

**BESTEMMINGSPLAN
DE NIEUWE BIJLMER
DEELGEBIED WINKELCENTRUM KRAAIENNEST**

Toelichting

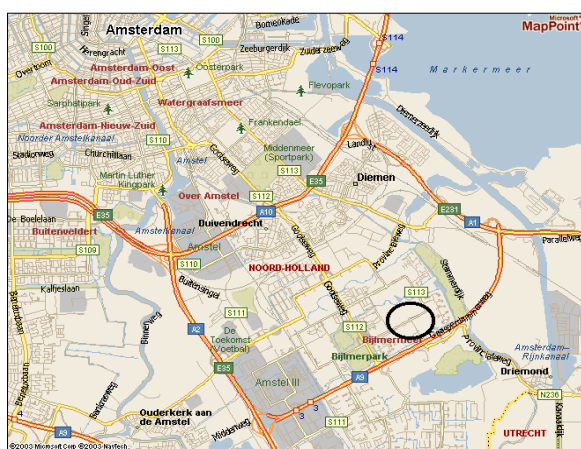
30 augustus 2005

INHOUD	pag.
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding bestemmingsplan	1
1.2 Beschrijving plangebied	2
1.3 Doelstelling van dit bestemmingsplan	4
1.4 Plangrenzen	4
2. Plankader	5
2.1 Geldend bestemmingsplan	5
2.2 Voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”	6
2.3 Voorbereidingsbesluit	6
2.4 Rijksbeleid	6
2.5 Provinciaal beleid	8
2.6 Gemeentelijk beleid: structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” (2003)	8
2.7 Stadsdeelbeleid	9
3. Stedenbouwkundige planvorming	10
3.1 Stedenbouwkundig Programma van Eisen K-Midden (SPvE)	10
3.2 Beeldkwaliteitplan	11
3.3 Stedenbouwkundig Plan en Maaiveldontwerp Karspeldreef K-buurt	11
4. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan	12
4.1 Opbouw van het bestemmingsplan	12
4.2 De bestemmingsplanvorm	12
4.3 Opbouw voorschriften	12
4.4 Toelichting per artikel	12
5. Verkeer en parkeren	18
5.1 Autoverkeer	18
5.2 Langzaam verkeer	18
5.3 Openbaar vervoer	18
5.4 Parkeren	18
6. Milieu-aspecten	20
6.1 Milieu-effectrapportage (MER)	20
6.2 Hinder bedrijven	28
6.3 Bodem	28
6.4 Geluid	28
6.5 Waterhuishouding	29
6.6 Flora en fauna	30
6.7 Luchtkwaliteit	31
6.8 Luchthavenindelingbesluit Schiphol	32
6.9 Kabels en leidingen	33
6.10 Veiligheid	33
6.11 Cultuurhistorie en archeologie	33
6.12 Hoogbouweffectrapportage (HER)	33
6.13 Financiële en economische uitvoerbaarheid	34
7. Overleg	35
7.1 Maatschappelijk overleg en inspraak	35
7.2 Overleg ex artikel 10 Bro en Goede Diensten Overleg	35
Bijlagen:	
1. Eindverslag overleg ex artikel 10 Bro voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”	B1
2. Verslag inspraakavond	B16

1. Inleiding

De vernieuwing van de Bijlmermeer is in 1992 van start gegaan met het herontwikkelen van afzonderlijke gebiedsdelen. Er werd gewerkt vanuit actiegebieden met een beperkte omvang met het idee om een grote verscheidenheid aan (woon)milieus te realiseren.

De leidende gedachte over de vernieuwing van de Bijlmermeer bestaat uit meerdere componenten. De eerste gedachte is dat de uitstroom van bewoners op grond van een negatieve beoordeling van hun woonsituatie zoveel mogelijk moet worden beperkt. De vernieuwde Bijlmermeer moet bewoners stimuleren en in staat stellen om binnen de Bijlmermeer te blijven, door een woningvoorraad te realiseren die tegemoet komt aan hun woonwensen. Voorts wordt de bedrijvigheid versterkt. Daartoe worden in de Bijlmer mogelijkheden voor nieuwe bedrijfsruimten, kantoren, winkels en ateliers, alsmede sociale- en culturele voorzieningen geboden. Tevens wordt aandacht gegeven aan het groenbeheer en de sociale veiligheid. Om dit te kunnen waarborgen zal de totale hoeveelheid openbare ruimte en groen worden teruggebracht. Om deze punten na te kunnen streven zullen er in de Bijlmer vernieuwingen gaan plaats vinden.



Een onderdeel van de vernieuwing is de sloop en herbouw van het winkelcentrum Kraaiennest, de sloop van parkeergarages en de ontwikkeling van woningen, bedrijfs- en winkelruimtes en voorzieningen. De ligging van het project winkelcentrum Kraaiennest binnen Amsterdam wordt hiernaast globaal weergegeven.

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Voor de vernieuwing van de Bijlmermeer is het voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” opgesteld en in inspraak gebracht. Het bestemmingsplan heeft betrekking op een omvangrijk gebied en moet de planologische basis bieden voor de grootschalige vernieuwingsoperatie. Daardoor is er een breed scala aan onderwerpen in het nieuwe bestemmingsplan betrokken, met elk afzonderlijke belangen en overwegingen. Het gebied K-midden en het winkelcentrum Kraaiennest zijn onderdeel van het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”.

De vernieuwing van het winkelcentrum Kraaiennest is complex. Het vrijkomen en de sloop van het bestaande winkelcentrum dient vooraf gegaan te worden aan de realisatie van het nieuwe winkelcentrum. Anderzijds is het zo dat de sloop van het oude winkelcentrum voorwaarde is voor de bouw van het nieuwe. Behoud van het oude winkelcentrum naast het nieuwe is niet aan de orde. Vanwege deze samenhang en de voortgang van de planvorming en uitvoering van K-midden wordt gewenst zo snel mogelijk een bestemmingsplan voor K-Midden van kracht te laten zijn.

Het voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” heeft reeds inspraak en overleg ex artikel 10 Bro doorlopen. De inspraakreacties en reacties uit het overleg ex artikel 10 Bro zijn betrokken in het voorliggende bestemmingsplan. Deze hebben niet geleid tot ingrijpende wijzigingen voor de planvorming voor “De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest”. In hoofdstuk 7 en in de bijlage wordt nader ingegaan op de inspraak en het overleg.

1.2 Beschrijving plangebied

In het plangebied bevinden zich meerdere functies: parkeergarages, een winkelcentrum, maatschappelijke voorzieningen en een metrohalte met busstation en fietsenstalling. Dit wordt omgeven door openbaar groen. De Karspeldreef is een verhoogd aangelegde weg. Langzaam verkeer kruist de weg onderlangs door viaducten. Dit wordt als sociaal onveilig ervaren.



Dwars door het plangebied loopt de metrolijn, van Gaasperdam naar het Centraal Station. De metrohalte bevindt zich één niveau hoger dan de Karspeldreef. De halte heeft een uitgang op het niveau van de Karspeldreef, waar een busstation is gesitueerd. Voorts kan verder worden afgedaald naar maaiveldniveau. Zo wordt een zij-ingang van het winkelcentrum Kraaiennest en de locatie van de markt bereikt, alsook een fietsenwinkel en -stalling. De markt bevindt zich onder het busstation, de metrohalte is daarboven. De markt wordt twee dagen per week in Kraaiennest gehouden.



Voor de bezoekers van het winkelcentrum Kraaiennest en de bewoners van de woonflats Kikkenstein, Kruitberg en Kleiburg zijn er twee grote parkeergarages. Vanaf de garages zijn er overdekte directe verbindingen naar de woonflats die daar achter liggen.



Deze parkeergarages zijn vier bouwlagen hoog en staan op kolommen op het maaiveld. Op het maaiveldniveau bevindt zich onder de westelijke garage een aantal gebouwen en functies: een kinderdagverblijf, een moskee en een kerk. De markt strekt zich deels uit tot onder de garage.



Onder de oostelijke parkeergarage bevindt zich het winkelcentrum Kraaiennest. Het winkelcentrum heeft een oppervlak van circa 9.500 m² inclusief de openbare ruimte. Het winkelvloeroppervlak bedraagt circa 8.000 m² bvo.



De markt bestaat uit 130 marktkramen. De markt loopt door van één van de ingangen van het winkelcentrum tot halverwege (onder) de parkeergarage Kikkenstein/Kruitberg. Langs de markt bevinden zich op maaiveldniveau het activiteitscentrum De Bonte Kraai en het Medisch Centrum, elk in een afzonderlijk gebouw met geringe bouwhoogte.



1.3 Doelstelling van dit bestemmingsplan

Doelstelling is het bestaande winkelcentrum en de daarboven gelegen parkeergarage aan de oostzijde van de metrospoorbaan te slopen en een nieuw winkelcentrum met woningen te bouwen aan de westzijde van de spoorbaan. De locatie van het oude winkelcentrum wordt herontwikkeld ten behoeve van stedelijke functies (kantoren en bedrijven, voorzieningen, horeca) en woningen.

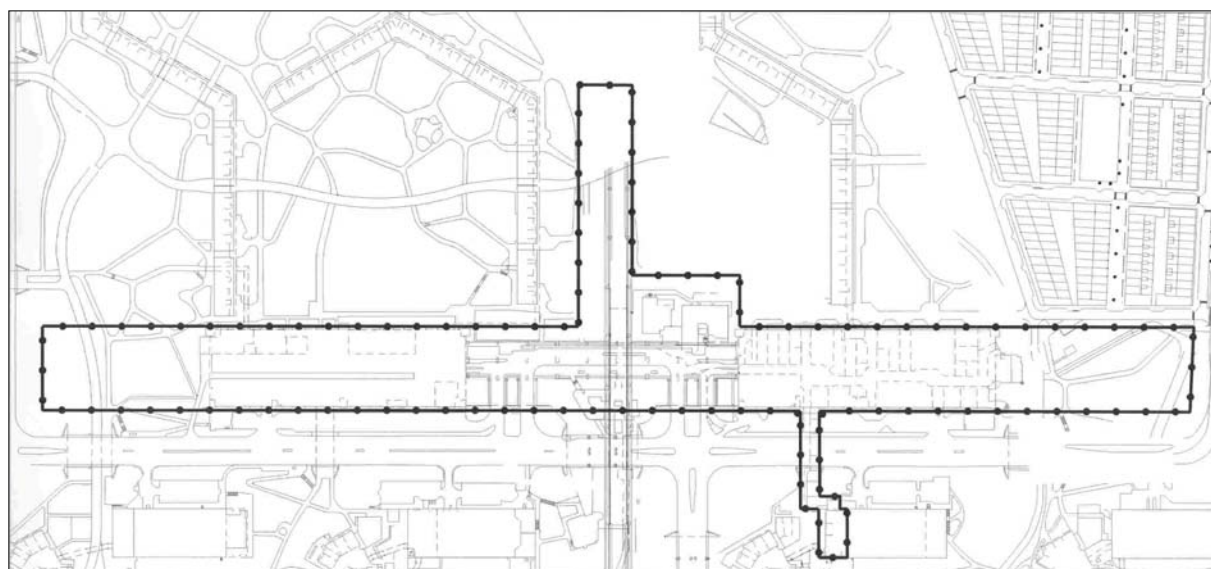
Het nieuwe winkelcentrum zal in beperkte mate worden vergroot (niet meer dan 10% van het bestaande oppervlak). In het winkelcentrum en in het nieuwe bouwblok aan de oostzijde van de metrobaan wordt in totaal maximaal 700 m² horeca gerealiseerd.

Voor de markt, die werd gehouden onder de westelijke parkeergarage, is inmiddels een nieuw marktplein aangelegd onder en langs de spoorbaan. De bestaande twee gebouwen voor maatschappelijke voorzieningen (Medisch Centrum en buurthuis de Bonte Kraai) blijven behouden.

1.4 Plangrenzen

Het plangebied is een onderdeel van de K-buurt in Amsterdam Zuidoost. Het betreft de strook ten noorden van de Karspeldreef, tussen de Groesbeekdreef en de 's Gravendijkdreef.

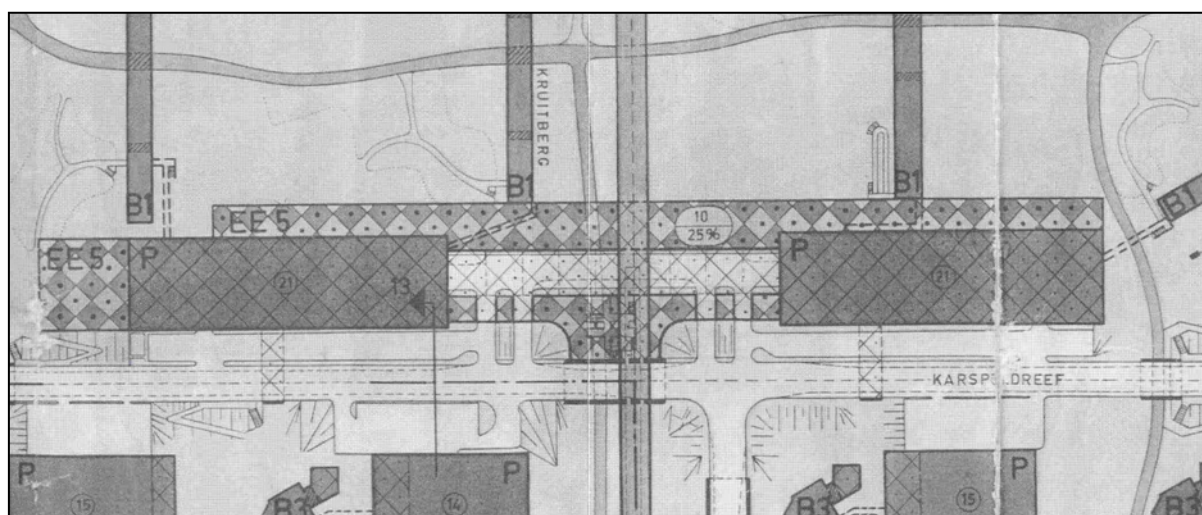
Het voorliggende bestemmingsplan omvat de locatie van het oude winkelcentrum (inclusief de winkels die onder de huidige verhoogde Karspeldreef zijn gesitueerd), het nieuwe winkelcentrum, het nieuwe marktplein en de te handhaven maatschappelijke voorzieningen. De te verlagen Karspeldreef valt buiten het plangebied, met uitzondering van het deel waar nu onder de huidige verhoogde Karspeldreef winkels zijn gevestigd. Onderstaande afbeelding geeft de plangrenzen van het voorliggende bestemmingsplan weer.



2. Plankader

2.1 Geldend bestemmingsplan

In het plangebied geldt het bestemmingsplan "Bijlmermeer". Het plan is op 19 maart 1975 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en op 18 mei 1976 door de provincie (gedeeltelijk) goedgekeurd. Bij Koninklijk Besluit van 16 juli 1981 is aan een gedeelte van het plan eveneens goedkeuring onthouden. Het gedeelte waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft is destijds wel goedgekeurd.



De parkeergarages zijn in het geldende bestemmingsplan bestemd als "Parkeergebouwen" (P). De maximale bouwhoogte bedraagt 21 meter. Toegestaan zijn gebouwen welke uitsluitend mogen worden gebruikt om motorvoertuigen te stallen. Beide garages zijn op de plankaart gearceerd, hetgeen inhoudt dat op de begane grond tevens "centrumbebouwing" is toegestaan. Volgens artikel 17 van de voorschriften van het bestemmingsplan "Bijlmermeer" vallen onder "centrumbebouwing" de volgende functies: sociaal culturele doeleinden of andere gebouwen ten behoeve van het openbare nut, winkelruimten, kantoren, verzorgende bedrijven, café's, restaurants en hotels inclusief maximaal één bij het hotel horende dienstwoning. Het oppervlak centrumbebouwing wordt beperkt door de omvang van de bestemmingsvlakken "Parkeergebouwen" en de bepaling dat deze functies slechts op de begane grond zijn toegestaan.

De zone ten noorden van de parkeergarages, grenzend aan de daar gebouwde honingraatflats is bestemd als "centrumbebouwing c.a". Toegestaan zijn die hierboven beschreven functies behorende bij "centrumbebouwing". Niet toegestaan zijn parkeergarages. Het bestemmingsvlak is aangeduid als "EE5". In de voorschriften is geregeld dat maximaal 3 bouwlagen zonder kap zijn toegestaan, zijnde 10 meter hoog.

Het gebied rond het metrostation en de Karspeldreef zijn bestemd als "Rijwegen". Een deel daarvan is nader aangeduid als "centrumbebouwing toegestaan", evenals twee onderdoorgangen onder de Karspeldreef. In het artikel voor "Rijwegen" is bepaald dat daar waar de aanduiding geldt, gronden onder het wegdek mogen worden gebruikt voor centrumbebouwing. De metrobaan is bestemd als "Spoorwegen en spoorweginrichtingen"

Het realiseren van de voorgenomen vernieuwing is op grond van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk.

2.2 Voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”

De samenhang tussen de afzonderlijke deelgebieden in de vernieuwingsoperatie is aanleiding geweest om één bestemmingsplan te maken. In grote lijnen wordt vastgelegd welke ontwikkeling voor de Bijlmermeer in zijn totaliteit wordt nagestreefd.

Het voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” is opgesteld als globaal eindplan, omdat het op nog te ontwikkelen gebieden is gericht. Het plan geeft grenzen aan waarbinnen de ontwikkelingen zich in grote lijnen moeten afspelen en is voldoende flexibel om ruimte te geven aan de gewenste ontwikkelingen. Na realisatie van de plannen zal het globale plan worden vervangen door gedetailleerde op beheer gerichte bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een nieuw winkelcentrum aan de westzijde van het metrospoor mogelijk, terwijl het bestaande winkelcentrum wordt wegbestemd. Voorts voorzien de bestemmingen in een breed programma aan woningen, werkgelegenheid en vormen van horeca, diverse vormen van voorzieningen, alsmede verschillende ongebouwde functies als tuinen, openbare ruimte et cetera.

De voorschriften zijn uitgebreid en omvatten naast een beschrijving in hoofdlijnen met kwalitatieve bepalingen tevens geobjectiveerde begrenzingsmaten en oppervlakten. Omdat de bestemmingen betrekking hebben op verschillende deelgebieden, zijn de voorschriften qua werkingssfeer vrij breed opgezet. Ten aanzien van specifieke deelprojecten is een aantal aspecten afzonderlijk benoemd. Op een tweede plankkaart zijn indicatief groen- en waterstructuur aangegeven. In de voorschriften wordt een relatie gelegd met deze aanduidingen, zodat zij mede richtinggevend zijn in de ontwikkelingen.

2.3 Vorbereidingsbesluit

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan is geen voorbereidingsbesluit van kracht.

2.4 Rijksbeleid

Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)

Op het vlak van de ruimtelijke ordening is de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening en de Vierde Nota Extra (VINEX) richtinggevend voor verstedelijking, het landschap en het mobiliteitsvraagstuk. Uitgangspunt is het principe van de Compacte Stad. Buiten de stedelijke kernen geldt een restrictief bouwbeleid. In stedelijke gebieden wordt grondgebruik geïntensiveerd en geoptimaliseerd. Door zowel wonen als werken een plaats te geven in de stad wordt de mobiliteit beperkt.

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Nota Ruimte)

Op 27 april 2004 is de Nota Ruimte aan de Tweede Kamer gepresenteerd. Door deze nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en

economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Door het mogelijk maken van verdichting in het gebied Kraaiennest dat ligt in bestaand stedelijk gebied wordt dit beleidsstandpunt geconcretiseerd.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001) richt zijn aandacht voor wat de leefomgevingkwaliteit betreft op een gebiedsgerichte integrale benadering door de lokale overheid. Integraal betekent dat ontwikkelingen en plannen niet alleen zijn gebaseerd op milieuproblemen, maar dat overheden ook rekening houden met ruimtelijke en sociaal-economische aspecten.

