

## Technische vragen commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling 19 oktober 2023

Agendapunt/onderwerp:	Fractie	Antwoord:
<b>Stedenbouwkundige Visie Wenckebachweg Zuid, Werkstad OverAmstel</b>		
1 Raadsvoorstel blz 3: De openbare ruimte is in beheer en eigendom van de Gemeente Amsterdam. Vraag: Wie betaalt en bepaalt de openbare ruimte in dit gebied? Wie krijgt de inkomsten van aanvullende erfpacht en exploitatiebijdragen?	GL	De openbare ruimte is in eigendom en beheer van Amsterdam. In samenwerking tussen Ouder-Amstel, landschapsbureau Sant en Co en Amsterdam is een kwaliteitskader opgesteld voor hoe de openbare ruimte er in de toekomst, na ontwikkelingen, uit kan komen te zien. Met dit ontwerp kunnen de kosten inzichtelijk gemaakt worden. Pas bij ontwikkelingen zal Amsterdam, op verzoek van Ouder-Amstel, de openbare ruimte aanpassen. De extra erfpachtinkomsten en eventuele exploitatiebijdragen worden door Amsterdam hiervoor gebruikt. Hiertoe wordt door Amsterdam een grondexploitatie opgesteld voor het gebied.
2 Visie document sheet 17 onderdeel 4.3. Vraag: Waarom wordt gekozen voor bouwhoogten van 35, 50 en 70 meter? Wat is de onderbouwing van die keuze?	GL	In de eerder vastgestelde 'Richtlijnen voor ontwikkeling' zijn dit ook de gehanteerde bouwhoogtes, die ook gelden voor dit deelgebied. De toren van 70 meter markeert het gebied samen met de toren van de Dialogue, die ook 70 meter is.
Visie document sheet 24 onderdeel 6.3. Vraag: Wat is de conclusie van de constatering m.b.t. geluid? Wat wordt er gedaan aan de hoge geluidsniveaus?	GL	Zoals op veel plaatsen in de Werkstad zal ook hier de geluidsbelasting op de gevels, relatief hoog zijn. Dit is inherent aan de nabijheid van spoor, metro en snelweg. Hiervoor zullen bij nieuwbouw van woningen, maatregelen nodig zijn, zoals ook op veel andere locaties worden toegepast. Maatregelen bij de bron, zoals geluidsschermen, zijn hier niet mogelijk of toereikend. Per ontwikkeling, zal de Initiatiefnemer nader onderzoek naar geluid moeten doen en maatregelen moeten opnemen in het plan.
4 Visie document. Een analyse van de luchtvervuiling ontbreekt. Vraag: Is er onderzoek gedaan naar de luchtvervuiling?	GL	Nee, op basis van ervaringen en andere projecten wordt hier geen probleem mee verwacht, aangezien het plan geen kwetsbare functies zoals scholen of kinderdagverblijven bevat. Wel zal ook hiernaar extra onderzoek moeten plaatsvinden bij de benodigde ruimtelijke ordeningsprocedure, per ontwikkeling.
5 In hoeverre schuurt de stelling dat het parkeren beter kan worden opgelost met het eerdere uitgangspunt te werken naar het mindergebruik van auto's in dit gebied?	OAA	Ten behoeve van het beperken van het autoverkeer wordt een lage parkeernorm gehanteerd. De minimale norm is 0,2 pp per woning voor bezoekersparkeren. Het, bij uitzondering, realiseren van deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor de middelste kavels, betekent niet dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiermee schuurt het dus niet met de eerder genoemde doelstelling. Eventuele bewonersparkeerplaatsen moeten uit het zicht op de kavel worden gerealiseerd. Hiervoor is het maximum 0,3 pp per woning. Ook dit past dus bij het beperken van het autogebruik en stimuleren van andere middelen van vervoer.

6	Met het openbaar groen wordt niets gedaan (foto 3 p.8). Waarom denkt men, dat dit in de visie op p. 16 bij kavel A en C4 anders zal zijn?	NB	Dit hangt samen met de ontwikkeling van de kavels. Wanneer hier meer voorzieningen en woningen komen, zullen er meer mensen in het gebied zijn. Ook is het gebruik van de openbare ruimte van bewoners vaak anders dan dat van medewerkers van bedrijven.
7	Op p. 16 wordt de ambitie uitgesproken, dat de parkeerdriehoek onbebouwd blijft. Hoe wordt dit dan ingevuld, als openbaar groen?	NB	De visie gaat inderdaad uit van openbaar groen op deze plek, wanneer de hele kavel wordt ontwikkeld.  Als de eigenaar wil ontwikkelen zal onderdeel van het proces zijn dat er een inrichtingsplan voor de driehoek wordt opgesteld. Hoe dit exact vormgegeven gaat worden, hoe dit het beste aansluit bij de wensen van gebruikers van het gebied en hoe dit een fijne plek kan worden, zal bij de betreffende ontwikkeling van de kavel worden onderzocht en uitgewerkt.
8	Dan de tekst op p.17: Aan de Verlengde van Marwijk Kooystraat is één toren van 70 meter hoog mogelijk. Deze vormt de tegenhanger van de toren op de kop van de Weespertrekvaart naast het spoor. A. Meent u ook niet, dat dit een illusie is, omdat er geen enkele ruimtelijke relatie is tussen de twee genoemde gebouwen? B. Of zit hier iets anders achter?	NB	Bedoeld wordt dat dit gebied onderdeel uitmaakt van een groter ontwikkelgebied, dat doorloopt tot aan de toren op de kop van de Weespertrekvaart. Op een grotere schaal is hier dus zeker een relatie, die bijvoorbeeld vanuit de trein en metro waarneembaar zal zijn. Net als aan de noordzijde markeert de toren het begin (of einde) van dit gebied. Het gaat dus niet om een directe, ruimtelijke relatie tussen de torens onderling.  Daarnaast zijn er ook andere redenen om hier een toren van 70m toe te staan. Zo grenst deze kavel aan de grote open ruimte langs de Van Marwijk Kooystraat.  De hoogte is tevens conform het ruimtelijk beleid. In de Richtlijnen voor Ontwikkeling, welke in 2019 door de raad zijn vastgesteld, is voor dit gebied een maximale hoogte van 70m opgenomen.
9	Bezinning p.25. Waarom worden er voor 21 maart en 21 september twee aparte tekeningen geplaatst? Kunt u het verschil aangeven?	NB	Tussen deze data zit inderdaad geen tot nauwelijks verschil. Het opnemen van aparte tekeningen was daarom niet nodig geweest.