



Nota van Beantwoording zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Bijlmer Sportcentrum e.o.

1. Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording op het Ontwerp Bestemmingsplan Bijlmer Sportcentrum e.o. Het college van B&W heeft dit ontwerp bestemmingsplan vrijgegeven voor inspraak. Het plan heeft ter inzage gelegen van 5 maart tot 15 april 2021. Het bestemmingsplan is met alle bijbehorende stukken gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en de website van het stadsdeel. De kennisgeving is gepubliceerd op de website van stadsdeel Zuidoost en de Staatscourant. In de periode van de ter inzage legging konden bewoners, belanghebbenden en geïnteresseerden een inspraakreactie indienen. Er zijn twee zienswijzen ingediend, één door bewoners van de woonwijk de Gooise Kant en één door CBRE.

2.1 Bewoners Gooise Kant

Zienswijze punt 1

Er worden, conform bestaand beleid, weinig parkeerplaatsen gerealiseerd in de nieuwe wijk Bijlmer Sportcentrum. Gevreesd wordt voor parkeeroverlast in de straat (de Gooise Kant) waardoor de leefbaarheid van de buurt onder druk komt te staan, omdat de nieuwbouwplannen grenzen aan de Gooise Kant. Verzocht wordt 1 of 2 parkeerplaatsen per woning te realiseren.

Bewoners in Zuid Oost zijn namelijk met name aangewezen op de auto gezien de afstand tot voorzieningen, vervoer van ouderen, en bewoners zijn veel werkzaam bij/als klusbedrijven en aannemersbedrijven o.g..

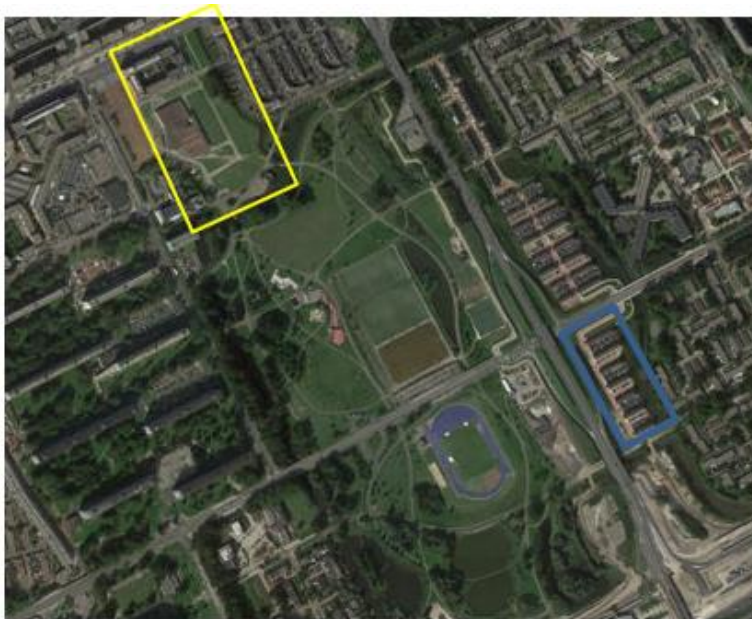
Beantwoording punt 1

Het plangebied 'Bijlmer Sportcentrum e.o.' grenst niet aan de Gooise Kant. Het plangebied bevindt zich ten noorden van het Nelson Mandelapark nabij het Anton de Komplein: de indieners van de zienswijzen wonen op ruim 500 meter afstand van het plangebied. Het is daarom zeer onwaarschijnlijk dat de bezoekers van de nieuw te bouwen woningen en de te realiseren voorzieningen bij hen in de straat gaan parkeren. Zeker omdat in de directe omgeving van het plangebied voldoende parkeergelegenheid is.

De gemeente Amsterdam investeert al jaren in het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en de fiets en in het terugdringen van het autogebruik. Dit wordt in de toekomst alleen maar verder aangescherpt. Dit heeft tot gevolg dat bij nieuwe ontwikkelingen, minder 'ruimte' is

voor de auto. Het plan Bijlmersportcentrum sluit bij die trend aan. Voor deze nieuwbouwlocatie wordt de actuele parkeernorm uit de Nota Parkeernormen Auto van de gemeente Amsterdam toegepast. Als Amsterdam 1 of 2 parkeerplaatsen per nieuwe woning zou realiseren dan kan Amsterdam zijn ambities voor een autoluwe stad niet realiseren en zou de stad vastlopen.

