

Bouwenvelop NPL-pand Nationale Postcode Loterij

9 juni 2015, Zuidas



Gemeente Amsterdam
Dienst Zuidas

Ver- en nieuwbouw

In dit stuk zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het NPL-pand omschreven. Het huidige NPL-pand vormt de basisinput en samen met een aantal nieuwe uitgangspunten vormen ze de randvoorwaarden.

Binnen de Zuidas zijn in de afgelopen jaren een aantal basisdocumenten opgesteld die moeten leiden tot een goede inpassing van plannen in de stad, zoals de ver- en nieuwbouw van het NPL-pand. Deze basisdocumenten zijn:

- Visie Zuidas 2009. In de Visie Zuidas wordt het kader voor de hoofdontwikkeling geschetst. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe visie. Deze zal eind 2015 gereed zijn.
- Startbesluit Strawinsky (2009), hierin worden de programmatische en ruimtelijke ontwikkelingen geschetst.
- Welstandsnota Zuidas. De Welstandsnota Zuidas (1 december 2011) is het formele kader voor de toetsing van bouwplannen.
- ZIPS. De ontwerpuitgangspunten uit de Visie Zuidas zijn op hoofdlijnen uitgewerkt in de ZIPS (Zuidas Integrated Placemaking Strategy, 2010).

De hierboven genoemde documenten zijn te downloaden via www.amsterdam.nl/zuidas.

Rooilijnen, bouwkegel, bouwprogramma en dichtheid

De rooilijnen zijn gebaseerd op de huidige gevellijnen. Voor de noord- en westgevel van het gebouw veranderen deze niet. De oostelijke en zuidelijke gevellijn worden doorgetrokken waardoor een rechthoek ontstaat met extra gebruiksruimte in de zuidoosthoek.

De toekomstige erfpachtgrens wordt gedefinieerd door de nieuwe rooilijn en de benodigde ruimtelijke voor de mogelijke langzaamverkeersentree.

De groene ruimten rondom de gebouwen zijn van groot belang voor de uitstraling van de gehele bebouwingstrook tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat. Ook de bestaande bomen geven dit gebied al een volwassen karakter. Ten behoeve van de bouw van het NPL-pand worden zo min mogelijk bomen gekapt.

De inkeping van het gebouw in de zuidoosthoek is nu groen. Dit gebied mag overkapt worden met de daarvoor benodigde constructies. Het wordt een publieke ruimte die de verbinding vormt tussen het souterrain van NPL en de openbare ruimte. Het hoogteverschil tussen maaiveld en vloer souterrain is 1.95 meter.

Het huidige gebouw heeft een oppervlak van circa 8.000 m² brutovloeroppervlak (bvo). In het startbesluit werd uitgegaan van een fsi (floorspaceindex) van maximaal 4.5 uitgaande van sloop nieuwbouw. De huidige fsi is circa 2.6. Een realistische fsi voor ver- nieuwbouw van het huidige

gebouw is 3.1 op een grondoppervlak van 4.170 m². Dit betekent een bouwprogramma van 13.000 m² bvo (excl. parkeren).

Ondergronds (bijvoorbeeld parkeren) mag overal binnen de rooilijn tot 2 bouwlagen onder het souterrain gebouwd worden. Dit moet wel grondwatertechnisch onderbouwd worden.

Functies

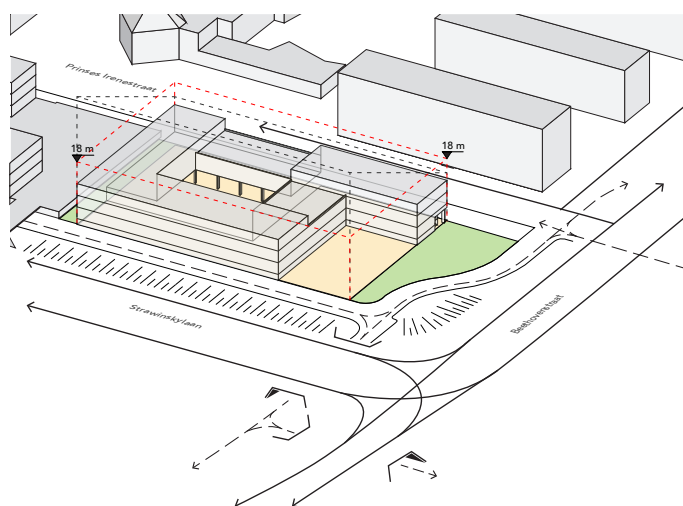
Het gebouw had tot op heden de functie kantoor. Het nieuwe programma bestaat uit maximaal 13.000 m² bvo, waarvan een groot deel bestemd als kantoor en maximaal 3.000 m² bvo publieke voorzieningen.

