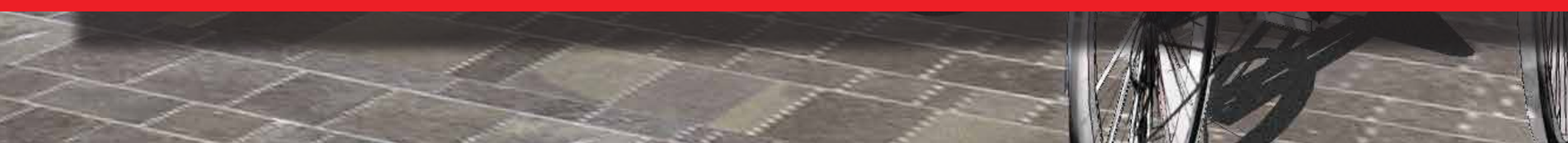
Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

KIEZEN VOOR STEDELIJKHEID - HET GEZICHT NAAR DE STAD
EEN MOOIE VLOER MET BOMEN - WACHTEN WORDT VERBLIJVEN - EEN GEZELLIG BUURTPLEIN



OMGEVING AMSTELSTATION STEDENBOUWKUNDIG PLAN

STADSDEEL OOST-WATERGRAAFSMEER





INHOUD

07 INLEIDING
07 STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN
08 NAAR HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN
08 BESTUURLIJKE VASTSTELLING
09 PLANGEBIED

11 CONTEXT
11 STATIONSMILIEU
12 KNOOPPUNT
12 STADSENTREE

15 PLANCONCEPT
15 KIEZEN VOOR STEDELIJKHEID
15 HET GEZICHT NAAR DE STAD
15 EEN MOOIE VLOER MET BOMEN
19 WACHTEN WORDT VERBLIJVEN
19 EEN GEZELLIG BUURTPLEIN

23 71.000 m²
23 WONEN
23 WERKEN
23 VOORZIENINGEN
23 PARKEREN

25 OPENBARE RUIMTE
25 DE VLOER
25 DE TRAPPEN
27 DE BOMEN
29 DE KUNST
29 HET BEHEER
33 DE LOGISTIEK

41 BOUWENVELOP
41 INTRO
43 BLOK A
45 BLOK B
49 BLOK C
51 BLOK D

55 MILIEU
55 LUCHTKWALITEIT
55 WATERTOETS
59 ENERGIE
60 AKOESTIEK
61 BEZONNING & WINDKLIMAAT
64 BODEM
65 EXTERNE VEILIGHEID
65 KABELS & LEIDINGEN

67 PLANNING & FASERING

70 ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

71 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

72 STADSDEELRAADBESLUIT






CAFE RESTAURANT
Dauphine

INLEIDING

STEDENBOUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN

De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt én stadsentree. Deze kwaliteiten komen in de huidige situatie niet uit de verf. Het gebied voelt leeg en verlaten aan, zeker ‘s avonds. De openbare ruimte is versleten. De auto rijdt overal en veroordeelt wandelaars en fietsers tot een bijrol. Tram en bus halteren in een ‘niemandsland’. Karakteristieke hoogteverschillen worden niet als een lust, maar een last ervaren. Stedelijk leven met bijbehorende functies ontbreken. De samenhang met de rest van de stad is onder de maat. Dat moet veranderen.

Een aanpak van het gebied is nodig om knelpunten op te lossen én om kansen te benutten. Het project biedt de mogelijkheid om de omgeving van het Amstelstation een onderdeel van de stad te maken. Fietsers en voetgangers krijgen hun openbare ruimte terug. De overstap tussen trein, metro, tram en bus kan met sprongen worden verbeterd. Er is, en dat is uniek voor Amsterdam ‘binnen de ring’, relatief veel ruimte voor nieuwbouw. Daar is een grote behoefte aan. Nog steeds zoeken veel Amsterdammers een woning in de stad. Maar een ‘stad’ is meer dan wonen alleen. Het gaat daarom om een mix van wonen én werken én voorzieningen. De nieuwe kantoren en dienstverlening zijn perfect bereikbaar, vooral met het openbaar vervoer. De voorzieningen, waaronder een hotel, horeca en winkels voor de buurt, dragen bij aan het ‘7 x 24 uur’ leven op straat. Daar doen we het voor!

Het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE 2004) was het resultaat van een interactief proces. Deelnemers formuleerden gezamenlijk uitgangspunten voor het toekomstige stationsgebied:

Het moet aangenaam vertoeven zijn in het stationsgebied, voor reizigers én voor mensen die in of rondom het gebied wonen en werken. Een hoogwaardige, korte en sociaal veilige overstap tussen trein, metro tram en bus is een vereiste. Een levendig en intiem plein is gewenst, evenals speelruimte voor kinderen in de nabijheid van woningen. De verkeersveiligheid moet verbeteren, vooral voor voetgangers en fietsers van en naar het station. De oversteekbaarheid van het Prins Bernhardplein (richting Wibautas), het Julianaplein (richting Julianapark) en de Overzichtweg (richting Amsteldorp) zijn belangrijke aandachtspunten. Nieuwe woningen en wijkgerichte voorzieningen kunnen de leefbaarheid en sociale veiligheid verbeteren, ook ’s avonds. Bestaande bomen vormen een kwaliteit en dienen zoveel mogelijk te worden behouden.



SPvE 2004

NAAR HET STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Het stedenbouwkundig programma van eisen is uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel heeft dit plan in de inspraak gebracht (maart 2009). De reacties zijn gebundeld en beantwoord in de Nota van Beantwoording.

Het plan kwam op een aantal punten tegemoet aan de wensen van bewoners. Het programma rondom de Bertrand Russellstraat is verkleind. Het gebouw in het ‘groentje’ vervalt. De bouwhoogte langs de straat daalt van negen naar vijf bouwlagen. De loop naar het Julianapark en Amsteldorp is verbeterd. De Maliebaan wordt over de volle breedte doorgetrokken tot aan het station. De Julianalaan krijgt brede middenbermen plus voetgangersliften voor een veilige oversteek én een lift in de stationspassage.

Veel insprekers waren desondanks van mening dat er in het plan teveel bestaande bomen werden gekapt. Bovendien had men bezwaar tegen vergroting van het programma tot 78.500 m² (bvo). Het bestuur wil tegemoet komen aan deze bezwaren.

Het plan moest ook om andere redenen worden aangepast:

De economische tegenwind noopt de gemeente Amsterdam tot bezuinigen; de compacte rotonde met tunnelbak (Prins Bernhardplein) is daarom komen te vervallen.

De capaciteit van het tramstation dient, conform de openbaar vervoer concessie van Stadsregio Amsterdam, te worden vergroot ten behoeve van een mogelijk eindpunt van lijn 25.

Het is de afgelopen periode gelukt om deze, op het eerste gezicht tegenstrijdige, wijzigingen te integreren in een samenhangend, duurzaam én financieel haalbaar plan:

Omdat de compacte rotonde is komen te vervallen, kunnen er 45 bestaande bomen extra gehandhaafd worden. De tramlus krijgt een ‘zachte’ inrichting met bomen.

Het werktorentje bij het busstation (BLOK 4) vervalt. Hierdoor ontstaat er meer lucht en ruimte. Door de perrons te draaien, wandelen reizigers weer onder de luifel naar hun bus.

De nieuwe kantoortoren aan het Prins Bernhardplein wordt hoger: 85 (was: 70) meter. Hiermee wordt 4.250 m² (bvo) van de 7.750 m² (bvo) uit BLOK 4 gecompenseerd.

BESTUURLIJKE VASTSTELLING

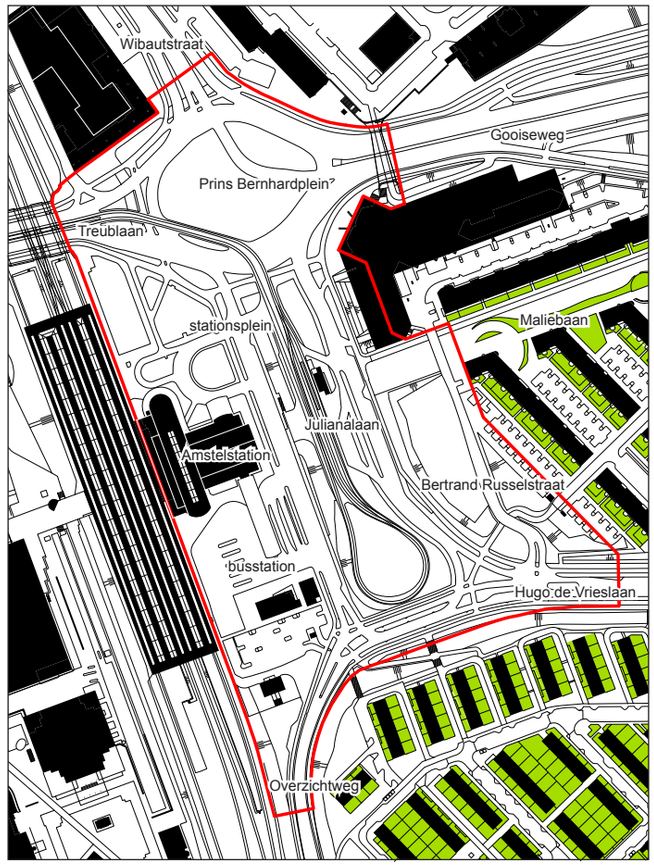
Op 16 november 2010 is het stedenbouwkundig plan omgeving Amstelstation vastgesteld door de stadsdeelraad. Bij de vaststelling heeft de stadsdeelraad besloten om het bouwvolume van blok D vast te stellen op 19.500 m², onder handhaving van de maximale bouwhoogte van 100 meter. In de plint van het busstation wordt circa 2.000 m² bvo extra voorzieningen gerealiseerd. Hierdoor wordt het totale bouwprogramma circa 71.000 m² bvo.

Bij de vaststelling heeft het dagelijks bestuur opdracht gekregen om:
Het verminderen van het bouwprogramma van blok D zoveel mogelijk te realiseren door het verkleinen van het hotel.
Een uiterste poging te doen om een alternatieve locatie te vinden voor de in- en uitritten van de parkeergarage.
Voor toren D een prijsvraag uit te schrijven onder drie architectenbureaus, waarbij belangrijke criteria zijn de mate waarin aan de skyline van Amsterdam een mooie, slanke toren wordt toegevoegd en de mate waarin het ontwerp invloed heeft op de bezonning op het Amsteldorp zowel bewoners (participatieniveau ‘adviseren’ van de participatieladder van het stadsdeel) als de ontwikkelaar (s) krijgen de gelegenheid om voor deze keuze advies uit te brengen

Op 16 december 2009 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam kennis genomen van het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie vastgesteld.

In het plan dat nu voor u ligt is bovenstaand besluit verwerkt. Voor blok D is een bandbreedte in de verdeling van het programma tussen wonen en voorzieningen opgenomen.

In de bijlage is het stadsdeelraadbesluit opgenomen.



Plangrens

PLANGEBIED

De wijzigingen in het stedenbouwkundig plan resulteren in een kleiner plangebied. Het plangebied beslaat nu circa 7,6 hectare en is vrijwel in zijn geheel gemeentelijk eigendom.

Het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) voor de locatie is in 2004 vastgesteld.

Het gebied valt onder drie verouderde bestemmingsplannen: Herzien Uitbreidingsplan Watergraafsmeer (1939), Uitbreidingsplan Eenhoorn II (1971) en Julianapark (1991). De beoogde ontwikkeling is daarom alleen mogelijk, nadat er voor de omgeving van het Amstelstation een nieuw bestemmingsplan is opgesteld.

De locatie is sinds 2007 onderdeel van het projectgebied Wibaut aan de Amstel (WADA).



 Het zicht op de open polderkamer (AUP, 1934)

CONTEXT

STATIONSMILIEU

‘Berlage meets Van Eesteren’. De Treublaan is het verlengstuk van H.P. Berlage’s Plan Zuid, maar Cornelis Van Eesteren richtte het Amstelstation radicaal ‘van de stad af’ (AUP, 1934). De situering op het ‘hoge’ Amstelplateau met het gezicht naar de ‘lage’ polderkamer was een keuze voor het ideaal van licht, lucht en ruimte. Van Eesteren groepeerde vervolgens de tuindorpen van de Watergraafsmeer, zoals het Amsteldorp en Jeruzalem, rondom dit open landschap.

Stationsarchitect H.G.J. Schelling had zo z’n twijfels. Hij richtte zijn architectonische meesterwerk uit 1939 weliswaar op de open polderkamer, maar de hoofdingang plus het voorplein keken uit richting de Wibautas. Dit verklaart niet alleen de alzijdige oriëntatie van het -inmiddels tot monument verklaarde- gebouw, maar ook de ongedefinieerde leegte rondom.

Sinds 1939 is er veel veranderd. Het Amstelstation ligt inmiddels middenin de stad. In Van Eesteren’s open polder ligt nu een woonwijk: het Julianapark. De Maliebaan vormt een soort verwijzing, maar deze ligt vreemd genoeg uit de as van het stationsgebouw. De open ruimte voor het station heeft grotendeels haar betekenis verloren. Feitelijk resteert de huidige verkeerscorridor.

De bebouwing rondom het Prins Bernhardplein kent hoogtepunten, zoals het Amstelstation en het voormalige Renaultgebouw. De kop van het Eenhoorngebied is echter weinig uitnodigend. Het kantoor van Fortis oogt hard en autonoom. Achter het station doemt de hoogbouw van De Omval op. De stationspassage verbindt oost met west, maar beton ontneemt het zicht op de Amstel. De tweede passage, via de Treublaan, is evenmin aangenaam. Het is kenmerkend voor de fragmentatie en het gebrek aan verblijfskwaliteit in het gebied.

Ontwikkeling & beleid

De omgeving van het Amstelstation wordt in achtereenvolgende structuurplannen bestempeld als ‘grootstedelijk kerngebied’. Er is ruimte voor intensivering. Een mix van wonen, werken en voorzieningen moet resulteren in een stationsomgeving die stedelijk, levendig en veilig is. Monofunctionele verdichting is ongewenst.

Het projectbureau Wibaut aan de Amstel is opgericht om de stedenbouwkundige en programmatische samenhang tussen de verschillende ontwikkelingslocaties te versterken. Daarnaast heeft het projectbureau tot doel om een hoogwaardige en duurzame beeldkwaliteit in architectuur én openbare ruimte te realiseren.





KNOOPPUNT

Het Amstelstation is, met ruim 60.000 reizigers per dag, het derde station van Amsterdam. Tweederde van de reizigers stapt over op de metro en verlaat het stationsgebouw niet. Hierdoor is het buiten minder druk dan de reizigersaantallen doen vermoeden.

Het Amstelstation beschikt over nagenoeg alle vormen van voor- en natransport:

Het Amstelstation is het beginpunt van tramlijn 12 (spitsfrequentie: 8 trams/uur). Reizigers moeten de trappen af om de halte te bereiken. Vervolgens wacht men in een ‘niemandsland’ op de tram.

GVB en Connexxion doen het Amstelstation met 15 buslijnen aan, waar zij links en rechts halteren (spitsfrequentie: 40 bussen/uur). Tweederde van de bussen komt uit de richting Hugo de Vrieslaan.

Ruim 70% van de fietsers komt uit de Treublaan-Wibautas; circa 15% komt uit de Maliebaan. Zij ‘parkeren’ in de bewaakte stalling onder het station of in de onbewaakte stallingen aan de noord- en westzijde.

Vooral omwonenden en de ruim 10.000 werknemers in de directe omgeving van het station komen en gaan te voet. De hoogteverschillen in het maaiveld vormen een obstakel voor mindervaliden.

Het Amstelstation is relatief goed bereikbaar en dus een geliefde locatie voor taxi’s, halen & brengen, vakantiebussen ed. Eurolines vervoert elk jaar circa 400.000 ‘budget’ toeristen hier vandaan.

Ontwikkeling & beleid

Het overheidsbeleid is gericht op verbetering van het openbaar vervoer, zodat het meer reizigers trekt. De groei van het reizigersaantal op het Amstelstation zal echter beperkt zijn. Door de aanleg van de Utrechtboog, groeit station Zuid/WTC uit tot het derde (inter)nationale knooppunt in de regio, na CS en Schiphol. Zuid/WTC gaat reizigers van het Amstelstation ‘afsnoepen’. Verdichting rondom de Wibautas compenseert dit verlies. Het Amstelstation wordt bovendien mogelijk de eindhalte van tramlijn 12 én 25.

STADSENTREE

De Gooiseweg-Wibautas vormt de ‘ruggengraat’ tussen Centrum en Zuidoost. Het Prins Bernhardplein fungeert daarin als stadsentree. Het verkeersplein neemt veel ruimte in beslag. Hier domineert de auto; qua verkeersveiligheid is het een ‘black spot’. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is matig. Het tunneltje naar het Eenhoorngebied vormt een schamel alternatief.

Het Prins Bernhardplein verbindt de Wibautas en Gooiseweg met Treublaan en Julianaplein. De Treublaan vormt de verbinding met Berlage’s Zuid, maar voelt -door de krappe tunnel- als een benepen flessenhals. Wibautas en Treublaan naderen hun maximale capaciteit; de Gooiseweg niet. Hier geldt nog altijd een maximale snelheid van 80 km. Bewoners klagen over geluidhinder.

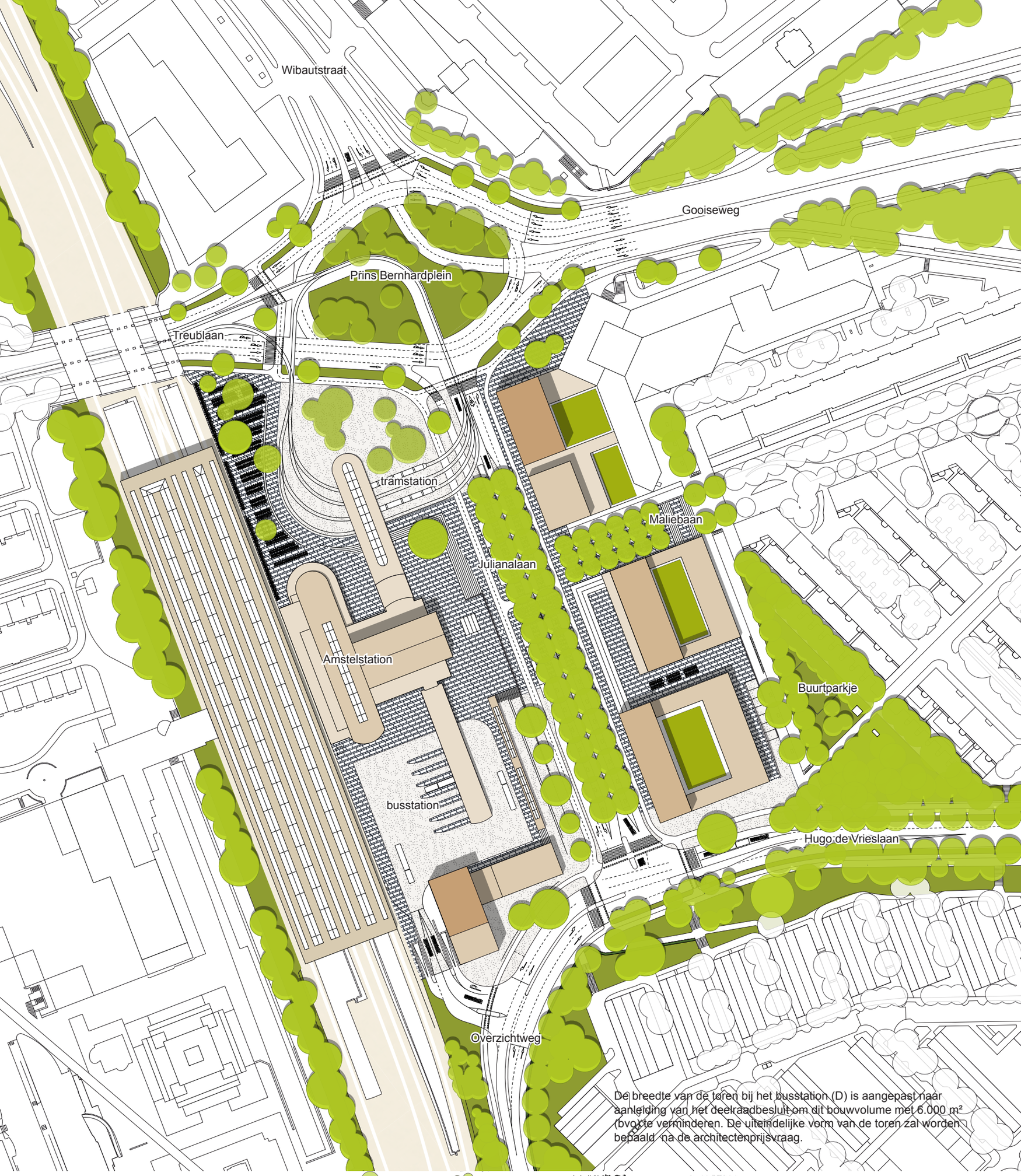
Het Julianaplein verschaft toegang tot de Hugo de Vrieslaan (Watergraafsmeer) en Overzichtweg (Overamstel). Het is een brede verkeerscorridor, geen ‘plein’. Bewoners ervaren de oversteekbaarheid als problematisch. De spitsintensiteit lijkt zich te stabiliseren, omdat de maximale capaciteit van de tunnel tussen Overzichtweg en Spaklerweg is bereikt (1.000 mtv/spitsuur).

Ontwikkeling & beleid

Verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid heeft prioriteit. Veranderingen op en rond het Prins Bernhardplein zijn mogelijk, mits het Hoofdnet Auto blijft afgestemd op het berekende verkeersaanbod in 2020. Dit is een beperkte toename ten opzichte van 2009, omdat rekening wordt gehouden met de herinrichting van de Wibautstraat én met flankerend beleid om autogebruik te ontmoedigen, zoals restrictief parkeerbeleid in de binnenstad.

De verbinding Julianaplein-Overzichtweg-Spaklerweg wordt gehandhaafd. Gezien de beperkte capaciteit van de tunnel, kan de huidige situatie als maatgevend worden genomen. Vergroting van de tunnel is niet aan de orde. De ontwikkeling van Overamstel genereert weliswaar meer autoverkeer, maar dit zal zo snel mogelijk richting A10 worden afgewikkeld.




Wibautstraat
Gooiseweg
Prins Bernhardplein
Treublaan
tramstation
Julianalaan
Maliebaan
Amstelstation
Buurtparkje
busstation
Hugo de Vrieslaan
Overzichtweg
De breedte van de toren bij het busstation (D) is aangepast naar aanleiding van het deelraadbesluit om dit bouwvolume met 6.000 m² (bvo)te verminderen. De uiteindelijke vorm van de toren zal worden bepaald na de architectenprijsvraag.
0m
10m
50m

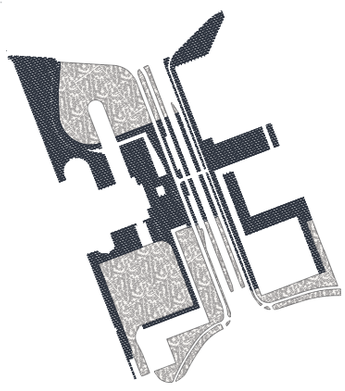
PLANCONCEPT

KIEZEN VOOR STEDELIJKHEID

De omgeving van het Amstelstation is gefragmenteerd en voelt als een stadsrand. Het plan kiest voor stedelijkheid! Hier worden de condities geschapen voor een levendig stuk stad met ruimte voor wonen, werken, winkelen en recreëren.

Voorwaarde voor stedelijkheid is dat het evenwicht tussen ‘verkeer’ en ‘verblijf’ wordt hersteld. Door een herschikking van infrastructuur (auto, tram & bus) ontstaat er ruimte voor veilige wandel- en fietsroutes. Maar een plezierige stationsomgeving is méér. Stations zijn in toenemende mate ontmoetingsplekken van en voor de hele stad. Het plan zet daarom in op een ‘mixed use’ programma rondom een lommerrijk stationsplein waar altijd iets te beleven valt.