Bovendien is de locatie zeer goed te bereiken met het openbaar vervoer: op nog geen kilometer afstand ligt het (intercity) treinstation Amsterdam Bijlmer Arena. En aan de Bijlmerdreef stoppen vier lijnen van het gemeentelijk vervoersbedrijf (GVB). Daarmee is de locatie zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer.



Zienswijze punt 2

Voor de woningen aan de Gooise Kant is in het verleden een hogere grenswaarde voor wegverkeerslawaaï vastgesteld (op 53 dB). Door de bouw van ruim 400 nieuwe woningen komt er meer nog meer geluid bij, namelijk van het verkeer van, en naar, deze nieuwe woningen. Door de toename is er een verdere overschrijding van de 53 dB.

Beantwoording punt 2

Op grond van de Wet Geluidhinder dient er onderzoek gedaan te worden naar geluid van wegverkeerslawaaï, in geval er een nieuwe weg of nieuwe geluidsgevoelige functies (= woningen) gerealiseerd worden. Als een ontwikkeling extra verkeer genereert, moet beoordeeld worden of dit in overeenstemming is met een 'goede ruimtelijke' ordening voor de betreffende nieuwe bebouwing.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het plan voor 'Bijlmer Sportcentrum e.o.' is dit wettelijk verplichte geluidsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek meet de impact van bijvoorbeeld de Bijlmerdreef en de Gooiseweg op de te bouwen woonblokken. Deze toets geeft inzicht in maatregelen die genomen moeten worden om een goed leefklimaat te creëren voor de bewoners van de nieuw te bouwen woningen rondom het Bijlmer Sportcentrum. De manier waarop deze toets plaatsvindt is dat de te bouwen woningen getoetst worden aan het mogelijke verkeerslawaaï.

Voor de woningen aan de Gooise Kant is wettelijk gezien geen geluidsonderzoek verplicht vanwege de ontwikkelingen in het plangebied. Gezien:

- de grote afstand tussen het plangebied en de Gooise Kant;
- het feit dat er verschillende wegen zijn om Zuidoost te verlaten en te bezoeken;
- het feit dat de relatieve toename van auto's op de Gooiseweg, een belangrijke en drukke ontsluitingsweg voor de stad die langs de Gooise Kant loopt, minimaal zal zijn door de toekomstige bezoekers en de bewoners van het nieuwbouwplan;

is er geen significante toename van verkeer over de Gooiseweg (en een toename van het wegverkeerslawaaï) te verwachten.

2.2 CBRE

Zienswijze punt 1

De beoordeling van de parkeermogelijkheden berust op verouderde en onzekere uitgangspunten - De parkeerbalans is niet meer representatief

Beantwoording punt 1

De gemeente Amsterdam hanteert voor de toewijzing van parkeerplaatsen aan nieuwbouwprojecten de Nota Parkeernormen Auto. Voor het bestemmingsplan 'Bijlmer Sportcentrum e.o.' geldt dat de meeste benodigde parkeerplaatsen binnen het project gerealiseerd worden. Alleen de parkeerplaatsen voor bezoekers van zowel de woningen als de de 1900 m² aan voorzieningen worden niet binnen het project geregeld.

Voor de parkeerplaatsen die niet binnen het project geregeld worden maar die wel noodzakelijk zijn volgens de Nota Parkeernormen Auto wordt naar parkeerplaatsen gezocht buiten het project. Hiervoor wordt een parkeerbalans van de omgeving gebruikt en wordt gekeken in hoeverre de balans ruimte laat voor extra functies.

In het ontwerp-bestemmingsplan 'Bijlmer Sportcentrum e.o.' is een parkeerbalans voor de Amsterdamse Poort gebruikt uit 2019. Op basis van deze balans is geconcludeerd dat er in de omgeving van het bestemmingsplan 'Bijlmer Sportcentrum e.o.' voldoende parkeerplaatsen zijn voor de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt en waar geen parkeerplaats voor is geregeld binnen het project.

CBRE geeft aan dat zij een accuratere parkeerbalans voor de Amsterdamse Poort hebben uit 2020. Op basis van deze balans zou er in de Amsterdamse Poort in de toekomst een krapte aan parkeerplaatsen kunnen ontstaan.

De parkeerbalans uit 2019 is inderdaad achterhaald. Zoals CBRE al aangeeft is ook de balans van 2020 van CBRE inmiddels achterhaald. Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe parkeerbalans voor het gebied.

Voor de beantwoording van de zienswijze van CBRE gaan we in op de aspecten die in de zienswijzen worden aangehaald. Voor een cijfermatig overzicht van de gevolgen hiervan wordt verwezen naar de bijlage behorende bij deze beantwoording.

