Stedebouwkundig
Programma van Eisen

VLUG

concept, 12 november 2002
Amsterdam Oud Zuid

ERRATUM bij stedenbouwkundig Programma van Eisen 'VLUG'.

Voorblad:
Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen 'VLUG', d.d. 12 november 2002 is de definitieve versie, geen concept.

pagina 3: 'Dat betekent tevens dat het gebouw op middellange termijn in kantoorruimte en op zeer lange termijn zelfs als woonruimte gebruikt moet kunnen gaan worden.'
Wordt: 'Dat betekent tevens dat het gebouw op middellange termijn als kantoorruimte gebruikt moet kunnen worden.'

pagina 9: 'Streven naar voldoen aan B-norm aantal parkeerplaatsen (minimaal 45 pp.).'
Wordt: 'Streven naar voldoen aan B-norm aantal parkeerplaatsen (1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo).

pagina 10: Vervolgproces:
Wordt: Het dagelijks bestuur heeft op 26 november 2002 het SPvE vastgesteld.

INHOUDSOPGAVE

A Inleiding 1

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

B Huidige situatie 2

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

C Ontwerprichtlijnen 3

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

D Schetsontwerp 5

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

E Randvoorwaarden 9

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

F Financiën & planning 12

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

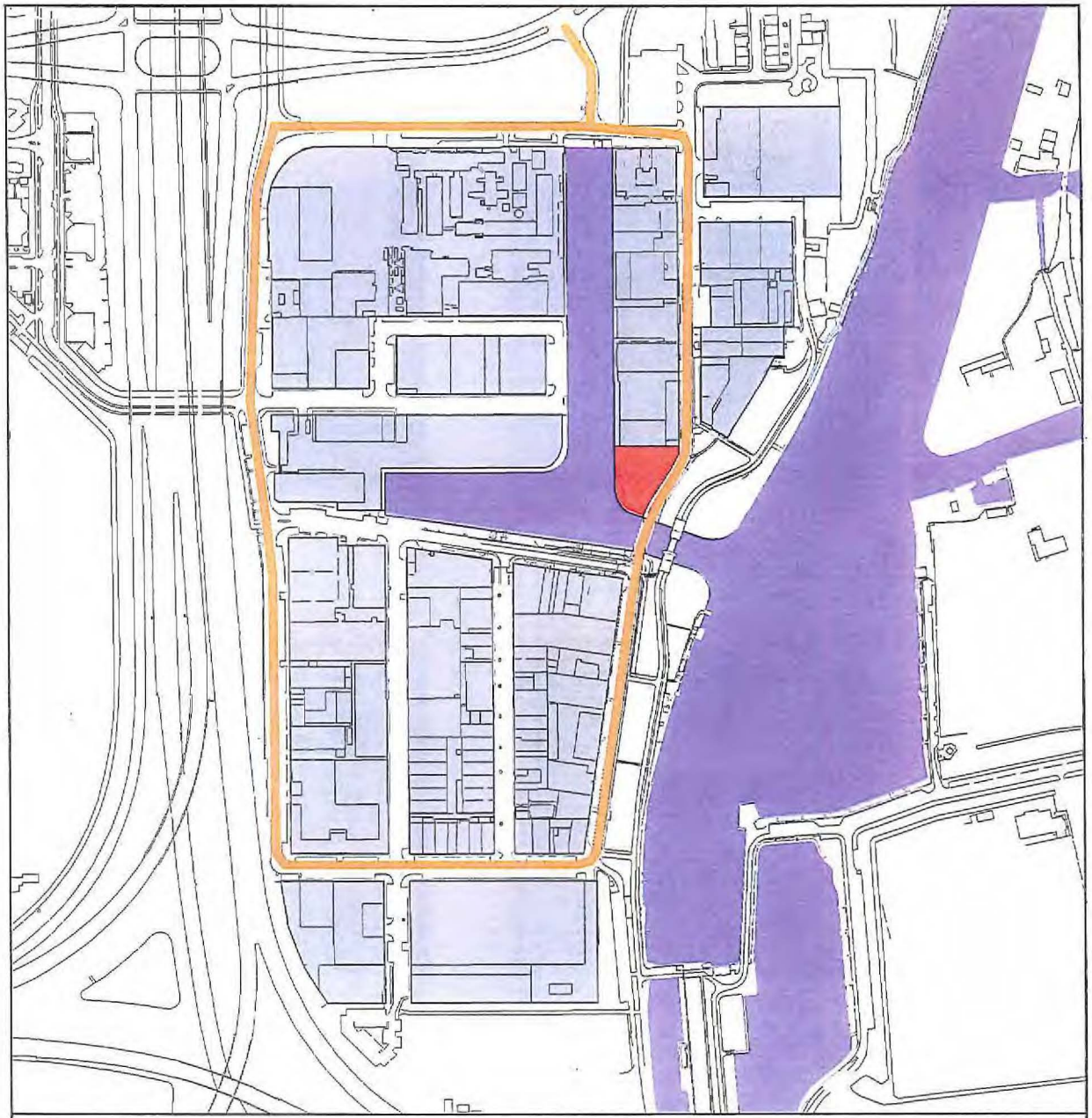
A INLEIDING

Al tien jaar lang wordt intensief gewerkt aan de herstructurering van het Bedrijventerrein Schinkel. De grondslagen onder deze herstructurering zijn gelegd in de nota 'Revitalisering Bedrijventerrein Schinkel' en de daarop volgende Nota van Uitgangspunten. Uiteindelijk is in 2000 een nieuw Bestemmingsplan Bedrijventerrein Schinkel vastgesteld. Deze vormt de juridisch-planologische drager onder de herontwikkeling.

De vier belangrijkste ruimtelijke doelstellingen in het herontwikkelingsproces zijn:
- het verbeteren van de verkeerscirculatie
- het zoneren van bedrijvigheid
- het typeren van toe te laten bedrijvigheid
- het verbeteren van de beeldkwaliteit.

De cruciale verbetering daarbij is de ingrijpende aanpak van de ontsluitingsstructuur. De belangrijkste toevoeging daarin is de aanleg van een nieuwe autobrug over de Riekerhaven. De nu voorziene ligging van de nieuwe brug is de uitkomst van een langdurig besluitvormingsproces, waarin vele belangen zijn meegewogen.