Vierde nota Waterhuishouding

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

Structuurschema Verkeer en Vervoer II en het nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Deze richten zich op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

De Wet Geluidhinder

De Wet Geluidhinder vormt het kader voor de geluidsbelasting van onder meer het wegverkeer op de woningbouw. Hiervoor wordt verwezen naar het hoofdstuk milieu.

Modernisering Instrumentarium Wet Geluidhinder (MIG)

De centrale overheid heeft de Modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid (MIG) in voorbereiding. Belangrijk nieuw instrument bij deze modernisering is de geluidnota. Voor de Bijlmer is in 1999 een geluidsnota opgesteld die in het kader van de MER (zie hoofdstuk 6) is geactualiseerd.

Flora en Fauna

Voor de bescherming van diersoorten is in alle gebieden de Flora- en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en Faunawet.

Stad en milieu

In 1998 is de Experimentenwet Stad & Milieu van kracht geworden en heeft de Bijlmer experimenteerstatus verkregen in het kader van deze wet. Onder voorwaarden is het hierdoor mogelijk van de geldende milieunormen af te wijken als dat nodig is voor de gewenste optimale stedenbouwkundige oplossing.

Het Besluit Luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit van juni 2001 is bepalend voor de kwaliteit waaraan de lucht zal moeten voldoen. Hieraan zal in 2010 worden voldaan in de Bijlmermeer. Hierop wordt in paragraaf 6.7 nader ingegaan.

2.5 Provinciaal beleid

Het streekplan “Noord-Holland Zuid” is op 17 februari 2003 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. Amsterdam neemt binnen het streekplan een bijzondere positie in. In 1990 zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente Amsterdam en de Provincie Noord-Holland. Deze afspraken houden in dat het Amsterdamse Structuurplan een streekplanstatus krijgt. Korthedshalve wordt naar het Structuurplan verwezen (zie paragraaf 2.6).

Het provinciale beleid ten aanzien van Amsterdam in relatie tot de regio wordt door Gedeputeerde Staten uitgewerkt, op basis van het Amsterdamse Structuurplan. Bij dat uitwerkingsplan geldt de opgave, zoals beschreven in het streekplan als basis. In deze opgave is gekozen voor het stedelijk bouwen in de stad en het creëren van suburbane woon- en werkmilieus in de regio.

In het streekplan “Noord-Holland Zuid” worden enkele algemene beleidsuitgangspunten genoemd die relevant zijn voor de vernieuwing van de Bijlmer

- pagina 55: Amsterdam heeft een bouwopgave van 87.000 woningen waarvan 53.000 woningen gebouwd dienen te worden in bestaand stedelijk gebied.
- pagina 165/kaart “Rode en groene contouren”: Het plangebied is aangewezen als stedelijk gebied en ligt binnen de rode contour. Dit houdt in dat het gebied bestemd is als bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging, recreatie, verkeer en vervoer.
- pagina 181/kaart “Groene en cultuurhistorische waarden”: Het plangebied is niet aangewezen als onderdeel van de groene en cultuurhistorische waarden.

Voor beleid ten aanzien van natuur en milieu dat is opgenomen in het streekplan wordt verwezen naar hoofdstuk 6 (milieu-aspecten). Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van woon- en werkfuncties in hoge dichtheden binnen bestaand stedelijk gebied past binnen het provinciale beleidskader zoals beschreven in het streekplan “Noord-Holland-Zuid”.

2.6 *Gemeentelijk beleid: structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” (2003)*

Momenteel vigeert het structuurplan Amsterdam “Kiezen voor stedelijkheid 2003”. Hieronder wordt ingegaan op dit plan.

Plankaart:

Het plangebied (binnen de cirkel) wordt met de functie “stedelijk wonen/werken” aangegeven. Het plangebied valt buiten de hoofdwater- en hoofdgroenstructuur.



Pagina 19:

In de stad worden vooral intensieve en gemengde stedelijke milieus gerealiseerd. Er zullen stedelijke milieus worden ontwikkeld met een hoge kwaliteit, hoge bebouwings- en gebruikers dichtheden, veel functiemenging, een optimale aansluiting op het openbaar vervoer en een hoogwaardig fietsnetwerk. Dit moet leiden tot beperking van energiegebruik en CO₂- uitstoot. Eén van de belangrijkste gebieden voor deze intensivering en menging is het naoorlogse woongebied van Zuidoost.

Pagina 44:

In het ruimtelijke beleid voor kantoorontwikkeling ligt de nadruk op de situering van grootschalige kantoren (meer dan 5.000 m², meer dan 200 werknemers) in het gebied van grootstedelijk werken en wonen-werken. Daarnaast passen de meer kleinschalige kantoren, niet groter dan 5.000 m², in het milieutype stedelijk wonen-werken.

De huidige detailhandelstructuur blijft gehandhaafd: een krachtig subcentrum met regionale uitstraling en vier grotere keuzecentra die in potentie consumenten trekken van buiten het directe verzorgingsgebied.

Pagina 58:

Amsterdam Zuidoost kent een aantal ruimtelijke kwaliteiten zoals de goede infrastructurele aansluitingen op de stad en regio. Het woongebied van de Bijlmermeer en de latere "inbreidingen", zijn echter in een negatieve ontwikkeling terecht gekomen. Een grootschalige herstructurering moet in deze situatie verbetering brengen. Eén van de aspecten voor herstructurering is de vernieuwing van het winkelcentrum van K-midden.

2.7 Stadsdeelbeleid

Het voor dit bestemmingsplan relevante stadsdeelbeleid is de nota "Parkeerbeleid Amsterdam Zuidoost", waarin het voor het stadsdeel specifieke parkeerbeleid is vastgelegd. In deze nota is aandacht voor de wijze waarop parkeren wordt gefaciliteerd en welke normering daarbij wordt aangehouden.

In het kader van de vernieuwing van de Bijlmermeer zijn diverse besluiten genomen. In het navolgende hoofdstuk wordt hierbij stilgestaan voor zover het stedenbouwkundig planvorming betreft die leidend is voor het onderhavige bestemmingsplan.

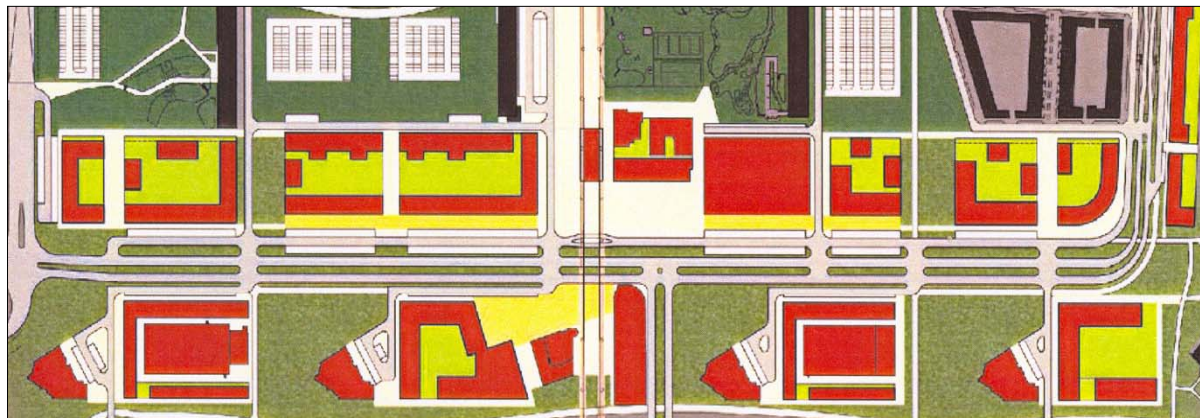
3. Stedenbouwkundige planvorming

Zoals in hoofdstuk 2 reeds beschreven, is voor de vernieuwing van de Bijlmermeer het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" in voorbereiding. Dat bestemmingsplan is de juridisch-planologische vertaling van de plannen die voor de vernieuwingsoperatie zijn vastgesteld. In navolgende paragrafen wordt ingegaan op de stedenbouwkundige planvorming die relevant is voor de ontwikkeling van de noordzijde van de Karspeldreef. Bij aanvang werden globale plannen opgesteld, deze werden in de loop van het proces steeds concreter uitgewerkt. Richtinggevend zijn momenteel het SPvE K-midden, een beeldkwaliteitplan en het in december 2003 vastgestelde SP-maaiveldontwerp Karspeldreef. Deze worden hierna beschreven.

3.1 Stedenbouwkundig Programma van Eisen K-midden (SPvE)

In februari 2002 is voor K-midden een SPvE vastgesteld door de stadsdeelraad. De parkeergarages Kikkenstein/Kruitberg en Kleiburg/Koningshoef worden gesloopt, evenals het busplatform. Voor het nieuwe winkelcentrum is besloten tot een nieuwe configuratie. Het winkelcentrum, met een omvang van circa 7.800 m² bvo is geprojecteerd aan de westzijde van het metrospoor zodat tijdens de bouw van het nieuwe winkelcentrum het huidige kan blijven functioneren en daarna over kan gaan naar het nieuwe. Het huidige winkelcentrum wordt vervolgens gesloopt. Boven het nieuwe winkelcentrum worden nieuwe woningen gerealiseerd. De markt met 130 kramen wordt in het gebied behouden.

Ter plaatse van het huidige winkelcentrum, aan de oostzijde van het spoor, wordt uitgegaan van nieuwe woningbouw en werkfuncties. Het oppervlak bedrijven en kantoren, binnen het gehele K-midden, is gesteld op 12.500 m² bvo. Dat is een vermeerdering van 7.000 m² bvo ten opzichte van de huidige situatie. Aan deze zijde van het spoor wordt ook uitgegaan van horeca ter grootte van circa 700 m² bvo voor. Voorts wordt uitgegaan van de realisatie van een Business Centre met een omvang van 15.000 tot 20.000 m² bvo.



Er wordt uitgegaan van een nieuwbouw van 720 woningen in K-midden, waardoor de woningdichtheid toeneemt tot circa 130 woningen per hectare. De woningen worden in principe gerealiseerd in hoogbouw.

Het Medisch Centrum en het buurthuis blijven in de bestaande bebouwing gehandhaafd en langs de Karspeldreef wordt uitgegaan van maatschappelijke voorzieningen. Ten aanzien van de twee te verplaatsen kerken is ervan uitgegaan dat deze buiten het winkelcentrum worden geplaatst, bij de twee scholenclusters. Door Ecorys is in september 2003 onderzoek verricht naar de ruimtebehoefte van sociaal maatschappelijke voorzieningen tot 2015. Voor K-midden is een ruimtebehoefte van in ieder geval circa 3.000 m² berekend.

De nieuwe bebouwing wordt op enige afstand vanaf de nieuwe, verlaagde Karspeldreef en parallelweg geplaatst. Zo ontstaat ruimte voor uitstallingen en winkelend publiek. Het te realiseren plein is aan de oostzijde en onder het metrostation geprojecteerd. Op dat plein komt de markt.

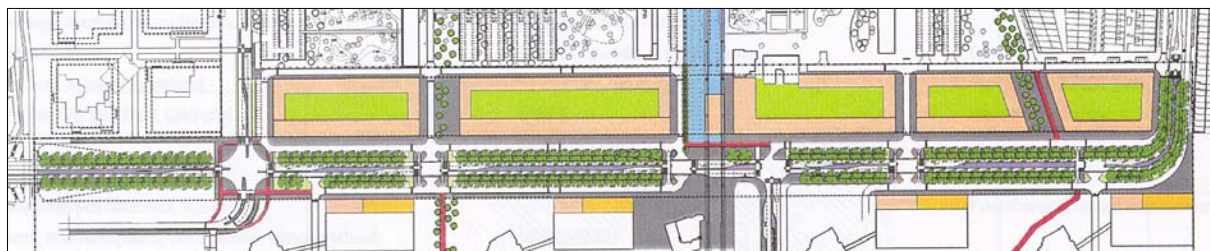
Omdat het SPvE leidt tot de sloop van twee van de vier parkeergarages aan de zuidzijde van de dreef, worden ook aan de noordzijde parkeerplaatsen gesitueerd. Uitgegaan wordt van gebouwd parkeren en parkeren in de openbare ruimte. Uit de parkeerbalans in het SPvE blijkt dat voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

3.2 Beeldkwaliteitplan

In januari 2003 is een beeldkwaliteitplan gepresenteerd aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening. Het plan geeft stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten voor de nadere uitwerking van K-midden. In het plan worden onder meer nieuwe voorstellen ten aanzien van de omvang en situering van de bouwblokken ten noorden van de Karspeldreef gedaan. Deze zijn overgenomen in het Stedenbouwkundig Plan en maaiveldontwerp Karspeldreef K-buurt dat in de volgende paragraaf wordt behandeld.

3.3 Stedenbouwkundig Plan en maaiveldontwerp Karspeldreef K-buurt

Voor de Karspeldreef is een maaiveldontwerp opgesteld. Deze is door het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel vastgesteld op 16 december 2003.



Het plan geeft een aantal nieuwe uitgangspunten voor de bebouwing van de noordzijde van de Karspeldreef. Het functioneel programma en de parkeerbalans blijven ongewijzigd.

Het plan gaat uit van één gelijkliggende rooilijn langs de noordzijde van de dreef. De afstand van de bebouwing tot de dreef is gesteld op 7,5 meter ten behoeve van trottoir. De in het SPvE opgenomen verbindingstraatjes worden in aantal beperkt. In plaats daarvan wordt uitgegaan van een plein en twee groene banen van minimaal 35 meter breed. Er blijft ter hoogte van Kleiburg één kleinere verbinding gehandhaafd.

De bouwhoogte van de noordzijde van de bouwblokken is verlaagd ten opzichte van het SPvE. Voorgesteld is om aan deze zijde grondgebonden woningen te realiseren. Voor de langs de dreef gelegen bebouwing wordt uitgegaan van een verhoogde plint met daarboven 7 bouwlagen om het nagestreefde woningaantal te halen.

4. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

4.1 Opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de plankaart (onderdeel IA), de kadastrale kaart (onderdeel IB), de profielen (onderdeel II), de voorschriften en bijzondere bepalingen (onderdeel III) en de toelichting.

4.2 De bestemmingsplanvorm

De randvoorwaarden van het bestemmingsplan zijn onder te verdelen in bouwkundige en functionele. De bouwkundige randvoorwaarden zijn, met de nodige afwijkingmogelijkheden, geformuleerd in de vorm van bestemmingsgrenzen en maxima ten aanzien van bebouwingspercentages en bouwhoogten. De functionele randvoorwaarden bestaan uit minima en maxima ten aanzien van de omvang en aard van de toegestane functies.

4.3 Opbouw voorschriften

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

In het tweede onderdeel (voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen) zijn de voorschriften opgenomen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen.

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

4.4 *Toelichting per artikel*

A. Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

Voor een aantal begrippen dat wordt gebruikt in de voorschriften is in artikel 1 een definitie (begripsbepaling) gegeven om interpretatieproblemen te voorkomen.

Artikel 2. Wijze van meten

In dit artikel is aangegeven op welke wijze moet worden gemeten en gerekend. Bij meting op de kaart is de kleinste eenheid 1 meter.

B. Voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen

Artikel 3. Stedelijke functies 1 (SF1)

In de bestemming "Stedelijke functies 1" staat de menging van de verschillende functies voorop. In de voorschriften is een verhouding tussen de verschillende functies en hun omvang binnen deze bestemming aangegeven.

Naast de functies die in de te realiseren bebouwing zullen worden gevestigd, omvat deze globale bestemming van het plan ook de functies die betrekking hebben op de onbebouwde ruimten, zoals tuinen en erven, groenvoorzieningen, (ontsluitings)wegen etc.

De bestemming “Stedelijke functies 1” is te vinden aan beide zijden van het metrospoor. Binnen deze bestemming kunnen de volgende functies hun plaats krijgen: wonen, het nieuwe winkelcentrum, horeca, kantoren, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.

Onder dienstverlening worden bedrijven verstaan die een consumentverzorgend karakter hebben, zoals makelaars, kappers, bankfilialen en reisbureau's. Verder zijn parkeervoorzieningen toegestaan, zowel in de vorm van een parkeergarage (zowel boven- als ondergronds) als in de vorm van parkeerplaatsen op straat.

Aangezien er in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een gemengd woon-werkgebied en bedrijvigheid en wonen elkaar niet mogen belemmeren, is bedrijvigheid binnen deze bestemming beperkt tot de categorieën I en II van de bijbehorende Staat van Inrichtingen. Dit zijn de categorieën bedrijven die een geringe milieuhinder veroorzaken.

Het nieuwe winkelcentrum en de horeca mag worden gerealiseerd in de eerste en de tweede bouwlaag. Het huidige winkelcentrum wordt vervangen door het nieuwe. In het voorschrift is voor het winkelcentrum het maximum bruto vloeroppervlak op 8.500 m² bvo bepaald, waarvan maximaal 700 m² bvo ten behoeve van horeca. De soorten horeca die zijn toegestaan zijn café's, bars, eetcafé's, restaurants, lunchrooms, ijssalons, fastfoodzaken en koffiehuisen niet zijnde coffeeshops.

Als uitzondering mogen supermarkten in kelders of souterrains worden gerealiseerd. Door dit mogelijk te maken zouden blinde supermarktpuien kunnen worden vermeden. Daarmee wordt bijgedragen aan het realiseren van de doelstelling om de plinten van de bovengrondse gebouwen optimaal te laten functioneren.

In het voorschrift is bepaald dat ook in de andere bestemmingsvlakken buiten het nieuwe winkelcentrum op beperkte schaal detailhandel is toegestaan. Als maximum wordt 100 m² per bestemmingsvlak aangehouden.

Omdat het buurthuis “De Bonte Kraai” wordt ontsloten via de zuidzijde van het gebouw, is in de voorschriften opgenomen dat daarmee rekening gehouden dient te worden bij de nieuwe bouwplanontwikkeling. Op de plankaart is de ontsluiting aangegeven.

De toegestane bouwhoogte bedraagt voor alle bestemmingsvlakken “Stedelijke functies 1” maximaal 30 meter. Op een enkele plek kan een stedenbouwkundig hoogteaccent worden gerealiseerd of een optimalere functionele invulling. Daartoe is bepaald dat het dagelijks bestuur van het stadsdeel vrijstelling kan verlenen van de toegestane bouwhoogte, waardoor de toegestane bouwhoogte tot maximaal 45 verhoogd mag worden. Deze vrijstelling mag worden benut voor maximaal 5% per bestemmingsvlak.

Rond de bouwblokken is in dit bestemmingsplan aan de zijden van de dreven en aan de noordzijde van de bouwblokken een strook verkeersareaal van 2 meter opgenomen. Boven deze gronden kunnen op basis van de algemene vrijstellingen (artikel 10) balkons, erkers, et cetera worden gerealiseerd.

De woningen liggen voor een groot gedeelte binnen de geluidzones de Karspeldreef, de 's Gravendijkdreef, Groesbeekdreef en de Kromwijdreef. De voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) wordt aan de zijde van de Karspeldreef bij alle bouwblokken en aan de zijde van de 's Gravendijkdreef, Groesbeekdreef bij de twee uiterste bouwblokken overschreden. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan wordt de gemeenteraad van Amsterdam verzocht ontheffing van de Wet geluidhinder te verlenen en hogere waarden vast te stellen. Het Amsterdamse beleid is erop gericht om woningen waarbij de geluidsbelasting de

voorkeursgrenswaarde overschrijdt te voorzien van tenminste één geluidsluwe gevel. Dit is een gevel waar de geluidbelasting lager dan 50 dB(A) is. Voorgeschreven is dat de woningen pas mogen worden gebouwd als elke woning ten minste één geluidsluwe gevel heeft. Gezien de omvang en ligging van het bestemmingsvlak en de stedenbouwkundig gewenste bouwvorm (gesloten bouwblok) is dit ook uitvoerbaar.