Het huidige gebouw heeft een souterrain waardoor het contact met de omgeving en openbare ruimte slecht is. Aanpassingen aan het gebouw/ nieuwbouw worden zo ontworpen dat contact met het omliggend maaiveld mogelijk gemaakt wordt. De nieuwe functies dragen zo veel mogelijk bij aan de levendigheid (qua programma in plint en/of souterrain) voor/naar de omgeving.

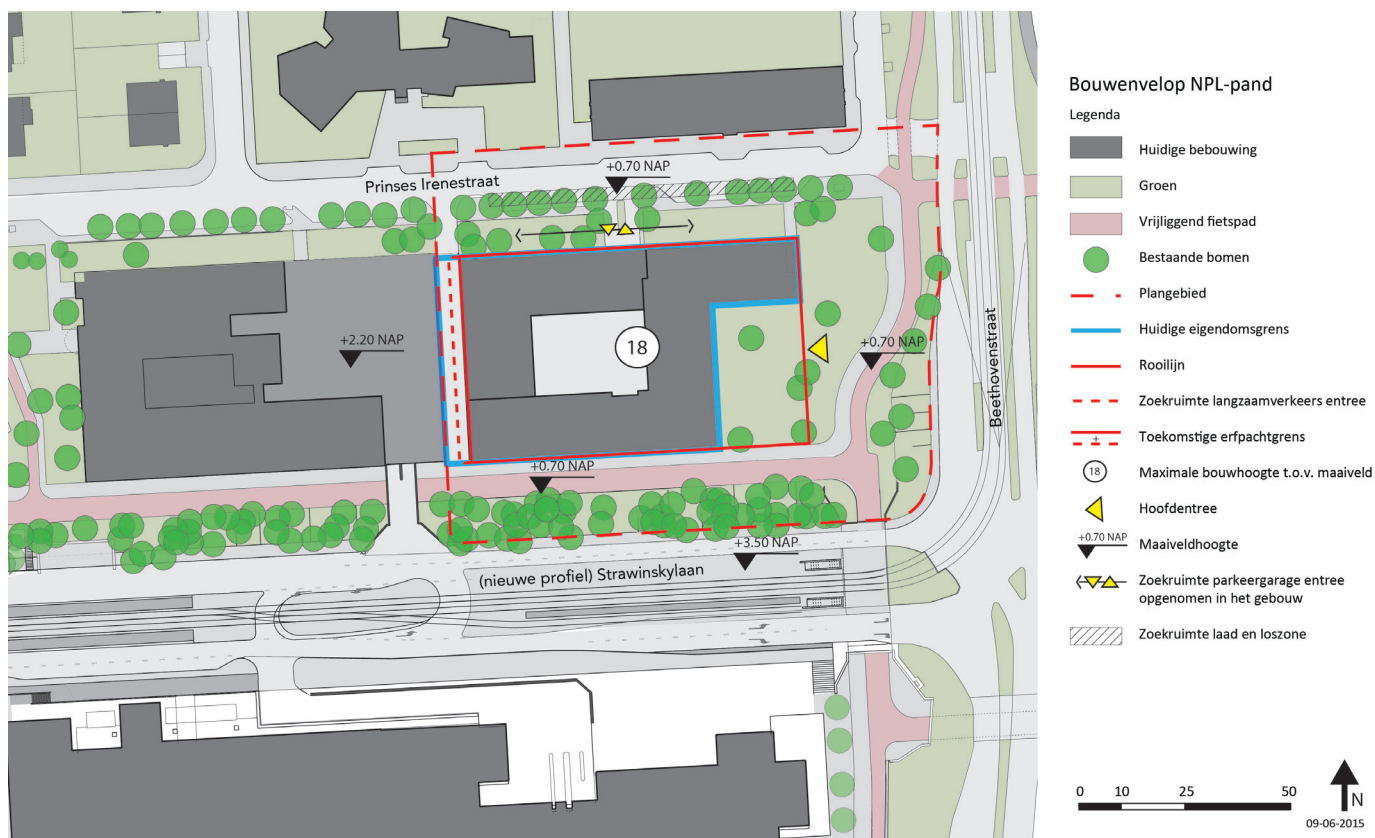
Bouwhoogte

De bouwhoogt van maximaal 18 meter (vanaf maaiveld +0.70 NAP) is afgestemd op de hoogte van het Citizen-hotel aan de overkant van de straat. Met deze bouwhoogte ontstaat ruimte voor NPL om het bestaande gebouw met één bouwlaag op te hogen en daarmee het gewenste programma te realiseren.

Dit wijkt aan de noordzijde af van de in het startbesluit opgenomen hoogtelijn (+13,9 NAP), maar is aan de zuidzijde beduidend lager dan de hoogtelijn (+36,8 NAP). De impact van de totale bouwhoogte over het gehele bouwvlak is daarmee kleiner dan in het startbesluit gepland en is vanuit het oogpunt bezonning niet bezwaarlijk (zie bezonningstudie blz 5).



Bouwhoogte contour (rood gestreept) incl. contour startbesluit (zwart gestreept)



Bouwenvelop NPL-pand

Ontsluiting

De hoofdentree (adres) van het gebouw kan zowel aan de noord- (Prinses Irenestraat) als oostzijde (Beethovenstraat) van het gebouw gepositioneerd worden. Aan de oostzijde is het niet mogelijk om voor te rijden, omdat hier geen straat ligt (alleen fiets en voetgangers toegang). Verder mogen aan alle zijden van het gebouw toegangen gemaakt worden. Na de precieze bepaling van de entrees wordt het openbare gebied hierop uitgewerkt.