Om de brug op deze plaats mogelijk te maken is de bedrijfskavel [voormalige 'Ekels pompen' of 'Vlug'] op de hoek van de Riekerhaven en de Generaal Vetterstraat aangekocht door het stadsdeel. Een deel van die kavel wordt dus verkeersruimte en ingericht als toevoerroute naar de brug; de rest kan opnieuw als bedrijfskavel uitgegeven worden.

De opvallende ligging van deze nieuw te ontwikkelen kavel schept een belangrijke kans om de beeldkwaliteit van het totale Bedrijventerrein Schinkel positief te beïnvloeden. Daarom is in dit SPvE extra aandacht besteedt aan de vormgeving.



overzichtskaart bedrijventerrein Schinkel met plangebied 1:5000

B HUIDIGE SITUATIE

Het bedrijventerrein Schinkel is in de jaren '30 opgezet als een aan de stadsrand gelegen en op Schiphol gericht bedrijventerrein. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium is een nog altijd aanwezig fysiek bewijs van die oorspronkelijke bedoeling.
Inmiddels is het bedrijventerrein Schinkel één van de oudere werkgebieden binnen de A10 en heeft het een veel meer binnenstedelijke positie gekregen. Dat vertaalt zich in een langzame verandering in type bedrijvigheid: o.a. voor creatieve bedrijvigheid en bv. Doe-Het-Zelf-winkels blijkt het bedrijventerrein een aantrekkelijke lokatie. Een groei van het aandeel kantoren wordt tegengegaan. Eén van de redenen hiervoor is de matige bereikbaarheid per openbaar vervoer. Pas op middellange termijn wordt hierin verandering verwacht.

Het terrein is eenvoudig opgezet. Van oorsprong heeft het een dubbele ontsluitingsstructuur. Over de weg is het terrein via het Aalsmeerplein toegankelijk vanaf het Rijkswegennet en de stad. Deze eenzijdige ontsluiting is nogal kwetsbaar, bv. bij calamiteiten. De interne ontsluitingsstructuur wordt met de aanleg van de nieuwe brug sterk verbeterd. Over water is het gebied direct toegankelijk vanaf de Kostverlorenvaart. Inmiddels speelt de ontsluiting over water nauwelijks meer een rol als vestigingsfactor.
Het terrein kent een eenvoudig, rechthoekig en noord-zuid georiënteerd verkavelingspatroon. Vrijwel alle huidige gebouwen zijn in principe simpele 'dozen'. Qua vormgeving zijn ze soms opvallend verzorgd. Dat geldt met name voor de oudere bebouwing in baksteen.



