Gemeente Amsterdam



Investeringsnota Holendrecht Centrum

November 2024



INHOUD

Toekomstbeeld **5**

1 Inleiding **7**

2 Opgave **11**
2.1 Locatie 13
2.2 Opgaves voor Holendrecht 14
2.3 Kader 17
2.4 Ruimtelijke analyse 19
2.5 Proces en participatie 29

3 Het Plan **33**
3.1 Openbare ruimte 35
3.2 Opzet Bebouwing 45
3.3 Programma 49
3.4 Centrumgebied: vier sferen 54
3.5 Parkeren 56
3.6 Verdere uitwerking van de blokken 60
3.7 Welstandskader en sturing op ruimtelijke kwaliteit 65
3.8 Duurzaamheid 67

4 Ontwikkelstrategie **73**
4.1 Samenwerking met eigenaren 74
4.2 Planning en Fasering 75
4.3 Participatie 77
4.4 Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie (BLVC) 78

5 Verantwoording **79**
5.1 Regels en Normen 81
5.2 Juridisch planologisch kader 84

6 Financiële haalbaarheid **87**
6.1 Financiele haalbaarheid 88

Colofon **90**

Bijlage:

I. Hoogbouweffectrapportage
II. Beeldkwaliteitsparagraaf

Onderzoeken:

III. Matenplan
IV. Geluid wegverkeer en spoor
V. Geluid terras en sport
VI. Verkenning trillingen railverkeer
VII. Verkeersonderzoek
VIII. Parkeerbalans
IX. Quick scan natuur (flora en fauna)
X. Nulmeting bomen
XI. Grondwatertoets en maaiveldadvies
XII. Rainproof advies
XIII. Sociale veiligheidsparagraaf
XIV. Studie schoolgebouwen
XV. Dagelijkse voorzieningen Holendrecht
XVI. Ruimtelijk en functionele Eisen buurthuis Holendrecht



Toekomstbeeld Holendrechtplein

TOEKOMSTBEELD

In 2035 is het centrum van Holendrecht vernieuwd. Bij Station Holendrecht en langs de Holendrechtdreef staan vier woonblokken met in totaal zo'n 750 woningen. Bij het station is een levendig plein gemaakt. De groene routes langs het Meibergpad en Abcouderpad lopen langs het vernieuwde Holendrechtplein; het centrum van de buurt. De Holendrechtschool en de Morgenster hebben een mooi nieuw schoolgebouw en er is een nieuw Huis van de Wijk aan het Holendrechtplein.

Naast het station is het meest veranderd. De woningen aan de Ochtenhof hebben plaats gemaakt voor nieuwe woningen, bedrijfsruimte en een nieuw stationsplein met horeca en een terras. Hier ontmoeten de bewoners van beide kanten van het spoor elkaar. Door de hoogbouw is het karakter van dit deel van de buurt nu stedelijker. Dit sluit aan bij het Amstel III gebied en het metro en treinstation. De kruising bij het spoor op de Holendrechtdreef is opnieuw ingericht met een zebrapad voor voetgangers en fietsers. Hiermee steek je makkelijker over van de ene naar de andere kant van de buurt.

De wijk is klimaatbestendig en duurzaam gebouwd. Het eerst eenzijdige woningaanbod van Holendrecht is nu uitgebreider. Jongeren die in de buurt zijn opgegroeid of ouderen die graag naar een seniorenwoning willen verhuizen kunnen hierdoor makkelijker een betaalbare woning in hun eigen buurt krijgen.

Ondanks de toevoeging van gebouwen en mensen, is het rustige groene karakter gebleven. Het centrum blijft grotendeels autovrij en de Holendrechtdreef ligt nog steeds hoog. Langs het Meibergpad zijn de nieuwe gebouwen net zo hoog als de bestaande gebouwen van de Opheusdenhof en de Meernhof. De buurt is door het vernieuwen van de openbare ruimte, het verbreden en verbeteren van de onderdoorgang en het verplaatsen van de bushaltes een stuk toegankelijker en veiliger. Rondom de Holendrechtdreef en onderdoorgang zijn door de verbeteringen en het toevoegen van woningen en voorzieningen geen anonieme ruimtes meer. Hierdoor is er een fijne verbinding tussen de nieuwe supermarkt, het nieuwe Huis van de Wijk en het nieuwe schoolgebouw op het Holendrechtplein en het bestaande winkelcentrum.

Op het nieuwe Holendrechtplein zelf is ruimte om elkaar te ontmoeten. Op de bankjes kunnen ouderen even uitrusten op weg naar de supermarkt. Er zijn voldoende plekken waar mensen met elkaar kunnen samenkomen. Het plein is ruim en er is plek voor een buurtfeest of een kleine markt. De onderdoorgang van de Holendrechtdreef is twee keer zo breed als nu en beter ingericht, waardoor hij overzichtelijker, lichter en prettiger aanvoelt. Ten oosten van het plein zijn er naast de school, en het nieuwe schoolplein nu ook woningen waardoor het in de avond levendiger is en de verbinding met Holendrecht-Oost verbeterd is.

Hier wonen ook de bewoners van de gesloopte woningen in de Ochtenhof die in de buurt wilden blijven wonen. Zij waren de eerste bewoners van nieuwe woningen in de buurt. Het Cruyff Court, stangenpark en basketbalveld zijn iets verplaatst, maar liggen nog altijd in dit deel van de buurt; centraal, dichtbij de scholen en gemakkelijk voor de hele buurt bereikbaar.



Bestaande situatie Abcouderpad

1

INLEIDING

1. INLEIDING

De druk op Amsterdam is in de afgelopen jaren groot geworden: veel mensen willen in Amsterdam wonen en werken. De verwachting is dat de stad in 2040 meer dan een miljoen inwoners heeft. Helaas is het voor veel mensen heel moeilijk geworden om een betaalbare woning te vinden. En dat geldt niet alleen voor nieuwe bewoners, maar ook voor kinderen van Amsterdammers of Amsterdammers die willen verhuizen. Die trend moet worden gekeerd, anders verliest de stad een groot deel van haar kwaliteiten: leefbaar voor arm en rijk, open voor nieuwkomers en solidair met zij die het nodig hebben. Dat betekent dat er nieuwe woningen en voorzieningen moeten worden gebouwd.

Het college van B&W heeft de ambitie om jaarlijks 7.500 woningen bij te bouwen in Amsterdam. Zuidoost groeit het hardst doordat er veel woningen en voorzieningen worden toegevoegd. De komende decennia komen er in het stadsdeel zo'n 39.000 woningen bij. Een van de locaties in Zuidoost waar de komende jaren woningen en voorzieningen kunnen worden bijgebouwd is Holendrecht. Dat heeft onder andere te maken met de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer: metro, trein en busstation liggen op loopafstand. In de Omgevingsvisie 2050 is Holendrecht aangewezen als stationskwartier: een locatie waar verdicht kan worden en ruimte is voor meer woningen, werken en voorzieningen.

Potentie en uitdagingen van Holendrecht
Het toevoegen van woningen en voorzieningen in Holendrecht biedt kansen voor de buurt. Op dit moment profiteren Holendrecht en haar bewoners veel minder van de groei van Amsterdam dan gemiddeld in de stad. Op het gebied van veiligheid en leefbaarheid is er in de wijk veel problematiek: gemiddeld zijn de inkomens lager, is de werkloosheid hoger en er is meer criminaliteit dan in andere wijken. Het college van B&W wil daar verandering in brengen. Het heeft Holendrecht in november 2017 als ontwikkelbuurt aangewezen en in 2021 meegenomen als een van de "hotspots" in het Masterplan Zuidoost. Het Masterplan is gemaakt om sociale problematiek aan te pakken. Een integrale aanpak van sociaal en fysiek en aansluiting op de leefwereld van bewoners is in deze wijk noodzakelijk om de buurt structureel te verbeteren. Doel van de aanpak voor Holendrecht Centrum is daarom niet alleen het toevoegen van woningen en het vernieuwen van de voorzieningen maar juist ook het verbeteren van de sociale en economische situatie van de bewoners van de wijk.

Kwaliteiten behouden en versterken
Holendrecht 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 het centrum van de stad, maar ook de natuur is dichtbij. Om de hoek liggen het Centraal Park Gaasperdam, de Gaasperplas en het riviertje de Gein. Holendrechters omschrijven hun buurt als een dorp met een sterke gemeenschap, waar mensen elkaar kennen en voor elkaar zorgen. Veel bewoners en ondernemers doen hun best voor de buurt en voor elkaar. Met de veranderingen in Holendrecht Centrum willen we ook de bewoners aan zet brengen: hoe kunnen zij zelf bijdragen aan een buurt waar het prettig wonen is?

Een centrum voor heel Holendrecht
Deze investeringsnota gaat specifiek over het centrum van Holendrecht. Het bevat een stedenbouwkundig plan waarin de wijk duurzaam wordt vernieuwd door het toevoegen van woningen, andere functies en het verbeteren van de openbare ruimte. Het gaat om het gebied ten oosten van station Holendrecht tot aan de Meerkerkdreef en ten zuiden van de Holendrechtdreef tot aan het Meibergpad. Doel van de plannen is om het een centrum te maken waar de hele buurt gebruik van maakt, waaronder bewoners van Holendrecht-Oost en bewoners uit omliggende buurten zoals de Paasheuvelwijk en Reigersbos.

Ontwikkelingen in de omgeving
In de omgeving van Holendrecht zijn momenteel veel ontwikkelingen. Aan de overzijde van het spoor zijn er in de Paasheuvelwijk de afgelopen jaren ongeveer 2.000 woningen opgeleverd en is het Spoorpark aangelegd. Ten noorden van de buurt is er met het Brasapark een enorm groengebied toegevoegd en ten zuiden van Holendrecht wordt het centrumgebied van Reigersbos vernieuwd. Het plan Holendrecht Centrum moet ervoor zorgen dat Holendrecht meegroeit met deze ontwikkelingen.

Toekomstige ontwikkelingen
In de principe- en projectnota werd rekening gehouden met een groter projectgebied. Onder andere het gebied ten noorden van de Holendrechtdreef waar De Drecht en het winkelcentrum gevestigd zijn, zouden in de toekomst ook verdicht kunnen worden. Hierover is met de eigenaren Stadgenoot en Hoorne

Vastgoed gesproken. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor de noordzijde van de dreef. Daarom gaat deze Investeringsnota alleen over de zuidelijke kant van het centrumgebied. Wel zijn de voorstellen in deze investeringsnota zo ingericht dat eventuele toekomstige ontwikkelingen makkelijk aansluiten. Dit betekent ook dat een aantal ingrepen, zoals de aanpassingen aan de Holendrechtdreef, nu worden uitgevoerd en de weg effenen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen ten noorden van de Holendrechtdreef.

Daarnaast komt er in de nieuwe schoolgebouwen een integraal kindcentrum met kinderopvang, wat gevolgen kan hebben op het kinderopvangaanbod in de wijk. Daarom valt ook het gebouw van Partou binnen de plangrenzen.

Hetzelfde geldt voor het gebied direct naast het station. Hier wordt de buurt zo ingericht zodat er ruimte overblijft om de mogelijkheid te behouden om in de toekomst nog een extra gebouw met commerciële voorzieningen toe te voegen en nog verder te profiteren van de stationslocatie.

Gebiedsontwikkeling Holendrecht tot nu toe
Gebiedsontwikkeling in Amsterdam verloopt bijna altijd volgens het Plaberum proces. Dit staat voor Plan en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen. Dit proces kent 4 fasen: verkenning, haalbaarheid, ontwerp en uitvoering. In deze investeringsnota staan de uitkomsten van de ontwerpfase: het Stedenbouwkundig Plan Holendrecht Centrum.

In de Principenota, vastgesteld in juni 2020, zijn de ruimtelijke mogelijkheden voor Holendrecht onderzocht. Deze bestonden onder andere uit het verbeteren van de openbare ruimte en de verbinding met omliggende buurten, aanpak van anonieme ruimtes langs de dreven, het verbeteren van de bestaande woningvoorraad en het toevoegen van woningen.

In de Projectnota, vastgesteld in februari 2022, is de haalbaarheid van deze mogelijkheden en ambities onderzocht. Samen met de eigenaren is een programma voorgesteld en een projectgebied bepaald.

Leeswijzer
Deze nota bestaat uit zeven hoofdstukken. Hoofdstuk 2 begint met een uiteenzetting van de opgave, inclusief ruimtelijke context, de manier waarop bewoners zijn betrokken en ambities voor het plan. Die opgave komt voort uit de specifieke kwaliteiten en uitdagingen van de locatie en de doelen uit de Omgevingsvisie 2050 en wensen van bewoners. In hoofdstuk 3 wordt het plan voor het centrumgebied omschreven. Het gaat dan om hoe de bouwblokken en openbare ruimte eruit komen te zien en welk type woningen en voorzieningen worden vernieuwd en toegevoegd. Hoofdstuk 4 laat zien welke ontwikkelstrategie er wordt gekozen en hoe de buurt kan groeien. De hoofdstukken 5 en 6 gaan over het stedelijk beleid en regels, de financiële haalbaarheid en de juridische verantwoording.



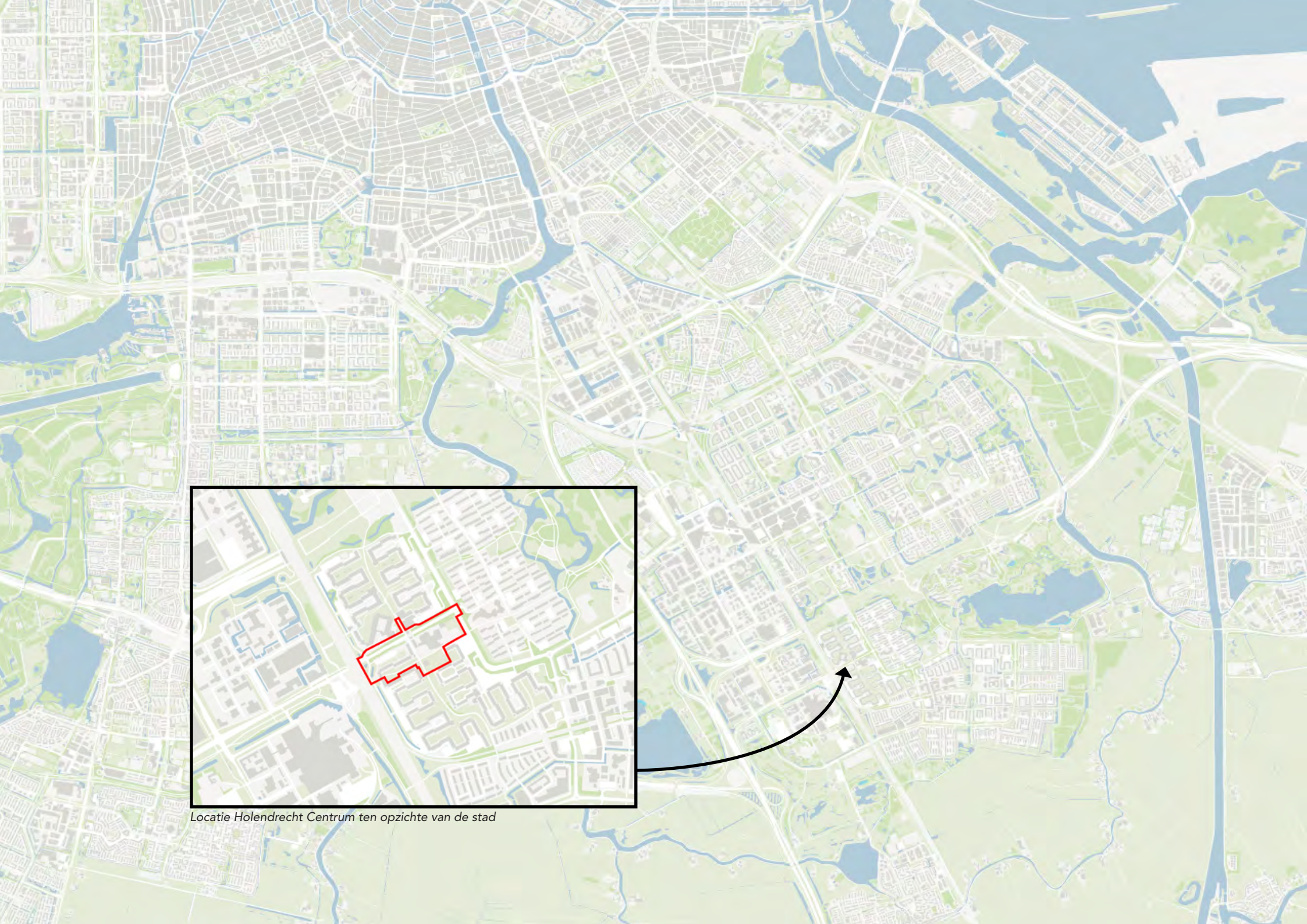
Uitleg Plaberum



Luchtfoto Hoogvliet

2

OPGAVE



Locatie Holendrecht Centrum ten opzichte van de stad

2.1 LOCATIE

Dit hoofdstuk bevat een analyse van de bestaande situatie in Holendrecht en de belangrijkste opgaves en ambities voor het project Holendrecht Centrum.

Holendrecht Centrum ligt in de wijk Holendrecht en maakt met Reigersbos, Nellenstein en Gein deel uit van Gaasperdam. Holendrecht bestaat uit de buurten Holendrecht-West, Holendrecht-Zuid en Holendrecht-Oost. Tussen Holendrecht-West en Zuid loopt de Holendrechtdreef. Het plangebied Holendrecht Centrum omvat het gebied ten zuiden van de Holendrechtdreef en de dreef zelf. Dit staat op de bijgaande kaart aangegeven. Rondom Holendrecht Centrum liggen infrastructurele lijnen: de Holendrechtdreef aan de noordzijde, het Meibergpad aan de zuidzijde, de verhoogde Meerkerkdreef aan de oostzijde, het talud van trein en metro aan de westzijde.

Holendrecht is een woonwijk met een ruime opzet en relatief lage bebouwingsdichtheid. In de buurt staan woongebouwen met daarin appartementen. De wijk is grotendeels autovrij. Rondom de Holendrechtdreef wordt de kenmerkende bouwstructuur van de buurt onderbroken. Hier liggen de belangrijkste voorzieningen: het winkelcentrum, Huis van de Wijk, de basisscholen en wooncentrum De Drecht met het Gezondheidscentrum.

Er is veel groen, vooral langs de fietsroutes en in de hoven van de woonblokken maar ook in de taluds langs de infrastructuur. Het groen langs de fietspaden bestaat vooral uit gras en bomen, en maakt dat de buurt vriendelijk oogt. Dwars door de hoven heen lopen van noord naar zuid (wandel)routes die veel gebruikt worden om naar het centrum van de wijk te lopen.



Overzicht van buurten in Holendrecht

2.2 OPGAVES VOOR HOLENDRECHT

De opgave voor Holendrecht Centrum is om woningen, voorzieningen en werkfuncties in het centrum van de buurt 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. Hiermee is de buurt klaar voor de toekomst en ontstaan er kansen om de sociaaleconomische positie van de bestaande bewoners te verbeteren.

Divers woningaanbod
In heel Zuidoost komen er de komende jaren 39.000 woningen bij. Ongeveer 750 van die woningen komen in Holendrecht Centrum. Deze nieuwe woningen voorzien in de behoefte aan woningen voor de stad als geheel, maar zijn zeker ook bedoeld voor Holendrechters die een andere woning willen. We maken woningen waarvan er nu nog maar weinig of geen zijn in Holendrecht zoals kleinere woningen voor starters en jongeren, levensloopbestendige woningen voor ouderen en mensen die niet goed ter been zijn, een groot aantal woningen in het middensegment en koopwoningen.

Daarnaast, en in lijn met de ambitie 'Bouwen voor de buurt: Zuidoost als startlocatie voor betaalbare koop-en huurwoningen' van het Masterplan Zuidoost, krijgen bewoners van Zuidoost voorrang op 25% van de woningen. Zo kunnen bewoners van Zuidoost die het beter gaat, vaak rolmodellen, in de buurt blijven wonen als zij dat willen. Nu is dat door het eenzijdige woningaanbod vaak niet mogelijk en verlaten deze bewoners de buurt als zij willen verhuizen.

Veilig en aantrekkelijk centrum
Het huidige centrum van Holendrecht bestaat uit een klein winkelcentrum en enkele maatschappelijke voorzieningen rond het Holendrechtplein. Bewoners willen graag een groot buurtplein dat meer uitnodigt tot ontmoeting en activiteit. De buurt blijft ook in de toekomst grotendeels autovrij.

Daarnaast is het belangrijk dat het veiligheidsgevoel in het gebied verbetert. Een deel van de bewoners geeft aan zich niet veilig te voelen rond de onderdoorgang onder de Holendrechtdreef en als ze naar de bushaltes bovenop de dreef moeten. Het huidige centrumgebied is in de avonduren vaak leeg en anoniem, omdat de meeste gebouwen alleen overdag gebruikt worden zoals de scholen en het Huis van de Wijk. In het nieuwe centrumgebied komt meer levendigheid doordat we voorzieningen en woningen toevoegen. Het toevoegen van woningen zorgt er ook voor dat er meer ogen op straat zijn in de avonduren.

Holendrecht als stationslocatie, goede verbinding met Amstel III
Holendrecht is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Een metrohalte, treinstation en busstation liggen om de hoek. Gecombineerd met de grote woningbouwopgave en de ambitie om de buurt veiliger te maken is Holendrecht Centrum bij uitstek een plek om te verdichten en functies toe te voegen. In de openbare ruimte moeten aanpassingen gedaan worden om de verbinding met zowel het station als het Amstel III gebied te verbeteren. De huidige omgeving rond de stations uitgangen is niet uitnodigend. Door plinten te maken langs het Meibergpad, en meer functies die zichtbaar zijn vanuit de stationsuitgang toe te voegen, worden de buurt, het nieuwe Holendrechtplein en het winkelcentrum beter vindbaar en bereikbaar vanaf het station.

Om meer verbinding te krijgen tussen Amstel III en Holendrecht, wordt er in de Paasheuvelwijk geen winkelcentrum gemaakt. Bewoners van dit gebied kunnen hun boodschappen halen in Holendrecht. Het winkelcentrum in Holendrecht wordt hiervoor iets uitgebreid.



Holendrechtplein, bestaande situatie

2.2 OPGAVES VOOR HOLENDRECHT

Verbeteren van de sociaal economische positie van de bewoners
De bevolking van Holendrecht-West en Zuid scoort op veel sociaaleconomische indicatoren lager dan gemiddeld in de stad; zo ligt het gemiddeld besteedbaar inkomen lager en zijn er meer mensen met een bijstandsuitkering. Dit leidt ertoe dat ook op andere indicatoren slechter gescoord wordt, zo is het aantal mensen dat zich (zeer) gezond voelt veel lager dan in de rest van de stad. Tegelijkertijd zijn veel bewoners bereid om elkaar te helpen met mantelzorg of vrijwilligerswerk. Het informele netwerk is groot en krachtig.

Daarom wordt naast de investering in gebiedsontwikkeling, ook ingezet op het sociaal domein en community based werken. In het Community Center Mijehof ontwikkelen de bewoners zelf met elkaar de programmering gericht op jeugd en ontwikkeling. En bij de Groene Hub zijn talrijke bewonersinitiatieven gestart gericht op verduurzaming. Daarnaast wordt op diverse beleidsvelden ingezet op samenwerking met formele en informele partners. Zo sluiten we beter aan bij de leefwereld van bewoners en bevorderen we eigenaarschap.

Binnen de gebiedsontwikkeling is het slopen en vernieuwbouw van de scholen en het Huis van de Wijk onderdeel van de plannen. Samen met de schoolbesturen maken we een nieuw schoolgebouw dat weer helemaal voldoet aan de eisen van de tijd. Daarnaast is er in de plannen ruimte gereserveerd om een extra voorziening voor de buurt toe te voegen. Hoe deze ruimte wordt ingevuld, is nog niet bekend. Dit kan een buurtcoöperatie zijn, een ondernemershub, of een combinatie van deze twee. Samen met de buurt onderzoeken we wat voor voorziening er in het centrum kan komen.

Een toekomstbestendige buurt
Het nieuwe centrum van Holendrecht wordt klimaatadaptief gebouwd. Dat betekent dat duurzaamheid en klimaatadaptie belangrijke uitgangspunten zijn voor het maken van de gebouwen en openbare ruimte.

Er moet voldaan worden aan de toekomsteisen voor rainproof, het opnemen en weglopen van regenwater, en grondwater. Ook dient het plangebied voldoende verkoeling te bieden op warme dagen. Behoud van de bestaande al volgroeide bomen en aanplant van nieuwe bomen en beperking van verharde oppervlakten dragen hieraan bij.



Community center Mijehof

Toekomstbeeld Amsterdam 2050

Algemeen

- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- bedrijventerrein
- bebouwing buiten de agglomeratie
- gemeentegrens Amsterdam

Groen en landschap

- park en landschapspark
- landschap
- water
- stadsstrand
- dijken

Verbindingen

- netwerk van stadsstraten en stadslanen
- langelijnenfietsnetwerk
- verbinding stad en landschap
- verkleinen barrièrewerking
- metro met station
- hoogwaardig openbaar vervoer
- spoorweg met station
- binnenstedelijke rijksweg
- rijksweg met afrit
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

Stedelijke ontwikkeling

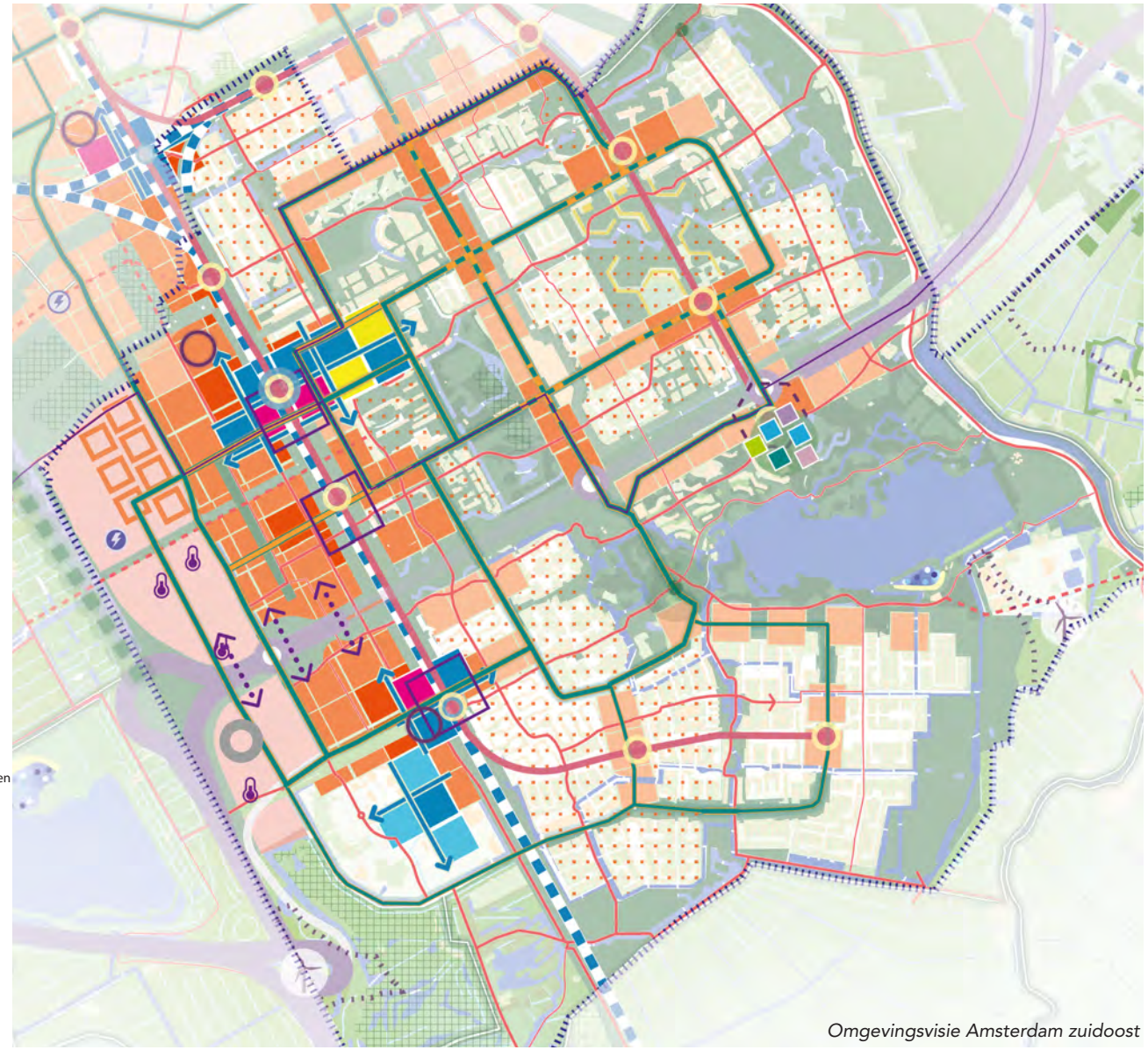
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- bedrijvigheid in de buurten
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040
- regionale ontwikkeling rond haltes Noord/Zuidlijn

Plekken met stedelijke betekenis

- stationskwartier
- stedelijk centrum
- groen-blauwe hotspot
- groen-blauwe kralenketting
- centrumgebied

Energie en duurzaamheid

- havengebied
- afgestemde ontwikkeling stad en haven
- (reserve) zoekgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- zoekgebied zonne-energie op Amsterdams grondgebied
- opslag duurzame energie
- circulaire hub
- energiehub Hemweg
- tegengaan bodemdaling, vergroten biodiversiteit



Omgevingsvisie Amsterdam zuidoost

2.3 KADER

Masterplan Zuidoost
Er zijn veel zorgen over de leefbaarheid en veiligheid in Zuidoost, en zeker ook in Holendrecht. Nog steeds hebben te veel bewoners problemen op het gebied van wonen, gezondheid of inkomen. Met het Masterplan Zuidoost is een aanpak van vele jaren gestart, die moet leiden tot een structurele verbetering voor de bewoners in het algemeen en voor jonge, opgroeiende bewoners van Zuidoost in het bijzonder. Het Masterplan wil voor de kinderen die nu in Zuidoost worden geboren, zorgen dat er in 2040 een prachtig en kansrijk stadsdeel voor ze klaarligt, waar ze hun talenten verder kunnen ontwikkelen en dezelfde kansen krijgen als kinderen in de rest van Amsterdam. Om dit te bereiken is een integrale aanpak nodig, met interventies op verschillende niveaus en in verschillende domeinen in de levenssfeer van inwoners. Vanuit de verschillende onderwerpen moet effectiever worden samengewerkt. Door vol in te zetten op onderwijs, jeugd en gezin, wonen en werk, worden de oorzaken van kansenongelijkheid structureel aangepakt.
In Holendrecht is vanuit het Masterplan het Community Center aan het Mijehof gestart. Er is een Wijkactieteam werkzaam vanuit het Huis van de Wijk. In het kader van de gebiedsontwikkeling onderzoeken we samen met buurtbewoners of een buurtcoöperatie, getrokken door bewoners, een plek kan krijgen in het nieuwe Centrum Holendrecht. Daarnaast is in het Masterplan Zuidoost als doorbraak vastgelegd, dat op buurtniveau en op de hotspotlocaties kan worden afgeweken van de 40-40-20 regel.

