



Bijlage 2: Factsheet Vivaldi - Kavel 13

24 juni 2021



Afbeelding 1: Ligging kavel 13 in Vivaldi

Kavel 13 ligt in het deelgebied Vivaldi. Vivaldi is de oostelijke entree van de Zuidas en is gelegen tussen de Europaboulevard (in het oosten), de De Boelelaan Oost (in het zuiden), de Antonio Vivaldistraat (in het westen) en Rijksweg A10 (in het noorden). Kavel 13 maakt onderdeel uit van de A10 Noordzone van Vivaldi.

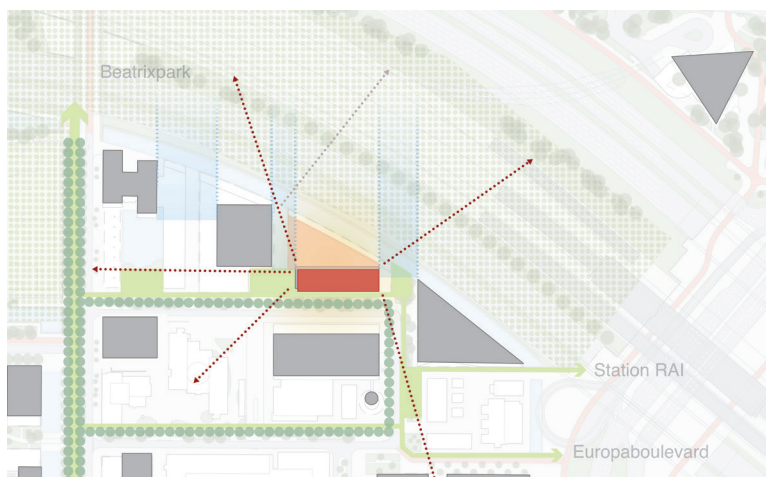


Architectonisch concept

Gezien de stedenbouwkundige context is een ambitieus en aantrekkelijk architectonisch en programmatisch concept vereist voor kavel 13. Een concept dat expressie geeft aan de hoogwaardige (architectonische) ambities van de Zuidas. Een concept dat een programma opneemt dat van toegevoegde waarde is voor de transformatie en positionering van Vivaldi naar een hoogwaardig, gemengd woon-/werkgebied in de nabijheid van Station RAI.

Kavel 13 maakt onderdeel uit van een reeks unieke gebouwen langs de A10 Noordzone van Vivaldi. Door de specifieke driehoekige vorm van de kavel en de nabijheid van de reeds gerealiseerde gebouwen (EMA en Van der Valk) is een secure architectonische uitwerking van de stedenbouwkundige inpassing noodzakelijk.