Restaurant Dauphine illustreert dat deze potentie niet tot het plangebied beperkt blijft. Het is daarom belangrijk om, ook mét het huidige verkeersplein, de loop richting het voormalige Renaultgebouw -en daarmee de Wibautas- te verbeteren.



vloer

HET GEZICHT NAAR DE STAD

Van Eesteren’s zichtlijn op de open polderkamer bestaat niet meer. Het plan oriënteert de stedenbouwkundige compositie rondom het historische station met het gezicht naar de stad en overbrugt de schaalsprong tussen Julianapark en De Omval.

De compositie bestaat uit 2 + 2 gebouwen, schijnbaar losje gegroepeerd in de licht, lucht & ruimte traditie van de Watergraafsmeer. Maar niets is minder waar. De ‘mixed use’ torens markeren het hoogtepunt in de Wibautas. De woon- en winkelgebouwen zorgen voor een vriendelijke overgang naar het Julianapark. Het -van nature- licht oplopende maaiveld én de nieuwe skyline accentueren het monumentale karakter van het Amstelstation: welkom!

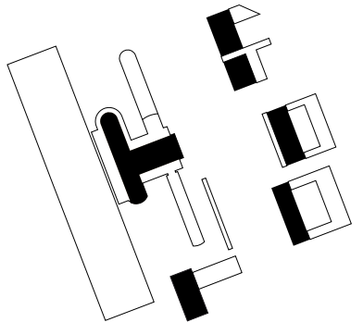
De bouwhoogte loopt op van ‘laag’ langs de Bertrand Russellstraat tot ‘hoog’ bij het station. De woon & hotel toren moet daar uitgroeien tot een aansprekend icoon die het monofunctionele kantorencluster rond de Rembrandttoren verrijkt.



bomen

EEN MOOIE VLOER MET BOMEN

De openbare ruimte is versleten. Het plan gaat uit van een mooie vloer die de karakteristieke hoogteverschillen tussen het Amstelplateau (‘hoog’) en de polderkamers (‘laag’) accentueert. Bestaande en nieuwe bomen zorgen voor een lommerrijke sfeer.



bebouwing







Het stationsplein krijgt een hardstenen vloer met uitgesneden grasvlakken en halfverharding die aan de karakteristieke ‘voortuin’ van het station refereren. De vloer masseert kleine hoogteverschillen c.q. obstakels weg. Grote sprongen worden juist geaccentueerd, bijvoorbeeld in de vorm van een mooie trap: lekker luieren in de zon. Voor mindervaliden kan dat lastig zijn. Voor hen is er daarom altijd een goed alternatief, zoals de nieuwe openbare lift in de stationspassage.

Bestaande hoogteverschillen worden ook benut om het parkeren op te lossen, zónder lelijke achterkanten. Dit biedt onverwachte kansen, zoals het maken van een semi-openbaar parkeerplein dat aan de Julianalaan én onder het busstation ligt.

WACHTEN WORDT VERBLIJVEN

Tram en bus halteren momenteel in een niemandsland. Het plan organiseert het voor- en natransport vanuit het perspectief van de reiziger. Het biedt een heldere logistiek en een comfortabele overstap: ‘Wachten wordt verblijven’.

Reizigers kiezen in de stationshal: tram (links) of bus & taxi (rechts). De tram halteert onder een nieuwe luifel, op een steenworp van de hoofdingang. Bussen zoeken hun plek uit de jaren ’50 weer op; de bestaande droogloop wordt in ere hersteld. Eurolines krijgt een eigen plek in de ‘holle’ muur onder de stationskap, waar zij ook een nieuwe vertrekruimte kunnen realiseren.

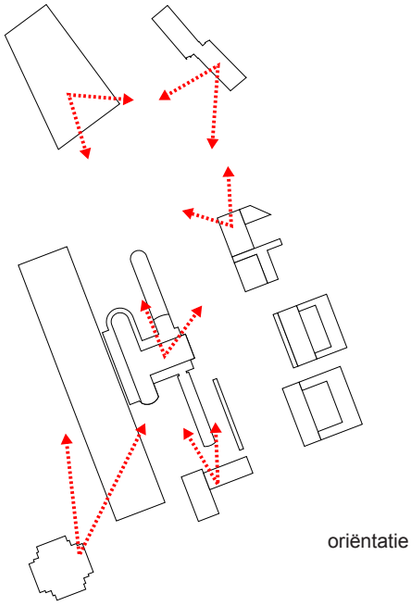
De ingang van de bewaakte fietsenstalling verschuift naar de onderdoorgang aan de Julianalaan. Daar bevindt zich ook de Kiss & Ride en het parkeerplein onder het busstation. Wat een gemak: parkeren op het niveau van de stationspassage!

EEN GEZELLIG BUURTPLEIN

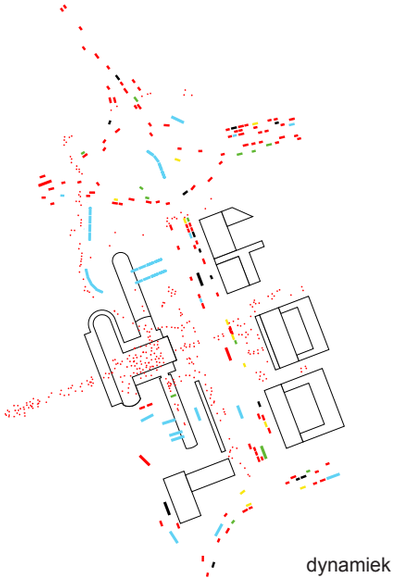
Het Julianaplein is nu nog een brede verkeerscorridor. Het plan bundelt auto en bus op een ‘laan’ met brede middenbermen voor een veilige oversteek én bomen. Zo ontstaat er ruimte voor een gezellig buurtplein in de loop naar het Julianapark.

De mix van wonen, winkels en andere voorzieningen zorgt voor levendigheid, ook ‘s avonds. Er is ruimte voor twee supermarkten, één aan de straat en één op -1 niveau onder het -iets opgetilde- winkelplein. Op die manier parkeert het winkelend publiek de auto en wandelt vervolgens rechtstreeks de supermarkt in. Het laden & lossen vindt volledig inpandig plaats. Bijkomend voordeel: eindelijk een compleet winkelcentrum zonder ‘achterkanten’!

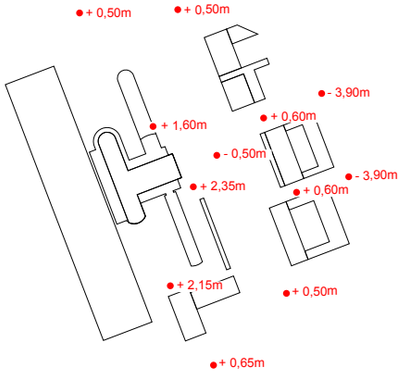
Bewoners bereiken het buurtplein via het ‘bordes’ in de Maliebaan dat mooi in de bomen wordt gezet. Bewoners richting Amsteldorp, Jeruzalem en verder lopen via de Julianalaan of -en dat is leuker- via de wandelroute die langs het buurtparkje leidt.



oriëntatie



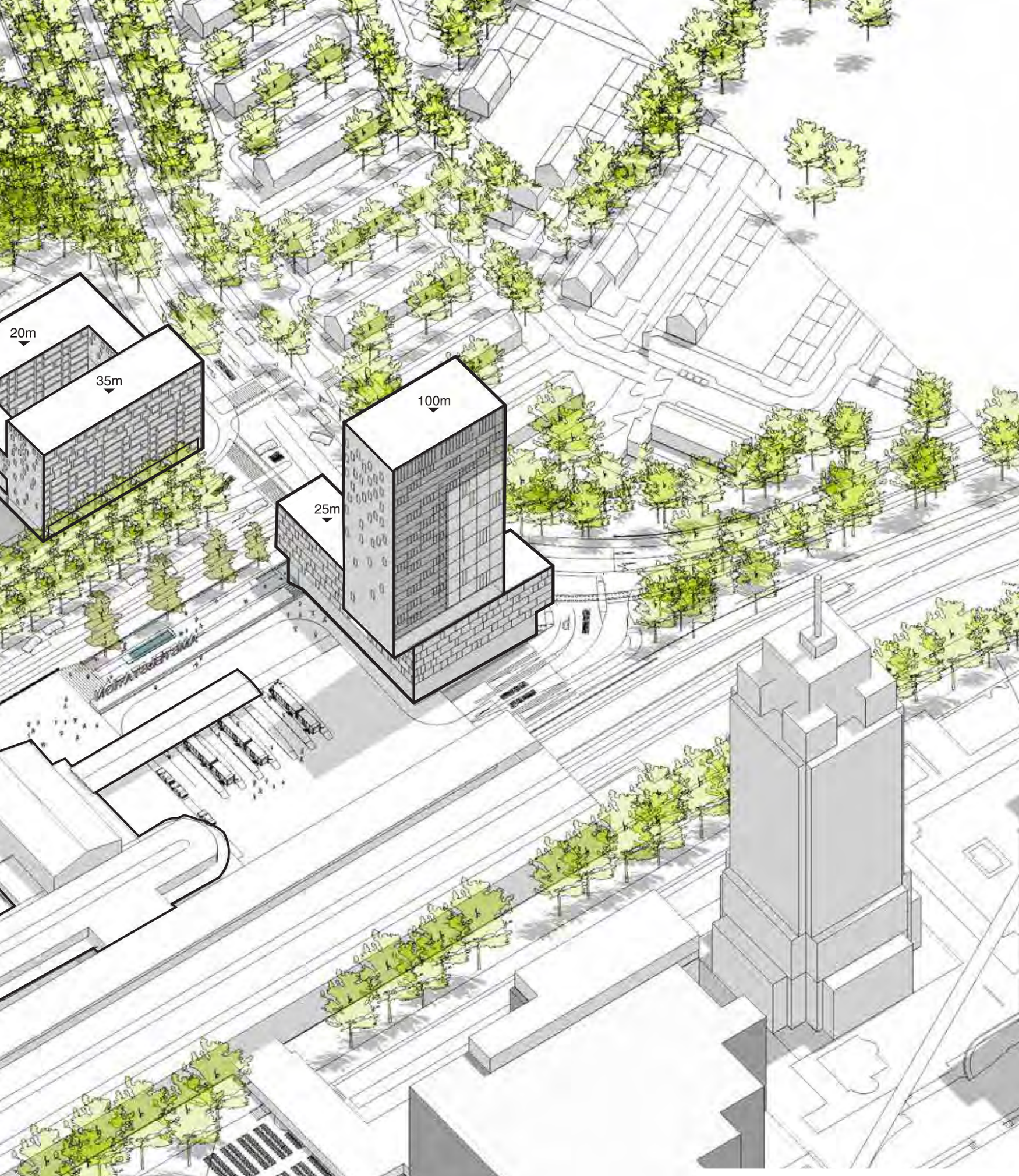
dynamiek



hoogte NAP



De breedte van de toren bij het busstation (D) is aangepast naar aanleiding van het deelraadbesluit om dit bouwvolume met 6.000 m² (bvo) te verminderen. De uiteindelijke vorm van de toren zal worden bepaald na de architectenprijsvraag.



Vogelvlucht met bouwhoogtes (t.o.v. NAP)



71.000 m²

WONEN

Het woonprogramma telt 302-350 woningen in diverse prijsklassen, te verdelen in 91-105 (30%) sociale huurwoningen, 121-140 (40%) middeldure woningen en 91-105 (30%) dure woningen. Het woningaanbod richt zich op doelgroepen die de levendigheid en diversiteit van de stad waarderen. Het stadsdeel zet daarbij in op woningen voor grote gezinnen en aangepaste of aanpasbare appartementen voor ouderen en mindervaliden. Aanvullend kunnen onder andere betaalbare en middeldure ‘mini lofts’, luxe torenappartementen en woonwerkwoningen in verschillende prijsklassen worden gerealiseerd.

WERKEN

Dit programma is kleiner dan gebruikelijk op een belangrijke stationslocatie. Het betreft bovendien een uitbreiding van een bestaande complex. Dit is enerzijds het resultaat van marktcondities. Anderzijds is het een bewuste keuze. Woningen en voorzieningen dragen meer bij aan de gewenste ’24 uurs’ spirit rondom het Amstelstation.

VOORZIENINGEN

Uitgebreid onderzoek heeft aangetoond dat er een volwaardig en levenvatbaar buurtwinkelcentrum van circa 4.000 m² winkelvloeroppervlak kan worden gerealiseerd. Daarnaast is er ruimte voor een hotel en publieksgerichte diensten, zoals horeca, cultuur, entertainment, zakelijke dienstverlening en sociaal-maatschappelijke voorzieningen.

PARKEREN

Alle benodigde parkeerplaatsen worden ondergronds gerealiseerd. Teneinde dubbelgebruik mogelijk te maken, worden de meeste plekken in openbare garages ondergebracht:

Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 631 plus 108 plaatsen die op straat en op het parkeerdek (Fortis) vervallen. De reductie dubbelgebruik bedraagt 100 parkeerplaatsen. De totale parkeercapaciteit bedraagt daarmee 639 plaatsen; in de bouwenvelop staat hoe deze over drie parkeergarages zijn verdeeld.

PROGRAMMA	NORM	AANTAL
Wonen: 38.000-44.000 m²	0,8 pp/100 m²	304-352
	0,2 pp/100 m² (bezoekers)	76-88
Werken: 18.250 m²	1,0 pp/250 m²	74
Winkels: 4.500 m²	1,0 pp/ 60 m²	75
Voorzieningen: 4.250-10.250 m²	1,0 pp/100 m²	43-103


MPREIS, Oostenrijk


Chasséterrein, Breda


VPRO, Hilversum


Dauphine, Amsterdam



OPENBARE RUIMTE

DE VLOER

De openbare ruimte rondom het Amstelstation krijgt een groen én stoer karakter. De aanloop vanuit de Wibautas behoudt haar -van oudsher- lommerrijke sfeer. Deze ‘voortuin’ wordt zelfs uitgebreid, omdat nu ook de nieuwe tramlus in het gras en/of halfverharding wordt gelegd. Daar staan bomen ‘als paarden’, in de volle grond!

Ook de aanloop vanuit het Julianapark krijgt een groen karakter. Het stadsdeel verbetert de groeicondities van bestaande bomen (Maliebaan). Langs de Bertrand Russellstraat wordt een buurtparkje aangelegd. Hier is ruimte voor een zitje, spelen ed. De exacte inrichting zal in overleg met bewoners worden bepaald.

De stoere pleinvloer rondom het historische stationsgebouw bestaat bij voorkeur uit een ruwe blauw-grijze hardsteen, gelijk aan de stoep van een oud dijkhuis. De rijbanen voor de auto, bus én fiets worden uit deze vloer ‘gesneden’. Rijdt men onverhoopt van het asfalt op de steen, dan is de boodschap duidelijk: dit is het domein van de voetganger!

Het plein is zoveel mogelijk vrij van obstakels. De vele masten die nodig zijn (tram, verlichting ed.) worden zoveel mogelijk gecombineerd. Straatmeubilair komt alleen op plekken waar het echt gebruikt wordt. De exacte plek en type van de verlichtingsarmaturen, bankjes ed. wordt in het definitieve inrichtingsplan bepaald.

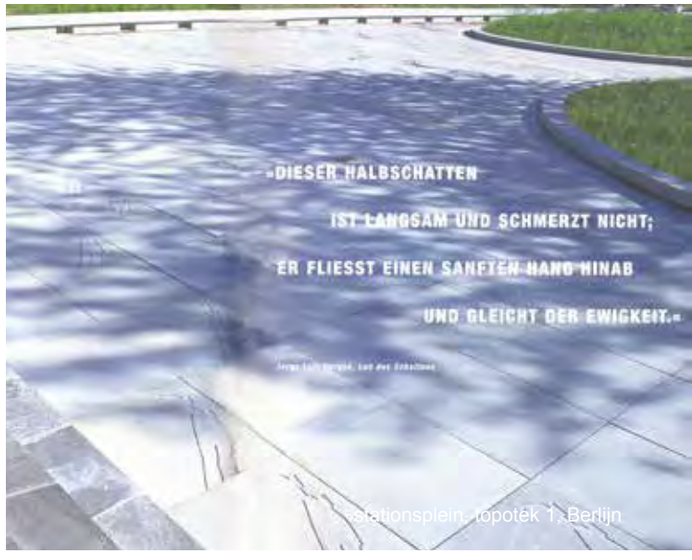
DE TRAPPEN

De pleinvloer ‘masseert’ kleine hoogteverschillen c.q. obstakels weg met een natuurlijk afschot van maximaal 3%. Zo ontstaat een licht oplopend maaiveld dat het monumentale karakter van het Amstelstation accentueert. Op een aantal plekken is dat echter niet mogelijk. Daar wordt het hoogteverschil juist gedramatiseerd, zodat het de ‘getrapte’ geschiedenis van de plek vertelt:

+2.35m NAP
Boven de stationspassage ontstaat een autovrij ‘balkon’ met een geweldig uitzicht over het gebied. Wandelaars bereiken dit via luie trappen buitenom of via de trappen of lift in de passage.
-0.50m NAP
Ook het autovrije én lommerrijke bordes op de kop van de Maliebaan is met een luie trap te bereiken. Fietsers en mindervaliden gebruiken de hellingbaan van 5%, dus veel minder steil dan nu.
-3.90m NAP
De wandelroute naar het buurtparkje sluit gelijkvloers aan op de Hugo de Vrieslaan. Een landschappelijke trap, die de parkeergarage camoufleert, biedt een short cut naar het buurtparkje.

Kwetsbaar is de ‘sprong’ ter hoogte van het busstation. Een prettige en veilige loop naar de woon & hotel toren vereist hier méér dan een muur die het parkeren aan het oog onttrekt. Een creatieve oplossing is nodig, bijvoorbeeld in de vorm van een langgerekte plantenkas annex orangerie in de traditie van Potsdam’s Sanssouci.


Trampaviljoen Zürich



Stationsplein, topotek 1, Berlijn


Terrasen Sanssouci Potsdam



Bomenkaart nieuwe situatie

ven ten

0m 10m 50m

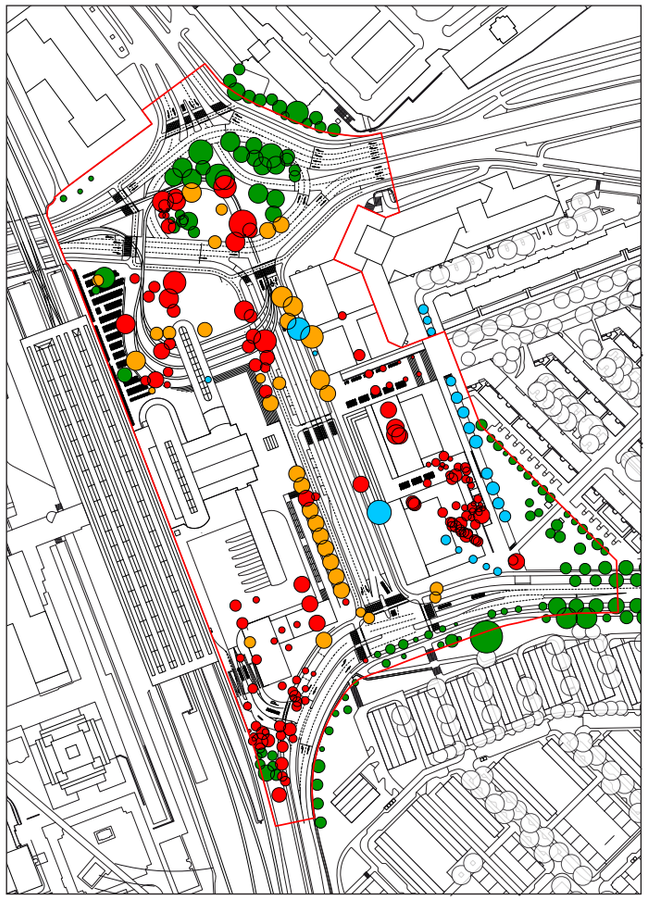
DE BOMEN

Er zijn 329 bomen geïnventariseerd; de bomen in de Wibautstraat vallen buiten het plangebied en dus buiten de telling. De inventarisatie omvat ook zieke exemplaren (59) en bossages (65).

De nieuwe situatie telt 264 bomen. Dit aantal is gelijk aan de huidige situatie minus bossages. 126 bomen worden gehandhaafd. 21 bomen worden verplant; dat zijn alle bomen die boomtechnisch gezien verplantbaar zijn, zoals de catalpa's op het stationsplein en de lindes rond de Hugo De Vrieslaan. 117 bomen worden nieuw aangeplant. De soortkeuze hiervan is nog niet bepaald.

Het plan zet in op optimale groeicondities voor nieuwe én bestaande bomen, zodat zij tot volle wasdom kunnen komen. Alle bomen staan in de 'volle grond' of een speciale boomvoorziening; per boom wordt gerekend met minimaal 25 m³ grondverbetering. Bestaande en te verplanten bomen staan in grote boomspiegels. Het nieuwe sortiment moet geschikt zijn voor de stedelijke groeiplaats en ziekteresistent zijn.

Het stadsdeel moedigt bovendien ontwikkelende partijen aan om meer groen in en om hun gebouwen toe te passen. Een lommerrijke binnentuin of ecologische gevel draagt immers bij aan de ontspannen sfeer in en rond de complexen.



Boomonderzoek, bestaande bomen

te handhaven
te verplanten
ziek, te kappen
te kappen



Een lommerrijke Julianalaan



Crown Fountain van Jaume Plensa, Chicago

DE KUNST

De gemeente Amsterdam heeft een actief kunstbeleid. De royale maat van het stationsplein maakt het zeer geschikt om een kunstwerk te plaatsen, bijvoorbeeld op één van de grasvlakken voor het station en/of rond de sprong bij het busstation. Het Amstelstation verdient een groot en spraakmakend object, te vergelijken met Anish Kapoor's ellipsis en Jaume Plensa's Crown Fountain in Chicago's Millennium Park. De definitieve keuze zal in overleg met bewoners en ondernemers in het gebied worden gemaakt.



wandschilderingen van Peter Alma uit 1939

HET BEHEER

De openbare ruimte krijgt een inrichtingsniveau Standaard Plus. De finale keuze van materialen en straatmeubilair wordt pas in het inrichtingsplan openbare ruimte gemaakt. Bij de keuze van straatmaterialen, straatmeubilair ed. wordt rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten en goede beheerbaarheid.

De afvalinzameling vindt plaats volgens het in het stadsdeel gebruikelijke systeem van ondergrondse verzamelcontainers (OAIS). De loopafstanden zijn maximaal 75 meter.

Het plangebied wordt bij aanleg deels opgehoogd. De kans is aanwezig dat de bestrating, enkele jaren na oplevering, moet worden opgehoogd en geëgaliseerd. Voor deze 1e verstrating is een reservering in de grondexploitatie opgenomen.



Looplijn met orangerie tussen station en de woon & hotel toren


MSTELSTATION




THE
OF
THE DEAD

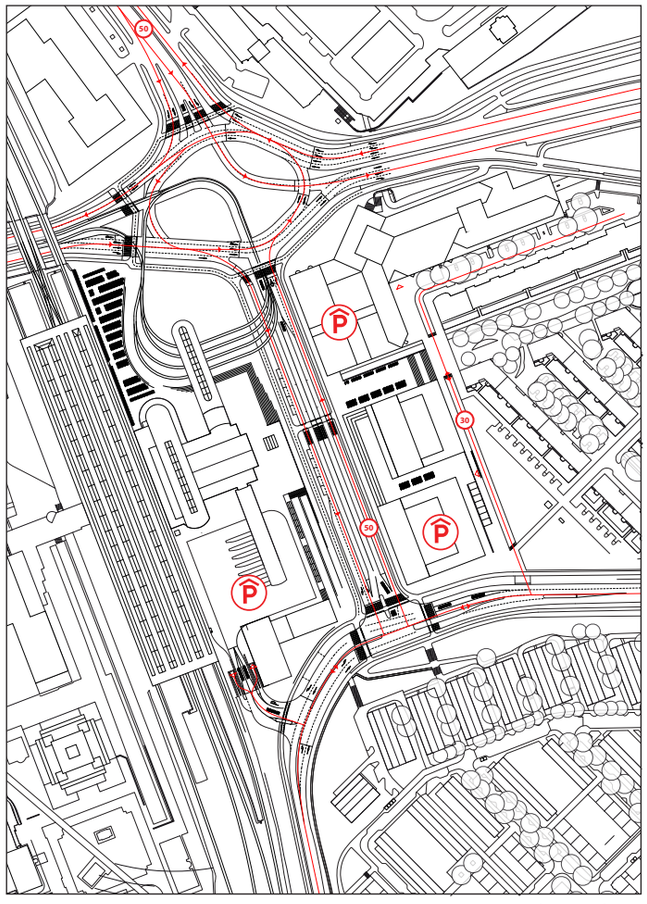
DE LOGISTIEK

Autoverkeer

De verkeersstructuur is gebaseerd op het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE 2004). Het laten vervallen van de compacte rotonde met open tunnelbak én de inpassing van de tramlus in hetzelfde gebied hebben echter consequenties. De eerdere berekeningen voor de afwikkeling en capaciteit van het autoverkeer op het Prins Bernhardplein zijn daarom geactualiseerd.

