Gemeente Amsterdam

OMGEVING AMSTELSTATION

BLOKKEN B&C

bouwenvelop



28 november 2017


Grachtengordel
UNESCO werelderfgoed
Berlage's Zuid
Amstel
Amstelstation



Index

INLEIDING 05
Toplocatie in Metropoolregio

PLANCONCEPT 06
Thuiskomen in Amsterdam
Wachten wordt verblijven
Kiezen voor stedelijkheid
Stationsterp in lommerrijke setting

KAVELPASPOORT 15
Twee stadsblokken
Bestemmingsplan
Beeldkwaliteitsparagraaf
Maaiveldontwerp
Leveringsvoorwaarden

BOUWREGELS 25
Stads, elegant en warm
Een voet van 15 meter
Townhouses
Uitstraling: luxe merk
Parkeren in foyer
Inpandige expeditie
Inpandig fietsparkeren
Special op de hoek
Groene ruimte
Blok uit één stuk

BIJLAGEN 40


Hoorn
Alkmaar
Heiloo
Castricum
Uitgeest
Purmerend
Beverwijk
Velsen-Zuid
Zaandam
Broek in Waterland
Bloemendaal
Amsterdam
Heemstede
Diemen
Bennebroek
Gooimeer
Amsterdam-Zuidoost
Amstelveen
Bussum
Lisse
Uithoorn
Hilversum
Mijdrecht
Breukelen
Nieuwkoop
Alphen aan den Rijn
De Bilt
Zeist
Woerden
Boskoop

INLEIDING

Toplocatie in Metropoolregio

De omgeving van het Amstelstation is een toplocatie in de Metropoolregio Amsterdam. Het gebied kenmerkt zich door een perfecte bereikbaarheid per trein, metro, tram, bus en auto. Berlage's Zuid ligt op vijf minuten wandelen, de grachtengordel op vijf minuten fietsen.

De ontwikkeling is inmiddels in volle gang met de Amstel Tower als blikvanger. Deze toren is 100 meter hoog en herbergt 192 appartementen in het middeldure segment, een hotel en parkeergarage. De oplevering staat voor begin 2018 gepland. NS Stations en ProRail starten vervolgens met de restauratie van het stationsgebouw. Ook de openbare ruimte wordt heringericht. Het maaiveldontwerp voorziet onder andere in een nieuw tram- en busstation, een lommerrijk stationsplein en buurtparkje. De gemeente heeft hiervoor in 2016 het uitvoeringskrediet vastgesteld.

De voorgenomen herinrichting creëert ruimte voor de volgende ontwikkelingsfase: BLOKKEN B&C. Twee stadsblokken met wonen, detailhandel, maatschappelijke dienstverlening, horeca en culturele voorzieningen. Het totale bruto vloeroppervlak bedraagt 25.500 m^2. De randvoorwaarden voor de ontwikkeling zijn onder andere vastgelegd in het bestemmingsplan, de beeldkwaliteitsparagraaf en het definitieve maaiveldontwerp.

Thuiskomen in Amsterdam!
De gemeente heeft daarnaast aanvullende criteria opgesteld. De twee nieuwe stadsblokken completeren het ensemble rond het toekomstige stationsplein. Het is daarom belangrijk dat zij als een architectonische familie worden vormgegeven, in schaal, gevelbehandeling én materialisering. De architectuur spiegelt zich aan die van het historische en monumentale stationsgebouw: stads, elegant en warm. Ontwikkelende partijen worden daarnaast uitgedaagd om een open, levendige en adaptieve 'urban plint' te realiseren. Dit is een voorwaarde om een nieuwe en verrassende stedelijke plek te laten ontstaan.

PLANCONCEPT

Thuiskomen in Amsterdam

Veel stations ontwikkelen zich tot anonieme kantoorlocaties, maar aan de voorzijde van dit rijksmonument van architect H.G.J. Schelling (1939) ontstaat de komende jaren een levendig en gemengd stuk stad.

WACHTEN WORDT VERBLIJVEN

Het Amstelstation ontleent haar status als intercitystation vooral aan de efficiënte overstap tussen trein, metro, tram en bus. Die status stond lange tijd ter discussie, mede omdat de station Zuid WTC en Bijlmer steeds belangrijker werden. Het station behoort, echter tot de drukste in de metropoolregio en daarmee in Nederland. De belangrijkste reden voor dat succes is de stormachtige groei van de fiets als voor- en natransport. De herontwikkeling van het stationsgebied voorziet daarom niet alleen in een nieuw tram- en busstation, maar ook in een nieuwe routing en uitgebreide parkeervoorziening voor fietsers.



Herbouw van de droogloop
architect: Office WINHOV

Stand van zaken begin 2018

De bussen gaan terug naar hun 'historische' plek aan de zuidzijde van het Amstelstation. Zij staan dan op de parkeergarage van de Amstel Tower (in aanbouw), waar ook een nieuwe taxistandplaats zal worden ingericht. Het tramstation verhuist in 2018 van haar huidige 'achteraf plek' naar de hoofdingang aan de noordzijde van het station. NS Stations en ProRail hebben intussen opdracht gegeven voor het maken van een architectonisch masterplan voor het monumentale stationsgebouw. Dat is een overkoepelende paraplu ten behoeve van tientallen grote en kleine ingrepen, waaronder uitbreiding van de ondergrondse fietsenstalling en verbreding van (rol)trappen.





Impressie van de Amstel Tower
ontwikkelaar: Provast
architect: Powerhouse Company

KIEZEN VOOR STEDELIJKHEID

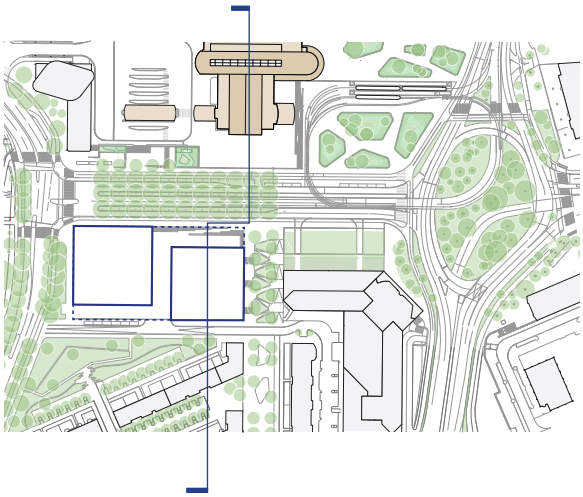
Amsterdam heeft de ambitie om uit te groeien tot een leefbare en welvarende metropool. De ontwikkeling van de omgeving van het Amstelstation past daarbij. De bebouwing is ronduit stedelijk, in programma én vorm. Wonen voert de boventoon.

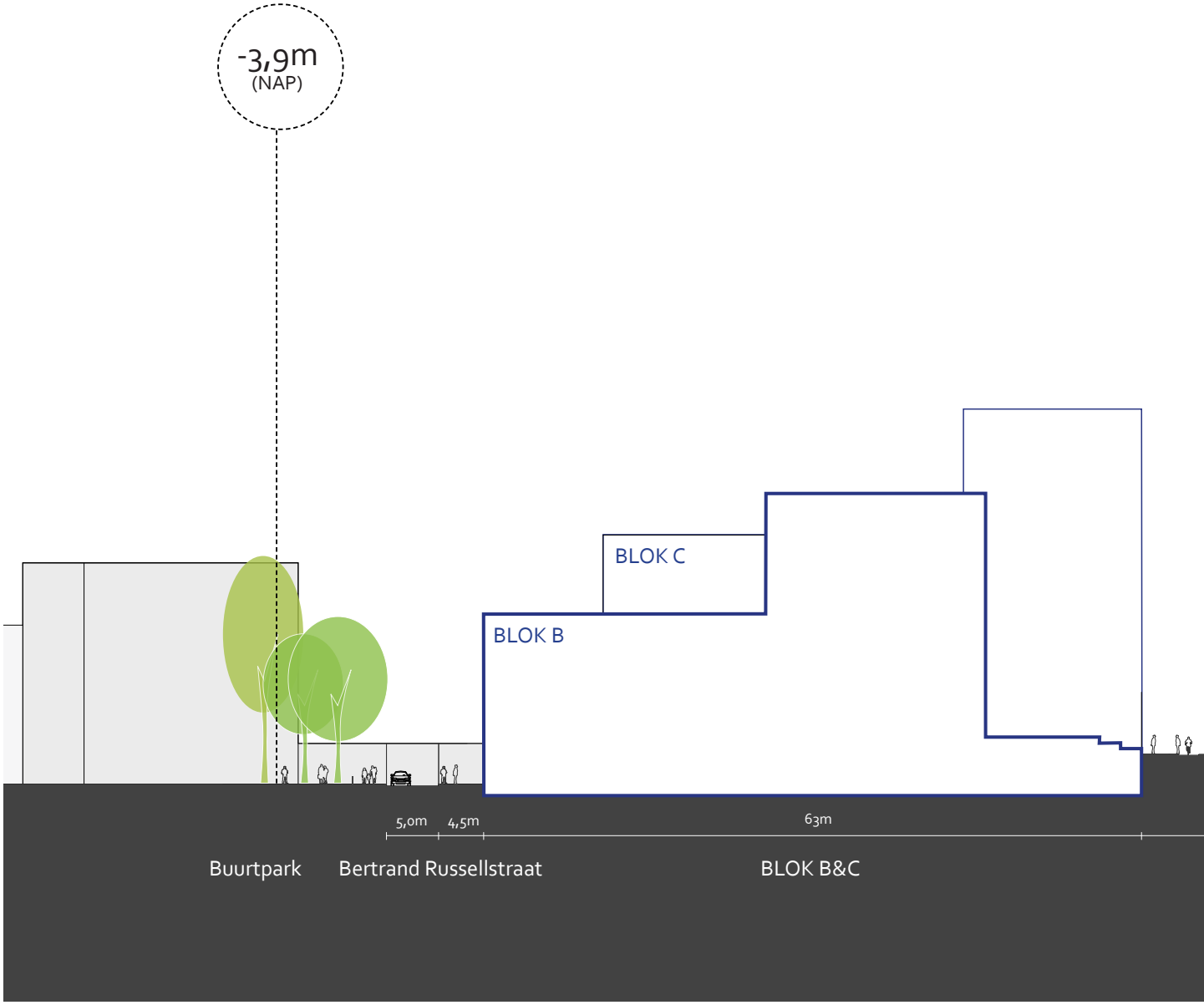
	bruto vloeroppervlak	aandeel wonen	aandeel niet-wonen	parkeervoorziening
Amstel Tower	21.500 m²	65%	35% - hotel en voorzieningen	171 pp
BLOKKEN B&C	25.500 m²	80%	20% - detailhandel, horeca en voorzieningen	n.t.b.

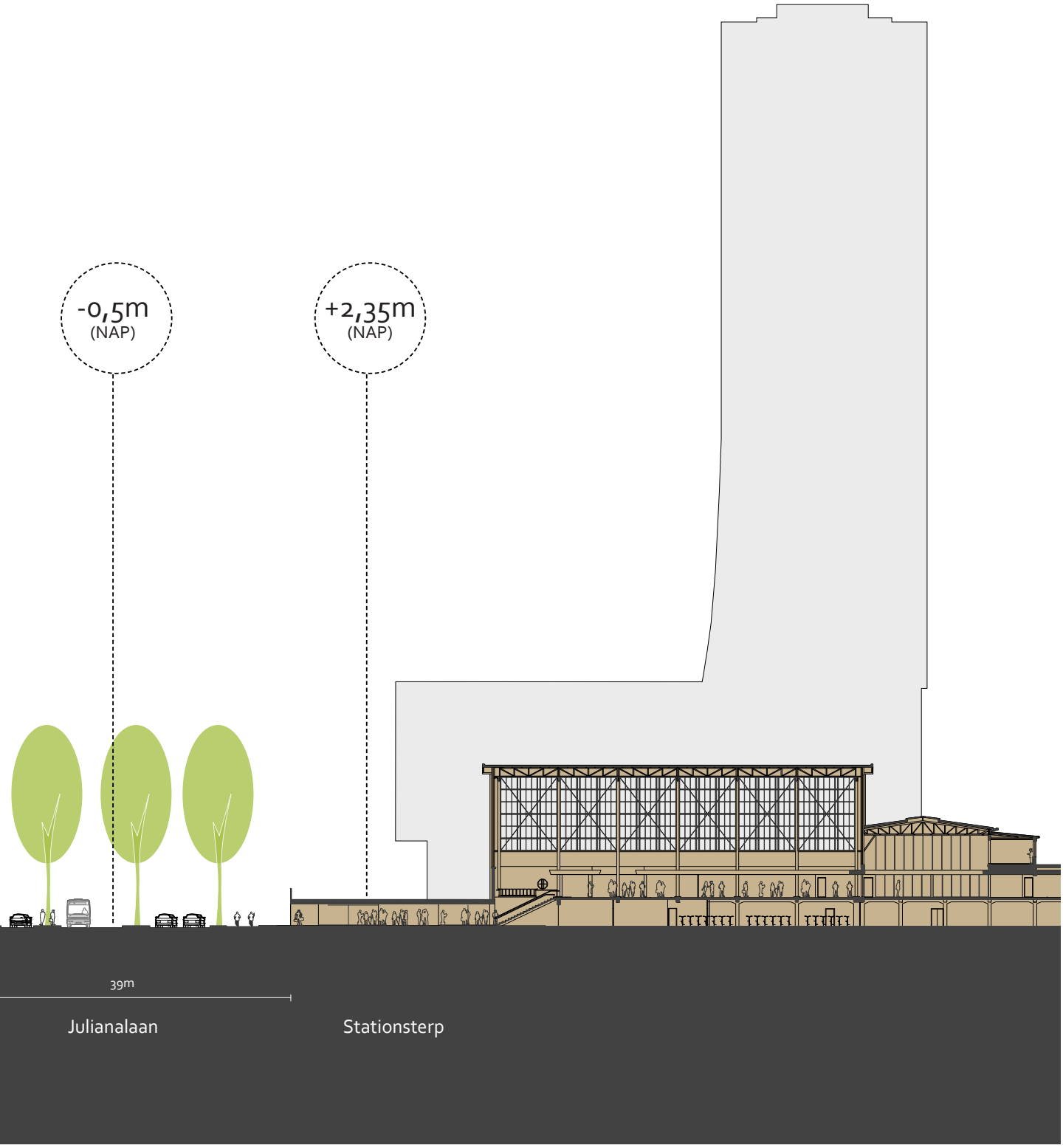
De nieuwbouw maakt letterlijk een ruimte rondom het stationsgebouw. Dit nieuwe stationsplein richt zich op de Wibautas - en daarmee op de stad. Staat een reiziger op het autovrije 'balkon' voor het station, dan kijkt hij tevens over de Maliebaan uit. Die vormt een verwijzing naar Van Eesteren's zichtlijn over de (toen nog open) polderkamer. De bouwhoogte loopt op van 12 meter aan de kant van het Julianapark tot 100 meter bij het station. Daarmee worden de hoogteverschillen in het maaiveld, die voortkomen uit de verschillende polderniveaus, extra geaccentueerd.

