Reactie op VO SDK locatie (versie 30 mrt 2021) met reactie van MRP in rood

(boekje VO mix 5 feb 2021 en VO mix –vergunningsaanvraag 18 mrt 2021)



Algemeen:
Met de beschikbare informatie wil de projectgroep Osdorpplein / CNW het voorlopig ontwerp voor SDK locatie toetsen, voordat het wordt ingediend als Omgevingsvergunning aanvraag fase 1. Daarvoor gebruiken we het boekje MIX – VO omgevingsvergunning (18 mrt 2021) en een oude versie van VO mix van 5 feb 2021.

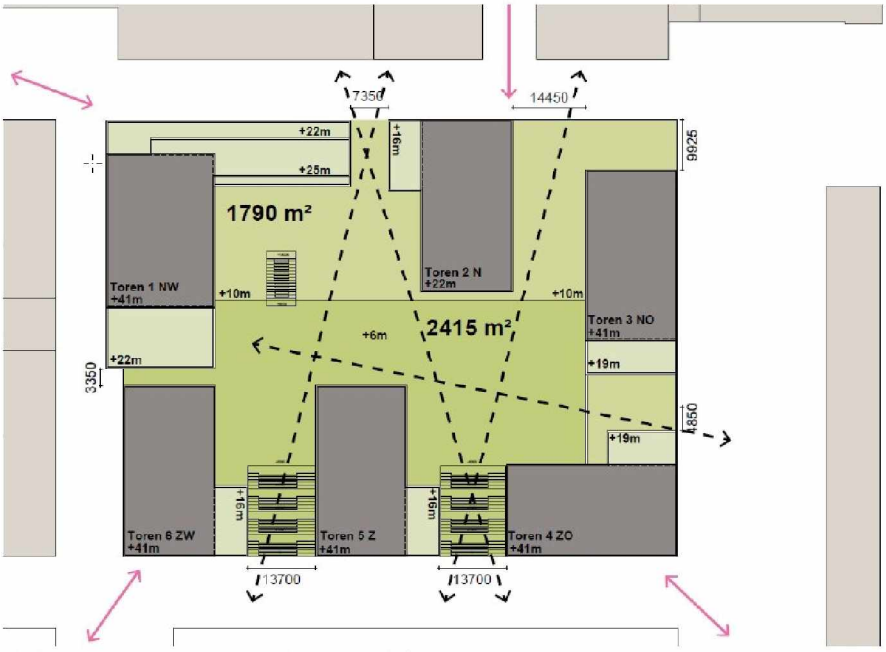
Ontwerp
Globaal bestaat het complex uit een ondergrondse parkeergarage, aan de noordkant een winkelzone (bestaande uit twee lagen en een expeditiestraat) aan de zuidkant een woonstrook en aan de oostkant een maatschappelijke voorziening (OBA XL). Daarboven zijn zes toren en een groene binnenhof.

Stedenbouw
- Hoofdopzet: het opnieuw structureren in 6 blokken met een onder- en bovenbouw geeft meer lucht. Het is een stevig programma voor deze locatie. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt er aangedrongen op het minimaliseren van het programma waardoor de plattegrond indeling nog compacter kan worden.
- Plint , massa, hoogtes, doorkijken
  De blokken hebben ongeveer dezelfde hoogte. Architectuur/ eigenheid van de verschillende blokken is nog niet geheel duidelijk. Variatie is wel belangrijk binnen de stedenbouwkundige context. Het gaat dan om kleur, vormen en materiaal gebruik.

