



Retouradres: Postbus 1104, 1000 BC Amsterdam



Datum 7 mei 2021  
Ons kenmerk 2021-4354  
Uw kenmerk 505132-v1 / JvL  
Behandeld door 5.1, 5.1, 2<sup>5.1, 2, e</sup> 5.1, 2, e 5.1, 2, e  
Kopie aan Maatschappij tot exploitatie van Eilers tennispark. 5.5.1, 2, e 5.5.1, 2, e (VORM)  
Bijlage(n)  
Onderwerp Reactie op VO Tennispark, 9 maart 2021

Geachte heren 5.1, 2, e en 

In vervolg op de initiatievenovereenkomst (d.d. 28 februari 2019, en allonge op 25 maart 2020), heeft VORM namens u op 9 maart 2021 het "geactualiseerd Voorlopig Ontwerp Tennispark Sloterplas" bij de gemeente aangeleverd. Dit is de tweede stap in de haalbaarheidsfase van de transformatie van het Tennispark.

Het VO is door het ambtelijke toetsteam, bestaande uit afgevaardigden van diverse gemeentelijke directies, getoetst. Het toetsteam heeft het VO getoetst op basis van de projectnota Jan Evertsenstraat-West d.d. 6 maart 2018, initiatieven brief d.d. 7 november 2018, initiatieven overeenkomst d.d. 28 februari 2019 en allonge op 25 maart 2020, vigerende wet- en regelgeving en het vigerende gemeentelijke beleid.

Op 23 februari heeft u een afwijzingsbrief ontvangen, kenmerk 2021-1826, op het door u ingediende VO van december 2020.

Deze brief bevat de formele reactie van de gemeente op het VO ingediend op 9 maart jl. met als kenmerk 505132-v1 / JvL

## Inhoud

<b>1 Algemeen .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Stedenbouw .....</b>	<b>5</b>
2.1 Stedenbouwkundig volume en ligging in de omgeving .....	5
2.2 Woningen boven de school.....	6
2.3 Het VO is niet compleet .....	6
2.4 Beeldkwaliteit .....	7
2.5 Gebouwen .....	7
2.5.1 Algemeen .....	7
2.5.2 G-gebouw.....	7
2.5.3 T-gebouw .....	8
2.5.4 W-gebouwen.....	8
2.5.5 Openbaar vs. privé.....	8
2.5.6 Installaties .....	9
2.5.7 Details.....	9
2.6 Onderzoeken.....	9
2.6.1 Windhinder/HER/LIB.....	9
2.6.2 Bezonning .....	9
2.6.3 Overeenkomst ProRail.....	10
<b>3 Programma.....</b>	<b>10</b>
3.1 Woningen .....	10
3.2 Voorzieningen .....	10
3.3 School.....	11
3.4 Tennis.....	11
3.5 Parkeren auto's en fiets.....	11
<b>4 Openbare ruimte .....</b>	<b>11</b>
4.1 Hoofdstructuur .....	11
4.1.1 Bruggen en aansluitingen met de omgeving .....	11
4.1.2 Wandelpad langs het spoor.....	12
4.1.3 Spoorzone/laad- en losplek .....	12
4.1.4 Breedte strook nood- en hulpdiensten .....	12
4.2 Water .....	13
4.2.1 Afwatering/rainproof .....	13
4.2.2 Watercompensatie .....	13
4.3 Logistiek.....	13
4.3.1 Laden en lossen .....	13
4.3.2 Bevoorrading Tennispark.....	13
4.3.3 Locaties afvalcontainers.....	14
4.4 Fietsparkeren .....	14
4.4.1 Fietsparkeren voor bewoners.....	14

4.4.2 Fietsparkeren bezoekers.....	14
4.5 Kabels en leidingen.....	15
4.6 Materialen en beplanting.....	15
4.6.1 Materialen .....	15
4.6.2 Beplanting.....	15
<b>5 Verkeer en parkeren .....</b>	<b>16</b>
5.1 Algemeen .....	16
5.2 Uitwerking infra.....	17
5.3 Autoparkeren.....	17
<b>6 Juridisch-planologisch .....</b>	<b>18</b>
<b>7 Duurzaamheid .....</b>	<b>18</b>
7.1 Energiesysteem .....	18
7.2 Watercompensatie .....	19
7.3 Natuurinclusief.....	19
<b>8 Privaatrechtelijke aspecten /erfpacht.....</b>	<b>19</b>
<b>9 Conclusie en Vervolgtraject.....</b>	<b>20</b>

# 1 Algemeen

Het Voorlopig Ontwerp(VO) Tennispark is op 9 maart 2021 bij de gemeente Amsterdam ingediend.

Het op 9 maart ingediende VO was niet compleet. Tijdens de toetsperiode zijn nog aanvullende stukken en nadere informatie aangeleverd die niet allemaal tijdens de toetsperiode beoordeeld konden worden. Deze reactie is tot stand gekomen op basis van de volgende aangeleverde stukken en informatie:

Datum	Naamgeving
09-03-21	Sloterplas locatie VO_boek
09-03-21	Bijlage 1. Notitie Goudappel Coffeng parkeerbalans en verkeersgeneratie d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 2. Actiflow windstudie Tennispark Sloterplas te Amsterdam d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 3. OMRT bezonningsstudie Sloterplas d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.1 Sloterplas Typologie boek d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.2 Sloterplas_G1G2G3_doorsneden & aanzichten d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.3 Sloterplas_G1G2G3_plattegronden d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.4 Sloterplas_ParkerenTennis d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.5 Sloterplas_Tekening Toren d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.6 Sloterplas_Tekeningen gebouw W1 d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.7 Sloterplas_Tekening gebouw W2 d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 4.8 Sloterplas_Tekeningen gebouw W3 d.d. 08-03-2021
09-03-21	Bijlage 5. Sloterplas SO school
09-03-21	20210309 geactualiseerde aanbiedingsbrief VO

Datum	Naamgeving
11-03-21	Dwg openbare ruimte
11-03-21	Dwg versie 2007 openbare ruimte
11-03-21	Plankaart Openbare ruimte (zonder bomen)
11-03-21	Plankaart Openbare ruimte (met bomen)
11-03-21	Sketchup versie 2021
11-03-21	Sketchup versie 2019