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) heeft in 2008 tellingen verricht. Dezelfde dienst heeft in 2009, naar aanleiding van de ingrijpende wijzigingen in het plan, opnieuw berekeningen verricht. Hierbij zijn de doorstroming en het verkeerslichtenplan getoetst. De eerste resultaten tonen aan dat de verbindingen in het Hoofdnet Auto (Wibautstraat-Gooiseweg) voldoende capaciteit hebben. De Treublaan en Julianalaan, die niet tot het hoofdnet behoren, vertonen een acceptabele verkeersafwikkeling.

Op korte termijn zullen nader uitgewerkte resultaten van de berekeningen beschikbaar komen. Op basis daarvan zal de indeling van het Prins Bernhardplein, wat betreft het aantal rijstroken, opstelvakken en stopstrepen, verder worden geöptimaliseerd. Dan zal ook worden onderzocht op welke manier de verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers kan worden verbeterd.



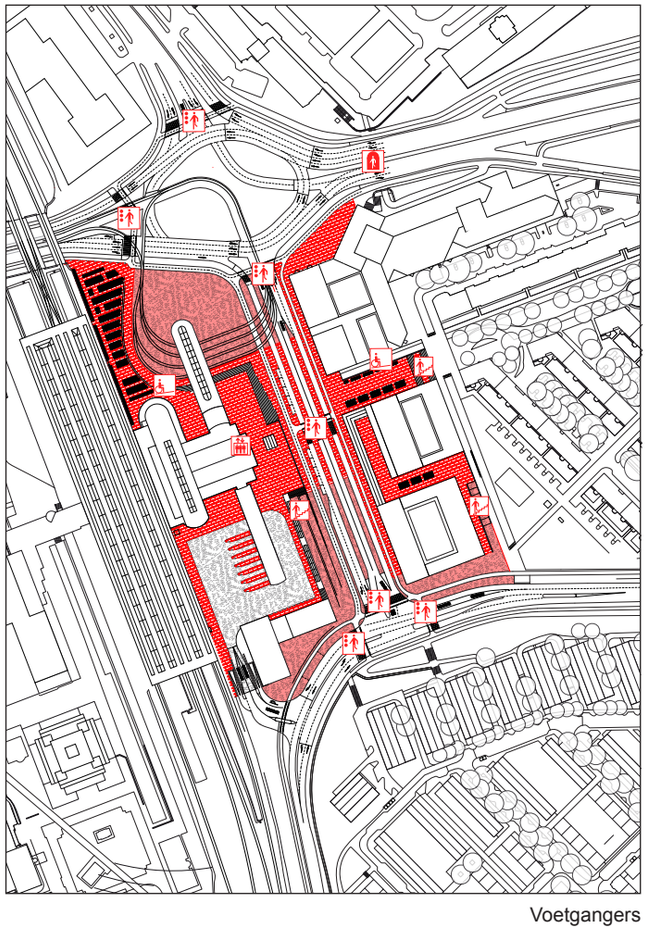
Autoverkeer

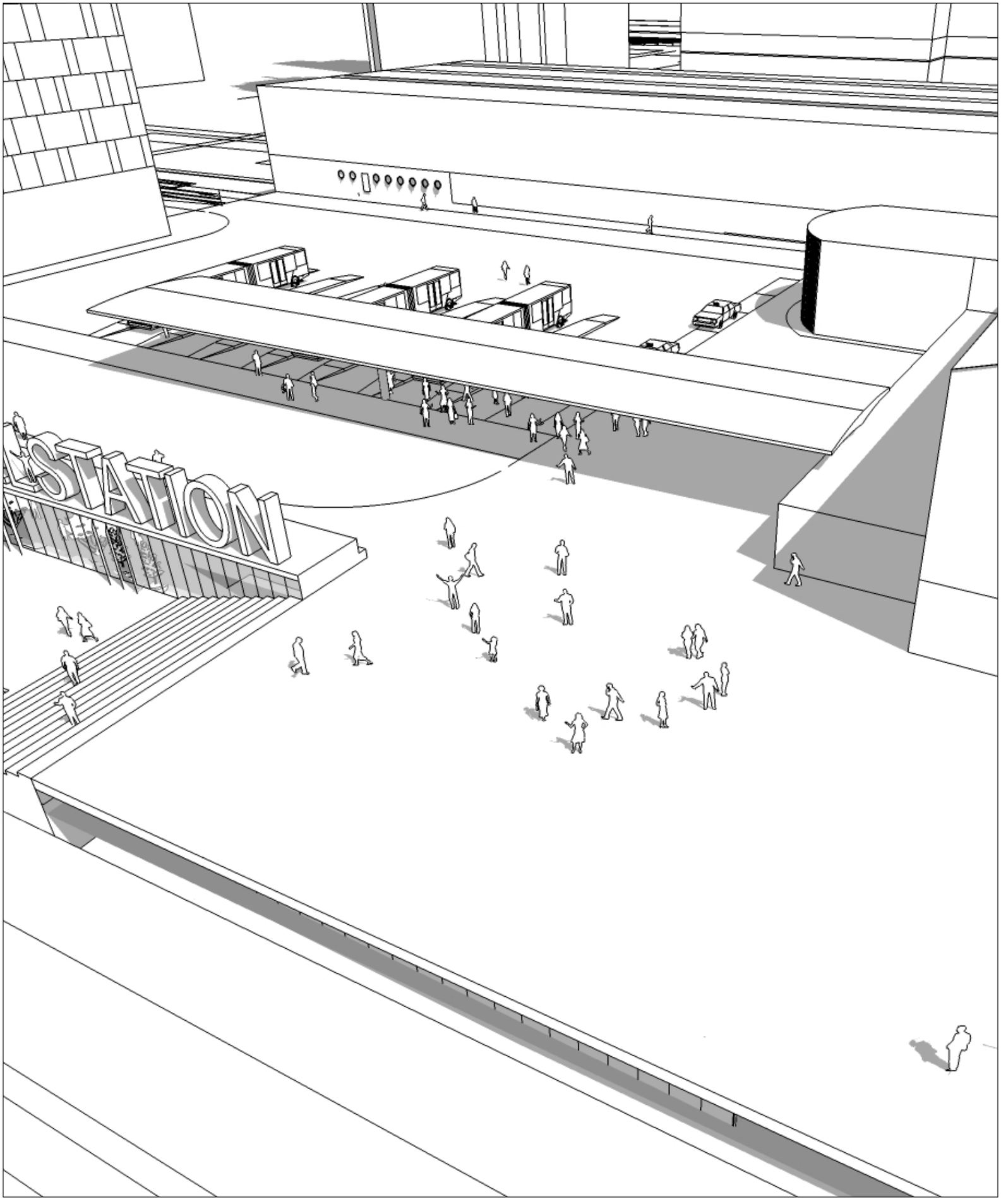
Fietsers & voetgangers

De oversteek naar het Amsteldorp en het Julianapark wordt met voetgangerslichten geregeld. In de bestaande stationspassage ‘onderlangs’ komt een lift die ook toegankelijk is voor voetgangers uit de Julianalaan. Zo kan iedereen, met en zonder beperking, de bovengelegen stationshal bereiken. In de uitwerking zal sowieso rekening worden gehouden met mensen met een beperking. Denk daarbij aan comfortabele hellingbanen (max. 5%) voor rolstoelers en gidslijnen, rateltikkers ed. voor reizigers met een visuele handicap.

De huidige ingang van de bewaakte fietsenstalling onder het station (min. 1.400 plekken) wordt verplaatst naar de bestaande stationspassage ‘onderlangs’. Langs de Julianalaan (stationszijde) komt een fietspad in twee richtingen, zodat deze stalling goed bereikbaar is. Het onbewaakte stallen gebeurt in het gebied tussen tramlus en stationskap (950) en bij het winkelplein (250). Het beheer zal hier worden geïntensiveerd, zodat ‘zwerffietsen’ en fietswrakken worden verwijderd en er voor reizigers altijd een plekje te vinden is.

Het bestaande tunneltje naar het Eenhoorngebied wordt behouden. Dit is echter geen optie voor voetgangers en fietsers richting de Wibautas. Het verbeteren van de oversteekbaarheid richting Dauphine -en daarmee de Wibautas- blijft daarom een aandachtspunt in de verdere optimalisatie van het Prins Bernhardplein.


Voetgangers



De busstation ligt op hetzelfde niveau als de ingangshal van Amstelstation.

Busstation

De inpassing van het openbaar vervoer is verder geöptimaliseerd. Het busstation krijgt, als gevolg van aangescherpte toegankelijkheidseisen, hoge perrons (18 cm) die de instap vergemakkelijken. Het busstation is, ten opzichte van eerdere voorstellen, een kwartslag gedraaid. De bussen van GVB en Connexxion halteren met de neus richting de Julianalaan, zodat de bestaande luifel als droogloop kan fungeren. Die moet daarvoor wel worden ‘opgetild’.

Ook voor de andere gebruikers van het busstation zijn passende oplossingen gevonden:

De taxi’s krijgen een prominente standplaats met 10 plekken, dichtbij de ingang van het Amstelstation.

Eurolines beschikt over een eigen plek, inclusief vertrekruimte in de ‘holle’ muur onder de stationskap.

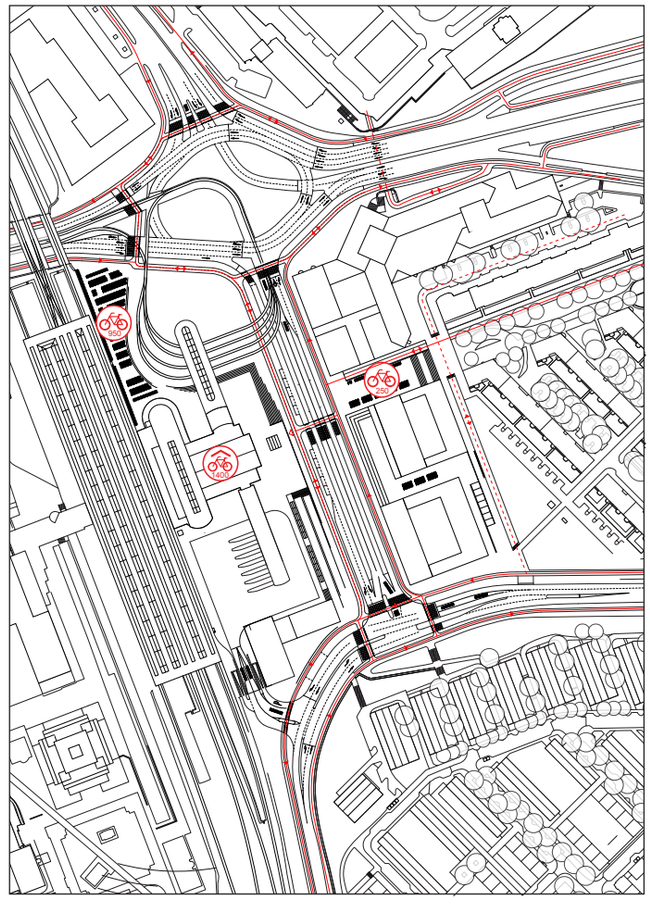
Langs de Julianalaan komt een Kiss & Ride strook. Meer tijd nodig? Dan naar het parkeerplein onder de bussen!

De bus krijgt op de nieuwe Julianalaan een vrije baan, tevens tramreservering voor de lange termijn. Op het Prins Bernhardplein wordt een doorsteek in twee richtingen ingepast, zodat het bus- en tramverkeer vlot kan worden afgewikkeld. Ter hoogte van het station is een extra in- en uitstaphalte voorzien. Om dat mogelijk te maken, zijn de middenbermen verbreed tot 3,0 meter. Door deze extra haltecapaciteit, kan één van de zeven perrons op het busstation vervallen. Deze blijft als reservering voor toekomstige uitbreiding beschikbaar.

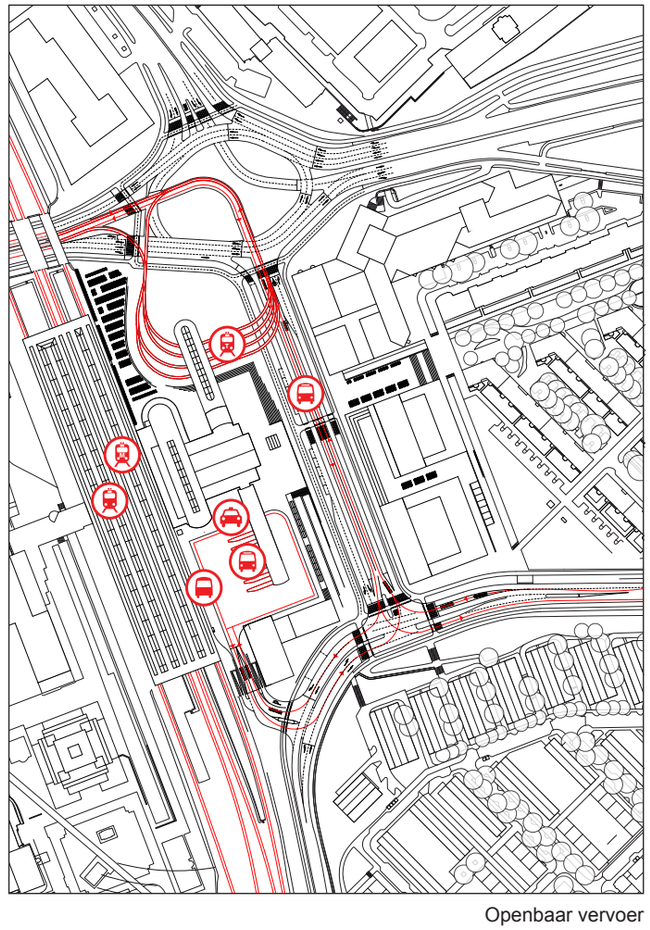
Tramstation

De capaciteit van het tramstation dient, conform de openbaar vervoer concessie van Stadsregio Amsterdam, te worden vergroot ten behoeve van een mogelijk eindpunt van lijn 25. Tegelijkertijd is er, door handhaving van het huidige wijdlopige verkeersplein, minder vrije ruimte voor de inpassing van de tramlus.

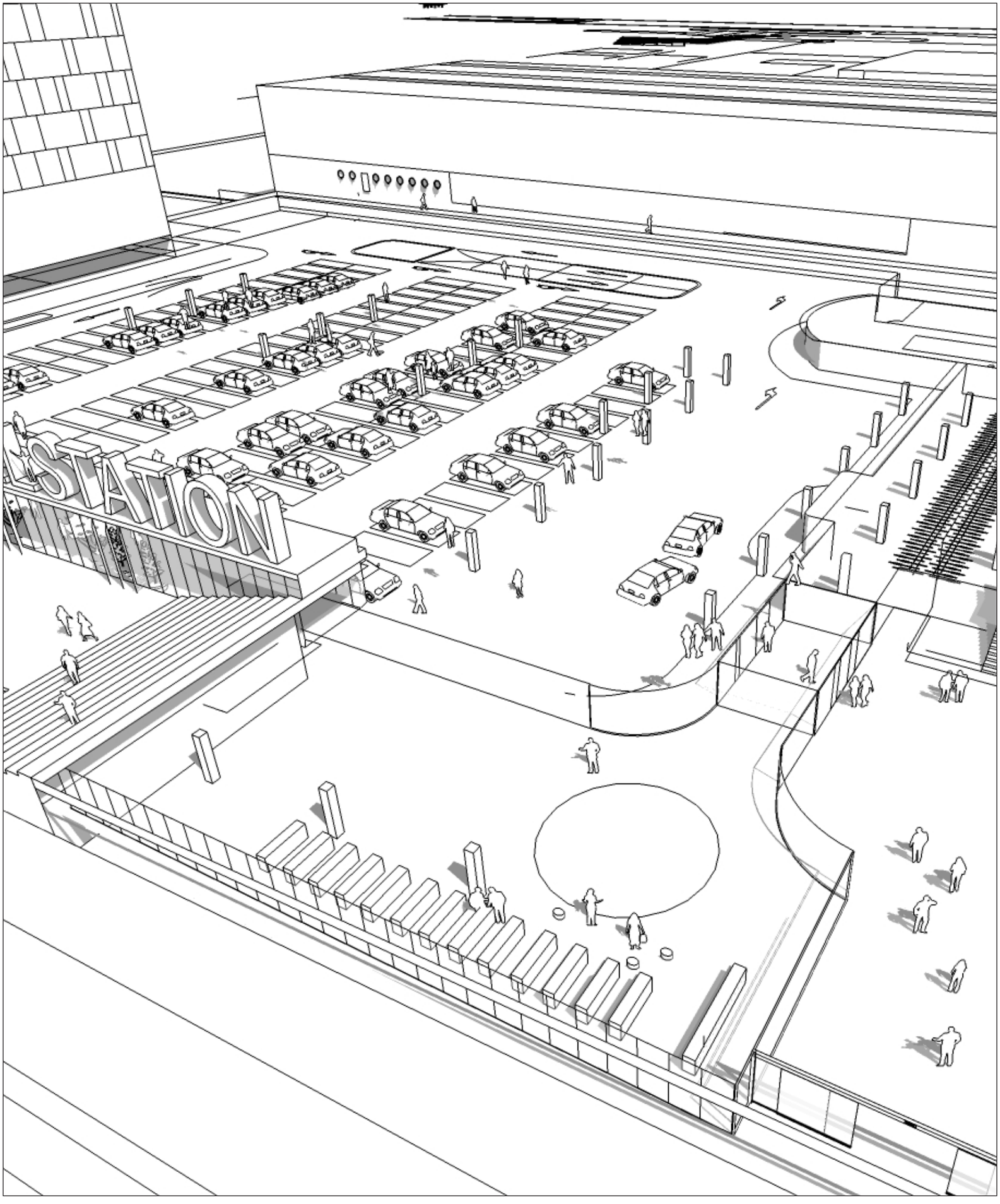
Het nieuwe tramstation is gebaseerd op een ‘grote lus’. De tram arriveert vanaf de Treublaan en rijdt vervolgens af via de busbaan in de Julianalaan en het Prins Bernhardplein. De tram halteert dichtbij het station, met de neus naar de Julianalaan. Reizigers wandelen, onder een nieuwe luifel, direct naar de conducteur.



Fietsers



Openbaar vervoer



De openbare parkeergarage onder het busstation ligt op hetzelfde niveau als de Julianalaan

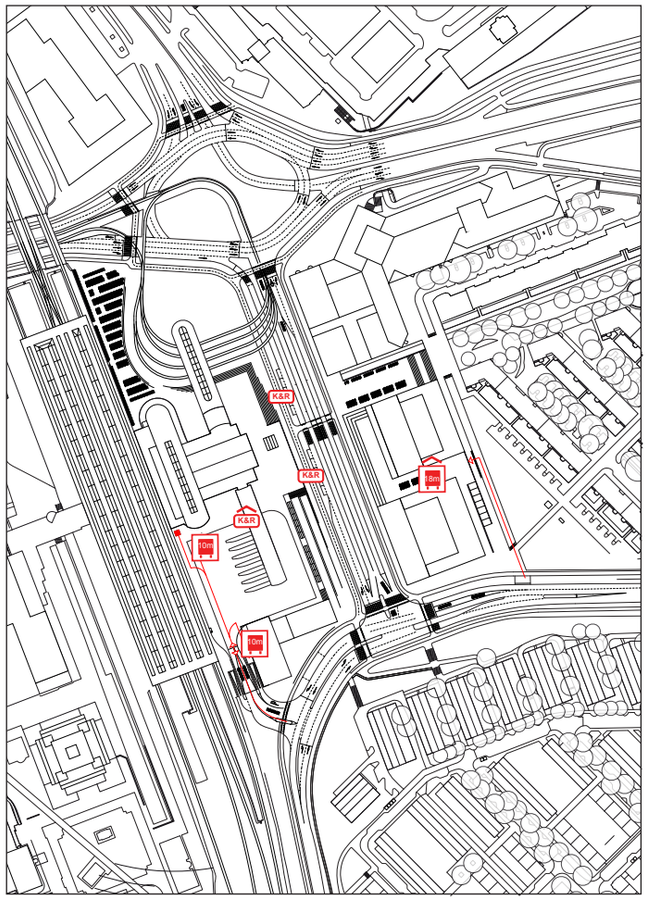
Parkeren & laden/lossen

De parkeercapaciteit bedraagt 639 plaatsen in drie -deels openbare- parkeervoorzieningen, zodat een optimale bezetting en dubbelgebruik kan worden bereikt. De indicatieve verdeling is als volgt: 135 parkeerplaatsen onder BLOK A, 250 parkeerplaatsen onder BLOK B-C en 255 parkeerplaatsen onder het busstation.

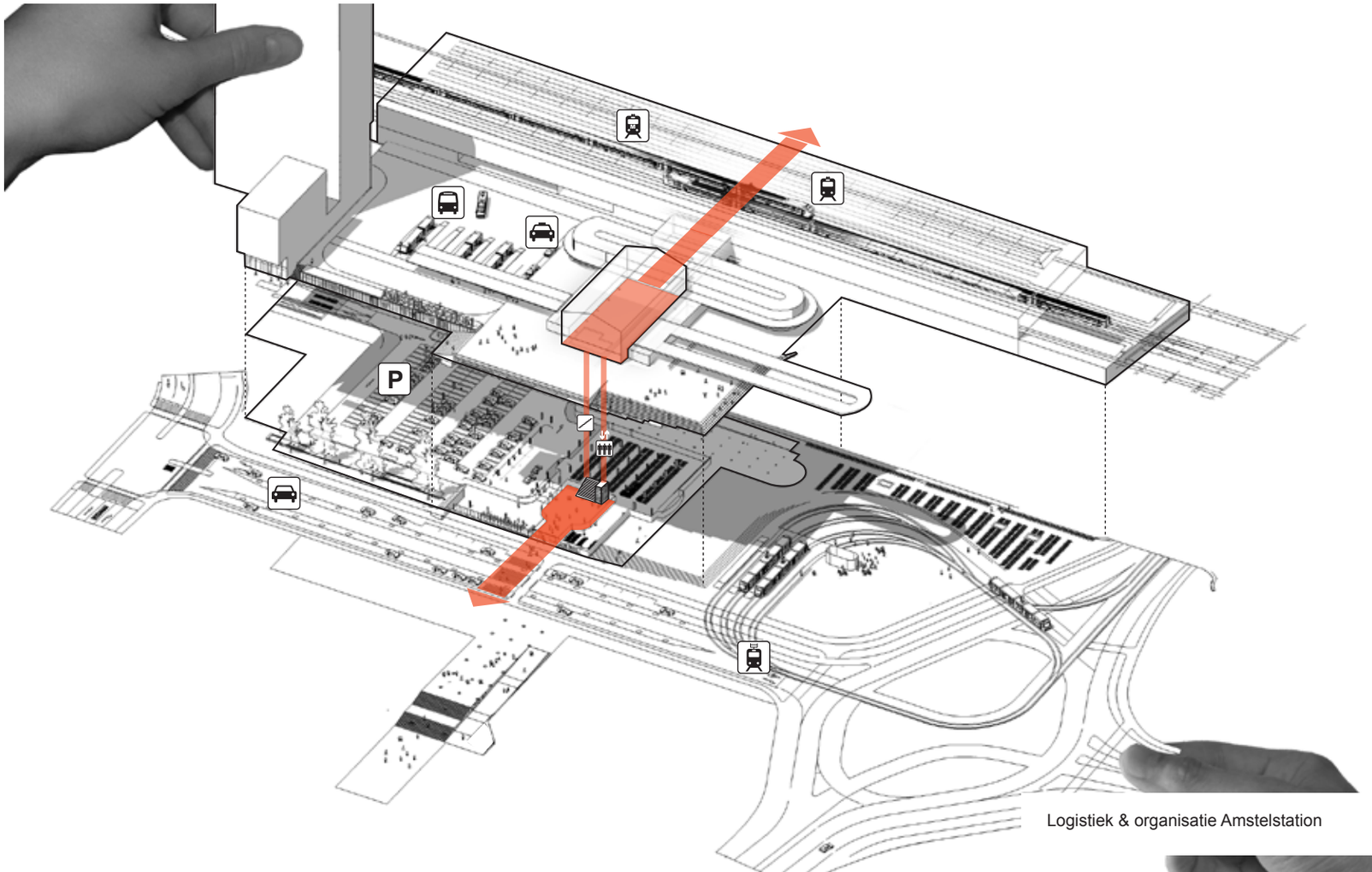
Laden en lossen moet goed, en met zo min mogelijk overlast voor de woonomgeving, worden geregeld. Voor het buurtwinkelcentrum is daarvoor een inpandig laad- en loshof ingepast. Omdat de vrachtwagens ook inpandig kunnen keren, is de overlast op de Bertrand Russellstraat tot een minimum beperkt.