De parkeerbalans van 2020 gaat uit van een capaciteit van **1697** parkeerplaatsen in P21, 22, 23 en 24. Van deze parkeerplaatsen zijn momenteel maximaal 1087 bezet zonder verdere toekomstige ontwikkelingen (= piekbelasting). Dat betekent dat er in de huidige situatie tenminste 610 parkeerplaatsen niet gebruikt worden. De parkeerbalans geeft een overzicht van de te verwachten ontwikkelingen de komende jaren en de daarbij behorende parkeervraag.

In de parkeerbalans van CBRE worden vervolgens drie varianten uitgewerkt voor de benodigde parkeerplaatsen in de toekomst. Een variant waarbij wordt gewerkt met de minimale parkeernorm uit de Nota Parkeernormen Auto en één variant waarbij wordt gewerkt met de maximale norm uit de Nota Parkeernormen Auto. In de derde variant wordt een gemiddelde genomen tussen deze twee uiterste normen.

De parkeerbalans van CBRE 2020 komt op basis van de minimale variant tot **1609** benodigde parkeerplaatsen in de toekomst.

Op basis van de maximale variant komt de parkeerbalans van CBRE 2020 tot **2853** benodigde parkeerplaatsen in de toekomst.

Op basis van de derde variant komt de parkeerbalans van CBRE 2020 tot **1948** benodigde parkeerplaatsen in de toekomst.

De maximale variant voor de parkeerbalans van CBRE is voor dit gebied geen realistische variant. In het mobiliteitsprogramma dat is opgesteld voor de Amsterdamse Poort wordt uitgegaan van een zeer lage parkeernorm, dit om de congestie van de wegen te voorkomen. Er wordt ingezet op alternatieve vervoerswijzen zoals het spoor, de metro en de bus. Bij het bepalen van de parkeernormen in de parkeerbalans dient rekening gehouden te worden met de uitgangspunten van het mobiliteitsplan.

Ook de gemiddelde variant van de parkeerbalans van CBRE gaat uit van te hoge parkeernormen. In de gemiddelde variant wordt bij woningen in het middendure en dure segment uitgegaan van een parkeernorm van 0,5 pp per woning plus 0,1 bezoekersparkeren. Bij woningen uit het sociale segment wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 per woning plus 0,1 bezoekersparkeren. Hier dient qua normering aangesloten te worden bij de uitgangspunten van het mobiliteitsplan en gewerkt te worden met een zeer lage parkeernorm. Dit gebied is tenslotte uitermate goed ontsloten door het OV. Bij een representatieve parkeerbalans dient bij woningen in het middendure en dure segment uitgegaan te worden van een parkeernorm van 0,2 pp per woning plus 0,1 bezoekersparkeren.

Bij woningen uit het sociale segment dient uitgegaan te worden van een parkeernorm van 0,1 voor bezoekersparkeren.

Als bovenstaande normen gehanteerd worden dan leidt dit tot een totale behoefte die ligt rond de 1697 parkeerplaatsen die beschikbaar zijn in de garages van de Amsterdamse Poort. Alleen op koopavonden is er *mogelijk* een kleine overschrijding.

Dit betekent dat volgens de aangepaste parkeerbalans het aantal parkeerplaatsen in de aanwezige parkeergarages voldoende is om de huidige en toekomstige ontwikkelingen te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. Voor een cijfermatige onderbouwing wordt verwezen naar de bijlage.

Van belang is ook om in gedachten te houden dat in het bestemmingsplan is beschreven dat uit parkeeronderzoek voor Zuidoost blijkt dat in de aangrenzende buurten (de F-buurt en de Vogeltjeswei) de parkeerdruk laag is. In beide buurten zijn op een doordeweekse avond in totaal 120 (67 + 53) parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat als de parkeerplaatsen in de parkeergarages van de Amsterdamse Poort, op bepaalde tijden niet voldoende zijn, dat er dan geparkeerd kan worden in de naastgelegen woonwijken.

Het is hierbij van belang er op te wijzen dat Amsterdam zeer recent (juli 2021) een nieuwe Omgevingsvisie heeft vastgesteld. Deze omgevingsvisie gaat uit van de autoluwe stad. Op basis van de uitgangspunten van de omgevingsvisie is de Nota Parkeernormen Auto geevalueerd. De conclusie van deze evaluatie was dat de Nota aangepast dient te worden aan het uitgangspunt van de autoluwe stad en dat de parkeernormen dus omlaag moeten. Deze aanpassing van de Nota Parkeernormen Auto zal in 2022/23 gaan plaatsvinden.

