

HOOGBOUW EFFECT RAPPORTAGE

STEDENBOUWKUNDIG PLAN AMSTELSTATION - AMSTELOEVER

GEACTUALISEERDE VERSIE DD 2 MAART 2021



TITEL

Hoogbouw Effect Rapportage
Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever

VERSIE

Geactualiseerde versie dd 2 maart 2021

OPDRACHTGEVER

Grond & Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam

RUIMTE & DUURZAAMHEID

Wicher Gielstra, Felix Krüger, Robert Heit

INFORMATIE

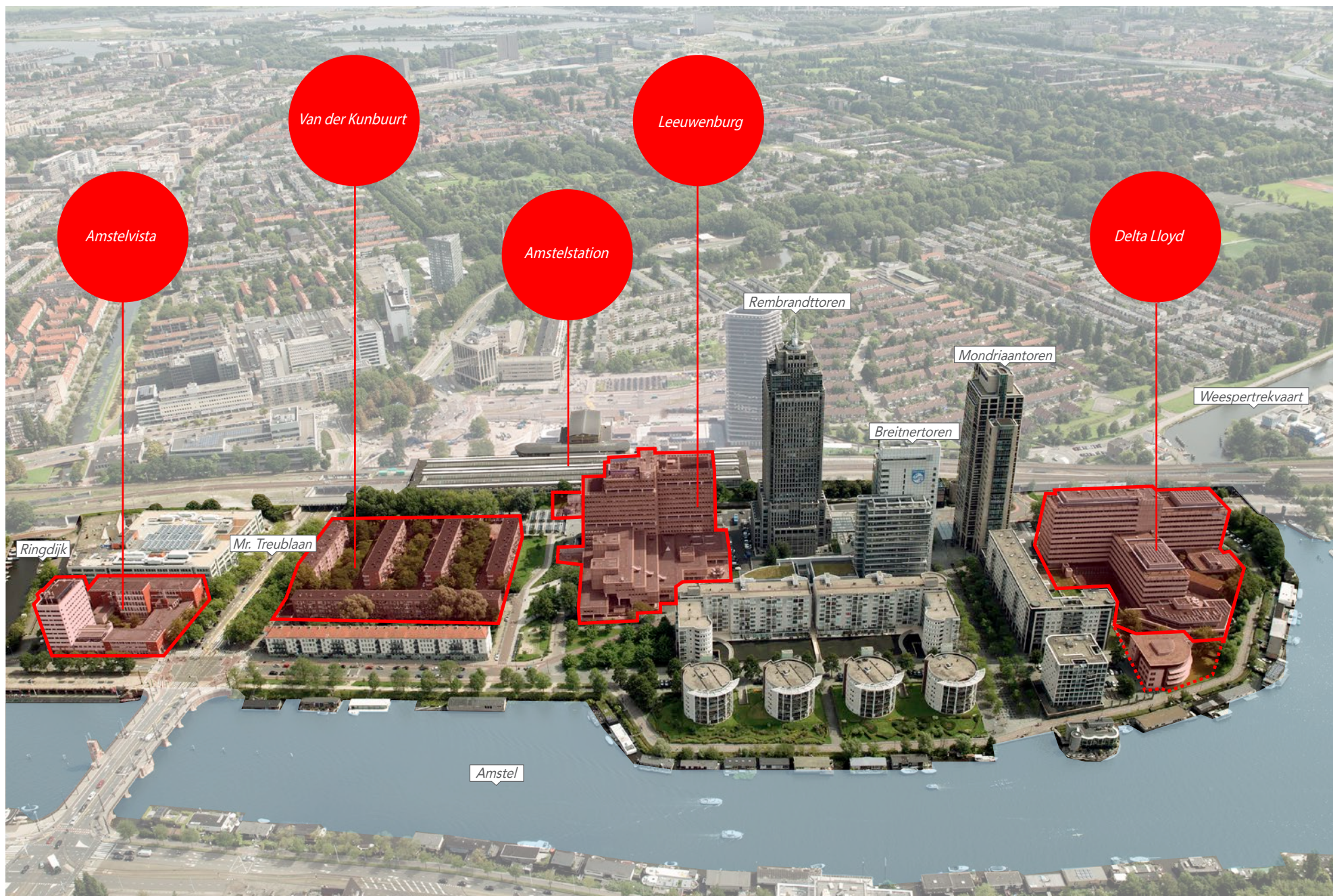
<https://www.amsterdam.nl/amsteloever>

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	05
1. INLEIDING	07
2. STEDENBOUWKUNDIG PLAN	09
3. UITGANGSPUNTEN BELEID	12
4. RUIMTELIJKE INPASSING	15
5. BEZONNING	31
6. WINDKLIMAAT	34
7. UITZICHT & PRIVACY	38
8. HOOGTEBEPERKINGEN	39