Het Amstelstation wordt nu nog bevoorraad via de noordzijde. Omdat daar straks de tramlus ligt, zal het laden & lossen verhuizen naar het busstation. Daartoe wordt onder het stationsgebouw een bevoorradingsgang gerealiseerd. De expeditie voor BLOK D volgt globaal dezelfde route.

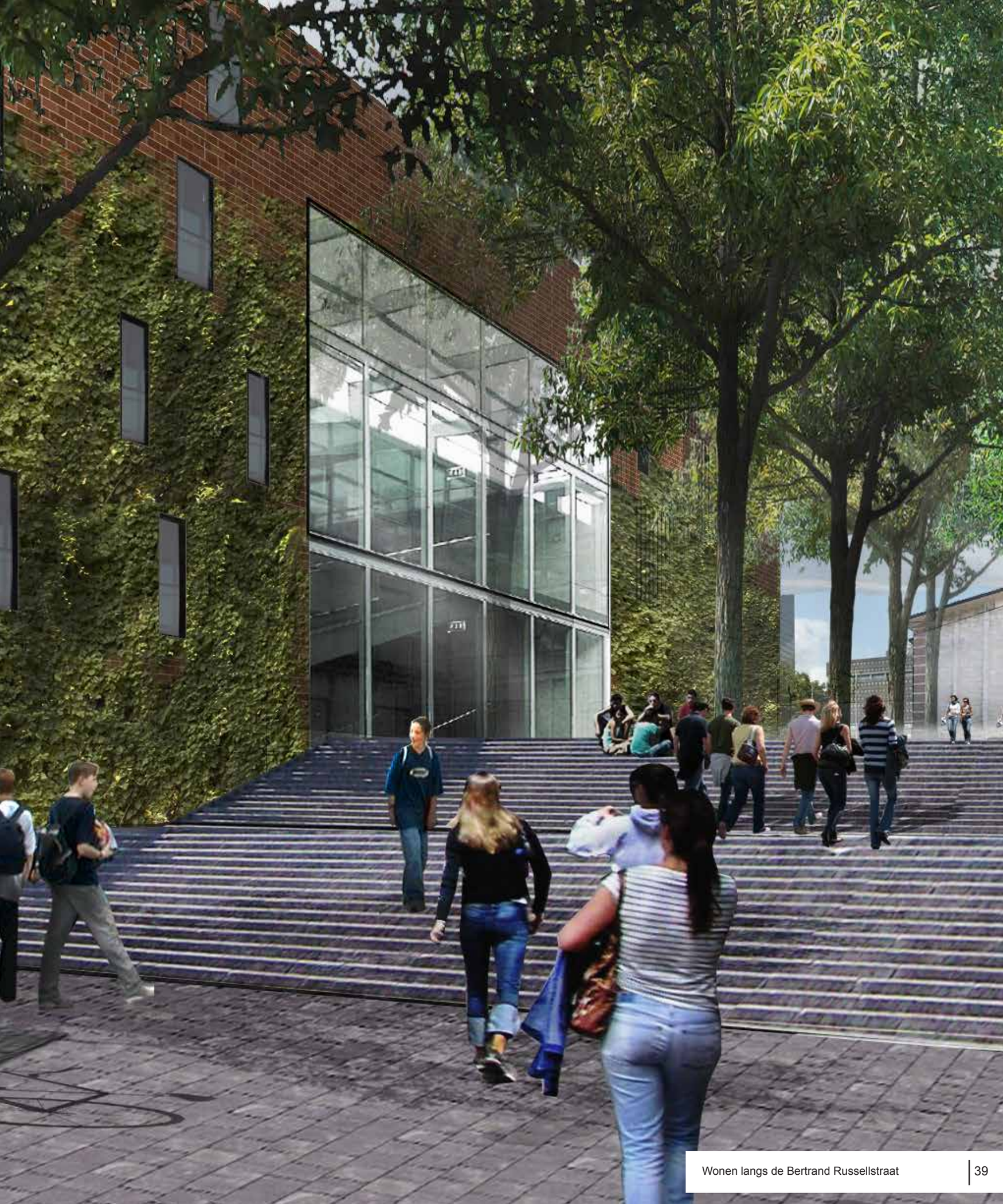
Tijdens de bestuurlijke vaststelling is besloten om nogmaals te onderzoeken of er een veilig en duurzaam alternatief is voor de in- en uitrit van de parkeergarage aan de Bertrand Russellstraat.



Laden & lossen








EAT.
EAT.
THE REAL FOOD COMPANY

BOUWENVELOP

INTRO

De stedenbouwkundige compositie schept de condities voor een mooi, levendig en duurzaam stuk stad met ruimte voor wonen, werken, winkelen en recreëren. De compositie schept samenhang. Maar bij een stad hoort òòk diversiteit. De nieuwe gebouwen worden daarom door verschillende architecten ontworpen. Een internationale toparchitect ontwerpt de woon & hotel toren. Hij of zij wordt tevens betrokken bij de keuze van de andere ontwerpers.

De bouwenvelop geeft richtlijnen voor de situering, maat & schaal én beeldkwaliteit van de bebouwing:

Volume & programma ●●●●

Deze categorie definieert de rooilijn, bouwhoogte en het programma van het gebouw. Het vormt de onderlegger van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zal, conform gangbare regels, de maximaal toegestane flexibiliteit nader worden omschreven.

Oriëntatie ●●●

Deze categorie gaat verder dan ‘een levendige plint aan de straat’. Het plan is gebaseerd op karakteristieke hoogteverschillen in het maaiveld. Het wel of niet benutten van deze hoogteverschillen maakt het verschil tussen een goed en een slecht gebouw.

Expressie ●●

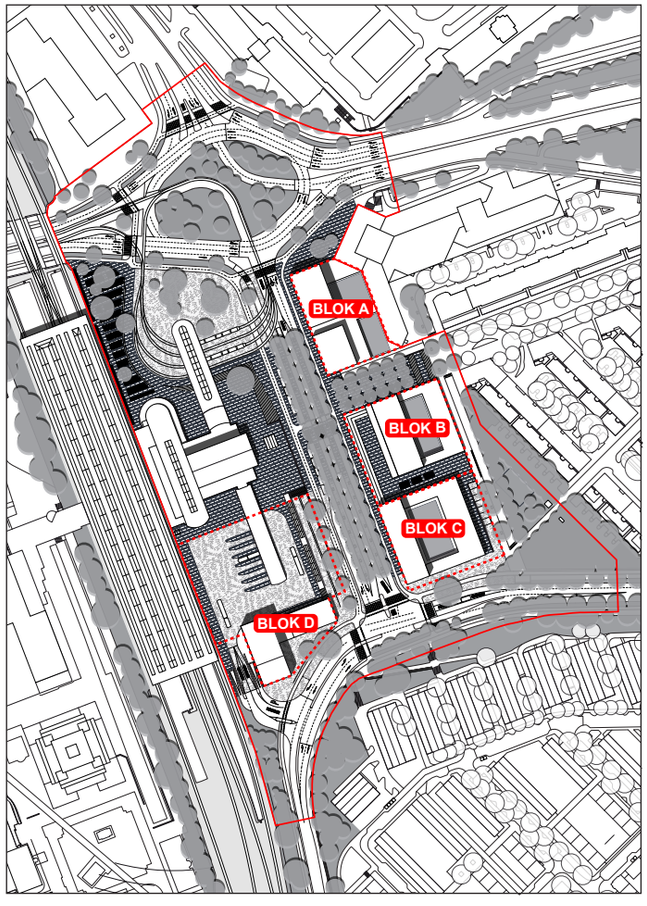
Deze categorie daagt de architect uit. Het formuleert een opgave met betrekking tot de vorm, transparantie en ritmiek van het gebouw, zonder exact de oplossing te bepalen. De supervisor (Wibaut aan de Amstel) bewaakt de architectonische samenhang.

A = hoogste eisen van welstand B = normale eisen van welstand

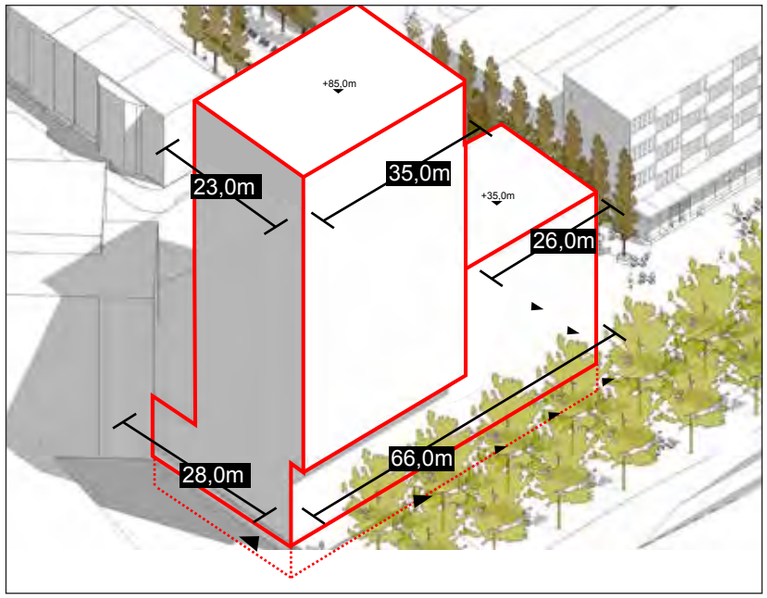
Indicatieve verkaveling ●

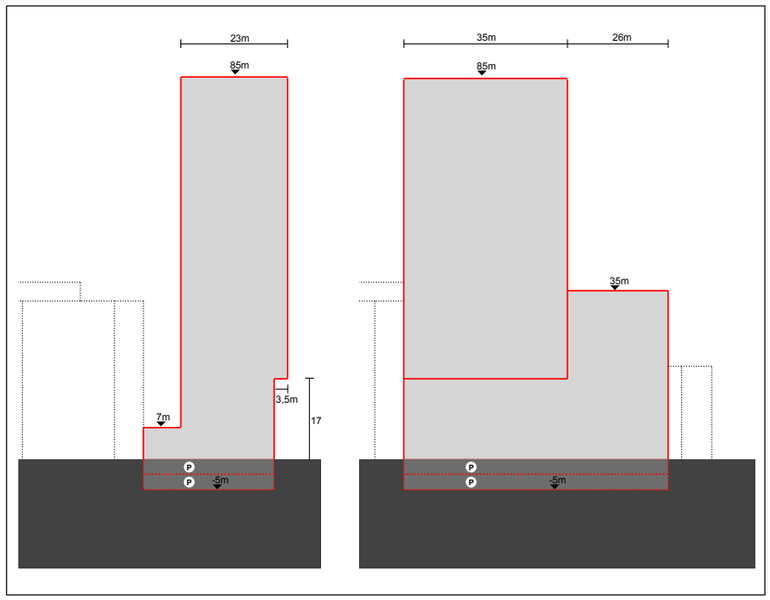
Deze categorie doet technische aanbevelingen en laat zien dat het programma in principe binnen de daarvoor geldende randvoorwaarden kan worden gerealiseerd. Het is aan de architect om met betere en spraakmakende oplossingen te komen!

De categorieën Volume & programma ●●●● en Oriëntatie ●●● gelden als stringent. De categorieën Expressie ●● en Indicatieve verkaveling ● vormen de prikkelende input voor het overleg en het debat met de architect.



4x bouwenvelop





BLOK A
BLIKVANGER IN DE WIBAUTAS!

BLOK A speelt een rol in de stad én in de buurt. De werktoren oogt als een slanke blikvanger in de Wibautas. De toren markeert, samen met toekomstige bebouwing op de kop van het Eenhoorngebied, het Prins Bernhardplein. Het is bovendien de eerste in een reeks gebouwen die het historische stationsgebouw omarmt ‘met het gezicht naar de stad’.

De toren vormt richting het stationsplein een stedelijke wand met kantoren, woningen en voorzieningen in de plint. Het bestaande parkeerdek vervalt. De trapsgewijze opbouw komt voort uit de wens om aan te sluiten op de lagere woonbebouwing langs de nieuwe Julianalaan. Tevens ontstaat zo een prettig klimaat (licht, wind ed.) op de kop van de Maliebaan.

BLOK A kent grote verschillen in oriëntatie. De hoofdentree van de toren ligt aan het Prins Bernhardplein en moet, in tegenstelling tot de bestaande ingang, wél indruk maken. Dus: geen spiegelglas, maar een oversized lobby waar ‘de stad’ zich welkom voelt. Deze hoofdentree zet zich door in een dubbelhoge plint langs de Julianalaan. De voormalige Renaultgarage vormt de referentie. Dat gebouw is getransformeerd tot een hippe plek waar ‘corporate’ én buurt elkaar ‘7 X 24 uur’ ontmoeten.

De parkeergarage onder het bestaande complex, met haar entree aan de Bertrand Russellstraat, wordt onder BLOK A uitgebreid. De overgang tussen oud en nieuw is een delicate ontwerpopgave. Dat betekent soms afstand houden, zoals tussen de oude en nieuwe ‘kop’ aan het Prins Bernhardplein. Langs de Maliebaan ligt de oplossing in het samenspel tussen architectuur en openbare ruimte. De plint met publieksgerichte functies gaat hier naadloos over in een sierlijke hellingbaan voor fietsers.

PROGRAMMA (BVO)	24.000 m²
werken	18.250 m²
wonen	4.500 m²
voorzieningen	1.250 m²

werken	1,0 pp/250 m²
wonen	1,0 pp/100 m²
voorzieningen	1,0 pp/100 m²
TOTAAL	135 pp
incl. compensatie (+23) & dubbelgebruik (-19)	


zicht vanaf het Prins Bernhardplein

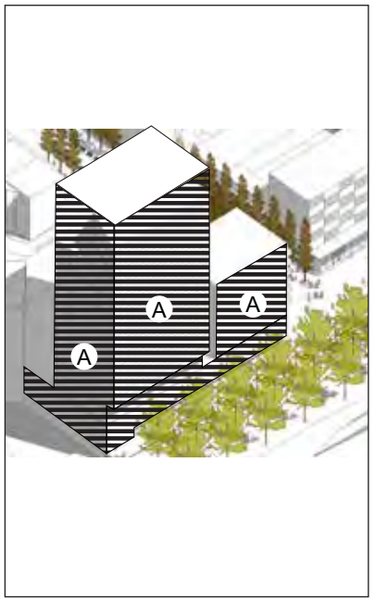

Dauphine, Amsterdam

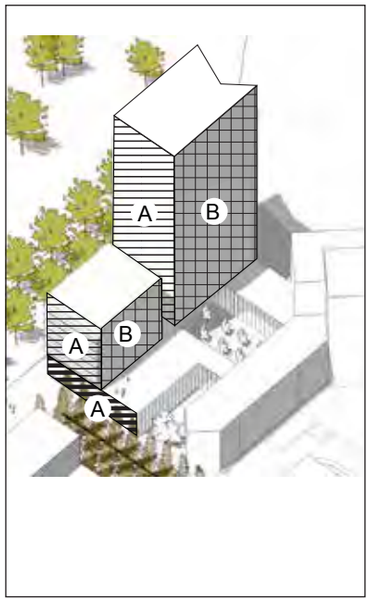

Bentley, Berlijn




MP

EXPRESSIE





BLOK A heeft een silhouette dat varieert van ‘groots en meeslepend’ richting de Wibautas tot ‘het leven van alle dag’ langs de Maliebaan. Een dergelijk verschil nuanceert en verrijkt het bouwvolume. Het is de uitdaging om dit ook in de architectuur tot uitdrukking te brengen, zonder dat het beeld fragmenteert.

De slanke werktoren staat op een belangrijke plek in het stedelijke weefsel. Hier geen anoniem en spiegelend icoon, maar een gebouw dat -vanaf de lobby op de begane grond tot de boardroom op de topverdieping- het ‘werken, ontmoeten & ondernemen in de stad’ weer zichtbaar maakt.

Het werken voert de boventoon; de architectonische expressie van het wonen voegt zich daarnaar. De ontsluiting en buitenruimte van de appartementen liggen daarom binnen de gevels van het hoofdvolume. Zo ontpopt het zich tot een verrassing: werken én wonen middenin Amsterdam!



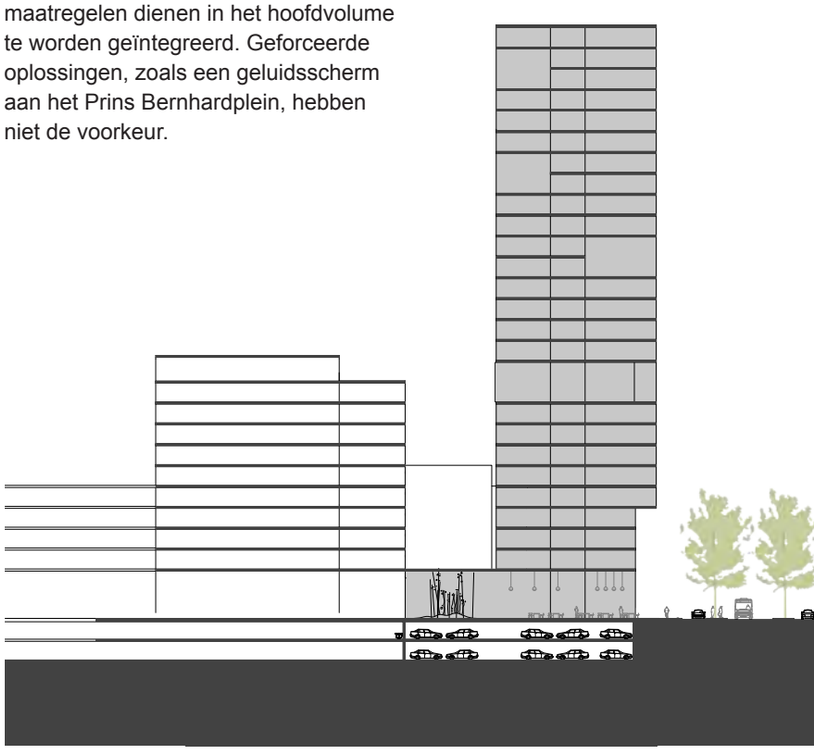
kop van de Maliebaan

INDICATIEVE VERKAVELING



De voorbeelduitwerking gaat uit van een open plint die over de volle breedte wordt vastgeklonken aan de bestaande kantoorvleugel. Een ‘light’ versie met binnentuinen doet echter meer recht aan de gebruikswaarde van de oud- én nieuwbouw. In beide gevallen moeten bergingen, installaties en NUTS-voorzieningen naar de kelder.

De akoestische druk op de appartementen is hoog. Akoestische maatregelen dienen in het hoofdvolume te worden geïntegreerd. Geforceerde oplossingen, zoals een geluidsscherm aan het Prins Bernhardplein, hebben niet de voorkeur.





reis, Oostenrijk



Axis Tower, Manchester



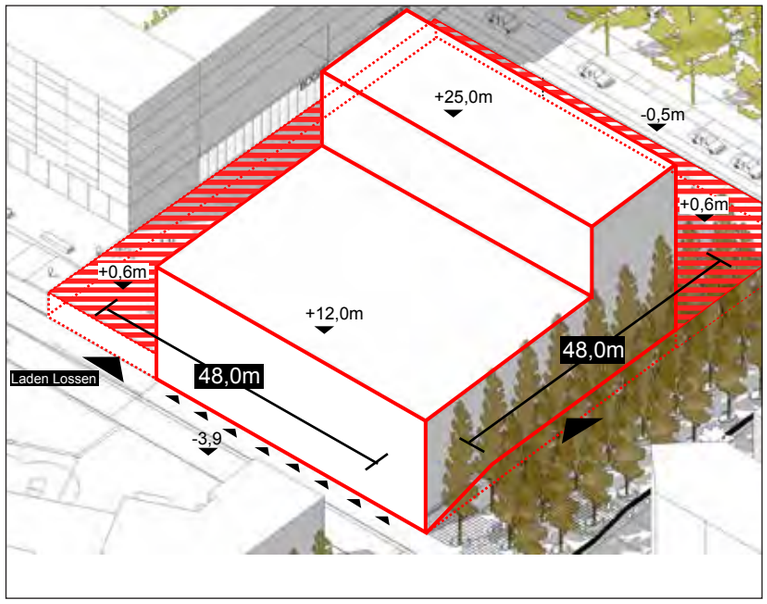
Edouard Francois

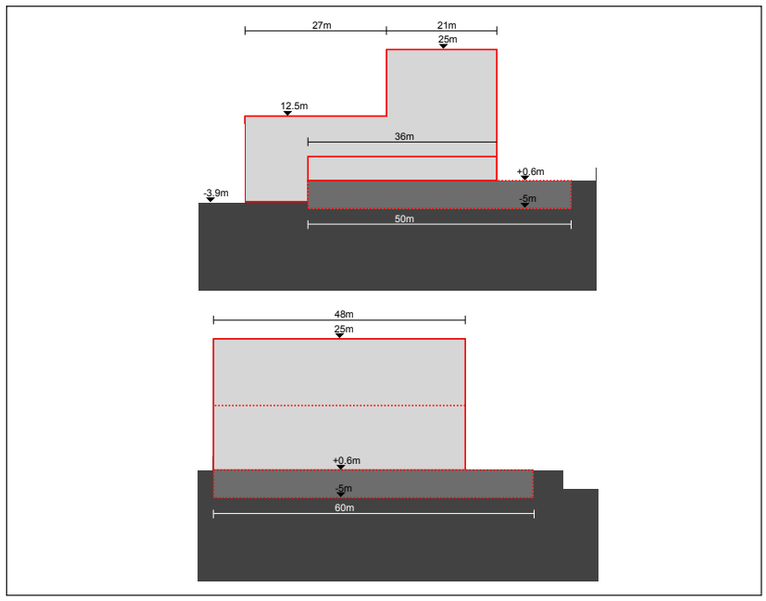


Convention Center, Barcelona



Beetham Tower, Manchester





BLOK B
HET WOON & WINKELGEBOUW!

BLOK B is een vrijstaand woon & winkelgebouw. Het gebouw springt terug ten opzichte van de rooilijn langs de Julianalaan, zodat er een winkelplein ontstaat. Onder het -iets opgetilde- plein bevindt zich een supermarkt. Het plein is onderdeel van de openbare ruimte rondrom het Amstelstation; de gemeente is verantwoordelijk voor de samenhang met de rest van het gebied.