- Hoogtes gaan niet door de LIB grens. In voorliggende tekeningen zijn geen opbouwen getekend (zoals een was installatie, liftschacht, zonnepanelen).
- De relatie met de Anslijnflat (qua bouwhoogte) kan hier nog niet worden beoordeeld. Het gaat hierom de zichtbaarheid van het SDK/MIX-gebouw vanuit de Sloterplas.
- De plint is twee laags (niet 2 x 4,5 meter zoals aangegeven in het kavelpaspoort, maar 1 x 6 meter en 1 x 4 meter) aan de kant van de winkels en OBA. Hetgeen passend is.
- Zichtbaarheid en toegankelijkheid van het groene binnenterrein
  De binnenterreinen zijn groen ontworpen. Er is een schetsontwerp voor de groene hof langs gekomen. De definitieve hof ontwerp is nog niet meegestuurd. Vragen daarbij zijn: is het binnenterrein geheel toegankelijk (openbaar) of zijn delen afsluitbaar?
- Inpassing omgeving/ openbare ruimte
  Het huidige volume reageert op de omgeving, met een verwijding aan de westzijde, minder volume aan de noordzijde. Enkele torens zijn met een set- back naar achteren gezet.
- Tussenstraat
  De tussenstraat is 10 meter en verbreed tot 13,5 over 26 meter van het blok. De tussen straat blijft daardoor uitnodigend.
- Bezonningstudie
  Er is nog geen bezonningsstudie gemaakt. De indruk is wel dat door de openingen meer zon op meer momenten op het binnenterrein komt.
- Groen op binnenterrein/ dak
  Zie boven. De hoogste gebouwen zijn nodig voor zonnepanelen. Of de lagere daken geschikt gemaakt wordt voor gebruiksgroen (zitplekken, meer dan sedum begroeiing) is de vraag. De toegang zijn verbreed tot 14 meter. Het is goed om te zien dat de binnenruimte verschillende karakteristieken heeft.
- Interne circulatie/bereikbaarheid (logistiek) voor de fietsenstallingen voor de bewoners en bezoekers per verdiepingen is een aandachtspunt.
- Expeditie straat. In de expeditiestraat is de optie van parkeren van deelauto's ingetekend. Dat is niet wenselijk. De doorstroming van expeditie kan stagneren en de veiligheid van deelauto's gebruikers is dan niet optimaal. De optie van deelauto's inde expeditie straat past niet. MRP is van mening dat het volledig dubbel uitvoeren van de rijbaan expeditie extreem inefficiënt ruimtegebruik is. Het blijkt dat de expeditiestraat in de praktijk minimaal wordt gebruikt, dus de verwachting is dat de doorstroming niet of nauwelijks zal stagneren.
  MRP vindt het onlogisch dat de gehele expeditiestraat dubbelbreed moet zijn, omdat vrachtwagens elkaar moeten kunnen passeren. Zelfs als er elk uur een vrachtwagen langsrijdt voor de Jumbo staat de ruimte alsnog 99,9% van de tijd leeg. Onze verwachting is dat chauffeurs van vrachtwagens die moeten laden en lossen het geen probleem vinden om een paar minuten op elkaar te wachten. De functies die MRP gaat creëren zullen niet dagelijks transport hebben. Daarbij komt ook nog dat leveringen die niet hoog-frequent zijn ook nog eens te reguleren zijn. Bijvoorbeeld winkel A tussen 8 en 12, winkel B tussen.... etc. Daarmee voorkom je altijd al file.
  Er zijn dus wel degelijk mogelijkheden om dit te laten werken en de ruimte efficiënt te benutten.
  (zie ook bijlage reactie JP: breedte expeditie straat en inrijden)