Tenslotte is het van belang om op te merken dat de plannen voor de Amsterdamse Poort later in de tijd ontwikkeld gaan worden dan de ontwikkeling van het gebied rond het Bijlmer Sportcentrum. De planvorming van het Bijlmer Sportcentrum is in een ver gevorderde fase: het bestemmingsplan wordt in het laatste kwartaal van 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee zijn dit concrete plannen. De plannen voor de Amsterdamse Poort staan aan het begin van de planvorming. De inhoud van deze plannen zijn nog aan verandering onderhevig, zoals blijkt uit de ingediende zienswijze. Tegen de tijd dat de plannen voor de Amsterdamse Poort concreet zijn, moet aangetoond worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, waarbij getoetst wordt aan de dan geldende wet- en regelgeving (waaronder de parkeernormen).

BIJLAGE BIJ DE BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZE VAN CBRE

De aanpassingen aan de parkeerbalans 2020 op basis van de meest recente inzichten in de uitgangspunten voor de parkeerbalans en de toekomstige ontwikkelingen in de buurt volgen hieronder. Deze aanpassingen worden gedaan op basis van de derde variant, de gemiddelde variant (bijlage 3 bij de parkeerbalans). Op basis van deze aanpassingen wordt gekomen tot een representatieve balans. Voor een cijfermatige onderbouwing wordt verwezen naar de bijgevoegde tabel.

Zienswijze punt 1.1

het programma in onderhavig ontwerpbestemmingsplan wijkt af van het programma voor de ontwikkeling, zoals is meegenomen in de parkeerbalans In de parkeerbalans 2020. In 2020 werd uitgegaan van het volgende programma:

	Parkeerbalans 2020	Ontwerpbestemmingsplan
<i>Woningen</i>	<i>415</i>	<i>440</i>
<i>Sociaal cultureel</i>	<i>1.500 m2 bvo</i>	<i>1.500 m2 bvo</i>
<i>Horeca</i>	<i>150 m2 bvo</i>	<i>500 m2 bvo</i>
<i>Commercieel/overig</i>	<i>250 m2 bvo</i>	

Beantwoording 1.1

Het programma in de parkeerbalans dient inderdaad aangepast te worden aan het bovenstaande programma. Dit betreft een toevoeging van 2 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren bij de woningen. Voor de overige functies dient er 350 m2 horeca toegevoegd te worden en 250 m2 commercieel verwijderd te worden. Dit betreft een toevoeging van 12 parkeerplaatsen (14 pp voor 350 m2 horeca – 2 pp voor 250 m2 commercieel). **Dit is een totale toevoeging van 14 parkeerplaatsen tov de derde variant in de parkeerbalans**

Zienswijze punt 1.2

Het type en het aantal woningen dat CBRE GI in de Amsterdamse poort zal realiseren is inmiddels gewijzigd ten opzichte van wat daarover in de parkeerbalans staat opgenomen. In de parkeerbalans wordt nog als uitgangspunt gehanteerd dat CBRE GI 363/301 (de parkeerbalans is op dit punt niet consistent) sociale huurwoningen zal realiseren in de Amsterdamse Poort, tegenover 619 middeldure en dure woningen. De uitgangspunten en afspraken zijn inmiddels gewijzigd en CBRE GI zal niet 363/30L sociale huurwoningen realiseren, maar 4 sociale huurwoningen. Hiermee wijzigt ook het aantal dure en middeldure woningen dat gerealiseerd wordt, naar 650 woningen.

Beantwoording punt 1.2

De derde variant van de parkeerbalans van CBRE gaat uit van een gemiddelde tussen de minimale variant en de maximale variant. Dit resulteert in de parkeerbalans in een parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen voor de 650 woningen in het middendure en dure segment voor het project waar CBRE bij betrokken is. De Nota Parkeernormen auto maakt onderscheid in drie gebiedstypen: A-, B- en C-locaties. Ieder gebiedstype heeft een eigen set parkeernormen voor verschillende woningtypen. Voor nieuwbouwwoningen op A-locaties zoals deze 650 woningen, geldt een minimale norm van 0 en een maximale norm van 1. Het betreft hier gebieden die optimaal ontsloten worden door het OV en waar een auto dus niet strikt noodzakelijk is. Het is niet reeel om bij deze woningen uit te gaan van een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning. Hier dient voor een representatieve parkeerbalans een parkeernorm van 0,2 plus bezoekersparkeren gehanteerd te worden.

