OPENBAAR DEEL

Entrada

Vragen van D66

1. Wie is eigenaar van en dus verantwoordelijk voor de buitenruimte (speelplekken, groen, meubels etc.)? Vraag heeft betrekking op zowel eerste aanleg als op het latere onderhoud.
   a. In de huidige situatie zijn dat de vier eigenaren wat betreft hun eigen bezit en de gemeente wat betreft haar bezit. Voor de toekomstige situatie moet nog worden besloten wie daarvoor verantwoordelijk is. In een klassieke situatie wordt dat de gemeente. Maar met de eigenaren wordt ook gesproken over de optie om toekomstige bewoners verantwoordelijk te maken voor het beheer van de openbare ruimte als onderdeel van het opbouwen van een community. In het verdere proces zal moeten worden gekozen of de openbare ruimte volledig in het bezit van de (toekomstige) eigenaren of de gemeente komt.
2. Op p. 39 van concept PvE staat dat gasloos het uitgangspunt is. Is dit niet een vereiste?
   a. Ja, wij zien gasloos als een vereiste en dat is daarom opgenomen in het Programma van Eisen. Wij zullen de formulering in het stuk aanscherpen.
3. Er is geluidsonderzoek nodig ivm overlast van A10 en het spoor (metro en trein). Wordt dit gedaan door middel van een berekening of een meting?
   a. In principe wordt geluidsonderzoek gedaan aan de hand van berekeningen, tenzij een bepaalde situatie het nodig maakt om ook metingen te doen. Dit is bijvoorbeeld het geval geweest bij de woonboten om de binnenwaarde van de woonboten te kunnen bepalen. Voor Entrada wordt vooralsnog uitgegaan van berekeningen waarbij rekening gehouden moet worden met de geluidproductieplafonds van spoor- en snelwegen. Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie vanwege een snel- of spoorweg aan.
4. Zijn er van belang zijnde (toekomstige) ontwikkelingen mbt de A10 in de buurt van Duivendrecht die invloed kunnen/zullen gaan hebben op het leefklimaat (luchtvervuiling, geluidsoverlast etc)?
   a. Voor zover bekend zijn er geen ontwikkelingen mbt de A10 die van invloed gaan zijn op het leefklimaat. In het kader van de Zuidasdok worden de A10 Zuid, knooppunt Amstel en A10 Oost (tot aan de Spaklerweg) aangepakt. Ter hoogte van Duivendrecht zijn geen werkzaamheden voorzien aan de A10 Oost in het kader van de Zuidasdok.
5. Is het mogelijk om in het PvE op te nemen dat regenwater wordt opgevangen in reservoirs, waaruit het water gebruikt wordt om de toiletten in de bebouwing door te spoelen en groenvoorzieningen kunstmatig te beregenen?
   a. Het PvE zoals nu voorgelegd dient als onderlegger voor de uitwerking in een stedenbouwkundige visie en vervolgens stedenbouwkundig plan waarin ook op duurzaamheid verdieping gaat plaatsvinden. Het opvangen van regenwater wordt meegenomen als onderdeel van de duurzaamheidsambitie te onderzoeken.
6. Wat is het grondoppervlak van het Entrada?
   a. Het plangebied is ca 44.000 m2 (gebied waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt)
   b. Het exploitatiegebied is ca. 100.000m2 (gebied waarin investeringen gedaan kunnen worden vanuit de ontwikkeling, zoals opwaarderen Blookermeer)

   Zie het programma van eisen voor de grenzen van beide gebieden.
7. Kunt u ons de reactie van de bewoners / adviesgroep terugkoppelen waarmee u op 22 januari een gesprek heeft?

