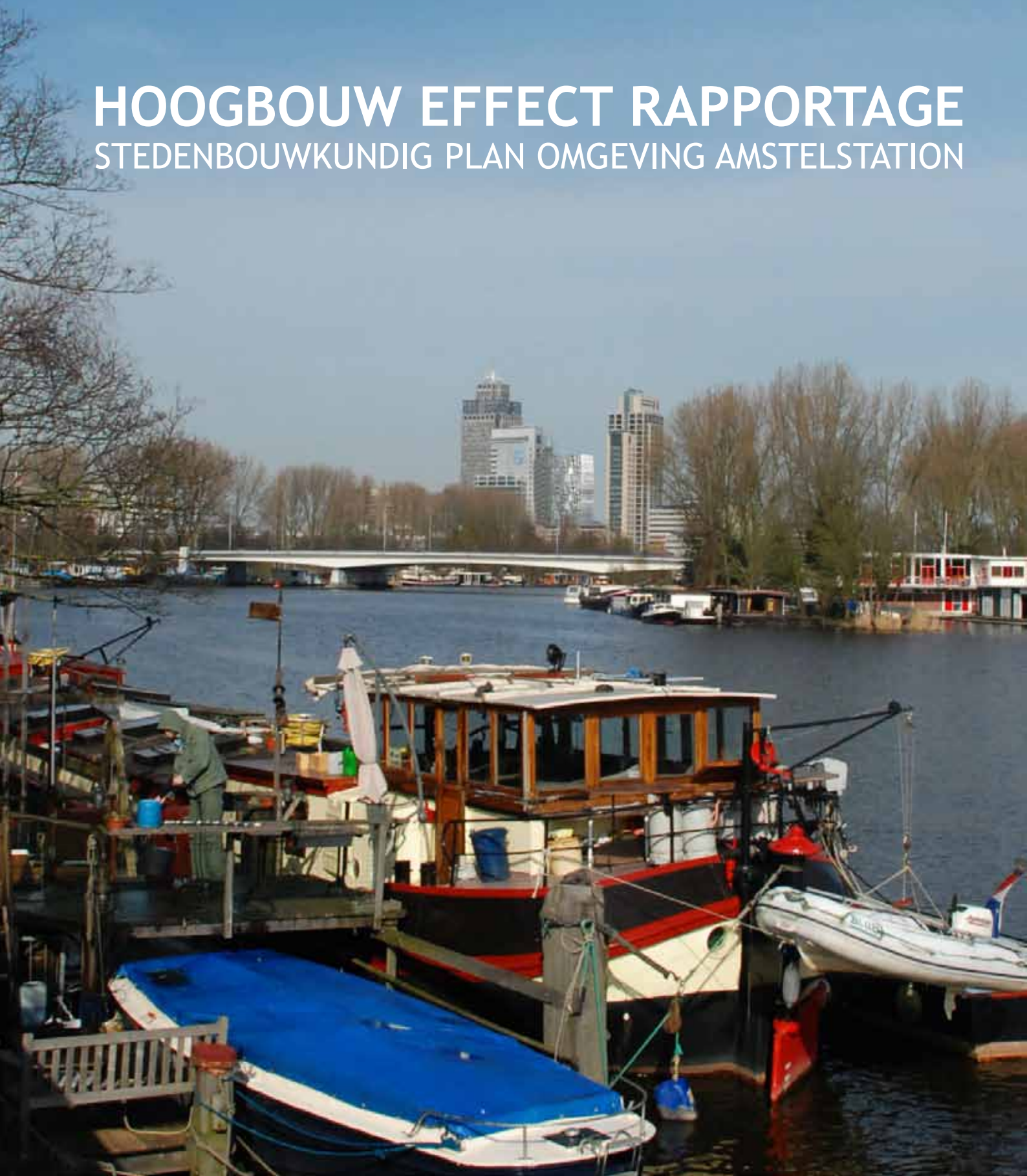




Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

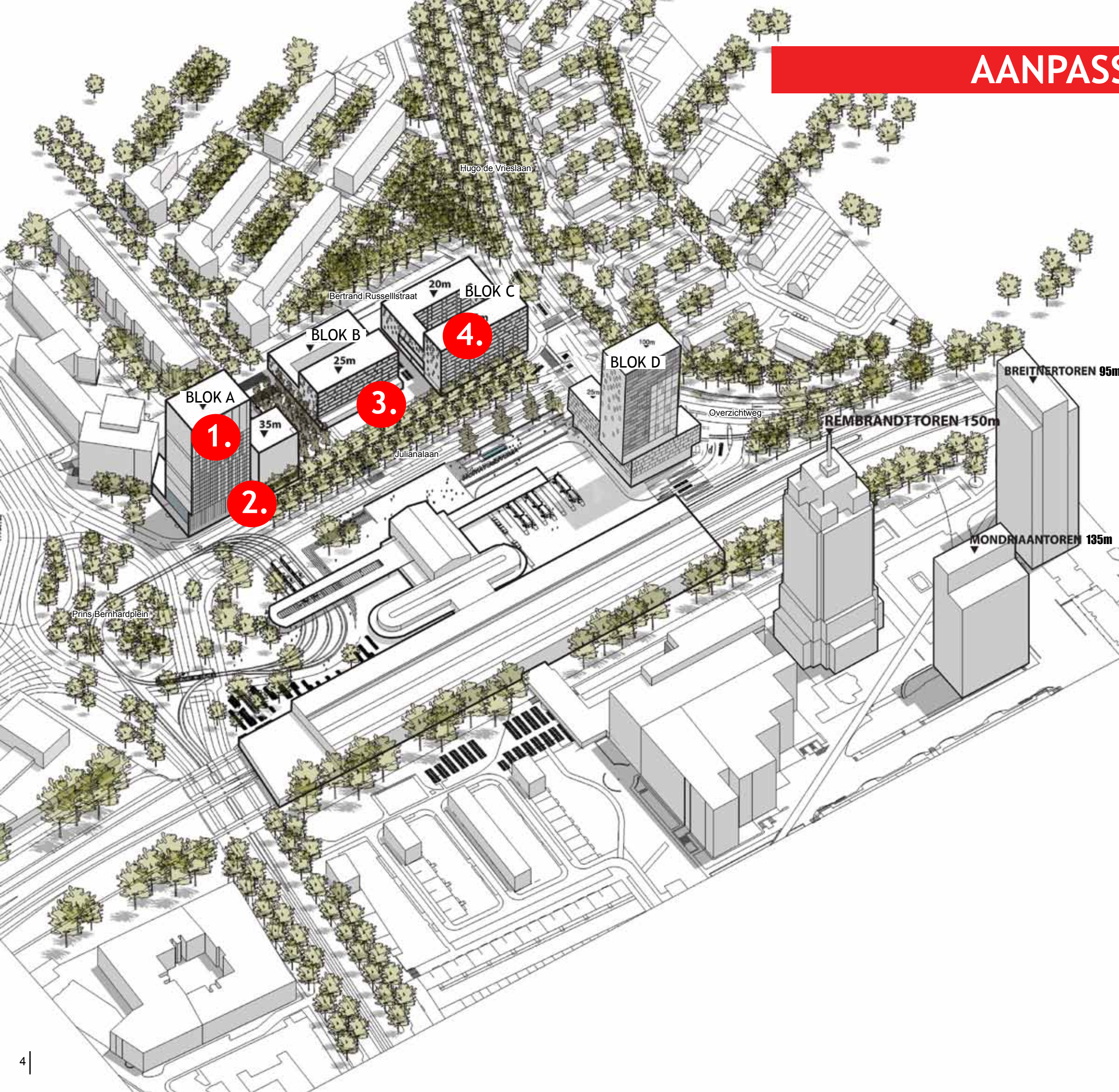
HOOGBOUW EFFECT RAPPORTAGE

STEDENBOUWKUNDIG PLAN OMGEVING AMSTELSTATION



05	AANPASSINGEN N.A.V. BLOK A
07	INLEIDING
09	HUDIGE RUIMTELIJKE STRUCTUUR
09	Plangebied
11	BELEID EN RANDVOORWAARDEN
13	STEDENBOUWKUNDIG PLAN
13	Stedenbouwkundige inpassing
15	Programma
17	Inrichting openbare ruimte
17	Functie begane grondlaag
17	Sociale veiligheid
17	Uitzicht & privacy
21	LANDSCHAPPELIJKE INPASSING
21	Effecten
33	Werelderfgoed
35	HOOGTEBEPERKINGEN
35	Communicatieverkeer (straatpaden)
35	Radarzone Soesterberg
35	Vliegverkeer (Schiphol)
37	BEZONNING
39	WINDKLIMAAT
41	SAMENVATTING & CONCLUSIE

AANPASSINGEN N.A.V. BLOK A



Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 2 juni tot en met 13 juli 2011 ter inzage gelegen. Thans blijkt dat vanwege de economische situatie en de daarmee samenhangende leegstand van kantoren, de behoefte aan de uitbreiding van kantoorvloeroppervlak onder druk is komen te staan. Op 14 juli 2011 is door de gemeenteraad van Amsterdam de kantorenstrategie vastgesteld. De locatie bij het Amstelstation is hierbij aangewezen als een locatie waar beperkte groei mogelijk is. Echter gelet op de recente economische ontwikkelingen is een verdere beperking van het kantooraanbod gewenst. In verband met deze ontwikkelingen is het kantoorvloeroppervlak ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan van BLOK A verminderd van minimaal 16.500 m² naar maximaal 7.300 m². In samenhang met het gewijzigd bvo zal het gehele bouwvolume van blok A verminderen. De ontwikkeling van BLOK A vindt onafhankelijk van het Amstelgebouw plaats. Dat betekent dat het gebouw uitsluitend op grond van de gemeente Amsterdam wordt gesitueerd en dat de ontsluiting niet over het terrein van Altera Vastgoed N.V. (erfpacht) loopt

De wijzigingen t.o.v. het ontwerp bestemmingsplan zijn:

1. Het kantoorprogramma van BLOK A wordt met 60% verminderd naar 13.050m² bvo. De maximale bouwhoogte is 45,5m.
2. De rooilijn van BLOK A wordt met 1,5m teruggelegd. Het trottoir wordt 5,0m breed.
3. De ondergrondse bouwlaag van BLOK B wordt door het terugleggen van de rooilijn 1,5m kleiner.
4. BLOK C schuift 1,5m op vanaf de Julianalaan. De trap bij de Bertrand Russellstraat wordt smaller.

INLEIDING



De Stadsdeelraad van Oost-Watergraafsmeer en de Gemeenteraad van Amsterdam hebben het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation in 2009 vastgesteld. De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt én stadsentree. Een mix van wonen én werken én voorzieningen die optimaal bereikbaar is.

Volgens de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam vastgelegd. Het gebied rond het Amstelstation ligt net op de grens van de 2 km zone rond het Unesco-gebied. De structuurvisie stelt in bepaalde gevallen het opstellen van een HER verplicht, een HER wordt echter altijd aanbevolen.

In het bestemmingsplan Amstelstation e.o. wordt hoogbouw mogelijk gemaakt, namelijk BLOK A (45,5 meter), BLOK C (35 meter) en BLOK D (100 meter). Het gebied ligt juist op de grens van de 2 km zone rond het Unesco gebied en daarom is een HER in dit geval verplicht.

De HER beschrijft eerst de huidige ruimtelijke structuur en het beleid & randvoorwaarden met berekening tot deze locatie. Het is daarbij belangrijk om op te merken dat er in de nabijheid van de locatie reeds hoogbouw aanwezig is: Rembrandttoren (150 meter), Mondriaantoren (135 meter) en Breitnertoren (95 meter).

Vervolgens gaat de HER in op de stedenbouwkundige structuur. Het gaat daarbij om aspecten als programma, inrichting openbare ruimte, functie begane grondlaag, sociale veiligheid en uitzicht & privacy.

De HER beschrijft de gevolgen van BLOK A, BLOK C en BLOK D op het (stads)landschap vanuit belangrijke gezichtspunten voor Amsterdammers en eventuele zichtbaarheid vanuit het 'werelderfgoed'. De gezichtspunten zijn in overleg met Dienst Ruimtelijk Ordening (dRO) bepaald.

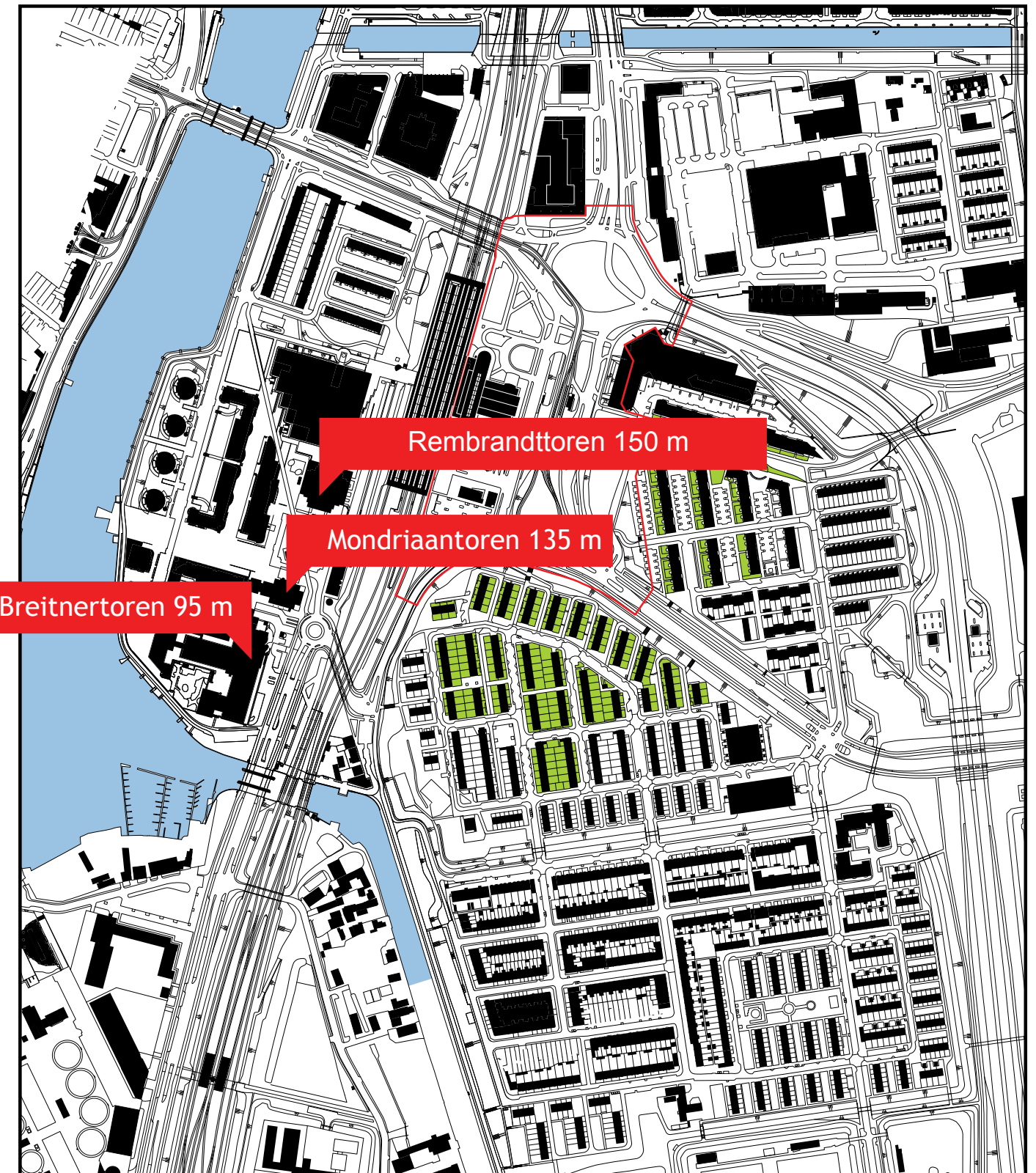
Daarnaast is onderzocht of de voorgestelde hoogbouw leidt tot mogelijke hinder aan PTT-straalpaden en radarzones, of strijdigheid met het Luchthavenindelingsbesluit (hoogtebeperking van Schiphol).