Datum	Naamgeving
16-03-21	20210316 overzicht aantallen inrichting OR

Datum	Naamgeving
30-03-21	Concept voorstel NUTS tracé Tennispark Sloterplas
30-03-21	20210330 voorstel VORM middenhuur, woninggrotes

Datum	Naamgeving
16-04-21	20201027 Tennispark Sloterpas presentatie 4.1, 4
16-04-21	20210406 Schoolplein principe, parkeerontsluiting schoolplein
16-04-21	20210412 Doorsneden Tennispark Sloterpas overleg tekeningen
16-04-21	20210416 Tennislocatie_Plankaart_1500x841mm 1-200
16-04-21	20210416 doorsnede tekening W1

## 2 Stedenbouw

### 2.1 Stedenbouwkundig volume en ligging in de omgeving

In het voorliggende plan is op veel punten een reactie gegeven op de opmerkingen van de gemeente op het VO d.d. 11 december 2020. Er is meer inzicht gegeven in de ligging van het plan in de omgeving en de relatie met de Sloterpas. De directe omgeving van het bouwplan is inzichtelijk gemaakt, zodat de ontsluiting van het plan, de structuur van bebouwing en openbare ruimte in samenhang met het bestaande te beoordelen is. Het bouwvolume is aangepast en de bouwblokken zijn afgeslankt.

Met de nieuwe configuratie blijft het ontwerp dicht bij het oorspronkelijke concept van een hedendaags ensemble in de context van Nieuw West. De afslanking van de bouwblokken in combinatie met het verschuiven van de positie van deze blokken versterkt het concept (drie achter elkaar gelegen schijven die alternerd en in hoogte een spel met elkaar aangaan) en komt de gelaagdheid van het plan ten goede.

De verbreedde afstand tussen de W-gebouwen naar 25 meter zorgt voor een beter verblijfsklimaat in de binnenstraat en voor een verbetering van de woonkwaliteit van de G-gebouwen. Op deze manier komt er meer lucht in het plan. Deze maat wordt overschreden door balkons aan de zijkanten van W-gebouwen. De balkons van W1 en W3-gebouwen zijn maximaal 2 meter diep, de balkons van W2-gebouw zijn niet gemaakt. Uitgegaan wordt van de maximale overschrijding van de gevelrooilijn met 2 meter aan de zijkanten van gebouwen en met 1,5 meter aan de kant van de Burgemeester Cramergracht. Volgens de aangeleverde tekeningen varieert de breedte van de tussenstraat tussen de 15,6 meter (W1/G1 en W3/G3) en de 17 meter (W2/G2) op het maaiveld niveau. Op het niveau van de tweede verdieping versmalt de tussenstraat naar de volgende maten: W1/G1 - 12,25 meter; W2/G2 - 14,25 meter en W3/G3 - 12,2 meter volgens de aangeleverde digitale bestanden. Deze profielmaten zijn uitermate kritiek in relatie tot de gebouwenhoogte gezien het gewenste niveau van de dag- en lichttoetreding. De balkons van het G-gebouw zijn niet gemaakt.

Het W1-gebouw bevat 12 bouwlagen, het W2-gebouw – 10 bouwlagen en het W3-gebouw – 9 bouwlagen waarbij de bovenste drie lagen aan de noordkant teruggelegd zijn. Deze in hoogte aflopende maat zorgt voor een betere aansluiting op de bestaande bebouwing. Ook de G-gebouwen hebben een aflopende hoogte naar het noorden toe en bestaan uit drie schijven van respectievelijk 15 (G1), 13 (G2) en 11 (G3) bouwlagen. Deze schijven zijn aan elkaar gekoppeld door twee tussenvolumes van 10 en 9 bouwlagen hoog. Omdat de installaties niet getekend zijn is het niet duidelijk of er extra bouwhoogte t.b.v. de installaties op de daken nodig is. In deze toetsing wordt vooralsnog uitgegaan van de bouwhoogtes zoals aangegeven op de tekeningen.

De woontoren van 70m hoogte markeert het punt waar de ringzone (uitrol van het centrummilieu zoals beschreven in de structuurvisie) begint. Volgens de aangeleverde 3D beelden worden de zichtlijnen vanuit de Sloterplas i.c.m. de beeldbepalende schijfflats door de woontoren niet verstoord, doordat het ensemble van het Tennispark beter gespatieerd is ten opzichte van deze flats.

*Aangepast advies van de Hoogbouwadviescommissie nodig op basis van een geactualiseerde HER*

## 2.2 Woningen boven de school

Niet helder is wat de status is van de plannen met betrekking tot de woningen boven de school, we hebben begrepen dat Vorm dit planonderdeel wenst te schrappen, en horen graag of dat klopt. Wij beseffen overigens dat het schoolbestuur er geen voorstander van is om mee te werken aan woningen bovenop de school.

## 2.3 Het VO is niet compleet

Het geleverde VO is niet compleet. Een geactualiseerd akoestisch onderzoek en een geactualiseerd verkeersonderzoek ontbreken (zie overzicht van beoordeelde documenten). Gegevens t.b.v. het lichthinder onderzoek moeten worden aangeleverd. Ook is het kabels en leidingen tracé niet voldoende onderzocht. Stedenbouwkundige maatvoering is nog steeds onvoldoende aangegeven evenals de gewenste grens openbaar/privé. In het aangeleverde dwg-bestand staat nog steeds het oude toren-model ingetekend, deze gegevens zijn niet geactualiseerd. Er lijken enkele kleine verschillen te zijn tussen het dwg-bestand en het SketchUp model.

De verkeersinfra van en naar het plangebied is niet (overall) op het VO-niveau uitgewerkt. Verkeerskundige onderzoek naar benodigde aanpassingen aan de verkeersinfra (zowel aan de noordzijde, westzijde en de zuidzijde) ontbreekt. Een verkeerskundig VO is gebonden aan afstemmingsrondes met diverse disciplines zoals nood en hulpdiensten, dienst RVE Parkeren, wegbeheerders, fietsersbond en uiteindelijk goedkeuring van de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam (CVC). Een verkeerskundig VO dient te zijn uitgewerkt conform de normen van 'Duurzaam Veilig' en de Leidraad van de CVC.

