

# **Nota van beantwoording inspraak**

## **Concept Richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel**

**Concept  
21 mei 2019**

## **Inleiding**

De richtlijnen hebben van 28 februari tot en met 10 april 2019 ter inzage gelegen. In deze periode zijn er 20 inspraakreacties binnengekomen. Deze inspraakreacties zijn in deze nota van beantwoording (hierna NvB) samengevat en voorzien van een antwoord van de gemeente. Naast de schriftelijk ingediende inspraakreacties zijn ook de tijdens informatiebijeenkomst van 11 maart en de reactie van de Welstandcommissie meegenomen in deze NvB. Deze NvB wordt samen met de aangepaste richtlijnen ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de gemeenteraad.

Aangezien per inspraakreactie een veelheid aan onderwerpen wordt aangehaald is in de NvB per onderwerp een antwoord gegeven op de inspraakreactie. Doordat onderwerpen in meerdere inspraakreacties worden genoemd zitten er dubbele onderwerpen in de spreadsheet.

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
2	UN Studio	Bereikbaarheid	<p>De verbeterde bereikbaarheid in het gebied wordt op p.43 en p. 73 omschreven. Alleen blijkt het dat op p.73 de "nieuwe straat" door een gebouw loopt. De verbinding op p.43 lijkt logisch.</p>
3	UN Studio	Bouwhoogte	<p>De visie maakt in het gebied indicaties voor drie verschillende hoogtes 35m / 50m / 70m. In het noorden wordt langs de A10 een indicatie voor 70m gegeven. Dit lijkt logisch en overtuigend en in verbinding met de voorgestelde hoogtes voor de basis en maximale footprints voor de torens werkt dit zeker goed. Alleen springt de 70m indicatie naar binnen een loopt niet door. Hier zou het interessant zijn om het stedenbouwkundige idee beter te begrijpen. Want eigenlijk zou het consequent zijn om de 70m hoogte voor de torens ook in de Weespertrekvaart A10 Zone te definiëren. Dit in verband met de relatie met de A10, de adresfunctie en het voorgestelde volumeopbouw met een active mixed use podium onder de woontoren. Schaduw van een toren op deze locatie zou alleen op de ten zuiden gelegene kantoorgebouwen komen - wat in mijn inschatting geen probleem zou moeten zijn. Met de in de visie voorgestelde nieuwe stop voor de Metro ligt het</p>
			<p>De positie van de straat ligt nog niet vast, enkel dat er een straat moet komen. Bij de uitwerking van de plannen wordt de positie van de deze straat, en andere straten, definitief bepaald. De afbeelding op pagina 73 wordt verwijderd, aangezien deze onvoldoende toevoegt.</p> <p>Er is sprake van een hogere zone rondom (metro)spoor en de Spaklerweg in het verlengde van de Weesperstraat en dan met name gekoppeld aan de metrostations. Des te verder een gebied van een metrostation ligt des te lager de bouwhoogte waarbij gekeken is naar logische overgangen zoals wegen en water. Daarnaast is wordt gekeken naar aansluitingen op de bestaande omgeving, zoals Wenckebachweg Zuid in relatie tot het Bajeskwartier. Hoewel een kantoorwand als geluidsscherm een interessante gedachte is, zitten hier beperkingen aan vanwege regionale afspraken over kantoorontwikkeling die ervoor zorgen dat uitbreiding van nieuwe kantoorruimtes beperkt is. Focus ligt op metrohaltes en daar waar het lastig is om te transformeren naar wonen.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			gebied ook nog ideaal in loopafstand van het OV.	
4	UN Studio	Basishoogte	Het verschil tussen de torens en podium met een "menselijke maat" is zeker een sterk en robuust concept. Alleen was ik even verbaasd over de 17m. Zeker als je in het gebied ook een "critical mass" met andere functies wil zien zou je hier een hogere basis verwachten. Vaak zie je hier hoogtes rond de 22m (de Rotterdamse laag 21-26m, Berliner Traufhöhe 22m).	De gemeente heeft bewust gekozen voor een lagere basishoogte om ook bij verdichting goede overgangen en menselijke maat te kunnen realiseren. Naar aanleiding van inspraak is de basishoogte gewijzigd naar 18 meter en maximaal 5 bouwlagen.
5	Waysis	Afstemming Amsterdam	In welke mate is dit concept afgestemd met de Gemeente Amsterdam? Hierover is niets terug te vinden in het concept. Wij bedoelen hiermee dat de gemeente Amsterdam, daar waar het Erfpacht betreft ook zal moeten instemmen met de geschetste mogelijkheden voor de ontwikkeling, de kosten en verdeling voor bovenwijkse voorzieningen en het programma met bijbehorende voorwaarden;	Amsterdam en Ouder-Amstel hebben een intentieverklaring getekend waarin is vastgelegd dat afstemming over nieuwe ontwikkelingen plaatsvindt. Op basis van die afspraak zijn de richtlijnen besproken met Amsterdam en zijn Amsterdam en Ouder-Amstel ook in gesprek over de bovenwijkse voorzieningen. Over de erfpacht worden tussen initiatiefnemer en de gemeente Amsterdam afspraken gemaakt.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
6	Waysis	Erfpacht	Hierop aansluitend is het ook niet duidelijk welke erfpachtnormen (grondprijzen die gelden voor de geschetste ontwikkelingen) zullen gelden per deelgebied. Is het mogelijk om per deelgebied hier duidelijkheid met de Gemeente Amsterdam over te verkrijgen. En zo ja, op welke termijn is dit te verwachten?	De erfpachtnorm (grondprijs) is afhankelijk van het programma. Grondprijzen worden in principe pas afgegeven op basis van een plan. Omdat het maken van een plan een relatie heeft met de grondprijzen, zij Amsterdam en Ouder-Amstel in overleg om te kijken of al eerder indicaties afgegeven kunnen worden, zodat die meegenomen kunnen worden in de planvorming.
7	Waysis	Uitpondtermijn	In het hele concept wordt verder niets vermeld over al dan niet aanwezige uitpondrestricties die mogelijk kunnen gelden op de types van woningbouw en de termijnen hiervan;	De uitpondtermijnen worden opgenomen in beleid van de gemeente Ouder-Amstel. Naar verwachting is dit beleid eind 2019 vastgesteld door de gemeente en hierover volgt nog een apart communicatietraject.
8	Waysis	Bouwmassa	Per deelgebied worden maximale bouwgroottes aangegeven (bijvoorbeeld Bajeskwartier Zuid max 95.000 m <sup>2</sup> ) het is niet duidelijk of hier over GBO of BVO gesproken wordt;	Het betreft BVO. Enkel de woninggroottes worden in GBO uitgedrukt.
9	Waysis	Bouwmassa	Aansluitend op punt 4 bovenstaand is het niet helder hoe deze maximale bouwgroottes per deelgebied tot stand is gekomen (welke gedachtegang ligt hieraan ten grondslag) en voorts hoe deze over de diverse kavels binnen dit deelgebied verdeeld zal worden (wie heeft recht op welke hoeveelheid).	De maximale bouwgroottes is bepaald met behulp van een laadvermogen studie. Uitgaande van de stedenbouwkundige principes zoals genoemd in de richtlijnen. Het uitgangspunt is dat de maximale bouwgroottes evenredig over de kavels verdeeld wordt met overleg tussen de betrokken partijen. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

10	Waysis	Parkeren	<p>De parkeernormen worden niet gespecificeerd per woningtype maar er geldt één norm voor alle typen gezamenlijk. Dit is onzes inziens vreemd omdat dit niet aansluit op de marktbehoefte (bijv. sociale woningen kennen in de aangrenzende, hoogstedelijke milieus een parkeernorm gelijk aan 0). Wij zouden daarom willen pleiten voor een gedifferentieerde parkeernorm per woningtype.</p>	<p>0,5 parkeerplek is een maximum. Als een lagere parkeernorm, bijv. 0, mogelijk is en wenselijk is kan de initiatiefnemer hiervoor kiezen mits goed onderbouwd en dit niet leidt tot extra parkeerdruk in de openbare ruimte. Met een mobiliteitsplan dient aangetoond te worden dat de gekozen parkeernorm mogelijk is en op welke wijze mobiliteit georganiseerd wordt, c.q. hoe een alternatief aan de auto wordt geboden.</p>
----	--------	----------	--	--

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
11	Waysis	Wonen segmentering	<p>Als zeer belangrijk punt willen wij opmerken dat de gestelde minimale oppervlakte normen die nu in het concept vermeld staan voor de sociale- en middeldure huur niet aansluiten op de marktbehoefte (de voorgeschreven oppervlakten zijn veel te groot). Voor ontwikkelaars zal dit tevens de economische haalbaarheid van mogelijke bouwplannen tot vrijwel nihil reduceren en daardoor zal de totale haalbaarheid van het concept richtlijnen werkstad Overamstel in het geding komen. Wij zouden willen pleiten om de minimale bouwgrootten als volgt te kwantificeren:</p> <p>a. Sociale Huur: 30% gemiddeld 25 m2 GBO 70% van 30m2 tot 40 m2 GBO</p> <p>b. Middeldure Huur: 50% van 40 tot 50 m2 GBO 50% van 50 tot 60m2 GBO</p> <p>Bijkomend voordeel hiervan is dat er op deze manier meer sociale en middeldure woningen gebouwd kunnen worden en er zo meer aansluiting komt bij de huidige en sterk groeiende vraag naar woningen In de regio Amsterdam voor eenpersoonshuishoudens. {Terwijl 52% van de huishoudens alleenwonend is, richt zich slechts 24% van de woningvoorraad op eenpersoonshuishoudens (met een woonoppervlakte tot 60m GBO: bron marktonderzoek "FRIS").</p> <p>De gemeente tracht met de voorgestelde differentiatie een mix van doelgroepen te bedienen, en hiermee te zorgen voor een gedifferentieerd woningaanbod en een duurzaam woon- en leefklimaat. De voorgestelde woninggrootte is gemiddeld dermate klein dat dit in de ogen van de gemeente niet zorgt voor de gewenste differentiatie, dit geldt tevens voor de middeldure huurwoningen. De gemeente wenst ook gezinnen een woonplek te kunnen bieden en kiest daarom ook voor grotere woningen. Wel is de inspraak aanleiding geweest om ook meer kleinere formaat woningen mogelijk te maken. Voor sociaal en middeldure huur worden de woninggroottes aangepast naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30% groter dan 70 m2 GBO</li> <li>- 40% groter dan 50 m2 GBO</li> <li>- 20 % groter dan 30 m2 GBO</li> <li>- 10% kleine woningen met gedeelde voorzieningen</li> </ul>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
12	Metro	Gebied niet opnemen	Metro verzoekt de gemeente de Richtlijnen voor zover nodig aan te passen ter verwezenlijking van het gewenste initiatief, voor zover daarover overeenstemming wordt bereikt tussen partijen. Indien dit te ingrijpend zou zijn, verzoekt Metro de gemeente om, vooruitlopend op het initiatief en in afwachting van de uitkomst van de te doorlopen processtappen, de Locatie Metro uit de Richtlijnen te "knippen" in afwachting van de uitkomsten van de haaibaarheidsstudie.	De gemeente is niet voornemens om de Makro-kavel te knippen uit de richtlijnen, mede omdat een deel van de visie wat betreft de culinaire straat wordt gedeeld door Metro. Daarnaast ziet de gemeente de richtlijnen als dynamisch document, dat moet kunnen meebewegen met de marktontwikkelingen. De richtlijnen houden rekening met de marktruimte die op basis van onderzoek en in overleg met de regio voor dit moment voor het ABPZ is bepaald. Dat betekent dat de ruimte voor kantoren, hotels en commerciële voorzieningen beperkt is. Als door ontwikkeling op het ABPZ zelf maar ook in de omgeving (zoals DNK) blijkt dat er in de toekomst meer marktruimte ontstaat dan kan worden overwogen de richtlijnen daarop aan te passen. Hiervoor is regionale overeenstemming nodig. Met Metro Properties is afgesproken een programmatische haaibaarheidstoets te doen waarbij de gemeente ook in overleg treedt met de regio.
13	Metro	Bereikbaarheid	Cliënten verzoeken het College rekening te houden met de in de REV geborgde bereikbaarheid van de groothandels voor klanten en	Bestaande bedrijven blijven bereikbaar voor leveranciers en klanten. Dat geldt niet alleen voor de groothandels, maar



Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			leveranciers (per auto en vrachtwagen) en dit in de Richtlijnen mee te nemen.	
			voor alle bedrijven. Zoals in de richtlijnen aangegeven wil de gemeente dat er voldoende ruimte blijft voor bedrijven in het ABPZ.	
14	Metro	Haalbaarheid	<p>Cliënten menen echter dat niet (alleen) de wil van vastgoed- en grondeigenaren bepalend zou moeten zijn maar dat juist de beschikbare ruimtelijke mogelijkheden om het gebied te transformeren leidend zouden moeten zijn. In dat kader vragen cliënten zich af of er bijvoorbeeld een financieel economische onderbouwing c.q. een haalbaarheidsstudie ten grondslag ligt aan de In de REV en de Richtlijnen geboden mogelijkheden, op basis waarvan de mogelijkheden en risico's van de gewenste gebiedstransformatie inzichtelijk zijn gemaakt.</p>	<p>De wil van de vastgoed- en grondeigenaren is niet bepalend maar hiermee wordt wel rekening gehouden om tot uitvoerbare richtlijnen te komen. De richtlijnen gaan zoals genoemd uit van de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen van het gebied, het is een stedenbouwkundige uitwerking voor de ontwikkeling. Daarbij moet rekening worden gehouden met milieubeperkingen vanuit infrastructuur, spoor, weg en vliegverkeer maar ook met regionale afspraken die beperkingen opleggen aan bijvoorbeeld de ontwikkeling van kantoren, detailhandel en hotels. Er is een exploitatiemodel in de maak waarover met de grondeigenaren gesprekken worden gevoerd en (anterieure) afspraken worden gemaakt.</p>
15	Metro	Verbinding DNK	<p>Cliënten menen daarom dat de Richtlijnen zich vanuit ruimtelijk perspectief in ieder geval in zuidelijke richting zouden moeten uitstrekken tot aan de infrastructurele barrière, de spoorverbinding van station</p>	<p>Ten zuiden van de Makro-kavel ligt de projectgrens tussen het Amstel Business Park Zuid en De Nieuwe Kern. Het gebied ten zuiden van de Marko-kavel inclusief de doorgetrokken Joan</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			Duivendrecht richting Amsterdam Rai/Amsterdam Zuid (zie figuur 4 hieronder).	Muyskenweg is onderdeel van De Nieuwe Kern dat zijn eigen planvormingstraject heeft. Daarom is dit gebied niet opgenomen in de richtlijnen. Wel wordt een deel van de kosten van de Joan Muyskenweg verhaald op het ABPZ, daarover worden afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam.
16	Metro	Stadsstraat Verlengde Joan Muyskenweg	Cliënten menen dat het karakter van de in de Richtlijnen bedoelde stadsstraat, met name voor de (verlenging van de) Joan Muyskenweg tussen deelgebieden Werkstad Zuid en de Nieuwe Kern, ten onrechte buiten beschouwing blijft en daardoor de ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt. Graag zien cliënten op dit punt een aanpassing van de Richtlijnen.	De verlengde Joan Muyskenweg maakt zoals eerder vermeld uit van de gebiedsontwikkeling De Nieuw Kern en maakt dus geen onderdeel uit van de richtlijnen.
17	Metro	Bouwhoogte	De maximale bouwhoogte voor de Locatie is bepaald op maximaal 35 meter, terwijl voor het daar omheen liggende gebied een maximale bouwhoogte van 50 danwel 70 meter geldt. Onduidelijk is waar dit onderscheid op is gebaseerd, en waarom aan de Locatie, anders dan het omliggende gebied, geen bouwhoogte van 50 danwel 70 meter is toegekend. 31.	De maximale bouwhoogte is gebaseerd op de ligging nabij een metrohalte, max 400 meter, en de ligging aan het water. In het gebied van indiener is beide niet van toepassing. De gemeente is van mening dat 35 meter bouwhoogte geschikt is voor het gebied.

18	Metro	Wonen werkstad zuid	Cliënten begrijpen niet waarom de gemeente de mogelijkheden voor de functie wonen op de Locatie beperkt, terwijl er een grote behoefte bestaat aan woningen in en rondom Amsterdam. Zo volgt uit de provinciale Omgevingsvisie NH 2050 dat er in het zuidelijke deel van de provincie Noord-Holland tot 2040 behoefte is aan 200.000 extra woningen. Mogelijk dat de beperking in de functie wonen is ingegeven door de Schipholcontour voor geluidsgevoelige functies. In dat kader merken cliënten op dat de Locatie Metro slechts deels binnen de contour van gebied 4 van het Luchthavenindelingbesluit is gelegen.	Werkstad Zuid is door de gemeente Ouder-Amstel aangewezen als gebied waar werken de nadruk blijft hebben. Zoals aangemerkt maakt de Schipholcontour de realisatie van woningen in het genoemde gebied deels onmogelijk, dit geldt ook voor milieuzoneringen van bedrijven zoals Mebin/Beamix. Echter is de beleidsmatige keuze voor een werkgebied de hoofdreden om geen nieuwe woningen toe te staan in het deelgebied Werkstad Zuid. Ouder-Amstel wil ook ruimte kunnen blijven binnen aan de economische functies. In andere delen van het Amstel Business Park ontstaan mogelijkheden voor woningbouw. Daarnaast voegt Ouder-Amstel met De Nieuwe Kern en Entrada duizenden woningen toe.
----	-------	------------------------	---	---

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
19	Metro	Kantoren	<p>Cliënten begrijpen niet waarom de gemeente de vestigingsmogelijkheden voor kantoren op de Locatie beperkt. De Locatie is bij uitstek geschikt voor kantoren. De Locatie is optimaal bereikbaar: goed aan te rijden vanaf de ring, goed bereikbaar met de - elektrische - fiets en goed bereikbaar met het OV (deze OV-bereikbaarheid is overigens alleen maar verbeterd sinds de komst van de Noord-Zuidlijn), er is voldoende parkeergelegenheid beschikbaar en de Locatie is een zichtlocatie vanaf de AIO (zie hiervoor ook p. 18 van de REV). Tot slot merkt de indiener aan dat kantoren meer traffic genereren en hiermee de veiligheid vergroten.</p> <p>Zoals ook in de REV is aangegeven (p. 56) is het onderscheid tussen kantoren, bedrijven en creatieve industrie nauwelijks meer te maken. Het werken kan niet meer in hokjes worden gestopt, dit vraagt beleidsruimte en mogelijkheden om te experimenteren, aldus de REV.</p> <p>Gelet hierop dient op de Locatie niet alleen de functie bedrijven te worden toegestaan, maar juist ook de functie kantoren.</p> <p>Ten eerste bepaald niet alleen de gemeente hoeveel nieuwe kantoormeters ontwikkeld worden, daarvoor zijn ook afspraken gemaakt in de regio via het Plabeka. In de tweede plaats heeft de gemeente onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor nieuwe kantoren op het ABPZ. Hieruit blijkt dat slechts beperkt ruimte is voor nieuwe kantooruimte in de huidige markt, de genoemde metrages in de richtlijnen. Het in de richtlijnen genoemde aantal m2 kantoor is het maximum te realiseren m2 kantoor tot 2030. In het geval nieuw onderzoek van de gemeente het mogelijk maakt meer kantoor te realiseren en daarover overeenstemming is met de regio kan dat heroverwogen worden. Omdat Ouder-Amstel het autogebruik tracht terug te dringen worden nieuwe kantoormeters zoveel als mogelijk ontwikkeld in de nabijheid van OV-stations (trein en metro).</p> <p>Overdag is er voldoende traffic op de locatie. Voor zover een gevoel van onveiligheid speelt op de locatie is dit met name na sluitingstijd van de bedrijven. Nieuwe concepten, bijv. in de foodsfeer, kunnen een bijdrage</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				<p>leveren aan de levendigheid van het gebied buiten de openingstijden van de bestaande bedrijven.</p> <p>In de REV wordt aangemerkt dat het juist van belang is om werken niet weg te drukken in kantoorachtige functies. Dit onderschrijft de argumentatie van de richtlijnen om slechts beperkt nieuwe kantoorruimtes toe te staan. Binnen de gegeven kaders voor ontwikkeling van bedrijfsruimte is voldoende ruimte om te experimenteren met nieuwe concepten.</p>
20	Metro	Horeca	<p>In de Flinesstraat is ruimte voor maximaal 10.000 m2 leisure, waarbij het gaat om functies die het food profiel versterken (p. 69). Cliënten vrezen dat het toestaan van "nieuwe horecaconcepten, mits gastvrij" (zoals de Kookfabriek) tot een onduidelijke en rechts onzekere situatie leidt, omdat onduidelijk is wat de gemeente precies verstaan onder nieuwe, gastvrije horecaconcepten.</p> <p>Bovendien is onduidelijk waarom nieuwe horecaconcepten wel toelaatbaar zijn op de Locatie, en gevestigde horecaconcepten niet</p>	<p>Met gastvrij wordt bedoeld dat een horecaconcept openbaar toegankelijk dient te zijn, dit vanuit de gedachte om een levendig en openbaar gebied en gebouwen te creëren. Voor het gebied de Culinaire Straat specifiek dienen dit concepten in de food sector te zijn, zodat een sterk food profiel kan ontstaan. In de richtlijnen wordt niet gesteld dat een bestaand concept niet mogelijk is. Los hiervan is de komst van kleinschalige horeca in het</p>

			wenselijk zouden zijn. Dit klemt te meer nu de Locatie bij uitstek geschikt is voor horeca: horeca zal bijdragen aan verlevendiging en veiligheid van de Locatie en het omringende gebied, waaronder de verlengde Joan Muyskenweg.	gebied gewenst, mits deze openbaar toegankelijk is, en hiermee een bijdrage levert aan de levendigheid van het ABPZ. Zoals eerder genoemd valt de Verlengde Joan Muyskenweg buiten het gebied van de richtlijnen.
21	Metro	Detailhandel en supermarkten	<p>In de Richtlijnen is aangegeven dat de groothandels zijn geconcentreerd aan de Flinesstraat, en dat voor deze straat wordt onderzocht wat de toekomstige mogelijkheden zijn en of het gebied kan uitgroeien tot een gemengder gebied met naast groothandel ruimte voor detailhandel (p. 67). Graag vernemen cliënten een nadere toelichting op dit punt. Hoe en aan de hand van welke criteria is de gemeente voornemens deze mogelijkheid te onderzoeken, welke stappen worden daar concreet voor ondernomen en wat zullen de gevolgen van de uitkomst van dat onderzoek zijn?</p> <p>Metro meent dat de Flinesstraat als retail- en/of supermarktlocatie aangemerkt dient te worden. Een beperking van detailhandel zou in strijd zijn met de Dienstenrichtlijn. Op grond van de Dienstenrichtlijn zijn branchebeperkingen van detailhandel immers alleen toegestaan wanneer deze (1) noodzakelijk zijn ter verwezenlijking van een algemeen belang en (2)</p>	De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor commerciële voorzieningen op het ABPZ. Uit dit onderzoek blijkt dat er beperkt ruimte is voor nieuwe detailhandel op het ABPZ. De noodzaak van supermarkten blijkt niet uit het onderzoek naar commerciële voorzieningen. Daarnaast is zoals in de richtlijnen genoemd de Amstelstroomlaan het concentratiegebied voor detailhandel en supermarkten. Aanvullend op wonen is er ruimte voor kleinschalige retail. Het door indiener genoemde profiel voor de Culinaire Straat dient ingevuld te worden met een specifiek food concept. Daarbinnen is ruimte om te experimenteren en nieuwe concepten te bedenken. Daaronder vallen echter geen supermarkten.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			<p>voldoen aan het vereiste van evenredigheid (geschikt om het gestelde doel te bereiken en niet verder gaand dan nodig). Bovendien geldt ook ten aanzien van detailhandel dat er steeds vaker sprake is van het fenomeen "blurring". Zoals ook is opgemerkt in de REV ten aanzien van het vervagende onderscheid tussen kantoren, bedrijven en creatieve industrie (zie punt 24 hiervoor), geldt ook dat groothandel, detailhandel, internetverkoop (en horeca en overige voorzieningen) steeds meer in elkaar gaan overlopen en de grenzen vervagen. Het onderscheid is lastiger te maken, de activiteiten overlappen en versterken elkaar. Tot slot de internetwinkels met beperkt verkooppunt: onduidelijk is wat hier precies onder verstaan wordt nu een definitie van het begrip internetwinkel met beperkt verkooppunt ontbreekt: wordt hier alleen een webshop onder verstaan, of ook een afhaalpunt en een showroom?</p>	<p>In het beleid voor commerciële voorzieningen wordt het begrip internetwinkel met een beperkt verkooppunt nader toegelicht. Dat beleid wordt opgesteld door Ouder-Amstel.</p>
--	--	--	--	---

22	Wiboul		<p>Met deze inspraakreactie reageren we op een aantal aspecten. Dan gaat het om het programma, de hoogteopbouw en de verkeerstructuur. Het totale programma van max 210.000 m2 voor Amstelwerfkunnen we vanuit de gewenste dichtheid voor het gebied onderschrijven. Bij de spreiding over het gebied is een kanttekening te maken die volgt uit de voorstellen voor de hoogteopbouw. Het komt ons niet logisch voor om de hoogste dichtheden op de auto infrastructuur te oriënteren. Ook vanuit de ruimtelijke compositie ligt de markering van de metrohalte met een hoogteaccent meer in de rede. In onderstaande afbeeldingen uit de Richtlijnen is de nu daarin gesuggereerde bebouwing gemarkeerd. Een hoogte van 70 m lijkt ons meer passend.</p> <p>Bij de verkeerstructuur heeft het gebied nu twee aansluitingen op de Spaklerweg. Een lus/hoefijzer buitenom om een verkeersluw binnen gebied te kunnen realiseren lijkt ons voor de toekomst de beste oplossing. Daar horen dan twee aansluitingen bij, waarbij de huidige meest zuidelijke wellicht meer naar het zuiden verlegd kan worden. Dat is daarmee een reactie op de verkeerskundige aspecten binnen de Richtlijnen en komt o.m. terug bij de illustratie op pagina's 37, 73 en 79.</p>	<p>De positie van de hoogbouw wordt bij de uitwerking van de deelplannen nader onderzocht en bepaald. De door indiener aan gerefereerde afbeelding geeft slechts indicatief het maximale bouwvolume aan, waarbij de positie, etc. nog niet bepaald is.</p> <p>Voor de verkeerstructuur dient de nadere planuitwerking aan te tonen welke variant het best past en haalbaar is. In de richtlijnen zal gekeken worden naar een verkeerstructuur die aansluit op de wens om een autoluw binnen gebied te creëren.</p>
----	--------	--	--	--