De gebouwde parkeergarage wordt ontsloten via de Prinses Irenestraat (in- en uitrit gecombineerd). De ingang wordt inbandig opgelost in het bovengrondse bebouwde deel. De hellingbaan is volledig inbandig en er kan minstens één voertuig inbandig opgesteld worden (op een helling van maximaal 6%).

De fietsparkeervoorziening entree is aan alle zijden van het gebouw toegestaan. Bij voorkeur wordt deze gekoppeld aan de aan de zuid- en oostzijde gelegen vrijliggende hoofdnetfiets routen. Het fietsparkeren wordt op aangeven van NPL geplaatst in het souterrain. De exacte plek is nog niet duidelijk. Alleen als deze aan de westzijde van het gebouw komt te liggen is een helling, t.b.v. het overbruggen van het hoogteverschil, in de openbare ruimte mogelijk. De helling mag tot maximaal 1 meter onder maaiveldniveau en maximaal 3 meter buiten de rooilijn aangelegd worden. Dit wordt in samenwerking met de Zuidas (openbare ruimte) ontworpen.

Aan de westzijde van het gebouw, tussen NPL-pand en Strawinskyhuis komt een publieke doorsteek. De ruimte tussen beide gebouwen is circa 6 meter en krijgt een groene invulling. Het is een eerste stap om beide gebouwen meer in het groen te kunnen zetten.