Koers 2025
De ambitie is om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken. Op welke plekken dit kan staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Gaasperdam is opgenomen als zoeklocatie voor extra woningbouw. Er is in Gaasperdam ruimte om ongeveer 6.000 woningen toe te voegen en daarmee de bestaande woningvoorraad meer te differentiëren. In 'Ruimte voor de economie van morgen', de economische uitwerking van Koers 2025, is Zuidoost aangemerkt als productieve wijk: woon-werkwijken die bedrijven integreren in stedelijke woonmilieus. In Centrum Holendrecht wordt gezocht naar mogelijkheden om (zelfstandig) ondernemers te ondersteunen en te faciliteren, onder andere door (betaalbare) ruimtes toe te voegen.

Woonagenda 2025
De gemeente Amsterdam zet vol in om meer betaalbare woningen voor lage- en middeninkomens te realiseren. Daarom is voor nieuwe woningbouwprojecten vastgesteld om 40% sociaal, 40% middensegment en 20% duur te bouwen. Afwijken van de 40-40-20 regel is soms mogelijk als er specifieke omstandigheden zijn, zoals het karakter van de woningvoorraad in de directe omgeving. Verdichting in Holendrecht biedt kansen om goede woningen toe te voegen en om de woningvoorraad meer gemengd te laten worden.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050
De gemeenteraad stelde de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 in 2021 vast. Holendrecht is onderdeel van het ontwikkelperspectief Gaasperdam, waarin uitgangspunt is dat verdicht wordt bij de bestaande knooppunten en niet in het groen. Holendrecht staat dan ook 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 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 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 in Zuidoost is in de omgevingsvisie de ambitie opgesteld, om deze om te vormen van autoroutes en barrières naar prettige straten en lanen, waarlangs ruimte is voor verdichting.



Plangebied Holendrecht met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving

2.4 RUIMTELIJKE ANALYSE

Geschiedenis en opzet bestaande buurt
Holendrecht-West en Zuid zijn midden jaren 70 gebouwd. Vanwege de negatieve ervaringen met de Bijlmer besloot men om voor Gaasperdam terug te keren naar middelhoge etagebouw met aan de randen ruimte voor laagbouwbuurten in plaats van hoogbouw. Toen de wijk ontworpen werd, was de structuur met (half)verhoogde dreven aangelegd. De buurten staan daarom enigszins los van de structuur, en staan daar vaak met de rug naartoe. 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 en Zuid werd gekozen voor een verkavelingsopzet met twee noord-zuidgeoriënteerde meanderstroken aan weerszijden van de autovrije, groene route.

Dynamiek in Zuidoost
In de omgeving van Holendrecht spelen ruimtelijke ontwikkelingen die de omgeving van de wijk een kwaliteitsimpuls zullen geven:

Reigersbos: De gemeenteraad heeft in 2022 voor het centrum van Reigersbos een investeringsnota vastgesteld. Reigersbos wordt met het toevoegen van detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, werkfuncties en woningen verder uitgebouwd als hét centrum voor Gaasperdam.

H-buurt: H-buurt: de gemeenteraad stelde in april 2022 het investeringsbesluit vast voor H-midden. Hier komen 500 woningen, werkplekken, voorzieningen en een buurthuis. Op de langere termijn wordt de H-nuurt noord verbeterd en vernieuwd. In H-buurt Zuid worden in 2024 in de flank van de A9 520 flexwoningen en voorzieningen gebouwd. Deze blijven 15 jaar staan.

Amstel III, Paasheuvelwijk: De gemeente werkt met eigenaren aan een transformatie van kantorenwijk naar een gemengde woonwerkbuurt. Het kantooroppervlak blijft circa 150.000m², daar komen circa 4.000 woningen en voorzieningen bij. Naast station Holendrecht is Our Domain opgeleverd. Deze campus bestaat uit drie gebouwen met een openbaar toegankelijke binnenterrein. Hier staan ruim 1500 woningen, een kleine supermarkt, een sportschool en een horecagelegenheid.

Spoorpark Zuid: Er ligt een nieuw stadspark in de langgerekte groenstrook langs het spoor tussen station Bijlmer ArenA en station Holendrecht.

Entreegebied Amsterdam UMC-locatie AMC en Meibergdreefzone: Het entreegebied van het AMC is heringericht. Langs de Meibergdreef komt meer verbinding tussen de Paasheuvelwijk en het Amsterdam UMC - Locatie AMC. Uitvoering vindt plaats tot en met 2025.

Gaasperdammertunnel A9: In 2022 is het Brasapark geopend. Het park is 3 kilometer lang en 65 meter breed. In 2023 is het park samen met bewoners verder ingericht. Er wordt onderzocht of aan de flanken en op het park groene functies zoals sport & spel, tuinen, stadslandbouw en kleinschalige horeca kunnen worden toegevoegd tussen 2025 en 2030.

Gaasperplas: Het Toekomstplan Gaasperplas is in 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.

Centraal park Gaasperdam: voor dit park wordt onderzocht in welke mate hier sportvoorzieningen gemaakt kunnen worden voor de georganiseerde (buiten)sport.


Holendrecht in aanbouw 1978


Holendrecht 1980



HGS=Hoofdgroenstructuur

2.4 RUIMTELIJKE ANALYSE

Openbare ruimte en groen
Er is in Holendrecht-West en Zuid veel openbare ruimte: zowel verhard als groen. Het verharde deel van de openbare ruimte is toe aan vervanging. Kenmerkend aan de buurt is het grote centrale buurtplein: Het Holendrechtplein. Het plein is erg groot en geschikt voor ontmoetingen, spelen en het organiseren van een buurtfeest. Helaas is het huidige plein ook erg leeg. Er is haast geen straatmeubilair en slechts één boom. Dit maakt dat het plein bij mooi weer of een feest goed gebruikt wordt, maar op andere dagen slechts gebruikt wordt als afsnijroute naar het winkelcentrum. Op de vloer van het plein is in 2013 een kunstwerk van Arno Coenen aangebracht.

Holendrecht Centrum is autoluw. Dit is mogelijk door de verhoogde Holendrechtdreef. Deze dreef loopt dwars door de buurt heen en is een brede weg zonder middenberm en alleen gericht op autoverkeer. De enige manier om de oversteek tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de buurt te maken naar de andere kant van de dreef, als voetganger of fietser, is via de onderdoorgang grenzend aan het Holendrechtplein. De onderdoorgang is nauw en donker. Een van de wanden is voorzien van een mozaïek en er zijn granieten zitplaatsen aanwezig.

De openbare ruimte rondom het station is alleen voor fietsers en voetgangers toegankelijk. Er zijn hier nauwelijks voorzieningen en de buurt Holendrecht is vanuit het station slecht zichtbaar. Veel bezoekers begeven zich automatisch richting het Amstel III gebied en zijn zich niet bewust van het bestaan van Holendrecht omdat de buurt, met haar kwaliteiten zoals het groen en het winkelcentrum simpelweg vanaf het station niet zichtbaar is door de bestaande bebouwing van de Ochtenhof.

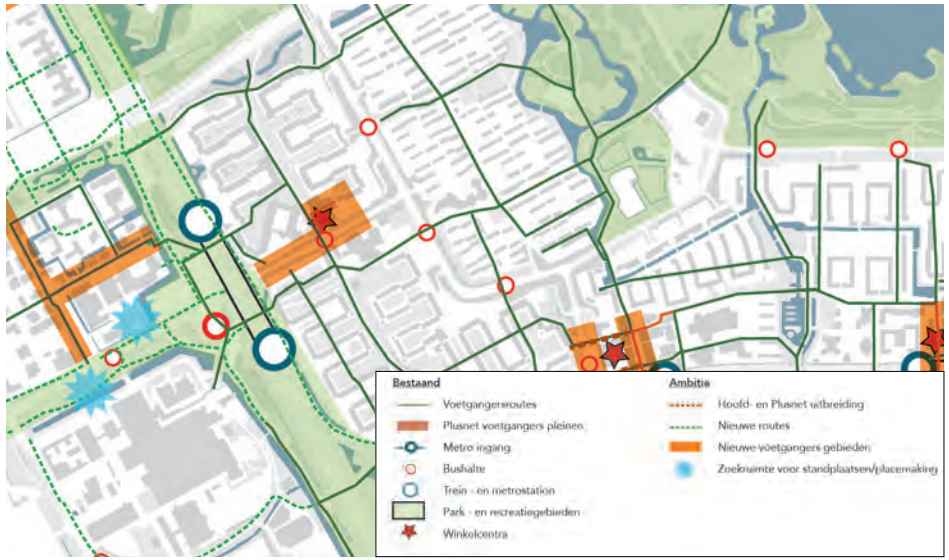
Het groen in Holendrecht is alom aanwezig, maar wisselend in kwaliteit. Er zijn prachtige stukken langs het Abcouderpad en Meibergpad, waar bomen de fietspaden begeleiden en in een losse opzet staan. Maar ook veel mindere plekken. Vaak is het groen erg dichtbegroeid, wat zorgt voor een onoverzichtelijk beeld, zoals bij de dreven. De groenstructuur langs de dreven is aangewezen als ecologische structuur vanwege het groot aantal diverse dier-, plant- en boomsoorten.

De openbare ruimte in de Ochtenhof, de Niftrikhof en rond het winkelcentrum is in 2015 vernieuwd. In 2018/19 is ook de openbare ruimte ten noorden van het projectgebied vernieuwd. Voor het gebied ten zuiden van Holendrecht Centrum wordt groot onderhoud voorbereid. Uitvoering vindt naar verwachting plaats in 2026.

De waterstructuur bestaat uit een waterloop naast het spoor. Deze loopt via duikers onder de Holendrechtdreef. Er is geen ander opervlaktewater aanwezig in het projectgebied.



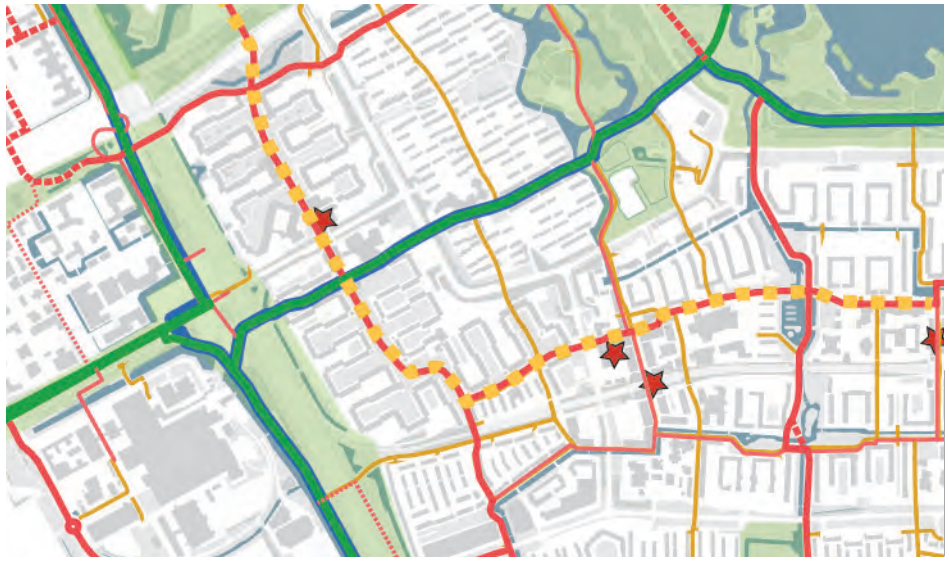




Voetgangersnetwerk



Autonetwerk



Fietsnetwerk



OV-netwerk

2.4 RUIMTELIJKE ANALYSE

Gescheiden verkeerssysteem en sociale veiligheid
Het autoverkeer, de metro en de fietspaden zijn in heel Gaasperdam gescheiden van elkaar aangelegd. Automobilisten rijden de wijk in via verhoogde dreven en parkeren op één van de grote parkeervelden. De buurten zijn verder vooral ingericht voor voetgangers en fietsers. De verhoogde dreven zorgen voor duidelijke grenzen tussen de buurten. De onderdoorgangen, maar ook de (parkeer) ruimtes langs de Meerkerkdreef en Holendrechtdreef worden, met name in de avonduren, als niet-veilig ervaren. Dat geldt ook voor de bushaltes en de trappen en hellingbanen er naartoe. In het centrum van Holendrecht ligt ten oosten van het Abcouderpad een gebied met alleen scholen, het buurthuis en het Cruyff Court. Er zijn daardoor er 's avonds weinig ogen op de straat en hierdoor ontstaat een gevoel van sociale onveiligheid.

Bereikbaarheid OV en langzaam verkeerroutes in de buurt
Holendrecht is goed bereikbaar met zowel het openbaar vervoer als de fiets. In de wijk ligt een NS- en metrostation en direct ten westen hiervan ligt, in de Paasheuvelwijk, een busstation. In het projectgebied zelf zijn bushaltes op de Holendrechtdreef en de Meerkerkdreef.
Door de wijk lopen twee belangrijke hoofdnetwerk fietsroutes. Het Abcouderpad verbindt de buurt met het Amsterdamse Poort en de stad. Het Meibergpad is een belangrijke recreatieve route naar onder andere de Gaasperplas.

De voetgangersstructuur in Holendrecht is fijnmazig en loopt langs de fietspaden, maar ook dwars door de hoven, via poorten in de bebouwing. Deze routes worden veel gebruikt en goed gewaardeerd. Het centrumgebied met de Holendrechtdreef vormt een onderbreking in deze routestructuur.

De wijk heeft geen goede verbinding met de Paasheuvelwijk aan de andere kant van het spoor; routes lopen dood of zijn onduidelijk. Ook de verbinding met het station zou beter kunnen. Het huidige centrum van de buurt is vanaf de uitgangen van het station en het autoviaduct niet goed vindbaar en rondom het station zijn geen voorzieningen.

Autoverkeer en parkeren
Met de auto ben je via de S112 snel op zowel de A2 als de A9. De S112 loopt over de Holendrechtdreef, midden door het projectgebied naar de Meerkerkdreef. De Holendrechtdreef gaat aan de westzijde van de buurt omlaag en gaat over in de Meibergdreef. Net voor de spooronderdoorgang is er een kruispunt voor de ontsluiting van de parkeervelden via de Nieuwegeinlaan en Oudenrijnlaan. De kruising is ingericht voor autoverkeer. Er is geen oversteekplaats en de fiets- en voetpaden lopen dood. De parkeervelden aan de oostzijde van het Abcouderpad zijn op een vergelijkbare manier bereikbaar via afslagen aan de Meerkerkdreef.

Het winkelcentrum wordt bevoorraad via het Maasdrielhof. De vrachtwagens moeten manoeuvreren op het parkeerterrein. De twee scholen en het buurtcentrum zijn per auto niet bereikbaar. Via het Meibergpad kan men met ontheffing het plein en de school bereiken.
In Holendrecht-West en Holendrecht-Zuid wordt geparkeerd op de parkeervelden aan de randen van de wijk, in totaal zijn er 2.224 parkeerplaatsen. In het plangebied zelf bevinden zich 119 parkeerplaatsen. Dit is in de Ochtenhof, waar een blauwe zone is. In 2023 is besloten dat er in heel Zuidoost, en dus ook Holendrecht, betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit zal ingaan vanaf voorjaar 2025.

In maart 2023 is de parkeerdruk gemeten. De parkeerdruk in de avond was in Holendrecht-West 81%. In Holendrecht-Zuid was deze 57%. Uit het onderzoek blijkt dat slechts de helft van de voertuigen van bewoners uit de buurt is. De rest van de geparkeerde voertuigen komt uit andere delen van Zuidoost of Amsterdam, of elders uit Nederland. Verwacht wordt daarom, dat na het invoeren van betaald parkeren de parkeerdruk in de buurt enorm zal afnemen. Het lijkt erop dat veel auto's in Holendrecht geparkeerd worden, waarna de eigenaar met het openbaar vervoer verder de stad in reist.


Nieuwlandhof
Maasdrielhof
Station Holendrecht
Noordzijde
De Drecht
Abcouderpad
Winkelcentrum
Maasdrielhof
Niftrikhof
Holendrechtdreef
De groene hub
Gymzaal
Ochtenhof
Scholen en buurtcentrum
Station Holendrecht
Zuidzijde
Cruyff Court
Holendrechtplein
Meibergpad
Abcouderpad
Opheusdenhof

2.4 RUIMTELIJKE ANALYSE

Bestaande voorzieningenstructuur
Langs het Abcouderpad ligt het winkelcentrum Holendrecht. Dit centrum is voornamelijk geschikt voor het doen van dagelijkse boodschappen. Het is autovrij en bestaat uit twee bouwblokken van één laag, met daartussen een smalle voetgangersstraat. In het winkelcentrum zijn winkels voor dagelijkse boodschappen te vinden. Aan de achterzijde bevindt zich een parkeerterrein en een laad- en losplek. Het winkelcentrum is in 2014 gerenoveerd. Ten zuiden van het winkelcentrum ligt een horecastrip, die onder de Holendrechtdreef doorloopt richting het Holendrechtplein. Bij het plein liggen het Huis van de Wijk en twee basisscholen, de Morgenster en de Holendrechtschool. De gebouwen zijn aan vervanging toe.

Binnen de wijk Amstel III aan de westzijde van het spoor, komen de meeste (winkel-) voorzieningen in het noordelijk deel, Bullewijk. In de Paasheuvelwijk is alleen een kleine supermarkt gerealiseerd. Daardoor is het te verwachten, dat bewoners van dit gebied, tenminste voor een deel georiënteerd zullen zijn op Holendrecht voor de dagelijkse boodschappen. Dit versterkt de positie van winkelcentrum Holendrecht en zorgt ervoor dat er meer verbinding ontstaat tussen de bewoners aan beide zijden van het spoor.

De uitbreiding van het verzorgingsgebied, en ook de toename van het aantal woningen in Holendrecht, hebben ertoe geleid dat het winkelcentrum mag uitbreiden met een kleine 2.000m² bvo.

Sportvoorzieningen in het plangebied bestaan uit een basketbalveldje, een Cruyff Court en een 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. Wel wordt onderzocht of veldsport elders in Gaasperdam (flanken A9 en centraal park Gaasperdam) mogelijk is. Ook is in 2022 dichtbij metrostation Gaasperplas een tennispark geopend.



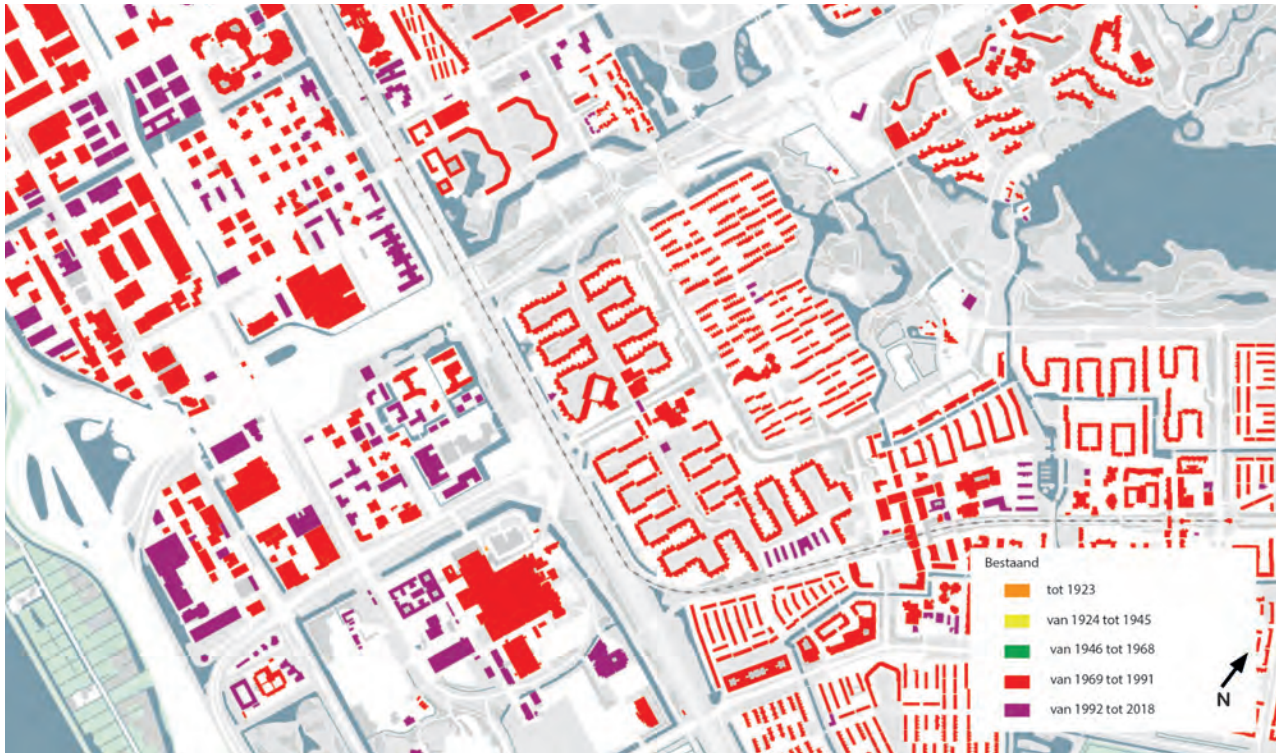
Stangenpark in huidige situatie

Bestaande woningvoorraad
De bestaande woningbouw bestaat uit vier bouwlagen met portiekontsluiting en bergingen op de begane grond. Door de portiekontsluiting hebben de woningen, in tegenstelling tot de flats van de Bijlmer, geen liften en konden ze destijds maar vier lagen hoog worden gemaakt. De woningblokken zijn eenvormig in opzet en architectuur. De woningentrees liggen aan hoven die gericht zijn op de parkeerterreinen. Het groen langs het Abcouderpad is de ruggengraat van de wijk. Vanaf de dreven zijn toegangen voor auto's tot de parkeerterreinen. Tegenover het winkelcentrum staat ouderenwooncentrum De Drecht. Dit gebouw wijkt in oriëntatie en architectuur af van de bouwstructuur van de rest van de buurt.

In Holendrecht-West en Zuid staan 3.230 woningen. Er zijn twee woningcorporaties: Eigen Haard in Holendrecht-Zuid en Stadgenoot in Holendrecht-West. De woningvoorraad bestaat voor 91% uit sociale huurwoningen. Dit is veel hoger dan het stedelijk gemiddelde van 40%. De woningen zijn relatief groot, 69% is groter dan 70m². Eigen Haard heeft een gedeelte van de woningen in het meest zuidelijk deel van Holendrecht verkocht, en doet dat bij mutatie nog steeds.

In het beoogde centrumgebied staan 107 sociale huurwoningen in het Ochtenhof en Opheusdenhof. Er is behoefte aan nieuwe en andersoortige woningen.

Voor de vele jongeren en ouderen bestaan nu bijna geen mogelijkheden om in de buurt te gaan of blijven wonen als zij een andere woning willen. De portiekflats hebben geen liften waardoor de woningen op de verdiepingen niet levensloopbestendig zijn. Daarnaast is er een tekort aan woningen voor starters.

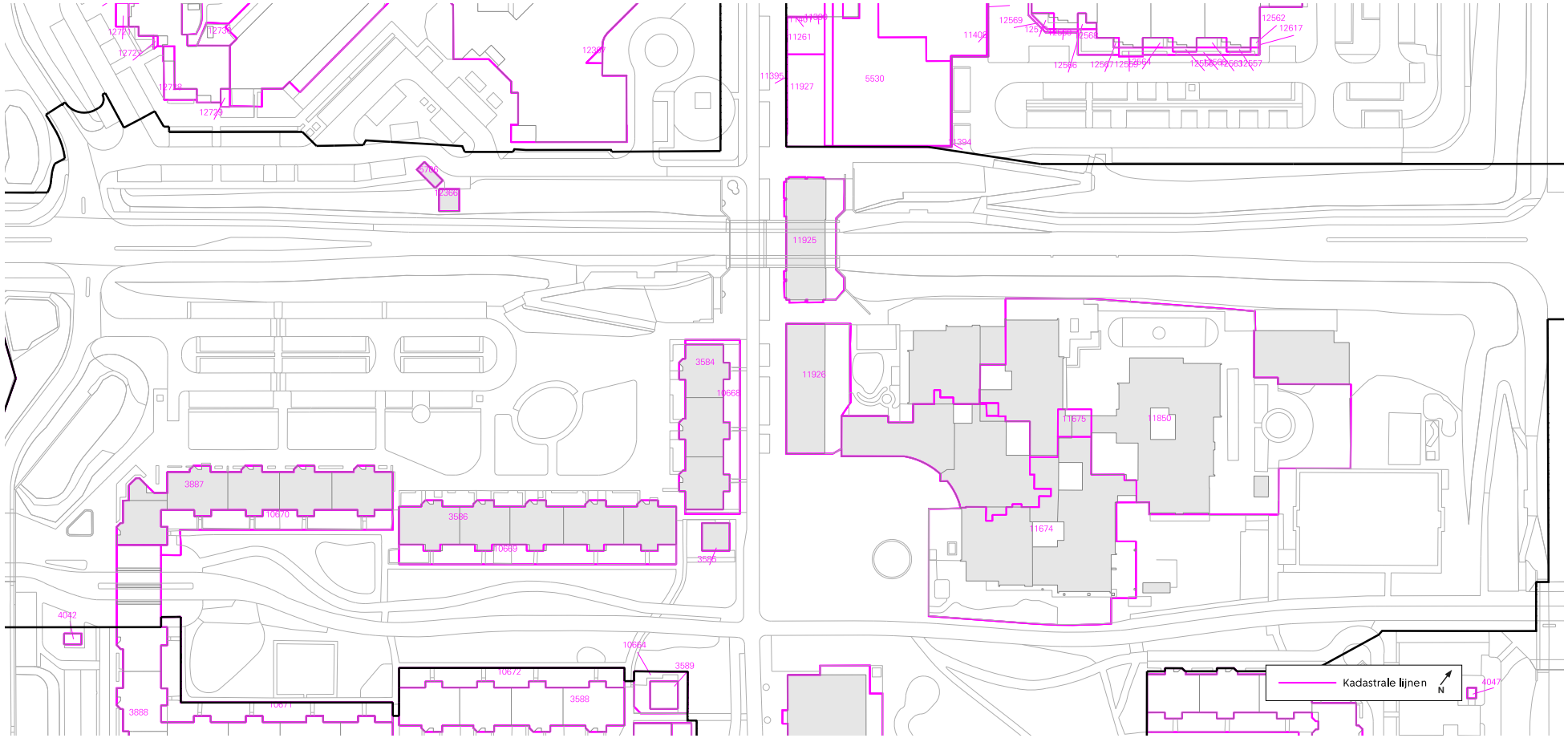


Bouwjaar in de buurt

2.4 RUIMTELIJKE ANALYSE

Eigendomssituatie
Vrijwel alle grond in het plangebied is in eigendom van de gemeente Amsterdam en in erfpacht uitgegeven. Enkele delen zijn eigendom van de Stichting Evangelische Basisscholen en van Stichting Zonova. Als deze scholen gesloopt zijn, gaat de grond terug naar de gemeente.