gezicht vanuit het zuidwesten [boven] en vanaf de route over de aan te leggen brug in het zuiden [onder]



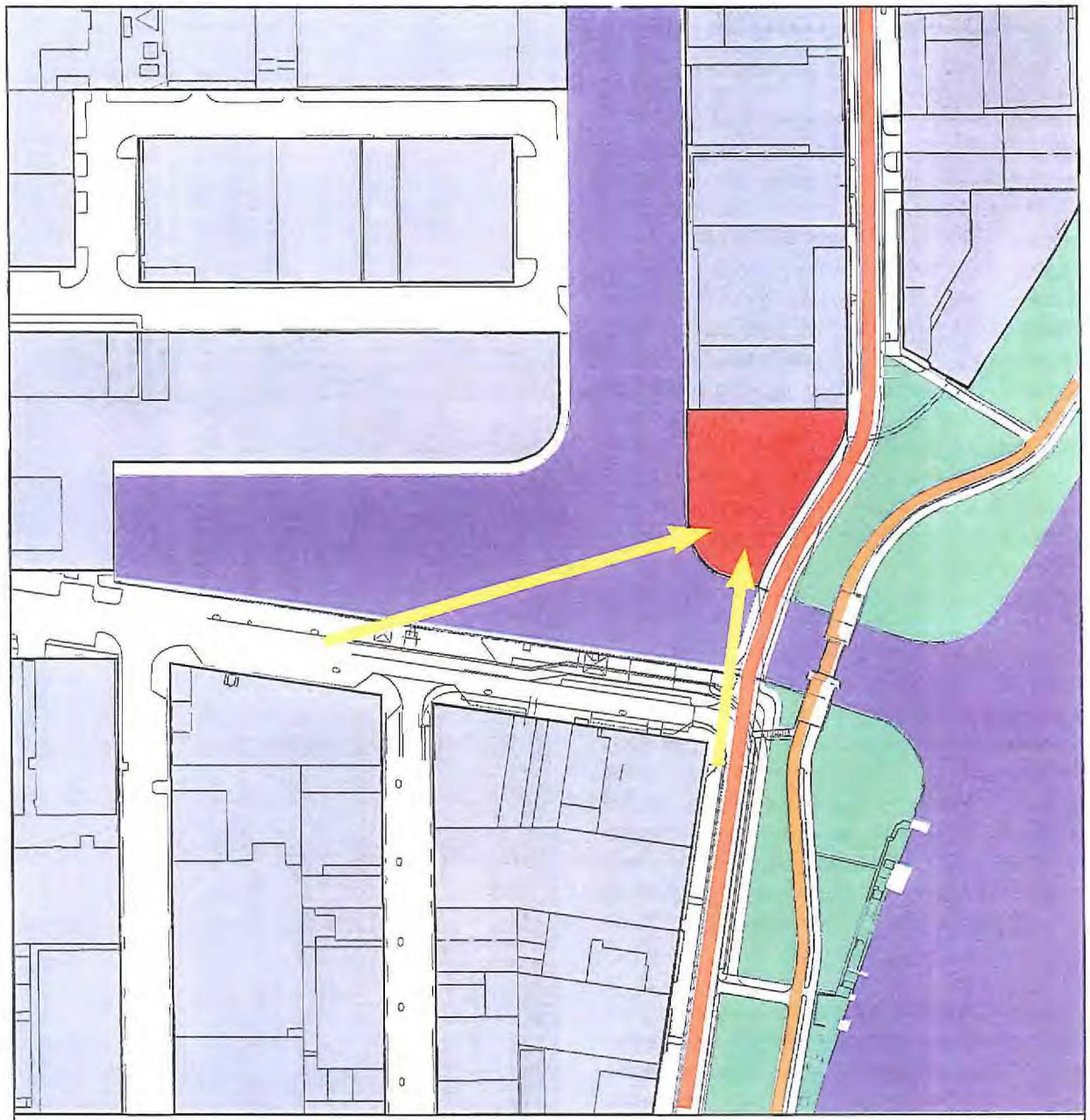
C ONTWERPRICHTLIJNEN

Het uiteindelijk te maken architectonisch ontwerp is een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar. Het stadsdeel wil echter nu voor deze beeldbepalende kavel een voldoende architectonisch niveau stimuleren. Daarom volgt hier kort een aantal richtlijnen voor het ontwerp.

