Gemeente Amsterdam



Projectnota Jan Evertsenstraat-West

vastgesteld door B&W op 6 maart 2018

Afbeelding voorblad: The Imagineers

Inhoud

Samenvatting 5

1. Inleiding 7
- 1.1 Huidige situatie 7
- 1.2 Prioriteiten in Strategiebesluit 8

2. Projectvoorstel 11
- 2.1 Ambities en uitgangspunten 11
- 2.2 Uitgangspunten 13
- 2.3 Bouwstenen visie 15
- 2.4 Programma 23
- 2.5 Overige aandachtspunten 25
- 2.6 Deelgebieden 28

3. Ontwikkelstrategie 34
- 3.1 Inleiding 34
- 3.2 Plannen per deelgebied 34
- 3.3 Ontwikkelstrategie: maatwerk per kavel 34
- 3.4 Fasering 34
- 3.5 Volgende fase 34

4. Planning en proces 35
- 4.1 Planning gebiedsontwikkeling 35
- 4.2 Volgende fase planvorming 35

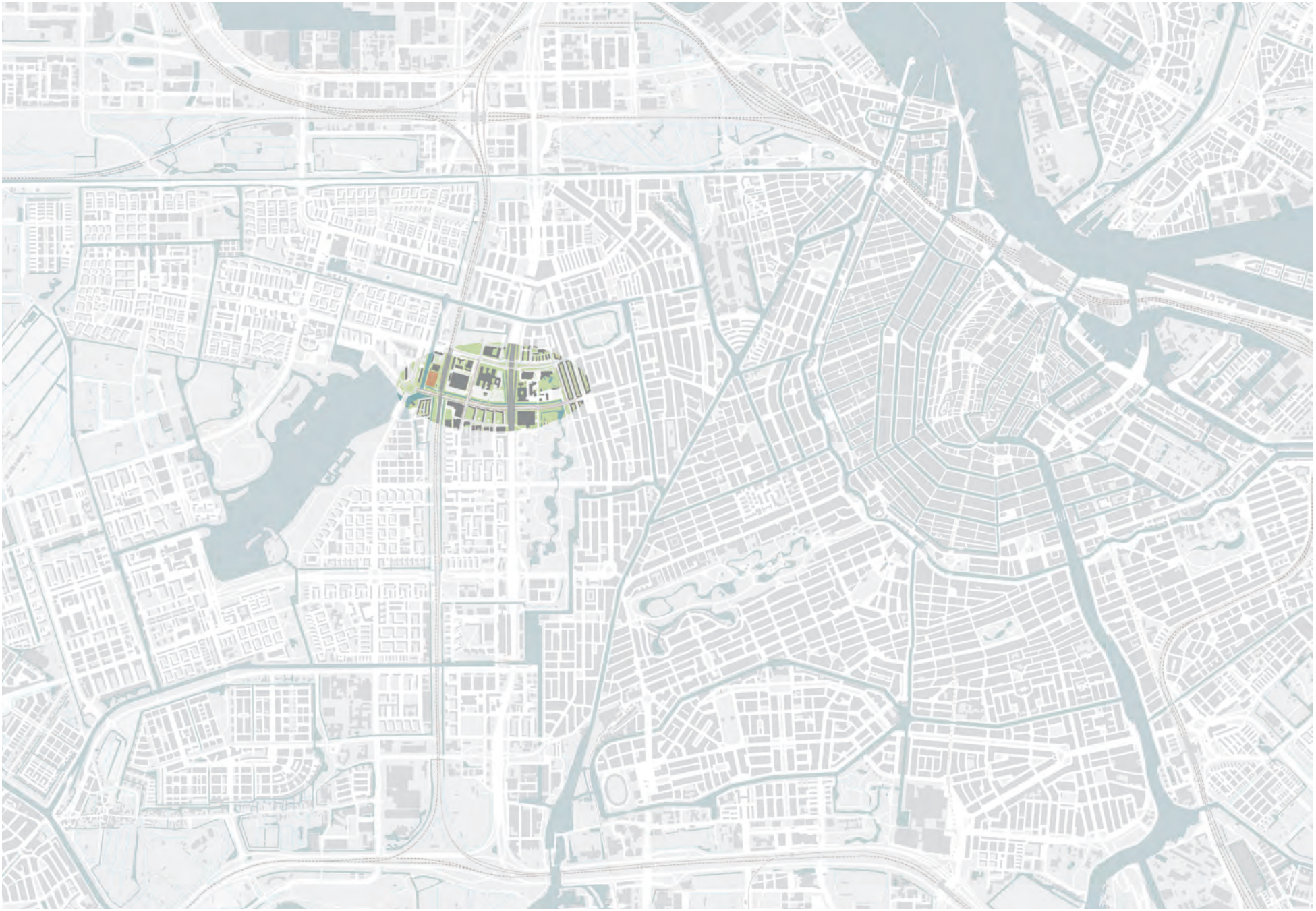
5. Informatie en communicatie 36
- 5.1 Inleiding 36
- 5.2 Huidige fase 36
- 5.3 Volgende fase 37

6. Organisatie 38
- 6.1 Bestuurlijk opdrachtgever 38
- 6.2 Ambtelijk opdrachtgever 38
- 6.3 Projectorganisatie 38

7. Financiën 38

8. Projectbesluit 39

Colofon 41



Afbeelding 1: Ligging Jan Evertsenstraat-West in Amsterdam

Samenvatting

De Jan Evertsenstraat-West is in *Koers 2025 – Ruimte voor de stad* benoemd als versnellingslocatie. Het gebied is uitermate geschikt om de stedelijke ambitie (verdichten en transformeren binnen de stadsgrenzen van Amsterdam) mogelijk te maken. Het plan is om de Jan Evertsenstraat-West om te vormen tot een levendig, stedelijk woon- en werkgebied door:

1. Het toevoegen van circa 3.200 woningen (290.000 m²) en bijbehorende voorzieningen (73.000 m²). In de programmering is een verdeling opgenomen van 40% sociale huur-, 30% middeldure huur-, 10% middeldure koop- en 20% dure huur- en koopwoningen. De woningen zijn bestemd voor verschillende doelgroepen;
2. Het creëren van levendige werk-ontmoetingsplekken, zowel in de openbare ruimte als inpandig. Een belangrijke rol is weggelegd voor de creatieve economie. Op strategische locaties in het projectgebied komen kleinschalige, vernieuwende bedrijven met veel aandacht voor plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar gewerkt kan worden, gemengd met horeca ('third places);
3. Het behouden van twee architectonisch waardevolle gebouwen: de voormalige LTS en het busgaragegebouw;
4. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
5. Het doorzetten van het straatprofiel van het oostelijk deel van de Jan Evertsenstraat. Hierdoor ontstaat continuïteit. Dit impliceert ook de verplaatsing van de trambaan naar het midden van de straat. Dit maakt de verkeersroute logischer en daardoor veiliger;
6. Het reserveren van ruimte voor het eventueel realiseren van een zuidelijke entree voor het metrostation Jan van Galenstraat en/of een nieuw treinstation aan de Jan Evertsenstraat. Het is denkbaar dat in de toekomst de drukte in het gebied toeneemt. De extra ingang van het metrostation en een extra treinstation dragen bij aan de bereikbaarheid ervan.

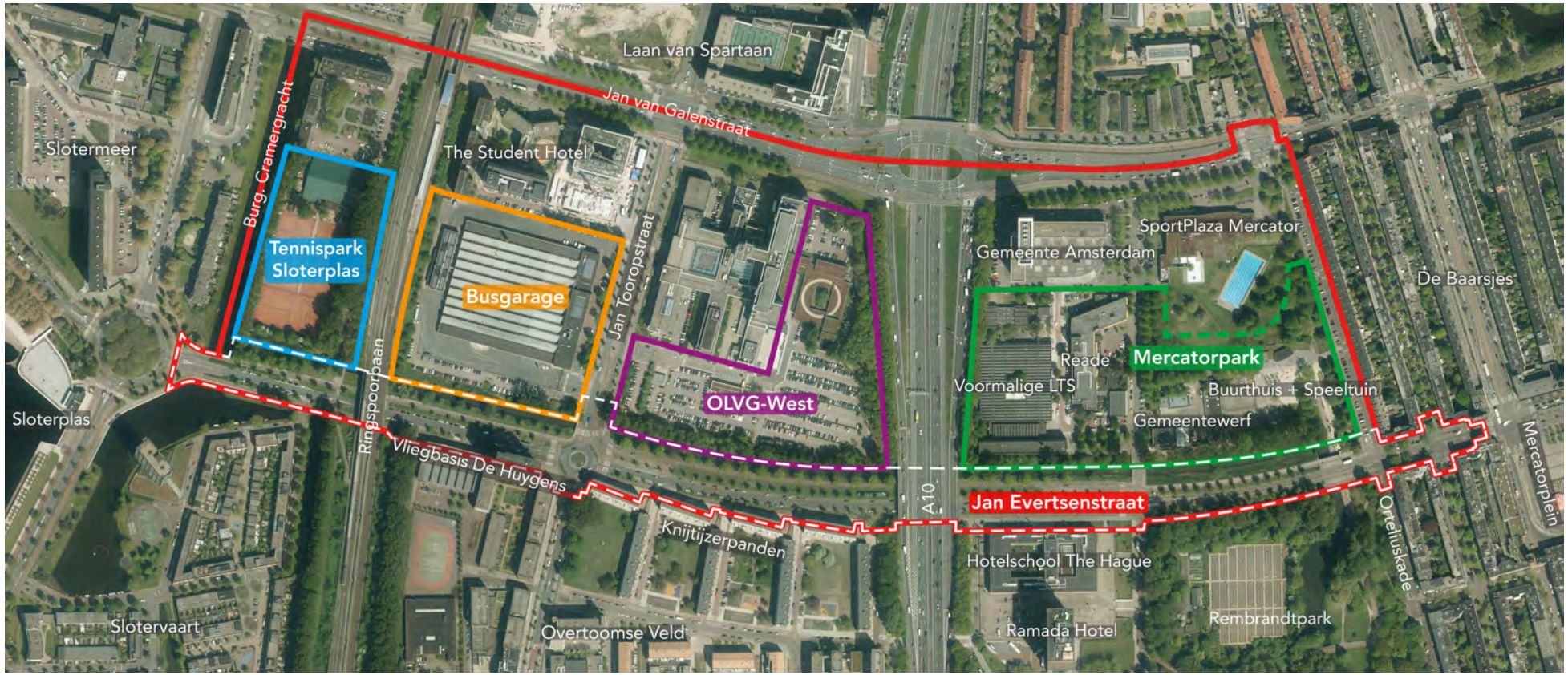
De ontwikkeling bestaat uit vijf delen. In vier deelgebieden staat de woningbouwopgave centraal: Mercatorpark, OLVG-West, Busgarage en Tennispark. Het vijfde deelproject is de herprofilering van de Jan Evertsenstraat tussen het Mercatorplein en de Sloterplas.

Voor zowel de deelgebieden als voor de herprofilering wordt een gefaseerde ontwikkeling voorgesteld. Hiervoor is gekozen omdat:

- Snel kan worden gereageerd op ontwikkelingen;
- Zo laat mogelijk kan worden geïnvesteerd, zo dicht mogelijk op het moment van genereren van opbrengsten. Op deze manier wordt de cashflow geoptimaliseerd;
- Het logischerwijs het gevolg is van het niet gelijktijdig gereed komen van de woningbouwlocaties.

In de Projectnota Jan Evertsenstraat-West is het van toepassing zijnde gemeentelijk beleid verwerkt. De belangrijkste hiervan zijn:

1. *Woonagenda* (2017)
2. *Koers 2025 – Ruimte voor de stad* (2015)
3. *Ruimte voor de economie van morgen* (2016)
4. *De Bewegende Stad*
5. *Agenda Duurzaamheid* (2017)
6. *Nota Parkeernormen* (2017)
7. *Agenda Stadsstraten* (2017)



Afbeelding 2: Projectgebied Jan Evertsenstaat-West (rode lijn: plangrens, gekleurde lijnen: gebieden waar de woningbouwopgave centraal staat)





Afbeelding 3: Tennispark Sloterplas





Afbeelding 4: Busgarage





Afbeelding 5: OLVG-West





Afbeelding 6: Mercatorpark

1. Inleiding

1.1 Huidige situatie

Het projectgebied Jan Evertsenstraat-West ligt tussen het Mercatorplein en de Sloterplas. Het gebied is zo'n 1,4 kilometer lang. Kenmerkend voor het gebied zijn het geringe aantal woningen, het groene karakter, de relatieve leegte, de doorkruising van de A10 en ringspoorbaan en de aanwezigheid van het ziekenhuis OLVG-West, bedrijven, instellingen en – recent - een aantal hotspots. De gebruikers komen er voor een specifiek doel en blijven niet lang.

Het project Jan Evertsenstraat-West is opgedeeld in vijf delen (vier gebieden waar de woningbouwopgave centraal staat en de herprofilering van de Jan Evertsenstraat (afbeeding 2):

1. Tennispark Sloterplas met 12 buitenbanen, een hal met 3 binnenbanen, clubhuis, kantine en beheerderswoning (afbeelding 3);
2. Busgarage van het GVB met een werkplaats, wasserette en stalling voor circa 100 stadsbussen (afbeelding 4);
3. OLVG-West met het ziekenhuis met een ambulancepost en een groot parkeerterrein op maaiveld (afbeelding 5);
4. Mercatorpark met Reade (centrum voor revalidatiegeneeskunde en reumatologie), de voormalige LTS Patrimonium (broedplaats en restaurant/club De School), gemeentewerf, buurthuis, ligweide van het zwembad en speeltuin (afbeelding 6);
5. Herprofilering Jan Evertsenstraat, tussen het Mercatorplein en de Sloterplas, met een watergang en een trambaan (witte stippellijn op afbeelding 2).

In *Koers 2025 - Ruimte voor de Stad* (2015) is de gemeentelijke ambitie voor de bouw van 50.000 woningen tot 2025 opgenomen. Onderdeel van Koers 2025 is om naast woningen ook bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen te realiseren.
In Koers 2025 is de Jan Evertsenstraat-West aangewezen als versnellingslocatie. Gezien de relatieve leegte aan de noordzijde van de straat kan daar een substantieel aantal woningen worden gebouwd. In *Ruimte voor de Economie van Morgen* (2017) wordt de Jan Evertsenstraat-West, mede door zijn gunstige ligging net buiten de vooroorlogse stad, geduid als kansrijk gebied voor creatieve bedrijvigheid, één van de motoren van de Amsterdamse economie.
De opgave is om dit deel van de Jan Evertsenstraat om te vormen tot een levendig, stedelijk woon- en werkgebied, waarmee tevens een goede verbinding ontstaat tussen Nieuw-West en de binnenstad.