De strook van het spoortalud is in eigendom van Railinfratrust B.V. De woningen langs de Ochtenhof en Opheusdenhof zijn eigendom van Eigen Haard. Hoorne Vastgoed is eigenaar van het winkelcentrum. Stadgenoot is eigenaar van het wooncomplex ouderen De Drecht.



Kadastralekaart bestaande situatie



Bijeenkomst Eigen Haard in Ochtenhof



Participatiebijeenkomst 2022



Planuitwerking projectnota



Buurtfeest 2023

2.5 PARTICIPATIE EN INBRENG BEWONERS

Ontwikkelbuurtenaanpak
Vanaf begin 2019 zijn gesprekken gevoerd met sleutelfiguren en vertegenwoordigers van bewonersorganisaties. Deze gesprekken hebben geleid tot een aantal eenvoudig te realiseren verbeteringen in de buurt. Voorbeelden zijn het uitbreiden van het stangenpark, het schilderen van het trafohuisje op het schoolplein en vernieuwen van het basketbalveldje bij de scholen.

Buurtstudie
In 2020 is een buurtstudie uitgevoerd, waarin onderzocht is hoe de herontwikkeling van het centrumgebied kan bijdragen aan de verbetering van de sociaaleconomische positie van bewoners van Holendrecht. Er is zowel gekeken naar de kracht van de buurt als naar de behoeften, wensen en bestaande problematiek aan de hand van de thema's wonen, werken en levendigheid. De uitkomsten zijn verwerkt in het plan.

Projectnota
Vanaf oktober 2021 is met de buurt gesproken over de plannen voor het toevoegen van woningen en voorzieningen in Centrum Holendrecht. Eigen Haard heeft bijeenkomsten georganiseerd met de bewoners van de Ochtenhof. Ook is gesproken met een deel van de ondernemers. Daarna zijn de plannen in de buurt gepresenteerd, onder andere met een livecast uitzending en een inloopbijeenkomst in Buurthuis Holendrecht. Het algemene beeld is dat bewoners het tijd vinden dat er iets gaat gebeuren. Men vindt het erg belangrijk dat de sfeer en uitstraling van Holendrecht behouden blijft. Ook vindt men dat de ontwikkelingen ten goede moeten komen aan de huidige bewoners van de buurt. Bewoners en ondernemers waarvan de panden mogelijk gesloopt gaan worden, maken zich zorgen. Bij de uitwerking van de fasering in deze investeringsnota is rekening gehouden met het verzoek van bewoners, om eerst te bouwen voordat hun woningen gesloopt worden, zodat de bewoners van de Ochtenhof maar een keer hoeven te verhuizen.

Investeringsnota
In de zomer van 2022 is met een kerngroep van bewoners en ondernemers gesproken over de toekomstige inrichting van het Holendrechtplein. Toen kwamen de volgende punten naar voren: Het Holendrechtplein mag niet kleiner worden, bewoners en ondernemers willen ruimte hebben om een markt of buurtfeest te organiseren. Het plein is nu grijs, saai en stenig. Het kan zeker een opknapbeurt gebruiken. Het toevoegen van straatmeubilair zoals bankjes, schaakborden en een terras zouden een hele verbetering zijn. Bovendien moet rondom het plein meer groen komen. Bewoners willen meer plekken waar ze elkaar kunnen ontmoeten, samen even kunnen zitten voor een praatje, of iets kunnen doen. In het winkelcentrum kan de bereikbaarheid voor laden en lossen van goederen en het ophalen van vuilnis beter. Ook rondom het winkelcentrum is er een wens voor meer bankjes. En bewoners willen graag een divers winkelaanbod en betere verlichting.

Aanpassingen naar aanleiding van inspraak
Naar aanleiding van de inspraak en het advies van het stadsdeelbestuur is gekeken of er aanpassingen in de plannen nodig zijn. Op basis van de reacties zijn geen grote wijzigingen nodig.

De meeste inspraakreacties zijn positief en gaan in op punten die in de uitwerking van de plannen nog aan de orde komen. Onder bewoners leven natuurlijk ook zorgen, het gaat dan met name om de effecten van de hoogbouw, het drukker worden van de buurt en het groen.

Hieronder volgen de belangrijkste wijzigingen en aandachtspunten die naar aanleiding van de inspraak zijn opgenomen en/of meegenomen worden tijdens de uitvoering:

- De inrichting van het Holendrechtplein en de overige openbare ruimte: de buurt wil graag een rol bij de ontwerpfase en er zijn veel suggesties gegeven voor het nieuwe plein zoals een waterelement, verschillende speel- en ontmoetingsvoorzieningen en het verplaatsen van het monument 40-45. Ook moet er voldoende ruimte blijven voor een buurtfeest of kleine markt met een podium.

- Wonen: in de buurt is veel vraag naar woningen, tijdens de inspraak is deze vraag – met name voor jongeren en ouderen – nog een keer sterk naar voren gekomen. Dit bevestigt hoe belangrijk deze doelgroepen zijn in de verdere uitvoering. Bewoners hebben daarnaast aangegeven graag een rol te hebben in het type woningen, hoe deze eruit zien, hoe verschillende type woningen wel of niet binnen een gebouw mengen en de inrichting van de buitenruimte. Ook geven bewoners aan geen goed beeld te hebben van nieuwbouwwoningen in de stad. De meeste bewoners hebben alleen een beeld dat deze te klein en te duur zijn en daarom niet voor hen.

2.5 PARTICIPATIE EN INBRENG BEWONERS



IJscokar in winkelcentrum 2023

2.5 PARTICIPATIE EN INBRENG BEWONERS

- Maatschappelijke voorzieningen: de buurt is erg blij dat de voorzieningen vernieuwd worden, met name het nieuwe buurthuis wordt erg enthousiast ontvangen. Wel zijn er zorgen over de tijdelijke situatie én willen bewoners een rol bij de totstandkoming van de nieuwe maatschappelijke voorzieningen: welke voorzieningen komen er precies en hoe komen die eruit te zien?

- Sporten en spelen: het beeldmateriaal van het nieuwe sporten en spelen was voor veel bewoners niet duidelijk. Uit de gesprekken bleek dat bewoners wel blij zijn met wat er komt aan sporten, maar dat ze dit niet uit de beelden haalden. Daarnaast hebben bewoners nogmaals aangegeven graag mee te praten over het sporten en spelen.

- Een aantal bewoners van de Meernhof heeft zorgen over de gevolgen van de plannen op hun woningen. Tijdens de uitvoering zullen we bewoners verder informeren om hun zorgen en wensen mee te nemen bij de verdere planuitwerking.

- In de hoogbouweffectrapportage zijn op verzoek van bewoners beelden toegevoegd van de effecten van de schaduwwerking op de omgeving in de late middag en begin van de avond.

In hoofdstuk 4 zijn al vijf thema's benoemd waarover verder geparticipeerd zal worden. De inspraak bevestigt het belang hiervan nogmaals en geeft sturing in de wijze waarop.

Het stadsdeelbestuur adviseert positief op de plannen en geeft aanbevelingen mee die vooral in proces van de uitwerking hun beslag zullen krijgen. Onderzocht kan bijvoorbeeld worden of woonvormen toegevoegd kunnen worden met een sterkere rol en stem voor bewoners zoals een wooncoöperatie. En ook hoe lokale ondernemers voorrang kunnen krijgen op de werkruimtes die gerealiseerd worden, en hoe deze betaalbaar gemaakt worden. Ander delen van het advies vallen niet direct onder de gebiedsontwikkeling, zoals het zorgen voor werkervaringsplekken, maar kunnen vanuit de gebiedsontwikkeling wel mede gestimuleerd worden. En delen van het advies zijn al meegenomen in de plannen, zoals open staan voor ontwikkelingen in directe omgeving en nader onderzoek naar het parkeren. Waarbij op advies van het stadsdeel is toegevoegd dat dit volgend jaar al moet starten. Het advies heeft verder ertoe geleid dat op enkele plekken de punten leefbaarheid en veiligheid nauwkeuriger zijn omschreven zodat duidelijker naar voren komt dat door het toevoegen van woningen en voorzieningen, en de menging daarvan, de leefbaarheid en veiligheid in Holendrecht verbeteren. In de hoogbouweffectrapportage is op verzoek van het stadsdeel een beeld toegevoegd om vanaf de Gaasperplas de effecten van de inpassing van de hoogbouw te tonen.

Holendrechtdreef
In 2023 is onderzocht hoe de Holendrechtdreef er in de toekomst uit gaat zien. Hierbij zijn een hoge en een lage variant van de dreef onderzocht. Aan bewoners van Holendrecht is de vraag voorgelegd welke variant hun voorkeur heeft. Er hebben 473 mensen gestemd. Hierbij gaf 75% aan dat zij een hoge dreef, zoals nu, willen. De argumenten hiervoor zijn voornamelijk (verkeers) veiligheid. Verder ziet 23% van de stemmers liever een verlaagde dreef, zonder een onderdoorgang in de wijk. Sociale veiligheid is hierbij het meest genoemde argument. Op basis van deze stemming is verder gewerkt aan het verbeteren van de hoge dreef. Waarbij het verbeteren van de sociale veiligheid rond de onderdoorgang een uitdaging is.

Verwerken inbreng bewoners in de plannen
De plannen zijn op de volgende punten aangepast naar aanleiding van de wensen van de bewoners:
- Het Holendrechtplein blijft groot en de onderdoorgang wordt breder.
- De Holendrechtdreef blijft hoog.
- Er wordt eerst gebouwd en dan pas gesloopt zodat bewoners van de Ochtenhof maar één keer hoeven te verhuizen.
- Bij de bestaande buurt is de nieuwbouw laag, en bij de Holendrechtdreef is het hoog.
- Wensen van de buurt zijn verwerkt in het voorgestelde woon-, werk- en maatschappelijk programma en in de plannen voor het sporten en spelen.
- Er is afgestemd over de thema's waar bewoners een rol willen hebben tijdens de uitvoering.



Toekomstbeeld Holendrecht in vogelview

3

HET PLAN

3.1 CENTRUMGEBIED: VIER SFEREN

Het plangebied loopt van west naar oost vanaf het trein/metro- en busstation Holendrecht tot bijna 500 meter verderop, de Meerkerkdreef. Langs de Holendrechtdreef komen vier bouwblokken met halverwege, en voor de buurt in het hart van de wijk, het Holendrechtplein. De verschillende karakters van de plekken, van drukte bij het station tot rust verderop, vragen om verschillende programmeringen van het voorzieningen programma. Zo kunnen plekken met verschillende sferen ontstaan. In hoofdlijnen zijn de volgende vier sfeergebieden te onderscheiden:

Stationsomgeving
De zone rond het station is in de Omgevingsvisie een stationskwartier/ hoogstedelijke buurt. Dat betekent dat er veel ruimte moet zijn voor niet-wonen. Ook zouden (groot-)stedelijke voorzieningen een optie kunnen zijn. Op dit moment is er geen sprake van een stedelijke voorziening met een ruimtevraag voor deze plek. Mocht dat in de komende jaren wel aan de orde komen, dan kunnen de ruimtelijke en programmatische mogelijkheid en wenselijkheid onderzocht worden. Met de kennis van nu gaan we in dit plan uit van een (woon-)toren in het eerste blok vanuit het station, op een voet van niet-woonfuncties. Vanwege de plek bij het station en de ligging aan een stationsplein, zou hier aan de zijde van dat plein tenminste een dubbele plint van niet-woonfuncties gemaakt moeten worden, waar tenminste één horecafunctie met een verblijfsfunctie en terras onderdeel van is.

Ook is denkbaar dat er in het blok functies komen die een relatie hebben met het UAMC aan de andere kant van het spoor.

Afhankelijk van de ontwikkelingen zijn er in het bouwblok naast het spoor ook kansen om een wat groter kantoorvolume te maken in plaats van wonen. Daar wordt nu nog niet van uitgegaan, maar het is wel onderdeel van de flexibiliteit in het programma waarmee het project bekeken wordt.

Holendrechtplein
Het Holendrechtplein wordt de centrale plek in de wijk: een plek van ontmoeting, waar buurtbewoners en bezoekers samenkomen en met elkaar kunnen afspreken. Maatschappelijke en commerciële voorzieningen versterken elkaar en vullen elkaar aan. Op het plein komt aan de westkant de nieuwe supermarkt, die deels wordt ingepakt met andere functies: kleinere detailhandel of consumentverzorgende dienstverlening (kapper, nagelstudio e.d.) bijvoorbeeld. Aan de oostkant is plek voor horeca met een terras op de middag- en avondzon. Ook aan de oostkant van het plein komt de ingang van het nieuwe buurthuis (Huis van de Wijk). De centrale ruimtes van het buurthuis komen aan het plein te liggen. Het Huis van de Wijk komt op de begane grond en de eerste verdieping. Daarboven komen woningen.

Een dubbele plint (begane grond en eerste verdieping) met niet-wonen programma is denkbaar aan het plein, vooral aan de oostkant, maar niet verplicht.

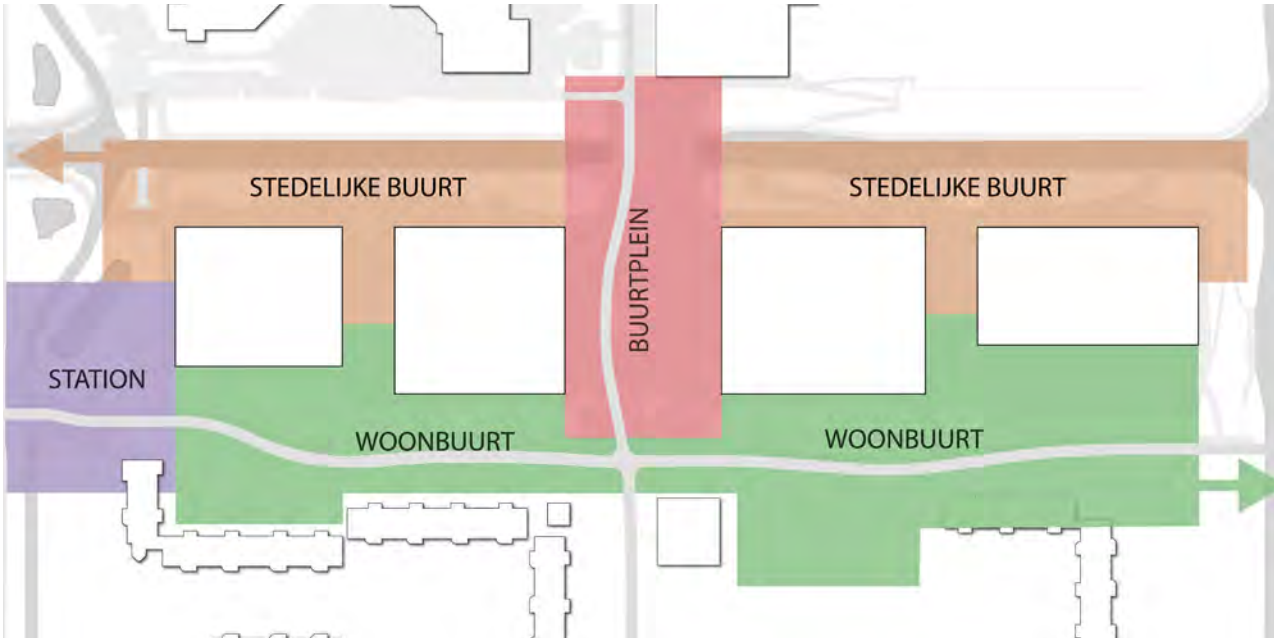
Langs Meibergpad en Holendrechtdreef
De dreef en het fietspad lopen van west naar oost door het hele plangebied, dus van de drukte van het station tot in de luwte van de buurt. Het Meibergpad is een belangrijke route voor mensen van het station de wijk in. De nieuwe blokken staan aan de noordkant van het pad, dus met hun voorzijde in de zon. De Holendrechtdreef verandert van een doorgaande, hooggelegen weg in een ruimte waar langs de ventweg op de begane grond ruimte is voor niet-wonen functies. Deze ruimtes liggen op de schaduwkant en niet langs een doorgaande route voor fietsers en voetgangers, maar wel zichtbaar voor verkeer op de dreef. De kenmerken van enerzijds het Meibergpad en anderzijds de ventweg langs de dreef, leiden tot de volgende programmatische profielen voor die zones:

Het deel Meibergpad tot aan het Holendrechtplein leent zich goed voor een mix van functies op de begane grond. Omdat dit voor fietsers en voetgangers een belangrijke route is de wijk in, zijn functies met een gesloten karakter naar het fietspad niet gewenst. Daarmee worden bijvoorbeeld zorgfuncties bedoeld, met vanuit privacyoverwegingen lamellen voor het raam. Wél gewenst is een mix van (kantoorachtige) bedrijfjes, ambacht (meubelstoffeerder, fietsenmaker, cateringbedrijf), kleinschalige detailhandel en horeca. Liever meerdere kleinere functies dan alleen enkele grote. Een hoge plint is verplicht, een dubbele plint mag maar hoeft niet. Ook binnen dit blok zou, dichtbij het station, een verzamelgebouw kunnen komen voor kleinschalige kantoren en bedrijven/ dienstverlening.

3.1 CENTRUMGEBIED: VIER SFEREN

Aan het deel van het Meibergpad ten oosten van het Holendrechtplein worden de scholen teruggebouwd in de vorm van een Integraal Kindcentrum. Dit wordt een echte buurtplek. Bij de scholen komt veel ruimte voor buitensport en spelen. Aan beide zijden van het Meibergpad ontstaat zo een centrale sport en spellocatie. Omdat het Meibergpad een logische recreatieve fiets en (hard-)looproute is voor bewoners van Amstel III richting centraal park Gaasperdam en de Gaasperplas, is dit ook voor hen een logische plek om desgewenst gebruik van te maken. In dit deel van de nieuwbouw is ook ruimte gereserveerd waar de nog te bepalen buurtfunctie kan starten.

Ventweg Holendrechtdreef
De plintruimtes in de noordzijde van de blokken, aan de ventweg langs de Holendrechtdreef, zijn geschikt voor kantoren, bedrijvigheid, al dan niet commerciële zorgfuncties. Dat kunnen ook functies zijn waarvoor privacy belangrijk is en die minder 'open' zijn naar de omgeving.



Het centrumgebied verdeeld in vier sferen

Flexibiliteit en fijnmazigheid
In steden zijn straten met veel kleinere functies meer geliefd dan straten met grote eenzijdige eenheden. De aanwezigheid van veel verschillende functies geeft reuring en mensen op straat, wat op dit moment ontbreekt in het gebied. Meer mensen op straat geeft een veiliger gevoel. Juist voor belangrijke routes en verblijfsplekken is fijnmazigheid daarom belangrijk. In het plangebied geldt dat vooral voor het Meibergpad tussen station en Holendrechtplein en voor het Holendrechtplein zelf.

De ventweg aan de noordzijde kan ook functies van een grotere korrel verdragen. Meer kleinere ruimtes met een diversiteit aan functies maakt het ook makkelijker om in te springen op veranderende omstandigheden en om, als dat nodig is, van functie te kunnen wisselen. Hier moet tijdens de uitwerking van de blokken rekening mee gehouden worden.

Ook hier geldt dat in verband met de lange doorlooptijd van het project er ruimte moet zijn om in de toekomst wijzigingen in het programma door te voeren.



Plankaart openbare ruimte

3.2 OPENBARE RUIMTE

In het nieuwe centrum van Holendrecht is de openbare ruimte prettig, vriendelijk en uitnodigend ingericht. Je kunt er veilig over straat door een mooie, rustig inrichting. Om tot deze nieuwe inrichting te komen worden de belangrijkste onderdelen in het hart van de buurt vernieuwd: de Holendrechtdreef, het Holendrechtplein, het Abcouderpad met de onderdoorgang onder de Holendrechtdreef, het Meibergpad en het gebied rond het station.

Vier uitgangspunten zijn leidend in het plan voor het nieuwe centrum:

- Het behouden van de autoluwe structuur van de bestaande buurt door de Holendrechtdreef hoog te houden en de nieuwe woonblokken vanuit de dreef te onsluiten.
- Het ophogen van het maaiveld voor een duurzame en toekomstbestendige grondwatersituatie.
- Een sociaal veilige en verkeersveilige openbare ruimte.
- Toegankelijke openbare ruimte voor alle bewoners en gebruikers van Holendrecht.

Hoogteverschillen in de openbare ruimte
Vanwege de nu al hoge grondwaterstand in Holendrecht, en de verwachting dat deze door klimaatverandering nog hoger gaat worden, is onderzocht wat de beste maaiveldhoogte in het centrumgebied moet worden.

Om in het plan te voldoen aan de eisen voor een gezonde bodem en toekomstbestendige grondwatersituatie, wordt het maaiveld ten westen van het Abcouderpad met 50cm opgehoogd.

Ten oosten van het Abcouderpad en het Holendrechtplein is dit iets meer; 50 tot 65cm. Het Meibergpad, inclusief de zones met bestaande bomen, en het Abcouderpad blijven op de bestaande hoogte (-1,5m NAP) voor een goede verbinding met de bestaande buurt en zodat men nog onder de onderdoorgang kan gaan.



Doorsnede met hoogteverschillen in de openbare ruimte



Toekomstbeeld Holendrechtdreef

3.2 OPENBARE RUIMTE

De Holendrechtdreef: niet verlagen, wel verbeteren
De hoog gelegen Holendrechtdreef is voor de bewoners erg belangrijk. Zij zien de verkeersscheiding en het autoluwe karakter als een enorme kwaliteit van de buurt. De Holendrechtdreef blijft hoog en de onderdoorgang blijft behouden. De onderdoorgang wordt veiliger ingericht en verbreed door de bebouwing die daar staat te verwijderen. De Holendrechtdreef krijgt een groener karakter door het toevoegen van een groene middenberm. Het kruispunt met de Nieuwegeinlaan en de Oudenrijnlaan wordt aangepast zodat er voor fietsers en voetgangers meer ruimte ontstaat om over te steken. Er komt daarom ook een zebrapad. Hierdoor wordt de relatie tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van de buurt verbeterd. De Holendrechtdreef gaat met een hellingbaan omhoog en zal net als in de huidige situatie ter plekke van het viaduct een hoogte van +2,5m NAP hebben.

Om de woningen vanaf de dreef toegankelijk te maken, wordt evenwijdig aan de dreef een ventweg gemaakt. De ventweg wordt iets verhoogd aangelegd. Daardoor sluit hij beter aan op de hoogte van de dreef en kan de ventweg een gewone straat worden; veilig, overzichtelijk en met functies op de begane grond van de blokken.

Tussen het spoor en het Abcouderpad gaat het om circa 50cm en ten oosten van het Abcouderpad waar de Holendrechtdreef helemaal hoog blijft, betreft het circa 150cm verhoging ten opzichte van het huidige maaiveld. Hier komt de ventweg op een tussenhoogte te liggen. De ventwegen tussen de nieuwe bebouwing en de Holendrechtdreef zijn ingericht met een shared space verkeersregime. Dit wil zeggen dat voetgangers, fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde ruimte. Er is een veilige loopzone langs de gevel door met groenvakken die een informele scheiding aanbrengen tussen autoverkeer en voetgangers. Bij de ventwegen worden ook parkeerplaatsen aangelegd voor bezoekers van het gebied. De bushaltes en de routes naar de bushaltes worden veiliger doordat ze beter zichtbaar worden vanaf de halfverhoogde ventweg. Ook worden ze beter zichtbaar omdat ze tegenover elkaar geplaatst worden.

Ten noorden van de Holendrechtdreef wordt het Niftrikhof deels heringericht zodat de route voor fietsers tussen het spoor en het winkelcentrum duidelijker wordt. Ook verdwijnen de gebouwtjes die hier tegen de dreef aangebouwd zijn, zodat er meer vrij zicht ontstaat. Aan de oostkant van de Holendrechtdreef wordt het kruispunt met de Meerkerkdreef in de vorm van een rotonde met een groene inrichting aangepakt. Hierdoor krijgt het verkeer een minder dominante rol in de omgeving en kan de ecologische verbinding langs het talud van de dreef worden doorgezet richting de oostzijde. Ook maakt de rotonde een goede aansluiting van de ventweg op de Meerkerkdreef mogelijk.



Referentiebeeld woningen aan de ventweg



Referentiebeeld entree woningen in combinatie met groen

3.2 OPENBARE RUIMTE

Het Holendrechtplein: ontmoetingsplek voor de hele buurt
Het nieuwe plein komt, net als nu, te liggen langs het Abcouderpad. Aan weerszijden van het plein staan nieuwe woonblokken. Vanwege de eerdergenoemde aanpassingen van de maaiveldhoogtes, ontstaan er hoogteverschillen op het plein. Die worden op een speelse manier opgelost en zorgen samen met nieuwe bomen voor een afwisselend en fijn plein. Er komen bordessen langs de nieuwe bouwblokken, groenvakken met bomen en eventueel ook vakken voor gebruiksfuncties (kunst, toilet, speelvoorzieningen). Ook is er ruimte om bijvoorbeeld een waterelement of spelvoorziening als een schaakspel te maken. Rondom de groenvakken komen zitranden zodat er op het plein veel ruimte is voor mensen om elkaar te ontmoeten of om even te gaan zitten tijdens het boodschappenrondje of terwijl kinderen aan het spelen zijn. Er blijft genoeg vrije ruimte om een buurtfeest of markt te organiseren en daar elementen als een foodtruck of een klein podium te plaatsen.

Het fietspad loopt over het plein en krijgt een flauwe bocht om meer ruimte te maken voor de kern van het plein en als onderbreking van de lange rechte structuur van de route over het Abcouderpad. In tegenstelling tot de randen van het plein blijft het fietspad op het huidige maaiveldniveau. De plantvakken worden verhoogd aangelegd zodat de nieuwe bomen genoeg groeiruimte krijgen. Het hele plein wordt rolstoeltoegankelijk ingericht met hellingbanen met een maximaal stijgingspercentage van vier procent.

Het Abcouderpad: groene route door de buurt
Het Abcouderpad blijft de groene hoofdroute voor fietsers en voetgangers. Ter hoogte van het centrum verandert het groene aanzien in een wat stedelijkere opzet doordat het over het plein loopt. Er komt een flauwe bocht in het fietspad om meer ruimte te maken voor het plein en om de fietsers duidelijk te maken dat ze voetgangers tegen kunnen komen.

Het Meibergpad
Het Meibergpad is de belangrijkste route tussen het station en de buurt en naar het UAMC aan de westzijde en Holendrecht-Oost aan de oostzijde. De ruimtes aan het pad worden als "groen tenzij" ingericht. Dat betekent dat alles groen wordt ingericht, behalve voetpad, fietspad of de toegangspaden naar de nieuwbouw. Bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden en worden aangevuld met nieuwe bomen. De huidige groene en rustige sfeer langs het Meibergpad blijft daarmee behouden. Langs het Meibergpad komen functies zodat vanaf het station zichtbaar is dat je het centrum van Holendrecht binnenloopt.

Sport en spelen
De bestaande sport en speelvelden keren terug langs het Meibergpad en worden vernieuwd en verbeterd. Bij het nieuwe schoolgebouw komt een nieuw schoolplein. Het schoolplein is openbaar en buiten schooltijden te gebruiken. Over de exacte inrichting van het sporten en spelen wordt nog geparticipeerd met bewoners, (leerlingen van) de scholen en andere gebruikers als het ontwerp wordt opgesteld.


Referentiebeeld plein met bomen en markt


Referentiebeeld zitelement gecombineerd met groen


Referentiebeeld groenelementen op een plein

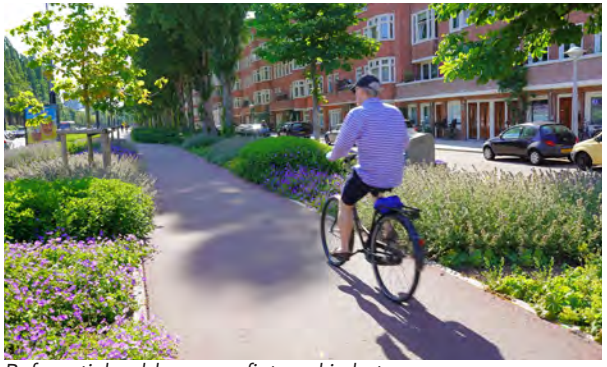
3.2 OPENBARE RUIMTE

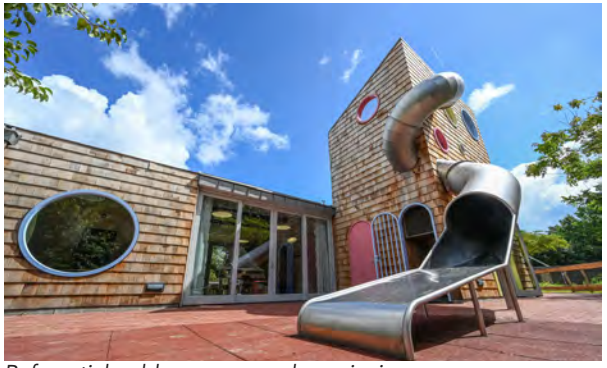
In de huidige opzet is ervoor gekozen om het goed gebruikte Cruyff Court te verplaatsen naar de zuidzijde van het Meibergpad. De huidige speeltuin op deze plek is toe aan vernieuwing. Er blijft ruimte om te spelen maar deze verplaatst naar de noordzijde van het Meibergpad en komt dichter bij het nieuwe schoolplein te liggen. De inrichting van de nieuwe speelplek wordt gemaakt in overleg met gebruikers zoals de scholen en de kinderen uit de buurt. Voordeel van deze opzet is dat het nieuwe Cruyff Court kan worden aangelegd voorafgaand aan de sloop van het oude veld en de buurt niet tijdelijk zonder zit. Ook komt het Cruyff Court zo op een meer centrale plek te liggen in de buurt en kan mogelijk nog worden uitgebreid met andere sport en speeltoestellen. Ook het stangenpark en basketbalveld komen terug, dit kan in de buurt van het Cruyff Court of ten oosten van het schoolplein dicht bij de huidige locatie. Nabij de nieuwe speelplek komen woningen zodat er, in tegenstelling tot nu, zicht is op de spelende kinderen.