functieneutraal casco
Uitgangspunt is een duurzaam gebouw wat een functieneutraal casco heeft, zodat een mogelijk toekomstige functiewijziging van het gebouw eenvoudig te realiseren is. Gezien dit ambitienivo mag verwacht worden dat een gebouw wordt neergezet dat een langere levensduur kent dan veel van de omliggende bebouwing. Dat betekent tevens dat het gebouw op middellange termijn in kantoorruimte, en op de zeer lange termijn mogelijk zelfs als woonruimte gebruikt moet kunnen gaan worden. Dat vereist een slim en royaal omgaan met verdiepingshoogtes en ontsluitingsstructuur.

maximaal bouwvolume
Ontwerpeis is dat het gehele grondvlak [1700 m²] wordt bebouwd. De hoogte moet tussen de 18 en 20 meter bedragen [conform de maximale bouwhoogte van het bestemmingsplan].

lange zichtlijnen
De kavel ligt zoals gezegd beeldbepalend. De zichtlijnen aanrijdend vanuit het zuiden en van over het water uit het westen zijn maatgevend. Op de éne manier is het gebouw een landmark aan de interne hoofdroute van het gebied; op de andere manier gezien is het een gebouw aan de gracht. Het gezicht op het gebouw vanaf een afstand van ±100-200 meter is daarmee een belangrijk ontwerpaspect.



ligging nieuwbouwkavel met twee belangrijke zichtlijnen 1:2000

speelse rooilijnen

De aanleg van de neuwe autobrug schept een 'restkavel' die een zeer bijzondere vorm heeft. Het maximaal bebouwen van deze kavel leidt automatisch tot een ontwerp met een golvend geveloppervlak. Het nieuwe gebouw is dan het enige gebouw op het hele bedrijfsterrein met ronde vormen. Het zal dan snel uitgroeien tot een belangrijk landmark van het gebied.

weinig plastiek

Om de gebogen belijningen maximaal tot hun recht te laten komen is het belangrijk verder geen grote ingrepen in de bouwmassa te doen: geen uitkragende bouwdelen, geen grote inspringingen. Om daglicht in het volume binnen te halen zijn doorsnijdingen functioneel wel noodzakelijk. Deze mogen de continuïteit van de 'huid' van het gebouw echter niet doorbreken.

parkeren op eigen terrein

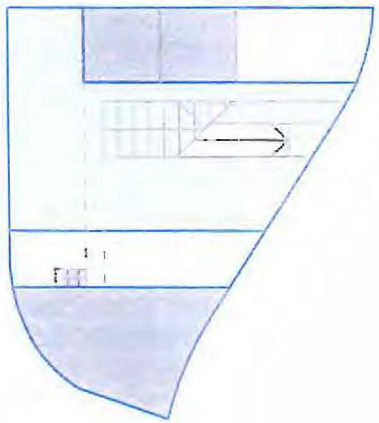
Op bedrijventerrein Schinkel is weinig parkeerruimte aanwezig. Het realiseren van 'een substantieel aantal' parkeerplaatsen op eigen terrein is daarom vereist [zie paragraaf E.2]. Daarbij wordt aangetekend dat de specifieke vorm kavel zich slecht leent voor efficiënte parkeeroplossingen.



