

Apeldoorn

A1 - Malkenschoten

Stedebouwkundige Visie
december 2002



E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

i.s.m. Carin Jannink Stedebouw en Landschap

Noordeinde 144
070 - 3503535 tel

2514 GP Den Haag
fax 070 - 3922090



Apeldoorn

A1 - Malkenschoten

Stedebouwkundige Visie
december 2002

in opdracht van de gemeente Apeldoorn

E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

i.s.m. Carin Jannink Stedebouw en Landschap

Noordeinde 144
070 - 3503535 tel

2514 GP Den Haag
fax 070 – 3922090



A1, richting Veluwe



binnentuin Visionpark



entree Apeldoorn: Kayersdijk



Zwaanspreng



vijver in Philipsbosje



Apeldoorns kanaal



bedrijventerrein Kayersmolen-Zuid



busafrit A1



volkstuinten achter Philipsbosje

inhoud

inleiding

- De vraag
- Het gebied
- De aanpak

verkenning

- Wat doen de burens?
- Apeldoorn, waar ligt dat?
- Malkenschoten: structuur, verweving en zonering

modellen

- 1 standaard bedrijventerrein
- 2 ontspannen bedrijventerrein
- 3 maximaal gestapelde (uit)zichtlocaties
- Conclusies

deelgebieden (koers, uitwerking en toets)

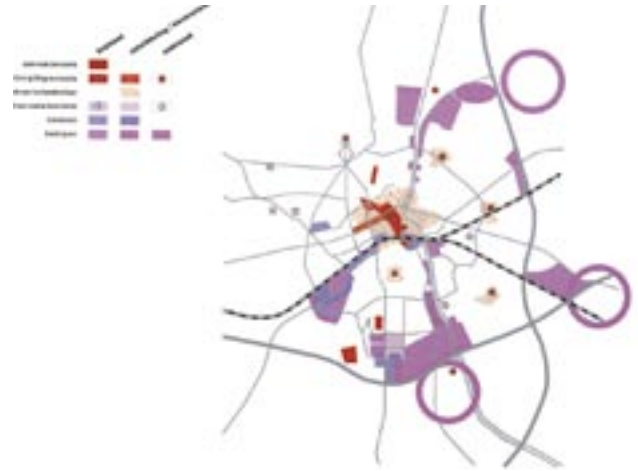
- Dubbelbeek/Malkenschoten
- Nagelpoel
- Landdrostlaan
- Lange Amerikaweg
- Paramariboweg

bouwstenen voor het Masterplan



topografische kaart Malkenschoten en omgeving

inleiding



SEBA 2000-2020

De vraag

In de Strategisch Economische Beleidsvisie Apeldoorn 2000-2020 is de A1-zone opgenomen als te ontwikkelen bedrijventerrein.

De ontwikkelaar Van Berlo heeft met de studie 'Zet Apeldoorn op de kaart' de gemeente uitgedaagd tot een visie over de A-1 zone.

Ondertussen rijst ook de vraag naar de mogelijkheden aan de noordzijde van het bedrijventerrein.

In september 2001 is de bestuursopdracht gegeven voor een verkennende visievorming voor deze zone en het achterliggende gebied Malkenschoten.

Het bestuur stelt drie vragen:

- Hoeveel en welke ontwikkelingsruimte is er binnen het bestaande bedrijventerrein Malkenschoten?
- Hoeveel en welke ontwikkelingsruimte is er in de A1 zone?
- Wat betekent dit voor het gezicht van Apeldoorn vanaf de snelweg?

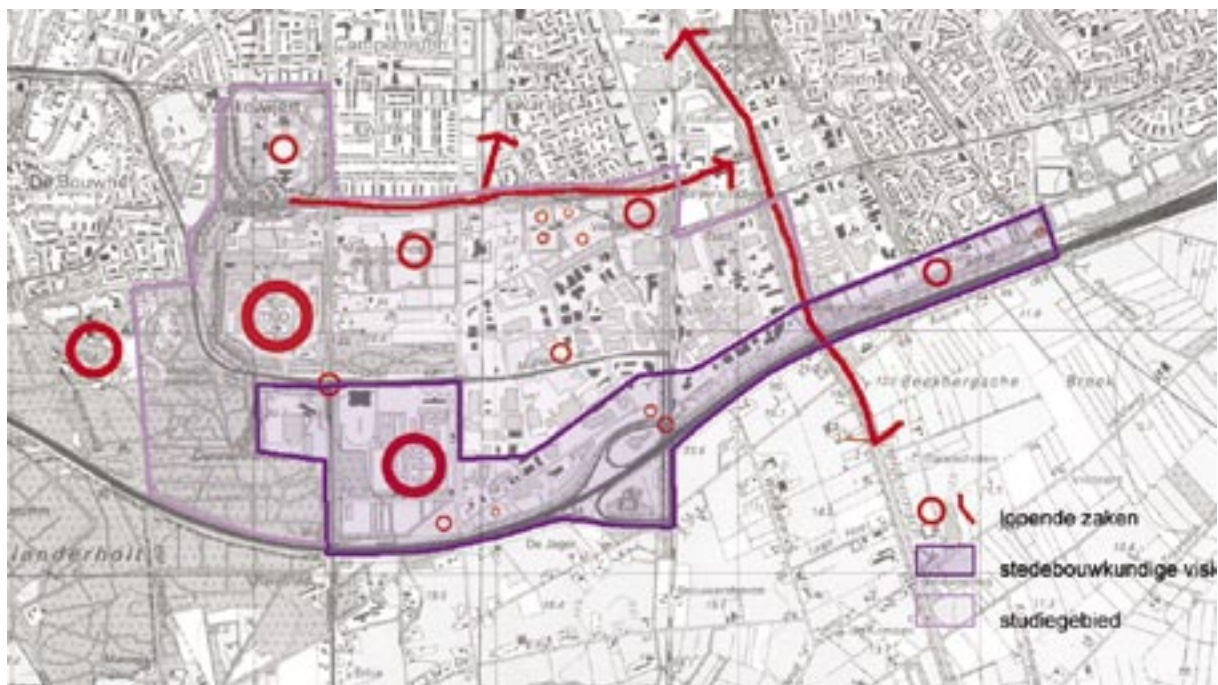
In projectteamverband zijn deze vragen, het gebied en de programmatische mogelijkheden uiteengegafd.

Er is voortdurend gewerkt vanuit zowel het samenhangend geheel als de verschillende deelgebieden.

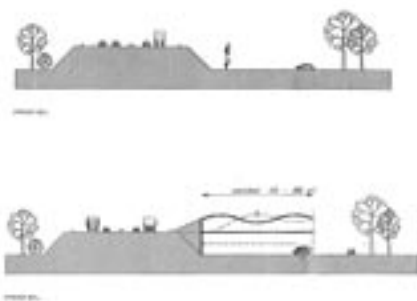
Er is per deelgebied een koers bepaald en een plan uitgewerkt en doorgerekend.

Per deelgebied is daardoor bekend welke kosten aan welke ingreep verbonden zijn, wat de opbrengsten zijn en, niet op de laatste plaats, welk beeld dit oplevert. Het totaal levert inzicht in de manier waarop elk onderdeel de totale samenhang en het totale beeld beïnvloedt.

Het resultaat wordt deze rapportage gepresenteerd. Het omvat de eerste fase van het planvormingstraject (IPOR); de stedenbouwkundig visie en de bouwstenen voor het Masterplan.



lopende zaken



plan Artec/van Berlo

Het gebied

Het studiegebied omvat de strook ten noorden van de A1 tussen de Arnhemse weg en de Polderweg en het daarachter liggende gebied Malkenschoten tot aan de Kayersbeek.

De A-1 zone is ongeveer 3 kilometer lang en 100 m breed (30 ha.).

Het bedrijventerrein Malkenschoten is ca. 1,5 bij 2 km groot (300 ha.).

Het gebied is niet alleen het visitekaartje van de stad langs de A1, maar ook het entreegebied naar de zuidzijde van de stad.

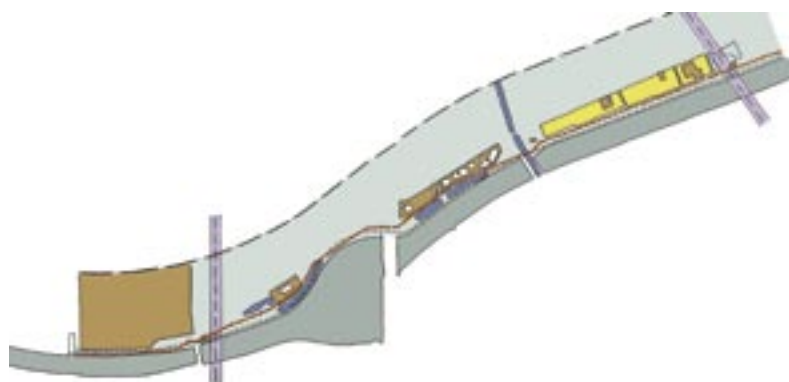
Naast de wens dat het groene en ontspannen karakter van Apeldoorn beeldbepalend is, bestaat de behoefte aan een efficiënt en doelmatig werkgebied. Tevens voert de gemeente de begrippen duurzaamheid, veiligheid en intensief ruimtegebruik hoog in het vaandel. Deze wensen liggen niet automatisch in elkaars verlengde.