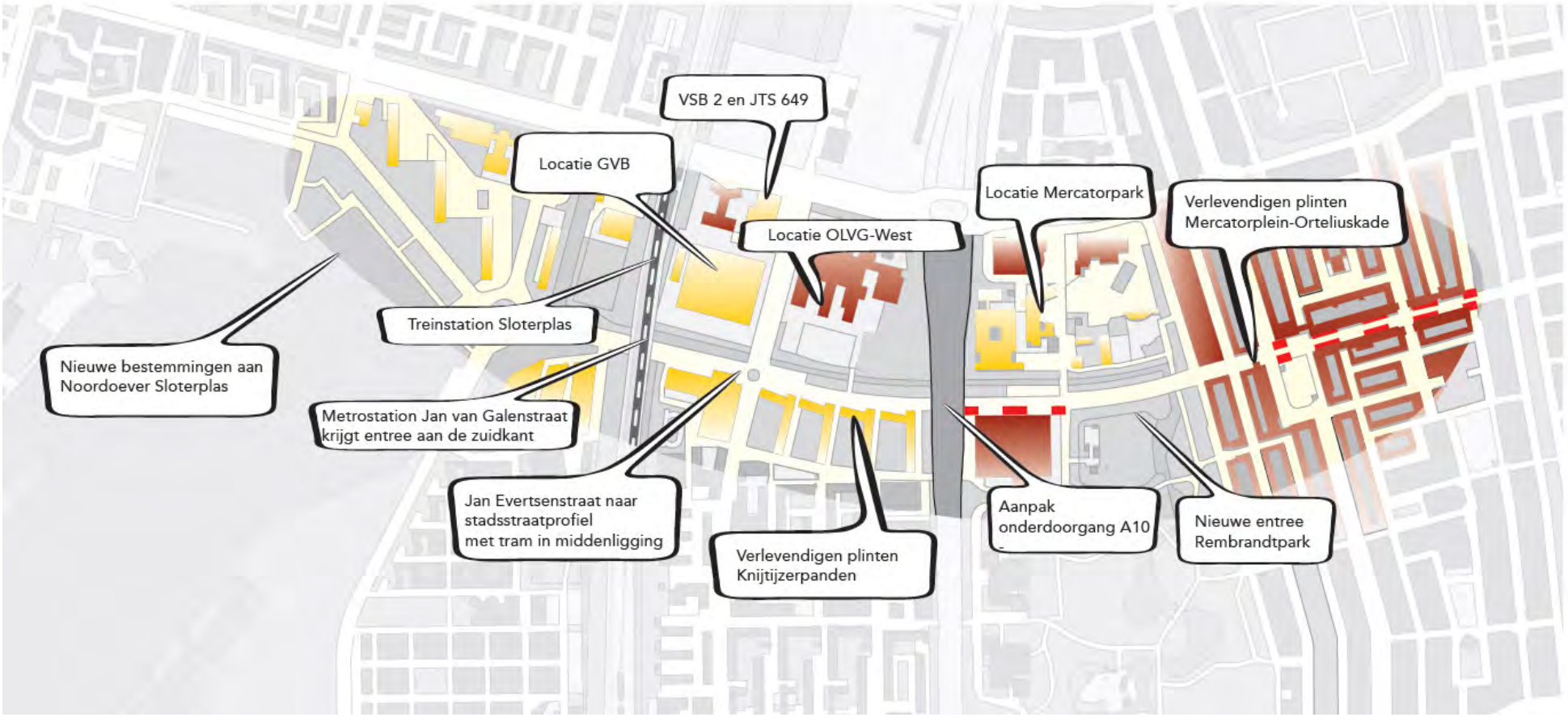


Afbeelding 7: Luchtfoto huidige situatie Jan Evertsenstraat-West (westelijke richting) (bron: Your Captain Luchtfotografie)

1.2 Prioriteiten in Strategiebesluit

Het Strategiebesluit is door het College van B&W vastgesteld op 19 april 2016. De belangrijkste opgaven van de Strategienota zijn (afbeelding 8):

- Het realiseren van 2.200 woningen;
- Het realiseren van een stadsstraat;
- De herprofilering van de Jan Evertsenstraat tussen het Mercatorpark en de Sloterplas, met onder meer het verleggen van de trambaan naar middenligging, het versmallen van het straatprofiel en het gedeeltelijk verleggen en verbreden van de watergang;
- Onderzoeken of het mogelijk is om tot een gemengd programma op locatie Tennispark Sloterplas te komen.



Afbeelding 8: Opgaven Strategiebesluit



Afbeelding 9: Luchtfoto huidige situatie Tennispark Sloterplas, Busgarage en OLVG-West (bron: Your Captain Luchtfotografie)



Afbeelding 10: Jan Evertsenstraat-West, de ontbrekende schakel in een verder continue centrumstedelijkheid van Dam tot Sloterplas. (luchtfoto in oostelijke richting)
(bron: Your Captain Luchtfotografie)

2. Projectvoorstel

2.1 Ambities en uitgangspunten

Het projectgebied Jan Evertsenstraat-West wordt omgevormd tot een vitaal en levendig, stedelijk woon-werkmilieu. Daarmee ontstaat ook een prettige verbinding (stadsstraat) tussen Nieuw-West en de binnenstad. De opgave uit de Strategienota is uitgewerkt in de onderstaande ambities.

Koers 2025-Ruimte voor de stad

De opdracht van het College van B&W is om tot 2025 in totaal 50.000 woningen te realiseren. In de Jan Evertsenstraat-West kan een deel hiervan worden gerealiseerd: zo'n 3.200. Uiteraard worden deze woningen niet zonder meer aan de stad toegevoegd. Amsterdam moet leefbaar blijven. "De opgave is," staat vermeld in *Koers 2025 – Ruimte voor de stad* (pagina 16) "om door middel van zorgvuldige verdichting meer stedelijke kwaliteit te realiseren voor uiteenlopende bevolkings- en inkomensgroepen en de leefbaarheid te verbeteren".

Creatieve wijk

Een manier om leefbaarheid te realiseren is voort te borduren op een belangrijke kwaliteit van Amsterdam: mengen van wonen, werken en ontspannen. De Jan Evertsenstraat-West is kansrijk voor de ontwikkeling van creatieve economie omdat het projectgebied direct aansluit op Stadsdeel West, wat een bestaand centrum-milieu is waar zich al veel kleinschalige creatieve bedrijven, zakelijke diensten en start-ups hebben gevestigd.
In *Ruimte voor de Economie van Morgen* (2017) wordt aangegeven dat in dergelijke gebieden behoefte is aan werkruimtes voor co-creatie en third places voor sociale en zakelijke ontmoetingen. Dit betekent dat er naast woningen ook veel ruimte voor creatieve bedrijvigheid in het projectgebied moet worden gerealiseerd.

Stadsstraat

Deze ruimtes voor creatieve bedrijvigheid zijn met name gericht op ontmoetingen. Door deze ontmoetingsplekken net zoals ander levendig programma zoveel mogelijk op de straat te richten ontwikkelt zich een stadstraat. Daarmee wordt uitwerking gegeven aan de *Agenda Stadsstraten* (2017).

Creatieve economie
De creatieve economie bestaat uit de creatieve industrie (bedrijfstakken Kunsten, Media en entertainment) en overige creatieve dienstverlening (1), de creatief opererende afdelingen van grote ondernemingen (2) en de creatieve en vernieuwende bedrijven (3). Deze drie vormen van creatieve industrie maken onderdeel uit van de kenniseconomie; de economie waarbij de toegevoegde waarde niet zit in het maken van tastbare producten maar in het bedenken ervan. De mogelijkheid tot uitwisseling van gedachten en ideeën is bij de keuze voor een bedrijfslocatie (omgeving en gebouw) in de creatieve economie van groot belang. Third Places zijn plekken waar die interactie op een aangename manier mogelijk is. De groei van Third Places gaat dan ook gepaard met de groei van de kenniseconomie. Het begrip Third Places wordt in de tekstinzet hieronder uitgebreid toegelicht.

Third Places
In zijn boek The Great Good Place (1e editie in 1989) introduceerde de Amerikaanse socioloog Ray Oldenburg het begrip Third Place. Cheers (uit de gelijknamige tv-serie) was daar in zijn opinie hét voorbeeld van. Hij onderscheidde first places (de woonplek), second places (de werkplek, het kantoor) en third places. Met dit laatste doelde hij op plekken die in het mobiele telefonieloze tijdperk fungeerden als veilige, neutrale en informele ontmoetingsplekken, op loopafstand van de first of second place waar altijd wel een bekende aanwezig was. Deze definitie is nog steeds bruikbaar, maar moet iets anders worden ingestoken. De smartphone, de sociale media en de daaruit voortvloeiende permanente connectiviteit hebben geleid tot een explosie van het gebruik van Third Places. Door cloud computing hoef je niet meer persé naar kantoor, maar kun je in een Third Place blijven zitten. Third Places zijn dus in belangrijkere mate een werkplek geworden waar je cliënten en andere zakelijke contacten ontmoet en onderhoudt. Voorbeelden ervan zijn de Coffee Company, Starbucks en Kanarieclub (de Hallen, Amsterdam West) en concepten als WeWork, B-Amsterdam Spaces en WeLive. Bij dit laatste concept verblijft, werkt en leeft men een aantal dagen tot maanden op een locatie.

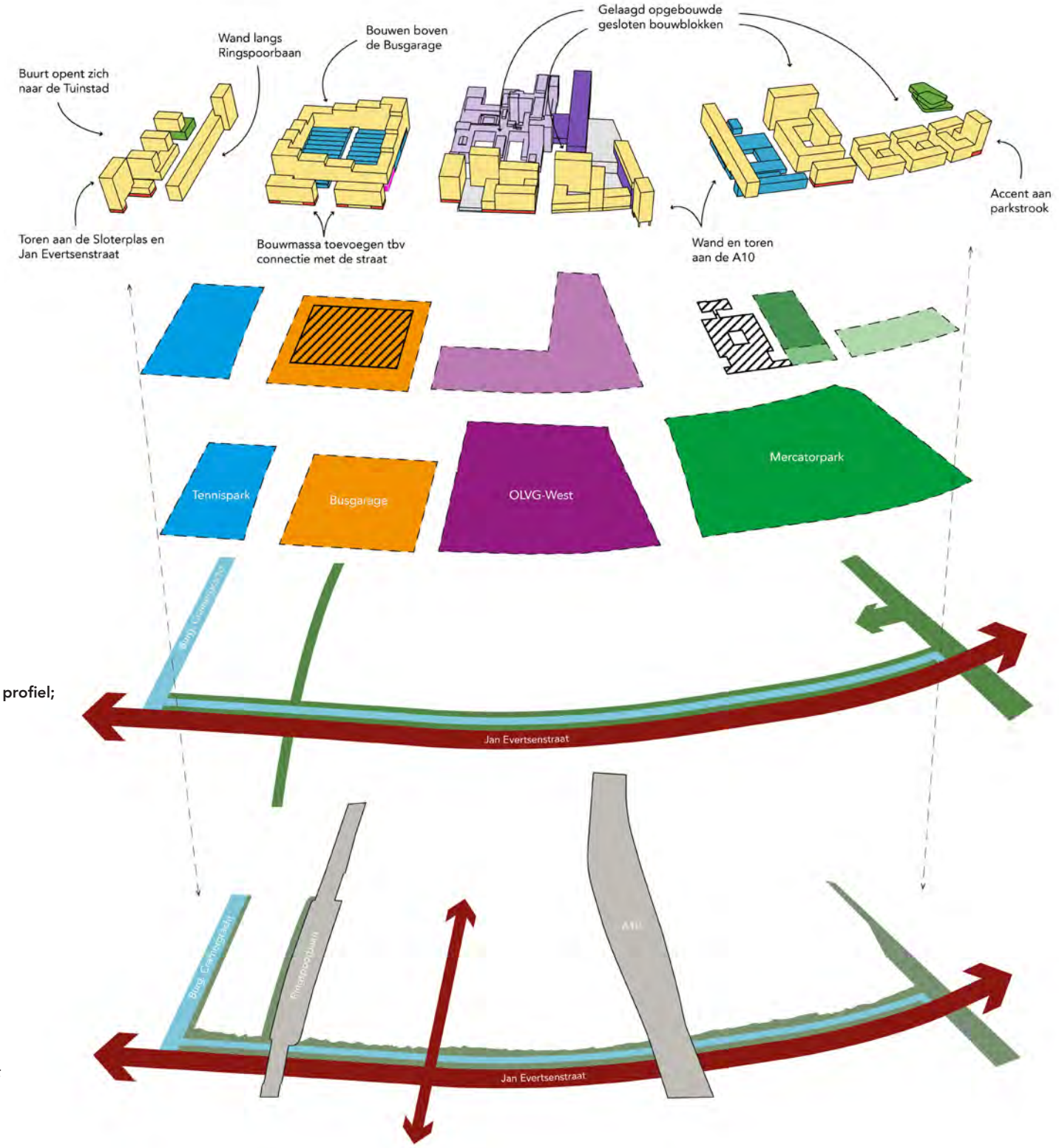
5. Voorbeeldverkaveling en bebouwingstypologie

4. Bouwen binnen logische grenzen

3. Onderscheidende deelgebieden als resultante

2. Kwaliteit op structuurniveau:
herinrichten Jan Evertsenstraat-West met een eenduidig profiel;
herinrichten watergang en oevers;
herinrichten noord-zuid gelegen parkstroken.

1. Basis: Jan Evertsenstraat met watergang, de A10,
Ringspoorbaan en Burg. Cramergracht



Afbeelding 11: Gelaagde opbouw visie Jan Evertsenstraat-West

Uitgaan van bestaande kwaliteiten

Bij het omvormen van de Jan Evertsenstraat-West tot een levendig, stedelijk woon-werkmilieu wordt gebruik gemaakt van kwaliteiten die nu al in het projectgebied aanwezig zijn en zoals die ook in de cultuurhistorische verkenning naar voren komen. Zo staan in het projectgebied de voormalige LTS en de garage van het GVB: twee stoere, industriële gebouwen waar na herontwikkeling zelfstandige werkruimtes en third places gerealiseerd kunnen worden. Hiermee worden beeldbepalende en gewaardeerde gebouwen voor de toekomst behouden en krijgen deze een nieuwe betekenis in een hoogstedelijke werkelijkheid. Het is bovendien een groen gebied, waar een watergang doorheen loopt. Als de watergang en oevers opgeknapt worden ontstaan er kansen voor een lommerrijke promenade. Kortom: de Jan Evertsenstraat-West wordt een prettig gebied om te wonen, werken en verblijven.

Stedenbouwkundige gelaagdheid

Bovenstaande benadering leidt tot een ruimtelijk schema voor Jan Evertsenstraat-West met een gelaagde opbouw (afbeelding 11), waarbij het bestaande de basis is waarop wordt voortgeborduurd (1). Kwaliteit op structuurniveau organiseren is cruciaal in deze planfase (2). In de vervolgfase wordt een beeldkwaliteitplan of vergelijkbaar planproduct opgesteld. Aan de hand hiervan kan de aan te wijzen supervisor vanuit zijn toetsende rol de algehele kwaliteit van het projectgebied en samenhang bewaken. In de deelgebieden met elk een eigen karakter (3) is het omwille van flexibiliteit en vanzelfsprekendheid van belang om bouwvelden te definiëren langs logische lijnen; bijvoorbeeld rekening houdend met kadastrale grenzen, bestaande gebouwen en boven- of ondergrondse belemmeringen (4). De gehanteerde voorbeeldverkaveling (5) biedt inzicht in een mogelijke stedenbouwkundige verschijningsvorm. Deze wordt in de vervolgfase uitgewerkt in definitieve stedenbouwkundige plannen.



Afbeelding 12: Voorbeeld van een Third Place: horeca, ontmoeten, werken

2.2 Uitgangspunten

Bovengenoemde ambities zijn de uitwerking van opgave uit de Strategienota en leiden voor de vervolgfase tot de volgende uitgangspunten:

- Er wordt een stadsstraat gerealiseerd met focus op de creatieve economie. Met in de plinten kleinschalige, vernieuwende bedrijven met veel aandacht voor plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar gewerkt kan worden in combinatie met horeca (afbeelding 12);
- Er wordt gestreefd naar het behoud van de gebouwen van de voormalige LTS én de busgarage (afbeelding 9). Daarom wordt er onderzoek gedaan naar de (technische) haalbaarheid van het behoud van deze gebouwen;
- Het deelgebied Tennispark maakt onderdeel uit van het project (afbeelding 9);
- Het aantal te realiseren woningen is opgehoogd van 2.200 naar 3.200. Dit is enerzijds te verklaren door het Tennispark Sloterplas dat aan het project is toegevoegd en anderzijds doordat er bij andere deelgebieden volume is toegevoegd. Het toevoegen van volume is passend in het projectgebied: het biedt tegenwicht aan gevestigde grote instellingen zoals het OLVG-West. Daarnaast betekent meer woningen meer bewoners en dit komt ten goede aan de levensvatbaarheid van de kleinere winkels en horeca;
- Het straatprofiel blijft dezelfde breedte en de watergang blijft op dezelfde plek liggen;
- Hierdoor ontstaat een ruimer straatprofiel dan waarvan werd uitgegaan in de Strategienota; ruimte die wordt ingezet om de verblijfskwaliteit van de Jan Evertsenstraat te verhogen. De watergang wordt wel verbreed, onder meer ten behoeve van watercompensatie.

Ruimte voor de Economie van Morgen

Ruimte voor de Economie van Morgen is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025. De in Koers 2025 voorgenomen transformatieopgave voor nieuwe stedelijke groei en de daarmee samenhangende groei van de kenniseconomie, vraagt om een visie die ruimte biedt voor werken in de stad.
Ruimte voor de Economie van Morgen biedt onder meer een inventarisatie van economische kansen die verder worden uitgewerkt in gebiedsontwikkeling, ruimtelijke projecten en bij gronduitgifte voor kantoor- en bedrijventerreinen. Bij deze inventarisatie wordt onderscheid gemaakt tussen woon-werkgebieden, kantoorgebieden en productiezones. Eén van de onderscheiden varianten van woon-werkwijken zijn de zgn. creatieve wijken.
Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10.



