aantal gebieden geen noodzaak tot functiewijziging. Bestaande bestemming en gebruik kunnen gehandhaafd worden. Het gaat daarbij de woonbebouwing langs de Rijksstraatweg en de ontsluitingswegen Telstarweg en Waddenlandweg. Ook de Kloostersingel is overeenkomstig de huidige situatie bestemd. Voor de regels bij deze bestemmingen is inhoudelijk zo veel mogelijk aangesloten op die van de overeenkomstige bestemmingen in het omliggende, vigerende bestemmingsplan “Duivendrecht 2007”.

6.2 Bestemmingen

6.2.1 Centrum

Voor het nieuwe Dorpshart zijn twee globale bestemmingen opgenomen: "Centrum" en "Gemengd – Uit te werken". In dit onderscheid is het commercieel-verzorgende (Centrum) en het maatschappelijk verzorgende deel (Gemengd) van het toekomstige Dorpshart tot uiting gebracht.

Het commercieel-verzorgende centrum ligt oostelijk van de Kloostersingel en wordt bepaald door het winkelcentrum, dienstverlening en wonen.

De stedenbouwkundige uitgangspunten zoals die voor dit gebied zijn opgenomen in het SPVE kunnen niet direct worden vertaald in een bestemmingsregeling omdat onvoldoende duidelijkheid bestaat over de definitieve invulling van de gronden en fasering van de beoogde ontwikkelingen. Als gevolg hiervan is gekozen voor een conserverende regeling waarin bebouwing en gebruik worden vastgelegd zoals die aanwezig waren op de dag dat het ontwerp van dit bestemmingsplan ter inzage werd gelegd.

Flexibiliteit wordt geboden door wijzigingsregels. De wijzigingsregels geven kwalitatieve en kwantitatieve normen en beleidsdoelstellingen om in de loop van de planperiode tot ontwikkeling van het gebied te komen.

De normen hebben betrekking op de toegestane functies (detailhandel, dienstverlening, maatschappelijk, wonen etc.) en de maximaal toegestane hoogtes, oppervlaktes per functie en op de verhouding bebouwd-onbebouwd. Daarnaast zijn in deze bestemming de wegen, paden, parkeer- en groenvoorzieningen en dergelijke opgenomen.

Bij het opstellen van de normen is het bepaalde in het SPVE met een zodanige marge gehanteerd dat ook het model van de Overleggroep in ieder geval naar intentie kan worden gerealiseerd. Toch is deze marge niet zodanig dat afbreuk wordt gedaan aan het beoogde inrichtingsniveau.

6.2.2 Gemengd – Uit te werken

Het maatschappelijk-verzorgende centrum omvat het gebied van de brede school met een nieuw Dorpshuis, aanvullende welzijnsvoorzieningen en woningen aan de westzijde van de Kloostersingel.

De bestemmingsregeling is globaal van aard om zo te kunnen komen tot een nadere invulling van de gronden. De regels geven kwalitatieve en kwantitatieve normen en beleidsdoelstellingen om tot ontwikkeling van het gebied te komen. Deze normen en doelstellingen dienen bij de uitwerking te worden gehanteerd.

De in de bestemming opgenomen normen hebben betrekking op de toegestane functies (verzorging, onderwijs, wonen etc.) en de maximaal toegestane hoogtes, oppervlaktes per functie en op de verhouding bebouwd-onbebouwd. Daarnaast zijn in deze bestemming de wegen, paden, parkeer- en groenvoorzieningen en dergelijke opgenomen. De bebouwing moet worden opgenomen in het bouwvlak. Met het opgenomen bebouwingspercentage binnen dit bouwvlak wordt een minimaal open te houden gebied (verharding/wegen/parkeren of groen e.d.) gewaarborgd.

Net als bij de bestemming "Centrum" is bij het opstellen van de normen het bepaalde in het SPVE met een zodanige marge gehanteerd dat ook het model van de Overleggroep in ieder geval naar intentie kan worden gerealiseerd. Toch is deze marge niet zodanig dat afbreuk wordt gedaan aan het beoogde inrichtingsniveau.

6.2.3 Verkeer

In deze bestemming zijn de in het plan gelegen ontsluitingswegen opgenomen waarvan de ligging niet zal wijzigen: Waddenlandweg en Telstarweg. Wel kan het profiel

wijzigen als gevolg van de ontwikkelingen in het centrumplan. Tot de bestemming verkeer behoren onder andere rijbanen, rotondes, bruggen, verkeersremmende werken, voetgangerspaden, voetgangersgebieden, fietsstroken, fietspaden, parkeerplaatsen, verkeersborden, verkeerslichten, verlichting etc. Omdat de bestaande oververbinding belangrijk is, blijft deze behouden en daarbij behoren ook de bushaltes.

6.2.4 Water

Hieronder valt de Kloostersingel. Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming, zijn hier tot een hoogte van twee meter vanaf het wateroppervlak toegestaan. Verder blijft het water behouden zoals dat in de huidige vorm aanwezig is. De in de SPVE voorgestelde versmalling is niet doorgevoerd in dit plan, omdat er belang gehecht wordt aan de Kloostersingel zoals die nu aanwezig is. De brug in de Telstarweg is door middel van een functieaanduiding in de bestemming "Water" opgenomen.

