Gemeente Amsterdam



Centrum Holendrecht

Projectnota

Definitief, vastgesteld op 15 februari 2022


ROTI HOUSE
31b

Inhoud

Samenvatting **5**

Deel 1: Inleiding **7**
1.1 Aanleiding en urgentie 7
1.2 Sociale ambities 7
1.3 Doel Projectnota 7
1.4 Leeswijzer 9

Deel 2: Het plan **11**
2.1 Uitgangspositie en ruimtelijke context 11
2.1.1 Ruimtelijke context Gaasperdam 11
2.1.2 Holendrecht West 11
2.1.3 Centrum Holendrecht West 13
2.1.4 Gescheiden verkeerssysteem 13
2.1.5 Veiligheid 13
2.1.6 Bereikbaarheid: openbaar vervoer, fiets en voetganger 14
2.1.7 Structuur autoverkeer centrumgebied 14
2.1.8 Parkeren 15
2.1.9 Openbare ruimte, groen en kunst 15
2.1.10 Bebouwing 17
2.1.11 Woningvoorraad 17
2.1.12 Eigendommen bebouwing en grond 18
2.1.13 Voorzieningenstructuur 18
2.1.14 Cultuurhistorische waarde 19
2.1.15 Omliggende buurten 21
2.2 Het plan voor ruimtelijke en programmatische invulling centrumgebied 23
2.2.1 Toekomstbeeld centrum Holendrecht 23
2.2.2 Opgave herontwikkeling centrum Holendrecht 23
2.2.3 Ruimtelijke studie centrumgebied 25
2.2.4 Het raamwerk als basis 25
2.2.5 Bouwvelden 25
2.2.6 Routes 25
2.2.7 Openbare ruimte 27
2.2.8 De juiste functie op de juiste plek 27
2.2.9 Het studiemodel 29
2.2.10 Puzzelstukken 30
2.2.11 Bouwhoogten 34
2.2.12 De Holendrechtdreef 34
2.2.13 Varianten Holendrechtdreef 34
2.2.14 Woonprogramma 36
2.2.15 Maatschappelijke voorzieningen 36
2.2.16 Werken, winkels en horeca 37
2.2.17 Programma in de openbare ruimte 37
2.2.18 Opheffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte 38
2.3 Uitgangspunten voor duurzaamheid 39
2.3.1 Energie 39
2.3.2 Schone Lucht, stimuleren schoon vervoer 39
2.3.3 Groen en natuurinclusief bouwen 40
2.3.4 Circulaire economie 40
2.3.5 Circulair bouwen 41
2.3.6 Afval 41

Deel 3: Verantwoording **43**
3.1 Inleiding 43
3.2 Participatie 43
3.2.1 Buurtstudie 43
3.2.2 Kracht van de buurt 43
3.2.3 Wonen 43
3.2.4 Werken en Ondernemen 44
3.2.5 Levendig centrumgebied 44
3.3 Beleid- en wet- en regelgeving 44
3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 44
3.3.2 Bestemmingsplan 45
3.3.3 Koers 2025 45

3.3.4 Ontwikkelbuurt 45
3.3.5 Masterplan Zuidoost 45
3.3.6 Ruimte voor de economie voor Morgen 45
3.3.7 Amsterdams Detailhandelsbeleid 2018-2022 45
3.3.8 Woonagenda 2025 47
3.3.9 Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur 47
3.3.10 Groenvisie 2020-2050 47
3.3.11 Groennormen 47
3.3.12 Gezonde (school)omgeving 47
3.3.13 Bewegende stad 48
3.3.14 Parkeren 48
3.3.15 Verkeer 48
3.3.16 Archeologie 49
3.3.17 Milieueffectrapportage (m.e.r.-plicht) 49
3.3.18 Geluid 49
3.3.19 LIB 49
3.3.20 Flora en Fauna 49
3.3.21 Luchtkwaliteit 49
3.3.22 Externe veiligheid 50
3.3.23 Windhinder 50
3.3.24 Bodem 50
3.3.25 Kabels en Leidingen 50
3.3.26 Water en waterkeringen 50
3.3.27 Watercompensatie 51
3.3.28 Klimaat adaptief ontwerp 51
3.3.29 Grondwater 51

Deel 4: Vervolg **53**
4.1 Ontwikkelstrategie 53
4.2 Planning, proces en juridisch planologisch 53
4.3 Participatie en communicatie 53
4.4 Organisatie 53
4.5 Financiën 54

Colofon 55

Bijlage:
Verslag van participatie

Kernboodschap Projectnota Centrum Holendrecht

Centrum Holendrecht
De Gemeente Amsterdam gaat het centrum van Holendrecht West een flinke opknapbeurt geven. Zo wordt het gebied aantrekkelijker en wordt de leefsituatie van de bewoners beter, bijvoorbeeld als het gaat om wonen en werken.

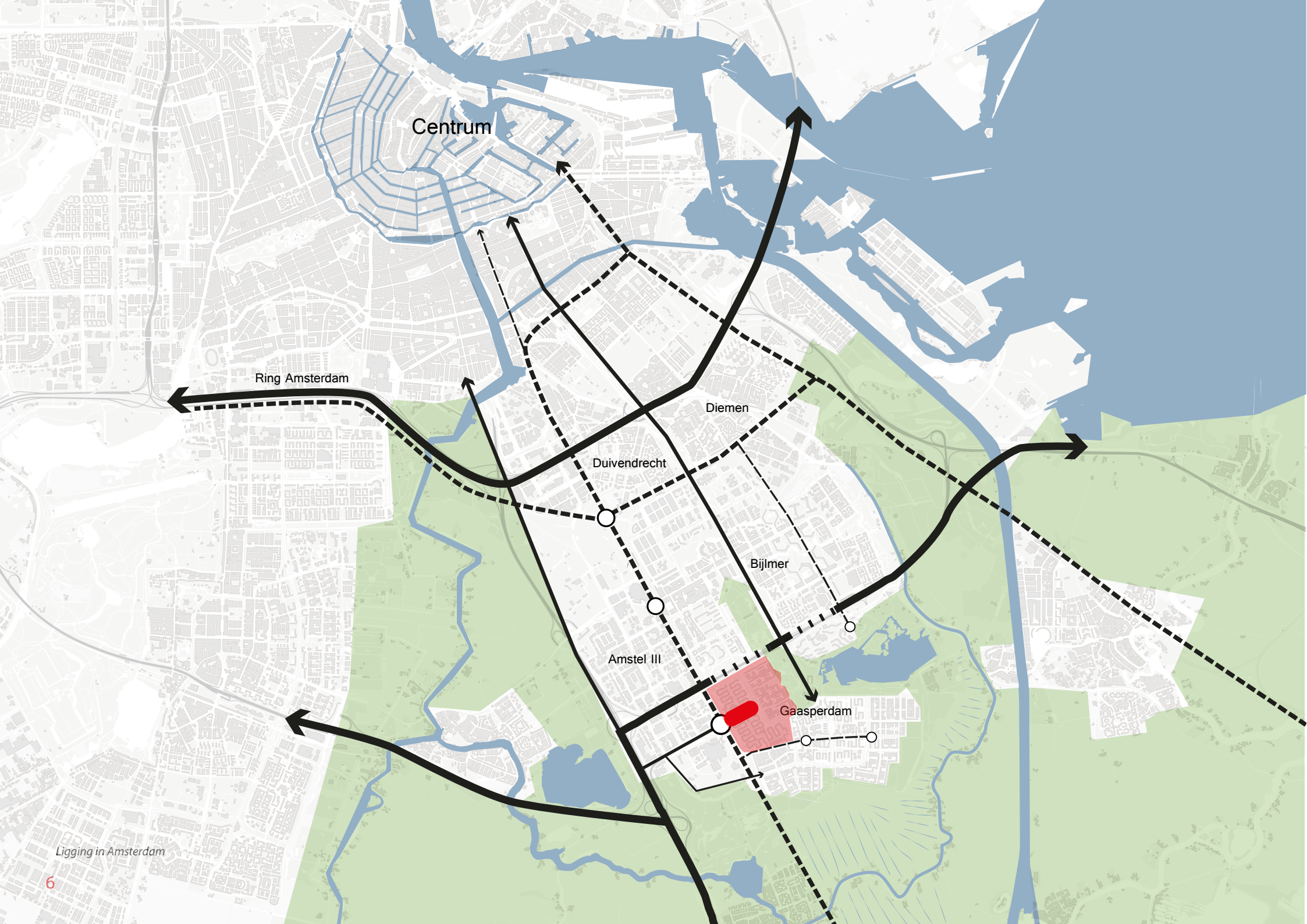
Voor de vernieuwing werkt de gemeente samen met Eigen Haard, Wonam en Hoorne Vastgoed. Ook is er op diverse momenten overleg geweest met de buurt.

Belangrijke onderdelen van de plannen
- vernieuwing van het winkelcentrum, het buurthuis en de scholen en de sport- en speelvoorzieningen;
- veiliger maken van loop- en fietsroutes;
- betere aansluiting met het openbaar vervoer van station Holendrecht;
- behouden, opknappen en uitbreiden van bomen, struiken en parkjes.

Nieuwe woningen
Een ander belangrijk doel is de bouw van zo'n 800 woningen, voor jong en oud. Zo kunnen mensen verhuizen naar een nieuwe woning, zonder dat zij daarvoor de buurt hoeven te verlaten.

Op dit moment bestaat 92% van de woningen in Holendrecht uit sociale huur. Door ook woningen te bouwen, die duurder zijn om te kopen of te huren, wordt Holendrecht een meer gemengde buurt. Dit geeft de economie in de wijk een oppepper en zorgt voor nieuwe banen. Hier hebben zowel huidige als toekomstige bewoners en ondernemers voordeel van.

Om te kunnen bouwen, moeten waarschijnlijk ook ongeveer 100 woningen worden gesloopt. Dit is voor de bewoners zeer ingrijpend, maar nodig om Holendrecht écht te kunnen vernieuwen, en er (weer) een aantrekkelijke, levendige en veilige buurt van te maken.



Ligging in Amsterdam

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en urgentie

Holendrecht West heeft veel te bieden. Het is een groene en ruim opgezette woonbuurt aan de rand van Amsterdam. Met de trein of metro ben je zo in de oude stad, maar ook de natuur is om de hoek met het Centraal Park Gaasperdam, de Gaasperplas en het riviertje de Gein.

Holendrecht West kent ook problemen. De bewoners ondervinden veel hinder van afval in de openbare ruimte en er zijn sociaal onveilige plekken. Bovendien is er behoefte aan meer verschillende soorten woningen, vooral voor jongeren en ouderen.

Een hardnekkig probleem is dat (een deel van) de bewoners van Holendrecht West op sociaaleconomisch vlak al jaren achterblijft bij de rest van de stad. Het college van B&W wil daar graag verandering in brengen en heeft daarom de wijk in november 2017 als ontwikkelbuurt aangewezen. Essentieel in de aanpak is het verbeteren van de sociaaleconomische positie van de buurt en haar bewoners. Het verbeteren van de fysieke omgeving hoort hier onlosmakelijk bij.

In Amsterdam is een groot tekort aan woonruimte. Holendrecht West biedt kansen om nieuwe woningen te bouwen. Het college van B&W heeft de ambitie om tot 2024 jaarlijks 7500 woningen bij te bouwen, waarbij de nadruk ligt op woningen die betaalbaar zijn voor mensen met een laag of gemiddeld inkomen.

In de Principenota Kansen voor Holendrecht (vastgesteld door het College op 23 juni 2020), is een analyse gemaakt van de wijk en zijn de kansen en ambities verkend voor heel Holendrecht. Het college heeft ingestemd met de onderstaande leidende ruimtelijke ambities voor Holendrecht en met de uitwerking van de transformatie en verdichtingsopgave voor het Centrum van Holendrecht West naar een 2e fase Plaberum product (Projectnota).

1. Verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
2. Verbeteren van de verbindingen met de omliggende buurten en binnen de buurt;
3. Verbeteren van de anonieme ruimtes langs de dreef door verdichting. Deze woningen bieden doorstromingsmogelijkheden aan bewoners in Gaasperdam;
4. Verbeteren van de bestaande woningvoorraad;
5. Ruimte voor nieuwe voorzieningen en duurzame infrastructuur

Ook heeft het College ermee ingestemd om complexen aan te wijzen waar bewoners met maatschappelijke binding aan het gebied voorrang krijgen op de nieuwe woningen.

1.2 Sociale ambities Holendrecht

Naast de ruimtelijk ambities is er in dezelfde Principenota een aantal sociale maatregelen en kansen voor heel Holendrecht geformuleerd. Stadsdeel Zuidoost en de gemeentelijke directies in het sociale domein werken hier samen aan.
Het afgelopen jaar is er vanuit de sociaaleconomische aanpak een voorziening voor jeugd en jongeren gerealiseerd op de Mijehof. Diverse organisaties en buurtinitiatieven werken hier samen om jongeren een betere toekomst te bieden. Vanaf januari 2022 wordt gestart met een traject van buurtbanen. Mensen die iets willen betekenen voor de buurt worden begeleid naar betaald werk. Ook wordt onderzocht hoe de ondernemers in de wijk het best ondersteund kunnen worden.

Daarnaast is in 2021 het Masterplan Zuidoost opgesteld. Het doel van het masterplan is een veilig, dynamisch, divers, sterk en zelfbewust Zuidoost waar het fijn is om te wonen en werken. De focus in het plan ligt op kinderen, jongeren en volwassen tot 31 jaar, die dezelfde kansen en mogelijkheden moeten hebben om zich te ontwikkelen, veilig op te groeien en een goede baan te vinden als andere jongeren in Amsterdam en Nederland. Holendrecht is benoemd als een van de gebieden met een hotspotaanpak.
Vanuit het Masterplan is opdracht gegeven om in Holendrecht te onderzoeken of er jongerenhuisvesting gerealiseerd kan worden, met bijzondere aandacht voor de jongeren die niet veel te besteden hebben.

1.3 Doel projectnota

Deze projectnota gaat specifiek over de uitwerking van de transformatie en verdichtingsopgave voor het centrum van Holendrecht West en onderzoekt de



mogelijkheden en de haalbaarheid om door middel van extra functies, waaronder woningbouw en voorzieningen, de wijk duurzaam te verbeteren.

De bestaande kwaliteit, het groen in het gebied, blijft een belangrijke drager en wordt waar nodig versterkt. Met een nieuwe inrichting van het gebied kunnen woningen gemengd worden met de maatschappelijke en commerciële voorzieningen zodat er een levendig nieuw centrum ontstaat. Het gaat om een gebied dat nu bebouwd is en waar, om structurele verbeteringen mogelijk te maken, ingrijpende ruimtelijke wijzigingen nodig zijn waaronder sloop.

In de voorliggende Projectnota wordt de technische en de financiële haalbaarheid van verschillende ruimtelijke scenario's van transformatie en verdichting rondom de Holendrechtdreef onderzocht. Samen met de eigenaren van het vastgoed is onderzoek gedaan naar extra woningen en voorzieningen in het centrum. Dit heeft geleid tot een programmavoorstel met een ruimtelijke uitwerking in een studiemodel. Ook zijn de mogelijkheden onderzocht om doorstroming van huidige bewoners naar een nieuwe woning mogelijk te maken. Tenslotte zijn de relevante risico's van de planontwikkeling onderzocht, o.a. op het gebied van milieu (MER), mobiliteit, fasering en eigendom.

1.4 Leeswijzer

In deel 2 van deze projectnota worden de mogelijke ruimtelijke en programmatische ingrepen in het centrum van Holendrecht West beschreven en wordt ingegaan op de uitgangspunten voor duurzaamheid. Deel 3 vormt de verantwoording van de keuzes, waarbij ingegaan wordt op de voor het plangebied relevante beleids- en wettelijke kaders en uitvoerbaarheidsaspecten. Tenslotte wordt in deel 4 ingegaan op de ontwikkelstrategie, planning, proces en juridisch planologisch kader, participatie, communicatie en financiën.


IJmeer
Weesp
Amsterdam Rijnkanaal
rivier Gaasp
rivier Gein
Gaasperplas
Gein
Nellestein
A9
Holendrecht Oost
Reigersbos noord
Centrum
Holendrecht
Huntum
Holendrecht West
Station Holendrecht
Hakvoort
Huigenbos
AMC
Paasheuvelweggebied

2. Het plan

2.1 Uitgangspositie en ruimtelijke context

In dit hoofdstuk wordt het plan voor de ontwikkeling van het centrum van Holendrecht beschreven. Dit plan is nog niet definitief. Er wordt een raamwerk voorgesteld waarbinnen de verschillende ontwikkelmogelijkheden voor het centrumgebied verder verkend worden. Het voorgestelde raamwerk is robuust en laat binnen de contouren wijzigingen toe. Daardoor kunnen ontwikkelingen die nu nog niet voorzien zijn in de toekomst een plek krijgen. Het raamwerk vormt de basis voor de verdere uitwerking naar een stedenbouwkundig plan. Dat gebeurt tijdens de volgende fase van planvorming: het investeringsbesluit. Daarin zijn nog keuzes te maken en zijn er onderdelen die nader onderzocht moeten worden. De eigenaren, bewoners en gebruikers van het gebied zullen betrokken worden bij de uitwerking van het raamwerk.
Naast de ruimtelijke context en het plan met de mogelijke ruimtelijke ingrepen en programmatische invulling zelf, worden in dit hoofdstuk ook de uitgangspunten voor duurzaamheid beschreven.

2.1.1 Ruimtelijke context Gaasperdam

Amsterdam Zuidoost heeft tot op heden een slecht imago als het gaat om leefbaarheid en veiligheid. Wie het stadsdeel beter kent ziet dat het veel potentie en kwaliteiten heeft om de komende jaren uit te groeien tot een meer gemengd, vernieuwd en hoogwaardig deel van de stad. Zuidoost is ruim opgezet met veel openbaar groen in de woonbuurten en in de parken, een goede infrastructuur en goede voorzieningen zoals winkelcentrum Amsterdamse Poort, Johan Cruijff Arena en Ziggo Dome. Daarnaast herbergt het stadsdeel met 140 verschillende nationaliteiten een haast ongeëvenaarde rijkdom aan culturen, verhalen en talenten De omgevingsvisie 2050 beschrijft een inspirerende toekomst; de ontwikkeling van Amsterdam tot meerkernige stad waarbij Zuidoost een hoofdrol speelt.
Een verborgen parel in Amsterdam Zuidoost is Gaasperdam. Holendrecht is een van de buurten in Gaasperdam. Door de ruime opzet in lage dichtheid en een groene, autovrije binnenwereld onderscheidt Holendrecht zich van andere woonbuurten in Amsterdam. Het biedt een ander woonmilieu dan het woonmilieu van de drukke stad binnen de ring. De buurt heeft daarbij een bijzonder fraaie ligging aan de rand van de stad. Gaasperdam ligt aan het ommeland met het weidelandschap, de veenriviertjes Gein en Gaasp en historische bebouwing. Aan de rand van de buurt bevinden zich de parkenwig met het Centraal Park Gaasperdam met voorzieningen als de schoolwerktuinen, kinderboerderij 't Brinkie en de scouting, de Gaasperplas en natuurgebied De Hoge Dijk. Op de Gaasperdammertunnel komt een nieuw park en ook de zone rond het spoor in Amstel III wordt vergroend tot een Spoorpark. In de buurt zelf is veel groen, met name langs de belangrijke fietspaden en in de hoven tussen de woonblokken. Tenslotte heeft Holendrecht nog een troef in handen, namelijk de ligging direct aan een NS en metrostation. Deze optimale OV-verbinding, én de directe ontsluiting vanaf de A2 en de A9, maken Holendrecht een aantrekkelijke plek om te wonen en te werken.

2.1.2 Holendrecht West

Holendrecht West is midden jaren 70 gebouwd. In de eerste ontwerpen voor Holendrecht van eind jaren 60 was de buurt net als heel Gaasperdam bedacht als hoogbouwwijk, zoals de Bijlmer. Begin jaren 70 is vanwege de negatieve ervaringen met de Bijlmer besloten om voor Gaasperdam terug te keren naar 'gewone' middelhoge etagebouw met aan de randen ruimte voor laagbouwbuurten. Gaasperdam werd een ware proeftuin voor nieuwe verkavelingen met autovrije straten, veel groen, gevarieerde woningtypen en een gescheiden verkeerssysteem met verhoogde dreven. In Holendrecht West werd gekozen voor een toepassing van de zogeheten 'Radburn'-verkavelingsopzet, een opzet die verwijst naar de tuinstad Radburn uit 1929 en die na de oorlog in Amsterdam voor middelhoge bouw beproefd werd in bijvoorbeeld Buitenveldert.