   a. Verslag van de bespreking van 11 december 2018 en het conceptverslag van de bespreking op 22 januari is als bijlage opgenomen bij de beantwoording van de raadsvragen.
8. Is de capaciteit van de basisscholen in Duivendrecht groot genoeg? Zo nee hoe gaat u uitbreiden?
   a. Naar verwachting niet. Welke voorzieningen, waaronder scholen, er op Entrada of in de nabije omgeving zullen moeten worden gerealiseerd is onderdeel van het onderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd in overleg met Amsterdam (omdat de ontwikkelingen in Amsterdam ook invloed hebben op Ouder-Amstel en andersom). Dat onderzoek moet duidelijkheid geven of en waar welke voorzieningen gerealiseerd moeten worden. De gemeenteraad wordt nog apart geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek. Als alle ontwikkelingen in de omgeving gerealiseerd worden zullen er extra scholen bij moeten komen. In ieder geval is in het programma van Entrada ruimte gereserveerd voor voorzieningen.
9. Waarom zijn starters niet expliciet als doelgroep benoemd? (Er staat wel startende gezinnen en young professionals)
   a. Het is de wens om voor Entrada niemand uit te sluiten als doelgroep. In de verdere uitwerking van en stedenbouwkundig plan wordt geconcretiseerd welke doelgroepen specifieke aandacht krijgen. Startende gezinnen en young professionals vallen volgens ons in de categorie starters.
10. Hoe voorkomt u met de lage parkeernorm extra parkeerdruk op de aangrenzende wijken?
    a. Om te voorkomen dat een lage parkeernorm in de omgeving leidt tot extra parkeerdruk zijn een streng parkeerregime (vergunningstelstel dat erin voorziet dat het parkeren in Duivendrecht ruimte biedt aan de huidige bewoners van Duivendrecht en een beperking is voor toekomstige bewoners van Entrada) en afspraken met toekomstige bewoners van Entrada noodzakelijk. Stimuleren OV, fiets en deelauto's zijn speerpunten voor Entrada.
11. Binnen Duivendrecht worden alle wijken via onderdoorgangen onder de Van der Madeweg met elkaar verbonden. Wordt dit ook voor Entrada overwogen? Ter hoogte van het metrostation waardoor Entrada ook via de kruidenwijk laagbouw wordt ontsloten voor fietsers en voetgangers.
    a. Nee dit wordt niet overwogen omdat de Van der Madeweg daar op maaiveld ligt en een dergelijke ingreep zeer kostbaar is.
12. Kunnen de taluds worden verwijderd zodat Entrada niet meer in een kuil ligt en daadwerkelijk aansluit op de rest van Duivendrecht? Zo nee is het mogelijk om in het pve expliciet op te nemen dat die aansluiting er moet zijn.
    a. Entrada zal hoe dan ook verhoogd worden om aansluiting te vinden op de omgeving. Die verhoging wordt benut om gebouwd (ondergronds) parkeren te realiseren. Aangenomen wordt dat met taluds het talud tussen Neptunes en Entrada wordt bedoeld. Vooralsnog wordt dit talud gehandhaafd mede omdat het verwijderen daarvan bomenkap als gevolg heeft. Voorwaarde is dan dat er goed moet worden gekeken naar de inrichting van openbare ruimte en versterking van aansluiting op de omgeving.
13. Welk prijsklasse (huur en koop) wordt verstaan onder middelduur?
    a. Tussen de sociale (liberalisatie) huurgrens (€720) en €1.100.
14. Is er of wordt er overwogen een van de Zonnehofflats af te breken en deze ruimte mee te nemen in het te ontwikkelen gebied, waardoor de overgang van hoogbouw aan het spoor tot aan de laagbouw in het centrum op een vloeiendere manier kan worden vormgegeven?
    a. Nee. Uit overleg met de eigenaar Eigen Haard komt dat de boekwaarde van een Zonnehofflat hoog en de ontwikkeling daarmee financieel niet haalbaar is. Wel is er overwogen om een onderdoorgang te creëren in Neptunes. Vooralsnog wordt hierin geen meerwaarde gezien.

15. Komen er elektrische oplaadplekken voor auto's of parkeerplekken voor deelauto's?
    a. Dit is onderdeel van de duurzaamheidsambitie mobiliteit. Deelauto's moet het autogebruik omlaag brengen, zodoende kan de parkeernorm laag gehouden worden.