Het stationsplein
Bij station Holendrecht komt een nieuw plein met een aantrekkelijk terras en ruimte om te spelen. De huidige bebouwing boven het Meibergpad naast het station wordt gesloopt waardoor de toegankelijkheid en zicht vanaf het station verbetert. Er komt zo meer ruimte voor voetgangers, fietsers, fietsparkeervoorziening en deelmobiliteit waaronder (bak)fietsen en scooters. Vanuit het plein loopt daarnaast een duidelijkere en veiligere route richting de Holendrechtdreef.

Functionaliteit van de openbare ruimte
De verkeersscheiding die de rest van de buurt kenmerkt wordt in het plan doorgezet. Hierdoor worden de nieuwe (vooral inpandige) parkeervoorzieningen bij de nieuwbouw vanuit de Holendrechtdreef ontsloten via de ventwegen. De inpandige laad- en losruimtes van de nieuwe supermarkt en van de andere voorzieningen en commerciële ruimtes op het Holendrechtplein, als ook het ophalen van afval wordt vanuit de Holendrechtdreef gefaciliteerd. Bij het Holendrechtplein en het Abcouderpad en Meibergpad rijden geen auto's en staan voetgangers en fietsers centraal. Rondom de Holendrechtdreef en de ventwegen komen veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.

De hoofdtoegangen van de woningen worden vooral aan de Holendrechtdreef en aan het Meibergpad gemaakt terwijl de toegangen voor (auto)parkeervoorzieningen aan de dwarsstraten tussen de nieuwbouwblokken komen. Aan het stationsplein komen vooral commerciële (werk) functies en horeca. Andere voorzieningen concentreren zich rondom het Holendrechtplein. Overige commerciële functies (werken en dienstverlening) worden gesitueerd aan de Holendrechtdreef.


Referentiebeeld van een fietspad in het groen


Referentiebeeld van een speelvoorziening


Referentiebeeld van een ventweg met bebouwing



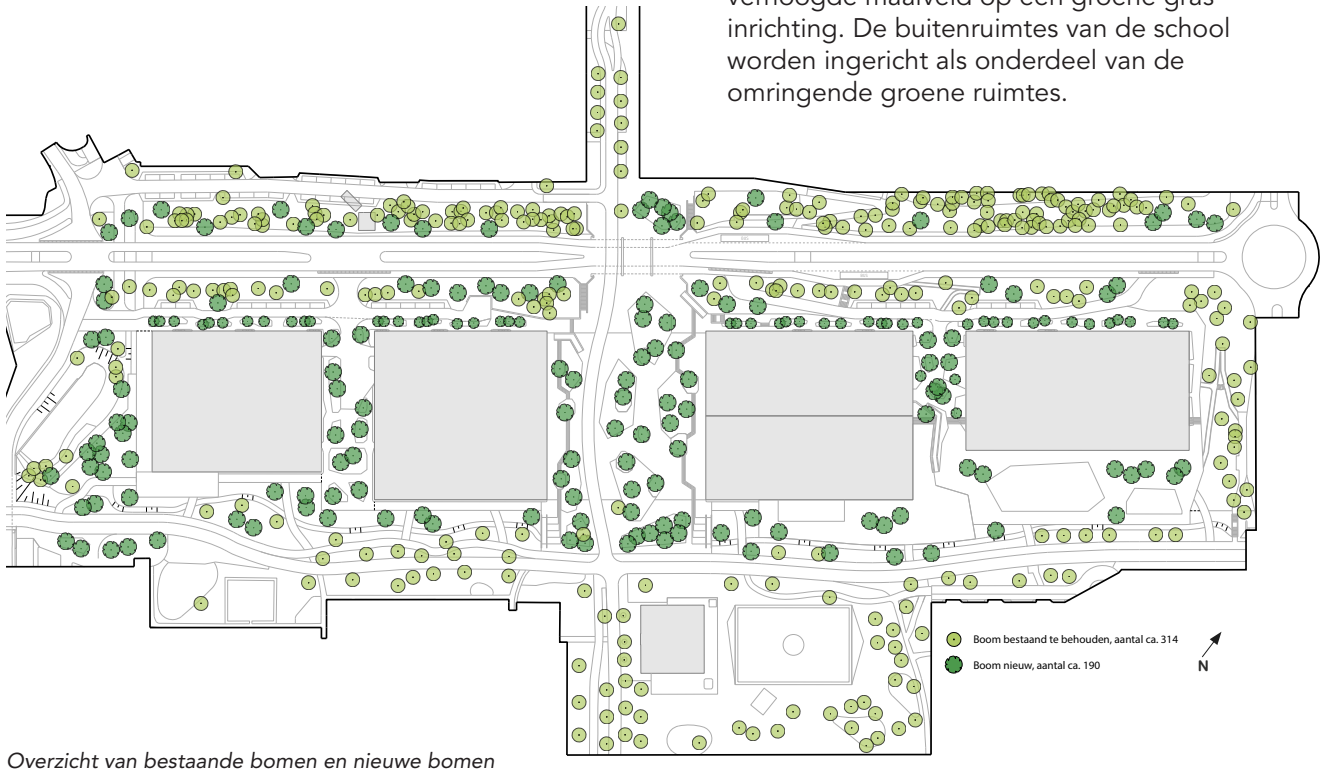
Toekomstbeeld Stationsplein

3.2 OPENBARE RUIMTE

Diversiteit groene inrichting
Holendrecht is een groene buurt en bewoners waarderen deze kwaliteit. Uitgangspunt van het ontwerp is dan ook het behouden en verbeteren van zo veel mogelijke bestaande bomen (van goede kwaliteit) en ander groen aan de dreef en rondom de langzaamverkeersroutes. De hoofdstructuren worden waar nodig versterkt, zoals met het toevoegen van bomen bij het plein om een aangenaam verblijfsgebied te creëren in het hart van de buurt.

Het groen in de openbare ruimte wordt divers:

- Langs de Holendrechtdreef behouden we zoveel mogelijk bomen en planten nieuwe diverse bomensoorten bij. We maken het groen overzichtelijker ten behoeve van de sociale veiligheid.
- De ventwegen krijgen een eigen groene identiteit. Er komt veel gevelgroen en het moet er voelen alsof de gebouwen te gast zijn in de groene voetgangersomgeving
- Ruimtes aan het Meibergpad: de bestaande bomen naast het pad blijven behouden, aangevuld met nieuwe bomen op het verhoogde maaiveld op een groene gras inrichting. De buitenruimtes van de school worden ingericht als onderdeel van de omringende groene ruimtes.
- Holendrechtplein: rondom het Abcouderpad wordt de bestaande lijnenstructuur onderbroken om bomen meer een onderdeel van het plein te laten worden. Grote bomen komen in 50cm hogere groene plantvakken met aan de randen zitbanken.
- De tussenstraten van de nieuwbouw worden voetgangersgebied met groenvakken en gevelgroen. De straten zijn deels autotoegankelijk, ter plaatse van de inritten van de parkeergarages en de eventuele technische ruimtes.
- In het gehele plangebied worden ongeveer 180 bomen gekapt. Er komen circa 190 nieuwe bomen. Dit worden inheemse soorten en soorten die goed zijn voor de biodiversiteit. Tijdens het opstellen van het maaiveldontwerp wordt nader in kaart gebracht welke bomen behouden kunnen blijven en waar de nieuwe bomen precies komen te staan.



Overzicht van bestaande bomen en nieuwe bomen

Sociale veiligheid
In 2023 heeft Woldendorp Wildervank een sociale veiligheidsparagraaf voor het plangebied opgesteld. Het stedenbouwkundig plan, inclusief ontwerp van de openbare ruimte en varianten voor de Holendrechtdreef, is geanalyseerd op sterke punten en risico's. De aanbevelingen zijn verwerkt in het plan.

De conclusie is dat het plan de sociale veiligheid in het plangebied sterk verbetert. Onderdelen van het plan die de sociale veiligheid verbeteren zijn:

- Toevoegen van woningen en voorzieningen voor meer levendigheid en ogen op straat.
- In de gebouwen levendige plinten zonder parkeren.
- Rechte rooilijnen met goede zichtlijnen op de gehele openbare ruimte.
- De ventwegen inrichten als shared space.
- Plaatsen de bushaltes op de dreef tegenover elkaar voor meer zicht.
- Een toegankelijk ontwerp met de juiste hellingbanen.
- Voldoende ruimte in de tussenstraten voor een prettige en veilige inrichting en ruimte voor nood- en hulpdiensten, afval, pakketbezorgers etc.
- Een betere verbinding met de fietsvoorzieningen bij station Holendrecht.
- Het stangenpark is een mooie sportvoorziening voor jong en oud, die terugkeert in de buurt.

Belangrijke aanbevelingen die gedaan worden voor de verdere uitwerking van de plannen zijn:

- Een goede verbinding tussen het bestaande en nieuwe deel van het winkelcentrum.
- Een goed verlichtingsplan en bomenplan in detail uitwerken.
- Een goede inrichting van de onderdoorgang, waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van de groepsmannen die veel gebruik maken van deze openbare ruimte. Bijvoorbeeld door toevoegen van openbare toiletten.
- Gebruik groen, water en spelen om anonieme zones veiliger en levendiger in te richten. Dit kan ook gebruikt worden om op een speelse manier hoogteverschillen op te lossen.
- De schaal van het plein is erg groot, naar wens van bewoners. Hoe groter het plein, hoe minder veilig deze doorgaans wordt ervaren. Zorg voor een levendige inrichting die gebruik van het plein stimuleert.
- Intensief beheer van het groen wordt aanbevolen om onveilige ruimtes, die ontstaan door wildgroei, te beperken.



Uitkomst sociale veiligheidsanalyse

Mobiliteit & toegankelijkheid
In het nieuwe Holendrecht Centrum staan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer centraal. Dit is in lijn met het Mobiliteitsplan Zuidoost. Langs de nieuwe bouwblokken komen duidelijke loop- en fietsroutes. Op de begane grond van deze gebouwen komen horeca, detailhandel en andere voorzieningen waardoor levendige en veilige routes ontstaan vanaf het station richting het centrum. Om de hele buurt goed toegankelijk te maken voor iedereen komen er naast trappen ook hellingbanen en worden de paden egaal en breed.

Rondom het station wordt onderzocht of er ook deelmobiliteit kan komen, zoals deelfietsen, deelauto's en deelscooters.

Om het fietsgebruik verder te stimuleren moeten de inpandige fietsenstallingen op een duidelijke plek in de gebouwen komen zodat het pakken en terugzetten van de fiets op een snelle, comfortabele en veilige manier mogelijk is. Ook het fietsparkeren in de openbare ruimte moet aan deze eisen voldoen.

De nieuwe woonblokken zijn met de auto alleen vanaf de Holendrechtdreef en de ventwegen te bereiken. Ook bezoekers, vuilnisophaal en leveranciers gebruiken deze route. Hierdoor blijft het autoluwe karakter van de buurt ook in het centrum behouden. De ingangen van de parkeergarages van de nieuwe woonblokken bevinden zich in de tussenstraten tussen de gebouwen. De bushaltes op de Holendrechtdreef komen tegenover elkaar te liggen zodat er meer zicht op is.



Impressie hoek Holendrechtdreef/Holendrechtplein



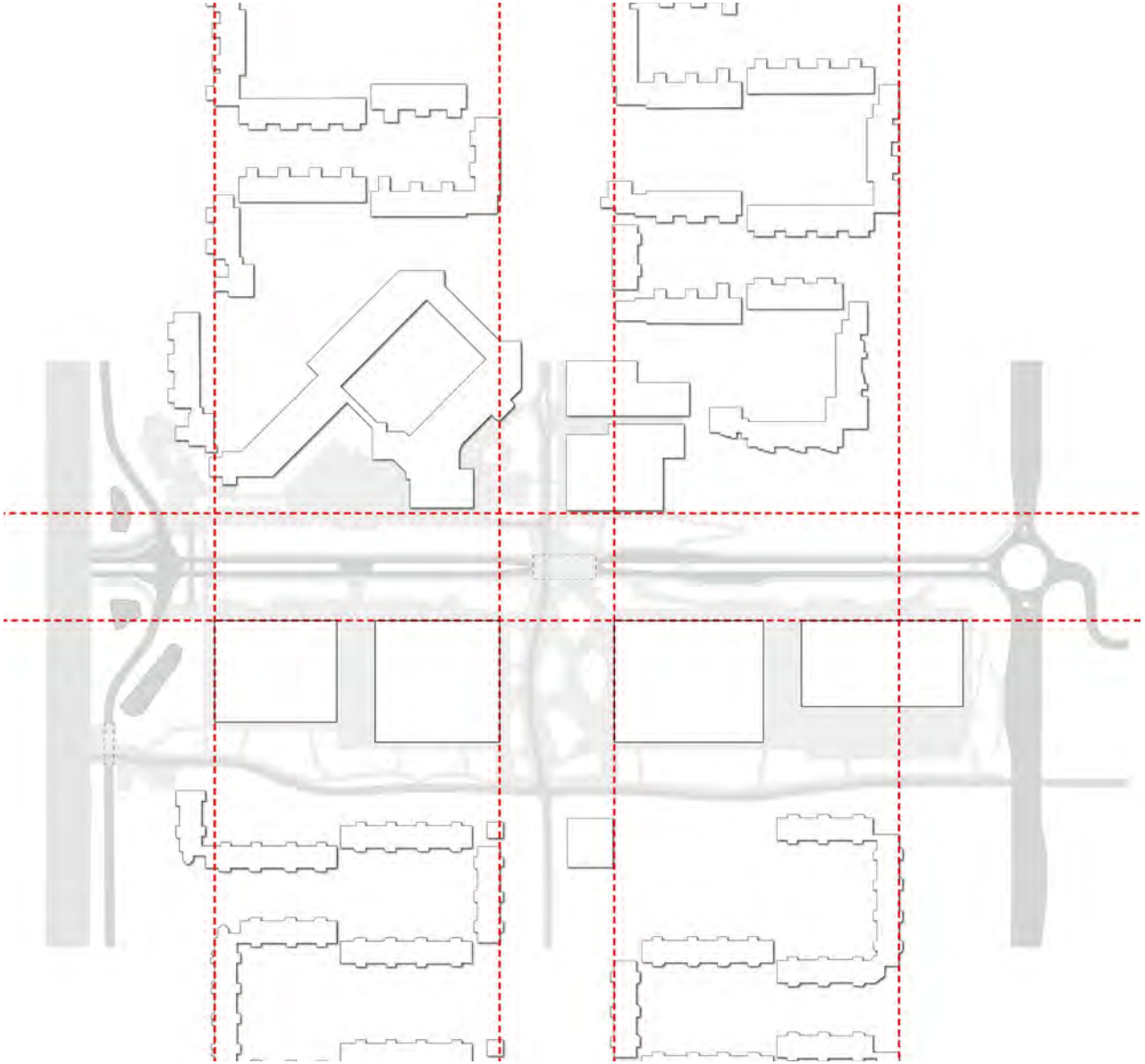
Plankaart nieuwe situatie Holendrecht centrum. Veld B, links van het Abcouderpad, bestaat uit twee bouwblokken. Veld D, rechts, bestaat uit twee bouwblokken

3.3 OPZET BEBOUWING

Langs de Holendrechtdreef worden vier blokken gebouwd (B1 en B2, D1 en D2). De vier nieuwe blokken wijken af van de bestaande bebouwing in Holendrecht. Er worden ruimtelijke randvoorwaarden meegegeven om de nieuwbouw aan te laten sluiten op de bestaande buurt.

Rooilijnen
Voor een goede samenhang met de directe omgeving is er gekozen om de hoofdrooilijnen van de bebouwing aan het Abcouderpad in de bestaande buurt te volgen en door te zetten in het centrumgebied.

- Aan de spoorzijde spelen vooral de relatie met het station en de aanpak van het kruispunt een grote rol. Er moet genoeg ruimte zijn om het verkeer veilig te laten functioneren. Ook hier worden de contouren van de bestaande buurt doorgezet.
- Aan de oostzijde zijn de parkeerterreinen met bomen een belangrijk ruimtelijke element. De rooilijn van de buurt wordt grotendeels gevolgd zodat de sportvoorzieningen naast het Meibergpad kunnen komen.
- Aan de Holendrechtdreef heeft de nieuwbouw één rooilijn. Hierdoor ontstaat een lange zichtlijn naast het talud. Er is voldoende ruimte voor zowel het autoverkeer als een prettige en veilige route voor voetgangers en fietsers.
- Aan het Meibergpad zal de nieuwe bebouwing de rooilijn van het Ochtenhof volgen. De maat en het ritme van de bestaande groene hoven in Holendrecht Zuid worden daarmee voortgezet.

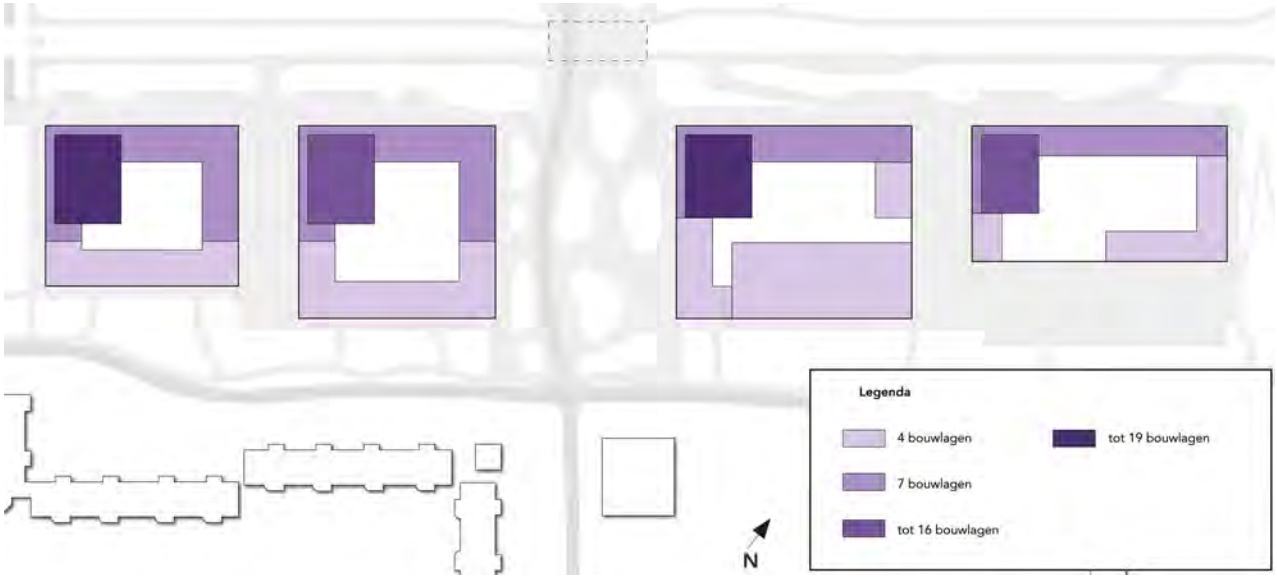


Nieuwe rooilijnen sluiten aan op bestaande bebouwing

3.3 OPZET BEBOUWING

Basishoogtes
De basisbouwhoogte in het plan varieert van vier bouwlagen aan het Meibergpad tot zeven bouwlagen aan de dreef. De bouwblokken aan het Meibergpad sluiten aan bij de bouwhoogte in de rest van de buurt en worden maximaal 4 lagen hoog. Zo blijft een ontspannen karakter bestaan aan de buurtzijde met een overgang naar stedelijke bouwhoogtes bij de Holendrechtdreef. De begane grond is overal minimaal 3,5m hoog, maar aan de hoofdroutes minimaal 4,5m hoog. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt voor gebouwen met een maatschappelijke functie (scholen, buurthuis). Parkeergarages komen inpandig op de begane grond en zijn nooit zichtbaar vanuit de hoofdroutes.

Torens
Aan de kant van de Holendrechtdreef krijgen de gebouwen een meer stedelijke aanblik. De basishoogte is hier 7 lagen. Elk bouwblok krijgt een toren die hoger is dan de basishoogte. De hoogte van de torens is maximaal 16 lagen (circa 50 meter hoog). Een uitzondering vormen het blok naast het station en naast het Holendrechtplein, die krijgen een maximale hoogte van 19 lagen (circa 60 meter hoog). Deze hogere bouwvolumes vormen een overgang tussen het stedelijke karakter bij het station naar de rustigere omgeving van de rest van de buurt. Voor de hoogte en vorm van deze torens is gekeken naar de gevolgen van zon en wind voor de bestaande omgeving. Zo valt de schaduw grotendeels op de weg en zijn de torens naast het plein zo geplaatst dat hier zo min mogelijk schaduw valt.



Afbeelding met basishoogtes en torens

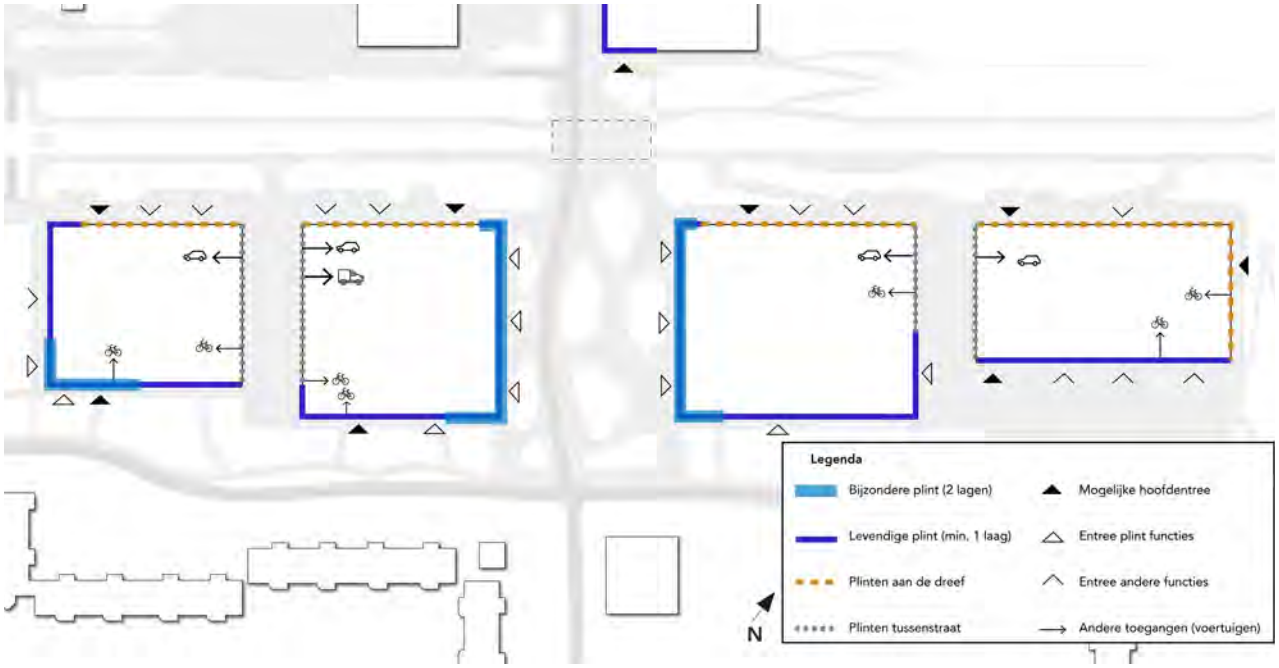
Om windoverlast te voorkomen en een goede bezonning te waarborgen liggen de bovendelen van de toren iets terug ten opzichte van de rooilijn. De bestaande bebouwing en de binnentuinen van de nieuwe woonblokken ervaren geen schaduw door de torens omdat deze allen ten zuiden liggen van de torens.


Voorbeeld bezonning

Levendige plinten: flexibiliteit op de eerste bouwlagen
In de plinten, de begane grond en de eerste verdieping, kunnen voorzieningen en werkfuncties een plek krijgen. De plinten moeten zo gebouwd worden dat er in de toekomst veranderingen in het programma mogelijk zijn. Hogere plafonds zijn van minimaal 3,5m hoogte aan de straatzijde, noodzakelijk samen met slimme keuzes in de constructie, zoals bijvoorbeeld een kolommen structuur in plaats van keermuren.

Het doel is om op straat een aangenaam en veilig karakter te creëren en de bebouwing duurzaam te maken voor mogelijke aanpassingen in het programma zoals het omzetten van werkfuncties naar horeca met een terras.

Parkeergarages zijn niet zichtbaar in de plinten, met uitzondering van de inritten naar de garages in de tussenstraten. In veld D wordt de parkeergarage in een souterain gebouwd en zal gedeeltelijk zichtbaar zijn.



Afbeelding verschillende soorten plinten in het plangebied


Referentiebeeld plint bij middenhoogbouw


Referentiebeeld dubbele laag plint


Referentiebeeld dubbele laag plint



Toekomstbeeld ventweg aan de Holendrechtdreef

3.4 PROGRAMMA

In Holendrecht Centrum wordt ongeveer 16.000 m² bvo gesloopt en is ruimte voor maximaal 88.000m² bvo nieuwbouw. Dit kan over de functies wonen, werken, voorzieningen en parkeren verdeeld worden zoals weergegeven in onderstaande tabel. Er is ruimte om te wisselen tussen verschillende functies (meer wonen en minder werken bijvoorbeeld) en dat heeft dan ook gevolgen voor de hoeveelheid parkeren.

Programma	Grootte (in m² bvo)
Wonen	58.000 tot 70.000
Voorzieningen maatschappelijk	5.000 tot 5.600
Voorzieningen commercieël: supermarkt, detailhandel, horeca	2.800 tot 3.700
Werken	4.200 tot 13.000
Parkeren auto	4.000 tot 6.500
Parkeren fiets	3.000 tot 5.000
Totaal	**88.000**

Wonen
Er is ruimte voor 58.000 tot 70.000m² bvo woonprogramma, er wordt nu gerekend met 65.000m² bvo. Dit zijn circa 750 woningen. Er wordt een programma voorgesteld met een verhouding maximaal 30% sociale huur, minimaal 25% middeldure huur, 25% middeldure koop en 20% vrije sector koopwoningen. Dit voorstel wijkt af van het woonbeleid (40-40-20). Daar is bewust voor gekozen, omdat dit programma enerzijds aansluit bij de woonwensen van de buurt en anderzijds de buurt minder eenzijdig maakt.

Daarnaast bestaat de woningvoorraad in Holendrecht nu voor ruim 90% uit sociale huurwoningen. Met 30% sociale huurwoningen in de nieuwbouw daalt het aandeel sociale huurwoningen in de wijk als geheel naar ongeveer 80%. Dat is nog steeds vrij hoog vergeleken met andere wijken in Amsterdam.

De bestaande woningen in Holendrecht zijn relatief groot. Uit de participatie in eerdere planfasen blijkt een behoefte aan woningen voor jongeren (starters op de woningmarkt) en ouderen in de buurt. Daarom wordt in de nieuwbouw gekozen voor wat kleinere woningen. Nieuwe levensloopbestendige woningen die kleiner zijn dan de huidige woningen zijn een goede aanvulling op de bestaande woningvoorraad. De gemiddelde woninggrootte in het plan is ruim 60m² gbo/w (85m² bvo). Mogelijke doelgroepen kunnen oudere bewoners van Holendrecht zijn die op dit moment nog in een grote eengezinswoningen wonen en die andere voorzieningen missen.
Of bewoners die nu in een portieketage of laagbouwwoning wonen en willen verhuizen naar een gelijkvloerse woning met een lift. Een andere doelgroep vormen medewerkers van het UAMC voor wie de korte afstand een voordeel kan zijn bij onregelmatige diensten. En natuurlijk starters op de woningmarkt, komend uit Zuidoost. 25% van de nieuwbouwwoningen kan met voorrang aan bewoners van Zuidoost toegewezen worden. Het is nu voor hen lastig een woning te krijgen in Zuidoost omdat de meeste woningen groot en duur zijn.