Vanwege het openbare karakter van het water en zijn oevers is het bouwen van bijvoorbeeld steigers hier niet toegestaan.

6.2.5 Wonen en Tuin

Deze artikelen regelen de reeds bestaande woningen (Rijksstraatweg 42 - 54) en de eventueel daarbij behorende tuinen (De 10 woningen aan de waddenlandweg naast de Brandweer vallen niet onder deze bestemming, maar onder de bestemming "Centrum" om zo de ontwikkeling rondom / aan het gebouw niet onmogelijk te maken. De woningen blijven wel bestaan).

De gedetailleerde woonbestemming heeft een bouwvlak, waarin het hoofdgebouw is toegestaan. Aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen mogen worden gebouwd zowel binnen als buiten het bouwvlak. De bestemming "Tuin" is op gronden aan de voorzijde van de woningen gelegd. Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals vlaggenmasten. Dit past in de 'voor- en achterkantbenadering' van bouwvergunningvrij bouwen, waarin uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit het bouwen aan 'de voorkant' in het algemeen kwetsbaarder is bepaald dan het bouwen aan 'de achterkant'.

De regeling is voor wat betreft de hoofdgebouwen en ook de aanbouwen en bijgebouwen inhoudelijk gelijk aan die voor de woningen in het bestemmingsplan "Duivendrecht 2007". Het woonblok op de hoek met de Telstarweg is als woongebouw met [gs] (gestapeld) aangegeven. De woningen zijn van een kap voorzien. Een voornemen om een bouwlaag toe te voegen aan het blok Rijksstraatweg 52/54 is op de plankaart verwerkt. De toegestane hoogte is nu overeenkomstig het naastgelegen blok met gestapelde woningen. Het profiel van de Rijksstraatweg laat dit toe.

Hoofdgebouwen moeten binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak in de bestemming "Wonen" worden gebouwd. Aan- en uitbouwen mogen ook daarbuiten, binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd. In de bestemming "Tuin", gelegen aan de voorzijde van de woningen, mogen geen (bij)gebouwen worden gebouwd, en hier is de erfscheiding beperkt tot een hoogte van 1 m. In de achtertuin (erf) is dit 2 m.

In de bestemming "Wonen" is de in de gemeente gebruikelijke regeling voor 'beroep en bedrijf aan huis' toegestaan.

7.1 Overleg artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan op 22 mei 2009 toegezonden aan de volgende acht instanties:

1. Stadsregio Amsterdam;
2. Waternet;
3. VROM-inspectie Noord-West;
4. KPN Telecom;
5. Kamer van Koophandel Amsterdam;
6. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
7. Nuon;
8. Provincie Noord-Holland.

Verzocht is om binnen een periode van zes weken op het plan te reageren. De eerste drie instanties hebben een reactie gegeven. De overige vijf instanties hebben niet binnen de periode gereageerd.

De reacties worden hieronder samengevat en beantwoord.

Ad 1. Stadsregio Amsterdam:

De Stadsregio Amsterdam ziet graag het regionale beleid opgenomen daar waar het gaat om bijvoorbeeld het Regionaal Verkeer en Vervoerplan en de Woonvisie van de Stadsregio Amsterdam.

Beantwoording:

In de toelichting zijn alsnog het regionale beleid ten aanzien van het verkeer en vervoer (RVVP) en de regionale Woonvisie opgenomen (zie par. 3.2).

Ad 2. Waternet:

Waternet brengt in zijn reactie op het bestemmingsplan de uitgangspunten voor de (integrale) waterhuishouding (oppervlaktewater, keringen, riolering, regenwaterafvoer, grondwater en dergelijke) naar voren. Verzocht wordt deze in de waterparagraaf van de toelichting op te nemen.

Beantwoording:

Dit is gebeurd, zie paragraaf 4.1."Water"

Ad 3. VROM-inspectie:

De VROM-inspectie gaat in zijn reactie in op twee onderwerpen: luchtkwaliteit en geluidhinder.

- Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat het niet geheel duidelijk is of binnen de zone van 300 meter langs de A10 de grenswaarde voor NO₂ van 40 µg/m³ wordt overschreden.

Beantwoording:

Binnen de grenzen van dit plangebied, en dus ook in het deel van het plangebied dat binnen de 300 m zone van de A10 ligt, wordt de waarde van 40 µg/m³ niet overschreden.

Zoals in paragraaf 4.3 Luchtkwaliteit is aangegeven wordt binnen het dorp Duivendrecht maar op één locatie, de niet tot het plangebied behorende Molenkade, de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (geldig in 2010) overschreden. Er is daar een waarde van $40,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemeten.

Met deze ene overschrijding van de grenswaarde met $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt ook binnen Duivendrecht als geheel ruim beneden de plandrempel van $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gebleven.