Fiets en gemotoriseerd parkeren

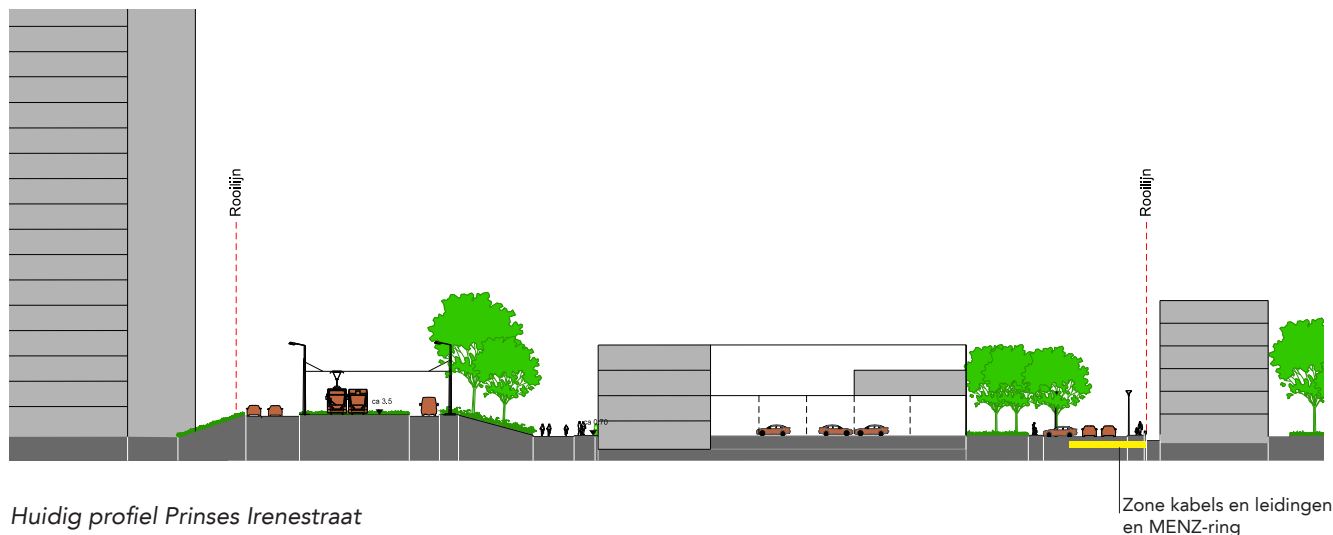
Fiets- en brommerparkeren voor werknemers moet inbandig en gebruiksvriendelijke opgelost worden. Dit betekent dat de ruimte makkelijk toegankelijk (bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte) moet zijn ook voor bakfietsen. Dit geldt ook voor bezoekers. Er worden minimaal 225 fiets parkeerplekken in het gebouw opgenomen. Daarnaast moeten plekken gereserveerd worden voor brommer parkeerplekken.

Voor auto verkeer voorziet het huidige terrein in ca. 47 p.p. op maaiveld. In overeenstemming met NPL is een maximum van 63 parkeerplekken afgesproken. Op basis van het totale nieuwe programma wordt het exacte aantal parkeerplekken bepaald. Voor kantoren geldt een norm van 1/250 m², voor voorzieningen 1/100 m².

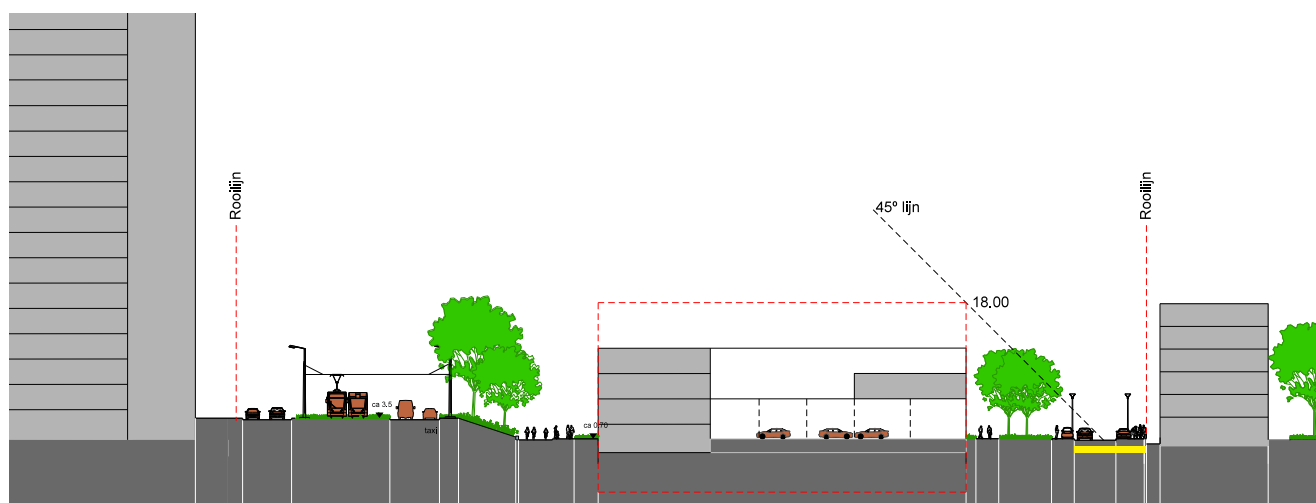
Afval en/of perscontainers worden inbandig gestald.