Tot slot wordt ingegaan op de effecten van de beoogde hoogbouw in het stationsgebied met betrekking tot bezonning en windklimaat.

HUDIGE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De huidige situatie wordt gekenmerkt door de bebouwing rondom het Prins Bernhardplein, zoals het Amstelstation, het voormalige Renaultgebouw en het kantoor van Fortis. Achter het station is de hoogbouw van De Omval zichtbaar: Rembrandttoren, Mondriaantoren en Breitnertoren.

De nieuwe situatie vindt u op bladzijde 12 t/m 14.





hoogbouw in Amsterdam - structuurvisie 2040

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: rond OV-knooppunten, in de (paarse) zones langs de ringweg A10/Ringlijn en in twee ovale zoekgebieden langs het IJ. Op de kaart is tevens het UNESCO-gebied Binnenstad Amsterdam aangegeven.



De nieuwe structuurvisie Amsterdam 2040 is inmiddels vastgesteld.



structuurplan 2003 - hoogbouwkaart

- Berschermd stadsgezicht >30m naar commissie SOW
- Overig gebied >60m naar commissie SOW
- Grootstedelijke hoogbouwcluster >90m naar commissie SOW
- Stads-dorpsgezicht 1850-1940

BELEID EN RANDVOORWAARDEN

Het structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” stuurt aan op verdere verdichting binnen de gemeentegrenzen. Het project Omgeving Amstelstation past in de ambitie van Amsterdam te verdichten en uit te groeien tot een welvarende en leefbare metropool. Deze verdichting zal overal in de stad voelbaar zijn, maar is vooral gericht op die delen van de stad die in het structuurplan worden gekenmerkt als “grootstedelijke kerngebieden”. Omgeving Amstelstation is onderdeel van dit gebied volgens het structuurplan 2003. De voorgestelde compositie met in totaal vier mixed use gebouwen voor wonen, werken & voorzieningen past binnen deze ambitie.

Het ruimtelijk beleid van de Amsterdam ten aanzien van hoogbouw is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. De nieuwe structuurvisie Amsterdam 2040 is inmiddels vastgesteld.

Ambitie

Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de bestaande stad en tegelijk het open houden van het landschap één van de doelen.

Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.

Voor het plangebied betekent dit dat hoogbouw in de directe omgeving van het Amstelstation nadrukkelijk gestimuleerd wordt.

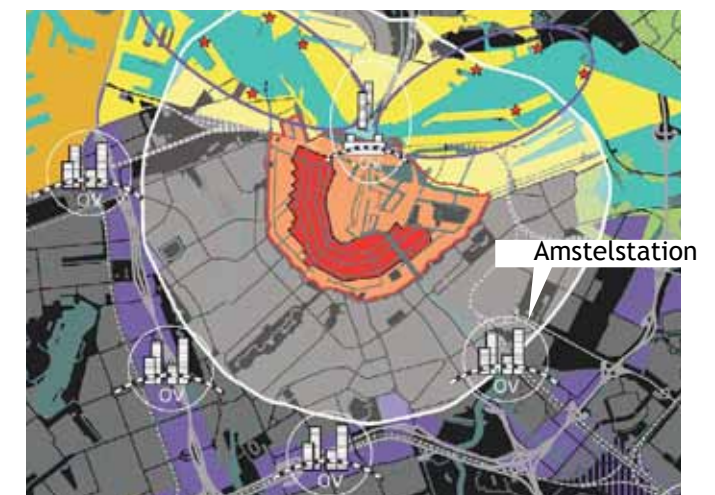
Hoogbouw en uitrol centrumgebied

De middeleeuwse en 17e-eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het dna van de stad. De grachtengordel staat op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone). Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte

of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving. In het unesco-gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan. Rondom het UNESCO-gebied is op de kaart een zone van 2kilometer opgenomen. Hoogbouwinitiatieven in deze zone worden beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap (zie verder het Instrumentarium).

Het stedelijke centrummilieu beperkt zich al lang niet meer tot de historische stad, maar breidt zich gestaag uit tot aan de ringweg A10. Langs de A10 is de economische waarde zo hoog dat zich een zone van bebouwing tot 60 meter heeft ontwikkeld in de loop der tijd, met hogere accenten rond enkele knooppunten. Zuidas en Teleport zijn de prominentst zichtbare. Deze bebouwing ervaar je vanaf de A10 en in de directe omgeving. In het straatbeeld van het centrumgebied valt deze hoogtemaat weg in het silhouet.

Omdat deze maat geen impact heeft op de beleving vanuit het centrum maar wel van grote economische waarde is, wordt in deze zone gestimuleerd om hoogbouw tussen de 30 en 60 meter te ontwikkelen, en bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Uitzondering is de A10 in Noord, pal tegenover Waterland, waarlangs hoogbouw niet gewenst is.



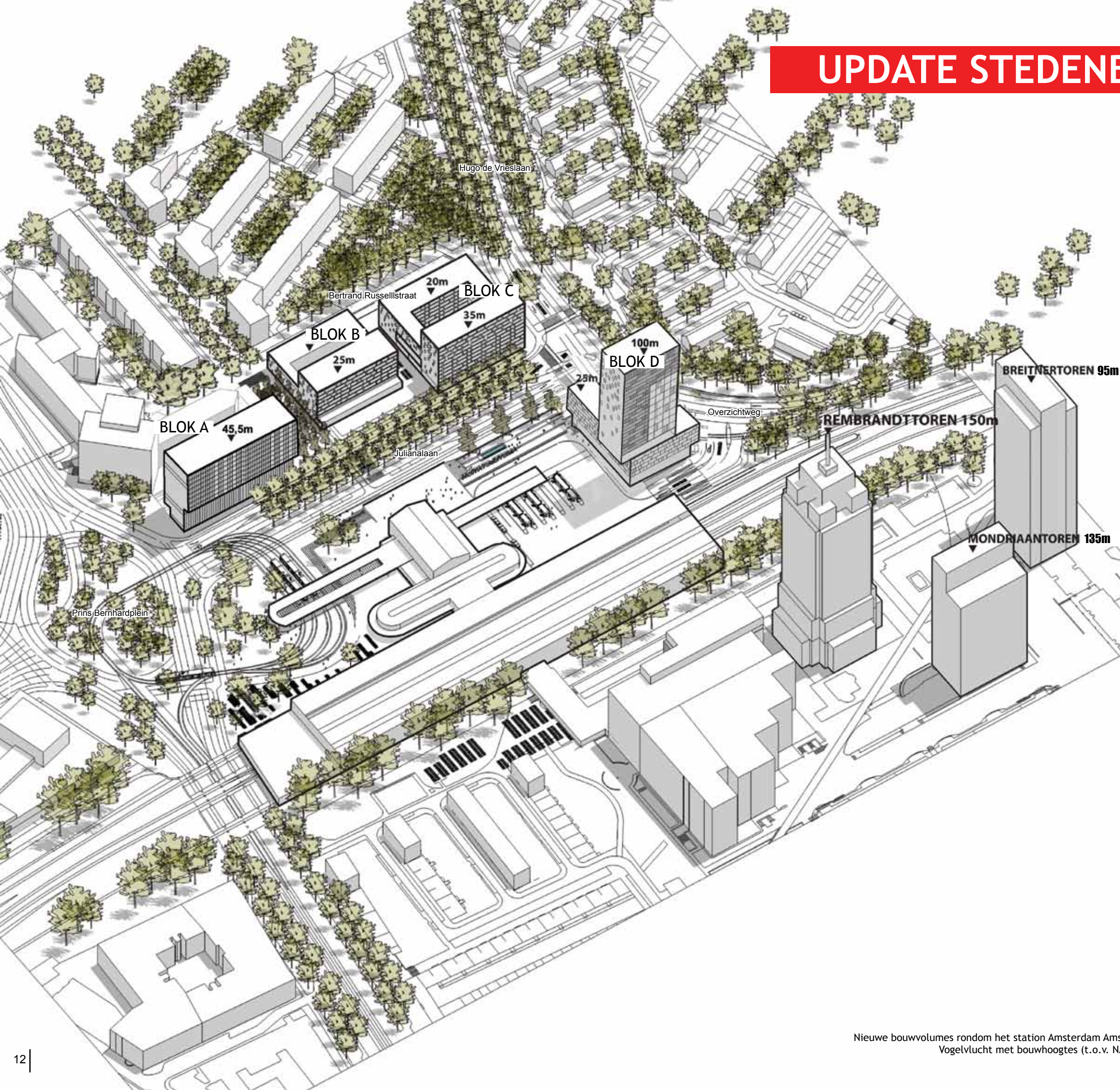
structuurvisie 2040 - hoogbouw en uitrol centrumgebied

UPDATE STEDENBOUWKUNDIG PLAN

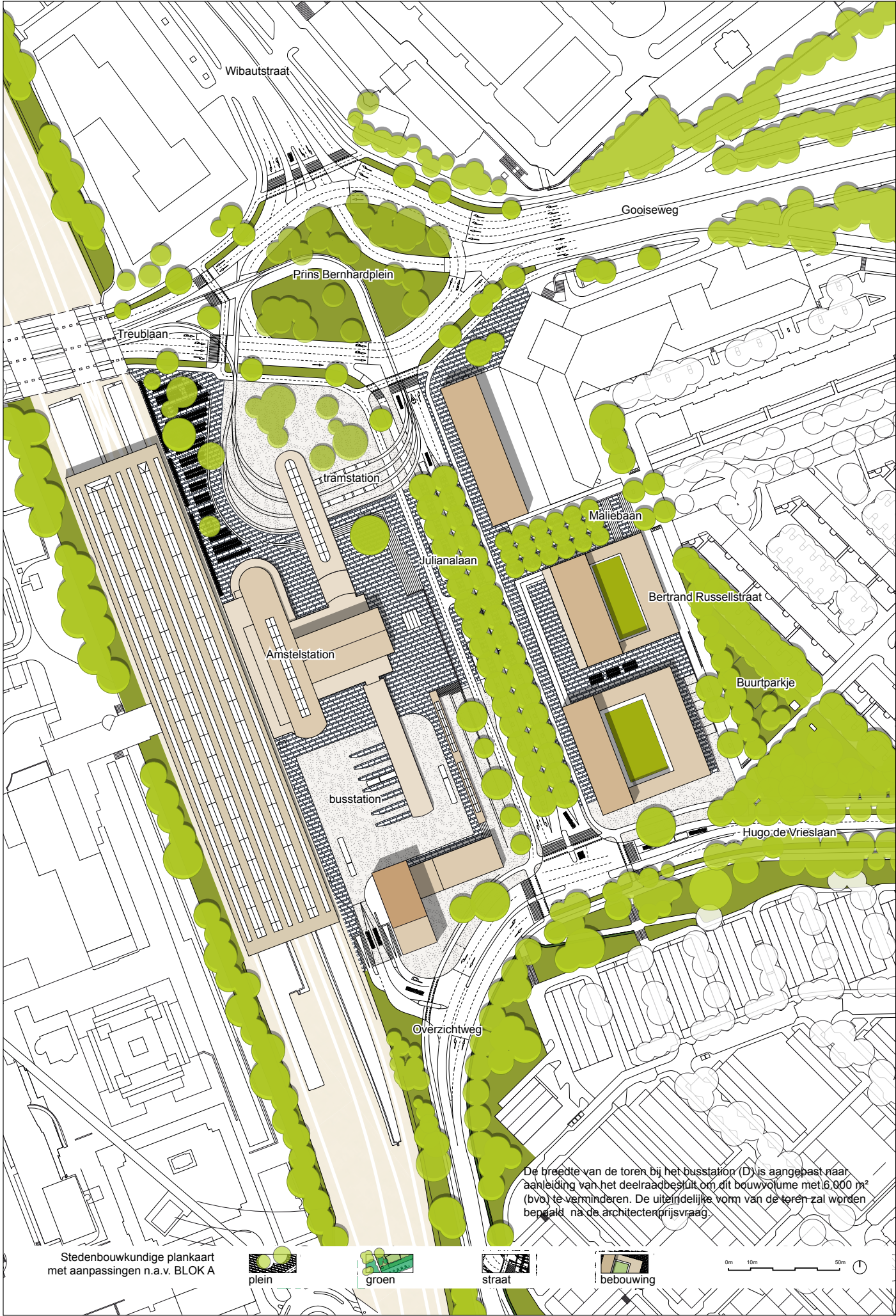
Stedenbouwkundige inpassing

De stedenbouwkundige compositie bestaat uit 3+1 gebouwen, schijnbaar losjes gegroepeerd in de licht, lucht & ruimte traditie van de Watergraafsmeer. Maar niets is minder waar. De 'mixed use' toren is onderdeel van het hoogbouwcluster De Omval en markeert als hoogtepunt de Wibautas. De woon- en winkelgebouwen zorgen voor een vriendelijke overgang naar het Julianapark. Het -van nature- licht oplopende maaiveld én de nieuwe skyline accentueren het monumentale karakter van het Amstelstation: welkom!