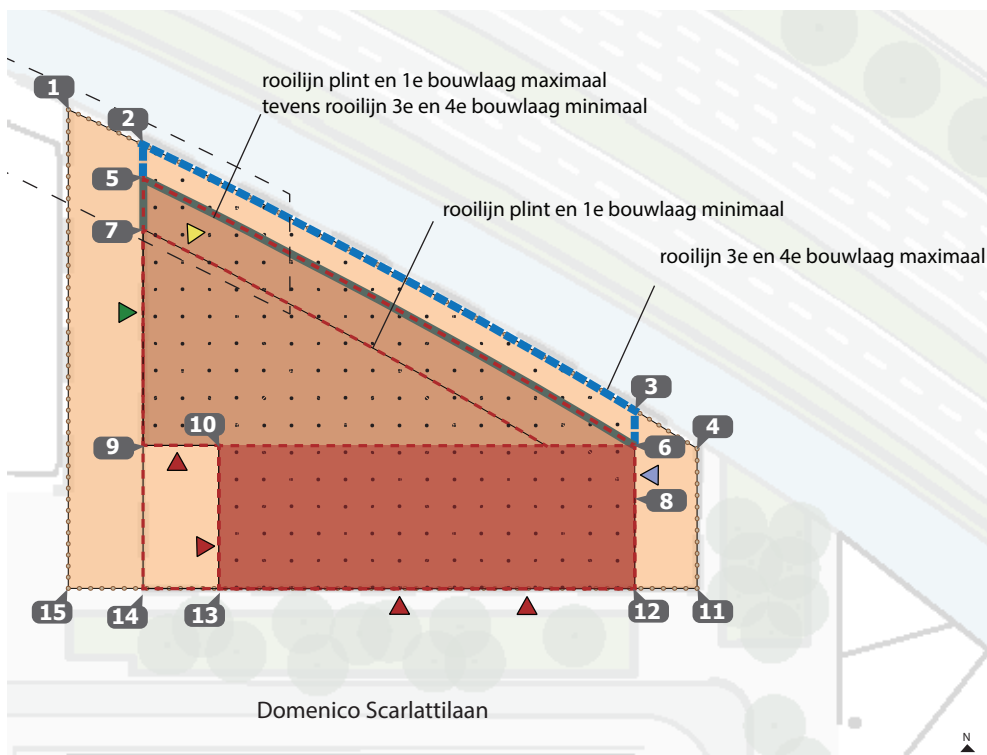
Kavel 13 voegt zich op verschillende schaalniveaus in deze reeks gebouwen. Het hoogbouwvolume respecteert de uitzichten van de aanpalende gebouwen en richt zelf het vizier op de stad en Amstelveen. De onderbouw definieert en continueert de rooilijnen op straatniveau. De uitsparing tegenover EMA vormt een bezond en aantrekkelijk pocketplein.



Legenda

- Groene lus Vivaldi
- Verbinding langzaam verkeer
- Zichtlijnen
- Tussenruimte torens

Afbeelding 2: Stedenbouwkundig con-



	X	Y
1	X=120867.0707	Y=483420.8961
2	X=120877.0485	Y=483416.1564
3	X=120941.9376	Y=483380.8563
4	X=120951.9102	Y=483374.6936
5	X=120877.0238	Y=483410.6125
6	X=120941.9117	Y=483375.0387
7	X=120876.9941	Y=483403.9391
8	X=120941.8802	Y=483367.9886
9	X=120876.8671	Y=483375.3290
10	X=120886.8670	Y=483375.2844
11	X=120951.8270	Y=483356.0493
12	X=120941.8271	Y=483356.0939
13	X=120886.7828	Y=483356.3396
14	X=120876.7829	Y=483356.3842
15	X=120866.7830	Y=483356.4288

LEGENDA

- bouwkavel, uitgeefbaar (3.628 m²)
- rooilijn parkeren onder maaiveld (3.628 m²)
- rooilijn Plint minimaal: begane grond en 1e verdieping (1.827 m²)
- rooilijn Plint maximaal: begane grond en 1e verdieping (2.231 m²)
- rooilijn minimaal: 2e en 3e (footprint 2.600 m²)
- rooilijn maximaal: 2e en 3e (Totaal footprint 2.944 m²)
- rooilijn Toren: footprint (1.043 m²)
- Wetgevingzone - Tracé wet
- ▶ entree gebouw
- ▶ entree parkeren onder maaiveld
- ▶ entree technische ruimte
- ▶ entree fietsparkeren op maaiveld
- peilmaat maaiveld : -0,55 NAP

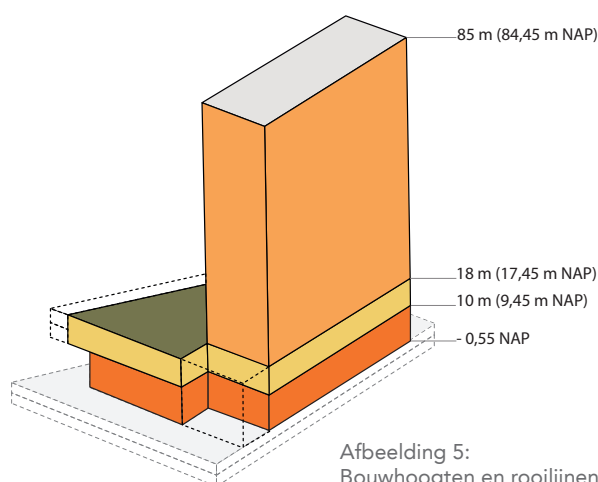
Afbeelding 3: Stedenbouwkundige uitgangspunten