Dit principe werd in Holendrecht West uitgewerkt in een verkavelingsopzet van twee noord-zuid georiënteerde meanderstroken aan weerszijden van de autovrije, groene voet- en fietspadroute. De woningbouw bestaat uit vier bouwlagen met portiekontsluiting en bergingen op de begane grond. De woningentrees liggen aan de stenige hoven die zich naar buiten richten. De groene hoven richten zich naar binnen, naar de lobben van de parkstrook. Door de parkstrook loopt de belangrijkste noord-zuid fietsroute , het Abcouderpad. Het weelderige groen in de stedenbouwkundige meander is de drager van het plan. Vanaf de dreven zijn verschillende toegangen voor auto's tot de parkeerterreinen aan de buitenranden.


Nieuwlandhof
Station Holendrecht Noorzijde
Abcouderpad
Maasdrielhof
Ouderen wooncentrum de Drecht
Winkelcentrum
Maasdrielhof
Niftrikhof
Meerkerkdreef
Holendrechtdreef
Onderdoorgang
Ochtenhof
Gymzaal
Scholen en buurtcentrum
Cruyfcourt
Holendrechtplein
Abcouderpad
Meibergpad
Meibergpad
Station Holendrecht Zuidzijde
Meernhof
Opheusdenhof

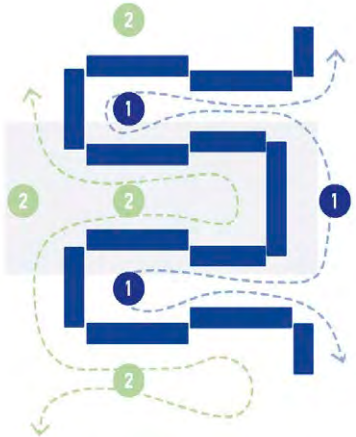
Voor de afmetingen van de hoven in deze meanders is goed gekeken naar verschillende (plein)ruimtes in Amsterdam-Zuid. Het toegepaste verkavelingsprincipe is in de cultuurhistorische verkenning van Monumenten & Archeologie hoog gewaardeerd. Om Holendrecht West heen liggen infrastructurele lijnen: de verhoogde Meerkerkdreef aan de oostzijde, de overkapping van de Gaasperdammerweg (A9) aan de noordzijde en het talud van trein en metro aan de westzijde. Dwars door de woonbuurt loopt de verhoogde Holendrechtdreef, die het noordelijke en zuidelijke deel van elkaar scheidt. Het centrumgebied ligt rond het snijpunt van de Holendrechtdreef en het Abcouderpad. Ter plaatse van het centrumgebied wordt de meanderende structuur aan weerszijden van de Holendrechtdreef onderbroken. Hier liggen de winkels en voorzieningen.

2.1.3 Centrum Holendrecht West

Het beschouwde plangebied centrum Holendrecht West is op bijgaande kaart aangegeven. De verschillende gebouwen en ruimtelijke elementen die meespelen in deze mogelijke ontwikkeling rond de Holendrechtdreef zijn:

- ouderen wooncentrum de Drecht
- Winkelcentrum Holendrechtplein en het parkeerterrein aan de Maasdrielhof
- het complex aan het Meibergpad waarin buurthuis Holendrecht, de Morgenster en de Holendrechtschool gehuisvest zijn
- de aangrenzende openbare ruimte zoals het Cruyff Court en het Holendrechtplein
- de onderdoorgang met boksschool aan het Abcouderpad en de horecapanden aan het Abcouderpad
- de woningen en het parkeerterrein aan de Ochtenhof.
- Ook speelt de Holendrechtdreef zelf een belangrijke rol, evenals het aangrenzende NS en metrostation Holendrecht met spoortalud.





1 Hard: stenige hof
2 Zacht: groene hof

2.1.4 Gescheiden verkeerssysteem

Het autoverkeer, de metro en de fietspaden zijn in heel Gaasperdam en dus ook in Holendrecht, gescheiden van elkaar aangelegd. De trein/metrobaan en autodreven liggen verhoogd en er is een fijnmazig (groen) fietsnetwerk dat kruisingsvrij onder de dreven en sporen door loopt. Dit is een onmiskenbare kwaliteit van het gebied: automobilisten, fietsers en voetgangers bewegen zich zo ongehinderd door de wijk. De verhoogde dreven maken echter ook harde grenzen tussen de verschillende buurten. De dreven zijn niet oversteekbaar en de buurten zijn op maaiveld slechts op enkele punten met elkaar verbonden via tunnels.

2.1.5 Veiligheid

Een van de nadelen van het gescheiden verkeerssysteem is het anonieme karakter van de ruimtes langs de dreef, die niet levendig zijn en in de avonduren als niet-veilig worden ervaren. Dat geldt ook voor de fiets- en voetgangerstunneltjes die onder de dreven door lopen en voor de bushaltes met trappen en hellingbanen richting het winkelcentrum. Enerzijds komt dit door de inrichting, zoals bij de OV-haltes en parkeervelden, anderzijds komt het door de scheiding van functies in dit gebied. Na schooltijd en winkelsluiting zijn er geen ogen meer gericht op de straat en neemt de sociale onveiligheid toe doordat er geen woningen uitkijken op deze gebieden.

2.1.6 Bereikbaarheid: openbaar vervoer, fiets en voetganger

Holendrecht West is met het openbaar vervoer zeer goed bereikbaar. Het plangebied ligt naast NS station en metrohalte Holendrecht. Direct ten westen van het spoor ligt een busstation. Binnen 20 minuten ben je met het openbaar vervoer op Amsterdam CS en binnen 10 minuten op Amstelstation. De bushalten liggen op de Holendrechtdreef. De manier waarop station Holendrecht en de buurt met elkaar verbonden zijn doet geen recht aan de potentie die de aanwezigheid van een NS-station met zich meebrengt. Vanuit het station is op geen enkele manier zichtbaar dat je het centrum van de wijk inloopt. Bij de zuidelijke uitgang is slechts een poort gemaakt in de meanderende bebouwing om aan te sluiten op het station. Bij de noordelijke uitgang kom je in de woonwijk terecht in een ongedefinieerd gebied tussen de parkeerplaats en het groene hof ten noorden van de Drecht.

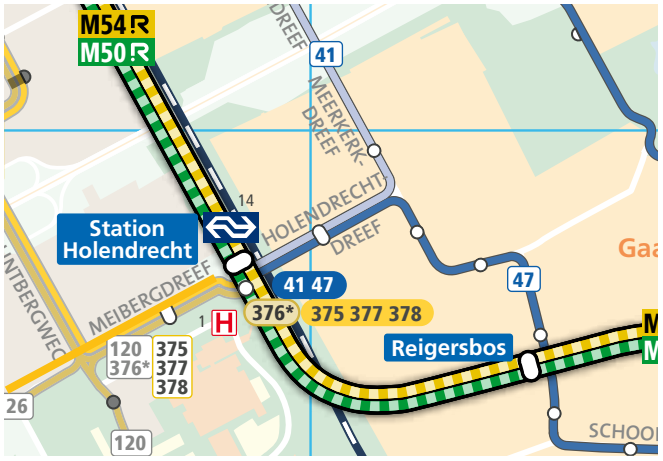
Er lopen verschillende fietsroutes door het gebied, in noord-zuid richting gaat het Abcouderpad richting Bijlmer Centrum. In oost-west richting loopt het Meibergpad vanuit het Amstel III gebied naar de Gaasperplas. Op het snijpunt van deze twee fietspaden ligt het centrum van Holendrecht West. Via deze fietspaden fiets je overdag comfortabel en snel verder Gaasperdam in of richting de Bijlmer. 's Nachts zijn deze routes minder aangenaam. Omdat er geen zicht vanuit de woningen op de routes is, voelen ze niet veilig. Opvallend is dat de aansluiting tussen Amstel III en Holendrecht via de fijnmazigere, secundaire fietsroutes niet optimaal is; één route loopt dood op de noordelijke stationsentree en kent in Holendrecht geen vervolg. De route via de Meibergdreef stopt bij de spoortunnel en kent eigenlijk geen duidelijk vervolg. Om via dit fietspad het winkelcentrum te bereiken rijdt men over de parkeerplaats bij de Drecht. De voetgangersstructuur is in Holendrecht fijnmazig door de vele poorten in de bebouwing. De dreef vormt een onderbreking in deze routestructuur. In het centrumgebied is met name de route tussen het winkelcentrum en het nieuwe woongebied in Amstel III onlogisch. In 2020 zijn er tijdelijke maatregelen genomen om met bebording het winkelcentrum beter vindbaar te maken.

2.1.7 Structuur autoverkeer centrumgebied

Ook voor autoverkeer is Holendrecht goed bereikbaar: via de S112, die door het plangebied loopt, ben je snel op zowel de A2 als de A9. De Holendrechtdreef is onderdeel van het hoofdnet auto.
De autoverkeersstructuur in het centrumgebied Holendrecht is lastig te doorgronden en bovendien niet eenvoudig te wijzigen. Het doorgaande verkeer gaat over de dreven, maar de voetgangers en fietsers niet. De verhoogde Holendrechtdreef is zo'n 475 meter lang en vormt in Holendrecht West een barrière tussen de noord- en zuidzijde. Halverwege is ter hoogte van het Abcouderpad een tunnel voor voetgangers.
De Meibergdreef aan de westzijde van het spoor gaat over in de Holendrechtdreef. De



Fiets netwerk



OV netwerk



Auto netwerk

Meibergdreef ligt laag en gaat pas omhoog aan de oostzijde van het spoor.
Net na de spooronderdoorgang kan de auto afslaan de Oudenrijnlaan of de Nieuwegeinlaan in, om via een hellingbaan over de spoortunnels heen te rijden om de parkeervelden van de verschillende hoven te bereiken. De Holendrechtdreef is de enige toegang tot deze verder doodlopende routes naar de parkeervelden. De parkeerhoven aan de oostzijde van het Abcouderpad zijn op een vergelijkbare manier bereikbaar via afslagen aan de Meerkerkdreef.
Het huidige winkelcentrum wordt bevoorraad via de afslag naar de Maasdrielhof. Vrachtwagens rijden hier over het parkeerterrein om de winkels te bevoorraden. Deze situatie is verre van ideaal want de vrachtwagens moeten manoeuvreren op het parkeerterrein. De twee scholen en het buurtcentrum zijn per auto niet bereikbaar. Via het fietspad (Meibergpad) kan men met ontheffing het plein en de school bereiken. Woon-zorgcentrum de Drecht is wel goed per auto bereikbaar. De Niftrikhof is bereikbaar via de Nieuwegeinlaan.

2.1.8 Parkeren

In Holendrecht West wordt in de huidige situatie in de openbare ruimte geparkeerd op de parkeervelden aan de randen van de wijk. Er is geen betaald parkeren. Wel is er bij het winkelcentrum en op de Ochtenhof een blauwe zone. In totaal zijn er 2251 parkeerplaatsen in Holendrecht West. In het plangebied zelf bevinden zich op straat 290 parkeerplaatsen.
In 2019 is de parkeerdruk van Holendrecht West gemeten. Uit dit onderzoek kwam een gemiddelde parkeerpiek van 70,2% naar voren. Ook de herkomst van de geparkeerde voertuigen is onderzocht. Hieruit blijkt dat een aanzienlijk deel van de geparkeerde voertuigen niet van bewoners van Holendrecht is. Het lijkt erop dat veel auto's in Holendrecht geparkeerd worden, waarna de eigenaar met het OV verder de stad in reist.

2.1.9 Openbare ruimte, groen en kunst

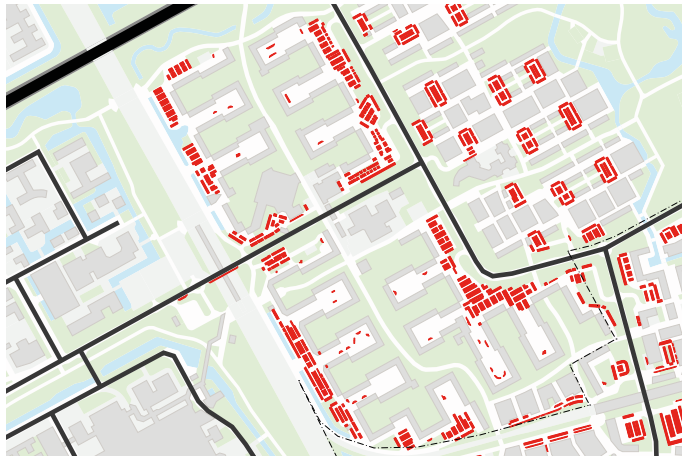
Er is in Holendrecht West veel openbare ruimte en groen. Van de 72 hectare die Holendrecht West groot is, is bijna 50 hectare openbare ruimte (69,4%). In het centrumgebied is van de 12,2 hectare circa 8,7 hectare openbare ruimte (71,3%). Deze overmaat heeft zijn weerslag op de kwaliteit van de inrichting en het onderhoud en beheer. De openbare ruimte oogt op veel plekken in het centrumgebied sleets.
Van de 12,2 hectare is 5,58 hectare onverhard (groen, water en sport) en 2,36 hectare bebouwd. De overige 4,26 hectare is verhard en bestaat uit de pleinen, trottoirs, parkeervelden en rijwegen.

Het Holendrechtplein is in het plangebied de meest in het oog springende openbare ruimte. Dit plein grenst aan de scholen en het buurtcentrum en biedt ruimte voor allerhande gebruik. Die ruimte maakt ook dat het plein als erg leeg ervaren wordt.





Bushalte op verhoogde dreef



Parkeren op velden aan de randen



Plattegrond met deelgebieden

Veld A bestaande bebouwing:

- Niftrikhof 1: De Drecht is een woon-zorgcentrum. Het bestaat uit woningen voor ouderen en een gezondheidscentrum. De Drecht is ontworpen door Architectenbureau Van Woerden, Schneider, Deiermeyer en is in 1977 in gebruik genomen.
- Nigtevechthof 1 t/m 46: portiekwoningen uit 1976

Veld B bestaande bebouwing:

- Ochtenhof 1 t/m 98: portiekwoningen uit 1976
- Opheusdenhof 1 t/m 9: portiekwoningen uit 1976

Veld C bestaande bebouwing:

- Winkelcentrum Holendrechtplein uit 1976, ontworpen door Van Gool,

Veld D bestaande bebouwing:

- Holendrechtplein 28,29,30,31 en 32, deel winkelcentrum uit 1976
- Holendrechtplein 41, Gymzaal, bouwjaar 1979
- Holendrechtplein 36,38,39,40,42,43 en 44, Verzamelgebouw scholen en buurthuis uit 1977

Veld E bestaande bebouwing

- Kunstwerk brug nr. 1305 uit 1976, ontworpen door D.L. Sterenberg.
- Holendrechtplein 23 en 24, deel winkelcentrum onder/tegen de dreef uit 1976



De Drecht, veld A



Woonbebouwing veld B



Winkelcentrum, veld C



Buurtcentrum en scholen, veld D

Op de tegels van het plein is een kunstwerk aanwezig en in de vloer zijn bedriegertjes geplaatst.
In het winkelcentrum zelf, op de parkeerplaats van het Maasdrielhof en rond de onderdoorgang en in de Ochtenhof en de Niftrikhof is in 2015 de openbare ruimte vernieuwd. Het deel van de wijk ten noorden van het plangebied is in 2018 en 2019 vernieuwd. Voor het zuidelijk deel wordt een Nota van Uitgangspunten voor aanpak van de openbare ruimte voorbereid.

Het groen in Holendrecht is wisselend in kwaliteit. Er zijn prachtige stukken, waar beplanting en landschap elkaar versterken. Ook zijn er plekken waar de onderbegroeiing te dicht geworden is en onoverzichtelijke plekken zijn ontstaan. De autowegen zijn ruim met bomen en struiken ingericht en werken daardoor als groene doorgangen. Het groen scheidt de wegen mooi af van de buurten, maar wordt ook als onveilig ervaren door mensen die op de dreef de bus moeten nemen. Het spoortalud aan de westzijde van de buurt is aangewezen als ecologische structuur. Amfibieën, grote en kleine zoogdieren en andere organismen gebruiken deze relatief rustige en groene taluds om zich te kunnen verplaatsen.

Er zijn in het plangebied enkele kunstwerken in de openbare ruimte aangebracht. Onder het viaduct van de Holendrechtdreef is een van de wanden voorzien van mozaïeken. Ook zijn er granieten speelschijven geplaatst die als zitplek gebruikt worden. Op het Holendrechtplein is in 2013 met een groot mozaïek het Wapen van Holendrecht aangebracht door Arno Coenen. Buurtbewoners hebben bijgedragen aan de totstandkoming. Vanuit de lucht is het mozaïek leesbaar, op de grond zijn het vooral kleurschakeringen in de bestrating.

2.1.10 Bebouwing

De bebouwing in het plangebied dateert uit eind jaren 70. Het winkelcentrum is autovrij en bestaat uit twee bouwblokken van één laag met daartussen een smalle voetgangersstraat. Aan de achterzijde bevindt zich een parkeerterrein en een laad- en losplek. Het centrum strekt zich uit onder de dreef door, ook in éénlaags bebouwing. Het winkelcentrum is in 2014 gerenoveerd. Er is een nieuwe bakstenen gevel geplaatst en er is een kleine uitbreiding geweest.
De andere éénlaags bebouwing in het plangebied betreft het verzamelgebouw met scholen en buurtcentrum. Rondom liggen kleinere en grotere schoolpleinen. Het gebouw is aan vervanging, dan wel grondige renovatie toe.
Tenslotte is er ouderenwooncentrum De Drecht dat in oriëntatie afwijkt van het orthogonale grid. Deze vijf laags hoge woonvoorziening voor ouderen ligt tegenover het winkelcentrum. Door de diagonale ligging ontstaat een driehoekig plein.
De portiekwoningen in het plangebied zijn eenvormig in opzet en in architectuur. De woningen zijn nog in goede staat.

2.1.11 Woningvoorraad

In Holendrecht West staan 3230 woningen. Er zijn twee woningcorporaties actief: Eigen Haard aan de zuidzijde van de Holendrechtdreef en Stadgenoot aan de noordzijde.
De woningvoorraad is eenzijdig en bestaat voor 92% uit sociale huurwoningen. Dit is veel hoger dan het stedelijk gemiddelde van 58%. De woningen zijn relatief groot, 69% is groter dan 70 m2 terwijl er nauwelijks kleinere (goedkopere) en grotere (duurdere) woningen aanwezig zijn.
Er is behoefte aan nieuwe en andersoortige woningen in Holendrecht West. Voor de vele jongeren en ouderen in de buurt bestaan nu bijna geen mogelijkheden.
De portiekflats hebben geen liften waardoor de woningen op de verdiepingen niet levensloopbestendig zijn. Daarnaast is er een tekort aan woningen voor starters.
Eigen Haard heeft een deel van de woningen in het zuidelijk deel van Holendrecht verkocht, en doet dat bij mutatie nog steeds. Ook wordt een beperkt aantal woningen


Stangenpark


Kunstwerk

naar de middenhuur gebracht. Het aandeel sociale woningen in de woningvoorraad in Holendrecht West zal als gevolg van deze ingrepen (zonder toevoegen van woningen) teruglopen.
In het beoogde centrumgebied staan 107 portiekwoningen in veld B. In veld A zijn er 46 portiekwoningen en in de Drecht 311 wooneenheden. Alle woningen in het plangebied zijn sociale huurwoningen.

2.1.12 Eigendommen bebouwing en grond
De grond in vrijwel het gehele plangebied is in eigendom van de gemeente Amsterdam en in erfpacht uitgegeven. Stadgenoot is eigenaar van wooncomplex voor zelfstandig wonende ouderen De Drecht. De woningen langs de Ochtenhof en Opheusdenhof zijn eigendom van Eigen Haard.
Hoorne Vastgoed is eigenaar van het winkelcentrum. Enkele stukken grond in het centrumgebied zijn eigendom van de Stichting Evangelische Basisscholen en van Stichting Zonova. Als er op deze grond geen school meer gevestigd is, gaat de grond terug naar de gemeente. De strook van het spoortalud is in eigendom van Railinfratrust B.V.