Afbeelding 13: Impressie mogelijke uitwerking Jan Tooropknoop



Afbeelding 14: Impressie mogelijke uitwerking Orteliusknoop



Afbeelding 15: Impressie mogelijke uitwerking deelgebied Busgarage (zicht vanaf Jatopa)

Beeldmateriaal: The Imagineers

2.3 Bouwstenen visie

De visie voor de Jan Evertsenstraat-West wordt op de volgende manieren geconcretiseerd:

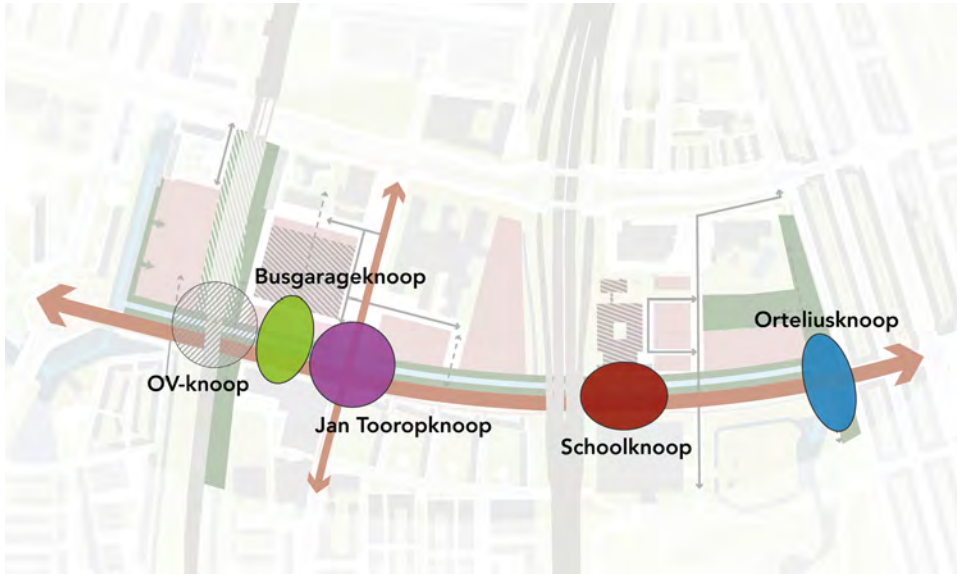
1. Jan Evertsenstraat-West wordt een woon-, werk- en verblijfsomgeving

- Er worden veel (circa 3.200) woningen gebouwd. De woningen worden gebouwd in een hoge dichtheid en zijn bestemd voor verschillende doelgroepen;
- Onderzocht wordt of de voormalige LTS en het busgaragegebouw kunnen worden behouden en getransformeerd. Gedacht wordt aan transformatie van deze gebouwen voor creatieve economie gecombineerd met het toevoegen van woningen boven deze beide gebouwen. Mede hierdoor krijgt het westelijk deel van de Jan Evertsenstraat een levendig karakter, een karakter dat bijdraagt aan een levendig woon- en werkgebied;
- De kwaliteit van de watergang en het groen wordt verbeterd en er worden prettige verblijfsplekken in de openbare ruimte gecreëerd;
- Het projectgebied wordt autoluw ingericht; de straten en pleinen tussen de bebouwing en de watergang worden hoofdzakelijk het domein van voetgangers en deels van fietsers.

Stadsstraat
Een stadsstraat is een straat met een belangrijke verblijfs- en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie. Het zijn geleiders van stedelijkheid, de langere doorgaande lijnen; straten die belangrijk zijn voor de oriëntatie in de stad en die verschillende delen van de stad met elkaar kunnen verbinden, zoals bijvoorbeeld de voor- en na-oorlogse stad. Er zijn voorzieningen, bedrijven en winkels gevestigd. De stadsstraat is onderdeel van een lange lijn en tegelijkertijd onderdeel van een buurt. Van de voorzieningen, bedrijven en winkels die er gevestigd zijn, zijn zowel buurt- als buurtoverstijgend niveau van belang.
De Jan Evertsenstraat-West is onderdeel van de langste doorgaande lijn in Amsterdam- West. Die loopt van Dam tot Sloterplas. Het overgrote deel van deze lijn functioneert sinds jaar en dag als stadsstraat: Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clerqstraat, Admiraal de Ruijterweg en het oostelijk deel van de Jan Evertsenstraat. Gevoed door de vraag die vanuit de creatieve economie wordt gesteld én gevoed door de enorme vraag naar woningen doet de kans zich voor om ook het westelijk deel van de Jan Evertsenstraat tot stadsstraat te ontwikkelen waarmee een continue, doorgaande stadsstraat van Dam tot Sloterplas ontstaat.

2. Levendige plekken

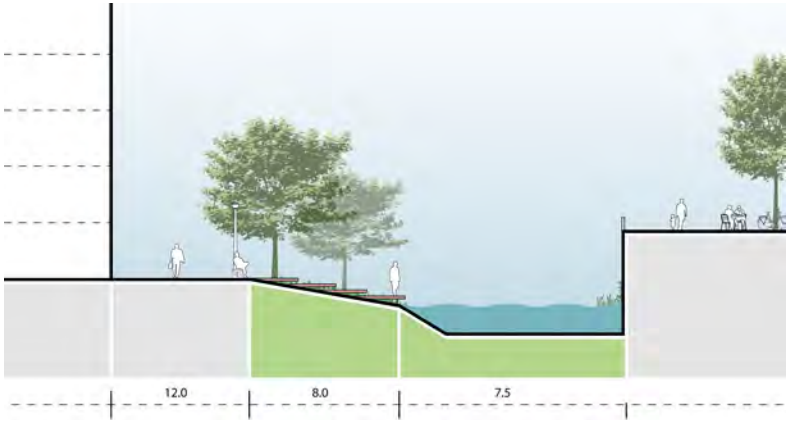
- De ambitie is om een stadsstraat te ontwikkelen met zowel plekken waar voorzieningen en ontmoeting zich concentreren als relatief rustige plekken. Dit in tegenstelling tot een continue winkelstraat. Deze plekken worden in deze Projectnota ‘knopen’ genoemd en de volgende worden onderscheiden: de Busgarageknoop, de Jan Tooropknoop, de Schoolknoop, de Ortelius-knoop en een mogelijke OV-knoop als een metro- en treinstation kan worden gerealiseerd (zie afbeelding 13, 14, 15);
- Deze knopen liggen op strategische locaties in het projectgebied, en nodigen uit om het betreffende deelgebied binnen te gaan. Hier concentreren zich winkels, bedrijvigheid, horeca en maatschappelijke voorzieningen zoals een huisarts (zie afbeelding 16).
- Haltes en knopen worden zoveel mogelijk in samenhang ontwikkeld, zodat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief wordt.



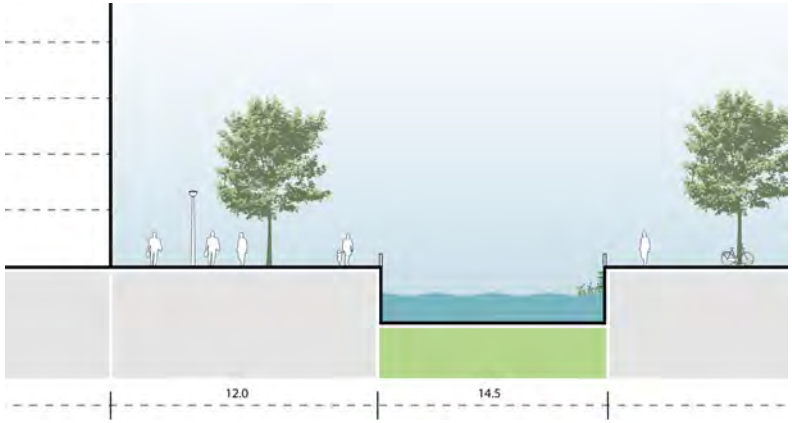
Afbeelding 16: Strategische locaties van de knopen



Afbeelding 17: Impressie toekomstige watergang met kademuur aan de zuidkant en groene oevers en trappenpartijen aan de noordkant (bron: The Imagineers)



Afbeelding 18: Profiel toekomstige watergang met groene oevers



Afbeelding 19: Profiel toekomstige watergang met harde kademuren

3. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte

Een levendige, uitnodigende openbare ruimte is een essentieel onderdeel van het plan voor de Jan Evertsenstraat-West. Zonder dit uitgangspunt zouden de vier deelgebieden ‘gewoon’ vier woningbouwlocaties zijn die toevallig naast elkaar liggen. Door de straat worden de gebieden met elkaar verbonden en ontstaat er een geheel. Dit maakt de Jan Evertsenstraat een prettige verbinding tussen stadsdeel Nieuw-West en de binnenstad. Daarom wordt er behalve in woningen ook flink geïnvesteerd in de openbare ruimte. Zoals in het vorige punt beschreven moeten de knopen levendigheid in de openbare ruimte gaan genereren. Daarnaast zijn de knopen in ruimtelijke zin bijzondere plekken, waarvan indien daartoe aanleiding is, de eigen identiteit met kunst kan worden benadrukt. Naast levendigheid is kwalitatief mooi groen en water van belang in een prettige openbare ruimte. Beide worden daarom opgeknapt:

- De bestaande watergang wordt verbreed en krijgt een nieuwe betekenis: het wordt omgevormd tot een frisse en eigentijdse stadsgracht die ook geschikt is voor recreatief gebruik. Dit geeft de straat een onderscheidend karakter en biedt prettige verblijfmogelijkheden:
  - Aan de zuidkant wordt een kademuur gerealiseerd, zodat er een lommerrijke promenade ontstaat voor fietsers en wandelaars;
  - Aan de noordkant wordt afgewisseld tussen kademuren, groene oevers, trappen en steigers (afbeelding 17, 18, 19 en 20).

- De Jan Evertsenstraat-West heeft momenteel een groen karakter. Het huidige groen heeft echter weinig gebruikswaarde, zoals bijvoorbeeld direct ten noorden van de watergang langs het OLVG en de Busgarage. Door de noordzijde van het water openbaar toegankelijk te maken en hoogwaardig in te richten wordt gebruiksgroen toegevoegd. Aan de zuidkant van het water ontstaat tussen kademuur en rijbaan een groene promenade met dubbele bomenrij. Hiermee wordt hoogwaardig en toegankelijk stedelijk groen toegevoegd:
  - Door de bouw en herprofilering kan een aantal bomen niet op zijn huidige plek blijven staan. In de vervolgfase wordt onderzoek gedaan naar de precieze consequenties van de plannen voor de bestaande bomen;
  - Er komt een 60 meter brede groenstrook tussen de bebouwing aan Orteliuskade en de nieuwe bebouwing van het Mercatorpark (afbeelding 22).

Bij de uitwerking van het Plan Openbare Ruimte voor de herinrichting van de Jan Evertsenstraat moeten de uitgangspunten en/of ambities van *Watervisie*, *Amsterdamse Ecologische Structuur*, *Bewegende Stad* en *Zorg en Ruimte* worden verwerkt en/of meegewogen. Ten aanzien van de *Watervisie* geldt in het bijzonder dat de watergang onderdeel is van het beoogde vaarrondje Rembrandtpark-Sloterplas. Daarnaast is de watergang onderdeel van de *Amsterdamse Ecologische Structuur*.



Afbeelding 20: Referentiebeeld prettige verblijfplekken bij het water





Afbeelding 21: Referentiebeelden prettige en kwalitatieve openbare ruimte



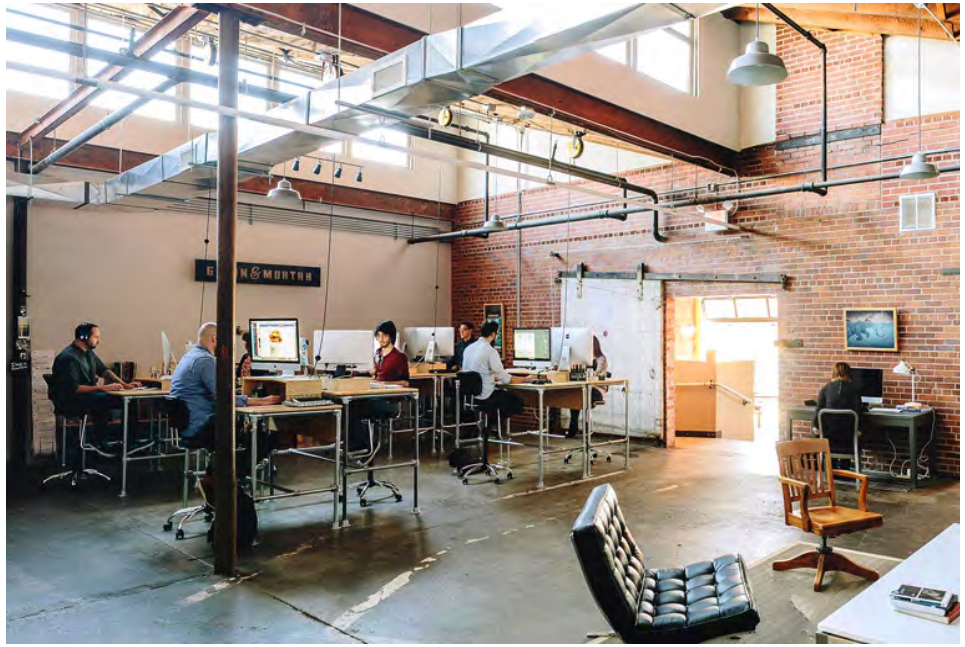
Afbeelding 22: Impressie toekomstige zone tussen Orteliuskade en Mercatorpark



Afbeelding 23: Voorbeeld van een Third Place: horeca, ontmoeten, werken



Afbeelding 24: Potentie busgarage: programma op stedelijk niveau zoals evenementen



Afbeelding 25: Potentie voormalige LTS: aantrekkelijk voor kleinschalige bureaus, ZZP'ers



Afbeelding 26: Referentiebeeld invulling voormalige LTS (broedplaatsen)

4. De voormalige LTS en de Busgarage behouden als plekken voor ontmoeting, werk en kennisuitwisseling

De voormalige LTS en de Busgarage zijn gebouwen met een stoere, industriële uitstraling die aantrekkelijk zijn voor deze werk-, horeca- en ontmoetingsplekken (afbeelding 23). Daarom wordt ingezet op de transformatie van beide gebouwen. Zie het tekstkader "New ideas need old buildings" hiernaast. Door verschillen in ligging en verschijningsvorm bieden beide gebouwen eigen, onderscheidende mogelijkheden:

- De busgarage heeft door zijn omvang en ligging direct nabij het metrostation de potentie voor programma op stedelijk niveau. Het is een hal en biedt daardoor de mogelijkheid om programma's in hoge mate met elkaar de vervlechten in een marktachtige opzet. Daarnaast biedt de ligging aan enerzijds het door te zetten Spoorpark en anderzijds aan de Jan Tooropstraat, unieke mogelijkheden (afbeelding 24);
- De voormalige LTS is kleiner en komt ook veel meer in een woonbuurt te liggen. Dit betekent andere mogelijkheden en in het algemeen een kleinschaligere opzet. Bovendien is dit gebouw van nature meer opgedeeld in verschillende typen ruimten waarbij het gebruik de identiteit van de plek kan versterken, zoals nu eigenlijk ook al gebeurt (afbeelding 25 en 26).
- Middels een door Monumenten en Archeologie op te stellen kernwaardebeschrijving worden de belangrijkste cultuurhistorische waarden van de gebouwen inzichtelijk gemaakt. Deze kernwaarden vormen een belangrijke basis voor vervolgonderzoek naar transformatie van deze gebouwen. Dit wordt gedaan voor zowel de voormalige LTS als de Busgarage.

New ideas need old buildings

Een gevleugelde uitspraak van de beroemde Amerikaanse journaliste en stadskenner Jane Jacobs is 'new ideas need old buildings'. Deze stelling is internationaal vermaard en nog uiterst actueel. Jacobs bedoelde daarmee niet alleen dat oude gebouwen in de regel goedkoper zijn om (bedrijfs)ruimte te huren teneinde nieuwe ideeën te ontwikkelen en te realiseren, maar ook dat oude gebouwen daardoor bijdragen aan de diversiteit van functies en bebouwing in een zich ontwikkelende stad.
Het belang van Jacobs woorden is vandaag de dag alleen maar sterker geworden. De kenniseconomie draait om nieuwe ideeën. Startende en kleine bedrijven zijn meer dan ooit op zoek naar panden die zich onderscheiden en waarmee nieuwe ondernemers zich kunnen identificeren.
Oude panden voegen zich bovendien gemakkelijker naar de wensen van creatieve ondernemers, die niet alleen op zoek zijn naar fysieke ruimten, maar veel meer nog naar aansprekende plekken waar ze anderen kunnen ontmoeten.



Afbeelding 27: Huidige situatie Busgarage met haar onderscheidende karakter



Afbeelding 28: Referentiebeeld transformatie bestaande bebouwing: Fenix Food Factory (bron: Heijmans.nl)

5. Het doorzetten van het straatprofiel van het oostelijk deel van de Jan Evertsenstraat

- Met hetzelfde straatprofiel in het oostelijk en westelijk deel van de Jan Evertsenstraat ontstaat continuïteit. Alle verkeersroutes lopen dan volgens logische doorlopende lijnen;
- Hiermee ontstaat een directe en prettige verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de noordoever van de Sloterplas en de binnenstad (afbeelding 29);
- De trambaan wordt verplaatst naar de middenligging ter hoogte van het OLVG-West. Het uitgangspunt is dat de verplaatsing van zij- naar middenligging geen negatief effect heeft op de doorstroming van plusnet-tram;
- Om circa 3.200 woningen en bijbehorende voorzieningen aan de noordkant van de Jan Evertsenstraat bereikbaar te maken, moeten oversteken worden gerealiseerd. De oversteken worden zodanig ontworpen dat ze veilig zijn, aansluiten op de bruggen over het water en prioriteit geven aan het openbaar vervoer.

