

Aan
Gemeenteraad

Van
College van B&W

Datum
21 mei 2019

Kopie

Betreft
Vaststelling richtlijnen voor ontwikkeling ABPZ

Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming voor de *Richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel* ("richtlijnen") wordt in dit memo beschreven wat de richtlijnen zijn en waarom de richtlijnen zijn opgesteld. Vervolgens wordt het proces beschreven na vaststelling van de richtlijnen door de gemeenteraad.

Van Amstel Business Park Zuid naar Werkstad Overamstel

Met de vaststelling van de *Ruimtelijk economische visie werkstad Overamstel* ("REV") is de basis gelegd voor de transformatie van het Amstel Business Park Zuid ("ABPZ") naar een gemend stedelijk gebied. Hierbij ontstaat er, naast werken, ruimte voor andere stedelijke voorzieningen als leisure, horeca en hotels. In sommige delen wordt ook wonen bedoeld. Met de transformatie verandert het ABPZ in *Werkstad Overamstel*.

Om handvatten te geven aan de transformatie naar Werkstad Overamstel is de REV uitgewerkt in concrete richtlijnen. Op het gebied van stedenbouw en architectuur is naast de richtlijnen een beeldkwaliteitsplan nodig, dit document wordt door de gemeente opgesteld.

De REV, richtlijnen en beeldkwaliteitsplan vormen uiteindelijk samen het ruimtelijk beleid Werkstad Overamstel.

Waarom richtlijnen

Zoals hierboven vermeld zijn de richtlijnen een uitwerking van de REV, en vormen de twee documenten samen met het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan het beleid voor de transformatie van het ABPZ naar Werkstad Overamstel. Met de richtlijnen wordt voor initiatiefnemers duidelijk binnen welke randvoorwaarden zij kunnen ontwikkelen. Naast het te realiseren programma, uitgangspunten voor de bebouwing (bouwhoogte), openbare ruimte en straten worden in de richtlijnen ook voorwaarden gegeven om te komen tot een duurzaam werk- en leefklimaat.

Aangezien de gemeente geen grondpositie in het ABPZ heeft, dient het initiatief voor ontwikkeling vanuit de vastgoed- en grondeigenaren te komen. Enerzijds geven de richtlijnen aan binnen welke randvoorwaarden initiatiefnemers mogen ontwikkelen. Anderzijds kan de gemeente met de richtlijnen sturing geven aan de transformatie van het ABPZ naar Werkstad Overamstel. Het projectteam stelt nog een document op waarin de werkwijze voor ontwikkeling en de hierbij horende rollen beschreven worden *Werkwijze ontwikkeling Werkstad Overamstel*. Dit kan in de vorm van een update van het bestaande projectplan of door het opstellen van een ontwikkelstrategie. Dit projectplan/de ontwikkelstrategie wordt ter kennisname richting de gemeenteraad gebracht.

Deelgebieden Werkstad Overamstel

De dynamiek in het ABPZ is zeer verschillend. Er zijn vijf deelgebieden te onderscheiden die niet alleen verschillen in ruimtelijk-programmatische opzet, maar ook in dynamiek. In de REV zijn een aantal deelgebieden benoemd. Tijdens het opstellen van de richtlijnen is gebleken dat een andere indeling van de deelgebieden beter past bij de dynamiek en mogelijkheden van het gebied.

- Weespertrekvaart Zuid

Weespertrekvaart ligt relatief in de luwte, aan de oostzijde van het spoor en ten noorden van de A10. De Wenckebachweg is de hoofdstraat van het gebied. Om daar een goede stadsstraat van te maken wordt gewerkt aan de aansluiting op de afslag. Met de nieuw te ontwikkelen woonwijk het Bajeskwartier als burens kan hier een hoogstedelijk woonmilieu ontstaan met ruimte voor bijzondere voorzieningen.

- Werkstad Noord

Werkstad Noord, ten noorden van de A10 biedt kansen om te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied met een ruig randje. De metrohalte Overamstel zorgt voor optimale bereikbaarheid, maar moet beter bereikbaar worden vanaf de westkant. Werken blijft een onderdeel van de mix, enerzijds door zittende bedrijven, anderzijds door nieuwkomers die worden aangetrokken door de stedelijke dynamiek.

- Werkstad Zuid:

In Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10, staat werken centraal. Door het werken te intensiveren en te mengen met voorzieningen, hotel en horeca, ontstaat een stedelijk werkgebied met een sterke relatie met de stad. De autobedrijven, groothandels en (bouw)materialenhandel vervullen een belangrijke functie in de stad en ontvangen veel bezoekers. De Duivendrechtsevaart kan zich ontwikkelen tot een verblijfsplek met doorgaande fietsroute richting de Amstel.

Aanpassing na inspraak

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd in de concept richtlijnen. Deze belangrijkste wijzigingen zijn hieronder samengevat:

- Woningbouwprogramma

In het woonprogramma van de conceptrichtlijnen zijn veel grote woningen opgenomen in het sociale en middeldure segment:

- 30% gemiddeld 50 m² gbo
- 70% groter dan 70 m² gbo

Uit de inspraak blijkt dat wanneer er in het sociale en middensegment woningen groter dan 70 m² gbo gerealiseerd moet worden, de kans op transformatie afneemt. Om transformatie te stimuleren is er voor gekozen om de verdeling in woninggrootte aan te passen en op basis daarvan het gesprek aan te gaan met partijen.