De maximale bouwhoogte langs de Bertrand Russellstraat sluit aan op die van bestaande appartementen in het Julianapark: vijf bouwlagen. Langs de Julianalaan is een hoger volume gewenst. Het woon- en winkelgebouw vormt hier een onderdeel van de compositie die een stedelijke ruimte met levendige functies rondom het Amstelstation schept.

BLOK B heeft een alzijdige oriëntatie. De winkelplint is extra hoog en heeft een chique en uitnodigend karakter. De winkelentrees liggen aan de Julianalaan. De winkels en/of horeca ‘op de hoek’ manifesteren zich ook richting de Maliebaan én richting de wandelroute naar het buurtparkje.

Ontspannen wonen ‘met de voordeur aan de straat’ bepaalt het beeld langs de Bertrand Russellstraat. Het laden & lossen vindt volledig inpandig plaats. De ingang wordt -bij voorkeur- gecombineerd met die van de parkeergarage en oogt als een zorgvuldig vormgegeven ‘minor detail’.

De entree van de bovengelegen appartementen ligt aan de Maliebaan; een secundaire ingang aan de wandelroute naar het parkje is gewenst. De entree aan de Maliebaan wordt een royale en uitnodigende lobby, zodat het -óók in de avonduren- bijdraagt aan de levendigheid op straat.

PROGRAMMA (BVO)	11.500 m²
wonen	7.500 m²
winkelen	4.000 m²
excl. inpandig expeditiehof	
wonen	1,0 pp/100 m²
winkelen	1,0 pp/ 60 m²
TOTAAL	125 pp
incl. dubbelgebruik (-18)	
let op: parkeren onder BLOK 3	

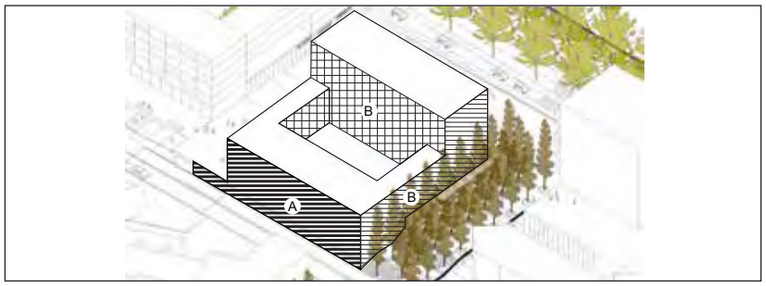

winkelpleintje aan de Julianalaan

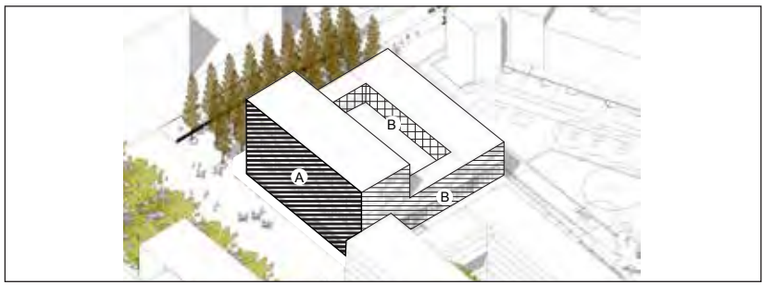


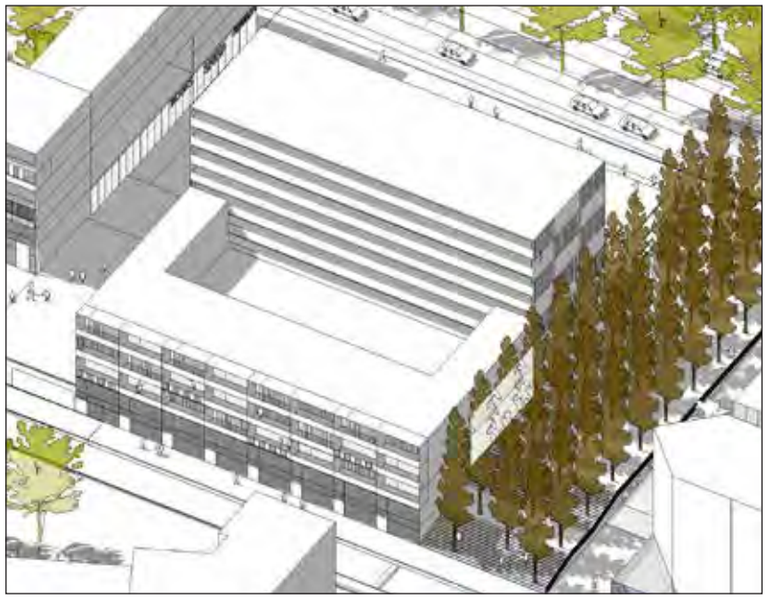
Cafe EAT, London




Het Kasteel, Amsterdam







BLOK B staat in de ‘licht, lucht en ruimte’ traditie van de Watergraafsmeer. Het is een woon & winkelgebouw ‘uit één stuk’ en heeft een eenduidige kwaliteit en expressie rondom. Het wonen & winkelen gaat niet schuil achter formele en gesloten gevels, maar mag (en moet) gezien worden!

Er zijn verschillende mogelijkheden om het winkelen te accentueren. Door -bijvoorbeeld- de bovenbouw naar achteren te schuiven, ontstaat er een ‘etalage’ langs de Julianalaan. Het hoogteverschil in het plein kan worden benut om ook de ondergelegen supermarkt zichtbaar te maken.

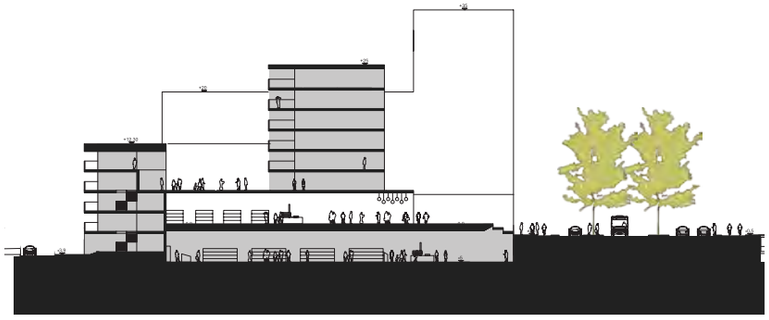
De woningen hebben een open relatie met de straat. Een buitenruimte onderstreept hier het individuele woonplezier. Galerijen zijn, zeker langs de Julianalaan en Bertrand Russellstraat, ongewenst. Worden galerijen, balkons ed. toegepast, dan hangen ze binnen het hoofdvolume.

De voorbeelduitwerking speelt in op de buurt- en stadskant. Langs de Bertrand Russellstraat kunnen -typisch Amsterdamse- beneden & bovenwoningen worden gerealiseerd. De Julianalaan vraagt daarentegen om appartementen ‘with a view’ op het drukke stadsleven. Bewoners ontmoeten elkaar op het groene binnenplein bovenop de winkels. Grote ‘kijkgaten’ op de kop leggen een visuele relatie tussen plein en straat én verwijzen naar de open verkaveling van de Watergraafsmeer.

De hoogteverschillen in het maaiveld bieden een uitgelezen kans om bijvoorbeeld het laden & lossen, NUTS-voorzieningen en bergingen ‘onzichtbaar’ op te lossen. Het -1 niveau is echter meer dan een praktisch ‘vuilnisvat’. De gelijkvloerse combinatie van supermarkt en parkeergarage kan uitgroeien tot een drukke semi-publieke ruimte. Deze dynamiek moet ook op de Julianalaan voelbaar zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een uitnodigende vide die beneden en boven met elkaar verbindt.



entree appartementen aan de Maliebaan

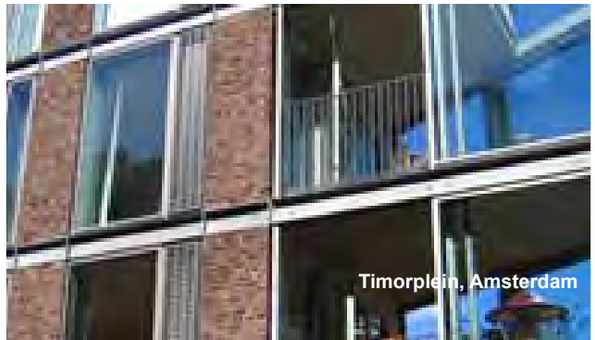




Chasséterrein, Breda



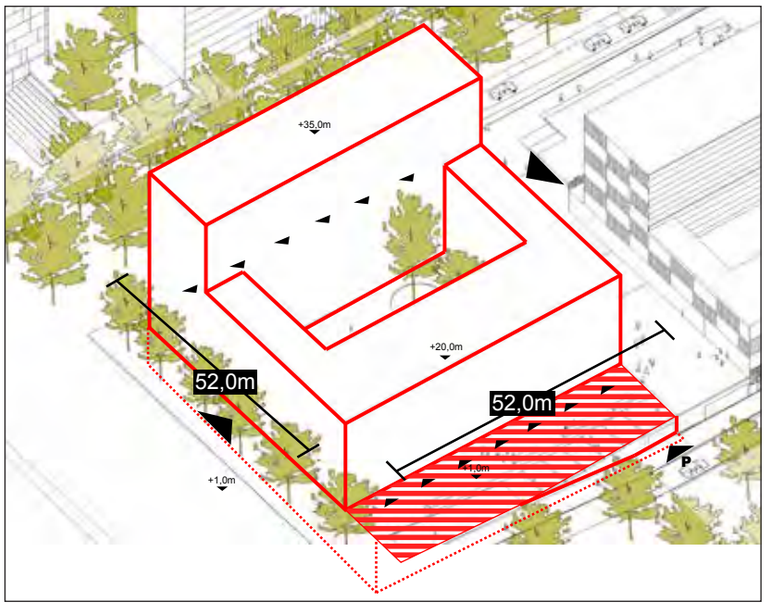
Zaanoevers, Zaanstad

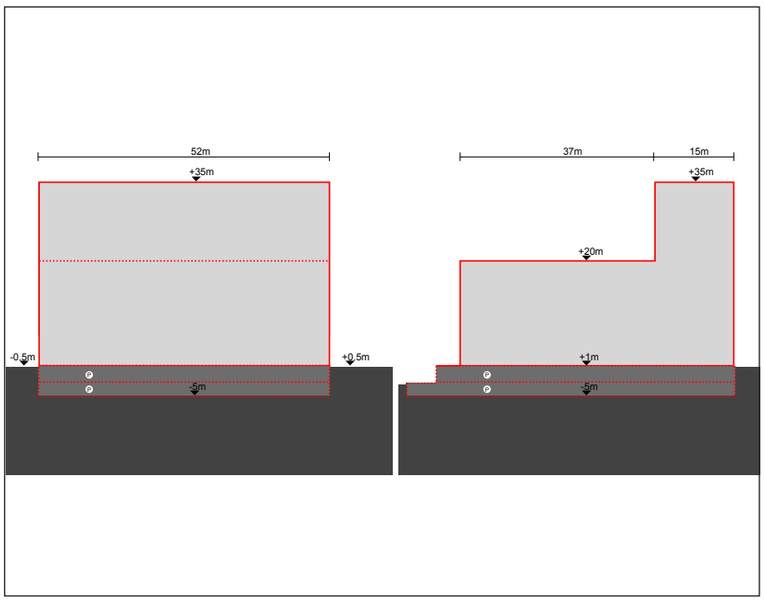


Timorplein, Amsterdam


CAFE
SHOP
SHOP


PERMARKT





BLOK C
OASE IN DE STAD!

BLOK C is een vrijstaand woongebouw met kleinschalige winkels en dienstverlening in de plint langs de Julianalaan. Het gebouw houdt afstand tot de Bertrand Russellstraat, zodat er -op de parkeerbak- een bordes met uitzicht over het parkje ontstaat. Het bordes is onderdeel van een openbare wandelroute; de gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting.

De afstand tussen het woongebouw en de bestaande appartementen in het Julianapark bedraagt ruim 60 meter. De maximale bouwhoogte aan de kant van de Bertrand Russellstraat is daarom groter dan in het naburige blok. Langs de Julianalaan is een hoger volume gewenst. Het begeleidt deze drukke straat en markeert de hoek met de Hugo de Vrieslaan.

BLOK C heeft een alzijdige oriëntatie. De -extra hoge- winkel- en voorzieningenplint manifesteert zich ook aan het winkelplein. Voor de ontsluiting van de bovengelegen appartementen zijn verschillende opties denkbaar. Wordt gekozen voor moderne portieken, dan spreiden de entrees plus bijbehorende levendigheid zich rondom het woongebouw. Wordt gekozen voor één hoofdingang, dan ontstaat de mogelijkheid voor een oversized ‘adres’ aan de -tot op heden- ietwat anonieme Hugo de Vrieslaan.

De stadswoningen of beneden & bovenwoningen op het bordes hebben hier een eigen voordeur plus werkruimte of woonkeuken met zicht op het parkje. De Bertrand Russellstraat klimt van de Maliebaan (-3.9 meter) naar de Hugo de Vrieslaan (+0.5 meter). Door het groene talud van deze helling te combineren met luie trappen, wordt de hoogtesprong tussen straat en bordes -waar achter de parkeergarage schuil gaat- op een landschappelijke manier aan het oog onttrokken.

PROGRAMMA (BVO)	14.000 m²
wonen	13.000 m²
winkelen	500 m²
voorzieningen	500 m²

wonen	1,0 pp/100 m²
winkelen	1,0 pp/ 60 m²
voorzieningen	1,0 pp/100 m²
TOTAAL	125 pp

incl. dubbelgebruik (-18)
let op: BLOK 2 + BLOK 3 = 250 pp



een open gebaar naar het Amsteldorp



Coin Street Housing, London

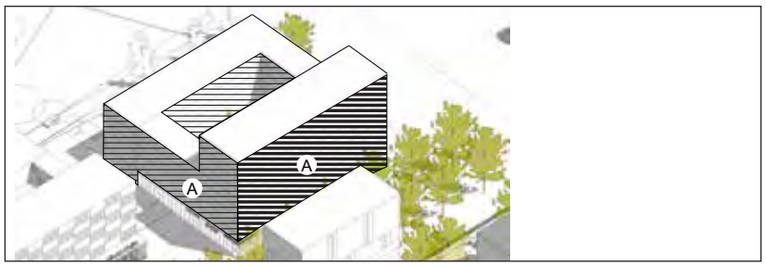


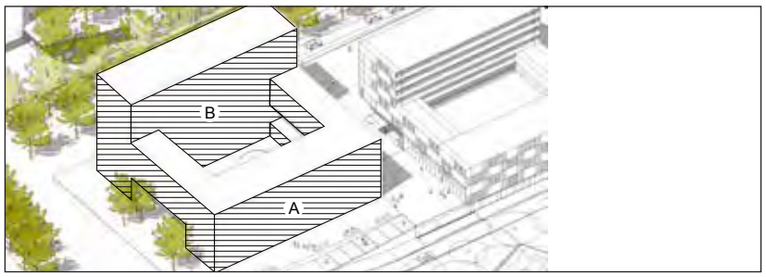
Osdorp, Amsterdam

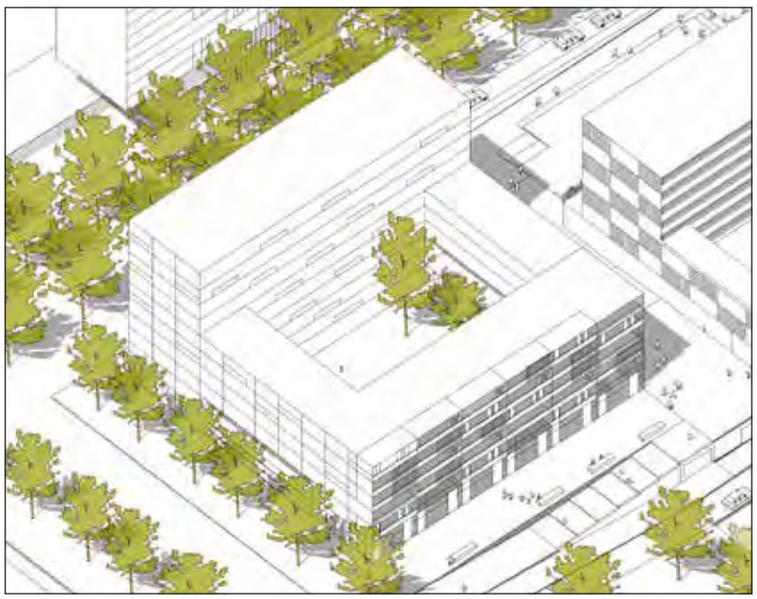


Coin Street Housing, London









BLOK B en BLOK C hebben een vergelijkbaar silhouette dat de overgang tussen Amstelstation en Julianapark illustreert. Beide gebouwen zijn ‘uit één stuk’ en hebben een eenduidige architectonische kwaliteit en expressie rondom. Er zijn echter ook wezenlijke verschillen:

BLOK C is primair een woongebouw. De woningen ‘raken de straat’; een royale buitenruimte onderstreept het individuele woonplezier op een steenworp afstand van het station. De winkels zijn weliswaar goed zichtbaar, maar voegen zich in de schaal, ritmiek en beeldtaal van de bovengelegen appartementen.

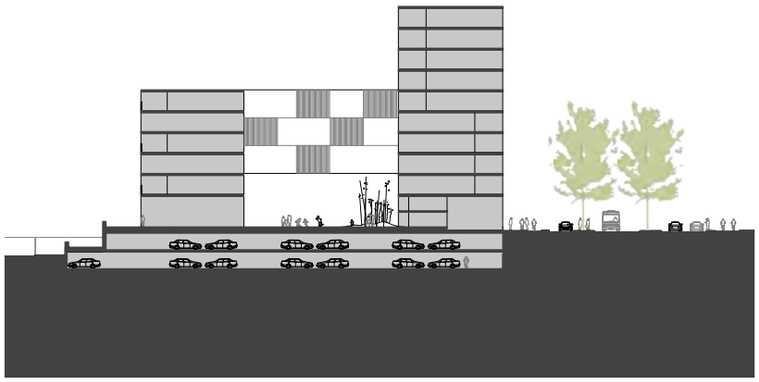
De ‘zijgevels’ langs de Hugo de Vrieslaan en langs de wandelroute zijn ‘voorgevels’ richting Amsteldorp en Amstelstation. De eisen met betrekking tot deze zijgevels zijn dan ook gelijk aan die van de gevels langs de Julianalaan en Bertrand Russellstraat: maximale transparantie, geen galerijen ed.

De voorbeelduitwerking herbergt appartementen ‘with a view’ over de hectiek rond het station én over het groene stadslandschap van de Watergraafsmeer. De grote foot print van het gebouw biedt de mogelijkheid om een bijzondere binnentuin te realiseren, als tegenhanger van de drukte rondom.

Het woongebouw zou, in deze omgeving van licht, lucht en ruimte, méér moeten zijn dan een gesloten bouwblok. Dat kan bijvoorbeeld door de kopse kanten van het complex te perforeren. Voorbijgangers krijgen dan de kans om, op weg naar het station, een bllik op de groene binnenwereld te werpen.

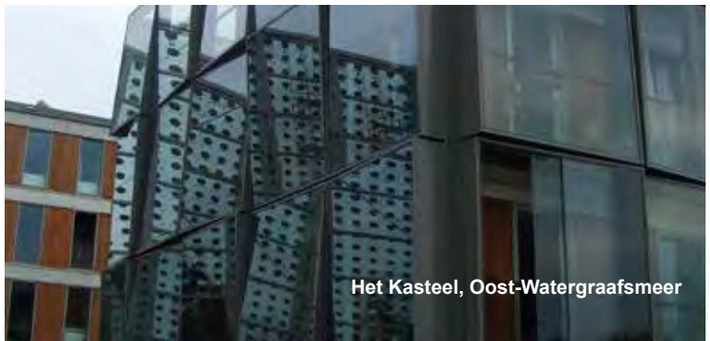
De hoogteverschillen in het maaiveld bieden een uitgelezen kans om praktische problemen op te lossen én een ‘Park & Shop’ vloer te creëeren. De sfeer van winkelen, drukte ed. moet zich echter vooral in, rond en onder het woon & winkelgebouw concentreren. BLOK C is gebaat bij rust: oase in de stad!

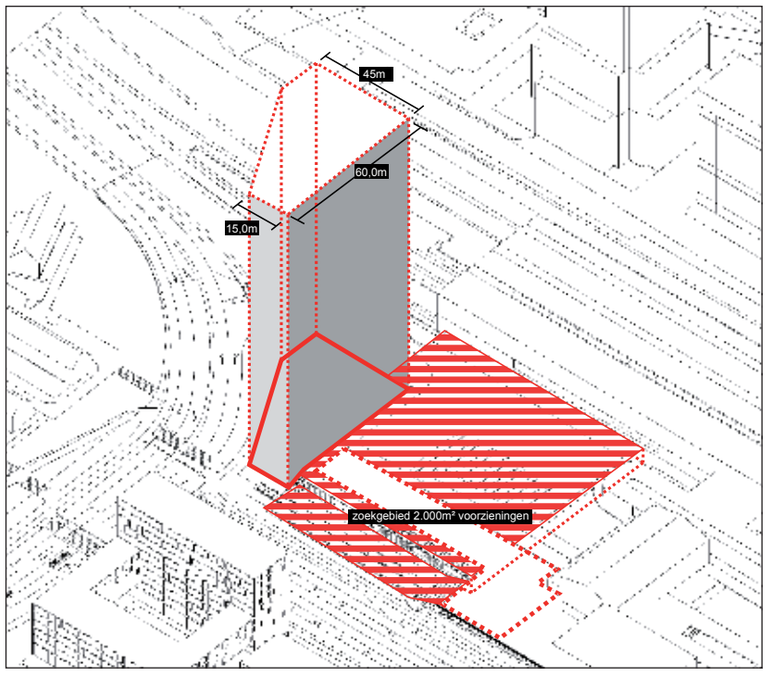

het winkelplein aan de Julianalaan

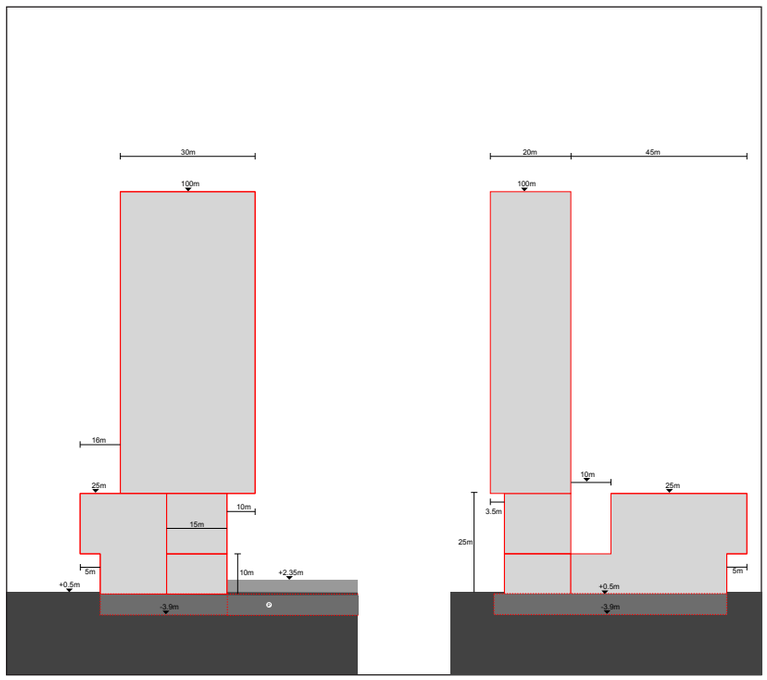



Parkrand, MVRDV


Parkrand, MVRDV


Het Kasteel, Oost-Watergraafsmeer





BLOK D
ICOON AAN DE AMSTEL!

BLOK D wordt de hoogste woon & hotel toren van Amsterdam: 7 X 24 uur dynamiek! Richting de stad toont de toren zich uiterst slank; het houdt afstand tot het monumentale stationsgebouw. Richting de Watergraafsmeer ontvouwt het zich, zodat het in vorm én functie de sky line van het monofunctionele kantorencluster rondom de Rembrandttoren verrijkt.