De toelichting (zie par. 4.3) is op dit punt verduidelijkt.

- Ten aanzien van geluidhinder wordt opgemerkt dat eventuele geluidsreducerende maatregelen wel worden genoemd, maar dat hier verder niet op in wordt gegaan. De Inspectie ziet dit graag verduidelijkt.

Beantwoording:

Het voorontwerp liet nog verschillende verkeersvarianten open. Als gevolg daarvan kon nog geen goed inzicht worden gegeven van de geluidseffecten van het wegverkeer op de bestaande en de nieuw te realiseren geluidsgevoelige bebouwing. Inmiddels is de planontwikkeling voortgegaan en is gekozen voor een verkeersvariant met de verlegde Satellietbaan langs de Kloostersingel. Voor dit model is nu een geactualiseerd geluidsonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in de toelichting (par. 4.5) opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de beoogde ontwikkeling binnen de grenzen van de Wet geluidhinder kan plaatsvinden. De 48 dB geluidscontour is berekend op 15 meter vanaf het hart van de verlegde Satellietbaan komen te liggen. Voor de weg is op de plankaart een zone van 20 m breed aangehouden. Hierbinnen is het mogelijk om een zodanig tracé voor deze weg te kiezen dat de afstand van 15 m vanuit het hart tot te realiseren, naastgelegen geluidgevoelige functies in acht kan worden genomen. Wanneer een kortere afstand wordt aangehouden, zullen maatregelen in de overdrachtssfeer worden genomen om alsnog de voorkeursgrenswaarde te bereiken. Het zal afhangen van de verdere detaillering van de plannen in de uitwerkingsfase (keuze tracé weg, uitvoering weg, situering gevoelige functies binnen het aanliggende bouwvlak) of de voorkeursgrenswaarde mét of zonder aanvullende maatregelen wordt bereikt. In ieder geval zal het bestemmingsplan geen strijdigheid opleveren met de normering van de Wet geluidhinder.

7.2 Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

7.2.1 Procedure en raadpleging

Tijdens de opstelling van het SPVE is met grondeigenaren en met direct belanghebbenden (bewoners van het centrumgebied, winkeliers) overleg gevoerd over de gewenste ontwikkelingsrichting van het Dorpshart. In 2008 zijn een informatiemarkt en een inspraakbijeenkomst gehouden. Met in achtneming van de hierbij ingebrachte reacties heeft de raad het SPVE vastgesteld als leidraad voor de planontwikkeling.

Om het maatschappelijk draagvlak voor de plannen te vergroten is een Overleggroep ingesteld, bestaande uit bewoners en belanghebbenden uit Duivendrecht (zie par. 5.2). Een aantal principiële elementen uit dit advies zijn door het college overgenomen en maken deel uit van dit bestemmingsplan. Dit zijn:

- Keuze voor een van de verkeersvarianten als ontsluitingsvariant door het Zonnehofgebied;
- Handhaving van het profiel van de Kloostersingel;
- “Dorps karakter” als beeldmotief bij de uitwerking van de plannen.

Het voorontwerpbestemmingsplan “Dorpshart Duivendrecht” heeft tussen 28 mei en 10 juli 2009 onder meer in het Dorpshuis ter inzage gelegen. Op 13 juni 2009 is in het Dorpshuis een informatiemarkt gehouden, waar belangstellenden kennis konden nemen van niet alleen het bestemmingsplan, maar ook de van de Visie, zoals neergelegd in de Adviesnotitie Overleggroep Dorpshart Duivendrecht, en van het SPVE. Op de markt is door gemeentelijke afgevaardigden en de planopstellers in ruime mate uitleg gegeven over de verschillende plandocumenten.

Aan de informatiemarkt was een schriftelijke raadpleging gekoppeld omtrent het te kiezen verkeersmodel. Voorgelegd werden de twee modellen voor een nieuwe Satellietbaan:

- Variant 1: door het Zonnehofgebied;
- Variant 2: parallel langs Kloostersingel.

Door de deelnemers aan de raadpleging is een sterke voorkeur uitgesproken voor variant 2: parallel langs de Kloostersingel.

Deze variant is vervolgens in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

7.2.2 Beantwoording inspraakreacties

Naar aanleiding van de ter inzage legging is een viertal schriftelijke reacties ontvangen:

1. Stichting Vrienden van Duivendrecht, Basilicumhof 17, 1115 DL Duivendrecht;
2. Stichting Coherente, werkgroep RBOVV, postbus 63, 1190 AB Ouderkerk aan de Amstel;
3. de heer C. van der Linden, Jupiter 5 1115 TK Duivendrecht;
4. de heer H. van der Made, Molenkade 40 C, 1115 AC Duivendrecht;
5. de heer/mevrouw A. Friedman, Saturnus13, 1115 TC Duivendrecht.