Wanneer de gemeente het voorliggende VO plan goedkeurt dan is dat onder meer onder de nadrukkelijke voorwaarde dat deze informatie alsnog geleverd wordt; zonder deze informatie zal een DO niet worden beoordeeld laat staan goedgekeurd.

*Aanleveren van ontbrekende onderzoeken voor DO*

## 2.4 Beeldkwaliteit

Het vastleggen van de gewenste ambitie qua beeldkwaliteit is noodzakelijk voor de borging van de architectonische kwaliteit in de vervolgstappen en de toetsing door de CRK. De in het document getoonde renderingen moeten worden vastgelegd als het beoogde kwaliteitsniveau. Als inzichten in de materialisatie/uitwerkingsrichting wijzigen volgt een toetsing of de wijzigingen in de lijn met de eerder vastgelegde ambitie zijn.

*Vastleggen van de ambitie qua beeldkwaliteit*

## 2.5 Gebouwen

### 2.5.1 Algemeen

Uit het overzicht van het totaal aantal BVO's op pagina 95 van het ingediende VO-plan kan niet worden afgeleid welke volumes er berekend zijn. Zo zijn de galerijen van de G-gebouwen meegeteld, maar de loggia's blijkbaar niet. Een gedetailleerd overzicht van de berekende volumes is nodig om het toekomstige bouwvolume goed te kunnen vastleggen.

*Inzicht geven in de berekening van het BVO*

### 2.5.2 G-gebouw

Wij plaatsen kanttekeningen bij een aantal woningplattegronden van de G-gebouwen die o.i. een zeer matige woonkwaliteit krijgen. Het gaat om de woningen VSH\_01 – niveau 0 en 1 met een stramienmaat van 3,5 meter. De combinatie van een smalle breedtemaat en een dichte gevel aan de achterzijde maakt deze woningen slecht bruikbaar. De vraag is zelfs of deze woningen voldoen aan de eisen van daglichttoetreding van het bouwbesluit. De woningen in het G-blok op de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> verdieping hebben geen visuele relatie met de ontsluitingsgalerij. Een combinatie van een dichte gevel met enkel deuropeningen, de lengte van de galerij en de relatief smalle breedte ervan creëert een sociaal onveilige situatie voor de toekomstige bewoners. Een aantal van deze woningplattegronden in de bijlage '4.3 Sloterplas G1G2G3\_plattegronden' is niet duidelijk uitgewerkt waardoor deze niet goed beoordeeld kunnen worden. Weliswaar is het aan de afnemende woningcorporatie om te bepalen of de voorgestelde plattegronden acceptabel zijn, we willen hierbij het bovenstaande toch als suggestie meegeven ter verbetering van de woonkwaliteit en sociale veiligheid in het gebouw.

*Verbeteren/heroverwegen van woningplattegronden G-gebouwen*

### 2.5.3 T-gebouw

Omdat een aantal onderzoeken ontbreekt is het niet duidelijk of de appartementen aan de noord- en oostzijde van de Toren milieutechnisch mogelijk zijn qua tennis-/spoorgeluid en lichthinder. En of de appartementen op de zuidzijde berekend zijn op het spoor- en verkeerslawaai. De verschoven positie t.o.v. de eerdere planversie heeft effect op de afstand tot de weg en als gevolg daarvan op de geluidbelasting.

*Toetsing op milieutechnische haalbaarheid van woningen T-gebouw*

### 2.5.4 W-gebouwen

Het afslanken van de W-gebouwen heeft een positief effect op het totale plan. Meer aandacht wordt gevraagd in het DO voor de vormgeving en daarmee een betere aansluiting van de kopgevel van het W1-gebouw op de pleinruimte aan de Jan Evertsenstraat. Het aanpassen van de woningplattegronden conform de voorstellen in het rapport 'Effect inpassing Middenhuur Programma conform wens gemeente' d.d. 30 maart 2021 heeft negatief effect op de woningkwaliteit van de woningen in het W3-gebouw.

### 2.5.5 Openbaar vs. privé

De privé Tuinen van de aan de Burgemeester Cramergracht gelegen W-gebouwen zijn in het ingediende VO getekend op 3 meter diepte. (Blz. 21). Deze maat conflicteert met het getoonde ontwerp voor de openbare ruimte (doorsnede op blz. 43). De ontwikkelende partij moet nagaan hoe de combinatie van privé buitenruimte en de wens om een solide groene zone te realiseren langs de Burgemeester Cramergracht zich tot elkaar verhouden. Het behouden van de groene kade zien wij als positief. Daarnaast is een continue route van 1,5 meter breedte aangehouden, deze verbreedt iets op de toegangslocaties naar het binnengebied en de woningen. Voor de groene buffer tussen het openbaar en privé dienen groenvakken aangelegd te worden van minimaal 2 bij 5 meter met betrekking tot beheer. Uitgangspunt van de gemeente is een solide profiel voor de groenstructuur langs de Burgemeester Cramergracht bestaande uit het grastalud van minimaal 5,5 meter, een looppad van minimaal 1,5 meter en een plantvak van minimaal 2 meter. Voor een optimaal beplantingsplan is echter een plantvak van 3 meter diepte gewenst. De erfafscheiding tussen de openbare en de privé buitenruimte mag maximaal 1,20 meter hoog zijn gemeten vanaf het aanliggende maaiveld van de openbare ruimte.

De 1,5 meter privézone langs de begane grond van de G-gebouwen is niet uitgewerkt in het ontwerp van de openbare ruimte. De erfafscheiding van maximaal 1 meter hoogte behoort tot een integrale (groene) ontwerpogave.

Met het oog op beheer moet het verschil in de aanleg van privéruimte en openbare ruimte duidelijk zichtbaar zijn.

*Behoud van een solide groene zone langs de Burgemeester Cramergracht is uitgangspunt voor de ontwikkeling. Aangeven grenzen privé-openbaar.*

### 2.5.6 Installaties

Op een prominente plek aan het begin van de tussenstraat vanaf het plein aan de zuidkant van het plan zijn installatieruimten in de plint van het G1-gebouw gesitueerd. De locatie is begrijpelijk gezien de slechte bezonning van de gevel. Aan de vormgeving van deze buitengevel moet extra aandacht worden besteed. De techniek laten zien in plaats van verstoppen en afdekken kan een oplossingsrichting zijn.