Openbare ruimte / toegankelijk binnenterrein

- er zijn veel wijzigingen aan de oost-zijde mbt div stromen: fietsenstalling OBA (openbaar), personeelsingang OBA, expeditiestraat, scooteringang OBA, parkeergarage, fietsenstalling bewoners. Gaat dit zo werken, logistiek op straat, of ontstaan daar teveel kruisingen en onduidelijkheden? We hebben met de nieuwe entree van de parkeergarage juist duidelijkheid willen creëren voor bezoekers van de parkeergarage en een extra in-uitrijstrook toegevoegd om opstoppingen te voorkomen. De ingang van de expeditiestraat wordt alleen gebruikt voor leveranciers en gebruikers van de deelauto's.
- Groen op binnenterrein beheren (zie bijlage JP) – Er wordt in het ontwerp van Sant & Co veel rekening gehouden met het beheren van het binnenterrein. Daarnaast zijn de trappen veel luier dan bij Don Bosco. Don Bosco syndroom
- Niet duidelijk hoe het zichtlijnen kaartje moet worden geïnterpreteerd. Een zichtlijn die begint op NAP en eindigt op +10meter is op papier een zichtlijn maar wordt deze dan ook ervaren? En door wie? De zichtlijnen zijn uit het huidige kaartje verwijderd.

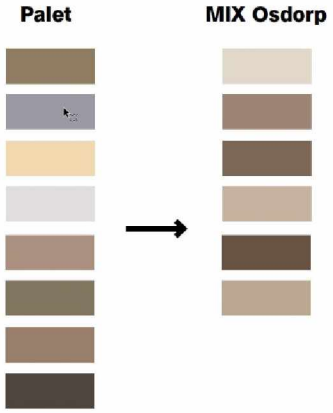


Afbeelding: nieuwe situatie met bouwhoogten en zichtlijnen

- Kan worden uitgelegd hoe de interactie tussen openbare ruimte en private ruimte gaat plaatsvinden? (looplijnen en openbaarheid alsmede toegankelijkheid ook voor minder

validen) In de volgende projectteam vergadering zal Sant &Co een presentatie geven. Wij gaan er dan van uit dat dan de meeste vragen worden beantwoord.
Tussen privé en openbaar komt groen, waarmee er afstand wordt gecreëerd. Minder valide bewoners en hun bezoekers kunnen met de lift van hun woontoren op ofwel niveau 6 meter ofwel niveau 10 meter komen. Minder valide niet-bewoners en niet-bezoekers zouden eventueel via Het Verhalenhuis op niveau + 6 meter kunnen komen.

- kleurenpallet



Het gekozen palet voor MIX lijkt niet terug te komen in de geveltekeningen. Er zijn lichtere kleuren (Oestersund) maar ook veel donker (Septem 7039) .



[dit SEPTEM 7039 van de van de Moortel website)

Donkere kleuren in de aanzichten overheersen, klopt dat? Hier is in de Welstandpresentatie op geanticipeerd. Bijgaande gevelbeelden zijn niet reëel mbt schaduwwerking etc. Het heeft de aandacht van de architect om het binnenterrein niet te donker te maken. Voorkomen moet

worden dat het binnenterrein te donker gaat worden.



- voorkomen van Pluvia putten (zie bijlage)

Duurzaamheid / circulair/ modulair

In dit VO is niet duidelijk voor welk energiesysteem gekozen is, hoe de daken ontworpen zijn, hoeveel regenwater precies wordt opgevangen, of welke natuurinclusieve maatregelen er genomen worden. Gemeld is dat het pad van modulair bouwen is verlaten.