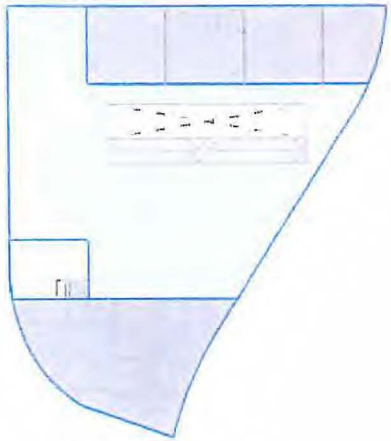
ontwerp nieuwe autobrug

D SCHETSONTWERP

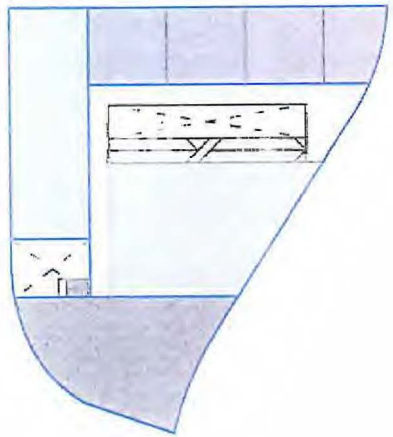
Het ontwerp gaat uit van de maximale bebouwingsenvelop. Deze wordt vervolgens intern gezoneerd.
Aan de noordzijde is op vijf van de zes bouwlagen kantoorruimte gedacht. De noordzijde is daarvoor het meest geschikt vanwege zijn langgerekte, rechthoekige vorm. Om ramen te kunnen maken moet de noordgevel tenminste 2.00m terug worden gelegd tov. het aangrenzende bedrijfspand van Jubels, dat slechts twee lagen hoog is. Op de begane grond komt een laad & losplek, die zowel voor eigen gebruik als voor Jubels kan dienen.
De kern van het gebouw omvat de meeste vierkante meters, maar krijgt het minste zonlicht. Deze is bij uitstek geschikt voor bedrijfsruimte met een dubbele verdiepingshoogte, vergeleken met de kantoorruimtes. De extra hoogte maakt nu velerlei gebruik mogelijk. In de toekomst is het mogelijk tussenvloeren te maken en dit bouwdeel indien gewenst om te bouwen tot kantoorruimtes.
De kenmerkende zuidpunt van het gebouw omvat ook bedrijfsruimte, maar met een goede zichtbaarheid van buitenaf en goed zonlicht. Hier is bedrijfsruimte met een normale verdiepingshoogte gedacht, zodat intensiever gebruik mogelijk is.
Een tweetal vides brengt extra zonlicht in het diepe bouwvolume. De noordelijke vide herbergt tevens de hellingbanen [of autoliften]. Deze maken de bedrijfsruimtes op bovenverdiepingen met de auto bereikbaar. De zuidelijke vide maakt eventueel laden & lossen vanaf het water mogelijk.
Om het gebouw ligt een continue, transparante gevel. Deze is slechts subtiel gedifferentieerd, en laat de achterliggende activiteiten zichtbaar. De vides zijn geen snedes uit het gebouw, maar liggen achter deze gevel.