Het stedenbouwkundige plan (2009) voorzag oorspronkelijk in bebouwing op de kop van de Nieuwe Julianalaan - pal voor het zogenaamde Amstelgebouw. Dit voorstel is niet in het bestemmingsplan geëffectueerd. De gemeente sluit niet uit dat daar op termijn een partiële -dan wel integrale- herontwikkeling plaatsvindt, maar adviseert de ontwikkelende partij van BLOKKEN B&C om de huidige status quo als uitgangspunt te nemen.

Stand van zaken 2017
De Amstel Tower is thans in aanbouw. De toren met bijbehorende parkeergarage annex busstation valt binnen het bestemmingsplan Amstelstation e.o. (vastgesteld: 16 oktober 2012). Voor de realisering van BLOKKEN B&C was een 1e herziening nodig. Op 8 november 2017 is deze herziening gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad. Na afloop van de beroepstermijn op 4 januari 2018 is de herziening in werking en onherroepelijk.




-3,9m
(NAP)
BLOK C
BLOK B
5,0m
4,5m
63m
Buurtpark
Bertrand Russellstraat
BLOK B&C


-0,5m
(NAP)
+2,35m
(NAP)
39m
Julianalaan
Stationsterp



Impressie van busplatform



Impressie van voorplein



Impressie van Julianalaan en stationsterp

Ruimte en Duurzaamheid Gemeente Amsterdam
Landschapsarchitecten: Ruwan Aluvihare & Lyanne van Diepen

VAN TERP NAAR PLEIN

De omgeving van het Amstelstation is in de loop van de jaren ingrijpend veranderd. Eerst lag het station op een terp met vrij uitzicht over de polder. Inmiddels ligt het middenin de stad, waar een nieuw plein omringd door bebouwing zal ontstaan.

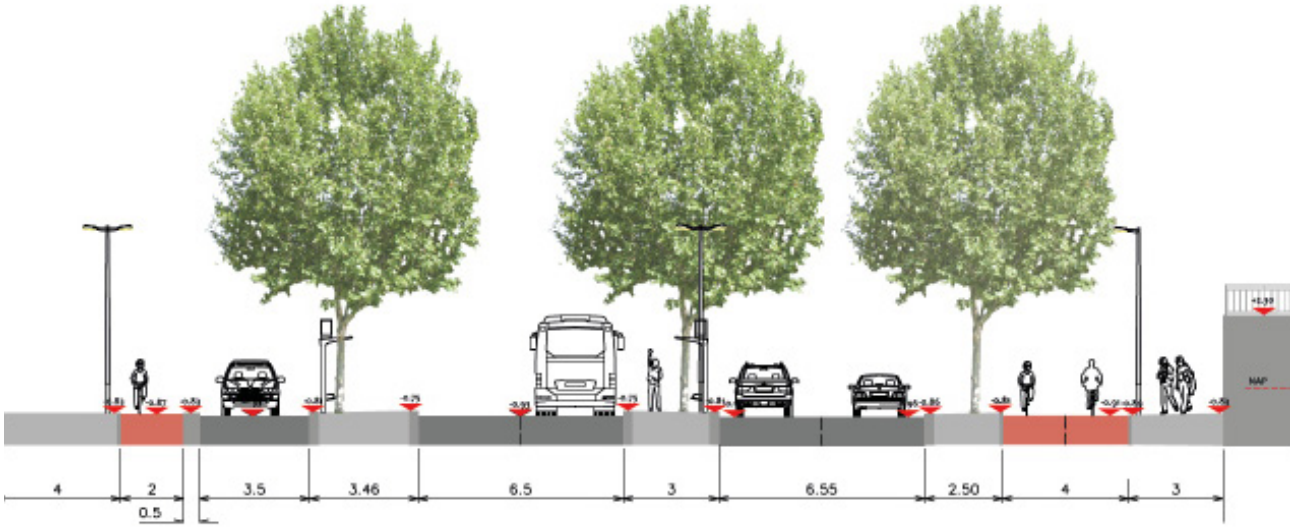
De herinrichting van de openbare ruimte is bedoeld om de ruimtelijke structuur van het gebied, die in de loop van de jaren verrommeld is, weer leefbaar en aantrekkelijk te maken. De karakteristieke hoogteverschillen in het maaiveld spelen daarbij een belangrijke rol. Het Amstelstation ligt in de toekomst op een autovrije 'terp', zodat reizigers op een comfortabele en veilige manier naar het nieuwe tram- en busstation kunnen wandelen. Deze stationsterp krijgt een stenig karakter als contrast met de uitbundig groene stedelijke ruimte richting de Wibautas.

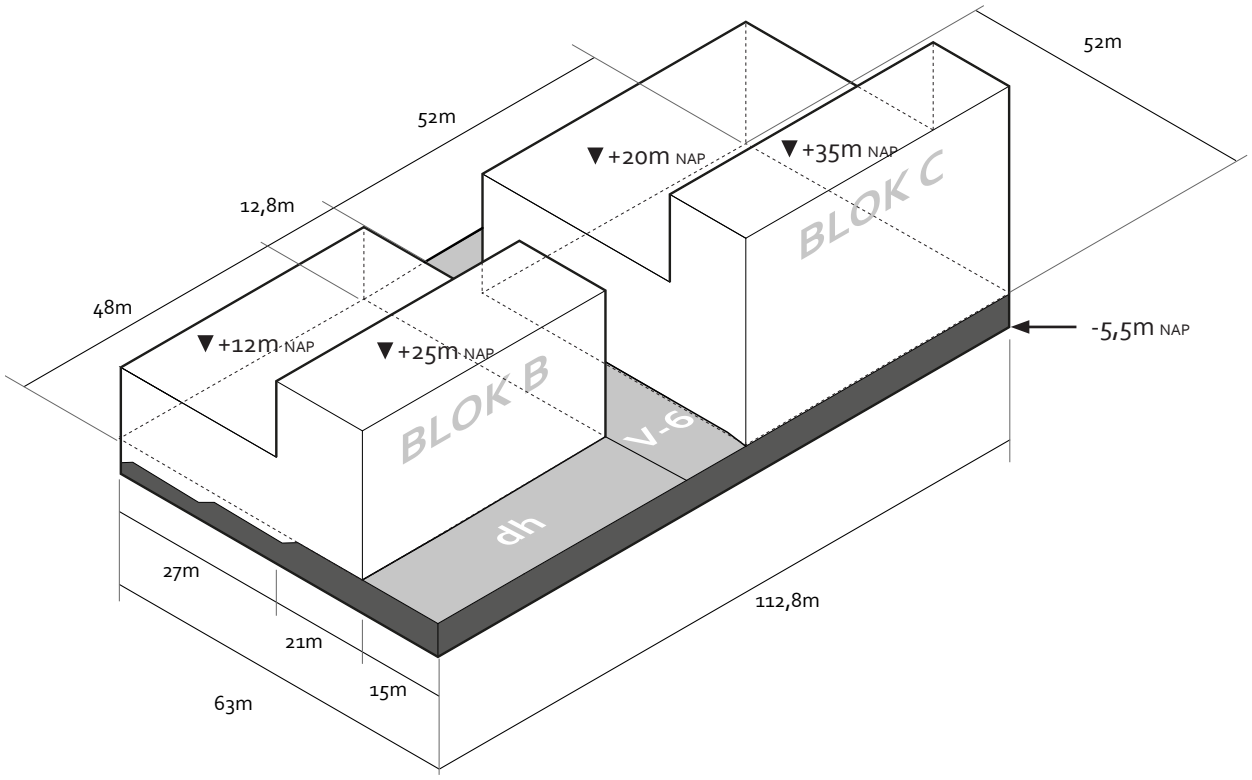
Reizigers hebben vanaf de terp een vrij zicht op de eveneens lommerrijke Julianalaan. Het profiel voorziet in gescheiden verkeersruimte voor voetgangers, fietsers en auto's. De busbaan in het midden van de straat kan op termijn 'vertramd' worden. Ter hoogte van de toekomstige winkels wijkt de bebouwing. De ruimte die daar ontstaat moet -net als het lager gelegen buurtparkje- uitgroeien tot een ontmoetingsplek voor bewoners uit het Julianapark, Amsteldorp en de andere buurten van de Watergraafsmeer. Deze ruimte staat evenwel niet op zichzelf, maar is onderdeel van het veel grotere plein dat het Amstelstation, de Amstel Tower, Dauphine en BLOKKEN B&C met elkaar verbindt.

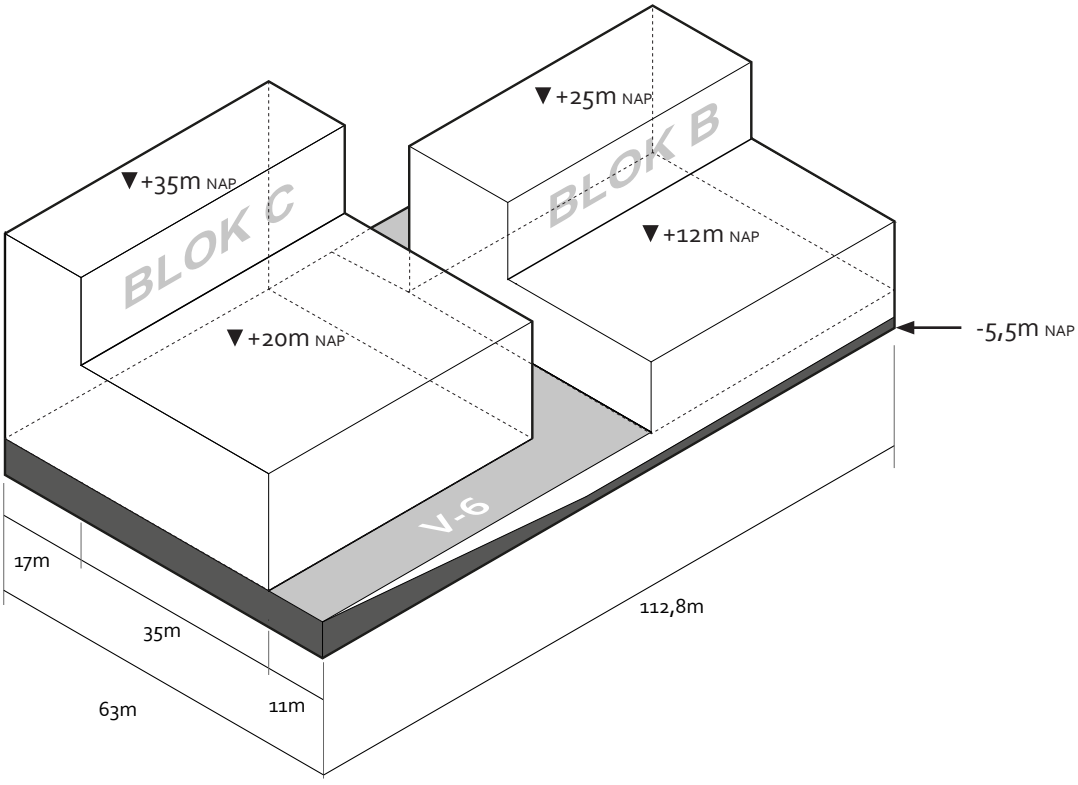
Stand van zaken 2017

De gemeenteraad heeft op 5 oktober 2016 het definitieve maaiveldontwerp plus het bijbehorende uitvoeringskrediet vastgesteld. De verschillende onderdelen van het ontwerp worden in de periode 2017-2023 uitgevoerd. Het buurtparkje is in 2016 opgeleverd. Om de bouw van de Amstel Tower mogelijk te maken, is tevens een tijdelijk busstation aangelegd. Bussen en trams verhuizen in 2018-2019 naar hun definitieve plek - ter weerszijden van de stationsterp. Vervolgens kan de Julianalaan in haar definitieve vorm worden aangelegd.

Toekomstig profiel Julianalaan







Maximaal volume conform bestemmingsplan.

KAVELPASPOORT

Twee stadsblokken

BESTEMMINGSPLAN

De beide stadsblokken vallen binnen het bestemmingsplan Amstelstation e.o. / 1e herziening (de 1e herziening is gewijzigd vastgesteld op 8 november 2017). Stadsblok B heeft daarin de bestemming Gemengd - 1. Binnen deze bestemming mogen de functies wonen, detailhandel, maatschappelijke dienstverlening, horeca 1/3/4 en culturele voorzieningen worden gerealiseerd. Het bruto vloeroppervlak bedraagt maximaal 11.500 m² en de verdeling naar functie is als volgt:

Wonen	min. 7.000 m²	max. 8.000 m²
Detailhandel	min. 3.500 m²	max. 4.500 m²*
Overige voorzieningen	n.v.t.	max. 1.000 m²

* Waarvan minimaal 1 supermarkt; waarbij het totale bvo voor supermarkt conform bestemmingsplan maximaal 2.500 m2 mag bedragen, verdeeld over maximaal twee vestigingen.

Stadsblok C heeft de bestemming Wonen. Binnen deze bestemming mogen de functies wonen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, zakelijke dienstverlening, horeca 1/3/4 en culturele voorzieningen worden gerealiseerd. Het bruto vloeroppervlak bedraagt maximaal 14.000 m² en de verdeling naar functie is als volgt:

Wonen	min. 12.500 m²	max. 13.500 m²
Detailhandel	n.v.t	max. 500 m²
Overige voorzieningen	n.v.t.	max. 1.500 m²

Het gehele kavel heeft een oppervlak van circa 7.100 m². De footprint van stadsblok B bedraagt maximaal 2.300 m²; de footprint van stadsblok C bedraagt maximaal 2.700 m². De resterende ruimte (circa 2.100 m²) is openbaar gebied en heeft de bestemming Verkeer - 6. Binnen deze bestemming kan onder het maaiveld een parkeervoorziening worden gerealiseerd. Ter plaatse van de functieaanduiding dh mag dat ook een ondergrondse winkelvoorziening zijn.