De woon & hotel toren moet uitgroeien tot een aansprekend en duurzaam icoon voor de stad. De bebouwingscontour biedt ontwerpruimte om tot een sculpturale vorm te komen. Dit mag niet leiden tot een groter programma. Het moet wél leiden tot een optimaal windklimaat. Het ontwerp zal dan ook worden getoetst op wind- en bezonningseffecten.

BLOK D heeft een alzijdige oriëntatie. Het biedt vergezichten richting Amsterdam (noord), IJmeer (oost) en Utrecht (zuid). De Amstel (west) gaat echter deels schuil achter de Rembrandttoren. Door de bovenbouw van de toren over het busstation te schuiven -en dus van het Amsteldorp af- komt ook deze zichtlijn weer vrij. Dit mag niet ten koste gaan van de logistiek op het busstation. De constructie zal moeten uitkragen; additionele draagconstructies op het busstation zijn niet toegestaan.

Bewoners en bezoekers parkeren onder het busstation. De entree van de woon & hotel toren ligt aan de Julianalaan en maakt indruk: welkom! De ‘rode loper’ tussen deze entree en het Amstelstation is echter kwetsbaar. De sprong in het maaiveld vraagt om een creatieve oplossing, zoals een langgerekte plantenkas annex orangerie die het zicht op het parkeerplein filtert. Het heeft daarom de voorkeur dat één architect de woon & hotel toren én het parkeerplein ontwerpt.

PROGRAMMA (BVO)	21.500 m²
wonen	13.0000-19.000 m²
voorzieningen	2.500-8.500 m²

wonen	1,0 pp/100 m²
voorzieningen	1,0 pp/100 m²
TOTAAL	255 pp

incl. dubbelgebruik (-45) & compensatie (+85)

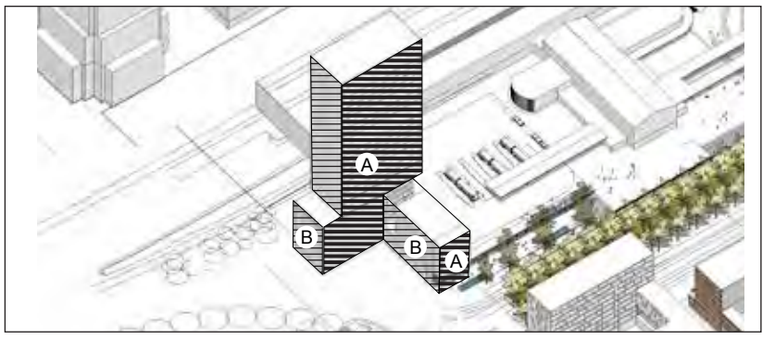

adres aan de Julianalaan

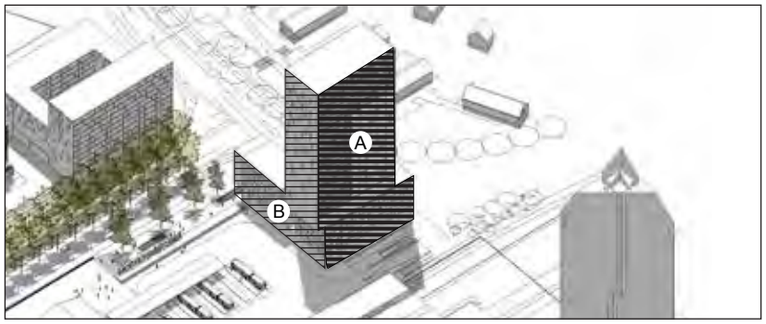


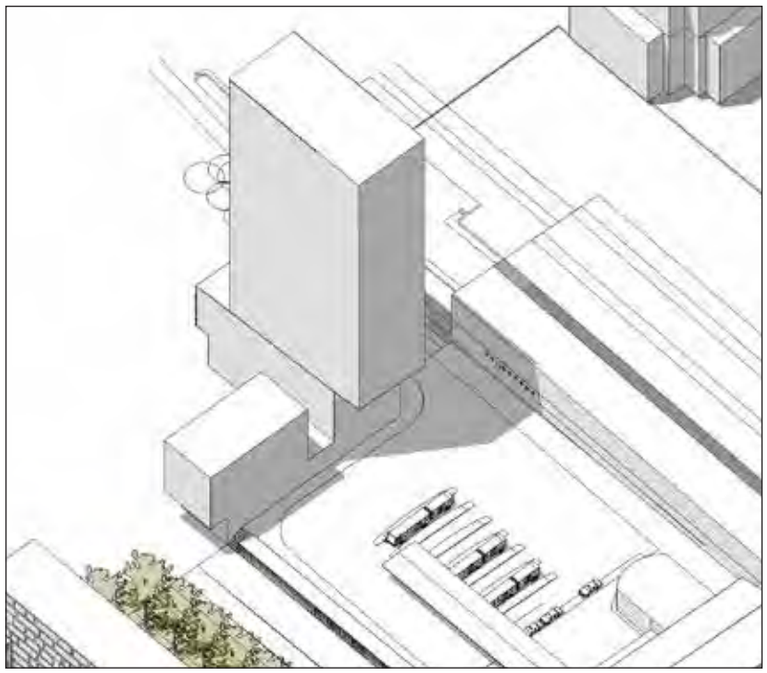

Jean Nouvell




Spherion,







BLOK D mag geen autonoom -alleen naar zichzelf verwijzend- statement worden. Het moet uitgroeien tot een uniek hybride gebouw, géén replica van een hoogstandje elders in de wereld. Een gebouw dat voor 100% is gehecht aan deze specifieke plek in dit specifieke deel van Amsterdam.

De indicatieve verkaveling volgt de gestrekte richting van het Amstelstation. Hierdoor oogt het complex vanuit alle zichthoeken anders, variërend van ‘hyper-slank’ tot ‘uitgevouwen’. Het is bovendien geen saai kantoor, maar een woongebouw dat ook ‘s avonds leeft. Maak dat zichtbaar!

De representatieve criteria gelden ook voor de begane grond langs het busstation. Deze voet is een logistieke draaispil. De architectuur raakt de verkeersmachine, dát moet in de plint tot uitdrukking worden gebracht. Hier geen achterkanten, maar grote vensters die de dynamiek weerspiegelen.



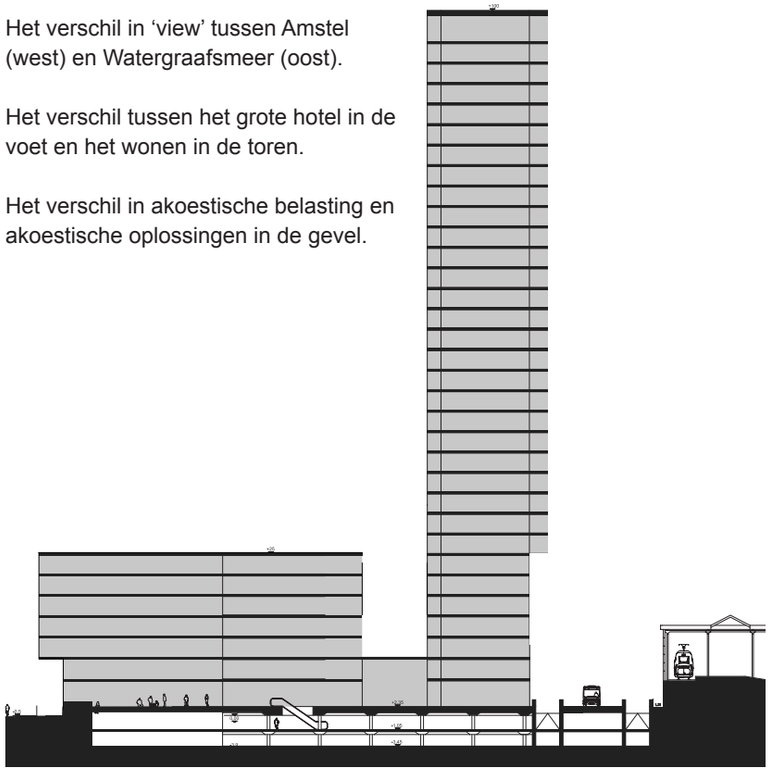
een woon & hotel toren als logistieke draaispil

De voorbeelduitwerking is gebaseerd op ‘doorzon’ appartementen met een dubbele oriëntatie (stille zijde). Het is de uitdaging om structurele verschillen in de gevel te accentueren:

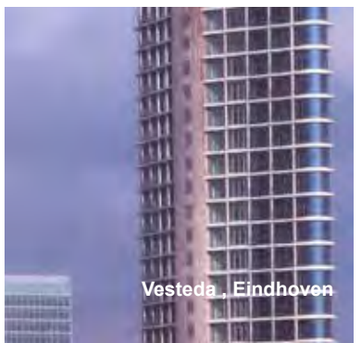
Het verschil in ‘view’ tussen Amstel (west) en Watergraafsmeer (oost).

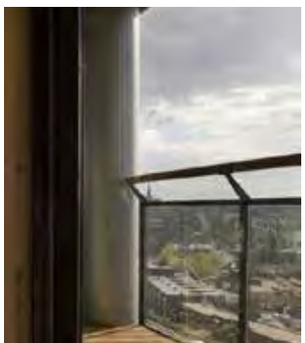
Het verschil tussen het grote hotel in de voet en het wonen in de toren.

Het verschil in akoestische belasting en akoestische oplossingen in de gevel.




Düsseldorf


Vesteda , Eindhoven




Wienerberg, Veenendaal


Collet Aparicio





Aanzicht vanuit de Hugo de Vrieslaan | 53



MILIEU

LUCHTKWALITEIT

Het Ingenieursbureau Amsterdam heeft de gevolgen voor de luchtkwaliteit onderzocht op totaal niveau van Wibaut aan de Amstel. Dit integrale onderzoek is in twee fasen opgedeeld. De eerste fase van het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van de problematiek. De twee fase van het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van het effect van besloten maatregelen.

De resultaten van de eerste fase laten zien dat in de periode tussen nu en 2015 289.000 m2 bvo wordt gerealiseerd in de directe omgeving van de Wibautstraat en dat dit naar verwachting 7.000 extra autobewegingen oplevert in 2015. Op basis van uitgevoerde berekeningen wordt verwacht dat dit extra verkeer in 2015 voor een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit zorgt, die voor de jaar gemiddelde concentratie stikstofdioxide maximaal gelijk is aan 0,6 microgram per kubieke meter.

Op basis van deze resultaten blijkt dat de bouwplannen tot en met 2015 in overeenstemming zijn met de wet luchtkwaliteit 2007. Het effect van het bouwprogramma is zodanig klein volgens wet en regelgeving dat het bouwprogramma getypeerd mag worden als niet in betekenende mate (NIBM). Bovendien worden in het jaar 2015 de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof nergens in het studiegebied overschreden.

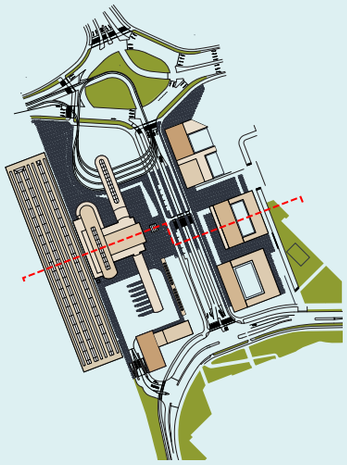
WATERTOETS

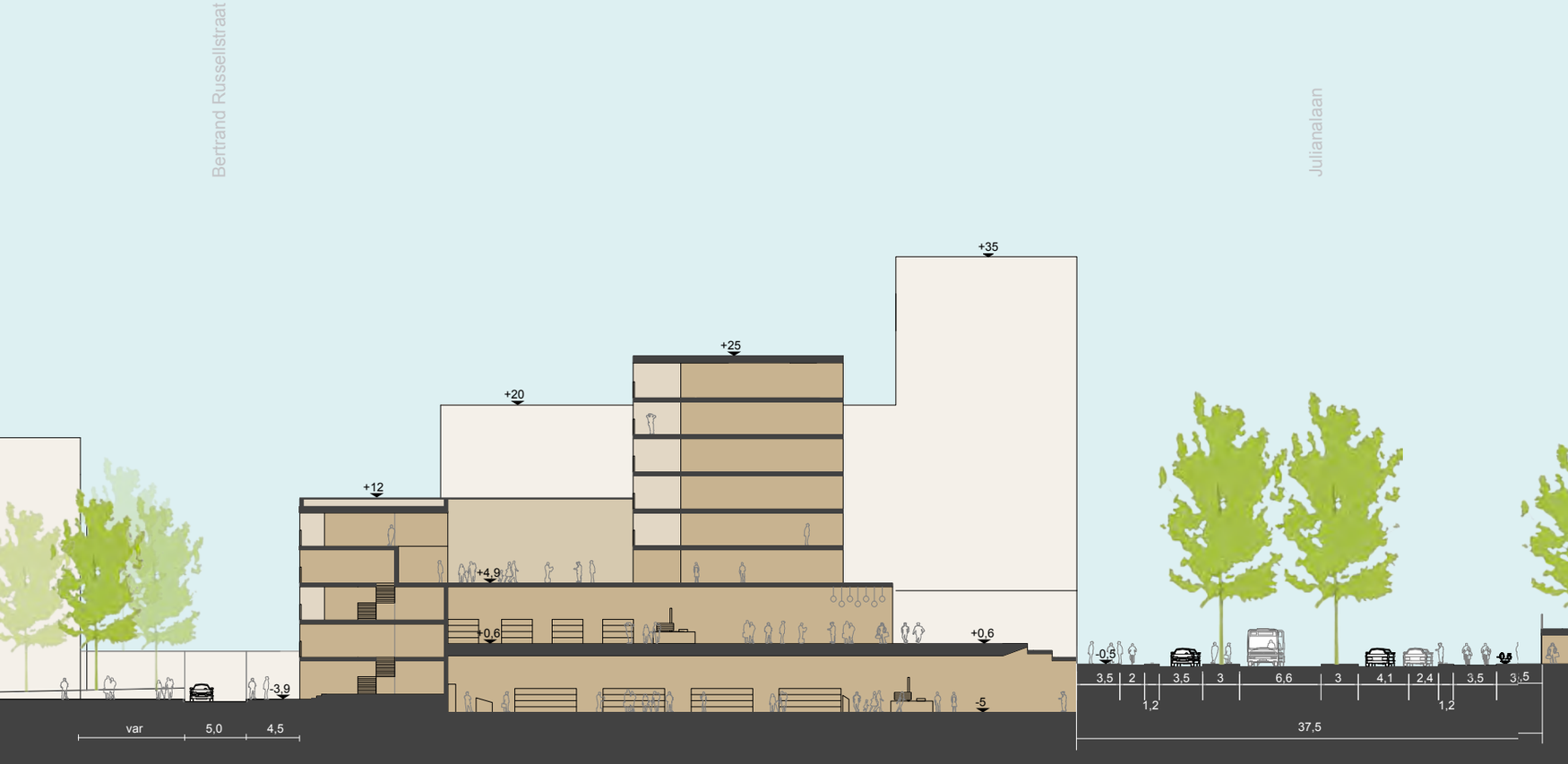
Oppervlaktewatersysteem

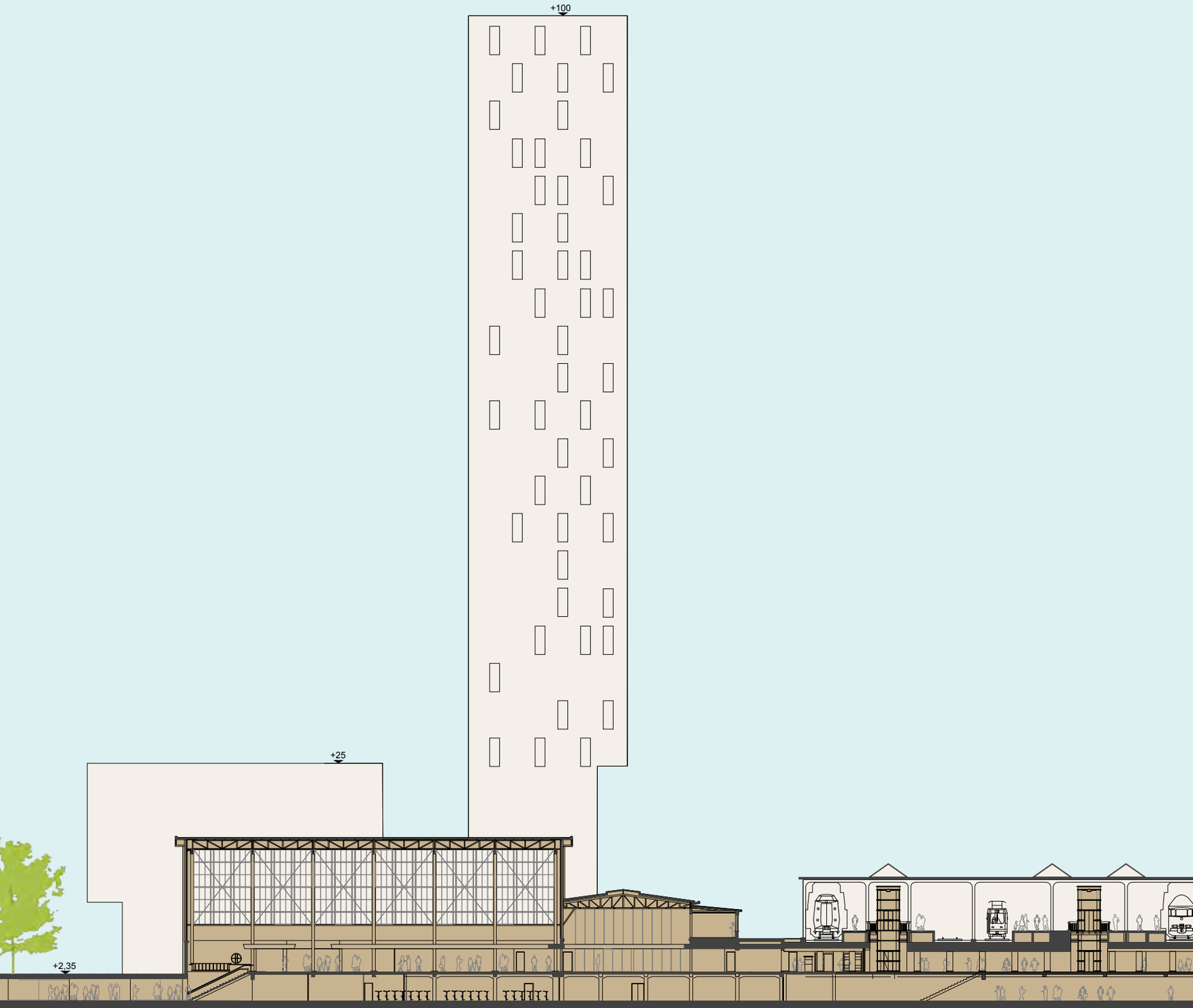
Het plangebied ligt in de polder Watergraafsmeer (oppervlaktewaterpeil NAP -5,50 m). De toename van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. De eis van 10%, conform de Integrale Keur van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (2006), betekent dat er 1.750 m² extra oppervlaktewater moet worden aangelegd. Deze compensatie is gesitueerd langs de Gooiseweg; dit is buiten het plangebied, maar in hetzelfde watersysteem. Het water moet aanwezig zijn, vóórdat de extra verharding wordt aangebracht.

Grondwater in de bouwsituatie

De parkeergarages worden gebouwd binnen een damwandkuip. Bij ontgraving van deze bouwkuip is er kans op opbarsten van de bouwkuipbodem. Om dit te voorkomen zijn er voor de bouw twee mogelijkheden. De eerste mogelijkheid is het toepassen van een spanningsbemaling, die de grondwaterdruk in het eerste watervoerend pakket verlaagt. Spanningsbemaling kan echter negatieve effecten op de omgeving hebben (zettingen, negatieve kleef ed.). De tweede optie heeft daarom de voorkeur: een onderwaterbetonvloer.




Bertrand Russellstraat
Julianalaan
+35
+25
+20
+12
+4,9
+0,6
+0,6
-3,9
-5
-0,5
-0,5
var
5,0
4,5
3,5
2
3,5
3
6,6
3
4,1
2,4
3,5
3,5
1,2
1,2
37,5


+100
+25
+2,35







Grondwater in de eindsituatie

De grondwaterstanden verlopen sterk over het plangebied. Het stroomt van de hoger gelegen Amstel (NAP -0,40 m) naar de dieper gelegen Watergraafsmeer (NAP -5,50 m). De grondwaterstanden staan bovendien laag onder het maaiveld. Door de aanleg van ondergrondse garages wordt het grondwater verder opgestuwd. Met een grondwatermodel is berekend wat de hoogste seizoensgrondwaterstand kan zijn. Deze moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm van 50 cm onder maaiveld voor kruipruimteloos bouwen én de grondwatersituatie in de omgeving niet verstoren.

Om de verhoging van het grondwater te beperken, gaat het plan uit van parkeergarages met een onderkant vloer die niet dieper ligt dan NAP -5,50 m. De bouwkuip-damwanden moeten na de bouw worden verwijderd, zodat ze de grondwaterstroming niet belemmeren. Dit is een harde eis aan ontwikkelaars en bouwers.

De nieuwe Julianalaan ligt het meest kritisch ten opzichte van de toekomstige grondwaterstanden. De grondwaterstand blijft minimaal 80 centimeter onder de toekomstige maaiveldhoogte van de Julianalaan; dit is meer dan de vereiste 50 cm uit de grondwaternorm. Mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk, mits aandacht wordt geschonken aan de groeicondities van bomen.

De berekeningen gaan uit van huidige gegevens over de bodemopbouw. Daarin resteert onder de parkeergarages een 0,5 m dikke zandlaag, waardoor grondwater-afstroming mogelijk blijft. Mocht in de volgende fase blijken dat de zandlaag lokaal niet (meer) aanwezig is, dan moet er alsnog een zandlaag worden aangebracht.

Hemelwaterafvoer

Hemelwater komt via goten en buizen in het hemelwaterriool terecht. Waternet merkt op dat er relatief grote hoogteverschillen in het plangebied zijn. Extreme buien moeten beheerst afstromen, om schades te voorkomen. Hemelwater dient daarom zo vroeg (en hoog) mogelijk te worden vastgehouden, bij voorkeur met een reeks fijnmazige maatregelen:

Houd het water vast waar het valt, denk hierbij aan groene of blauwe daken met een flink retentievermogen.

Voer het water op het hoogste niveau (Amstelstation) af richting het zandtalud van het spoortalud.

Maak open goten die het water ‘getrapt’ naar de waterpartijen langs de Gooiseweg leiden.

Waternet draagt waterkunstwerken in de openbare ruimte een warm hart toe. Mogelijk kan het maaiveld tijdens buien een andere gedaante aannemen: een droge rivierbedding die zich vult bij neerslag. Stromend water accentueert de hoogteverschillen in het plangebied. Denk daarbij aan een open goot die over de balkonrand afwatert: een spectaculaire waterval middenin de stad!

ENERGIE

Het stedenbouwkundig plan is er op gericht om zorgvuldig en vernieuwend om te gaan met ruimte, water, grondstoffen en energie. Voor het woningontwerp geldt daarom de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam (2006). Voor de kantoren, de winkels, het hotel en andere voorzieningen vormt het meest recente Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen de leidraad.

Adviesbureau Deerns heeft, in opdracht van het stadsdeel en de marktpartijen, onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de omgeving van het Amstelstation energiezuinig te ontwikkelen. Dit onderzoek heeft een aantal stappen doorlopen:

Stap I: het minimaliseren van de energie (warmte én koude) vraag, bijvoorbeeld door aandacht te schenken aan de grootte van ramen, overstekken op de juiste plaatsen en energiezuinige verlichting.