In het stadsdeel Zuidoost bevindt zich momenteel geen coffeeshop. In de nota *'Aanpak Drugsproblematiek in Amsterdam Zuidoost'*, vastgesteld door de stadsdeelraad op 27 mei 2003, staat het terugdringen van de drugsgerelateerde overlast binnen het stadsdeel voorop. Om dit te bereiken worden diverse maatregelen genoemd die zowel het gebied van de Openbare Orde & Veiligheid als dat van de Preventie, Zorg & Opvang bestrijken. Eén van de actiepunten die in de nota wordt genoemd, is de realisatie van een coffeeshop in Amsterdam Zuidoost. Doelstelling hierbij is de scheiding van de markten tussen soft- en harddrugs te bevorderen en de verspreiding van softdrugs uit het criminele circuit te halen.

In de notitie *'Criteria ter realisatie van een coffeeshop in stadsdeel Zuidoost'* worden de criteria en daarbij behorende procedure voor het verkrijgen van de voor een coffeeshop vereiste vergunning uiteengezet. Het gaat hierbij vooralsnog om de vestiging van één coffeeshop in Amsterdam Zuidoost. De notitie is na inspraak op 8 juni 2004 vastgesteld door de stadsdeelraad. De criteria zijn gebaseerd op het landelijk en Amsterdams coffeeshopbeleid.

Op grond van het stadsdeelbeleid is het mogelijk dat binnen het stadsdeel, dus ook binnen het plangebied van dit bestemmingsplan, één coffeeshop te vestigen. Omdat het op grond van jurisprudentie niet mogelijk is in een bestemmingsplan een coffeeshop toe te staan, is deze functie niet opgenomen in dit plan.

Artikel 4. Maatschappelijke voorzieningen (Mx)

Oostelijk van het metrospoor bevinden zich in de bestaande situatie het Medisch Centrum en het buurthuis de Bonte Kraai. Deze voorzieningen worden behouden en zijn daarom in het bestemmingsplan opgenomen. Zij hebben de bestemming "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx) gekregen, waardoor het huidige gebruik voortgezet kan worden.

Artikel 5. Parkeergebouwen (P)

In een deel van de parkeergarage Klieverink aan de zuidzijde van de Karpeldreef zijn in de bestaande toestand enkele winkelunits gevestigd. Deze zullen, net als de rest van het bestaande winkelcentrum, verdwijnen. Het bestaande parkeergebouw blijft wel behouden en is daarom als "Parkeergebouwen" bestemd.

Artikel 6. Verkeersareaal (Va)

Met het verkeersareaal wordt bedoeld het verkeersnet van dreven en buurtstraten dat door de Bijlmermeer loopt. De dreven vormen de verkeersaders van de Bijlmer. Voor een deel maken zij deel uit van de openbare ruimte en worden zij omgevormd tot een stadsstraat. Dat is onder meer het geval bij de Karspeldreef in de K-buurt. Onder het verkeersareaal mogen gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Artikel 7. Spoorwegen (Vrs)

Het metrospoor en het station zijn afzonderlijk bestemd. Behalve het spoor en het perron zijn ook overige bij het station behorende voorzieningen en functies toegestaan, zoals kiosken, detailhandel en horeca. Het bruto vloeroppervlakte aan horeca en detailhandel samen mag maximaal 200 m² bedragen.

Het nieuwe marktplein is voorts onder het spoor aangelegd. De markt is door middel van een nadere aanduiding op de plankaart ("marktplein") toegestaan.

C. Overige voorschriften en bijzondere bepalingen

Artikel 8. Toegelaten bedrijven

Om de bedrijvigheid te reguleren is in de voorschriften van het bestemmingsplan een Staat van Inrichtingen opgenomen (zie de bijlage bij de voorschriften). De Staat van Inrichtingen geeft per bedrijfssoort de potentiële milieubelasting weer. De potentiële belasting is de te verwachten belasting als wordt uitgegaan van de voor de bedrijfssoort normale bedrijfsvoeringen en, voorzover vereist, bijbehorende milieuvergunning of Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). De mate van belasting leidt tot de plaatsing van een bedrijf in een bepaalde milieucategorie (zie de indeling van bedrijven in categorieën die hierna volgt).

De situatie in het plangebied, waarbij een gemengd woon-werkgebied wordt gerealiseerd, maakt het mogelijk bedrijven toe te staan tot en met categorie II. De overweging daarbij is dat enige bedrijvigheid in de categorieën I en II passend is bij de schaal en dichtheid van K-midden en bovendien een verzorgende functie kan hebben. Bij de vernieuwing van de Bijlmermeer is een van de uitgangspunten geweest een sterkere verstedelijking met bijbehorende menging van functies na te streven. Dit komt de levendigheid van de Bijlmermeer ten goede en tevens de werkgelegenheid.

Bedrijvigheid van categorie III is minder geschikt voor een intensieve menging met woningen. Daarom is in de voorschriften opgenomen dat categorie III uitsluitend is toegestaan wanneer de milieubelasting van de woningen geen grotere afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu dan bedrijven uit categorie I en II. Dit kan (soms) worden bereikt door de bedrijvigheid en de woningbouw op de vanuit hinderoogpunt meest gunstige wijze ten opzichte van elkaar te situeren en/of door (vergaande) voorwaarden te verbinden aan de omstandigheden en bedrijfsvoering.

Er is een vrijstellingbepaling opgenomen voor bedrijfssoorten die niet op de lijst voorkomen. Voorwaarde voor het verlenen van vrijstelling is dat het bedrijf in vergelijking met de bedrijfssoorten die volgens de Staat van Inrichtingen zijn toegestaan geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu. In samenhang hiermee kan in de milieuvergunning als aanvullende eis worden gesteld dat het bedrijf de nodige voorzieningen treft.

Het milieuaantastend vermogen van de verschillende soorten bedrijvigheid wordt vastgesteld aan de hand van een puntenwaardering. Hierbij worden de volgende aspecten onderscheiden:

- gevaar als gevolg van opslag (O)
- gevaar als gevolg van handelingen (H)
- geluidsoverlast (G)
- verkeersaantrekkend karakter (V)

De potentiële milieubelasting van iedere bedrijfssoort wordt per aspect in punten uitgedrukt:

- 0 = geen milieubelasting
- 1 = lichte milieubelasting
- 2 = matige milieubelasting
- 3 = zware milieubelasting
- 4 = zeer zware milieubelasting

Het verband tussen de grootte van een bedrijf en de hinder is in de lijst verwerkt, wanneer het bedrijf een bepaalde omvang passeert valt het in een andere categorie.

In totaal wordt een bedrijf dus op vijf aspecten beoordeeld. Voor de onderscheiden bedrijfscategorieën zijn per bedrijfsvestiging grenswaarden gesteld aan het milieuaantastend

vermogen per aspect en het gecombineerd voorkomen van verschillende milieubelasting (soms van de aspecten).

De toetsing van de milieubelasting zal in eerste instantie door middel van de Staat van Inrichtingen plaatsvinden voor een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen bedrijf. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, in het bijzonder indien er sprake is van een van elders verplaatst bedrijf. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de vrijstellingsbepalingen in werking dienen te treden.

Aanleiding tot actief optreden kan ontstaan in de volgende situaties:

- Indien het bedrijf initiatieven onderneemt die leiden tot meer hinder
- Wanneer er sprake is van evidente hinder of gevaar
- Realisering van nieuwe bestemmingen
- Bij behandeling van een bouwaanvraag
- Bij het voor dit doel beschikbaar stellen van gelden

Ook dan dient eerst een onderzoek plaats te vinden naar de actuele hinder, terwijl een reeks van factoren mede in beschouwing dient te worden betrokken:

- de werkgelegenheidsaspecten en de bedrijfseconomische toestand van het bedrijf
- de betekenis van de bedrijfsvestiging voor de buurt
- de stedenbouwkundige aspecten
- de betekenis van de huidige locatie voor het bedrijf
- de wensen en de meningen van de ondernemer
- de mogelijkheden tot het treffen van extra voorzieningen ter plaatse en de daarmee gepaard gaande kosten
- de op dat moment voorhanden zijnde financiële regelingen

In het plangebied zijn geen bedrijven toegestaan die extreem veel lawaai maken (voorheen A-inrichtingen genoemd). Deze bedrijven, zoals bedoeld in het Inrichtingen en Vergunningenbesluit bij de Wet milieubeheer (1993, nr.50, laatstelijk gewijzigd 7-2-1997, Stb. 1997, nr. 74), worden geacht zoveel lawaai te maken dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar wordt belast.

Artikel 9. Overgangsbepalingen

De gebruikelijke overgangsbepalingen zijn opgenomen in het plan. Bestaande van het bestemmingsplan afwijkende bebouwing mag worden behouden wanneer deze bestond op het moment van ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan. Nieuwe bebouwing mag in strijd met het bestemmingsplan worden opgericht, wanneer daarvoor bouwvergunning werd verleend voordat het ontwerp van dit bestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Gedeeltelijke vernieuwing of verandering van deze bebouwing is mogelijk. Bij teloorgang door een calamiteit mag deze bebouwing worden herbouwd.

Het gebruik van gronden en bebouwing mag in afwijking van het bestemmingsplan worden voortgezet zoals dat plaatsvond op het tijdstip dat het plan rechtskracht verkrijgt. Vernieuwen of verbouwen van bebouwing die bestond op de eerste dag van de terzieslegging van het ontwerpbestemmingsplan en in strijd is met de bestemming mag zolang dat geen grotere afwijking inhoudt.

Artikel 10. Algemene vrijstellingen

De algemene vrijstellingen kunnen worden toegepast voor zover de overige bepalingen van het bestemmingsplan geen mogelijkheid tot vrijstelling bieden. Bij de afweging of vrijstelling al dan niet wordt verleend moeten alle belangen worden afgewogen.

Artikel 11. De algemene gebruiksbe­paling

In dit artikel staat dat gronden en gebouwen alleen overeenkomstig de bepalingen van het bestemmingsplan mogen worden gebruikt. Een aantal gebruiksmogelijkheden wordt in lid 2 expliciet uitgesloten.

Lid 3 geeft een vrijstellingsmogelijkheid, de zogenaamde toverformule. Deze bepaling komt overeen met hetgeen de jurisprudentie hierover (verplichtend) voorschrijft: een bestemmingsplan moet de mogelijkheid bieden om vrijstelling te verlenen van een voorschrift, voor zover de strikte toepassing daarvan het meest doelmatige gebruik anders dan om dringende redenen beperkt. De toverformule is aldus slechts in uitzonderlijke gevallen toepasbaar.

Artikel 12. Strafbepaling

In dit artikel wordt vastgesteld dat het overtreden van de regels uit het lid 4 van het artikel “Overgangsbepalingen” en lid 1 van het artikel “Algemene gebruiksbe­palingen” wordt beschouwd als een strafbaar feit. Sommige andere artikelen bevatten leden met verbodsbepalingen. In deze leden wordt dan verwezen naar de genoemde twee leden van de artikelen “Overgangsbepalingen” en “Algemene gebruiksbe­palingen”. Daarom geldt ook het overtreden van de voorschriften uit de verwijzende leden als een strafbaar feit. De strafmaat wordt bepaald in artikel 6 van de Wet op de economische delicten.

5. Verkeer en parkeren

5.1 Autoverkeer

De vernieuwing van de Bijlmermeer heeft consequenties voor de verkeersstructuur. De dreven blijven de structurerende elementen, waaraan de nieuwe en oude bebouwingsgebieden zijn gesitueerd. De dreven ten oosten van de Gooiseweg, waaronder de Karspeldreef, worden grotendeels verlaagd. Tevens is verschil aangebracht tussen dreven met 2x2 rijstroken en dreven met 2x1 rijstrook. De dreven die uit 2x1 rijstrook bestaan vormen een verbindend element tussen de aan beide zijden gelegen woongebieden. De dreven die bestaan uit 2x2 rijstroken hebben een scheidende invloed op aanliggende wijken. Verlaagde dreven zoals de Karspeldreef worden uitgevoerd in 2x1 rijstrook. Het maaiveldontwerp voorziet voorts in ventwegen.

De oost-west gerichte Karspeldreef wordt een nieuwe belangrijke openbare ruimte. Aan deze dreef wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Wegens de toegankelijk voor voetgangers vormt zij het ruimtelijk verband tussen de verschillende buurten.

De verkeersstructuur voor de hele Bijlmermeer is getoetst op haar capaciteit door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente Amsterdam. Deze toets is uitgevoerd in een gezamenlijk computermodel met de meest recente verkeersstructuur van het CZO en alle toekomstige ontwikkelingen tot 2010 in het gebied van Omval tot AMC. Zowel de reeds gerealiseerde als de geplande vernieuwing van de Bijlmermeer zijn opgenomen. Ook de planontwikkeling rondom de Arenaboulevard en de stations Amsterdam-Bijlmer en Duivendrecht zijn in de toets betrokken. Uit de toets blijkt dat de aangepaste verkeersstructuur met het nieuwe onderscheid tussen dreven met 2x1 of 2x2 rijstrook toereikend is voor de afwikkeling van het autoverkeer, zoals dat volgens prognoses in 2010 in de vernieuwde Bijlmermeer aanwezig zal zijn.

5.2 Langzaam verkeer

Het verlagen van de Karspeldreef houdt in dat langzaam verkeer en autoverkeer op zich hetzelfde niveau zullen bevinden. In het maaiveldontwerp dat voor K-midden is opgesteld is het realiseren van verkeersveilige 30 kilometer parallelstraatjes langs de Karspeldreef uitgangspunt. De overige straten rond de nieuwe bebouwing zullen worden ingericht als 30 kilometer gebied, waardoor er een verkeersveilige omgeving ontstaat.

5.3 Openbaar vervoer

Het plangebied is met openbaar vervoer goed bereikbaar. Door het plangebied loopt de metro van Gaasperplas naar het Centraal Station. Daarnaast hebben enkele streek- en stadsbussen een halte in het plangebied. Met dit bestemmingsplan zal daar geen verandering in komen.

5.4 Parkeren

Parkeren gebeurt in de Bijlmermeer op verschillende manieren: in bestaande garages, op het maaiveld, en in (al dan niet ondergrondse) nieuwgebouwde voorzieningen. In het gebied K-midden, waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft worden de twee parkeergarages gesloopt. Uitgangspunt in het vastgestelde SPvE en dit bestemmingsplan is het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen gedeeltelijk op maaiveldniveau en gedeeltelijk in pandig. De parkeernormen zoals in dit bestemmingsplan opgenomen zijn conform de nota Parkeerbeleid van stadsdeel Amsterdam Zuidoost. In het Structuurplan van Amsterdam is aangegeven dat

nieuw parkeerbeleid in voorbereiding is en dat tot de vaststelling daarvan uit wordt gegaan van de normen zoals die in het ABC locatiebeleid zijn opgenomen. Voor kantoren en bedrijven op een B-locatie (goed bereikbaar per openbaar vervoer en per auto) bedraagt deze norm maximaal 1 parkeerplaats per 125 m². Voor overige functies gelden geen normen. De norm voor kantoren en bedrijven dient op grond van het Structuurplan in de voorschriften van het bestemmingsplan vastgelegd te worden. In het voorliggende bestemmingsplan wordt aan deze eis voldaan.

Voor K-midden is een integrale parkeerbalans op basis van het parkeerbeleid van het stadsdeel opgesteld. Bij nieuwe woningen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein en 0,1 in het openbare gebied. Voor het winkelcentrum geldt een norm van 1 parkeerplaats per 50 m², voor de markt 1 parkeerplaats per kraam, voor bedrijven 1 plaats per 150 m², voor kantoren 1 plaats per 75 m² en voor overige voorzieningen (zoals maatschappelijke voorzieningen) 1 plaats per 100 m².

De vraag naar parkeerplaatsen is voor het noordelijk deel van K-buurt, waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, 1.200 plaatsen. In het zuidelijk deel bedraagt de toekomstige vraag 850: de totale vraag bedraagt 2.050 plaatsen. Aan de noordzijde worden 300 gebouwde parkeerplaatsen en 250 plaatsen op maaiveld gerealiseerd. Aan de zuidzijde zijn dit 1.350 inpandig en 150 op maaiveld. In totaal worden 2.050 parkeerplaatsen aangelegd, waarmee vrijwel volledig wordt voldaan aan de vraag.

6. Milieu-aspecten

6.1 Milieueffectrapportage (MER)

6.1.1 *MER-procedure en relatie met bestemmingsplan*

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

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

Op 29 januari 2002 heeft de stadsdeelraad besloten bij de vaststelling van het Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer tot het laten opstellen van een vrijwillig milieueffectrapport voor het vernieuwingsgebied Bijlmermeer en het Bijlmerpark.

Het MER is opgesteld en procedureel behandeld zoals voorgeschreven in de Wet milieubeheer. Op 18 juni 2002 heeft de Stadsdeelraad de Richtlijnen vastgesteld voor het op te stellen MER.

Op 17 december 2002 heeft de Stadsdeelraad het MER Vernieuwing Bijlmermeer geaccepteerd als beantwoordend aan de vragen in de Richtlijnen, het ter inzage te leggen en ter beoordeling en advies voor te leggen aan de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. In het geval van het MER Vernieuwing Bijlmermeer is sprake van een bijzondere situatie met betrekking tot de relatie vernieuwing Bijlmermeer en MER. De Stadsdeelraad heeft besloten tot het laten opstellen van een (niet verplichte) MER op het moment dat bij het Finale Plan van Aanpak duidelijk werd wat het eindbeeld van de Bijlmermeer zou worden als het geheel van in de loop van 10 jaar opgestelde deelgebiedplannen zou zijn uitgevoerd. Hier is dus sprake van een MER halverwege de uitvoering van een project. Het MER is hier relevant voor twee vragen:

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

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

Op 28 maart 2003 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage en de aanvulling daarop haar toetsingsadvies uitgebracht. De centrale conclusie van de Commissie in haar toetsingsadvies is de openingszin van hoofdstuk 2: *“De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER inclusief de aanvulling aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het bestemmingsplan.”* De Commissie

concludeert dus dat op basis van het overlegde MER op verantwoorde wijze het milieubelang kan worden meegewogen bij de besluitvorming over het (ontwerp)bestemmingsplan.

6.1.2 Belangrijkste uitkomsten MER

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

- oppervlaktewater, grondwater,
- bodem,
- natuur en ecologie,
- duurzame stedenbouw en herstructurering,
- energie,
- verkeer en vervoer,
- geluidhinder,
- luchtkwaliteit,
- cultuurhistorie,
- leefomgevingkwaliteit,
- externe veiligheid.

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

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

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

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

Hoewel op hoofdlijnen dus kan worden geconstateerd dat de herstructurering van de Bijlmermeer niet gepaard gaat met belangrijke negatieve milieueffecten, dan wel dat milieuaspecten reeds onderdeel zijn van de vastgestelde vernieuwingsplannen, is het niet zo dat negatieve gevolgen volledig uitblijven. Ook kent de Bijlmermeer milieuproblemen, met name op het gebied van grondwater, die niet worden veroorzaakt door de vernieuwingsingrepen, maar wel degelijk aanwezig zijn.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van het vernieuwingsgebied en is dus meegenomen in het MER. In de volgende paragraaf wordt beschreven wat de gevolgen zijn van de herstructurering van de Bijlmermeer volgens de in het MER onderzochte alternatieven. Daarbij wordt telkens aangegeven voor welk alternatief is gekozen en welke afweging daarbij is gemaakt. Tevens is weergegeven of en hoe het gekozen alternatief in dit bestemmingsplan is vastgelegd.

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

De milieueffectrapportage beschrijft:

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

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

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

De meest ingrijpende aanvullende maatregelen uit het MMA kunnen worden besloten in het bestemmingsplan, maar voor veel maatregelen, die op beleidsmatig of uitvoerend vlak liggen, is dat niet mogelijk. Aanvullende maatregelen, die geen planologisch karakter, maar een inhoudelijk beleidsmatig karakter hebben kunnen niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan, dat immers een planologisch product bij uitstek is. Aanbevelingen, die geen planologische karakter hebben, krijgen daarom een plek in uitwerkingsplannen volgens de Plaberumssystematiek (zoals het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het Stedenbouwkundig Plan)¹.