1. Duurzame energie:
    a. Landelijke BENG-eisen (aanscherping in Amsterdam verwacht januari 2022): onduidelijk of ontwerp hieraan voldoet. Het ontwerp voldoet aan de huidige BENG Normen. Verwachting indiening Omgevingsvergunning II in november 2021, dus er hoeft dan niet voldaan te worden aan de aanscherping.
    b. Energiesysteem: aansluiting op stadsverwarming wordt aangeboden en is verplicht, tenzij er betere alternatieven zijn. WKO of de Sloterplas/ oppervlakte water kunnen helpen bij het realiseren van duurzamere laagtemperatuur alternatieven, ook in lijn met de LT-motie 14.04.17. Voorstel MRP is niet helder. MRP gaat uit van meer duurzame oplossing met WKO-installatie. Voor het warme tapwater zou gebruik gemaakt kunnen worden van stadsverwarming of aquathermie van Sloterplas. Er worden momenteel ook nog andere duurzame oplossingen onderzocht.
2. Duurzame mobiliteit:
    a. Laadinfrastructuur conform Bouwbesluit: onduidelijk in planvorming. Er wordt rekening gehouden met 50 oplaadpunten met betrekking tot de capaciteit van de trafo's. Waarschijnlijk worden deze oplaadpunten niet direct allemaal aangelegd, maar worden wel voorzieningen getroffen.
    b. Fiets- en scooterparkeren: om het daadwerkelijke gebruik van fietsenstallingen te bevorderen heeft de gemeente kwaliteitsrichtlijnen opgesteld (zie Nota Parkeernormen Fiets en Scooter). (zie onder) zie verkeersonderzoek Goudappel Coffeng waarin het benodigde aantal is berekend.
3. Klimaatadaptatie:
    a. Waterberging conform Hemelwaterverordening (vast te stellen, verwachting: juli 2021): onduidelijk of ontwerp hieraan voldoet. Er wordt in het ontwerp uitgegaan

van hemelwateropvang. Uitgangspunt is momenteel 60 liter per m2 bebouwd oppervlak.

   b. Compensatienorm verharding met oppervlaktewater (Artikel 2.4 uit de Keur van waterschap AGV): opgenomen in de waterbalans, het voldoet.

4. Natuurinclusief bouwen: gemeente wenst toepassing van groen en natuurinclusieve maatregelen ter bevordering van de biodiversiteit. Onduidelijk of en hoe hier in het ontwerp rekening mee wordt gehouden. Dit is vrij algemeen. Wellicht kunnen jullie specifiek aangeven aan welke maatregelen wordt gedacht? Bij de presentatie van het ontwerp van Sant & Co kunnen we dit bespreken.
5. Circulair bouwen:
   a. Wettelijke MPG-eis van ≤ 1,0 (wordt aangescherpt naar 0,8 per 1 juli 2021) conform Bouwbesluit: onduidelijk of ontwerp hieraan voldoet. Dit zullen wij moeten toetsen. Hier kan ik nu geen antwoord op geven.
   b. Toepassing FSC-gecertificeerd hout: ??? Dit zullen we nagaan.

Programma

Ontwerp VO 18 maart 2021

programma wonen	woningen (st)	gbo/won (m²)	gbo totaal (m²)
Sociaal incl 12 sociale woningen uit De Os	132	42,83	5.654
Sociaal (waarvan 20% groot)	30	71,40	2.142
66 GO woningen (gemiddeld) type M	242	65,74	15.909
86 GO woningen (gemiddeld) type XL	89	85,97	7.651
middenduur De Os	16	47,00	752
105 GO woningen (gemiddeld) type XXL	18	105,26	1.894,60
	527		-
TOTAAL WONEN	527		34.002

Het woon programma is in bovenstaande tabel aangegeven. Verder zijn er winkels (2360 m2), diverse (1950 m2), OBA XL (3.000 m2) , een openbare fietsen stalling (2190 m2) en een tram trafo ea (90 m2)
De woontypologieën zijn tussen de 40 – 110 m2 GBO. 40m2 is een kleine woning.
Van de totaal genoemd woningen (527) zijn nu nog enkele appartementen eenzijdig en noord gericht. Dit is een verbetering ten opzicht van de vorige versie.

Criterium 1 Massa: maximaal 54.000 m2 bvo bovengronds excl. autoparkeren en tramtrafo. Plus meer m2's boven 3.000 m2 OBA. Voor deze 3.000 m2 houden we de bvo's aan.