Vragen van PvdA

1. Wat is de prognose van het aantal schoolgaande (bo en vo) kinderen die in Entrada mogelijk zullen gaan wonen en hoeveel ruimte kunnen de twee basisscholen in Duivendrecht bieden om de eventuele groeiende vraag aan bo op te vangen?
   In aanvulling op bovenstaande vraag: De PvdA heeft veel behoefte aan meer informatie (bijvoorbeeld in een aparte notitie) over hoe de geplande woningbouw in de nabijheid van Duivendrecht (Entrada maar ook plannen ABP) van invloed is op het schoolaanbod en de eventuele denkbare maatregelen als uitbreiding op bestaande locatie, mogelijke dependances of nieuwe bo scholen.
   a. In antwoord op de technische vragen van D66 is reeds aangegeven dat er onderzoek wordt gedaan naar de ontwikkelingen in relatie tot bestaande en nieuwe (maatschappelijke) voorzieningen. In ieder geval kan geconcludeerd worden dat de huidige basisscholen in Duivendrecht onvoldoende capaciteit hebben om in de behoefte te voorzien die ontstaat als de ontwikkelingen in de omgeving doorgang vinden. Daarom is ook een ruimtereservering opgenomen in het programma voor Entrada. In het gebied Weespertrekvaart worden er al nieuwe scholen gerealiseerd door de gemeente Amsterdam. De gemeenteraad wordt nog apart geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek.
   b. Wat de omvang van die voorzieningen is, is mede afhankelijk van de identiteit van Entrada is en gaat worden en daarmee welke type bewoner zich hier zal vestigen. Daar waar meer focus op starters (young professionals) en ouderen ligt neemt de behoefte naar scholen af. In de planvorming zal hier goed naar gekeken moeten worden om de behoefte naar bepaalde voorzieningen in beeld te kunnen brengen.
2. Onder het hoofdstuk 'uitdagingen van de locatie' wordt niet gesproken over de mogelijk slechte milieuomstandigheden door de nabijheid van de A10. Is de mogelijke slechte luchtkwaliteit aan de orde voor het Entrada gebied? En hoe verhoudt zich de slechte luchtkwaliteit met de ideeën van 'gestapeld bouwen' en veel buitenruimten?
   a. Luchtkwaliteit is zeker aan de orde, ook voor Entrada. Op basis van de metingen die de gemeente regelmatig uitvoert zijn geen overschrijdingen van de normen gemeten. Dat betekent niet dat de lucht schoon is, maar dat voldaan wordt aan wat wettelijk is bepaald. Voor Entrada zal in de volgende fase nader onderzoek naar de luchtkwaliteit plaatsvinden en besproken worden of en welke maatregelen nodig zijn.
3. De ligging van de locatie en de stijl van de bebouwing/sfeer bergt het risico van een geïsoleerd gebied. Onder andere de huidige flats zorgen voor een barrière met het dorp. Wordt gekeken naar eventuele mogelijkheden om deze barrière te doorbreken en zo ja, welke?
   a. Dit is zeker een aandachtspunt, ook omdat Entrada een impuls zal geven aan het Dorpsplein in Duivendrecht (maar ook andersom). De barrière kan worden doorbroken door goed te kijken naar welke voorzieningen al aanwezig zijn in Duivendrecht en welke daarbij als aanvulling op Entrada kunnen worden gevestigd en goede verbindingen te maken. Het verwijderen van een flatgebouw is al eens overwogen, maar te kostbaar. Daarnaast is al overleg geweest over onderdoorgang van de Neptunes flat. De vraag is echter of dit de gewenste meerwaarde oplevert, die wordt vooralsnog niet gezien.
4. In het concept PvE staat dat 'gasloos het uitgangspunt is'. Dit lijkt er op te duiden dat volledig gasloos niet kan worden gegarandeerd; klopt dit en onder welke uitzonderingen is gebruik van gas nog denkbaar.

    a. Wij zien gasloos als een vereiste en is daarmee opgenomen in het Programma van Eisen. We zullen de formulering aanscherpen.
5. 0,5 parkeerplek per woning ligt lager dan de parkeernorm in bijvoorbeeld Holland Park en Bajes kwartier. Welke maatregelen worden genomen om de parkeerdruk in de omgeving niet te laten toenemen. Welk effect heeft deze norm op de mogelijke aantrekkelijkheid van de wijk.
    a. Om te voorkomen dat een lage parkeernorm in de omgeving leidt tot extra parkeerdruk zijn een streng parkeerregime (vergunningstelstel dat erin voorziet dat het parkeren in Duivendrecht ruimte biedt aan de huidige bewoners van Duivendrecht en een beperking is voor toekomstige bewoners van Entrada) en afspraken met toekomstige bewoners van Entrada noodzakelijk. Stimuleren OV, fiets en deelauto's zijn speerpunten voor Entrada.
6. Waar moeten we aan denken bij 'hoogte accenten'. Mede gezien de grote hoogteverschillen (tussen 10 en 30 meter). Welk percentage van het bouwoppervlakte in een cluster kan onder een 'hoogte-accent' vallen?
    a. Dit is afhankelijk van de verdeling van programma over de verschillende bouwvelden, de vormgeving en hoogte van hoogteaccenten en de uitwerking hiervan in het stedenbouwkundig plan. Een accent geeft aan dat het in ieder geval niet de standaard bouwhoogte van een bouwveld zal zijn, maar voor een variatie moet zorgen. In een volgende fase komt hierover meer duidelijkheid.
7. Aan wat voor maatschappelijke voorzieningen wordt gedacht?
    a. Hierbij moet worden gedacht aan een huisartsenpost of een school (Entrada ligt dichtbij een snelweg dus moet worden gekeken of een school hier gerealiseerd kan worden), etc. Dit zal verder worden onderzocht ook in combinatie met de maatschappelijke voorzieningen die zich in Duivendrecht bevinden als die voorzieningen die in Amsterdam worden gecreëerd.