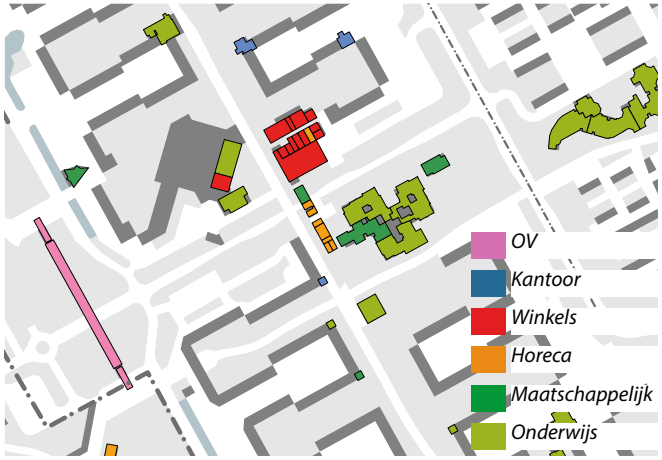
2.1.13 Voorzieningenstructuur
Holendrecht West is voornamelijk een woonbuurt. Langs het Abcouderpad ligt het winkelcentrum. De horecastrip van het winkelcentrum loopt onder de dreef door in het Holendrechtplein waar het buurthuis en twee basisscholen met gymzaal gehuisvest zijn. Sinds eind 2019 is Leer en Doe gemeenschap de Groene Hub tijdelijk gevestigd in een voormalige basisschool achter de horecastrip. Tegenover het winkelcentrum, aan de andere kant van het Abcouderpad ligt ouderenwooncentrum De Drecht met gezondheidscentrum en apotheek. Deze voorzieningen vormen samen het hart van de buurt.

Sportvoorzieningen in het plangebied bestaan uit een basketbalveld, een Cruyff Court en een urban sportvoorziening (stangenpark) voor fitness en bootcamp activiteiten. De sportvoorzieningen zijn in 2021 opgeknapt. Verder zijn er het Amsterdams Bokscentrum (ABC) en een gemeenschappelijke gymzaal. Voor veldsporten zijn de bewoners aangewezen op de voorzieningen in het Nelson Mandelapark.

In de buurt, maar buiten het plangebied, liggen enkele kinderdagverblijven, buurtwerkkamer Casa Jepie Makandra en enkele religieuze bijeenkomstgebouwen. Direct naast het plangebied, in Holendrecht Oost, bevindt zich een voorzieningencluster gericht op kinderen en jeugd met o.a. een basisschool en kinderopvang, een



Eigendommen



Voorzieningen


Cruyffcourt

buurtgerichte kleinschalige dependance van het ROC, jeugd en jongerenwerk en initiatieven vanuit de buurt. Een ander centraal punt in de buurt is Station Holendrecht. Er zijn geen voorzieningen aanwezig in en bij het station.

2.1.14 Cultuurhistorische waarde

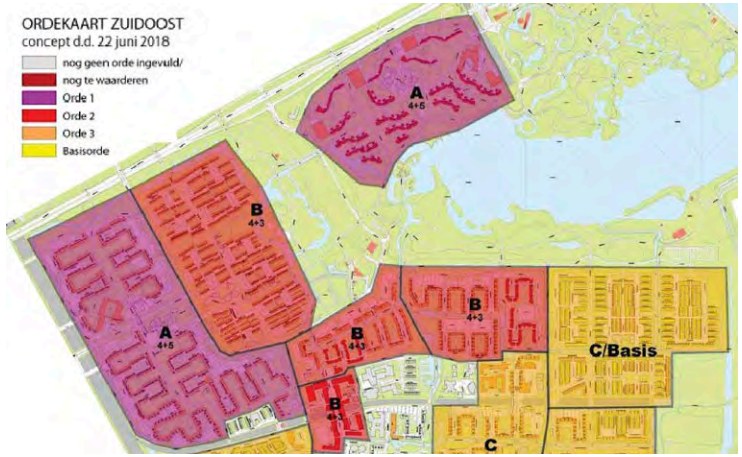
Monumenten en Archeologie heeft een cultuurhistorische verkenning voor Gaasperdam uitgevoerd (december 2018). Holendrecht West is daarbij aangemerkt als stedenbouwkundige zone A. Dit wil zeggen dat het gebied te beschouwen is als dragende structuur van een hooggewaardeerd stadsgezicht. De bebouwing en het groen zijn van uitzonderlijke kwaliteit of gaafheid en het gebied is gerealiseerd volgens een belangrijk stedenbouwkundig ontwerp of maakt deel uit van een bijzondere ruimtelijke structuur.

De waarden benoemd voor Holendrecht West zijn:

- Verkavelingsopzet van twee lange meanderstroken
- Lange autovrije groene route
- Fraaie openbare ruimte
- Veel en gevarieerd (openbaar) groen
- Helder en bijzonder totaalontwerp
- Rustige woonomgeving
- Voetpadenstelsel dat via onderdoorgangen in de woonblokken doorloopt van parkeerpleinen naar binnenhoven
- Paviljoens voor diverse voorzieningen aan de groene route

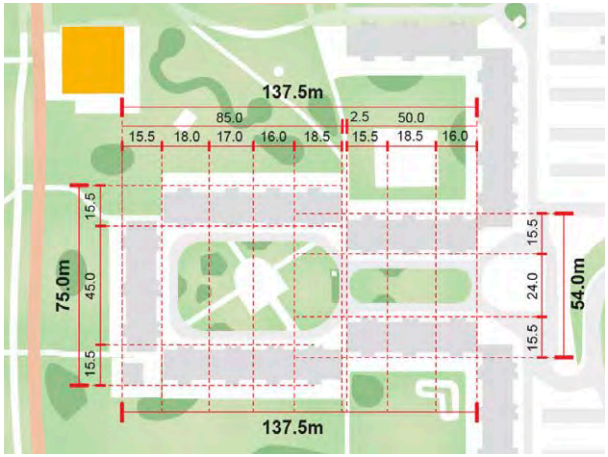
In de ordekaarten voor architectuur is het overgrote deel van de bebouwing in Holendrecht centrumgebied aangeduid met architectuurorde 3 (middelhoge waarde). Het cluster van scholen en buurtcentrum is als orde 2 (hoge waarde) aangeduid. Orde 2 staat voor een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkaveling eenheid en het veld.

Met een nieuwe stedenbouwkundige invulling van het centrumgebied is een wijziging van de bestaande structuur onvermijdelijk. Doel is om in het plangebied een nieuwe stedelijkheid te realiseren die aansluiting vindt bij de bestaande ontspannen woonomgeving en die geen onaanvaardbare afbreuk doet aan de hoge cultuurhistorische waarde. De ruime opzet van het groene Abcouderpad zal ook in dit nieuwe plan terugkomen. De openbare ruimte is het verbindende element, de fijnmazige routes blijven behouden. De nieuwe bouwblokken kunnen zich onderscheiden van de meanderende woonbebouwing, net zoals de huidige bouwblokken in het centrumgebied dat nu doen.





Historische luchtfoto



Afmetingen bouwblok



A: Paasheuvelweggebied



B: Entreegebied AMC



C: Spoorpark Zuid



D: Our Domain

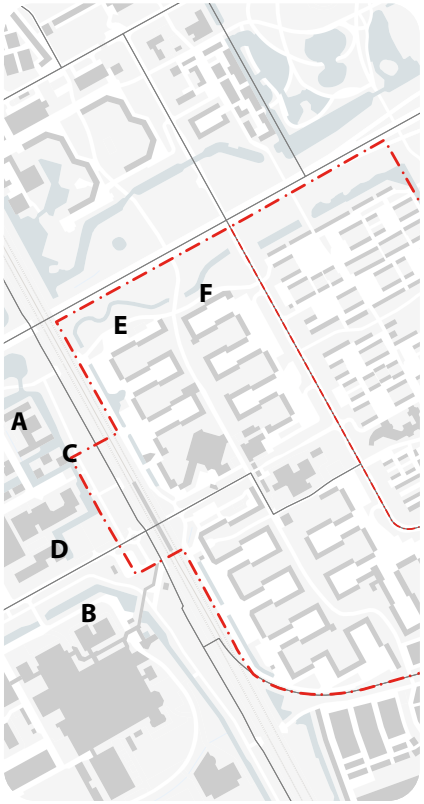




F: Warmteoverdrachtstation



E: Park op Gaasperdammertunnel



Projecten in de buurt

2.1.15 Omliggende buurten

Het momentum lijkt daar voor Holendrecht. Marktpartijen zoals ontwikkelaars en eigenaren zien kansen in deze omgeving. Met name de centrale ligging bij Amstel III en het treinstation maken het gebied aantrekkelijk voor de toekomst. In de omgeving van Holendrecht spelen de volgende ruimtelijke ontwikkelingen die de omgeving van de wijk een kwaliteitsimpuls zullen geven:

- Gaasperplas: Het Toekomstplan Gaasperplas is op 16 maart 2021 door B&W vastgesteld. In hoofdlijnen zijn de ingrepen het verbeteren van routes en entreegebieden, herinrichting van het voormalig Floriadeterrein, toevoegen van zwemplekken, ontwikkelen van horeca en een stedelijke functie (museum), onderzoek naar zelfbeheer.
- Centraal park Gaasperdam: voor het centraal park Gaasperdam wordt onderzocht of, en zo ja, in welke mate, hier sportvoorzieningen gemaakt kunnen worden voor de georganiseerde (buiten)sport.
- Gaasperdammertunnel: Om de leefbaarheid in Amsterdam Zuidoost te verbeteren is een drie kilometer lange landtunnel tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de rivier de Gaasp aangelegd met daarbovenop een park. De breedte van de tunnel en het park is circa zeventig meter. Het park op de A9-tunnel biedt kansen voor de bouw van woningen (en andere functies) aan de noord- en zuidzijde van de tunnel en het toevoegen van groene functies (sport & spel, tuinen, stadslandbouw en kleinschalige horeca) op de tunnel in de periode 2022 – 2025/2030.
- Arenapoort: In het winkelcentrum de Amsterdamse Poort worden woningen, winkels, horeca en andere commerciële voorzieningen toegevoegd, zodat het zich verder ontwikkelt tot centrum met regionale aantrekkingskracht.
- Reigersbos en H-buurt: Het ten zuiden van Holendrecht liggende Reigersbos is net als Holendrecht aangewezen als ontwikkelbuurt. Voor het centrum van Reigersbos is een projectnota vastgesteld in april 2021. Momenteel wordt de investeringsnota afgerond. Reigersbos wordt met het toevoegen van detailhandel, horeca , maatschappelijke voorzieningen, werkfuncties en woningen verder uitgebouwd als hét centrum voor Gaasperdam. De ten noorden liggende H-buurt is ook een ontwikkelbuurt. Deze Principenota is vastgesteld in juni 2019. Het stedenbouwkundig plan voor H-midden wordt begin 2022 vastgesteld.
- Mandelapark en omgeving Bijlmer Sportcentrum: Aan het park komt een stedelijk programma met woningen, scholen en maatschappelijke voorzieningen. Er wordt daarvoor een stedenbouwkundig plan opgesteld.
- Amstel III, Gebiedsontwikkeling Paasheuvelweggebied: Aan de westzijde van het spoor ligt het Paasheuvelweggebied. De gemeente werkt met verschillende eigenaren in dit gebied samen aan een gebiedstransformatie van monotone kantorenwijk naar een gemengde woonwerkbuurt met kantoren, woningen en voorzieningen. Het kantooroppervlak blijft circa 150.000 m2, daarbij komen circa 4.000 woningen en voorzieningen, zoals basisscholen. Het toevoegen van drie basisscholen voor de groeiende bevolking is hier lastig, omdat de gemeente hier maar een kavel bezit. Om die reden is een van de drie schoolgebouwen voorzien aan de oostzijde van het spoor. Direct naast station Holendrecht is Our Domain gerealiseerd. Deze campus bestaat uit drie gebouwen met een openbaar toegankelijke groen binnenterrein. Het programma bestaat onder meer ruim 1500 woningen, een kleine supermarkt, een sportschool en een horecagelegenheid.
- Entreegebied Amsterdam UMC locatie AMC: Het entreegebied van het AMC is heringericht. Het gebied wordt een levendig park met een sierlijk vormgegeven entreepaviljoen van het Amsterdam UMC. Oplevering vindt plaats in 2021.
- Meibergdreefzone: In de toekomst gaat de Meibergdreef een logischere verbinding vormen tussen het Paasheuvelweggebied en het Amsterdam UMC - Locatie AMC. Er komen nieuwe dwarsverbindingen en het groene landschap wordt aantrekkelijker gemaakt. Uitvoering vindt plaats van 2021 tot en met 2025.
- Spoorpark Zuid: Er ligt een nieuw stadspark in de langgerekte groenstrook langs het spoor tussen station Bijlmer ArenA en station Holendrecht. Over de hele lengte van het park komt een doorgaande wandelroute.
- Warmteoverdrachtstation: Ten zuiden van de tunnel in de oksel van de Meerkerkdreef wordt een warmteoverdrachtstation gerealiseerd. In het voorjaar van 2021 is de bouw gestart, oplevering wordt verwacht in de zomer van 2022.



2.2 Het plan voor ruimtelijke en programmatische invulling centrumgebied.

2.2.1 Toekomstbeeld centrum Holendrecht

In 2035 is het Centrum Holendrecht vernieuwd. Op het kruispunt van Abcouderpad en Meibergpad ligt dan een aantrekkelijk plein met winkels en voorzieningen. De mensen die daar op af komen zorgen voor levendigheid. Het is de ontmoetingsplek van de buurt. De winkels zijn gecombineerd met woningen voor onder andere ouderen, gezinnen en jongeren. Er zijn zo'n 1000 woningen bij gekomen in het centrumgebied. Er zijn kleine woningen en grote, voor bewoners met verschillende beurzen. Het eerst eenzijdige woningaanbod is daardoor vergroot. Hierdoor wordt de mix aan mensen in Holendrecht nog rijker en diverser.
Het vernieuwde centrumgebied is stedelijker dan het was en past goed bij de oorspronkelijke opzet van de wijk. De kwaliteiten van het huidige Holendrecht zijn verwerkt in het nieuwe plan. Het groen heeft ook in het centrumgebied een belangrijke plaats. Nieuwe gebouwen met aansprekende architectuur vormen een aantrekkelijk centrum. Het toevoegen van woningen en het mengen van de functies in het centrum heeft ervoor gezorgd dat het ook 's avonds een prettige plek is.
Er zijn twee onderscheidende nieuwe basisschoolgebouwen gerealiseerd die gecombineerd zijn met sportvoorzieningen en zorg- en cultuurfuncties. De nieuwe scholen en sportvoorzieningen in de openbare ruimte maken voor de jeugd een groot verschil.
De openbare ruimte is grotendeels autovrij, vanaf het centrum loopt een aantrekkelijke looproute naar het station. De trein en metro zijn belangrijk, er wordt steeds meer gebruik van gemaakt doordat er meer mensen in het gebied wonen en werken. Rondom het station is er veel veranderd. Een stationsplein en hoge bebouwing markeren de plek. Doordat de Holendrechtdreef in de nabijheid van het station verlaagd is kan je makkelijk oversteken. De dreef vormt hier geen barrière. Kleinschalige werkruimten zijn rondom het station voor aantrekkelijke prijzen beschikbaar. Ondernemers uit het oude en het nieuwe Holendrecht ontmoeten elkaar hier. De wijk is klimaatbestendig en duurzaam gebouwd en maakt Holendrecht klaar voor de toekomst.

2.2.2 Opgave herontwikkeling centrum Holendrecht

De geschetste toekomst toont een aantrekkelijk beeld van een vernieuwd centrumgebied. Om daar te komen moeten de doelen duidelijk zijn die ten grondslag liggen aan het ontwerp. We gaan in Holendrecht centrum aan de slag om de volgende redenen:

1. Holendrecht heeft een veilig en aantrekkelijk centrum nodig: de centrale ontmoetingsplek voor de buurt

Dat doen we door:
- Functies zoals winkels, voorzieningen en scholen te combineren met wonen zodat er altijd ogen op straat zijn.
- Hoogwaardig ingerichte openbare ruimte te koppelen aan functies en de belangrijkste routes.
- Het autovrije karakter van Holendrecht te omarmen.
- Fijnmazige routes te versterken die de buurten verbinden.

2. Stationslocaties in de stad willen we optimaal benutten.

Dat doen we door:
- Verdichten rondom het station, door toevoegen van woningen
- Functiemenging in de bouwblokken rondom het station
- Verbeteren doorwaadbaarheid van het gebied door de dreef te verlagen in de nabijheid van het station en door verbindingen te verbeteren met het Amstel III gebied.

3. Een diverse woningvoorraad sluit beter aan bij de verscheidenheid aan woonwensen.

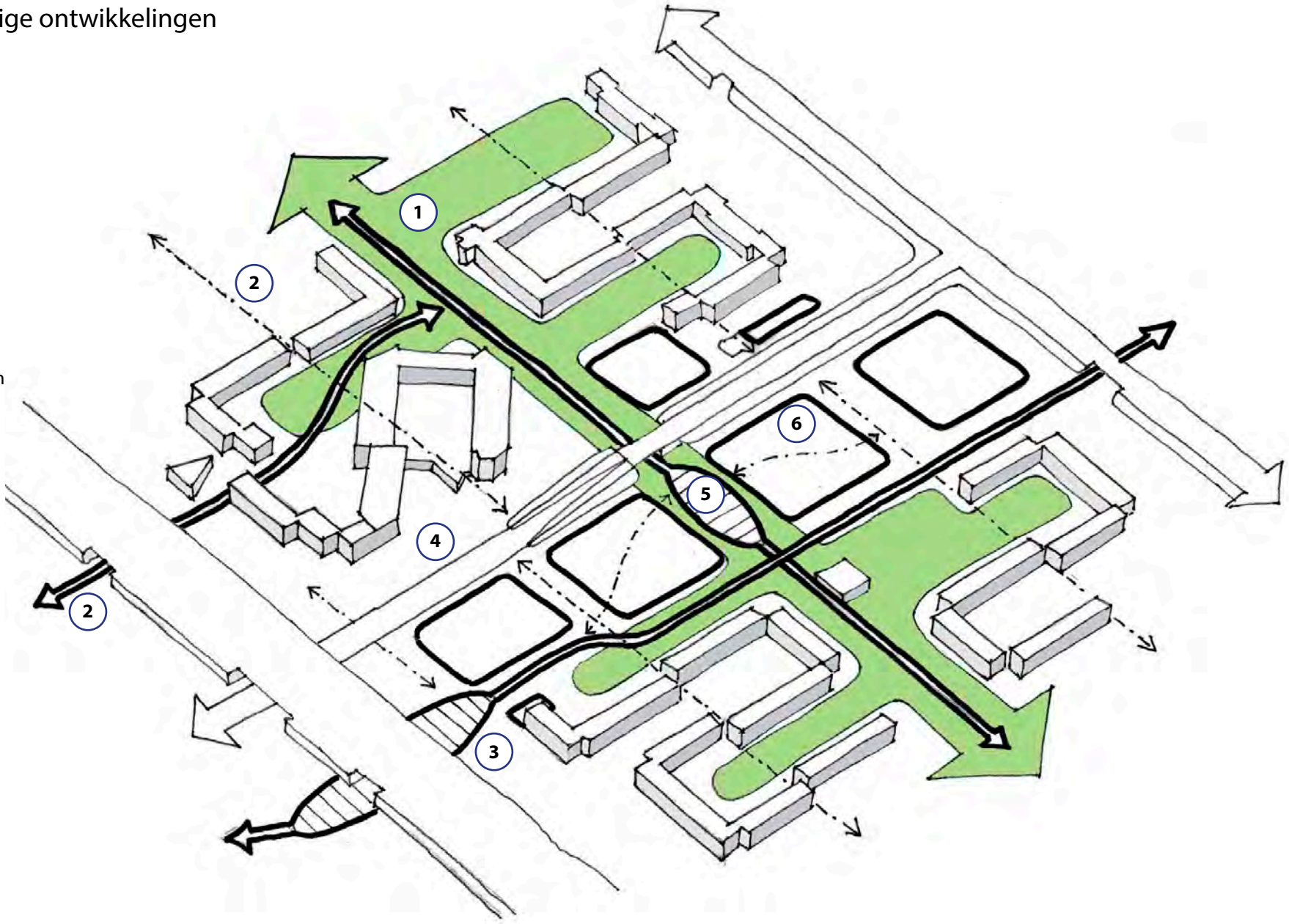
Dat doen we door:
- Kwantitatief: het toevoegen van woningen
- Kwalitatief: te bouwen voor doelgroepen, te sturen op woninggrootte en woonprogramma

4. Het verbeteren van de sociaal economische positie van de bewoners

Dat doen we door:
- Vernieuwen scholen
- Vernieuwen maatschappelijke ruimten.