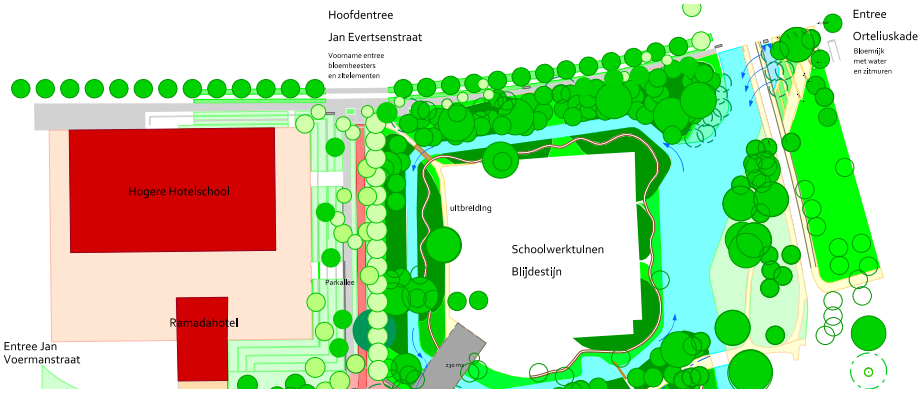


Afbeelding 29: Impressie toekomstig straatprofiel Jan Evertsentraat-West (bron: The Imagineers)

6. Verbinding met de omgeving

In de directe omgeving van het projectgebied spelen diverse ontwikkelingen die positief kunnen bijdragen aan de gebiedsontwikkeling en daarom van meerwaarde zijn voor het project Jan Evertsenstraat-West.

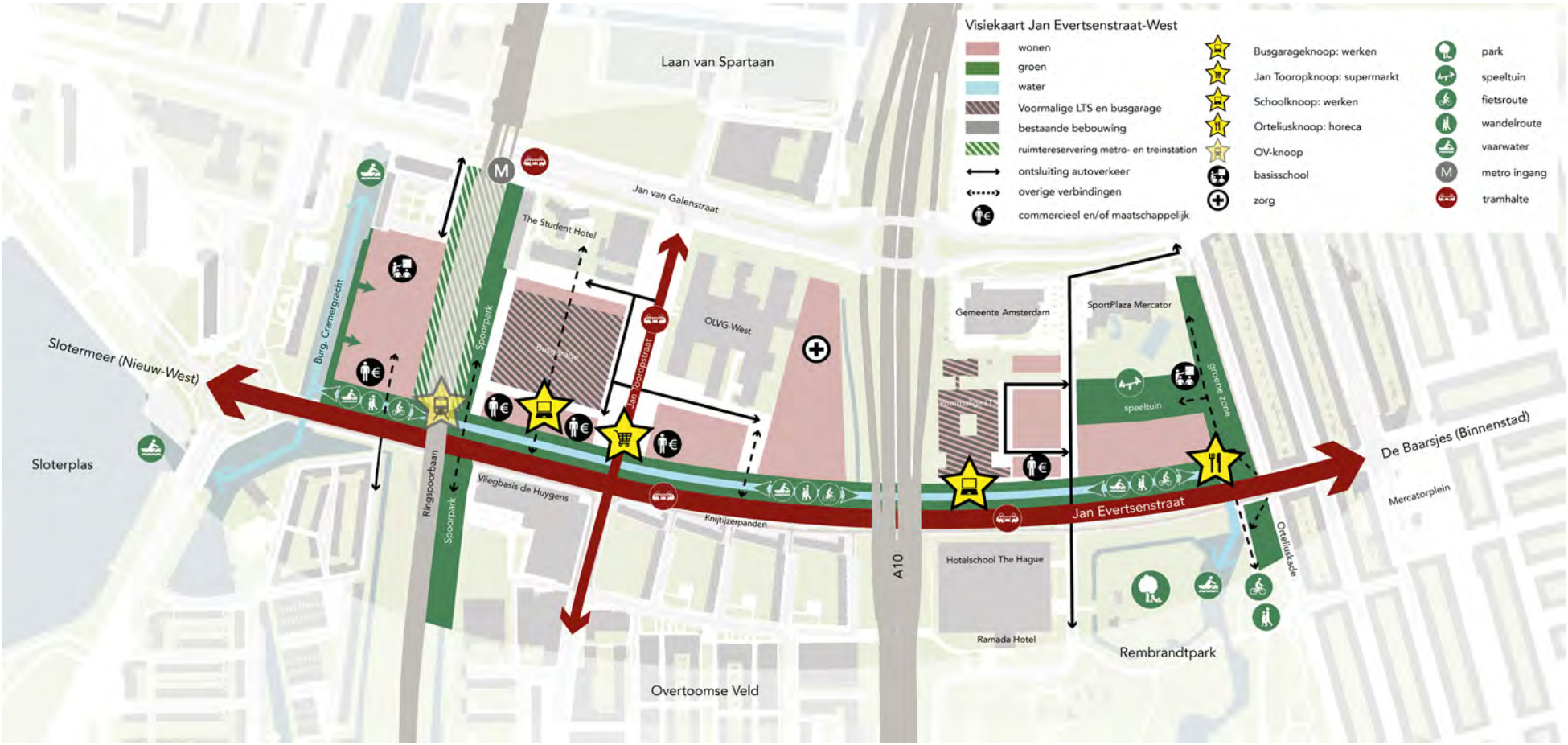
- Het realiseren van een zuidentree voor metrostation Jan van Galenstraat aan de Jan Evertsenstraat en/of een treinstation draagt bij aan de bereikbaarheid van de Jan Evertsenstraat. Met het vaststellen van deze Projectnota wordt een ruimtereservering gedaan voor beide stations. Wanneer onderzoek uitwijst dat het haalbaar en wenselijk is, is het realiseren van een extra entree voor het metrostation Jan van Galenstraat en een extra treinstation mogelijk.
- Voor de kop van het Rembrandtpark is een plan gemaakt om het park vanaf de Jan Evertsenstraat voelbaar, beleefbaar en beter toegankelijk te maken (afbeelding 30). Dit plan wordt uitgevoerd in 2018/2019;
- Voor de Knijtijzerpanden is onderzocht wat de architectonische, technische en programmatische mogelijkheden zijn voor de verlevendiging van de plinten van deze portieketagеflats. De eigenaar, woningcorporatie Rochdale, heeft de panden recent gerenoveerd en aangegeven verlevendiging van de plinten vooralsnog niet op te pakken. Het verlevendigen van de plinten draagt echter wel bij aan het genereren van levendigheid aan de Jan Evertsenstraat. Om deze reden is het vanuit het project van belang om contact te houden met Rochdale;
- Vliegbasis De Huygens, het Ramada Hotel en Hotelschool The Hague Amsterdam zijn bestaande locaties die voor meer levendigheid kunnen zorgen in de straat. Dit biedt kansen voor de gehele ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West. Het is van belang dat de mogelijkheden hiervoor in het vizier worden gehouden en dat er gesprekken gevoerd blijven worden met de betrokken partijen.



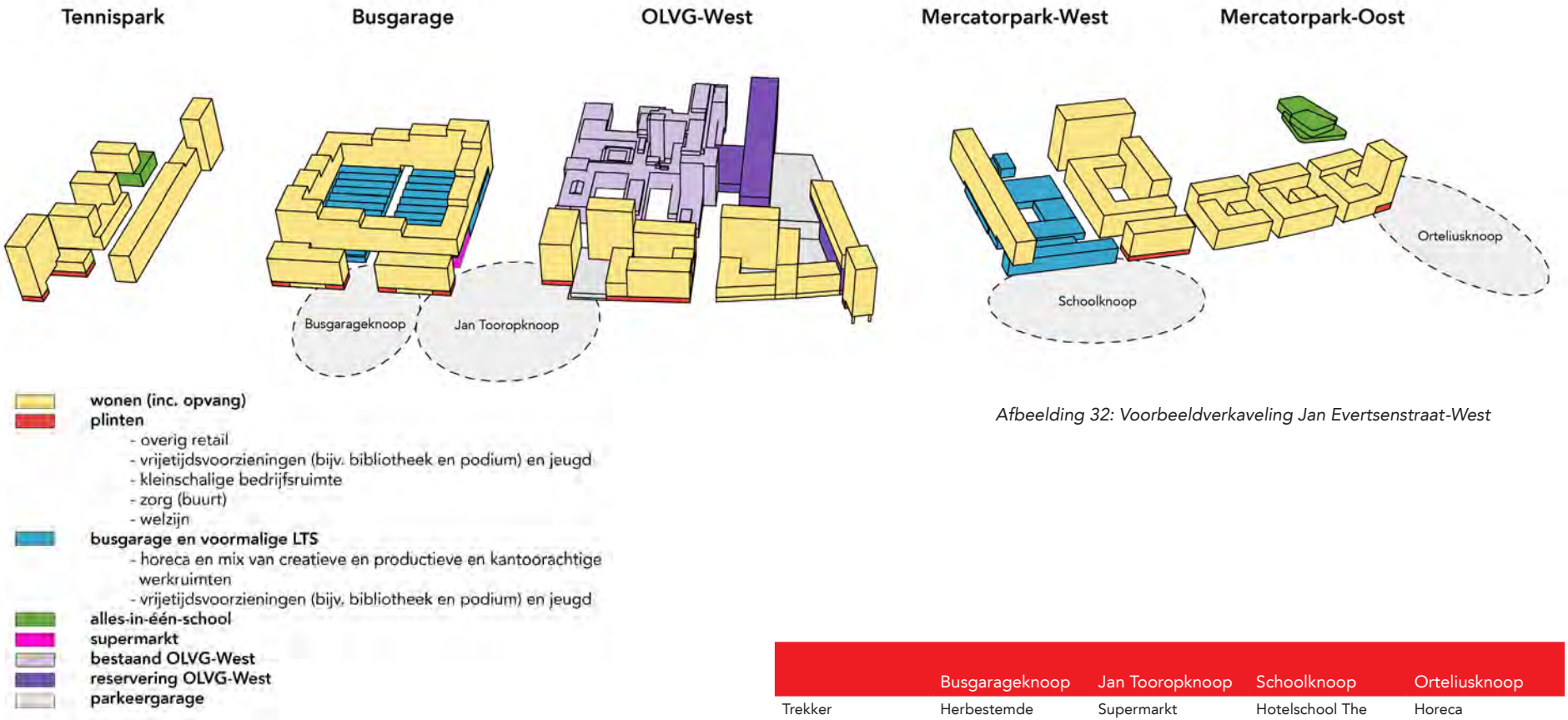
Afbeelding 30: Ontwerp nieuwe entrees en Stadsboerderij Rembrandtpark

Visiekaart

Alle strategische ingrepen behorende tot de bouwstenen zijn vertaald tot de onderstaande visiekaart.



Afbeelding 31: Visiekaart Jan Evertsenstraat-West



Afbeelding 32: Voorbeeldverkaveling Jan Evertsenstraat-West

Commercieel en maatschappelijk programma	Vierkante meter
Supermarkt	1.500
Overig retail	2.000
Horeca en mix van creatieve en productieve en kantoorachtige werkruimten	22.000
Vrijetijdsvoorzieningen (bijvoorbeeld bibliotheek en podium) en Jeugd	2.000
Kleinschalige bedrijfsruimte	2.000
Alles-in-één-school	9.000
Zorg (buurt)	1.000
Welzijn	500
Reservering OLVG-West	35.000
Totaal	**75.000**

Tabel 1: Commercieel en maatschappelijk programma (conform Amsterdamse referentienorm, 2018)

	Busgarageknoop	Jan Tooropknoop	Schoolknoop	Orteliusknoop
Trekker	Herbestemde Busgarage met creatieve, productieve en kantoorachtige werkruimten	Supermarkt	Hotelschool The Hague + Ramada (=bestaand) en voormalige LTS	Horeca
Kansen aanvullend programma	Retail Vrijetijdsvoorzieningen en cultuur	Aan supermarkt gerelateerde detailhandel en dienstverlening Commercieel zorgprogramma Kleine dienstverleners (plinten Knijtijzer; 1.300 m2)	Kleinschalige bedrijfsruimte	Vrijetijdsvoorzieningen en cultuur

Tabel 2: Trekker en kansen per knoop

2.4 Programma

In deze paragraaf wordt voor het project Jan Evertsenstraat-West het gewenst programma voorgelegd. Er wordt onderscheid gemaakt in wonen, niet wonen en sport.

2.4.1 Woningbouwprogramma

Het plan omvat nieuwbouw van circa 3.200 woningen voor diverse centrumstedelijk georiënteerde doelgroepen, zoals alleenstaanden, gezinnen, starters, senioren, studenten etc. Hierbij wordt uitgegaan van 40% sociaal, 40% middelduur en 20 % dure woningen. Bij de genoemde 40% aan middeldure huurwoningen wordt specifiek uitgegaan van respectievelijk 30% middeldure huur (van € 710-970 per maand pp. 1-1-2017) en 10% middeldure koop. Met dit programma kunnen veel doelgroepen worden bediend, ook die groepen die nu moeilijk een woning in Amsterdam kunnen huren of kopen.

In de deelgebieden Tennispark en Mercatorpark-Oost ligt de focus op gezinnen. Daarom is in deze gebieden gerekend met gemiddeld grotere woningen dan in deelgebieden Busgarage, OLVG-West en Mercatorpark-West waar de focus ligt op kleinere huishoudens. In tabel 3 is de woninggrootte die per financieringscategorie is gehanteerd weergegeven. Uiteraard zijn de woninggroottes indicatief en wordt in de vervolgfase nader gespecificeerd (m2 gbo). Er is uitgegaan van een gelijke woningdifferentiatie naar financieringscategorie voor alle deelgebieden.

		Focus gezinnen: Tennispark, Mercatorpark-Oost	Focus kleine huishoudens: Busgarage, OLVG-West , Mercatorpark-West
Sociale huur	40%	75	50
Middensegment huur	30%	85	55
Middensegment koop	10%	85	55
Dure huur	10%	110	70
Dure koop	10%	110	70
Gemiddeld		85	55

Tabel 3: Woninggroottes per financieringscategorie

Per deelgebied wordt nu uitgegaan van de volgende woningaantallen:

Deelgebied	Woningen
Tennispark	400
Busgarage	900
OLVG-West	800
Mercatorpark West	825
Mercatorpark Oost	325
Totaal	3.250

Tabel 4: Woningaantallen

2.4.2 Niet wonen

Met niet-wonen wordt bedoeld werken, commercieel programma en maatschappelijk programma. Deze voorzieningen zijn van belang voor het creëren van een levendig, stedelijk woon- en werkgebied. Deze voorzieningen worden (uitgezonderd scholen en BSO's) op de knopen gerealiseerd (zie ook afb. 15, pag. 13), waar zij bijdragen aan de levendigheid van deze plekken en ze maximaal van elkaar kunnen profiteren. In tabel 2 worden per knoop de trekker en de kansen in beeld gebracht.

a. Werken

Het beoogde werken in het gebied bestaat vooral uit creatieve bedrijvigheid. De voormalige LTS en een groot deel van de Busgarage kunnen hierin voorzien (zie ook pag. 17). Onder creatieve bedrijvigheid wordt een mix van creatieve en productieve bedrijvigheid en kantoorachtige werkruimten verstaan; maar ook horeca en in het bijzonder third places die de creatieve kenniseconomie faciliteren.
Voor de LTS wordt uitgegaan van 9.000 m2 creatieve economie; voor de Busgarage wordt uitgegaan van 13.000 m2 creatieve economie. In de vervolgfase worden de haalbaarheid en de marktkansen van beide verder onderzocht.
Ook wordt ruimte geboden aan kleinschalige bedrijfsruimte (2.000 m2). Hierbij gaat het om ruimte voor reguliere (niet per definitie creatieve) bedrijvigheid in de plinten van de 'knopen'.
In de vervolgfase wordt onderzocht op welke wijze het creatieve werk- en voorzieningen-programma voor zowel Busgarage als voormalige LTS het beste kan worden ingevuld. Hierbij worden de specifieke kansen en kwaliteiten van de twee onderscheiden gebouwen en uitbreidingen (eigenschappen gebouwen en ligging in de stad) tegen de achtergrond van de actuele en toekomstige marktvraag én de relevantie qua bijdrage aan de Amsterdamse economie (type invulling, huurprijsniveau, haalbaarheid) bezien.

b. Commercieel programma

Ook in detailhandel wordt voorzien omdat het gebied te ver af ligt van de bestaande winkelconcentratiegebieden. Het winkelprogramma blijft beperkt tot buurtverzorgend winkelaanbod: een supermarkt (1.500 m2) met ondersteunde winkels daar direct omheen (2.000 m2). Voor een uitgebreid winkelprogramma ontbreekt draagvlak. Vanwege de centrale ligging in het projectgebied en de nabijheid van de Jan Tooropstraat als belangrijke noord-zuidverbinding biedt de Jan Tooropknoop de beste kans voor het buurtverzorgende winkelaanbod

c. Maatschappelijk programma

Voor het goed functioneren van nieuwe wijken is de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen noodzakelijk. In *Koers2025* worden het maatschappelijke voorzieningenniveau en de kwaliteit van de openbare ruimte genoemd als belangrijke vestigingsfactoren voor nieuwe bewoners. De belangrijkste maatschappelijke voorzieningen die moeten worden gerealiseerd zijn primair onderwijs, sport, welzijn en zorg. De toekomstige woningbouwopgave is vertaald in een overzicht per deelgebied van de noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen (afbeelding 32 en tabel 1).