Er staan veel ontwikkelingen op stapel in en rondom het gebied zoals de herontwikkeling van de Kanaalzone, de herontwikkeling van het ETV Businesspark, de herontwikkeling van Visionpark, de herinrichting van de Beekzone en de uitbreiding van de recreatieve voorzieningen langs de Dubbelbeek.

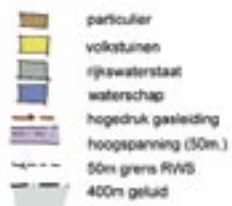
Het initiatief voor deze ontwikkelingen ligt afwisselend bij de gemeente, bij particulieren en ontwikkelaars.

Het geheel duidt op uitbreiding, intensivering en upgradering van zowel de structuur als het programma. Tegen deze achtergrond moeten de mogelijkheden voor Malkenschoten en de A-1 zone worden onderzocht.

De komst van het bedrijventerrein ten zuiden van de A1 zoals is voorgesteld in het ruimtelijk perspectief 2030; “de blauwe stedendriehoek”, kon in in deze studie helaas niet als uitgangspunt worden meegenomen. Het toetsingskader dat in dit onderzoek wordt aangereikt zou ook op deze ontwikkeling van toepassing moeten zijn.



hindercontouren en gebruik



beschikbare ruimte



Eigendom



Het gebied is niet leeg.

In de A-1 zone bijvoorbeeld is weinig onmiddellijk beschikbare vrije ruimte: niet meer dan 5 ha. verdeeld over 11 locaties. Er zijn veel verschillende eigenaren, het onroerend goed is van verschillende leeftijd en kwaliteit, het gebruik varieert van volkstuin tot keukenshowroom, er ligt een hogedrukgasleiding met bijbehorende hindercontour, bluswatervoorzieningen, een geluidscontour van de snelweg en meer van dit soort zaken.

De uitgangspositie is niet onverdeeld gunstig. Hier past geen standaardoplossing en geen standaardproces. Een integrale aanpak is noodzakelijk.

Welke programma's zijn hier denkbaar, wenselijk en ontwikkelbaar ?

Hoeveel programma kan het gebied opnemen ?

Hoe verhoudt dit zich tot de op stapel staande ontwikkelingen ?

Hoe verhoudt de investeringssprong zich tot de opbrengsten?

Hoe ziet Apeldoorn er dan uit vanaf de A1?

Draagt dat alles iets bij aan de gebruikswaarde, leesbaarheid en leefbaarheid van het totale gebied?

Dit gebied heeft een aanvullend en samenhangend ruimtelijk kader als uitwerking van de Ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020. Daarbij is niet alleen de vraag naar de identiteit en betekenis van het gebied langs de snelweg aan de orde, maar ook de vraag naar de identiteit en betekenis van het gebied binnen de stad.



A1 zone; gezicht, uitzicht en adres



A1/Malkenschoten: nieuw programma, nieuwe betekenis

De Aanpak:

De opgave is complex. Het is van belang om naast een ontwikkelingsgerichte visie ook inzicht te krijgen in de manier waarop variabele factoren van invloed zijn op zowel de ontwikkelbaarheid als de kwaliteit van het beeld van het totale gebied. Door een stapsgewijze en analyserende aanpak en rapportage wordt het inzicht overdraagbaar.

Stap 1: Verkenning.

De opgave wordt vanuit verschillende invalshoeken verkend:

- Wat is dat eigenlijk, een gezicht aan de snelweg? En wat is er bij middelgrote steden in Nederland te vinden op dit gebied? (Wat doen de burens?)
- Wat is landschappelijke context van Apeldoorn en de A1?(Apeldoorn, waar ligt dat?)
- Hoe ligt het gebied Malkenschoten in de stad en hoe zit de interne structuur in elkaar. (Malkenschoten: structuur, programma, verweving en zonering)

Stap 2: Modellen

Aan de hand van drie proefmodellen is de opnamecapaciteit van het gebied onderzocht en zijn tegelijkertijd de verschillende ambities getest (een gezicht voor Apeldoorn, groen en ontspannen als beeldbepalend karakter, intensief ruimtegebruik).

Elk model gaat uit van een verschillende verhouding tussen bedrijven en kantoren en een verschillende landschappelijke aanpak. Van daar uit wordt een samenhangend ontwikkelingsbeeld opgebouwd voor het totale gebied (standaard bedrijventerrein, ontspannen bedrijventerrein, maximaal gestapelde (uit)zichtlocaties).

Stap 3: Koers, uitwerking, toets.

Aan de hand van de modellen is in de projectgroep een koers uitgezet die per deelgebied is uitgewerkt. De voorstellen zijn getest op ontwikkelbaarheid.

Stap 4: Bouwstenen voor het Masterplan

Vanuit de deelgebieden weer terug naar de samenhang en het grote geheel: de bouwstenen voor het Masterplan kunnen benoemd en gelokaliseerd worden en leveren daarmee een visie voor het totale gebied, een visie voor de lange termijn en een toetsingskader voor locatiegerichte initiatieven en ontwikkelingen.

A1 hoogte Paramariboweg / Arnhemseweg



verkenning

Wat doen de burenen?

Apeldoorn, waar ligt dat?

Malkenschoten: structuur, verweving en zonering.





Bunnik? Breda? Breukelen? Bodegraven? ... Apeldoorn???



Rust nodig!



Utrecht:
De gebouwen vormen een ensemble,
niet langs de snelweg maar in de diepte.



Ede.
Vanaf de geluidswal zicht over de snelweg
het landschap en Ede.

Wat doen de burenen?

Langs de snelwegen zijn inmiddels meer dan genoeg 'zichtlocaties' ontwikkeld die zonder twijfel zichtbaar zijn, maar tegelijkertijd ook volkomen uitwisselbaar.

Of het nu om Bunnik, Breda, Breukelen of Bodegraven gaat, de moeite die men gedaan heeft om elk bedrijf een zo mooi mogelijk gezicht te geven levert over het algemeen toch een aanblik alsof of het uitverkoop is geweest.

Daar zijn een aantal redenen voor aan te wijzen:

De gebouwen onderscheiden zich onderling sterk van elkaar, maar zijn te klein om in het voorbijgaan werkelijk indruk te maken. De verschillen rijgen zich tot een rommelige ruis aan. Dit effect wordt nog versterkt doordat "Zicht" bij veel snelweglocaties "de voorkant" ofwel de ontsluitingskant betekent. Parkeerterreinen tussen snelweg en gebouw versterken de rommelige indruk.

De meeste zichtlocaties bieden geen 'gezicht' op een stad, maar op een reeks bedrijfsgebouwen. De gebouwen voegen geen nieuwe kwaliteit aan de stad en het landschap als geheel toe. Als men bedenkt dat 'een gezicht langs de snelweg' bedrijfseconomisch gezien maar een keer in de dertig tot vijftig jaar gemaakt kan worden zal het duidelijk zijn dat niet alleen de vraag naar maximale uitgeefbaarheid en een positief saldo van belang is maar evenzeer de vraag of dit het gezicht is dat Apeldoorn wil laten zien.

De schaal van de snelweg en het waarnemingsvermogen bij hoge snelheid vragen om een andere ontwerpmethodologie dan bij een gebruikelijke bedrijfs- of kantorenlocatie.

Niet het individuele gebouw is de maatgevende eenheid maar de verzameling van gebouwen en de landschappelijke inpassing. De samenhang van het totale ensemble maakt uit of er sprake is van rommel en ruis of van een memorabel moment.

Een goede aanzet voor een dergelijke samenhang is te vinden bij Utrecht waar het Merwedekanaal de A12 kruist. De gebouwen vormen een ensemble dat haaks op de snelweg staat en naar het achterliggende gebied verwijst.

Het waarnemingsvermogen bij verschillende snelheden:
Dat wat men passeert in twee minuten gaans



120 km/u : 4km



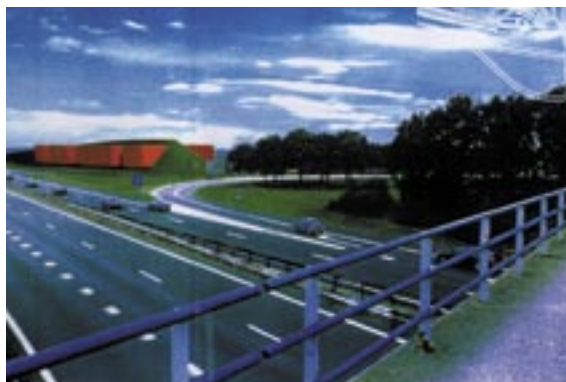
50km/u : 1650m

20km/u : 650m



5 km/u : 165m





Bioscoop in de geluidswal, op 25 meter van de A12. Eén markant gebouw in plaats van een rommelige verzameling. Vanaf de snelweg zicht in de foyer van de bioscoop. Vanuit de foyer van de bioscoop zicht op de snelweg.

In Ede is een goed voorbeeld te vinden van een “zichtlocatie” die de stad niet alleen een gezicht aan de snelweg geeft, maar tegelijkertijd de stad een verblijfsplek biedt met uitzicht over de snelweg en het landschap.