A. Algemene reactie

Een belangrijk punt dat in meerdere reacties naar voren is gebracht betreft de globale opzet van het voorontwerp met de zeer ruime flexibiliteitsbepalingen. Het bestemmingsplan wordt als geheel te ruim van opzet beoordeeld. Daardoor wordt onvoldoende inzicht gegeven in welke ontwikkeling de bewoners van Duivendrecht nu te wachten staat. Plankaart en regels maken omvangrijke bebouwing mogelijk, méér dan overeenkomstig SPVE en/of de Visie van de Overleggroep gewenst zou zijn. Ook wordt gevreesd voor een stedelijke uitstraling, terwijl juist een meer dorpse inpassing wordt voorgestaan.

Met deze opzet wordt onvoldoende tegemoet gekomen aan de eisen van rechtszekerheid die bewoners aan hun omgeving stellen.

Antwoord:

Het voorontwerpbestemmingsplan is opgezet als een ontwikkelingsplan. Het beoogt aan het proces van vernieuwing en herstructurering van het Duivendrechtse centrum een planologische basis te bieden.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan doet de gemeenteraad een bindende uitspraak over de toekomstige ontwikkeling van het centrum op hoofdlijnen: omvang, capaciteiten, ruimtelijke hoofdstructuur, functies, bebouwing, fasering.

Met het oog op de nog noodzakelijke verdere planontwikkeling, waarin genoemde hoofdlijnen tot concrete, realiseerbare ontwerpen zullen worden uitgewerkt, heeft het bestemmingsplan een opzet gekregen met globale bestemmingen, deels met uitwerkplicht, deels met wijzigingsbevoegdheid. De concretisering van de plannen voor het nieuwe Dorpshart, waarop in de reacties wordt aangedrongen, zal dus plaats vin-

den in de toekomstige uitwerkingsplannen en wijzigingsplannen. Deze plannen zijn aan de uitwerkings- respectievelijk wijzigingsregels gebonden, en voor de vaststelling van deze plannen moeten procedurele vereisten in acht worden genomen, gericht op de rechtsbescherming van betrokken burgers en belanghebbenden. In paragraaf 6.1 van de toelichting is deze planopzet verder beschreven en gemotiveerd. Het is een uiterst gangbare en in de Wro verankerde planopzet voor ontwikkelingsgebieden, waarbij de gemeente in de uitwerking respectievelijk wijziging een belangrijke regierol behoudt.

Aan de realisering van een nieuw Dorpshart gaat een langdurig proces van onderzoek, analyse, ontwerp en besluitvorming vooraf. Hierin zijn meerdere partijen betrokken, naast gemeente ook de particuliere grondeigenaren en bestaande gebruikers binnen het plangebied: de winkeliers, bewoners, schoolbesturen en overige dienstverleners in het centrum. Ontwikkelingsmaatschappijen zullen een belangrijk deel van de uitvoering voor hun rekening nemen, en zij zijn bijgevolg ook nauw betrokken in de voorbereidingsfase. Niet in de laatste plaats zijn er de bewoners van geheel Duivendrecht die een groot belang hebben bij een adequaat en eigentijds verzorgings- en voorzieningenniveau in het nieuwe Dorpshart.

Voor al deze partijen is de planologische zekerheid dat de vernieuwing (binnen de in het bestemmingsplan te stellen grenzen) ook daadwerkelijk zal plaatsvinden, van groot belang. Die zekerheid maakt het immers voor partijen verantwoord om in het totale vernieuwingsproces te participeren en te investeren. Daarom is gekozen om nu reeds, parallel aan de inhoudelijke planontwikkeling voor vernieuwing van bebouwing en functies in het centrum, het juridische bestemmingsplanproces op te starten. Dit proces moet er toe leiden dat tijdig voor de realiseringfase van het nieuwe Dorpshart beschikt kan worden over een vigerend bestemmingsplan op grond waarvan bouwvergunningen kunnen worden verstrekt. En het leidt er tevens toe dat van gemeentewege nu naar deelnemende en eventueel toekomstig deelnemende partijen een positief signaal uitgaat waardoor zij in het ontwikkelingsproces kunnen gaan of blijven participeren. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om het totale proces van planontwikkeling en -realisering voortgang te laten vinden. In deze zin is dit bestemmingsplan niet alleen een inhoudelijk stedenbouwkundig plan maar is het ook mede een instrument om het ontwikkelingsproces voor het nieuwe Dorpshart op gang te brengen en te houden.

Voor het opstellen van het bestemmingsplan moest programmatisch rekening worden gehouden met twee ruimtelijke onderleggers: het SPVE en de Visie Overleggroep. Zij verschillen van elkaar, en ook de onderbouwing van beide documenten is niet gelijkwaardig. Het is echter niet ondenkbaar geacht dat zij gedurende het verdere planproces dichter bij elkaar kunnen worden gebracht, en dit is ook als opgave voor het ontwerpbestemmingsplan gesteld.