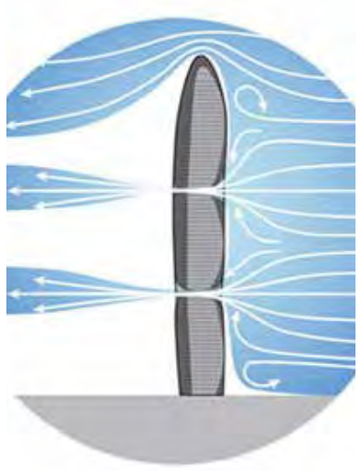
Stap II: het toepassen van duurzame energie voor de elektriciteits-, warmte- en koudevraag, bijvoorbeeld in de vorm van energie-opslag, zonne-energie en het hergebruik van warmte.

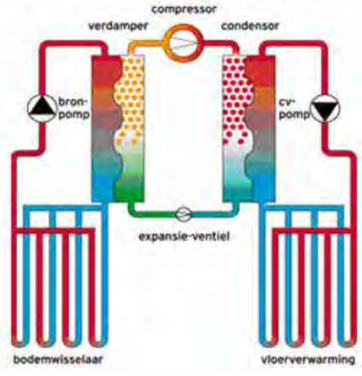
Stap III: het efficiënt invullen van de overblijvende energievraag, bijvoorbeeld door gebouwbeheersystemen.

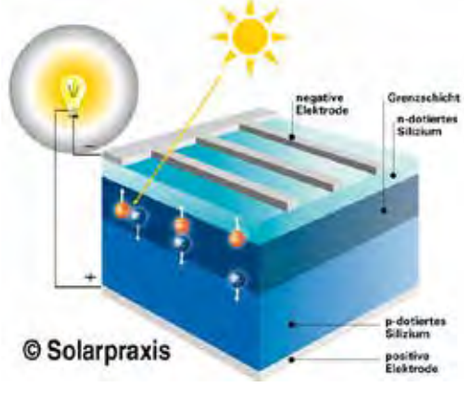
Amsterdam heeft de motie aangenomen om vanaf 2015 energieneutraal te gaan bouwen. Tot 2015 wordt stap voor stap toegewerkt naar de realisering van deze ambitie. Stadsdeel en marktpartijen zetten daarbij gezamenlijk in op de ambitie ULTIEM uit de Energievisie. Met ULTIEM wordt het Amsterdamse ambitieniveau benaderd, maar nog niet helemaal gerealiseerd. Daarvoor zijn een aantal redenen. Er zijn, vanwege de binnenstedelijke context en akoestische problematiek, onvoldoende mogelijkheden om 100% ‘zongericht’ te verkavelen. Er is fysiek te weinig ruimte op de daken om voldoende zonnepanelen te kunnen plaatsen. En de introductie van nog meer -relatief dure- maatregelen is qua milieurendement onlogisch en onwenselijk.

Er zijn mogelijkheden om de ambitie ULTIEM verder te optimaliseren. Marktpartijen willen een collectief energie-opslagsysteem realiseren. Het heeft de voorkeur om dit systeem dusdanig uit te leggen, dat op termijn ook het nabijgelegen bestaande kantoorgebouw (Fortis) aan kan sluiten. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om de vrijkomende warmte van winkels te benutten als restwarmte. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de koel- en vriesvoorzieningen van de supermarkten worden voorzien van afdekking, overeenkomstig de Wet Milieubeheer.

Marktpartijen moeten, middels door hen te verrichten onderzoeken, aantonen dat zij voldoen aan de overeengekomen ambitie. Zij zullen verder, in het kader van de marktselectie, worden uitgedaagd om het maximale op energiegebied te bieden, dan wel te compenseren met andere duurzame maatregelen. Het advies luidt daarom: betrek vanaf de start van het architectonische ontwerp ook een toonaangevende bouwfysicus bij het project.







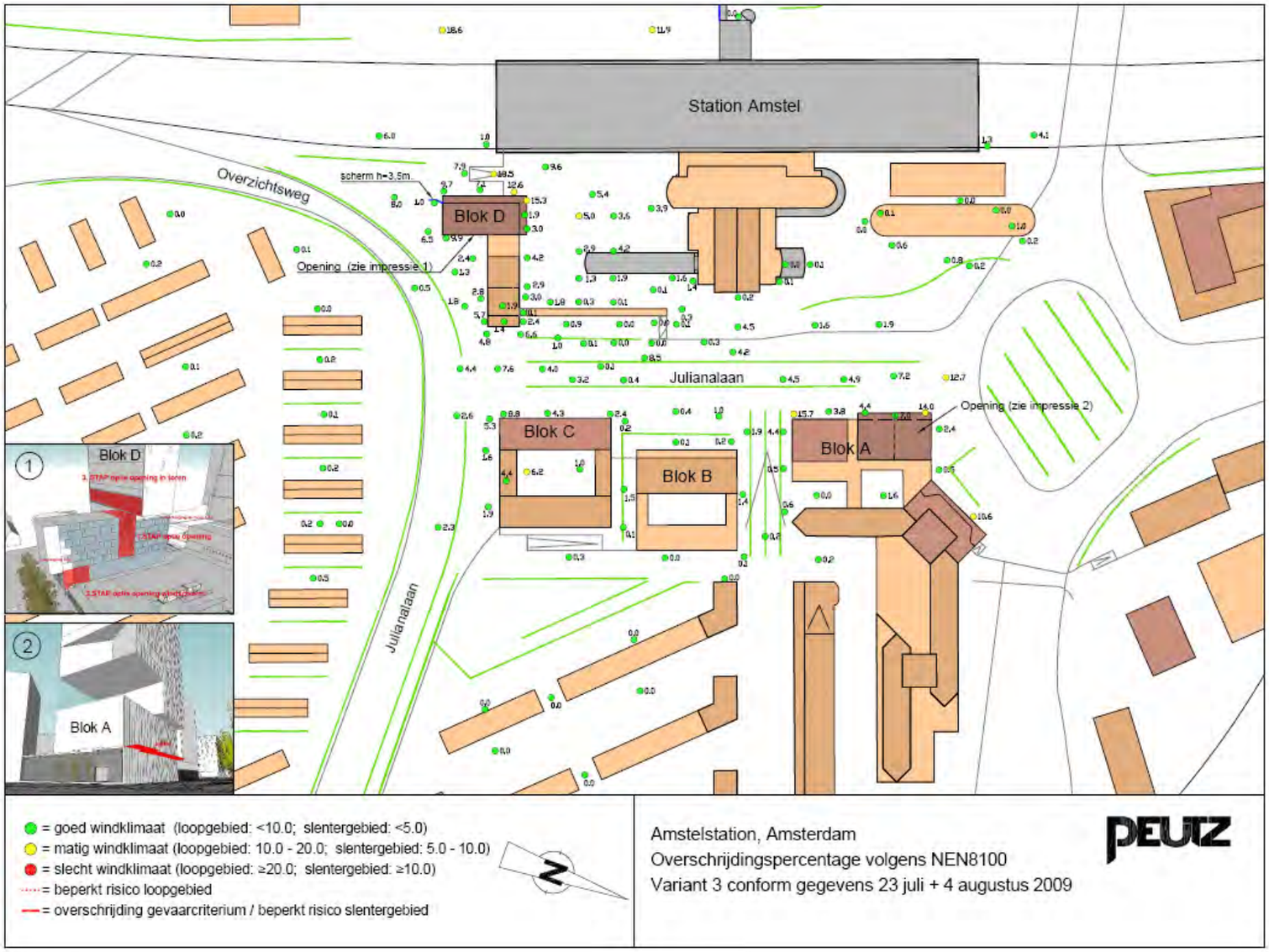


AKOESTIEK

Adviesbureau Cauberg-Huygen heeft het akoestisch onderzoek verricht De geplande woningen worden aanzienlijk belast door het autoverkeer in en rond het plangebied én door het spoortraject Amsterdam Centraal-Duivendrecht. Tevens vallen een aantal woningen binnen de milieuzone(s) van het nieuwe busstation.
Onderzocht is of de noodzaak van een of meerdere 'dove gevels' aanwezig is. Dit is, mede als gevolg van het nieuwe busstation, het geval bij de noord- en westgevel en een deel van de zuidgevel van de woon & hotel toren (BLOK D).

De 'stille zijde' is in BLOK B en C direct aan te wijzen: rond de binnentuin. Voor woningen waar de stille zijde niet direct is aan te wijzen, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk, zoals transparante geluidschermen (I), transparante galerijschermen in combinatie met een geluidabsorberend plafond (II) en/of serres waarin een maximum aan het geluidniveau is gesteld én de aanwezigheid van buitenluchtkwaliteit is gegarandeerd (III).

Oplossing I is uitstekend toepasbaar bij de oostgevel van de werk & woon toren (BLOK A). Oplossing II en III lossen het akoestische



probleem bij de ‘uitstekende’ oostgevels van BLOK B en C én bij de oostgevel van de woon & hotel toren (BLOK D) op.

Serres zijn in principe ook inzetbaar op de -zwaarder belaste- westgevels. De serregevel moet dan wel prefab mét aanvullende geluidabsorberende maatregelen worden uitgevoerd.

Het onderzoek akoestiek is niet aangepast naar aanleiding van het deelraadbesluit om het bouwvolume van blok D met 6.000 m2 bvo te verminderen. Dit omdat de werkelijke uitwerking van deze programma verlaging in het ontwerp van de toren nog bepaald moet worden bij de prijsvraag voor de architect.

BEZONNING & WINDKLIMAAT

De Hoogbouw Effect Rapportage richt zich op meetbare effecten met betrekking tot de bezonning en -eventuele- windhinder. Er wordt daarbij rekening gehouden met hoogteverschillen in het maaiveld: Julianapark en het Amsteldorp liggen lager.

Bezonning

Uit de bezonningsdiagrammen kunnen een aantal conclusies worden getrokken. De kantoortoren (BLOK A) heeft op 21 maart en 21 september een beperkt effect op het bestaande woonblok langs de Maliebaan (18.00 uur). De woongebouwen B en C hebben niet of nauwelijks effect. De woon & hotel toren (BLOK D) heeft een beperkt effect op de Van der Kunbuurt (9.00 uur). Tussen 16.00 en 18.00 uur is er sprake van een beperkt effect op het Julianapark.

De conclusies voor de woongebouwen B en C gelden ook op 21 juni. Het effect van de kantoortoren (BLOK A) op het bestaande woonblok langs de Maliebaan is dan groter; de bezonning van de eigen tuin blijft overigens gelijk aan de huidige situatie. De woon & hotel toren heeft in de zomer geen effect op het Julianapark. Het Amsteldorp heeft tot 17.00 uur zon, maar daarna strijkt eerst de schaduw van de Rembrandttoren over de buurt, gevolgd door die van BLOK D. Dit duurt maximaal 1,5 uur per woning.

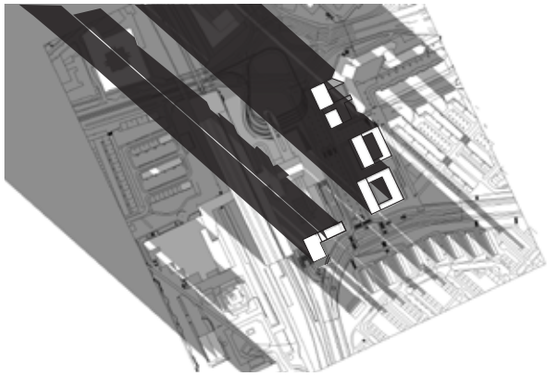
Windklimaat

De kans op windhinder is maatgevend voor de beoordeling van het windklimaat. De drempelwaarde VDR;H bedraagt 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Bij deze windsnelheid gaan

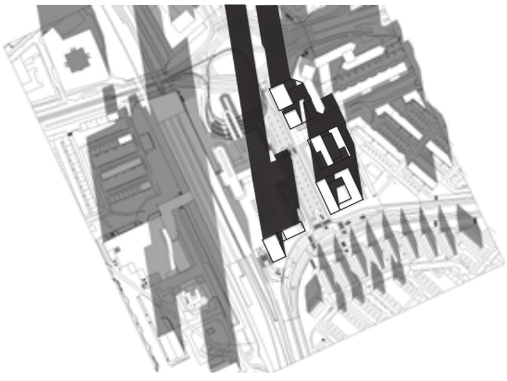
Overschrijdingskans P(VLOK > VDR;H) in procenten van het aantal uren per jaar	**Kwaliteitsklasse**	**Activiteiten**		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel criteria volgens de NEN 8100

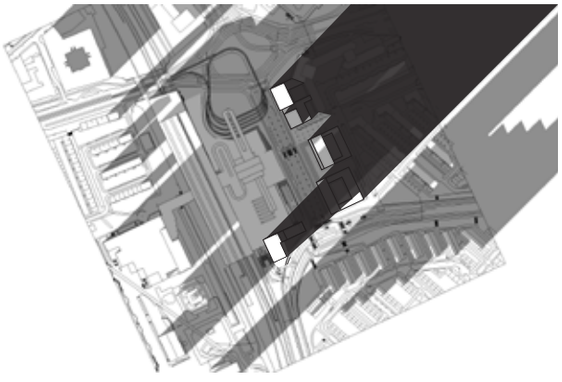
21 DECEMBER



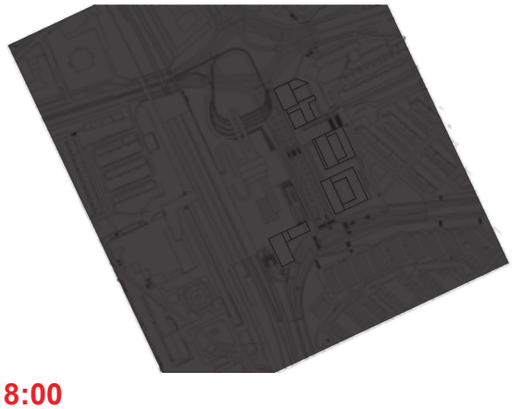
9:00



13:00

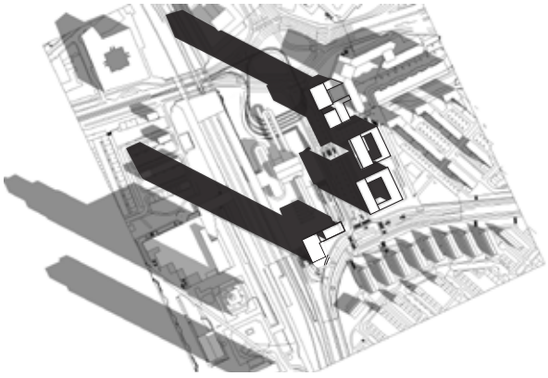


16:00



18:00

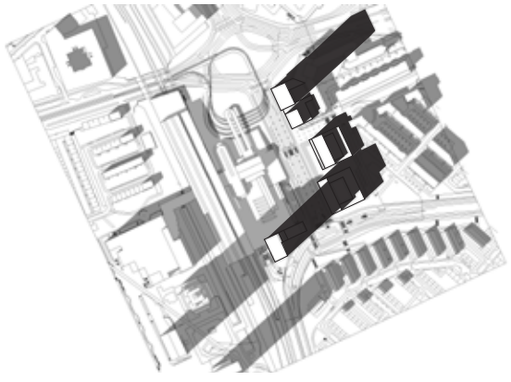
21 MAART



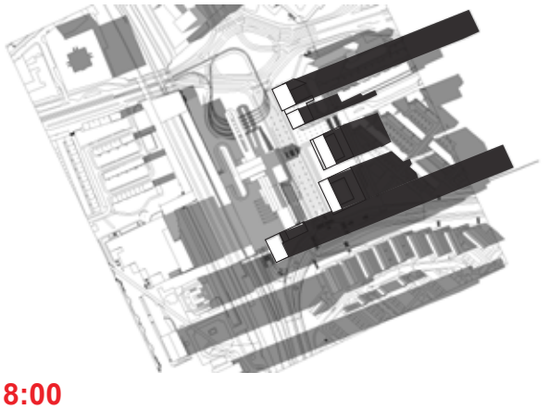
9:00



13:00

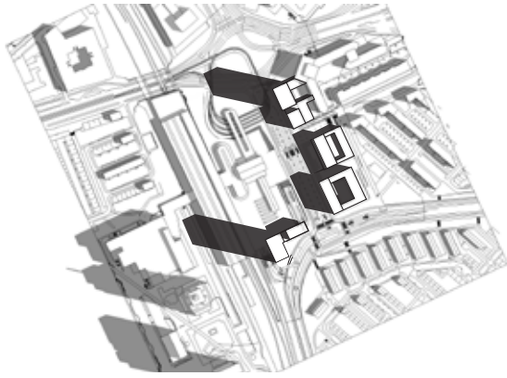


16:00



18:00

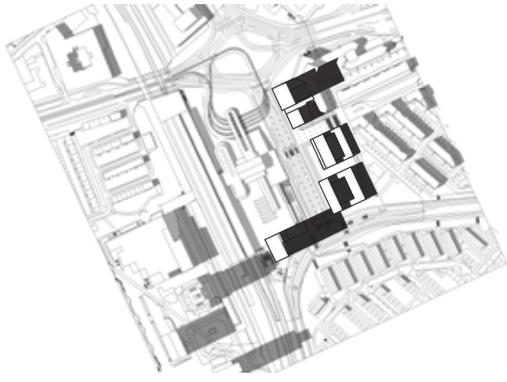
21 JUNI



9:00



13:00

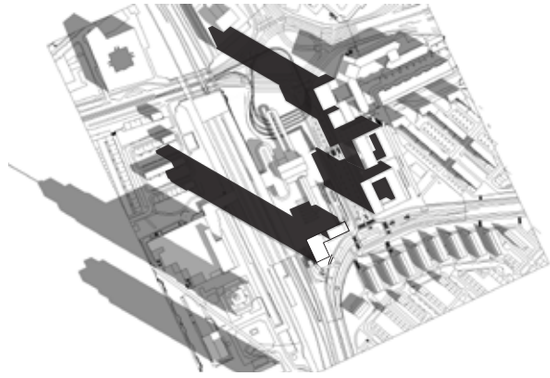


16:00

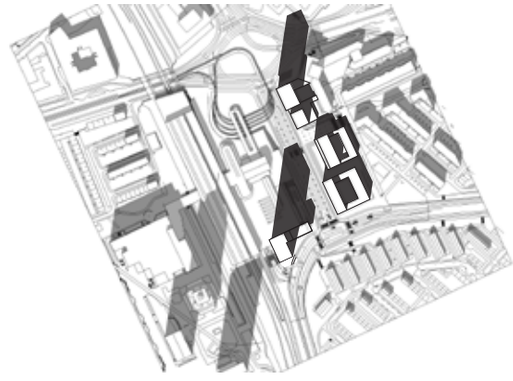


18:00

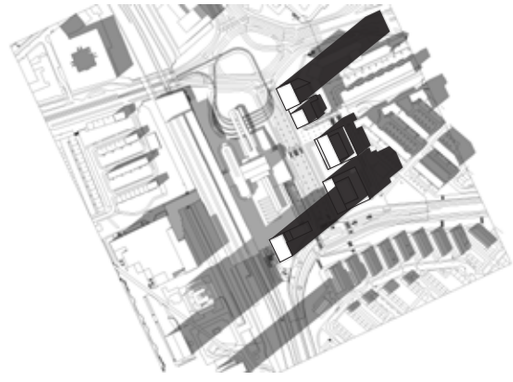
21 SEPTEMBER



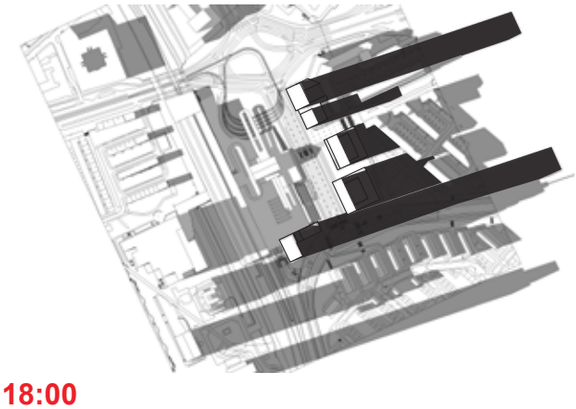
9:00



13:00



16:00



18:00

mechanische effecten een rol spelen, zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's. Aan de hand van onderstaande tabel, afkomstig uit de NEN 8100, wordt een beoordeling gegeven van de te verwachten mate van windhinder.

Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder.

Overschrijdingskans P(VLOK > VDR;G) in procenten van het aantal uren per jaar	**Kwalificatie**
0,05 <p< 0,30	Beperkt risico
p ≥ 0,30	Gevaarlijk

Tabel criteria volgens de NEN 8100

Bij hogere windsnelheden kan tevens sprake zijn van gevaarlijke situaties, zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken. Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde VDR;G gehanteerd. Op basis van onderstaande tabel uit de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar. Adviesbureau Peutz heeft de maquette van het plan meerdere malen in de windtunnel onderzocht. Tussentijdse conclusies hebben tot wijzigingen in de stedenbouwkundige compositie geleid. Het voorliggende plan scoort op circa 135 meetpunten 'goed windklimaat' en op 9 meetpunten 'matig windklimaat'. Deze laatste categorie is vooral te vinden op dat deel van het busstation waar alleen bussen rijden. Geen van de meetpunten laat een 'slecht windklimaat' zien.

De architectonische vorm van de kantoortoren (BLOK A) en de woon & hotel toren (BLOK D) is mede bepalend voor het windklimaat rond deze gebouwen. Het ontwerp van de desbetreffende gebouwen moet dan ook in de fase van het voorlopig ontwerp én defintief ontwerp worden getoetst in de windtunnel.

Het onderzoek bezonning & windklimaat is niet aangepast naar aanleiding van het deelraadbesluit om het bouwvolume van blok D met 6.000 m2 bvo te verminderen. Dit omdat de werkelijke uitwerking van deze programma verlaging in het ontwerp van de toren nog bepaald moet worden bij de prijsvraag voor de architect.

BODEM

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft een historisch onderzoek uitgevoerd naar mogelijke bodemverontreiniging (SPvE 2004). Daaruit is gebleken dat hoogstens een lichte mate van bodemverontreiniging kan

worden verwacht. In de uitvoeringsfase zal daartoe nader onderzoek worden verricht.

Om onnodig transport en storten te voorkomen, wordt er naar gestreefd om vrijkomende grond binnen het plangebied te verwerken (gesloten grondbalans). Indien dit vanwege de schaal van het plangebied niet haalbaar is, moet worden gestreefd naar hergebruik van de grond binnen het stadsdeel.

EXTERNE VEILIGHEID

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van risico's bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor bouwlocaties binnen een straal van 200 meter nabij een spoorlijn is een onderzoek naar het mogelijke plaatsgebonden en groepsgebonden risico verplicht. Plaatsgebonden risico verwijst naar het risico dat een denkbeeldig persoon loopt om op een bepaalde plek getroffen te worden door een ongeluk. Het groepsgebonden risico staat voor het risico dat een groep personen, in de buurt van een activiteit, door een ramp getroffen wordt.

Voor het Amstelstation worden geen problemen inzake het plaatsgebonden risico voorzien. Dit geldt in principe ook voor het groepsgebonden risico. Het transport van ammoniak wordt uiterlijk op 31 december 2009 beëindigd. Het vervoer van brandbaar gas is laag: 22 containers per jaar. De prognose van Prorail toont een stijging van naar 600 containers per jaar in 2020; het groepsgebonden risico zou in dat geval overschreden kunnen worden. Volgens de gemeente Amsterdam is deze prognose echter veel te hoog en is een aantal van maximaal 60 containers per jaar reëel.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan zullen de prognoses nader onderzocht worden. Indien blijkt dat er daadwerkelijk sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, dan zullen er -in samenwerking met brandweer en andere hulpdiensten- aanvullende veiligheidsmaatregelen worden getroffen.

KABELS & LEIDINGEN

Vrijwel alle kabels en leidingen dienen te worden verlegd naar een nieuw tracé, inclusief de hoofdwater- en hoofdgasleiding die het plangebied doorkruist. Het bestaande gasreduceerstation en de transformatorruimte nabij de Bertrand Russellstraat worden wél gehandhaafd.

De nieuwe kabels en leidingen zijn goed inpasbaar. De busbaan in de Julianalaan wordt vrij van kabels en leidingen gehouden, omdat deze is aangewezen als tramreservering. Het plan voorziet niet in een separate kabel- en leidingtunnel; dat is te duur.