	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
23	PGZ	Basishoogte	<p>1: Over het algemeen acht PGZ de maximale basishoogte van 17 meter aan de straat te laag, waardoor juist een spanningsveld optreedt met de (haalbaarheid van de) 6 geformuleerde principes. PGZ acht hier een basishoogte van minimaal 25 meter (BG 4,1 meter + 5 verdiepingen van 3,8 meter + restmaat uitloop techniek &amp; terrassen) noodzakelijk en langs de A10 niet de door de gemeente aangegeven 35 meter, maar 45 meter zoals door de gemeenteraad als wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan. PGZ wil binnen het gebouw tot rond de 15% van het totale BVO een verdiepingshoogte van 7,1 meter realiseren plus een verdiepingshoogte van 4,1 meter op de begane grond. Zo kan er op de begane grond een dynamische plint worden gerealiseerd met een openbaar karakter en op de verdiepingen ruimtes worden gerealiseerd waar de gebruiker vrijer is in het indelen en het gebruiken ervan. Met de beperking van 17 meter is dat niet mogelijk en dat gaat ten koste van de 6 geformuleerde principes en daarmee ten koste van de optimale en flexibele bouw- en gebruikskwaliteit. PGZ merkt daarbij op dat ook de hoogbouw op het Rockspring teneinde een hoogte heeft van ca. 25 meter. PGZ ziet geen ruimtelijke reden waarom zij onder</p>	<p>Wat betreft de basishoogte heeft de gemeente bewust gekozen voor een beperktere basishoogte, aangezien de menselijke maat het uitgangspunt is. Naar aanleiding van inspraak is deze basishoogte gewijzigd naar 18 meter bestaande uit maximum 5 bouwlagen. De richtlijnen komen niet in plaats van het bestaande bestemmingsplan maar in aanvulling daarop en vormen het ruimtelijk beleid voor het ABPZ. Bestaande juridisch-planologische blijven ook met het vaststellen van de richtlijnen behouden en vervallen pas op het moment een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Wel zal de gemeente ook bij ontwikkeling binnen het bestaande bestemmingsplan bij toetsing kijken of kan worden voldaan aan de richtlijnen. Langs de A10 geldt de wijzigingsbevoegdheid van 45 meter van het huidige bestemmingsplan voor nieuwe ontwikkelingen. Het is echter met de richtlijnen mogelijk tot 70 meter te bouwen langs de A10 in het geval van de kavel Amstelwerf, hierbij gelden er wel een aantal regels voor de maximale footprint van</p>

			de 25 resp. 45 meter zou moeten blijven.	gebouwen en positionering van gebouwen.
24	PGZ	Setback	<p>2: Pagina 20: Langs de W. Fenengastraat is er sprake van een 10 meter setback voor bebouwing boven 35 meter, dat wil zeggen dat PGZ langs die straatkant niet hoger dan 17 meter (deze hoogte is al onder 1 becommentarieerd) mag bouwen en pas na 10 meter uit de straatkant omhoog kan. PGZ wenst direct langs de W. Fenengastraat tegen de bouwgrens een hoger gebouw te kunnen plaatsen. Overigens is op het plaatje van de Urhahn dichtheidsstudie de setback niet zichtbaar en tekent de gemeente daar ook direct aan de W. Fenengastraat een toren van 35 meter. PGZ wenst dit gebouw overigens hoger uit te voeren, naar verwachting 45 meter.</p>	<p>De dichtheidsstudie van Urhahn heeft geen status en was om tot een verdeling van het programma binnen het gebied Amstelwerf te komen. De setback is bedoeld om windhinder langs de belangrijkste fietsroutes te voorkomen. De gemeente wil dan ook vasthouden aan het realiseren van een setback langs deze routes.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
25	PGZ	Bouwmassa	3: Pagina 22 Minimaal 50% van de bouwmassa bestaat uit de basishoogte van 17 meter (deze hoogte is al onder 1 becommentarieerd). Dat duidt op een lage onderbouw die 50% van het totale programma omvat en een hogere bouw over de resterende 50%.	De 50% bouwmassa wordt aangepast naar 50% gevellengte. 50% van de straatlengte is maximaal 18 meter en 5 bouwlagen hoog. Gezien de hoogte van de torens zal er meer dan 50% van het programma in de torens zitten.
26	PGZ	Footprint torens	4: Pagina 23 Maximale vloervelden van 800 m2. Op hoogtes tussen 35 en 50 meter beperken zich de mogelijkheden voor logische eenheden. Dit maximum dient naar het oordeel van PGZ te vervallen door deze vloervelden naar oppervlakte vrij te geven.	De vloervelden boven de 35 meter zijn gemaximeerd om te voorkomen dat er grote, lompe volumes worden gerealiseerd. En ervoor te zorgen dat een werkgebouw in de toekomst getransformeerd kan worden naar wonen.
27	PGZ	Kantoren	5: Pagina 34/35 In het Amstelwerfgebied is een maximum kantorenbestemming van 35.000m2 voorzien. Kantorenbestemming is in het huidig bestemmingsplan niet voorzien. Het huidig bestemmingsplan noemt o.a. creatieve industrie als mogelijk gebruik. De concept Richtlijnen brengen met zich mee dat PGZ in het nieuwe bestemmingsplan een kantorenaandeel krijgt van $35.000 \times (80.000/210.000) = 13.300\text{m}^2$ . Dit is niet raadzaam.	De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor nieuwe kantoren in het ABPZ. Hieruit blijkt dat slechts beperkt ruimte is voor nieuwe kantooruimte, de genoemde metrages in de richtlijnen. Overigens gaat de berekening van indier niet op omdat binnen die 35.000m2 bestaande kantoormeters zijn meegenomen die op andere kavels staan. Aangezien Ouder-Amstel autogebruik tracht terug te dringen worden kantoren mogelijk gemaakt rondom multimodale knooppunten en beperkter bij metrostations. De locatie van indier ligt binnen 400 meter van een metro,

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				<p>daarom is er beperkt ruimte nieuwe kantoor meters toe te voegen. Het in de richtlijnen genoemde aantal m2 kantoor is het maximum te realiseren m2 kantoor tot 2030. In het geval nieuw onderzoek van de gemeente het mogelijk maakt meer kantoor te realiseren en daarover overeenstemming is de regio kan dat heroverwogen worden.</p>
28	PGZ	Bouwhoogte	<p>6: De ontwerp-Richtlijnen gaan uit van een woonbestemming voor 30% tot 70%. Op zich is een dergelijke woonbestemming voor het gehele businesspark als geheel begrijpelijk. PGZ acht het perceel van PGZ vanwege de directe ligging langs de A10 minder geschikt voor een Woonbestemming.</p>	<p>De mix van functies heeft betrekking op het gehele deelgebied. Binnen een deelgebied kan worden uitgewisseld tussen de verschillende eigenaren. De kavels hebben voldoende diepte om ook woonfuncties mogelijk te maken. Met een werkprogramma langs de A10 kan daarachter een woonprogramma gerealiseerd worden om te zorgen voor mening van functies en diversiteit.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
29	PGZ	Straatbreedtes	<p>7: Pagina 36 Straatbreedte richting het water zou 20 meter breed moeten zijn. PGZ is van oordeel dat een straatbreedte van circa 12 meter zou moeten volstaan. Als de andere ontwikkelaars hun kavel ontwikkelen kan een eventueel daardoor noodzakelijk te worden verbreding aan betreffende initiatiefnemer worden opgelegd. Er hoeft niet 20 meter breedte te worden gereserveerd om daarmee ook ruimte voor groen en voor parkeren te realiseren.</p> <p>Groenvoorzieningen en parkeren ondergronds kunnen elders worden gerealiseerd. De ondergrondse voorzieningen zijn bij een ondergrondse parkeergarage op andere wijze dan onder de weg te voorzien.</p>	<p>De straatbreedte heeft niet alleen te maken met groen en parkeren, maar ook met de aangrenzende bouwhoogtes. Daarbij wordt veel waarde gehecht aan het vergroenen van de openbare ruimte gezien het stenige karakter van het gebied.</p>
30	PGZ	Stratenstructuur	<p>8: Pagina 36 Men gaat uit van een lus door het gebied met een ontsluiting aan de Spaklerweg, echter de ventweg aan de westzijde Spaklerweg wordt als ongewenst gezien, (pagina 74). PGZ acht dit in beginsel begrijpelijk, althans als de ontsluitingsweg langs de A10 kan worden gerealiseerd. Hoe deze nieuwe ontsluitingsweg langs de A10 (aan de noordzijde) dan vervolgens wordt aangesloten op de Spaklerweg dient naar het oordeel van PGZ bepaald te worden door verkeerstechnische overwegingen en eisen van gebruiksvriendelijkheid.</p>	<p>Voor de ontsluiting en verkeersstructuur dient de nadere planuitwerking en onderzoek aan te tonen welke variant het best past en haalbaar is.</p>

31	PGZ	Positie gebouw	9: Pagina 50 Voordeuren aan de straat. PGZ is van oordeel dat voordeuren bij voorkeur aan de openbare binnenhoven binnen het ontwikkelingsgebied moeten worden geplaatst. PGZ beschouwt deze positionering ook als een positionering aan een binnenstedelijke sociale straat.	Uitgangspunt is aan de voorzijde vanwege de levendigheid voor het gebied. Indien bij de planuitwerking blijkt dat dit niet haalbaar is kan hiervan afgeweken worden.
32	PGZ	Parkeren	10: Pagina 78 Minimaal 50% van de onbebouwde grond moet groen aangeplant worden op volle grond. Bij een volledig bebouwde kavel zijn groenblauwe daken noodzakelijk. Het programma is ambitieus qua bouwvolume. Tegelijkertijd geven de richtlijnen aan dat parkeren ondergronds of inpandig moet geschieden. Parkeren ondergronds en deze groenbepaling laten zich moeizaam combineren.	Parkeren moet inpandig plaatsvinden, dus dat betekent dat er keuzevrijheid is om daarvoor een praktische en goede oplossing te bedenken. Om volle grond te kunnen realiseren betekent dat kavels niet volledig volgebouwd moeten worden met ondergrondse parkeervoorzieningen. Dat is naar idee van de gemeente met lage parkeernormen ook niet nodig.
33	PGZ	Vrijmaken kade	11: Op pagina 13 staat vermeld dat de Duivendrechtsevaart zich kan ontwikkelen tot de plek om te verblijven. Dat vraagt om een aantal plekken aan de kade vrij te maken van woonboten. PGZ acht een ruimtelijke inpassing van woonboten bezwaarlijk vanwege de beperkingen die dat stelt aan de bedrijvigheid op ABP.	In ons beeld zijn de woonboten goed te combineren met een aantrekkelijke waterkant. Belangrijk is wel dat de kade wordt vrijgemaakt van privé tuinen conform de door de gemeenteraad vastgestelde uitvoeringsstrategie. Op dit moment wordt gewerkt aan een bestemmingsplan waarin de meeste woonboten (behoudens 2) aan de Willem Fenengastraat positief bestemd worden. De kade wordt buiten het plangebied van het bestemmingsplan gehouden.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
34	PGZ	Algemeen	Tot slot verzoekt PGZ uw gemeente om haar in de gelegenheid te stellen haar in dit schrijven neergelegde reactie nader mondeling toe te lichten, waartoe ook de ontmoeting van uw gemeente met de architecten van PGZ ter presentatie en bespreking van de ontwikkelplannen van PGZ kan dienen	Hoewel de gemeente graag met indiener in gesprek gaat is hier in het tijdsbestek van de beantwoording van de inspraakreacties geen ruimte voor. Daarnaast is indiener reeds in gesprek met de gemeente over de wensen voor ontwikkeling.
35	Stok	Bouwmassa	Momenteel onderzoeken wij de mogelijkheden voor ontwikkeling van de locatie HJ.E. Wenckebachweg 150 At/m F in Gemeente Ouder-Amstel. Voor het gehele gebied "Hogeschool" geldt een beperking van 40.000m2 te bouwen meters. De mogelijke bestemmingen die aan de locatie gegeven mogen worden zijn: wonen, maatschappelijk, bedrijven en horeca. Voor wonen geldt een maximum van 80% à 32.000m2. In onze ogen zijn deze beperkingen een gemiste kans om daadwerkelijk bij te dragen aan "de schakel in het economische stelsel en vraag naar nieuwe woningen door de Provincie Noord-Holland, de Gemeente Amsterdam en de Gemeente Ouder-Amstel. Ons plan om op de locatie een combinatie te maken van werken, wonen en een maatschappelijke bestemming, sluit daarbij direct aan op de opgave van de gemeente Ouder-Amstel om plek te bieden aan mensen en ondernemers voor wie wonen in de stad onbetaalbaar en onbegaanbaar is geworden.	Uit een onderzoek naar het laadvermogen blijkt dat 45.000 m2 voor dit kavel het maximum is. Dit betreft niet alleen de kavel Wenckebachweg 150 A t/m F maar ook de voormalige HvA kavel daar ten westen van. Dat maximum is tot stand gekomen op basis van vergelijkingen met andere bouwvelden. Het toe staan van een maximum van 75.000 m2 is onevenredig ten opzichte van andere te ontwikkelen bouwvelden.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			<p>maximum aantal te bouwen meters te verhogen van 40.000 m2 naar 75.000 m2. Vriendelijk verzoeken wij u om specifiek voor het adres H.J.E. Wenckebachweg 150 (A t/m F) een maximum aantal te bouwen m2 met functie wonen van 32.000 m2 toe te staan.</p>	
36	Cocon	Kantoor	<p>Vriendelijke verzoeken wij u de maximum aantal kantoor meters van 35.000m2 te verhogen naar een maximaal totaal van 50.000 m2, met een mogelijkheid om op bovengenoemde percelen Ellermanstraat 23 en Spaklerweg 73, minimaal 15.000 m= toe te staan met de functie kantoorruimte.</p>	<p>De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor nieuwe kantoren in haar gemeente, waaronder ook het ABPZ. Hieruit blijkt dat slechts beperkt ruimte is voor nieuwe kantoorruimte in het ABPZ, de genoemde metrages in de richtlijnen. De metrages worden naar verhouding over de kavels verdeeld.</p>
37	Cocon	Footprint torens	<p>Vriendelijk verzoeken wij u minimum aantal meters vloeroppervlakte voor torens te verhogen naar 1.000m2 om zodoende de zeer gunstige ligging van de percelen ten opzichte van het metrostation optimaal te</p>	<p>De gemeente heeft bewust gekozen voor torens met een beperkte footprint. Dit vanuit het oogpunt dat een werkgebouw in de toekomst getransformeerd kan worden naar wonen.</p>



Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
38	Cocon	Wonen werkstad zuid	Vriendelijk verzoeken wij u om toch de mogelijkheid van woningbouw open te houden, al dan niet in een beperkte vorm of volume.	Werkstad Zuid is door de gemeente Ouder-Amstel aangewezen als gebied waar werken de nadruk blijft hebben. Zoals aangemerkt maakt de Schipholcontour de realisatie van woningen in het genoemde gebied deels onmogelijk, dit geldt ook voor milieuzoneringen van bedrijven zoals Mebin/Beamix. Echter is de beleidsmatige keuze voor een werkgebied de hoofdreden om geen nieuwe woningen toe te staan in het deelgebied Werkstad Zuid. Ouder-Amstel wil ook ruimte kunnen blijven binnen aan de economische functies. In andere delen van het Amstel Business Park ontstaan mogelijkheden voor woningbouw. Daarnaast voegt Ouder-Amstel met De Nieuwe Kern en Entrada duizenden woningen toe.
39	Mobiel	Behoud gebruik	Ook wanneer Mobiel in de toekomst besluit het gebouw (gedeeltelijk) te verbouwen/vernieuwen, wil zij de mogelijkheid behouden wederom een kantoorpand te realiseren en deze als zodanig te gebruiken. Mobiel vraagt de gemeente de rechten van het bestaande gebouw/ontwikkelde perceel te waarborgen in de richtlijnen.	Voor bestaande functies en gebouwen blijven de bestaande juridisch-planologische rechten behouden. Met de richtlijnen ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de bestaande bebouwing, bijv. een hogere bouwhoogte. Hiervoor dient een nieuw bestemmingsplan gemaakt te worden. Het bestaande metrage mag indiener ook na verbouwen of vernieuwen als kantoorpand

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
			gebruiken. Wanneer echter een nieuw bestemmingsplan nodig is voor de verbouwing gelden de uitgangspunten van de richtlijnen.
40	Mobiel	Kantoor	<p>De locatie waar het kantoorpand Ankestyn zich bevindt ligt op korte afstand van station Duivendrecht en is niet geschikt voor wonen. Door in de toekomst slechts bedrijven toe te staan zou de gemeente bovendien een monothematisch gebied creëren dat rechtstreeks indruist tegen de plannen voor de transformatie naar een gemengd gebied.</p> <p>Zoals gesteld in de richtlijnen zijn de trein en metrostations aangewezen als locaties voor nieuwe kantoorruimte. De locatie van indiener ligt buiten de zones voor nieuwe kantoorruimte. Mengen binnen de locatie kan gebeuren door leisure, kleinschalige horeca en creatieve industrie toe te voegen. Daarnaast blijft werken in Werkstad Zuid, het gebied van indiener, zoals genoemd in de richtlijnen de hoofdmoot van de functies. Wonen is juridisch lastig en wil de gemeente beleidsmatig niet.</p>
41	Mobiel	Hotel	<p>Mobiel wil dus voorkomen dat zij in de toekomst geen hotel kan ontwikkelen omdat de locatie van Ankesteyn niet binnen het concentratiegebied voor hotels valt. De locatie van Ankestyn leent zich evengoed voor het realiseren van een hotel waardoor de leefbaarheid van het gebied zou worden versterkt. Mobiel verzoekt u daarom om de locatie van gebouw Ankestyn in de richtlijnen aan te wijzen als mogelijke locatie voor een hotel.</p> <p>Zoals genoemd in de richtlijnen is er slechts ruimte voor 2 nieuwe hotelvestigingen in werkstad Zuid. Waarbij het gebied 400 meter rondom metrohalte Van der Madeweg als zoekgebied is aangewezen. Dit omdat de gemeente het autogebruik wil terugdringen en daarom hotels (en ook kantoor) binnen 400 meter van een metrohalte of treinstation wil</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				realiseren. De locatie van indiener ligt niet in deze 400 meter zone en wordt daarom niet als mogelijke locatie voor een hotel aangewezen.
42	Mobiel	Herontwikkeling	Mobiel wil voorkomen dat Indien zij een initiatiefnemer ontwikkeling van haar perceel indient, het huidige gebouw met bijbehorende parkeerplaatsen onbruikbaar zal worden doordat zij de normen voor wat betreft duurzaamheid, beeldkwaliteit en parkeren/mobiliteit na moet leven.	Een herontwikkeling binnen het bestaande bestemmingsplan is voor Mobiel mogelijk los van de richtlijnen. Echter werkt de gemeente wel aan beleid voor een energietransitie en duurzaamheid. Dit heeft op termijn mogelijk gevolgen voor het bestaande gebouw en voor een eventuele herontwikkeling binnen het bestaande bestemmingsplan. Als indiener op basis van de richtlijnen tot herontwikkeling wil komen is samenwerking met de aangrenzende percelen wenselijk om tot een goede ontwikkeling te komen.
43	Mobiel	Bouwhoogte	In de richtlijnen zijn principes opgenomen voor hoogte opbouw. Vanwege onder andere gestelde windhinder is de voorziene bouwhoogte van gebouw Ankesteyn beperkt tot 35 meter ten opzichte van 50 meter en 70 meter op andere plekken binnen het gebied. Mobiel is van mening dat geen sprake zal zijn van windhinder bij een hogere bouwhoogte dan 35 meter. Ook kan de verblijfskwaliteit in een gebied met hoge gebouwen uitstekend zijn, dit	Aangezien de gemeente voor werkstad Zuid de focus op werken blijft leggen is hier een beperkte bouwhoogte toegestaan, mede aangezien deze functies beperkt stapelbaar zijn. Voor de zones nabij de metro betekent dit 50 meter en voor de gebieden die hier buiten vallen 35 meter. In het geval van indiener betekent dit een bouwhoogte van 35 meter.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			is afhankelijk van inrichting en architectuur.	
44	Mobiel	Positie gebouw	<p>Het principe 'middelhoog haaks op de straat' kan nadelige gevolgen hebben door de specifieke ligging van gebouw Ankesteyn, ook in combinatie met de 10 meter setback. Het adres van het pand is gevestigd aan de Joan Muyskenweg en niet de Van Der Madeweg, waardoor middelhoog haaks onmogelijk is ten opzichte van de Joan Muyskenweg.</p>	<p>In dit geval is haaks op de straat, haaks op de Joan Muyskenweg omdat dit de stadsstraat is.</p>
45	Mobiel	Behoud gebruik	<p>Mobiel verzoekt u de rechten van bestaande gebouwen/reeds ontwikkelde percelen te waarborgen, in die zin dat een met een initiatief gepaard gaande herontwikkeling/transformatie van een bestaand pand niet (of slechts waar mogelijk) getoetst zal worden aan de principes en normen uit de richtlijnen.</p>	<p>De richtlijnen komen niet in plaats van het bestaande bestemmingsplan maar in aanvulling daarop en vormen het ruimtelijk beleid voor het ABPZ. Bestaande juridisch-planologische blijven ook met het vaststellen van de richtlijnen behouden en vervallen pas op het moment een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Wel zal de gemeente ook bij ontwikkeling binnen het bestaande bestemmingsplan bij toetsing kijken of kan worden voldaan aan de richtlijnen. De gemeente werkt aan uitwerking van beleid op het gebied van duurzaamheid. Dit betreft algemeen beleid dat niet alleen betrekking heeft op</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				ontwikkeling maar ook op bestaande situaties
46	Mobiel	Parkeren	<p>Om aan de parkeernorm te kunnen blijven voldoen, zijn parkeerplaatsen buiten eigen terrein noodzakelijk voor indiener. Mobiel verzoekt u daarom bij de herontwikkeling van het gebied rekening te houden met de aanwezigheid van het kantoorgebouw Ankestyn en de daarbij behorende parkeernorm door parkeerplaatsen in openbaar gebied te behouden. Indien parkeerplaatsen verloren gaan, verliest Mobiel (een deel van) haar huurders wat grote financiële gevolgen heeft.</p>	<p>De gemeente laat parkeeronderzoek uitvoeren om te beoordelen in welke mate de openbare parkeerplaatsen gebruikt worden. Dat is niet overal gelijk. Op basis van dit onderzoek wordt bekeken welke parkeerplekken nodig zijn, zodat indiener en andere gebruikers van het ABPZ over voldoende parkeerplekken beschikken. Bij herontwikkeling wordt gekeken naar andere gebouwde parkeeroplossingen, waardoor mogelijk minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig zijn in combinatie met het terugdringen van het autogebruik. Voor hotels en kantoren is het autogebruik terug te dringen door minder parkeerplekken aan te bieden en nabij (400 meter) openbaar vervoer (metro en trein) deze functies te realiseren.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
47	Mobiel	Setback	Is het noodzaak een 10 meter setback op te nemen t.o.v. de WBW?  Om windhinder te voorkomen en vanwege de menselijke maat is de setback vereist.
48	Amvest	Algemeen	<i>Amvest bevestigt een aantal van de uitgangspunten en of licht toe hoe die in het plan worden meegenomen. Indien hier geen vraag of opmerking bij wordt gegeven is dit niet opgenomen in de NvB. Daarnaast worden enkele vragen meerdere keren gesteld, bijv. de maatschappelijke voorzieningen, hier wordt slechts eenmaal antwoord op gegeven.</i>
49	Amvest	Bouwhoogte	Bouwhoogtekaart / alleen rand aan wbw aangegeven als 70 m bouwhoogte, rest 50m. Wijkt af van pg 11; ontwerp wordt onevenwichtiger: gebouw evenwijdig langs slinger en evenwijdig langs de wbw. Beide torens 70 meter hoog geeft duidelijker landmark  In de eerste plaats is de gemeente van mening dat een bouwhoogte van maximaal 50 meter op de kavel van de voormalige HvA beter op zijn plaats is in aansluiting op de omgeving. De gemeente is echter bereid om te kijken of op de kop een bouwhoogte van 70 meter ruimtelijk inpasbaar is. In de tweede plaats wordt op pagina 11 enkel gesteld dat op enkele plekken tot 70 meter gebouwd kan worden. De specificatie op pagina 21 geeft aan dat enkel in aansluiting op het Bajes Kwartier tot 70 meter wordt gebouwd. Aangezien een metrohalte niet binnen 400 meter aanwezig is kan niet overal tot 70 meter worden gebouwd. Ook met een hoogte van 50 meter kan een duidelijk landmark worden geplaatst.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

50	Amvest	Setback	Torens niet direct aan de straat i.v.m. schaduw/ windhinder op pagina 22. Hiervoor is toch al de setback?	Hiermee wordt de setback bedoeld en dus staan torens niet direct aan de straat. De tekst is aangepast om dit duidelijker naar voren te laten komen.
51	Amvest	Basishoogte	Delen tot 35 m vormen geen lange wanden; Het project bestaat juist uit enkele lange wanden, weliswaar in de plint gesegmenteerd.	De toepassing van de setback voorkomt een ongewenste lange wand aan de straat. De tekst in de richtlijnen wordt aangepast zodat dit duidelijker naar voren komt.
52	Amvest	Bouwmassa	Minimaal 50% van de massa bestaat uit basis hoogte. Norm onduidelijk: beter 50% van de gevellengte; massa beleef je niet van straat, wel het aanzicht	De 50% bouwmassa wordt aangepast naar 50% gevellengte. 50% van de straatlengte is maximaal 18 meter en 5 bouwlagen hoog. Gezien de hoogte van de torens zal er meer dan 50% van het programma in de torens zitten.
53	Amvest	Footprint torens	Oppervlakte van de torens max 800m2 tot 50 m / max 600 m2 tot 70m Vanaf 11e verdieping 650m2 / 750 m2 incl. balkons. Voorstel is om maxima te vergroten of bandbreedte op te nemen.	Naar het oordeel van de gemeente is ook met een footprint van 600 m2 een goede woontoren te realiseren. De footprint wordt daarom niet verhoogd.
54	Amvest	Maatschappelijk programma	7% gereserveerd voor maatschappelijk Wat wordt hiermee bedoeld? Hoe in te vullen?	Zoals aangegeven in de richtlijnen wordt dit met de uitwerking van de plannen ingevuld, zie pagina 61. Dat betekent dat de gemeente in overleg met partijen gaat onderzoeken en afspraken maken om te zorgen voor voldoende maatschappelijk programma zoals basisonderwijs.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
55	Amvest	Sociale woningen	30% woonprogramma is sociaal (in BVO gemeten) In onze LOI 30% van het aantal woningen. Geldt dit voor het totaal van de gehele driehoek?	De 30% sociaal geldt voor het geheel, indien op een andere in het ABPZ plek meer sociaal wordt gerealiseerd kan dit elders gecompenseerd worden. Hierover zullen partijen onderling overeenstemming moeten bereiken.
56	Amvest		Wonen max 80% / 32.000m2 Uitgangspunt 40.000 m2 wonen (exclusief parkeerfuncties (zoals stallings-parkeergarage en fietsenstalling) en (fietsen)bergingen voor de woningen) voorde hogeschoolkavel. In de richtlijnen nu integraal genoemd met naastgelegen kavels. Indien naastgelegen kavel meegenomen wordt, dan m2 verhogen naar rato. Zie ook bovenstaand punt 3 onder planontwikkeling Wenckebachweg (Dialogue)	Uit een onderzoek naar het laadvermogen blijkt dat 45.000 m2 voor de kavel het maximum is. Dit betreft niet alleen de kavel van de voormalige HvA maar de kavel daar ten oosten van. Dat maximum is tot stand gekomen op basis van vergelijkingen met andere bouwvelden.
57	Amvest		Kantorenfunctie op hogeschoolkavel niet toegestaan. Afgesproken is beide functies blijvend toe te staan.	De gemeente wenst zoveel mogelijk kantoren te transformeren naar wonen. Daarom is het niet wenselijk om het bestaande aantal m2 kantoren een op een terug te laten komen. Dit aangezien er op dit moment in het deelgebied Weespertrekvaart Zuid vergeleken met de andere deelgebieden veel kantoor aanwezig is.
58	Amvest	Programma	Hoe min 20% maatschappelijk/bedrijven/horeca interpreteren Facilitaire plint is ca 2660:	De gemeente heeft redelijk veel flexibiliteit ingebouwd door de functies deels uitwisselbaar te maken. Deze functies hoeven