Op de aangeleverde plattegronden en gevelaanzichten zijn geen installaties op daken aangegeven. Gevraagd wordt om deze als een integrale ontwerpogave te beschouwen en in de volgende fase van de planontwikkeling duidelijk op de tekeningen aan te geven.

*Aandacht voor vormgeving en inpassing van installaties*

### 2.5.7 Details

De muur tussen de school en de tennisbanen is niet getekend. Komt hier een dove gevel? Ventilatie van de parkeergarage is op de overgang met de school getekend. Ventilatiekanaal mondt uit in ruimte tussen het spoor en het gebouw. Deze oplossing is ongewenst i.v.m. het geluids- en stankoverlast voor de buitenruimte bij de school.

## 2.6 Onderzoeken

### 2.6.1 Windhinder/HER/LIB

In de windhinderstudie wordt aangegeven dat groenvoorziening (zie modellen) als massa een positief effect heeft op het tegen gaan van windhinder. Dit is geen gebruikelijke maatregel binnen de NEN-normering HER. Groen in de winter situatie verschilt van die in de zomer. Bovendien veronderstelt dit volgroeid groen.

Er worden geen maatregelen aangedragen tegen windhinder op de hoektoren-fietspad spoorzone. Dit is ook een voetgangers route naar een potentiële toekomstige metrotoegang. De route onder de toren overkraging is ook een voetgangersroute.

De verplaatsing en wijziging van het volume van de toren vraagt om een aangepaste LIB-aanvraag en een geactualiseerd HER-advies.

*Aangepaste LIB-aanvraag*

### 2.6.2 Bezonning

De Bezonnings- en Zonlichturen-studie Sloterpas laat ondanks de inspanningen het bouwvolume te verkleinen voor de binnenstraat een zeer matige tot slechte bezonning zien. Uit de studie blijkt dat zes maisonnettes in het G1 gebouw en twee woningen in het W3-gebouw aan de tussenstraat niet voldoen aan de TNO-norm van minimaal twee zonuren.

De studie op basis van de minimale TNO-norm van min 2 uur, laat zien dat met moeite (o.a. met erkers) het aantal woningen te reduceren is dat een onvoldoende bezonde gevel heeft. Een oplossingsrichting kan gevonden worden in het verkleinen/herschikken van het bouwvolume elders in het plan ten gunste van de bezonning of in de heroverweging van de woontypologieën van de betreffende woningen (W<sub>3</sub>-gebouw en G-gebouw).

*Oplossen van slechte bezonningssituatie van een aantal woningen*

### 2.6.3 Overeenkomst ProRail

Schriftelijke overeenstemming met ProRail ontbreekt m.b.t. bouwen naast het onderstation en de overkraging van het ProRail terrein (binnen de hekken) met de buitentennisbanen. Het ontbreken van deze overeenstemming zal gevolgen hebben voor de realisatie van een tennisbaan die voldoet aan de gestelde normering. Voor het DO is de betreffende overeenstemming een vereiste.

*Overeenstemming ProRail aanleveren*

## 3 Programma

### 3.1 Woningen

In het VO zijn in totaal 560 woningen volgens de verdeling 30-40-30 sociaal/middenhuur/vrije sector opgenomen. Hiermee wordt voldaan de gestelde eisen t.a.v. de woningdifferentiatie naar financieringscategorie.

### 3.2 Voorzieningen

Een kleinschalige voorziening in de plint van het W<sub>1</sub>-gebouw aan het plein grenzend aan de Jan Evertsenstraat is wenselijk. Zie ook de opmerking over de aansluiting van de kopgevel op het plein.

Op de begane grond van het T-gebouw is een functie gewenst die bijdraagt aan de levendigheid en het verblijfskarakter van het plein in combinatie met de lobby van het gebouw. Zoals bijvoorbeeld een horecavestiging met een horecaterras aan de zuidwest kant van het gebouw.

*Voorzieningen in de plinten aan de Jan Evertsenstraatzijde opnemen*

### 3.3 School

Het illustratieve schetsontwerp voor het schoolgebouw laat zien dat het gebouw onderwijsprogramma op deze locatie mogelijk is. Niet duidelijk is of het buitenprogramma voldoet.

### 3.4 Tennis

In het voorlopig ontwerp is conform afspraken tennis opgenomen in het programma. De mix van 8 buitenbanen, 2 binnenbanen en 4 padelbanen maakt een tennispark wat een aanwinst is voor de buurt en de tennissport in Amsterdam.

### 3.5 Parkeren auto's en fiets

Het VO voorziet in 150 inpandige parkeerplaatsen verdeeld over twee bouwlagen en 2261 fietsplekken in de inpandige fietsenstalling. Omdat een geactualiseerde parkeerbalans t.t.v. de toetsing ontbrak konden deze aantallen niet worden beoordeeld.

## 4 Openbare ruimte

### 4.1 Hoofdstructuur

In de onderstaande toetsing is een reactie gegeven op het aangeleverde VO openbare ruimte. Een aantal punten heeft consequenties voor het VO van de gebouwen en zal als zodanig worden benoemd.

#### 4.1.1 Bruggen en aansluitingen met de omgeving

Breedte van de zuidelijke brug naar de Jan Evertsenstraat is enkel indicatief op de tekening openbare ruimte aangegeven. Op het moment van de toetsing was er niet voldoende Informatie over de verkeersstromen om deze brug goed te kunnen beoordelen. Op het eerste gezicht lijkt de

voorgestelde brug te smal. Een verkeerskundige moet bekijken hoe op een veilige manier kan worden aangesloten op de omgeving voor beide bruggen.

*Afstemming met CVC vereist op basis van informatie over verkeersstromen – Gevolgen bouwplan.*

#### **4.1.2 Wandelpad langs het spoor**

Geprojecteerde voetgangersroute direct langs de gevel is minimaal (1.50m) en is niet doorlopend in noord-zuidrichting. Het aanleggen van een fietspad heeft hier prioriteit, maar een smalle voetgangersstrook direct langs het fietspad is mogelijk, al is die ruimte zeer beperkt, zeker op het smalste gedeelte. Een maaistrook hier is een mogelijkheid om de hoeveelheid verharding te beperken.