VOORWOORD

In 2019 is een Hoogbouweffectrapportage (HER) Amstelstation Amsteloever opgesteld en besproken in de ambtelijke hoogbouwadviescommissie. De voorliggende versie is een geactualiseerde versie. Hierin zijn de resultaten en conclusies van een update van het windhinderonderzoek verwerkt. Daarnaast is een extra hoofdstuk met betrekking tot uitzicht en privacy toegevoegd. Ook is gebruik gemaakt van meest recente tekst en beeldmateriaal uit het concept Stedenbouwkundig Plan Amstelstation Amsteloever. De overige onderdelen zijn niet gewijzigd.



Vijf ontwikkellocaties projectgebied Amstelstation-Amsteloever

1. INLEIDING

Het projectgebied Amstelstation-Amsteloever heeft een unieke ligging tussen station en rivier. Het wordt begrensd door het spoortalud, de Amstel, de Ringdijk en Weesperrekvaart. Veel Amsterdammers kennen het gebied vanwege de kantoortorens rondom het Amstelplein: Rembrandttoren (150 meter), Mondriaantoren (124 meter) en Breitnertoren (95 meter). Dit hoogbouwensemble is aan de andere kant van het spoor uitgebreid met de Amstel Tower (100 meter) waarin zich een hotel en 192 middeldure huurwoningen bevinden.

De gemeente heeft in 2017 de Principenota Amstelstation-Amsteloever vastgesteld. De opgave voor het projectgebied is daarin als volgt geformuleerd:

Een station aan de Amstel

Het Amstelstation heeft weinig relatie met de Amstel. De nieuwe entree biedt de kans om het station wél op de rivier en de Weesperzijde te oriënteren. Om de groeiende reizigersstromen in goede banen te leiden en congestie zoals die op de Berlagebrug te verminderen, zijn ingrepen in het (fiets)netwerk nodig.

Een levendige stationsomgeving

Grote delen van het gebied ogen versnipperd. De beoogde herontwikkeling biedt de kans om hier een levendig en duurzaam stuk stad aan het water te creëren. Dat betekent vooral méér woningen en méér voorzieningen rond een mooie en veilige openbare ruimte die uitdaagt om méér te bewegen.

Een gemengd stuk stad

Het kan in Amsterdam: betaalbaar wonen op een toplocatie. Door de combinatie herontwikkeling en verdichting wordt het aantal sociale en middeldure huurwoningen uitgebreid. De gemeente heeft Stadgenoot daarom gevraagd om te participeren in de planontwikkeling.

Het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever (concept-versie dd 23 maart 2021 ter besluitvorming/vaststelling door gemeenteraad) vormt de uitwerking van de Principenota. Het plan omvat vijf ontwikkellocaties waarvan er vier zijn met bebouwing hoger dan 30 meter: Amstelvista, Van der Kunbuurt, Leeuwenburg en Delta Lloyd. Conform de richtlijnen van de Structuurvisie Amsterdam 2040 dient vanaf deze hoogte een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) te worden uitgevoerd om zo de effecten op het plangebied en omgeving in beeld te brengen. In de HER Amstelstation-Amsteloever wordt het plan beoordeeld op de voor het plan relevante aspecten, zoals de relatie met het beleid ten aanzien van bijvoorbeeld het UNESCO werelderfgoed, de ruimtelijke inpassing, bezonning, windklimaat, uitzicht & privacy en hoogtebeperkingen.



Het gebied Amstelstation - Amsteloever in de huidige situatie met de vijf ontwikkellocaties.



Het plan is een compositie van stadblokken met torens van 78 tot 136 meter NAP hoog met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen.



De bestaande en nieuwe torens horen bij elkaar. Pas van dichtbij zie je dat het om vrijstaande en subtiel contrasterende volumes gaat.