De bouwhoogte loopt op van 'laag' langs de Bertrand Russellstraat tot 'hoog' bij het station. De woon & hotel toren (BLOK D) moet daar uitgroeien tot een aansprekend icoon die het monofunctionele kantorencluster rond de Rembrandttoren verrijkt. Voor dit gebouw wordt een prijsvraag uitgeschreven onder drie architectenbureaus. Hierbij zijn onder andere belangrijke criteria: de "slankheid" van de toren en de invloed op het Amsteldorp (bezonning ed.).



Nieuwe bouwvolumes rondom het station Amsterdam Amstel
Vogelvlucht met bouwhoogtes (t.o.v. NAP)



Programma

Het programma omvat maximaal 60.050 m².

WONEN

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

WERKEN

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

VOORZIENINGEN

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

PARKEREN

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

Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 602. In de bouwvelop staat hoe deze over drie ondergrondse parkeergarages zijn verdeeld. BLOK A, B, C en D respectieve 97, 125, 125 en 255 parkeerplaatsen.

BLOK A
BLIKVANGER AAN HET PRINS BERNHARDPLEIN!

PROGRAMMA (BVO)	13.050 m²
kantoor	0-7.300 m²
wonen	4.500-6.000 m²
voorzieningen	1.250-1.500 m²

BLOK B
HET WOON & WINKELGEBOUW!

PROGRAMMA (BVO)	11.500 m²
wonen	7.000-8.000 m²
detailhandel excl. inpandig expeditiehof	3.500-4.500 m²
voorzieningen	0-1.000 m²

BLOK C
OASE IN DE STAD!

PROGRAMMA (BVO)	14.000 m²
wonen	12.500-13.500 m²
detailhandel	0-500 m²
voorzieningen	0-1.500 m²

BLOK D
ICOON AAN DE AMSTEL!

PROGRAMMA (BVO)	minimaal 21.000 m² en maximaal 21.500 m²
wonen	13.000-19.500 m²
voorzieningen	1.500-8.500 m²



Tramhalte met nieuwe Luifel

Een prettige en veilige loop naar de woon & hotel toren.



Inrichting openbare ruimte

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

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

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

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

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

+2.35m NAP

Boven de stationspassage ontstaat een autovrij 'balkon' met een geweldig uitzicht over het gebied. Wandelaars bereiken dit via luie trappen buitenom of via de trappen of lift in de passage.

-0.50m NAP

Ook het autovrije én lommerrijke bordes op de kop van de Maliebaan is met een luie trap te bereiken. Fietsers en mindervaliden gebruiken de hellingbaan van 5%, dus veel minder steil dan nu.

-3.90m NAP

De wandelroute naar het buurtparkje sluit gelijkvloers aan op de Hugo de Vrieslaan. Een landschappelijke trap, die de parkeergarage camoufleert, biedt een short cut naar het buurtparkje.

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

Functie begane grondlaag

De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt én stadsentree. Deze kwaliteiten komen in de huidige situatie niet uit de verf. Het gebied voelt leeg en verlaten aan, zeker 's avonds. Stedelijk leven met bijbehorende functies ontbreken.

Het plan voorziet daarom in een mix van wonen én werken én voorzieningen. De voorzieningen, waaronder een hotel, horeca en winkels voor de buurt, dragen bij aan het '7 x 24 uur' leven op straat. Deze functies krijgen een prominente plek in de plint van de gebouwen, zodat de sociale veiligheid is gewaarborgd.

BLOK A

De plint van dit gebouw herbergt functies als consumentverzorgende dienstverlening, culturele voorzieningen en horeca. De hoofdentree van de kantoren ligt aan het Prins Bernhardplein en moet, in tegenstelling tot de bestaande ingang, wél indruk maken. De entree van de woningen ligt op de hoek Julianalaan-Maliebaan, zodat er ook 's avonds aanloop en toezicht is.

BLOK B

De entrees van de winkels liggen aan de Julianalaan. De winkels en/of horeca 'op de hoek' manifesteren zich ook richting de Maliebaan én richting de wandelroute naar het buurtparkje. Hier zijn ook de entrees van de bovengelegen woningen situeerd. Ontspannen wonen 'met de voordeur aan de straat' bepaalt het beeld langs de Bertrand Russellstraat. Het laden & lossen vindt volledig inpandig plaats. De ingang wordt -bij voorkeur- gecombineerd met die van de parkeergarage en oogt als een zorgvuldig vormgegeven 'minor detail'.



Wonen rondom het buurtparkje

Wonen langs de Bertrand Russellstraat



BLOK C

De entrees van de winkels liggen aan de Julianalaan. Het wonen heeft een alzijdige oriëntatie met entrees plus bijbehorende levendigheid rondom het woongebouw. De stadswoningen en beneden & bovenwoningen op het bordes aan de Bertrand Russellstraat hebben hier een eigen voordeur plus werkruimte of woonkeuken met zicht op het parkje.

BLOK D

De combinatie van wonen en een hotel zorgt voor 7 X 24 uur aanloop en levendigheid. Deze functies zijn ook in de voet van BLOK D beleefbaar. De lobby van het hotel en de lobby van de woningen worden beide “over-sized” vormgegeven. De parkeergarage en opslagruimten bevinden zich onder het busstation. De plint in de loop tussen stationsgebouw en woon & hotel toren biedt ruimte voor publieksgerichte voorzieningen. Het is in het beeldkwaliteitsplan nadrukkelijk niet toegestaan om aan de zijde van de Julianalaan, Overzichtsweg en busstation een blinde gevel te maken.

Sociale veiligheid

Er is in de huidige situatie geen of beperkte sociale controle op de entrees van het Amstelstation op zowel maaiveld als het opgetild maaiveld. Dat is ook van toepassing voor het hele plangebied in de avonduren: er zijn veel kantoren, die avonds verlaten zijn en er is een overmaat aan verkeersruimte. Verder is tussen Julianaplein en de woonbuurt een zone, die zeer matig verlicht is, waardoor er een gebrekkige overgang van verlichting optreedt. Ook de onderdoorgang tussen James Wattstraat en het Fortisgebouw (onder Gooiseweg) ligt uit de zicht van woningen. Tevens laat de gelijkmatigheid van verlichting te wensen over. Dat is ook van toepassing voor de spoorbrug bij de Treublaan en Spaklerweg/Overzichtsweg.

De hoge bebouwingsdichtheid en het gevarieerde programma van het stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation hebben een gunstige invloed op de sociale veiligheid binnen het plangebied. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is de keuze om het bus- en tramstation dicht bij het station en ander programma op te nemen heel gunstig. Dit zal, samen met de parkeergarage en de plint langs het busstation, draagvlak creëren voor de komst van kleinschalige publieksvoorzieningen, wat de kans op het ontstaan van sociaal onveilige plekken en situaties weer zal verkleinen.

Belangrijk is de activering van de begane grond en de mix met woningen binnen het plangebied. Dat zorgt voor een sociale controlefunctie.

Uitzicht & privacy

Voor de bewoners van de bestaande woningen aan de Kees Boekestraat zal het uitzicht na uitvoering van de plannen veranderen. Het plan voorziet in een “zachte” overgang. De nieuwe bebouwing houdt afstand, zodat er ruimte voor een nieuw buurtparkje ontstaat. Het bestaande groentje tussen de Kees Boekestraat, Bertrand Russellstraat en Hugo de Vrieslaan wordt daartoe in samenwerking met de bewoners ingericht. De nieuwe bebouwing van BLOK B en BLOK C wordt bovendien getrapt vormgegeven. Langs de Bertrand Russellstraat bedraagt die respectievelijk 12 meter (BLOK B) en 20 meter (BLOK C). Langs de Julianalaan is dat 25 meter (BLOK B) en 35 meter (BLOK C).

De nieuwe gebouwen hebben geen invloed op het uitzicht vanuit de woningen in het Amsteldorp die, als gevolg van hun oriëntatie, als het ware langs de nieuwbouw heen kijken. BLOK C heeft een beperkt invloed op de privacy van de achtertuinen in de Rosendaalstraat. Gezien de afstand (>60 meter) wordt dit acceptabel geacht.

BLOK D heeft wel invloed op het uitzicht in de openbare ruimte van het Amsteldorp. De woon & hotel toren heeft bovendien gevolgen voor de bezonning (zie pag. 34). Voor dit gebouw wordt daarom een prijsvraag uitgeschreven onder drie architectenbureaus. Hierbij zijn onder andere belangrijke criteria: de “slankheid” van de toren en de invloed op het Amsteldorp.

BLOK D heeft invloed op het uitzicht van de torens op De Omval. Vanwege de combinatie van afstand (100 meter) en functie (kantoren) wordt dit acceptabel geacht.

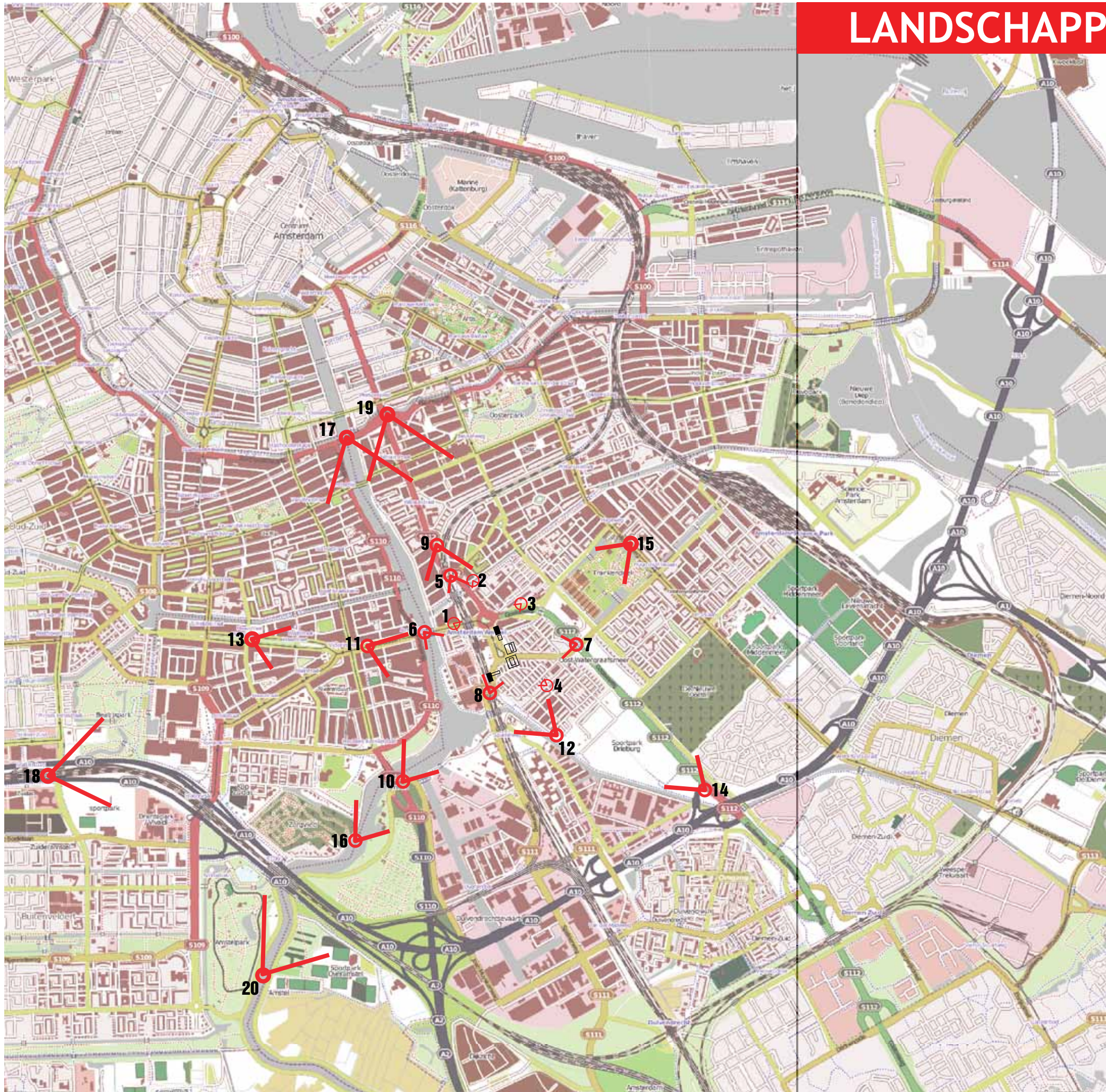
BLOK A heeft gevolgen voor het uitzicht. De eigenaar van het complex participeerde om die reden in de planvorming. Het functioneren van het bestaande Fortisgebouw is niet beperkt.

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

Effecten

Met behulp van een simulatieprogramma zijn vanaf verschillende standpunten rondom Amstelstation, montages gemaakt in foto's van de huidige situatie. Deze montages laten zien welke invloed de nieuwe torens in de toekomst zullen hebben op aanwezige zichtlijnen in de stad. Er is gekozen om de invloed op het niveau van de publieke ruimte in vier categorieën onder te verdelen. Op de overzichtkaart zijn de gezichtspunten aangegeven: 150m, 500m, 1.000m, 1.500m en 2.500m van de plangrens. Wanneer op de montages een rode contour wordt aangegeven, betekent dit dat het gebouw niet zichtbaar is, omdat het achter bestaande bebouwing of beplanting ligt.