Op één onderdeel is dit met een duidelijke keuze voor de verkeersvariant 2 (Satellietbaan parallel aan Kloostersingel) reeds gebeurd. Met deze keuze is variant 1 afgeval- len en daarmee zijn ook de ruimtelijke implicaties daarvan voor de aanliggende be- bouwing c.q. open ruimten afgeval- len. Hierdoor is het aantal onzekerheden, waarmee in de planopzet van het voorontwerp rekening was gehouden, inmiddels verkleint. Verwacht mag worden dat ook in het verdere vervolg van de procedure van het ont- werpbestemmingsplan tot meerdere concrete invullingen zal worden besloten, waar- door een verdere inperking van de nog ruime (bouw)regels kan worden doorgevoerd. Uiteraard zal het ontwerpplan tijdig vóór de start van de Wro-procedure (ter inzage legging voor vaststelling) zover zijn ingevuld dat een voor alle partijen verantwoorde mate van rechtszekerheid wordt geboden.

Maar ook dan zal het bestemmingsplan als ontwikkelingsplan zijn globale en flexibele opzet houden, zij het in mindere mate.

B. Individuele reacties:

Ad 1. Stichting Vrienden van Duivendrecht

Reactie:

Gevraagd wordt om na vaststelling van het voorontwerpbestemmingsplan en vóór de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan voor vaststelling een bijeenkomst te organiseren met een informatief en consultatief karakter. Aan de voorafgaande informatieverstrekking is heeft het nodige geschort, waardoor niet ieder tijdig en volledig kennis heeft kunnen nemen van het voorontwerp.

Antwoord:

Wanneer de opmerkingen uit het Overleg ex artikel 3.1.1 B.r.o. en deze inspraakreacties zijn verwerkt en het plan als ontwerpplan door het college is vastgesteld, wordt het ontwerp ter inzage gelegd. Ieder kan dan kennis nemen van het plan en zijn/haar zienswijzen bij de gemeenteraad indienen. Met in acht neming van de zienswijzen stelt de raad stelt het plan vervolgens vast.

Met de eerdere informatieronden, inspraakbijeenkomsten en raadpleging (zie par. 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid) is op voldoende wijze aandacht besteed aan dit aspect. Een tweede informatieve of inspraakronde wordt daarom niet wenselijk geacht.

Reactie:

De planstukken vertonen onvoldoende samenhang en geven geen actuele en adequate informatie over het plan.

Antwoord:

In de opbouw van het voorontwerpbestemmingsplan is de voorafgaande planontwikkeling nog af te lezen. Oorspronkelijk was het voorontwerp gebaseerd op het SPVE, daarna is de Visie Overleggroep toegevoegd. Onderdelen zijn tussentijds geactualiseerd, andere onderdelen moesten wachten op nadere besluitvorming. Het SPVE is als door de raad vastgesteld beleidsdocument in de toelichting opgenomen. Als gevolg van deze status konden hierin geen wijzigingen aangebracht worden. Als plan-in-ontwikkeling konden niet alle onderdelen gelijktijdig op elkaar worden afgestemd. In dit ontwerpbestemmingsplan is dit zo veel mogelijk wel gebeurd. Een geactualiseerd verkeersonderzoek is nu opgenomen en verschillende passages in de toelichting zijn herschreven op de actuele situatie.

Reactie:

Op pagina 17 is de Satellietbaan buiten de beschouwing van de geluidsbelasting gelaten.

Antwoord:

Dit klopt, aangezien in dit tekstonderdeel de geluidseffecten van de grotere omliggende, doorgaande wegen zijn beschouwd.

Ondertussen is er voor het plangebied zelf een nieuw onderzoek naar geluid uitgevoerd en hierin is de Satellietbaan meegenomen. Dit is in de toelichting opgenomen (par. 4.5).

Reactie:

Er wordt aangegeven dat voor delen van het plangebied de 30 km limiet niet gehandhaafd wordt. Daarom zou ook voor die wegen een geluidonderzoek moeten plaatsvinden.

Antwoord:

Formeel is het aanwijzingsbesluit 30 km gebied leidend, handhaving van dit verkeersbesluit doet hieraan niets af.

Overigens wordt ook bij 30 km gebieden altijd gekeken of het aanwezige wegverkeerslawaaï blijft binnen de grenzen die voor een 'goed woonmilieu' kunnen worden gesteld.

Reactie:

Het westelijk plangebied heeft een te hoog bebouwingspercentage en een te hoge maximale bouwhoogte.

Omvang detailhandel en kantoren is te groot wat zal leiden tot leegstand.

Antwoord:

Het bebouwingspercentage is op de beide ruimtelijke programma's van SPVE en Visie Overleggroep afgestemd. De functionele programma's zijn afgestemd op een markt- en behoefteverkenning en op hun ruimtelijke inpassingsmogelijkheden in dit gebied. Niet alle genoemde maxima kunnen of behoeven te worden gerealiseerd. In de uitwerkingsfase ontstaat hierover zekerheid.

Reactie:

De 'kiss and ride' zone bij de scholen wordt ongewenst geacht, omdat is gebleken dat de verkeersveiligheid eerder verslechtert dan verbetert bij dergelijke zones.