De benodigde parkeerplaatsen voor deze woningen veranderen hiermee in Bijlage 3 van de parkeerbalans van CBRE van 310 parkeerplaatsen in 130 parkeerplaatsen ($650 \times 0,2 = 130$ pp).

Dit is een totale reductie van 180 parkeerplaatsen tov van de derde variant in de parkeerbalans.

Daarnaast vallen door deze wijziging de 30 benodigde parkeerplaatsen voor sociale woningen uit Bijlage 3 van de parkeerbalans van CBRE weg. Tevens wordt het aantal bezoekersparkeerplaatsen gereduceerd van 92 tot 65. **Dit is een totale reductie van 57 parkeerplaatsen tov de derde variant in de parkeerbalans.**

Zienswijze punt 1.3

Er heeft een wijziging plaatsgevonden in het commerciële programma. Zo zal er geen hotel meer worden toegevoegd, maar wordt in plaats daarvan 1 cultuur toegevoegd.

Beantwoording punt 1.3

Met het vervallen van het hotel, komen 44 parkeerplaatsen beschikbaar in de parkeerbalans. Onduidelijk is welke culturele functie hiervoor in de plaats komt en welk oppervlakte dit betreft (parkeernorm hotel is gekoppeld aan aantal kamers).

Het gebied is te beschouwen als 'schil centrum' en 'zeer stedelijk gebied'. Voor een culturele functie als een museum geldt een parkeernorm van 0,4 per 100 m² bvo. Dit zou betekenen dat er een museum van 11.000 m² bvo gerealiseerd kan worden, in plaats van een hotel met een parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen. Een filmhuis heeft een parkeernorm van 3 per 100 m² bvo en zou 1.466 m² bvo in omvang kunnen zijn om tot een parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen te komen. Daarmee is het zeer waarschijnlijk dat de parkeerbehoefte van het hotel (ruim) voldoende is voor een 'vervangende' culturele functie. Mogelijk is de parkeerbehoefte van de culturele functie lager dan 44 parkeerplaatsen. **Het aantal parkeerplaatsen tov de derde variant blijft hetzelfde.**

Zienswijze punt 1.4

Het aantal sociale huurwoningen van het Belastingkantoor bedraagt 397 in plaats van de 141 zoals opgenomen in de parkeerbalans.

Beantwoording punt 1.4

In de parkeerbalans van CBRE wordt in de derde variant uitgegaan van 0,1 parkeerplaats voor sociale huurwoningen plus bezoekersparkeren voor de woningen aan de Bijlmerdreef en in het Belastingkantoor. Het gaat hier echter om sociale huurwoningen gelegen op een A-locatie, goed ontsloten door het OV dus. Hier kan worden uitgegaan van een parkeernorm van 0 voor sociale woningbouw plus 0,1 voor bezoekersparkeren. **Dit is een totale reductie van 22 parkeerplaatsen tov de derde variant in de parkeerbalans.**

Voor de 120 woningen woningen aan de Bijlmerdreef van het middendure en dure segment wordt uitgegaan van 0,5 parkeerplaatsen per woning. Dit is echter ook een A-locatie en ook hier dient gewerkt te worden met een parkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per dure of middeldure woning. **Dit is een totale reductie van 36 parkeerplaatsen tov de derde variant in de parkeerbalans.**

Het aantal sociale woningen in het Belastingkantoor wijzigt van 141 in 397. Hiermee zijn meer parkeerplaatsen voor bezoekers noodzakelijk, namelijk 40 in plaats van 14. **Dit is een totale toevoeging van 26 parkeerplaatsen tov de derde variant in de parkeerbalans.**

Zienswijze punt 1.5

De parkeerbalans is met name een commerciële parkeerbalans, waarbij geen rekening is gehouden met de reservering van bepaalde plekken in de parkeergarages in de Poort, die bijvoorbeeld op grond van de erfpachtafspraken nog nagekomen moeten worden.

Beantwoording punt 1.5

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt geen rekening gehouden met gemaakte erfpachtafspraken. Het uitgangspunt bij het opstellen van een parkeerbalans is dat de markt op basis van vraag en aanbod zal komen tot een economisch evenwichtige verdeling van de parkeerplaatsen in de garages.

Bovenstaande correcties leiden tot de bijgevoegde representatieve parkeerbalans.