Raamwerk toekomstige ontwikkelingen

1. Groene route (Abcouderpad) als drager van het plan
2. Versterken en doorzetten verbindingen voor fietser en voetganger
3. Verbinden beide zijden van het spoor met o.a. een stationsplein
4. Dreef verlagen nabij onderdoorgang spoor
5. Holendrechtplein als centrale ontmoetingsplek
6. Bouwvelden sluiten aan op bestaande structuur



- Reserveren werkruimte waaraan behoefte is in plint. Samen met de bewoners bepalen we waar behoefte aan is
- Programma sociaal domein (separaat traject)

Samengevat is de opgave, om woningen, voorzieningen en werkfuncties in het centrum van Holendrecht toe te voegen, de openbare ruimte kwalitatief en sociaal veilig in te richten en de verbindingen met Amstel III en de omliggende buurten te verbeteren. Door functies als scholen en winkels te combineren met wonen en daarmee de monofunctionele opzet te doorbreken en woningen langs de anonieme dreef te bouwen, kan ook de stedenbouwkundige opzet van het centrum worden verbeterd. Dat moet samengaan met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, vergroening en verduurzaming.

2.2.3 Ruimtelijke studie centrumgebied

De mogelijkheden voor vernieuwing van het centrumgebied zijn de afgelopen maanden nader onderzocht in samenwerking met een deel van de eigenaren in het gebied; Hoorne Vastgoed en Eigen Haard. De samenwerking met eigenaren is essentieel omdat alleen met hun medewerking het plan tot stand kan komen. Dit brengt ook risico's met zich mee. Zo kan (een deel van) het plan onuitvoerbaar blijken door gewijzigde inzichten bij een eigenaar.
Architectenbureau Mecanoo is door de gemeente en de eigenaren gevraagd voor het maken van een ruimtelijke studie. Deze studie geeft inzicht in de mogelijkheden en onmogelijkheden met betrekking tot het plaatsen van de verschillende programmaonderdelen. Ook werden de wensen van de verschillende eigenaren gedurende de studie duidelijker. Het studiemodel is door de gemeente op kansen en haalbaarheid onderzocht en geeft inzichten voor de verdere uitwerking naar een stedenbouwkundig plan.

2.2.4 Het raamwerk als basis

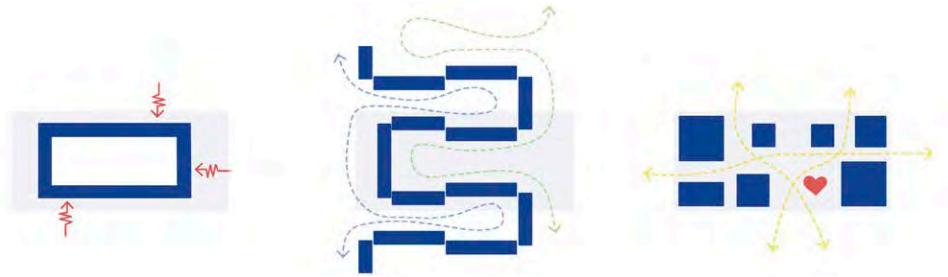
Er is een raamwerk ontworpen waarbinnen verschillende programmatische en ruimtelijke invullingen bedacht zijn die tonen hoe een toekomstige ontwikkeling eruit kan zien. Deze puzzelstukken vormen samen het toekomstbeeld, maar kunnen in de tijd nog aangepast worden als de omstandigheden daar om vragen.
Het raamwerk wordt gevormd door bouwvelden, routes en openbare ruimte.
Het studiemodel geeft een mogelijke invulling van het raamwerk. Het toont hoe het gebied er uit kan komen te zien en overtuigt dat een goede ruimtelijke invulling mogelijk is. Het is nadrukkelijk nog geen stedenbouwkundig plan. Dit zal in de volgende fase, die van het investeringsbesluit, gemaakt worden en hierbij zullen eigenaren en bewoners nauw betrokken worden.

2.2.5 Bouwvelden

Het raamwerk bestaat uit een aantal bouwvelden die in maat en schaal aansluiten op de bestaande structuur van Holendrecht. De hoofdmaatvoering is terug te voeren op de bestaande meanderende bouwblokken die zo kenmerkend zijn voor de stedenbouwkundige opzet. Door het doorzetten van de fijnmazige voetgangersstructuur ontstaan de bouwvelden. Er zijn verschillende invullingen van de bouwvelden denkbaar. Het kunnen gesloten bouwblokken zijn, maar ook kan het bouwblok opgeknipt worden tot meerdere volumes.

2.2.6 Routes

Het Abcouderpad blijft de groene ruggengraat in het gebied. Vanaf Station Holendrecht loopt er een herkenbare, nieuwe langzaam verkeer route naar het winkelcentrum van Holendrecht dat in een van de bouwkavels aan het Abcouderpad ligt. Het Meibergpad blijft bestaan en is vooral bedoeld voor doorgaande fietsers richting de Gaasperplas. De Holendrechtdreef vormt samen met de twee langzaam verkeer routes (Meibergpad en pad zonder naam) vanuit de station entrees een duidelijke verbindingen tussen Amstel III, het Centrumgebied en de Gaasperplas. Er wordt nieuwe bebouwing



Gesloten bouwblok *Meander blokken* *Open blokken structuur*

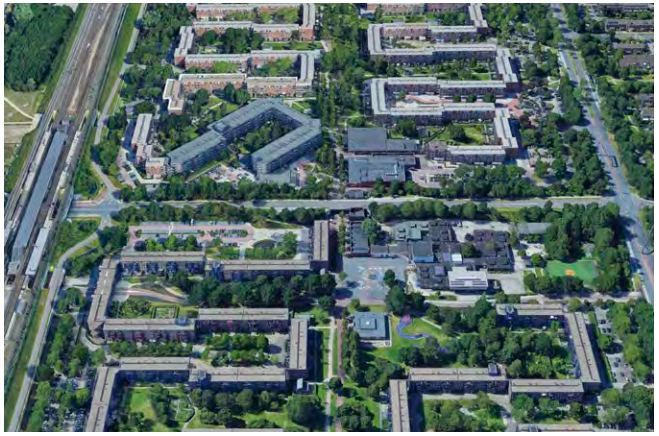


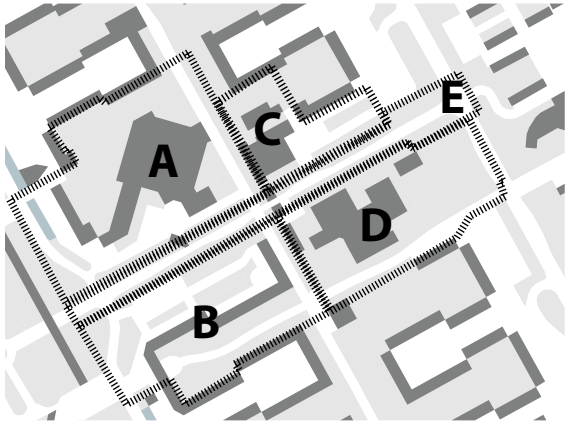
toegevoegd om deze routes te begeleiden .
In het raamwerk wordt uitgegaan van een transformatie van de dreef. Deze wordt over een lengte van circa 100 meter verlaagd om rondom het station de barrière werking weg te nemen. Ter hoogte van het Abcouderpad is de dreef weer op hoogte zodat daar ongehinderd het langzaam verkeer het autoverkeer kan kruisen. Dit gescheiden systeem is typerend voor de oorspronkelijke ruimtelijke opzet van Holendrecht.

2.2.7 Openbare ruimte
In het raamwerk zijn twee pleinen opgenomen.
Aan het Abcouderpad komt het centrale nieuwe plein. Rondom dit plein wonen mensen en zijn winkels en voorzieningen gesitueerd. Het moet een levendige plek worden waar mensen elkaar graag ontmoeten en verblijven. De openbare ruimte wordt stedelijk en groen: compact en kwalitatief ingericht met voldoende ontmoetingsplekken en verzorgde groenvakken.
Ook is er een plein bij de zuidelijke uitgang van het station. Het is niet groot, maar wel aantrekkelijk door een mix van horeca en winkels die je in de nabijheid van een station verwacht. Ook zijn hier werkruimtes. Deze zijn kleinschalig waardoor het gebied goed aansluit op zowel de woonwijk als op het Amstel III gebied waar grotere kantoren gehuisvest zijn. Aan de westkant van het spoor, in het Spoorpark, is ook plek om te ontspannen en elkaar te ontmoeten,

Rondom de scholen zijn er verschillende verblijfsplekken van wisselende grootte. Er zijn ruime wandelroutes met speelaanleidingen en zitplekken, gecombineerd met sportvoorzieningen zoals het stangenpark, basketbalveld en Cruyff Court. Deze plekken zijn niet specifiek opgenomen in het raamwerk. In het stedenbouwkundige plan zullen ze hun precieze plek en afmeting krijgen.
De onderdoorgang bij het Abcouderpad (het tunneltje) wordt sociaalveiliger ingericht. Het is essentieel dat een deel van de brug en het in de tunnel gesitueerde gebouw aangepast worden om het gevoel van sociale veiligheid te vergroten en de toegangen naar de bushaltes veiliger te maken. Ook onderzoeken we in het vervolgtraject de mogelijkheid om de doorgang te verbreden. De bushaltes zijn op de hoger liggende dreef gesitueerd. Er is zicht vanaf woningen op de haltes.

2.2.8 De juiste functie op de juiste plek
In het raamwerk is nog niet voor elke functie vastgelegd waar deze komt. Er zijn wel behoorlijk wat afhankelijkheden. Zo kunnen de scholen bijvoorbeeld alleen op veld D en een deel van veld B komen vanwege de verplichte afstand tot drukke wegen en het spoor. En een winkelcentrum moet goed aangesloten zijn op de hoofdwegenstructuur om laden en lossen te faciliteren. Veld B en veld C komen daarvoor in aanmerking.
Voor het goed functioneren van de openbare ruimte is het belangrijk om bepaalde uitgangspunten vast te leggen. Rondom het station is een mix van wonen, werken en





Plattegrond met deelgebieden


Referentiebeeld groene stationsomgeving


A
B
C
D
2030

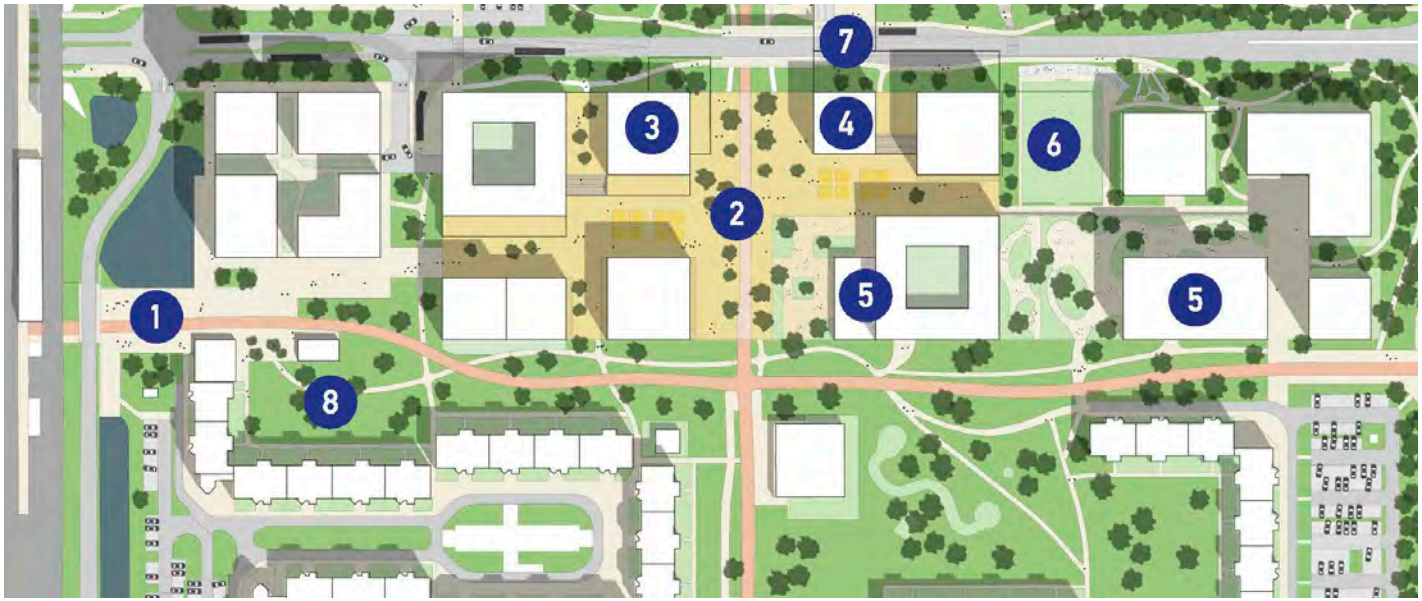
voorzieningen essentieel. Rondom de pleinen is het belangrijk dat er levendige functies in de plinten (begane grond) van de bouwblokken komen.
In het winkelcentrum moeten onaantrekkelijke, stille achterkanten vermeden worden. Om dit te voorkomen dienen grote winkels altijd afgezoomd te worden met andere functies.
Het toevoegen van meer woningen zorgt voor de levendigheid die gewenst is in het centrumgebied.

2.2.9 Het studiemodel

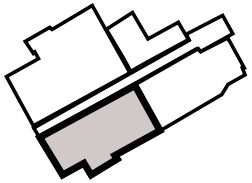
Het model van Mecanoo Architecten schetst een compleet nieuwe invulling van het centrumgebied.
Voor de verschillende velden zijn puzzelstukken gemaakt die in het raamwerk passen en de verschillende programmatische invullingen van de deelgebieden illustreren.
Om de noodzakelijke vernieuwing van het centrumgebied mogelijk te maken is het belangrijk dat er geschoven wordt met functies binnen het gebied. Ook de eventuele vernieuwing van het winkelcentrum zou gebaat zijn bij een verplaatsing zodat het een betere aansluiting krijgt op het Amstel III gebied waar geen winkelcentrum komt. Het situeren van de juiste functie op de juiste plek, met inachtneming van de mogelijkheden en onmogelijkheden van fasering zijn bepalend voor de modellen. Zo kunnen de scholen slechts op een beperkt deel van het plangebied terugkomen, vanwege het beleid met betrekking tot fijnstof langs drukke wegen.

In het studiemodel is bovendien onderzocht welke typologie van bouwblokken, in massa en hoogte, goed aansluit op het bestaande gebied. Ook is invulling gegeven aan de contramal van de bebouwing; de openbare ruimte. Hoogwaardig vormgegeven ruimte die een toevoeging vormt op de aanwezige kwaliteit in Holendrecht. In het studiemodel is het winkelcentrum verplaatst van veld C naar veld B. Een andere mogenlijkheid is dat het winkelcentrum op de huidige plek blijft en slechts een deel van de winkels naar veld B gaat. De beide scholen zijn in veld D gesitueerd.

1. Nieuw stationsplein als toegangspoort tot Holendrecht
2. Centraal Plein met rondom scholen, winkels en horeca, daarboven wonen
3. Winkelcentrum op kruispunt van routes langs Abcouderpad
4. Maatschappelijke functies nabij scholen
5. 2 basisscholen met daarboven wonen
6. Sport en spelen centraal tussen scholen
7. Dreef als groen decor
8. Locale tuin met gemeenschappelijke functie.



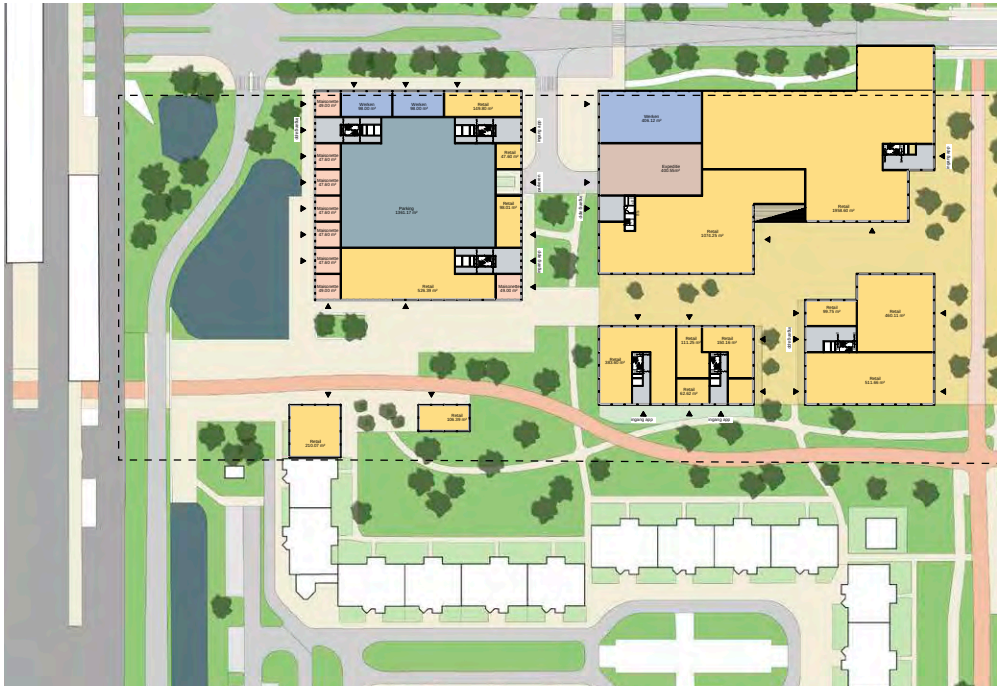
Plattegrond studiemodel



2.2.10 Puzzelstukken

Invulling veld B

Veld B ligt direct naast de spoorlijn. Op veld B komt een stationsplein met voorzieningen. Dit plein is prettig om te verblijven en leidt via een diagonale route door naar het hart van Holendrecht dat zich ter hoogte van het Abcouderpad bevindt.
In veld B komen een (of twee) nieuw te bouwen supermarkten. Ook komt hier aanvullende detailhandel en horeca. De route door het gebied wordt als het ware begeleid door deze functies. Doordat de dreef rondom het station verlaagd is kan de supermarkt vanaf de dreef laden en lossen in een inpandige ruimte. Het bouwblok naast het station heeft een toren van circa 45 meter en markeert daarmee de stationslocatie.
In dit bouwblok vlak bij het station zijn ook werkfuncties ondergebracht, menging van functies past bij de goede bereikbaarheid.



Plattegrond studiemodel veld B

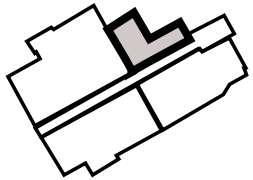


Impressie studiemodel veld B





Referenties autovrije straten en daktuinen



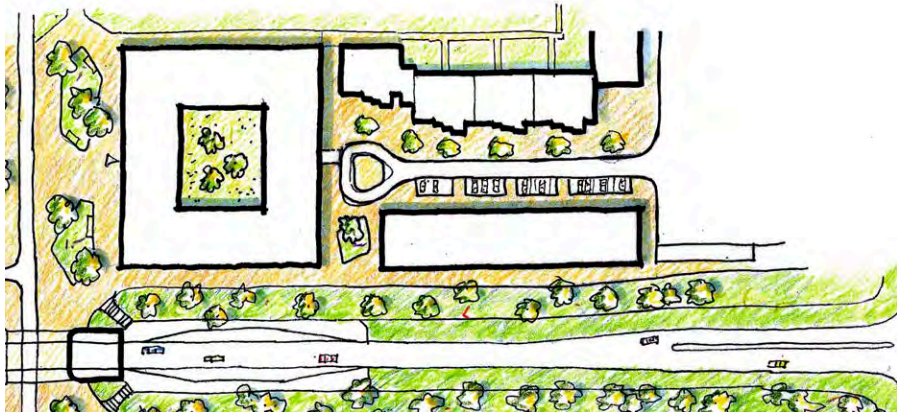
Invulling veld C

In het studiemodel is het bestaande winkelcentrum verplaatst naar veld B waardoor er in veld C ruimte is voor woningbouw. De gevellijn aan de westzijde wordt naar het oosten verschoven zodat de groene zone rondom het Abcouderpad ruimer wordt en er meer ruimte is voor groen in het centrum.