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

a. Water

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

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

De voorgestelde waterberging in het Finale Plan van Aanpak (het VA) is naar omvang en locatie positief, maar zoals toen al verwacht nog niet volledig toereikend. In het VA is

¹ Plaberum = Plan en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen

uitgegaan van een verhard oppervlak in 2010 van 57%, waardoor binnen het gebied waar het Finale Plan van Aanpak betrekking op heeft een uitbreiding van het wateroppervlak met 14 ha nodig zou zijn.

Het MMA is opgesteld aan de hand van aanbevelingen uit het basisrapport en het wateradvies van DWR. In het MMA wordt uitgegaan van een uiteindelijk verhardingspercentage van 70% waardoor er meer oppervlaktewater nodig is. In het MMA wordt uitgegaan van 12 ha extra waterberging, aanvullend op de hierboven genoemde 14 ha. Meer oppervlaktewater is niet vereist aangezien is uitgegaan van een verhardingspercentage van 70%, terwijl op basis van de huidige plannen wordt voorzien in een verharding van 57%. Het MMA gaat uit van extra waterberging in de vorm van een aantal nieuwe watergangen en waterpartijen, waarvan de meest cruciale en tevens duurste watergang ligt in het Centrumgebied Zuidoost. In het MMA wordt de nieuwe waterberging aangelegd met beperkte diepte omdat hierdoor de kans op een gesloten grondbalans groter is.

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

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

Onder buffercapaciteit wordt verstaan het vermogen van de bodem om regenwater op te vangen en vast te houden. Hoe groter de buffercapaciteit, hoe kleiner de kans op wateroverlast. De toename van verharding en het kappen van bomen hebben nadelige gevolgen op de buffercapaciteit. In het VA neemt de verharding verder toe en worden 10.000 bomen gerooid. Dat leidt tot een vermindering van de buffercapaciteit. Ten aanzien van het grondwater heeft de extra uitbreiding van het oppervlaktewater, zeker in de gebieden waar weinig kwel is, een positief effect op de grondwaterstand (deze wordt lager). De buffercapaciteit en de grondwaterkwaliteit zullen door de maatregelen uit het MMA niet veranderen.

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

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

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

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

Vertaling in dit bestemmingsplan:

In het MMA is een nieuwe waterverbinding in noord-zuid richting tussen Meander, Groene Wig en Achterpad opgenomen ter hoogte van de Elsrijkdreef. Deze verbinding is geprojecteerd door het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan is deze waterloop aanvankelijk wel met uiteindelijk niet opgenomen. De noord-zuid verbinding blijkt niet uitvoerbaar omdat oost-west gelegen kabels- en leidingen stroken de aanleg belemmeren. Deze kabels en leidingen liggen slechts 80 cm onder maaiveld, op 4,10 – NAP, terwijl het waterpeil is gelegen op 4,20 – NAP. Het aanleggen van de watergang zou er toe leiden dat de kabels en leidingen open komen te liggen en boven het water uitsteken.

In het voorliggende bestemmingsplan is daarom niet voorzien in nieuw oppervlaktewater. Zie ook paragraaf 6.5. Oppervlaktewater wordt wel op andere locaties binnen de Bijlmermeer voorzien. Dit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan dat betrekking heeft op het overige vernieuwingsgebied. Daardoor is gewaarborgd dat er voldoende bergingscapaciteit zal zijn.

Het uitbaggeren van oppervlaktewater dient in de realisatiefase en of de beheersfase aan de orde te komen. Dit kan niet in het bestemmingsplan worden vastgelegd. In de beoogde hoofdwaterstructuur is voorzien in diverse waterpartijen die met elkaar in verbinding staan. Doordat de hoofdwaterstructuur in het bestemmingsplan voor het overige deel van het vernieuwingsgebied wordt vastgelegd wordt een goede doorstroming van het water mogelijk gemaakt. Overigens kunnen waterpartijen ook met elkaar in verbinding worden gebracht door middel van ondergrondse duikers, deze zijn toegestaan in het voorliggende bestemmingsplan.

De realisatie van natuurlijke oevers is in het voorliggende bestemmingsplan niet aan de orde, dit wordt geregeld in het bestemmingsplan voor het overige deel van het vernieuwingsgebied.

Er worden geen nadere maatregelen voorgesteld in het VA en het MMA met betrekking tot de buffercapaciteit. Het extra oppervlaktewater zoals genoemd in het MMA wordt vastgelegd in het bestemmingsplan voor het overige vernieuwingsgebied (zie hierboven).

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

De voorstellen uit het MMA voor wat betreft de watertoets, zoals het ophogen van het maaiveld, en maatregelen om het regenwater vast te houden worden overgenomen en meegenomen in de uitwerkingsfase van de vernieuwingsplannen. Deze aspecten kunnen

niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan maakt geen deel uit van de voorkeursgebieden waar ophoging aan de orde zou kunnen zijn. Niettemin worden de rijwegen op 2,50 – NAP en trottoirs op 2,38 – NAP aangelegd, wat hoger is dan eerder werd voorzien.

De diepte van oppervlaktewater kan niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Hierover wordt een keuze gemaakt in de uitwerkingsfase van de vernieuwingsplannen. Dit is voor het plangebied van dit bestemmingsplan niet aan de orde aangezien hier geen oppervlaktewater is voorzien.

b. Bodem

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

Een gesloten grondbalans lijkt niet haalbaar. Er bestaat een risico dat (overigens natuurlijke) verontreiniging uit klei- en veenlagen bij het uitgraven van nieuwe waterberging wordt opgehaald.

Het MMA gaat daarom uit van een beperkte aanlegdiepte van nieuwe waterberging, om de kans op het ophalen van verontreinigde grond te minimaliseren en de gesloten grondbalans dichter bij te brengen. Het MMA gaat uit van het ophogen van het maaiveldpeil op nieuwbouwlocaties. Ook dit is positief voor het bewerkstelligen van een gesloten grondbalans. Het MMA gaat er van uit dat buiten nieuwbouwlocaties het maaiveld niet structureel wordt opgehoogd.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Deze aspecten uit het MMA worden overgenomen in de vernieuwingsplannen. In het bestemmingsplan kan hiervoor geen regeling worden opgenomen.

c. Natuur en ecologie

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

In het MMA wordt een aantal voorstellen gedaan voor het vergroten van de ecologische kwaliteit van het groen en water binnen de Bijlmermeer. Het MMA behelst tevens het creëren van een waterrijk milieu binnen de Bijlmerweide als nieuwe natuurwaarde ter compensatie van de verstedelijking binnen de Bijlmermeer. De voorstellen in het MMA hebben het karakter van beleidsaanbevelingen, waarvan de concrete effecten pas beoordeeld kunnen worden als ze een uitwerking zouden krijgen in maaiveldontwerpen of in een plan voor de Bijlmerweide. Daardoor is het MER niet specifiek over de mogelijk te bereiken milieuwinst. Het MMA wordt met betrekking tot nieuwe ecologische kwaliteit in de maaiveldontwerpen als beleidsintentie overgenomen. Nadere uitwerking hiervan volgt in de verdere latere uitwerkingsfasen. Het voorstel tot herinrichting van de Bijlmerweide behoeft een latere beoordeling. Daarbij dient overigens rekening te worden gehouden met het feit dat de Bijlmerweide deel uitmaakt van de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De voorstellen uit het MMA betreffen vooral de inrichting en het beheer van gebieden en kunnen niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan heeft een natuurtoets plaatsgevonden waarin de effecten van de voorgestelde ruimtelijke maatregelen in kaart zijn gebracht, zie verder paragraaf 6.6.

d. Duurzaam bouwen en energie

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

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

Er worden bij de vernieuwing van de Bijlmermeer geen eisen gesteld op het gebied van energie en duurzaam bouwen, die verdergaan dan landelijk en gemeentelijk beleid, tenzij meerkosten gedekt kunnen worden uit aanvullende externe middelen. Voor de woningbouw gelden de nieuwe Amsterdamse Richtlijnen Kwaliteit Woningbouw.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

Maatregelen met betrekking tot duurzaam bouwen zijn van technische aard en betreffen onder meer het materiaalgebruik. Deze maatregelen kunnen niet in het bestemmingsplan worden geregeld.

e. Verkeer en vervoer

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

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De plannen behoeven gezien het bovenstaande geen aanpassing. De verkeersstructuur is daarom volgens het VA vastgelegd in dit bestemmingsplan.

f. Luchtkwaliteit

In het kader van het milieueffectrapport heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit in de Bijlmermeer. Daarbij zijn zowel de situatie 1992, 2002 als 2010 betrokken. De luchtkwaliteit in de Bijlmermeer is tussen 1992 en 2002 verbeterd. In 1992 lag het stikstofdioxidegehalte in de Bijlmermeer veelvuldig boven de maximaal toegestane waarde van 40 microgram per kubieke meter (norm uit het Besluit luchtkwaliteit). Ook in 2002 overschrijdt het stikstofdioxidegehalte nog de maximaal toegestane waarde, zij het dat de gehalten wel lager zijn geworden. Voor fijn stof treden in 2002 geen overschrijdingen op. Deze verbeteringen zijn toe te schrijven aan autonome ontwikkelingen: de automotor is schoner geworden. Op grond van de huidige verwachtingen zal, eveneens door autonome ontwikkelingen, de luchtkwaliteit tussen 2002 en 2010 verder verbeteren, ondanks de verwachte toename van de hoeveelheid verkeer met 10%. Zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof worden er in 2010 geen overschrijdingen verwacht.

De luchtkwaliteit in Amsterdam Zuidoost zal in 2010 voldoen aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Dit blijkt uit berekeningen, uitgevoerd met het CAR-model (CAR II, versie 1.0).

Het MMA beperkt zich daarom tot een algemene beleidsaanbeveling de mogelijkheid te onderzoeken om bij woningen langs de dreven de ventilatielucht aan te zuigen vanaf de 'schone' kant.

Vertaling in dit bestemmingsplan:

De plannen behoeven op dit punt geen aanpassing en de luchtkwaliteit is dus geen aspect dat gevolgen heeft voor het bestemmingsplan. Doordat de beoogde bebouwing in het bestemmingsplan is vastgelegd is er geen verdere verdichting mogelijk die gevolgen zou kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. Zie verder paragraaf 6.7.

g. Geluid

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

- De Gooiseweg krijgt de status van stadsstraat met een maximumsnelheid van 70 km per uur in plaats van de huidige van autoweg met een maximumsnelheid van 80 km per uur.
- Op de dreven wordt dubbellaags ZOAB aangelegd.
- Langs de Gooiseweg worden aan de westzijde geluidsschermen geplaatst met een hoogte van 2,5 meter.
- Woningen worden parallel aan de weg gebouwd waardoor verblijfsruimten zoals slaapkamers aan een stille zijde kunnen worden gerealiseerd.

Deze maatregelen zullen worden toegepast in de uitwerking van de woningbouwplannen. Hieraan kan worden toegevoegd dat in plaats van 2 laags Zoab ook gekozen kan worden voor een andere asfaltsoort met een vergelijkbare reducerende werking. Ook is het mogelijk langs de oostzijde van de Gooiseweg een wal of scherm te plaatsen. In plaats van een scherm kan aan de westzijde van de Gooiseweg afschermdende (woon)bebouwing gerealiseerd worden waardoor het achterliggende park geluidsluw wordt.

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

Vertaling in dit bestemmingsplan:

In dit bestemmingsplan wordt de in het VA beoogde ruimtelijke structuur die als gevolg heeft dat het aantal verkeersbewegingen afneemt, voor wat betreft het gebied Kraaiennest, vastgelegd. De omzetting van de Gooiseweg tot stadsstraat wordt meegenomen in het bestemmingsplan voor het overige vernieuwingsgebied. Het type asfalt dat wordt toegepast kan niet in het bestemmingsplan worden geregeld maar geldt wel als uitgangspunt voor eventuele vaststelling van hogere waarden. Inmiddels is de verlaagde Karspeldreef reeds uitgevoerd met geluidsreducerend asfalt en wordt daarvan ook uitgegaan voor de andere omliggende wegen. Het realiseren van geluidsschermen is voor stedelijke wegen niet wenselijk vanwege onder meer de barrièrewerking ervan. Het bestemmingsplan staat geluidsschermen overigens wel toe. De situering van woningen is in dit bestemmingsplan op hoofdlijnen vastgelegd. Woningen zijn, conform het beleid van de gemeente Amsterdam, alleen toegestaan indien deze ook minimaal één geluidsluwe gevel hebben.

In paragraaf 6.4 wordt beschreven welke geluidsgevoelige functies in dit bestemmingsplan zijn toegestaan en wat de geluidsbelasting ter plaatse is.

h. Overig

In het toetsingsadvies van de Cmer is aangegeven dat in het bestemmingsplan helder dient te worden gemaakt welke speelruimte er bestaat in de uitwerking van het plan.

Het voorliggende bestemmingsplan is een planologisch juridische vertaling van een concreet uitgewerkte stedenbouwkundige planvorming (zie hoofdstuk 3). Met de beoogde ontwikkelaars van het plan zijn samenwerkingsovereenkomsten gesloten. Het bestemmingsplan geeft aan welke maximale bebouwing en oppervlakten worden toegestaan. In de samenwerkingsovereenkomsten is voorts vastgelegd dat 520 woningen zullen worden gebouwd. Ten aanzien van het overige programma zijn contractueel geen minimale eisen vastgelegd.

Ten aanzien van de gewenste aandacht voor flexibel bouwen kan worden verwezen naar het handboek Toegankelijkheid en het Seniorenlabel, die als kwaliteitseisen voor woningbouw gelden.

Voorafgaand aan de start van uitvoering van plannen worden concrete beheerplannen opgesteld en met de buurt gecommuniceerd.

6.2 Hinder bedrijven

Bedrijven zijn in dit bestemmingsplan mogelijk. Gezien het feit dat deze bedrijven in gebouwen worden gerealiseerd waar ook woningen bevinden, zijn uitsluitend categorie I en II van de Staat van Inrichtingen toegestaan. In paragraaf 4.4 werd al nader ingegaan op de werking van de Staat van Inrichtingen.

6.3 Bodem

Omdat het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw) mogelijk maakt is een onderzoek naar de bodemkwaliteit nodig om vast te stellen of er vervuiling is die belemmeringen oplevert voor het nieuwe gebruik. Daartoe is door de dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) van de gemeente Amsterdam historisch onderzoek verricht. De DMB concludeert dat het gebruik van de locatie zodanig is geweest dat hoogstens een lichte mate van bodemverontreiniging verwacht wordt. Ook zijn ter plaatse geen milieubedreigende activiteiten waargenomen. Volstaan kan worden met een indicatief onderzoek waarbij aandacht moet worden besteed aan asbest, aangezien bij de bouw van de flats asbesthoudende materialen zijn gebruikt. In het kader van het bouwplan zal indicatief bodemonderzoek worden gedaan. De te verwachten vervuiling levert geen belemmeringen op voor het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte gebruik.

6.4 Geluid

6.4.1 *Verkeerslawaaï*

Binnen het plangebied bevinden zich geen snelwegen. De A9 aan het einde van de Kromwijkdreef, dwars op de Karspeldreef, is niet waar te nemen binnen de grenzen van het plangebied. De Karspeldreef, de 's Gravendijkdreef en de Groesbeekdreef zijn drukke wegen die grenzen aan het plangebied. Aangezien het bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen en maatschappelijke voorzieningen) aan deze wegen mogelijk maakt, is akoestisch onderzoek uitgevoerd. De wettelijke voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) wordt in een aantal gevallen overschreden. Door het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de Karspeldreef, Groesbeekdreef, Kromwijkdreef en 's Gravendijkdreef wordt de geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen verminderd. De stadsdeelraad heeft op 27 mei 2003 besloten om geluidsreducerend asfalt op de genoemde wegen aan te leggen. Ondanks deze maatregel wordt in een aantal gevallen de voorkeurgrenswaarde overschreden. Het stadsdeel zal de gemeenteraad van Amsterdam verzoeken voor die gevallen hogere grenswaarden vast te stellen. Daartoe is een concept ontheffingsverzoek

opgesteld en besproken in het TAVGA (1 september 2004) en wordt een aparte akoestische procedure worden doorlopen, parallel aan de bestemmingsplanprocedure. Uitgangspunt is dat deze procedure is afgerond voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. In het bestemmingsplan is de bepaling opgenomen dat alle woningen tenminste één geluidluwe zijde moeten hebben waar de geluidbelasting lager of gelijk is aan de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A).

6.4.2 Industrielawaai

Het plangebied valt buiten geluidszones voor Industrielawaai, een onderzoek hiernaar is daarom niet aan de orde.

6.4.3 Spoorweglawaai

Een deel van het plangebied valt direct binnen de geluidszone van de metrospoorlijn. Ter plaatse van het plangebied betreft dit een zone van circa 200 meter. Binnen de zone is akoestisch onderzoek voor geplande geluidsgevoelige bebouwing – zoals woningen, scholen en medische voorzieningen – gedaan. Berekend is dat aan de oostzijde van de metrobaan de geluidbelasting op de gevel van het bestemmingsvlak “stedelijke functies 1” maximaal 61 dB(A) bedraagt. Aangezien geen geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn, zal de gemeenteraad van Amsterdam worden verzocht een hogere waarde vast te stellen. Daartoe is een concept ontheffingsverzoek opgesteld en besproken in het TAVGA (1 september 2004) en wordt een akoestische procedure doorlopen, parallel aan de bestemmingsplanprocedure. Uitgangspunt is dat deze procedure is afgerond voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

6.4.4 Vliegtuiglawaai

Voor het vliegtuiglawaai is het Luchthavenindelingbesluit toetsingskader. Zie in dat verband paragraaf 6.8.

6.5 Waterhuishouding

Het Rijk, de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Vooralsnog is er geen formele wettelijke grondslag voor de watertoets. Wel is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen (in het overleg ex artikel 10 Bro). Voor de toekomst wordt voorzien in een aanpassing van het Bro om de watertoets een wettelijke grondslag te geven.

Wanneer het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt moet worden onderzocht wat de consequenties hiervan zijn voor de waterhuishouding. De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

In het project “Vernieuwing Bijlmermeer” heeft regelmatig overleg plaatsgevonden tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder, de Dienst Waterbeheer en Riolering (DRW). Dit heeft

zijn weerslag gehad in het Finale Plan van Aanpak (FPA), waarin aandacht wordt geschonken aan veel aspecten van het omgaan met de waterhuishouding. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de gemaakte afspraken.

Waterkwantiteit

Ter compensatie van het aanleggen van extra verhard oppervlak in de Bijlmermeer is een uitbreiding van in totaal 24 hectare oppervlaktewater nodig. In de watertoets is uitgegaan van het realiseren van een waterplas in de D-buurt, aangezien in die buurt ook het meeste verharde oppervlak wordt toegevoegd. Voor de noordelijke K-buurt waar Kraaiennest ligt zijn geen ingrepen in de vorm van aanleg van extra water voorzien.

Riolering

In het plangebied bevindt zich een gescheiden rioolstelsel. Hiermee worden schone – en vuilwaterstromen gescheiden ingezameld en getransporteerd. Het huishoudelijke en het industriële afvalwater wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het gescheiden houden van vuil en schoon regenwater is het uitgangspunt van de Vierde Nota Waterhuishouding en is eveneens als beleid opgenomen in het Waterplan Amsterdam. De beslisboom voor het lozen van regenwater is opgenomen in de beleidsnotitie ‘Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater’ van DWR. Het relatief schone regenwater kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Het relatief vuile regenwater mag alleen voorgezuiverd lozen op het oppervlaktewater. In het plangebied bevindt zich een aantal rioolstelsels van waaruit het ingezamelde, relatief vuile regenwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt getransporteerd.

Grondwater

Door middel van een grondwaterberekening zal aangetoond moeten worden dat er aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam wordt voldaan en dat de naaste omgeving geen negatieve effecten ondervindt van de vernieuwingsactiviteiten. De grondwaternorm luidt als volgt:

In nieuw in te richten stedelijk gebied mag de grondwaterstand gemiddeld niet vaker dan eens in de 2 jaar en niet langer dan 5 dagen achtereen hoger zijn dan:

* 0,5 meter onder maaiveld bij kruipruimteeloos bouwen

* 0,9 meter onder maaiveld bij bouwen met kruipruimtes.