Vragen van VVD

1. Waarop is de parkeernorm gebaseerd?
    a. De parkeernorm is gebaseerd op normen die bij ontwikkelingen in stedelijke omgeving worden aangehouden. Omdat mobiliteit één van de speerpunten is voor Entrada is de ambitie voor het beperken van autogebruik hoog en 0,5 als maximum norm opgenomen. Dat is mede ingegeven door het feit dat Entrada letterlijk grenst aan een metrostation. Een mobiliteitsstudie/-plan is onderdeel van de vervolgfasen mede om toekomstige bewoners te stimuleren gebruik te maken van andere vormen van vervoer: OV, fiets en deelauto's.
2. Zijn er voorbeelden waar een dergelijke parkeernorm in de praktijk voldoende is?
    a. Om Amsterdam als voorbeeld te nemen, omdat dat Entrada in dezelfde stedelijke omgeving ligt. Amsterdam werkt zelf met een maximumnorm van 1 en minimum normen tussen 0,3 en 0,6. In de praktijk wordt bij ontwikkelingen veelal uitgegaan van de minimumnorm omdat parkeerplaatsen kostbaar zijn en daarmee moeilijk afzetbaar. Daarnaast biedt het ruimte om andere vormen van vervoer te stimuleren. Een voorbeeld daarvan is het Funenpark (opgenomen in de sfeerbeelden) waar de parkeernorm rond 0,4 ligt. Ook in het nabij gelegen Weespertrekvaart zijn parkeernormen tussen 0,3 en 0,6 aan de orde, zoals bij ontwikkelingen zoals de Bijlmer Bajes.
3. Is het de bedoeling dat de parkeergarage alleen voor bewoners toegankelijk is of ook voor derden (b.v. bezoekers van bewoners)?
    a. Ook voor bezoekers.
4. Indien de parkeergarage alleen voor bewoners is bedoeld, waar dienen eventuele bezoekers dan te parkeren?

5. Waar is verder parkeergelegenheid in de directe omgeving (voor het geval dat de parkeergarage en de parkeerplaatsen op maaiveld Entrada bezet zijn)?
    a. Op het ABPZ is er tegen betaling een mogelijkheid om te parkeren. In Duivendrecht kan met een blauwe kaart geparkeerd worden. Om te voorkomen dat dat leidt tot extra parkeerdruk zijn een streng parkeerregime (vergunningstelstel dat erin voorziet dat het parkeren in Duivendrecht ruimte biedt aan de huidige bewoners van Duivendrecht en een beperking is voor toekomstige bewoners van Entrada) en afspraken met toekomstige bewoners van Entrada noodzakelijk.