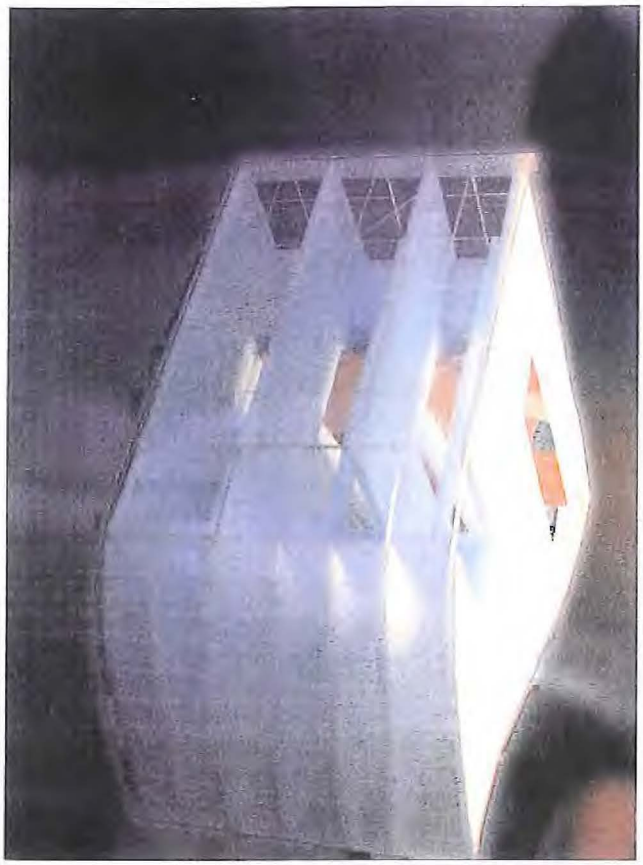
begane grond



standaardverdieping

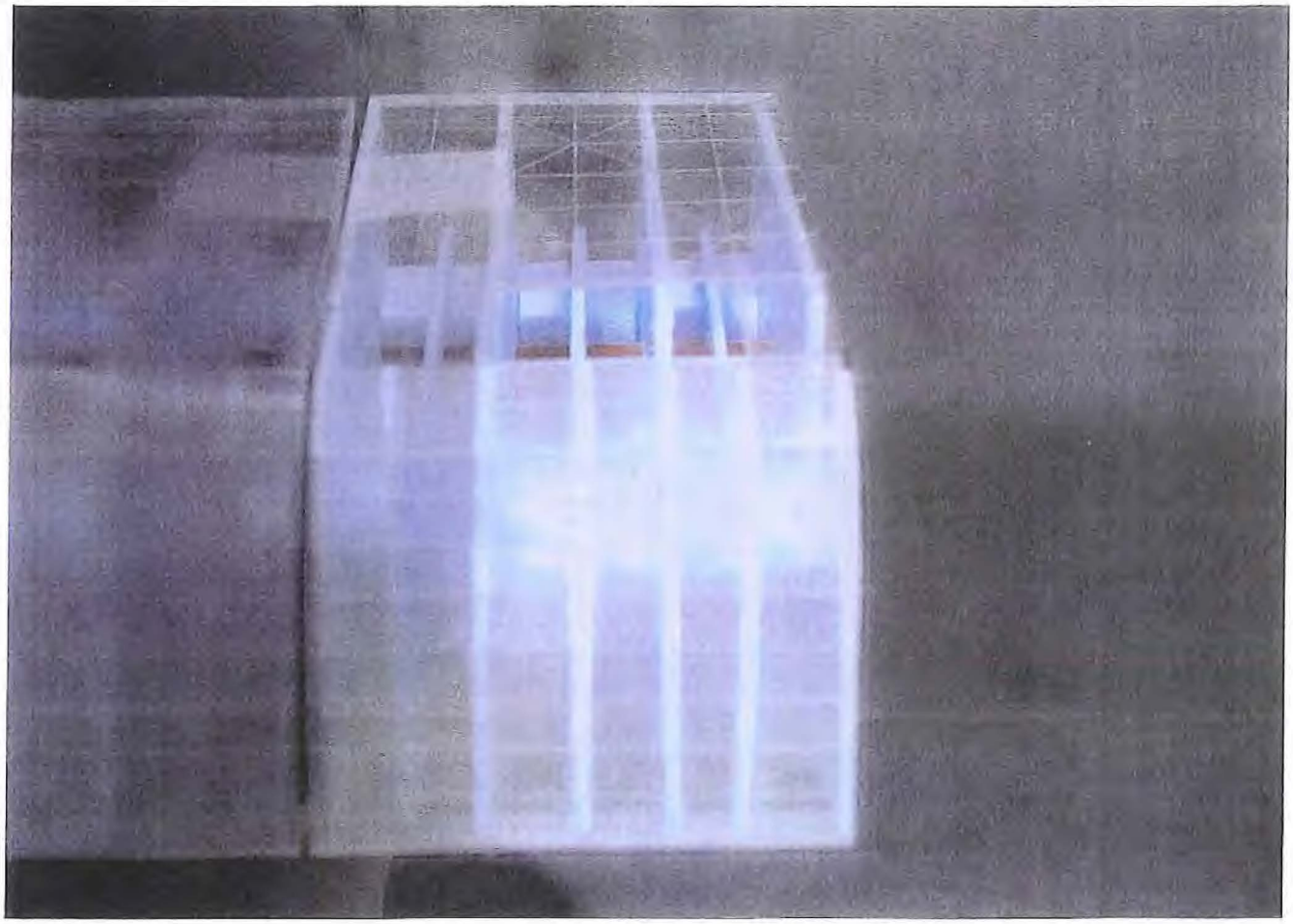


tussenverdieping





6





gezicht vanuit het zuiden



gezicht vanuit het zuidwesten

E RANDVOORWAARDEN

E.1 Juridisch-planologisch kader

Het bouwplan voldoet aan alle voorschriften uit het vigerende Bestemmingsplan:
- bestemming 'bedrijven'
- 30% [niet-zelfstandige] kantoorruimte toegestaan
- maximale bouwhoogte 20 meter
- bedrijven tot en met categorie IV toegestaan.

Zowel de nieuwe brug als de opnieuw aan te leggen delen van de toevoerwegen blijken aanzienlijk minder ruimte in te nemen dan de in het bestemmingsplan daarvoor aangehouden reservering. Het ruimtelijk ontwerp[en het bedrijfsvloeroppervlak kunnen daarom worden geoptimali seerd. Het nieuwe gebouw voldoet dan aan alle voorschriften van het bestemmingsplan, maar een deel van het terrein is nu nog bestemd als verkeersareaal. Daarom zal alleen op dit aspect een Artikel 19-procedure worden doorlopen.