In het kader van het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” heeft een dergelijk onderzoek plaatsgevonden. Geconcludeerd is dat aan de grondwaternormen van de gemeente Amsterdam wordt voldaan. De effecten van de vernieuwing op het omliggende gebied zijn in de MER berekend en zullen tijdens planuitwerking en uitvoering gemonitord worden.

6.6 Flora en Fauna

Voor Amsterdam is door Bureau Stadsecologie de ecologische atlas “Toestand van de natuur in Amsterdam” opgesteld, waarin een inventarisatie van de in Amsterdam aanwezige flora en fauna is opgenomen. Indien uit deze gegevens danwel uit een natuurtoets blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Voor de stedelijke vernieuwing in de K-buurt, waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, is een natuurtoets uitgevoerd. De natuurtoets geeft een indicatie van de beschermde planten

en dieren die (mogelijk) in het gebied voorkomen, analyseert in hoeverre het plangebied van betekenis is als leefgebied of als ecologische verbinding voor deze soorten en beschrijft de eventuele effecten van de ruimtelijke ingreep op deze soorten. Ontheffing is verplicht indien er sprake is van schade aan leefgebieden van beschermde soorten. Nagegaan is of dit bij de uitvoering van de werkzaamheden het geval is en stelt maatregelen voor die nadelige gevolgen kunnen verzachten.

In het gebied zijn geen beschermde plantsoorten aangetroffen. Geconcludeerd wordt dat de zone tussen de Karspeldreef en de noordelijke plangrens van dit bestemmingsplan stenig van karakter is waardoor het gebied weinig tot geen gelegenheid biedt voor broedvogels of vleermuizen om zich te vestigen. Door het afgraven van de Karspeldreef zullen leef- en fourageergebieden van de aangetroffen zoogdieren, amfibieën en broedvogels worden vernietigd. In de toekomstige situatie is herkolonisatie deels mogelijk. Ontheffing is nodig voor de vernietiging van de leefgebieden van de aangetroffen zoogdieren en amfibieën. Omdat het hier gaat om soorten die in Nederland algemeen voorkomen zal op grotere schaal worden voldaan aan de eis dat duidelijk moet zijn dat het voortbestaan van de populatie niet wordt bedreigd. Om er voor te zorgen dat de dieren zich kunnen verplaatsen zijn maatregelen voorgesteld, zoals het pas in de winter maaien. Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld om een gunstig leefgebied voor de verschillende diersoorten te ontwikkelen, zoals de aanleg van natuurlijke oevers. Deze maatregelen vallen buiten de strekking van het bestemmingsplan. De ontheffingsaanvraag vindt plaats in het kader van het verlagen van de Karspeldreef.

6.7 Luchtkwaliteit

In juli 2005 is het gewijzigde Besluit Luchtkwaliteit van kracht geworden. In dit besluit worden strenge normen gesteld aan de luchtkwaliteit, voor wat betreft een zestal stoffen. Hierbij geldt voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood dat een overschrijding ervan in Nederland niet of nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe nabijheid van drukke snelwegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties (met name langs drukke wegen) overschreden.

In het Besluit Luchtkwaliteit is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in het Besluit Luchtkwaliteit opgenomen "grenswaarden" zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden moet bij het opstellen van (onder meer) bestemmingsplannen getoetst worden aan de grenswaarde voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes. Een eventuele overschrijding van deze waarde kan als consequentie hebben dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen (zoals de aanleg van een snelweg of de realisatie van woningen) niet mogelijk is.

In het kader van het milieueffectrapport heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit in de Bijlmermeer. Daarbij zijn zowel de situatie 1992, 2002 als 2010 betrokken. De luchtkwaliteit in de Bijlmermeer is tussen 1992 en 2002 verbeterd. In 1992 lag het stikstofdioxidegehalte in de Bijlmermeer veelvuldig boven de maximaal toegestane waarde van 40 microgram per kubieke meter (norm uit het Besluit luchtkwaliteit). Ook in 2002 overschrijdt het stikstofdioxidegehalte nog de maximaal toegestane waarde, zij het dat de gehalten wel lager zijn geworden. Voor fijn stof treden in 2002 geen overschrijdingen op. Deze verbeteringen zijn toe te schrijven aan autonome ontwikkelingen: de automotor is

schoner geworden. Op grond van de huidige verwachtingen zal, eveneens door autonome ontwikkelingen, de luchtkwaliteit tussen 2002 en 2010 verder verbeteren, ondanks de verwachte toename van de hoeveelheid verkeer met 10%. Zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof worden er in 2010 geen overschrijdingen verwacht. De luchtkwaliteit in Amsterdam Zuidoost zal in 2010 voldoen aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Dit blijkt uit berekeningen, uitgevoerd met het CAR-model (CAR II, versie 1.0).

Op 6 juni 2005 is het luchtkwaliteitsonderzoek voor het voorliggende bestemmingsplan geactualiseerd. Bevestigd werd dat voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden.

6.8 Luchthavenindelingbesluit

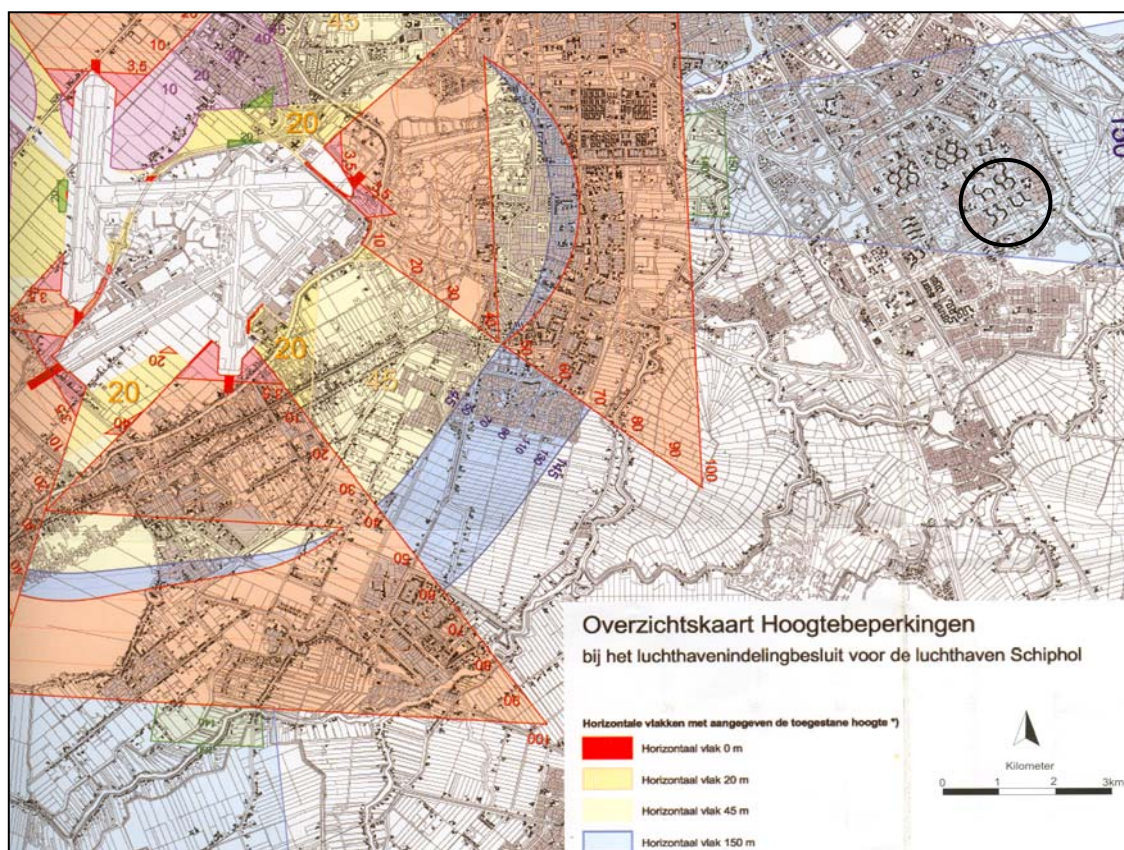
Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol.

In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal. Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchtvaartindelingbesluit van belang.

Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- vogelaantrekkende functies,
- toegestane functies (zoals woningen) en
- maximale bouwhoogten.

Onderstaande figuur geeft het hoogtebeperkingengebied weer. In de cirkel ligt Kraaiennest.



Kraaiennest ligt uitsluitend binnen het hoogtebeperkingengebied. Ter plaatse van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 150 meter. De in dit bestemmingsplan voorgestelde bouwhoogten van maximaal 45 meter zijn voor wat betreft het Luchthavenindelingbesluit te realiseren zonder ontheffing.

6.9 Kabels en leidingen

Ter plaatse van de metro wordt het plangebied doorsneden door de hoogspanningskabels ten behoeve van het plangebied en de metro. Verwacht mag worden dat vooruitlopend op de verbouwing van de metro de hoogspanningskabels omgelegd moeten worden. Ter plekke van de hooggelegen Karspeldreef, de ontsluitingen van de parkeergarages op dreefniveau en de eveneens op dreefniveau gelegen parkeerplaatsen tussen de garages en de dreef liggen enkele riolen voor de regenwaterafvoer en kabels voor de openbare verlichting. Met het verlagen van de dreef en de sloop van de parkeergarages zullen al deze kabels en leidingen verdwijnen en vervangen worden door nieuwe infrastructuur. In de directe omgeving van de Key-torens zijn meer voorzieningen die waar nodig omgelegd of vernieuwd kunnen worden. Het meest noord-westelijk geprojecteerde bouwblok valt voor een deel samen met een hoofdleiding van de stadsverwarming.

6.10 Veiligheid

Menselijke activiteiten kunnen een bepaald risico met zich meebrengen. Het produceren, opslaan of vervoeren van gevaarlijke stoffen levert risico op voor de veiligheid van mensen of het milieu. Voor de ruimtelijke ordening is vooral het risico buiten het bedrijf of de activiteit van belang. Dit wordt aangeduid met "externe veiligheid" en is een zoneerbaar milieueffect.

Het plangebied bevindt zich niet binnen ploffzone van een gasvulpunt. Het dichtstbijzijnde gasvulpunt bevindt zich aan de Gaasperdammerweg op meer dan 160 meter (maximale maat zone).

Het plangebied valt evenmin binnen zones rond hogedruk aardgasleidingen.

6.11 Cultuurhistorie en archeologie

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de Provinciale Cultuurnota Noord-Holland 2001-2004 de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland ontwikkeld. Naast bescherming van objecten richt de provincie zich op de bescherming en ontwikkeling van structuren en ensembles op grotere schaal, zoals bijzondere landschapstypen, waterstaatswerken, defensielinies, etc. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorische noch archeologische waarden aan de orde.

6.12 Hoogbouweffectrapportage (HER)

Het bestemmingsplan staat bebouwing van maximaal 30 meter hoogte als recht toe. Met een vrijstelling is een hoogte van maximaal 45 meter toegestaan. De bestaande en te behouden omliggende bebouwing heeft een bouwhoogte die varieert van 35 tot 55 meter. In geval dat de bouwhoogte van nieuwe bebouwing minder dan 50% hoger is dan de omliggende bebouwing, is er geen Hoogbouweffectrapportage nodig. In dit bestemmingsplan is dit het geval, waardoor een HER niet aan de orde is.

6.13 Financiële en economische uitvoerbaarheid

De gronden binnen het plangebied zijn eigendom van de gemeente Amsterdam. De gronden onder de functies op de begane grond (zoals het winkelcentrum en de Pinkstergemeente) en de zijn in erfpacht uitgegeven. Voorts is sprake van huurrechten met betrekking tot de winkels en de functies op de eerste verdieping van de parkeergarages.

In het kader van de besluitvorming over het SPvE is een grondexploitatie vastgesteld. De belangrijkste risico's in de grondexploitatie bestaan uit de verwervingskosten, de grondopbrengsten/afzetmogelijkheden voor de woningbouw en rente, alsmede kosten van tijdelijke maatregelen. Binnen de grondexploitatie is ten aanzien van de opbrengsten rekening gehouden met een minimaal programma. Per kostenpost kunnen afwijkingen zijn, maar dit zal per saldo binnen aanvaardbare grenzen blijven. Vooral nog blijken de aannames ten aanzien van de verwervingskosten reëel. In de kosten gemoeid met de beëindiging lopende huurovereenkomsten van de winkels wordt eveneens voorzien.

In het Ruimtelijke Economisch Beleidsplan Bijlmermeer en Gaasperdam van Decisio is aan de hand van interviews verkend wat de gewenste spreiding van bedrijvigheid over de hele Bijlmer zou zijn. Eén van de uitkomsten daarvan is het realiseren van "ontwikkelingsassen langs de dreven", waaronder de Karspeldreef ten westen van het metrostation Kraaiennest. Het onderzoek geeft aan dat langs de dreven vooral plaats gemaakt zou kunnen worden voor lokale ondernemers, kleinschalige kantoorachtige bedrijven, productgerelateerde bedrijven en middelgrote kantoren. In het rapport wordt aangegeven dat er in de Bijlmermeer en Gaasperdam een latente vraag bestaat naar kleine goedkope bedrijfsruimtes van in totaal 15.000 m². Binnen het plan zal flexibel gebouwd worden, zodat indien bebouwing niet door bedrijfsruimte gevuld wordt, deze eenvoudig in woningen kunnen worden omgezet.

7. Overleg

7.1 Maatschappelijke overleg en inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”, waarbij het Winkelcentrum Kraaiennest was inbegrepen, heeft reeds inspraak doorlopen. Dat plan heeft vanaf 9 januari 2003 vier weken ter inzage gelegen en er is op 29 januari 2003 een inspraakavond gehouden. Ten aanzien van de voorgenomen plannen voor het Winkelcentrum Kraaiennest zijn geen bezwaren naar voren gebracht. De inspraak heeft daarom wat betreft het winkelcentrum niet tot aanpassingen geleid.

Het onderhavige bestemmingsplan is meer toegespitst op de te realiseren ontwikkelingen. Het aldus aangepaste bestemmingsplan, dat nu slechts betrekking heeft op het Winkelcentrum als onderdeel van de totale vernieuwingsoperatie, is opnieuw in inspraak gebracht. Daartoe heeft het vanaf 12 januari 2005 gedurende 4 weken ter inzage gelegen en is er op 18 januari een inspraakavond gehouden. Het verslag van de inspraakavond is in de bijlagen aan deze toelichting opgenomen. Er zijn geen schriftelijke inspraakreacties ingekomen.

Tijdens de inspraakavond is gevraagd of het mogelijk is nadere detaillering in het bestemmingsplan aan te brengen en aan de zijde van het metrospoor niet-geluidsgevoelige bestemmingen voor te schrijven. Naar aanleiding van deze reactie heeft heroverweging plaatsgevonden, met de volgende conclusies als resultaat.

Een nadere detaillering van toegestane functies binnen de bestemming “Stedelijke functies 1” is niet opgenomen, om op die wijze voldoende planologische ruimte te bieden aan nadere uitwerking van bouwplannen. Ten aanzien van het voorschrijven van niet-geluidsgevoelige bestemmingen aan de zijde van het metrospoor is in de overweging betrokken dat de economische uitvoerbaarheid van dergelijke functies (bijvoorbeeld kantoren) op deze locatie nu niet zeker gesteld kan worden.

Er is sprake van een geluidsbelasting van maximaal 61 dB(A), wat woningbouw mogelijk maakt na ontheffing van de Wet Geluidshinder. Gezien de omvang van de bestemmingsvlakken kan worden voldaan aan de eis van een geluidsluwe zijde en is dit in het bestemmingsplan ook voorgeschreven. Met dit gegeven en de geluidbelasting van de metro kan worden vastgesteld dat van een aanvaardbaar woonmilieu sprake zal zijn.

Er wordt daarom geen gevolg gegeven aan de door de inspreker naar voren gebrachte suggesties.

7.2 Overleg ex artikel 10 Bro en Goede Diensten Overleg

In het kader van het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” aan de artikel 10-partners gezonden.

Het eindverslag van het overleg is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In het laatste hoofdstuk van het eindverslag is aangegeven welke aanpassingen naar aanleiding van het overleg zijn doorgevoerd.

Op 11 november 2004 is het onderhavige bestemmingsplan voor het winkelcentrum besproken Goede Diensten Overleg van de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Deze overlegpartners hebben aangegeven dat de gemaakte opmerkingen aanpassingen naar aanleiding van het eerdere overleg ex artikel 10 Bro naar tevredenheid zijn verwerkt in het voorliggende bestemmingsplan.

Aanvullend is nog de beantwoording en verwerking van de reacties van de artikel-10 partners toegezonden aan de APC. Dat heeft geleid tot één opmerking met betrekking tot het ontbreken van zonering van een blijkens de tekst van het bestemmingsplan aanwezige

gastransportleiding en een gasreducerstation. Nadere beschouwing heeft echter geleerd dat door het plangebied geen hogedruk aardgasleiding loopt en er geen gasreducerstation in het gebied aanwezig is. De plangebied valt buiten zones langs hogedruk gasleidingen. Er is daarom geen aanleiding in het plan zones op te nemen. De tekst in de toelichting is hierop aangepast.

Bijlage 1: Eindverslag overleg ex artikel 10 Bro voorontwerp bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”

Voor de vernieuwing van de Bijlmermeer is het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” opgesteld en in de inspraak gebracht. Ook is over het bestemmingsplan overleg ex artikel 10 Bro gevoerd. Ten behoeve van de voortgang van de planvorming en de uitvoering van het winkelcentrum Kraaiennest is dit gebied uit het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” geknipt en vooruitgetrokken. Het wordt verder in procedure gebracht onder de naam “De Nieuwe Bijlmer – deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest”.

De artikel 10 Bro reacties zijn, voor zover betrekking hebbend op het winkelcentrum, verwerkt in het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer – deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest”. De inspraakreacties hadden geen betrekking op het winkelcentrum en hebben derhalve niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Gezien de inhoudelijke opmerkingen uit het artikel 10 Bro overleg over het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” is het bestemmingsplan op 11 november 2004 in het Goede Dienstenoverleg (GDO) behandeld. Het GDO heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de inhoud van het bestemmingsplan en heeft aangegeven dat, gezien het feit dat de artikel 10 Bro reacties zijn verwerkt, het opnieuw voeren van het overleg ex artikel 10 Bro voor het bestemmingsplan niet nodig is.

In deze bijlage wordt aangegeven welke opmerkingen in het artikel 10 Bro overleg betrekking hadden op het winkelcentrum en hoe hiermee is omgegaan in het bestemmingsplan. Daarbij is de samenvatting van de opmerkingen en de nummering uit het “Eindverslag inspraak en artikel 10 bro overleg voorontwerpbestemmingsplan” dat betrekking heeft op het gehele bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” overgenomen.

De volgende adressanten hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben:

- De Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (adressant 1);
- Gasunie West (adressant 2);
- ProRail (adressant 4);
- Ministerie van Economische zaken (adressant 8);
- Gemeente Ouder-Amstel (adressant 10).

De volgende adressanten hadden uitsluitend opmerkingen die betrekking hadden op andere deelgebieden dan het winkelcentrum Kraaiennest.

- Gemeente Diemen (adressant 3);
- Binnenwaterbeheer Amsterdam (adressant 7).

De opmerkingen van de overige adressanten die hebben gereageerd zijn weergegeven en voorzien van een antwoord van het stadsdeel.

5. Infra Assetmanagement d.d. 19 februari 2003

Deze instantie reageert, mede namens haar collega's van de afdeling Gas als volgt.

5.1. Ten aanzien van Artikel 16 Algemene Vrijstellingen van de planvoorschriften: verzoekt zij de voor gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen geboden bouwhoogte van 5 te wijzigen in 6 meter.

Aan deze reactie wordt tegemoetgekomen door aanpassing van de maximale bouwhoogte in de planvoorschriften.