Tijdelijke huisvesting DNK

Vragen van D66

1. Kan een student die afstudeert in dezelfde woning blijven maar dan in de doelgroep jongeren of betekent dat dat hij/zij moet verhuizen en dus waarschijnlijk wachten totdat er een woning binnen de doelgroep jongeren beschikbaar is?
   Nee, een student kan niet in dezelfde woning blijven wanneer hij volgens de definities jongere wordt. De studentenwoning is dan weer bestemd voor een nieuwe student. Indien een student klaar is met studeren heeft diegene vaak behoefte aan een grotere woning passend bij de volgende levensfase. Een studentenwoning is gemiddeld 18 m2. Een jongerenwoning is 30 tot 40 procent groter. De inschrijfduur voor inwoners met een jongeren- of studentencontract voor de reguliere sociale woningbouw loopt door, zij bouwen dus wachttijd op. Na het einde van hun tijdelijke huurovereenkomst, hebben zij vanwege de doorlopende inschrijfduur meer kans op een reguliere sociale huurwoning. Hierbij zijn de standaard regels voor toewijzing conform de huisvestingsverordening bepalend.
2. Is dit plan voor tijdelijke huisvesting noodzakelijk om “ bestaand stedelijk gebied” aan te tonen of zijn er nog andere mogelijkheden?
   De definitieve gebiedsontwikkeling DNK is ook een mogelijkheid. Voordat hier echt een eerste omgevingsvergunning voor verleend kan worden duurt echter nog tot 2021. Indien er draagvlak voor is bij de raad is het mogelijk nog dit jaar de procedure voor de omgevingsvergunning van de tijdelijke huisvesting te doorlopen en de vergunning af te geven. Er is dan zo snel mogelijk zo veel mogelijk zekerheid.
3. Is er in het slibdepot sprake van vervuilde grond?
   Er wordt momenteel indicerend bodem- en grondwater onderzoek uitgevoerd. Zodra het rapport definitief beschikbaar is kunnen hieraan conclusies worden verbonden. Vooralsnog worden geen bijzonderheden verwacht omdat het Slibdepot schoon is opgeleverd door voormalig gebruiker Waternet aan grondeigenaar Amsterdam.
4. Geeft bewoning van dit terrein extra druk op de voorzieningen in Duivendrecht?
   Geografisch gezien is het winkelgebied Bijlmer Arena dichterbij dan de voorzieningen in Duivendrecht. Qua aanbod lijkt het winkelgebied Bijlmer Arena goed aan te sluiten bij de behoefte van jongeren en starters. Dat geldt ook voor de maatschappelijke voorzieningen. Dit neemt niet weg dat het goed mogelijk is dat er gebruik gemaakt gaat worden van voorzieningen in Duivendrecht.
5. Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat de studenten en jongeren die na de 10 jaar tijdelijke bouw de locatie moeten verlaten, elders een onderdak kunnen vinden?
   Dit gaat volgens de standaard voor alle woningzoekenden, zie ook vraag 1.
6. De notitie geeft aan dat er minimaal 1000 woningen gebouwd zullen worden. Wat is het maximum?
   Het maximum wordt te zijner tijd bepaald door wat de raad aanvaardbaar vindt. De omvang van de locatie en de benodigde medewerking van de grondeigenaren zijn de andere factoren

die dit zullen bepalen. Op dit vroege moment in de planvorming is nog geen absoluut maximum aantal te geven.

7. Wat zijn de financiële consequenties wanneer er minder dan 1000 woningen gebouwd worden?
   De gezamenlijke grondeigenaren maken een zeer groot gebaar door voor de duur van 10 jaar af te zien van de grondopbrengsten welke in de definitieve situatie zullen ontstaan. Op basis van deze geste is naar verwachting een financieel neutrale businesscase haalbaar. Dit betekent dat de opbrengsten en kosten in 10 jaar gelijk zijn. Volgens de huidige eerste inzichten wordt verwacht dat met 1.000 woningen (verdeeld over 40% studenten, 30% jongeren en 30% starters) een financieel neutrale haalbaarheid mogelijk is. Indien er minder dan 1.000 woningen gerealiseerd worden neme de opbrengsten af, zodat de businesscase negatief wordt. Indien Ouder-Amstel dan wenst dat het project alsnog tot stand komt dan zal Ouder-Amstel financieel moeten gaan bijdragen zodat de business case voor een exploitant weer sluitend wordt. Indien dit niet gewenst is zal de tijdelijke huisvesting niet mogelijk zijn en vervalt het initiatief.
8. Voorgesteld wordt dat de gemeente Ouder-Amstel verantwoordelijk wordt voor de aanleg en het beheer van de openbare ruimte. Is hierbij ook sprake van een verdeelsleutel met de gemeente Amsterdam? En wanneer de gemeente de leges hiervoor wil benutten, wat zijn de gevolgen daarvan voor de gemeentelijke begroting? Is er bij de meerjarenbegroting al rekening gehouden met deze leges?
   De aanleg van de openbare ruimte op minimaal basisniveau is onderdeel van de businesscase en wordt dus betaald uit de verwachte huurinkomsten. Het College acht een basisniveau onvoldoende en vindt het, mede gezien het grote gebaar dat de grondeigenaren maken (zie vraag 7), op de weg van Ouder-Amstel liggen om bij het behalen van de doelstelling om jongeren te huisvesten extra te investeren in de inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte. Daarmee ontstaat (als het project doorgang vindt) een maximaal sociaal veilige omgeving en een goede start met positieve placemaking voor DNK. Gevraagd wordt te adviseren over deze beleidsmatige keuze.
   Indien de leges hiervoor ingezet worden zijn er geen directe gevolgen voor de begroting omdat deze inkomsten nog te onzeker waren en dus ook niet zijn geraamd.
   In de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen dat Ouder-Amstel de openbare ruimte in eindsituatie gaat beheren. De tijdelijke huisvesting zien we als goed voorbeeld voor de definitieve situatie. Er is bij dit beheer geen sprake van een verdeelsleutel met de gemeente Amsterdam of anderen. De dekking voor het beheer ontstaat door hogere inkomsten van de gemeente doordat het inwonertal toeneemt, zoals belastingen en gemeentefonds.