Als alternatieve invulling van het studiemodel is er een invulling gemaakt waarbij ook het parkeerveld betrokken wordt voor woningbouw. Ook is een mogelijkheid dat het winkelcentrum op de huidige plek blijft en een eventuele uitbreiding van aanvullende winkels op veld B komt. Dit scenario moet nog onderzocht worden.



Plattegrond studiemodel veld C



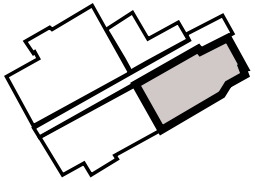
Plattegrond alternatief met woningen langs dreef



Impressie studiemodel veld C



Referentie actieve corridors met ruimte voor ontmoeting



Invulling veld D

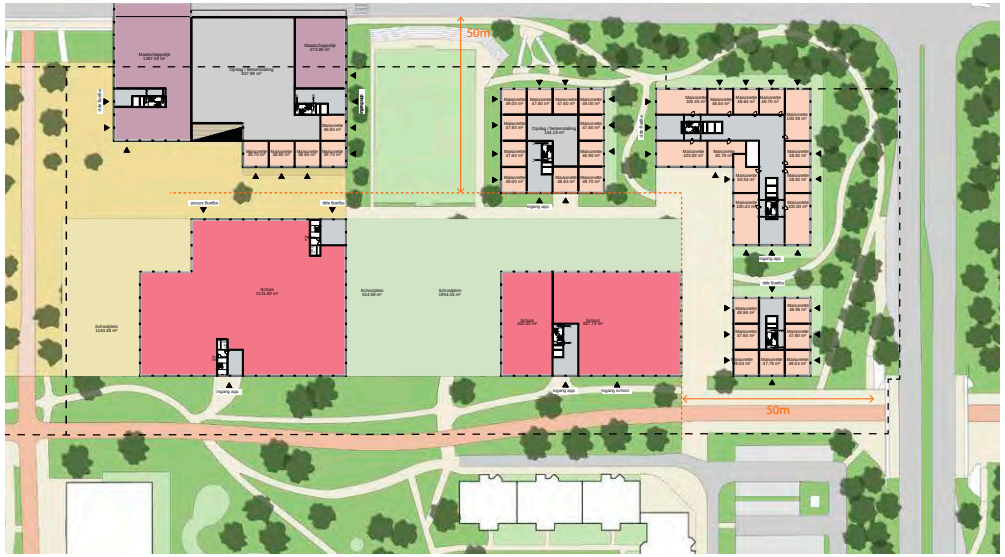
Op veld D krijgen de twee scholen een plek, net als een deel van het maatschappelijk programma. De scholen kunnen slechts op een beperkt deel van het plangebied terugkomen, vanwege het beleid met betrekking tot fijnstof langs drukke wegen. De afstand die voor een nieuwe school gehanteerd dient te worden ten opzichte van de Holendrechtdreef en de Meerkerkdreef is 50 meter.

Het buitensportprogramma wordt tussen de beide scholen geplaatst, zodat deze faciliteiten zowel door de buurt als door de scholen gebruikt kunnen worden. De schoolpleinen zijn na schooltijd openbaar.

Het is niet mogelijk om in veld D op de beschikbare ruimte de twee scholen in twee bouwlagen te realiseren. Ze zullen in drie bouwlagen gerealiseerd moeten worden om de gebouwen en schoolpleinen binnen de toelaatbare zone te kunnen plaatsen.

De schoolgebouwen worden bovendien gecombineerd met woningen daarboven. Dit zorgt voor gewenste ogen op straat en sociale veiligheid na sluitingstijd van de scholen.

Op veld D wordt aan de oostzijde een woontoren voorgesteld waardoor het centrumgebied zich ook aan deze kant van het plangebied van afstand laat zien.



Plattegrond studiemodel veld B



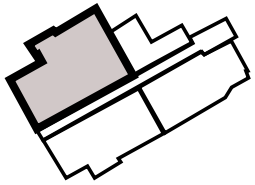
Plattegrond alternatief met 2 scholen en sport centraal



Actieve publieksruimte

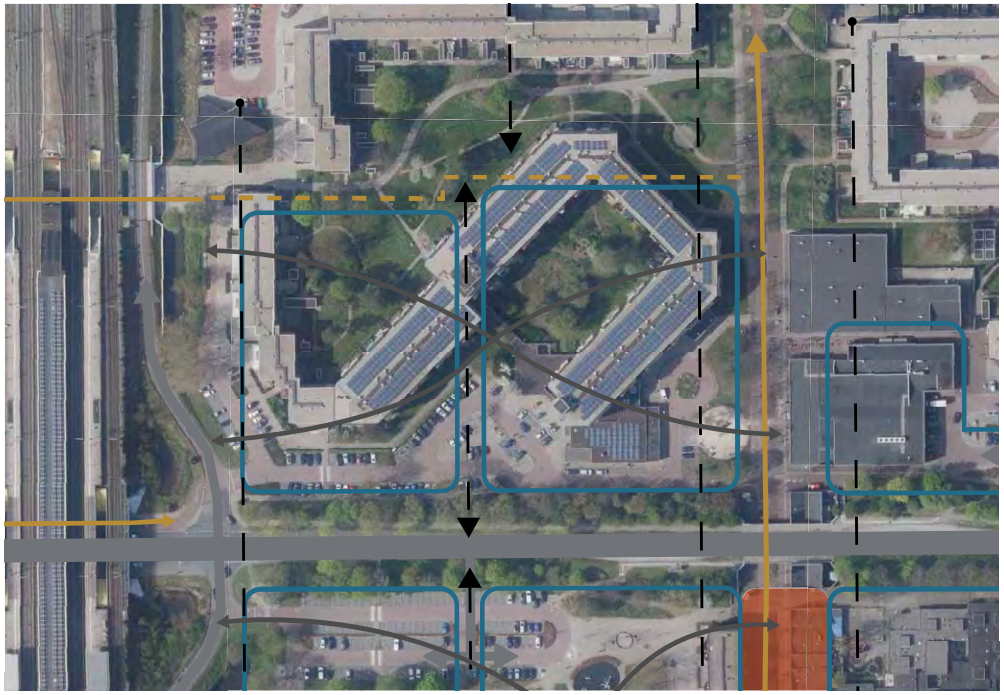


Referenties combinatie school en wonen

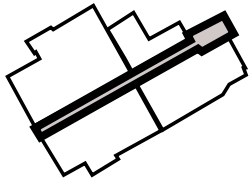


Invulling veld A

Veld A is wel in de ontwerpstudie opgenomen, maar niet in de berekening naar financiële haalbaarheid van het plan. Stadgenoot, de eigenaar van veld A, heeft aangegeven het gebouw De Drecht door te willen exploiteren. Indien Stadgenoot in de toekomst open staat voor transformatie kan dit plandeel meegenomen worden in de uitwerking van het stedenbouwkundige plan.

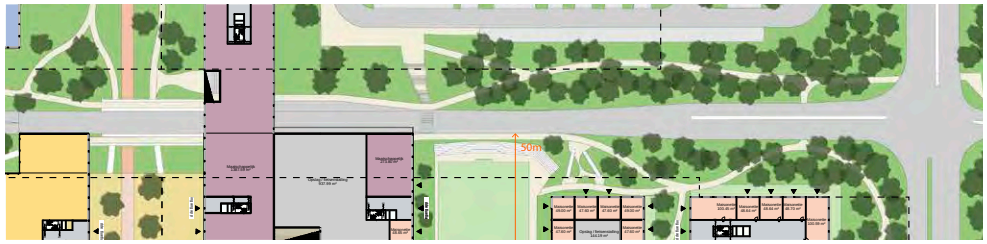


Ruimtelijke structuur veld A

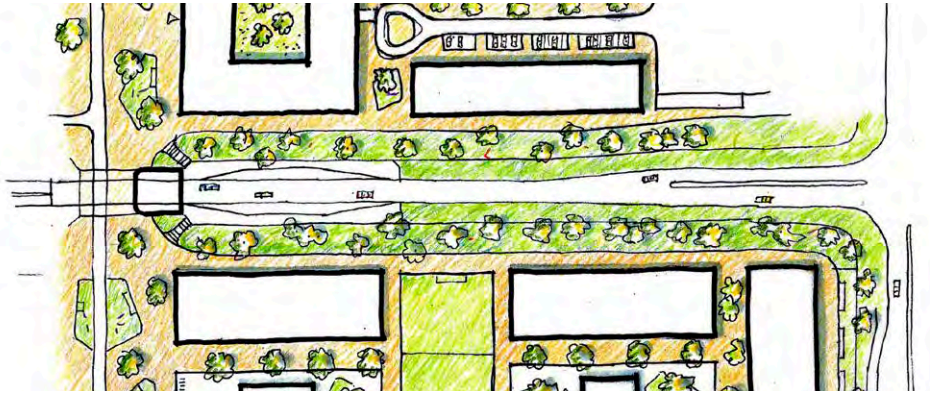


Invulling veld E

De onderdoorgang van het Abcouderpad ter plekke van de dreef behoeft verbetering. In het studiemodel van Mecanoo is de gehele doorgang verbreed waardoor er een nieuwe brug gerealiseerd moet worden. Dit is een zeer kostbare ingreep. Er is een alternatief geschetst waarbij de strook bebouwing onder de dreef verwijderd wordt en er een nieuwe transparante ruimte (maatschappelijk) onder de brug geplaatst wordt. De hoger gelegen bushaltes komen via een trap op een overzichtelijke plek beneden. Een hellingbaan op veld A leidt ook naar de bushaltes, die tegenover elkaar gelegen zijn.



Plattegrond studiemodel veld E



Plattegrond alternatief met maatschappelijke ruimte onder de dreef en pad tussen woningen en dreef

2.2.11 Bouwhoogten

De overwegende bouwhoogte in Holendrecht is 12 meter. In de ontwerpstudie lopen de blokken in bouwhoogte op richting de metrohaltes en de dreef. Direct bij het station is de bouwhoogte circa 45 meter. Aansluitend op de hovenstructuur loopt de bouwhoogte terug naar circa 13-16 meter. Aan de oostzijde wordt het plangebied afgesloten met hoogbouw van circa 30 meter.

2.2.12 De Holendrechtdreef

Een essentiële voorliggende keuze betreft de omgang met de Holendrechtdreef.
De dreef zorgt voor een goede afscheiding van het autoverkeer, maar is ook een barrière tussen de noord- en zuidzijde van de buurt. Slechts door tunnels kun je van het ene deel van de buurt naar het andere gaan.

Er zijn drie redenen om de Holendrechtdreef structureel aan te pakken:
1. Holendrecht stationskwartier
In de omgevingsvisie 2050 is station Holendrecht aangewezen als stationskwartier. Stationskwartieren zijn prettige, intensief bebouwde stukken stad rondom stations. Zij vormen een schakel tussen het landelijke en regionale ov-systeem en de stad of de wijk. In stationskwartieren komen doorstroming van reizigers en verblijf van bewoners of werkenden samen. De stations dragen bij aan stedelijke kwaliteit en bereikbaarheid, en stedelijkheid draagt op haar beurt bij aan de kwaliteit en het gebruik van stations. Bij een stationskwartier past een intensief te gebruiken, fijnmazig vertakte openbare ruimte, met veel verbindingen en functiemenging. Een opgetilde weg slechts gericht op het autoverkeer is een element dat niet meer past bij een intensief gebruikte stationsomgeving.
2. Het spoor als Ruggengraat
Amsterdam Zuidoost werkt aan de verkenning 'Spoor als Ruggengraat' om de ruimtelijke kwaliteit van de spoorzone te verbeteren. De woon- en werkgebieden aan weerszijden van de spoorzone zijn tot 2040 onderhevig aan een intensieve gebiedsontwikkeling, waarbij duizenden nieuwe woningen inclusief voorzieningen worden gerealiseerd. Onderdeel van die opgave is om van de bestaande en nieuwe gebieden aan weerszijden van het spoor één ongedeeld gebied te maken: één Zuidoost. Het metro- en treinspoor vormt nu nog een barrière, maar in de toekomst wordt dit de ruggengraat van Zuidoost. Een belangrijk doel van het 'Spoor als Ruggengraat' is een inrichting van de spoorzone die een optimale uitwisseling tussen de woon/werkgebieden aan weerszijden van het spoor mogelijk maakt.
Aan de zijde van het UMC wordt de Meibergdreef opnieuw ingericht. Om de verbinding tussen Holendrecht en UMC en het Paasheuvelweggebied zo vanzelfsprekend mogelijk te maken is ook een herinrichting van de Holendrechtdreef noodzakelijk.
3. Verbinding en bereikbaarheid centrumgebied Holendrecht
Het beter oversteekbaar maken van de Holendrechtdreef zal bijdragen aan het verbinden van de woonbuurten aan de noord en zuidzijde van Holendrecht West. De bereikbaarheid van de verschillende functies in het centrumgebied wordt door verlagen van de dreef aanzienlijk verbeterd.

2.2.13 Varianten Holendrechtdreef

In een ontwerpstudie zijn vier mogelijkheden voor de toekomstige Holendrechtdreef onderzocht.
Voor de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige plan in de volgende fase is het belangrijk om tussen deze vier mogelijkheden een keuze te maken omdat de positie van de ruimtelijke ingrepen in de aangrenzende velden er nauw mee samenhangt.

1. Behoud dreef: Het in stand houden van de huidige dreef met scheiding van langzaam en snel verkeer, maar met beter bereikbare haltes van het OV en overzichtelijke en sociaal veilige onderdoorgangen. Voor een optimale gebiedsontwikkeling is behoud van de bestaande dreef geen optie, want er wordt onvoldoende bijgedragen aan de wens de verschillende gebieden aan beide zijden van het spoor met elkaar te verbinden.
2. De lage dreef: het verlagen van de dreef tot een straat waaraan gewoond wordt. Het geheel verlagen is een kostbare ingreep die echter wel mogelijk maakt dat het gebied zich als stationskwartier kan ontwikkelen. Beide zijden van de dreef zijn goed met elkaar verbonden, zij het niet zonder te moeten oversteken. Een groot voordeel is dat de nieuwe functies langs de dreef goed bereikbaar zijn en laden en lossen beter plaats kan vinden dan voorheen.
3. De hoge dreef: Het transformeren van de dreef naar een woondreef, een hoog



Variant huidige Dreef



Variant verlaagde Dreef

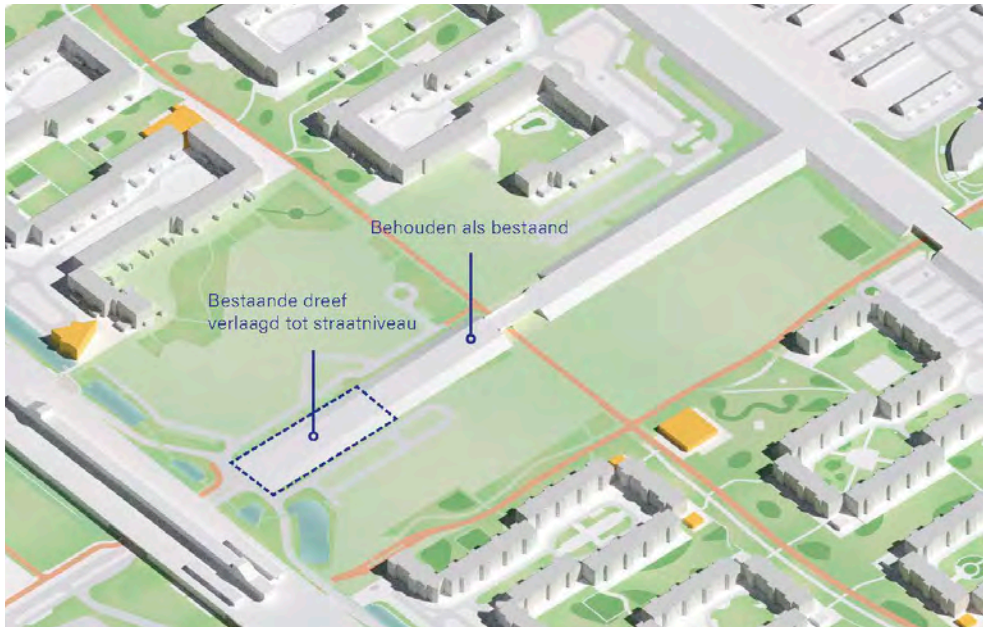


Variant huidige Dreef met bebouwing

liggende straat waaraan gewoond wordt. Voordeel is dat de oversteek bij het Abcouderpad ongelijk kan plaatsvinden, nadeel is dat laden en lossen vanaf deze verhoogde weg naar de laaggelegen functie ingewikkeld is en dat de fijnmazigheid van het stedelijk weefsel beperkt is. Via trappen de weg over te steken is minder aantrekkelijk dan gelijkvloers. Kostentechnisch is deze variant kostbaar en naar verwachting net zo duur als het verlagen van de dreef gezien de grondkerende constructies langs de nieuwe panden aan de verhoogde dreef.

4. De deels verlaagde dreef: het deels verlagen van de dreef zodat het gebied rondom het station gelijkvloers is en bij het Abcouderpad langzaam en snel verkeer elkaar ongehinderd kunnen kruisen. Deze variant maakt de fijnmazige verbindingen mogelijk die rondom een station zo gewenst zijn en houdt daarnaast de kenmerkende ongelijke kruising van het Abcouderpad in stand. Bovendien blijft een deel van het volgroeide groen behouden voor de buurt en is deze variant aanzienlijk goedkoper dan het geheel verlagen of verhogen van de dreef.

De vierde en de tweede variant hebben de voorkeur als het gaat om het leggen van de verbinding tussen stationsomgeving en de buurten aan beide zijde van de dreef. De vierde variant is uiteindelijk de voorkeursvariant omdat deze de zo kenmerkende ongelijke kruising bij het Abcouderpad in stand houdt en kostentechnisch aanzienlijk beter scoort. De deels verlaagde dreef is opgenomen in het raamwerk.

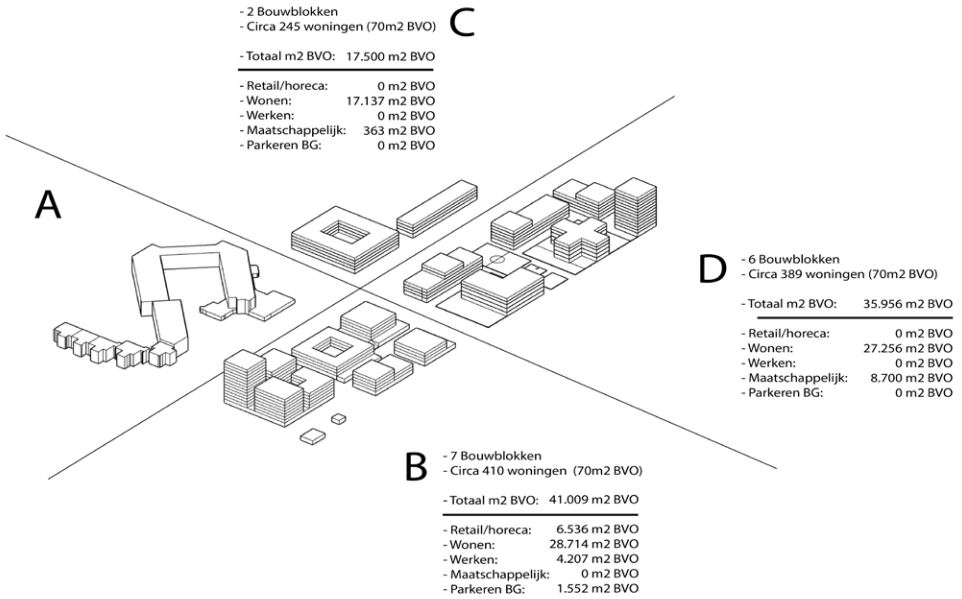


Uitleg variant half verlaagde dreef

2.2.14 Woonprogramma

Het is belangrijk dat nieuwe woningen voor de huidige bewoners meerwaarde hebben en de mogelijkheid ontstaat om door te stromen naar de nieuwbouw. Ook moeten de nieuwe woningen een toevoeging zijn in het aanbod (o.a. kleinere sociale woningen voor ouderen en jongeren, en grotere middensegment woningen voor gezinnen). Doorstroming maakt het mogelijk om in de bestaande woningvoorraad meer menging aan te brengen zodat ook hier een meer gemengde en draagkrachtigere bewonerssamenstelling ontstaat. Dit sluit aan bij de wens van bewoners om geen "gouden randjes" te creëren.