Laden en lossen

In de Prinses Irenestraat moet een langspaarkeer laad- en loszone ingepast worden. Deze wordt gekoppeld in logische looplijn met de inbandige laad- en losruimte. Er kunnen geen loadingdocks aan het gebouw gemaakt worden. Dit i.v.m. draaibewegingen (achteruit rijdende voertuigen) op de Prinses Irenestraat. In gezamenlijk overleg wordt bepaald wat de beste locatie is voor deze zone en hoe deze gebruikt (rijbewegingen, venstertijden, e.d.) dient te worden.



Huidig profiel Prinses Irenestraat



Wensprofiel profiel Prinses Irenestraat (puccini 30km/u)

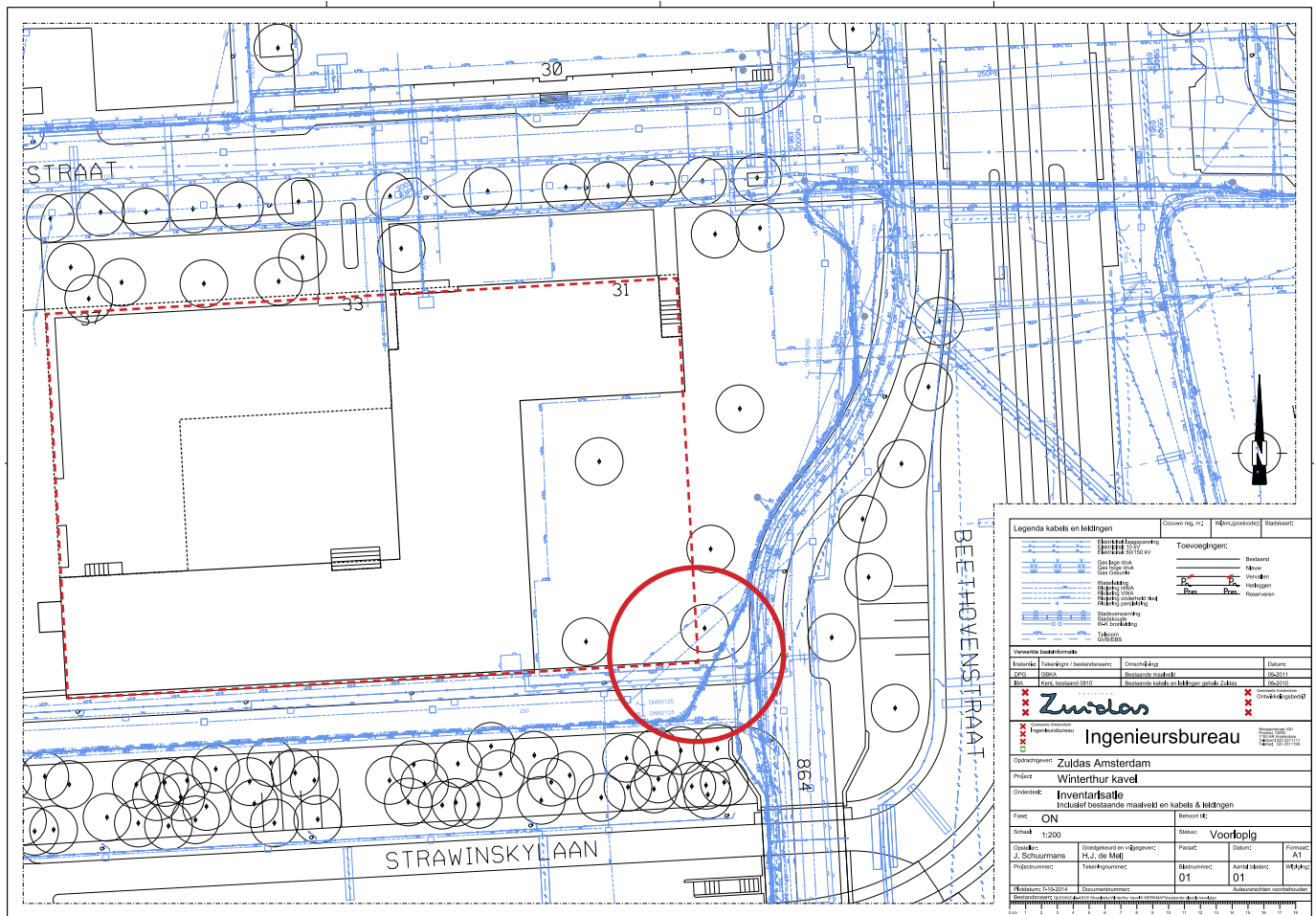
Duurzaamheid, Welstand en Energieprestaties