Vragen van PvdA

1. Is onderzoek gedaan onder de 443 woningzoekende jongeren in Ouder-Amstel naar hun behoefte naar tijdelijke huisvesting in het betreffende gebied?
   Nee, er is geen onderzoek uitgevoerd onder huidige jongeren in Ouder-Amstel naar hun behoefte aan tijdelijke huisvesting in DNK.
2. Wanneer de tijdelijke bewoning weer wordt opgeheven, welke verantwoordelijkheid heeft de gemeente voor het herhuisvesten van de statushouders binnen de gemeente? Zijn ook hierover afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam?
   Alleen bij de eerste plaatsing is dit een verantwoordelijkheid van de gemeente. Indien de statushouders (studenten of jongeren) in de tijdelijke huisvesting wonen, worden zij reguliere sociale huurders en bouwen ze inschrijftijd op. Indien de statushouder uiteindelijk geen definitieve verblijfsvergunning krijgt vervalt dat recht. De gemeente is niet verantwoordelijk voor het herhuisvesten.
   Het huisvesten van Amsterdamse statushouders is een lopende onderzoeksvraag. In feite

geldt hiervoor hetzelfde en is de gemeente (zowel Ouder-Amstel als Amsterdam) niet verantwoordelijk voor de herhuisvesting van statushouders. De gemeente is alleen verantwoordelijk voor de eerste plaatsing zodra iemand statushouder wordt.
Hoe groot zullen de appartementen zijn en aan welke huurprijs wordt gedacht?
Voor dit project zijn nog geen concrete huurprijzen en m2 vastgelegd. Die hangen ook met elkaar samen, de omvang bepaalt mede de prijs. Het project is nog in een verkennende fase. Bij vergelijkbare projecten worden de volgende huurprijzen en m2 genoemd:
Studentenwoning huurprijs kaal circa € 400,-
Jongerenwoning huurprijs kaal € 577,- (23 t/m 27 jaar, daaronder goedkoper)
Starterswoning vanaf circa € 700 tot circa € 1000,- kale huur (28 jaar en ouder).

3. Er wordt gesproken over mogelijke financiële risico's en investeringen voor de gemeente (oa wanneer 30% starters niet wordt gehaald, inrichting openbare ruimte tbv de veiligheid, scenario wanneer DNK niet wordt ingericht zoals eerder gepland). Kan de gemeente een overzicht geven van deze investeringen en financiële risico's om duidelijk te maken hoe groot de risico's zijn bij bepaalde scenario's?
De investering en financiële risico's zijn in deze vroege fase nog niet op dit niveau inzichtelijk, zie verder vraag 7 en 8 bij D66.
4. Zijn alternatieve opties onderzocht om de risico's voor de gemeente te beperken en toch aan de woningopgave te voldoen? Denk bijvoorbeeld het verplaatsen van de voetbalvelden van FC Amsterdam en de tennisbanen naar het terrein van het slibdepot en de tijdelijke bebouwing op de locatie van de voetbalvelden?
het betreft hier een unieke en eenmalige kans, zie ook vraag 7 bij D66. Als het project doorgang vindt wordt na het verlenen van een omgevingsvergunning door middel van een tender een exploitant gezocht die het project realiseert voor eigen rekening en risico. Ouder-Amstel investeert dan alleen in de openbare ruimte zoals beschreven. Het verplaatsen van bestaande, in gebruik zijnde, functies is financieel gezien niet haalbaar. .