	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			eisen niet te stringent opnemen	niet in de plint gerealiseerd te worden, echter is dit voor sommige functies wel gewenst vanwege de leefbaarheid.
59	Amvest	Maatschappelijk programma	Min 2.800 maatschappelijk. Wat wordt hiermee bedoeld / geldt dit ook voor facilitaire voorzieningen?	De 7% maatschappelijk geldt voor (basis)scholen, zorgvoorzieningen etc. Zie antwoord eerdere opmerking. Voor retail, als daarmee facilitair wordt bedoeld, is slechts beperkt ruimte, dit is geen onderdeel van deze 7%.
60	Amvest	Inrichting straten	Richtlijnen: maatvoering straten Regel onduidelijk: Wenckebachweg is hoofdstraat, moet deze 15 of 20 meter worden? Is dit het volledige profiel? Hoe afstand gebouw daarop afstemmen?	Als de Wenckebachweg als doorgaande straat wordt aangemerkt dient deze 20 meter breed te zijn, p 76. Niet duidelijk nu in de richtlijnen hoe dit wordt gezien, p. 42.
61	Amvest	Wonen segmentering	Principes verdeling duurzaam woningaanbod: 30% sociaal 30% gemiddeld 50m2 GO 70% gemiddeld 70 m2 GO - middelduur 40-50% (<€ 1.000) 30% gemiddeld 50m2 GO 70% gemiddeld 70 m2 GO 30% van het aantal woningen t.b.v. sociaal is opgenomen en afgesproken in LOI; geen aanvullende eisen over huurprijzen en afmetingen; Amvest is langdurig aanwezig en weet welk product gewenst is. Afmetingen/huurprijnsbeperkingen werken hier belemmerend.	De gemeente werkt aan haar eigen beleid omdat verder te verfijnen en daarmee een bredere doelgroep te huisvesten, zoals het middensegment. Dat betekent van de 70% vrije sector 40% in het middensegment gerealiseerd moet worden. Wel gaat de gemeente minder stringent om met de omvang van de woningen, naar aanleiding van de inspraakreacties. Voor sociaal en middeldure huur worden de woninggroottes aangepast naar: - 30% groter dan 70 m2 GBO - 40% groter dan 50 m2 GBO - 20 % groter dan 30 m2 GBO

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			- 10% kleine woningen met gedeelde voorzieningen	
62	Amvest	Parkeren	<p>Parkeernorm max 0.5 per woning Lagere norm mag. Nu 0.2 opgenomen. Is het relevant om norm op te nemen? Parkeren moet immers in gebouwde vorm worden uitgevoerd.</p>	<p>Minder mag zoals opgenomen door indiener. Het plan moet worden voorzien van een mobiliteitsplan om te zorgen voor onderbouwing van de lage parkeernorm en stimuleren van andere vormen van vervoer. Hoewel de kans op meer dan 0,5 parkeerplekken per woning klein is, kiest de gemeente ervoor toch een hard maximum op te nemen als parkeernorm.</p>
63	Amvest		<p>Geen ruimte voor supermarkten: wel kleinschalige winkels Nieuwe winkels ver weg; locatie potentieel juist geschikt, waarom verbieden in omgeving. Is juist een welkome toevoeging voor de bewoners. Kan evt. ook in kleinere vorm worden toegestaan?</p>	<p>Zoals gesteld in richtlijnen kan kleinschalige retail aanvullend op het wonen worden toegevoegd.</p>
64	Amvest	Fietsverbindingen	<p>Noord/zuid routes Er zijn reeds drie fietsdoorgangen onder A10 aanwezig (2 niet op tekening) is het niet mogelijk deze te verbeteren?</p>	<p>Het uitgangspunt is om de bestaande fietsroutes te verbeteren. Daarnaast wordt de haalbaarheid van een fietsbrug over de A10 onderzocht. Voor verbeteren bestaande routes en</p>

				eventuele nieuwe routes zijn investeringen nodig die uit de ontwikkeling moet komen. De gemeente is en gaat daarover in gesprek met initiatiefnemers.
65	Amvest	Water	Groen en water: - onderzoek naar aanleg nieuwe waterroutes. Er is behoorlijk wat waterberging rondom het pand. Wat is noodzaak extra waterweg, zeker gezien diepte hiervan	Het gaat om een robuuste waterstructuur voor het hele gebied, waarbij het water bijdraagt aan de kwaliteit van de straten. Nadere uitwerking ligt op het niveau van dit deelgebied en niet op het niveau van de richtlijnen.
66	Amvest	Algemeen	<p>Wat ons nu opvalt is, dat wij in deze richtlijnen worden geconfronteerd met 'normen' die niet eerder besproken zijn, maar waarvan we hebben aangegeven, hieraan niet te kunnen voldoen. Enerzijds omdat we dit als verhuurder niet wenselijk achten en anderzijds omdat het financieel niet mogelijk is. Het is spijtig, dat we dit aan moeten geven, temeer omdat wij van mening zijn dat we zeer pragmatisch en coöperatief hebben deelgenomen om de snelheid erin te houden.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat onze reactie op de Richtlijnen voor Ontwikkeling aansluiten bij hetgeen wij afgelopen periode met elkaar hebben besproken en in de definitieve versie kan worden opgenomen. Uiteraard zijn we bereid om onze reactie toe te lichten.</p>	Voor het ABPZ is gekozen voor een parallel traject waarbij de gemeente werkt aan haar beleid voor de ontwikkeling van het gebied en tegelijkertijd in gesprek is met partijen die die ontwikkeling moeten realiseren. Dat kan inderdaad betekenen dat normen strenger zijn geworden als gevolg van de ontwikkeling van het beleid en overleg met partijen. Het strenger worden van normen zit vooral op het gebied van wonen omdat de hoofdmoot van de stedenbouwkundige normen al eerder met partijen was besproken in de vorm van workshops.
67		Bouwdichtheid	Pag. 8. Hoge dichtheid. Wat wordt bedoeld?	Dit wordt nader toegelicht op p.20 - 23 van de richtlijnen.

68		Bouwhoogte	Pag. 11. Er is sprake van twee hoogbouwclusters bij de NS-stations, met 'daartussen torens tot ongeveer 70 m. met name bij de metrostations'. Dit sluit niet goed aan op de reeds met de gemeente besproken stedenbouwkundige opzet van de Amstelwerf	Dit wordt nader toegelicht op p.20 - 23 van de richtlijnen. De gemeente heeft altijd aangegeven dat wat de gemeente betreft de maximum bouwhoogte voor Amstelwerf op 70 meter ligt.
69		Duurzaamheid	Pag. 16. De BREEAM-methodiek wordt vastgesteld, dat is een beperkte methodiek voor kantoorgebouwen. Dat is beperkend. Er zijn nl. ook andere en beter toepasbare methoden, o.a. die voor de EPC en de bij de omgevingsvergunning behorende vrijstellingsmogelijkheid	In de optiek van de gemeente is BREEAM ook geschikt voor kantoorgebouwen. In het op te stellen duurzaamheidsbeleid van de gemeente wordt dit verder uitgewerkt. Daarin wordt ook meegenomen wel toetsingskader wordt toegepast.
70		Bouwhoogte	Pag. 20. De bouwhoogten en verdeling zijn arbitrair en slecht onderbouwd. De hoogten zijn niet gerelateerd aan de eventueel gewenste dichtheden.	De maximale bouwhoogte is gebaseerd op de ligging nabij een metrohalte, max 400 meter, en de ligging aan het water. De gemeente heeft een laadvermogen studie uitgevoerd om te onderzoeken welke bouwmassa hiermee mogelijk is per bouwveld. De bouwmassa wordt per bouwveld vermeld bij het betreffende deelgebied.
71		Bouwhoogte	Pag. 22. De bouwhoogte (i.c. van 17 meter) is niet gerelateerd aan de straatbreedte. De 35 m. gesloten hoogte langs de A10 is niet gemotiveerd en geeft mogelijk nadelige belichting voor de noordelijkere bebouwing	Zoals in de richtlijnen aangegeven is de beleving vanaf de A10 anders dan vanaf andere wegen, om deze reden geldt aan de A10 niet de genoemde beperking. Bij de planuitwerking dient rekening te worden gehouden met belichting voor de achterliggende bebouwing.

72		Bouwhoogte	Pag. 23. De slankheid van de eventuele torens is niet gemotiveerd. Slanke torens van 600 m <sup>2</sup> hebben een zijde van ± 25 m, bij een hoogte van < 70 m. niet echt slank te noemen.	Dit wordt door de gemeente als een slanke toren gezien. Door voor dergelijke afmetingen te kiezen biedt de toren nog voldoende massa om financieel uitvoerbaar te zijn en te transformeren.
73		Aansluiting andere gebieden	Pag. 24. Werkstad Noord sluit in tegenstelling tot de tekst niet aan op het Amstelkwartier en het kauwgomballenterrein. Het ligt ernaast, en wordt er duurzaam van gescheiden door de spoorzone. De Duivendrechtsevaart als identiteitsdrager lijkt te minimaal. Het gebied is een cul-de-sac, dat slechts door grote ingrepen kan worden veranderd. Die ingrepen worden niet voorgesteld en lijken niet haalbaar. De identiteit zal dus die van een cul-de-sac moeten worden.	Bij de nadere planuitwerking zal moeten blijken in hoeverre de Duivendrechtsevaart als identiteitsdrager gebruikt kan worden en in hoeverre de voorgestelde ingrepen haalbaar zijn.
74		Wonen	Pag. 32. "Wonen kan in de hoogte, aan de Spaklerweg en in woonboten aan de Willem Fenengastraat." Dat is een te grote beperking. Juist in de andere niet genoemde delen moet ook kunnen worden gewoond. Het vrijmaken van woonboten heeft niets te maken met de 'bereikbaarheid van de westkant' van het metrostation.	Niet enkel in de Spaklerweg is wonen mogelijk, de tekst wordt aangepast om dit te verduidelijken. Met de westzijde wordt bedoeld de westzijde van de Duivendrechtsevaart, ook daar liggen woonboten en is het wenselijk het station beter bereikbaar te maken. De tekst hierop wordt verduidelijkt.
75		Wonen	Pag. 34. 2. Amstelwerf. "Een complete mix" is strijdig met pag. 32, maar wel te prefereren. Het vrijmaken van de woonboten op twee plaatsen is niet gemotiveerd. 'Wonen lijkt kansrijk op' is	Zoals hierboven vermeld wordt de tekst op pagina 32 aangepast. Het is wenselijk om op de twee plekken woonboten te verwijderen. Wonen lijkt

			weer strijdig met eerdere standpunten over wonen. Ook de opmerking over de hoeveelheid torens sluit daar niet op aan en is overigens niet gemotiveerd.	kansrijk maar is afhankelijk van de geluidsbelasting vanaf de A10. De tekst is hierop gelijkgesteld.
76		Bouwmassa	Pag. 35. De verdeling van 210.000 m2 is onduidelijk. Is 'werken' iets anders dan kantoren of bedrijven? De beschikbare vierkante meters dienen zoals afgesproken proportioneel over de kavelgroottes worden verdeeld.	Onder werken wordt (creatieve) bedrijfsruimte verstaan, kantoor valt hier niet onder. De beschikbare vierkante meters worden inderdaad proportioneel over de kavelgroottes verdeeld bij de planuitwerking van dit deelgebied.
77		Rooilijn	Pag. 36. 2. Amstelwerf. "De rooilijn ...in het zuidelijke deel..." is onbegrijpelijk vooral gezien de ruime taluds noord en zuid. De getekende verkeer lus in de Aanvullingen d.d. 12 maart 2019 is niet volgens gemaakte afspraken en ten ene male af te wijzen. De verkeer lus rondom en over de kade heeft per definitie maar één zijde. Dat wordt dus de eenzijdige aanvoer-, en bevoorradingsstraat. De opmerking daarover dient te worden geschrapt. Voorts dient hier de structuur volgens de gemaakte afspraken en plannen te worden ingevoegd. De richtlijnen dienen voor de Amstelwerf te worden vervangen door het reeds gemaakte Ruimtelijk kader.	De richtlijnen zullen hierop worden aangepast. Waarbij sprake is van ontsluiting voor het autoverkeer met name aan de buitenzijden van Amstelwerf zodat het middengebied autoluw kan worden.
78		Plint	Pag. 46. Activeer de straat, lijkt alleen horeca te zijn. Is daar volume voor?	Ook met een werk of kantoorfunctie kan een actieve plint worden gecreëerd door bijvoorbeeld de lobby of kantine in de plint te plaatsen.