E.2 Verkeer & parkeren

Het gebouw ligt direct aan de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein. Het Bedrijventerrein is qua bereikbaarheidsprofiel een C-lokatie. Vooruitlopend op een verbetering van het openbaar vervoer is in het bestemmingsplan Schinkel in 1999 reeds vastgelegd dat voor het gehele bedrijventerrein de B-norm [1 pp. per 125 m² vloeroppervlak] wordt gehanteerd. In dit specifieke SPvE wordt daarom conform het bestemmingsplan als taakstellend de norm voor een B-lokatie aangehouden. In de openbare ruimte zullen geen extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
Voor fietsparkeren wordt dezelfde norm aangehouden: 1 inpandige plek per 125 m² vloeroppervlak.

E.3 Laden & lossen

Direct aangrenzend aan de bouwlokatie staat aan de noordzijde het bedrijfspand van drukkerij Jubels. Het laden & lossen tbv. dit bedrijf vindt momenteel plaats op de openbare weg. Dat kan ook, omdat in de huidige situatie dit straatdeel doodlopend is. Met de aanleg van de nieuwe brug verandert die situatie.
Het laden & lossen zal dus op eigen terrein moeten plaatsvinden. In het bestaande pand van Jubels is daarvoor geen ruimte. Aan de ontwikkelaar van de nieuwbouw wordt daarom als voorwaarde meegegeven dat hiervoor in overleg met Jubels een mogelijkheid wordt geboden in de nieuwbouw.
Een [al dan niet inpandige] laad- en losstrook aan de noordzijde, direct langs Jubels en zo ver mogelijk van de brug is de beste oplossing. De moeilijkste beweging is het vanuit het zuiden achteruit insteken. Deze draaicirkel moet daarom in de nieuwbouw [en in de openbare ruimte] ruimer worden ontworpen dan die naar het noorden.
Gezien de ligging aan de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein [in een flauwe bocht] zal het het Voorlopig Ontwerp van de architect met de definitieve ligging en vormgeving van zowel de laad- & losplek en de in/uitritten van de parkeergarage en de rest van het gebouw aan de Verkeerscommssie van het stadsdeel voorgelegd worden ter advisering.

E.4 Milieu-aspecten

De bodem is direct na de sloop reeds gesaneerd. Een schone-grondverklaring is reeds afgegeven.
Tbv. de herontwikkeling hoeven geen bomen gekapt te worden: op het perceel hebben nooit bomen gestaan.

E.5 Technische aspecten

De herontwikkeling heeft geen gevolgen voor bestaande of geplande kabel- en leidingentracé's. Aan de waterkant kan in principe tot op de kademuur gebouwd worden. De kademuur moet dan echter geheel vervangen worden. Vanuit kosten- en beheeroogpunt is het plausibeler om de eerste twee meter uit het water onbebouwd te laten. Ook tov. de funderingen van de nieuwe brug moet een nader te bepalen afstand worden gehouden.

E.6 Samenvattende randvoorwaarden

Hieronder volgens nog eens de belangrijkste randvoorwaarden uit dit SPvE:
- te bebouwen oppervlak van ±1700 m²
- maximale bouwhoogte 20 meter ivm. bestemmingsplan
- minimale bouwhoogte 18 meter, ivm. zichtlijnen
- bedrijvigheid t/m categorie IV met bijbehorende kantoorruimte tot 30% van het vloeroppervlak
- voorgevel gebouw ligt op 8 meter uit het hart van de weg, aansluitend op de rooilijn van de belendende bebouwing
- streven naar voldoen aan B-norm aantal parkeerplaatsen [minimaal 45 pp.]
- realiseren van laad-en losruimte voor Jubels op de desbetreffende perceelsgrens
- een duurzaam casco dat toekomstige wijzigiging mogelijk maakt [bv kantoorfunctie]
- geen uitkragingen, geen inspringingen