Cijfermatige onderbouwing beantwoording zienswijze CBRE

		Parkeerbalans op basis van gemeentelijke normen				Parkeerbalans 2020 (CBRE)		
CBRE		<i>aantal</i>	<i>norm</i>	<i>totaal</i>		<i>aantal</i>	<i>norm</i>	<i>p-balans 2020</i>
Woningen sociaal		4	0	0		301	0,1	30,1
Woningen middenduur en duur		650	0,2	130		619	0,5	309,5
bezoekers		654	0,1	65,4		920	0,1	92
				195,4				431,6
Ontwikkelingen derden								
Belastingkantoor, sociaal		397	0	0		141	0,1	14,1
Bijlmerdreef, sociaal		80	0	0		80	0,1	8
Bijlmerdreef middenduur en duur		120	0,2	24		120	0,5	60
Bezoekers belastingkantoor en bijlmerdreef		597	0,1	59,7		341	0,1	34,1
bezoekers synchroon		440	0,1	44		415	0,1	41,5
				127,7				157,7
Synchroon								
Commercieel Synchroon (geen winkel)						250	0,9	2,25
Sociaal cultureel Synchroon						1500	2,1	31,5
Niet woonfuncties in bestemmingsplan, worst-case (zie toelichting)				48				34
Totaal aantal parkeerplaatsen				371,1				623,3
verschil								252,20

WONEN, INCL BEZOEKERS	aantal p- plekken	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag koopavond	zaterdag middag	zaterdag-avond	zondag- middag
Aanwezigheidspercentage met parkeernorm gemeente Amsterdam									
woningen sociaal	0	50,00%	50,00%	90,00%	100,00%	80,00%	60,00%	80,00%	70,00%
		0	0	0	0	0	0	0	0
woningen middenduur en duur	154	50,00%	50,00%	90,00%	100,00%	80,00%	60,00%	80,00%	70,00%
		77	77	138,6	154	123,2	92,4	123,2	107,8
bezoekers woningen	169,1	0,00%	20,00%	80,00%	0,00%	70,00%	60,00%	100,00%	70,00%
		0,00	33,82	135,28	0,00	118,37	101,46	169,10	118,37
Totaal	323,1	77,00	110,82	273,88	154,00	241,57	193,86	292,30	226,17
Aanwezigheidspercentage parkeerbalans 2020 (CBRE)									
woningen sociaal	52,2	50,00%	50,00%	90,00%	100,00%	80,00%	60,00%	80,00%	70,00%
		26,1	26,1	46,98	52,2	41,76	31,32	41,76	36,54
woningen middenduur en duur	369,5	50,00%	50,00%	90,00%	100,00%	80,00%	60,00%	80,00%	70,00%
		184,75	184,75	332,55	369,5	295,6	221,7	295,6	258,65
bezoekers woningen	167,6	0,00%	20,00%	80,00%	0,00%	70,00%	60,00%	100,00%	70,00%
		0,00	33,52	134,08	0,00	117,32	100,56	167,60	117,32
Totaal	589,3	210,85	244,37	513,61	421,70	454,68	353,58	504,96	412,51

Niet woonprogramma, zoals opgenomen in de toelichting van het									
	Werkdag				Koopavond	Zaterdag		Zondag	
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond		
café/bar	5,00%	25,00%	90,00%	0,00%	90,00%	40,00%	100,00%	40,00%	
	20	1	5	18	0	18	8	20	8
wijkcentrum	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	8,63	8,63	8,63	8,63	8,63	8,63	8,63	8,63	8,63
huisartsenpraktijk	100,00%	75,00%	10,00%	0,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%
	11,90	11,90	8,93	1,19	0,00	1,19	1,19	1,19	1,19
OKT	100,00%	75,00%	10,00%	0,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%
	7,15	7,15	5,36	0,72	0,00	0,72	0,72	0,72	0,72
Totaal	47,68	28,68	27,91	28,53	8,63	28,53	18,53	30,53	18,53

Niet woonprogramma Synchron conform parkeerbalans 2020 CBRE									
	Werkdag				Koopavond	Zaterdag	Zondag		
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	zaterdagavond		
commercieel synchron	30,00%	60,00%	10,00%	0,00%	75,00%	100,00%	0,00%	0,00%	
	2	0,6	1,2	0,2	0	1,5	2	0	0
sociaal cultureel	5,00%	25,00%	90,00%	0,00%	90,00%	40,00%	100,00%	40,00%	
	32	1,6	8	28,8	0	28,8	12,8	32	12,8
Totaal	34	2,2	9,2	29	0	30,3	14,8	32	12,8

Totaal (gemiddelde) parkeerbalans 2020	1382	1532	1787	1553	1948	1840	1740	1575	
Vershil parkeernormen 'wonen'									
gemeente versus parkeerbalans 2020	133,85	133,55	239,73	267,70	213,11	159,72	212,66	186,34	
Vershil parkeernormen 'niet-	26,48	18,71	-0,47	8,63	-1,77	3,73	-1,47	5,73	
Resultaat	1.274,63	1.417,16	1.546,80	1.293,93	1.733,12	1.684,01	1.525,87	1.394,39	

Nota van wijzigingen

Regels - wijzigingen

De gewijzigde bepalingen in het vast te stellen bestemmingsplan zijn in de omliggende kaders in dit overzicht opgenomen.