5.2. Zij merkt op in zijn algemeenheid te verwachten dat aan de elektriciteitsvraag in dit gebied kan worden voldaan en volgens de Elektriciteitswet in het gebied een aantal transformatorruimten op de openbare weg te moeten kunnen stichten.

In artikel 16 van de planvoorschriften is reeds ruimte opgenomen om met vrijstelling transformatorruimten langs de openbare weg te kunnen oprichten.

5.3. Aangezien haar nog niet bekend is of er in dit gebied stadsverwarming geleverd gaat worden, kan zij de consequenties voor het gasnet nog niet aangeven.

Patrimonium (ontwikkelaar woningbouw in het vernieuwingsgebied) heeft met energieleverancier Nuon een contract gesloten, waarin opgenomen staat dat in de meeste nieuw te bouwen woningen in het vernieuwingsgebied op stadsverwarming aangesloten wordt. Dit contract geldt niet voor woningbouw door andere partijen. Eveneens kunnen er per deelgebied afwijkende afspraken gemaakt worden.

6. KPN, rayon noordwest, d.d. 19 februari 2003

De KPN vraagt in het plan rekening te houden met haar belangen, die in hoofdlijnen neerkomen op de volgende aandachtspunten.

6.1. t/m 6.3 Het creëren van tracé's aan beide zijden van straten in openbare grond, bermen en open verhardingen, het handhaven van bestaande tracé's, het vrijhouden van de toegewezen tracé's van bomen en beplanting.

Dit voorstel is niet overgenomen in het bestemmingsplan. Afspraken over tracé's worden conform gemeentelijk beleid (Plaberum) gemaakt in verdere planuitwerking en uitvoering.

6.4. Het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN.

In artikel 16 van de planvoorschriften is reeds ruimte opgenomen om met vrijstelling bouwwerken als kabelverdeelkasten te kunnen oprichten.

6.5. Het vrijhouden van straalverbindingspaden van KPN van hoge objecten. Om te controleren of voor dit gebied beperkingen gelden, kan contact opgenomen worden met: KPN operator vaste net straalverbindingen te Apeldoorn.

Straalverbindingen worden niet belemmerd door het voorliggende bestemmingsplan.

9. Dienst Waterbeheer en Riolering, d.d. 27 maart 2003

9.1. Algemeen. De dienst is i.h.a. tevreden over hoe de uitgangspunten over de waterstructuur uit het Finale Plan van Aanpak in het bestemmingsplan zijn doorvertaald. Met name de planologische reservering hierin voor de watergangen die in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief van de MER zijn opgenomen, geven meer zekerheid over de uiteindelijke realisatie van de waterberging die i.h.k.v. de vernieuwing noodzakelijk is. Zorg is er om die delen van de watergangen die buiten het plangebied liggen, waarvan wordt gesteld dat deze niet uit de grondexploitatie kunnen worden gerealiseerd. Als de in het plangebied geplande watergangen niet doorgetrokken kunnen worden tot een verbinding met een andere watergang, dit voor DWR geen goede optie is. Uit ambtelijk overleg is inmiddels wel een aantal acties voortgekomen die de DWR het vertrouwen geven dat hiervoor een bevredigende oplossing gevonden wordt.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. De zorg voor verbindingen met andere watergangen wordt gedeeld. Er vindt overleg plaats met DWR over de verwerving van aanvullende financiële middelen.

9.2. M.b.t. andere aspecten uit de watertoets die nog uitwerking behoeven, merkt DWR op ervan overtuigd te zijn dat hieraan door goed en regelmatig ("watercoördinatie-") overleg een juiste invulling gegeven zal worden.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Over de uitwerking van aspecten uit de watertoets vindt overleg plaats tussen DWR en stadsdeel Zuidoost. Genoemd watercoördinatie-overleg is inmiddels opgestart.

9.3. Bodem. Op blz 11 van de plantoelichting, in paragraaf 2.1.2, onder het kopje bodem wordt een beperkte aanlegdiepte opgevoerd om het ophalen van verontreinigde grond te minimaliseren en een gesloten grondbalans dichterbij te brengen. DWR wijst er op dat er een minimale aanlegdiepte wordt bepaald door de Keur van AGV. In overleg met de vergunningverleners moet bekeken worden of deze minimale aanlegdieptes gewenst zijn m.b.t. de toename van kwel en door een lokale verminderde hydraulische weerstand.

Uiteraard zullen bij de afzonderlijke maatregelen in het kader van de vergunningaanvragen de regels van de Keur in acht genomen worden.

9.4. "Het MMA gaat er van uit dat buiten de nieuwbouwlocaties het maaiveld niet opgehoogd wordt." D.m.v een grondwaterberekening zal aangetoond moeten worden dat er aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam wordt voldaan en dat de naaste omgeving geen negatieve effecten ondervindt van de vernieuwingsactiviteiten.

De grondwaternorm luidt als volgt:

"In nieuw in te richten stedelijk gebied mag de grondwaterstand gemiddeld niet vaker dan eens in de 2 jaar en niet langer dan 5 dagen achtereen hoger zijn dan:

** 0,5 meter onder maaiveld bij kruipruimteloos bouwen*

** 0,9 meter onder maaiveld bij bouwen met kruipruimtes."*

Deze berekening zal voor alle te vernieuwen locaties uitgevoerd moeten worden en worden overlegd met DWR.

Aan de grondwaternormen van de gemeente Amsterdam wordt in het bestemmingsplan voldaan. De effecten van de vernieuwing op het omliggende gebied zijn in het MER berekend en zullen tijdens planuitwerking en uitvoering gemonitord worden. de toelichting van het bestemmingsplan is aangevuld met de grondwaternorm.

9.5. In het voorontwerpbestemmingsplan ontbreekt een stukje over Riolering. DWR doet het volgende tekstvoorstel:

"In het plangebied bevindt zich een gescheiden rioolstelsel. Hiermee worden schone – en vuilwaterstromen gescheiden ingezameld en getransporteerd. Het huishoudelijke en het

industriële afvalwater wordt getransporteerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het gescheiden houden van vuil en schoon regenwater is het uitgangspunt van de Vierde Nota Waterhuishouding en is eveneens als beleid opgenomen in het Waterplan Amsterdam. De beslisboom voor het lozen van regenwater is opgenomen in de beleidsnotitie 'Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater' van DWR. Het relatief schone regenwater kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Het relatief vuile regenwater mag alleen voorgezuiverd lozen op het oppervlaktewater. In het plangebied bevindt zich een aantal rioolstelsels van waaruit het ingezamelde, relatief vuile regenwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt getransporteerd."

De tekst is in de plantoelichting verwerkt.

11. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, d.d. 31 maart 2003

11.1 Plantoelichting.

11.1.1. Op blz 7, paragraaf 1.7 onder regelgeving en beleid, wordt alleen de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening beschreven. Inmiddels is de Vijfde Nota in voorbereiding. Het kabinetsstandpunt is opgenomen in deel 3. Het demissionaire kabinet heeft met de stellingnamebrief het kabinetsstandpunt geactualiseerd.

11.1.2. Het NMP 4 maakt ook geen onderdeel uit van deze paragraaf. Dat is gezien de inhoud van het plan wel noodzakelijk.

11.1.3. Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat ruimtelijke consequenties heeft, is opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) en de Vierde Nota Waterhuishouding. De laatste is in het plan beschreven. De doelstelling van deze nota is het tot stand brengen, c.q. het in stand houden van duurzame en veilige watersystemen ten behoeve van de belangen, die in deze paragraaf beschreven worden.

11.1.4. Het beleid in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en het NVVP richt zich op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, dat o.a. in de paragraaf Verkeer en Vervoer in de ruimtelijke plannen gestalte moet krijgen.

11.1.5. Onder "Provincie en gemeente" wordt geen aandacht besteed aan het onlangs vastgestelde streekplan Noord-Holland Zuid.

De opmerkingen onder 11.1.1 t/m 11.1.5. zijn in de plantoelichting verwerkt.

11.1.6. In paragraaf 2.2 Geluid op blz 13, zijn niet opgenomen de uitgangspunten, die voor het akoestisch onderzoek – waaronder de verkeersintensiteiten - zijn gebruikt. In verband hiermee is niet na te gaan of de geluidsniveaus, die op blz 14 staan, correct zijn.

Inmiddels is akoestisch onderzoek verricht. De resultaten en de vertaling daarvan naar een concept ontheffingsverzoek zijn besproken met het TAVGA. De hogere waarde-procedure op basis van de Wet Geluidhinder wordt gelijktijdig doorlopen met de nieuw ter inzageperiode van het voorontwerpbestemmingsplan.

11.1.7. In het NMP 4 is aangegeven dat in 2010 50% van de situaties met een gevelbelasting > 60 dB(A) moet zijn gesaneerd. Het is dus zaak dat bij de uitvoering van het bestemmingsplan geen nieuwe situaties worden gecreëerd met een geluidsbelasting > 60 dB(A). In het plan zullen daarvoor voorzieningen moeten worden getroffen.

Bij geen van de woningen in het voorliggende plangebied wordt een gevelbelasting van 60 dB(A) overschreden.

11.1.8. In paragraaf 2.3 Water op blz 15 en 3.4.6.2.1. Waterstructuur op blz 24, wordt uitgebreid aandacht besteed aan de waterberging maar niet aan de kwaliteit van het water binnen het plangebied. Dit geldt zowel voor het grond- als het oppervlaktewater. Dit is van belang i.v.m. de in de Vierde Nota genoemde doelstelling duurzame en veilige watersystemen tot stand te brengen en/of in stand te houden. In dit verband zouden ook randvoorwaarden moeten worden opgenomen voor de inrichting van het water. En de waterkwaliteit zou eveneens aandachtspunt moeten zijn in het beleid m.b.t. het bouwen in het plakgebied (toepassing bouwmaterialen, verwerking regen- en afvalwater). De plantoelichting besteedt daar geen aandacht aan.

In het Milieueffectrapport, dat onder meer ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" wordt aandacht besteed aan de kwaliteit van het water. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage constateert in haar advies dat over water voldoende informatie t.b.v. het bestemmingsplan aanwezig is. In het MER zelf en de samenvatting daarvan in paragraaf 2.1.2. van de toelichting op het bestemmingsplan wordt aan diverse aspecten van waterkwaliteit aandacht besteed.

11.1.9. In paragraaf 2.4 Verkeer en vervoer en lucht op blz 15 en 3.4.5.1 Autoverkeer op blz. 21, is de hoeveelheid verkeer die het plangebied genereert niet gekwalificeerd. Wel heeft IVV na onderzoek geconcludeerd dat de wegenstructuur binnen het plangebied de verkeersproductie van het plangebied kan verwerken. In deze paragrafen is echter niet aangegeven wat de consequenties zijn van de verkeersproductie voor de wegen, die het plangebied ontsluiten, zoals de Gaasperdammerweg (A9). Voor wat betreft het onderzoek naar de luchtkwaliteit verdient het ook aanbeveling aan te geven, wat er in het onderzoek is meegenomen.

De gevolgen voor A1, A2, A9 en A10 zitten in de berekening van AMC-Omval, ook de kwantiteit (Genmod-model).

11.1.10. In paragraaf 2.7, Externe veiligheid op blz 15, staat de Gaasperdammerweg (A9) als onderdeel van het hoofdwegennet open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In deze paragraaf wordt niet duidelijk gemaakt, dat bij de inrichting van het plangebied hiermee rekening wordt gehouden.

Deze opmerking is voor winkelcentrum Kraaiennest niet relevant.

11.2. De adressant maakt voorts een aantal opmerkingen met betrekking tot de planvoorschriften.

Deze opmerkingen hebben geen betrekking op het winkelcentrum Kraaiennest.

12. Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), d.d. 27 maart 2003

Behalve het verzoek om rekening te houden met voldoende ruimtereservering langs de Karspeldreef en de Gooiseweg i.v.m. de mogelijke aanleg van een vrije busbaan op het voorkeurstracé van de Zuidtangent, heeft deze instantie op- of aanmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Met de ruimtereservering voor het voorkeurstracé voor de Zuidtangent is rekening gehouden door het gedeelte van de Karspeldreef, voor zover vallend binnen dit bestemmingsplan, te bestemmen als "Verkeersareaal" (Va).

13. Dienst Milieu en Bouwtoezicht, d.d. 31 maart 2003

13.1. Geluid

De adressant geeft aan dat de akoestische situatie in het bestemmingsplan onvoldoende duidelijk is.

Inmiddels is akoestisch onderzoek verricht. De resultaten en de vertaling daarvan naar een concept ontheffingsverzoek zijn besproken met het TAVGA. De hogere waarde-procedure op basis van de Wet Geluidhinder wordt gelijktijdig doorlopen met de nieuwe ter inzageperiode van het voorontwerpbestemmingsplan.

13.4. Luchtkwaliteit

Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt in het plan verwoord dat de luchtkwaliteit in 2010 verbeterd zal zijn. Het voorontwerpbestemmingsplan geeft echter niet aan of berekend is dat er overschrijdingen zijn. Mochten er overschrijdingen zijn, dan is het voor u van belang om te weten, dat op dit moment een studie gaande is omtrent luchtkwaliteit naar aanleiding van een geconstateerd verschil tussen gemeten en berekende luchtkwaliteit voor de stad Amsterdam. Hieruit kan volgen dat de berekeningsmethode herzien moet worden met mogelijke gevolgen voor dit bestemmingsplan.

De luchtkwaliteit zal voldoen aan de daarvoor gestelde waarden. Verwezen naar de daarover opgestelde tekst in de toelichting.

13.5. Bodem

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt alleen gesproken over het wel of niet halen van een gesloten grondbalans. Graag in het vervolgplan ook antwoord op de vraag of er in het plangebied onderzoek naar mogelijke bodemvervuiling nodig zal zijn.

Inmiddels is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar de tekst daarover in de toelichting.

14. College van B&W van Amsterdam, d.d. 4 april 2003

14.1. Algemeen

Het bestemmingsplan voor De Nieuwe Bijlmer is getoetst aan het vigerende structuurplan "Open Stad". Het plan is eveneens bekeken in het licht van het ontwerpstructuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid", dat binnenkort aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Globaal beschouwd kan worden geconcludeerd dat het plan past binnen deze beleidskaders.

14.1.1. Geconstateerd wordt dat de beschrijving van het plan voornamelijk is ondergebracht in de "beschrijving in hoofdlijnen" bij de voorschriften. De toelichting is zeker ten aanzien van het programma te globaal, waardoor het plan moeilijk leesbaar is. De ruimtelijke uitwerking van het plan komt in het geheel niet aan de orde.

Het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer – deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest is indachtig deze opmerkingen concreet en duidelijker gemaakt.

14.1.2. Verder worden er in de voorschriften functies vermeld die niet in de toelichting zijn terug te vinden, zoals de "Straat der 1000 Culturen". Gelieve de toelichting op dergelijke aspecten aan te vullen.

De Straat van 1000 Culturen is in het voorliggende bestemmingsplan niet meer aan de orde.

14.1.3. Ook ontbreekt in het plan verslaglegging van de inspraak en een toelichting op de maatschappelijke haalbaarheid.

De opmerking is juist. Inspraak en artikel 10 Bro-overleg vinden in de voorontwerpfase plaats. Dat is nu afgerond en verwerkt in het bestemmingsplan.

14.1.4. Gezien de specifieke problematiek van de Bijlmer is tevens een paragraaf met betrekking tot sociale veiligheid in het plan zeker op zijn plaats.

Sociale veiligheid is één van de doelstellingen van de vernieuwing van de Bijlmermeer en als zodanig ook verweven in de tekst in hoofdstuk 3 van de toelichting over de vernieuwing van de Bijlmermeer. Omdat het bestemmingsplan de ruimtelijke vernieuwing vastlegt wordt er niet meer afzonderlijk aandacht besteed aan de sociale vernieuwing. Het bestemmingsplan maakt deze echter wel ruimtelijk mogelijk.

14.2 Verkeer en parkeren

14.2.1. Parkeren

Onder de voorschriften wordt per bestemming en functie een parkeernorm gesteld. Zo wordt voor kantoren 1 parkeerplaats per 75 m² vloeroppervlak gehanteerd; volgens het locatiebeleid moet dat 1 op 125 m² zijn. Voor wonen wordt over het algemeen een parkeernorm van 1:1 vermeld.

Uitzonderingen daarop worden o.a. gemaakt voor hoogbouw, waarvoor een norm 0,5 – 0,7 staat genoemd. Het is niet duidelijk voor welke hoogbouwplannen dit geldt; er wordt op verschillende locaties in het plan hoogbouw mogelijk gemaakt. De genoemde norm lijkt zeker voor nieuwbouw aan de lage kant. Argumentatie hierachter ontbreekt echter.

In de toelichting hoofdstuk 3.4.5.2 (parkeren) staat vermeld dat de parkeernormen conform de nota Parkeerbeleid zijn van het stadsdeel Amsterdam Zuidoost. DIVV zou deze parkeernormen graag uitgesplitst zien.

De voorschriften zijn op dit punt aangepast en in overeenstemming gebracht met het Structuurplan.

14.2.2. Fietsen

In het voorontwerp van het nieuwe structuurplan is de term “Kernnet Fiets” vervangen door “Hoofdnet Fiets”. Geadviseerd wordt in het plan deze terminologie over te nemen. Verder wordt in het structuurplan ook een onderliggend netwerk geïntroduceerd, de zogenaamde “overige fietsroutes van stedelijk belang”, die de voeding vormen voor het Hoofdnet Fietsroutes.

In de voorschriften van het plan worden fietsenstallingen onder verschillende bestemmingen genoemd. Geadviseerd wordt bij de ontwikkeling van plannen per functie fietsparkeernormen toe te passen. Hierover kunt u contact opnemen met de dienst IVV, afdeling Strategie en Beleid.

In het voorliggende bestemmingplan is voornoemde niet meer aan de orde.

14.2.3. Hoofdnetten

Het valt aan te bevelen de hoofdnetten auto, openbaar vervoer en fiets op de plankaart aan te duiden. Overigens wordt de status van deze hoofdnetten in de toelichting ook niet vermeld. Mogelijk ten overvloede wordt geadviseerd aanpassingen op de hoofdnetten tijdig voor te leggen aan de Centrale Verkeerscommissie.

In het voorliggende bestemmingplan is voornoemde niet meer aan de orde.

14.3. Programma

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt alleen in zeer algemene zin over functies gesproken. Er wordt nauwelijks ingegaan op reeds aanwezige en nog te realiseren bebouwingsvolumes voor niet-woonfuncties.

Alleen bij de bestemmingen wonen 1 t/m 4 worden maxima gesteld aan maatschappelijke voorzieningen, horeca en kantoren en bedrijven. Voor stedelijke functies, centrumvoorzieningen en gemengde voorzieningen wordt slechts een opsomming gegeven van wat daar allemaal aan functies mag komen. Omdat een beeld van het nog te realiseren programma ontbreekt, uitgedrukt in bijvoorbeeld minima en maxima bruto vloeroppervlakte per functie, kan daar nu inhoudelijk ook moeilijk commentaar op worden gegeven. Gezien de specifieke problematiek van dit plangebied zou een toelichting op de voorzieningen, met name het programma, de spreiding en de bereikbaarheid van de niet-commerciële voorzieningen, zeker op zijn plaats zijn.

Waarschijnlijk ten overvloede wordt geadviseerd uitbreidingen van het winkelvloeroppervlak tijdig te agenderen bij de Commissie Winkelplanning.

Woningdichtheid en –differentiatie zijn conform het beleid in het plan opgenomen.

Het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer – deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest is indachtig deze opmerkingen concreet en duidelijker gemaakt.