Onderstaande verdeling is gebaseerd op ontwikkelingen die omgeving plaats vinden:

- 30% groter dan 70 m² gbo
- 40% groter dan 50 m² gbo
- 20 % groter dan 30 m² gbo
- 10% kleine woningen met gedeelde voorzieningen

- Wonen Weespertrekvaart Zuid

In het deelgebied Weespertrekvaart zijn geen nieuwe m² kantoor toegestaan, in die zin dat alleen bestaande kantoorruimtes teruggebouwd kunnen worden. Het uitgangspunt is hier dat door transformatie het aantal m² kantoor afneemt. Echter blijkt wonen moeilijk te realiseren langs de A10 en het metro rangeerterrein wonen vanwege geluid. Dat betekent dat de ambitie voor transformatie hoog is omdat de te transformeren kantoorruimtes nodig zijn daar waar geen woningen gebouwd kunnen worden. De transformatie naar wonen is dan ook meer als ambitie geformuleerd dan als harde eis. Uit onderzoek dat nodig is bij de uitwerking van de richtlijnen in deelplannen moet blijken in hoeverre wonen haalbaar is.

Overigens wordt ook op andere locaties ervaren dat het lastig is om te transformeren naar wonen in verband met de ligging ten opzichte van het spoor en de A10.

- Basishoogte inclusief setback

In de richtlijnen zijn regels opgenomen voor een maximale basishoogte van 17 meter (max terugspring van 10 meter in een gebouw aan de straat (setback)). Dit vanuit de gedachte dat zonder setback een ingesloten gevoel tussen gebouwen ontstaat, zoals aan bijvoorbeeld aan de Weesperstraat in Amsterdam. De gemeente wil vasthouden aan de uitgangspunten van een basishoogte. Door de basis aan te passen van 17 naar 18 meter en maximaal 5 bouwlagen ontstaat er iets meer speelruimte voor het aantal bouwlagen en de bouwhoogte per bouwlaag.

- Verkeersstructuur Amstelwerf

Uit verschillende inspraakreacties blijkt dat er onduidelijkheden zijn over de verkeersstructuur in het deelgebied Amstelwerf. De gemeente heeft daarom de gewenste verkeersstructuur verduidelijkt en in het tekstdeel verwijderd waarin staat dat naast taluds geen wegen mogen komen.

- Bouwmassa 50 % basishoogte

Verschillende inspraakreacties hebben vragen gesteld over het principe waarin wordt beschreven dat 50% van de bouwmassa uit de basishoogte dient te bestaan. De gemeente is het eens met de inspraakreacties van Amvest waarin wordt gesteld dat niet bouwmassa maar gevellengte vanaf de straat van invloed is op de beleving van het gebied. Daarom wordt het principe 50 % van de bouwmassa bestaat uit de basishoogte aangepast naar *50% van de gevellengte bestaat uit de basishoogte.*

Er zijn ook verschillende zienswijzen binnengekomen die neerkwamen op een verzoek om meer ruimte voor ontwikkeling te creëren die niet zijn gehonoreerd. Denk hierbij aan verzoeken rondom hogere bouwhoogtes, meer mogelijkheden voor kantoren en hotels en hogere bouwdichtheden.

Wat gebeurt er na de richtlijnen

De richtlijnen geven aan welk programma en bouwhoogte gewenst is vanuit een stedenbouwkundig perspectief. Mogelijk zijn er nadelige milieueffecten van het nieuw te realiseren programma in het ABPZ. Hiervoor laat de gemeente een m.e.r. beoordeling uitvoeren. In het geval er nadelige milieueffecten optreden dienen nader te bepalen maatregelen getroffen te worden. Om te onderzoeken in hoeverre de huidige infrastructuur is toegerust op het te realiseren programma heeft de gemeente een

verkeersonderzoek laten uitvoeren. De voorlopige uitkomsten van dit onderzoek geven geen aanleiding het te realiseren programma van de richtlijnen aan te passen.

De Welstandnota van de gemeente Ouder-Amstel gaat uit van het ABPZ als bedrijventerrein. Dat betekent dat die niet geschikt is voor het toetsen van ontwikkelingen.

Daarom wordt na vaststelling van de richtlijnen gewerkt aan een beeldkwaliteitsplan. Dat beeldkwaliteitsplan komt voor het gebied ABPZ in de plaats van de Welstandsnota en wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

Per ontwikkeling in het ABPZ worden afspraken gemaakt tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Hiervoor wordt een intentieovereenkomst afgesloten en later in het proces een anterieure overeenkomst afgesloten. Vervolgens wordt door de initiatiefnemer op basis van het ruimtelijk beleid Werkstad Overamstel gewerkt aan een stedenbouwkundig plan of een ruimtelijk plan. De gemeente toetst het stedenbouwkundig/ruimtelijk plan aan het ruimtelijk beleid voor het ABPZ en overig gemeentelijk beleid. Vervolgens wordt het stedenbouwkundig/ruimtelijk plan uitgewerkt in een bestemmingsplan. Het ruimtelijk/stedenbouwkundig plan wordt door het college vastgesteld. Het bestemmingsplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeenteraad wordt tussentijds betrokken bij het opstellen van een ruimtelijk/stedenbouwkundig plan via de commissie grote projecten. Hiervoor wordt een voorstel gedaan in het project/de ontwikkelstrategie.