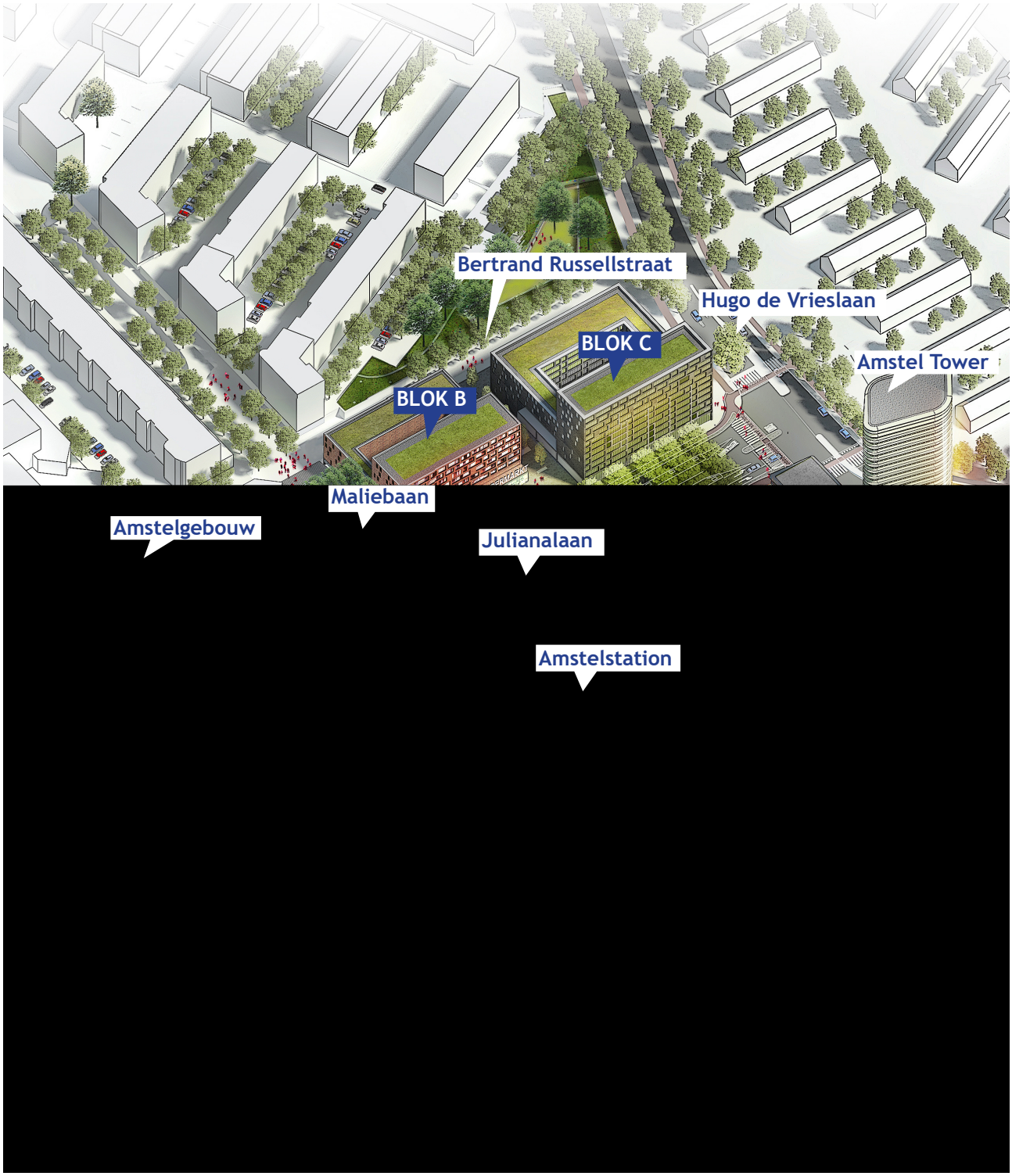
De parkeerbehoefte, expeditie en goederenontvangst, technische voorzieningen ed. dienen inpandig te worden opgelost. Deze vierkante meters tellen niet mee bij de bepaling van het bruto vloeroppervlak. De gebouwde parkeervoorziening heeft een capaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen en wordt vanaf de Bertrand Russellstraat ontsloten. Er gelden derhalve geen minimum parkeernormen; ook de verdeling van de beschikbare capaciteit is vrij. De gemeente geeft geen vergunning voor parkeren op straat voor bewoners af.

Deze beschrijving van het bestemmingsplan is niet volledig. Kijk voor het volledige document op www.ruimtelijkeplannen.nl

Aanvullende kavelregels

In het totale voorzieningenprogramma moet een broedplaats van tenminste 500 m² worden gerealiseerd. Broedplaatsen zijn gebouwen met ateliers, expositie- en projectruimten, soms woonruimte of ongewone horeca. Er is sprake van een hoofdhuurder (een broedplaatsbeheerder) die de ruimten in de broedplaats onderverhuurd aan kunstenaars, ambachtslieden, culturele en creatieve bedrijfjes. In broedplaatsen ontmoeten ideeën en mensen elkaar. Er vindt productie plaats van kunst, cultuur en wijkprogrammering. De broedplaatsen vormen gemeenschappen met meerwaarde en betekenis voor de betrokken creatieven zelf, de wijk en de creatieve stad Amsterdam. Voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisaties/organisaties/bureau-broedplaatsen/loket-broedplaatsen/.

Kijk voor het volledige document in de bijlage (Visiedocument Broedplaats, 2016).



Vogelvlucht (let op: het definitieve maaiveldontwerp wijkt op onderdelen af).

BEELDKWALITEITSPARAGARAAF

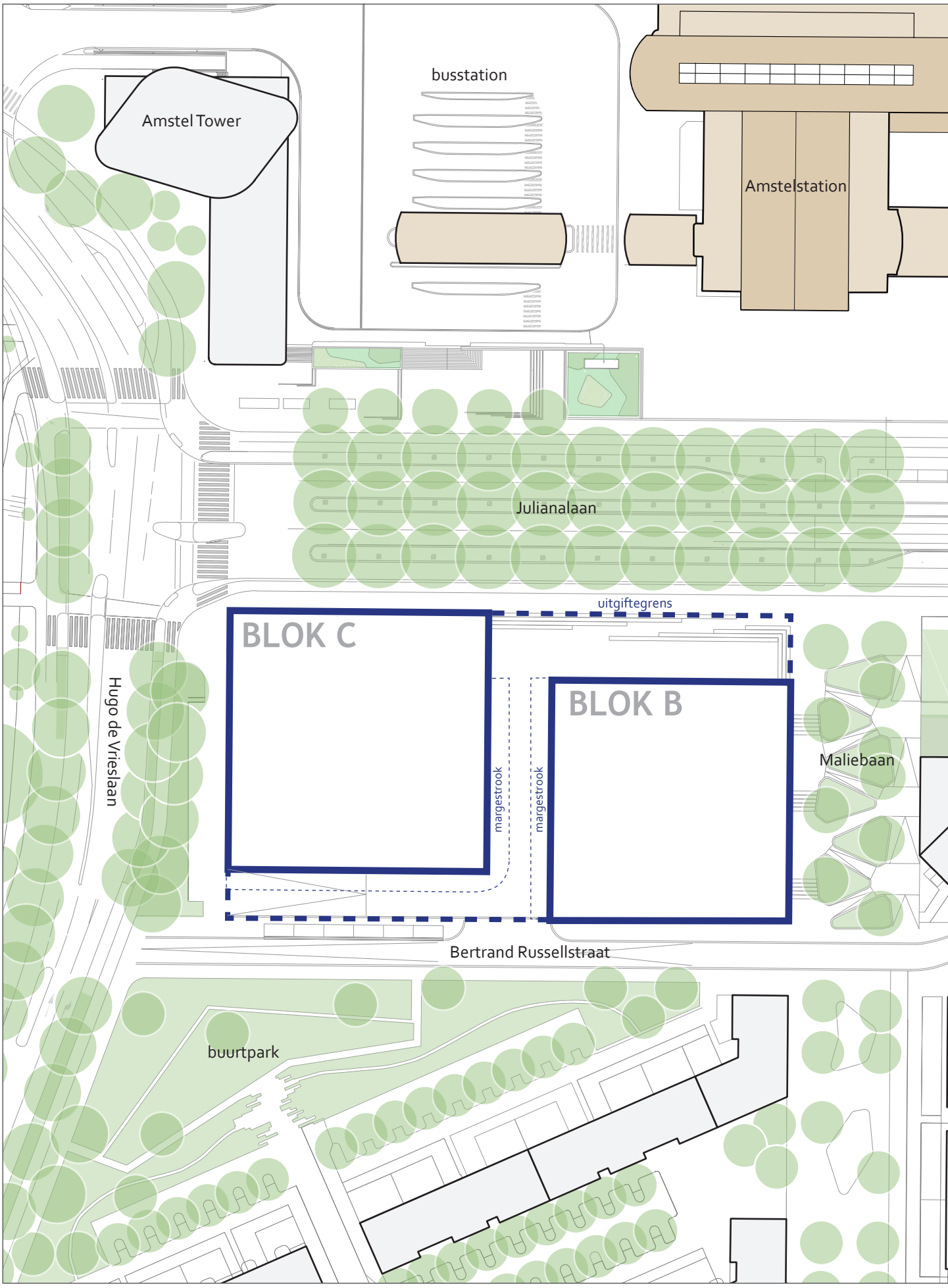
De omgeving van het Amstelstation is een 'transformatiegebied', waarvoor een beeldkwaliteitsparagraaf is opgesteld (vastgesteld: 16 oktober 2012).

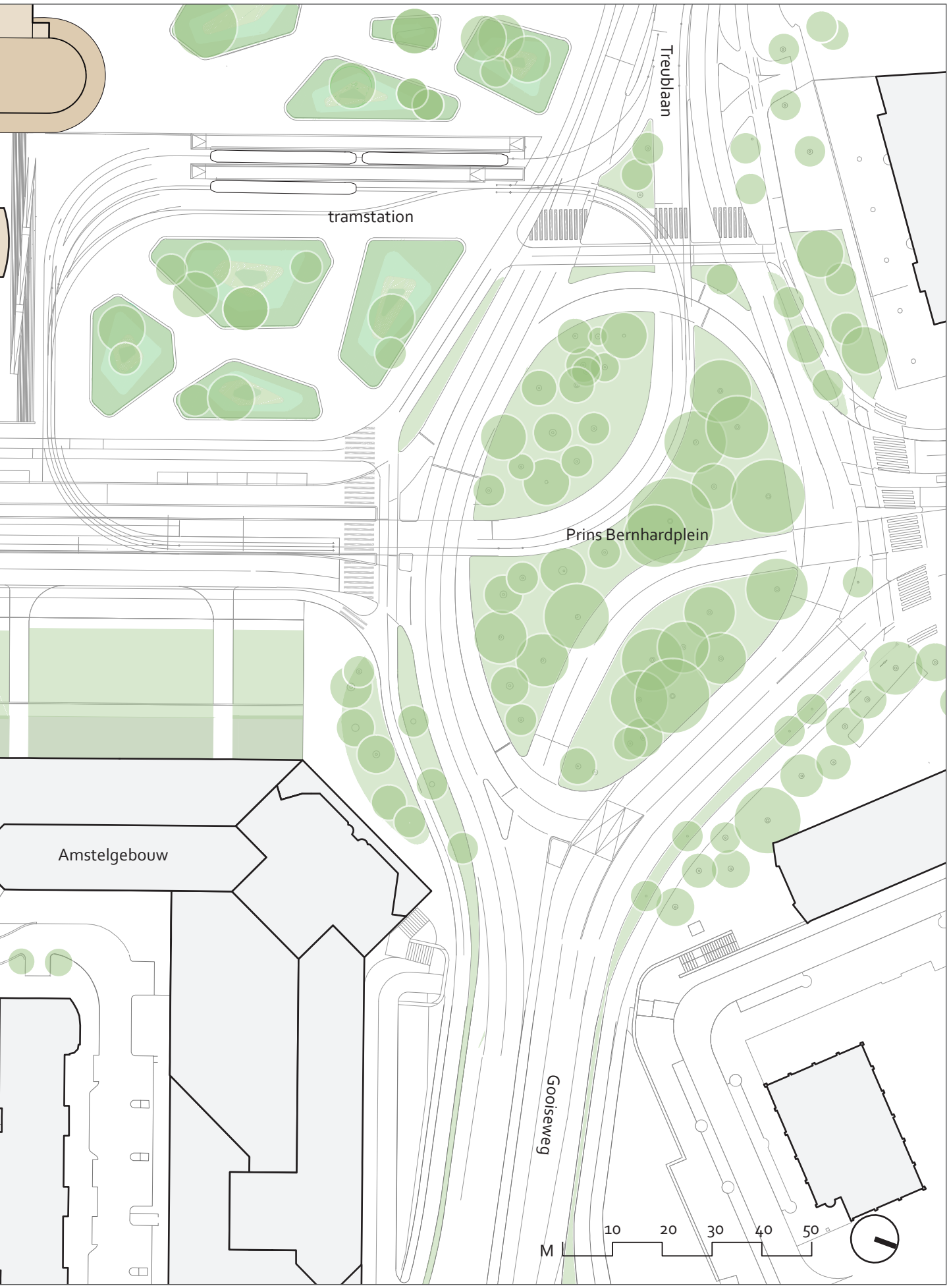
De beide stadsblokken zijn onderdeel van een compositie die een stedelijke ruimte met levendige functies rondom het Amstelstation schept. De gebouwen hebben een alzijdige oriëntatie. De plint is extra hoog en heeft een chique en uitnodigend karakter. De winkelentrees liggen aan de Julianalaan. Winkels en/of horeca 'op de hoek' manifesteren zich ook richting de Maliebaan en de wandelroute naar het buurtparkje. Ontspannen wonen 'met de voordeur aan de straat' bepaalt het beeld langs de Bertrand Russellstraat. Het laden & lossen vindt hier volledig inpandig plaats. De ingang wordt bij voorkeur gecombineerd met die van de parkeergarage en oogt als een zorgvuldig vormgegeven 'minor detail'.