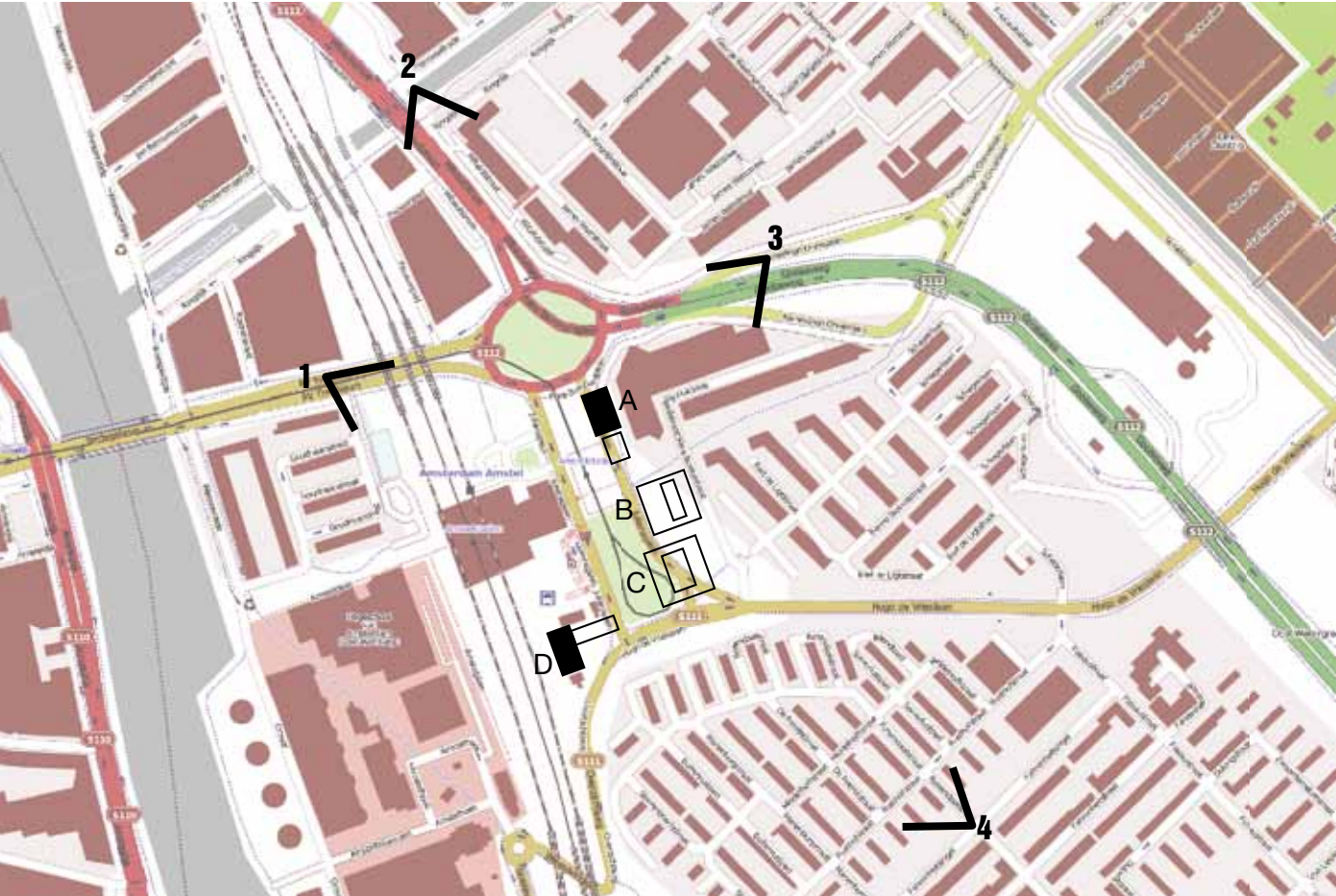
Het fysieke klimaat (Akoestiek, Bezonning en Windklimaat) is apart onderzocht en maakt geen onderdeel uit van deze studie naar de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.