*Nadere uitwerking in OR-ontwerp nodig.*

#### **4.1.3 Spoorzone/laad- en losplek**

De noodzaak van het gebruik van de ecologische zone/fietspad langs het spoor voor het laden en lossen t.b.v. het tennispark is niet aangetoond. De frequentie van het gebruik is nog onbekend. Het gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit, de ecologische zone en de verkeersveiligheid van het langzame verkeer. De ontsluitingsroute langs het spoor is met de bestaande voetgangersbrug niet geschikt voor zwaar verkeer en bovendien is een fietssluis geplaatst op de route.

In de huidige situatie is de bereikbaarheid voor ProRail beperkt tot incidentele lichte onderhoudswerkzaamheden. Als de traforuimte van ProRail incidenteel via het toekomstige fietspad bereikt kan worden vervalt de noodzaak van de voorgestelde autotoegang via de toekomstige autobrug naar de Jan Evertsenstraat en daarmee een extra voorgestelde verhard oppervlak tussen de toren en het fietspad. Deze opmerking geldt ook voor het laden/lossen t.b.v. het tennispark als de noodzaak ervan wordt aangetoond. Indien noodzaak kan worden onderbouwd, inrichten met een open verharding om het groene karakter zo optimaal mogelijk te maken.

Bij de transformatie van de huidige route langs het spoor naar een fietspad en eventuele aanpassing/vervanging van de brug zal incidentele bereikbaarheid van het trafostation door ProRail worden gewaarborgd.

*De noodzaak van een laad- en loszone t.b.v. het tennispark is niet aangetoond – gevolgen bouwplan*

#### **4.1.4 Breedte strook nood- en hulpdiensten**

Uit het VO-openbare ruimte blijkt dat de benodigde ruimte tussen de blokken aanwezig is. Volgens de aangeleverde tekeningen krijgen de nood- en hulpdiensten ca. 3,5 meter vrije doorrijbreedte.

*Afstemming met CVC vereist- Gevolgen bouwplan*

## 4.2 Water

### 4.2.1 Afwatering/rainproof

Afwateren langs de elementverharding in het binnengebied en dus loskoppelen van de riolering vraagt om veel aandacht voor aanleg, monitoring en beheer. In het VO-gebouwen is vooralsnog geen uitgewerkte oplossing getoond voor de waterberging.

*Afstemming met Waternet en beheer vereist- Gevolgen bouwplan*

### 4.2.2 Watercompensatie

In het VO OR wordt uitgegaan van een verbreding van de waterloop van maximaal 1 meter in de gehele Jan Evertsenstraat West, zowel in het deelgebied Tennispark als bij het GVB. Er is gekozen voor de uitbreiding alleen aan de noordzijde (dit is inclusief nieuwe vooroever). De zuidkant blijft hierdoor zo breed mogelijk en onaangetast wat belangrijk is voor de ecologische structuur.

Omdat aan de noordzijde de werkzaamheden plaatsvinden zowel in het maaiveld als in de bouw is de uitbreiding hier mee te nemen in de overige werkzaamheden. Uiteraard heeft de nieuwe brug, zijn aanlanding, hier ook invloed op. Over dit onderwerp moeten nog afspraken worden gemaakt tussen erfpachters en gemeente

*Afstemming met Waternet noodzakelijk- Gevolgen bouwplan*

## 4.3 Logistiek

### 4.3.1 Laden en lossen

De logistieke oplossingen zijn in het VO openbare ruimte nog niet voldoende uitgewerkt. Het parkeren voor laden en lossen t.b.v. het bouwplan moet langs de Jan Evertsenstraat worden opgelost zodat het oprijden van het voorplein zoveel mogelijk wordt tegen gegaan.

*Laden/lossen langs de Jan Evertsenstraat oplossen - Gevolgen bouwplan*

### 4.3.2 Bevoorrading Tennispark

In het VO plan is de bevoorrading van het tennispark en ondersteunende ruimten gepland op de hoek van de woontoren aan de Westzijde. Onduidelijk is hoe deze functie gecombineerd kan worden met een verblijfskarakter op het plein van het T-gebouw. De frequentie van het gebruik is nog onbekend.

*Inzicht geven in bevoorrading tennispark - Gevolgen bouwplan*

### 4.3.3 Locaties afvalcontainers

Het zoekgebied ondergrondse afvalbakken aan de noordzijde van het plan zoals aangegeven op de tekening concept openbare ruimte vraagt om een zeer nauwkeurige inpassing. Vanuit afvalinzameling van de gemeente wordt de locatie aan de overkant van de Burgemeester Cramergracht als voorkeur aangegeven. Een verkeerskundige moet beoordelen of de voorgestelde noordelijke locatie tegenover de bestaande woningen aan de August Vermeulenstraat überhaupt inpasbaar is met de benodigde draaicirkels. Voorkomen moet worden dat de ophaaldienst achteruit moet rijden bij het bereiken van de locaties. De maximale loopafstanden tot de afvalcontainers bedragen 100 meter vanaf de voordeur.

*Afstemming met CVC/afdeling afvalinzameling vereist. Afstemming afvalinzameling vooruitlopend op de CVC. Gevolgen bouwplan*

## 4.4 Fietsparkeren

### 4.4.1 Fietsparkeren voor bewoners

Fietsparkeerplekken voor kadewoningen zijn ook opgenomen in de beoogde centrale parkeergarage. Twijfelachtig is of dit optimaal gaat functioneren of dat dit juist leidt tot meer fietsen op het maaiveld omdat men graag doorfietst tot de voordeur (en dus de fiets op het maaiveld laat staan).

Het inpandig fietsparkeren heeft aan de binnestraat 2 uitgangen (1 nooduitgang en 1 in/uitgang). Dit is te weinig om het parkeren van fietsen op straat te voorkomen. Directe koppeling van het fietsparkeren aan de portieken met een goede toegangsvoorziening zou een logische verbetering zijn, korter op de woning en meer gespreid. Omdat de plattegronden van het Parkeren Tennis en G-gebouwen in aparte documenten zijn opgenomen is de toegankelijkheid van de inpandige fietsenstalling niet goed te beoordelen.