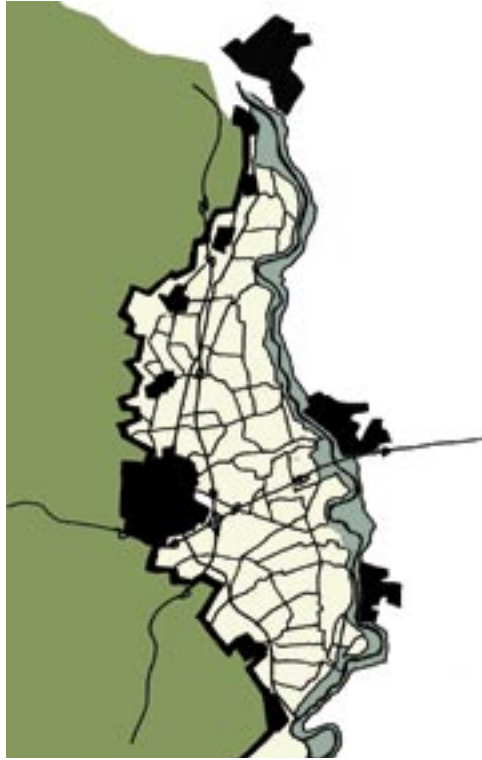
De “zichtlocatie” is voorbehouden aan één markant gebouw dat in de geluidswal is geschoven. De sculpturale vorm werkt goed bij de benadering met hoge snelheid, en in het voorbijrijden is het zicht in de foyer – op 25 meter afstand – beslist verrassend, net zoals het zicht vanuit de foyer op het voorbijrazende verkeer.

De geluidswal is toegankelijk vanuit het daarachter liggende woongebied. Van boven af kijk je uit over de snelweg, het landschap en Ede.

Het plan in Ede biedt niet alleen iets op de ervaringsschaal van de reizigers op de snelweg (120 km/uur), maar ook op die van de bioscoopbezoeker (0 km/uur) en op de ervaringsschaal van de wandelaar op de wal (5 km/uur). De wal en de bioscoop zijn een herkenningspunt zowel vanaf de snelweg als vanuit de stad. De bioscoop en wal richten niet alleen de aandacht op zichzelf, maar ook op de omgeving.

Als het gaat om het ontwikkelen van ‘het gezicht van Apeldoorn’ langs de A1 gaat het om meer dan een rij bedrijven op de eerste rang. Het gaat om een ontwikkeling die een collectieve betekenis voor verschillende snelheidsniveaus toevoegt en een nieuwe identiteitsdrager voor de stad is. Het gaat om een ontwikkeling die een brug slaat tussen de verschillende werelden.

Apeldoorn op de grens van Veluwe en IJsseldal



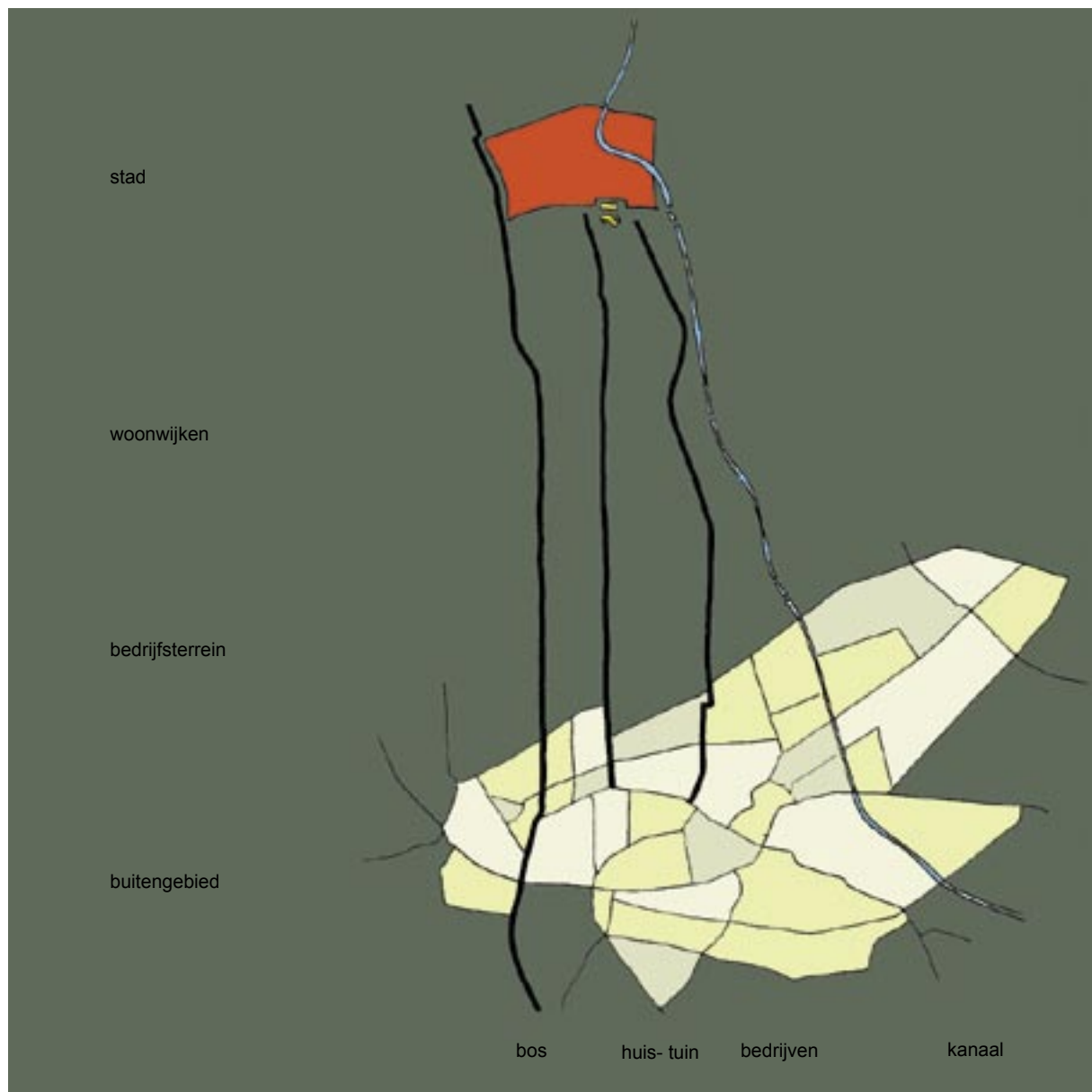
Apeldoorn, waar ligt dat?

Apeldoorn ligt op de rand van de Veluwe en het IJsseldal. De passerende automobilist op de A1 ziet vrijwel niets van de stad. Buiten de vangrails en de bewegwijzering is het landschap beeldbepalend. Komend vanuit Deventer, vanaf het klaverblad Beekbergen, biedt de A1 een mooi uitzicht op de oprijzende stuwwalrand van de Veluwe; hèt visitekaartje van Apeldoorn. Het is de opgave om aan Apeldoornse zijde iets toe te voegen dat het geheel versterkt en in verhouding staat tot de grote schaal van het landschap.



Zicht vanaf de A1

Een blik vanaf de A1 op een indrukwekkende skyline zou mooi zijn maar is niet voor handen. Wel is de herontwikkeling van het ETV Businesspark een interessant gegeven. Het ligt in de zichtlijn van de binnenbocht van de snelweg. In het plan van TKA architecten voor het Businesspark ligt de mogelijkheid voor die indrukwekkende skyline al in de aard van de ontwikkeling besloten. Hiervoor moet de ontwikkeling wel steviger aangezet worden dan de huidige stand van zaken waar het blijkbaar niet mogelijk is om verder te komen dan drie lagen hoge kantoorgebouwtjes. Terwijl het in feite pas daarboven interessant wordt en men kantoor blijkt te houden aan de rand van de Veluwe in plaats van aan de rand van een Apeldoorns bedrijventerrein. Het aardige van deze ontdekking is dat blijkt dat 'het gezicht van Apeldoorn' niet in de rand hoeft te liggen maar in de diepte opgebouwd kan worden (ETV Businesspark en Visionpark). De A1-zone is op die manier niet het 'gezicht' maar de voorgrond van een groter geheel.