overzichtkaart standpunten

STANDPUNTEN 1 t/m 4

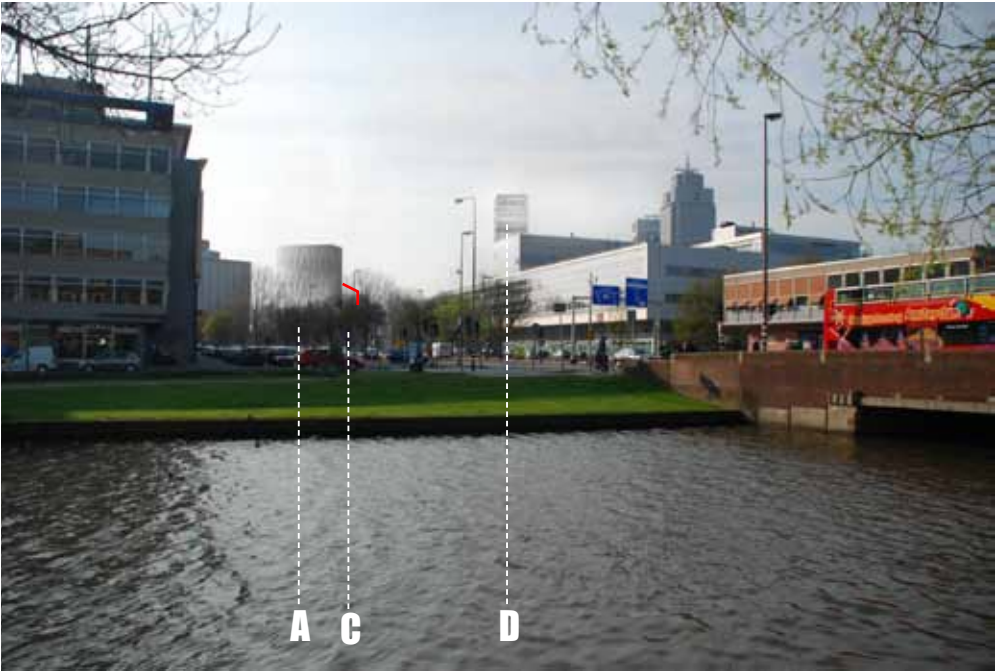
~150 meter



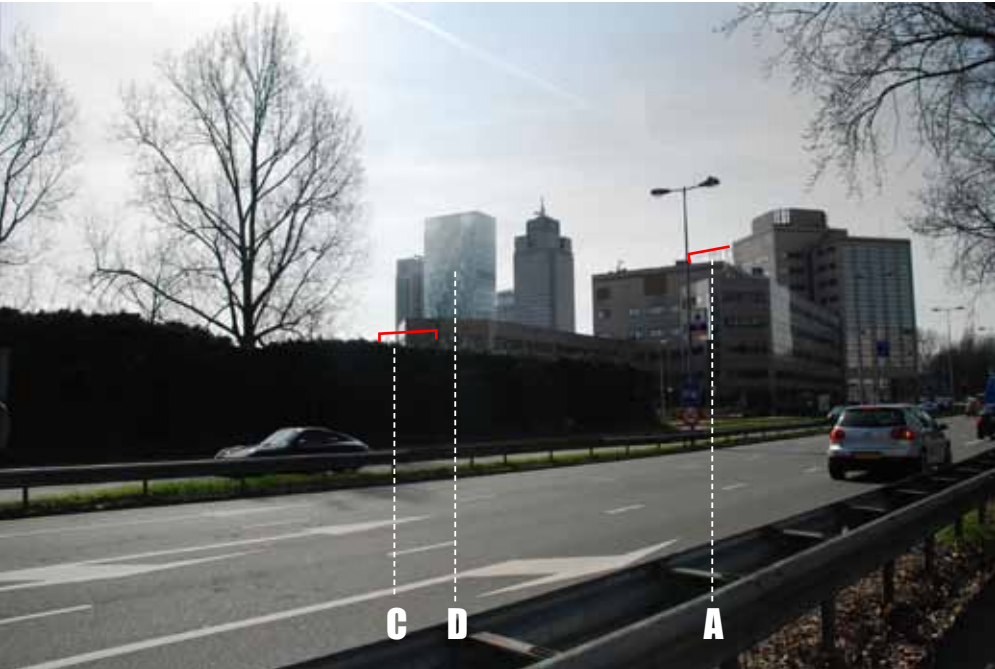
1 Zicht vanaf de Treublaan



2 Zicht vanaf de Wilbautstraat.



3 Zicht vanaf de Gooiseweg.

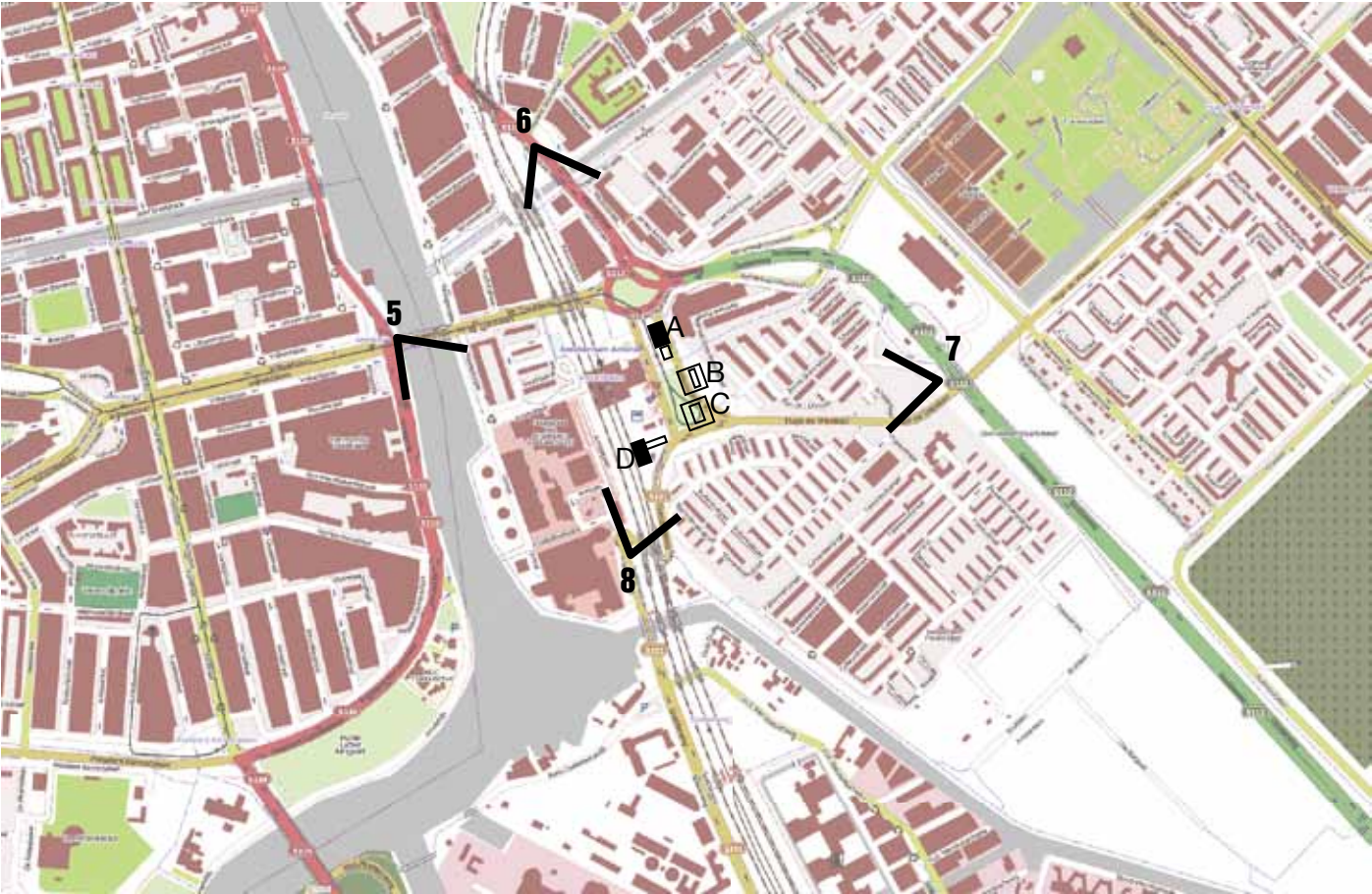


4 Zicht vanaf de Roosendaalstraat

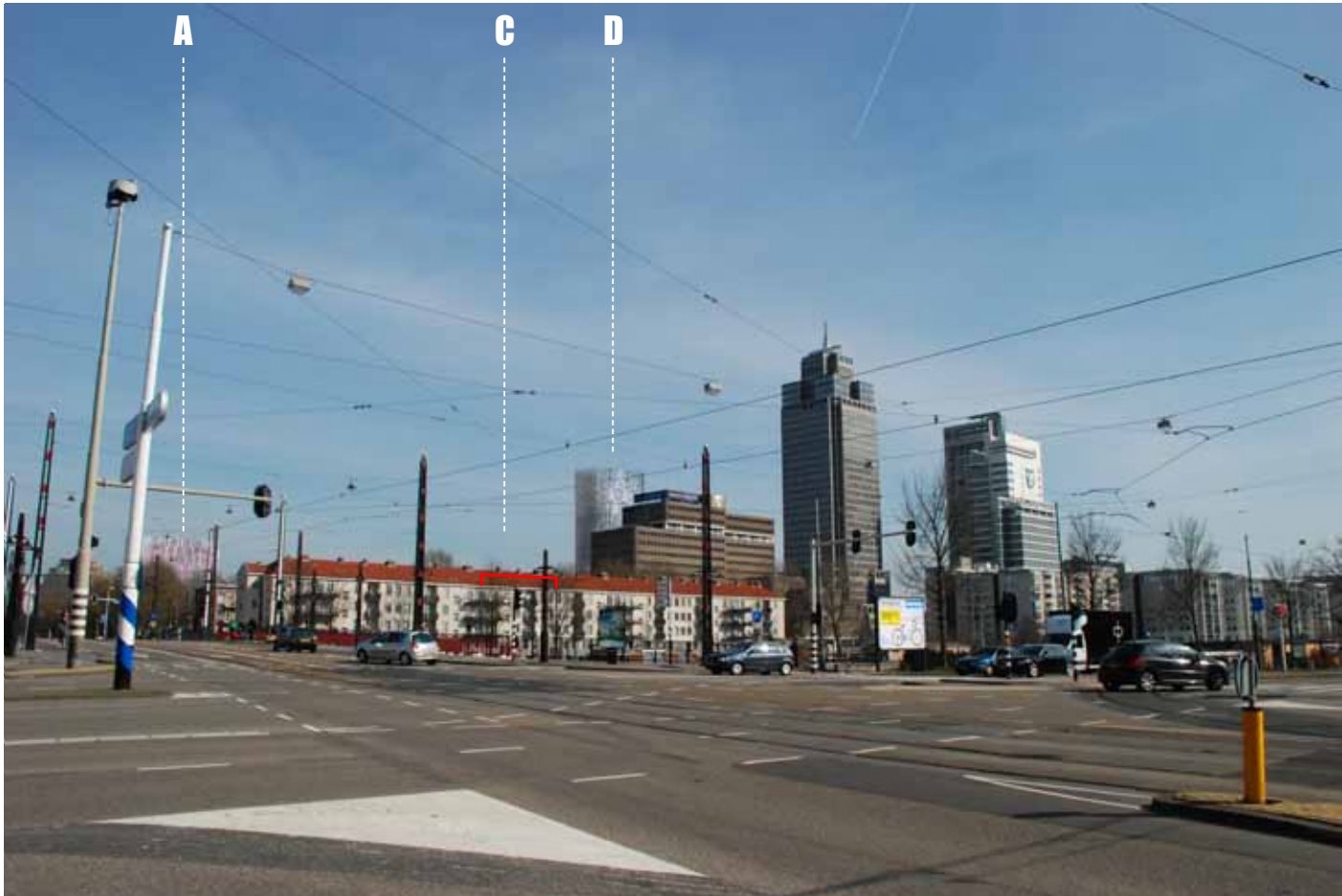


STANDPUNTEN 5 t/m 8

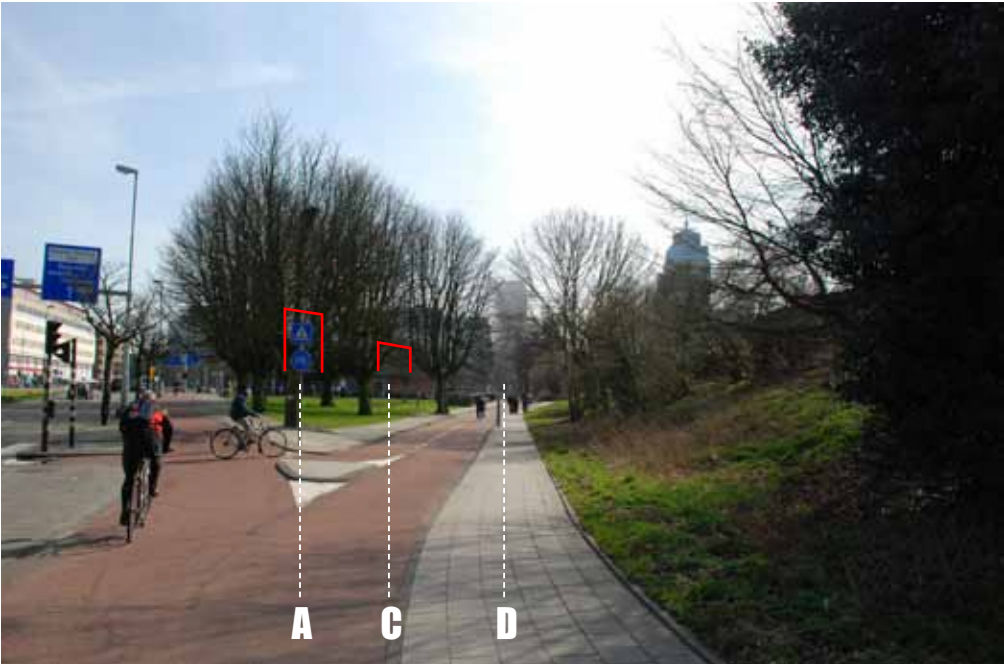
~500 meter



5 Zicht vanaf de kruising Mr. Treublaan-Amsteldijk



6 Zicht vanaf de Wilbautstraat (ter hoogte van de Ringvaart). Toren A gaat schuil achter de bomen.



7 Zicht vanaf de Hugo de Vrieslaan (ter hoogte van het viaduct onder de Gooiseweg).

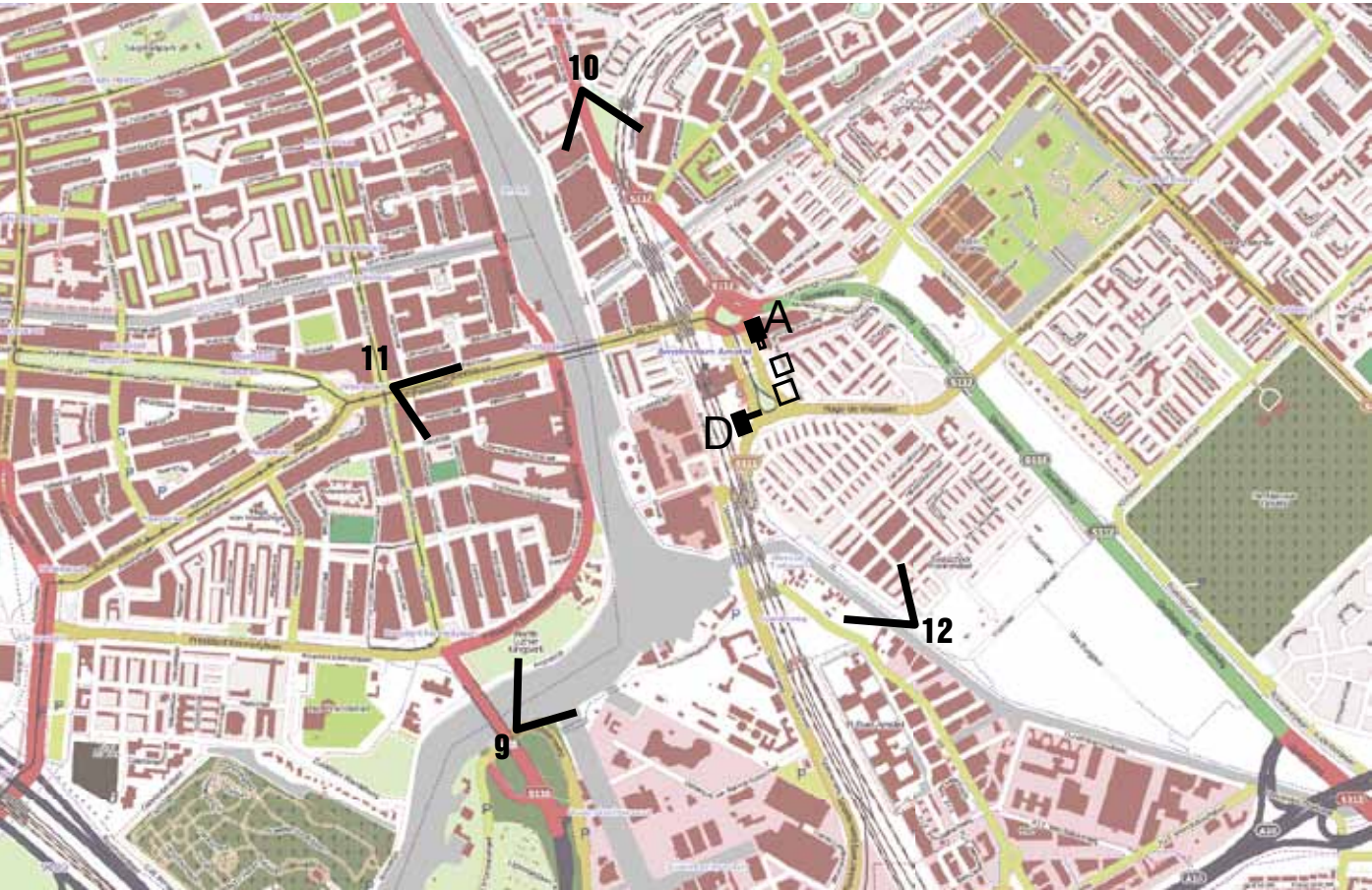


8 Zicht vanaf de rotonde Spaklerweg-Overzichtsweg. Toren A gaat schuil achter toren D.



STANDPUNTEN 9 t/m 12

~1000 meter



9 Zicht vanaf de Utrechtse Brug. Toren A gaat schuil achter de Rembrandttoren.



10 Zicht vanaf de Wilbautstraat. Toren D gaat schuil achter de bomen.



11 Zicht vanaf de kruising Rijnstraat-Vrijheidslaan. Beide torens zijn niet zichtbaar.

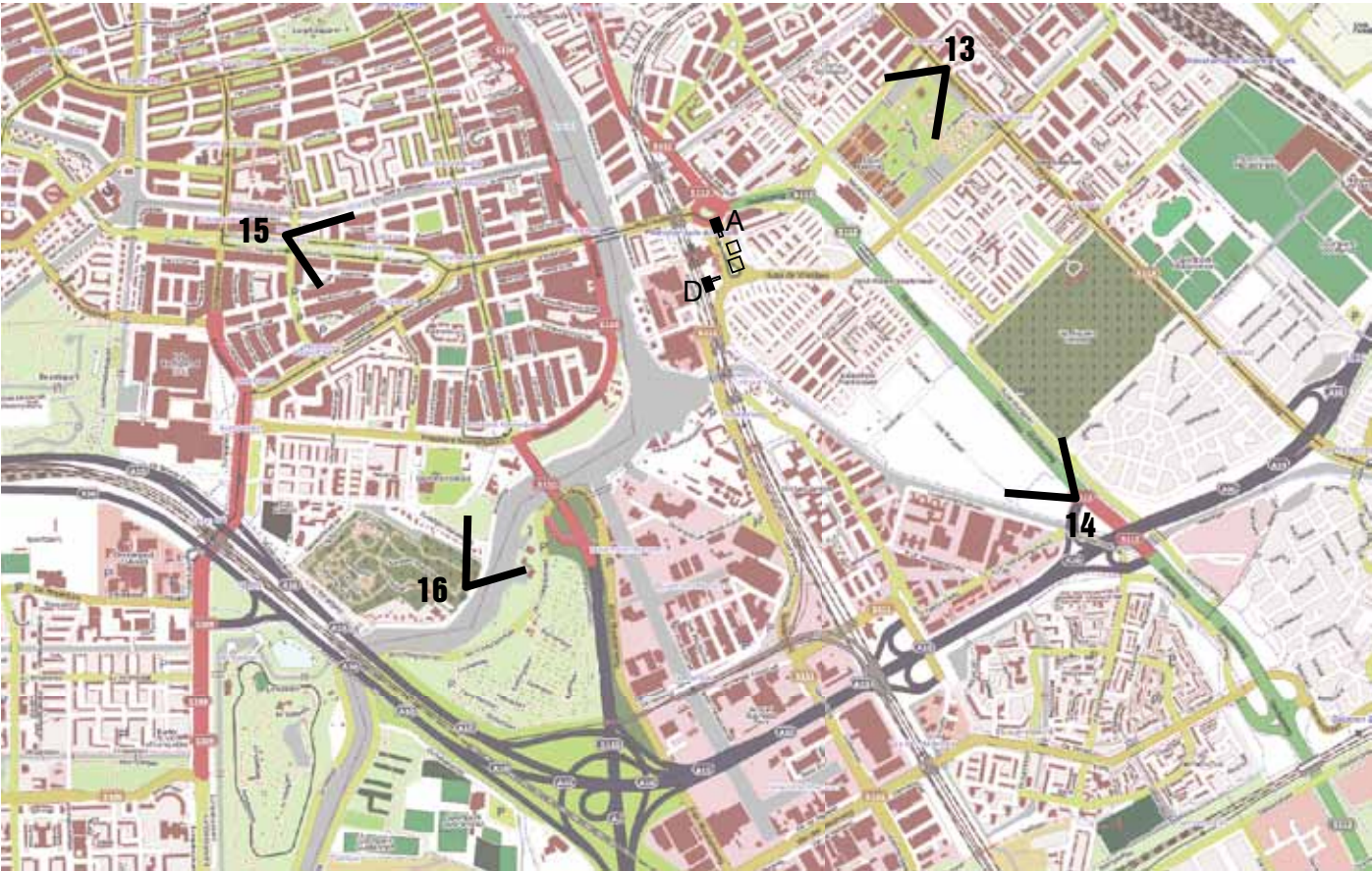


12 Zicht vanaf de Weespertrekvaart. Toren A gaat schuil achter de bomen.

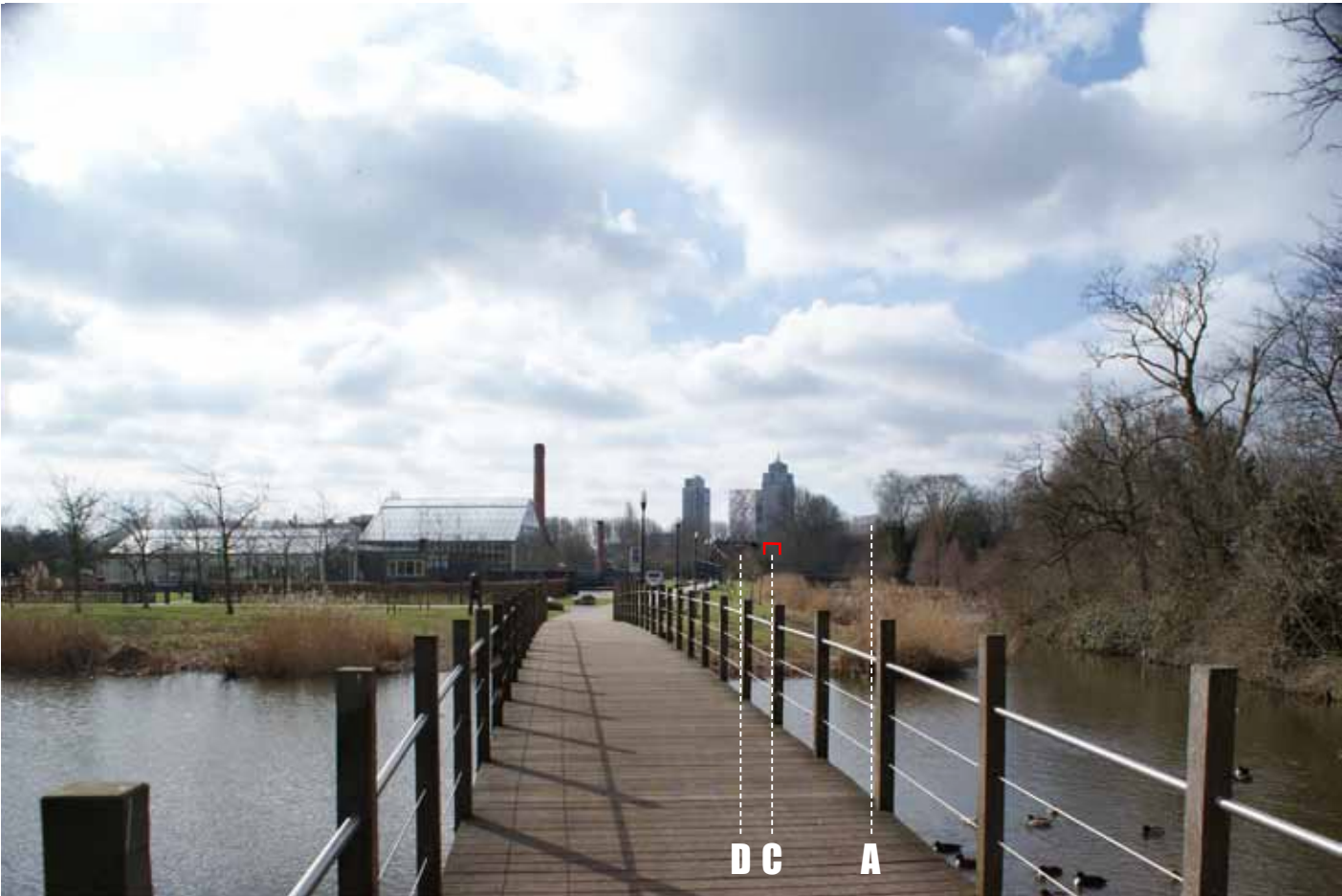


STANDPUNTEN 13 t/m 16

~1500 meter



13 Zicht vanuit Park Frankendaal.



14 Zicht vanaf de A10 (ter hoogte van afslag S112).



15 Zicht vanaf de Churchillaan. De torens zijn niet zichtbaar.



16 Zicht vanaf de Amstel (ter hoogte van het Martin Luther Kingpark). Toren A is niet zichtbaar.



STANDPUNTEN 17 tot 20 ~2500 meter

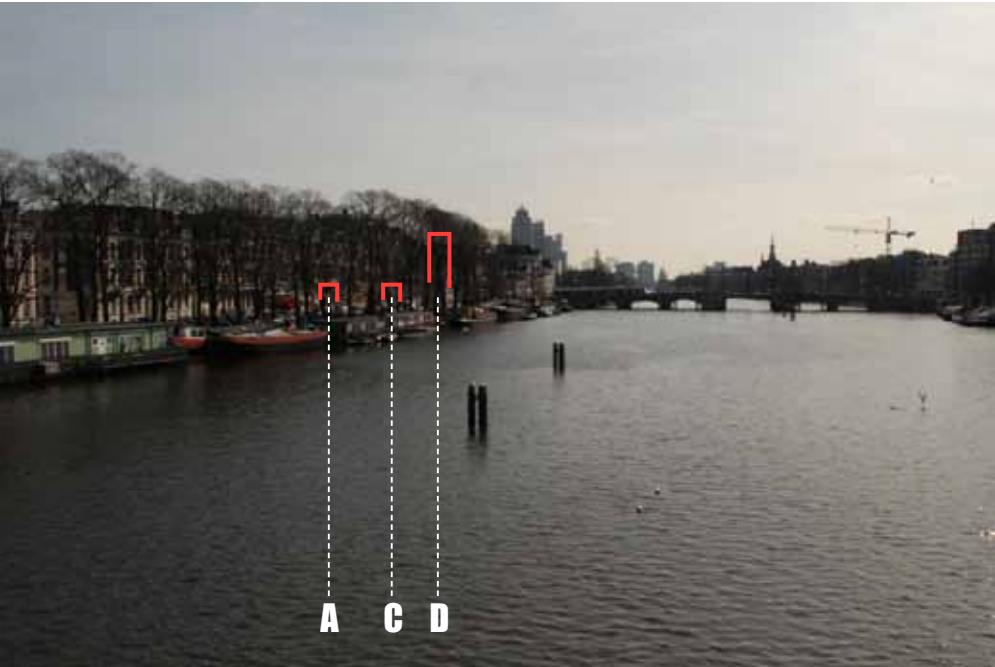
~2500 meter



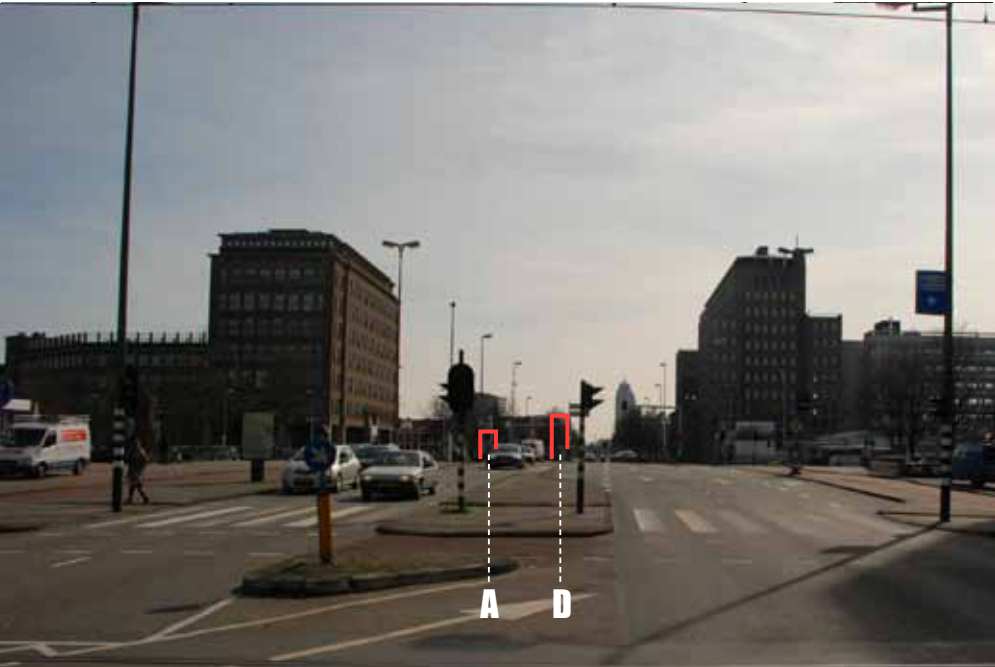
17 Zicht vanaf station Amsterdam RAI.



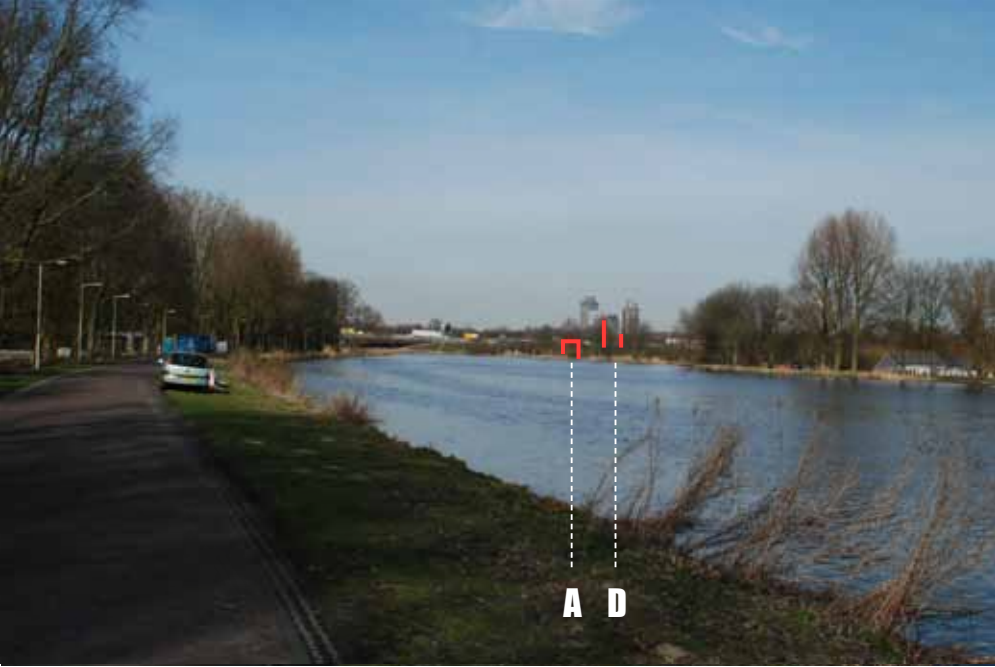
18 Zicht bij het Amstelhotel. De torens zijn niet zichtbaar.



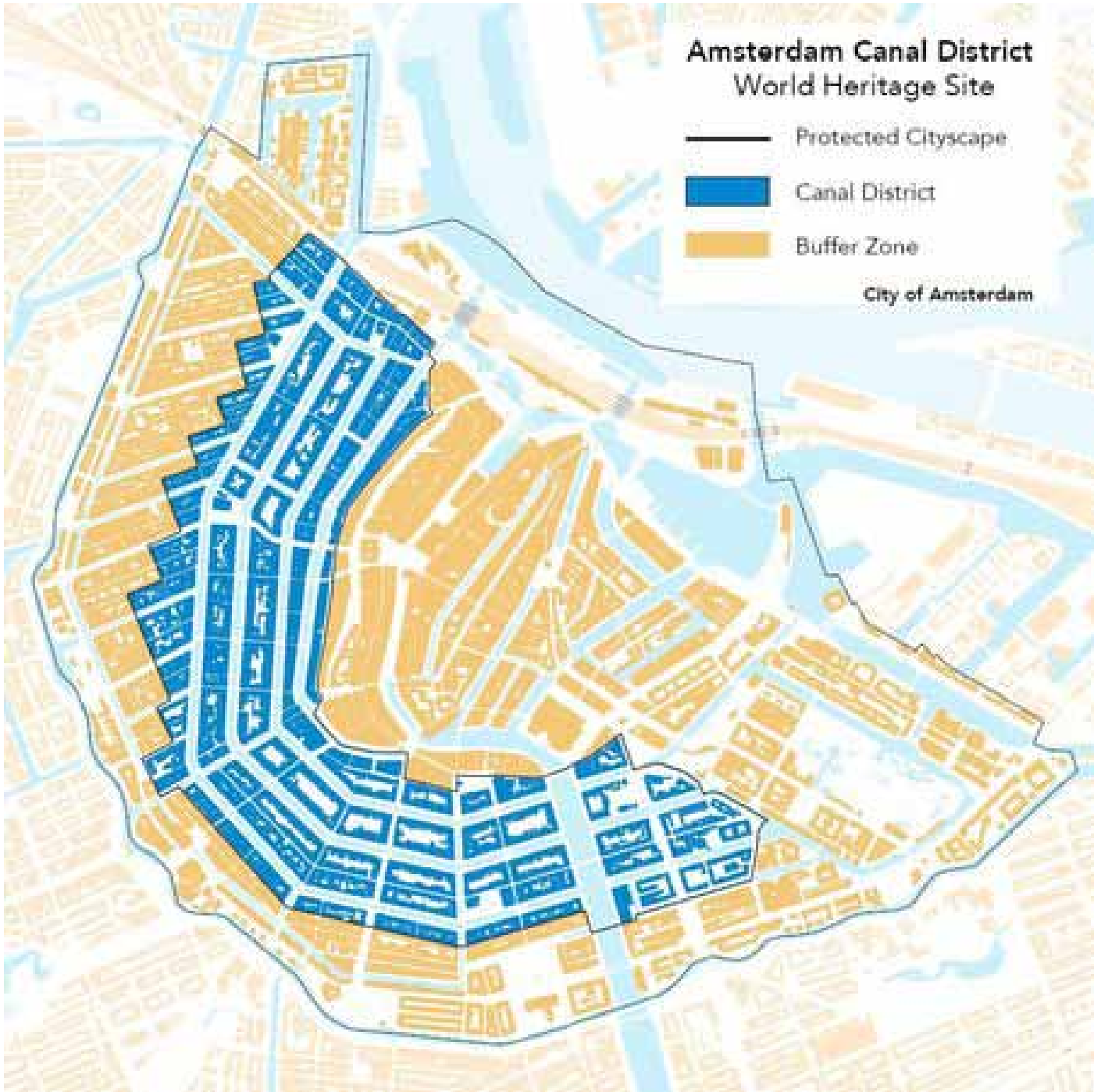
19 Zicht vanaf de Wilbautstraat (ter hoogte van het Weesperplein). De torens zijn niet zichtbaar.



20 Zicht vanuit de Amstelscheg. De torens zijn niet zichtbaar.



De Amsterdamse grachtengordel is op de UNESCO-
Werelderfgoedlijst geplaatst! Het Werelderfgoedcomité heeft deze
beslissing tijdens haar bijeenkomst in Brasilia bekend gemaakt.
De 17-de eeuwse grachtengordel is een internationaal icoon van
stedenbouw en architectuur.



Werelderfgoed

Rond het Beschermd Stadsgezicht van de binnenstad is, in verband met de bijzondere status als werelderfgoed, een zone van 2 kilometer aangegeven. Het Amstelstation ligt aan de rand van deze zone. De structuurvisie zegt hierover:

Gezien vanaf zekere afstand heeft hoogbouw geen relevant effect meer. Een gebouw van circa 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Een goed voorbeeld daarvan is het zicht op de hoogbouw in de omgeving van het Amstelstation, gezien vanaf de Leidsestraat over de Prinsengracht. De Rembrandttoren is dan niet groter dan een grachtenpand. Dit wordt tot regel verheven: vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.



structuurvisie 2040 - Unesco gebied

- Unesco gebied binnenstad Amsterdam
- 2 km zone rondom Unesco gebied
- OV knooppunt

Conclusie

Uit de studie kunnen een aantal conclusies worden getrokken:

BLOK A is van het standpunt 150 als solitair gebouw te zien en vanaf 500 meter is het onderdeel van het Amstelgebouw.

BLOK C valt weg achter de bestaande bebouwing in de omgeving.

BLOK D manifesteert zich als onderdeel van het hoogbouwcluster De Omval.

Vanaf het standpunt 1.000 meter en verder manifesteren de nieuwe gebouwen zich vanuit de stad én het landschap als onderdeel van de bestaande hoogbouw op De Omval. De toren treedt vanuit de gezichtspunten Noordoost en Zuidoost op de voorgrond van het bestaande cluster. Vanuit de gezichtspunten Noordwest en Zuidwest gaat de nieuwe toren meestal schuil achter de bestaande hoogbouw.

Het plangebied valt niet binnen de grens van de UNESCO-Werelderfgoed Grachtengordel Amsterdam. Het plangebied ligt wel aan de rand van de 2 kilometer zone rondom het Unesco-gebied. De studies laten zien dat de geplande bebouwing voldoet aan de regel uit de structuurvisie:

Vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.

HOOGTEBEPERKINGEN

In Amsterdam zijn er naast beleid op het gebied van hoogbouw nog twee andere factoren die de toepassing van hoogbouw beperken. Deze factoren zijn het luchtverkeer rondom Schiphol en eventueel aanwezige straalpaden voor telecommunicatie.

Hiernaast staan op kaart de hoogtebeperkingen van het Luchthaveninrichtingsbesluit (LIB) aangegeven. Andere beperkingen voor de Stationslocatie voortkomend uit het LIB (zoals bijvoorbeeld vrijwaringsbesluiten externe veiligheid, geluid etc.) zijn op kaartmateriaal niet te vinden. Uit de kaart blijkt dat op de stationslocatie tot 150 meter hoogte mag worden gebouwd, daarom geldt er formeel vanuit het LIB geen bezwaar tegen gebouwen van 85 en 100 meter.

Communicatieverkeer (straalpaden)

De hiernaast getoonde kaart toont de hoogtebeperkingen die voortkomen uit de aanwezigheid van straalpaden voor telecommunicatie. De nieuwbouw ligt niet in de nabijheid van deze straalpaden, wat betekent dat er vanuit telecommunicatie geen hoogtebeperkingen voor het gebied gelden. Er gelden daarom geen hoogtebeperkingen met betrekking tot communicatieverkeer.