*Aanpassing toegankelijkheid fietsparkeren vereist - Gevolgen bouwplan*

### 4.4.2 Fietsparkeren bezoekers

Het fietsparkeren voor de school is ruim ingetekend. Die voor de gymzaal ontbreekt nog. Voor de bezoekers van de woningen is nu ruimte gereserveerd in de fietskelder, echter is nog niet zichtbaar of deze voorziening duidelijk in beeld is bij de bezoeker. Het risico is dat men in de openbare ruimte gaat parkeren en, als hier geen locaties voor zijn gereserveerd, dat er een wildgroei van geparkeerde fietsen ontstaat. In principe wordt uitgegaan van 0,5 plek per woning afhankelijk van mogelijkheid tot deelgebruik. Zie 4.4.1.

## 4.5 Kabels en leidingen

Nu is er een smalle strook langs de gevel op het binnenterrein aangewezen voor het tracé kabels & leidingen, maar deze voorziet niet in de uiteindelijk benodigde ruimte. Inzicht hierin is noodzakelijk om plannen voor de openbare ruimte te kunnen toetsen. Afstemming tussen het gewenste tracé van kabels & leidingen en het ontwerp van de openbare ruimte met veel groen in de tussenstraat is vereist.

*Aanmelden voor planvormingsoverleg noodzakelijk voorafgaand uitwerking DO - Gevolgen bouwplan*

## 4.6 Materialen en beplanting

### 4.6.1 Materialen

Logische keuze van betontegels langs de randen (Cramergracht) en de klinker op het binnenterrein. Hierdoor gaat het de relatie met zijn omgeving aan (de betontegel) en wordt tegelijkertijd een intieme binnenruimte gecreëerd. Er wordt voldaan aan de rode Puccini.

*Indien wordt afgeweken is afstemming met de Puccini commissie vereist*

### 4.6.2 Beplanting

Zo een enorme dichtheid van bebouwing vraagt om veel groen om de leefbaarheid te garanderen. Maximaal hierop inzetten. Houdt wel rekening met de groene Puccini/handboek groen van de gemeente Amsterdam.

*Afstemming met het groenloket en beheer vereist*

#### Aandachtspunten beplanting:

- Grote kans op droogte: De afstand tot het grondwater is erg hoog in het middengebied. Vooral voor de onderbeplanting in de verhoogde plantvakken is de kans op uitdroging zeer groot. Daarnaast is het een windlocatie wat ook voor extra uitdroging kan zorgen. De overhangende balkons kunnen ook bijdragen aan deze droogte.
- Er zal gekozen moeten worden voor beplanting dat goed tegen droogte en schaduw kan en wellicht gezocht moeten worden naar technische oplossingen (waterberging in de ondergrond, vanaf het dak etc.)  
*Bewatering regelen*
- Gebruik geen vochtminnende soorten kiezen.
- Gras: let erop dat het gras makkelijk toegankelijk moet zijn voor de maaimachine. Oprijlocaties. Hoogteverschillen wellicht wat versimpelen om beheersbaar te krijgen. Ook in combinatie met bomen en maaien.
- Plantvakken niet te klein; houdt minimaal 2 x 5 meter aan.
- Soorten uit het plan die beter niet kunnen worden toegepast:
  - Fraxinus excelsior i.v.m. essentaksterfte

- Tilia, let op de soort in verband met luizen gevoeligheid
- Alnus is vochtminnend, wellicht beter hier niet toe te passen
- Echinacea, dit is een kortlevende soort en daarmee niet wensbaar voor beheer
- Hosta, in verband met slakken gevoeligheid
- Asarum en de Pachysandra in verband met de verwachte droogte van de plek.

#### Aandachtspunten bomen:

Voor het compenseren van de te kappen bomen is een bomenbalans nodig. Deze balans gaat uit van de leeftijd van de te kappen boom en de omtrek van de nieuw te planten boom (rekenmodel is inmiddels in het bezit van MORE). Bij het aanvragen van de kapvergunning moet deze balans ingediend worden. De gemeente plant geen bomen met een kleinere omvang dan 20 cm i.v.m. vandalismegevoeligheid.

- Compensatie bomen langs het spoortalud: de aanvullende beplanting in het spoortalud moet passen bij de bestaande situatie, zowel in soort als in grootte, om de kans van slagen zo groot mogelijk te maken. Let op de kroonprojectie van de bestaande bomen. Onduidelijk of deze compensatie mogelijk is gezien het standpunt van ProRail over het niet verder beplanten van het talud.
- Concurrentie met bestaande bomen: let op de concurrentie met bestaande bomen ten opzichte van water; maakt de nieuwe boom kans?
- Let op groeiplaats in combinatie met route nood- en hulpdiensten en tracé kabels en leidingen
- Afstand tot kabels en leidingen: 3 meter, of werken met wortelscherm
- Doorwortelbaar volume (groeiplaats): bomen 1e en 2e grootte buiten de Hoofdbomenstructuur minimaal 25m<sup>3</sup> bomen 3e grootte minimaal 15 m<sup>3</sup>

*Algemeen; aanplanten van alle beplanting alleen in het najaar om kans van slagen te vergroten  
Twijfels of de bomencompensatie realistisch is - Gevolgen bouwplan*

## 5 Verkeer en parkeren

### 5.1 Algemeen

De voorgestelde (auto) aansluiting met de brug vanuit de Jan Evertsenstraat lijkt logisch. Dit betreft een schematisch voorstel waarbij nog geen rekening is gehouden met de bestaande verkeerssituatie (o.a. de aansluiting van de buurt ten zuiden van de Jan Evertsenstraat). Dit geldt ook voor de LV-brug naar de Burgemeester Cramergracht.

Zowel de Burgemeester Cramergracht als de spoorzone zijn gereserveerd voor het langzaam verkeer. De binnenstraat is er voor de nooddiensten (brandweer, politie, ambulance) en langzaam verkeer. Laden en lossen en pakketdiensten moeten aan de Jan Evertsenstraat worden gesitueerd zodat de pleinruimte een verblijfskarakter krijgt. Een gemeenschappelijke ruimte

voor bezorgdiensten moet op een logische plek aan de Jan Evertsenstraat worden gesitueerd. Dit is nodig voor een intensief bewoond en gemengd gebouwcomplex.