Antwoord:

Er zijn goede inrichtingmogelijkheden voor zo'n zone, waarbij de veiligheid voorop staat. Omdat rekening moet worden gehouden dat ouders hun kinderen per auto naar school blijven brengen, is de aanleg van zo'n zone noodzakelijk. Dit is een inrichtingsaspect, in het bestemmingsplan wordt hiervoor geen aparte regeling opgenomen.

Ad 2. Stichting Coherente

Reactie:

De Stichting neemt geen standpunt in over de beide verkeersvarianten. Welke ook gekozen wordt, verzocht wordt om nadrukkelijk aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid. Er wordt gevraagd om een vraagafhankelijke verkeerslichteninstallatie op de plaats waar loop- en fietsroutes de autoroute (Satellietbaan) kruisen.

Antwoord:

Hiervan is goede nota genomen. De verkeersveiligheid krijgt bij het bepalen van het beloop, de inrichting en de detaillering van wegen en bij het aanbrengen van verkeersvoorzieningen hoge prioriteit. In deze fase van de planontwikkeling is niet te zeggen of een vraagafhankelijke verkeerslichteninstallatie, waar de Stichting, gegeven de keuze voor variant 2, om vraagt, aangelegd zal worden. Het bestemmingsplan is ook niet het instrument waarin plaatsing van dergelijke installaties wordt vastgelegd.

Reactie:

Verwacht wordt dat starterswoningen te duur zullen uitvallen. Het wordt daarom beter geacht in te zetten op doorstroming, zowel wat betreft soort woningen als wat betreft de prijsklasse.

Antwoord:

De uitgesproken verwachting ten aanzien van starterswoningen is voorbarig. De woningbouwprogramma's zijn nog niet vastgelegd. Afhankelijk van de fasering en de daarbij passende marktsituatie zullen omvang van het programma, typen en financieringscategorieën voor woningen in overleg met ontwikkelaars en betrokken woningcorporaties nader worden bepaald. Het bestemmingsplan biedt de ruimte om met nieuwe woningbouw de doorstroming te bevorderen. (zie ook pagina 8 van het SPVE).

Reactie:

Er wordt opgemerkt dat door de plannen aan de Telstarweg hier weer een dode gevelwand zal ontstaan.

Antwoord:

Ook langs de Telstarweg bestaat de mogelijkheid tot het creëren van winkels in de plint van de gebouwen. Daarboven zullen woningen worden gerealiseerd. Een dichte gevelwand is hier, evenals langs andere wegen (Waddenland, Begoniastraat) zeker niet de bedoeling. Eén van de uitgangspunten van het SPVE die niet ter discussie staan was het omdraaien van het introverte karakter van het huidige centrum. Door variatie in bebouwing en afwisseling in functies, naast winkels en wonen ook dienstverlening e.d., zal een levendig openbaar gebied worden nagestreefd. In de nog op te stellen wijzigingsplannen zal het resultaat blijken.

Reactie:

De Stichting pleit er voor om voetgangers binnen voetgangersgebieden te beschermen tegen verkeersoverlast door betere handhaving van het voetgangersgebied.

Antwoord:

Hiervan is goede nota genomen. Handhaving van verkeersbesluiten/-maatregelen vindt buiten het bestemmingsplan om plaats.

Ad 3. De heer C. van der Linden

Naast de reactie die onder A. Algemene reactie is genoemd en beantwoord, zijn de volgende opmerkingen ingebracht.

Reactie:

Er zal geen samenhangend dorpshart ontstaan door de voorgestelde spreiding van essentiële voorzieningen ter weerszijden van de Kloostersingel. Deze zal een barrière blijven.

Antwoord:

De Kloostersingel is een gegeven dat, naast een scheidende werking, ook een bijzondere ruimtelijke en belevingskwaliteit aan het centrum toevoegt. Handhaving van de Kloostersingel is onbetwist.

In de spreiding van de voorzieningen over het plangebied is een structurering in een commercieel en maatschappelijk gebied aangehouden. Specifieke doelgroepen (bezoekers) ondervinden hiervan gemak door de ruimtelijke nabijheid van gelijksoortige voorzieningen. Uiteraard vindt ook uitwisseling of onderlinge ondersteuning vanuit

beide centrumgebieden plaats. Een makkelijke, comfortabele en veilige overbrugging van de Kloostersingel voor alle verkeersdeelnemers zal dit faciliteren.

Reactie:

De Telstarweg krijgt wederom een dichte achterkant.

Antwoord:

Ook langs de Telstarweg bestaat de mogelijkheid tot het creëren van winkels in de plint van de gebouwen. Daarboven zullen woningen worden gerealiseerd. Een dichte gevelwand is hier, evenals langs andere wegen (Waddenland, Begoniastraat) zeker niet de bedoeling. Eén van de knelpunten van het huidige winkelcentrum is het introverte karakter. In het SPVE is hiervoor een oplossing aangegeven. Door variatie in bebouwing en afwisseling in functies, naast winkels en wonen ook dienstverlening e.d., zal een levendig openbaar gebied kunnen ontstaan. In de hiervoor nog op te stellen wijzigingsplannen zal het resultaat blijken.