Radarzone Soesterberg

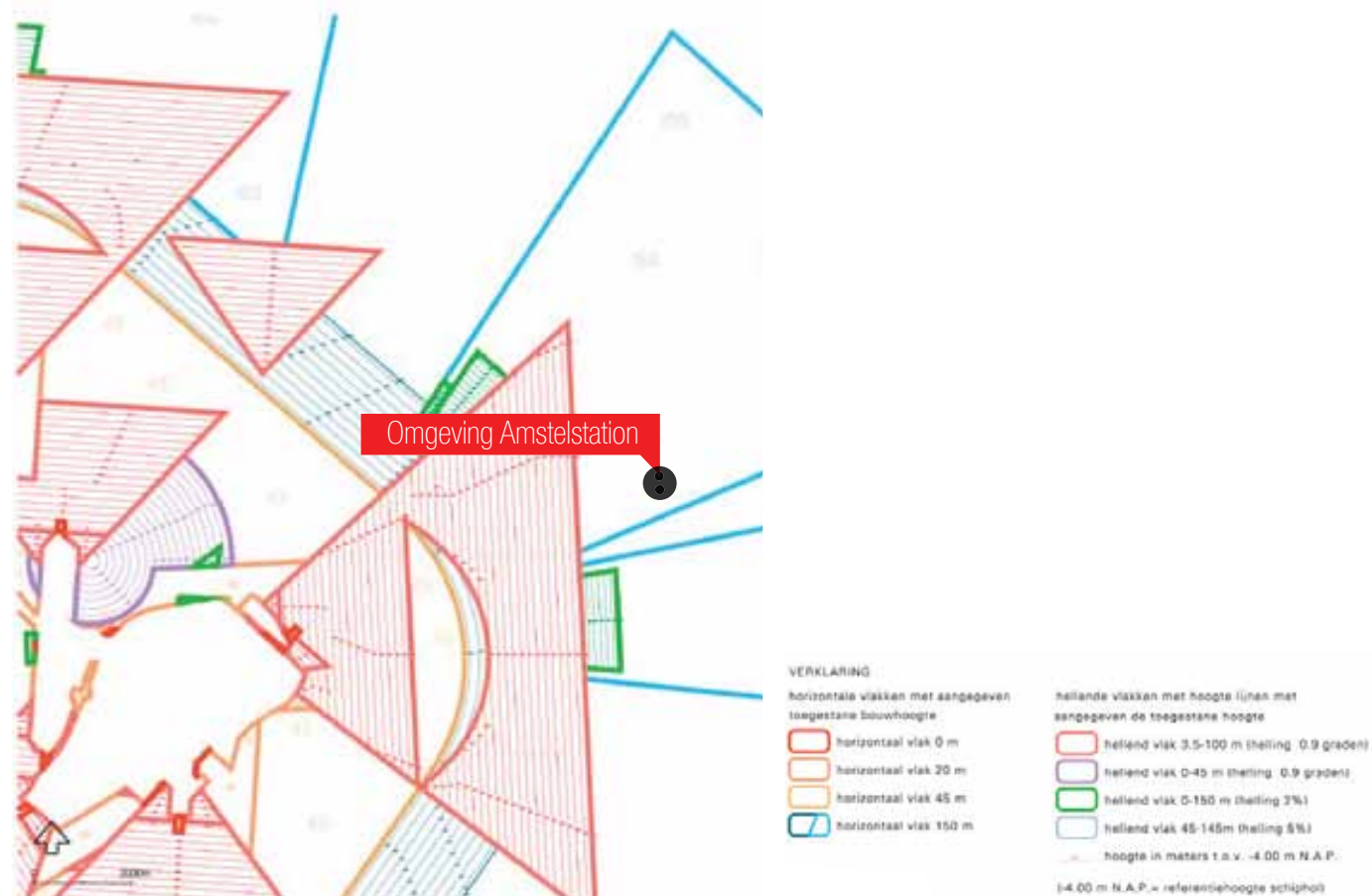
Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt geheel buiten het stralingsgebied van de militaire radar van Soesterberg. In relatie tot de genoemde radarzone gelden er voor dit bestemmingsplan daarom geen beperkingen.

Vliegverkeer (Schiphol)

Het Luchthaveninrichtingsbesluit Schiphol (2002) bevat verschillende beperkingengebieden waarin hoogtebeperkingen voor bouw rondom Schiphol zijn vastgelegd. Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied voor maximaal 150 meter bouwhoogte rond Schiphol. Het voorliggende plan maakt geen bouwontwikkelingen van 150 meter of meer mogelijk. Het voorliggende plan is daarom niet strijdig met het bepaalde in het Luchthaveninrichtingsbesluit Schiphol (2002).

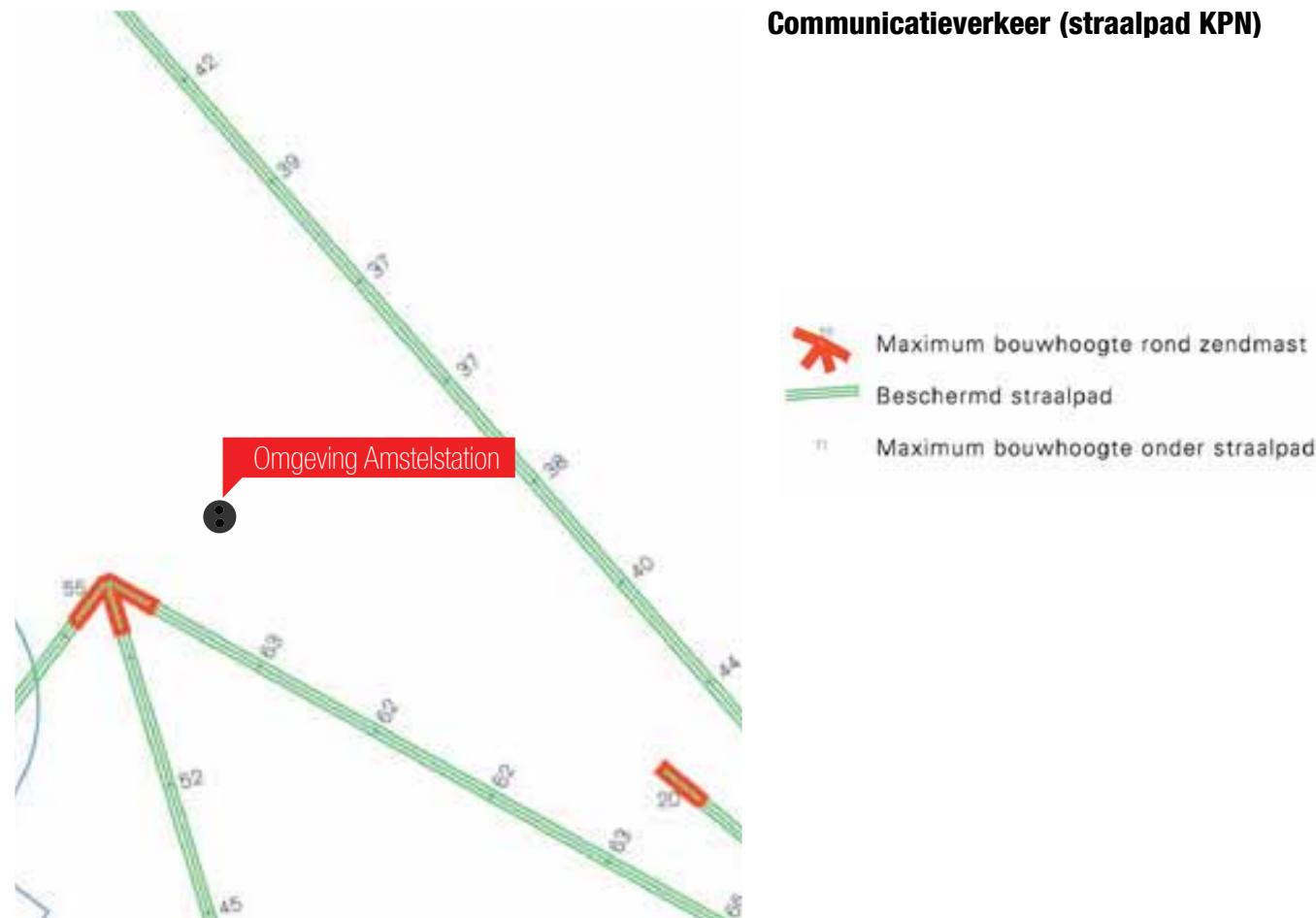
Conclusie

Er gelden geen hoogtebeperkingen met betrekking tot vlieg- en communicatieverkeer.



vliegverkeerkaart

Communicatieverkeer (straalpad KPN)



communicatieverkeerkaart

Bij de planuitwerking is gebruik gemaakt van bezonningsstudies om het plan te optimaliseren. De schaduwwerking is gemeten met behulp van een computersimulatie. Er wordt daarbij rekening gehouden met hoogteverschillen in het maaiveld: Julianapark en het Amsteldorp liggen lager.

Uit de bezonningsdiagrammen kunnen een aantal conclusies worden getrokken. De kantoortoren (BLOK A) heeft op 21 maart en 21 september een beperkt

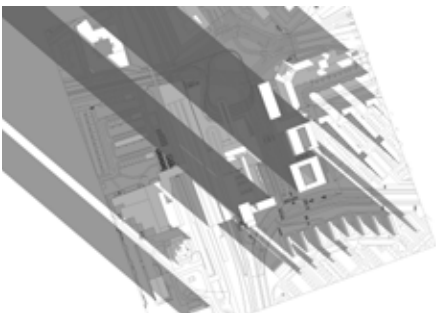
effect op het bestaande woonblok langs de Maliebaan (18.00 uur). De woongebouwen B en C hebben niet of nauwelijks effect. De woon & hotel toren (BLOK D) heeft een beperkt effect op de Van der Kunbuurt (9.00 uur). Tussen 16.00 en 18.00 uur is er sprake van een beperkt effect op het Julianapark.

De conclusies voor de woongebouwen B en C gelden ook op 21 juni. Het effect van de kantoortoren (BLOK A) op het bestaande woonblok langs de Maliebaan

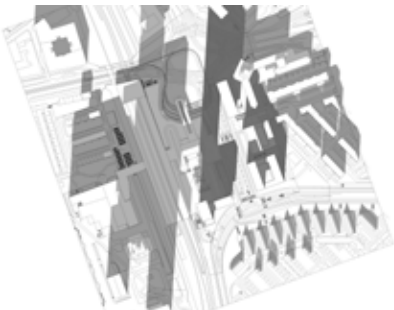
is dan groter; de bezonning van de eigen tuin blijft overigens gelijk aan de huidige situatie. De woon & hotel toren heeft in de zomer geen effect op het Julianapark. Het Amsteldorp heeft tot 17.00 uur zon, maar daarna strijkt eerst de schaduw van de Rembrandttoren over de buurt, gevolgd door die van BLOK D. Dit duurt maximaal 1,5 uur per woning.