De gemiddelde woninggrootte in deze berekening is 70m2 BVO, met een omrekenfactor van 0,7 is dit 49 m2 GO. Met deze aannames ontstaat er uiteindelijk een plan waarbij circa 1000 woningen op de velden B, C en D worden toegevoegd, een toename van circa 25% op het totaal aantal woningen in Holendrecht West. Indien veld A wellicht in de toekomst ook transformeert kan dit aantal oplopen naar 1500. Vanwege het grote aandeel sociale huur in de huidige voorraad (92%) en de grote vraag naar middensegment woningen wordt onderzocht of een aanzienlijk deel van de nieuwbouw in het middensegment kan worden gerealiseerd. Voor de Investeringsnota wordt, in overleg met de eigenaren, een definitief voorstel gemaakt.



Indicatieve oppervlaktes per functie per deelgebied

2.2.15 Maatschappelijke voorzieningen

De opgave voor de maatschappelijke voorzieningen voor gebiedsontwikkeling is in 2017 vastgesteld aan de hand van de "Referentienorm Maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen". Deze norm bepaalt het gewenste toe te voegen aanbod voor verschillende sociale domeinen: onderwijs, zorg, jeugd, basisvoorzieningen, sport en kunst en cultuur. De norm is gebaseerd op de aantallen toe te voegen woningen en het beoogde type woonmilieu. Op basis van beleidsdoelen zoals de Ontwikkelbuurtopgave en de behoefte aan vervanging van bestaande voorzieningen verandert ook de behoefte aan maatschappelijke voorzieningen. In samenwerking met en op advies van de Afdeling MV is de volgende maatschappelijke opgave in deze nota opgenomen.

In de toekomst is het volgende programma voorzien:
Onderwijs:

- Twee Integrale Kind Centra inclusief gymzaal; 7700 m2 m2 BVO. Per school 3850 m2 BVO. Dit zijn de twee bestaande scholen, die groter moeten worden door toename van het aantal woningen. Een integraal kind centrum bestaat uit een basisschool met 17 groepen, een kinderdagverblijf, voorschool en naschoolse opvang

Maatschappelijke voorzieningen; 1500 m2 BVO.

- Een Huis van de Wijk. Het bestaande Buurthuis Holendrecht meet 1200 vierkante meter. Dit is erg groot en bekeken wordt of het Huis van de Wijk in de toekomst kleiner kan worden. De omvang wordt in de Investeringsnota bepaald en moet gezien worden in relatie tot andere voorzieningen (dagbesteding, voorziening voor jongeren) die in de buurt toegevoegd worden.
- De referentienorm geeft aan dat nog een halve (particuliere) buurtkamer nodig is. Dit moet nader onderzocht worden.
- Onderzocht moet worden hoe groot het Gezondheidscentrum in de toekomst moet worden. Het moet groter worden doordat er woningen bij komen. Daarnaast leidt de toenemende vergrijzing in Gaasperdam tot een hogere zorgvraag. Hoeveel

ruimte in Holendrecht gereserveerd moet worden zal bepaald worden in overleg met de andere lopende projecten in Gaasperdam.
- Vanuit de Buurtstudie komt de wens naar voren voor een plek voor (kleine of startende) ondernemers; een ondernemershub. Momenteel wordt onderzocht wat zo'n ondernemershub inhoudt, welke functies deze moet herbergen en wat de omvang moet worden. Dit wordt vastgelegd in de Investeringsnota.

2.2.16 Werken, winkels en horeca

In het centrum is een gemengd programma uitgangspunt; het centrum moet een aantrekkelijker gebied worden om elkaar te ontmoeten en prettig te verblijven. Er is ruimte voor horeca, maatschappelijke functies en kantoren. De precieze verdeling van de functies is belangrijk voor de levendigheid en leefbaarheid, zowel overdag als 's avonds. Hier wordt in de investeringsnota verder op ingegaan.

In de nabijheid van Station Holendrecht is het belangrijkste werkprogramma geprojecteerd, de voorkeur gaat hier uit naar kantoren. Een goede bereikbaarheid (nabij het station) is belangrijk voor kantoren. Bovendien is een locatie bij het spoor minder aantrekkelijk om te wonen. In dit gebied passen kleinschalige kantoor concepten of co-working spaces. Het wordt de verbinding tussen de grootschalige kantoren en overige functies in Amstel III en de woonbuurt met weinig sociaal economische kansen. Kleinschalige kantoorconcepten sluiten aan bij ondernemerschap uit de buurt.
Er is 4200 m2 BVO gereserveerd voor kantoren. Verdere studie zal plaatsvinden om de ideale mix van wonen en werken in een stationskwartier te bepalen.

In 2020 heeft Bureau Stedelijke Planning voor Holendrecht onderzocht wat de gewenste strategie is voor commerciële voorzieningen in het huidige winkelcentrum. Bekeken is hoeveel volume er nodig is en waar binnen het centrumgebied de beste plek is voor de winkels. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er beperkt uitbreidingsruimte is voor supermarkten (900 m2 wvo) en overig dagelijks aanbod (350 m2 wvo), en ook voor commerciële diensten en horeca (300 m2 wvo). Er is geen uitbreidingsruimte voor niet-dagelijkse voorzieningen.
Om de verblijfs- en ontmoetingsruimte van het winkelcentrum te versterken adviseert BSP om kwalitatief goede (dag) horeca toe te voegen, eventueel in combinatie met dagelijks aanbod (zoals een bakker met coffeecorner). Met een daghoreca die geschikt is voor een brede doelgroep kan de gehele dag een aantrekkelijke verblijfslocatie gecreëerd worden. Daarnaast adviseert BSP om het winkelcentrum te behouden in het centrum van Holendrecht. Hierbij is een betere verbinding met het Amstel III gebied gewenst. Die betere verbinding zou gelegd kunnen worden door de horeca meer te spreiden over het gebied en ook bijvoorbeeld in te passen in de gebouwen bij het spoor, waar ook werken een plek krijgt.
De Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid heeft positief geadviseerd over de uitbreiding van het centrum van Holendrecht. De uitbreidingsruimte voor de supermarkt zou ingevuld moeten worden met een tweede supermarkt in het goedkopere segment.

Op basis van bovenstaande adviezen is voor detailhandel en horeca totaal 5115 m2 winkelvloer oppervlakte (wvo) gereserveerd in de plannen, bestaande uit de huidige 3565 m2 wvo van het winkelcentrum en de uitbreidingsruimte van 1550 m2 wvo. Omgerekend komt dit neer op circa 6400 m2 BVO. Daarnaast is er ruimte voor een inpandige expeditie nodig van circa 400 m2.

2.2.17 Programma in de openbare ruimte

In het studiemodel is een deel van de openbare ruimte als centruminrichting aangeduid. Hiermee wordt aangegeven dat het om een hoogwaardige inrichting gaat, waarbij belangrijk uitgangspunt is dat er in de openbare ruimte een belangrijke rol voor groen, ontmoeten en verblijven is weggelegd.
Daarnaast zijn er nog een aantal bijzondere plekken in de huidige openbare ruimte die terugkeren in het studiemodel:
- Cruyff Court (42 x 28m)
- Basketbalkooi (14 x 15 m)
- Stangenpark (200-300 m2); succesvol initiatief met outdoor fitness apparaten
- Schoolpleinen: 2 openbaar toegankelijke schoolpleinen (1790 m2 per stuk)
- Pleinen bij station en in winkelcentrum

De Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen groen en spelen

geeft kentallen en biedt handvatten voor ruimtereserveringen in gebiedsontwikkeling. Centrum Holendrecht valt nu onder het groen-blauwe woonmilieu en zal verkleuren naar het gemengd stedelijk woonmilieu. In onderstaande tabel is een berekening gemaakt van de betekenis van de groennorm voor Centrum Holendrecht. Er is berekend dat er 16.000 m2 gebruiksgroen en 6.420 m2 ecosysteem groen moet worden aangelegd om te voldoen aan de groennorm. Dat betekent dat in totaal minimaal 22.420 m2 moet worden aangelegd. In het studiemodel is 23.623 m2 groen opgenomen, meer dan de groennorm vereist.

Woonmilieu Gemengd Stedelijk					
	Per woning	Per m2 BVO bedrijf	Aantal	Benodigd	Eenheid
Groen					
Gebruiksgroen	16			**16000**	m2
Min. Levend groen	60%			9600	m2
Max. Paden/sporten/spelen	40%			6400	m2
ecosysteem groen	6	0,1		**6420**	m2
Wv max op dakoppervlak	25%	25%		1605	m2
Spelen en Sporten					
Speelplek (150m2 per 300)	0,5		3,33	500	m2
Speelveld (1000m2 per 1000)	1		1	1000	m2
Sport in o.r. 1m2	1			1000	m2
Georganiseerde sport	5			5000	m2

Rekenvoorbeeld groennorm bij 1000 woningen en 4200m2 kantoren

De opgave voor veldsport voor alle woningen die er in Zuidoost bij komen, worden niet (altijd) binnen de projecten zelf opgelost. Bij 1000 nieuwe woningen in een gemengd stedelijk woonmilieu moet op basis van de Amsterdamse sportnorm 5.000 m2 aan georganiseerde sport worden gemaakt voor centrum Holendrecht. Dat is vergelijkbaar met ongeveer 3/4 voetbalveld. Op een aantal locaties moeten sportvoorzieningen voor meerdere woningbouwprojecten in Zuidoost samenkomen. Zo kunnen nieuwe sportparken worden gemaakt. De dichtstbijzijnde locatie voor Holendrecht zijn de flanken van de A9 en centraal park Gaasperdam. Daar worden de mogelijkheden voor veldsport onderzocht. Uitgangspunt is een landschappelijke inpassing, waarbij het landschap bewegen en sporten in het landschap samen gaat met inpassing van sportvelden.

2.2.18 Opheffen parkeerplaatsen openbare ruimte:

Een andere voorliggende keuze betreft het opheffen van een aantal openbare parkeerplaatsen in Holendrecht West. Deze ruimte is nodig om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken. De nabijheid van goed OV en voldoende overblijvende parkeerruimte rechtvaardigen een dergelijke beslissing.
In Holendrecht West zijn in totaal 2.251 parkeerplaatsen, verdeeld over twee parkeergebieden (Holendrecht West, 761 plekken en Holendrecht Zuidwest, 1490 plekken). Er is onderzoek gedaan naar de bezettingsgraad van de bestaande parkeerplaatsen. De gemiddelde parkeerdruk op een doordeweekse avond in Holendrecht West is 77,4% en de gemiddelde parkeerdruk in Holendrecht Zuidwest is 66,5%. In Amsterdam geldt de 90% regel, dat wil zeggen dat er geen parkeerplaatsen opgeheven mogen worden als de parkeerbezetting hoger is dan 90% van de plaatsen. Dat betekent dat er ruimte is om in heel Holendrecht West 445 parkeerplekken op te heffen. Hierbij kijken we naar beide parkeergebieden Holendrecht West (ten noorden van de dreef) en Holendrecht Zuidwest (ten zuiden van de dreef) samen. De gebieden lopen in elkaar over, zeker in het centrum van Holendrecht, en de beide delen van de wijk liggen binnen loopafstand van het centrum.

Voor het studiemodel is berekend dat er voor de nieuwe bebouwing op velden B, C en D maximaal 183 (118+65+0) plekken opgeheven zouden moeten worden. Ook zullen er voor deze velden zo'n 84 parkeerplaatsen nodig zijn voor bezoekersparkeren van de nieuwe woningen. Samen zijn dit 269 parkeerplaatsen. Dat is minder dan de 445 parkeerplaatsen die vanuit de 90% regel opgeheven mogen worden. Parkeren voor de nieuwe bewoners zelf en voor de nieuwe voorzieningen moet op het eigen terrein van de nieuwe blokken plaatsvinden. In de Investeringsnota wordt een definitief voorstel voor parkeren opgenomen. Te verwachten is dat er bij het herinrichten van de openbare ruimte van de hoven in het zuidelijke deel van Holendrecht West ook nog parkeerplaatsen zullen verdwijnen doordat de maatvoering van parkeervakken in de loop der tijd groter is geworden dan de nu bestaande indeling.

2.3 Uitgangspunten voor duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dat staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Het centrum van Holendrecht moet een duurzaam woon-, werk- en winkelgebied worden, waar gebouwen duurzame energie opwekken en gebruiken, de lucht schoon is, de leefomgeving klimaatbestendig en waar circulair gebouwd wordt. Per thema is hieronder aangegeven op welke manier de ontwikkeling van het Centrum Holendrecht hieraan bijdraagt. De thema's zijn getoetst aan de digitale hand-out duurzaam ontwikkelen en specifieke sociale duurzaamheidsopgaven van Zuidoost.

2.3.1 Energie

In december 2016 heeft de gemeenteraad Amsterdam de strategie Naar een stad zonder aardgas vastgesteld. Hierin wordt beschreven hoe de stad aardgasvrij kan worden gemaakt. Dat betekent o.a. dat nieuwbouw niet meer wordt aangesloten op het gasnet, dat transformatie van gebouwen wordt gebruikt als aanleiding om duurzaam te gaan verwarmen, en dat naar alternatieven voor de verwarming van woningen, de bereiding van warm tapwater en koken op aardgas moeten worden gezocht. Dit geldt voor alle nieuwbouw- en transformatiegebieden in Amsterdam.

Stadsdeel Zuidoost wil in 2040 energieneutraal zijn. Het stadsdeel spant zich de komende jaren in voor een sociale energietransitie. Het doel is om in het stadsdeel slimme warmte/koude voorziening en hernieuwbare energie op te wekken door zoveel mogelijk in lokaal beheer te geven. Bewoners met een kleine beurs profiteren van lagere woonlasten, doordat de energierekening lager uitvalt.

De ambitie is om de nieuwbouw in Holendrecht volledig energieneutraal te realiseren. Dit is conform het beleid van Amsterdam ten aanzien van Duurzame energie en aardgasvrij. Nieuwbouw wordt aardgasloos gerealiseerd met Lage Temperatuur (LT) tenzij dit niet mogelijk is, en zonder toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties of biomassagestookte installaties. In Holendrecht zetten we in op de uitwisseling van warmte en koude in de omgeving (zoals Amstel III / AMC met datawarmte). Dat volgt uit



een verzoek van de VVE's van de bestaande bouwblokken in de wijk die eveneens gaan verduurzamen en achterstallig onderhoud aanpakken. Mocht dit niet lukken dan wordt ingezet op gebruik van lokale bronnen LT (WKO) en/of elektrowarmtepompen. Dit wordt in de volgende fase nader onderzocht en concreet gemaakt.

2.3.2 Schone Lucht, stimuleren schoon vervoer

Bij de ontwikkeling van Holendrecht geeft de gemeente voorrang aan voetgangers en fietsers. De bereikbaarheid per fiets wordt vergroot door te investeren in aantrekkelijke en veilige fietsverbindingen plus goede fietsparkeermogelijkheden in de openbare ruimte. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstelling Amsterdam Autoluw, programma de Bewegende Stad en het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

Om vanuit Holendrecht de rest van de stad snel te kunnen bereiken, is een goede en blijvende ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer belangrijk. Hiervoor ligt het centrum van Holendrecht op een uitstekende plek, met zowel een metro als een treinstation en ook een busstation op loopafstand.

Om elektrisch vervoer in Holendrecht mogelijk te maken, is het van belang dat er voldoende duurzame infrastructuur en energiebronnen aanwezig zijn. Het gaat daarbij

om voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte en in de privégarages op eigen terrein. Ook worden (schone) deelconcepten voor o.a. auto's, fietsen en scooters gestimuleerd. Tenslotte wordt bij de bouw gezorgd voor een slimme en duurzame bouwlogistiek en het gebruik van schone bouwwerktuigen.
In de volgende fase wordt bij de studie naar de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk ook het elektriciteitsverbruik voor elektrisch vervoer betrokken. Het autogebruik wordt zo veel mogelijk beperkt door een lage parkeerplaatsennorm te hanteren (conform de Nota Parkeernormen Auto).

2.3.3 Groen en natuurinclusief bouwen

Amsterdam is een groene stad, wat zorgt voor prettig verblijven, rust, ontmoeting en beweging. Door natuurinclusief te bouwen kan de biodiversiteit (flora & fauna) gestimuleerd worden. Denk hierbij aan het toepassen van nestkasten tot het gebruik van groene daken (gecombineerd met bijv. rainproof en isolatie). In de volgende fase van de investeringsnota wordt advies van een ecoloog ingewonnen om de mogelijkheden van natuurinclusief bouwen in beeld te brengen. Tevens zal bij ontwikkelingen het puntensysteem natuurinclusief bouwen worden toegepast.

2.3.4 Circulaire economie

In april 2020 heeft het college van B&W de strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 vastgesteld. Het doel is om in 2030 een halvering van het gebruik van nieuwe grondstoffen te bereiken, en in 2050 een volledig circulaire economie. In een circulaire economie is afval een grondstof en komt energie van duurzame bronnen. Amsterdam wil een koploperspositie verwerven in deze overgang naar een circulaire economie en een actieve rol spelen in het stimuleren hiervan. Amsterdam gebruikt in haar circulaire strategie een speciaal voor de stad ontwikkelde uitwerking van het 'donut model' van de Britse econoom Kate Raworth. Dit model beschrijft hoe samenlevingen en bedrijven kunnen bijdragen aan economische ontwikkeling die de grenzen van planeet en samenleving respecteert. Voor gebiedsontwikkeling ligt de focus op circulair bouwen en op hoe wordt omgegaan met huishoudelijk en bedrijfsafval.



1. Neststenen voor vogels
2. Kasten voor vleermuizen
3. Hotels en stenen voor insecten
4. Groen dak
5. Bruin dak
6. Waterdak
7. Groene gevel
8. Geveltuin
9. Natuurspeelplaats
10. Waterafvoer door infiltratie (wadi)
11. Vijver
12. Rugstreeppaddenpoel
13. Haag
14. Bloemrijke boomspiegel
15. Ecologische oever
16. Groene kademuren
17. Oeverzwaluwwand en ijsvogelwand
18. Muur van wildernis
19. Vlinder- en bijenidylle
20. Aansluiting op ecologische structuur

20 voorbeelden van natuurinclusief bouwen

2.3.5 Circulair bouwen

Circulair bouwen is het zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten houden van grondstoffen en bouwmaterialen, het verlengen van de technische en functionele levensduur van gebouwen, hergebruikt materiaal toe te passen, en het zorgen dat materialen herbruikbaar zijn aan het eind van de levensduur. Daarnaast wordt ingezet op flexibel bouwen en het flexibel inrichten van het gebied, zodat goed kan worden ingespeeld op de voortdurende veranderingen in de stad. Bij de bouw van de woningen en voorzieningen in Holendrecht kan slim omgegaan worden met energie, water en grondstoffen, zodat er een bijdrage wordt geleverd aan een circulaire economie.
Bij het ontwerp en de bouw van de woningen zullen ontwikkelaars gevraagd worden gebruik te maken van digitale vastlegging van een materialenpaspoort en deze over te dragen aan de eigenaar. Daarmee is de eigenaar in staat duurzaam en circulair onderhoud te plegen aan het woningbezit. Het ontwerp van de gebouwen kan ook duurzaam zijn d.m.v. modulair systemen en/of het meervoudig gebruikt van ruimtes. Een MPG van <0,8 is vereist, maar de ontwikkelaar wordt uitgedaagd om een lagere MPG te realiseren.

2.3.6 Afval

Om in 2050 een circulaire stad te zijn, zullen we de grondstofkringlopen moeten 'sluiten'. De afvalketen van Amsterdam draagt bij aan deze doelstelling door te zorgen dat het voorkomen van afval, en hergebruik en recyclen van materialen zo efficiënt mogelijk worden gemaakt. Op die manier ontstaan betere kansen voor hoogwaardige verwerking zoals hergebruik, herbestemming en recycling. Amsterdam maakt hierbij gebruik van gescheiden aanbiedsystemen voor de bewoners (bronscheiding) en nascheiding door uit het ingezamelde afval nog machinaal.
Afvalinzameling voor klein huishoudelijk afval gaat in Holendrecht in principe plaatsvinden met ondergrondse afvalcontainers, voor restafval, glas, oud papier/karton en textiel. De locaties moeten dicht bij de woning liggen en de containers moeten zoveel mogelijk geplaatst worden in herkenbare eilanden. Niet-woonfuncties moeten, conform het beleid van Amsterdam, afvalscheiding op eigen kavel organiseren. Ondernemers moeten dit inpandig op hun eigen kavel organiseren. De gemeente zal stimuleren om de afvalinzameling zoveel mogelijk gezamenlijk op te pakken.