1. De regels zijn aangepast aan de instructieregels van de gemeente Amsterdam voor woonfunctie in bestemmingsplannen vanwege de Huisvestingsverordening 2020 (en omgevingsvergunningen voor afwijken) Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

- a. De definitie Bed and Breakfast (regeling 1.14 van het bestemmingsplan) is aangepast.

De regeling in het ontwerpbestemmingsplan was:

1.14 Bed and breakfast

Een bedrijf, dat met behoud van de woonfunctie door ten minste de hoofdbewoner in een woning of woonboot wordt uitgeoefend en die voorziet in het verstrekken van nachtverblijf voor korte tijd, waarbij het verstrekken van maaltijden en/of dranken aan de logerende gasten ondergeschikt is;

De regeling in het vast te stellen bestemmingsplan is:

1.14 Bed and breakfast

het gedeeltelijk gebruik van een zelfstandige woonruimte voor kort verblijf bij de hoofdbewoner van die woonruimte, al dan niet met ontbijt;

- b. De definitie 'huishouden' is als nieuwe begripsbepaling toegevoegd in het vast te stellen bestemmingsplan:

1.49 huishouden

een alleenstaande dan wel twee personen met of zonder kinderen, die een gemeenschappelijke huishouding voeren of wensen te voeren;

- c. De definitie 'onzelfstandige woonruimte' is als nieuwe begripsbepaling toegevoegd in het vast te stellen bestemmingsplan:

1.60 onzelfstandige woonruimte

woonruimte, niet-zijnde woonruimte bestemd voor inwoning, welke geen eigen toegang heeft of welke niet door een huishouden zelfstandig kan worden bewoond, zonder dat dit huishouden daarbij afhankelijk is van wezenlijke voorzieningen buiten die woonruimte, waarbij als wezenlijke voorzieningen worden aangemerkt: keuken en sanitaire voorzieningen.

- d. De definitie 'woonruimte' is als nieuwe begripsbepaling toegevoegd in het vast te stellen bestemmingsplan:

1.89 woonruimte

besloten ruimte die, al dan niet tezamen met een of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning door een huishouden, alsmede standplaatsen.

- e. De definitie 'woning' (bepaling 1.87 in het ontwerpbestemmingsplan) is geschrapt in het vast te stellen bestemmingsplan:

woning

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

- f. De bestemmingsomschrijving van de bestemming 'wonen' (regeling 7.1, onder a van het bestemmingsplan) is aangepast.

De regeling in het ontwerpbestemmingsplan was:

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen en huisgebonden beroepen;

De regeling in het vast te stellen bestemmingsplan is:

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. *het benutten van woonruimte, niet zijnde standplaatsen, en daarbij behorende gronden en opstallen ten behoeve van bewoning*

- g. De strijdig gebruiksbepaling (bepaling 7.3.2 in het bestemmingsplan) is aangepast in het vast te stellen bestemmingsplan:

De regeling in het ontwerpbestemmingsplan was:

7.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing als terras;
- b. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven ten behoeve van een Bed&Breakfast;
- c. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven ten behoeve van short stay;
- d. het toestaan van gevoelige functies binnen 50 meter van de Bijlmerdreef.

De regeling in het vast te stellen bestemmingsplan is:

7.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a.
- b.
- c. *het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van een woonruimte in de vorm van onzelfstandige woonruimte;*
- d. *het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van een woonruimte ten behoeve van een Bed and Breakfast;*
- e. *het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven ten behoeve van short stay;*
- f. *het toestaan van gevoelige functies binnen 50 meter van de Bijlmerdreef.*

- h. In het vast te stellen bestemmingsplan is een nieuwe regeling 7.4.3, afwijken onzelfstandige woonruimte, toegevoegd.