Zuidas wil in 2030 behoren tot de top tien van duurzame stedelijke centra in Europa. Daarnaast heeft de Zuidas de ambitie verder te groeien tot een internationale koploper, die gebruik maakt van de Amsterdamse identiteit en voorziet in woningen, kantoren en voorzieningen van een hoge standaard. Daarbij horen gebouwen van hoge kwaliteit en een aantrekkelijke omgeving met een uitstekende infrastructuur: een resultaat dat meer is dan de som der delen. De duurzaamheidsambities van Zuidas zijn verder uitgewerkt in "Zuidas Integrated Placemaking Strategie" (ZIPS). Hierin is een strategie ontwikkeld om Zuidas sneller tot een rijker milieu te brengen dat zowel aangenaam als aantrekkelijk is.

De gebouwen zullen zo ontworpen worden, dat ze een samenhangend stedelijk raamwerk vormen en interactie hebben met de ruimtes en mensen er omheen. Voor (ver) nieuwbouw is het uitgangspunt het duurzaamheidsniveau 'excellent' voor de BREEAMcertificering (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) of een vergelijkbaar niveau. Uitgangspunt is dat de daken van de gebouwen groen worden ingericht, niet alleen belangrijk voor het zicht van erboven gelegen functies maar vooral ook vanwege de hemelwaterafvoervertragende functie. De opvatting over stedelijkheid vindt ook plaats tegen de achtergrond van het begrip "duurzame stad" waarbij gestreefd wordt naar duurzaam gebruik van ruimte, gereali-

seerd met lage energie-, geluid en milieubelasting. In moderne 24-uurs leefstijlen moeten verschillende bewoners en functies elkaar zonder hinder kunnen verdragen. Essentieel hierbij zijn begrippen als flexibel en aanpasbare casco's (geschikt voor uitwisseling van functies). Hiervoor wordt voor nieuwbouw Zuidas breed uitgegaan van een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,30 meter zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet-wonen in de toekomst mogelijk blijft. Duurzaam bouwen betekent dat de bouwsystemen een groot "accommoderend vermogen" moeten hebben. Plinten zijn multifunctioneel in gebruik, hebben een uitnodigend open (transparant) karakter.