Reactie:

De conserverende bestemming "Centrum (C)" met wijzigingsbevoegdheid voldoet niet aan de hoge verwachtingen die gewekt zijn voor dit gebied.

Antwoord:

Het hoge ambitieniveau is de onderlegger voor de wijzigingsbevoegdheid. De regels geven de grenzen aan waarbinnen de ambitie moet worden gerealiseerd. De ambitie is omschreven in de toelichting. In verband met de uitvoerbaarheid kan voor dit nieuwe centrumonderdeel nog geen eigen bestemming met directe bouwtitel worden vastgelegd. Zodra de planontwikkelingen voor dit gedeelte meer concreet zijn, en ook de participanten in deze ontwikkeling bekend zijn, kan de wijzigingsprocedure voor een ambitieus centrumgebied worden gevoerd.

Reactie:

Verzocht wordt om een meer rigoreuze bescherming van het Zonnehofgebied. Hierbij zouden winkels ten westen van de Kloostersingel moeten worden gesitueerd, en het Dorpshuis met brede school ter plekke van het huidige Dorpsplein. De Satellietbaan zou via een nieuwe brug een aansluiting op de Begoniastraat moeten krijgen.

Antwoord:

De voorgestelde herschikking van functies is geen reële optie meer. In het voorafgaande proces om te komen tot dit bestemmingsplan. In de voorbereidende studies is ook dit model reeds aan de orde geweest en gemotiveerd afgewezen. Met de raadsuitspraak over het SPVE is dit ook formeel vastgelegd. De ontsluitingsstructuur van het Zonnehofgebied is eveneens inmiddels vastgelegd. Wij zien geen aanleiding om hierop nu terug te komen.

Zie ook de beantwoording van vergelijkbare opmerkingen van de heer Van der Made onder ad 4.

Ad 4. De heer H. van der Made

Naast de opmerkingen die onder A. Algemene reactie zijn genoemd en beantwoord, zijn nog de volgende reacties ingebracht.

Reactie:

De functies liggen te gespreid, zonder ruimtelijke binding, met een tussengelegen singel als barrière. Ook voor scholieren en bezoekers van publieke, cultureel-maatschappelijke functies ligt het zwaartepunt in het oostelijk gedeelte van het plan-

gebied. In de bouwvormen wordt niet aangesloten op de bestaande bebouwingskarakteristiek van Duivendrecht. Voor een veilig en verkeersluw centrumgebied zou het doorgaand autoverkeer (met uitzondering van het busvervoer) uit het Zonnehofgebied moeten worden geweerd. Scholen en Dorpshuis zouden op het huidige Dorpsplein moeten worden gesitueerd, winkels ten westen van de Kloostersingel.

Antwoord:

Zie ook de beantwoording van vergelijkbare opmerkingen van de heer Van der Linden onder ad 3.

Het totale programma voor het nieuwe Dorpshart is ruimtelijk niet in te passen rond het Dorpsplein c.a. In het SPVE is een afgewogen ruimtelijke en functionele structuur voor het centrum opgenomen. Deze is, zeker waar het gaat om de functionele structuur voor het Dorpshart, in het bestemmingsplan vastgelegd. In de uitwerkings- respectievelijk wijzigingsplannen is ruimte gelaten voor wijzigingen en nuanceringen in de structuur van bebouwing en open ruimte. Er is geen aanleiding om de gekozen structuur ten aanzien van de functionele verdeling zo rigoreus aan te passen als nu wordt bepleit.

Reactie:

Het op de zon richten van de winkelvoorzieningen betekent nog steeds een gesloten, onveilige laad- en los achterkant aan de Telstarweg. Laden en lossen zal leiden tot verkeersonveiligheid.

Antwoord:

In het ontwerp van het nieuwe winkelcentrum zullen veilige en doelmatige laad- en losvoorzieningen worden opgenomen. Het laden en lossen zal nu niet in het bestemmingsplan vast worden gelegd, maar het wijzigingsplan zal hierover te zijner tijd uitsluitel geven. Zoals in het SPVE op pagina 25 is aangegeven is het laden en lossen van de supermarkt, die de meest grootschalige en moeilijk inpasbare voorziening vraagt, voorzien vanaf de achterzijde ter plaatse van de parkeerhof achter de Rijksstraatweg. Het plan maakt het ook mogelijk de bevoorrading op te lossen via een expeditiestraat in het nieuwe winkelblok.

Langs de Telstarweg bestaat de mogelijkheid tot het creëren van winkels en andere functies in de plint van de gebouwen, met daarboven woningen. De bedoeling hiervan is dat er geen dode gevelwand ontstaat

Reactie:

De aanleiding voor sloop en nieuwbouw (verouderd dorpshuis en huisvesting gezondheidszorg, verouderde scholen) staat niet ter discussie, maar deze is uit oogpunt van duurzaamheid wel discutabel. Duurzamer is verbouwen, cq aanpassen. Gebouwen bereiken pas na ca 20-30 jaar hun duurzame waarde. Duurzaam bouwen betekent ook bouwen voor meerdere doelgroepen, gedifferentieerd en aanpasbaar bouwen.