Scholen

Gezien het programma van circa 3.200 woningen worden in het projectgebied twee basisscholen voor elk 600 leerlingen gerealiseerd. Bij beide scholen komt een gymzaal en ruimte voor kinderopvang. Beide hebben een oppervlakte van 4.500 m2 en een buitenruimte van minimaal 1.200 m2. De scholen zijn voorzien in de deelgebieden Mercatorpark en Tennispark.

Sport/ De Bewegende Stad

Op basis van het woningaantal moet rekening worden gehouden met circa 16.000 m2 sportterrein voor onder andere voetbalvelden, tennisbanen en hockeyvelden en speelplekken (op blokniveau). Dit moet ofwel in het projectgebied ofwel binnen een afstand van 1.500 meter van het projectgebied gerealiseerd worden. Onder sport valt ook de vraag om ruimte voor ongeorganiseerde sport en beweging als hardlopen, fietsen, bootcamp en varen. Het mogelijk maken van ongeorganiseerde sport hangt samen met het beleidskader *De Bewegende Stad*. Dit beleidskader gaat over het zodanig inrichten van de stad dat bewegen vanzelfsprekend en aantrekkelijk wordt. Dit is in de Jan Evertsenstraat-West zeer goed mogelijk. In het plan is veel aandacht voor de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Een voorbeeld hiervan is de lommerrijke promenade die langs de zuidkant van de watergang gerealiseerd wordt (pagina 15). De promenade nodigt uit tot wandelen, fietsen en hardlopen. Ook kan de ligging van het projectgebied tussen het Rembrandtpark en de Sloterplas benut worden. In de vervolgfase worden de mogelijkheden voor *De Bewegende Stad* nader uitgewerkt.

Zorg en welzijn

Zorgvoorzieningen (huisarts, apotheek etc.) zijn in elke buurt nodig en worden in een latere fase in het plan opgenomen. Zorg kan ook worden gemengd met commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Onderzocht wordt welke functies van het buurthuis terug moeten komen in het projectgebied.

2.5 Overige aandachtspunten

In voorgaande paragrafen is ingegaan op de stedenbouwkundige randvoorwaarden waarbinnen het plan voor de Jan Evertsenstraat-West mogelijk is. In paragraaf 2.4 wordt ingegaan op een aantal andere aandachtspunten die bij de gebiedsontwikkeling niet vergeten mogen worden.

2.5.1 Milieu en duurzaamheid

In de *Agenda Duurzaamheid* (2017) zijn de gemeentelijke ambities inzake duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendigheid vastgelegd. De in de Agenda Duurzaamheid geformuleerde ambities ten aanzien van duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendigheid zijn leidend voor het project Jan Evertsenstraat-West. Daarnaast wordt met prioriteit ingezet op een tweetal gebiedsspecifieke duurzaamheidsthema's die in het projectgebied aan de orde zijn. Deze thema's vallen onder respectievelijk duurzame energie en klimaatbestendige stad.

Duurzame energie

Het deelgebied Mercatorpark ligt als enige niet binnen het concessiegebied van Westpoort Warmte. Om ook dit deelgebied te kunnen laten voldoen aan de in *Naar een stad zonder aardgas* vastgelegde strategie om Amsterdam in 2050 aardgas te laten zijn moet een warmteplan worden opgesteld. De ontwikkelstrategie voor het duurzame warmtesysteem zal in de vervolgfase verder worden uitgewerkt, waarbij de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- het nieuwe systeem draagt bij aan de ontwikkeling van een hoge temperatuurwarmtenet richting de binnenstad;
- het nieuwe systeem is minimaal even duurzaam als het stadswarmtesysteem (ca 75 % CO2 reductie);
- het nieuwe systeem is faseerbaar en kan tijdelijk autonoom functioneren omdat de ruimtelijke planvorming gefaseerd wordt uitgevoerd;
- daarnaast is het afwegingskader van de agenda duurzaamheid voor duurzame warmte van kracht: duurzaam, open, betaalbaar.

De introductie van een nieuw duurzaam energiesysteem tezamen met investeringen in de openbare ruimte betekent ook kansen voor het aansluiten van bestaande gebouwen zoals het ziekenhuis, zwembad, hotel etc. De potentiele CO2 reductie van het aansluiten van de bestaande gebouwen op duurzame warmtesystemen is drie keer zo groot als de vermeden CO2 reductie door het aansluiten van de nieuwbouw. De mogelijke synergie tussen bestaande bouw en nieuwbouw zal nader worden onderzocht, waarbij technische verschillen in systemen van nieuwbouw en bestaande bebouwing mogelijk zijn.

Klimaatbestendige stad (Rainproof)

Met *Amsterdam Rainproof*-beleid wordt beoogd om de stad bestendig maken tegen hoosbuien. In de in het kader daarvan gemaakte Regenwaterknelpuntenkaart van Amsterdam is de omgeving van het OLVG-West als aandachtsgebied benoemd. Daar waar mogelijk wordt hiermee samenhangende problematiek integraal benaderd. De toename aan verharding vraagt volgens de keurregels om extra oppervlaktewater om het verlies aan waterbergend vermogen te compenseren. Hiertoe wordt de watergang verbreed van 10 naar 12 m. Daarnaast kan alternatieve bergingscapaciteit worden gerealiseerd; de daartoe beschikking staande mogelijkheden kunnen worden ingezet om het knelpunt rondom het OLVG op te lossen.

Overige duurzaamheidsprestaties

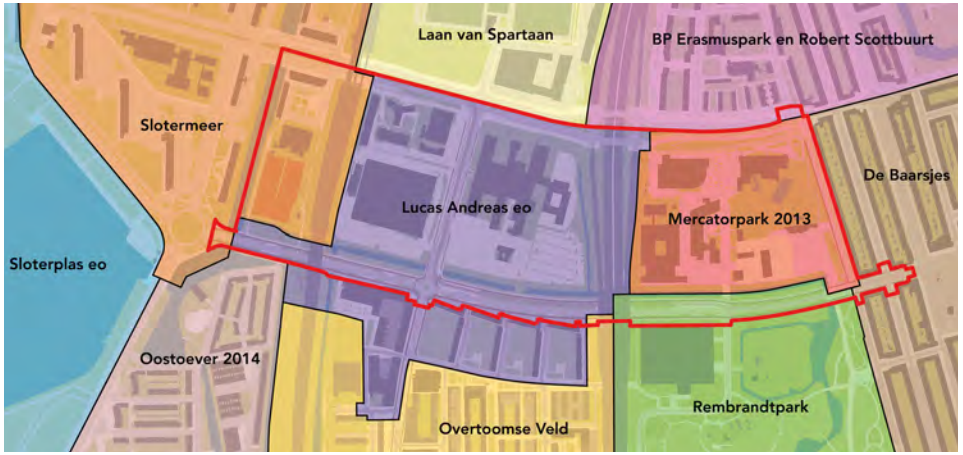
Naast de bovengenoemde prioriteiten zullen de volgende prestaties worden gehanteerd:

- schone lucht: de parkeervoorzieningen op private kavels moeten voor 100% zijn voorbereid voor een 'slim' laadpunt. De locatie is al onderdeel van de *Amsterdamse Milieuzone*;
- afvalinzameling: de gemeente zet in op meer bron scheiden van huishoudelijk afval. Voor het projectgebied wordt de standaard Ondergrondse Afval Inzameling Systeem (ondergrondse containers) toegepast, met minimaal aparte containers voor papier, glas, plastic/metaal/drankkartons en restafval;
- circulair bouwen: streefwaarden voor circulair bouwen zijn minimaal MPG 0,5 en flexibiliteit van 67% (flexibiliteitstool);
- energie neutraal bouwen: minimaal EPC 0,15.

2.5.2 Milieu-effecten en juridisch-planologisch kader

Bestemmingsplan

Voor het projectgebied gelden de bestemmingsplannen Slotermeer (2008), Rembrandtpark (2012), Mercatorpark (2013) en Sint Lucas Andreas en omgeving (2013) (afbeelding 33). In deze bestemmingsplannen is de bestaande situatie vastgelegd, waardoor deze niet geschikt zijn als planologische onderlegger voor onderhavig project. Er wordt een nieuw juridisch planologisch kader opgesteld.
Onzeker is op welk moment welk deel vrij komt voor ontwikkeling, waardoor het niet wenselijk is om een bestemmingsplan te maken voor het gehele projectgebied. Risico daarvan is namelijk dat de ontwikkelingen vertragend werken voor de vaststelling van het bestemmingsplan.



Afbeelding 33: Bestemmingsplannen binnen en nabij het projectgebied (rode lijn: plangrens)

Plangrenzen

De plangrens is iets ruimer dan de projectgrenzen. Op deze manier kunnen ingrepen in omliggende openbare ruimte worden meengenomen vanuit het project Jan Evertsenstraat-West en ontstaat er een eenduidige inrichting.

Milieu-effecten

In verband met het aantal woningen dat wordt toegevoegd, dient er een m.e.r.-beoordeling gedaan te worden. Bij de m.e.r.-beoordeling wordt beoordeeld of de beoogde ontwikkelingen belangrijke nadelige milieu effecten hebben voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Indien dat het geval is, dient er een milieu effect rapportage (MER) opgesteld te worden.
Omwille van flexibiliteit wordt uitgegaan van ruim 3.000 woningen met 2.200 woningen als ondergrens en 4.500 als absolute bovengrens en wordt deze met verschillende intensiteiten op de verschillende deelgebieden beoordeeld. Dit maakt het mogelijk om te schuiven met programma binnen het projectgebied zonder dat opnieuw een m.e.r.-beoordeling hoeft te worden doorlopen. Een dergelijke m.e.r.-beoordeling vereist een juridisch-planologisch kader dat kan meebewegen met onverwachte verschuivingen in planning en in programma. De m.e.r.-beoordeling wordt aan het eerste besluit dat een onderdeel van de ontwikkeling mogelijk maakt gekoppeld. Voor latere ontwikkelingen kan gebruik gemaakt worden van dezelfde m.e.r.-beoordeling en hoeven de milieueffecten niet meer afzonderlijk te worden beschouwd. Indien de ontwikkeling niet past binnen de uitgangspunten van de m.e.r.- beoordeling dan kan de m.e.r.-beoordeling worden geactualiseerd.

Via de Rijksweg A10, die het projectgebied doorkruist, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In het kader van het bestemmingsplan en de m.e.r.-beoordeling wordt onderzoek gedaan naar het plaatsgebonden- en groepsrisico van de A10 en het spoor. In het projectgebied zijn geen inrichtingen aanwezig die onder het besluit externe veiligheid inrichtingen vallen en het ligt niet binnen een veiligheidszone voor hoofdtransportleidingen. Uit het explosievenonderzoek is gebleken dat er in het projectgebied geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van explosieven.

Bodemverontreiniging

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ONZKG) heeft in 2016 de milieuhygiënische bodemkwaliteit in het projectgebied onderzocht middels een archiefonderzoek. Dit is de eerste stap van het milieukundig bodemonderzoek. Uit de gegevens blijkt dat bij de busgarage mogelijk verontreiniging aanwezig is. In de volgende fase wordt de bodemkwaliteit voor het hele gebied nader onderzocht via een oriënterend bodemonderzoek (OBO).

2.5.3 Ontsluiting en mobiliteit

Op grond van globale verkeersverkenningen is gebleken dat het verkeersnetwerk de ontwikkeling van het verkeer kan opvangen. Binnen het projectgebied moeten enkele kruispunten nader onderzocht worden. De nieuwe ontwikkelingen in het kader van het project mogen geen nadelige invloed uitoefenen op de afwikkeling en de doorstroming van het verkeer. In samenspraak met betrokken stakeholders worden reeds bestaande knelpunten meegenomen bij de verdere uitwerking.
In afbeelding 34 is de ontsluitingsstructuur van het projectgebied opgenomen. De hoofdontsluitingen zijn de Jan Tooropstraat en de Jan Evertsenstraat. De structuur kan al naar gelang verfijnd worden ter verbetering van de doorstroming en afwikkeling van het verkeer van en naar het projectgebied. De zone aan de noordkant van het water wordt autoluw ingericht, de straten en pleinen tussen de bebouwing en de watergang worden hoofdzakelijk het domein van voetgangers en deels van fietsers.
Het verleggen van de trambaan is vanuit het oogpunt van veiligheid van groot belang. Op deze manier kunnen bestaande gevaarlijke kruisingen (kruising Admiraal Helfrichstraat en kruising Jan Tooropstraat) worden opgelost (afbeelding 35 en 36). Door de verlegging van de trambaan komt deze op een andere plek onder het A10-viaduct te liggen. De ruimte tussen de kolommen van het viaduct voldoet aan de minimale eisen voor de combinatie van bus op trambaan. Dit wordt in de volgende fase in het ontwerp van de trambaan vormgegeven.



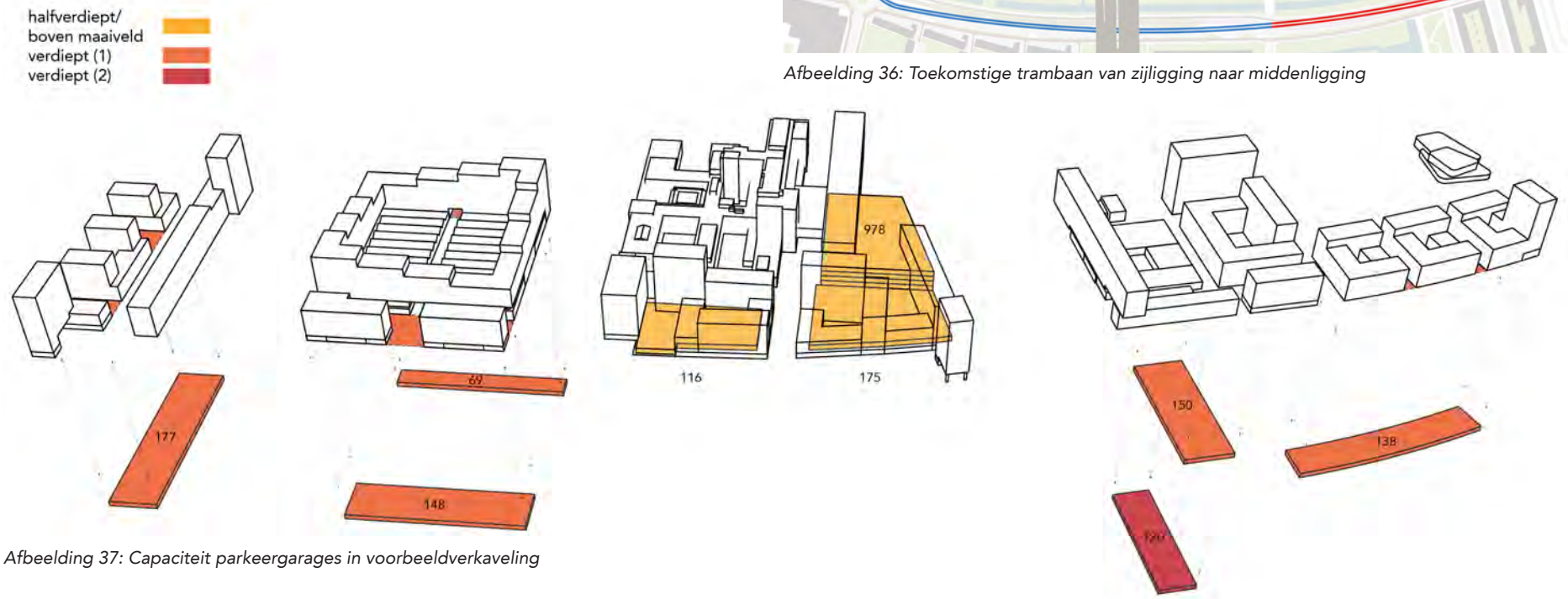
Afbeelding 34: Ontsluiting autoverkeer



Afbeelding 35: Huidige trambaan in zijligging



Afbeelding 36: Toekomstige trambaan van zijligging naar middenligging



Afbeelding 37: Capaciteit parkeergarages in voorbeeldverkaveling

Parkeren

In het plan worden de uitgangspunten van de *Nota Parkeernormen* (2017) aangehouden. Het belangrijkste uitgangspunt is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw géén parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder nieuwe bebouwing (afbeelding 37) of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages. In de openbare ruimte worden parkeerplekken gerealiseerd ten behoeve van het bezoek. In tabel 5 zijn de parkeernormen weergegeven die binnen het projectgebied gehanteerd worden.