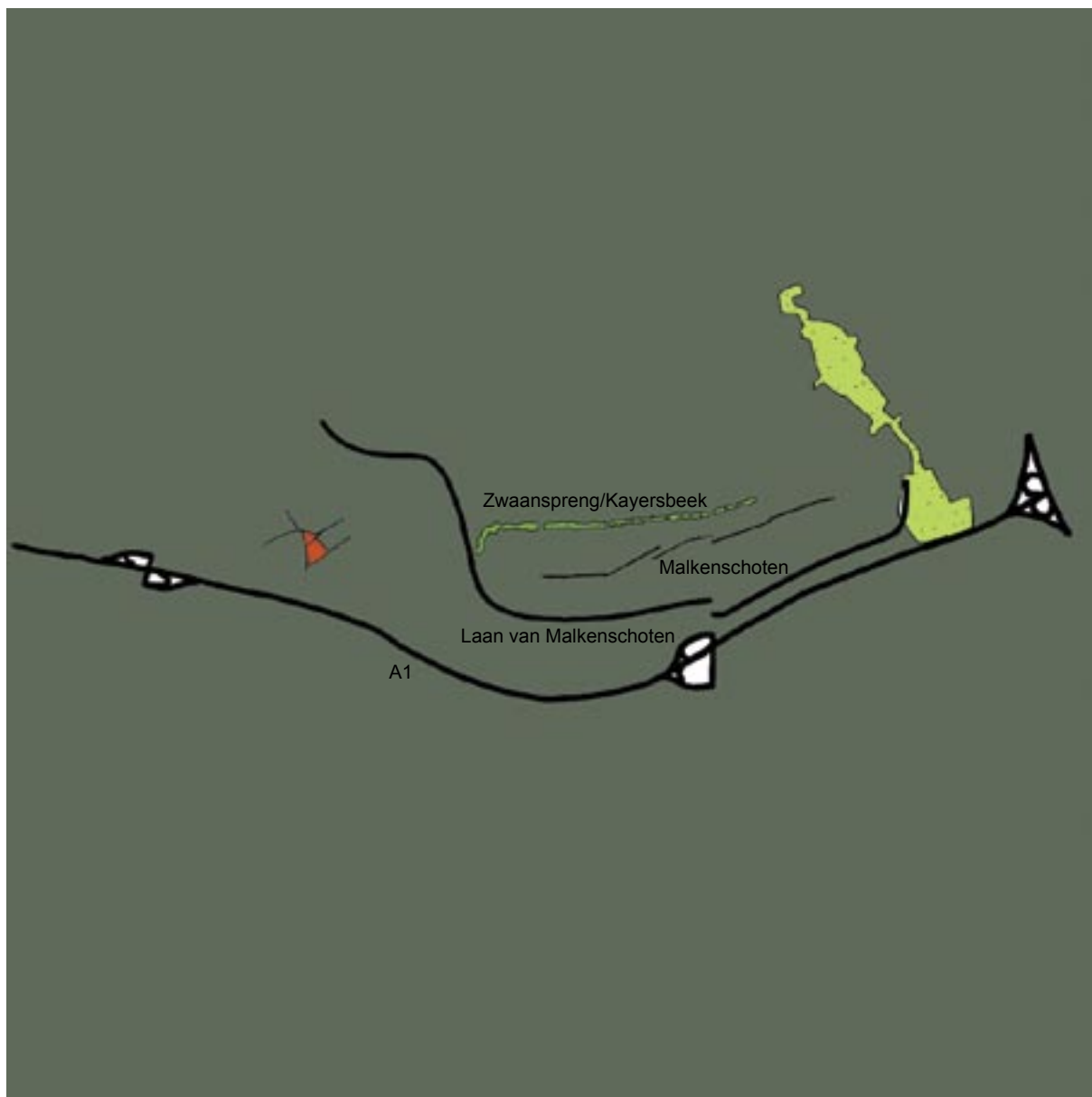
De structuur: sterk stelsel van noord zuid routes

drie werelden: instituten in het bos,
bedrijfsterrein en buitengebied.

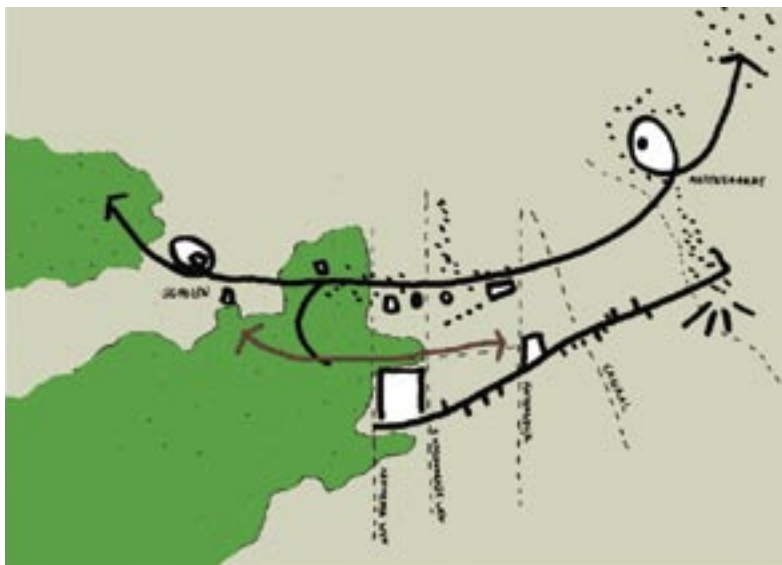


Malkenschoten: structuur, verweving en zonering

De hoofdstructuur van Malkenschoten bestaat uit een stevig stelsel van noord-zuidroutes; de Arnhemse weg, Oude Apeldoornse weg, Kayersdijk en het kanaal lopen allen van de binnenstad naar het buitengebied. Elke route heeft een eigen programma en een eigen identiteit (bosrand, huizen met tuinen, bedrijven, kanaal).



De routes vormen geen stelsel. Ze hebben een verschillend begin en eindpunt, geen gemeenschappelijke herkenningspunten.



versterken structuur, nieuwe rijgdraden in oost west richting

De routes in Oost-west richting vormen geen stelsel; Zwaanspreng/Kayersbeek, Laan van Malkenschoten en de A1 hebben elk een verschillend begin en eindpunt, geen gemeenschappelijke herkenningpunten en zijn voor volstrekt verschillende gebruikers. De Laan van Malkenschoten is de enige weg die het plangebied in Oost-west richting met de omgeving verbindt. Dat is voor een gebied met een omvang van 2x1,5 km niet veel.

Bij het zoeken naar nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden moet in feite tegelijkertijd gezocht worden naar nieuwe rijgdraden in oost-west richting en daarmee naar een betere verweving met het omliggend gebied.



nieuwe hoofdstructuur



Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Apeldoorn 2020, ROW april 2000

Binnen het stelsel tekent zich een vrij vanzelfsprekende zonering af;
 'Institutenland' - grootschalige bedrijfs- en kantoren complexen in een bosrijke omgeving - in de bosrand tussen Arnhemse weg en Oude Apeldoornse weg.
 De ontspannen geprogrammeerde beekzone tussen Apeldoorn Zuid en Malkenschoten en de A1 zone als nieuw te veroveren bedrijfsgebied.
 Deze structuur en zonering passen binnen de contouren van Apeldoorn 2020 en kunnen als nadere invulling daarvan worden beschouwd.

Landschap ten zuiden van de A1, tussen Apeldoorns kanaal en Polderweg



modellen

1. standaard bedrijventerrein
2. ontspannen bedrijventerrein
3. maximaal gestapelde (uit)zichtlocaties

Conclusies

Elk model gaat uit van een verschillende verhouding tussen bedrijven en kantoren en een verschillende landschappelijke aanpak.

Van daar uit wordt een samenhangend ontwikkelingsbeeld opgebouwd voor het totale gebied.

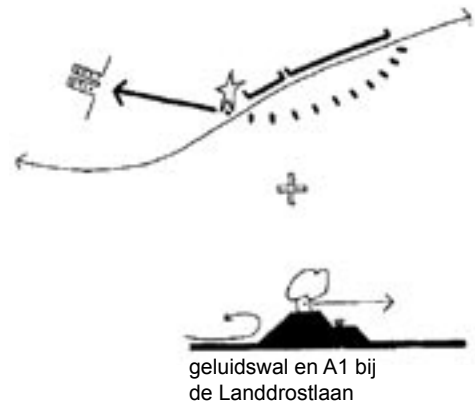


parkeerterrein aan de Dubbelbeek

Bedrijven: 43 ha.
Kantoren: 21.600 m²
Sport: 5,4 ha



model 1



model 1:

Standaard bedrijventerrein

Programma: Standaard bedrijventerrein.

Bundeling van functies is het uitgangspunt.

Bedrijven bij bedrijven, wonen bij wonen, sport bij sport.

Landschappelijke inpassing: 'functioneel' en met maximaal ruimtelijk effect.

Als er, naast de herontwikkeling van ETV Businesspark maar één hoogbouwlocatie te vergeven is, dan zou dat op de overgang van hol naar bol in de A1 moeten zijn, daar waar het blikveld de grootste zwaai maakt. Hier is, bij de oprit, een 'verversingsplaats' gedacht:

Restaurant, vergadercentrum, hotel, snackbar, benzinestation, supermarkt, stomerij, autowasplaats, uitlaten- en bandenwerkplaats, parkeergarage en carpoolstation.

Genesteld in een verbreed talud van de A-1 markeert het de entree van de stad, wijst het in de richting van de Veluwe en het ETV Businesspark en functioneert het als het voorzieningencentrum van het bedrijventerrein.

In de A-1 zone tussen de oude Apeldoornse weg en de Kayersdijk zijn geen bedrijven gedacht. Gezien van het feit dat de snelweg 6 meter hoger ligt dan de omgeving moet de nieuwe bebouwing, wil niet alleen het dak zichtbaar zijn, tenminste 10 meter hoog zijn.

Bij een standaard bedrijventerrein is de bedrijfsomvang en het investeringsniveau niet zodanig dat er 'een gezicht' gemaakt kan worden. Als je niets hebt om te laten zien, moet je dat ook niet doen. De gasleiding en de blusvijvers blijven waar ze zijn. Geen kosten, geen opbrengsten.