Juridisch planologisch kader

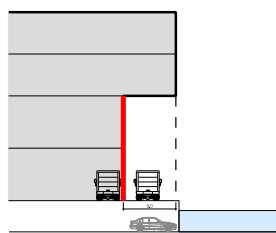
Voor het deelgebied Vivaldi is op 22 juni 2016 een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Hierin was kavel 13 nog opgenomen als nader uit te werken kavel. Inmiddels is op 27 mei 2021 door de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vastgesteld voor twee kavels, waaronder kavel 13 en zijn de uitgangspunten voor dit kavel vastgelegd. Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk. De beroepstermijn loopt tot en met 15 juli 2021.

Het gebouw is opgebouwd uit een plint met een bovenbouw. De plint richt zich op het straatniveau en continueert de rooilijn van de Domenico Scarlattilaan. De kavelgrenzen, bouwkavel, de locaties van de entrees en de rooilijnen zijn in afbeelding 2 weergegeven. De kavel heeft een grondoppervlak van 3.628 m² en volgt aan de noordzijde de waterlijn van de Spoorslagstoot. Aan de zuidzijde wordt de kavelgrens gedefinieerd door de rooilijn die in het verlengde van het gebouw van EMA loopt. De rooilijnen van het gebouw verschillen per bouwlaag. De parkeerkelder kan aan de noord-, oost- en westzijde uitsteken onder het gebouw. De toerit en hellingbaan naar de ondergrondse parkeergarage liggen zo ver mogelijk naar de noordzijde. Op maaiveld is een expeditiestraat aan de noordzijde – als doorgaande route ook achterlangs EMA en Cross Towers - verplicht en een 'pocketplein' aan de zuidwestzijde is wenselijk. De expeditiestraat moet te allen tijde bereikbaar en bruikbaar zijn voor het expeditie-verkeer en de gebruikers van het gebouw en het expeditieverkeer van de overige kavels (EY/ Cross Towers en EMA) in de Noordzone. Dat betekent dat gebruikers van de kavel 13 en de andere kavels in de Noordzone te allen tijde ook moeten kunnen passeren tijdens laad- en losactiviteiten op kavel 13.

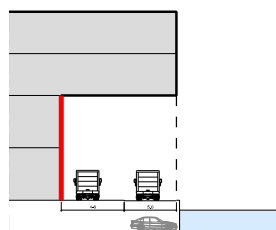
Enkele varianten m.b.t. de expeditiestraat aan de noordzijde zijn weergegeven in afbeelding 4.



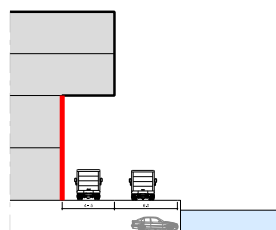
Afbeelding 5:
Bouwhoogten en rooilijnen



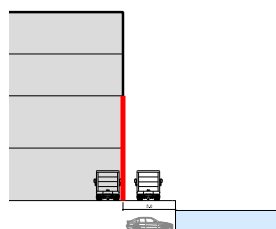
Rooilijn plint en 2e bouwlaag maximaal
Rooilijn 3e en 4e bouwlaag maximaal



Rooilijn plint en 2e bouwlaag minimaal
Rooilijn 3e en 4e bouwlaag maximaal



Rooilijn plint en 2e bouwlaag minimaal
Rooilijn 3e en 4e bouwlaag minimaal



Rooilijn plint maximaal
Rooilijn 2e, 3e en 4e bouwlaag minimaal

Afbeelding 4: Mogelijke doorsneden noordzijde.