2. STEDENBOUWKUNDIG PLAN

In het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation-Amsteloever wordt invulling gegeven aan het gemeentelijke beleid om rond openbaar vervoersknooppunten te verdichten. De gemeente verbindt deze ambitie aan eisen ten aanzien van leefbaarheid en duurzaamheid.

Ruimte voor groen in de openbare ruimte

Amsteloever heeft veel openbare ruimte. Het aantal reizigers, bewoners en werknemers zal de komende jaren toenemen en ook zij hebben behoefte om zich te verplaatsen, te ontspannen en om elkaar te ontmoeten. Het plan zet in op het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte door het creëren van meer samenhang en overzicht in het gebied. Rond het station en rond zogenaamde stedelijke lijnen als de rivier de Amstel en Mr. Treublaan wordt de openbare ruimte heringericht om comfortabele loop- en fietsroutes, groene en aangename verblijfsgebieden en speelplekken voor jong en oud te realiseren. Tussen de stedelijke lijnen kan er bebouwing bijkomen. De totale hoeveelheid openbare ruimte blijft op deze manier ongeveer gelijk.

Ruimte voor extra woningen, kantoren en voorzieningen

Binnen de samenhangende en groene openbare ruimtestructuur bevinden zich de ontwikkellocaties waar verdicht mag worden. De gemeente en grondeigenaren hebben een bandbreedte met betrekking tot het te realiseren programma afgesproken. Grondeigenaren kunnen, afhankelijk van de marktomstandigheden, kiezen om meer woningen of juist meer kantoren te realiseren. Het totale aantal vierkante meters zoals in de bouwveloppen vastgelegd, mag daarbij niet overschreden worden. Er staan nu ruim 700 woningen in het projectgebied en er komen 1.300 tot 2.100 nieuwbouwwoningen, waarvan zo'n 80% in het sociale en middeldure segment. Het plan biedt daarnaast ruimte aan maximaal 60.000 m² extra kantoorruimte en 14.000 m² voorzieningen.

Ruimte voor voetganger en fietser

Het plan voorziet in een herinrichting van de openbare ruimte tot een netwerk van deels autovrije verblijfsgebieden. Een voetgangersplein tussen de nieuwe stationshal en de Amstel vormt het kloppende hart. Dit plein loopt door tot aan het Rivierenplein waar een stedelijke ontmoetingsplek wordt gecreëerd. De ruimte lang het spoor wordt opnieuw ingericht tot een comfortabele wandelroute naar de Mr. Treublaan en het Amstelplein. Een pakket van maatregelen leidt de verwachte groei van het fietsverkeer in goede banen. Fietsenrekken verdwijnen goeddeels uit het straatbeeld omdat er bij het station een geheel of halfverdiepte fietsenstalling wordt gerealiseerd. Ook het fiets- en autoparkeren in de nieuwbouw wordt in pandig opgelost.

Het adaptieve stadsblok

Herontwikkeling van de locaties Amstelvista, Van der Kunbuurt, Leeuwenburg en Delta Lloyd





TOREN CHECKLIST VOOR AMSTELOEVER

- | | | |
|--|--|---|
| 
1 Of ze voortbouwen op een bestaand hoogbouwcluster. | 
2 Of ze impact op relevante zichtlijnen uit de omgeving hebben. | 
3 Of ze een harmonieus en bij elkaar horend ensemble vormen. |
| 
4 Of ze op logische plekken in de stedenbouwkundige structuur staan. | 
5 Of ze voldoende licht, lucht en ruimte tussen torens laten zien. | 
6 Of ze een getrapte opzet met basement, middenstuk en beëindiging hebben. |
| 
7 Of ze een bijdrage aan een levendige en sociaal veilige openbare ruimte leveren. | 
8 Of ze windhinder, slagschaduw en geluidshinder (galm, installaties ed.) voorkomen of beperken. | 
9 Of ze een ranke en elegante bovenbouw met navenante top hebben. |
| 
10 Of ze rekening houden met de privacy van huidige en nieuwe gebruikers. | 
11 Of ze rekening houden met eisen vanuit vliegverkeer, straatpaden ed. | 
12 Of ze mooi zijn en het Amsterdamse stedelijk landschap verrijken. |

gebeurt met het zogenaamde 'adaptieve stadsblok'. Zo'n blok voegt zich naar de specifieke plek binnen het stedelijk weefsel en krijgt daardoor een geheel eigen karakter. Het adaptieve stadsblok vormt het basement van de nieuwe torens en biedt ruimte om te behouden gebouwdelen te integreren. Het stadsblok heeft een levendige plint. De gevels begeleiden de openbare ruimte en geven meer beschutting op straat.