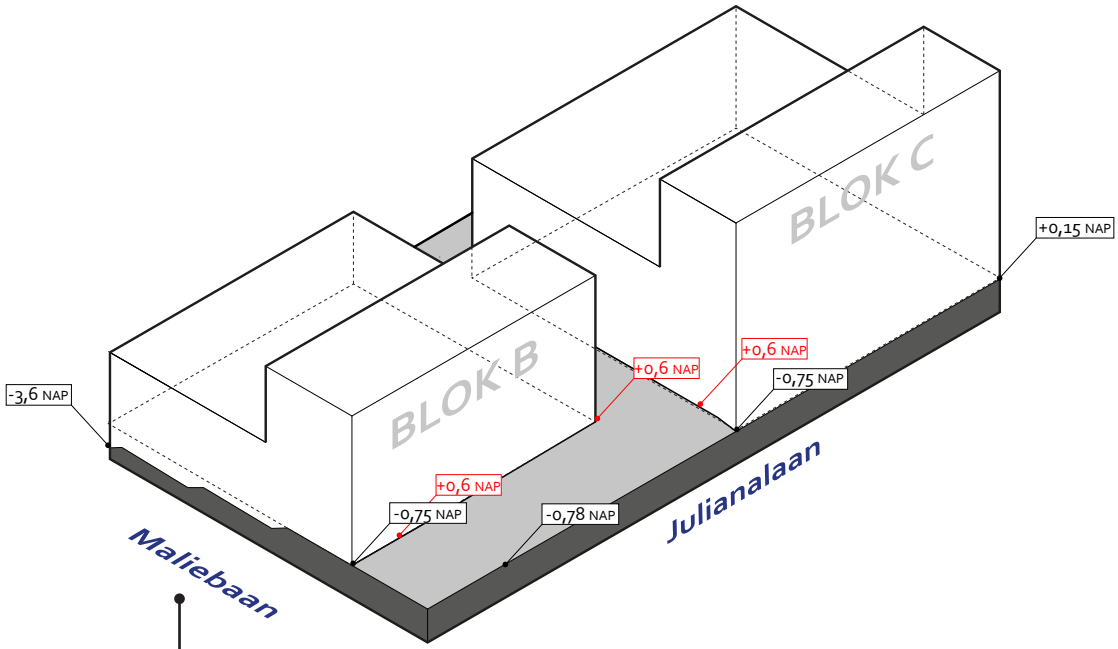
De blokken hebben een eenduidige kwaliteit en expressie rondom. Wonen en winkelen gaan niet schuil achter formele en gesloten gevels, maar mogen gezien worden. Het hoogteverschil in het plein zou kunnen worden benut om zelfs de ondergelegen supermarkt zichtbaar te maken. Ook de woningen hebben een open relatie met de straat. Galerijen zijn, zeker langs de Julianalaan, Hugo de Vrieslaan en Bertrand Russellstraat, ongewenst. Worden galerijen, balkons ed. toegepast, dan zijn ze opgenomen in het hoofdvolume. Datzelfde geldt voor de 'vijfde gevel' met technische installaties ed. Die dient als een integraal onderdeel van de architectuur te worden behandeld.

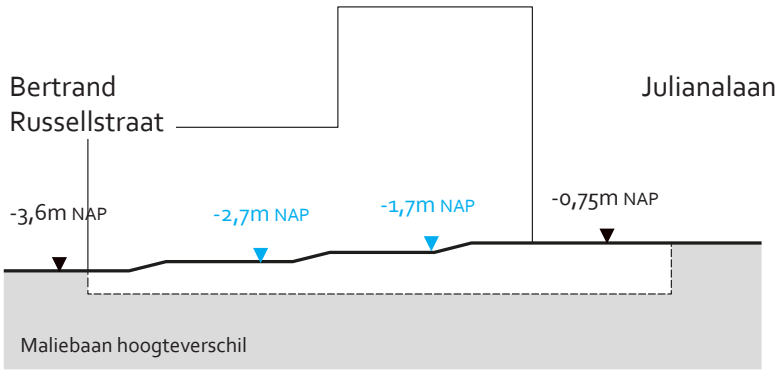
De Supervisor Amstelstation heeft een jurerende rol tijdens de selectieprocedure. Is de geselecteerde marktpartij bekend, dan volgen toetsing van het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp in het 'suoervisieoverleg Amstelstation'. De 'supervisor' zendt het uiteindelijke advies aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit die de omgevingsvergunning behandelt.

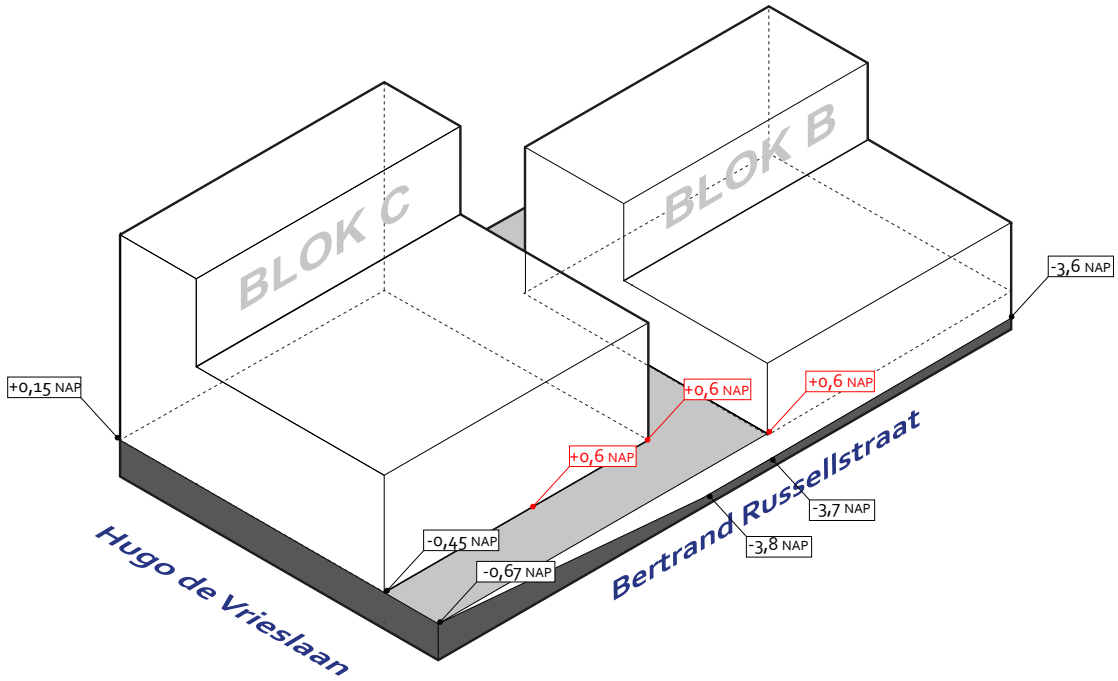
Deze beschrijving van de beeldkwaliteitsparagraaf is niet volledig. Kijk voor de volledige tekst op https://oost.raadsinformatie.nl/document/220797/1 Met betrekking tot dit document, zijn er twee wijzigingen van toepassing. De entree van de appartementen in BLOK B hoeft niet persé aan de Maliebaan te liggen (pag. 22). Bovendien worden er geen eisen gesteld met betrekking tot de kleur van BLOKKEN B&C (pag. 23, 29). Galerijen zijn aan alle buitenzijden van de blokken ongewenst. Dat geldt ook voor het naar boven uitstekende volumen van de BLOKKEN B&C (pag.23,29).


busstation
Amstel Tower
Amstelstation
Julianalaan
uitgiftegrens
BLOK C
BLOK B
Hugo de Vrieslaan
margestrook
margestrook
Maliebaan
Bertrand Russellstraat
buurtpark


Treublaan
tramstation
Prins Bernhardplein
Amstelgebouw
Gooiseweg
M
10
20
30
40
50


BLOK C
BLOK B
-3,6 NAP
+0,15 NAP
+0,6 NAP
+0,6 NAP
-0,75 NAP
+0,6 NAP
-0,75 NAP
-0,78 NAP
Maliebaan
Julianalaan


Bertrand
Russellstraat
Julianalaan
-3,6m NAP
-2,7m NAP
-1,7m NAP
-0,75m NAP
Maliebaan hoogteverschil


BLOK C
BLOK B
+0,15 NAP
-3,6 NAP
+0,6 NAP
+0,6 NAP
+0,6 NAP
-3,7 NAP
-3,8 NAP
-0,45 NAP
-0,67 NAP
Hugo de Vrieslaan
Bertrand Russellstraat

MAAIVELDONTWERP

Het maaiveldontwerp rond de BLOKKEN B&C is gebaseerd op het voorlopig ontwerp voor het gehele plangebied Amstelstation e.o. dat in 2011 is vastgesteld. Daarin zijn de kenmerkende sprongen tussen het spoor- en polderniveau gedramatiseerd. Het stationsgebouw van architect H.G.J. Schelling wordt op een strak gevormde 'pedestal' geplaatst. Een monumentale trappartij vormt de overgang naar het zachte en groene stationsplein. De rijbaan die nu nog vlak voor het station ligt, wordt in oostelijke richting opgeschoven en komt op het niveau van de benedeningang. Dankzij deze nieuwe Julianalaan, die met drie rijen bomen wordt bedekt, ontstaat er vlak voor het trein- en busstation ruimte voor een autovrij balkon waar bezoekers van het uitzicht kunnen genieten.

Het voorlopig ontwerp voor de directe stationsomgeving is uitgewerkt in een definitief ontwerp dat in 2017 is vastgesteld (zie bijlage). De pedestal en het stationsplein worden in twee kleuren baksteen met natuurstenen details uitgevoerd. De type graniet benadert de kleur en textuur van het materiaal dat Schelling in zijn ontwerp gebruikte. De rest van het gebied, zoals de Julianalaan, wordt volgens het Amsterdamse beleid ingericht. Het ambitieniveau is ´Puccini +'. Concreet betekent het dat er een hoogwaardige betonsteen (Breccia antraciet) wordt toegepast.

Het voorlopig ontwerp rondom de BLOKKEN B&C is nog niet uitgewerkt in een definitief ontwerp. Dit zal parallel aan het ontwerpproces van de gebouwen gebeuren, zodat binnen en buiten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Het hoogteverschil tussen de oostzijde (Julianalaan; -1,00 meter NAP) en westzijde (Bertrand Russelstraat; -4,00 meter NAP) is essentieel. In het verlengde van de Maliebaan wordt die overbrugd door 'Spaanse trappen' met een voor rolstoelers geschikte hellingbaan. Deze worden in dezelfde stijl als het stationsplein ingericht. Ook de praktische voordelen van het hoogteverschil moeten worden benut. Het biedt immers de kans om de supermarkt en parkeergarage op efficiënte en elegante wijze te integreren. Het laad- en losdok ten behoeve van de supermarkt en andere winkels heeft een minimale vrije hoogte van 4,20 meter. Dit betekent dat het maaiveld rond de BLOKKEN B&C zal moeten worden opgehoogd tot maximaal +1 meter NAP.

De peilmaten aan de randen van de bouwenvelop liggen grotendeels vast. Op enkele locaties wordt een marge aangeboden om gebouw en maaiveld goed op elkaar te laten aansluiten; check de tekening voor de details (blauw +\- 0,20 m; rood +\- 0,40 m).

De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor het ontwerp van de openbare ruimte boven de supermarkt en parkeergarage. Het ontwerp omvat tevens ontwerp en aanleg van de trap en hellingbaan aan de westzijde (Julianalaan) en het balkon met gemetselde muur annex valbeveiliging van 1,10 meter hoog aan de oostzijde (Bertrand Russelstraat). Het ontwerp zal door de supervisor worden getoetst. De gemeente legt deze openbare ruimte tussen de BLOKKEN B&C aan. De valbeveiliging (balustrade) langs de Bertrand Russellstraat moet op de dragende wand van de parkeergarage (gevel aan straat) worden bevestigd en door de ontwikkelende partij worden aangelegd. Het ambitieniveau is ´Puccini +'. Langs de gemarkeerde gevels mag een semi-openbare margestrook van maximaal 3,90 meter breed worden aangelegd. De architect van de gebouwen creëert hier een integraal en uniforme beeld, hetgeen door de supervisor zal worden getoetst. Wordt gekozen voor een groene inrichting, dan mag er maximaal 0,40 meter tuinaarde t.o.v. de hoogte van het aangrenzende openbare maaiveld worden aangebracht. De architect ontwerpt in dat geval ook de grondkering. De eventuele afscheiding heeft een maximale hoogte van 0,80 meter; een mobiele versie, zoals die met groencontainers op wielen, behoort tot de mogelijkheden. De ontwikkelende partij legt de margestrook aan.

De gemeente legt de gebruiksrechten van de semi-openbare margestrook contractueel vast. Daarin zal tevens het exacte aantal fietsparkeerplekken voor bezoekers worden opgenomen dat binnen de margestrook een plek moet krijgen. Dit aantal hangt ondermeer af van het aantal woningen dat zal worden gerealiseerd, alsmede de entrees daarvan.

Op het maaiveld, inclusief de margestroken, binnen en rondom van BLOKKEN B&C moet rekening worden gehouden met de Eurocode verkeersbelasting, bij vrije rijbaanindeling, van maximaal 2.000 zware voertuigen per jaar per rijstrook, met (minimaal) 0,5 meter verharding/grond (10 kN/m^2, exclusief afschot). Een uitzondering is de trap en hellingbaan aan de westzijde (Julianalaan). Daar mag worden gerekend met op de hellingbaan een belasting van een Branpolance (volgens de CVC H13)(laststelsel voormalige verkeersklasse 30(0)). Op de aangrenzende trappen (Julianalaan) en bij de 'Spaanse trappen' (Maliebaan) mag worden gerekend met een belasting van 10 kN/m^2. Om tekening van zettingen in de omgeving te beperken, moeten ter plaatse van de in- en uitrit van laden en lossen stootplaten worden toegepast. Bij de rest van de omtrek van de BLOKKEN B&C moet rekening er mee gehouden worden dat bij zettingen van de omringende bestrating de afwerking van het gebouw ver genoeg onder maaiveld door loopt en aansluitende bestrating niet deels gefundeerd word. Bij de 'Spaanse trappen' moet de gevel afwerking tot een halve meter onder maaiveld doorlopen.