Tenslotte wordt voorgesteld om een deel van het middensegment in de sociale koop te realiseren en vrijesector woningen toe te voegen. Er zijn in Holendrecht bijna geen koopwoningen, alleen in het zuidelijk deel verkoopt Eigen Haard bij mutatie woningen. Uit de monitor Wonen in Amsterdam 2021 blijkt dat in Zuidoost de vraag naar sociale huurwoningen afneemt en de behoefte aan koopwoningen toeneemt.

Het woonprogramma is nu evenredig over de blokken verdeeld. Het inpassen van het woonprogramma per blok kan ertoe leiden dat er nog kleine verschuivingen (minder dan 5%) plaatsvinden tussen de verschillende woonsegmenten.

Sociale huur
Om te zorgen voor een meer evenwichtige voorraad wordt voorgesteld om 30% sociale huurwoningen te bouwen. Dit is iets minder dan wordt voorgeschreven (40%) in het gemeentelijk beleid. Gezien de vraag uit de buurt naar starterswoningen en woningen voor ouderen, wordt voorgesteld om de 30% sociale huur te verdelen in tweekamerwoningen (45m² gbo) en driekamerwoningen (65m² gbo). De tweekamerwoningen zijn geschikt voor starters op de woningmarkt en alleenstaanden. De driekamerwoningen voorzien in de behoefte van senioren en kleine gezinnen. Afhankelijk van de herhuisvestingsbehoefte van de bewoners van de Ochtenhof zullen misschien ook wat grotere woningen nodig zijn.

3.4 PROGRAMMA

Middeldure huur
Voorgesteld wordt om 25% middeldure huurwoningen te realiseren. In dit segment wordt een mix van twee- en driekamer woningen voorgesteld. Dit leidt gemiddeld tot woningen van circa 50 tot 55m² gbo, uitgaande van tweekamerwoningen van circa 45m² gbo en driekamerwoningen van 65m² gbo.

Koop voor middeninkomens
Koopwoningen zorgen over het algemeen voor (meer) binding met de buurt. Een woning kopen is een grote stap, en mensen die dat doen willen over het algemeen wat langer in de buurt blijven wonen. Voorgesteld wordt om 20% koopwoningen voor middeninkomens op te nemen in het woonprogramma. Voor deze woningen wordt inzet van middelen als Koopstart en de Starterslening onderzocht. Koopstart betekent dat je een woning koopt voor een lagere prijs dan de marktwaarde. De verkopende projectontwikkelaar verleent een 'koperskorting' die terugbetaald wordt bij verkoop van de woning. In ruil daarvoor deelt de ontwikkelaar mee in een eventuele winst (of verlies). Bij een Starterslening ontvangt een koper gunstige voorwaarde voor een lening waardoor het makkelijker wordt de woning te kopen. De koopwoningen voor middeninkomens worden gemiddeld 70m². Hiermee is het mogelijk een goede driekamerwoning te realiseren.

Vrije sector
De woningen in de vrije sector (20% van het totaal) worden voor een deel wat groter dan de koopwoningen voor middeninkomens. Binnen het plan bestaat de mogelijkheid om een klein deel grondgebonden woningen op te nemen. Dit zou de variatie in het woonprogramma ten goede komen. Ook zouden woningen in een collectief uitgegeven kunnen worden. De vraag naar dergelijke woningen is zeker aanwezig, en zorgt waarschijnlijk voor bewoners met een extra binding met de locatie. Een andere optie is het realiseren van bijvoorbeeld woon-werkwoningen. Veel mensen in Zuidoost werken aan huis, dit zou voor hen een goede oplossing kunnen zijn. Onderzocht moet worden of deze woningen op een goede plek in het plan kunnen komen. De woningen in de torens zouden ongeveer 70m² gbo moeten zijn.

Flexibel naar de toekomst
Er is voor gekozen om bij ten oosten van het Holendrechtplein nieuwe woningen te maken voor de bewoners van de Ochtenhof. Pas nadat deze nieuwe woningen gereed zijn, wordt gestart met de werkzaamheden nabij het station (2030/2031). De doorlooptijd van het hele project is daardoor lang. Het overige woonprogramma wordt over de nieuwbouw verdeeld in logische eenheden. Dit programma is gebaseerd op de huidige marktomstandigheden. Gezien de lange doorlooptijd van het project kunnen de omstandigheden nog veranderen. Bij grote veranderingen in de woningmarkt moet hier flexibel op geanticipeerd worden.



3.4 PROGRAMMA

Maatschappelijke voorzieningen
De maatschappelijke voorzieningen zijn onderdeel van en een aanvulling op de centrumfunctie in Holendrecht. In overleg met de bestaande maatschappelijke partijen in de buurt, wordt na het Investeringsbesluit verder besproken hoe in het centrum van Holendrecht invulling gegeven kan worden aan de uitwerking en programmering van de maatschappelijke functies. Het gaat om de volgende functies:

Basisonderwijs en kinderopvang
De scholen Morgenster en de Holendrechtschool worden gesloopt en vervangen voor nieuwbouw. Er komt een nieuw schoolgebouw met daarin een integraal kindcentrum (IKC). Onderdelen van het IKC zijn:

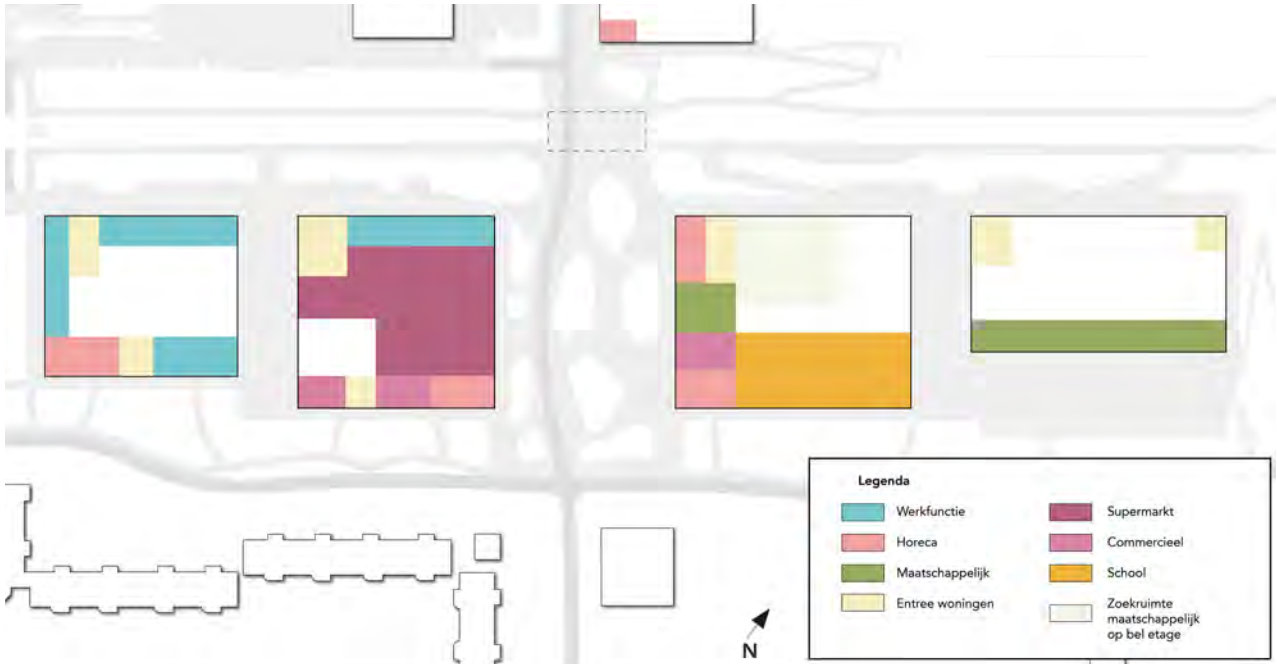
- 2 basisscholen met elk een eigen entree, om beide scholen een eigen identiteit te geven;
- Een gymzaal die ook buiten schooltijden toegankelijk is;
- Een schoolplein van totaal 1.200m². Daarvan 350m² met een afscheiding, voor de onderbouw, en 850m² als onderdeel van de openbare ruimte;
- Een kinderdagverblijf met een eigen afsluitbare buitenruimte van 200m². Het kinderdagverblijf wordt onderdeel van het IKC en zit daarom bij voorkeur in hetzelfde gebouw, of vlak daarbij.

Huis van de Wijk
Het buurthuis wordt gesloopt en daarvoor in de plaats komt een Huis van de Wijk. Het Huis van de Wijk kan in twee bouwlagen met daarboven woningen gebouwd worden. Het Huis van de Wijk krijgt, net als nu, een (ondersteunende) horecafunctie. Daarbij gelden de regels in het Amsterdamse beleid voor (ondersteunende) horeca. Volgens het huidige (ontwerp-)beleid betekent dat o.a. dat de ondersteunende horeca bij het buurthuis geen eigen entree mag hebben en geen terras mag uitbaten.

Extra buurtfunctie
Daarnaast is er in het plan ruimte gereserveerd voor een extra buurtfunctie. De invulling wordt in overleg met de buurt en met de huidige voorzieningen in de buurt bepaald.

De invulling van het voorzieningenprogramma gebeurt met flexibiliteit. Als blijkt dat er een bepaalde voorziening mist of te klein is (of juist te groot) dan worden de plannen daarop aangepast.

Maatschappelijk programma	Grootte (in m² bvo)
Scholen	3.600
Huis van de Wijk	1.000
Buurtfunctie	500



Voorbeeld uitwerking van de voorzieningen in Holendrecht

3.4 PROGRAMMA

Detailhandel en horeca
Het programma voor detailhandel en horeca in dit stedenbouwkundig plan is gebaseerd op enerzijds een onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden op basis van de groei van de bevolking en anderzijds op ontwikkelingen in het bestaande commerciële vastgoed .

In 2020 heeft Bureau Stedelijke Planning (BSP) voor het centrumgebied Holendrecht berekend dat er ruimte is voor toevoeging van 1.900m² bvo detailhandel, uitgesplitst naar:

- max. 1.100m² bvo supermarkten;
- 400m² bvo overig dagelijks aanbod;
- 400m² bvo commerciële diensten en horeca. Er is geen uitbreidingsruimte voor niet-dagelijkse voorzieningen.

Het bestaande winkelcentrum ten noorden van de Holendrechtdreef blijft bestaan. De gebouwen onder de dreef en de horecastrip (in totaal 900 m² bvo) worden gesloopt, deze ruimte komt terug in de nieuwbouw.
In totaal is er dus 2.800m² bvo (1.900 + de gesloopte 900m² bvo) ruimte voor nieuwbouw. Dat metrage wordt als volgt verdeeld over de nieuwbouw in het plangebied:

- 2.000m² bvo supermarkt (plus 200m² bvo laden en lossen)
- 400m² bvo horeca
- 400m² bvo detailhandel overig dagelijks aanbod

De komst van een supermarkt van 2.000m² bvo heeft gevolgen voor de samenstelling van het bestaande winkelcentrum. In het onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden van het winkelcentrum is namelijk een maximale omvang voor het totale metrage supermarkt van 2.800m² bvo gesteld. De komst van de supermarkt in de nieuwbouw betekent dat de metrage supermarkt in het bestaande winkelcentrum moet worden teruggebracht naar 800m² bvo.

Daarbij wordt gedacht aan een vervanging van de bestaande supermarkt door een kleinere supermarkt van maximaal 800 m² bvo in het goedkopere segment. De m²'s bvo supermarkt in het bestaande winkelcentrum die vrijvallen, kunnen worden omgezet in bijvoorbeeld kleinschalige detailhandel, beperkte horeca (aan de zuidgevel van het bestaande winkelcentrum), of dienstverlening.



Bestaand winkelcentrum

3.4 PROGRAMMA

Voorzieningen heel Holendrecht	maximale grootte (in m² bvo)
Supermarkt	2.800 (waarvan 2.000 in nieuwbouw)
Commerciële diensten incl. horeca	1.100
Detailhandel dagelijks	1.100
Detailhandel niet dagelijks	1.300
Totaal	**6.400**

Na realisatie van de nieuwbouw volgens het programma in dit Stedenbouwkundig Plan, zal het gehele detailhandel- en horeca-programma in Holendrecht, inclusief het te handhaven deel van het bestaande winkelcentrum, maximaal 6.400m² bvo zijn. Belangrijk is dat er in totaal in Holendrecht Centrum (nieuw en bestaand) maximale hoeveelheden zijn voor de verschillende onderdelen van het commerciële programma:

Het beschreven programma is gebaseerd op het onderzoek van BSP uit 2020. In de fasering worden de blokken waarin de meeste horeca en detailhandel komen als laatste gebouwd. Dat is over enkele jaren. In die jaren kan er veel veranderen. Daarom zal in de voorbereiding van het uitvoeren van deze plannen opnieuw een onderzoek plaatsvinden naar de omvang en invulling van de horeca en detailhandel. Ook stadsdeelbreed worden de mogelijkheden voor horeca en detailhandel geregeld onderzocht. In 2024 wordt bijvoorbeeld een onderzoek uitgezet naar de ruimte voor extra horeca in het stadsdeel.

Werken
Naast detailhandel is er in Holendrecht plaats voor andere werkfuncties. Volgens het beleid 'Ruimte voor de economie van morgen' moet Holendrecht als "productieve wijk" worden ontwikkeld. Dit houdt in dat woonbuurten als woon-werkwijk moeten worden opgezet. Daarnaast is in de omgevingsvisie de zone bij het station bestempeld als stationskwartier en hoogstedelijke buurt.

Ruimte voor werken is nieuw voor Holendrecht, dat net als heel Gaasperdam destijds vooral als woonwijk gebouwd is. Door het toevoegen van andere functies dan wonen, ontstaat er meer diversiteit in het nu nog eenzijdig samengestelde gebied. Het toevoegen van werkfuncties in Holendrecht heeft verschillende voordelen: het biedt ruimte aan mensen die graag een werkplek willen hebben in de wijk. Daarnaast kan het zorgen voor extra draagvlak voor voorzieningen zoals winkels, cafés en restaurants en wordt werken een zichtbaar onderdeel van de wijk, in plaats van iets dat alleen op afstand plaatsvindt.

Hier profiteren niet alleen de nieuwe maar ook de bewoners die er nu al zijn van.
Met de directie Economische Zaken en het economisch expertiseteam is afgestemd welk type werkfuncties het beste bij Holendrecht past. Voor Holendrecht zijn er, vanwege de uitstekende openbaar vervoerbereikbaarheid, mogelijkheden voor kantoorachtige werkfuncties.

Als indicatie wordt gegeven dat 5-15% van de totale ontwikkeling dient te bestaan uit (kleinschalige) kantoor- annex bedrijfsruimte (4.200 tot 13.000m² bvo). In Holendrecht wordt voorgesteld om in eerste instantie minimaal 4.200m² bvo werkruimte toe te voegen. Dit is iets minder dan 5% van het nieuwe programma. De invulling van deze ruimte bestaat voornamelijk uit (kleinschalige) bedrijvigheid en voorzieningen in de plint, een uitbreiding op de eerste verdieping daar waar dat mogelijk en wenselijk is en tenslotte in de vorm van een bedrijfsverzamelgebouw.

3.5 PARKEREN

Autoparkeren
Nieuwbouw en transformatie vinden plaats binnen de kaders van de Nota Parkeernormen Amsterdam. Holendrecht ligt in een B-gebied. Hier wordt naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm voor autoparkeren gehanteerd voor woningbouw. Ontwikkelaars zijn verplicht om bij nieuwbouw parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In de openbare ruimte komen alleen bezoekersparkeerplaatsen. Bewoners van nieuwbouwontwikkelingen worden uitgesloten van parkeervergunningverlening in buurten met betaald parkeren. Dit geldt ook voor Holendrecht waar in het voorjaar van 2025 betaald parkeren wordt ingevoerd. Een uitzondering geldt voor de bewoners van de te slopen woningen aan de Ochtenhof, zij komen wel in aanmerking voor een parkeervergunning omdat zij al voor het maken van de plannen in het gebied woonden.

De volgende parkeernormen gelden op dit moment voor nieuwbouwplannen voor woningen:

Woonprogramma	**Aantal parkeerplaatsen/ woning**
Sociale en middeldure huur	min. 0 parkeerplaats; max. 1 parkeerplaats
Koopwoningen tot 30m²	min. 0 parkeerplaats; max. 1 parkeerplaats
Koopwoningen 30 en 60m²	min. 0,3 parkeerplaats; max. 1 parkeerplaats
Koopwoningen boven de 60m²	min. 0,6 parkeerplaats; max. 1 parkeerplaats
Bezoekersparkeren	0,1 parkeerplaats

Conform deze normen is er ruimte nodig voor 155 tot circa 200 parkeerplekken voor bewoners, afhankelijk van de exacte invulling van het woonprogramma. Er zijn er circa 75 parkeerplekken nodig voor bezoekers.

Voor het niet-woonprogramma is in de Nota Parkeernormen alleen de norm voor kantoren vastgelegd. Voor de overige voorzieningen maatwerk nodig gebaseerd op de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren'. Dit is een landelijke norm die niet helemaal aansluit bij de hoogstedelijke locaties in Amsterdam. Om te komen tot maatwerkadvies heeft bureau Movares in 2022 een (auto)parkeerbalans opgesteld en een inschatting gemaakt van hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden opgenomen om aan de nieuwe parkeervraag te voldoen. Movares adviseert om de volgende parkeernormen toe te passen voor de niet-woonfuncties in Holendrecht:

Niet-woonprogramma	
Kantoren	0,0 parkeerplaats per 125m²
Commerciële dienstverlening	0,7 parkeerplaats per 100m²
Overige bedrijvigheid	1,6 parkeerplaats per 100m²
Supermarkt	2,2 parkeerplaats per 100m²
Detailhandel	2,2 parkeerplaats per 100m²
Horeca	0,0 parkeerplaats per 100m²
Maatschappelijk	0,0 parkeerplaats per 100m²
Basisschool	0,5 parkeerplaats per leslokaal

Voor de supermarkt is uitgegaan van een middensegment/ fullservice-supermarkt. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is tussen 1.000 en 2.000m² winkelvloeroppervlakte (wvo).
Voor de maatschappelijke functies (buurtcentrum) is een nul-norm toegepast. Het gaat hier om een functie met een lokale werking, waar vooral omwonenden gebruik van gaan maken. Er wordt geen aanvullende parkeervraag vanuit deze functie verwacht.

In overleg met de afdeling Parkeren is de autoparkeernorm voor kantoren en horeca op nul gezet. Voor kantoren past dit binnen het beleid van de Nota Parkeernormen waar alleen een maximum gesteld is. In het plan wordt een klein aandeel kantoor voorgesteld. Dit kantoorprogramma komt direct naast het station voor een goede bereikbaarheid. De in het plan opgenomen horeca is gericht op lokale bezoekers, en bij het station op mensen die met de trein of metro komen.

Conform deze normen zijn er circa 80 parkeerplekken nodig voor het niet-woonprogramma.

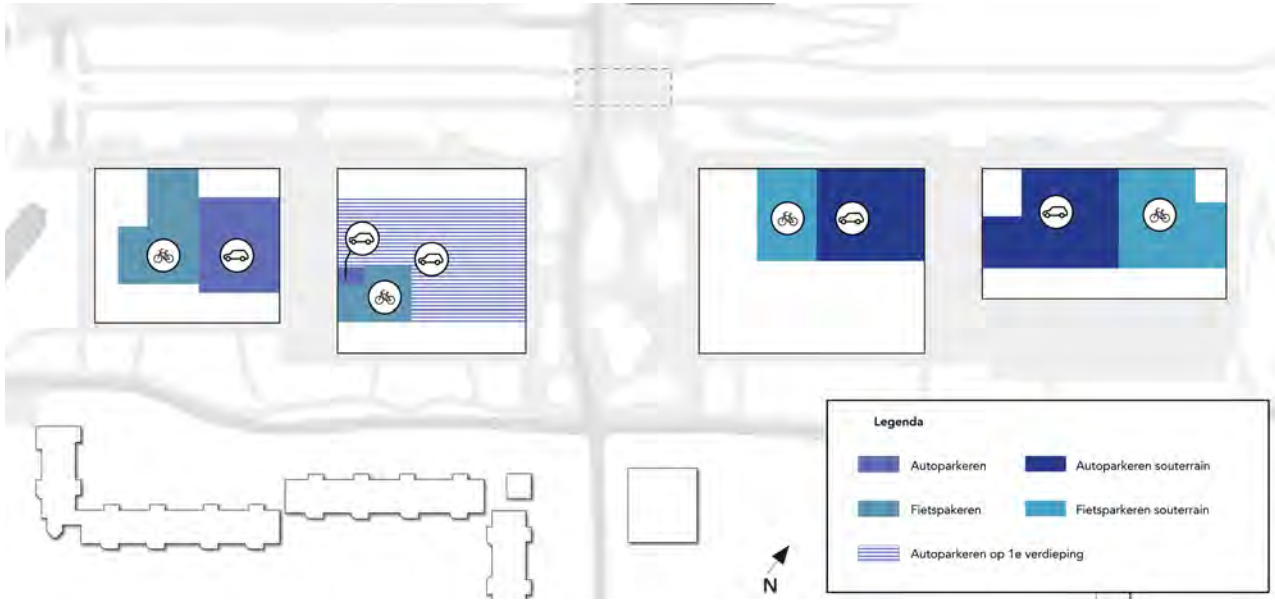
3.5 PARKEREN

Voorstel parkeren
Vanwege de hoge grondwaterstand in Holendrecht is ondergronds parkeren niet mogelijk. Parkeren moet inpandig op de begane grond worden opgelost. De ruimte hiervoor is beperkt omdat ook fietsparkeren een plek moet krijgen. Vanwege de leefbaarheid zijn lege gevels zonder functies ongewenst. Het auto en fietsparkeren wordt daarom zoveel mogelijk ingepakt met ander functies. Het gevolg is dat er inpandig slechts ruimte is voor circa 170 tot 200 parkeerplaatsen in één laag. Daarnaast kunnen er op de ventweg 20 plekken gemaakt worden.

Op basis van het voorgestelde programma zijn er ongeveer 230 tot 280 parkeerplekken in de bouwvolumes nodig. Dit past niet in de inpandige ruimte die beschikbaar is voor parkeren.

Voorgesteld wordt daarom om
- Het bezoekersparkeren op straat een plek te geven. Het gaat om ongeveer 75 plekken. Binnen het plan worden op de ventweg langs de Holendrechtdreef 20 plekken aangelegd. Verder zijn er in Holendrecht veel openbare plekken (meer dan 2000). De parkeerdruk is nu ongeveer 80%. Uit tellingen blijkt dat een aanzienlijk deel (ongeveer 40%) van de geparkeerde voertuigen niet uit de wijk komt. Verwacht wordt dat de parkeerdruk flink omlaag gaat nadat in voorjaar 2025 betaald parkeren wordt ingevoerd.
- Het parkeren voor de basisscholen (9 plekken) in de openbare ruimte op te lossen. Gezien het kleine aantal plekken en de ligging van de scholen aan het Meibergpad, kan op de eigen kavel geen gebouwd parkeren gemaakt worden.
- Om de autoparkeernorm voor commerciële dienstverlening, zoals opgegeven voor Movares volgens de landelijke CROW-norm te halveren omdat ingezet wordt op kleinschalige bedrijven met herkomst uit de buurt.

Met deze aanpassingen ontstaat in de eerste blokken die gebouwd gaan worden voldoende ruimte om het parkeren op te lossen conform de nu geldende parkeernorm. De blokken die als laatste gebouwd worden, liggen naast het station. Het programma van deze blokken kan nog wijzigen. Het is belangrijk om op het moment dat dat gebeurt, ook te kunnen voldoen aan de dan geldende parkeernorm. Onderzocht moet dan worden of de normen dan passen bij het programma of dat met een combinatie van een deels lagere parkeernorm of dubbelgebruik het parkeren ingepast kan worden. Ook kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om een wijkhub te realiseren, waar verschillende vormen van deelmobiliteit (inpandig) worden aangeboden zoals scooters, bakfietsen en auto's. Dit onderzoek wordt al snel, in 2025, gestart.



Voorbeeld uitwerking parkeeroplossingen

Fiets- en scooterparkeren
In de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (2018) zijn normen en richtlijnen uitgewerkt voor parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters. Ook fiets- en scooterparkeren 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 woning (<50m² gbo) en een maximum van zes plekken per woning voor grote woningen (>125m² gbo). Voor scooterparkeren geldt een richtlijn van 0,13 plek per woning.

Omdat niet alle woningen een autoparkeerplaats ter beschikking hebben is het van groot belang dat er ruim voldoende en goed toegankelijke fiets- en scooterparkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Hierdoor wordt er tenminste circa 5.000-6.000m² bvo gereserveerd voor fiets- en scooterstallingen, op de begane grondlaag (en anders heel goed bereikbaar via een lift). Het gaat om circa 240 plekken voor scooters en 3.200 gestapelde plekken voor fietsers. Hierin moet ook ruimte zijn voor afwijkende fietsen (zoals elektrische fietsen en bakfietsen).

Daarnaast zijn er voor niet-woonfuncties allerlei normen gebaseerd op de exacte functie in een gebied. De norm voor basisscholen is bijvoorbeeld 2 tot 5 fietsparkeerplekken per 10 leerlingen. Voor de geplande basisscholen met in totaal 400 leerlingen zouden dan 80 tot 200 plekken gerealiseerd moeten worden. Voor de overige functies is berekend dat er ongeveer 200 fietsparkeerplekken en circa 8 scooterplekken op maaiveld nodig zijn, afhankelijk van het definitieve programma. Deze worden verspreid over het gebied in het maaiveldontwerp opgenomen. Daarnaast zijn er voor de kantoren ongeveer 375 fietsparkeerplekken en 65 scooterplekken nodig. Deze moeten zoveel mogelijk inpandig een plek krijgen.



Referentiebeeld fietsparkeren



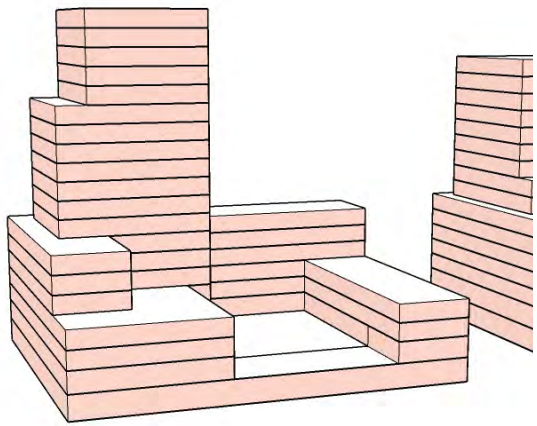
Toekomstbeeld Meibergpad

3.6 VERDERE UITWERKING VAN DE BLOKKEN

In deze paragraaf wordt de identiteit van alle vier de bouwblokken beschreven. Dit vormt de basis voor de nog nader uit te werken bouwenveloppen.

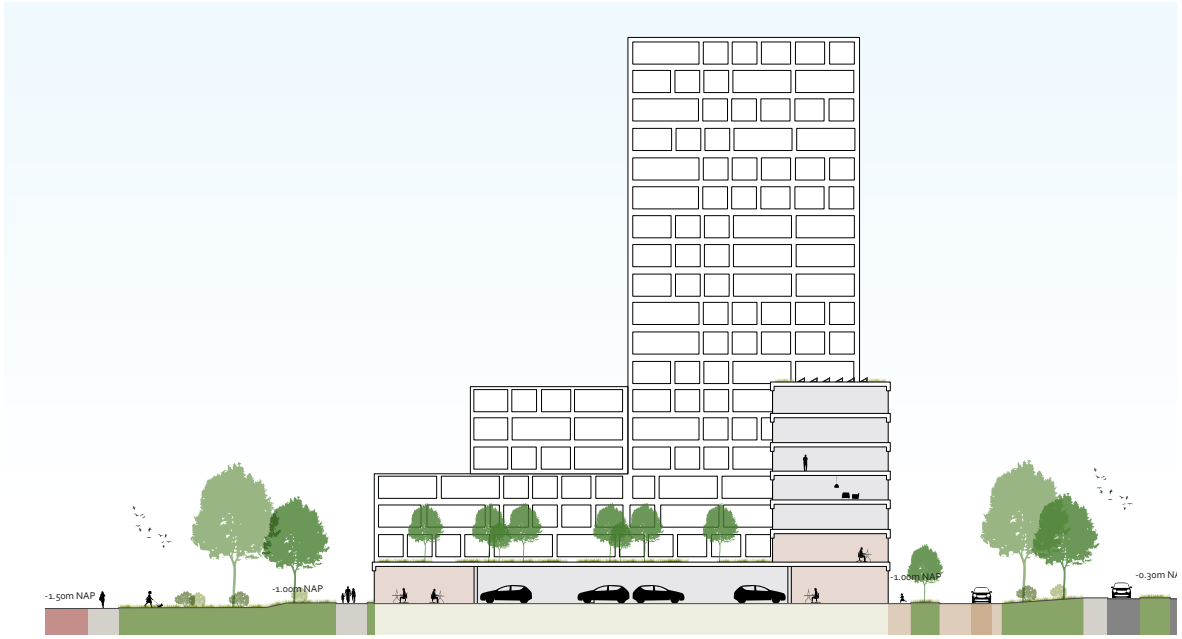
Blok B1
Blok B1 heeft een prominente rol in het creëren van een "stationskwartier" bij station Holendrecht. Het blok is van de vier nieuwe blokken het meest stedelijk qua volume. Het bevat een toren van 60 meter hoog die zichtbaar is vanaf beide zijden van het spoor. Het gebouw krijgt een hoogwaardige (en veelzijdige) plint met twee bouwlagen waarin zich horeca, kantoor- en werkruimtes, detailhandel en de entrees van de gebouwen bevinden. Op de overige verdiepingen komen woningen en aan de stationszijde mogelijk ook kantoor. Op de zuidgevel aan het Meibergpad is ruimte voor een aantrekkelijk terras in de buurt van het nieuwe stationsplein.