Stadsblok en hoogbouw

Het plan voorziet in vijf nieuwe torens die een uitbreiding van het bestaande hoogbouwensemble vormen. Daarbij wordt de kwaliteit bewaakt met een checklist. De checklist bevat aandachtspunten over de positie, hoogte, slankheid en andere belangrijke ontwerpaspecten die bij hoogbouw een rol spelen. De nieuwe torens rijzen op vanuit een voet die het hoogstedelijke milieu met de maat en schaal van aangrenzende straten en pleinen verbindt. De voet is 37 meter hoog (ca. 40 meter NAP). Als de maat of het gebruik van de openbare ruimte daartoe aanleiding geeft, beperkt de hoogte zich tot 22 meter (ca. 25 meter NAP) en springt de toren minimaal 8 meter terug ten opzichte van de rooilijn.

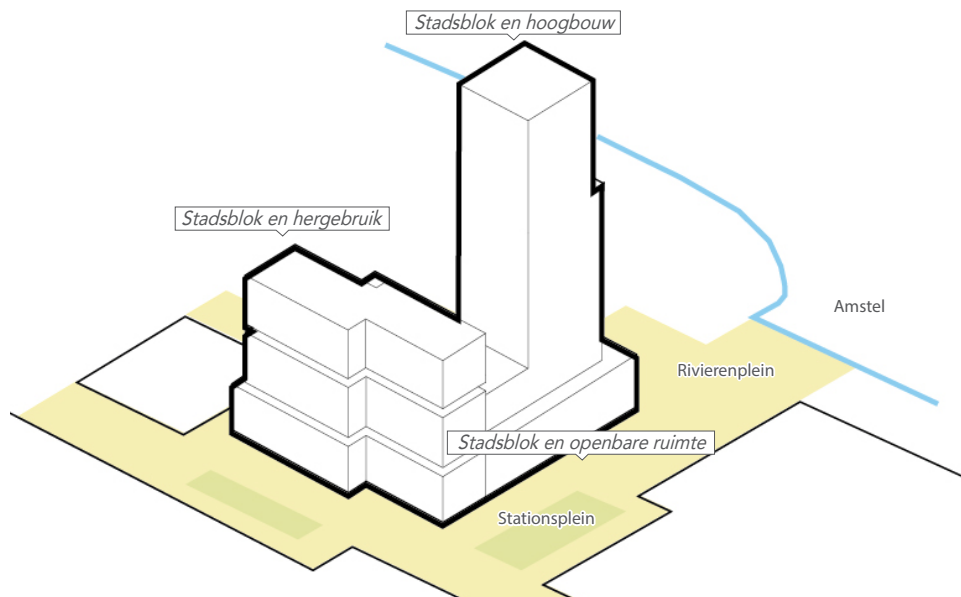
De nieuwe torens staan op een logische plek ten opzichte van de stedelijke lijnen. Ze vormen samen met bestaande torens een compositorisch geheel. Dit 'ze horen bij elkaar' principe geldt voor gezichtspunten van veraf, vanuit de stad én het landschap. Van dichterbij manifesteren ze zich als vrijstaande, elegante en subtiel contrasterende volumes met voldoende lucht ertussen. De torens zijn dusdanig gepositioneerd dat ze langs elkaar heen kijken, geïnspireerd op het zogenaamde 'schaakbordpatroon' dat aan de hoogbouw rondom de Rembrandttoren ten grondslag ligt.

De locatie Amstelvista ligt op de overgang tussen de 19^e eeuwse stad en de nieuwe wereld rondom het Amstelstation. De nieuwe toren van 75 meter (ca. 78 meter NAP) hoog vormt de prelude op het hoogbouwensemble.

De Van der Kunbuurt ligt naast het station. De toren van 100 meter (ca. 101,5 meter NAP) hoog wordt zorgvuldig ingebed in het woongebied en accentueert het openbaarvervoersknooppunt.