	Minimum (inpandig)	Maximum (inpandig)	Bezoek (op straat)
Sociale huur	0,0	1,0	0,1
Middeldure huur	0,0	1,0	0,1
Vrije sector < 30 m² bvo	0,1	1,0	0,1
Vrije sector 30-60 m² bvo	0,3	1,0	0,1
Vrije sector > 60 m² bvo	0,6	1,0	0,1

Tabel 5: Parkeernormen Nota Parkeernormen (2017)

Parkeren OLVG-West

Voor het OLVG-West kan het verlies aan parkeren op maaiveld worden gecompenseerd door de bouw van een parkeergarage, bijvoorbeeld langs de A10. Met een dergelijke parkeergarage wordt naar verwachting voldoende capaciteit gerealiseerd.

Fietsparkeren

In het plan worden de uitgangspunten van de *Nota Parkeernormen Fiets en Scooter* (2018) aangehouden. Doel van dit beleid is om voldoende fietsparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen te waarborgen en inpandig op te lossen. Dit is vooral van toepassing op de woningbouw. Bij nieuwbouw en functiewijziging wordt dit gewaarborgd via parkeernormen in de bestemmingsplannen. Hiermee wordt voorkomen dat er fietsparkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan of worden verergerd. De druk op de openbare ruimte neemt af, de stoep wordt beter toegankelijk voor voetgangers en hierdoor neemt de verblijfskwaliteit in de straten toe.
Voor het stallen van fietsen bij de third places wordt in de volgende fase een passende oplossing gezocht.

2.5.4 Hoogbouw

De in de vervolgfase op te stellen stedenbouwkundige plannen moeten voldoen aan het hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam. De stedenbouwkundige plannen opgenomen voorstellen voor hoogbouw onderzocht op thema's zoals beeldkwaliteit, windhinder en schaduw. Dit gebeurt middels een HoogbouwEffectRapportage.

2.5.5 Ondergrondse zaken

Kabels en leidingen

De bestaande kabels & leidingen zijn in kaart gebracht middels een KLIC-melding. In het huidige tracé zijn behoudens de stadswarmte geen grote transportleidingen aanwezig. Uit de wenstracé procedure zal nog volgen wat de werkzaamheden van nutsbedrijven zullen zijn, deze zullen in principe niet voor rekening van het project komen.
De bestaande warmteleiding, gelegen in de Jan Evertsenstraat tussen Jan Tooropstraat en A10-viaduct, moet worden verplaatst in verband met de te verleggen trambaan. Dit moet worden bezien in samenhang met het waarschijnlijk uit te bouwen warmtenetwerk in oostelijke richting. Hiervoor is ruimte in het profiel. Een volledig straatprofiel in de deelgebieden met aan weerszijden bomen moet, om de benodigde ondergrondse infra inclusief warmte te kunnen herbergen, minimaal 18 meter breed zijn.
Het trafohuis aan de Orteliuskade moet worden verplaatst; dit ten behoeve van een te maken trap aan de Orteliuskade.
Voor het plaatsen van de beoogde kademuur aan de zuidzijde van de watergang zullen alle bestaande zinkers moeten worden verwijderd. Gezien de nieuwbouw zullen hier ook zonder de kademuur nieuwe aansluitingen nodig zijn.

Capaciteit pompgemaal

Het afvalwater van de nieuw toe te voegen bebouwing wordt afgevoerd via een riool dat is aangesloten het pompgemaal bij de Postjesweg. De capaciteit van dit pompgemaal is voldoende om de groei met 3.200 woningen, 35.000 m2 zorg en 30.000 m2 voorzieningen te kunnen opvangen. De pompcapaciteit hoeft dan ook niet te worden vergroot. Wel wordt de grens bereikt van wat met twee, relatief kleine, zinkerleidingen onder de watergang (langs de Jan Evertsenstraat) uit het gebied afgevoerd kan worden.
In de vervolgfase worden de functionele en ruimtelijke eisen aan de ondergrond nader onderzocht en afgestemd. Omwille van de ruimtelijke kwaliteit moeten ondergrondse ruimteclaims zoals kabels en leidingen, bomen, parkeergarages en geohydrologie in samenhang worden bezien.

2.5.6 Beheer

Uitgangspunt voor Beheer en onderhoud is het duurzaam in stand houden van de inrichting en functionaliteit van de buitenruimte.
Gezien de toevoeging van een aanzienlijk aantal woningen, en een veel intensiever gebruik van de openbare ruimte met nieuwe verblijfplaatsen, voorzieningen (bijvoorbeeld fietsparkeerrekken, ondergrondse afvalcontainers etc), dient de openbare ruimte in de nieuwe situatie intensiever te worden onderhouden.
In de volgende fase worden met de stadsdelen West en Nieuw-West de gevolgen dat dit veranderde regime voor schoonmaak en vervanging bij beschadiging van verharding, straatmeubilair, openbare verlichting, groen, water enzovoorts besproken.
Tijdens de bouw worden tijdelijk beheermaatregelen genomen en wordt er een BLVC-plan opgesteld waarin afspraken worden vastgelegd met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.

2.6 Deelgebieden

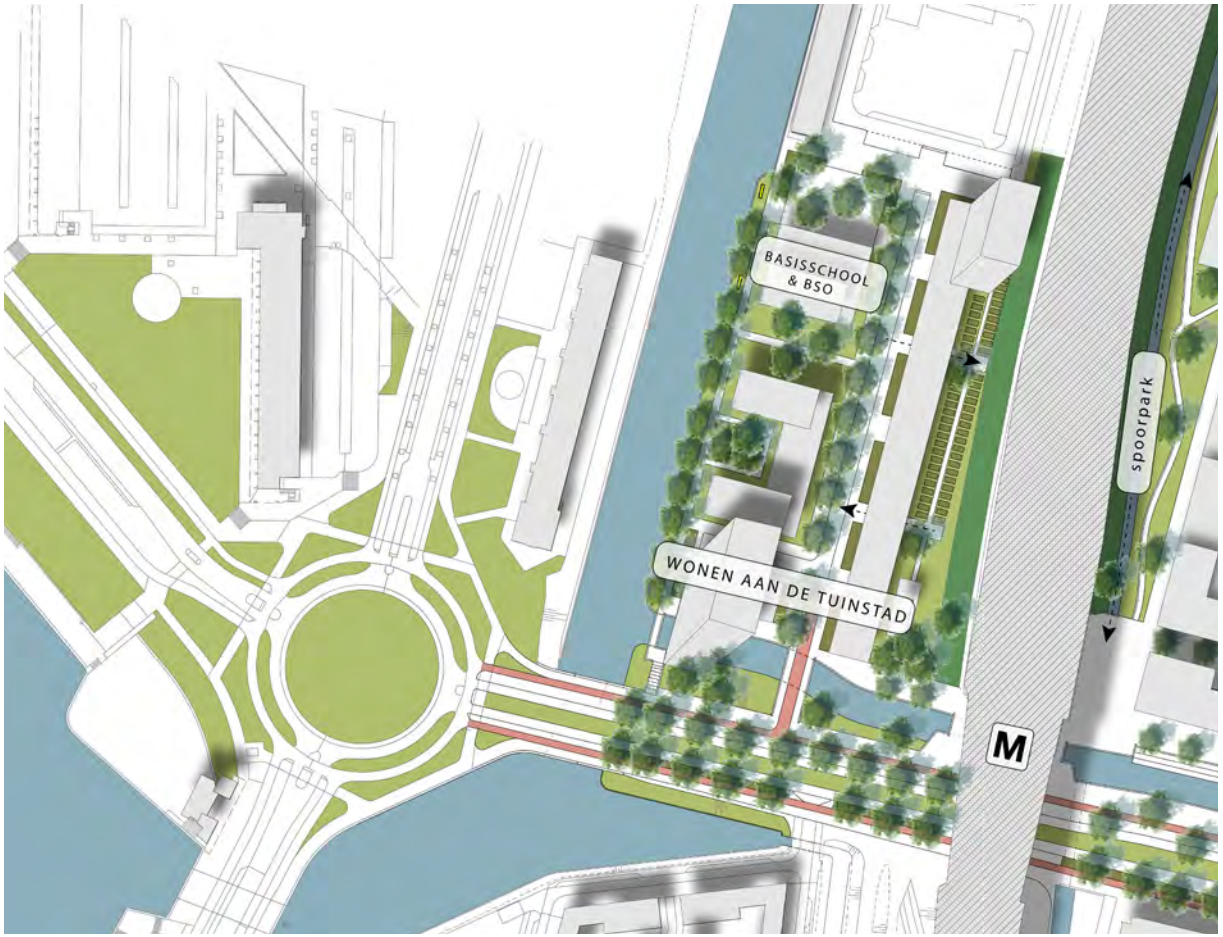
Het project Jan Evertsenstraat-West bestaat uit verschillende deelgebieden met elk een onderscheidend karakter. De deelgebieden, met elk hun eigen karakter, hebben gemeen dat de gebiedsontwikkeling voor levendigheid aan de Jan Evertsenstraat moet zorgen en dat ze op juiste wijze ingebed komen te liggen in de bestaande stad.
In deze paragraaf worden per deelgebied de kansen, kwaliteiten en woonsfeer beschreven.

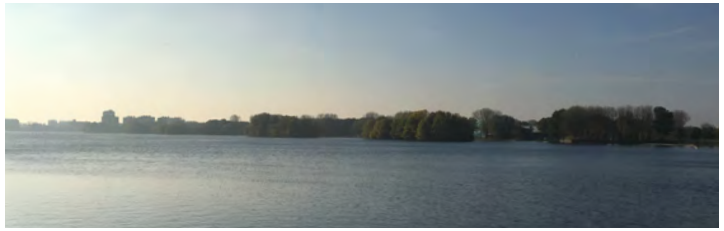


Afbeelding 38: Mogelijke uitwerking deelgebieden

2.6.1 Tennispark: rand van de tuinstad - (400 woningen (85 m2 gbo))

De ligging aan de westelijke tuinsteden is een bijzonder aanknopingspunt voor de gebiedsontwikkeling van dit deelgebied. De ambitie is om een tuinstedelijke opzet te realiseren in een hoge dichtheid met een rustig en groen karakter in het binnengebied en levendigheid aan de Jan Evertsenstraat. Op deze wijze fungeert dit deelgebied als een overgangszone tussen de tuinsteden en het stedelijk milieu binnen de ring. Het karakter maakt dit deelgebied aantrekkelijk voor bijvoorbeeld gezinnen en empty nesters, waardoor de focus voornamelijk ligt op relatief grote woningen. Naast woningbouw moet het programma tenminste ook bestaan uit een alles-in-1-school en ondergrondse parkeerplekken voor de woningen.













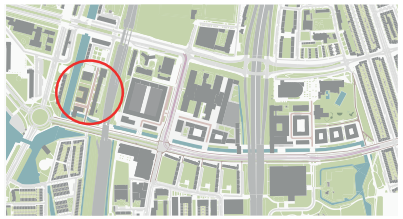








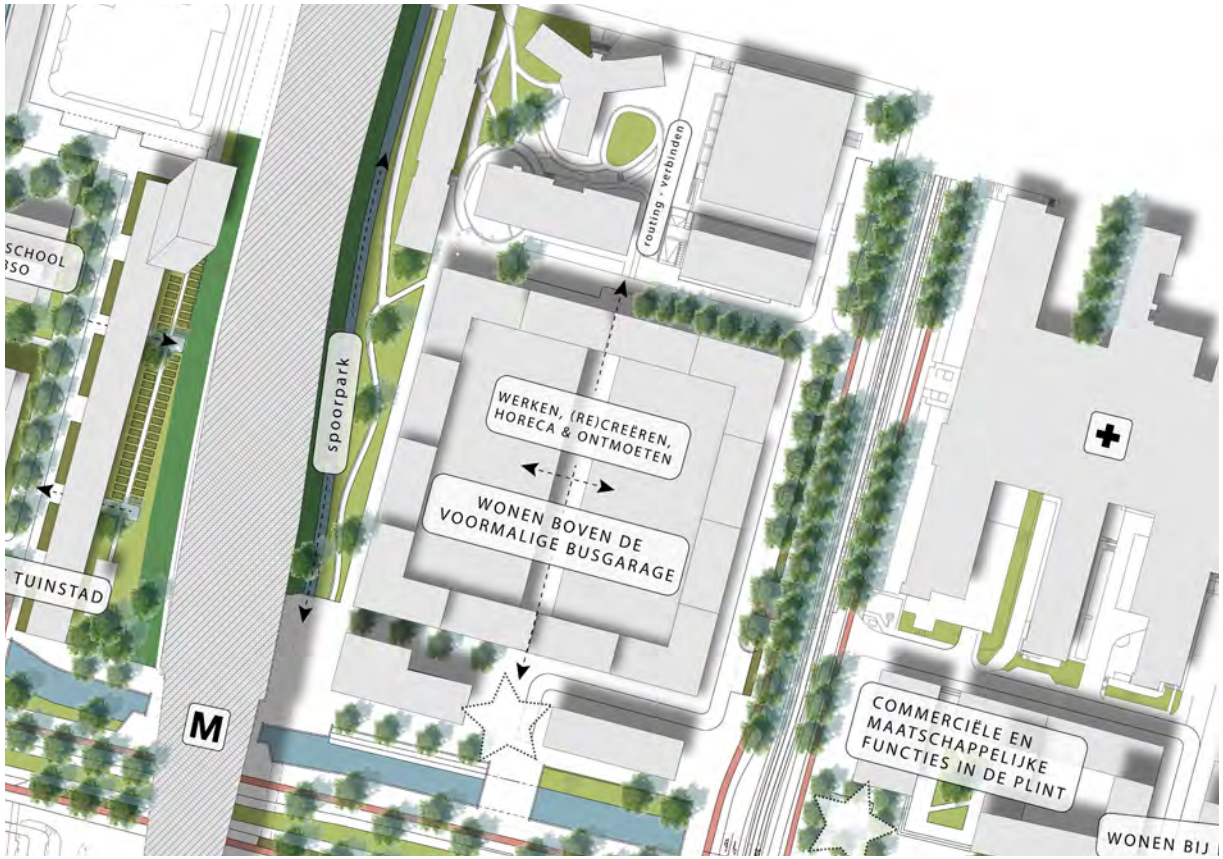


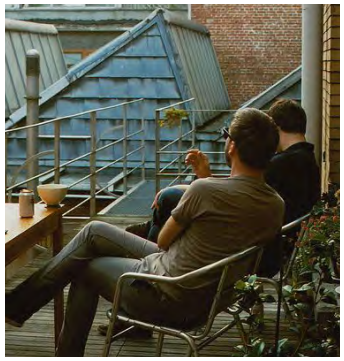


2.6.2 Busgarage: creatief stedelijk wonen en verblijven - (900 woningen (55 m2 gbo))

De ambitie is om de Busgarage, na vertrek van het GVB, te herbestemmen voor creatieve bedrijvigheid. Door het iconische en imposante gebouw te behouden, krijgt het deelgebied een creatief karakter. Het nodige woningbouwprogramma wordt gerealiseerd door de busgarage te overbouwen. Een belangrijk uitgangspunt is het genereren van levendigheid aan de Jan Evertsenstraat. Daarom komt er een plein aan de Jan Evertsenstraat dat fungeert als ontmoetingsplek waar woningen en voorzieningen zich concentreren. Dit plein betreft de strategisch gelegen Busgarageknoop (pag 13.).

Aan de noordzijde van de busgarage, aan de Jan van Galenstraat, is al een hotspot gevestigd: The Student Hotel. The Student Hotel combineert hotelkamers met tijdelijke woonruimtes voor studenten en professionals en werkruimten. Het is een unieke kans om deze hotspot en dit deelgebied met elkaar te verbinden om een levendig stedelijk woon- en werkgebied te krijgen. Daarnaast zal het Spoorpark vanuit Overtoomse Veld doorgetrokken worden, zodat er een heldere noord-zuid verbinding ontstaat. Het creatieve karakter en de directe relatie met The Student Hotel maken dit deelgebied aantrekkelijk voor een jonge en creatieve doelgroep. De focus ligt hierdoor voornamelijk op relatief kleine woningen. Naast creatief programma is de hoek Jan Evertsenstraat – Jan Tooropstraat een kansrijke plek voor het vestigen van een supermarkt met ondersteunend winkelaanbod.

