Vragen van VVD

- het maximum aantal woningen dat lokaal kan worden toegewezen is 25%. Betreft dit de woningen die met voorrang worden toegewezen of het totaal aantal woningen dat verhuurd wordt?
25% van de totale woningvoorraad die vrijkomt kan met lokale voorrang worden toegewezen. Van de 1.000 units is dit dan ook 25%.
- er wordt steeds genoemd dat minimaal 1000 woningen gerealiseerd gaan worden. wat is het maximum aantal tijdelijke woningen dat zal worden gerealiseerd?
Zie vraag 6, D66.
- starters kunnen maximaal een tijdelijk contract krijgen van 2 jaar. Betekent dit dat ze na 2 jaar andere woonruimte moeten hebben en dat dus effectief in die 10 jaar 5 verschillende starters van dezelfde woonruimte gebruik gaan maken?
Ja.
- welk financieel risico loopt de gemeente als de huurinkomsten tegenvallen (n.a.v. De tekst op pagina 4 onderaan)
Zie vraag 7 en 8 bij D66. Door middel van een tender wordt een exploitant gezocht die het project realiseert voor eigen rekening en risico. Ouder-Amstel investeert alleen in de openbare ruimte als het project daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Het voorstel is om de leges te investeren in een kwalitatief goede en sociaal veilige leefomgeving die direct ook bijdraagt aan het welsagen van DNK.
- wat is het aantal statushouders dat ouder-Amstel dient op te vangen?
De gemeente Ouder-Amstel had in de 1e helft van 2018 een taakstelling van 11 statushouders. Gemiddeld heeft de gemeente Ouder-Amstel een taakstelling van 20 statushouders per jaar.

- hoeveel daarvan vangt ouder-Amstel al op?
Ouder-Amstel voldoet aan haar taakstelling.
- wat is de toegevoegde waarde voor Ouder-Amstel en haar inwoners van het opvangen van Amsterdamse statushouders bovenop de statushouders die wij als gemeente al opnemen?
Het opvangen van statushouders is een maatschappelijke taak die elke gemeente heeft. Voor de gemeente Ouder-Amstel is de toegevoegde waarde onder andere dat er met Amsterdamse statushouders schaalvoordeel gecreëerd kan worden met de begeleiding van de statushouders. Ook kan de combinatie van statushouders en studenten en jongeren van meerwaarde zijn voor het community gevoel in een nieuwe omgeving. De inwoners kunnen elkaar helpen en begeleiden, zie de voorbeelden in Amsterdam zoals Stek Oost.
- "naar verwachting worden hiermee de kosten (voor de openbare ruimte) gedekt". Hoe zeker is dit? Welk risico loopt de gemeente op dit punt? Kan dit risico ook elders belegd worden?
Zie vraag 7 en 8 bij D66, het risico elders beleggen is niet goed mogelijk. De hoogte van de leges is afhankelijk van de type omgevingsvergunning in combinatie met het aantal woningen. We zitten nu in de haalbaarheids- en onderzoeksfase. De extra kwaliteit die we beogen voor de openbare ruimte van de tijdelijke huisvesting kunnen we naar verwachting hiermee dekken. Het beheer wordt betaald uit de toekomstige belastinginkomsten en toename van de uitkering van het gemeentefonds vanwege meer inwoners.
Zie ook vraag 4, VVD.
- pagina 5: "de opbrengsten investeren in het project". Betekent dit tevens dat er minder inkomsten zijn die de lasten die de nieuwe bewoners voor de gemeente opleveren kunnen dekken (bijv. de sportvoorzieningen, sociale voorzieningen etc)?
De tijdelijke huisvesting, met bijbehorende inkomsten, gaat alleen door als er commitment is vanuit alle partijen. Hiervoor is het onder andere nodig dat Ouder-Amstel ook een bescheiden bijdrage levert aan een voor haar beleidsmatig wenselijke ontwikkeling met bijbehorende kwaliteit.
- welke eisen worden gesteld aan de tijdelijke huisvesting m.b.t. duurzaamheid? De tijdelijkheid staat op gespannen voet met duurzaam grondstof gebruik. Hoe wordt hiermee rekening gehouden?
In de tender worden de eisen voor de woningbouw meegenomen. Veel tijdelijke woningen zijn demontabel en kunnen elders weer worden hergebruikt. Duurzaamheid zal, als het project doorgaat, een criterium worden in de tender.
- is het een voorwaarde voor de doelgroepen jongeren en starters dat zij een betaalde baan in loondienst hebben?
Het is aan de verhuurder om regels te bepalen ten aanzien van de huurder.
- hoeveel ruimte wordt of is er voorzien in het plan voor lokale voorzieningen zoals artsenpost, supermarkt, restaurant, etc.
Dit moet nog nader onderzocht worden, zie ook de voorbeelden.
- wat wordt gedaan aan de bereikbaarheid van de tijdelijke huisvesting met het OV? In de directe nabijheid/op loopafstand is bijv. geen bushalte.
De inrichting van de openbare ruimte wordt afgestemd op de doelgroep. Dit betekent met name goede fiets- en wandelverbindingen van en naar de metrostations en richting de stad Amsterdam. Vooralsnog is een wijziging in het busvervoer geen onderdeel hiervan.
- wat wordt de parkeernorm bij de tijdelijke huisvesting? Of wordt er gedacht aan slimme (elektrische) deelauto oplossingen?
Er zal worden gewerkt met een lage parkeernorm die past bij de doelgroep. Tevens wordt gedacht aan (elektrische) deelauto concepten.
- het voorstel spreekt over 1.000 wooneenheden. Betekent dit dat deze door maximaal 1 persoon bewoont mogen worden? Of is samenwonen of het huisvesten van gezinnen ook mogelijk?
Vooralsnog wordt gedacht aan kleine huishoudens in de vorm van 1-of 2-persoonshuishoudens.