Programma Kavel 13

Maximum totaalprogramma	30.000 m ² bvo (excl. parkeren)
BVO kantoor	Max. 29.700 m ² bvo
Voorzieningen in plint	Min. 300 – max. 2.000 m ² bvo (ontmoeten) (waarvan minimaal 1 publiek-toegankelijk)
Autoparkeren	Max 2 lagen ondergronds: Min. 104 pp t.b.v. EMA realiseren Norm kantoorprogramma: max. 1 pp :250 m ² bvo kantoor (*) Norm voorzieningen: maatwerk (**)
Fiets- en scooterparkeren (*)	Inpandig
Maximale bouwhoogte	85 meter

(*): Uitgangspunt is de vigerende Nota parkeernormen auto

(**): Uitgangspunt is de vigerende Nota parkeernormen fiets en scooter 2018

Autoparkeren

Onder andere vanwege de beperkte ruimte op het wegennet in Zuidas en de nabijheid van station Amsterdam RAI is het aantal parkeerplekken voor kantoren gemaximeerd. Voor de kantoorfunctie valt binnen de parkeernorm ook het bezoekers parkeren. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten behoeve van functies in het gebouw worden door de gemeente niet gefaciliteerd. Ook worden geen parkeervergunningen verstrekt.

Vanuit de ontwikkeling van EMA ligt er een verplichting voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening met 104 auto-parkeerplaatsen onder kavel 13 welke tegen een vaste koopsom op basis van een Programma van Eisen – beiden opgenomen in de (nog) te verstrekken tenderstukken - door het Rijksvastgoedbedrijf (eigenaar gebouw EMA) worden afgenomen. De parkeervoorziening t.b.v. het EMA is afgescheiden van de parkeergarage voor de andere (auto) gebruikers van kavels 13. Er is voor de autogebruikers een gezamenlijke in- en uitrit aan de noordoostzijde van de kavel. Voor de bezoekers/gebruikers van EMA komt er apart een in- en uitgang aan de zuidwestzijde van de kavel.

Bij de inpassing van de delen van parkeergarage die uitkragen onder het gebouw, moet rekening gehouden met een grondpakket aan de westzijde en aan de noord- /oostzijde met de asbelasting van het expeditieverkeer. De ondergrondse parkeergarage is gemaximeerd tot twee lagen.

Voor het autoparkeren voor kavel 13 geldt voor het kantoorprogramma een norm van maximaal 1 plek per 250 m² BVO. Voor het voorzieningenprogramma geldt de normering conform ASVV (CROW) en de Nota parkeernormen auto van de Gemeente Amsterdam. De combinatie van een twee laagse parkeergarage in combinatie met de verplichte realisatie van parkeerplaatsen voor EMA, is de maximale norm voor autoparkeren niet haalbaar.

Selectie

Uitgangspunt is een meervoudig openbare selectie. In de eerste ronde wordt geselecteerd op basis van geschiktheid, aantoonbare ervaring, referentieprojecten en het samenbrengen van de belangen en investeringen van een belegger/ verhuurder. In de tweede ronde op basis van de hieronder staande selectiecriteria. Maximaal 3 partijen gaan door naar de 2de ronde. De gemeente betaalt een vergoeding voor deelname aan de nummers 2 en 3 mits deze inschrijvingen aan de minimale eisen voldoen.

Selectiecriteria *(in een nader uit te werken weging)*

- Kwaliteit op basis van een schetsontwerp (ruimtelijk, architectonisch, stedenbouwkundige inpassing) in de definitieve selectieronde
- Duurzaamheid (minimaal 30%)
- Parkeeroplossing en toepassen mobiliteitsconcept

Minimale eisen *(waaronder en niet uitsluitend)*

1. Positieve uitkomst bibob screening

2. Architectuur

Vivaldi kent een grote mate van typologische en architectonische diversiteit. Nieuwe gebouwen gaan mee in deze diversiteit. Niet door te overschreeuwen, maar door op een natuurlijke manier op te gaan in het geheel en toch onderscheidend genoeg te zijn. Groen is een belangrijk ontwerpmiddel op de daken en binnenterreinen.