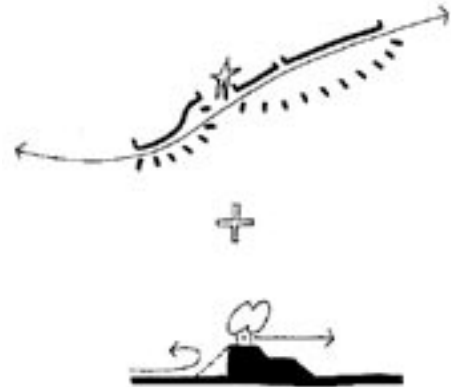
De sportvelden worden verplaatst naar de A-1 zone tussen het Apeldoorns Kanaal en de Maten. Een hoge geluidswal schermt sportvelden en woongebied af van het lawaai. Op de wal staan bomen en kan men al wandelend uitkijken over het landschap. De barrière wordt een balkon.

Bedrijven: 34 ha.
Kantoren: 21.600 m²
Sport: 11 ha.



model 2

model 2



Stadswal en A1 bij Paramariboweg
en Landdrostlaan

Ontspannen bedrijventerrein

Programma: hoogwaardig bedrijventerrein.
Menging van bedrijven en sport is het uitgangspunt.
Landschappelijke inpassing: ontspannen.

Door de menging met sportvelden ontstaat er een meer ontspannen en hoogwaardige omgeving. In de A-1 zone zijn bedrijven geplaatst. Niet in het zicht maar achter een (stads)wal met bomen. De wallen bieden, van onder de bomen, uitzicht over het landschap en maken een groot gebaar langs de A-1. Tussen het Kanaal en de Kayersdijk geen wal maar een verbreed talud, waardoor de blik langs de verversingsplaats naar binnen getrokken wordt. De sportvelden bij Nagelpoel, het Zuiderpark, de voormalige forellenkwekerij en de beekzone worden beter op elkaar aangesloten en de ruimte aan de randen wordt met woningen ingevuld. Zo is het niet langer een gebied waar alles ophoudt maar een gebied waar verschillende werelden bij elkaar komen.

Bedrijven: 3,9 ha
Kantoren: 234.800 m²
Sport: 5,85 ha.



model 3

model 3

Maximaal gestapelde (uit)zichtlocaties

Programma: instituten, kantoren, woningen.

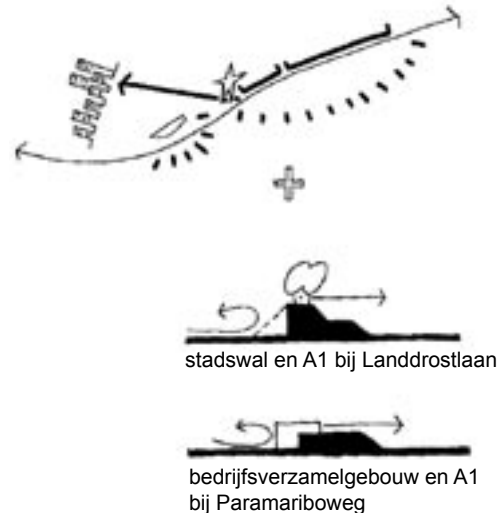
Mengen van functies is het uitgangspunt.

Landschappelijke inpassing: grootschalige landschappelijke ensembles.

In dit model wordt de mogelijkheid om het gezicht van Apeldoorn in de diepte op te bouwen tot het uiterste benut. Behalve het ETV Businesspark worden ook Visionpark en het gebied tussen het zwembad en het Philipsbosje tot 'campus' herontwikkeld. Kenmerkend voor de campus is dat het imago bepaald wordt door het totale complex en de inrichting van het landschap en veel minder door het individuele gebouw en bedrijfslogo. Door deze ontwikkelingen schuift het milieu van Apeldoorns' instituten -grootschalige bedrijfs- en kantoren complexen in een bosrijke omgeving- op van de Arnhemse weg naar de Oude Apeldoornse weg.

Bij Nagelpoel krijgt het groen meer ruimte. De beekzone wordt opgenomen in het Zuiderpark.

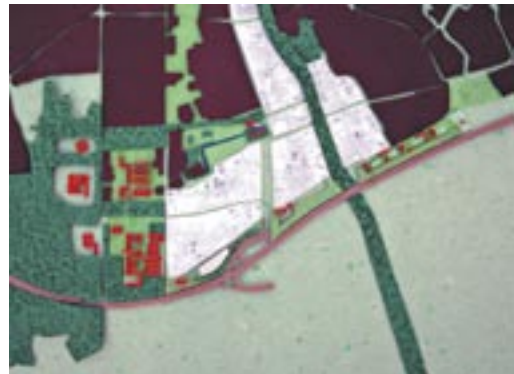
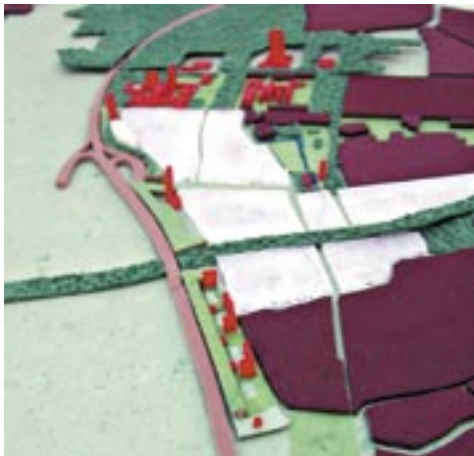
Langs de A-1 komen de sportvelden terug aan de voet van de (stads)wal, deze keer geflankeerd door kantoorgebouwen die over de wal heen kijken. Vanaf de wal is er uitzicht over het landschap en de wedstrijd. De verversingsplaats wordt onderdeel van een groter ensemble; de uitwaaiende berm van de snelweg wordt aan de overkant van de Kayersdijk overgenomen door de ruime zwaai van de oprit en voortgezet tot aan de bosrand langs de Oude Apeldoornse weg. In deze berm wordt een enorm bedrijfsverzamelgebouw geschoven. Werkplaatsen en opslag liggen op de begane grond en zijn georiënteerd op de Paramariboweg. Op de tweede laag zijn de kantoren en showrooms met uitzicht over de A1 en het landschap. Op het dak, met het meest weidse uitzicht, wordt er geparkeerd. De vorm van het gebouw begeleidt de oprit naar de snelweg en richt de blik vervolgens op het naderend bosmassief van de Veluwe.



Conclusies

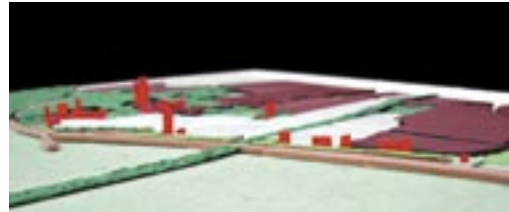
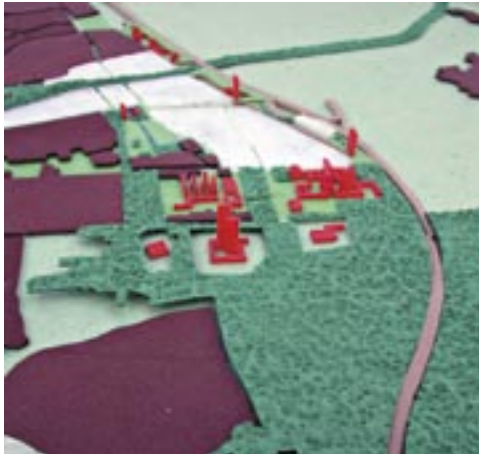
Conclusies betreffende de verdichtingsmogelijkheden van het gebied:

- Binnen het gebied is ruimte vindbaar voor 43 ha standaard bedrijventerrein. Daarvoor moeten dan wel allerlei andere functies verplaatst worden. Het gebied wordt monofunctioneler en zou de huidige recreatieve functies verliezen.
- De verdichtingsmogelijkheden voor Malkenschoten blijken niet in het bedrijvenprogramma maar in de uitbreiding van kantoren te liggen.
- Uitbreiding echter van kantoren levert veel meer programma dan de markt kan opnemen. (235.000m² t.o.v. 60.000m²). Er is veel meer ruimte dan in het programma van SEBA , een beleidskeuze is vereist.