In de uitvoeringsfase zal de breedte en ligging van nieuwe kabel- en leidingentracés exact worden bepaald. Vervolgens zal, via de wenstracéprocedure, gestart worden met de voorbereiding en het (gefaseerd) omleggen van kabels & leidingen.



PLANNING & FASERING

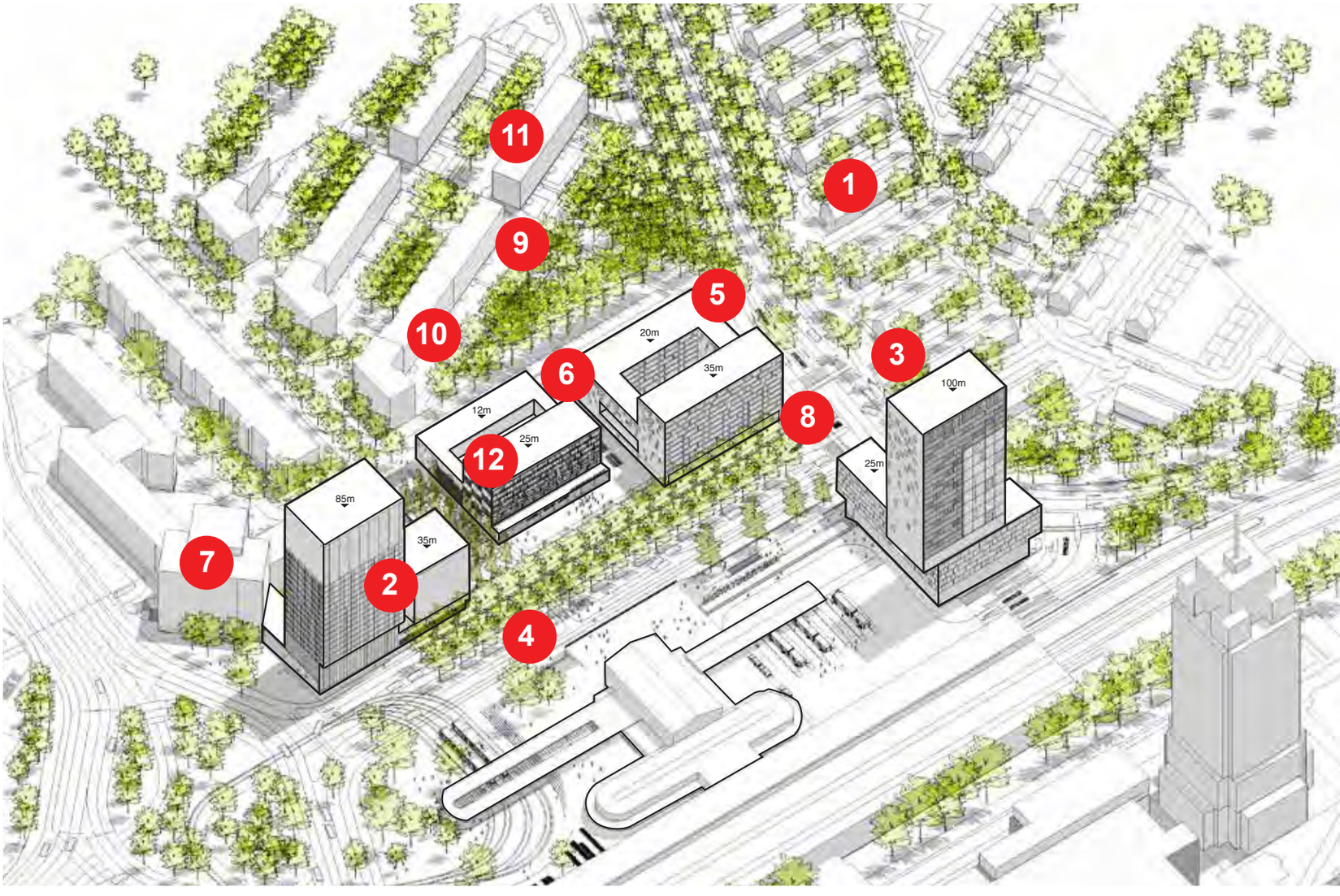
Planvorming

Het schema bevat de projectplanning voor de vervolgstappen na vaststelling van het stedenbouwkundig plan:

De onderhandelingen inzake de ontwikkelrechten starten. De bouwenveloppen vormen het uitgangspunt. De contracten zullen ter goedkeuring aan het gemeentebestuur worden voorgelegd.

Het maaiveldontwerp c.q. inrichtingsplan openbare ruimte wordt opgesteld. Bewoners zijn uitgenodigd om in het ontwerpproces te participeren. Ook dit plan doorloopt inspraak en besluitvorming.

Na vaststelling van het stedenbouwkundig plan wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht. De bouwplannen zullen, parallel hier aan, verder worden uitgewerkt.



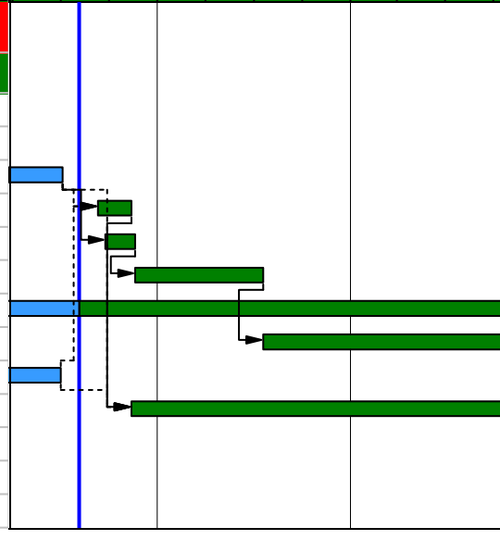
Fasering & uitvoering

Na vaststelling van het maaiveldontwerp kan de engineering en uitvoering (bouwrijp maken, inrichting openbare ruimte ed.) starten:

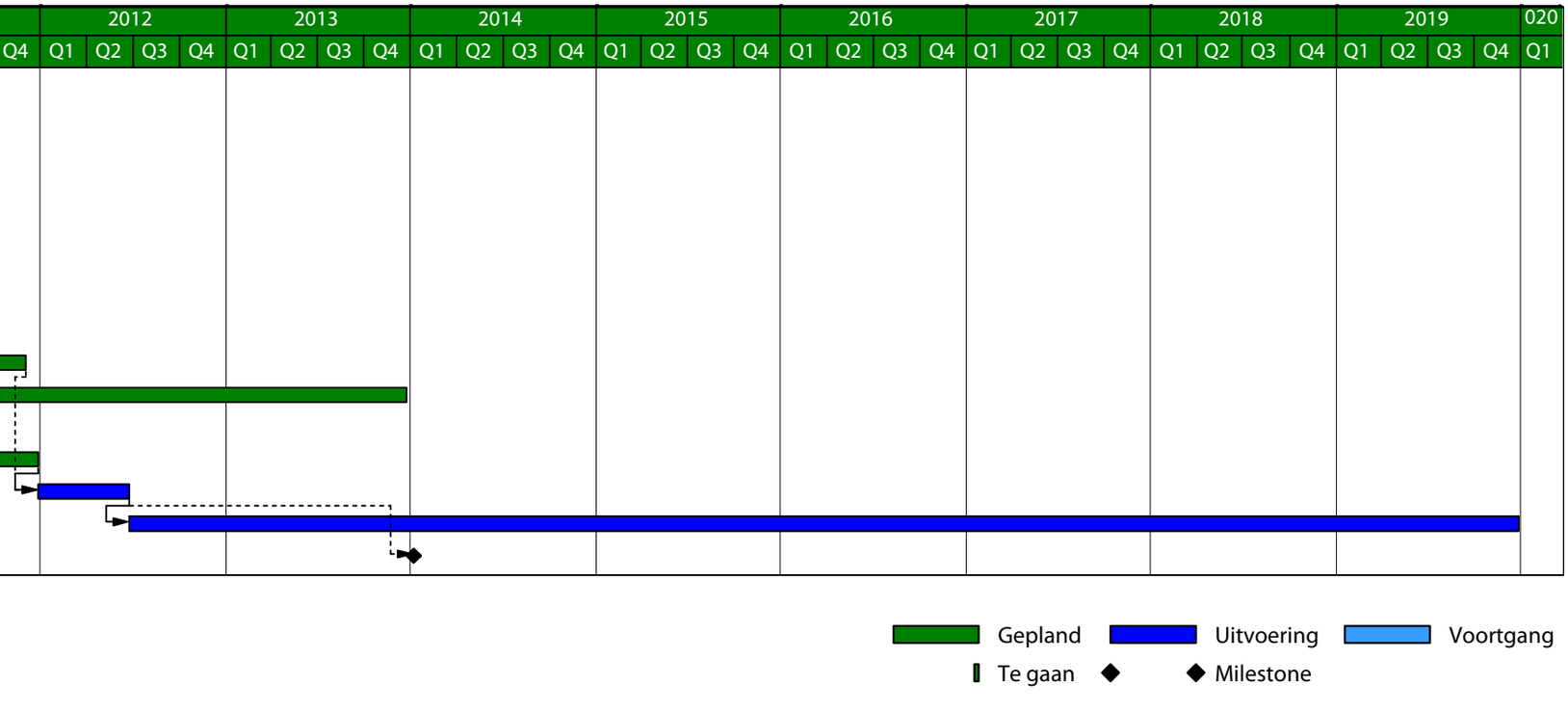
1.	Voorbereidingen Julianaplein en Hugo de Vrieslaan.	2011
2.	Bouwrijpmaken nieuwe tramlus en parkeerplein.	
3A.	Aanleg tramlus, bouw parkeerplein en start BLOK D.	2012
3B.	Start BLOK D.	2014
4.	Nieuw GVB-verblijf en aanleg onbewaakte fietsenstalling.	
5.	Bouwrijpmaken locatie huidige tramlus.	
6.	Inrichting maaiveld Julianalaan.	
7.	Herprofilering Hugo de Vrieslaan en Prins Bernhardplein.	
8.	Inrichting nieuw busstation.	
9.	Bouwrijpmaken gebied ten oosten van Julianalaan.	2017
10.	Start bouw BLOK A, B en C.	
11.	Herprofilering Bertrand Russellstraat.	
12.	Inrichting openbare ruimte, inclusief bomen.	2018

De integrale afstemming tussen vastgoedontwikkeling en inrichting openbare ruimte kan leiden tot wijzigingen in de fasering.

Nr	Activiteit	Duur	Start	Einde
	Amstelpoort	604w	19-May-08	26-Dec-19
	Omgeving Amstelstation	604w	19-May-08	26-Dec-19
	Stedenbouwkundig plan/bouwenveloppen	37w	19-May-08	30-Jan-09
	Inspraak	7w	30-Jan-09	20-Mar-09
	Verwerken inspraakreacties	15w	23-Mar-09	03-Jul-09
	Besluitvorming DB t/m stadsdeelraad	9w	09-Sep-09	09-Nov-09
	Besluitvorming centrale stad SP en grex (investeringsb esluit)	9w	21-Sep-09	18-Nov-09
	Opstellen en onderhandelingen overeenkomsten	35w	19-Nov-09	20-Jul-10
	Voorbereiding maaiveldontwikkeling	152w	21-Jan-09	19-Dec-11
	Bouwplanontwikkeling (eerste bouwblok)	179w	21-Jul-10	23-Dec-13
	Opstellen plan van aanpak bestemmingsplan	20w	16-Feb-09	01-Jul-09
	Bestemmingsplan incl. beroep Raad v. State	111w	10-Nov-09	26-Dec-11
	Uitvoering fase 1 en fase 2 (aanpassing weginfra en bouwrijpmaken)	26w	27-Dec-11	25-Jun-12
	Uitvoering fase 3 t/m 12 (start met nieuwe tramlus)	392w	26-Jun-12	26-Dec-19
	Start uitvoering blok D	0w	06-Jan-14	



Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid & communicatie
Tijdens de uitvoering is overlast niet te voorkomen, maar deze moet zoveel mogelijk worden beperkt. Omdat het Amstelstation en het verkeer in de omgeving tijdens de aanleg goed moet blijven functioneren, wordt gewerkt aan een BLVC-plan. Uitgangspunt is dat de werkzaamheden gefaseerd worden uitgevoerd en, dat waar nodig, tijdelijke voorzieningen zullen worden gerealiseerd. In de ontwerpfase zal het BLVC-plan met de fasering nader worden uitgewerkt.



ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

Het project Omgeving Amstelstation is een complexe opgave door de aanwezigheid van vele actoren met vele onderlinge afhankelijkheden. De ontwikkelingsstrategie moet het project tot een succesvolle realisatie brengen. Deze strategie heeft drie peilers: integrale aanpak, kwaliteitsbewaking en risicobeperking.

Integrale aanpak

Gemeente en marktpartijen hebben samen het stedenbouwkundig plan opgesteld. Marktpartijen hebben bovendien toegezegd dat zij maximaal zullen bijdragen aan gezamenlijke doelstellingen op het gebied van milieu, energie en duurzaamheid.

De samenwerking tussen stadsdeel en centrale stad is, na de komst van het Projectbureau Wibaut aan de Amstel, versterkt. Het project wordt bovendien in nauwe samenhang met andere projecten rondom de Wibautas ontwikkeld.

Bewoners en andere belanghebbenden worden nadrukkelijk uitgenodigd om in de planvorming te participeren. Ook als meningen op het eerste gezicht onverenigbaar lijken te zijn, blijft het streven om op deelaspecten tot overeenstemming te komen.

Kwaliteitsbewaking

De stedenbouwkundig supervisor, aangesteld voor Wibaut aan de Amstel, borgt de ruimtelijke kwaliteit. De verdere kwaliteitsbewaking vindt plaats door de gebruikelijke procedures en regelgeving ten aanzien van bouwvergunningen en werken in de openbare ruimte. Daar waar nodig worden kwaliteitsafspraken in contracten met de marktpartijen vastgelegd (zie ook planvorming).

Risicobeheersing

Het projectbureau Wibaut aan de Amstel draagt zorg voor het risicomanagement. Zij doet dit volgens de systematiek van de Sterke Projecten. Dit houdt in dat mogelijke risico's (organisatorisch, financieel, juridisch, e.d.) periodiek geïnventariseerd worden. Daar waar nodig worden er maatregelen getroffen.

Het projectbureau doet jaarlijks verslag aan het gemeentebestuur. Dit gebeurt in de Financiële Perspectieven, waarin over plankosten en grondexploitatie wordt gerapporteerd.

Economische crisis

De invloed van de recente crisis op de planontwikkeling is onzeker. De gemeente hanteert twee scenario's:

Er is sprake van een tijdelijke terugval van twee a drie jaar, waarna de markt weer herstelt.

Er is sprake van een langdurige vraaguitval naar woningen en commercieel vastgoed.

In het eerste geval zal de markt zich hersteld hebben, voordat de bouw rond het Amstelstation is gestart

Ook in het tweede geval valt de kwetsbaarheid mee. Het aandeel kantoren is relatief klein. De vraag naar woningen zal wellicht dalen, maar blijft -gezien de Amsterdamse woningmarkt- nog altijd aanzienlijk. Marktpartijen hebben dan ook aangegeven dat zij, ook op lange termijn, vertrouwen in de locatie en het plan houden.

Indien onverhoopt de marktomstandigheden daartoe toch aanleiding geven kunnen ontwikkelende partijen, ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan, als zienswijze een verzoek tot bijstelling van het programma indienen.

FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

Inleiding
In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de financiële haalbaarheid van het plan. Aangegeven wordt welke kosten en opbrengsten er in de gemeentelijke grondexploitatie zijn opgenomen en wat het verwachte resultaat is. Tevens wordt iets gezegd over de kansen en risico's en overige geldstromen.

Kosten en opbrengsten
Het plangebied beslaat ca. 76.000 m2, waarvan ca 63.000 m2 openbare ruimte wordt. De belangrijkste kostenposten zijn verhardingen en civiele constructies. De hoogte van deze wordt met name beïnvloed door de kosten van de verplaatsing van de tramkeerlus en de nieuwe infrastructuur. Voor de maaiveldinrichting is uitgegaan van het inrichtingsniveau standaardplus.

Het plangebied omvat 71.000 m2 bruto vloeroppervlak uitgeefbaar programma. De belangrijkste opbrengstenposten zijn de vrijesectorwoningen en kantoren.

Resultaat
De grondexploitatie laat een positief resultaat zien.

Kansen en risico's
Gerealiseerde grondprijzen zijn afhankelijk van marktcondities. Het kantorenprogramma dat opgenomen is, is in het kader van de Plabeka (Platform kantoren en bedrijven) opnieuw aan de hand van zeer strenge criteria gewogen en gehandhaafd. De kansrijkheid en gewenstheid van de kantoren staan niet ter discussie. Verwacht wordt dat de start bouw in 2017 niet nadelig beïnvloed zal worden door de kredietcrisis.

De infrastructurele maatregelen zijn zo goed mogelijk geraamd, maar nooit exact te voorspellen. Het is mogelijk dat aanbestedingen tegenvallen en er de tijdens de uitvoering onvoorziene kosten optreden. Om de risico's zo goed mogelijk te beheersen zal actief risicomanagement gevoerd worden. (zie ook hoofdstuk ontwikkelingstrategie).

Overige geldstromen
Het is mogelijk om een financiële bijdrage van de Stadsregio Amsterdam te verkrijgen voor de verbetering van openbaar vervoer. Het nieuwe busstation is een significante verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Er zal een subsidieverzoek bij de stadsregio ingediend worden.

STADSDEELRAADBESLUIT

STADSDEEL OOST/WATERGRAAFSMEER
besluit deelraad

datum vergadering : 16 november 2009
documentnaam : Raadsbesluit SP Amstelstation
registratienummer : 124169

---

betreft : Vaststelling Stedenbouwkundig Plan Amstelstation en omgeving.

De deelraad van stadsdeel Oost/Watergraafsmeer,

Gezien de voordracht inclusief bijlagen van de Raadscommissie Wonen en Grote Projecten van 12 oktober 2009 en de aanvullende raadsvoordracht van 10 november 2009

b e s l u i t

1) Het Stedenbouwkundig Plan Omgeving Amstelstation d.d. augustus 2009 en de bijbehorende Nota van beantwoording vast te stellen met de volgende wijzigingen ten opzichte van het in de inspraak gebrachte Stedenbouwkundig plan d.d. december 2008, naar aanleiding van de inspraak 2009, de economische crisis, de nieuwe Openbaar Vervoer concessie en de bespreking in eerste termijn tijdens de deelraad van 9 november:

   - De compacte rotonde met onderdoorgang in het Prins Bernhardplein is vervallen. Hierdoor kan het merendeel van de bestaande bomen behouden worden en kunnen de kosten van de tunnelbak bezuinigd worden.
   - Bouwblok 4 (oude nummering) is vervallen, de bouwhoogte van bouwblok A is gewijzigd van 70 naar 85 meter.
   - Het bouwvolume van blok D wordt met 6.000 m2 verminderd tot 19.500 m2, onder handhaving van de maximale bouwhoogte van 100 meter. In de plint van het busstation wordt circa 2.000 m2 bvo extra voorzieningen gerealiseerd. Hierdoor wordt het totale bouwprogramma met 75.000 m2 bvo verlaagd tot 71.000 m2 bvo. Dit is 4.000 m2 bvo lager dan het bouwprogramma van het stedenbouwkundig programma van eisen.
   - Het busstation krijgt een 'adres' aan de nieuwe Julianalaan. De perrons op het busstation zijn een kwartslag gedraaid waardoor de monumentale luifel aan deze zijde van het station zijn oude functie als droogloop weer kan vervullen.
   - De tramkeerlus is uitgebreid en geïntegreerd in de bestaande rotonde op het Prins Bernhardplein. Hierdoor ontstaat een eindpunt voor een tweede eindigende tram. Door de luifel van het station aan de tramzijde te verlengen is een droogloop naar de tramhaltes mogelijk.

2) Waarbij de raad kennis neemt van de wijze waarop de Uitwerkingsrichting 2007 - de door commissie WGP geadviseerde uitwerkingsrichting van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen – vorm heeft gekregen in het Stedenbouwkundig Plan en de resultaten van de participatie die hebben geleid tot de volgende planaanpassingen in het Stedenbouwkundig Plan ten opzichte van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen:

   - Behoud van het zogenaamde 'groentje' bij de Bertrand Russelstraat.
   - Een verlaging van de bouwhoogte in de bebouwing grenzend aan de buurt Julianapark.
   - Gesloten bouwblokken in plaats van open bouwblokken in de bebouwing grenzend aan de buurt Julianapark.
   - Aanbrengen van een duidelijke zichtlijn in de Maliebaan.
   - Oversteekplaatsen voor voetgangers met verkeerslichten en een brede tussenberm in de nieuwe Julianalaan.
   - Een lift vanaf de Julianalaan naar het niveau van de stationshal.
   - Minimaal 91 sociale woningen (30% van 38.000 m2 bvo wonen) omdat voor kwaliteit in plaats van kwantiteit gekozen wordt en er meer sociale woningen in de Parooldriehoek gerealiseerd worden. (In vervolg op raadsbesluit 2005/215889).

3) Kennis te nemen van de financiële paragraaf en grondexploitatie die in december 2009 aan de Gemeenteraad ter vaststelling aangeboden worden. In deze financiële paragraaf worden de opbrengsten aangepast ten gevolge van het verminderen van het programma in bouwblok D met 6.000 m2 en het realiseren van circa 2.000 m2 bvo extra voorzieningen.

4) Kennis te nemen van de reservering in de grondexploitatie ten behoeve van de reconstructie Wibautstraat van spoorviaduct tot Prins Bernhardplein.

5) Kennis nemen van het door het DB vastgestelde niveau van participatie voor het openbare ruimte plan: adviseren. Dit betekent dat het bestuur bepaalt waarover besluiten worden genomen, maar bewoners vraagt om problemen te benoemen en oplossingen te formuleren. Bewoners spelen echt een rol bij de ontwikkeling van beleid, als het bestuur van de ideeën van bewoners wil afwijken, moet zij dat beargumenteren.

6) Het dagelijks bestuur op te dragen om:
   - het verminderen van het bouwprogramma van blok D zoveel mogelijk te realiseren door het verkleinen van het hotel.
   - een uiterste poging te doen om een alternatieve locatie te vinden voor de in- en uitritten van de parkeergarage.
   - voor toren D een prijsvraag uit te schrijven onder drie architectenbureaus, waarbij belangrijke criteria zijn de mate waarin aan de skyline van Amsterdam een mooie, slanke toren wordt toegevoegd en de mate waarin het ontwerp invloed heeft op de bezonning op het Amsteldorp; zowel bewoners (participatieniveau 'adviseren' van de participatieladder van het stadsdeel) als de ontwikkelaar (s) krijgen de gelegenheid om voor deze keuze advies uit te brengen.

7) Vast te stellen het Plan van Aanpak voor een bestemmingsplan Omgeving Amstelstation.

De deelraad voornoemd,

Jan op de Weegh
griffier

Bart Zonnenberg
voorzitter

Afschrift: Projectbureau Wibaut aan de Amstel (3X), sector WW (3X), sector SDW (1X),

COLOFON

Titel
Stedenbouwkundig Plan Omgeving Amstelstation

Ontwerp
Andries Geerse stedenbouwkundige bv, Rotterdam
Madir Shah URBANOFFICE, Amsterdam
Team: Andries Geerse, Madir Shah, Marek Vogt, Peter Bednar

Opdrachtgever
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Versie
1 februari 2010

Projectgroep Amstelpoort
Mariolein Hoevenaar, Fianne van der Veeken
Kari Stötzer, Gert Maat, Geertjan Cronenberg
Leo Rusman, Stephan van Tilburg
Galid Arduin, Robert Verschoor

Supervisie
Ton Schaap

Informatie
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer



Het ontwikkelen van de omgeving van het Amstelstation past in de ambitie van Amsterdam om uit te groeien tot een welvarende en leefbare metropool. Het plan zet daarom in op de realisering van een uitnodigend, levendig en veilig stationsplein waar woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen een plek krijgen.