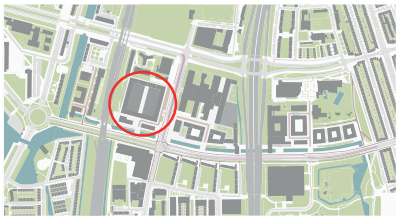












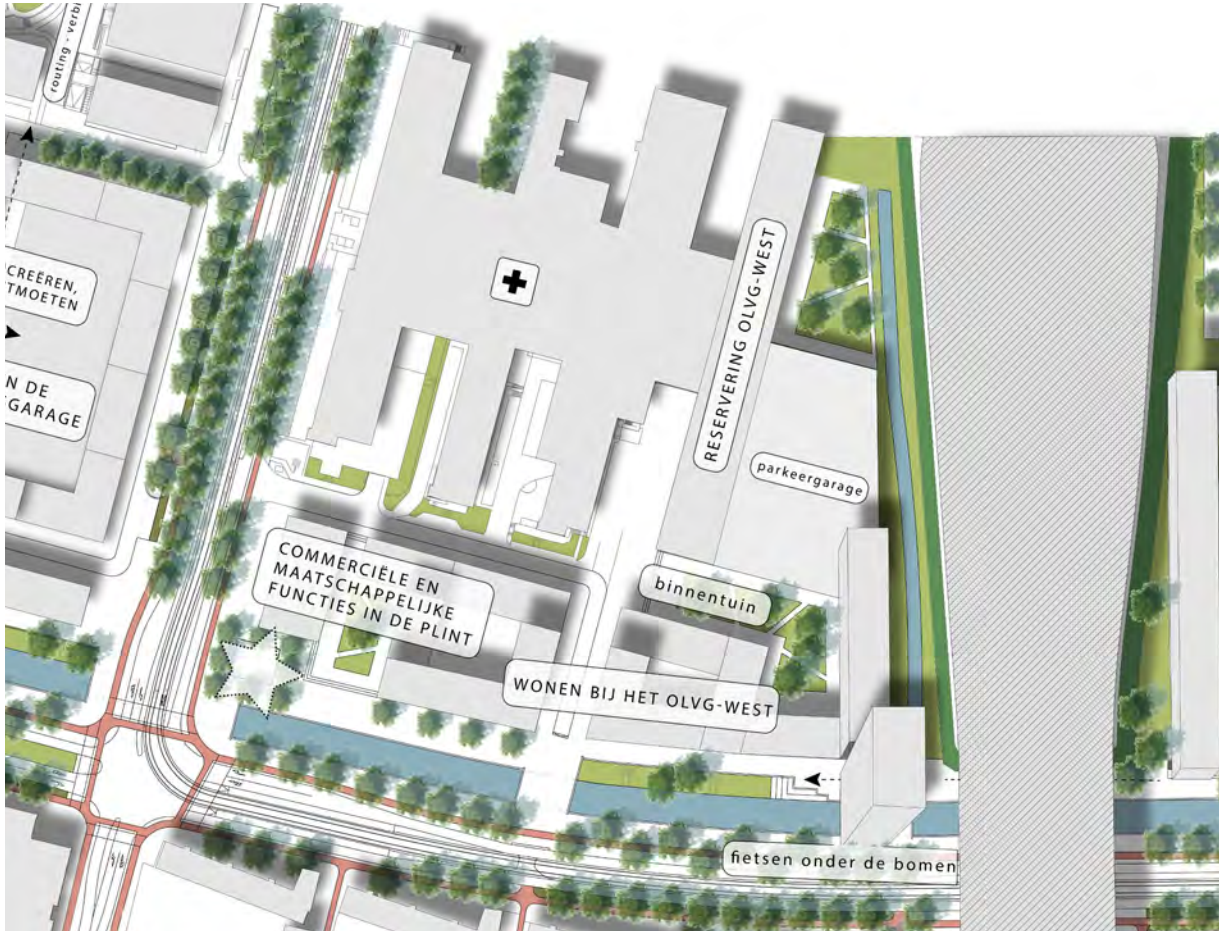
2.6.3 OLVG-West: hoogstedelijk wonen en verblijven - (800 woningen (55 m2 gbo))

De ambitie is om dit compacte deelgebied te ontwikkelen tot een aantrekkelijk hoogstedelijk gebied waar de focus ligt op relatief kleine woningen. Een deel van het woonprogramma zal gerelateerd zijn aan zorg voor jong en oud.

De uitdaging is om het ziekenhuis, dat nu erg naar binnen gekeerd is, te betrekken bij de bestaande stad. Dit wordt gerealiseerd door een goed samenspel van woningen, voorzieningen en zorgprogramma op het huidige parkeerterrein. Hieraan kan bijvoorbeeld vorm worden gegeven door een ziekenhuisrestaurant en ontmoetingsplekken bij de hoek Jan Evertsenstraat – Jan Tooropstraat (Jan Tooropknoop, pag. 13).

De ontwikkelingen vinden plaats op het huidige parkeerterrein van het ziekenhuis. De parkeerplekken die hierdoor komen te vervallen en die worden gegenereerd door toevoeging van het nieuwe programma worden gerealiseerd in gebouwde parkeervoorzieningen.

De ruimtelijke invulling van dit deelgebied ligt nog niet vast, omdat het OLVG op dit moment niet ver genoeg gevorderd is met de eigen planvorming.













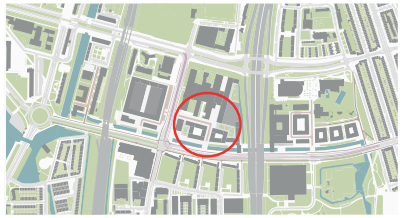










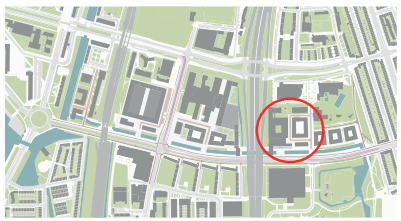


2.6.4 Mercatorpark-West: creatief stedelijk wonen en verblijven - (825 woningen (55 m2 gbo))

De ambitie is om het iconische gebouw van de voormalige LTS te behouden en te vullen met creatieve bedrijvigheid. Een belangrijk uitgangspunt is om levendigheid aan de Jan Evertsenstraat te generen middels voorzieningen en ontmoetingsplekken. De voormalige LTS biedt hiervoor kansen door het toevoegen van entrees en voorzieningen aan de zijde van de Jan Evertsenstraat. Daarbij is het realiseren van een brug over de watergang een uitgangspunt, zodat er een directe verbinding ontstaat tussen de Jan Evertsenstraat en de voormalige LTS. In relatie met de Hotelschool aan de overzijde kan hier een levendige plek ontstaan (Schoolknoop, pag. 13). Om het nodige woningbouwprogramma te kunnen toevoegen, is de inzet om voor Reade een andere locatie te vinden en de voormalige LTS te overbouwen. Het creatieve karakter maakt Mercatorpark-West aantrekkelijk voor een jonge doelgroep, waardoor de focus zal liggen op relatief kleine woningen.





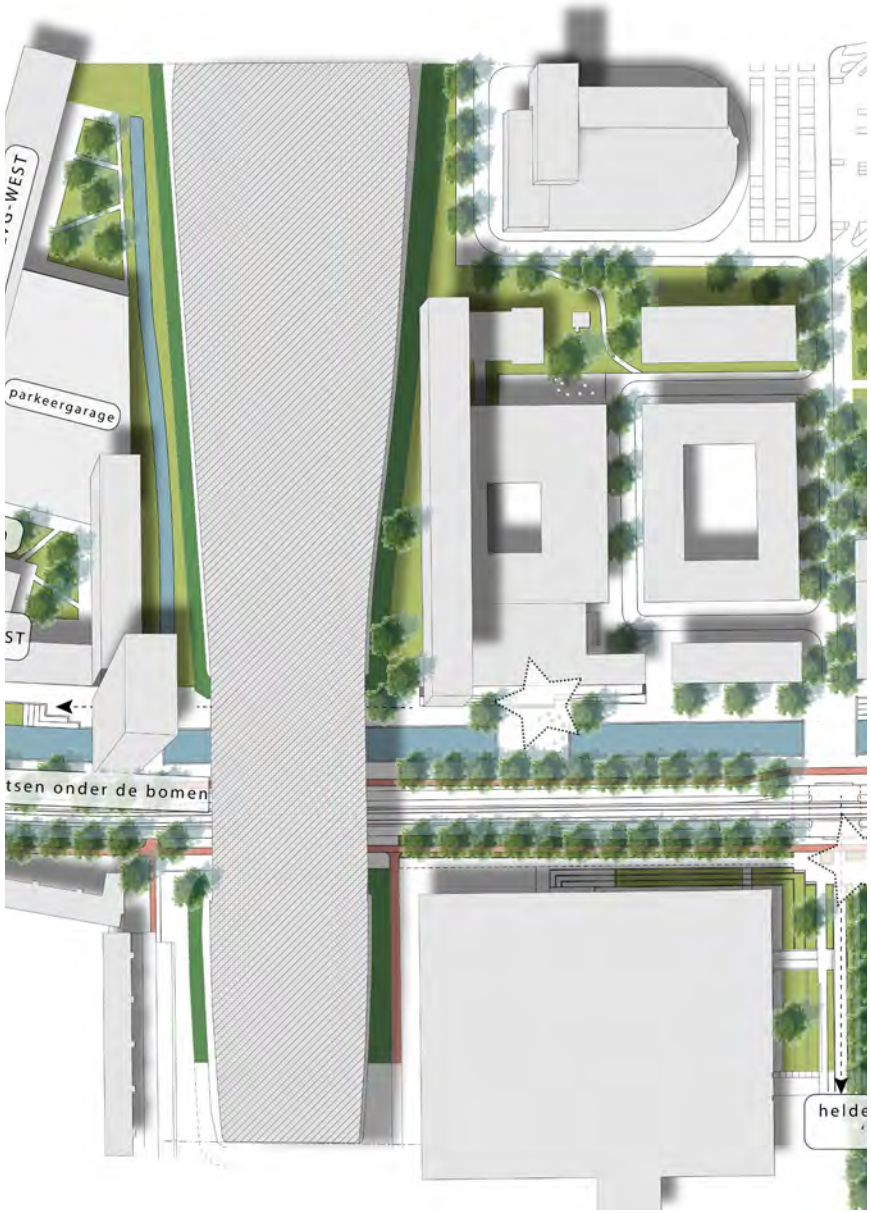


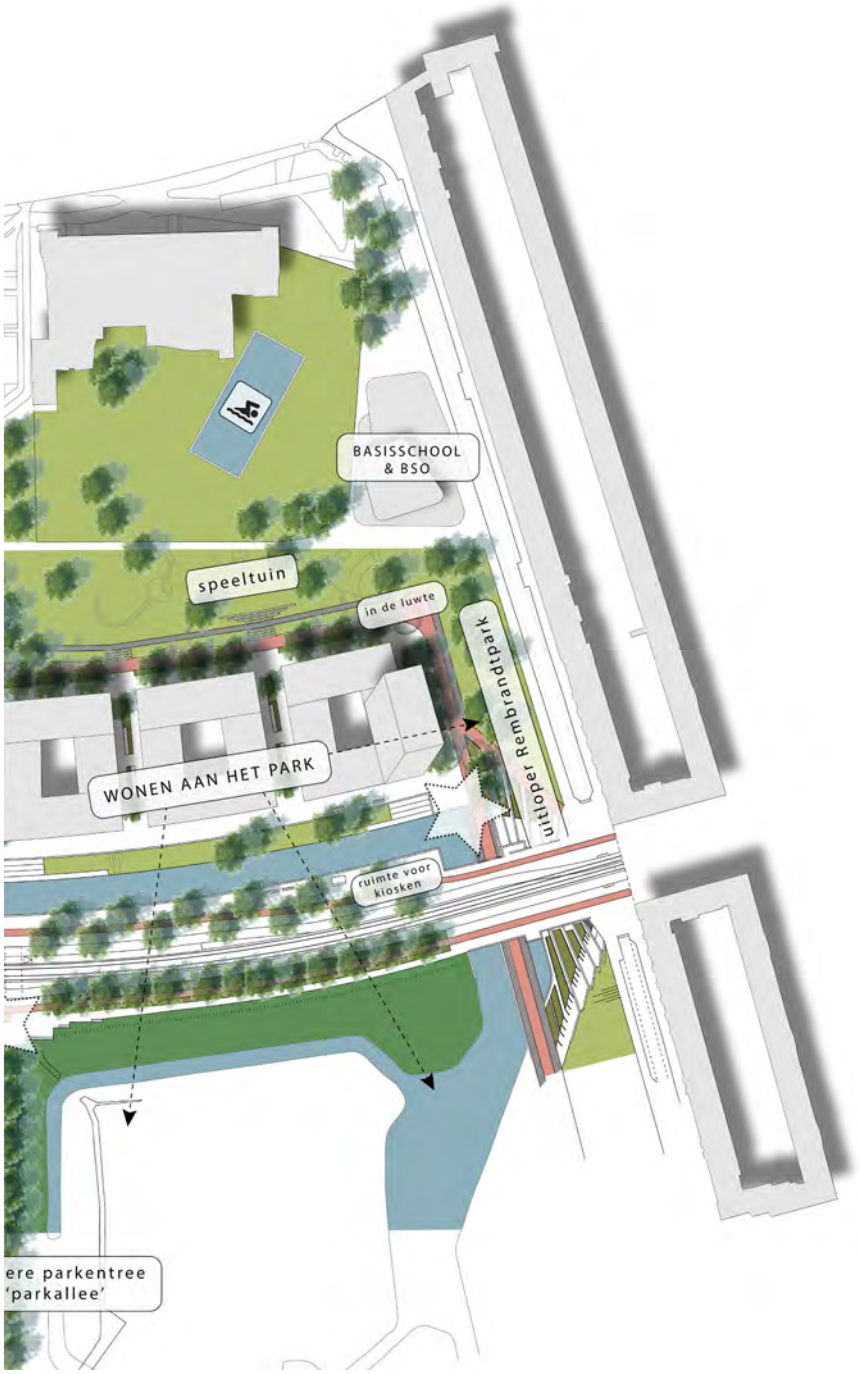












2.6.5 Mercatorpark-Oost: groenstedelijk wonen en verblijven - (325 woningen (85 m2 gbo))

De ligging direct buiten de vooroorlogse stad en aan het Rembrandtpark maakt dit deel van Mercatorpark tot een zeer aantrekkelijke plek om te wonen. Een ondergrondse waterkering, waar boven niet gebouwd mag worden, biedt ruimte voor extra groen. Hierdoor ambieert dit deelgebied om het te ontwikkelen tot een groenstedelijk woonmilieu dat in de luwte ligt van de stedelijke drukte. Het gebied tussen de vooroorlogse stad en de nieuwe bebouwing, waar de Jan Evertsenstraat en de fietsroute van het Rembrandtpark samenkomen, is een bijzondere plek waar kansen liggen voor bijvoorbeeld horecavoorzieningen. De aanwezigheid van het vele groen, de speeltuin en het zwembad om de hoek maken dit deelgebied uiterst geschikt voor gezinnen. Hierdoor ligt het accent op relatief grote woningen. Daarnaast wordt er in dit deelgebied een basisschool met BSO gerealiseerd.



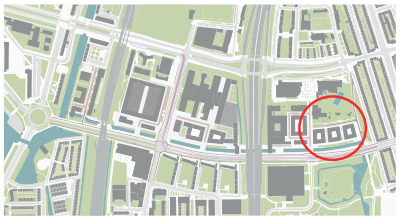












3. Ontwikkelstrategie

3.1 Inleiding

De omstandigheden om het in hoofdstuk 2 voorgestelde plan ten uitvoer te brengen, zijn gunstig omdat:

- Alle grond in het projectgebied in bezit is van de gemeente, en is ofwel in erfpacht uitgegeven ofwel heeft de bestemming openbare ruimte;
- Ook een groot deel van het aanwezige vastgoed in bezit is van de gemeente;

Daarnaast zijn op dit moment de marktomstandigheden erg gunstig met name voor woningbouw.
Uiteraard zijn er anderzijds ook risico's aan het project verbonden, hier wordt op ingegaan in de financiële paragraaf (kabinet).

3.2 Plannen per deelgebied

De vier deelgebieden waar woningbouw gepland is, hebben een relatief grote oppervlakte. In de volgende fase wordt onderzocht of het verstandig is om de deelgebieden in zijn geheel op de markt te zetten, of dat de deelgebieden beter opgedeeld kunnen worden. De keuze wordt bepaald door het moment waarop de deelgebieden beschikbaar komen, welk programma er gerealiseerd wordt en de economische omstandigheden.