Conclusies betreffende het 'gezicht langs de A1':

- De hoge ligging van de A1, ca.6 meter boven het aanliggende maaiveld, is bepalend voor het uitzicht over de omgeving maar stelt tevens belangrijke randvoorwaarden voor de toekomstige bebouwing. Voor een orientatie op de snelweg dient de bebouwing minstens met een bouwlaag boven het wegdek uit te komen. Het hoogteverschil tussen snelweg en maaiveld zou door grondwerk of het gebouw moeten worden aangeheeld.
- 'Gezicht Apeldoorn' zou moeten bestaan uit enkele grote, goedgeplaatste objecten in het grootschalige landschap. De maat van het gebied moet groot gehouden worden en niet verkruid.
- Pas je gezicht laten zien als je iets hebt om te laten zien. De eerste rang kan maar een keer vergeven worden. Een toekomstreservering is verstandiger dan opbrengsten op korte termijn.



foto's van de makette model 3



bomenlaantje aan de Dubbelbeek

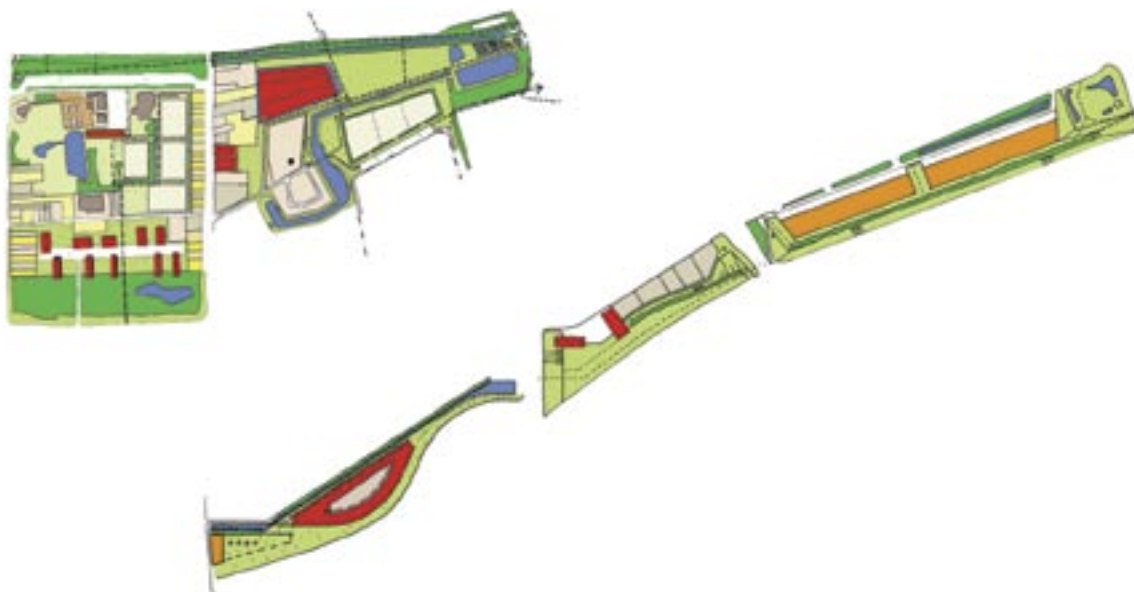
deelgebieden

Koers

Uitwerking, test:
Dubbelbeek/Malkenschoten
Nagelpoel
Landdrostlaan
Lange Amerikaweg
Paramariboweg

Dubbelbeek/Malkenschoten

Nagelpoel



Paramariboweg

Verlengde Amerikaweg

Landdrostlaan

Koers

Na bespreking van de modellen is in de projectroep tot de volgende uitwerkingskoers besloten:

Kantoren programma:

- Uitgaan van een kantoren programma conform SEBA: 60.000 m2.
- Voortgaan met de uitbreiding van instituten aan de rand van de Veluwe.

Dubbelbeek/Malkenschoten en Nagelpoel:

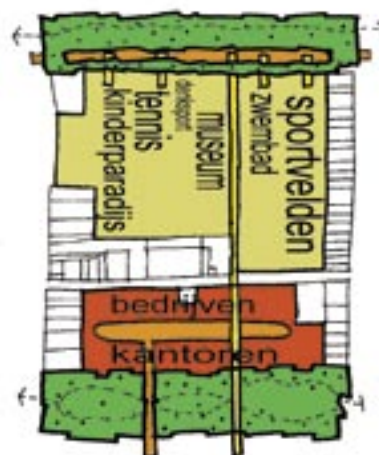
- Uitgaan van een gemengd programma: sport, recreatie, wonen en bedrijven. Het bestaande handhaven en onderzoeken of middels herschikking ruimte voor nieuw programma en een betere verankering in de structuur mogelijk is.
- De sportvelden blijven bij Zuid. De Hockeyvereniging zou naar het sportpark bij de Maten kunnen.
- Forellenkwekerij integreren in de totale planontwikkeling.
- Er is vraag naar een 'Zwaailichtmuseum' (politie, ambulance, brandweer) en verkeersoefencentrum. Onderzoeken of het aan het dagrecreatiecluster bij Dubbelbeek/Malkenschoten (zwembad, kinderboerderij, denksport) toegevoegd kan worden zodat er een interessante bundeling ontstaat.

A1 zone:

- Landschappelijke aanpak met goedgeplaatste accenten ipv wandvorming.
- 'Gezicht' ontwikkelen in de diepte, gebruik maken van de skyline van ETV Businesspark.
- Hoogteverschil tussen snelweg en aanliggend maaiveld in het voorstel oplossen.
- Niet alleen aandacht voor het beeld vanaf de snelweg, maar ook voor de kwaliteit aan de adreszijde.

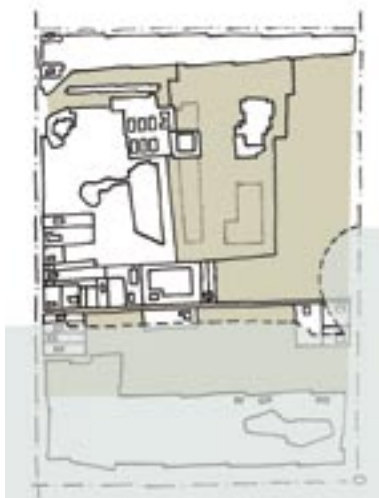


Luchtfoto bestaande situatie



Uitgangspunten

Hindercontour bedrijventerrein



Eigendom: gemeente en particulier



Dubbelbeek/Malkenschoten

Voorstel:

Het Philipsbosje aan de Zuidkant en de bosstrook langs de Dubbelbeek vormen niet alleen mooie randen langs dit gebied, maar brengen de grens van de Veluwe als het ware tot aan de Oude Apeldoornse weg (zie tekening op blz 26). Deze bosstroken worden gebruikt als de entreegebieden voor de ontspannen wereld aan de binnenzijde van het gebied.

Het adres van alle recreatie bestemmingen ligt aan de Dubbelbeek. Tussen het Zwembad en het Denksportcentrum, gelegen aan een plein met bomen komt het 'Zwaailichtmuseum'; een museum voor brandweer-, politie- en ambulancevoertuigen. Het entreegebied wordt opnieuw ingericht en, voortbordurend op het bomenlaantje, met bomen beplant zodat er een meer beschermt parkeer- en entreegebied ontstaat.

Het complex van de Apeldoornse Boys kan compacter. Drie wedstrijdvelen, 1 oefenveld, clubhuis en kleedruimtes. Langs de Oude Apeldoornse weg komt zo ruimte vrij voor het typisch Apeldoornse wonen: vrijstaande woningen op grote kavels. Door het toevoegen van woningen wordt de kwaliteit van het oude lint verbeterd: meer bewoond en kleinschaliger geprogrammeerd. De geluidshinder door het wegverkeer vraagt om aandacht maar vormt geen struikelblok.



doorsnede woningen bij voetbalveld



Voorstel

De volkstuinten achter het Philipsbosje maken plaats voor kantoren en bedrijven. Het gebied wordt ontsloten via een oprijlaan door het bosje. Er wordt bewust niet in het bosje gebouwd. Het is er te klein voor, er zou niet veel meer van overblijven. Het bosje maakt net het verschil tussen 'institutenmilieu' en gewoon bedrijventerrein, het vormt een mooie rand langs de Laan van Malkenschoten en een mooi entreegebied voor de nieuwe kantoren aan de bosrand.

De rand naar de Arnhemse weg wordt gevuld met bedrijfswoningen op grote kavels.

Dwars door het gebied, tussen de Dubbelbeek en het Philipsbosje, loopt een langzaam verkeerroute.

Toets:

Goed in onderdelen te faseren, museum, kantoren/bedrijven en sportvelden/woningen zijn los van elkaar te ontwikkelen. Het saldo is positief.

kantoren (3lagen)	21.000 m2 bvo
bedrijven (2lagen)	12.000 m2 bvo
bedrijf+wonen	10.168 m2
wonen:	10.562 m2
sportvelden	51.293 m2
museum (2lagen)	4.480 m2 bvo
recreatie overig	1.250 m2



Vijver in Philipsbosje



Luchtfoto

Hindercontouren hoogspanning
en bedrijventerrein



Eigendom

Uitgangspunten: bebouwbaar
gebied en de langste lijn



Nagelpoel

Voorstel:

In de ontwikkelingsvisie 2020 zijn voor deze plek 200 woningen geprogrammeerd. Door de hindercontour van het bedrijventerrein en de hoogspanningsleiding is het voor woningbouw geschikte oppervlak sterk gereduceerd.

De ruimte wordt vrijgemaakt door het verplaatsen en herordenen van de sportvelden.

De aanwezigheid van verschillende waterlopen en de forellenkwekerij met haar bassins wordt als vertrekpunt genomen voor een nieuwe wigvormige structuur.

Het Zuiderpark wordt als het ware de hoek omgezet richting forellenkwekerij. De waterpartij achter de woonwagenlocatie wordt doorgetrokken tot aan de bassins.

De forellenkwekerij in zijn geheel, met beek, bassins, nieuwe waterloop en monumentwaardige gebouwen van architect Wegerif kunnen een prachtige en bijzondere entree vormen van het Zuiderpark aan de Kayersdijk. Het is zelfs denkbaar dat er een treintje zou komen tussen de VSM-spoorlijn en de Kinderboerderij, het Zwembad en het Zwaailichtmuseum.