Criterium 2 Woonprogramma: maximaal 500 woningen in max. 34.000 m2 gbo) met minimaal 30% sociaal (150). Minimaal 30 sociale woningen voor grote gezinnen (red. > 70 m2 conform Woonbeleid). Maximaal 150 woningen kleiner 60 m2 gbo. Aanvulling compensatie De Os 12 sociale huurwoningen en 16 middendure huurwoningen. Er mogen dus max. 528 woningen gemaakt worden (waarvan 162 sociaal en 16 middenduur) in max. 34.000 m2 gbo + m2 gbo 28 compensatie woningen (niet gemaximeerd).

Voorstel MRP:
Er wordt 34.002 m2 gbo gemaakt bij 527 woningen. Dit past.
Er worden 148 woningen kleiner dan 60 m2 gbo gemaakt. Dit past.
Er worden 162 sociale huurwoningen gemaakt. Dit past (precies).
Er worden 30 sociale woningen gemaakt > 70 m2. Dit past.

Er worden 16 middendure woningen gemaakt. **ONDUIDELIJK OF DIT HUURWONINGEN ZIJN.** Destijds is bij De Os besproken dat de middeldure woningen mogelijk koopwoningen zouden kunnen worden. Is dit mogelijk? Vooralsnog gaat MRP ook uit van huurwoningen.

Aanvullend: verzoek om aan te geven op welk moment duidelijk wordt welke toegelaten instelling de sociale huurwoningen zal exploiteren. Om een juist erfpachtaanbod te kunnen doen en substantiële aanpassingen in het DO nodig zijn als gevolg van turn-key afspraken met een corporatie, is het nodig dat dit moment vóór het aanbieden van het DO aan de gemeente ligt.
MRP is reeds in gesprek met partijen, maar overeenstemming met een toegelaten instelling voor aanbieden van het DO, dat op 21 mei 2021 gepland staat, is voor MRP onhaalbaar. Zodra er iets bekend is, zal MRP dit direct aan de gemeente laten weten.
Formeel staat in de bouwenveloppe overeenkomst dat uiterlijk binnen vier (4) weken na ontvangst van de erfpachtbevestiging Ontwikkelaar schriftelijk aan de Gemeente zal berichten welke Toegelaten Instelling het appartementsrecht met betrekking tot de Sociale Huurwoningen zal verkrijgen.

Criterium 3 niet-wonen: noordkant 4.600 m2 detailhandel en minimaal 2.500 m2 cultuur en ontspanning. Inpandige openbare fietsenstalling met 180 extra plekken tbv Osdorpplein bezoekers. Op basis van afsprakenbrief crica 450 fietsparkeerplaatsen onder de OBA en een beheerdersruimte annex werkplaats. Tramtrafo van ongeveer 45 m2 bvo. Laad en losstrook op 36 meter achter de noordgevel realiseren.

Voorstel MRP:
Er wordt 2362 m2 bvo retail + 1950 m2 multifunctioneel (detailhandel, kantoor, cultuur & ontspanning, maatschappelijk) gemaakt. Dit past.
Er wordt 55 m2 tramtrafo gemaakt. Dit past.
Er wordt volgens tekeningen 3551 of 3914 m2 bvo (resp. 3438 of 3650 m2 bvo) OBA gemaakt. Dat past en betekent dat er in totaal 54.000 + 251 of + 614 m2 bvo totaal gemaakt mag worden in de massa.
Er worden volgens de tekening 356 fietsparkeerplekken in rekken opgelost op -1, 46 plekkenplekken voor bakfietsen en scooters op bg bij entree parkeergarage, totaal 402 plekken. Beheerdersruimte annex werkplaats is niet getekend. **DIT PAST NIET BIJ DE UITGANGSPUNTEN. De b**eheerdersruimte en ook het juiste aantal fietsparkeerplekken zullen in het DO zijn toegevoegd.
De laad- en losstrook is aangegeven in de tekening, echter deze wordt gehalveerd voor circa 80% van de lengte ten behoeve van 11 deelauto's. Hierdoor resteert een breedte van circa 2,75 m. **DIT PAST NIET BIJ DE UITGANGSPUNTEN ZOALS GEHANTEERD IN DON BOSCO.** Waar liggen deze uitgangspunten vast ? Waar kunnen wij deze vinden? **AANDACHTSPUNT ENTREEBREEDTE MET SPEEDGATES EN TOEGANKELIJKHEID VOOR DE GEMIDDELDE CHAUFFEUR.** De NEN 2443-norm voldoet (voor niet-openbare voorzieningen).