14.4. Milieu

14.4.1. Wet Geluidhinder

De stand van zaken ten tijde van het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan is omschreven in paragraaf 2.2 van de plantoelichting. Deze stand van zaken was te globaal om tot een goede toetsing van het plan aan de Wet geluidhinder te kunnen komen. De woonbestemmingen van het voorontwerp grenzen aan wegen. De geluidhinder van wegverkeer is op deze grenzen zeer hoog, maar is onrealistisch omdat de woningen verder van de weg geprojecteerd zullen worden. Daarom is de geluidhinder berekend op grond van proefverkavelingen, maar deze proefverkavelingen hebben geen status. Tijdens het overleg tussen de projectgroep en de dRO is afgesproken dat in de volgende fase van het bestemmingsplan duidelijker zal worden aangegeven op welke afstand de woningen van de weg geprojecteerd zullen worden. Tevens zal dan bekend zijn welke in de MER vermelde geluidsbeperkende maatregelen getroffen zullen worden. Hierbij moet gedacht worden aan beperking van de rijsnelheid op de Gooiseweg, gebruik van geluidsbeperkend asfalt en de realisatie van afscherming. Ook zullen de woonblokken parallel aan de weg worden geprojecteerd waardoor zij een stille zijde zullen krijgen. Met de nieuwe gegevens zal met een eenvoudige rekenmethode de geluidsbelasting worden berekend. De resultaten zullen uitwijzen voor welke deelgebieden een hogere waarde-procedure vereist is. Ook wordt dan duidelijk voor welke deelgebieden een zogenaamde Stap 3-procedure in het kader van de Experimentenwet noodzakelijk zal zijn. Gezien de stedenbouwkundige situatie is de eenvoudige methode toe te passen met uitzondering van de situatie waar schermen worden geprojecteerd of aanwezig zijn zoals langs de Gooiseweg en de Gaasperdammerweg.

Inmiddels is akoestisch onderzoek verricht. De resultaten en de vertaling daarvan naar een concept ontheffingsverzoek zijn besproken met het TAVGA. De hogere waarde-procedure op basis van de Wet Geluidhinder wordt gelijktijdig doorlopen met de nieuwe ter inzageperiode van het voorontwerpbestemmingsplan.

14.4.2. Externe veiligheid

Geconcludeerd kan worden dat voor delen van dit plangebied gekeken dient te worden naar aspecten van externe veiligheid.

In de aangepaste toelichting is aandacht besteed aan het genoemde onderwerp.

14.5. Hoogbouw

In het algemeen geldt het beleid dat voor gebouwen boven de 30 meter een zogenaamde Hoogbouweffectrapportage (HER) dient te worden opgesteld. Daarop is een aantal uitzonderingen gemaakt. Per geval zal moeten worden bekeken of inderdaad een HER-procedure aan de orde is.

Verwezen wordt naar de tekst in het vigerende structuurplan en de daaraan gerelateerde en vastgestelde notitie "De Hoogbouweffectrapportage, toepassingsgebieden, criteria, toetsingskader". Zie ook onder "Juridische aspecten". Overigens zullen hoogbouwplannen, waarvoor deze afzonderlijke procedure niet wordt voorgeschreven, o.a. moeten worden getoetst aan het recent opnieuw vastgestelde Luchthavenindelingbesluit (van kracht 20-02-2003). Tevens mag er geen hinder optreden aan straalpaden ed. Aangedrongen wordt verder op onderzoek naar schaduwwerking en windhinder.

In de aangepaste toelichting is aandacht besteed aan het genoemde onderwerp. Binnen het bestemmingsplan Winkelgebied Kraaiennest is geen HER nodig.

14.6. Groen en openbare ruimte

De in de toelichting vermelde inventarisatie op het gebied van flora en fauna dient, gezien de planperiode, uiteraard te worden geïnterpreteerd als een momentopname. Geadviseerd wordt bij de ontwikkeling van plannen binnen het bestemmingsplangebied te handelen volgens de Wet Flora en Fauna. Verder ontbreekt in het plan, zowel in de toelichting als in de voorschriften onder artikel 12, de vermelding dat het Bijlmerpark onderdeel uitmaakt van de Hoofdgroenstructuur. De regels voor bouwen in de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het aanvullend toetsingskader hoofdgroenstructuur, zijn op het Bijlmerpark van toepassing. Gelieve dit in het plan te vermelden.

In de aangepaste toelichting is het resultaat van onderzoek weergegeven. De overige opmerkingen zijn voor Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant omdat genoemde onderwerpen buiten het plangebied vallen.

14.7. Juridische aspecten

14.7.1. Voorschriften

- Art. 3, lid 1. Ingevolge het 4e aandachtstreepje wordt een theater mogelijk gemaakt. Onder omstandigheden kan dit een MER(beoordelings)-plichtige functie zijn. In de MER voor de Nieuwe Bijlmer wordt geen gewag gemaakt van een theater.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 3, lid 3. Een bouwhoogteregeling met betrekking tot bij de metrolijn behorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ontbreekt.

Gezien de verhoogde ligging zal het voorts nodig zijn een afwijkende meetwijze van de bouwhoogte van deze bebouwing te formuleren. Deze opmerking heeft ook betrekking op vergelijkbare bepalingen in andere artikelen.

Deze opmerking is terecht. In betreffende planvoorschriften is een regeling alsnog opgenomen.

- Art. 3, lid 4. Volgens jurisprudentie van de Afd. Bestuursrechtspraak hangt de beantwoording van de vraag of een beschrijving in hoofdlijnen (BIH) een toetsende functie heeft, af van de bewoordingen waarin een BIH is gesteld. Opgemerkt wordt dat het bepaalde in lid 4 niet is aan te merken als waarborgnormen. Wellicht is het raadzaam de tekst hier en daar dwingender te formuleren. Hierbij wordt bijv. gedacht aan het autovrij (moeten) zijn van het centrale plein en het (moeten) realiseren van groene doorzichten vanaf de Karspeldreef. Eenzelfde opmerking geldt ook voor de in andere artikelen opgenomen BIH's.

Mede naar aanleiding van deze opmerkingen zijn de beschrijvingen in hoofdlijnen geschrapt.

- Art. 3, lid 8. Het is gewenst de term "stedenbouwkundige belangen" wat meer inhoud te geven. Voorts wordt de term "incidenteel" te vaag geacht. Aanbevolen wordt om deze te objectiveren. Dit geldt tevens voor andere artikelen waarin deze vrijstellingsmogelijkheid voorkomt. Overigens ware het al dan niet toepassen van vrijstelling (mede) af te laten hangen van de uitkomst van een HER. Overigens is voor een max. bouwhoogte van 60 meter het maken van een HER sowieso verplicht.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn bedoelde voorschriften herschreven. Incidenteel is uit het voorschrift geschrapt, nu in hetzelfde voorschrift ook al was aangegeven wanneer sprake is van incidenteel, nl als het gaat om niet meer dan 5 % van de bebouwing. De stedenbouwkundige belangen zijn nader aangegeven in het herschreven voorschrift: stedenbouwkundige belangen en kunnen een gewenst hoogte-accent betreffen, dan wel een functionele invulling, die een grotere hoogte behoeft.

De suggestie om de vrijstellingsmogelijkheid (mede) te laten afhangen van de uitkomsten van een HER is gezien de aangepaste bouwhoogte in dit bestemmingsplan niet meer relevant.

- Art. 6, algemeen. Aanbevolen wordt om termen als "F-buurt" en "G-buurt" tevens op de plankaart aan te geven. Dit geldt ook voor de "E-buurt" en "Zuidelijke K-zone" in art. 7.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 6, lid 4. In de voorschriften ontbreekt een bepaling welke een link legt naar de op de legenda van de kaart voorkomende aanduiding "maximum bouwhoogte 45 meter".

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 7, lid 7 sub a: ". In deze bepaling wordt gesproken over 1500 m2 maatschappelijke voorzieningen aan de Kromwijkdreef en wordt verwezen naar een nadere aanduiding op de plankaart. Op de plankaart ontbreekt deze aanduiding evenwel.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 7, leden 8 en 9. In deze beide leden is sprake van een foutieve verwijzing.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 7, lid 11. Volgens de jurisprudentie mogen woningen te allen tijde worden gebruikt voor

de uitoefening van de in dit lid 11 genoemde beroepen. Hierbij wordt uitgegaan van een percentage van circa 50% van de woning. Als dit de bedoeling is, is deze bepaling zinledig. Of wordt in lid 11 bedoeld dat de woningen in hun geheel voor de uitoefening van deze beroepen mag worden gebruikt? Deze opmerking geldt ook een soortgelijke bepaling in de artikelen 8 en 9.

De bedoelde bepaling is niet meer opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

- Art. 8, lid 2. De minimum omvang van het water wordt niet met meetbare criteria vastgelegd.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 8, leden 6 en 7. In beide artikeldelen is sprake van een onjuiste verwijzing.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 9, lid 2. Er wordt verwezen naar de aanduiding "recreatieve voorzieningen" op de plankaart. Op de plankaart komt echter de (engere) aanduiding "sportvoorzieningen toegestaan" voor. Aanbevolen wordt kaart en voorschriften met elkaar in overeenstemming te brengen.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 9, lid 4. De minimum omvang van groen en water wordt ook hier niet objectief en dus toetsbaar vastgelegd.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 9, lid 5 (1e aandachtstreepje). Er wordt verwezen naar de op de kaart aangegeven "bouwvlakken". Op de kaart wordt gesproken over "bebouwingsvlak".

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 11, lid 4. De term "centrumvoorzieningen" ware te schrappen.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 12 (algemeen). Er dient een bepaling opgenomen te worden inhoudende dat alleen gebouwd mag worden op basis van een uitgewerkt plan.

Dit "bouwverbod" kan desgewenst doorbroken worden door het opnemen van een "binnenplanse anticipatiebepaling". Een en ander geldt ook voor art. 13. De tekst van het voorlopig bouwverbod in art. 19, ware derhalve in de artikelen 12 en 13 op te nemen. Hetzelfde geldt voor het bepaalde in art. 18.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 12, lid 2. De "Straat der 1000 culturen" is een te onbepaald begrip. Ook in de toelichting bij het plan ontbreekt een explicatie.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 13, lid 1. De code (P) dient gewijzigd te worden in "(UWSF)".

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 13, lid 3. De uitwerkingsregel dat de maximum vestigingsgrootte voor niet-woonfuncties bij uitwerking zal worden bepaald, is niet acceptabel omdat hiermee aan het DB een onbegrensde vrijheid wordt geboden. Voorgesteld wordt een maximum op te nemen en te bepalen dat het DB binnen die bandbreedte bevoegd is een gelijk of lager maximum te bepalen.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 14, lid 1. Deze bepaling is strijdig met het bepaalde in art. 5, lid 1 onder a. en art. 5, lid 3 onder A. Toevoegen derhalve dat ten aanzien van de bestemming GV de categorieën I, II en III met inbegrip van autoreparatiebedrijven zijn toegestaan.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- Art. 20. Verwezen moet worden naar art. 17, lid 1 en naar art. 15, lid 4.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

- 14.7.2. Plankaart 1.

De nadere aanduiding "winkels toegestaan" binnen het meest zuidelijke bestemmingsvlak SF zou kunnen worden verduidelijkt door het gebruik van een symbool. Aanbevolen wordt de volgorde van de verschillende bestemmingen synchroon te laten lopen met die van de planvoorschriften. De kaart is zwart-wit slecht leesbaar. Aanbevolen wordt in de WRO-procedure uitsluitend met gekleurde kaarten in te gaan.

Binnen de bestemming Va I komt op de Karspeldreef ook de code Va II voor.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

15. Kamer van Koophandel Amsterdam (KvK), dd 31 maart, ingekomen 4 april 2003

Deze instantie onderschrijft de keuze voor een globaal bestemmingsplan.

15.1. Ruimtelijke vernieuwing

De infrastructurele rijkdom van Zuidoost biedt naast ontsluitingskansen naar het centrum, ook kansen voor realisatie van nieuwe en/of andere woon-, werk- en recreatiegebieden. Met name rond de trein- en metrostations pleit de KvK voor verdichting en intensivering; zo doet zich dat voor in het gebied met de uit te werken bestemming "stedelijke functies" rond

metrostation Ganzenhoef. Hier verdient een stevige economische ontwikkeling de voorkeur boven woningbouw.

Daarnaast beschouwt de KvK de dreven als belangrijke dragers van economische activiteit, en kunnen deze een belangrijke functie vervullen voor de integratie van woon- en werkgebieden, door tevens gelegenheid te bieden voor kleinschalige bedrijvigheid.

Deze opvatting wordt gedeeld, geen verder commentaar.

15.2. Sociale vernieuwing

Er moet fors worden ingezet op sociaal-economische participatie van achterstandsgroeperingen. Functiemenging, met behoud van het eigene van Zuidoost moet in plaats komen van de oorspronkelijk voorgestane scheiding tussen wonen, werken en vervoer.

Deze opvatting wordt gedeeld, geen verder commentaar.

15.3. Economische vernieuwing

Gezien de neergaande conjunctuur van dit moment, houdt de economische vernieuwing geen gelijke tred met de fysieke en de sociale vernieuwing. Het gemiddelde opleidingsniveau is laag en blijft achter bij wat de markt vraagt. En er is nog steeds weinig ruimte voor (lokale) kleinschalige economische kwaliteiten.

Verwezen wordt in dit kader naar het advies van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, die pleit voor het benutten van mogelijkheden tot projectvernieuwing, opdat het mogelijk wordt om onrendabele toppen elders in het plangebied gefinancierd te krijgen.

De zone tussen Hakfort Huigenbos en de A 9 is aangemerkt als ontwikkelingsgebied met potentie. Valt deze in een ander gebied? Zo niet, dan is sprake van een gemiste kans. Tot slot vraagt de KvK aandacht voor de problematiek van winkelcentrum Kraaiennest. De winkeliers hebben het erg moeilijk, temeer daar de vernieuwingsoperatie meer tijd kost dan was voorzien.

Deze opvatting wordt gedeeld, geen verder commentaar.

16. VROM-inspectie, Regio Noord-West

16.1. Geluid

De Inspectie merkt op dat de Bijlmer een experimenteerstatus heeft zoals bedoeld in de Experimentenwet Stad & Milieu d.d. 1998, waarmee de mogelijkheid bestaat dat wordt afgeweken van de (milieu)wetgeving als dat nodig is voor de gewenste optimale stedenbouwkundige oplossing. Voorts wijst de Inspectie op het project Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW), in welk kader het project "Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid" (MIG) is gestart. De Inspectie meent dat, ondanks dat de wet nog niet in werking is getreden, het geluid over een langere periode beoordeeld moet worden. Het stadsdeel kan al gebruik maken van de sturingsfilosofie achter deze nieuwe wet, die ervan uitgaat dat iedere gemeente een eigen geluidbeleid ontwikkelt, waarin naast (gebiedsgerichte) grenswaarden ook een reductiedoelstelling voor geluidhinder en maatregelen zijn opgenomen. Verantwoording vindt plaats als in woongebieden een hogere geluidbelasting wordt toegestaan. De Inspectie merkt op dat in het plangebied woonbebouwing in de geluidszones van de dreven wordt toegestaan en mist in het bestemmingsplan een verantwoording daarvoor. Hij adviseert dat alsnog in het bestemmingsplan op te nemen.

Ook stelt hij vast dat het stadsdeel nog geen geluidsbeleid heeft vastgesteld en dat zij zolang de systematiek Wet geluidhinder van kracht dient te hanteren. De nieuwe regelgeving zal ook de Stad & Milieu methodiek bevatten. Hij suggereert om, indien de Raad van State een positief advies uitbrengt, op deze nieuwe regelgeving te anticiperen.

Inmiddels is akoestisch onderzoek verricht. De resultaten en de vertaling daarvan naar een concept ontheffingsverzoek zijn besproken met het TAVGA. De hogere waarde-procedure op basis van de Wet Geluidhinder wordt gelijktijdig doorlopen met de nieuwe ter inzageperiode van het voorontwerpbestemmingsplan.

16.2. Lucht

Op 19 juli 2001 is het Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden. O.g.v. dit besluit dienen gemeenten elke drie jaar aan de provincie te rapporteren over de luchtkwaliteit, te beginnen in 2002 over het jaar 2001. Uit het bestemmingsplan valt niet op te maken dat is voldaan aan deze verplichting. De opmerking op blz 8, resp. 12, van de plantoelichting, acht de Inspectie onvoldoende verankering van het Besluit Luchtkwaliteit.

De resultaten van onderzoek zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

16.3. Externe veiligheid

De Inspectie mist op de plankaart de aanduiding van veiligheidszones i.v.m. de aanwezigheid van drie benzinepompstations met LPG-afleverpunt.

Ook hier komt er nieuwe regelgeving (AmvB "Milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van inrichtingen", die waarschijnlijk op 1 januari 2004 in werking zal treden), die maakt dat ook dit onderwerp over een langere periode beoordeeld dient te worden. De Inspectie verzoekt in dit verband aan te geven in welke categorie de drie benzinestations met LPG-afleverpunt vallen en voor zover van toepassing op het plangebied de aan te houden veiligheidszones op de plankaart aan te geven en of de aanstaande bebouwing kan voldoen aan de dichtheidseisen.

In de toelichting is aandacht besteed aan dit onderwerp.

16.4. Gevaarlijke transportroute

De Gaasperdammerweg (A9) staat als onderdeel van het hoofdwegennet open voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nota "Risicionormering Vervoer gevaarlijke Stoffen" d.d. 15 februari 1996, geeft in tabel 4 inzicht in de randvoorwaarden die gelden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De Inspectie adviseert deze randvoorwaarden in acht te nemen.; met name voor wat betreft het maximaliseren van het aandachtsgebied tot op 200 meter afstand van de route.

Deze opmerkingen zijn voor bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest niet meer relevant.

17. Provincie Noord-Holland

17.1 De gegevens van de inventarisatie van flora en fauna uit het MER zijn niet opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.

De onderzoeksresultaten zijn inmiddels verwerkt in de toelichting.

17.2 De watertoets is niet opgenomen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan.

Hierop wordt inmiddels ingegaan in de toelichting.

17.3 Uit het bestemmingsplan is niet op te maken of voldaan wordt aan het Besluit Luchtkwaliteit.

Hierop wordt inmiddels ingegaan in de toelichting.

17.4 Het is onduidelijk of de geluidsreducerende maatregelen voldoende effectief zijn. Bij gebruik van Stad en Milieu dient de compensatie beschreven te worden.

Inmiddels is akoestisch onderzoek verricht. De resultaten en de vertaling daarvan naar een concept ontheffingsverzoek zijn besproken met het TAVGA. De hogere waarde-procedure op basis van de Wet Geluidhinder wordt gelijktijdig doorlopen met de nieuwe ter inzageperiode van het voorontwerpbestemmingsplan.

17.5 Geluid tengevolge van openbaar vervoer (zuidtangent, bus en metro) wordt niet beoordeeld.

Geluid tengevolge van openbaar vervoer (zuidtangent, bus en metro) is in de onderzoeken naar de geluidsbelasting meegenomen.

17.6 Binnen de bestemming gemengde voorzieningen zijn zowel woningen als categorie 3 bedrijven toegestaan. De provincie adviseert twee aparte bestemmingen op te nemen, waardoor er voldoende afstand tussen bedrijven en woningen ontstaat.

In het bestemmingsplan zijn alleen nog bedrijven uit hindercategorie 2 toegestaan.

17.7 De provincie verzoekt om te anticiperen op de nieuwe regelgeving m.b.t. de drie LPG-vulpunten. De provincie verzoekt aan te geven in welke categorieën de LPG-vulpunten vallen.

Voor het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest is deze opmerking meer relevant.

17.8 Het maximale bebouwingspercentage en de maximale bouwhoogte voor het voorschrift "benzineverkooppunt" ontbreken op de plankaart. Ook de maximale bouwhoogte van de overkappingen dient te worden aangegeven.

Voor het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest is deze opmerking meer relevant.

17.9 De provincie vraagt in te gaan op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Gaasperdammerweg.

Voor het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied Winkelcentrum Kraaiennest is deze opmerking meer relevant

17.10 De provincie wijst op het artikel 19-beleid na afronding van het artikel 10-overleg.

Het stadsdeelbestuur neemt kennis van het artikel-19 beleid van Gedeputeerde Staten.