## 5.2 Uitwerking infra

De verkeersinfra van en naar het plangebied is niet (overall) op VO-niveau uitgewerkt. Verkeerskundige onderzoek naar benodigde aanpassingen aan de verkeersinfra (zowel aan de noordelijke als aan de zuidelijke aansluiting) ontbreekt. Een verkeerskundige VO is gebonden aan afstemmingsrondes met diverse disciplines zoals nood en hulpdiensten, dienst RVE Parkeren, wegbeheerders, fietsersbond en uiteindelijk goedkeuring van de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam (CVC)

Dit traject dient nog met VORM doorlopen te worden zodat uiteindelijk een breed gedragen VO uitrolt voor de verkeersinfra. Het houdt echter in dat het traject tot de CVC buiten de toetsingsperiode zal vallen. Hierover moeten afspraken worden gemaakt tussen de gemeente en VORM.

De haalbaarheid van de voorgestelde ontsluitingen binnen het plan moet worden aangetoond. *Afstemming met verschillende disciplines en CVC vereist voorafgaand aan DO - Gevolgen bouwplan*

## 5.3 Autoparkeren

Een uitgewerkte parkeerbalans door Goudappel is niet ontvangen t.t. van de toetsing. De notitie dient ter goedkeuring worden voorgelegd aan RVE Parkeren van de gemeente Amsterdam.

Het oplossen van de parkeerbehoefte als gevolg van het toevoegen van bebouwing mag niet leiden tot een verhoogde parkeerdruk op de buurt. Het toekomstige gebruik van de sportfunctie/ tennisbannen en de daarbij behorende parkeerbehoefte is niet toegelicht in het VO/notitie Goudappel. Het is wel onderdeel van de verkeersstudie voor de inpassing van de programmatische ambitie van het plan. Het betreft met name de parkeerbehoefte tijdens wedstrijden/evenementen. De invloed van de evenementen op het verkeer (en de bijbehorende parkeerbehoefte) is niet te beoordelen.

*Aanleveren van een geactualiseerde Parkeerbalans - Gevolgen bouwplan*

## 6 Juridisch-planologisch

Het ingediende VO is op onderdelen niet in lijn met ontwerpbestemmingsplan. Het gaat hier onder meer om bestemmingsgrenzen, bouwhoogtes, aantal woningen/ functies/ m<sup>2</sup>. Het ontwerpbestemmingsplan is destijds in samenspraak met Vorm opgesteld en is vooralsnog uitgangspunt.

- Nieuwe onderzoeken door Vorm aangeleverd: windhinder, bezonning, parkeerbalans/ verkeersgeneratie. Zie opmerkingen bij o.a. 2.6.1, 2.6.2 en 5.3
- Onderzoeken die nog moeten worden uitgevoerd door de Gemeente:
  - o Op basis van gegevens aangeleverd door VORM: te weten bouwplan over verbeelding Ontwerp bestemmingsplan actualisatie LIB/HER
  - o Wacht op gegevens VORM: ten behoeve van lichthinderonderzoek.
- Onderzoeken die nog moeten worden uitgevoerd/ geactualiseerd door VORM:
  - o Windhinder (aanpassing)
  - o Akoestisch onderzoek (obv verkeersonderzoek van gemeente)  
Onderzoek/schriftelijke overeenstemming met ProRail mbt onderstation.
  - o Geactualiseerde parkeeronderzoek

## 7 Duurzaamheid

### 7.1 Energiesysteem

Er zijn nog geen keuzes gemaakt wat betreft het energiesysteem en ook zijn er geen 4.1, 4 - berekeningen gedeeld. Om die redenen kunnen wij niet beoordelen of de landelijke 4.1, 4 -eisen gehaald kunnen worden op basis van het ontwerp zoals voorgesteld in het VO. Wij hebben wel zorgen over het behalen van de TO-juli gezien de grote oppervlaktes die veel zon opvangen wat kan resulteren in hittestress. Aan deze normen voldoen betekent veranderingen in de energiesysteemkeuze of het stedenbouwkundig ontwerp. Verder hebben wij op basis van het huidige ontwerp ook zorgen over het behalen van de norm met betrekking tot de hoeveelheid duurzame energie die op de kavel opgewekt moet worden.

*Uitwerken energiesysteem heeft gevolgen voor het bouwplan*

## 7.2 Watercompensatie

Het VO biedt onvoldoende informatie om te kunnen toetsen op benodigde watercompensatie ten gevolge van extra verharding. Naar verwachting wordt de hemelwaterverordening begin juli 2021 vastgesteld. Het DO zal worden getoetst aan het geldende beleid van de gemeente ten tijde van de indiening.

## 7.3 Natuurinclusief

Tevens bevat het VO te weinig informatie om het te toetsen aan zowel de MPG als de criteria van natuurinclusief bouwen. Hierbij maken wij ons zorgen over de beperkte toepassing van natuurinclusief bouwen in het ontwerp. De drempelwaarde van 30 punten uit het puntensysteem Natuurinclusief bouwen geldt in principe alleen voor tenders, maar vanuit de gemeente wordt ook van niet-tenders verwacht dat ontwikkelaars natuur inclusieve maatregelen toepassen. Deze zijn niet alleen belangrijk voor de biodiversiteit, maar kunnen ook gecombineerd worden met de klimaatadaptatie opgave. Deze maatregelen moeten in het DO worden uitgewerkt.

De online hand-out (<https://duurzaamontwikkelen.amsterdam/>) biedt het overzicht van het Amsterdams duurzaamheidsbeleid in relatie tot ruimtelijke projecten.

# 8 Privaatrechtelijke aspecten /erfpacht

Het VO-planvoorstel wijkt net als het SO-voorstel van de bestaande erfpachtgrenzen. Voor de realisatie van het voorgestelde bouwplan is uitgifte van gemeentegrond nodig, die nu een openbare bestemming heeft. De directeur Grond en Ontwikkeling zal worden gevraagd om hiervoor in te stemmen met afwijking van het vigerende 1:1 selectiebeleid.