Criterium 4: OBA/ Verhalenhuis casco conform afspraken. Oa. trappartij minimaal 9 meter, vide van circa 200 m2 ter plaatse van de trap en Podiumzaal of vergelijkbare zaal maximeren op verdiepingshoogte bg.

Voorstel MRP:
Het is niet duidelijk af te leiden of aan deze voorwaarden voldaan wordt. Het mogelijke vlekkenplan voor gebruikers van het Verhalenhuis zit er nog niet goed in. Het is onduidelijk of de aangegeven extra m2's binnen retail ANCHOR 3 indicatief zijn. Binnen die uitbreiding lijkt daglicht

een probleem te zijn (niet aan de gevel gelegen). **NADER TE BESPREKEN IN PROJECTTEAM VERHALENHUIS.** Eens, dit zal nader met het projectteam Verhalenhuis worden besproken.

Parkeren/ verkeer

De voorlopige parkeerbalans berekeningen gaan uit van een ondergrondse verbinding tussen Don Bosco en SDK. Er wordt gebruikt gemaakt van deelauto's. Ook worden alsnog de parkeernormen van Don Bosco aangepast aan de normen die in 2017 zijn vastgesteld. De definitieve aanvraag zal langs V&OR parkeernormen gaan voor een definitieve toets.

Expeditiestraat

Het kavelpaspoort gaat uit van een expeditie straat van 6- 8 meter breed. In het VO is daar van afgeweken, hetgeen het functioneren van de expeditie straat verslechtert. Bovendien is de expeditiestraat gemengd met deelauto's, hetgeen geen veilige oplossing is. De NEN 2443-norm voldoet . In het kavelpaspoort is geen breedte genoemd van de expeditiestraat. Hierin staat het volgende: Ter bevoorrading van de winkeliers binnen kavelgrenzen (inpandig) een laad- en losstrook realiseren vanaf 36 meter achter de noordgevel.

Architectuur (via supervisie)

In diverse stappen en verschillende modellen (eerst ook met torens van 60 meter hoog) is het voorliggende ontwerp ontstaan. De grootste opgave is wellicht om het complex niet te massief te maken, maar zo dat er boven een aantrekkelijke plint met een zestal torens rondom een grote groene binnenhof een aangenaam woonmilieu ontstaat.

Planologisch juridisch aspecten

MRPD heeft gekozen om in twee fases de omgevingsvergunningaanvraag in te dienen waarbij de uitgebreide voorbereidingsprocedure zal worden doorlopen voor het strijdig gebruik. Of MRP daarbij echt de wettelijk gefaseerde uitgebreide procedure (1 omgevingsvergunning/besluit in 2 fasen) zal doorlopen of , meer te doen gebruikelijk, 1 uitgebreide procedure voor strijdig gebruik en 1 reguliere procedure voor het bouwen (2 omgevingsvergunningen/besluiten) zal doorlopen is nog niet helemaal duidelijk. Bureau Van Riezen & Partners zal zorg dragen voor een volledige goede ruimtelijke onderbouwing inclusief onderzoeken. Voorafgaand aan of tijdens de aanvraagprocedure omgevingsvergunning dient nog een (vormvrij) m.e.r.-besluit genomen te worden, dit is MRPD bekend.

Eind maart 2021 wordt fase 1 ingediend met een ruimtelijke onderbouwing. Planning indiening momenteel donderdag 8 april 2021.