79		Mobiliteit	Pag. 48. Wat wordt bedoeld met multimodaliteit? Geen enkele innovatieve mobiliteit genoemd.	Bedoeld wordt dat het gebied op dit moment multimodaal bereikbaar is, auto, fiets, tram etc. Vervolgens worden op p. 48 voorbeelden van duurzame mobiliteit genoemd als elektrisch vervoer en deelauto's, om traditioneel autogebruik te verminderen.
80			Pag. 56. Voeg toe: Respecteer bestaande verkavelingen	Uiteraard worden bestaande verkavelingen gerespecteerd. Echter kan het voor de transformatie van het ABPZ wenselijk zijn om anders te verkavelen. Om deze reden wordt de suggestie niet toegevoegd aan de richtlijnen.
81		Flexibele gebouwen	Pag. 58. Alle genoemde punten zijn belemmerend voor een goede ontwikkeling op termijn. De titel is genoeg. Dit geldt ook voor de voorgaande punten 1 t/m 5.	De gemeente is van mening dat de titels van de 6 principes enige toelichting nodig hebben. Uiteraard zorgt dit voor uitdagingen (belemmeringen genoemd door indiener), maar deze zijn nodig om een duurzaam werk en leefklimaat te creëren.
82		Kantoor	Pag. 63. Er staat 25.000 m2 kantoren voor Werkstad Noord. Op pag. 34 staat 25.000 m2 nieuwe kantoren voor Amstelwerf, op pag. 35, 35.000 m2 kantoren voor Amstelwerf en 19.000 m2 boor Waternet. Dat is niet te rijmen. Voorlopig dus 35.000 m2 voor Amstelwerf.	De genoemde 25.000 m2 nieuw kantoor onder het kopje Amstelwerf heeft betrekking op Werkstad Noord in geheel, zoals ook aangegeven in het kader richtlijnen op pagina 34. Dit wordt verduidelijkt in richtlijnen. Het op pagina 35 genoemde totaal van 35.000 m2 kantoor voor Amstelwerf is een optelling

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				van bestaand metrage en nog te realiseren metrage.
83		Supermarkt/ retail	Pag. 67. De Retail en Groothandel zal in een cul-de-sac als Amstelwerf ook mogelijk moeten zijn.	De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor commerciële voorzieningen op het ABPZ, nadat dit onderzoek door de gemeente is vastgesteld als beleid worden de resultaten hiervan openbaar toegankelijk. Aan retail blijkt slechts beperkt behoefte te zijn, daarom is enkel kleinschalige retail (zoals een gemak winkel) toegestaan. De Amstelstroomlaan wordt een gebied waarin supermarkten en retail geclusterd worden, zoals genoemd in de richtlijnen.
84		Fietsverbindingen	Pag. 70. Het is ernstig te betwijfelen of de Duivendrechtsevaart een aantrekkelijke fietsroute kan worden. Die gaat namelijk van nergens naar nergens.	Deze gaat van de Amstelstroomlaan via metrostation Overamstel naar de Pieter Braaijweg waar een aan de fietsroute verbonden ontwikkeling is voorzien en hopelijk in de toekomst verder door in zuidelijke richting. Op basis van de richtlijnen wordt deze route verder uitgewerkt in het kader van herinrichting openbare ruimte.



Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

85		Straatbreedtes	Pag. 76/77. Straatbreedtes dienen ook te worden afgestemd op de bouwhoogten.	Ook voor een straat met een beperkte bouwhoogte dient voldoende breedte aangehouden te worden. De opbouw van de bouwhoogte en plaatsing van torens zorgt ervoor dat ook bij een hogere bouwhoogte de ervaring en benodigde breedte vergelijkbaar is met lagere bouwhoogte.
86	Persgroep	Setback	Langs de Joan Muyskenweg en Duivendrechtsevaart wordt als richtlijn een setback van 10 m voorgesteld voor bebouwing boven de 35 meter. Dit wordt beargumenteerd met het verhogen van verblijfskwaliteit en het voorkomen van windhinder. Wij zijn van mening dat een teruggesprongen plint met daarboven een overkraging dit ook realiseerbaar is. Bijv. het markante herkenningspunt bij de hoek van der Madeweg/Joan Muyskenweg, mede met de mogelijke A2 afrit, dient op verschillende manieren met verblijfskwaliteit omgegaan te worden; ofwel middels setback dan wel middels een teruggesprongen plint met overkraging.	Door indiener wordt een overkraging voorgesteld in plaats van een setback. De gemeente is van mening dat overkragingen zorgen voor schaduwwerking en de straat minder openbaar maakt. Daarom wordt een setback voorgesteld.
87	Persgroep	Basishoogte	De regel van een basishoogte van 17 meter is een significante beperking van de bebouwingsmogelijkheden, waar nu nog tot 30 meter zonder beperkingen gebouwd kan worden. Indiener begrijpt de ambitie voor het creëren van een menselijke schaal, maar dit is op verschillende manieren te creëren. Voorkomen moet worden dat met een	Naar aanleiding van inspraak is de basishoogte aangepast naar 18 meter met maximaal 5 bouwlagen. De gemeente kiest bewust voor een beperking van de bouwhoogte om bij verdere verdichting te zorgen voor de menselijke maat.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			basishoogte van 17 meter ontwikkelingen niet van de grond komen. Indiener pleit daarom voor een basishoogte van 21 meter.	
88	Persgroep	Positie gebouw	Opgenomen is in de richtlijnen dat gebouwen tot 35 meter geen lange wanden mogen vormen langs doorgaande straten. Voor de hoeklocatie stelt indiener voor de Joan Muyskenweg als hoofdinfrastructuur aan te wijzen, om discussie te voorkomen. Dit is in lijn met pagina 70 waar wordt voorgesteld om de Joan Muyskenweg als noord-zuid route wordt toegevoegd aan de hoofdinfrastructuur.	Te bevestiging, Joan Muyskenweg is de stadsstraat waar dwars op moet worden gebouwd.
89	Persgroep	Footprint torens	Voor torens wordt in de richtlijnen de footprint vastgelegd om lange brede toren te voorkomen. Tussen 35 en 50 meter gaat om 800 m2. Is dit bvo of nvo? In de combinatie met de kern (liften/trap/toilet) blijft er weinig bruikbaar vloeroppervlak over. Wij stellen daarom voor om het vloeroppervlak te verruimen naar 1000 m2 bvo.	De vloervelden boven de 35 meter zijn gemaximeerd om te voorkomen dat er grote, lompe volumes worden gerealiseerd. Dit vanuit het oogpunt dat een werkgebouw in de toekomst getransformeerd kan worden naar wonen.
90	dev real estate	Bouwhoogte	De bouwhoogte van de kavel van indiener is vastgesteld op 50 meter, Balkon aan de A10 (Joop Geesinkweg 201-224). Aangezien de kavel in het verlengde van het Bajeskwartier ligt; de kavel aan de snelweg ligt waarmee het de afrit markeert en een barrière vult voor de snelweg en bebouwing voor	Aangezien het deelgebied van indiener niet binnen een 400 meter zone van een metrohalte ligt wordt een maximale bouwhoogte van 50 meter aangehouden. Hoewel dit ook geldt voor Wenckebachweg Zuid worden hier gebouwen toegestaan met een

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			wooninitiatieven; en metro gepland is voor de toekomst	bouwhoogte van 70 meter in aansluiting op het Bajeskwartier. Hoewel een kantoorwand als geluidsscherm een interessante gedachte is, zitten hier beperkingen aan vanwege regionale afspraken in de vorm van Plabeka en daarmee de beperkte mogelijkheid om nieuwe m2 kantoor toe te voegen. Voor het ABPZ betekent dit dat nieuwe kantoor meters voornamelijk en beperkt toegestaan rondom de metrohaltes.
91	dev real estate	Footprint torens	In de richtlijnen staat vermeld dat een toren rondom de hoogte van 50 meter een oppervlakte mag hebben van 800 m2 bvo en bij een hoogte van 70 meter max 600 m2 bvo. Graag zien wij dit voor een kantoorgebouw aangepast worden naar 1000 m2 bvo. Aangezien marktconforme kantoren tegenwoordig deze oppervlakte nodig hebben.	De vloervelden boven de 35 meter zijn gemaximeerd om te voorkomen dat er grote, lompe volumes worden gerealiseerd. Dit vanuit het oogpunt dat een werkgebouw in de toekomst getransformeerd kan worden naar wonen.
92	dev real estate	Algemeen	<i>Indiener noemt een aantal punten waarover hij graag in gesprek gaat met de gemeente.</i>	

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
93	dev real estate	Kantoren	<p>In het deelgebied Weespertrekvaart worden nu enkel kantoor meters onttrokken. Wij zien graag opgenomen worden dat lokaal, bijv. bij perceel indiener kantoor meters toegevoegd kunnen worden. Dit aangezien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- op de locatie van indiener vanwege de A10 geen woonprogramma te realiseren is.</li> <li>- in het deelgebied Weespertrekvaart diverse ontwikkelaars voornemens zijn kantoor meters te onttrekken. Hiermee ontstaat ruimte voor kantoor op plekken waar geen woningen te realiseren zijn. Hiermee blijft de leefbaarheid behouden door een gezonde balans van een woon- en werkprogramma.</li> <li>- kantoor gebouwen langs de A10 voor een (akoestische) schil voor het achterliggende woonprogramma. Rekening houdend met deze dubbele functie, en kantoorvloeren die minder gevoelig zijn voor hoog en laag economisch tij, zien wij graag opgenomen worden dat er op deze locatie wel degelijk een kantoorpotentieel ligt.</li> </ul>	<p>De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden voor nieuwe kantoren in het ABPZ. Hieruit blijkt dat slechts beperkt ruimte is voor nieuwe kantoorruimte, de genoemde metrages in de richtlijnen. Aangezien Ouder-Amstel autogebruik tracht terug te dringen worden kantoren voornamelijk gerealiseerd rondom multimodale knooppunten en beperkter bij metrostations. De locatie aan de A10 ligt niet binnen 400 meter van een metro is daarom niet aangewezen als een locatie waar in beginsel nieuwe kantoren ontwikkeld kunnen worden. De gemeente begrijpt echter wel dat woningbouw op sommige locaties moeilijk uitvoerbaar is en dat ander programma nodig is om te kunnen ontwikkelen. De gemeente heeft de ambitie om te transformeren, en het kantorenaantal te laten afnemen, waarbij bestaande meters die na transformatie vrijkomen ingezet kunnen worden op andere locaties.</p>
94	Woonboten	Algemeen	<p>Indiener vertegenwoordigt de belangen van meerdere in het ABPZ gelegen woonboten. Indiener verzoekt de gemeente rekening te houden met de belangen van haar cliënten in de</p>	<p>De gemeente betreft de belangen bij de verdere besluitvorming over de richtlijnen en zal indiener informeren over de punten van</p>

## Onderwerp

## Inspraakreactie

## Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			<p>verdere besluitvorming. Ten aanzien van onderstaande punten verzoekt indiener haar cliënten tijdig te informeren.</p>	<p>de zienswijze van indiener en de reactie daarop van de gemeente.</p>
95	Woonboten	Bouwhoogte	<p>In de richtlijnen wordt een bouwhoogte mogelijk gemaakt van 70 meter, dit is een aanzienlijke verruiming t.o.v. de huidige maximale bouwhoogte. Voor de ligplaatsen bij het GVB- terrein geldt nu een bouwhoogte van 15 meter en voor het blok ten oosten van de ligplaatsen tevens 15 meter, echter met een wijzigingsbevoegdheid naar 45 meter. Deze verruiming van bouwhoogte kan aanzienlijke consequenties hebben voor de cliënten van indiener: inbreuk op privacy, windhinder, schaduwwerking, aanzicht etc.</p>	<p>In de uitwerking van de plannen worden de consequenties voor de cliënten van indiener in kaart gebracht zodat zoveel mogelijk rekening gehouden kan worden met de genoemde punten.</p>
96	Woonboten	Setback	<p>Bij de 10 meter setback wordt niet duidelijk welke bebouwingshoogte is toegestaan bij deze 10 meter zone. Graag een toelichting welke hoogte hier is toegestaan.</p>	<p>Binnen de 10 meter setback is de basishoogte toegestaan.</p>
97	Woonboten	Windhinder	<p>Bij gebouwen met een hoogte van 70 meter is windhinder te verwachten. Cliënten van indiener gaan ervan uit dat, mede vanuit het juridisch planologisch kader, vroegtijdig benodigde onderzoeken worden uitgevoerd, met i.i.g. een windhinderonderzoek. Indiener verzoekt het college en de raad mits uit onderzoeken dit blijkt, tijdig maatregelen te borgen in de nog op te stellen bestemmingsplannen.</p>	<p>Windhinder is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen. Op het gebied van windhinder zal op planniveau de nodige onderzoeken uitgevoerd en maatregelen genomen moeten worden om windhinder zoveel mogelijk te voorkomen. Daarom is een setback bij gebouwen wenselijk.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
98	Bastion	Hotel	<p>Indiener heeft een hotel in het deelgebied Lus aan de A10. In dit deelgebied is geen programma opgenomen. Indiener heeft de wens om het hotel uit te breiden, hiervoor is vanuit de markt meer dan voldoende vraag. Indiener verzoekt de door indiener gewenste ontwikkeling mogelijk te maken binnen de richtlijnen.</p>	<p>Zoals genoemd in de richtlijnen lijkt er op basis van onderzoek ruimte voor circa 2 nieuwe hotelvestigingen. Deze zijn gesitueerd in werkstad Zuid omdat er in het noordelijk deel (vooral in Amsterdam) al hotels zijn gevestigd en in Werkstad Zuid mengen met wonen niet kan. Aangezien indiener reeds een hotel heeft in het ABPZ is dit een aanleiding om te verkennen of er mogelijkheden zijn voor uitbreiding van het bestaande hotel.</p>
99	PB Capital	Bouwhoogte	<p>Indiener heeft bezit op de van der Madeweg 9-13 en onderzoekt mogelijkheden voor herontwikkeling. Indiener erkent een groot deel van uitgangspunten van de richtlijnen. Echter niet dat juist voor deze locatie in de bouwhoogtekaart (pagina 20) de laagste maximale bouwhoogte is toegekend, namelijk 35 meter. Dit beperkt de mogelijkheid tot het verhogen van dichtheid en het invoegen van verschillende functies met toevoeging van publiek groen. Ophogen van de maximale bouwhoogte naar 50 meter binnen de cirkel ten opzichte van Metrostation Van der Madeweg is hier geadviseerd, mede vanwege het feit dat de locatie van indiener binnen 400 meter van het metrostation van der Madeweg ligt.</p>	<p>Aangezien de focus voor werkstad Zuid op werken ligt is hier een beperkte bouwhoogte toegestaan. Voor de zones nabij de metro betekent dit 50 meter en voor de gebieden die hier buiten vallen 35 meter. Hoewel een deel van de kavel van indiener binnen de 400 meter zone van de metro valt wordt hier het gehele bouwveld aangehouden voor de bepaling van de maximale bouwhoogte, en het grootste gedeelte van het bouwveld ligt buiten de 400 meter zone. In het geval van indiener betekent dit een bouwhoogte van 35 meter.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie		Beantwoording gemeente
100	APF Capital	Algemeen	Indiener geeft aan dat in de richtlijnen niet duidelijk wordt aangegeven of het perceel aan de Wenckebachweg 180 onderdeel uitmaakt van de richtlijnen.	De Wenckebachweg 180 maakt geen onderdeel uit van de richtlijnen, omdat het adres in de gemeente Amsterdam ligt. De richtlijnen gaan enkel over het gebied van de Weespertrekvaart gelegen in de gemeente Ouder-Amstel, de gemeentegrens tussen Amsterdam en Ouder-Amstel is de begrenzing van de richtlijnen.
101	APF Capital	Bouwmassa	Voor het deelgebied A10-zone aangegeven: min 20% = 26.000 m <sup>2</sup> en max 70% = 91.000 m <sup>2</sup> , heeft dit betrekking op bedrijven? Maximaal 30.000 m <sup>2</sup> kantoren zouden wij graag ruimer geformuleerd zien.	De genoemde metrages (min 20% en max 70%) hebben zoals ingegeven in de afbeelding betrekking op maatschappelijk, kantoren, bedrijven en horeca. In het deelgebied A10-zone blijft 30.000 m <sup>2</sup> kantoor de metrage dat gehanteerd wordt. Dit zijn nieuw toe te voegen meters. Dus bestaande meters die na transformatie vrijkomen kunnen echter wel op een andere plaats in het deelgebied gebruikt worden.
102	APF Capital	Wonen segmentering	Van potentiële woonprogramma's zouden wij graag de stringente regulering zien vervallen aangezien verschillende producten maatwerk behoeven.	De gemeente werkt aan haar eigen beleid omdat verder te verfijnen en daarmee een bredere doelgroep te huisvesten, zoals het middensegment. Dat betekent van de 70% vrije sector 40% in het middensegment gerealiseerd moet worden. Wel gaat de gemeente minder stringent om met de omvang