De langzaam verkeerroutes uit verschillende windrichtingen kunnen op een vanzelfsprekende manier met elkaar verknoopt worden.

Een woningbouwlocatie op de kop, tussen de hoogspanningsleiding en de route naar het Zuiderpark. Langs de Oude Apeldoornse weg is nog wat ruimte voor 'Apeldoorns wonen'.

Toets:

Door de verplaatsing van de sportvelden is het saldo net niet positief. Dat kan gecompenseerd worden door het positief saldo van Dubbelbeek/Malkenschoten, of door te wachten tot de boekwaarde van de sportvelden verder gedaald is.



voorstel Nagelpoel

wonen	25.550 m ²
sportvelden	21.875 m ²



voorstel Landdrostlaan



Doorsnede Landdrostlaan-A1

Landdrostlaan

Voorstel:

De blik van de automobilist is natuurlijk voornamelijk op de weg en het omringende verkeer gericht. De omgeving wordt snel en oppervlakkig, als achtergrond en vanuit de ooghoek waargenomen. Niettemin is de omgeving, t.o.v. auto's, asphalt, vangrail en bewegwijzering, de 'identiteitsbepaler'.

Op dit stuk van de A1, langs de flauw bollende kant, is de blik van de automobilist naar buiten, op het open landschap en de daarachter oprijzende Veluwe gericht en niet naar Apeldoorn.

Ten noorden van de snelweg ligt de woonwijk De Maten. Een geluidswering langs de A1 van 6 meter hoogte (de snelweg ligt op een talud van 6 á 7 meter, dat maakt 12 tot 13 meter totaal) is eigenlijk een vereiste. Met de toekomstige reconstructie van de A1 zal die ook zeker gerealiseerd worden.

In het voorstel zijn geluidswering en bedrijfsruimte zodanig gecombineerd dat er een nieuw landschap ontstaat.

De geluidswal – 5 meter (+muurtje van 1 meter) boven de snelweg, 11 meter boven maaiveld – is zo breed dat er ruimte is voor een dubbele rij bomen en een wandel-en fietspad daartussen. De wal loopt vanaf het park van De Maten tot aan het Apeldoorns kanaal en biedt aan de wandelaar een panoramisch uitzicht over de snelweg, het open landschap en de Veluwe. De wal schermt het geluid af, maar verbindt daarentegen de stad weer met het landschap.

Aan de binnenkant, in de wal komen bedrijfsverzamelgebouwen met een dak dat licht doorlaat en zonnewarmte opslaat. De wal kan gebruikt worden voor warmteopslag.

De Landdrostlaan krijgt een nieuw, ruimer en groener profiel met een middenberm en een singel.



Luchtfoto bestaande situatie



Hinder/eigendom



Dal vanaf de wal

Wal vanuit het dal



Toets:

Kosten voor het bouwkundig combineren van wal en bedrijfsruimte (in het voorstel is uitgegaan van een keermuur) zijn dermate hoog dat het plan niet ontwikkelbaar is zonder andere kostendragers. De wal, de keermuurconstructie en de herinrichting van de weg kunnen niet uit de opbrengsten van uitsluitend de bedrijfsontwikkelingen betaald worden.

Het is zinvol om deze ontwikkeling te koppelen aan de toekomstige reconstructie van de A1. Daarbij werpen de recente gedachtes over een bedrijventerrein ten zuiden van de A1 een totaal ander licht op waar straks het 'landschap' ligt. De snelweg vormt dan immers niet meer de rand tussen stad en landschap maar ligt in een smalle tussenzone. Afstemming en herijking van de plannen is hier noodzakelijk.

uitgeefbaar bedrijfsoppervlak: 53.063 m²



Bedrijven in de wal



voorstel Verlengde Amerikaweg

Verlengde Amerikaweg

Voorstel:

Westelijk van het Apeldoorns kanaal draait de A-1 van bol naar hol. Hier draait de blikrichting van de automobilist vanzelf naar binnen: zicht op Apeldoorn. Als je ergens je best moet doen voor 'het gezicht van Apeldoorn' dan is het hier. Het is een bijzondere plek die om een bijzonder en prachtig plan vraagt.

In het voorstel wordt de berm van de A-1 verbreed. De berm en de rij bomen daar bovenop begeleiden de blikrichting. Als de bomenrij ophoudt (of begint, voor wie vanaf de andere kant komt,) wordt de aandacht getrokken door een overkragend dak. Onder het dak de snackbar, benzinstation, supermarkt, stomerij, uitlaten- en bandenwerkplaats en autowasplaats.

Het hoge gebouw op de kop van de Kayersdijk staat gedraaid ten opzichte van de snelweg en staat in een zelfde richting als de gebouwen van Visionpark en het ETV Businesspark. De hoogbouw bevat een restaurant, vergadercentrum, kantoren en misschien een hotel.

Onder de verbreedde berm, in het grondlichaam, ligt een parkeergarage in drie lagen.

Het gehele ensemble is de voorgrond voor en de voorpost van een veel groter, stap voor stap en in de loop van de tijd te ontwikkelen silhouet van de gebouwen van ETV Businesspark en Visionpark. maar ook kan de ontwikkeling van deze 'verversingsplaats' als aanjager werken en de toon zetten voor de toekomstige herontwikkeling langs de Kayersdijk).



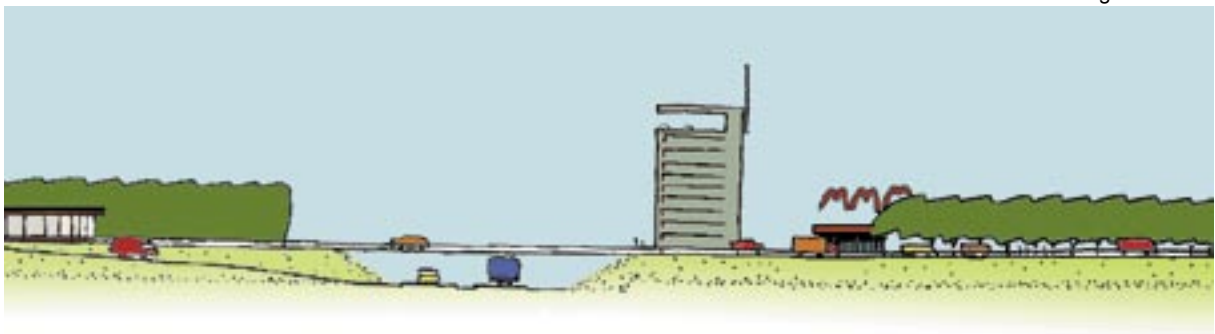
luchtfoto bestaande situatie



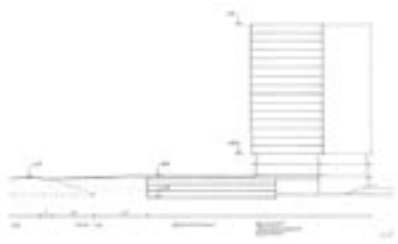
Hinder en eigendom



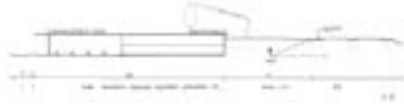
Entree Apeldoorn Zuid: de vestibule



Entree vanuit het buitengebied



doorsnede hoogbouw



doorsnede benzinstation



doorsnede verbreedde berm A1

Toets:

Ontwikkelaar, maar het vraagt om precieze afspraken tussen de ontwikkelende partij, de Gemeente en Rijkswaterstaat. Want hoewel de bebouwing en de inrichting van het landschap een samenhangend geheel vormen, het grondeigendom zal altijd verdeeld zijn.

Maar het moet duidelijk zijn dat de kosten van het verbreden van het talud, de herinrichting van het landschap, het verleggen van de LPG tank en de gasleiding ten laste komen van de ontwikkeling van de 'verversingsplaats'.