3.3 Ontwikkelstrategie: maatwerk per kavel

De gemeente is de verantwoordelijke partij bij de herontwikkeling van de terreinen en de gebouwen die haar eigendom zijn.
Voor het Tennispark, Reade en het terrein bij het OLVG moet nog worden bepaald hoe ze in de markt gezet worden. Hiervoor zijn twee opties:

1. Een traditionele rolverdeling waarbij de gemeente verwerft, sloopt, bouwrijp maakt en vervolgens uitgeeft op basis van een tender;
2. Ontwikkeling door de erfpachter op basis van een bebouwings- en bestemmingswijziging. Belangrijk criterium voor de gemeente hierbij is dat de erfpachter én bereid én in staat is om plannen te ontwikkelen die aansluiten op haar stedenbouwkundige en programmatische ambities en de mogelijkheden om tot overeenstemming te komen over de herziening van het erfpachtcontract.

Op dit moment wordt nog uitgegaan van een klassieke gebiedsontwikkeling: de gemeente koopt de benodigde gronden aan, maakt de deelgebieden bouw- en woonrijp en geeft de grond uit aan ontwikkelende partijen. Met andere woorden: de gemeente voert in dit project een actief grondbeleid. Daarbij wordt indien nodig gebruik gemaakt van instrumenten als het voorkeursrecht gemeenten en onteigening. Op dit principe wordt ook de grondexploitatie gebaseerd.

Essentieel voor de haalbaarheid van de deelgebieden Busgarage en Mercatorpark is hiernaast nog het vinden van een alternatieve locatie voor respectievelijk de garagefunctie en Reade.
De ontwikkeling van het deelgebied Tennispark vindt alleen plaats nadat vervangende tennisbanen in de omgeving zijn gerealiseerd.

3.4 Fasering

In de planning wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling van de deelgebieden, zie hoofdstuk 4. Dit is enerzijds onontbeerlijk als gevolg van het naar verwachting niet gelijktijdig gereed komen van de kavels, maar anderzijds kan met een gefaseerde ontwikkeling ook steeds snel worden gereageerd op ontwikkelingen (flexibiliteit).
Daarnaast maakt een fasering het mogelijk om steeds zo laat mogelijk te investeren, zo dicht mogelijk op het moment van generen van de opbrengsten. Op deze manier kan het kapitaalbeslag zoveel mogelijk worden beperkt.
Het is denkbaar dat één of meerdere kavels minder snel beschikbaar komen dan nu voorzien. Dan transformeren de wél her-ontwikkelde kavels tot aantrekkelijke en vitale buurten en leveren een bijdrage aan de geambieerde stadsstraat. Continuïteit van de stadsstraat is ook voor het welslagen van deze deelontwikkelingen essentieel. In de volgende planfase wordt onderzocht op welke wijze dit ook in de overbruggingsperiode geborgd wordt.

3.5 Volgende fase

In de volgende fase worden afspraken gemaakt met de in het gebied aanwezige erfpachters over de ontwikkelingen in het projectgebied.

4. Planning en proces

4.1 Planning gebiedsontwikkeling

Op basis van de nu bekende gegevens is voor de gebiedsontwikkeling een fasering op hoofdlijnen opgesteld. Zoals in hoofdstuk 3 staat vermeld, is de ontwikkeling mede afhankelijk van de snelheid waarin de kavels beschikbaar komen. Vooralsnog wordt van onderstaande fasering uitgegaan. De aangegeven jaartallen zijn een indicatie voor de start bouw en de herinrichting van de Jan Evertsenstraat.

2021: Start bouw Mercatorpark

- De locatie van de huidige gemeentewerf en de speeltuin zijn plekken waar de gemeente grip op heeft. Naar verwachting worden beide functies verplaatst in 2020. Dan kan er gestart worden met bouwrijp maken.

2022: Herprofilering Jan Evertsenstraat van Mercatorplein tot en met Mercatorpark-Oost

2022: Start bouw woningen OLVG-West

2023: Herprofilering ter hoogte van Mercatorpark-West en OLVG-West + verleggen trambaan

2023: Start bouw Tennispark

- De verplaatsing van het huidige Tennispark is bepalend voor het moment waarop met de bouw gestart kan worden.

2023: Herprofilering Jan Evertsenstraat ter hoogte van de Busgarage en Tennispark

2024: Start bouw Busgarage

- Het moment van de start bouw is afhankelijk van de verplaatsing van de busgaragefunctie naar een andere locatie.

De planning is flexibel, er kan direct worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen per locatie.

4.2 Volgende fase planvorming

Na het Projectbesluit volgt fase 3 van het Plaberum: het Investeringsbesluit. In die fase worden de plannen voor de Jan Evertsenstraat-West concreet gemaakt door het opstellen van een ontwerp, het programma en financiële doorrekeningen. De fase eindigt met een go/no go-besluit, waarin de middelen voor de uitvoering van de plannen worden geregeld in een grondexploitatie. In elk geval wordt voor het deelgebied Busgarage een apart Investeringsbesluit opgesteld. Dit biedt de mogelijkheid om te sturen op de hoge investeringen die voor dit deelgebied nodig zijn. Dit is met name het gevolg van de aanzienlijke verwervingskosten die voor het busgaragegebouw nodig zijn.
Er worden dus minimaal twee Investeringsbesluiten opgesteld voor het project Jan Evertsenstraat-West. Bij de bepaling van het exacte aantal wordt onder andere rekening gehouden met de fasering en de eisen van het BBV (besluit Begroting en Verantwoording) waaronder de maximale werkingsduur van een grondexploitatie.
Daarnaast worden diverse bestemmingsplannen gemaakt en worden de milieueffecten van de plannen onderzocht.

5. Informatie en communicatie

5.1 Inleiding

Bedrijven of instellingen in of grenzend aan het projectgebied zijn in een vroeg stadium betrokken (2011). In een later stadium (2015) ook de omliggende en aangrenzende bewoners. De inbreng van deze belanghebbenden is gebruikt om het dynamisch perspectief (2013) en strategienota (2015) verder vorm te geven. Inbreng bestond onder andere uit mogelijkheden voor de ontwikkeling van de buurt, wensen voor de openbare ruimte, water en groen, aanbod van winkels en horeca en concrete onderwerpen, zoals meedenken over de aanpassing van de speeltuin. In de vorige fase is een participatiegroep samengesteld waarin de huidige en toekomstige gebruikers van dit gebied vertegenwoordigd zijn.



Afbeelding 39: Inloopavond 12 september 2017



Afbeelding 40: Virtual reality model, inloopavond 12 september 2017

5.2 Huidige fase

5.2.1 Reacties belanghebbenden

Op 12 september 2017 heeft de gemeente opnieuw een inloopavond georganiseerd (afbeelding 39). Met als doel om betrokkenen te informeren over de stand van zaken van de plannen voor de Jan Evertsenstraat-West. Bezoekers konden mondeling en schriftelijk hun reacties kenbaar maken. Het merendeel van de belanghebbenden staat nog steeds positief tegenover de plannen voor een levendige stadstraat met woningbouw en voorzieningen in dit gebied. De reacties lopen uiteen over de manier waarop.

Bezoekers zijn positief over:

- De komst en behoud van (maatschappelijke) voorzieningen, ontmoetingsplekken, winkels en horeca;
- Levendige stadsstraat met een verbrede verfraaide watergang en lommerrijke promenade;
- De herinrichting van de Jan Evertsenstraat-West; onder andere de trambaan naar de middenligging;
- Het behoud van bestaande gebouwen zoals de Busgarage in combinatie met woningbouw;
- Autovrije zone tussen de watergang en de woningen;
- Behoud van de groene zone tussen de Orteliuskade en de nieuwe bebouwing.

Bezoekers zijn kritisch over:

- De mate van verdichting, te hoog, te massief. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit beeld werd versterkt door de getoonde impressies, schetsmatige bouwvolumes passend bij deze fase, in het virtual reality model (afbeelding 40);
- De voorgestelde gemiddelde woninggrootte van 75 m2 is te klein voor gezinnen;
- Zorgen over verkeer: toename van drukte vooral in de spits, ontsluiting, luchtvervuiling, geluid A10, extra parkeerdruk in de omliggende buurten;
- Het hoge woonblok op de hoek van het Mercatorpark en de Orteliuskade;
- Verdwijnen van groen en bomen;
- Verdwijnen tennisbanen.

Van de inloopavond is een samenvattend verslag gemaakt. Dit is aangeboden aan de algemeen besturen van de stadsdelen Nieuw-West en West. Zij hebben de reacties kunnen meenemen in hun overwegingen bij het opstellen van een advies aan het college van B&W. In de uitwerking van fase 3 worden deze reacties gebruikt om de plannen verder aan te scherpen.

5.2.2 Reacties bestuurders stadsdelen Nieuw-West en West

De bestuursleden van de stadsdelen Nieuw-West en West hebben informeel kennis genomen van de plannen en hun reacties op de plannen kenbaar gemaakt tijdens een informerende avond op 21 september. Op 12 september waren ze ook uitgenodigd bij de informatiebijeenkomst voor de buurt om de sfeer te proeven.

De plannen voor dit gebied werden in zijn algemeenheid enthousiast ontvangen. De tendens van de reacties was dat het goed is dat woningen en voorzieningen in dit gebied worden toegevoegd en dit stuk stad daarmee een levendiger karakter krijgt.

Tijdens de avond was er veel tijd ingeruimd voor het beantwoorden van vragen. De meeste vragen konden direct beantwoord worden en de antwoorden waren helder. Een aantal vragen en opmerkingen wordt meegenomen naar de volgende fase. Deze vragen hebben betrekking op:

- Sociale veiligheid; hoe wordt gezorgd voor veiligheid tussen de woonblokken?
- De grootte van de woningen; komen er ook grote woningen?
- Groene en levendige invulling; hoe wordt gezorgd voor prettige, levendige en groene plekken?
- Keuzes type bebouwing; waarom wordt er gekozen voor een hoog woonblok (landmark) aan de Orteliuskade?

5.3 Volgende fase

In fase 3 worden in ieder geval de wettelijke procedures met betrekking tot inspraak gevolgd. De gemeente nodigt ook in deze fase belanghebbenden uit om kennis te nemen van de plannen en hun inbreng te leveren, met als doel draagvlak te creëren voor de plannen en zo tot een gedeeld toekomstbeeld te komen.

De reeds bestaande participatiegroep blijft, voor een goede afspiegeling van bewoners en omwonenden, betrokken bij alle deelgebieden. Verder wordt het informeren van belanghebbenden per deelgebied georganiseerd.

In fase 3 zal bekeken worden of en hoe bewoners, omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden betrokken kunnen worden bij de uitwerking van de gebiedsontwikkeling. Daarnaast wordt in de volgende fase onderzocht of placemaking het juiste middel is om het gewenste einddoel te bereiken en welke ruimte er is voor het inzetten van placemaking initiatieven. Gedacht kan worden aan ideeën voor de (tijdelijke) invulling en verandering van functies in het gebied of voor het ontwerp en inrichten van de openbare ruimte.

Tevens worden in fase 3 BLVC kaders opgesteld. Goede informatieverstrekking aan de buurt is een onderdeel hiervan. Dit met als doel de wijk in tijden van uitvoering zo goed mogelijk te laten functioneren, overlast voor belanghebbenden te beperken en een duidelijk aanspreekpunt aan te wijzen.

6. Organisatie

6.1 Bestuurlijk opdrachtgever

Wethouder ruimtelijke ordening en grondzaken.

6.2 Ambtelijk opdrachtgever

De directeur Grond en Ontwikkeling is door de bestuurlijk opdrachtgever aangewezen als ambtelijk opdrachtgever voor het project Jan Evertsenstraat-West. De manager gebiedsontwikkeling West (G&O) is aangewezen om het proces van het project Jan Evertsenstraat-West te sturen en te coördineren.

6.3 Projectorganisatie

Voor de uitvoering van het project is het projectteam Jan Evertsenstraat-West opgericht. Het projectteam draagt zorg voor de plan- en besluitvorming en wordt aangestuurd door een projectmanager van de afdeling Gebiedsontwikkeling (Grond en Ontwikkeling). In het projectteam zijn de relevante rve's vertegenwoordigd. Daarnaast is er nauw contact met de stadsdelen West en Nieuw-West.
Het project leent zich uitstekend voor het opknippen in meerdere deelgebieden. Dit is dan ook het voorstel voor fase 3: de vier woningbouwlocaties en de herprofilering van de Jan Evertsenstraat worden elk door een eigen projectteam getrokken, onder supervisie van de overall projectmanager.

7. Financiën

KABINET

8. Projectbesluit

1. In te stemmen met de Projectnota Jan Evertsenstraat-West, die het vervolg is op het Strategiebesluit d.d. 19 april 2016, waarin de haalbaarheid en risico's van gebiedsontwikkeling voor dit gebied nader worden verkend. De gebiedsontwikkeling bestaat uit het omvormen van de Jan Evertsenstraat-West tot een levendig en stedelijk woon- en werkgebied, waarbij tevens een goede verbinding ontstaat tussen Nieuw-West en de binnenstad, door middel van:
   a) Het toevoegen van circa 3.200 woningen (290.000 m2 bvo) en bijbehorende voorzieningen (73.000 m2 bvo);
   b) Het creëren van levendige werk-/ontmoetingsplekken, zowel in de openbare ruimte als inpandig;
   c) Het behouden van de gebouwen van de voormalige LTS en de busgarage van het GVB, mits de technische en bouwkundige staat dit toelaat;
   d) Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
   e) Het doorzetten van het straatprofiel van het oostelijk deel van de Jan Evertsenstraat;
   f) Het reserveren van ruimte voor het eventueel realiseren van een zuidelijke entree voor het metrostation Jan van Galenstraat en een nieuw treinstation aan de Jan Evertsenstraat;

2. In te stemmen met het toevoegen van het deelgebied Tennispark Sloterplas aan het project Jan Evertsenstraat-West, met inachtneming van de randvoorwaarden dat (1) het programma naast woningen tenminste ook moet bestaan uit een alles-in-1-school en ondergrondse parkeerplaatsen voor de woningen en (2) vervangende tennisbanen in de omgeving moeten worden gerealiseerd;

3. In te stemmen met de ontwikkelstrategie, te weten een gefaseerde ontwikkeling van de deelgebieden en het in delen herprofileren van het westelijk deel van de Jan Evertsenstraat;

4. Voor wat betreft het vervolg:
   a) In te stemmen met de start van fase 3 van het Plaberum, waarbij in elk geval voor het deelgebied Busgarage een apart Investeringsbesluit opgesteld wordt;
   b) Kennis te nemen van de aanvraag van proceskosten tot aan het Investeringsbesluit via de vaststelling van het jaarlijkse MPG (Meerjaren Perspectief Grondexploitaties; voorheen ERF).

5. Geheimhouding op te leggen op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 2 'Financiële paragraaf' en bijlage 3 "grondprijsadvies" op grond van artikel 25, lid 2 van de Gemeentewet. Dit in verband met belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Dit ter bescherming van de financiële en economische belangen van de gemeente en om onevenredige bevoordeling of benadeling van de bij deze aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel derden te voorkomen. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd;

6. De gemeenteraad te verzoeken de opgelegde geheimhouding te bekrachtigen in haar eerstvolgende vergadering, op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet;

7. Kennis te nemen van de financiële paragraaf, waarin een globaal financieel beeld is opgenomen met als belangrijkste conclusie dat het plan momenteel naar verwachting kostenneutraal kan worden ontwikkeld;

8. In te stemmen met de reactie van het college van B&W op het advies van het algemeen bestuur van de bestuurscommissie West;

9. In te stemmen met de reactie van het college van B&W op het advies van het algemeen bestuur van de bestuurscommissie Nieuw-West.

Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam, Grond en Ontwikkeling
Bijdragen van:	Lobke Alkemade (ontwerper openbare ruimte) Nathalie Berg (juridisch planoloog) Eva Bienias (planningsadviseur) Petra Boegheim (beleidsadviseur Economie) Rob van Dongen (projectleider Civiel) Henk Figge (planeconoom) Jos Gadet (planoloog) Manuel Garritsen (beleidsadviseur Verkeer en Openbare Ruimte) Roberta Gielisse (communicatieadviseur) Kenny van Grootveld (projectleider Civiel) Ron van Heusden (stedenbouwkundige) Caroline Huszti (projectmanager deelgebied Tennispark Sloterplas) Mieketrien Kemps (projectmanager Jan Evertsenstraat-West) Ed Koelé (projectleider grondzaken) Marjolein Lindenkamp (assistent projectmanager) Bob Mantel (beleidsadviseur Duurzaamheid) Mouhamed Moaddine (verkeersontwerper) Jan Spaans (stedenbouwkundige) Michel Tureay (projectmanager deelgebieden Mercatorpark en OLVG-West)
Lay-out:	Wout Velthof (stedenbouwkundig ontwerper)
Datum:	datum vastgesteld door B&W: 6 maart 2018