Naast de standaard bouwregelgeving worden aan de architectuur specifieke eisen gesteld. Deze zijn beschreven in de 'Welstandsnota Zuidas'. Conform de Gemeentelijke Bouwverordening Amsterdam 2013 is er een verplichting om bij het reeds aanwezige stadsverwarming netwerk aan te sluiten binnen een afstand van 40 meter. Op dit moment ligt hier geen koudnet, in samenwerking met NUON moet gekeken worden of aanleg mogelijk is. Wanneer dit niet het geval is zal gezocht worden naar alternatieve mogelijkheden zoals koude-warmteopslag (WKO). Problemen met grondwaterlozingen worden vermeden door verdiepte parkeerkelders waterdicht te bouwen (geen polderprincipe).



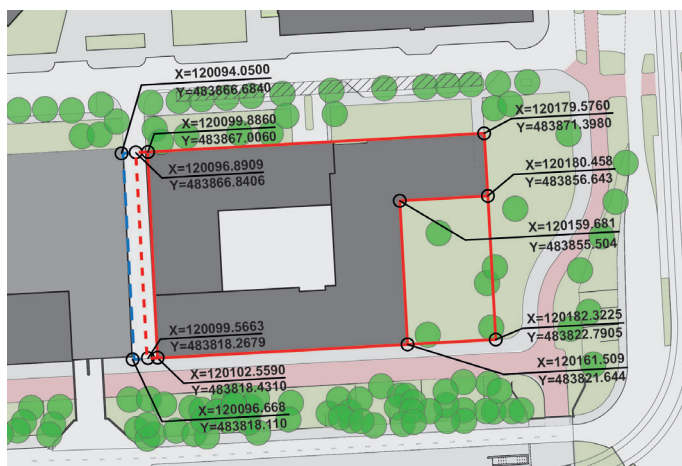
Huidige situatie kabels en leidingen rondom het NPL-pand

Ondergrondse infrastructuur

Ten noorden van het NPL-pand komt een bundel van kabels en leidingen (MENZ-tracé) te liggen in de openbare ruimte. En aan de oost-zuidzijde ligt een grote bundeling met telecom kabels. Bij de ontwikkeling van het NPL-pand moet hier rekening mee gehouden worden. Bij de bouw moet rekening worden gehouden met voldoende afstand (ook met tijdelijke damwanden) tot de kabels en leidingen. Technische voorzieningen en installaties (trafo's), inclusief toegangen, worden door de gebruiker in pandig/op eigen terrein opgenomen.

Bouwlogistiek

Bij de bouwlogistiek moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid/doorstroming van de omliggende wegen en functies zoals Prinses Irenestraat (Prinses



Coördinaten NPL-pand

Irenebuurt) en verhoogde Strawinskyaan, het Citizen hotel, Strawinskyhuis en (hoofdnet) fietsroutes. Er is gestart met de aanleg van het MENZ-tracé in de Prinses Irenestraat t.b.v. het functievrijmaken van het Zuidasdok. Mogelijk wordt in dezelfde periode van uitvoering bouw NPL, ook gewerkt aan de aanpassing van de Strawinskyaan t.b.v. het Zuidasdok. NPL stelt een BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) plan op.

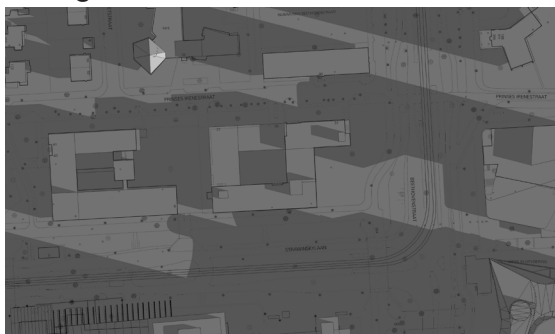
Openbare ruimte

In de huidige situatie ligt het gebouw aan de noord- en oostzijde tegen een groene strook aan met onderbeplanting en bomen. Aan de oost- en zuidzijde van het gebouw ligt een belangrijke oostwest hoofnetfietsroute. Aan de noordzijde ligt de Prinses Irenestraat, met langs en schuin-parkeerplekken, die de ontsluiting vormt van de Prinses Irenebuurt.