BEZONNING

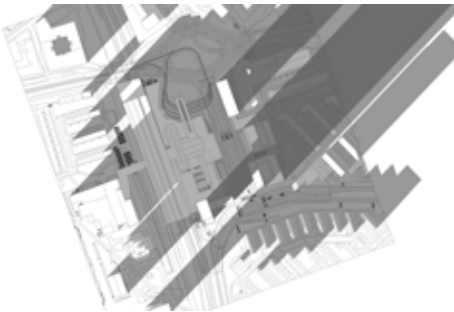
21 DECEMBER



9:00



13:00

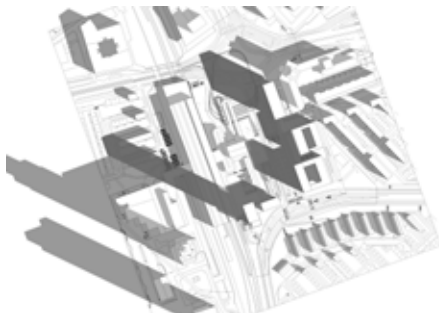


16:00



18:00

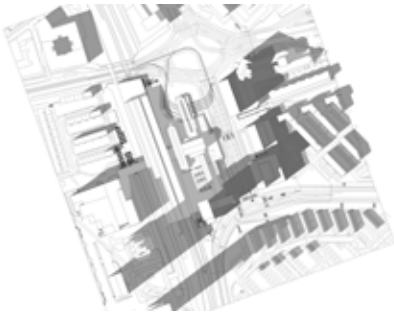
21 MAART



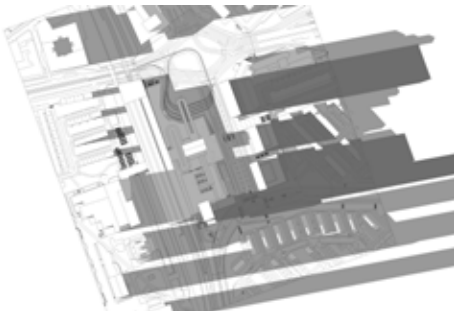
9:00



13:00

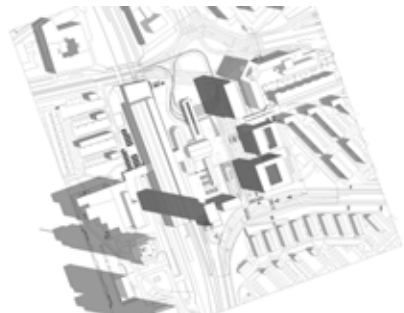


16:00



18:00

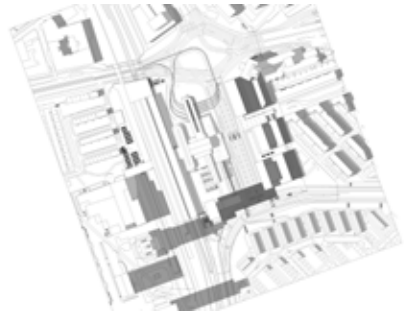
21 JUNI



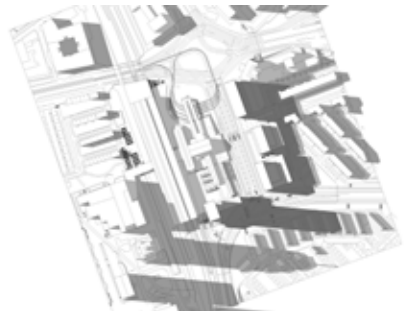
9:00



13:00

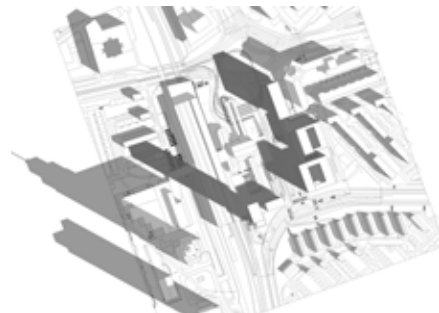


16:00



18:00

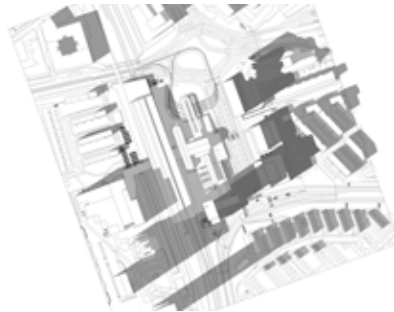
21 SEPTEMBER



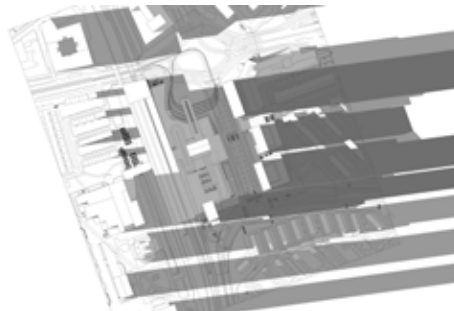
9:00



13:00

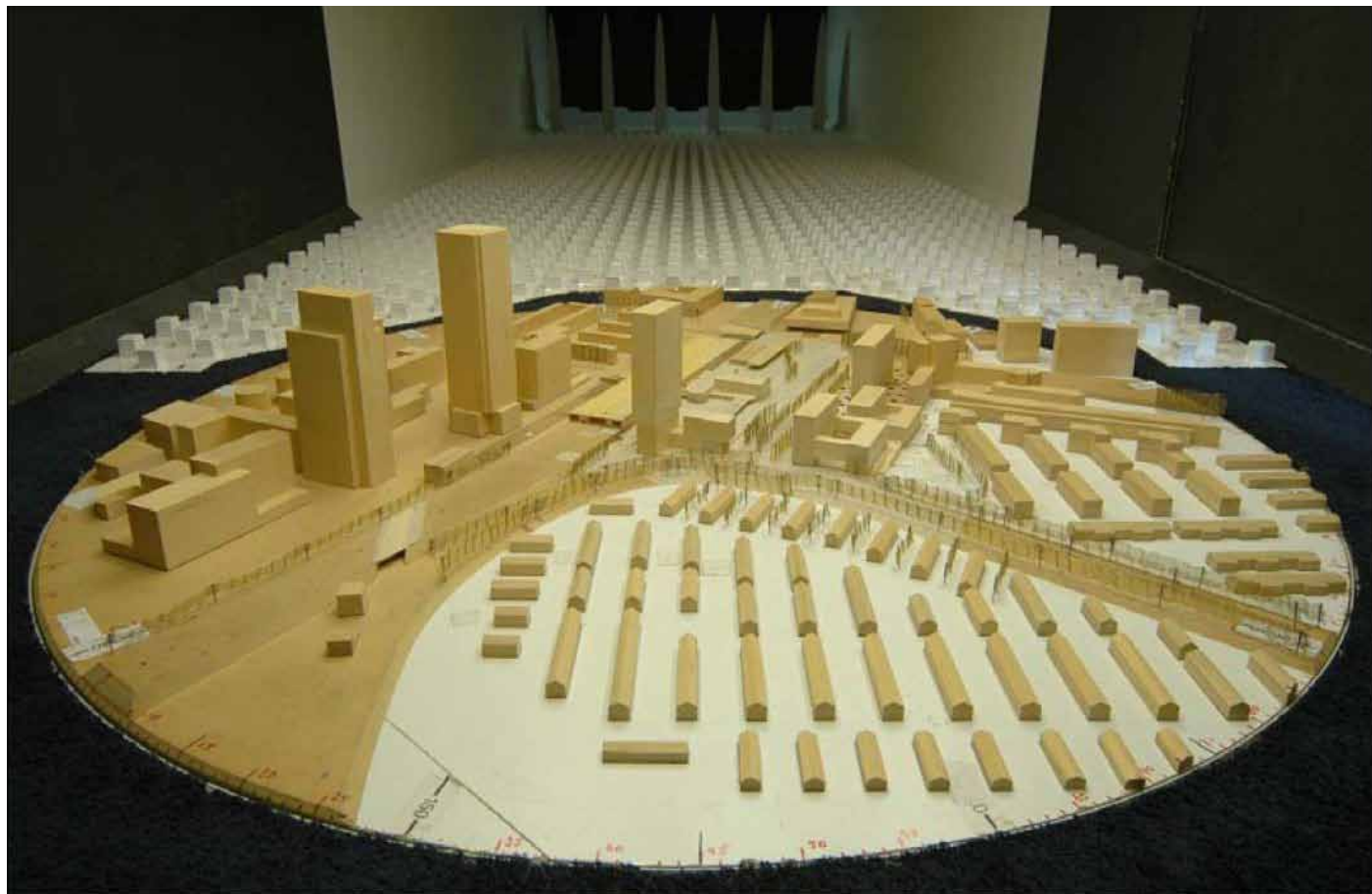


16:00

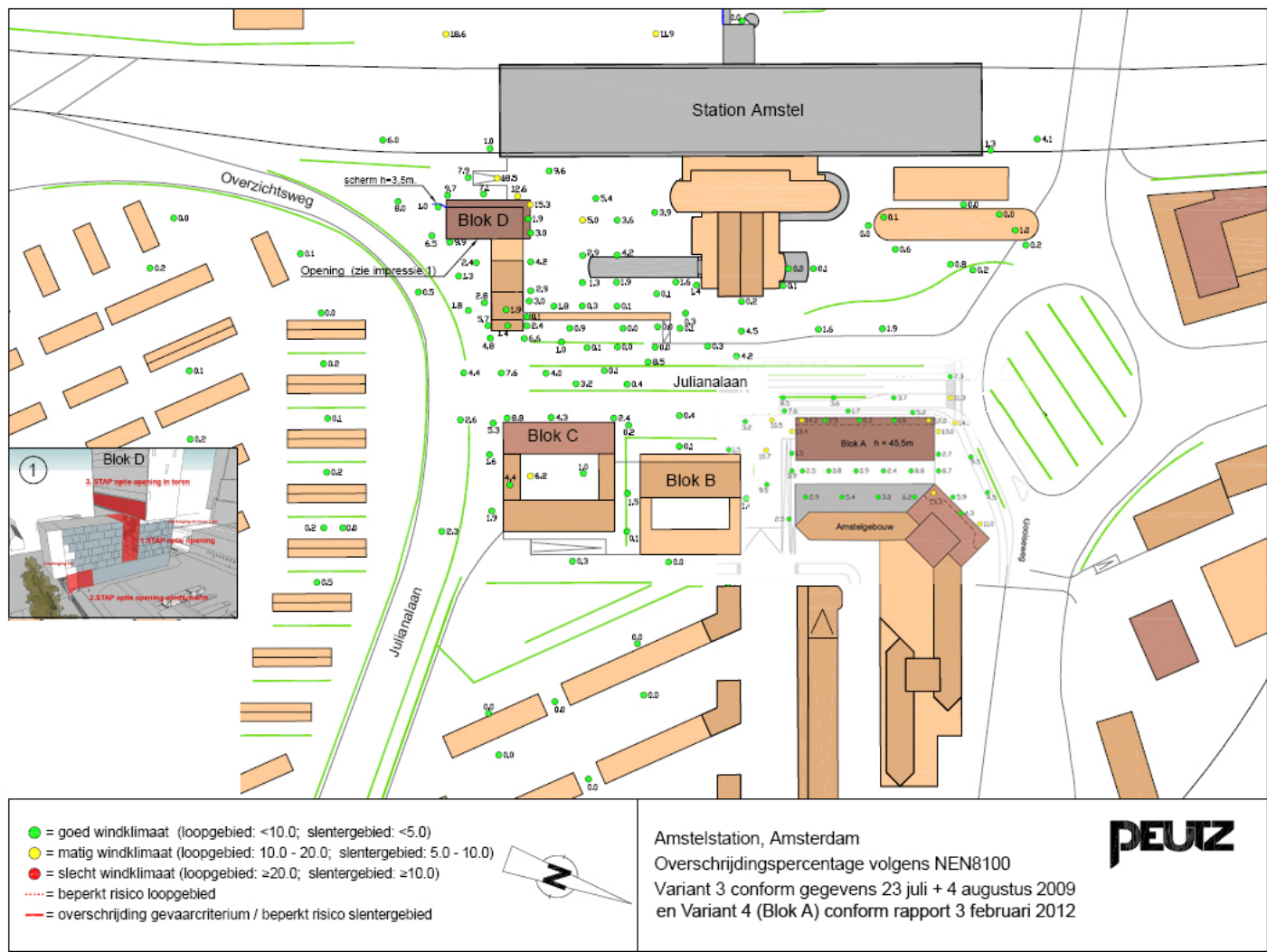


18:00

WINDKLIMAAT



Windtunnelonderzoek met betrekking tot het te verwachten windklimaat op loop- en verblijfsgebied.



De windtunnelonderzoek richt zich op meetbare effecten met betrekking de windhinder. Er wordt daarbij rekening gehouden met hoogteverschillen in het maaiveld: Julianapark en het Amsteldorp liggen lager.

De kans op windhinder is maatgevend voor de beoordeling van het windklimaat. De drempelwaarde VDR;H bedraagt 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten een rol spelen, zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's. Aan de hand van onderstaande tabel, afkomstig uit de NEN 8100, wordt een beoordeling gegeven van de te verwachten mate van windhinder.

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

Bij hogere windsnelheden kan tevens sprake zijn van gevaarlijke situaties, zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken. Voor windgevaar

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

Tabel criteria volgens de NEN 8100

wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde VDR;G gehanteerd. Op basis van onderstaande tabel uit de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

Adviesbureau Peutz heeft de maquette van het plan meerdere malen in de windtunnel onderzocht. Tussentijdse conclusies hebben tot wijzigingen in de stedenbouwkundige compositie geleid. Het voorliggende plan scoort op circa 146 meetpunten 'goed windklimaat' en op 15 meetpunten 'matig windklimaat'. Deze laatste categorie is vooral te vinden op dat deel van het busstation waar alleen bussen rijden. Geen van de meetpunten laat een 'slecht windklimaat' zien.

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

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

Tabel criteria volgens de NEN 8100

SAMENVATTING & CONCLUSIE

Het bestemmingsplan Amstelstation e.o. past in de structuurvisie Amsterdam 2040, waarin de verdichting rond belangrijke OV-knooppunten wordt gestimuleerd. Hoogbouw is een geschikt middel om deze verdichting te bereiken, mits de positionering hiervan bijdraagt aan de ontwikkeling van Amsterdam tot een leefbare metropool.

Rond het Amstelstation is reeds hoogbouw aanwezig: Rembrandttoren (150 meter), Mondriaantoren (135 meter) en Breitnertoren (95 meter). Dat is, naast de OV-functie, een andere reden waarom de omgeving van het Amstelstation is opgenomen op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam'.

Rondom het station Amsterdam Amstel kunnen vier mixed use gebouwen worden opgericht. Deze gebouwen richten zich naar de stad en overbruggen de schaa sprong tussen het Julianapark en De Omval. Het gevarieerde programma met wonen, werken en voorzieningen heeft een gunstige invloed op de levendigheid in de openbare ruimte. Omdat er veel aandacht aan de programmering en vormgeving van de plint wordt besteed, zal de sociale veiligheid in het gebied substantieel verbeteren.

Drie gebouwen zijn HER-plichtig: BLOK A (45,5 meter), BLOK C (35 meter) en BLOK D (100 meter). Mede door de stedenbouwkundige compositie blijven de effecten van deze volumes op de privacy en het uitzicht vanuit woningen in de omgeving beperkt. Deze impact wordt daarom acceptabel geacht.

Uit de studie voor de landschappelijke inpassing kunnen een aantal conclusies voor de bredere omgeving worden getrokken:

BLOK A is vanaf 150 meter als solitair gebouw te zien en vanaf 500 meter is het onderdeel van het Amstelgebouw.

BLOK C valt weg achter de bestaande bebouwing in de omgeving.

BLOK D manifesteert zich als onderdeel van het hoogbouwcluster De Omval.

Vanaf het standpunt 1.000 meter en verder manifesteren de nieuwe gebouwen zich vanuit de stad én het landschap als onderdeel van de bestaande hoogbouw op De Omval. De toren treedt vanuit de gezichtspunten Noordoost en Zuidoost op de voorgrond van het bestaande cluster. Vanuit de gezichtspunten Noordwest en Zuidwest gaat

de nieuwe toren meestal schuil achter de bestaande hoogbouw.

Omgeving Amstelstation ligt niet binnen de grens van de UNESCO-Werelderfgoed Grachtengordel Amsterdam. Het plangebied ligt wel aan de rand van de 2 kilometer zone rondom het UNESCO-gebied. De studies laten zien dat de geplande bebouwing voldoet aan de regel uit de structuurvisie:

Vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.

Er gelden geen hoogtebeperkingen met betrekking tot vlieg- en communicatieverkeer.

Met betrekking tot de bezonning kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

BLOK A heeft een beperkt effect op het bestaande woonblok langs de Maliebaan. BLOK C hebben niet of nauwelijks effect.

De woon- en hoteltoeren (BLOK D) heeft in het voor- en najaar een beperkt effect op de bezonning in de Van der Kunbuurt en het Julianapark. In de zomer is er geen effect op deze buurten. Dat geldt niet voor het Amsteldorp. Hier strijkt eerst de schaduw van de Rembrandttoren, gevolgd door die van BLOK D. Dit duurt maximaal 1,5 uur per woning.

Het windklimaatonderzoek toont aan dat op circa 146 meetpunten een 'goed' en op 15 meetpunten een 'matig' windklimaat heerst. De laatste categorie is vooral te vinden op dat deel van het busstation waar alleen bussen rijden. Geen van de meetpunten laat een 'slecht windklimaat' zien.

Voor de woon & hotel toren (BLOK D) wordt een prijsvraag uitgeschreven onder drie architectenbureaus. Hierbij zijn onder andere belangrijke criteria: de "slankheid" van de toren en de invloed op het Amsteldorp. Het winnende plan moet bovendien in de fase van het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp worden getoetst op wind- en bezonningseffecten.

COLOFON

Titel
Hoogbouw Effect Rapportage

Opdrachtgever:
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Versie:
29 Maart 2012



Gemeente Amsterdam
Projectbureau Wibaut aan de Amstel