De route voor hulpdiensten dient in overleg met de brandweer te worden vormgegeven. Straatverlichting wordt aan de gevels bevestigd, waarbij de bedrading zorgvuldig in overleg met de gemeente wordt ingepast. Regenwater wordt binnendoor via de gebouwen afgevoerd of gaat buitenlangs met een directe koppeling aan de gemeentelijke voorziening. Het onderhoud ligt in het laatste geval geheel bij de gemeente. Gezien de geringe dekking boven de supermarkt en parkeergarage, kunnen daarin echter geen kabels en leidingen worden verwerkt.

Deze beschrijving van het definitieve maaiveldontwerp en van de randvoorwaarden openbare ruimte BLOKKEN B&C is niet volledig. Kijk voor het volledige document in de bijlage (Definitief Ontwerp stationsgebied Amstelstation, 2016 & Randvoorwaarden openbare ruimte BLOK B&C, 2017) .

LEVERINGSVOORWAARDEN

Waterberging

Bij de gebouwen moet hemelwater worden vastgehouden. De waterberging moet aan de volgende eisen voldoen: De minimale waterberging op het kavel is de totale kaveloppervlakte x 60 mm per 24 uur en hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant* debiet (ca.2,5 mm/uur). Als niet het hele dak voor waterberging nodig is, moet de rest uit intensieve, hoogwaardige dakbegroeiing bestaan, een dakterras of ruimte voor zonnepanelen, waarbij een meervoudig ruimtegebruik de voorkeur heeft. *Tenzij een dynamisch sturingssystem wordt toegepast, dan geldt niet de eis van een constant debiet.

Grondwater

Conform de notitie 'grondwaterneutraal bouwen' (IB, 10 juli 2017), dient er aansluitend op het freatisch zandpakket, naast alle zijden van de kelder, een kolom draineerzand van 1 meter breed te worden aangebracht. Onder de onderkant van de kelder integraal dient een laag draineerzand van 0,8 meter dik te worden aangebracht. Via het aangebrachte draineerzand naast en onder de kelder dient de hydraulische verbinding voor freatische grondwaterstroming in stand te blijven. Deze beschrijving is niet volledig. Kijk voor het volledige document in de bijlage (notitie 'grondwaterneutraal bouwen' - IB, 10 juli 2017).

Geluidsarm en trillingsvrij werken

Bij het aanbrengen (en eventueel verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden wordt gebruik

gemaakt van geluids- en trillingsarme technieken. Dat betekent dat traditioneel heien en/of trillen van damwanden en palen (heipalen en/of vibropalen) niet toelaatbaar is. Hiervoor bestaan goede alternatieve systemen zoals gedrukte, geschroefde en/of geboorde systemen.

Kabels en leidingen

Indien een traforuimte (Avp) nodig is, dan wordt deze inpandig opgelost zonder dat het ten koste gaat van het architectonische beeld. De aansluiting op de riolering dient in overleg met Waternet te worden bepaald. BLOKKEN B&C kunnen alleen aansluiten vanuit de Julianalaan en Bertrand Russellstraat. Dat geldt voor de vuilwaterrioolaansluitingen en voor de hemelwaterrioolaansluitingen. Deze ligt op 0,50 meter b.o.b. (binnen onderkant buis) onder maaiveldniveau, gemeten vanaf de kavelgrens. De wijze van afvoer dient te worden afgestemd met Waternet. Kijk voor de principeschets in de bijlage (Principeschets ter verduidelijking van de aansluithoogte van de rioolaansluiting).

De ontwikkelende partij moet aantonen dat haar boven- en ondergrondse werkzaamheden geen invloed hebben op de ligging, stabiliteit en het functioneren van de waterdistributieleiding in de Julianalaan en het onderheide transportriool in de Maliebaan. Zij dient daarom minimaal een half jaar voor start uitvoering contact op te nemen met Waternet, zodat technische informatie en randvoorwaarden kunnen worden uitgewisseld. Het definitieve -en door Waternet volledig verklaarde- werkplan dient uiterlijk een maand voor start uitvoering afgerond te zijn.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren wordt inpandig opgelost. Een individuele berging is verplicht, tenzij er voor een combinatie van een (kleine) berging met gemeenschappelijke fietsenberging wordt geopteerd - conform de Amsterdamse Bouwbrief.

fietsparkeernorm wonen

Gebruiksoppervlakte woning (m²)	Aantal plekken in fietsrek
< 50	2
> 50 - < 75	3
> 75 - < 100	4
> 100	5
> 125	6

Daarnaast dienen er fietsparkeerplaatsen voor bezoekers te worden gerealiseerd. Deze bevinden zich dichtbij de entrees, waarbij een norm van 0,5 fietsparkeerplaats per woning wordt gehanteerd.

Ook het fietsparkeren voor de supermarkt, winkels en andere functies dient inpandig te worden opgelost. Het fietsparkeren van bezoekers van de woningen hoeft niet inpandig te worden opgelost. De normen voor het scooterparkeren zijn niet wettelijk bindend.

fietsparkeernorm overige functies

	norm
winkel	4,0 fpp / 100 m²
supermarkt	4,3 fpp / 100 m²
horeca 1	10 fpp / 100 m²
horeca 3	20 fpp / 100 m²
horeca 4	20 fpp / 100 m²

scooterparkeernorm

	norm
wonen	0,13 spp / per woning
winkel / supermarkt	0,25 spp / 100 m²
horeca 1	0,50 spp / 100 m²
horeca 3	1,0 spp / 100 m²
horeca 4	1,0 spp / 100 m²

Deze beschrijving met betrekking tot het fietsparkeren is niet volledig. Kijk voor het volledige document in de bijlage: Bouwbrief gemeenschappelijke fietsenberging bij een woongebouw (nummer 2015-130, maart 2015) en Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (conceptversie, oktober 2017).

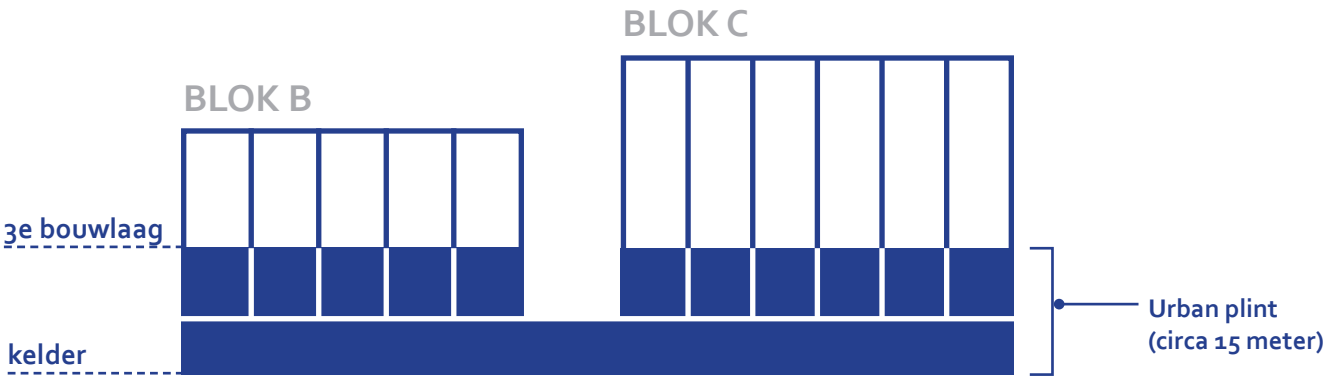

MARKT

BOUWREGELS

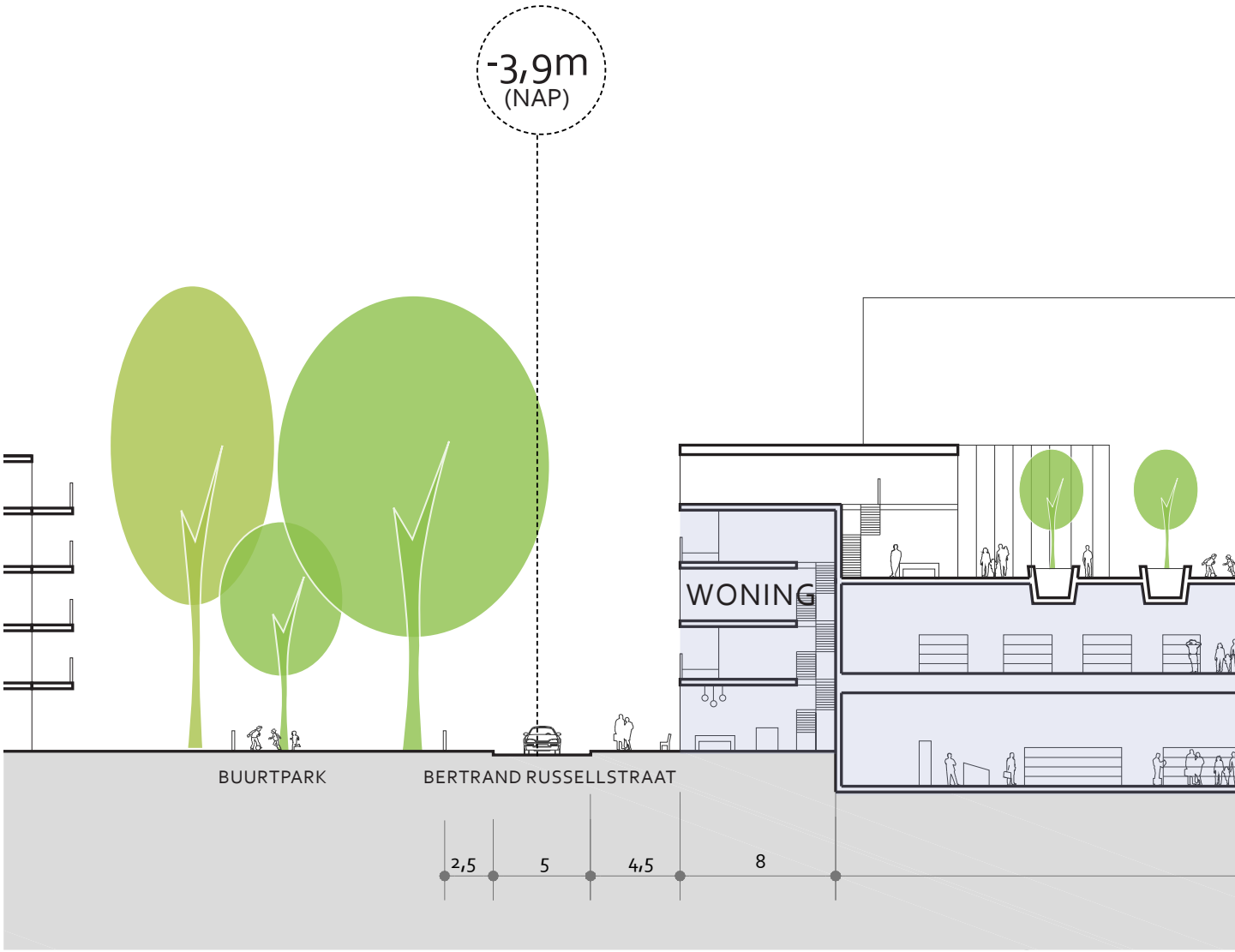
Stads, elegant en warm

De gemeente heeft daarnaast aanvullende criteria opgesteld. De twee nieuwe stadsblokken completeren het ensemble rond het toekomstige stationsplein. Het is daarom belangrijk dat zij als een architectonische familie worden vormgegeven, in schaal, gevelbehandeling én materialisering. De architectuur spiegelt zich aan die van het historische stationsgebouw: stads, elegant en warm. Ontwikkelende partijen worden daarnaast uitgedaagd om een open, levendige en adaptieve 'urban plint' te realiseren. Dit is een voorwaarde om een nieuwe en verrassende stedelijke plek te laten ontstaan.