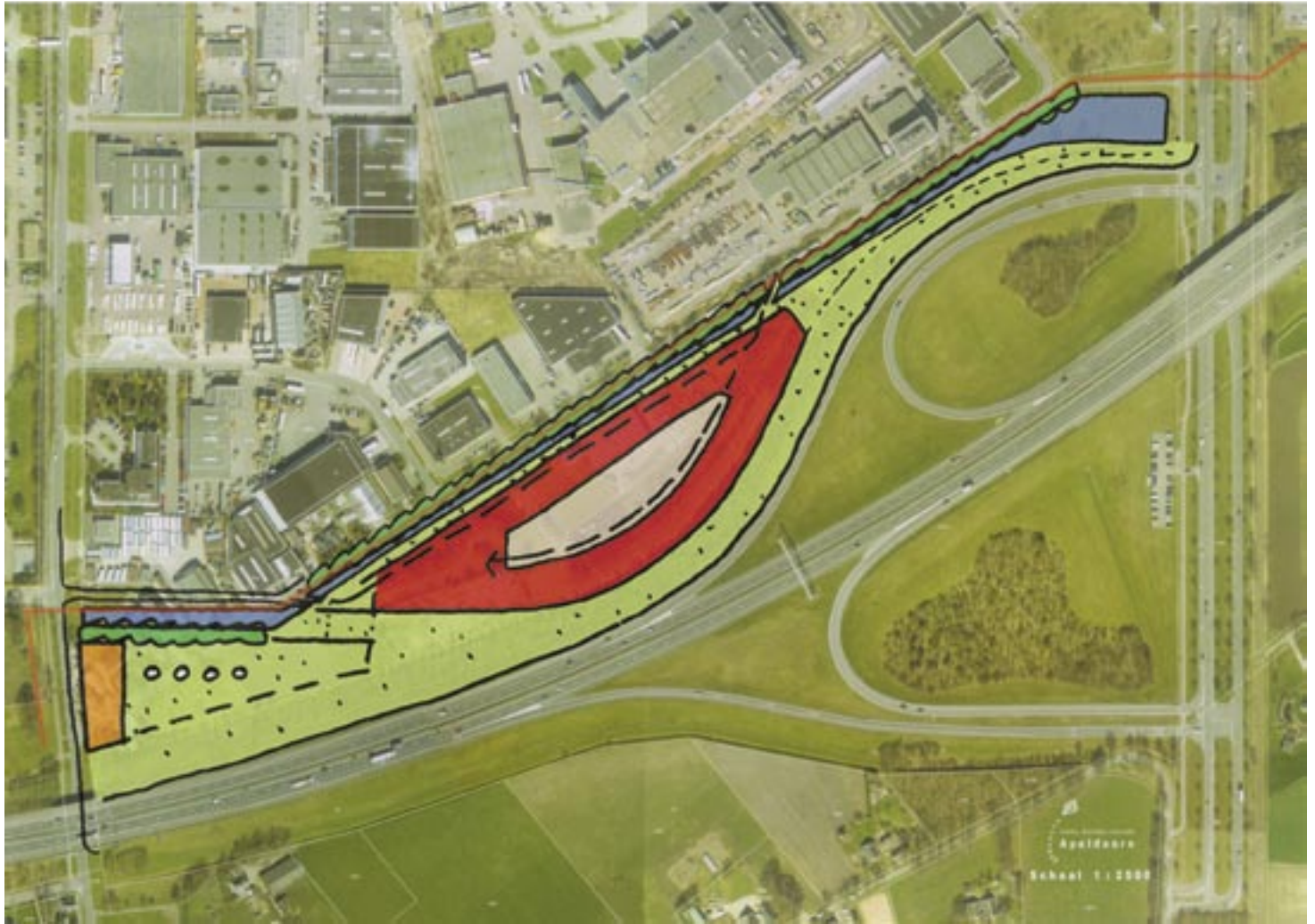
Het bestemmingsplan voor deze locatie zou pas gewijzigd moeten worden op basis van een plan dat aan die kwaliteitseisen voldoet.

De verplaatsing van LPG tank en gasleiding zijn niet conform dit voorstel uitvoerbaar, andere mogelijkheden en de gevolgen voor het plan dienen nader te worden uitgezocht.

tankstation	4.640 m ² bvo
kantoren (15 lagen)	29.063 m ² bvo
restaurant (1 laag)	1.937 m ² bvo
parkeren (3 lagen)	23.313 m ² bvo

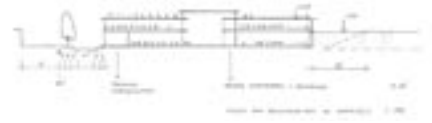


zicht op silhouet van ETV en Visionpark



voorstel Paramariboweg

Paramariboweg



doorsnede

Voorstel:

De uitwaaiende berm van de snelweg bij de verversingsplaats wordt aan de overkant van de Kayersdijk overgenomen door de ruime zwaai van de oprit en voortgezet tot aan de bosrand langs de Oude Apeldoornse weg. In deze berm wordt een enorm autodealerverzamelgebouw (de Autoburger) geschoven. Werkplaatsen en opslag op de begane grond. Kantoren en showrooms op de 1e laag. Parkeren op het dak.

De vorm van het gebouw begeleidt de oprit naar de snelweg en richt de blik vervolgens op het naderend bosmassief van de Veluwe. De berm wordt beëindigd door een 3-laags gebouw langs de Oude Apeldoornse weg. (alternatieve locatie voor het zwaailichtmuseum of een bedrijfsgebouw). In het grondlichaam van de berm is een parkeergarage opgenomen.

Om een hoogwaardige ontwikkeling langs de Paramariboweg mogelijk te maken is verbetering van de bereikbaarheid een vereiste. In het voorstel is de aansluiting op de Oude Apeldoornse weg verlegd en verbreedt. De bomenrij blijft gehandhaafd, de blusvijvers worden vervangen door een singel.



Luchtfoto bestaande situatie



Hinder en eigendom



autoburger vanaf A1, vanuit het westen



autoburger vanaf A1, vanuit het oosten



autoburger en verversingsknoop als ensemble



gezicht naar Malkenschoten: autoburger vanaf de Paramariboweg

Toets:

Uitgaand van de opbrengsten is dit plan vrijwel onhaalbaar. Het negatief saldo wordt grotendeels veroorzaakt door de hoge verwervingskosten: Een aantal bedrijven moet plaats maken voor het verleggen van de Paramariboweg en het nieuwe bedrijfsverzamelgebouw.

Op basis daarvan zou besloten kunnen worden om dan met geringere aanpassingen tot een bescheidener ontwikkeling te komen. Er kunnen dan wel opbrengsten gerealiseerd worden, maar de mogelijkheid voor 'een gezicht van Apeldoorn' is dan voor de eerstkomende 40 jaar gepasseerd.

bedrijfsverzamelgebouw (2 lagen)	60.000 m2 bvo
parkeren op het dak	30.000 m2
bedrijfsgebouw kop Oude Ap. weg (incl parkeren)	9.616 m2 bvo



bouwstenen voor het masterplan



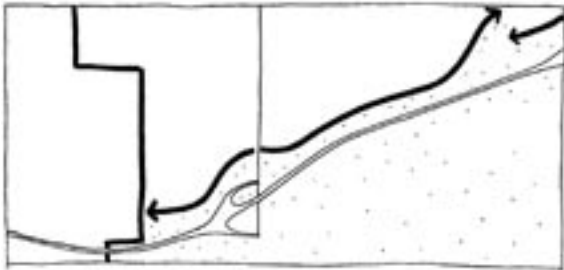
1 bos dal stad

bouwstenen voor het masterplan

Met de uitwerking en de rekenexercitie is veel kennis opgedaan. In de volgende fase kan dit verwerkt worden in het definitieve Masterplan .

Voor deze fase zijn de bevindingen vertaald naar zeven bouwstenen.

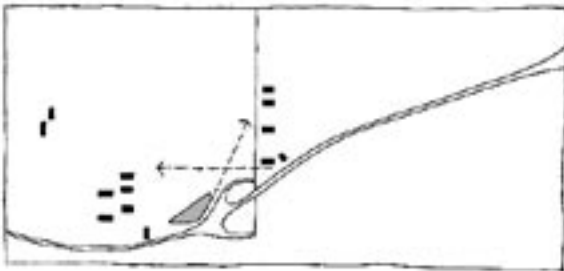
- 1 Het 'gezicht' van Apeldoorn wordt bepaald door drie grote spelers: de Veluwe, het IJsseldal en de stad.
- 2 De overgang van dal naar stad wordt aan de binnenzijde van de A1 gelegd. Het landschap bepaalt de voorgrond en maakt een groot gebaar in de langsrichting, de gebouwen bepalen de achtergrond.
- 3 De gebouwen langs de A1 vormen met elkaar, TNO en Visionpark een grootschalig ensemble. Het zicht op de stad wordt niet alleen in de rand, maar juist in de diepte opgebouwd.
- 4 De 'spelers' (Veluwe, Dal, Apeldoorn) worden niet alleen op de grote schaal langs de snelweg maar ook op de middenschaal van het gebied Malkenschoten beter zichtbaar gemaakt: Bos tot aan de Oude Apeldoornse weg. Beekzone tussen Ughelen en de Oostzijde van de stad toegankelijk maken voor fiets en voetganger (als doorgaande route). Het Apeldoorns Kanaal en parkzones van De Maten verbinden met het landschap langs de A1.
- 5 Dorpse kleinschaligheid in het noordelijk deel van Malkenschoten: een beschutte omgeving, functiemenging en verweving van langzaam verkeersroutes.
- 6 De nieuwe programma's hebben een adres aan de hoofdstructuur.
- 7 De nieuwe programma's langs de A1 vragen om een duidelijk adres aan een doorgaande lijn.



2 bos dal stad langs de A1



3 bos dal stad op de middenschaal



4 grootschalig ensemble



5 dorpse kleinschaligheid



6 adres aan hoofdstructuur



7 nieuwe verdeellijn en adreszijde achter de A1



alle deelgebieden ingemonteerd: stedenbouwkundige visie A1/Malkenschoten



Colofon

Deze stedenbouwkundige visie is een opdracht van de Gemeente Apeldoorn.
Uitgevoerd door Els Bet stedenbouwkundige, Den Haag.
in samenwerking met Carin Jannink Stedebouw en Landschap, Rotterdam.

Alles uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd mits de bron van herkomst
en de auteurs vermeld worden.

Den Haag, december 2002