- Wat betekent de komst van deze bewoners voor de gemeentelijke voorzieningen/dienstverlening? Naar verwachting zullen de bewoners in bescheiden mate gebruik maken van de bestaande gemeentelijke voorzieningen/dienstverlening. Ook dit punt kan in dit stadium nog niet concreet worden beantwoord en moet nog worden uitgewerkt.

ABPZ

Vragen van PvdA (eind 2018)

In de nieuwsbrief lezen wij dat er voor het ABPZ richtlijnen worden opgesteld die dienen als spelregels voor de nieuwe ontwikkelingen. Onze vragen zijn:

1. Wat is de stand van zaken op dit moment betreffende de richtlijnen? Er wordt gewerkt aan het afronden van een concept dat vanaf februari ter inzage gelegd kan worden voor inspraak. Deze inspraak is bedoeld om te zien hoe belanghebbenden reageren op de richtlijnen. Daarbij gaat het niet alleen om partijen die werkzaam en woonachtig zijn in het gebied maar ook om partijen die invulling moeten geven aan de gewenste transformatie van het ABPZ.
2. Gaan de richtlijnen over alleen de bouw van hotels, kantoren, commerciële en maatschappelijke functies? De richtlijnen bieden spelregels aan partijen die willen ontwikkelen op het Amstel Business Park. Dat kan inderdaad gaan over de genoemde functies maar bijvoorbeeld ook over woningbouw. In de richtlijnen is aangegeven welke functie waar wenselijk is, wat het maximum aantal m2 per functie is en hoe hoog er gebouwd mag worden. Daarnaast zijn er verschillende stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen ten aanzien van bebouwing en openbare ruimte.
3. Zo ja, welke zullen dat zijn? Zie antwoord vorige vraag.
4. Er wordt inmiddels al gesproken over een overschot aan kantoren en hotels.
   Amsterdam heeft inmiddels besloten tot een hotel stop. Is de wethouder van plan
   ook een bouw stop betreffende hotels en kantoren af te kondigen? Deze raakt ook de programmering DNK. Er is geen sprake van een overschot aan hotels en kantoren maar van een tekort aan beide. Amsterdam wenst het toerisme en dus hotels niet te faciliteren. In Ouder-Amstel willen we dit wel. De basis daarvoor hebben wij vastgelegd in de ruimtelijk economische visie en richtlijnen voor ABPZ en de Nota van Uitgangspunten voor DNK. Daarnaast worden daarover afspraken gemaakt met partijen in overeenkomsten, zoals de samenwerkingsovereenkomst voor DNK.
5. Naast overleg met de gemeenteraad wordt er ook gesproken over de regio.
   Wie is de regio en wie zijn dan de gesprekspartners? De regio betreft Amstel-Meerlanden (AM) en de Metrpoolregio (MRA). Gesprekspartners zijn in eerste instantie de regiogemeente binnen AM, de gemeenten binnen de MRA die economisch verbonden zijn (dat is vooral de gemeente Amsterdam) en de provincie Noord-Holland. Binnen de MRA zijn procedurele afspraken gemaakt over hoe afstemming plaatsvindt.
6. Als er richtlijnen voor ABPZ worden opgesteld, gebeurt dit dan ook voor Entrada? Ja, in de vorm van een programma van eisen. Entrada kent een andere aanpak dan het ABPZ en daarom is gekozen om Entrada geen onderdeel te laten zijn van de richtlijnen voor ABPZ maar daarvoor een apart document op te stellen.
7. Zo nee, waarom worden er voor Entrada geen richtlijnen opgesteld?