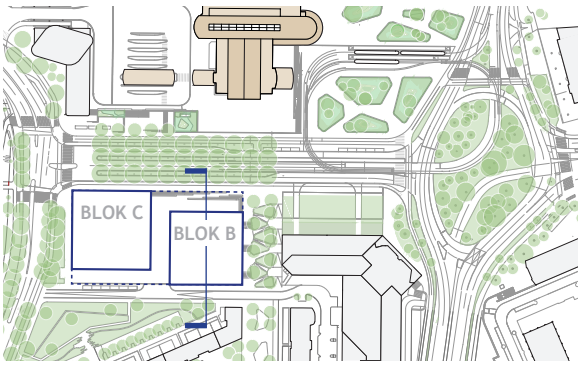


schematische langsdoorsnede BLOK B&C

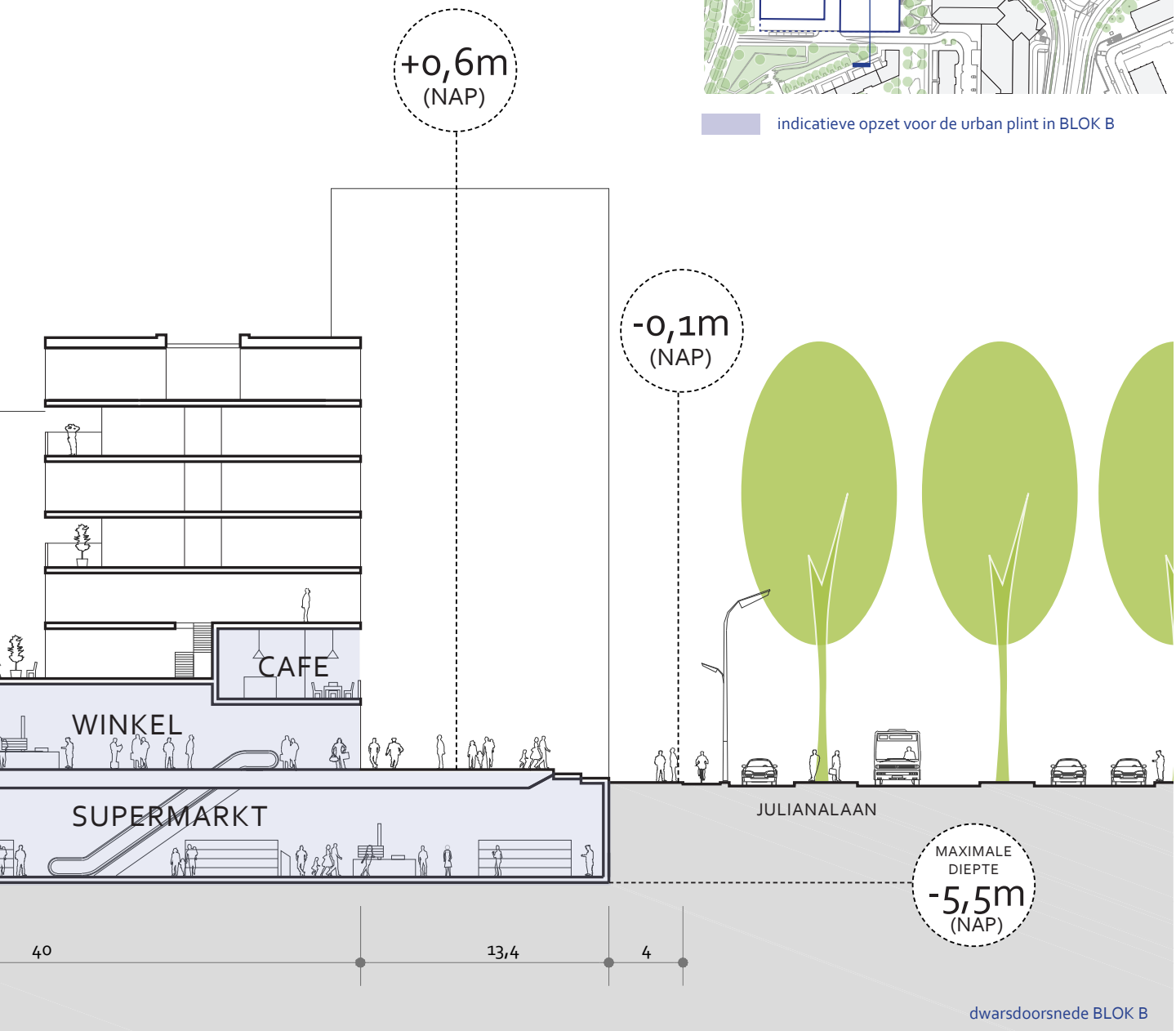


Een voet van 15 meter

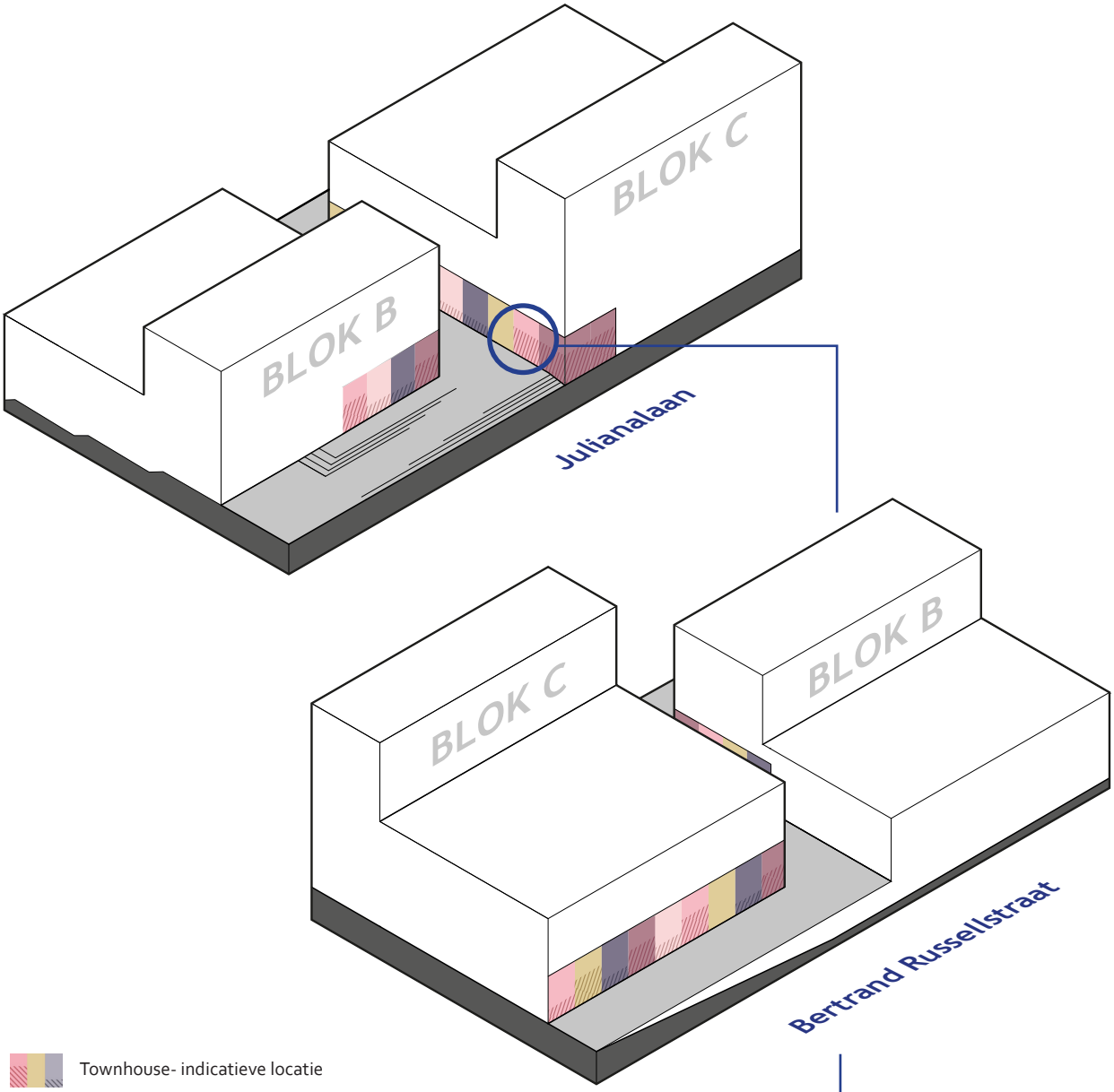
De urban plint beslaat in de hoogte circa 15 meter: van kelder tot derde bouwlaag. Deze robuuste voet verbindt de openbare ruimte op de verschillende maaiveldniveau's en heeft voldoende publieksgerichte functies en voordeuren aan de straat om de publieke ruimte rondom de stadsblokken tot leven te wekken.



indicatieve opzet voor de urban plint in BLOK B



dwarsdoorsnede BLOK B



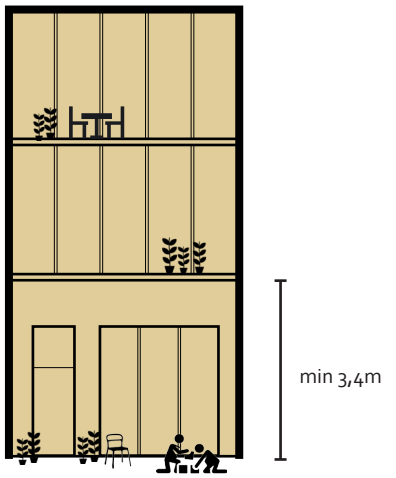
Townhouse- indicatieve locatie



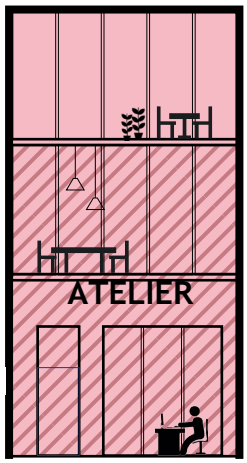
Een 'townhouse' is natuurlijk niets nieuws, Amsterdam staat er vol mee. Kijk naar gewone straten in De Jordaan of De Pijp. Daar staan vaak huizen waarin afwisselend wordt gewoond of gewerkt. Blijkbaar zijn de plattegronden dusdanig flexibel indeelbaar, dat er eenvoudig een atelier of winkelruimte in kan worden gemaakt. Dat begint bij een verdiepingshoogte van minimaal 3,4 meter, zeker op de begane grond (zie bestemmingsplan). Maar ontwikkelende partijen worden uitgedaagd om verder te gaan, bijvoorbeeld met betrekking tot een volledig vrije indeling van het pand en een geheel te openen gevel.

Townhouses

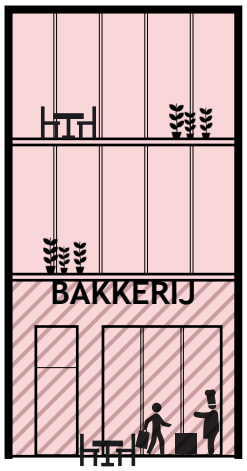
De urban plint bestaat voor minimaal 150m van de totale gevellengte uit townhouses van gemiddeld drie bouwlagen. Deze hebben een voordeur aan de straat en kunnen flexibel inspelen op veranderende wensen en ideeën.



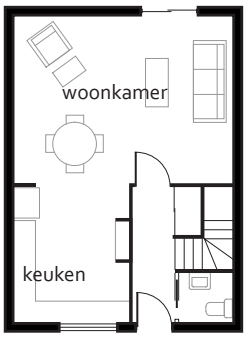
Wonen
eerste functie en/ of eigenaar



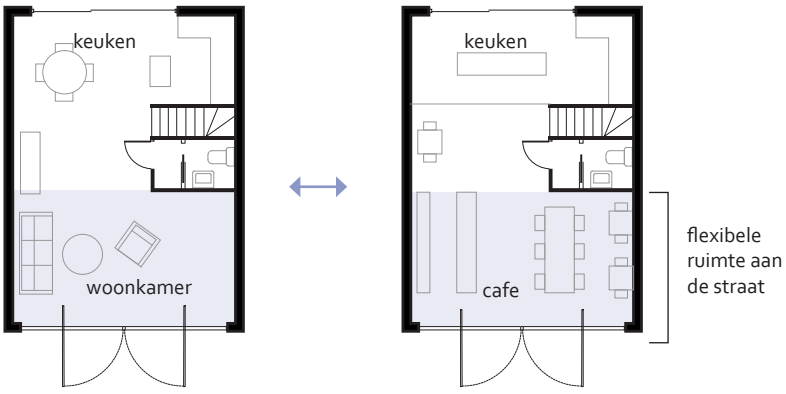
Wonen & werken
tweede functie en/ of eigenaar



Wonen & winkel
volgende functie en/ of eigenaar



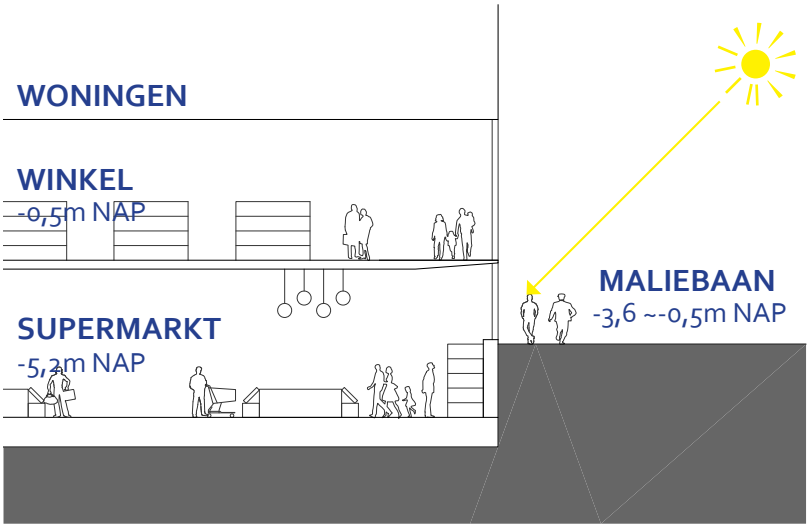
voorbeeld van een non-flexibele plattegrond



voorbeeld van een flexibele plattegrond

Uitstraling: luxe merk

De urban plint omvat tevens een wijkwinkelcentrum met de uitstraling van een luxe merk. Passanten op de Julianalaan en Maliebaan kunnen over de volle gevellengte een blik werpen op het winkelend publiek in de speciaalzaken (b.g.) en supermarkt (-1).



De hoogteverschillen in het maaiveld worden tevens benut om daglicht in de ondergelegen supermarkt te brengen. Let daarbij op het eventueel verlaagde plafond; dat mag niet zichtbaar zijn.



Mpreis, Zirl Oostenrijk
Architect: Dominique Perrault

Parkeren in foyer

De urban plint herbergt een parkeervoorziening die voelt als een publieke foyer. Daglicht en lucht komen via een architectonische (keer)muur langs de Bertrand Russellstraat naar binnen. Royale vides rondom de stijgpunten en een strakke vloer doen de rest.