DE KRACHT VAN HOLENDRECHT,
NÚ EN IN DE TOEKOMST
Werken, wonen en een levendig centrumgebied


EDITIE #1
ONDERNEMEND
HOLENDRECHT
De kracht van de buurt

3. Verantwoording

3.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn de mogelijke ingrepen in het centrum van Holendrecht beschreven. De definitieve keuzes worden gemaakt in de volgende fase, die van de investeringsnota. De opties die zijn beschreven moeten passen binnen de wettelijke kaders en het beleid van Amsterdam. Ook moeten zij (o.a. technisch) uitvoerbaar zijn. In dit hoofdstuk worden de kaders en de (technische) uitvoerbaarheid, voor zover relevant voor de projectnota, beschreven. Ook wordt beschreven welke stappen er zijn gezet in de participatie voor deze projectnota. Die drie onderdelen, de participatie, de beleids- en wettelijke kaders en de uitvoerbaarheidsaspecten, vormen samen de verantwoording van de keuzes in het vorige hoofdstuk.

3.2 Participatie

Vanaf begin 2019 zijn meerdere gesprekken gevoerd met sleutelfiguren en vertegenwoordigers van bewonersorganisaties. Voor de aanpassingen die reeds gedaan zijn rond het winkelcentrum en de sportplek bij het Cruyff Court is diverse keren overleg gevoerd met de belangrijkste stakeholders; winkeliers, bewonersorganisaties, scholen, gebruikers van de sportplek.
Vanaf oktober 2021 is er met de buurt gesproken over de plannen voor het centrum Holendrecht. De ruimtelijke uitwerking kan nog anders worden, het getoonde studiemodel geeft een mogelijke invulling van het raamwerk. Er zijn allereerst bijeenkomsten geweest met de bewoners van de Ochtenhof; hun woningen worden immers gesloopt als de plannen doorgaan. Eigen Haard organiseerde deze bijeenkomsten. Vervolgens is gesproken met een deel van de ondernemers, omdat ook ingrijpende voorstellen voor het winkelcentrum gedaan worden. Daarna zijn de plannen aan afvaardigingen van de bewoners en de schooldirecteuren gepresenteerd. Op 4 november 2021 vond een livecast uitzending plaats vanuit New Metropolis en op 15 november 2021 is een inloopbijeenkomst geweest in Buurthuis Holendrecht. De tweede inloopbijeenkomst op 17 november 2021 is geannuleerd vanwege aangescherpte coronamaatregelen.
Het algemene beeld dat naar voren kwam tijdens de bijeenkomsten is dat bewoners het tijd vinden dat er iets gaat gebeuren in Holendrecht. Men vindt het wel erg belangrijk dat de sfeer en uitstraling van Holendrecht behouden blijft. Bewoners en ondernemers waarvan de panden mogelijk gesloopt gaan worden maken zich zorgen over hun toekomst. Ze vragen om duidelijkheid vroeg in het traject. Ook vindt men dat de ontwikkelingen zeker ten goede moeten komen aan de huidige bewoners van de buurt. Ze willen graag voorrang op de nieuwe woningen. Er zijn op het studiemodel en het programma opmerkingen gemaakt die weergegeven worden in de bijlage.

3.2.1 Buurtstudie

In opdracht van de gemeente, Eigen Haard, Hoorne Vastgoed en Wonam is een buurtstudie in Holendrecht uitgevoerd, waarin onderzocht is hoe de herontwikkeling van het centrumgebied kan bijdragen aan de verbetering van de sociaaleconomische positie van bewoners van Holendrecht.

3.2.2 Kracht van de buurt

Bewoners omschrijven Holendrecht als een plek met een dorpsgevoel waar saamhorigheid heerst en mensen naar elkaar omkijken. De buurt kent een sterk netwerk van zowel commerciële ondernemers, ondernemende vrijwilligers en initiatiefnemers en buren die elkaar helpen. Een andere kracht van de buurt is de mooie hoeveelheid groen en een flinke hoeveelheid voorzieningen. De centrale vraag luidt: hoe kan de kracht van Holendrecht als uitgangspunt worden genomen in de versterking van de buurt en de eventuele herontwikkeling van het centrumgebied?

3.2.3 Wonen

De huidige woningvoorraad in Holendrecht West is eenzijdig en bestaat voor het grootste deel uit ruime sociale huurwoningen. Er is vraag naar andere typen woontypologieën, met name naar jongerenwoningen in het sociale segment en levensloopbestendige woningen in het sociale en middensegment. Verder hebben bewoners behoefte aan informatie over beschikbare woningen.
De buurtstudie waarschuwt voor te veel verandering en een te grote focus op bouw van duurdere koopwoningen en woningen in de vrije sector. De nadruk komt dan te liggen op nieuwe bewoners zonder binding met de buurt. Juist de huidige bewoners hebben binding met de buurt en zullen zich ervoor inzetten. Het moet makkelijker worden om binnen de buurt te verhuizen naar een geschikte woning.

Andere middelen die huidige bewoners kunnen helpen zijn: het opstarten van speciale inkomenstoetsen voor bewoners met essentiële beroepen zodat zij eerder kans maken op particuliere huurwoningen en het creëren van woonclusters voor ouderen. Ook wordt geadviseerd om te investeren in kwaliteit en onderhoud van de bestaande woningen.

3.2.4 Werken en ondernemen

Holendrecht West bestaat voor een groot deel uit minimahuishoudens. Een belangrijk speerpunt is het tegengaan van werkloosheid en het verhogen van financiële zelfredzaamheid. Ook voor bewoners die geen betaald regulier werk kunnen uitvoeren blijft een dagbesteding zoals vrijwilligerswerk of mantelzorg belangrijk om actief mee te doen in de maatschappij en zo zelfvertrouwen en voldoening te krijgen.
Advies uit de buurtstudie is een aanpak waarbij werkzoekenden binnen een buurt gericht aan een baan worden geholpen (buurtbanen). In Amstel III is veel werkgelegenheid.
Een kwartiermaker/jobhunter die bekend is met de buurt en de bewoners kan werk en werkzoekenden koppelen. Voor ZZP'ers en buurtinitiatiefnemers wordt voorgesteld een ondernemershub te maken, met flexibele werkplekken en goede faciliteiten. Hiermee komt ook verbinding tussen verschillende initiatiefnemers tot stand. Wat ook naar voren komt uit het onderzoek is de wens om ondernemers zichtbaarder te maken en met elkaar in contact te brengen. Om de ondernemende bewoners in Holendrecht meer zichtbaar te maken is een portrettenreeks met podcastserie gemaakt. Deze reeks is twee maanden als buitenexpo getoond op het Holendrechtplein

3.2.5 Levendig centrumgebied

In Holendrecht zijn veel goede voorzieningen aanwezig, maar een betere uitstraling is wenselijk. Holendrecht moet al vanaf de metro meer uitnodigen. Het winkelcentrum moet ruimtelijker worden opgezet, een gevarieerder aanbod krijgen, schoner worden en daarmee gezelliger. Qua voorzieningen is er vraag naar een bibliotheek en sport- en beautyvoorzieningen. Verder is er vraag naar flexibele werk- en studeerplekken met goede faciliteiten. Ook zien de bewoners graag dat er een plek voor jongeren komt, voor ontmoeting, studeren en het ontwikkelen van talent. Andere wensen die genoemd zijn, zijn: een pinautomaat, een andere, tweede supermarkt, kleding- schoenwinkels, speciaalzaken en ketens als de Hema en Primark. Niet al deze wensen kunnen een plek krijgen in het vernieuwde centrum; er moet wel een afzetmarkt zijn voor nieuwe winkels zodat deze economisch levensvatbaar zijn. Andere winkelcentra liggen immers dichtbij. De wensen geven richting aan in de verdere uitwerking van de plannen.

3.3 Beleid- en wet- en regelgeving

De kaders voor de gebiedsontwikkeling worden bepaald door het stedelijk beleid, de bestuurlijke prioriteit, de vastgestelde ambities voor Holendrecht en de eigendomsverhoudingen in het gebied. Hieronder zijn de relevante (beleids)kaders opgesomd.

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)

De omgevingsvisie Amsterdam 2050 is op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie is opgesteld in het kader van de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 in werking treedt, en vervangt de structuurvisie Amsterdam Holendrecht is in de Omgevingsvisie benoemd als stationskwartier. Dit betekent dat de woonfunctie wordt gemengd met voorzieningen met een lokaal en stedelijk karakter. Door onder andere de wijkeconomie te versterken kunnen de leefbaarheid en veiligheid in Holendrecht verbeterd worden. Dat vraagt vooral om een slimme verdichting, met behoud van het groene en rustige karakter. De spoorlijn, met het trein- en metrostation en de andere onderdoorgangen moet van scheidslijn een ruggengraat worden, om



Uitsnede omgevingsvisie 2050 (2021)



Uitsnede bestemmingsplan Grote H-buurt/Holendrecht

segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen. De verdichting van Holendrecht valt in de omgevingsvisie deels onder het stedelijk milieu hoogstedelijke buurt (bij het station) en deels onder gemengd stedelijke buurt. Voor de dreven is de ambitie in de omgevingsvisie om deze om te vormen van autoroutes en barrières naar prettige straten en lanen, waarlangs ruimte is voor verdichting.

3.3.2 Bestemmingsplan

In het plangebied is het bestemmingsplan Grote H-buurt / Holendrecht van toepassing. Het plan voor centrum Holendrecht is geprojecteerd op gronden met onder andere de bestemmingen "Groen", "Maatschappelijk-1", "Maatschappelijk-3", "Tuin", "Wonen", en "Detailhandel". Voor het realiseren van het plan voor het Centrum Holendrecht dient afgeweken te worden van het vigerende bestemmingsplan.
Verwacht wordt dat op 1 juli 2022 de Omgevingswet (Ow) in werking zal treden. Onder de Omgevingswet dient een omgevingsplan opgesteld te worden in plaats van een bestemmingsplan. De inwerkingtreding van de Ow op deze datum is nog niet zeker. In deze context lijkt het wijs om de realisatie van Centrum Holendrecht met omgevingsvergunningen mogelijk te maken.

3.3.3 Koers 2025

In Koers 2025 vastgesteld door de gemeenteraad in 2016, is een inventarisatie gemaakt van de woningbouwlocaties in Amsterdam in de periode 2020-2030. Koers 2025 is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam en de stedelijke ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor Amsterdam tot 2025. In het kader van Koers 2025 zijn verschillende gebiedsuitwerkingen gemaakt, waaronder een voor Gaasperdam. In de gebiedsuitwerking Gaasperdam (2017, niet bestuurlijk vastgesteld) worden drie stappen benoemd om Gaasperdam klaar te maken voor de toekomst: de wijk aantrekkelijker maken, woningen toevoegen en voorzieningen toevoegen.

3.3.4 Ontwikkelbuurt

In de bestuursopdracht "Ontwikkelbuurten" is Holendrecht aangewezen als ontwikkelbuurt. Voor de gebiedsontwikkeling betekent dit dat er een koppeling gemaakt moet worden tussen stedelijke gebiedsontwikkeling en de strategische buurtontwikkeling. In de vastgestelde Principenota Holendrecht is in dit kader een integrale aanpak fysiek-sociaal opgesteld.

3.3.5 Masterplan Zuidoost

In 2021 heeft de alliantie van Zuidoost, bestaande uit het college van B&W, het stadsdeel, woningbouwcorporaties, scholen, de politie, het openbaar ministerie, de rijksoverheid, bewoners en ondernemers van Zuidoost en andere partners het Masterplan Zuidoost opgesteld. Het doel van het Masterplan is een veilig, dynamisch, divers, sterk en zelfbewust Zuidoost waar het fijn is om te wonen en werken. De focus in het plan ligt op jongeren van min 9 maanden tot 31 jaar, die dezelfde kansen en mogelijkheden moeten hebben om zich te ontwikkelen, veilig op te groeien en een goede baan te vinden als andere jongeren in Amsterdam en Nederland.
De aandachtsgebieden uit het Masterplan zijn wonen, onderwijs, veiligheid en werken. Holendrecht is (samen met Venserpolder en de G-buurt Noord) benoemd als een van de hotspotgebieden met extra aandacht voor veiligheid.

3.3.6 Ruimte voor de Economie voor Morgen

'Ruimte voor de economie van morgen' is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025. Zuidoost is in deze uitwerking aangemerkt als productieve wijk. Dit zijn woon-werkwijken die ruimte bieden aan bedrijfsruimten in woonwijken. Nieuwe productieve wijken keren terug naar het principe waar wonen en werken niet gescheiden plaatsvinden. De bedrijfsruimte is grondgebonden met aanvullende kantoorruimte op de bovenlaag. Als indicatie wordt gegeven dat 5-15% van de totale ontwikkeling bestaat uit economische ruimte. Op de begane grond is dit circa 25-40%. In dit kader gaan we in Holendrecht op zoek naar mogelijkheden om zelfstandig ondernemers te ondersteunen, eventueel met onderdak in de wijk.

3.3.7 Amsterdams Detailhandelsbeleid 2018-2022

Het Amsterdams Detailhandelsbeleid 2018-2022 biedt beleid voor de detailhandel naar aanleiding van de nieuwe woningbouwlocaties die in Koers 2025 in kaart zijn gebracht. Het beleid geeft aan hoeveel en waar winkels nodig zijn, in bestaande nieuwbouwgebieden. Er zijn twee hoofbeleidsdoelstellingen geformuleerd:



boodschappen dichtbij voor bewoners en meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad.

3.3.8 Woonagenda 2025

De Woonagenda 2025 (2017) heeft als uitgangspunt voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Voor ontwikkelbuurten wordt ingezet op de ontwikkeling van extra woningen en het realiseren van de duurzaamheidsambities. Verdichting in deze buurten biedt kansen om woningen toe te voegen en om de woningvoorraad meer gemengd te laten worden.
De raad heeft in het Woningbouwplan een stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). In het woonadvies Holendrecht van de Directie Wonen (2019) wordt uitgegaan van de verdeling 40-40-20 op het schaalniveau van de hele wijk Gaasperdam. In het advies staan twee scenario's: een waarin de nieuwbouw 41% sociale woningen, 52% middensegment woningen en 7% dure woningen telt, en een waarbij het zwaartepunt ligt op het middensegment met 66% van de woningen, en 26% sociale woningen en 8% dure woningen. In de volgende fase wordt een evenwichtig plan, in samenhang met de planvorming in de rest van Gaasperdam en het beleid over wonen opgesteld.

3.3.9 Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur

In Gaasperdam zijn grote groene gebieden, zoals de parkenwig met het Centraal Park Gaasperdam en de Gaasperplas en aan de rand van de wijk, natuurgebied De Hoge Dijk, de Gaasperzoom en het Gaaspertunneldakpark. Het groen is een kernkwaliteit van Gaasperdam. Direct rondom Holendrecht is het dichtstbijzijnde gebied dat is opgenomen in de hoofdgroenstructuur het centraal park Gaasperdam. Het spoortalud is aangewezen als ecologische structuur. Amfibieën, grote en kleine zoogdieren en andere organismen gebruiken deze relatief rustige en groene taluds als de verbindingen om zich te kunnen verplaatsen. In de volgende fase wordt een flora en fauna onderzoek uitgevoerd.

3.3.10 Groenvisie 2020-2050

Op 21 december 2020 heeft de Gemeenteraad de Groenvisie 2020-2050 vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. De ambitie is om het bestaande groen te verbeteren en toegankelijker te maken, nieuw groen toe te voegen en de groene ruimte in en om de stad beter met elkaar te verbinden.
Voor deze projectnota zijn de volgende punten relevant: natuurinclusief (ver)bouwen wordt de norm bij renovatie, transformatie en nieuwbouw van gebouwen, en ook bij de aanpak van de openbare ruimte. De openbare ruimte (straten, oevers, routes) wordt groener waar dat kan. Voor Zuidoost is een uitvoeringsdocument opgesteld: Programma Groen Zuidoost (maart 2021) waarin omschreven wordt hoe de doelstellingen uit de Groenvisie in Zuidoost vorm krijgen. Voor Holendrecht betekent dit dat het groene lint dat langs de Holendrechtdreef loopt en dat de Ouderkerkerplas en de Gaasperplas met elkaar verbindt, versterkt moet worden. Ook de bomenstructuur langs de dreef moet versterkt worden. Het Meibergpad moet een groene route richting de Gaasperplas worden. Het plangebied Holendrecht moet klimaatadaptief ingericht worden (rainproof en voorkomen hittestress) als natuurinclusieve buurt.

3.3.11 Groennormen

De groennormen zijn normen die richting geven aan de hoeveelheid groen in nieuwe stedelijke ontwikkeling. Op basis van het woonmilieu van het gebied, het aantal nieuw gebouwde woningen en de gehanteerde groennorm, wordt berekend hoeveel groen er moet worden gerealiseerd.
De referentienorm gaat uit van twee typen groen, gebruiksgroen en ecosysteemgroen. De norm voor gebruiksgroen zorgt voor stedelijk attractief groen waarin men kan verblijven en recreëren. De oppervlakte dient minimaal een 0,5 ha aaneengesloten te zijn en dient voor 60% te bestaan uit levend groen. De resterende oppervlakte is bedoeld voor paden, water en andere voorzieningen als sport en spel. De norm voor Ecosysteemgroen heeft als belangrijkste doel de buurt klimaatadaptief te maken, maar draagt ook bij aan de beleving en gezondheid.

3.3.12 Gezonde (school)omgeving

Het gezondheidsbeleid in Amsterdam wil kinderen een gezonde start geven in een gezonde fysieke en sociale omgeving. Dat betekent voor de schoolomgeving dat

kinderen voldoende kunnen bewegen, gezond eten en drinken en geen mensen zien roken. Groene schoolpleinen, veilige loop- en fietsroutes naar en van school, beperken van parkeermogelijkheden rond scholen, beperken van ongezond voedselaanbod in de omgeving en een rookverbod op schoolpleinen zijn daarvoor nodig. Rookvrije schoolterreinen zijn sinds 2020 verplicht (Nationaal Preventieakkoord).

3.3.13 Bewegende Stad

Amsterdam stimuleert zijn stadsbewoners om te bewegen. Beweging leidt tot verlenging van het aantal gezonde levensjaren, fysieke en mentale fitheid, lagere zorgkosten en hogere productiviteit. Holendrecht is groen en ruimtelijk ingericht. Er zijn vele aanleidingen om de openbare ruimte zodanig in te richten dat lopen, fietsen en sport en spel bewust en onbewust gestimuleerd worden. Vanwege het ruime aanbod van groen, routes en speelplekken is de opgave vooral kwalitatief.
Het vergroten van de sociale veiligheid op de fiets- en wandelroutes (van en naar winkelcentrum, metrostation en scholen) stimuleert fietsen en wandelen. De bestaande buitensportfaciliteiten komen in de nieuwe situatie terug. De onderdoorgang onder de Holendrechtdreef geeft mogelijkheden. Meer verlichting en eventueel het plaatsen van fitnesstoestellen stimuleert beweging en zorgt voor meer sociale veiligheid.