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
				van de woningen, naar aanleiding van de inspraakreacties.
103	APF Capital	Nieuwe metro	Verder is het OV in het gebied een belangrijk punt van aandacht. In het plan wordt met betrekking tot de metro hier beperkte informatie over gegeven en dat zaken vooral nog verder onderzocht dienen te worden. Zijn er inmiddels concrete ontwikkelingen op dit punt?	Op dit moment worden door de Vervoersregio de eerste verkenningen uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de in de richtlijnen genoemde metrohalte. Over de haalbaarheid van de nieuwe metrohalte is echter nog niks te zeggen op dit moment.
104	APF Capital	Basishoogte	Tevens zijn criteria opgenomen voor de basishoogte aan de straat (max. 17 meter, waar 50% van het gebouw aan dient te voldoen). Voorts moeten de delen tot 35 meter haaks op de hoofdinfrastructuur staan (p. 21-22). Onduidelijk is waar deze criteria op gebaseerd zijn, wat hier de achterliggende gedachte achter is en hoe de gemeente tot deze aantallen/verdeling is gekomen.	Om zorg te dragen voor menselijke maat is de basishoogte aan de straat maximaal 18 meter en maximaal 5 verdiepingen. Minimaal 50% van de bouwmassa bestaat uit deze basishoogte, zodat torens en lagere delen worden afgewisseld. Aan de straat is deze basishoogte herkenbaar. Torens staan niet direct aan de straat om windhinder te voorkomen en schaduw te verminderen. Langere wanden tot vijfendertig meter hoogte zijn wel mogelijk langs de A10: de snelheid en ruimtebeleving zijn hier anders en met een hogere basis kan meer gezicht naar de snelweg worden



Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			gemaakt. Dit is bijvoorbeeld te zien bij G-Star.	
105	Rockspring	Basishoogte	<p>In de RWO staat een basishoogte van 17 meter met 4 tot 5 lagen. In het ruimtelijk kader waarin de volume studie van Rockspring was opgenomen werd gesproken van een basis laag van 5 tot 7 lagen zonder uniforme hoogte. Onze vraag is waarom hiervan af wordt geweken.</p>	<p>Het ruimtelijk kader waarnaar wordt verwezen had nog geen goedkeuring van de gemeente en week op meerdere vlakken af van de concept richtlijnen, waaronder op het punt van de basishoogte. De richtlijnen zijn maatgevend omdat die formeel door college en gemeenteraad worden vastgesteld.</p>
106	Rockspring	Bouwmassa	<p>Daarnaast staat een getal van 50% van de bouwmassa, dat die de basishoogte moet hebben. Wat wordt hiermee bedoeld? Graag ontvangen wij hier nadere toelichting op, waarna een eventuele zienswijze kan worden overwogen.</p>	<p>De 50% bouwmassa wordt aangepast naar 50% gevellengte. 50% van de straatlengte is maximaal 18 meter hoog. Gezien de hoogte van de torens zal er meer dan 50% van het programma in de torens zitten.</p>
107	Rockspring	Groen	<p>Bij richtlijnen bullet 3 staat dat minimaal 50% van de niet bebouwde ruimte groen is ingericht. Dat is een mooi doel, waar Rockspring zich in kan vinden. Het kan echter zo zijn dat dit een groeninrichting is op een parkeerdek, indien het ondergrondse programma hier aanleiding toe geeft.</p>	<p>Met de lage parkeernorm die gehanteerd wordt voor het gebied zou de parkeervoorziening veelal onder het gebouw geplaatst moeten kunnen worden en is er dus ruimte voor groen in volle grond. Nadere planuitwerking dient hier meer duidelijkheid over te geven.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
108	Rockspring	Hotel	p. 65: Hotels worden in de RWO niet toegestaan op de Amstelwerf. Het zou goed zijn een mogelijkheid daartoe open te laten. Gezien de locatie bij de afrit van de A10 en het metrostation in combinatie met de geluidsgevoelige ligging langs de A10 en de spoorlijn, kan de toevoeging van deze functie gunstig zijn als geluidsscherm voor woningbouwcomplexen en bijdragen aan de multifunctionaliteit van de buurt.	Hotels zijn slecht beperkt mogelijk zo blijkt uit marktonderzoek, daarom enkel in delen waar niet met woningbouw gemengd kan worden en gekoppeld aan OV-voorzieningen. Zie eerdere gemaakte opmerkingen met daarop reactie.
109	Rockspring	Milieucategorie	p. 64. Bedrijven in milieucategorie 3.1 (ten noorden van de A10 en 3.2 (ten zuiden van de A10) kunnen beperkend werken voor het woonprogramma en overige milieugevoelige functies op Amstelwerf. Op dit moment is niet duidelijk wat de beperkende werking van de bestaande functies voor nieuwe milieugevoelige functies (zoals wonen) is (als gevolg van geur, geluid, gevaar, stof). Wellicht kan de gemeente dit verduidelijken. Ons verzoek is geen nieuwe functies in de belastende milieucategorieën toe te staan.	De planuitwerking dient aan te tonen wat de effecten zijn van de bestaande bedrijven en infrastructuur (snelweg en spoor) op gevoelige bestemmingen. Ten zuiden van de A10 vormen nieuwe bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 geen beperking voor wonen aangezien hiervan de maximale afstand tot gemengd gebied 50 meter is.
110	Rockspring	Parkeren	p. 50: De parkeernorm wordt in deze strofe verlaagd van 1:125 naar 1:250. Dat is een behoorlijke vermindering van een commercieel voordeel ten opzichte van de percelen aan de andere kant van de A10. Juist gezien de locatie nabij een afrit en metrostation dient dit 1:125 blijven voor nieuw toe te voegen volumes.	De norm blijft gehandhaafd. Doel is autoverkeer verminderen door een alternatief te bieden. De nabijheid van de metro maakt het mogelijk een lagere parkeernorm te hanteren.

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
111	Rockspring	Rooilijn	Het kan stedenbouwkundig en commercieel interessant zijn de rooilijn op te schuiven naar de Spaklerweg. Echter de voorwaarden waaronder dit gebeurt zijn zeer bepalend voor de financiële haalbaarheid. Betreft het grondruil, erfpacht, eigendom? Lopen er kabels of leidingen? Rockspring kan hier onder voorwaarden in meegaan.	Dit dient bij de nadere planuitwerking onderzocht te worden.
112	Rockspring	Rooilijn	Het verschuiven van de rooilijn is slechts haalbaar als er een rondweg gerealiseerd kan worden om de Amstelwerf, met een kruispunt aan de zuidelijke kant nabij de A10. Deze kan de ventweg, die thans de toegang biedt tot het Zuidpark complex, vervangen.	Bij de verdere planuitwerking voor Amstelwerf moet worden bekeken wat de beste verkeerstructuur is en of het verschuiven van de rooilijn haalbaar is, waarbij autoverkeer in en het gebied gaat in de vorm van een lus denkbaar is. Daarmee ontstaat een situatie waarbij het autoverkeer zich voornamelijk bevindt aan de buitenzijde van Amstelwerf zodat het middengebied autoluw kan worden.
113	Rockspring	Samenwerking	Aan de Spaklerweg is ruimte voor zes tot zeven woontorens. Deze mededelingen werken het ongewenste principe "wie het eerste komt, eerst maalt" in de hand. De gemeente zou daarom het programma per kavel/eigendom moeten bepalen, niet uitsluitend een programma voor Werkstad Noord of de Amstelwerf als geheel, (zie ook de onderbouwing van de verschillende programma op p. 62 en verder).	Per bouwveld is het maximale programma bepaald in de richtlijnen. Het programma wordt naar rato verdeeld over de verschillende partijen op een bouwveld op het moment dat er sprake is van ontwikkeling, daarvoor zijn de richtlijnen niet bedoeld. De gemeente heeft hierbij een faciliterende rol. Voor het gebied Amstelwerf is op basis van een laadvermogen studie reeds door gemeente een

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			verdeling van programma aangegeven.	
114	Rockspring	Setback	<p>p. 21 en 23: Torens met beperkte footprint: Het doel van de RWO is torens met een beperkte footprint te maken, wisselend in hoogte, niet direct naast elkaar en met een goed adres aan de straat. Dat zijn naar het oordeel van Rockspring goede uitgangspunten. Daarbij wordt een setback aangegeven van 10 m op 35m hoogte, waarschijnlijk gaat het hier om het verhinderen van windval. De setback is in onze ogen niet (overal) wenselijk juist op een hoek bij de Spaklerweg ter hoogte van Werkstad Noord moet het mogelijk zijn om een toren direct aan de straat te maken zonder of met een kleinere setback. Uiteindelijk zal onderzoek gedurende het ontwerptraject moeten aantonen dat er niet te veel windval zal zijn.</p>	<p>Naast dat windval een belangrijk uitgangspunt is een ander uitgangspunt het voorkomen van lange wanden langs de straten, zoals bij de Weesperstraat. Dit betekent dat ook bij de Spaklerweg het uitgangspunt is dat een setback wordt toegepast.</p>
115	Rockspring	Stratenstructuur	<p>Het is in de ogen van Rockspring belangrijk dat de rondweg er komt. Deze kan met goede landschapsarchitectuur tot een goede straat worden ontworpen. Ook met éézijdige bebouwing en het talud van de A10 is dat mogelijk. Het afwikkelen van autoverkeer en toeleveranciers aan de buitenzijde van de Amstelwerf geniet de voorkeur. Zo ontstaat er een autoluw binnenplein, waar goede</p>	<p>Voor de ontsluiting en verkeersstructuur dient de nadere planuitwerking aan te tonen welke variant het best past en haalbaar is.</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
			verblijfsgebieden kunnen ontstaan. De haalbaarheid van de rondweg dient onderzocht te worden. Indien uit onderzoek blijkt dat de ontsluiting van de rondweg op de Spaklerweg nabij het viaduct van de A10 niet mogelijk is, dan moet er naar de mening van Rockspring onderzocht worden of er alternatieven zijn, bijvoorbeeld de rondweg met éénrichtingsverkeer of het verkeer door de Amstelwerf. Behoud van de bestaande ventweg is dan mogelijk noodzakelijk.
116	Rockspring	Stratenstructuur	De rondweg zou beter aangezet kunnen worden rondom Amstelwerf met rode straten op de Van Marwijk Kooijstraat en de Fenengastraat, met peilen twee richtingen op voor twee richtingsverkeer. De rode peil in het midden kan dan lichtrood worden.
117	Rockspring	Stratenstructuur	Opmerking ventwegen, graag heroverwogen gezien eerdere inspraakreacties. Deze kan noodzakelijk blijken ter hoogte van de Spaklerweg.
118	Rockspring	Stratenstructuur	p. 73: Verbeelding intern raamwerk: Op deze verbeelding is de gewenste rondweg rond Amstelwerf verdwenen. Vriendelijk verzoek deze weer terug te plaatsen.
119	Rockspring	Wonen segmentering	p. 62: De verdeling van het programma (gemeten in m2 BVO van het totale woonprogramma) luid (afbeelding. Nog afgezien van de vraag of deze eisen commercieel uitvoerbaar zijn, is de vraag of het vastleggen van

De richtlijnen zijn hierop aangepast.

Zie daarvoor eerdere beantwoording.

Pagina 73 wordt verwijderd aangezien deze onvoldoende toevoegt. Op pagina 43 wordt de het raamwerk zoals besproken afgebeeld.