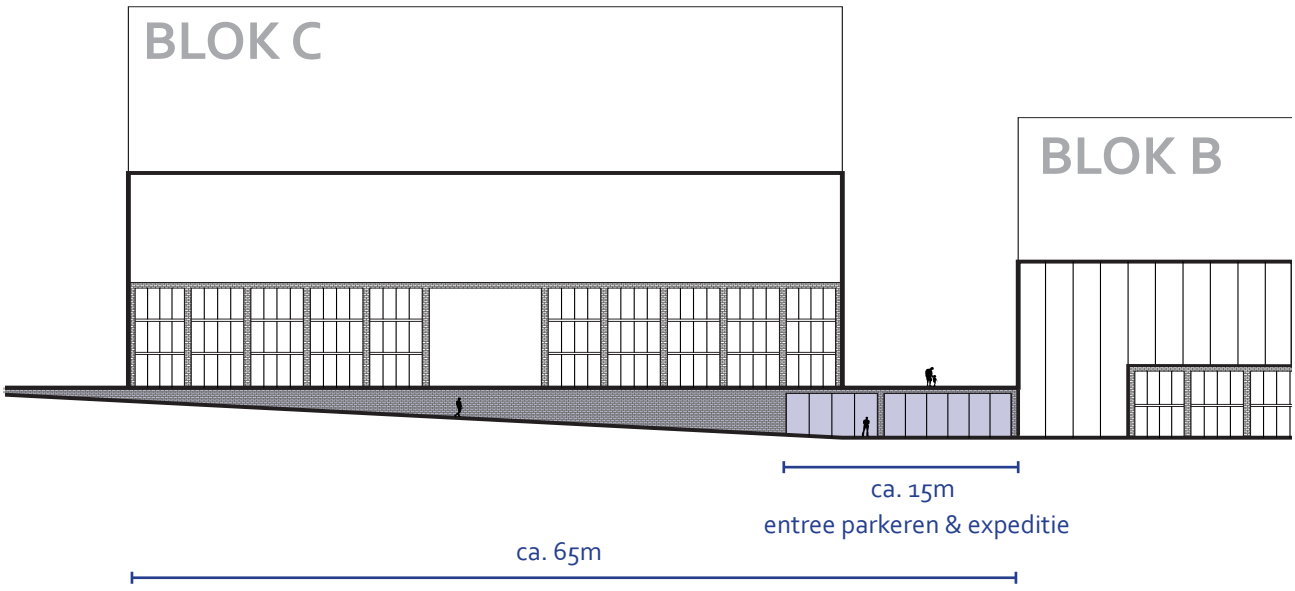
appartementencomplex, Seoel
Architect: OBBA

Langs het parkje mag geen blinde muur ontstaan. De afbeelding toont een voorbeeld van een geperforeerde muur die gefilterd licht doorlaat.



Chassé Parking, Breda
Architect: OMA

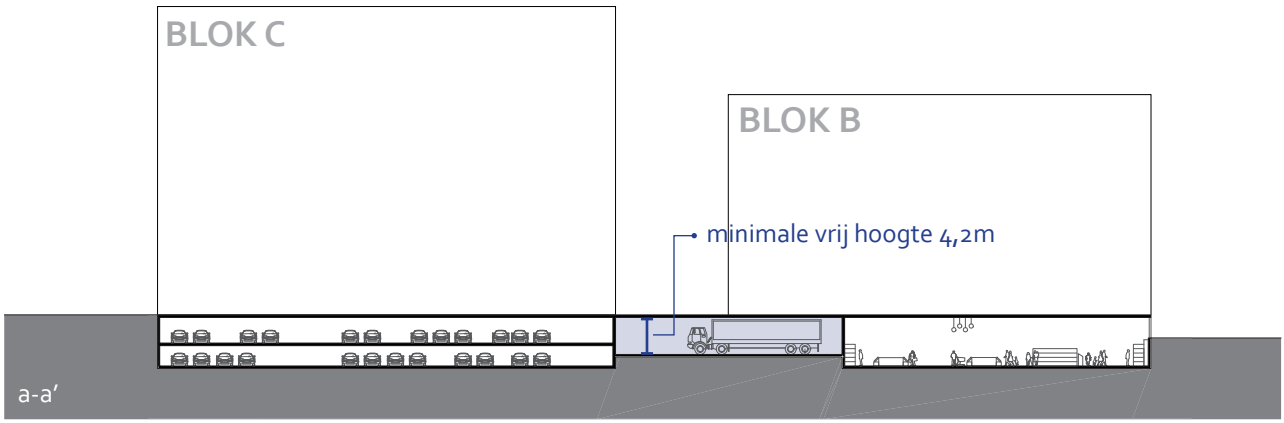
Voorbeeld van vides bij de stijgpunten en een 'getekende' en bijna spiegelende vloer.



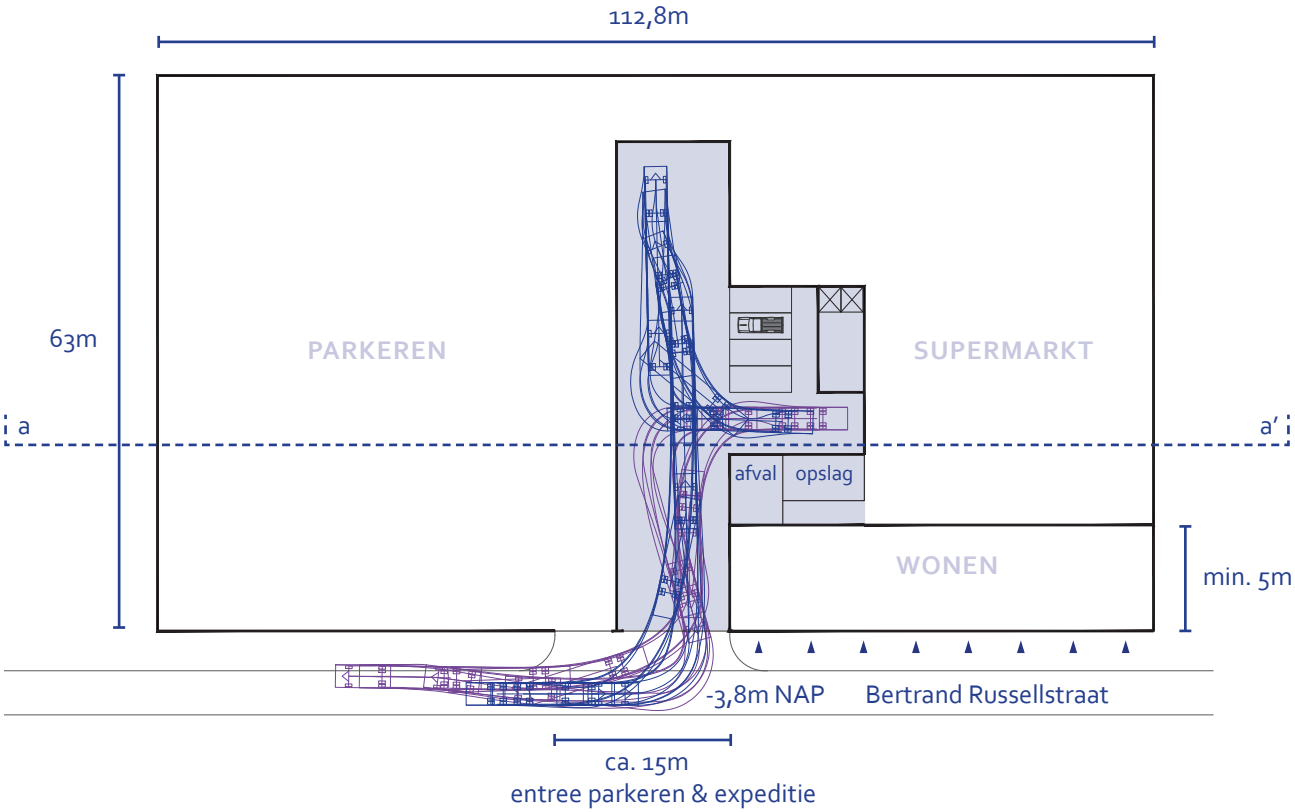
Inpandige expeditie

De urban plint beschikt over een -gezamenlijk beheerde- inpandige expeditieruimte* voor de detailhandel, horeca en andere voorzieningen. Het expeditieverkeer dient inpandig te keren, zodat de mogelijke overlast in de openbare ruimte beperkt blijft. De ruimte is mechanisch geventileerd conform NEN 6098 en heeft Carbon Monoxide (CO)/Liquefied Petroleum Gas (LPG) detectie.

*inclusief centrale afvalverwerking



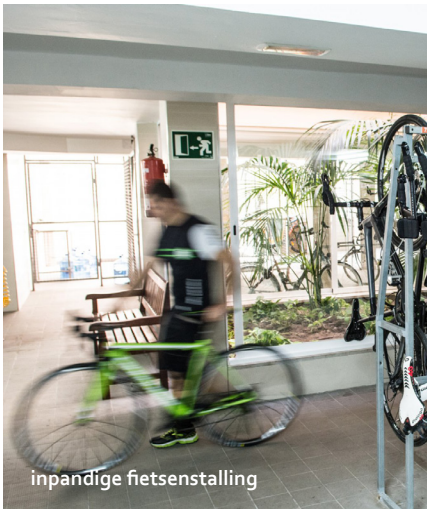
indicatieve opzet voor inpandige expeditie

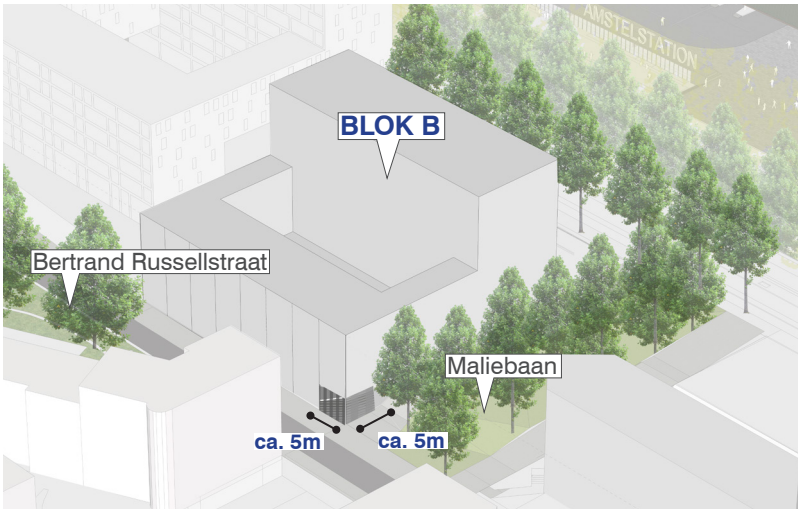


De entree van het laden & lossen dient in de aangegeven zone aan de Bertrand Russellstraat te komen en moet gescheiden zijn van de entree parkeergarage.

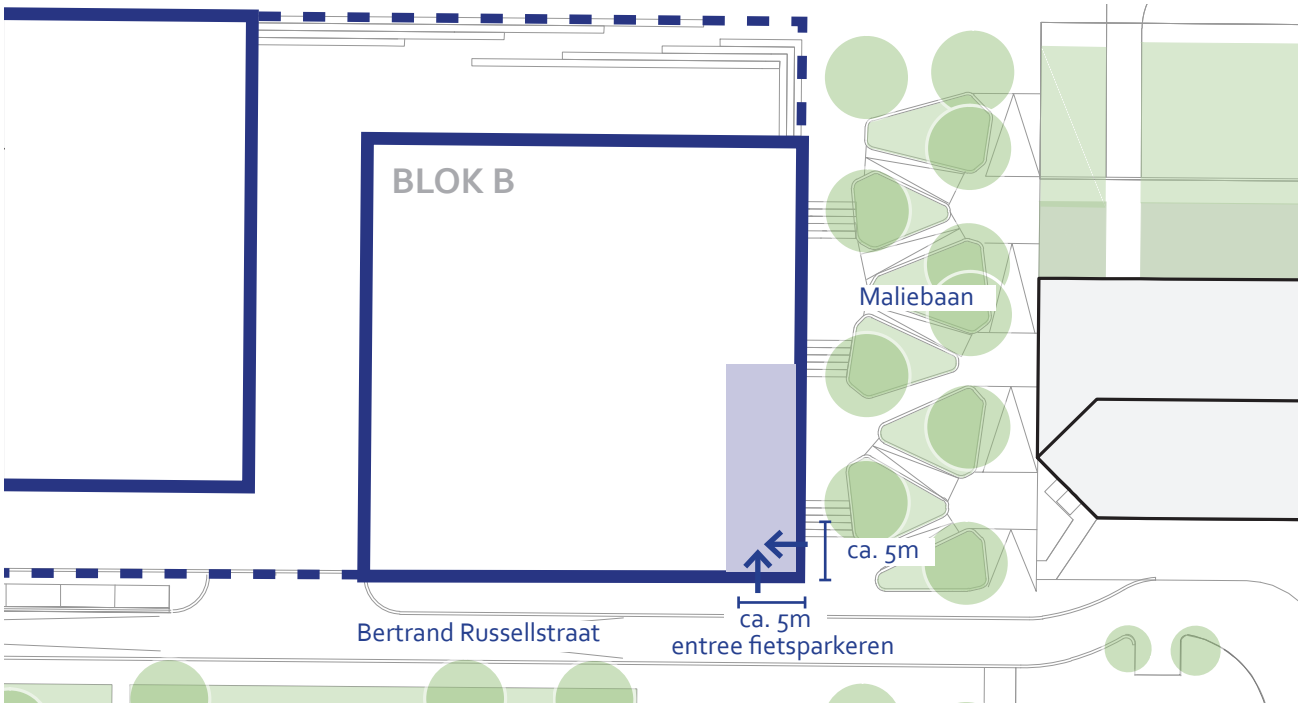
Inpandig fietsparkeren

De entree van het inpandige fietsparkeren voor de supermarkt, winkels en andere niet-woonfuncties wordt gesitueerd op de hoek Bertrand Russellstraat / Maliebaan. Hier geen dichte roldeuren ed. maar een open en uitnodigende architectuur in lijn met de vormgeving van de stadsblokken als geheel.