Antwoord:

In de voorstudies voor dit Dorpshart zijn de mogelijkheden voor verbouw van bestaande gebouwen onderzocht. Gebleken is dat hiermee in velerlei opzicht geen kwalitatief aanvaardbaar niveau bereikt kan worden, dat verbouw uit oogpunt van milieu en energie niet aan de gestelde eisen kan voldoen en dat een door verbouwing vernieuwd centrum niet exploitabel zal zijn.

Het bestemmingsplan maakt binnen de brede, gemengde en centrumbestemmingen een keur van multifunctionele bebouwing mogelijk, waarbinnen combinatie van functies kan worden gehuisvest

Reactie:

Voorgesteld wordt om een knip aan te brengen in de ontsluiting voor doorgaand auto-verkeer (met uitzondering voor busverkeer) ter hoogte van de Zonnehof. De scholen en het Dorpshuis zouden in het hart van Duivendrecht (het huidige Dorpsplein) moeten worden gesitueerd, de winkels westelijk van de Kloostersingel. De Kloostersingel zelf kan worden versmald en getransformeerd in een gracht met kademuren zodat de twee centrumdelen echt met elkaar verbonden raken. Met deze ingrepen wordt prioriteit kenbaar gemaakt voor een veilig en verkeersluw centrumgebied.

Antwoord:

Een knip in de ontsluiting is niet wenselijk omdat de Satellietbaan met zijn aansluiting op de Van der Madeweg een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het centrumgebied heeft en ook voor de rest van Duivendrecht. Tevens is het plaatsen van alle gebouwen ten westen van de Kloostersingel geen reële optie (zie ook de beantwoording van vergelijkbare opmerkingen onder ad 3). Het transformeren van de Kloostersingel in een gracht, is in strijd met de vele wensen om het groene talud van de Kloostersingel juist te bewaren. Versmalling heeft ook consequenties voor het systeem van waterhuishouding en zou elders moeten worden gecompenseerd. Dit is niet wenselijk.

Ad 5. De heer/mevrouw A. Friedman

Reactie:

De procedure waarbij alle inwoners van Duivendrecht door middel van raadpleging hun voorkeur kunnen aangeven wordt als onrechtvaardig gezien omdat niet iedereen belanghebbende (direct omwonende van het plangebied) is. Daarom zou dit tijdens de afweging van de stemmen meegenomen moeten worden en niet elke stem even zwaar moeten worden gewogen.

Antwoord:

Doelstelling van de raadpleging was om van de inwoners van Duivendrecht te horen welke verkeersvariant zij de beste oplossing vonden. De uitkomst van de raadpleging was zeer duidelijk. Een overgrote meerderheid van de inwoners koos voor de variant langs de Kloostersingel. Dus ook van de inwoners die niet direct in de omgeving van het plangebied wonen was een overgrote meerderheid voor deze variant. Een weging van de stemmen was hierdoor overbodig, toch zal bij een toekomstige procedure aandacht worden besteed aan uw opmerking over afweging van belangen.

Reactie:

Door variant 1 worden de bewoners van de flat Saturnus onevenredig benadeeld, gezien ook de ligging van de Rijksweg A10.

Antwoord:

Bij beide verkeersvarianten dienden te voldoen aan de wetgeving voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit te worden gerealiseerd. Gezien uitkomst van de raadpleging is duidelijk dat het merendeel van de bewoners van Duivendrecht geen weg door het Zonnehofgebied wil. Door de keuze voor variant 2 is hiermee aan het bezwaar gehoor gegeven.

7.3 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 onder i van het Besluit ruimtelijke ordening, dient de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen te worden aangetoond. De ruim-

telijke ontwikkeling die met dit plan wordt beoogd zal financieel worden gedragen door verschillende partijen.

Kostenverhaal door de gemeente zal binnen het plangebied op twee verschillende wijzen worden gerealiseerd.

De gronden ten westen van de Kloostersingel zijn in eigendom bij de gemeente. Kostenverhaal heeft daar plaats doormiddel van het uitgeven van gronden aan de ontwikkelende partijen.

De gronden ten oosten van de Kloostersingel zijn in eigendom van verschillende, particuliere, partijen. Alvorens deze gronden in ontwikkeling kunnen worden genomen en er dus kosten zullen ontstaan, dient de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsprocedure te worden doorlopen. Ten tijde van het wijzigingsbesluit door burgemeester en wethouders dient vast te staan op welke wijze de kosten worden verhaald. Kostenverhaal zal worden vastgelegd in een hierop betrekking hebbende privaatrechtelijke (anterieure) overeenkomst of in een exploitatieplan.

Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd.

Planschade

Aan een belanghebbende die ten gevolge van de bepalingen van het bestemmingsplan, schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel aan hem/haar kan worden toegerekend en waarvan de vergoeding niet of onvoldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd kan planschade vergoeding worden toegekend. Met deze mogelijkheid van planschade wordt in de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan rekening gehouden.