Bijlage 2: Verslag inspraakavond 18 januari 2005Aanwezig:

Stadsdeel Amsterdam Zuidoost:

- Loes Gratama (jurist)
- Ronald Kramer (projectmanager)
- Wient Mulder (stedenbouwkundige)

Van Riezen & Partners:

- Falco Bruens (planoloog)
- Mark van Otterlo (verslag)

Insprekers: 17 (zie bijlage)

Onderstaand verslag is een uitgebreide samenvatting van wat is gezegd, maar is geen letterlijke weergave daarvan. Indien een aanwezige tijdens het geven van een mondelinge toelichting geen naam heeft vermeld is dit weergegeven met "inspreker".

Dhr. Kramer opent de inspraakavond en heet de aanwezigen welkom. Hij stelt de aanwezigen voor en geeft aan wat het programma van deze avond zal zijn. Dhr. Kramer verzoekt de insprekers om hun naam en adres op de presentielijst in te vullen zodat de aanwezigen een verslag van de inspraakavond toegezonden kunnen krijgen.

De inspraakavond heeft betrekking op het voorontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied winkelcentrum Kraaiennest. Vanwege de ontwikkeling van het nieuwe winkelcentrum in de K-buurt is apart van het grote bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" een afzonderlijke procedure gestart, waarvan dit voorontwerp bestemmingsplan het voorlopige resultaat is. Tijdens deze avond kunnen de aanwezigen hun mening over het voorontwerp kenbaar maken (mondelinge inspraakreacties). Het voorontwerp bestemmingsplan ligt nog tot donderdag 10 februari 2005 ter inzage. Tot 10 februari 2005 is het ook nog mogelijk om een schriftelijke reactie in te dienen bij het stadsdeel.

Het programma van de avond is als volgt:

- korte toelichting op het bestemmingsplan;
- gelegenheid tot het stellen van vragen;
- gelegenheid tot het geven van een mondelinge inspraakreactie.

Dhr. Mulder geeft een toelichting over het traject voorafgaand aan het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied winkelcentrum Kraaiennest:

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de strook ten noorden van de Karspeldreef, tussen de Groesbeekdreef en 's Gravendijksedreef. In het plangebied ligt de locatie van het oude winkelcentrum (inclusief de winkels die onder de huidige verhoogde Karspeldreef zijn gesitueerd), het nieuwe winkelcentrum, het nieuwe marktplein en de te handhaven maatschappelijke voorzieningen.

De te verlagen Karspeldreef valt buiten het plangebied, met uitzondering van het deel waar nu onder de Karspeldreef winkels zijn gevestigd.

De planvorming voor het nieuwe winkelcentrum in de K-buurt bevindt zich momenteel in de eindfase. De geschiedenis van de planvorming voor het winkelcentrum Kraaiennest is in het kort als volgt:

- In 2000 is voor K-Midden een Plan van Aanpak gemaakt waarin indicatief is geschetst welke functies mogelijk zouden moeten zijn en waar de ontsluitingen zouden kunnen komen;
- Nadat het Plan van Aanpak is opgesteld is in 2002 wat specifiek naar de mogelijke bebouwingstypes gekeken aan de hand van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor K-midden;
- Begin 2003 is een beeldkwaliteitsplan opgesteld met stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten;
- Eind 2003 is een Stedenbouwkundig plan en maaiveldontwerp voor de Karspeldreef en K-buurt vastgesteld waarin de definitieve uitgangspunten voor de herontwikkeling van de K-buurt zijn weergegeven.

Het huidige plan gaat uit van de verlaging van de Karspeldreef en twee rijbanen met ieder één rijstrook en een ventweg. De Karspeldreef zal een groene laan worden. Aan de noordkant van de Karspeldreef komt een bebouwingwand met "groene gaten" (groenzones). De zuidkant van de Karspeldreef zal bestaan uit open bebouwing (torens). De planvorming is momenteel zover gevorderd dat deze juridisch vertaald kan worden in een bestemmingsplan.

Dhr. Bruens geeft een toelichting over het voorontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied winkelcentrum Kraaiennest:

Relatie met bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer

Voor de vernieuwing van de Bijlmermeer is het voorontwerp bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer" opgesteld en in inspraak gebracht. Het bestemmingsplan heeft betrekking op een omvangrijk gebied en moet de planologische basis bieden voor de grootschalige vernieuwingsoperatie. Daardoor is er een breed scala aan onderwerpen in het nieuwe bestemmingsplan betrokken, met elk afzonderlijke belangen en overwegingen. Het gebied K-midden en het winkelcentrum Kraaiennest zijn onderdeel van het bestemmingsplan "De Nieuwe Bijlmer".

De vernieuwing van het winkelcentrum Kraaiennest is complex. Het vrijkomen en de sloop van het bestaande winkelcentrum dient vooraf gegaan te worden aan de realisatie van het nieuwe winkelcentrum. Anderzijds is het zo dat de sloop van het oude winkelcentrum voorwaarde is voor de bouw van het nieuwe. Behoud van het oude winkelcentrum naast het nieuwe is niet aan de orde. Vanwege deze samenhang en de voortgang van de planvorming en uitvoering van K-midden wordt gewenst zo snel mogelijk een bestemmingsplan voor K-Midden van kracht te laten zijn.

Het concept-ontwerp bestemmingsplan voor winkelcentrum Kraaiennest is in overeenstemming met het grote globale plan.

Wat is een bestemmingsplan?

Een bestemmingsplan is voor zowel burgers als overheid een juridisch bindend plan. Aan de hand van een bestemmingsplan worden bouwvergunningen verleend (als de bouwaanvraag past binnen het bestemmingsplan) of geweigerd (als de bouwaanvraag niet past binnen het bestemmingsplan).

In het bestemmingsplan wordt in hoofdzaak geregeld welk gebruik van de gronden en gebouwen is toegestaan en welke bouwvolumes zijn toegestaan. Kleurgebruik, materiaalgebruik en beplanting kunnen niet in het bestemmingsplan worden geregeld.

Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- plankaart (onderdeel I);
- profielen (onderdeel II);
- voorschriften en bijzondere bepalingen (onderdeel III).

Deze drie onderdelen vormen samen de juridische basis van het bestemmingsplan.

Daarnaast is het bestemmingsplan altijd voorzien van een toelichting, waarin de doelstellingen van het plan, het beleidskader, een uitleg van juridische regelingen en de uitvoerbaarheid aan bod komen. De toelichting is geen juridisch bindend onderdeel van het bestemmingsplan en bouwaanvragen worden hieraan niet getoetst.

Planinhoudelijk

Op de plankaart is het gebied waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft aangegeven met een dichte zwarte bolletjeslijn.

De plankaart bestaat uit een topgrafische ondergrond met daarop een aantal lijnen, letters en cijfers. Met letters zijn de verschillende bestemmingen aangegeven, waarbij de dikke zwarte lijnen de grens van de verschillende bestemmingen vormen. Binnen een aantal bestemmingen is bebouwing toegestaan. De cijfers in de bolletjes geven daarbij de maximaal toegestane bouwhoogtes aan.

Buurthuis De Bonte Kraai en het Medisch Centrum blijven behouden en zijn bestemd als "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx).

De nieuwe locatie van de markt is vastgelegd doordat op de plankaart is aangegeven in welke zone marktkramen zijn toegestaan.

In het gebied ten westen van de metrospoorbaan wordt de bouw van een nieuw winkelcentrum en nieuwe woningen, horeca en kantoren/bedrijfjes mogelijk gemaakt. Bebouwing is daarbij alleen toegestaan binnen de bouwvlakken die op de plankaart zijn aangegeven.

Het huidige winkelcentrum en de huidige parkeergarages zullen worden gesloopt en zijn daarom wegbestemd (niet toegestaan). Ten oosten van de metrospoorbaan wordt de bouw van nieuwe woningen, horeca en kantoren/bedrijfjes mogelijk gemaakt.

Vervolgprocedure bestemmingsplan

Het voorontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied winkelcentrum Kraaiennest ligt tot 10 februari ter inzage. Een ieder kan tot die datum een schriftelijke inspraakreactie indienen. De mondelinge reacties die tijdens deze avond naar voren komen worden eveneens als inspraakreactie gezien.

De inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan worden meegenomen bij het opstellen van het ontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied winkelcentrum Kraaiennest. Dit ontwerpbestemmingsplan gaat vervolgens 4 weken ter inzage. Een ieder kan gedurende deze periode een schriftelijke zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan indienen. Degenen die tijdens de ter inzage termijn van het ontwerpbestemmingsplan een schriftelijke zienswijze hebben ingediend kunnen worden gehoord door Raadscommissie. Deze commissie bestaat uit raadsleden die een advies zullen uitbrengen aan de raad. Vervolgens stelt de raad het plan al dan niet gewijzigd vast.

Na vaststelling door de raad wordt het plan wederom 4 weken ter inzage gelegd. Degenen die in de ontwerp-fase van het bestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend kunnen tegen het vastgestelde plan bedenkingen indienen bij Gedeputeerde Staten Noord-Holland (GS). Indien het bestemmingsplan door GS wordt goedgekeurd kunnen degene die een bedenking bij de provincie hebben ingediend in beroep bij de Raad van State. Het bestemmingsplan is pas geldend vanaf de goedkeuring door GS.

Gelet op het bovenstaande kan men op een aantal momenten reageren op het bestemmingsplan:

- voorontwerp bestemmingsplan: een schriftelijke inspraakreactie tot 10 februari (of een mondelinge (inspraak)reactie tijdens de inspraakavond);
- ontwerp-bestemmingsplan: een schriftelijke zienswijze tijdens de ter inzage legging (voor zomer 2005);
- vastgestelde bestemmingsplan: een bedenking tegen het vastgestelde bestemmingsplan bij Gedeputeerde Staten (alleen degene die een schriftelijke zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend, najaar 2005);
- goedgekeurd bestemmingsplan: beroep tegen goedgekeurde bestemmingsplan bij Raad van State (alleen degene die een bedenking bij Gedeputeerde Staten heeft ingediend, medio 2006).

Dhr. Kramer dankt dhr. Mulder en dhr. Bruens voor hun toelichting en geeft aan de aanwezigen het woord om vragen te stellen of om op het bestemmingsplan te reageren.

Inspreker vraagt of aan de zuidkant van de Karspeldreef woontorens mogelijk worden gemaakt.

Dhr. Bruens antwoordt dat aan de zuidkant van de Karspeldreef naar verwachting woontorens zullen worden gerealiseerd. Deze woontorens behoren echter niet tot het plangebied van dit bestemmingsplan.

Inspreker vraagt of het nieuwe winkelcentrum in stedenbouwkundige opzet anders wordt dan het winkelcentrum Ganzenhoef.

Dhr. Kramer antwoordt dat het nieuwe winkelcentrum Kraaiennest anders wordt dan die in Ganzenhoef. Er komt een winkelfront aan de Karspeldreef. De structuur met "nissen" zoals in Ganzenhoef wordt hier niet gemaakt.

Inspreker vraagt zich af waarom mensen niet bij Gedeputeerde Staten of de Raad van State kunnen reageren indien zij in een eerder stadium geen zienswijze of bedenking hebben ingediend.

Dhr. Kramer geeft aan dat de wet bepaald dat een bedenking tegen het vastgestelde bestemmingsplan alleen kan worden ingediend door iemand die eerder een zienswijze tegen het ontwerp-bestemmingsplan heeft ingediend.

Mensen kunnen dus op verschillende momenten reageren. Tijdens deze avond kunnen zij mondeling hun inspraakreactie kenbaar maken of tot 10 februari een schriftelijke inspraakreactie indienen over het concept-ontwerp bestemmingsplan.

Daarna kunnen mensen op het plan reageren door een zienswijze in te dienen tijdens de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan.

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de stadsdeelraad kan een bedenking worden ingediend.

Het stadsdeel zal mensen attenderen op de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan door het plaatsen van advertenties en het versturen van huis-aan-huisbrieven.

Inspreker vindt dat het bestemmingsplan onvoldoende duidelijkheid biedt over waar woningen en waar bedrijven komen. De lagere bouwhoogte aan de noordzijde is bijvoorbeeld niet aangegeven.

Dhr. Bruens geeft aan dat per bestemming en per bouwvlak is aangegeven welke functies, oppervlakten en bouwhoogten zijn toegestaan. Het bestemmingsplan is op sommige

onderdelen globaal, zodat ruimte bestaat voor verdere uitwerking in de fase van het bouwplan.

Inspreker vraagt of de flat Kleiburg in de toekomst gesloopt gaat worden.

Dhr. Kramer antwoordt dat de flat gerenoveerd zal worden. De flat Kleiburg behoort overigens niet tot het plangebied van dit bestemmingsplan.

Inspreker vraagt of dit bestemmingsplan betrekking heeft op het te verlagen deel van de Karspeldreef.

Dhr. Kramer antwoordt dat de Karspeldreef niet tot het plangebied van dit bestemmingsplan behoort maar tot het plangebied van het grote bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer. In het voorontwerp van dat plan is de verlaging van de Karspeldreef opgenomen, evenals een wegprofiel en de woontorens ten zuiden van de Karspeldreef.

Inspreker vraagt hoe de toekomstige parkeersituatie voor het kinderdagverblijf ten zuiden van de Karspeldreef gaat worden. De huidige parkeerplaatsen zijn verdwenen.

Dhr. Kramer antwoordt dat er nieuwe parkeerplaatsen zullen komen. Gebruikers kunnen zolang gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de voorkant van Kralenbeek. Overigens behoort het kinderdagverblijf en de bedoelde parkeergelegenheid niet tot het plangebied van dit bestemmingsplan.

Inspreker woont in de flat Klieverink en vraagt hoelang de geluidsoverlast vanwege de verschillende bouwwerkzaamheden nog gaat duren.

Dhr. Kramer antwoordt dat de bouw tot ongeveer 2011 zal duren. Gedurende deze periode zal er geluidsoverlast kunnen zijn.

Inspreker vraagt waarom in het eindverslag van het artikel 10 Bro-overleg (bijlage 1 van de toelichting) wordt verwezen naar het voorontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer.

Dhr. Bruens geeft aan dat in het verleden artikel 10 Bro-overleg over het voorontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer is gevoerd. Omdat het voorontwerp voor winkelcentrum Kraaiennest in overeenstemming is met het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer is in overleg met artikel 10 Bro-partners besloten om geen nieuw artikel 10 Bro-overleg te voeren. Vandaar dat in bijlage 1 een verwijzing naar het artikel 10 Bro-overleg over het voorontwerp van het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer is gemaakt. Dhr. Bruens meldt tenslotte dat met de provincie en de gemeente overleg wordt gevoerd over hoe met de opmerkingen uit het vorige artikel 10 Bro-overleg is omgegaan. Dit overleg zal in het ontwerp van bijlage 1 worden opgenomen.

Inspreker vraagt naar de fasering van de bouwplannen.

Dhr. Kramer antwoordt dat in mei zal worden gestart met de sloop van de westelijke parkeergarage. Na deze sloop zal het nieuwe winkelcentrum op die plek worden gerealiseerd. Het oude winkelcentrum en de bijbehorende parkeergarage zullen in 2008 of 2009 worden gesloopt.

Inspreker weet te melden dat het idee was om de nieuwe markt in een zogenaamde L-vorm op te stellen. Op de plankaart is dit echter niet terug te zien aangezien de markt als een rechte zone is aangeduid. Inspreker vraagt zich af hoe de markt zal worden opgesteld.

Dhr. Kramer geeft aan dat de zogenaamde L-vorm was bedacht omdat rekening uit werd gegaan van de eventuele verplaatsing van metrostation Kraaiennest. Omdat het metrostation niet wordt verplaatst kan de L-vorm niet worden uitgevoerd, omdat anders de markt in twee delen zou worden geknipt. De marktorganisatie heeft aangegeven dat het opstellen van de markt in twee gedeeltes niet goed voor de markt is. Vandaar dat op de plankaart één rechte zone is aangegeven.

Inspreker vraagt of de ingangen van het metrostation op de huidige locatie blijven.

Dhr. Kramer antwoordt dat deze ingangen op een andere locatie komen. Het perron blijft wel op de huidige plek.

Inspreker wil benadrukken dat het nieuwe winkelcentrum wel een goede branchesamenstelling dient te krijgen.

Dhr. Kramer is het daarmee eens en geeft aan het stadsdeel het voornemen heeft om met de ontwikkelaar/verhuurder een overeenkomst over de branchesamenstelling te sluiten.

Inspreker woont in de flat Kruitberg en inspreker geeft aan dat er momenteel bouwwerkzaamheden bij de trap plaatsvinden. Het is inspreker niet duidelijk wat deze werkzaamheden inhouden.

Dhr. Kramer weet te melden dat deze werkzaamheden betrekking hebben op het mogelijk maken van parkeren/stalling van auto's en fietsen onder de trap.

Inspreker is niet geheel duidelijk wat de strekking is van de uitnodigingsbrief voor deze avond. Verder maakt inspreker zich zorgen over het nieuwe winkelcentrum Kraaiennest. Hij vreest dat het winkelcentrum dezelfde kant opgaat als het winkelcentrum Ganzenhoef. Tevens vraagt hij zich af hoe omgegaan wordt met de ondernemers in het huidige winkelcentrum.

Dhr. Kramer meldt dat er overleggen met de huidige ondernemers zullen gaan plaatsvinden. De huidige ondernemers zullen benaderd worden met de vraag of zij naar het nieuwe winkelcentrum willen. Ten aanzien van de zorg dat winkelcentrum Kraaiennest dezelfde kant opgaat als winkelcentrum Ganzenhoef meldt dhr. Kramer dat er een brancheringsplan voor het nieuwe winkelcentrum zal worden opgesteld. Het nieuwe winkelcentrum zal met name zijn gericht op dagelijkse boodschappen (voedsel). Daarbij zullen afspraken met de ontwikkelaar worden gemaakt om ervoor te zorgen dat het winkelcentrum geen concurrentie gaat vormen met andere winkelcentra in de omgeving.

Inspreker vraagt of het postkantoor in het nieuwe winkelcentrum terugkeert.

Dhr. Kramer geeft aan dat hierover overlegd zal worden met TPG.

Inspreker merkt op dat er behoefte is aan een pinautomaat.

Inspreker vraagt of het klopt dat de branchesamenstelling in het nieuwe winkelcentrum minder divers zal zijn dan nu het geval is.

Dhr. Kramer bevestigt dat en geeft aan dat sommige branches geen goed bestaansrecht hebben in een dergelijk winkelcentrum. Het nieuwe winkelcentrum zal met name zijn gericht op voedsel. Enkele andere winkels zijn daarbij ook mogelijk.

Inspreker denkt dat er op die manier weinig winkels overblijven.

Dhr. Kramer meldt dat het nieuwe winkelcentrum 8.000 m² bruto vloeroppervlak zal omvatten.

Dhr. Kramer constateert dat er verder geen vragen en of opmerkingen meer zijn. Hij dankt de aanwezigen en sluit de inspraakavond.

Presentielijst inspraakavond n.a.v. het voorontwerp bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer - deelgebied winkelcentrum Kraaiennest, 18 januari 2005

naam		adres	postcode
Naam		Adres	Postcode
Thijs	Poresz	Kantershofstraat 2	1104 DP
E.W.	Veld	Kempering 476	1104 KG
R.	Anand	Kraaiennest 61 A	1104 CD
D.	Vadoudi	Klieverink 1672	1104 KD
W.T.	Emmelkamp	Kantershof 285	1104 GP
J.	Nieuweboer	Kruitberg 168	1104 bJ
R.	Jagroep	Kraaiennest 66	1104 CD
P.	Klijnhout	Kouwenoord 772	1104 KB
R.O.	Vanna	Lontarpalmstraat 33	1104 DL
C.S.	Kotzebue	Lontarpalmstraat 9	1104 DL
Mark	van der Ploeg	Kleiburg 243	1104 EA
S.	Harsono	Kleiburg 545	1104 EA
D.	Darmini	Kleiburg 545	1104 EA
Bert	Annema	Kempering 773	1104 KG
M.Th.	Lück	Kikkenstein 136	1104 AE
E. v.d.	Brink	Groenhoven 718	1103 LV
J.	Stichter	Arenpalmstraat 12	1104 DB