inpandige fietsenstalling



indicatieve opzet voor inpandige fietsenstalling

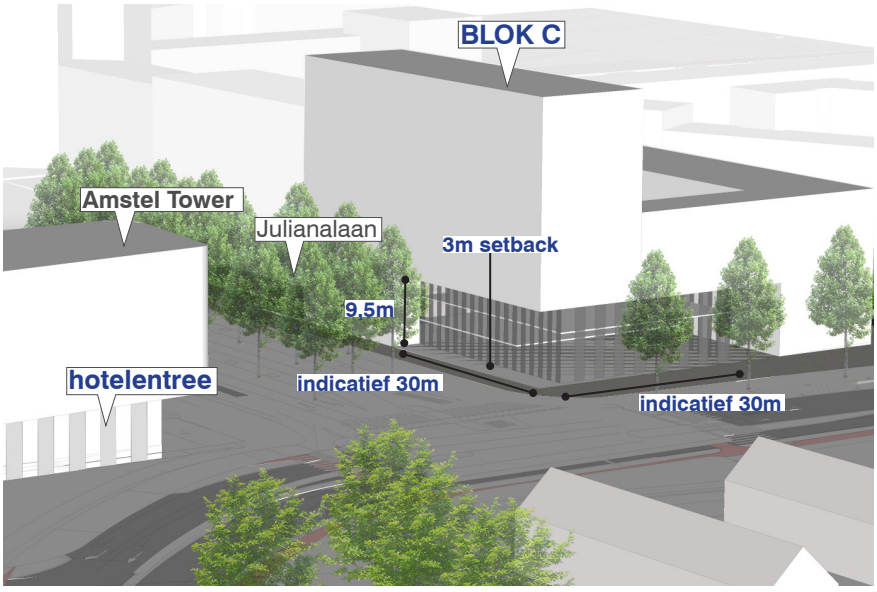


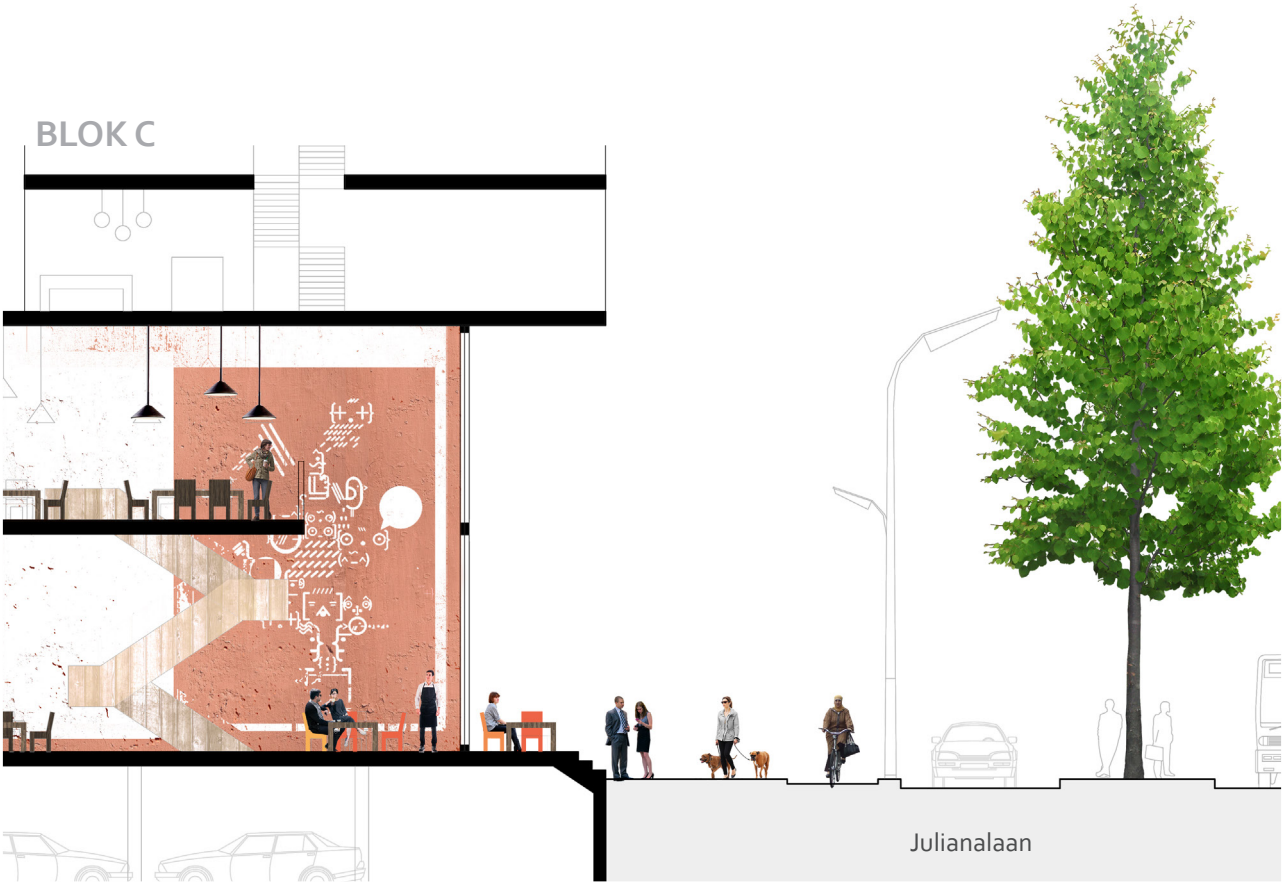
De entree de inpandige fietsenstalling dient in de aangegeven zone aan de Bertrand Russellstraat / Maliebaan te komen.

Special op de hoek

De urban plint wordt op de hoek Julianalaan-Hugo de Vrieslaan verbijzonderd. De vormgeving kan zich, wat maat en allure betreft, meten met de tegenovergelegen Amstel Tower. De gevel wijkt ter plekke 3 meter terug, zodat er een ruime stoep ontstaat.


hotelentree Amstel Tower





Groene ruimte

De urban plint strekt zich ook uit tot de binnenzijde van de beide stadsblokken, waar woningen rond semi-private groene ruimte worden gesitueerd. De inrichting heeft een ontspannen en veilige feel & touch, zodat gezinnen met en zonder kinderen zich er thuis voelen.





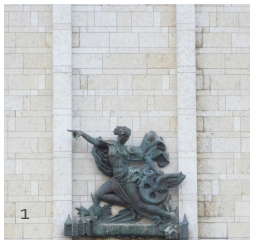
Voorbeeld van een groen hof in een compact stadsblok
Sargfabrik, Wien
architect: Franz Sumnitsch



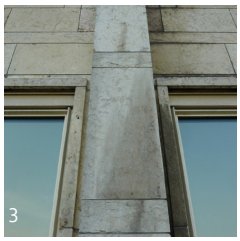
BIGyard, Berlin
architect: Zanderroth Architekten



Amstelstation (1939, H.G.J. Schelling)









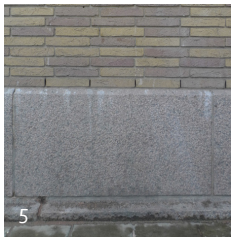


Fig. 1 - Frans Kalkstenen 'Bois fleuri' in de monumentale gevel. Fig. 2 - Stalen kozijnen en natuursteen waterhol. Fig. 3 – Profilering in Bois Fleuri rond de ramen. Fig. 4-5 verschillende kleurschakering van baksteen in het gevelbeeld.

Amstelstation (1939) is ontworpen als aankondiging van de oprukkende stad. Het ensemble van gebouw, luifels en keermuren organiseert de stadsruimte om zich heen. De huidige stedelijke ruimte is over een periode van 80 jaar gevormd en is nog steeds in ontwikkeling. Het station met nog steeds een moderne uitstraling functioneert daarbij als middelpunt. Het station is een voorbode van de moderne wederopbouwarchitectuur. Station AmsterdamAmstel is modern maar sterk verbonden met de klassieke, stedelijke baksteen traditie van Amsterdam. Het ontwerp is het resultaat van een samenwerking tussen de vooraanstaande vernieuwende stations architect H.G.J. Schelling en de Amsterdamse architecten J. Leupen en de stedenbouwkundige C. van Eesteren. Het station zet na al die jaren nog steeds de toon voor het gebied: stads, elegant en warm.

Het Station Amsterdam Amstel is te zien als een Gesamtkunstwerk. Het is het resultaat van een samenwerking van architect, stedenbouwkundige en kunstenaars. Deze collectieve aanpak heeft het architectonisch ontwerp versterkt. De architecten kozen voor een samenhangend materialenpalet om het ensemble vorm te geven en experimenteerden daarbij ook met moderne materialen als beton en staal. Door het gebruik van beton en veel glas stroomt het daglicht aan alle kanten de stationshal binnen en in de avond naar buiten. Deze maximale transparantie werkt uitnodigend op de reiziger. De kopse gevels zijn gesloten en hebben een verticale geleding met doorlopende lisenen. De langsgevels zijn juist open en opgebouwd uit gelede stalen glaswanden. Voor het totale gebouw geldt dat er veel aandacht is voor verschillende 'tactiele' materialen. Rondom het zichtbare staalskelet zijn de wanden opgebouwd uit baksteen met op de hoeken smalle banden van lichte natuursteen. De kopse gevel is met kalksteen bekleed met verschillende oppervlakte behandelingen: gescharreerd, gebouchardeerd en geschuurd.

Blok uit één stuk

De twee nieuwe stadsblokken vormen een architectonische familie, waarbij plint en bovenbouw als 'blok uit één stuk' is vormgegeven. De architectuur van het historische stationsgebouw zet de toon voor de vormgeving van beide blokken: stads, elegant en warm. Kenmerkend is de zogenaamde tussenschaal: de verticale geleding met het bijbehorende lijnenspel die het bouwkundige volume met de bouwkundige delen verbinden. De toolbox omvat de materialen, detailering en mate van transparantie die daarvoor nodig zijn.

stads
elegant
warm

→

toolbox

materialen
tussenschaal & detaillering
transparantie



Het Telegraafgebouw (1930, J.F. Staal en G.J. Langhout)

Het Telegraafgebouw (1930) van J.F. Staal en G.J. Langhout is ouder dan het stationsgebouw. Het is ontworpen in een functionalistische stijl, maar dan met veel liefde voor 'eerlijke' details en in een breed palet van materialen. Deze benadering is ook terug te vinden in het ontwerp van Schelling en Langhout. De architecten gebruikten verticale accenten in de gevelindeling en ontwierpen een elegant en stedelijk gebouw in de Amsterdamse traditie. De voorgevel en de toren hebben door het toepassen van donker bronskleurig metselwerk en graniet een warme uitstraling.

In Le Havre (1948) gaat Auguste Perret in zijn architectuur nog een stap verder en laat zien, hoe met een modern materiaal als beton stadse- en elegante architectuur gemaakt kan worden- ook in de woningbouw. Dat lukt door traditionele ambachtelijke technieken als boucharderen toe te passen op beton, waarmee de warme uitstraling van natuursteen wordt bereikt. Dit zorgt samen met het reliëf in de prefab elementen dat monotonie in de gevel wordt doorbroken. De verdiepingshoge ramen zijn volgens hem 'de echte menselijke maat'. Perret besteedde veel aandacht aan de plint van het gebouw, die de flaneur uitnodigt door grote ramen en veel transparantie.



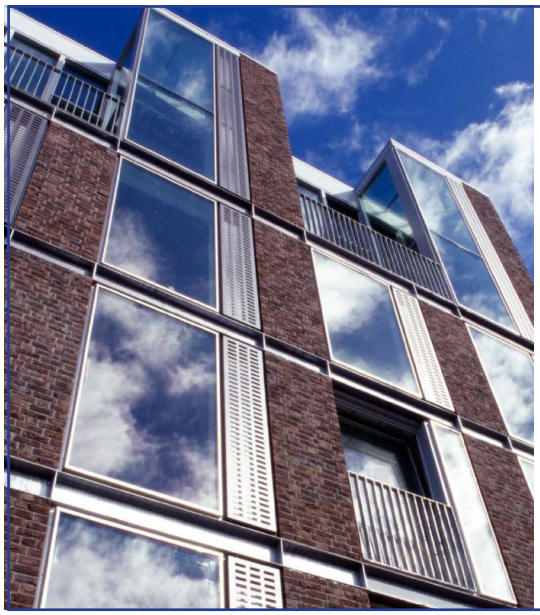
Le Havre(1948, Auguste Perret)



Amstel Tower(2017, Powerhouse Company)

Bij de Amstel Tower (2017) laten de architecten van Powerhouse Company zien dat ook met moderne materialen als aluminium de basis gelegd kan worden voor een stads-, elegant- en warm gebouw. De verticaliteit van het stationsgebouw is in de repetitie en ritmiek van het ontwerp terug te vinden. De kenmerkende elegante luifels refereren aan de architectuur van het station. De transparantie van de plint is op deze plek een bijzondere belangrijke bijdrage voor het contact met de straat.

TOOLBOX





materialen

baksteen in rood bruin genuanceerd met een diepe voeg



tussenschaal & detaillering

ramen en geperforeerde staalplaten articuleren verticaliteit



transparantie

ca. 70% van de gevel heeft een transparant karakter

Timorplein Amsterdam (2002, Herman Zeinstra)





materialen

beton frame die geperforeerde houten panelen omkaderen



tussenschaal & detaillering

openslaande panelen creëren verticaal lijnenspel



transparantie

van 10% tot 70%, afhankelijk van stand panelen

Vitacon Itaim, Sau Paulo (2014, Studio MK27)





materialen

béton bouchardé in verschillende soorten afwerking



tussenschaal & detaillering

genuanceerd spel van verticaal (omkaderde ramen) en horizontaal (doorlopende reliëf banden, balkon)



transparantie

ca. 50% van de gevel

Le Havre (1948, Auguste Perret)

VOORBEELDUITWERKINGEN VOOR STADS, ELEGANT EN WARM



voorbeelduitwerking met baksteen



voorbeelduitwerking met hout



voorbeelduitwerking met béton bouchardé

Bijlagen

Definitief Ontwerp stationsgebied Amstelstation
Gemeente Amsterdam, 2016

Randvoorwaarden openbare ruimte BLOK B&C
Gemeente Amsterdam, 2017

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter
Gemeente Amsterdam, conceptversie 2017

Visiedocument Broedplaats
Gemeente Amsterdam, concept 2016

Universeel Programma van Eisen Broedplaats
Gemeente Amsterdam, 2016

Grondwaterneutraal bouwen in bouwenvelop BLOK B&C
Gemeente Amsterdam, 2017

Principeschets ter verduidelijking van de aansluithoogte van de rioolaansluiting
Waternet, 2017

Bodem - en verhardingsonderzoek
De Ruinter Boringen en Bemalingen bv, 2009

Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstelstation e.o.
Gemeente Amsterdam, 2010

Verkennend bodemonderzoek Julianaplein e.o. te Amsterdam
BAM Nelis De Ruiter bv, 2015

Notitie nader onderzoek archeologische bestemming BLOK B&C
Gemeente Amsterdam, 2016

Kabels en leidingen nieuw & bestaand
Gemeente Amsterdam, 2017

Bouwlogistiek en werk terreinen
Gemeente Amsterdam, 2017

BLVC-kader Integraal Amstelstation Oostzijde
Gemeente Amsterdam, 2017

OMGEVING AMSTELSTATION

BLOKKEN B&C

bouwenvelop

Colofon

Opdrachtgever:	Grond en Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam
Auteur:	WeLoveTheCity
Versie:	28 november 2017

Informatie

E-mail adres:	amstelstation@amsterdam.nl
Website:	www.amsterdam.nl/amstelstation