Het ogenschijnlijke eenvoudige volume verdient een bijzondere architectuur. Het gebouw dient verwantschap te tonen met de architectuur en materialisatie uit de reeks gebouwen langs de A10. Het gebouw is van grotere afstand en snelheid goed leesbaar. Van dichtbij heeft de gevel diepte en straalt het verfijning uit.

3. Ontsluiting gebouw en oriëntatie

De hoofdentree(s) van het kantoor en de voorzieningen voor voetgangers bevinden zich aan de Domenico Scarlattilaan. De voetgangsentree van de (afgescheiden) parkeergarage voor de EMA-gebruikers bevindt zich aan de zuidwestkant van kavel 13. Het kantoorgebouw op een stevige plint presenteert zich zichtbaar aan de huidige A10.

4. Verdiepingshoogte

Binnen de maximale plintheogte van 20 meter zijn verschillende configuraties van verdiepingshoogten in combinatie met aantal verdiepingsvloeren mogelijk. Voor de eerste geheel boven maaiveld gelegen bouwlaag geldt een minimale verdiepingshoogte van netto 4 meter. De bouwlagen boven de plint hebben een minimale bruto verdiepingshoogte van 3.30 meter.

5. Fiets- en scooterparkeren.

Gelet op de druk op de openbare ruimte is het belangrijk dat de fietsen van kantoorgebruikers en bezoekers, inpandig en gebruiksvriendelijk opgelost worden. Gebruiksvriendelijk betekent dat het een gemeenschappelijke ruimte moet zijn die makkelijk en bij voorkeur gelijkvloers toegankelijk is. De stalling is van binnenuit goed bereikbaar en de entree is gelegen aan de westzijde van de kavel.

6. Technische voorzieningen inpandig en uit zicht

Nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, entree van parkeergarage en opslagruimten voor (bedrijfs) afval worden inpandig opgelost zodat ze vanaf de straat niet zichtbaar zijn. Toegangen tot dergelijke functies worden zoveel mogelijk gecombineerd. Inpassing van nutsvoorzieningen, zoals een traforuimte, een warmteoverdrachtsstation of een ICT-ruimte, vindt plaats in onderlinge afstemming met desbetreffende nutspartijen. Gebouw-ondersteunende functies worden zo min mogelijk aan de stoep gesitueerd en zijn niet dominant in beeld. Denk bijvoorbeeld aan het clusteren van benodigde ruimten voor nutsvoorzieningen met een centrale ingang. Kleinere verdeelkasten c.q. straatkasten worden in de gevel weggewerkt. Technische installaties op het dak worden aan het zicht onttrokken en geïntegreerd in de architectuur.

7. Energieneutraal en Breeam Excellent

Nieuwe gebouwen moeten Bijna Energieneutraal (BENG) zijn en minimaal beschikken over een BREEAM Excellent certificering (of gelijkwaardig alternatief) voor kantoren en voorzieningen.

8. Groen en klimaatadaptatie

Het ontwikkelen van groen op kavels, gevels en daken is een van de speerpunten op Zuidas. Groen draagt in belangrijke mate bij aan de leefbaarheid en het klimaatbestendig maken van Zuidas. Het is daarom verplicht om op enige wijze op de kavel of in het gebouw intensief en hoogwaardig groen toe te passen. Daken worden ingezet voor groen, leefruimte in combinatie met waterberging en energieopwekking. Op daken tot een hoogte van 50 meter moet minimaal 50% van het dakoppervlak een intensieve hoogwaardige dakbegroeiing krijgen, daarboven zal de nadruk op energieopwekking en waterberging liggen. Bij het ontwerp van het gebouw gelden ook eisen voor het vasthouden en vertragen van hemelwater (rainproof) conform de Hemelwaterverordening van de Gemeente Amsterdam. Het dakvlak van de onderbouw biedt de kans voor maken van een interessante daktuin met uitzicht op de stad.

Opzet planning en mijlpalen

• Q4 21	Start tender
• Q3 22	Definitieve inschrijving en selectie en start ontwerptraject
• Q2/Q3 24	Start bouw
• Q2/Q3 26	Oplevering