Het VO-planvoorstel gaat er hiernaast ook uit van dat een deel van de percelen die nu in erfpacht zijn uitgegeven een openbare bestemming zullen krijgen dan wel ruimte zullen bieden aan een school. Hiervoor is het nodig dat delen van de bestaande erfpachtrechten worden teruggeleverd aan de gemeente, zodat de gemeente de vrijkomende percelen vervolgens deels kan uitgeven aan een schoolbestuur en deels een openbare bestemming zal geven.

De afspraken hierover zullen worden vastgelegd in de afsprakenbrief waarover met u op dit moment overleg wordt gevoerd, en na verkrijging van een onherroepelijke omgevingsvergunning, door middel van een bestemmings- en bebouwingswijziging van de bestaande erfpachtovereenkomst.

De realisatie van uw planvoorstel maakt ook aanpassingen in de bestaande openbare ruimte noodzakelijk. U doet hiervoor voorstellen, waarop hierboven inhoudelijk is gereageerd.

## 9 Conclusie en Vervolgtraject

Zoals hierboven aangegeven is het door ons beoordeelde VO niet compleet en voldoet het op een aantal onderdelen niet aan de IOK of de nadien door de gemeente versoepelde randvoorwaarden. Wegens het ontbreken van relevante informatie en stukken, of te laat aangeleverde stukken kon de toetsing bovendien helaas niet volledig worden uitgevoerd.

Omdat nu op uw verzoek wordt uitgegaan van een andere taakverdeling tussen erfpachter en gemeente t.a.v. de openbare ruimte is bij de toetsing nu door ons onderscheid gemaakt naar het VO bouwplan en het VO openbare ruimte:

### **VO bouwplan:**

*De gemeente keurt het VO voor het bouwplan ondanks de hiervoor geschetste tekortkomingen goed maar onder de nadrukkelijke voorwaarde dat met het nog door de gemeente goed te keuren DO nog de volgende informatie door u wordt geleverd :*

De nog ontbrekende rapporten met betrekking tot de benodigde onderzoeken in het kader van het VO

- Rapportage mbt de resultaten geactualiseerd Verkeersonderzoek incl. parkeerbalans
- Bewijs van instemming ProRail met de planvorming
- **4.1, 4** met programma in BVO cf. NEN 2580, passend binnen de hierboven aangegeven maximale volumes.
- Verbetervoorstel woningplattegronden G-gebouwen
- Toetsrapport waarin milieutechnische haalbaarheid van woningen T-gebouw wordt aangetoond
- Plattegrond met daarin aangegeven grenzen privé-openbaar cf. de randvoorwaarden van de gemeente.
- Voorstel waarin wordt aangegeven op welke wijze vormgeving en inpassing van installaties plaats zal vinden
- Rapportage waarin wordt aangegeven op welke wijze de in dit toetsrapport beschreven problemen t.a.v. de slechte bezonningssituatie van een aantal woningen zullen worden opgelost.
- Notitie met voorstel voor het programma aan v voorzieningen in de plinten aan de Jan Evertsen-straatzijde
- Rapportage waarin de afstemming met CVC op basis van informatie over verkeersstromen, over nood- en hulpdiensten route en laden/lossen wordt omschreven.
- Idem CVC/afdeling inzake afvalinzameling
- Bewijs van instemming Waternet en beheer met betrekking tot voorgestelde maatregelen in plan t.a.v. het voldoen aan de eisen van rainproof en watercompensatie
- Bewijs van instemming PVO (planvormingsoverleg) K&L tracé

- Rapportage waarin de noodzaak van een laad- en loszone t.b.v. het tennispark wordt aangetoond + voorstel hoe e.e.a. ruimtelijk in te passen
- Idem tennispark
- Rapportage waarin wordt aangegeven hoe de toegankelijkheid t.a.v. inpark fietsparkeren wordt gegarandeerd.
- Voorstel voor bomencompensatie
- Rapportage waarin voorstel voor energiesysteem wordt omschreven.

Uiteraard is t.a.v. alle bovengenoemde documenten nog instemming van de gemeente vereist. De gemeente zal deze documenten toetsen en haar reactie betrekken bij haar beoordeling van het DO.

Het totaal toegestane bouwvolume conform de opgave op blz. 95 van het VO bedraagt maximaal 61404 m<sup>2</sup> bvo volgens de NEN norm 2580, waarvan maximaal 39740 M<sup>2</sup> bvo wonen, inclusief alle verkeersruimten, gebouwde buitenruimten, etc. zie ook opmerking onder 2.5.1.

#### **VO openbare ruimte:**

Ten opzichte van de IOK zijn met u nieuwe afspraken gemaakt t.a.v. de herinrichting openbare ruimte rondom het door u te realiseren bouwplan, Deze zullen worden vastgelegd in de uiterlijk op 1 juni 2021 door partijen te ondertekenen afsprakenbrief.

Omdat de gemeente nu geheel verantwoordelijk wordt voor de herinrichting en financiering van de openbare ruimte rondom het bouwplan, zal de gemeente vanaf 1 juni 2021 de planvorming voor de openbare ruimte overnemen.

De gemeente heeft met interesse kennisgenomen van het VO voor wat betreft de openbare ruimte en zal dit beschouwen als onderlegger voor het door haar zelf op te stellen DO openbare ruimte. De gemeente ontvangt in dat kader graag de nog ontbrekende en toegezegde stukken en aanvullingen op het op 9 maart jl. ingediende VO openbare ruimte.

De gemeente zal uw voorstellen als verwoord in uw VO voor wat betreft de openbare ruimte d.d. 9 maart en getoetste stukken vervolgens beoordelen op noodzaak en kwaliteit, en doorrekenen op kosten. Mede op basis van de raming door de gemeente van de met de herinrichting van de openbare ruimte gemoeide kosten zal hiertoe door de gemeente een investeringsnota worden opgesteld die aan de raad zal worden voorgelegd voor instemming.

De gemeente is in principe bereid de noodzakelijke investeringen in de openbare ruimte op zich te nemen, mits zij die noodzakelijk acht, zij zich kan vinden in de gedane voorstellen en uiteraard onder de nadrukkelijke voorwaarde dat de gemeenteraad instemt met het totale plan en de hiermee voor de gemeente gemoeide investeringen en opbrengsten uit erfpacht.

Met vriendelijke <sup>5.1, 2, e</sup>

5.1, 2, e

5.1, 5.1, 2, <sup>5.1, 2, e</sup>