Om de omgeving niet extra te belasten met windhinder moet de toren vanaf de zevende bouwlaag een terugligging van minimaal 3 meter houden vanaf de gevellijn. Andere maatregelen tegen wind kunnen ook met balkons bijvoorbeeld ruimte vinden in het ontwerp. Een windhinderonderzoek is verplicht en moet worden meegenomen in de uitwerking van het gebouw. Op de begane grond moet ruimte worden gemaakt voor parkeren (auto en fietsparkeren) en eventueel ook technische ruimtes. Autoparkeren voor bewoners van deze blokken kan eventueel in het blok ernaast (B2) worden opgelost. Bovenop de begane grond komt de collectieve binnentuin van het gebouw.



Impressie bouwvolumes Blok B1

Programma	Grootte in m^2
Kavel	3.400
Volume	20.000 tot 25.000
Woningen	circa 170 tot 190 stuks
Commerciële voorzieningen	300 - 700
Werkfuncties	1.500 - 4.000
Parkeren (auto)	800 - 900
Parkeren (fiets)	900 - 1.200
Binnentuin	minimaal 600

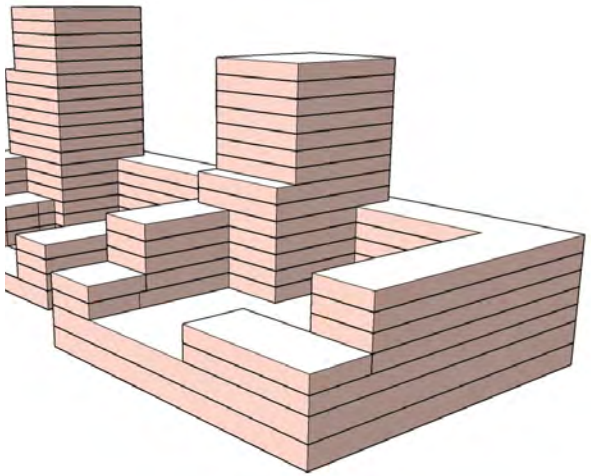


Concept doorsnede Blok B1 en de Holendrechtdreef

3.6 VERDERE UITWERKING VAN DE BLOKKEN

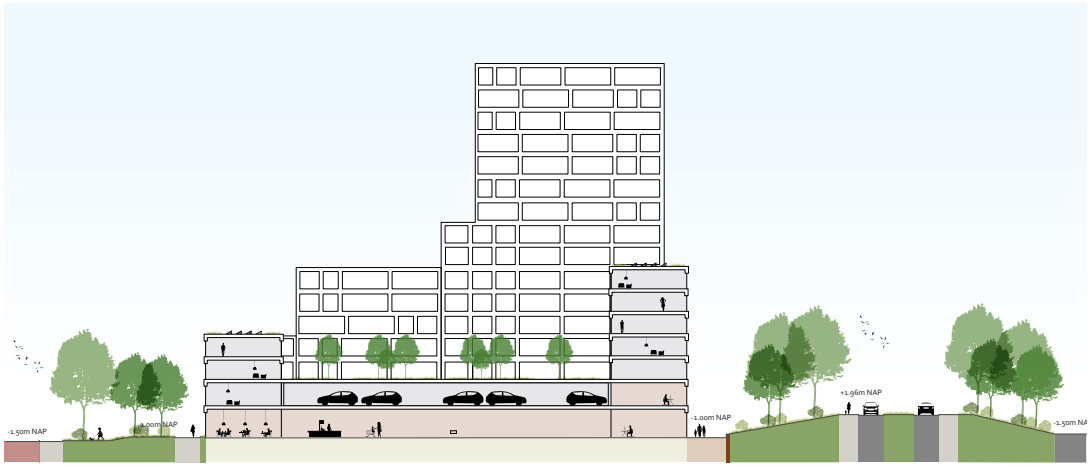
Blok B2
Blok B2 grenst aan het nieuwe Holendrechtplein en heeft net als blok B1 een gemengd programma. Het blok kenmerkt zich door de ruimte voor een grote nieuwe supermarkt aan het plein en het parkeren op de 1e verdieping. De functies in de hoogwaardige plint richten zich met name op het Holendrechtplein, Meibergpad en de Holendrechtdreef. Er komt een toren van maximaal 16 verdiepingen (ongeveer 50 meter). Om de omgeving niet extra te belasten met windhinder moet de toren vanaf de zevende bouwlaag een terugligging van minimaal 3 meter houden vanaf de gevellijn. In de plint is ruimte voor detailhandel en kantoor- en werkruimte. Op de verdiepingen bevindt zich het woonprogramma. Op het dak van de tweede bouwlaag komt een collectieve tuin.

Belangrijk aan dit blok is de uitstraling aan de straten en in het bijzonder aan het Holendrechtplein. Het parkeren op de eerste verdieping mag hierdoor niet zichtbaar zijn. De gevel van de supermarkt moet zorgvuldig worden vormgegeven aan het plein en mag geen dichte delen krijgen. Aan de Holendrechtdreef komen op de eerste bouwlagen werkfuncties en (zakelijke) dienstverlening. Autoparkeren zou hier ook als wijkhub vorm kunnen krijgen waar ook de rest van de buurt voordeel van kan hebben. Laden en lossen van de supermarkt wordt vanuit de straat tussen B1 en B2 op de begane grond inpandig opgelost. Er moeten ook technische ruimtes inpandig worden geaccommodeerd (een trafo en mogelijk een WKO installatie). De overwarmte van de supermarkt wordt in het blok onderdeel van de energieoplossing.



Impressie bouwvolumes Blok B2

Programma	Grootte in m²
Kavel	4.150
Volume	23.000 tot 28.000
Woningen	circa 170 tot 200 stuks
Commerciële voorzieningen (incl. supermarkt)	1.500 - 3.200
Werkfuncties	700 - 1.800
Parkeren (auto)	1.500 - 2.500
Parkeren (fiets)	700 - 1000
Binnentuin	minimaal 1.000



Concept doorsnede Blok B2

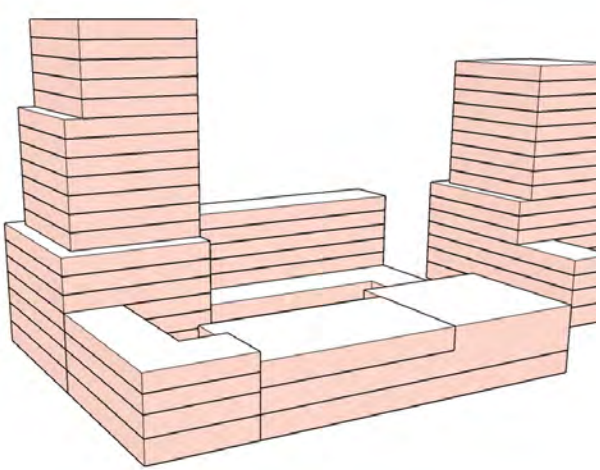
3.6 VERDERE UITWERKING VAN DE BLOKKEN

Blok D1
Blok D1 grenst ook aan het nieuwe Holendrechtplein. In dit blok komt het nieuwe Huis van de Wijk in combinatie met horeca en het nieuwe schoolgebouw voor de Morgenster en Holendrechtschool. Het gebouw bestaat uit twee delen. Een deel met de school en de gymzaal aan het Meibergpad. Het noordelijke deel bevat het Huis van de Wijk, horeca en woningbouw gericht op het plein en de Holendrechtdreef.
Net als blok B1 komt er een toren van maximaal 19 verdiepingen (ongeveer 60 meter). Om de omgeving niet te belasten met windhinder moet de toren vanaf de zevende bouwlaag een terugligging van minimaal 3 meter krijgen vanaf de gevellijn. Bij de horeca is ruimte voor een terras op het Holendrechtplein.
De bebouwing sluit ook aan een oplopend maaiveld, van -1m NAP aan het plein tot +0,30m NAP aan de dreefzijde en de tussenstraat.

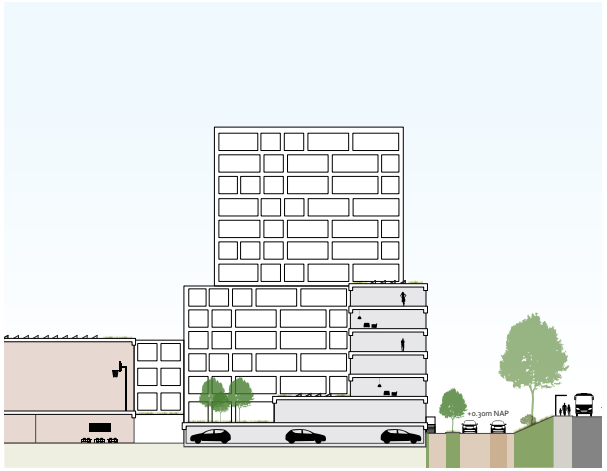
Het is van belang om een mooie overgang naar de openbare ruimte te creëren, met groene voorzieningen bijvoorbeeld. Op de eerste bouwlaag van het woonblok op veld D1 moet ruimte worden gemaakt voor parkeren (auto- en fietsparkeren). Door de hoogteverschillen op maaiveld is het mogelijk om parkeren op het souterrain laag aan de dreefzijde op te lossen. Voor een deel van de bewoners van dit blok kan ook in B2 het parkeren worden opgelost. Op het dak van de eerste of tweede bouwlaag wordt een collectieve tuin ingericht.

De school bestaat uit drie tot vier bouwlagen en krijgt een gymzaal op de eerste verdieping. Om de eisen van de verschillende programma's en specifiek de inpassing van parkeren in de eerste bouwlagen en de daglichttoetreding van de schoollokalen goed te kunnen waarborgen is van belang om goede richtlijnen mee te geven over daglicht en ruimte tussen de blokken en te zorgen voor goede afstemming. Voor de school geldt dat deze op een afstand van minimaal 50 meter vanaf de dreven moet worden gebouwd in verband met fijnstof.

Programma	Grootte in m^2
Kavel	4.500
Volume	21.500 tot 25.000
Woningen	circa 160 - 190 stuks
Commerciële voorzieningen	200 - 600
Horeca	circa 300
Maatschappelijke voorzineingen	circa 2.000
Parkeren (auto)	500 - 800
Parkeren (fiets)	600 - 800
Binnentuin	minimaal 600



Impressie Blok D1



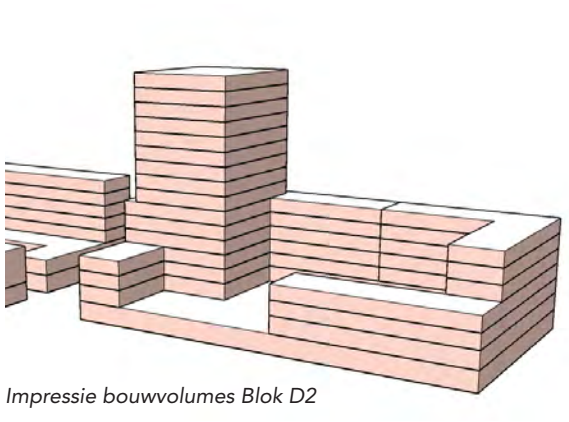
Concept doorsnede Blok D1

3.6 VERDERE UITWERKING VAN DE BLOKKEN

Blok D2
Blok D2 ligt aan de oostzijde van het projectgebied en bestaat met name uit woningen. Het is het blok dat als eerst gebouwd wordt. Aan de zuidzijde van het blok is ruimte voor collectieve ruimtes, maatschappelijke voorzieningen of bedrijven. Net als bij blok B2 komt er een toren van maximaal 16 verdiepingen (ongeveer 50 meter). Om de omgeving niet extra te belasten met windhinder moet de toren vanaf de zevende bouwlaag een terugligging van minimaal 3 meter krijgen vanaf de gevellijn.

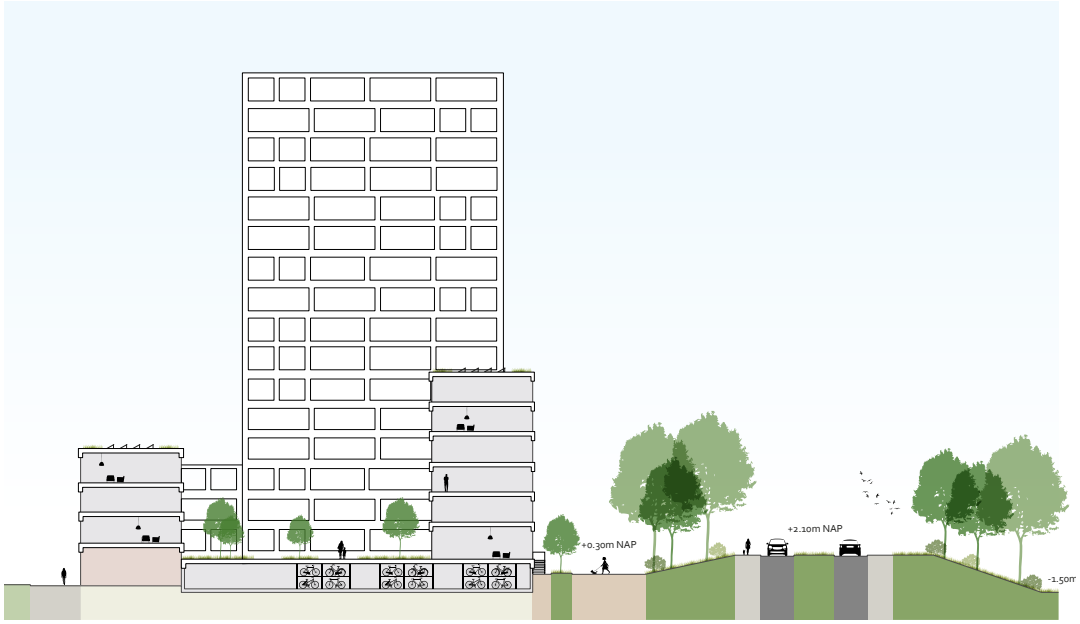
In het woonprogramma worden circa 70 woningen gereserveerd voor sociale woningbouw voor de bewoners van de te slopen bebouwing. Het bouwblok kan worden gesplitst in twee losse kavels, als het programma dat nodig heeft. De bebouwing sluit aan op een oplopend maaiveld, van -1,0 meter NAP aan het Meibergpad tot +0,30 meter NAP aan de dreefzijde en de tussenstraat. Hierdoor is het van belang om een mooie overgang met de openbare ruimte te creëren, met groene voorzieningen.

Op de begane grond moet ruimte worden gemaakt voor parkeren (auto- en fietsparkeren). Fietsparkeren moet naar inschatting ten minste 1.000m² bvo ruimte krijgen op de souterrain laag aan de dreefzijde. Er moeten ook technische ruimtes inpandig worden geaccommodeerd (een WKO-installatie en een trafo). Op het dak van de eerste of tweede bouwlaag wordt een collectieve tuin ingericht.

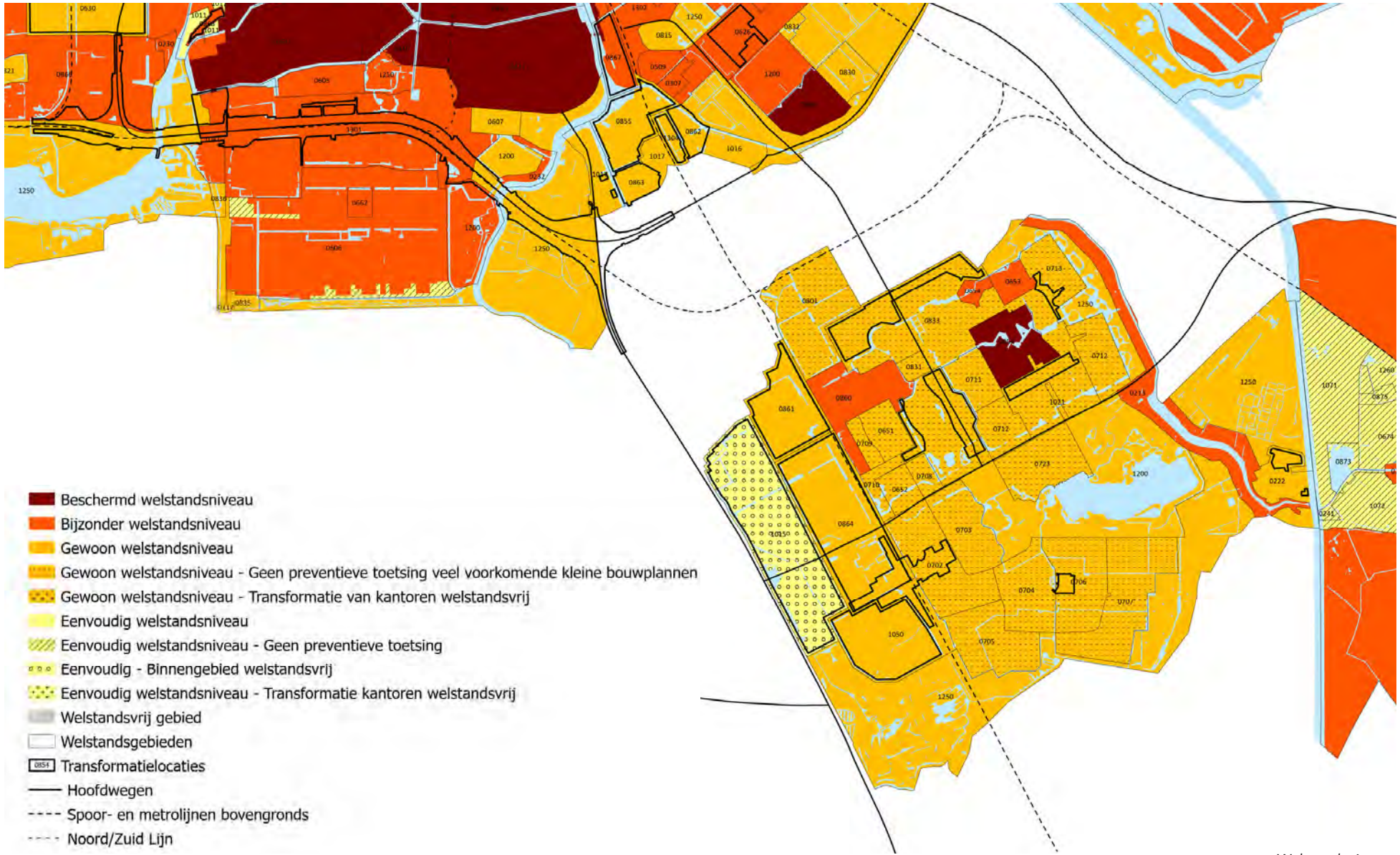


Impressie bouwvolumes Blok D2

Programma	Grootte in m²
Kavel	3.800
Volume	19.000 - 21.000
Woningen	circa 180 - 200 stuks
Maatschappelijke voorzieningen	500 - 1.000
Werkfuncties	-
Parkeren (auto)	800 - 1.000
Parkeren (fiets)	700 - 900
Binnentuin	minimaal 600



Concept doorsnede Blok D2



Welstandsniveau

3.7 WELSTANDSKADER EN STURING OP RUIMTELIJKE KWALITEIT

Holendrecht Centrum maakt onderdeel van ruimtelijk systeem “Woonerven en meanders” en is een transformatielocatie. Bij een transformatielocatie is een verandering gewenst of gaande, hierdoor gelden er meerdere beoordelingskaders. Plannen worden beoordeeld aan de hand van de criteria op maat, die deel uitmaken van een stedenbouwkundig kader of beeldkwaliteitsplan. Na oplevering zijn de beheerscriteria van het ruimtelijk systeem weer van toepassing. Voor Holendrecht Centrum is een beeldkwaliteitsparagraaf opgesteld waarin is opgenomen aan welke criteria de bouwplannen moeten voldoen.

Zowel de inrichting van de openbare ruimte als de stedenbouwkundige opzet van Holendrecht-West borduren voort op die van de Bijlmer. Daarbij werd rekening gehouden met de kritiek op de opzet van de Bijlmer. Dit leidde tot een stedenbouwkundig plan waarbij hoogbouw werd omgezet in middelhoogbouw. In Holendrecht-West bleef de oorspronkelijke opzet van de hoofdontsluitingsstructuur voor de hele Zuidoostlob uit het Structuurplan Amsterdam uit 1961, bestaande uit halfverhoogde wegen en dreven, gehandhaafd. De menselijke maat werd gezocht in een kleinere afstand tussen de woningen, waarbij de vooroorlogse stad als inspiratie diende. Het gevolg was een verkavelingsopzet van meanders waarbij de kleinere, harde hoven zich aan de buitenzijde bevinden en zijn verbonden met de parkeerplaatsen. De grotere, groene hoven grenzen aan de groene route voor langzaam verkeer die door het hart van de wijk loopt.

Voor de afmetingen van de hoven in Holendrecht werden verschillende pleinruimtes in Amsterdam-Zuid als uitgangspunt gebruikt, maar dan wel in combinatie met de zogeheten ‘Radburn’-verkaveling. Deze opzet was het tegenovergestelde van die van de vooroorlogse stad, omdat de achterkanten en achtertuinen van de woningen aan de straatkant werden geplaatst en de voorgevels tegenover elkaar aan gemeenschappelijke groene erven. In 1972 werd gekozen voor de kenmerkende verkavelingsopzet van twee meanderstroken aan de weerszijden van een autovrije groene voet- en fietspadroute. In het ontwerpproces dat volgde, werd er om de kosten te drukken (en daarmee de huurprijzen laag te houden) afgezien van gebouwd parkeren ten gunste van parkeerpleinen op het maaiveld; bracht men de bouwhoogte van vijf naar maximaal vier bouwlagen terug zodat er geen lift nodig was en kwam er meer groen ten koste van bestrating in de wijk. Door het schrappen van de parkeergarages ontstond aan de buitenranden ruimte voor extra woonbebouwing, reden om uiteindelijk de meandervorm om te draaien met de brede, groene hoven naar de groene route gekeerd en smalle voor autoverkeer toegankelijke ‘woonhoven’ met parkeerpleinen aan de buitenranden. De gehele opzet werd uiteindelijk vastgelegd in het bestemmingsplan uit 1981.

De rooilijnen en bebouwing werden rondom de station entrees en het centrum van de wijk bij het Holendrechtplein verbijzonderd: zo kwamen de rooilijnen dichterbij het station en het Holendrechtplein te liggen. Aan het Holendrechtplein werd de bebouwing ook verbijzonderd. Hier liggen het buurthuis en een schoolcomplex met een patiotypologie.

Ten noorden van de Holendrechtdreef werd het complex van ouderenwoningen gebouwd met een gedraaide ligging ten opzichte van de hovenstructuur. Aan de andere kant van het Abcouderpad en onder de Holendrechtdreef is een winkelcentrum gebouwd. Dit winkelcentrum dat ten zuiden van de Holendrechtdreef doorloopt tot aan het Holendrechtplein is qua bouwvorm ook een afwijking van de meanderstructuur.

In de nieuwbouw moeten zowel de bestaande waarden van de buurt als nieuwe waarden worden meegenomen: de groene inrichting rondom de langzaam verkeerroutes blijft een belangrijk onderdeel van het plan, maar de introductie van een nieuwe stedelijke karakter langs de dreef en in de buurt van het station en het buurtplein is ook van belang. Het centrum van de wijk onderbreekt de kenmerkende opbouw van de buurt. Het is daarbij goed om te benadrukken dat dit in de huidige structuur ook al het geval is.

Monumenten en Archeologie (M&A) heeft in 2018 een cultuurhistorische verkenning voor Zuidoost uitgevoerd. De buurt Holendrecht wordt stedenbouwkundig hoog beoordeeld. 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.

3.7 WELSTANDSKADER EN STURING OP RUIMTELIJKE KWALITEIT

Het stedenbouwkundig plan en de verkaveling in Holendrecht-West en Holendrecht-Zuid zijn vernieuwend en van hoge kwaliteit. Hieraan gerelateerde waarden zijn:

Helder en bijzonder totaalontwerp
- Verkavelingsopzet van twee lange noord-zuid gerichte meanderstroken aan beide kanten van een geheel autoluwe, parkachtige centrale zone
- Lange groene fietsroute (Abcouderpad) die volledig kruisingsvrij is en onderdeel van een stelsel van groene routes - met de benodigde viaducten, bruggen en duikers- die de verschillende buurten met elkaar verbindt
- Laagbouwpaviljoens voor diverse voorzieningen aan de groene route
- Alle woningtypen zijn in één bouwvorm met dezelfde bouwhoogte ondergebracht
- De uniforme bouwhoogte van vier bouwlagen zorgt voor een rustig, uniform beeld

Open en ruime verkaveling
- Parkachtige inrichting met veel ruimte voor openbaar groen
- Veel privacy dankzij de grote afstand tussen de flats

Samenhang met de rest van wijk
- De middelhoge buurten van Gaasperdam werden geprojecteerd dichtbij een metrostation en de lage bebouwing aan de randen van de wijk. Dit aspect is karakteristiek en beeldbepalend; zo sluit Holendrecht-West aan de westkant aan het metrostation Holendrecht, en aan de oostkant aan de laagbouwbuurt Holendrecht-Oost.

De architectuur in het overgrote deel van de bebouwing in Centrum Holendrecht, waaronder de woningen van de Ochtenhof, wordt niet hoog gewaardeerd, met uitzondering van het cluster van scholen en buurtcentrum.

In 2022 is een onderzoek gemaakt naar de bestaande bebouwing van het schoolcomplex en het buurthuis. Uit deze studie blijkt dat veel originele elementen verbouwd zijn of nieuwe bouwkundige toevoegingen hebben gekregen: sinds de oplevering in 1976 zijn er veel grote en kleine aanpassingen gedaan aan het complex. De meest ingrijpende waren in 2000 toen de Holendrechtschool opgetopt werd met een nieuw bouwdeel met zes lokalen en in 2012 toen een bouwdeel aan het Abcouderpad werd gesloopt en het buurthuis werd verbouwd. Ook bouwkundig en in het interieur van de schoolgebouwen is de interne structuur van binnenwanden gewijzigd ten opzichte van het originele ontwerp. De thermische schil is verre van optimaal en de ventilatie en verwarming van de ruimten voldoen niet aan de hedendaagse standaard.

Mede hierdoor is er besloten om de bestaande bebouwing niet te behouden.
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.

3.8 DUURZAAMHEID

Het centrum van Holendrecht moet een duurzaam woon- en werkgebied worden. Waar gebouwen duurzame energie opwekken en gebruiken, de lucht schoon is, de leefomgeving klimaatbestendig en waar circulair en natuurinclusief gebouwd wordt. Voor alle besluitvorming en uitvoering geldt 'Duurzaam tenzij', conform de raadsinformatiebrief 'Onze stad van morgen - Duurzame toekomst gemeente Amsterdam'.

De relevante duurzaamheidsthema's voor het stedenbouwkundig plan staan hieronder beschreven. Voor de ruimtelijke kwaliteit is het van belang dat duurzaamheidsmaatregelen als een integraal onderdeel van de architectuur en de openbare ruimte worden vormgegeven.

Duurzame energie
De nieuwbouw voldoet minimaal aan de BENG eisen (Bijna Energie Neutrale gebouwen). De ambitie is om verder te gaan en de nieuwbouw geheel energieneutraal of energieleverend te realiseren. Uitgangspunt is passieve maatregelen toe te passen en de architectuur dusdanig vorm te geven dat de warmte- en koudevraag beperkt wordt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan compacte bouwvolumes om verliesoppervlakte te beperken, het maken van luifels ten behoeve van schaduw en het toepassen van zomernachtventilatie.

Nieuwbouw wordt aardgasvrij gerealiseerd en zonder toepassing van drycoolers (i.v.m. netcongestie) of (tijdelijke) biomassagestookte installaties. Nieuwbouw is geschikt voor lage temperatuur verwarming en wordt gerealiseerd met een duurzaam lage temperatuur (LT) energiesysteem. Specifiek voor dit gebied bieden restwarmte van datacenters en bodemergiesystemen (bijvoorbeeld WKO) kansen. Bij de keuze van het energiesysteem voor verwarming en koeling dient uitgegaan te worden van het principe 'comply or explain'; warmte is laagtemperatuur en duurzaam, tenzij daar om zwaarwegende redenen van wordt afgeweken.

Stadsdeel Zuidoost heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Het stadsdeel spant zich de komende jaren in voor een sociale energietransitie. Betaalbaarheid voor de eindgebruiker is een belangrijke afweging in de keuze van een energiesysteem. Het doel is om in het stadsdeel slimme warmte- en koudevoorziening en hernieuwbare energie op te wekken door zoveel mogelijk in lokaal beheer te geven. Bewoners profiteren van lagere woonlasten doordat de energierekening lager uitvalt. In Holendrecht zetten we in op een integrale verduurzaming van het energiesysteem. Waar mogelijk wordt ingezet om verduurzaming van de bestaande bouw te koppelen aan de nieuwbouw.

Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
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 (goed toegankelijk, overzichtelijk, ruim en veilig) in zowel de bouwblokken als de openbare ruimte. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstelling Amsterdam Autoluw, programma de Bewegende Stad en het Mobiliteitsplan.

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 en bushaltes in de wijk zelf.

Om elektrisch vervoer in Holendrecht mogelijk te maken, is het van belang dat er voldoende duurzame laadinfrastructuur aanwezig is. Het gaat daarbij om voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte en in de (privé)garages 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 uitvoeringsfase 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 parkeernorm te hanteren (conform de Nota Parkeernormen Auto).

3.8 DUURZAAMHEID

Openbare ruimte
Voor de openbare ruimte geldt het principe duurzaam tenzij. De inrichting wordt zoveel mogelijk groen om de biodiversiteit te verbeteren en hittestress te voorkomen. Waar verharding noodzakelijk is wordt in eerste instantie ingezet op kwalitatief hoogwaardig hergebruik van beschikbare materialen. Wanneer herbruikbare materialen niet beschikbaar zijn worden kwalitatief hoogwaardige, duurzame materialen gekozen met een zo laag mogelijke milieu-impact en CO2-uitstoot.

Klimaatadaptatie
Klimaatverandering verandert de stad. Weersextremen als wateroverlast, hitte en droogte komen steeds vaker voor. Om hierop in te spelen moet de stad anders ingericht worden dan tot nu toe gedaan is, met onder andere meer ruimte voor water en meer groen.

Beter omgaan met hevige neerslag
In het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 is opgenomen dat voor een gezonde bodem een ontwateringsdiepte van minimaal 90 cm vereist is. In de bestaande situatie ligt het maaiveld van het plangebied Centrum Holendrecht op -1,5 meter NAP. Het grondwater staat gemiddeld 55 cm lager (dit is de ontwateringsdiepte). De grondwaterstand is daarmee te hoog. Een lagere grondwaterstand heeft voordelen voor de groei van bomen en planten, opvang van water en kwaliteit van het grondwater. Omdat het grondwater in Holendrecht te hoog staat, is een ophoging van het maaiveld gewenst.

Andere oplossingen zoals drainage zijn ook denkbaar maar die zijn minder duurzaam en hebben een goed onderhoud nodig omdat anders de grondwaterstand erg wisselend wordt.

Naast een goede oplossing voor het grondwater moet er gezorgd worden voor een goede oplossing voor het regenwater. De eisen hiervoor zijn opgenomen in de Hemelwaterverordening Amsterdam (Rainproof). Door klimaatverandering regent het vaker en harder. De ambitie van de gemeente is om 60 millimeter per uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur. Voor een goede waterhuishouding is het wenselijk om het water op te vangen op de hoger gelegen delen, zodat er zo min mogelijk water afstroomt naar de lager gelegen delen. Omdat het dichtstbijzijnde oppervlakte water aan de westzijde van het plangebied ligt, moet het hemelwater hier naartoe afstromen. Op de Holendrechtdreef kan onder de middenberm een hemelwaterafvoer worden aangelegd. De ventwegen voeren af naar een hemelwaterriool die is aangesloten op het oppervlaktewater. De daken van de gebouwen worden aangesloten op deze nieuwe hemelwaterafvoer onder de ventweg.

Voor een betere infiltratie kunnen parkeervakken eventueel worden uitgevoerd in grasbetonstenen. Hiermee moet de beheerder akkoord gaan, anders worden gebakken klinkers toegepast.

De groene schoolpleinen, de speelvelden en de groenvakken bieden kansen voor wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer o.a. in de vorm van wadi's of waterdoorlatend grasland. Dit wordt in het ontwerp verder uitgewerkt. Op de kruin van het talud naar het laagste plandeel, wordt een kleine verhoogde rug/bult geadviseerd om het afstromen van het water naar lagere delen buiten het plangebied zoveel mogelijk te beperken.

De nieuwe bomen in de laagblijvende plandelen (bij het Abcouderpad en het nieuwe Holendrechtplein) worden in verhoogde groenvakken geplant zodat de boomwortels voldoende leefruimte hebben alvorens zij het grondwater bereiken.

In vrijwel het hele plangebied dienen kolken te worden aangebracht die aangesloten worden op een hemelwaterafvoerriool dat verbonden wordt met het oppervlaktewater aan de westzijde van het plangebied.



Voorbeeld oplossing klimaatadaptatie

3.8 DUURZAAMHEID

Groen en natuurinclusief bouwen
Amsterdam is een groene stad, wat zorgt voor prettig verblijven, rust, ontmoeting en beweging. Door natuurinclusief te bouwen wordt de biodiversiteit (flora & fauna) gestimuleerd. Denk hierbij aan het toepassen van nestkasten en het gebruik van groene gevels en groene daken mogelijk gecombineerd met bijvoorbeeld retentiesystemen of pv-panelen. Uitgangspunt is de lager gelegen daken te benutten voor groen of verblijf en de hogere daken in te zetten voor installaties zoals pv-panelen.

Uit een quickscan natuur in het projectgebied zijn de volgende kansen voor natuurinclusief bouwen gesignaleerd:

- Voor gebouwen kan gekozen worden voor het realiseren van verblijfsvoorzieningen voor vleermuizen en vogels.
- De daken kunnen worden voorzien van een natuurdak. Idealiter in gelaagdheid, waardoor op de bebouwing steppingstones ontstaan voor insecten om via de omliggende groenstructuren de verschillende niveaus van de bebouwing te bereiken. Deze natuurdaken zijn dan tevens direct geschikt als foerageerlocatie voor vogels. Daarnaast zorgt een natuurdak voor een beter waterberging en voor een betere koeling van het gebouw.
- Voor de buitenruimte moet ingezet worden op een variatie in landschap. Het is waardevol om kleine plekken te markeren als 'biodiversiteitshotspots'. Deze worden dan zo ingericht dat hier ingezet wordt op kruiden en struwelen die interessant zijn als voedselvoorziening voor insecten en als rustplaats voor kleine zoogdieren en amfibieën.
- Indien de vijvers worden verwijderd of aangepast, is het van meerwaarde om beschoeiing te verwijderen en hier een natuurvriendelijke oever met een flauw talud te realiseren. Er ontstaat dan een natuurlijkere overloop van land naar water. Dit is interessant voor amfibieën en ook insecten zoals libellen en juffers.

Circulaire economie en circulair bouwen
Met de ondertekening van het 'Nationale Grondstoffenakkoord' in 2017 heeft de gemeente Amsterdam zich gecommitteerd aan de landelijke doelstellingen om in 2030 50% minder nieuwe, niet-herwinbare grondstoffen (metalen, minerale en fossiele grondstoffen) te gebruiken en in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. Deze belofte is in Amsterdam verankerd in de 'Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025'.
In een circulaire economie zijn kringlopen gesloten, is afval een grondstof en komt energie van duurzame bronnen.

Het is een manier van werken en leven die een klimaatneutrale, rechtvaardige economie oplevert, binnen de grenzen van de aarde. Een circulaire economie:

- Reduceert de emissie van broeikasgassen
- Reduceert de menselijke impact op biodiversiteit
- Verbetert de kwaliteit van de leefomgeving
- Verbetert de leveringszekerheid van grondstoffen

Voor gebiedsontwikkeling ligt de focus op circulair bouwen en op hoe wordt omgegaan met huishoudelijk en bedrijfsafval. 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.
Circulair bouwen is bouwen met een minimale milieu-impact door het zoveel mogelijk toepassen van biobased materialen of hergebruikte materialen en het zorgen dat materialen of bouwelementen eenvoudig demonteerbaar en herbruikbaar zijn aan het eind van de levensduur. Daarnaast wordt ingezet op adaptief en aanpasbaar bouwen en het flexibel inrichten van het gebied, zodat goed kan worden ingespeeld op toekomstige veranderingen in functie.
Bebouwing moet voldoen aan de landelijke normering circulair bouwen (MPG). Deze wordt vanaf 1 januari 2025 aangescherpt. Om aan de wettelijke eisen te voldoen wordt het steeds belangrijker om in een vroeg stadium van het ontwerp bewuste keuzes te maken in materiaalgebruik en te kiezen voor materialen met een lage milieu-impact.

Modulair bouwen
Parametrisch ontwerpen en het werken met (modulaire) bouwsystemen wordt aangemoedigd om efficiënte, duurzame en kwalitatief hoogwaardige gebouwen te ontwikkelen. Modulair en prefab bouwen levert aanzienlijk minder bouwverkeer en minder bouwoverlast op. Bij het ontwerp en de bouw van de woningen worden ontwikkelende partijen gevraagd gebruik te maken van digitale vastlegging in een materialenpaspoort en deze over te dragen aan de eigenaar. Daarmee is de eigenaar in staat duurzaam en circulair onderhoud te plegen.

Het Nieuwe Normaal
In 2023 heeft de gemeente het manifest van Het Nieuwe Normaal ondertekend. Het Nieuwe Normaal (https://www.hetnieuwenormaal.nl/) werkt toe naar een eenduidige taal en een nieuwe standaard op het gebied van circulair bouwen en circulaire gebiedsontwikkeling.

Het Nieuwe Normaal (HNN) kent een reeks circulaire bouwprincipes:
- Bouw met een zo laag mogelijke milieu-impact (MPG)
- Bouw met een zo laag mogelijke materiaalgebonden CO2-uitstoot (embodied carbon)
- Bouw met een zo hoog mogelijke CO2-opslag in bouwmateriaal (embedded carbon)
- Bouw met een zo hoog mogelijk aandeel hergebruikt of biobased materiaal
- Ontwerp met een zo groot mogelijke hergebruikpotentie
- Ontwerp met een zo hoog mogelijke losmaakbaarheid

- Ontwerp met een zo groot mogelijke mate van adaptief vermogen
- Bouw met zo veel mogelijk restmateriaal uit sloop
- Bouw met zo weinig mogelijk restmateriaal als gevolg van de bouw
- Bouw met zo weinig mogelijk toxische materialen

Het toepassen van bovenstaande principes in het ontwerp en de bouw leidt tot een meer circulair gebouw. Om de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs te halen is de ambitie om zoveel mogelijk te bouwen met een zo laag mogelijke materiaalgebonden CO2-uitstoot (embodied carbon). De verwachting is dat de komende jaren ook in de landelijke wetgeving CO2-eisen zullen worden geformuleerd.

Amsterdam zet daarnaast in op biobased bouwen om het gebruik van primaire, niet-herwinbare grondstoffen terug te dringen. De doelstelling is in 2025 tenminste 20% van nieuwbouwwoningen in houtbouw uit te voeren (zie: Convenant Green Deal Houtbouw). Houtbouw voor de hoofddraagconstructie, gecombineerd met biobased isolatie en biobased binnenwanden heeft daarom de voorkeur.

Amsterdam heeft in het kader van emissieloos bouwen bijgedragen aan de studie Hoog Hout Haalbaar. Hieruit blijkt dat tot circa 10 lagen bouwen in hout concurrerend is met traditionele bouwsystemen. De basisbouwhoogte van 4 tot 7 lagen van de bouwblokken is erg geschikt om uit te voeren in hout. Voor de hoogbouw kan onderzocht worden of ingezet wordt op houtbouw of bijvoorbeeld circulair beton om de milieu-impact te minimaliseren.
Bij de productie en bouw van de bouwblokken wordt CO2 uitgestoten. Biobased materialen hebben echter ook CO2 opgeslagen. Daarmee heeft de bebouwing de potentie als een carbon sink te werken en de uitgestoten CO2 van de bouw enigszins te compenseren.

3.8 DUURZAAMHEID

Afval
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. Ophaal van afval zal voor een deel via de Holendrechtdreef plaatsvinden, maar er zal een aantal containers ook aan de zuidzijde worden gesitueerd. Deze laatste zullen zoveel mogelijk bij (bestaande) locaties ten zuiden van de blokken aan het Meibergpad ruimte vinden, zodat er zo min mogelijk kruising van verkeer ontstaan.

Amsterdam heeft de ambitie om voedselvermalers in iedere keuken te realiseren om zo het scheiden van groente-fruitafval en etensresten te bevorderen. Groente-, fruitafval en etensresten zijn 100% herbruikbaar, maar verdwijnen voor een groot deel in het restafval. Zo wordt met de inzet van verzamelcontainers met veel inspanning slechts 20% gescheiden.

Met de inzet van voedselrestenvermalers kan tot 90% gescheiden worden ingezameld. Door de hoge servicegraad (veilig, schoon, geen geurtjes en beschikbaar daar waar het afval ontstaat) kan dus meer dan het viervoudige resultaat worden bereikt. Goed voor de circulariteit, maar ook goed voor het terugdringen van de ruimteclaim. Immers door de inzet van voedselrestenvermalers zijn minder ondergrondse containers nodig.

Invullingen van de plinten met circulaire bedrijven, gericht op inzameling, reparatie en hergebruik wordt aangemoedigd. Hiermee kan afval verder voorkomen worden en bereidt Holendrecht zich voor op een toekomst waarin afval zoveel mogelijk wordt voorkomen.



Toekomstbeeld Meibergpad

4

ONTWIKKELSTRATEGIE

4.1 SAMENWERKING MET EIGENAREN

Het plangebied beslaat deels uit gronden in volle eigendom van de gemeente en deels in erfpacht uitgegeven gronden. Om tot een goed plan te komen is het essentieel om samen op te trekken met de grondeigenaren in het gebied. Gemeente Amsterdam heeft daarom in 2020 een intentieovereenkomst gesloten met Hoorne Vastgoed, eigenaar van het winkelcentrum, en Eigen Haard, eigenaar van de woningen in Holendrecht-Zuid. Voor het ontwikkelen van de middensegment huurwoningen zal Eigen Haard samenwerking zoeken met een marktpartij.

Het doel van de overeenkomst is om Holendrecht toekomstbestendig te maken en de sociaaleconomische positie van haar bewoners te verbeteren door het toevoegen van woningen, het aanpassen van het winkelcentrum en het aanpassen van de maatschappelijke voorzieningen. In februari 2023 is de samenwerking voornoemde grondeigenaren in het kader van het Didam arrest gepubliceerd op de gemeentelijke website. Hierop is geen reactie ontvangen van andere partijen. Na het nemen van het Investeringsbesluit zal de gemeente met de eigenaren in overleg treden om nadere afspraken te maken over de uitvoering van het plan. Hierbij heeft het de voorkeur om 1-op-1 afspraken te maken tussen gemeente en desbetreffende grondeigenaar, zodat het proces zo simpel mogelijk kan worden vormgegeven.

De schoolbesturen worden opdrachtgever van de bouw van het nieuwe integraal kindcentrum. Het Huis van de Wijk komt in een bouwblok waar ook woningen in komen. Er moet nog bepaald worden op welke wijze dit blok ontwikkeld wordt, zodat de bouw van het Huis van de Wijk kostenefficiënt kan plaatsvinden.



Holendrechtschool

4.2 PLANNING EN FASERING

Ontwikkeling in fases
Voor de fasering van Holendrecht Centrum zijn een aantal richtinggevende uitgangspunten gedefinieerd, aan de hand waarvan een ontwikkelstrategie is opgesteld. De ontwikkeling is voor de buurt erg ingrijpend. Gedurende een periode van minimaal negen jaar zullen er werkzaamheden plaatsvinden. De uitgangspunten van de fasering zijn er dan ook op gericht om het leven in de buurt zo min mogelijk te ontregelen en om met name de ingrijpende veranderingen voor bewoners, schoolkinderen en ondernemers door de sloop en nieuwbouw van het Huis van de Wijk, de school en de woningen aan de Ochtenhof waar mogelijk zo soepel mogelijk te laten verlopen.

Het eerste uitgangspunt is dat het bouwverkeer niet door de buurt zal rijden maar dat de bouwplaatsen via de Holendrechtdreef ontsloten worden. De ventwegen die langs de dreef komen dienen in de bouwfase als toegangsweg voor het bouwverkeer.

Het tweede uitgangspunt is dat de huidige bewoners in de gelegenheid worden gesteld door te stromen naar nieuwe woningen in het plangebied en dat zij hiervoor maar een keer hoeven te verhuizen. Dit betekent dat het bouwveld D als eerste ontwikkeld zal worden. Na oplevering van deze woningen kunnen de huidige bewoners van Ochtenhof doorstromen. Daarna wordt gestart met Bouwveld B.

Dit was een nadrukkelijk verzoek van de bewoners van de Ochtenhof en maakt de ingrijpende transitie voor deze bewoners prettiger, doordat zij slechts een keer hoeven te verhuizen en niet naar een tijdelijke woning hoeven.

Het derde uitgangspunt is om tijdens de bouw van de nieuwe school, de huidige scholen de Morgenster en de Holendrechtschool (gelegen in bouwveld D) tijdelijk elders te huisvesten. Dit is veiliger voor de schoolkinderen en maakt het mogelijk een groot gebied in één keer op te hogen.

Voor de tijdelijke huisvesting van de basisscholen is plek gevonden op de flank van de A9, direct ten noorden van Holendrecht-West. Op deze locatie wordt vanaf najaar 2024 een tijdelijk school gebouw voor de Metropool gehuisvest, in afwachting van de definitieve huisvesting in Bullewijk. De locatie op de flank A9 komt in 2026 beschikbaar voor de scholen in Holendrecht. Op dat moment kunnen de Holendrechtschool en de Morgenster verhuizen zodat met de werkzaamheden voor de nieuwe scholen in Holendrecht Centrum gestart kan worden.

Het vierde uitgangspunt is om te zorgen dat het nieuwe Holendrechtplein zo snel mogelijk weer als centrale ontmoetingsplek voor de buurt kan dienen.

Het realiseren van het Holendrechtplein zal in afstemming met de omliggende bouwwerkzaamheden in fases gebeuren waarbij het grootste gedeelte van het plein na oplevering van bouwveld D ingericht kan worden en het nieuwe Holendrechtplein in gebruik kan worden genomen. Na realisatie van bouwblok B2, grenzend aan het plein, kan het laatste deel van het plein heringericht worden.

4.2 PLANNING EN FASERING

Planning
De gemeenteraad zal in december 2024 het investeringsbesluit Holendrecht Centrum vaststellen. De hoofdlijnen van het stedenbouwkundige plan en het schetsontwerp openbare ruimte staan dan vast.

Diverse onderdelen moeten dan nog verder uitgewerkt worden, dit zijn:

- Maatschappelijke voorzieningen: De gemeente werkt in 2025 het programma van de voorzieningen verder uit. Dit wordt meegenomen in de ontwerpen van het maaiveld en de bouwblokken.
- Maaiveld: De gemeente werkt vanaf 2025 en de jaren erna de openbare ruimte verder uit in een ontwerp maaiveldplan(nen) voor de pleinen, straten en de dreef. Dit gebeurt in fases, afgestemd op het moment waarop een bepaald deel van de openbare ruimte wordt aangelegd.
- Bebouwing: In 2025 en 2026 worden de ontwerpen voor de bouwblokken in veld D gemaakt. De bouwblokken in veld B worden in 2029 en 2030 ontworpen.

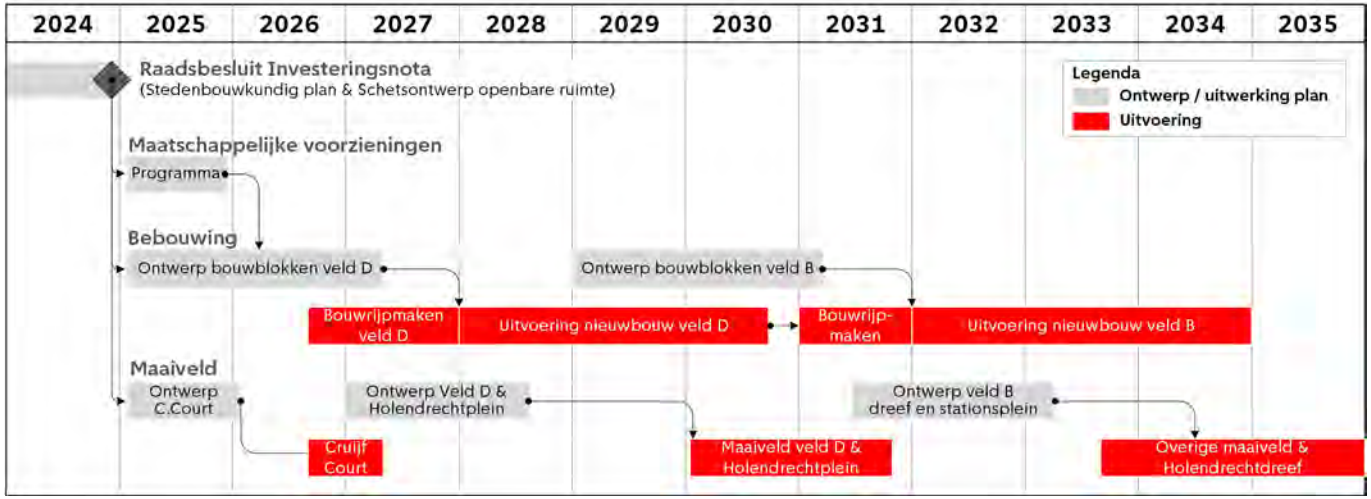
De uitvoering kent de volgende belangrijke momenten:

najaar 2026	Start werkzaamheden
2026-2027	Bouwrijpmaken veld D & Aanleg bouwweg naar veld D
2028-2030	Realisatie bouwblokken veld D
2030-2031	Herinrichting Holendrechtplein & Bouwrijpmaken veld B
2031-2034	Realisatie bouwblokken veld B & Aanleg openbare ruimte veld B
2034-2035	Herinrichting Holendrechtdreef
2035	Einde werkzaamheden

Verwacht wordt dat najaar 2026 de uitvoeringswerkzaamheden kunnen starten. Er wordt gestart bij bouwveld D met het verplaatsten van het Cruyff Court en de aanleg van de nieuwe bouwweg naar de Holendrechtdreef zodat het bouwverkeer het gebied in kan. Na de sloopwerkzaamheden in veld D kan het maaiveld worden opgehoogd.

Zodra de ophoging voldoende is gezet, kan in 2028 begonnen worden met de bouw van de blokken in veld D. Als de eerste woonblokken klaar zijn (in 2030) kan het maaiveld rondom de bouwblokken worden ingericht en kunnen de bewoners van de Ochtenhof hierheen verhuizen. In 2031 starten de werkzaamheden in veld B.

Als de woonblokken in veld B klaar zijn (2034) kan het maaiveld worden ingericht en ook het laatste deel van het Holendrechtplein worden afgerond. Tot slot kan de Holendrechtdreef worden ingericht. In de komende periode wordt de fasering nog nader uitgewerkt.



Overzicht planning

4.3 PARTICIPATIE

In dit hoofdstuk wordt omschreven hoe de participatie met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden wordt vormgegeven in de fase van de uitvoering, nadat het Investeringsbesluit is vastgesteld. Na de inspraak wordt een nieuw participatieplan opgesteld.

Daar waar het kan werken we samen met direct betrokkenen. Bewoners treden daarbij tenminste als adviseur en ten hoogste als co-creator op. De ambitie is om bewoners optimaal te laten profiteren van de ontwikkelingen. Uitgangspunt is heldere en transparante communicatie en participatie waarbij de kaders vooraf duidelijk zijn voor alle betrokken partijen.

Kerngroep bewoners
Op initiatief van enkele bewoners zijn tijdens de ontwerpfase gesprekken gestart tussen de gemeente en een groep van bewoners over de rol die bewoners kunnen hebben bij het uitwerken van de plannen. Bij de kerngroep zijn bewoners uit verschillende delen van de buurt met een rol in de verschillende bewonersverenigingen aangesloten.

Participatie thema's
Tijdens de ontwerpfase zijn de volgende thema's naar voren gekomen waarin bewoners in meer of mindere mate een rol kunnen en willen spelen. Deze onderwerpen kunnen aangevuld worden als daar behoefte aan is.

1. De openbare ruimte en groen:
Bewoners hebben reeds een stem gehad in het behoud van de Holendrechtdreef en hebben eerder in workshops input gegeven op de plannen voor de onderdoorgang en het Holendrechtplein. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte is een belangrijke rol voor bewoners en gebruikers weggelegd. Voorafgaand aan het opstellen van een ontwerp wordt in samenspraak met de kerngroep een participatieplan opgesteld. Wel zijn er regels voor het te gebruiken materiaal (Puccini) die in lijn moeten zijn met de rest van de stad.

Onderdelen binnen de openbare ruimte waar advies van bewoners en gebruikers moet worden opgehaald zijn:

- Ontwerp van het Holendrechtplein en het nieuwe stationsplein
- De tijdelijke en definitieve inrichting van de onderdoorgang bij de Holendrechtdreef (o.a. met de groepsmannen die elkaar hier dagelijks ontmoeten)
- Ontwerp van het nieuwe schoolplein (o.a. met kinderen van de school)
- Het groen in de openbare ruimte

2. Wonen
Na het vaststellen van het stedenbouwkundig plan worden de plannen voor de woningen uitgewerkt in het ontwerp van de bouwblokken. Bewoners kunnen meedenken bij de verdere ontwikkeling van de gebouwen en de woningen. Hoe moeten deze worden ingericht, wat voor binnentuinen moeten er komen, hoe worden gemeenschappelijke ruimtes ingericht, etc. Hoe het meedenken wordt vormgegeven, wordt in samenspraak met de ontwikkelaar bepaald of opgenomen in de tenderopgave van elk bouwblok.

3. Maatschappelijk programma en buitensport
Samen met de maatschappelijke organisaties en buurtbewoners kan een traject starten over hoe het maatschappelijke programma ingevuld kan worden in de beschikbare fysieke ruimte in (heel) Holendrecht. Het gaat dan onder andere over het nieuwe Huis van de Wijk, de Groene Hub en buurtwerkkamer Casa Jepie Makandra (van Eigen Haard, net buiten het projectgebied). Daarnaast zijn er initiatieven bekend die nu nog geen of onvoldoende ruimte hebben en graag ook een plek in het nieuwe centrum van Holendrecht krijgen.

De inrichting van het nieuwe schoolplein en al het andere sporten en spelen gebeurt samen met bewoners. Het gaat dan om leerlingen van de school en gebruikers van het sporten en spelen. Samen met de buurt kunnen we zo een nog mooiere gevarieerde en uitdagende centrale sport en speellocatie aanleggen rondom het Meibergpad en de scholen.

4. Verkeer, vervoer en parkeren
De inrichting van de route tussen Amstel III en Holendrecht wordt verder uitgewerkt in een ontwerp maaiveldplan. Bewoners kunnen hierbij meedenken over de inrichting van deze route. Hoe zorgen we voor een betere verbinding?

5. Duurzaamheid
Duurzaamheid is voor veel bewoners in Holendrecht een belangrijk thema. Samen met hen kan besproken worden welke duurzame ingrepen in het plan uitgevoerd moeten worden, en of het mogelijk is om op het gebied van duurzaamheid het nieuwe deel van de wijk aan het bestaande deel te koppelen.

4.4 BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID, VEILIGHEID EN COMMUNICATIE (BLVC)

In voorbereiding op- en uitvoering van sloop- en saneringswerkzaamheden, het bouwrijp maken van bouwprojecten en het inrichten van de openbare ruimte, moet aandacht worden besteed aan de eisen die worden gesteld aan Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC). De voorwaarden, eisen en maatregelen die op deze onderwerpen worden genomen en de hieraan verbonden kosten worden beschreven in de BLVC- plannen. Een BLVC-plan wordt opgesteld door de partij die de opdrachtgever is voor de uit te voeren werkzaamheden. Een door de stadsregisseur goedgekeurd BLVC-plan is vereist voor het verkrijgen van vergunningen.

Tijdens de bouwactiviteiten moet ook aandacht zijn voor de leefbaarheid in het gebied. De bomen en het groen in de buurt moeten zoveel mogelijk behouden blijven en beschikbaar zijn voor de bewoners. Voor de veiligheid is een harde scheiding gewenst tussen de bouwactiviteiten en de ruimte die voor het gewone gebruik beschikbaar is. Daarnaast moeten bewoners zo min mogelijk hinder ondervinden van de bouwwerkzaamheden en goed geïnformeerd worden over bijhorende activiteiten, bijvoorbeeld via een speciale bouwapp. Een menging van bouwverkeer en overig verkeer moet vermeden worden, evenals kruisingen van beide verkeersstromen. De verkeerssituatie moet duidelijk zijn voor iedereen, ook tijdens de nachtelijke uren.

5

VERANTWOORDING

5.1 REGELS EN NORMEN

De herontwikkeling van Centrum Holendrecht moet voldoen aan diverse milieutechnische randvoorwaarden, regelgeving en normen. In het eerste deel van dit hoofdstuk worden de regels en normen toegelicht die zijn toegepast bij het Stedenbouwkundig Plan. In het tweede deel van dit hoofdstuk worden het juridisch planologisch kader en de uitgevoerde onderzoeken ten behoeve van de planvorming toegelicht. In het kader van het omgevingsplan- en/of vergunningsprocedure zullen nog vervolgonderzoeken plaatsvinden. De reeds uitgevoerde onderzoeken geven een indicatie van de (milieu)technische haalbaarheid en randvoorwaarden die aan de ontwikkeling worden gesteld.