3.3.14 Parkeren

Nieuwbouw en transformatie vinden plaats binnen de kaders van de nieuw vastgestelde nota's Parkeernormen Amsterdam en de Nota Parkeernormen fiets en scooter Amsterdam. Holendrecht ligt in een B-gebied, hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm voor auto's ook een minimumparkeernorm te hanteren voor woningbouw. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw deze parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Een belangrijk uitgangspunt voor autoparkeren is dat indien er ooit betaald parkeren wordt ingevoerd dan worden alle nieuwbouwontwikkelingen uitgesloten van parkeervergunningverlening omdat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Voor sociale en middeldure huur woningen is een minimale parkeernorm van 0 per woning en maximaal 1 parkeerplek per woning. Voor vrije sector is afhankelijk van de grootte wel een minimale parkeernorm. De inpassing van parkeren volgens de normering is ruimtelijk inpasbaar. De (auto) parkeernorm voor kantoren is minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplek per 125m2 bvo. Voor de overige voorzieningen dient een maatwerkadvies te komen gebaseerd op de CROW publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren'. Het studiemodel toont dat op maaiveld en in gebouwde parkeervoorzieningen voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd om de extra parkeervraag te faciliteren.
Ook fiets en scooterparken dient bij nieuwbouw op eigen terrein te worden opgelost. Voor woningen is de fietsparkeernorm afhankelijk van de grootte van de woning. Het minimum is twee plekken per woning voor een kleine woningen (<50m2) en een maximum van zes plekken per woning (>125m2). Daarnaast zijn er voor niet-woonfuncties allerlei normen, gebaseerd op de exacte functie in een gebied. Voor scooter parkeren is de minimum parkeernorm 0,13 plek per woning. De norm voor scooter parkeren is ook per niet-woonfunctie uitgewerkt. In de Investeringsnota wordt per kavel het aantal benodigde fiets- en scooterparkeerplaatsen uitgewerkt.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm	Minimum parkeernorm	Maximum parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m² bvo	geen	1	0,1[8]	1		
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	geen	1	0,3	1	maatwerk	maatwerk
-Woningen boven de 60 m² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	maatwerk	maatwerk

Uit Nota Parkeernormen (2017), Holendrecht is een B locatie

3.3.15 Verkeer

Er is op Gaasperdam niveau een onderzoek gedaan naar de verwachte toename in verkeersbewegingen door de realisatie van de beoogde plannen in Gaasperdam (incl. toevoeging woningen in Holendrecht). De verkeerseffecten als gevolg van deze ontwikkeling blijven beperkt.
Binnen het plangebied is de bereikbaarheid van de woningen en voorzieningen in veld D een aandachtspunt, evenals het feit dat de gebieden naast de dreef geen doorgaand verkeer kennen en dat hier dus een rondrijdende beweging nodig is.

3.3.16 Archeologie

In 2015 is voor Gaasperdam archeologisch onderzoek uitgevoerd. Daarin zijn archeologische zones met bijbehorende beleidsregels aangegeven. Het plangebied ligt in een gebied met een lage archeologische verwachting. Er geldt een vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de omvang en diepte van de bodemingreep. Wel geldt voor het gehele plangebied conform de Monumentenwet een vondstmeldingsplicht.

3.3.17 Milieueffectrapportage (m.e.r.-plicht)

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures met milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Op grond van het Besluit m.e.r. toetst men of het plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijke) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu.
De realisatie van 1000 extra woningen in het plangebied ligt beneden de indicatieve drempelwaarden van 2000 woningen.

3.3.18 Geluid

Het plangebied ligt binnen de zones van het spoor, de metro en 50 km/u wegen. Bij de verdere planuitwerking wordt voor gevoelige functies zoals woningen onderzocht of wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Het Amsterdams Geluidbeleid 2016 eist hogere waarden dan de Wet Geluidshinder. Voor gevoelige functies zoals woningen moet daarom rekening gehouden worden met stille zijdes. Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dat iedere woning een stille zijde heeft. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet dient geluid getoetst te worden aan nieuwe regelgeving omtrent geluid.

3.3.19 LIB

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. Het LIB zorgt niet voor beperkingen voor de ontwikkelingen in het centrum van Holendrecht.

3.3.20 Flora en fauna

De zone rond de dreef en rond het Cruyff Court zijn groen ingericht. Hier dient in de volgende fase een Quickscan Flora en Fauna uitgevoerd te worden voor de voorgenomen ontwikkeling.
Wat betreft de stikstofdepositie wordt door middel van een AERIUS berekening de stikstofdepositie als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden berekend. De AERIUS calculator is bedoeld voor vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming. Met de calculator kan de stikstofdepositie rondom de bron(nen) die voor een project worden ingegeven worden berekend.

Gelet op de Handreiking woningbouw en AERIUS is voor projecten met een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jaar geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd. In de andere gevallen op kortere afstand van een Natura 2000-gebied en/of voor de bouw van meer woningen waarbij de depositie mogelijk hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar, is een AERIUS berekening nodig om de feitelijke situatie mee te nemen en kan een vergunningplicht aan de orde zijn. Daarbij dient de aanlegfase én de gebruiksfase te worden ingevoerd. Voor Holendrecht dient een AERIUS berekening uitgevoerd te worden in verband met de stikstofdepositie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

3.3.21 Luchtkwaliteit

Ruimtelijke plannen moeten voldoen aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijnstof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) is een toets aan de grenswaarden niet nodig als een (klein) bouwproject niet of nauwelijks voor extra luchtverontreiniging zorgt; < 1500 woningen bij 1 ontsluitingsweg; < 3000 woningen bij 2 ontsluitingswegen. Omdat de ontwikkelingen in Centrum Holendrecht ongeveer 1.000 woningen betreft is geen toets nodig.

Bij het toevoegen van gevoelige maatschappelijke bestemmingen, zoals scholen en kinderdagverblijven moet er daarnaast worden getoetst aan het Besluit gevoelige bestemmingen en het Beleid gevoelige bestemmingen gemeente Amsterdam.
Voor Holendrecht geldt dat de Holendrechtdreef en Meerkerdreef meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal afwikkelen. Binnen een afstand van 50 meter gemeten

van de rand van deze wegen mogen geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

3.3.22 Externe Veiligheid

Het plangebied ligt nabij een spoorweg. Deze spoorweg is opgenomen in het Basisnet. In de Regeling Basisnet is een tabel opgenomen met afstanden voor plaatsgebonden risico transportroutes van het Basisnet. In de volgende fase moet de plaatsgebonden risicocontour nader berekend worden.

3.3.23 Windhinder

Als een bestemmingsplan bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger mogelijk maakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. Als uit het windonderzoek blijkt dat maatregelen, zoals overkappingen of luifels nodig zijn, dan worden deze gedetailleerd in het bestemmingsplan vastgelegd.

3.3.24 Bodem

Holendrecht valt in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart. Archiefonderzoek heeft uitgewezen dat er in het verleden slechts lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. Op het Holendrechtplein zijn bedrijfsactiviteiten aangetroffen en op enkele locaties is de Japanse Duizendknoop aangetroffen. Uitgezonderd deze potentieel verdachte activiteiten is het onderzoeksgebied niet verdacht. Voor de diepere ondergrond zal nog rekening gehouden moeten worden met de mogelijke aanwezigheid van een bodemvreemde ophooglaag onder de dreven. Voor de ontwikkellocaties in het plangebied moet bij de verdere planvorming een verkennend bodemonderzoek worden verricht, onder andere naar PFAS.
De ondergrond in Zuidoost heeft geen goede afsluitende laag. Bij het graven in de ondergrond is het opbarstrisico zeer groot en kan kwelwater uit de ondergrond opborrelen. Daardoor ontstaat risico op hogere kosten bij het uitvoeren van ruimtelijke ingrepen. Er moet onderzoek worden gedaan naar dit opbarstrisico van de ondergrond.

3.3.25 Kabels en leidingen

Bij aanpassingen aan de Holendrechtdreef, het winkelcentrum en woningbouw moeten diverse (hoofd)tracés van kabels en leidingen worden verlegd of aangepast. Langs het Meibergpad bevinden zich de meeste doorgaande leidingentracés, onder andere van Liander (elektra, gas) en Waternet (riool, water) en diverse datakabels. Een ander belangrijk tracé is het Abcouderpad.
Voor de nieuwbouw zal een glasvezelnetwerk worden aangelegd. Daarvoor is het noodzakelijk om een glasvezelwijkcentrale (PoP) te realiseren (één van 15 m2 of 3 straatkasten). Een PoP kan onder voorwaarden inpandig worden opgenomen.
Daarnaast moet er op termijn rekening worden gehouden met leidingen voor levering van warmte door het aardgasvrij maken van de wijk. Deze leidingen zullen vanuit het noorden (WOS Hakfort van Vattenfall) of het Amstel III gebied (levering datawarmte) het projectgebied Hart van Holendrecht doorkruisen.

3.3.26 Water en waterkeringen

Het oppervlaktewater in Gaasperdam behoort tot de polder Bijlmer Zuid en valt onder het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De (primaire) watergangen in het plangebied hebben een streefpeil van -2,70 m NAP. Holendrecht heeft weinig



Kabels en leidingen

oppervlaktewater en de grondwaterstanden zijn hoog. Het gebied is gevoelig voor wateroverlast en de waterkwaliteit in de polder Zuid Bijlmer is slecht. Er loopt een watergang rondom Holendrecht, in het westen langs het talud van het treinspoor, noordelijk langs de Gaasperdammerweg en aan het oosten langs het Gaasperpark. Ter plaatse van de spoorlijn ligt een secundaire waterkering. De Gaasperdammerweg is ook een secundaire waterkering. De beschermingszone van deze kering bevindt zich in het talud van de spoordijk.

3.3.27 Watercompensatie

Bij het toevoegen van verhard oppervlakte in de vorm van nieuwbouw of bij verharding van de openbare ruimte blijft minder grondoppervlak over voor het opnemen van regenwater. 10% Van de extra verhardingsoppervlakte (bij toevoegingen van meer dan 1.000 m2) zal als extra oppervlaktewater moeten worden aangelegd in hetzelfde waterpeilgebied, overeenkomstig de Keur van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Hierbij dient de waterbalans ten alle tijden positief te blijven. Ook dient te worden voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm. In Holendrecht zijn de mogelijkheden voor het aanleggen van extra oppervlaktewater beperkt.
Het huidige studiemodel is inclusief veld A doorgerekend en daarbij vindt een toename plaats van verhardingsoppervlak van circa 15000 m2. Er zal hierdoor een toename nodig zijn van circa 1500 m2 oppervlaktewater. In het studiemodel is een toename van 1300 m2 opgenomen. Er lijkt voldoende mogelijkheid om de watercompensatie in het plangebied op te lossen in de verder uitwerking.

3.3.28 Klimaat adaptief ontwerp

Met het programma Amsterdam Rainproof wil de gemeente de stad voorbereiden op zeer hevige regenbuien. De ambitie is om een regenbui waarbij 60 mm in één uur valt, te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur.
Er is binnen het plangebied geen Rainproofknelpunt aangewezen. Accumulatie van meer dan 200 mm water in het plangebied bij een bui van 60 mm per uur vindt plaats in de oostkant van het plangebied onderaan de Meerkerkdreef en de Holendrechtdreef (Maasdrielhof), waardoor deze wegen slecht begaanbaar kunnen worden. Ook op andere, niet-verharde plekken vindt accumulatie van water plaats, bijvoorbeeld rond het Cruyff Court. In de volgende fase zal een Rainproof Oplossingenkaart worden opgesteld. Daarbij zullen de richtlijnen van Amsterdam Rainproof gevolgd worden voor een robuust klimaatbestendig ontwerp.

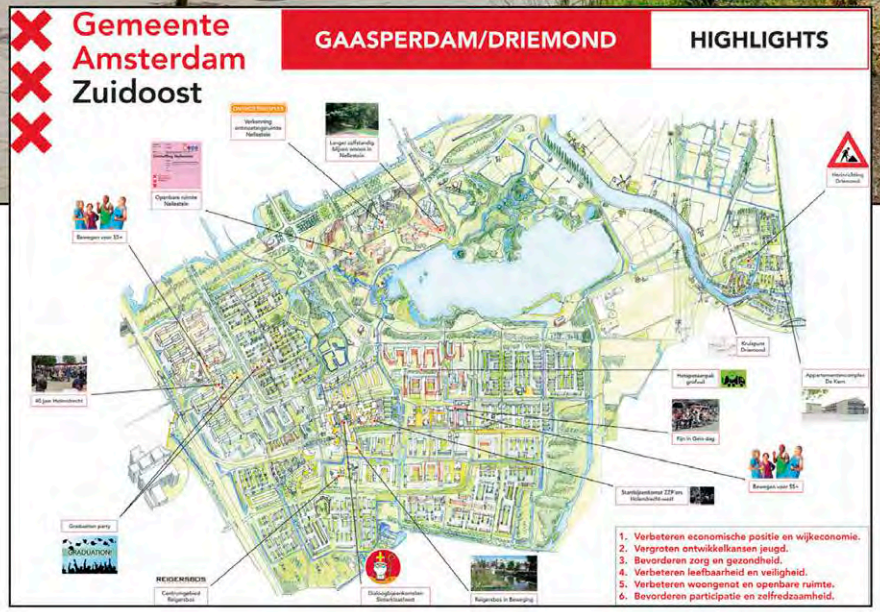
Daarnaast kan er waterrobuust worden gebouwd. Momenteel is in Amsterdam een hemelwaterverordening in de maak, waarbij alle nieuw uit te geven kavels als waterneutrale kavels ingericht moeten worden. De capaciteit voor hemelwaterberging moet op de kavel minimaal 60 liter/m^2 zijn (regenbui 60mm/uur). Hemelwater dient met een constant debiet van 1liter/m2.uur afgevoerd te worden via bodeminfiltratie of oppervlaktewater. In extreme omstandigheden kan via het riool afgevoerd worden.

Door klimaatveranderingen wordt hitte in de stad een steeds urgenter onderwerp. Door voldoende bomen te planten en groenvakken aan te leggen kan hittestress tegen gegaan worden. In de huidige situatie ontstaat er met name hitte daar waar veel verharding ligt, zoals op de parkeervelden en de pleinen.

3.3.29 Grondwater

Bij nieuwe ontwikkelingen dient middels een geohydrologisch onderzoek aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in de omliggende wijken de grondwaterstand niet verslechtert. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het 'Plan gemeentelijke watertaken'. De normen zijn afhankelijk van de bouwplannen.
De plannen gaan uit van (ondergrondse) parkeergarages voor bezoekers van het winkelcentrum en eventueel voor bewoners. Geadviseerd wordt om, nadat de plannen voor het gebied duidelijk zijn, de lokale grondwatersituatie in de ontwerpfase met een grondwatermodel te onderzoeken voor de huidige en de toekomstige situatie met ontwikkelingen, rekening houdend met klimaatveranderingen (grondwatertoets). Eventuele mitigerende maatregelen om de grondwaterstand te beheersen kunnen zodoende tijdig in de (her)ontwikkeling worden ingepland. Bij herontwikkeling wordt geadviseerd de benodigde ontwateringsdiepte bij voorkeur te realiseren door voldoende hoogte in het maaiveld aan te brengen en gebruik te maken van goed doorlatend materiaal.







Het Parool

Nederland | Wereld | Kunst & Media | Sport | Columns & Opinie

'Het gaat goed met Holendrecht'

Redactie 25 mei 2011, 23:13

Winkelcentrum Holendrecht op het Holendrechtplein in 2009. Foto © Jean-Pierre Jans

4 Vervolg

4.1 Ontwikkelstrategie

Het plangebied beslaat deels gronden in volle eigendom van de gemeente en deels in erfpacht uitgegeven gronden. Voor een groot deel van de uitgegeven gronden zijn er plannen voor herstructurering. De gemeente heeft een voorkeur om met de bestaande vastgoedeigenaren tot minnelijke (samenwerkings)afspraken te komen. Dergelijke afspraken dienen binnen gestelde kaders en randvoorwaarden alsook binnen de redelijkheid te blijven waar het betreft een onderlinge verdeling van rekening en risico's. Op 18 maart 2020 heeft de gemeente een intentieovereenkomst gesloten met Hoorne Vastgoed, Eigen Haard en Wonam. Het doel is om de sociaaleconomische positie van de buurt en de huidige bewoners te verbeteren. Samen met deze partijen is opdracht gegeven tot het maken van de in dit stuk genoemde Buurtstudie en Ontwerpstudie.
In de volgende fase stelt de gemeente een stedenbouwkundig plan op en onderzoeken de partijen de ruimtelijke en programmatische invulling van de verschillende kavels.

4.2 Planning, proces en juridisch planologisch

Begin 2021 is begonnen met het opstellen van deze projectnota. Het is de verwachting dat begin 2022 het projectbesluit genomen kan worden door B&W waarna wordt gestart met het investeringsbesluit. In deze ontwerp- en financieringsfase worden de stedenbouwkundige kaders verder uitgewerkt. Vaststelling van het investeringsbesluit is voorzien in het eerste kwartaal van 2023. Vanwege de onzekerheid omtrent het in werking treden van de nieuwe Omgevingswet zal in eerste instantie met Omgevingsvergunningen gewerkt worden. In de volgende fase wordt de planning hiervoor bepaald. De start bouw van het eerste ruimtelijke project wordt op zijn vroegst in 2025 verwacht.

4.3 Participatie en communicatie

4.3.1 Participatie

We blijven met de bewoners in gesprek over de invulling van het centrum van Holendrecht. Dit zal in kleine en grote groepen zijn, en soms over het geheel en soms over deelthema's. We onderzoeken onder welke voorwaarden er tot een plan gekomen kan worden dat de bewoners acceptabel vinden. De uitkomsten en adviezen van de bewoners uit deze en van voorgaande sessies werken we uit tot een voorkeursmodel. Daarmee vormen de uitkomsten van deze trajecten de basis voor het investeringsbesluit en leggen we dan bestuurlijk voor om tot een keuze of een afweging te komen.

4.3.2 Communicatie

De definitieve projectnota wordt na besluitvorming gedeeld met gesprekspartners en andere belanghebbenden. Bewoners, ondernemers en andere gebruikers van Holendrecht worden via diverse media geïnformeerd over de inhoud van de projectnota en de gevolgen daarvan.

4.4 Organisatie

De bestuurlijk opdrachtgever is de wethouder ruimtelijke ordening en grondzaken. De ambtelijk opdrachtgever Gebiedsontwikkeling en Transformatie Zuidoost en OuderAmstel is ambtelijk opdrachtgever van het project.
Voor de uitvoering van het project is het projectteam Holendrecht opgericht. Het projectteam draagt zorg voor de plan- en besluitvorming en wordt aangestuurd door een projectmanager. In het projectteam zijn de relevante directies vertegenwoordigd. Daarnaast is er nauw contact met het stadsdeel Zuidoost.
Met de externe partijen die de herontwikkeling op zich nemen is regelmatig overleg waaraan alle partijen (Eigen Haard, Hoorne Vastgoed en Wonam) deelnemen. Er is een stuurgroep ingesteld waarin de ambtelijk opdrachtgever Zuidoost zitting heeft namens de gemeente. Vanuit de andere partijen nemen de directeuren deel aan deze stuurgroep.

4.5 Financiën

De financiële implicaties van de in deze projectnota geschetste mogelijke gebiedsontwikkeling zijn in beeld gebracht. Hierbij is aandacht besteed aan het programma, de verwachte opbrengst, de investeringsbehoefte, de fasering, risico's en kansen. In de volgende planvormingsfase richting Investeringsbesluit zal toegewerkt worden naar een uitgewerkt voorkeursmodel.

De afdeling Maatschappelijk Vastgoed (MV) van de gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het aanvragen van investeringsbudget voor het onrendabele deel van de kosten van maatschappelijke voorzieningen. De afdeling MV houdt regie over de plannen voor maatschappelijke voorzieningen tijdens de gehele planperiode en neemt de te nemen investeringen jaarlijks op in de Voorjaarsnota en het MIP Maatschappelijke voorzieningen voor investeringen die starten in het jaar na besluitvorming (kredietbesluit) door de gemeente.

Colofon

Titel:
Centrum Holendrecht, projectnota
Februari 2022

Opdrachtgever:
Ambtelijk opdrachtgever:
Ellen Nieuweboer;
opdrachtgever gebiedsontwikkeling & transformatie Zuidoost

Projectteam:
Iris van der Horst, senior manager Gaasperdam/Driemond
Saskia Huft, projectmanager Holendrecht
Jim Engelshoven, assistent projectmanager
Raphael Beaumont, projectleider sociaal
Berit van Hulst, stedenbouwkundig hoofdontwerper
Hannes Weis, assistent stedenbouwkundig ontwerper
Said Masjedi, tekenaar
CJ Laros, ontwerper openbare ruimte
Ina Wong-van Eijken, projectleider grond & ontwikkeling
Floris van der Molen, planeconoom
Steve Rosendahl, technisch projectleider
Stijn van Doorn, communicatieadviseur
Jonathan van Diemen, Fabie Vrisekoop, planningsadviseurs

Afbeeldingen:
Gemeente Amsterdam, Mecanoo Architecten, Paco Núñez





Bijlage

- Verslag van participatie


Freedom
4
ALL