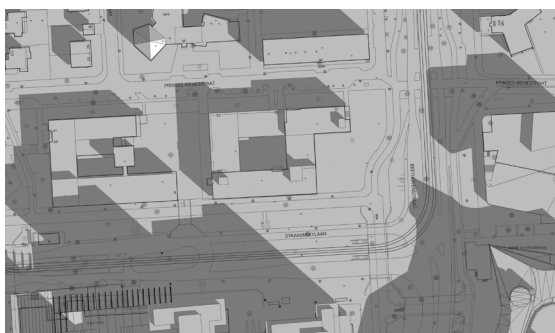
De wens voor de Prinses Irenestraat is om hier een nieuw profiel aan te leggen volgens de Pucinni inrichting methode (30km/u) en de groene zone ten zuiden van deze straat aan te passen. Het wensbeeld (concept) voor de gehele strook van Beethovenstraat tot aan de Parnassusweg is gebouwen in het groen. In plaats van groen aan te laten sluiten op de gebouwen is het voorstel om de voetpaden langs de gebouwen te leggen zodat het groen beter geïntegreerd kan worden in de openbare ruimte. Het gebruik en de beleving wordt hierdoor vergroot. Ook de tussen de gebouwen gelegen 'hoven' en het profiel van de langzaamverkeerverbinding aan de zuidzijde worden aangepast om extra kwaliteit te geven aan het groen concept. Deze wensen worden uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit Strawinsky, waaraan gewerkt wordt.

Bezonning

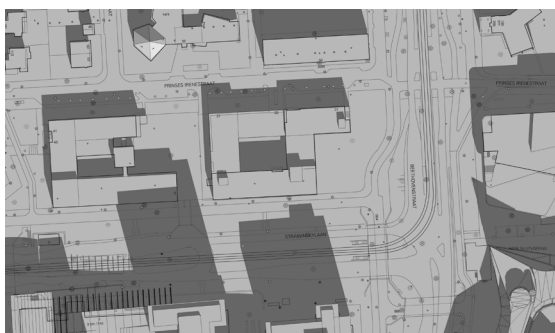
Huidige situatie NPL



21 maart/september 9.00 uur



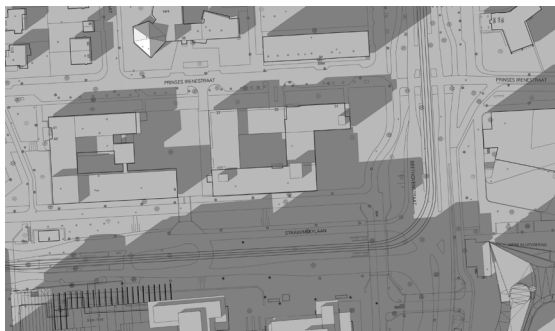
21 maart/september 11.00 uur



21 maart/september 13.00 uur



21 maart/september 15.00 uur



21 maart/september 17.00 uur

Plan NPL bouwhoogte 18 meter



21 maart/september 9.00 uur



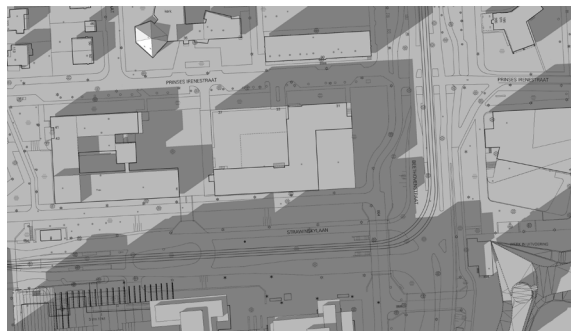
21 maart/september 11.00 uur



21 maart/september 13.00 uur



21 maart/september 15.00 uur



21 maart/september 17.00 uur

Colofon

datum: 9 juni 2015

informatie: www.amsterdam.nl/zuidas

contactpersoon: Fianne van der Veen

(tel: 06 4664 6975, email: fvn@zuidas.nl)