Reactie op VO SDK locatie (versie 26 mrt 2021)

(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.

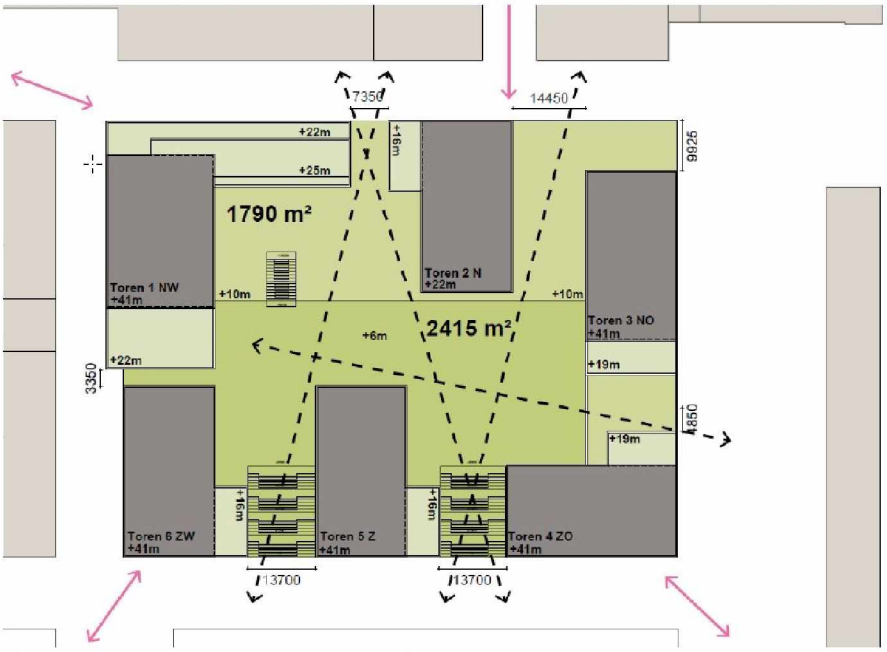
Ontwerp
Globaal bestaat het complex uit een ondergrondse parkeergarage, aan de noordkant een winkelzone (bestaande uit twee lagen en een expeditiestraat) aan de zuidkant een woonstrook en aan de oostkant een maatschappelijke voorziening (OBA XL). Daarboven zijn zes toren en een groene binnenhof.

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 van 8 meter blijft nogal krap. Echter is de nieuwe plaatsing van de toegangen een verbetering. 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 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.

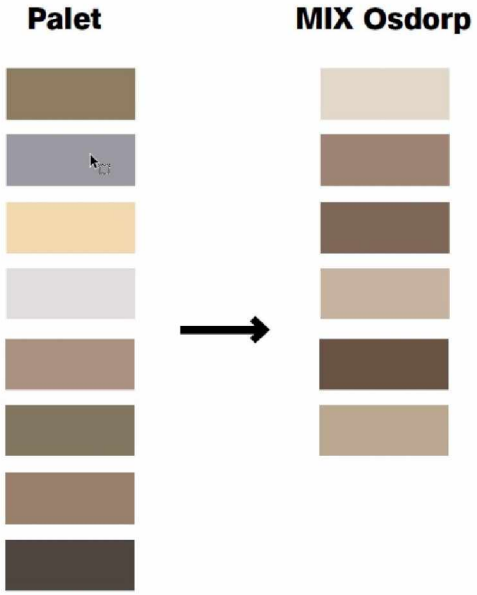
Openbare ruimte / toegankelijk binnenterrein

- 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?



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)
- 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? Voorkomen moet worden dat het binnenterrein te donker gaat worden.



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. <u>Duurzame energie</u>:
    a. Landelijke BENG-eisen (aanscherping in Amsterdam verwacht januari 2022): onduidelijk of ontwerp hieraan voldoet.

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.

2. Duurzame mobiliteit:
    a. Laadinfrastructuur conform Bouwbesluit: onduidelijk in planvorming.
    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)
3. Klimaatadaptatie:
    a. Waterberging conform Hemelwaterverordening (vast te stellen, verwachting: juli 2021): onduidelijk of ontwerp hieraan voldoet.
    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.
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.
    b. Toepassing FSC-gecertificeerd hout: ???

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.**

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.

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 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. AANDACHTSPUNT ENTREEBREEDTE MET SPEEDGATES EN TOEGANKELIJKHEID VOOR DE GEMIDDELDE CHAUFFEUR.**

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.**

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.

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.

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