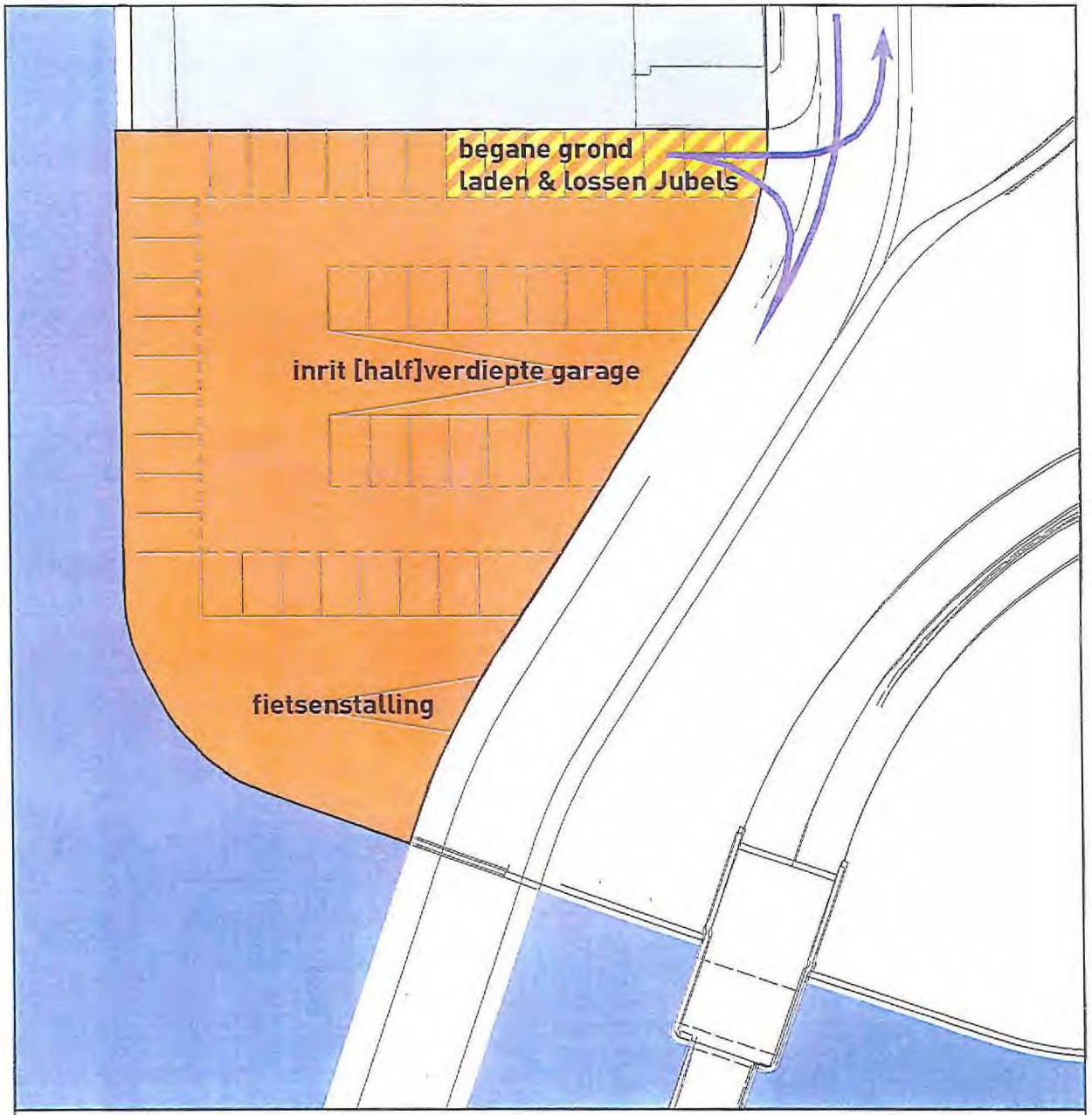
E.7 Grondexploitatie

Het totaal uitgeefbare terrein omvat ±1.700 m². Uit dit SPvE blijkt dat hierop een bouwvolume van mogelijk is van 6600 m², waarvan 70% bedrijfsruimte en 30% bijbehorende kantoorruimte. Dit plan is opgenomen in de goedgekeurde grondexploitatie voor Bedrijven-

terrein Schinkel. De te verwachten grondopbrengsten voor deze lokatie zullen ca. € 500.000,- bedragen, op basis van de in dit SPvE vermelde bestemmingen.

E.8 Vervolgproces

Het SPvE wordt vastgesteld door het DB van het stadsdeel Oud Zuid. Na vaststelling worden geïnteresseerde projectontwikkelaars uitgenodigd om een voorstel in te dienen voor de ontwikkeling van het terrein. Uit de voorstellen wordt door een selectiecommissie een keuze gemaakt.



inrit garage en laden & lossen Jubels 1:500

COLOFON