De gemeente werkt aan haar eigen beleid omdat verder te verfijnen en daarmee een bredere doelgroep te huisvesten, zoals het middensegment. Dat betekent

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			deze verdeling in dit stadium niet onredelijk beperkend werkt. De haalbaarheid zal van vele factoren afhangen, factoren die nu nog niet bekend zijn.	van de 70% vrije sector 40% in het middensegment gerealiseerd moet worden. Wel gaat de gemeente minder stringent om met de omvang van de woningen, naar aanleiding van de inspraakreacties.
120	Rockspring	Verdeling programma	In het RWO wordt gesproken over een totaal ontwikkelvolume van 210.000 m2 bvo. a. Is dit inclusief of exclusief bestaande bebouwing? b. Geldt het programma per kavel of voor het hele Amstelwerf en geldt dan wie het eerst komt, wie het eerst maalt? Onduidelijk is in hoeverre bij het programma voor Amstelwerf rekening is gehouden met bestaande functies. Zijn de weergegeven metrages in- of exclusief de bestaande functies (zie ook onderbouwing van de programma's op p.62 en verder)?	Dit is inclusief de bestaande bebouwing en betreft het totale programma voor Amstelwerf. Het programma wordt naar rato verdeeld over de verschillende partijen op een bouwveld bij de planuitwerking. Het bestaande programma blijft mogelijk en dit is reeds opgenomen in de door de gemeente aangegeven verdeling van programma. De richtlijnen doen enkel uitspraken over de gewenste herontwikkeling van het ABPZ, waaronder ook Amstelwerf.
121	Gemeente Amsterdam	Bouwmassa	Pag. 34 en 40 Programma. Er worden hoge dichtheden voorgesteld, hoger dan in Overamstel. Is het voorgestelde programma verkeerskundig mogelijk? Mogelijk komt de zuidelijke poot van de S111 weer in zicht. En ook vanuit milieuhinder, geluid- luchtkwaliteit etc.? Advies- neem hindercontouren en verkeersstudie op in de bijlage. Ook dienen er voorzieningen te worden gerealiseerd bijvoorbeeld scholen. Maar inzichtelijk hoeveel en waar ze landen (pag. 68) Deze mogen vanwege	Voor het te realiseren programma wordt een verkeersonderzoek uitgevoerd. Voor voorzieningen is 7% gereserveerd, dit wordt bij de planuitwerking nader ingevuld. De locatie van scholen dient nog bepaald te worden en is inderdaad een aandachtspunt vanwege de aanwezige A10. De gemeente werkt aan een plan van aanpak voor

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	Beantwoording gemeente
			luchtkwaliteit niet te dicht op de A10. Hoe zit het met andere voorzieningen, sporten en maatschappelijke voorzieningen? Hoeveel en waar?	maatschappelijke voorzieningen.
122	Gemeente Amsterdam	Duurzaamheid	Pag. 54 maak de maatregelen voor klimaatadaptatie en duurzaamheid ruimtelijk inzichtelijk. Dus meer dan alleen een ambitie uitspreken.	De richtlijnen doen vooral uitspraken over de ambitie op het gebied van duurzaamheid. Voor het ABPZ wordt nog apart duurzaamheidsbeleid opgesteld waarin de maatregelen inzichtelijk worden gemaakt.
123	Gemeente Amsterdam	Fietsverbindingen	Pag. 71 fietsroutes. Voor de Weespertrekvaartbuurt is het aantrekkelijk om een tweede fietsbrug te realiseren. Eventueel kan dit worden gefinancierd door dit deel. Kan dit worden opgenomen in de nota?	We begrijpen de wens maar de richtlijnen beperken zich tot het gebied van Ouder-Amstel omdat de gemeente geen uitspraken kan doen over investeringen die buiten de gemeentegrens liggen, zonder dat daarover afspraken zijn gemaakt.
124	Gemeente Amsterdam	Sferen	Pag. 25 sferenkaart afstemmen met de gemeente Amsterdam. De Wenckebachweg en de Spaklerweg hebben geen eigen sfeer	De sferenkaart wordt afgestemd met die van de gemeente Amsterdam.
125	Gemeente Amsterdam	Spelfout	P13: park zomerlust moet park Somerlust zijn	Wordt aangepast
126	Gemeente Amsterdam	Maatschappelijk programma	P68: gemiddeld 'minimaal' 7% vloeroppervlak voor maatschappelijke voorzieningen klinkt erg laag. Daarnaast wordt onder maatschappelijk ook broedplaats verstaan, en is er het voorbehoud om maatschappelijk om te zetten naar andere functies als er geen	Bij de uitwerking van de plannen wordt bekeken welke voorzieningen waar nodig zijn, het onderzoek naar maatschappelijke voorzieningen wordt hierbij gebruikt om te bepalen welke voorzieningen

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

127	Gemeente Amsterdam	Hoogbouw	Pag. 20 hoogbouw- afstemmen met gemeente Amsterdam. De zone ten noorden van de ring A10 is 70 meter. Dit is erg hoog, hoger dan in Overamstel.	nodig zijn. De gemeente is bezig daarop beleid te maken. Zoals in de richtlijnen benoemd zijn broedplaatsen aanvullend op de maatschappelijke voorzieningen en dus geen onderdeel van deze 7%.  In afstemming met de gemeente Amsterdam kiest Ouder-Amstel ervoor om beperkt torens van 70 meter toe te staan in dit gebied. Overigens is dit 'slechts' 5 meter hoger dan bijvoorbeeld hotel Postillion.
128	Gemeente Amsterdam	Stratenstructuur	Pag. 43 stratenpatroon afstemmen met de gemeente Amsterdam	Bij de planuitwerking wordt het stratenpatroon definitief bepaald en afgestemd met de gemeente Amsterdam. Op pagina 43 wordt enkel indicatief de gewenste richting van nieuwe straten aangegeven.
129	Gemeente Amsterdam	Verkeerstructuur	Voor het kauwgomballenkwartier stellen wij, mede op basis van de ruimtelijk economische visie van ABP uit 2017, juist een knip voor in de lokale autostructuur, om autoverkeer tussen de verschillende buurten zo veel mogelijk af te wikkelen via de hoofdwegen en sluiptverkeer te voorkomen. Een concept dat in de andere deelgebieden van Overamstel ook wordt toegepast. Het lijkt ons daarom raadzaam op korte termijn gezamenlijk te kijken naar een helder verkeersconcept waarbij de ambities zowel vanuit Ouder-Amstel als van	Ouder-Amstel acht het ook wenselijk om sluiptverkeer tussen de twee gebieden te voorkomen en neemt het voorstel van indiener om deze reden over.



Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

	Onderwerp	Inspraakreactie	Beantwoording gemeente	
			gemeente Amsterdam worden meegenomen.	
130	Gemeente Amsterdam	Water	Pag. 79 waterstructuur afstemmen met de gemeente Amsterdam, er wordt op een onlogische plek water getekend in de gemeente Amsterdam	De richtlijnen zijn hierop aangepast. Aanleggen van nieuwe infra- of waterstructuur gebeurt in overleg met de gemeente Amsterdam.
131	Gemeente Amsterdam		P21: Is het vanuit het stedelijk landschap niet logischer om de noord zuid richting te volgen, tussen te clusters Amstelstation en Bijlmer Arena?	De gemeente is van mening dat er zowel een noord-zuid richting in het gebied zit as een oost-west richting. Focus is spoor en de daarop gelegen OV-stations.

132	Welstandscommissie		<p>De commissie vindt het een interessant document en is benieuwd naar de uitwerking van dit voornemen tot onderhandelingsstedenbouw in dit gebied in transitie. Ze heeft de volgende opmerkingen als bijdrage aan de ontwikkeling van het plan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Wat is de rol van de supervisor. Hoe wordt deze rol in het document verankerd en van een juridische status voorzien.</li> <li>-Hoe verhoudt deze zich tot de positie van de supervisor van de gemeente Amsterdam.</li> <li>-De commissie mist een duidelijke analyse en typering van de verschillendeden van het gebied, zowel in de delen als in relatie tot elkaar. Wat zijn dit voor gebieden, wat maakt ze uniek/bijzonder? Wat betekent de transformatie?</li> <li>-Tevens vraagt zij een visie op de betekenis van de voorgesteld gebouwde omgeving en de verbindende openbare ruimte in analyse, tekst en referentiebeelden.</li> <li>- Een belangrijke kwaliteit van het gebied, het water en haven is beperkt omschreven en zou een aanleiding voor ontwikkeling kunnen zijn.</li> <li>-Ze merkt op dat de ontwikkel principes nog algemeen en vrijblijvend zijn. Wie gaat er zorgen voor de realisatie van de tussenstraten, levendige plinten en waterkanten. Precieze spelregels en randvoorwaarden met een juridische grondslag, wellicht op kavelniveau,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Supervisor is er om de plannen te toetsen aan de gestelde richtlijnen en daarover de gemeente te adviseren. Die rol wordt niet vastgelegd in de richtlijnen maar in een besluit van het college.</li> <li>-Omdat dit binnen de gemeentegrenzen van Ouder-Amstel ligt heeft de supervisor van de gemeente Amsterdam geen rol in het adviseren van de gemeente Ouder-Amstel.</li> <li>-De genoemde analyse van het ABPZ wordt in de ruimtelijk economische visie (REV) gemaakt. In de richtlijnen wordt nu nadrukkelijk een koppeling gemaakt tussen de REV en de richtlijnen. Daarnaast zal nog een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden waarin ook de betekenis van de gebouwde omgeving en de openbare ruimte wordt verwoord.</li> <li>-In de REV wordt ook de kwaliteit van het water nader beschreven. Naar het oordeel van de gemeente komt dit ook goed terug in de richtlijnen.</li> <li>-De plan uitwerkingen worden getoetst aan de richtlijnen. Daarnaast worden in privaatrechtelijke overeenkomsten tussen initiatiefnemers en de gemeente afspraken gemaakt over de</li> </ul>
-----	--------------------	--	--	--

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

			<p>geven een betere onderhandelingspositie met de ontwikkelende partijen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Een aantal blokken langs de A10 worden door de gemeente Amsterdam ontwikkeld. Hier geldt een belangrijke regel: Alle plinten transparant en op de openbare ruimte gericht. Zou een dergelijk uitgangspunt ook op het hele gebied van toepassing kunnen zijn en zo bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte?</li><li>- Belangrijk in de opzet van het plan is de positie van de voetganger. Deze staat gezien de maat van de omgeving onder druk. Het maaiveldniveau vraagt nadere aandacht in de opeenvolging van evenement, in profilering van de straat en de hechting van de aanliggende bebouwing.</li></ul> <p>De commissie ziet een volgende fase in de planvorming met belangstelling tegemoet.</p>	<p>ontwikkel principes. In de REV wordt het proces van planvorming en de hierbij horende afspraken beschreven.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Een van de uitgangspunten van de richtlijnen dat gebouwen een adres aan de straat krijgen. Wat betreft de transparante plint is dit in lijn met de richtlijnen. De uitwerking hiervan hoort echter niet bij de richtlijnen maar bij het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan.</li></ul>
--	--	--	---	--

133	Algemene reacties informatiebijeenkomst		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meer leefbaarheid in het gebied buiten kantooruren</li> <li>2. In de presentatie weinig groen, leefbaarheid en duurzaamheid. Hoe wordt dit gegarandeerd?</li> <li>3. Geen hotels. Dit is laagwaardige werkgelegenheid en draag nauwelijks bij de aan lokale economie.</li> <li>4. Geen hoogbouw, bouwhoogte maximaal 40 meter.</li> <li>5. Parkeernorm omhoog</li> <li>6. Graag een billijke onderbouwing van bouwhoogtes</li> <li>7. Graag een visie met uitwerking over recreatie dichtbij huis in dit gebied, gerelateerd aan het aantal potentiële recreanten uit het gebied.</li> <li>8. Nederlanders willen niet hoog wonen. Vraag aan Wenckebachweg wat de laagbouw van 3 hoog vinden van de woontoren die op ze neerkijkt.</li> <li>9. Waarom zoveel hotels?</li> <li>10. Minder hotels en meer openbaar groen</li> <li>11. Parkeren moet overal mogelijk blijven</li> <li>12. Geen hotels en geen hoogbouw.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een van de doelen van de Ruimtelijk Economische Visie, vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2017, en de richtlijnen is meer levendigheid in het gebied creëren. De verblijfsplekken en The Joan met o.a. creatieve bedrijfsruimte en zelfstandige horeca zijn de eerste stappen naar een levendig gebied.</li> <li>2. Leefbaarheid, (openbaar) groen en duurzaamheid zijn belangrijke uitgangspunten van de richtlijnen. De 6 principes voor een duurzaam leven en werkklimaat zien o.a. toe op duurzaamheid, leefbaarheid en groen.</li> <li>3. Hotels zorgen voor levendigheid en functiemening in gebieden waar vanwege milieueisen geen woningen gerealiseerd kunnen worden. De komst van nieuwe hotels in het ABPZ is met de richtlijnen beperkt op twee nieuwe hotelvestigingen.</li> </ol>
-----	---	--	---	--

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				<p>4. De gemeente kiest in gebieden nabij een metrohalte en het water voor een bouwhoogte van 50 of 70 meter. Echter zal het grootste gedeelte van de gebouwen lager zijn. Door een maximum te bebouwen oppervlakte aan te geven en strenge eisen aan de hoogbouw te stellen ontstaat (bijv. windhinder, schaduw) een levendige afwisselende stad met een hoogwaardige openbare ruimte.</p> <p>5. De gemeente heeft als doel het gebruik van duurzame mobiliteit te stimuleren. Dankzij de twee metrohaltes is het ABPZ bijzonder goed bereikbaar met het OV. Daarnaast wordt door nieuwe bedrijven een mobiliteitsplan opgesteld waarmee alternatieven voor de auto worden gezocht, bijv. gebruik van OV of deelauto's. Met de twee genoemde argumenten kan een</p>
--	--	--	--	--

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				<p>lagere parkeernorm worden vastgesteld.</p> <p>6. Zoals in de concept richtlijnen aangegeven zijn de nabijheid bij een metrohalte en het water (de twee vaarten) leidend voor het bepalen van de bouwhoogte. In de richtlijnen is de onderbouwing hiervan verder aangescherpt.</p> <p>7. Een dergelijke visie is te gedetailleerd voor de richtlijnen. Met de richtlijnen wordt slechts de mogelijkheid voor kleinschalige leisure/recreatie benoemd. Bij de uitwerking van initiatieven van initiatieven voor leisure/ recreatie dient onderzocht te worden in hoeverre er behoefte is aan het initiatief.</p> <p>8. De te realiseren woningen in het ABPZ zijn geschikt voor mensen die in gemengd stedelijk gebied willen wonen. Dit is een geheel andere doelgroep dan inwoners van de kern Ouderkerk. Echter is er in</p>

Onderwerp

Inspraakreactie

Beantwoording gemeente

				<p>de regio Amsterdam een grote behoefte aan woningen in een gemengd stedelijk gebied. 9-12. Zie beantwoording 2, 3 en 5.</p>
--	--	--	--	---