Referentienorm voorzieningen
Met behulp van de referentienorm maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen, in 2018 vastgesteld door het college van B en W, kan berekend worden hoeveel extra m² voor onderwijs, jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen, kunst en cultuur, groen, spelen en sport nodig zijn bij de toevoeging van x aantal woningen. Voor het bepalen van het programma maatschappelijke voorzieningen is naast de referentienormen gekeken naar de strategische huisvestingsplannen Onderwijs, Jeugd, Zorg en Basisvoorzieningen, Kunst en Cultuur en Sport en naar de voorzieningen die al in en in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn.

Op basis van deze normen is berekend dat de volgende maatschappelijke voorzieningen in Centrum Holendrecht nodig zijn:

- Integraal Kindcentrum 3.595m² (vervanging Holendrechtschool en Morgenster, met kinderopvang, gymzaal en extra ruimte voor tweede, aparte ingang)
- Huis van de Wijk 1.000m² (vervanging buurthuis)
- Overige voorzieningen, nog in te vullen 500m²

Sportnorm
De opgave voor veldsport voor alle woningen die er in Zuidoost bij komen, worden niet (altijd) binnen de projecten zelf opgelost. Daarom komen op een aantal locaties sportvoorzieningen voor meerdere woningbouwprojecten samen. Bij nieuwe woningen in een gemengd stedelijk woonmilieu moet op basis van de Amsterdamse sportnorm (maximaal) 3.215m² aan georganiseerde sport worden gemaakt voor Centrum Holendrecht. Dat is vergelijkbaar met een half voetbalveld. De dichtstbijzijnde locatie voor Holendrecht zijn de flanken van de A9 en centraal park Gaasperdam. Naast het terugplaatsen van het Cruyff Court en het stangenpark, moet er 322m² sport in de openbare ruimte worden aangelegd. Dit zal rondom het plangebied plaatsvinden.

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).

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.

Hoofdgroenstructuur
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.

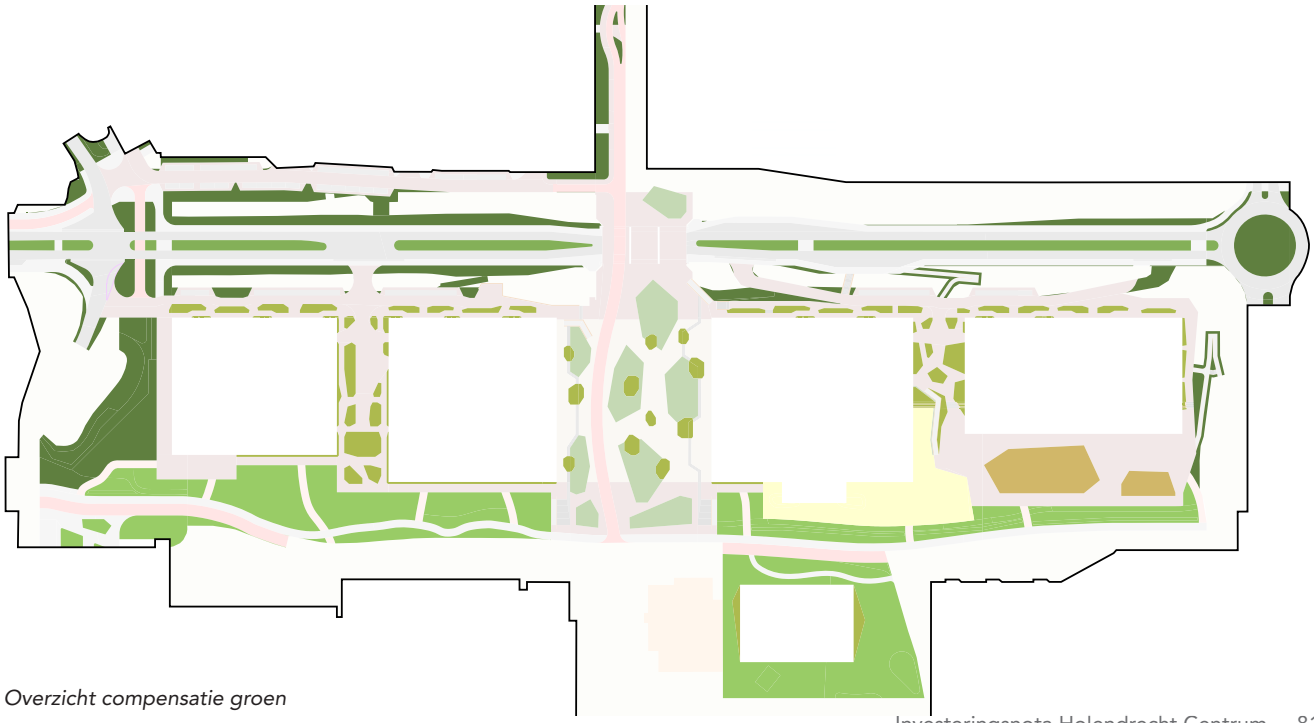
5.1 REGELS EN NORMEN

Groenvisie
De Groenvisie, vastgesteld in 2020, schetst hoe Amsterdam zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen als groene stad. 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 de Investeringsnota Centrum Holendrecht zijn de volgende punten relevant: natuurinclusief (ver)bouwen wordt de norm bij werken aan gebouwen en bij de aanpak van de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt groener waar dat kan.

Voor Zuidoost is een uitvoeringsdocument opgesteld: Programma Groen Zuidoost (maart 2021) om de doelstellingen uit de Groenvisie in Zuidoost vorm te geven. Voor Holendrecht betekent dit dat het groene lint en de bomenstructuur dat langs de Holendrechtdreef loopt en de Ouderkerkerplas en de Gaasperplas met elkaar verbindt, versterkt wordt. Het Meibergpad wordt een groene route richting de Gaasperplas.

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. Hierbij zijn er twee typen groen, gebruiksgroen en ecosysteemgroen. De norm voor gebruiksgroen zorgt voor stedelijk attractief groen waarin men kan verblijven en recreëren. Ecosysteemgroen heeft als belangrijkste doel de buurt klimaatadaptief te maken en draagt bij aan de beleving en gezondheid.

Centrum Holendrecht valt nu onder het groen-blauwe woonmilieu en zal verkleuren naar het gemengd stedelijk woonmilieu. Er moet 12.000m² gebruiksgroen en 4.920m² ecosysteem groen worden aangelegd om te voldoen aan de groennorm. Dat betekent dat in totaal minimaal 16.920m² moet worden aangelegd. In het ontwerp is ruim 19.000m² groen opgenomen, meer dan de groennorm vereist.



Overzicht compensatie groen

5.1 REGELS EN NORMEN

Ecologie
In 2022 is een quick scan natuur uitgevoerd binnen de grenzen van het plangebied. De conclusies van dit onderzoek zijn de volgende:

- Voor marterachtigen, vleermuizen en broedvogels dient nader onderzoek uitgevoerd te worden om negatieve effecten op vaste verblijf/rustplaatsen, vliegroutes en foerageergebied uit te kunnen sluiten. Met inachtneming van de Gedragscode soortenbescherming gemeenten (2021), de Amsterdamse gedragscode Flora en Fauna en een aantal maatregelen kunnen werkzaamheden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming plaatsvinden.

- Vanwege de geruime afstand tot Natura-2000 gebieden en de aard van de werkzaamheden en het erop volgende gebruik zijn negatieve effecten op Natura-2000 gebieden uitgesloten. Het plangebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en overlapt gedeeltelijk met de Hoofdgroenstructuur en de Ecologische structuur. Negatieve effecten op NNN of de Hoofdgroenstructuur en Ecologische structuur zijn uitgesloten omdat de wezenlijke kenmerken hiervan niet worden aangetast en het minimale oppervlakte aan groen behouden blijft. Daarnaast is een aantal kansen benoemd om natuurinclusief te bouwen. Deze zijn opgenomen in paragraaf 3.7 Duurzaamheid.

Mobiliteit
In 2022 is voor Holendrecht onderzoek gedaan naar de verwachte toename van verkeersbewegingen door de realisatie van de plannen in Holendrecht. De verkeerseffecten als gevolg van deze ontwikkeling blijven beperkt. De bestaande wegenstructuur kan de toename van woningen en voorzieningen goed aan. Op de kruispunten worden geen knelpunten gesignaleerd.

Inclusieve gebiedsontwikkeling
In het kader van inclusieve gebiedsontwikkeling is in 2022 aan Woman Make Southeast (WMS) advies gevraagd naar de belangrijkste kernwaardes voor gebiedsontwikkeling in Holendrecht naar aanleiding van de Projectnota Centrum Holendrecht.
WMS is een onafhankelijk collectief van vrouwen met roots in Amsterdam Zuidoost die zich willen inzetten voor een rechtvaardig en sterk stadsdeel en tegen segregatie en kansenongelijkheid. WMS heeft aan de hand van de Just City Index de belangrijkste kernwaarden voor de buurt in de gebiedsontwikkeling onderzocht en een adviesrapport geschreven.
WMS heeft advies gegeven op de thema's mobiliteit, openbare ruimte, voorzieningen en wonen. De meest genoemde waarde die voor de leden van de WMS van belang zijn om de buurt te verbeteren zijn gericht op het verbeteren van de veiligheid. De adviezen van de WMS voor een veiligere buurt – zoals goede zichtlijnen en verlichting, passende ruimtes voor alle type gebruikers, prettige routes en goede openbare voorzieningen – zijn verwerkt in het ontwerp voor de openbare ruimte.

Een ander belangrijk thema is het vergroten van de toegankelijkheid en het faciliteren van verbinding en saamhorigheid. Bij gebiedsontwikkeling in Zuidoost bestaat er onder veel bewoners de angst dat deze verbeteringen niet op hen gericht zijn, maar slechts op nieuwe bewoners. Advies van WMS is dan ook om te zorgen dat de verbeteringen voor iedereen toegankelijk zijn. Dat zit hem in een betaalbaar woonprogramma, toegankelijke openbare ruimte en een sociaal parkeerbeleid.

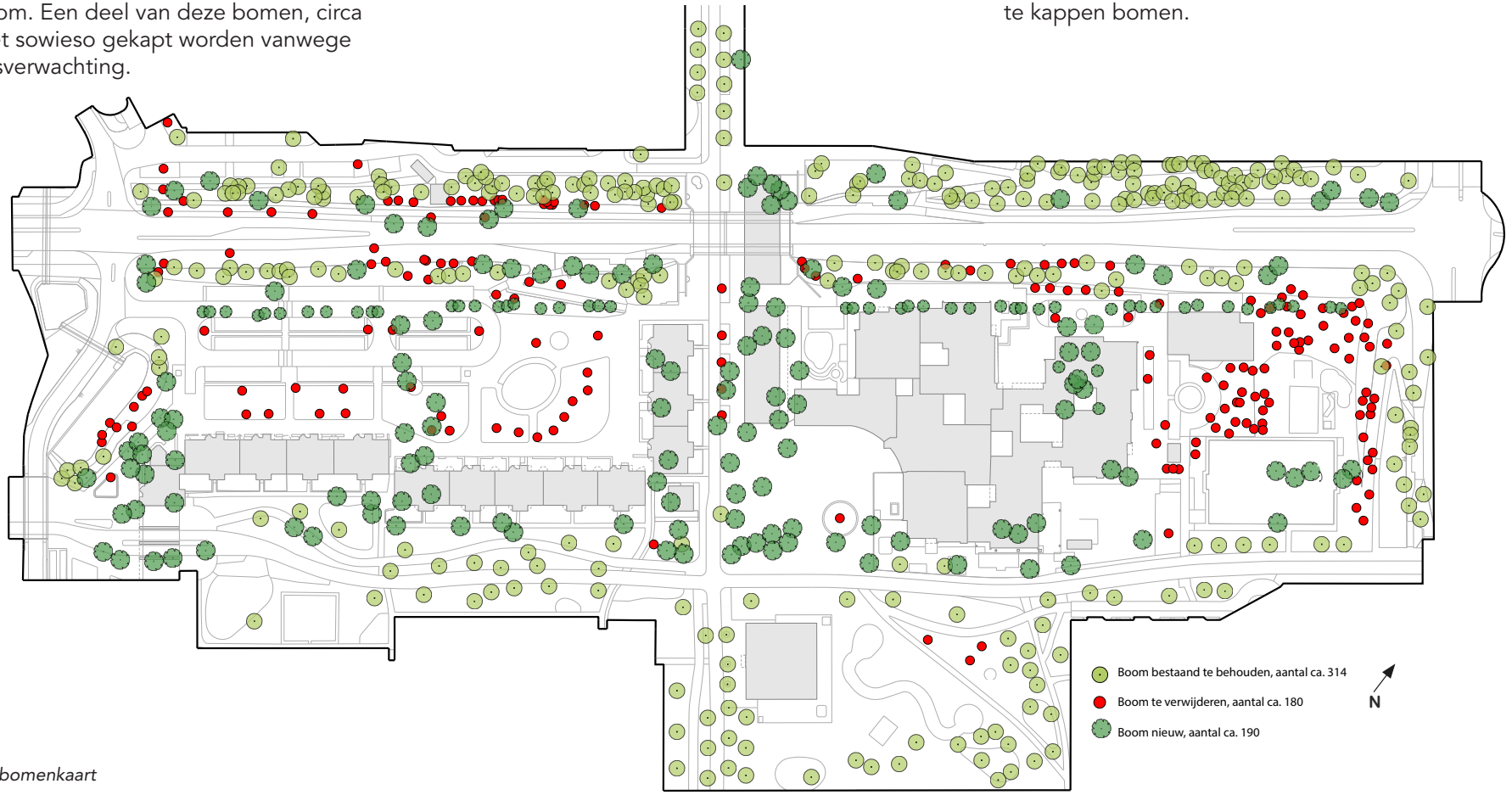
Deze adviezen zijn meegenomen in de totstandkoming van het woonprogramma en het ontwerp van de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van de plannen en participatie met de huidige bewoners/gebruikers en nieuwe bewoners/gebruikers worden de adviezen en achterliggende kernwaardes meegenomen in proces en aanpak.

5.1 REGELS EN NORMEN

Bomencompensatie
Voor de ontwikkeling van Centrum Holendrecht zijn alle bomen in het gebied onderzocht. We behouden zoveel mogelijk bomen, maar er zullen helaas ook veel bomen moeten worden gekapt. Het gaat in totaal om ongeveer 180 bomen. Dit zijn bomen die staan op plekken waar bebouwing moet komen of waar de openbare ruimte wordt aangepast en in de toekomst geen ruimte meer is voor de boom. Een deel van deze bomen, circa 30 stuks, moet sowieso gekapt worden vanwege slechte levensverwachting.

Er moeten ook bomen gekapt worden om de uitvoering mogelijk te maken, hoewel geprobeerd wordt dit zoveel mogelijk te beperken. Dit wordt de komende periode in kaart gebracht.
De vernieuwing van Holendrecht biedt echter ook veel kansen. We planten in totaal 190 nieuwe bomen terug. We planten verschillende soorten bomen terug die de ecologie verbeteren en de buurt een mooie uitstraling geven.

Voor deze te kappen bomen geldt op grond van de Bomenverordening een herplantplicht die zoveel als mogelijk ter plaatse moet worden uitgevoerd. Indien dat niet mogelijk is, dan moet naar mogelijkheden worden gezocht om bomen elders in de directe omgeving te planten. Als dat ook niet mogelijk is, dan zullen de gekapte bomen financieel gecompenseerd moeten worden op basis van de monetaire waarde van de te kappen bomen.



Overzicht bomenkaart

5.2 JURIDISCH PLANOLOGISCH KADER

Omgevingsplan
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”. Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) in werking getreden. Onder de Omgevingswet dient een omgevingsplan opgesteld te worden om de plnannen te realiseren. Als dit niet (op tijd) mogelijk is, dan zal de realisatie van Centrum Holendrecht met omgevingsvergunningen mogelijk gemaakt worden.

Externe veiligheid
Het projectgebied ligt gedeeltelijk binnen een zone van 200 meter van een route waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, het Basisnet spoor. Bij het opstellen van een omgevingsplan voor het plangebied voor zover dat geheel of gedeeltelijk ligt binnen 200 meter vanaf infrastructuur, die tot het Basisnet behoort, moet de gemeente het groepsrisico bepalen. In de verantwoording van het groepsrisico wordt ingegaan op maatregelen ter beperking van het groepsrisico (bijvoorbeeld: stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van openbare ruimten) en wordt gezocht naar mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico. Daarnaast moet het bevoegd gezag in de toelichting bij een omgevingsplan ingaan op de bestrijdbaarheid van een ramp en de zelfredzaamheid van de bevolking.

Trillingen
Het plan ligt op minder dan 100 meter vanaf het spoor. Om eventueel overlast van trillingen door het spoor te achterhalen, hebben metingen plaatsgevonden in de bestaande gebouwen in Holendrecht. Bij beide meetpunten was geen sprake van relevante trillingsniveaus. Omdat de nieuwbouw op vergelijkbare afstand van het spoor komt te liggen en er ook geen verschillen zijn in spoorligging, wissels, bovenbouw etc, kan worden gesteld dat trillingen vanwege railverkeer geen rol spelen hier.

MER
Op grond van het Besluit mer 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 650 extra woningen en circa 7.000m² bvo aan voorzieningen in het plangebied ligt beneden de indicatieve drempelwaarden van 2000 woningen of 100.000m² bvo. Er moet beoordeeld worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in de aanvraag omgevingsvergunning gemotiveerd.

Geluid
Het plangebied ligt binnen de zones van het spoor, de metro en 50 km/u wegen. Er is een vooronderzoek geluidsbelasting uitgevoerd om inzicht te krijgen in de maximale geluidsbelastingen als gevolg van het weg- en railverkeer bij de nieuwbouw. Voor dit vooronderzoek is voorgestelde verkaveling van de projectnota gebruikt. Er is per bouwblok beschouwd wat (grofweg) de gevolgen zijn voor de woningbouwontwikkeling met betrekking tot de toekomstige Omgevingswet (voorheen Wet geluidhinder) en het beleid van de Gemeente Amsterdam inzake hogere grenswaarden. Uit dit onderzoek blijkt dat woningbouwblok B1 een zeer hoge geluidsbelasting vanwege de spoorlijn ondervindt. De geluidsbelastingen overschrijden hier ruim de grenswaarde van 65 dB. Bouwkundige oplossingen als een vliesgevel zijn nodig om hier woningen te maken. Ook een deel van de andere woningen van blok B1 ondervinden een zeer hoge geluidsbelasting vanwege het wegverkeer. De geluidsbelasting bedraagt hier maximaal 66 dB. Omdat hier de grenswaarde van 70 dB voor wegverkeerslawaai niet wordt overschreden gelden minder zware voorwaarden aan de minimaal benodigde geluidsluwe zijde. In blok B2 ondervinden de noordzijde en de westzijde een hoge geluidsbelasting door wegverkeer en de spoorlijn.

Op veld D ondervinden de blokken aan de noordzijde en blok D2 aan de oostzijde een hoge geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer. De verkaveling die is opgenomen in dit Stedenbouwkundig Plan wijkt af van die van de Projectnota. De bouwblokken in dit Stedenbouwkundig Plan liggen verder van de weg en de spoorlijn af dan is onderzocht in het geluidsonderzoek. De geluidsbelasting zal dus gelijk of iets lager zijn, maar niet hoger. Voor het aanvragen van een Omgevingsvergunning dient opnieuw de geluidshinder onderzocht te worden.

Geluid van terrassen, sport en spel
Onderzocht is of de woningen niet teveel geluidshinder ervaren als gevolg van de geplande terrassen bij het stationsplein en het Holendrechtplein. Uit het onderzoek blijkt dat het nodig is om de woningen boven de terrassen af te schermen van het stemgeluid op de terrassen. Het is voldoende om hiervoor een luifel toe te passen boven het terras.

Ook is onderzocht wat het effect is van het sport en spelgebied en de pleinen van de scholen en de kinderopvang. De schoolpleinen en het plein van de kinderopvang is daarom verlegd van zijn oorspronkelijke positie naar een positie naast het Meibergpad. Het meeste stemgeluid valt nu op de gevel van de school zelf.
Om het geluid van het Cruyff Court op de woningen te verminderen, zijn twee oplossingen mogelijk. De eerste oplossing is het toepassen van een kleiner Cruyff Court ten noorden van het Meibergpad. De tweede oplossing is het handhaven van de huidige grootte van het Cruyff Court maar dan moet deze verplaatst worden naar de speelplek ten zuiden van het Meibergpad. De speelplek kan dan terugkomen ten noorden van het Meibergpad. Beide oplossingen zijn mogelijk. In overleg met de buurt wordt de uiteindelijke locatie bepaald.

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.

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

Luchtkwaliteit
Ruimtelijke plannen moeten voldoen aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijnstof. In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide. Het project voorziet met circa 500 woningen in minder woningen dan hiervoor genoemd en kwalificeert hierdoor als 'niet in betekende mate', waardoor nader onderzoek naar de luchtkwaliteit niet nodig is.

Wel dient bij de vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming een Aerius berekening overgelegd te worden. Daarmee wordt de stikstofdepositie door het te realiseren programma op Natura-2000 gebieden berekend.

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. Om deze reden zijn de basisscholen gepland op een plek nabij het buurtplein en nabij het Meibergpad.

HER, windhinder, zonnestudie
Voor het project is een Hoogbouw effect Rapportage (HER) waarin de effecten van de vier torens op inpassing in de omgeving, windhinder, bezonning en daglichttoetreding getoetst zijn. Uit de toetsing blijkt geen bezwaar om de torens te realiseren.

Bodem
Holendrecht valt in zone 2 van de bodemkwaliteitskaart, behalve de Holendrechtdreef die in zone 1 valt. Uit archiefonderzoek blijkt dat er in het verleden slechts lichte verontreinigingen zijn aangetroffen. Buiten het plangebied is op enkele locaties is 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.

5.2 JURIDISCH PLANOLOGISCH KADER

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.

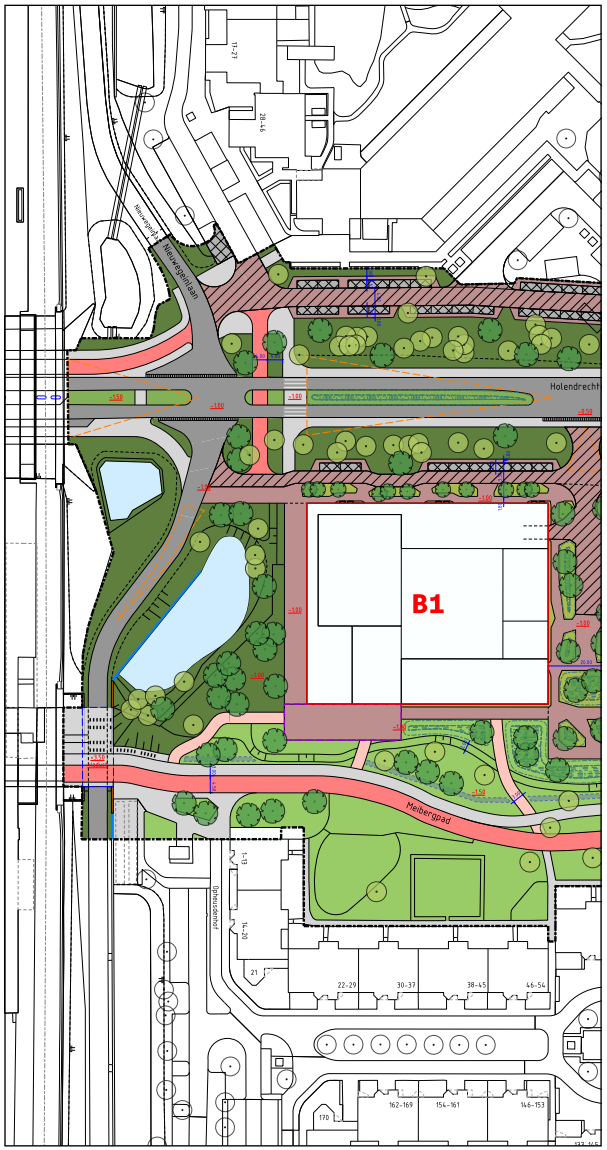
Kabels en leidingen
Bij aanpassingen aan de Holendrechtdreef, het winkelcentrum en woningbouw moeten diverse (hoofd)tracés van kabels en leidingen worden verlegd of aangepast. Dit betreft met name de huisaansluitingen, aangezien er geen ingrepen gedaan worden aan de doorgaande fietspaden waaronder de meeste kabels en leidingen liggen. 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.

In de nieuwbouw is voorzien in inpandige installatieruimtes voor levering van warmte en andere diensten. Tijdens het maken van het maaiveldontwerp wordt, in overleg met Waternet, gewerkt aan een plan voor hemelwaterriolering conform de eisen voor rainproof en de hoge grondwaterstand. Daarnaast moet er op termijn rekening worden gehouden met leidingen voor levering van warmte door het aardgasvrij maken van de wijk.

Water
Het oppervlaktewater in Gaasperdam hoort bij 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. Ter plaatse van de spoorlijn ligt een secundaire waterkering. De beschermingszone van deze kering bevindt zich in het talud van de spoordijk.

Grondwater en rainproof
Naar aanleiding van de hoge grondwaterstand in het plangebied is een grondwatertoets gedaan. Deze leidt tot het advies om het maaiveld in het plangebied op te hogen. Daarnaast is een rainproof advies gegeven om om te gaan met het regenwater. Dit advies wordt in de volgende fase in het maaiveldontwerp verwerkt. Beide adviezen worden in paragraaf 3.7 kort toegelicht.

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. Bij toevoegingen van meer dan 1.000m² verharding moet 10% van het extra verhardingsoppervlakte als extra oppervlaktewater worden aangelegd in hetzelfde waterpeilgebied. Hierbij dient de waterbalans ten alle tijden positief te blijven. Ook dient te worden voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm. Als gevolg van de nieuwbouwplannen is er 170m² extra watercompensatie nodig. In Holendrecht kan het oppervlaktewater worden uitgebreid bij de retentievijver aan de westkant van het gebied.



Voorbeelduitwerking Watercompensatie

6

FINANCIËLE HAALBAARHEID

6.1 FINANCIËLE HAALBAARHEID

De financiële haalbaarheid van het Stedenbouwkundig Plan wordt met het resultaat van de grondexploitatiebegroting vastgesteld inclusief de bijbehorende toelichting. In de toelichting worden de financiële consequenties van de ruimtelijke ingrepen, de fasering in relatie tot de kasgeldstroom alsmede het resultaat en risico's nader aangegeven. Denk aan nut en noodzaak, prijskwaliteitsverhouding en realisme van de te verwachten inkomsten en investeringen.

De afdeling MV houdt regie over de plannen voor maatschappelijke voorzieningen tijdens de hele planperiode en neemt de te nemen investeringen jaarlijks op in de Voorjaarsnota van het MIP Maatschappelijke Voorzieningen voor investeringen die starten in het jaar na besluitvorming (kredietbesluit) door de gemeente.

Kosten en opbrengsten
In de grondexploitatiebegroting zijn de grondkosten overeenkomstig de BBV voorschriften opgenomen. In grote lijnen zijn dit de kosten voor verwerving, het bouwrijp maken en het woonrijp maken. De grondopbrengsten zijn gebaseerd op het grondprijsadvies G&O voor Centrum Holendrecht van augustus 2023. Daarnaast wordt voor de dekking gebruik gemaakt van een tweetal bijdragen van het Rijk. Het uiteindelijke saldo van het plan is negatief.



Toekomstbeeld Holendrechtplein in vogelview

COLOFON

Bestuurlijke opdrachtgever: Wethouder Reinier van Dantzig
Portefeuillehouder Stadsdeel Zuidoost: Simion Blom

Ambtelijk Opdrachtgever Gebiedsontwikkeling en Transformatie Zuidoost en Ouder-Amstel: Ellen Nieuweboer

Projectteam
Beaumont, Raphaël – Projectleider sociaal
Bender, Sofia Robbe – Junior ontwerper openbare ruimte
Boots, Frans – Senior ontwerper openbare ruimte
Nieto, Antonia – Senior Stedenbouwkundig ontwerper
Graas, Ellen van – Junior Stedenbouwkundig ontwerper
Hermans, Guido – Senior ontwerper openbare ruimte
Doorn, Stijn van – Communicatieadviseur
Huft, Saskia - Projectmanager
Engelshoven, Jim – Projectmanager
Horst, Iris van der – Senior projectmanager Gaasperdam
Lange, Lia de – Planoloog
Liong A Kong, Pricilla - Gebiedsmakelaar
Molen, Floris van der – Planeconoom
Soerjoesing, Maya – Projectleider Ingenieursbureau
Stam, Rob – Projectleider Grond & Ontwikkeling
Veenendaal, Kees – RO Jurist
Verwaal, Netty – Adviseur Maatschappelijke Voorzieningen
Vrisekoop, Fabie – Planningsadviseur