Conclusie

De voorliggende tekeningen voldoen grotendeels aan het kavelpaspoort of aan de besproken aanpassingen. Door het niet hoger bouwen dan 41 meter vanwege LIB en het niet bouwen van een tweelaagse ondergrondse parkeergarage wordt het complex nogal compact. Daar is flink aan gesleuteld met het voorliggende resultaat. Een groen binnenterrein van hoge kwaliteit moet het woonmilieu en de aantrekkelijkheid vergroten. Tekeningen en ontwerpen van het binnenterrein ontbreken in de voorliggende stukken. In het volgende ontwerpteam zal een presentatie door de ontwerper (Sant & Co) van de buitenruimte worden gegeven.

De expeditiestraat gebruiken voor deel auto's is een slecht idee en niet wenselijk.

Bijlage: Reactie JW Pereboom

Aandachtspunten:

- De expeditiestraat wordt voor de helft gebruikt voor plekken voor deelauto parkeren waardoor er nog maar 2,70 m breedte overblijft voor het expeditieverkeer. Het voldoet aan de NEN 2443. Het lijkt mij goed om door een verkeerskundige te laten checken of dit voldoende is. Er is eerder een zeer uitgebreide discussie geweest over de rijrichting in de expeditiestraat. Uiteindelijk was de uitkomst dat wanneer gebruik gemaakt wordt van meesturende achterassen, het niet veel meer voor de inrichting van de openbare buitenruimte van de Jan Celestraat uitmaakt in welke richting het expeditieverkeer door de expeditiestraat rijdt. Overigens heeft dit wel consequenties voor de toekomstige inrichting van de Nicolaas Anslijnstraat. Vanaf de Nic. Anslijnstraat inrijden zorgt voor een grotere afstand van de rijbaan tot de gevel en een minder efficiënte inrichting van de openbare parkeerruimte. Uitgangspunt was dat de expeditiestraat in beide richtingen gebruikt moest kunnen worden. Ik vraag mij sterk af of dit nog kan bij een versmalling naar 2,70m. Indien de rijrichting wordt aangepast, zal ook de rijrichting van de deelauto's worden aangepast. Dit is mogelijk. De deelauto's gaan dan via de parkeergarage de expeditiestraat in en rijden er dan aan de Anslijnstraat uit. Het lossen wordt ook lastig omdat er bijna geen manoeuvreerruimte meer is en je nauwelijks meer rond de vrachtwagen kan lopen. Ik wil adviseren om de volledige breedte van de expeditiestraat beschikbaar te houden voor expeditieverkeer en het deelparkeren binnen de oppervlakte van de parkeergarage op te lossen.
- Moeilijk te beoordelen hoe de open ruimte met de trappen en beplanting naar de binnentuinen is ingericht. De trappen lijken flauwer met rustpunten dan die van Don Bosco en dat lijkt positief, maar worden het nou hellingen of groene terrassen? Daardoor is het ook lastig om in te schatten of het groen beeld ook beheerbaar/handhaafbaar wordt. Ik wil een teleurstellend beeld zoals bij Don Bosco proberen te voorkomen. Dus graag wat meer uitwerking. In het volgende ontwerpteam zal Sant & Co een presentatie geven.
- Voorkomen dat die Pluvia –putten hier ook toegepast worden. Ik wil als eis stellen dat er geen putten of andere objecten buiten de gevel in de openbare ruimte geplaatst worden. Niet alleen vanwege de verrommeling van het beeld, maar ook vanwege de beheerproblemen die erdoor gaan ontstaan. Bij hevige regenval vindt er overstort via de putten in de bestrating plaats waardoor extra veel regenwater op de bestrating komt die het zand onder de bestrating weg kan spoelen en de openbare straatkolken en lijngoten

extra zal belasten. Die extra belasting is geen rekening mee gehouden bij het afwateringsplan. Er wordt in het ontwerp uitgegaan van hemelwateropvang. Uitgangspunt is momenteel 60 liter per m2 bebouwd oppervlak.

-