*7.4.3 Afwijken onzelfstandige woonruimten
Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in bedoeld in 7.3.2, onder c, ten einde een woonruimte om te zetten naar een of meer onzelfstandige woonruimten. De omgevingsvergunning wordt slechts verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening is verleend.*

- i. Aan de afwijkingsbevoegdheid voor een Bed & Breakfast (regeling 7.4.4. van het bestemmingsplan), is een sub d toegevoegd:

*Sub d:
de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening is verleend. De geldigheidsduur wordt gelijkgesteld aan die van de vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening.*

2. Naast de aanpassingen van de instructieregels zijn de volgende ambsthalfte wijzigingen doorgevoerd:

- a. Regeling 5.1 (bestemmingsomschrijving bestemming Verkeer), onder c is de verwijzing van de specifieke bouwaanduiding gewijzigd van 7 naar 8. Tevens is een nieuw 'sub d' toegevoegd.

Regeling 5.1, c en d:

c. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding 8' is een overdekte loopbrug tussen twee panden toegestaan;

d. ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan;

- b. Regeling 5.3.1 (specifieke gebruiksregel bestemming Verkeer), onder a is aangevuld.

het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing als terras, anders dan bedoeld in 5.1, onder d;

- c. Regeling 7.1 (bestemmingsomschrijving Wonen), onder e is gewijzigd. Tevens is een nieuw sub f toegevoegd.

De regeling 7.1, onder e in het ontwerpbestemmingsplan was:

met de daarbij behorende: dakterrassen;

De regeling 7.1, onder f en g in het vast te stellen bestemmingsplan is:

*f. ter plaatse van de aanduiding 'terras' is een terras toegestaan;
g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke functieaanduiding wonen – 1' zijn dakterrassen toegestaan;*

- d. Regeling 7.2.1 (bouwregels gebouwen van de bestemming Wonen), onder k is gewijzigd:

De regeling 7.2.1, onder k in het ontwerpbestemmingsplan was:

ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding 6' gelden de volgende regels:

1. per maatvoeringsvlak komen tenminste twee verschillende verdiepingshoogten voor;
2. de hoogste bouwhoogte per maatvoeringsvlak bevindt zich aan/in de noord-westelijk gelegen bouwgrens;
3. de begrenzing van de maatvoeringsvlakken mag met maximaal 2 meter richting de naast gelegen maatvoeringsvlakken verschuiven.

De regeling 7.2.1, onder k in het vast te stellen bestemmingsplan is:

ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding 6' gelden de volgende regels:

- 1. per maatvoeringsvlak is er een verschil in het aantal bouwlagen aanwezig;*
- 2. de hoogste bouwhoogte per maatvoeringsvlak bevindt zich aan/in de noord-westelijk gelegen bouwgrens;*
- 3. de begrenzing van de maatvoeringsvlakken mag met maximaal 2 meter richting de naast gelegen maatvoeringsvlakken verschuiven.*

- e. Regeling 7.2.1 (bouwregels gebouwen van de bestemming Wonen is aangevuld met een sub l:

Regeling 7.2.1, onder l:

ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding 7' geldt:

- 1. dat tot een hoogte van 4 meter geen bebouwing aanwezig mag zijn ten behoeve van een overstek;*
- 2. dat gevelaccenten buiten het bouwvlak zijn toegestaan mits de overschrijding maximaal 2 meter bedraagt.*

- f. Regeling 7.3.2 (strijdig gebruik van de bestemming Wonen) is gewijzigd.

De regeling in het ontwerpbestemmingsplan was:

7.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing als terras;
- b. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven ten behoeve van een Bed&Breakfast;
- c. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven ten behoeve van short stay;
- d. het toestaan van gevoelige functies binnen 50 meter van de Bijlmerdreef.

De regeling in het vast te stellen bestemmingsplan is:

7.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing als terras, anders dan bedoeld in 7.1, onder e;*
- b. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing als dakterras, anders dan bedoeld in 7.1, onder f;*
- c. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van een woonruimte in de vorm van onzelfstandige woonruimte;*
- d. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van een woonruimte ten behoeve van een Bed and Breakfast;*
- e. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven ten behoeve van short stay;*
- f. het toestaan van gevoelige functies binnen 50 meter van de Bijlmerdreef.*

- g. Aan artikel 11 (algemene afwijkingsregels), is onder d een nieuw sub 3 toegevoegd:

Artikel 11, onder d, sub 3:

5 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuisen en algemene technische ruimten ter plaatse van 'specifieke functieaanduiding wonen – 1';

Toelichting - wijzigingen

In de toelichting zijn tekstuele wijzigingen aangebracht. Dit zijn wijzigingen die te maken hebben met de nieuwe wet- en regelgeving, maar ook met de wijzigingen die in de regels en op de verbeelding zijn door gevoerd.

Verbeelding - wijzigingen