De locatie Leeuwenburg markeert het stationsplein. De toren van 135 meter (136,0 meter NAP) hoog heeft zijn adres aan de Amstel en geeft richting en cachet aan het Rivierenplein. De drie torens Amstelvista, Van der Kunbuurt en Leeuwenburg versterken bovendien het zicht op de Vrijheidslaan-Mr. Treublaan die op het Prins Bernhardplein uitkomt.

De nieuwe torens van de Delta Lloyd creëren letterlijk perspectief. De toren van 100 meter (101,5 meter NAP) langs de Spaklerweg past in de oplopende lijn tussen Amstelkwartier en het hoogbouwcluster rond het Amstelplein. De andere toren van 125 meter (126,5 meter NAP) staat weloverwogen uit het gelid ten opzichte van de andere torens in het projectgebied, om de



majestueuze bocht in de Amstel te duiden. Het is een welkom aan eenieder die via de scheg naar de stad komt.

De torens worden gekenmerkt door een overwegend vierkante vorm. Deze vorm komt in de beëindiging tot uitdrukking. Torens hoger dan 75 meter (ca. 78 meter NAP) hebben een duidelijke beëindiging, vanaf 2/3 van de hoogte van de toren. De beëindiging heeft altijd een overwegend

vierkante hoofdvorm, dat maakt ze tot familie van de Rembrandttoren en van elkaar. Voor deze beëindiging geldt een maximale footprint: Van der Kunbuurt 750 m², Leeuwenburg 950 m² en Delta Lloyd 750 m² en 850 m². Voor Amstelvista geldt een maximale footprint van 650 m². Het onderste 2/3 deel van de toren mag in één richting worden opgedikt zodat een rechthoekige vorm ontstaat. Een dergelijke opdikking kan ook door de topassing van buitenruimtes worden bereikt. Wordt hiervan afgezien dan ontstaat een lange slanke toren uit één stuk. In dat geval dient de bovenste 1/3 architectonisch worden verbijzonderd zodat het principe van voet, middenstuk en beëindiging behouden blijft.

Stadsblok, hergebruik en gelaagdheid

Het adaptieve stadsblok is een flexibele typologie. Te behouden gebouwdelen, zoals de betonnen schijf van de Leeuwenburg, of de herkenbaarheid van de betonnen drieslag van de huidige Delta Lloyd, worden hierin opgenomen. Het vinden van de balans tussen behoud en hergebruik, uitbreiding en verduurzaming is niet gemakkelijk. Echter, het eindresultaat van zo'n zoektocht is meestal interessant. Combinaties van bestaand en nieuw resulteren in een unieke architectuur, waarin de emotie en gelaagdheid van de stad terug te vinden zijn.

Stadsblok en de relatie binnen-buiten

De plint van het gebouw heeft altijd een open en levendige relatie met de straat. De begane grond rond het station en langs stedelijke lijnen heeft een vrije hoogte van 7 meter, bij aansluiting op bestaande gebouwonderdelen mag hiervan worden afgeweken. De plinten herbergen publieksgerichte voorzieningen. In de rest van het gebied is er een architectonische plint van circa 7 meter. Die bestaat uit een begane grond met een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter en een verdieping die suggereert alsof er van een dubbele hoogte sprake is.



Amstelstation - Amsteloever manifesteert zich als een hoogstedelijk eiland in het stadslandschap van de Amstel en Weespertrekvaart.

3. UITGANGSPUNTEN BELEID

In de **Structuurvisie Amsterdam 2040** staat dat het toevoegen van woningen, kantoren en voorzieningen in de bestaande stad de voorkeur heeft. Het omliggende landschap wordt op die manier gespaard. Het verdichten rond knooppunten zoals het Amstelstation heeft een extra voordeel. Bewoners en bezoekers nemen dan vaker de fiets en het openbaar vervoer hetgeen voorkomt dat de stad dichtslibt met autoverkeer. In de Koers 2025 is het projectgebied Amstelstation-Amsteloever daarom aangewezen als potentiële verdichtingslocatie.

Visie Hoogbouw in Amsterdam

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 staat dat het toepassen van hoogbouw past bij het streven naar efficiënt en duurzaam ruimtegebruik. In de visie Hoogbouw in Amsterdam wordt daarbij de voorkeur gegeven aan de uitbreiding van bestaande hoogbouwclusters zoals die in het projectgebied Amstelstation-Amsteloever. De impact hiervan op de omgeving is onderzocht aan de hand van drie relevante thema's uit de Structuurvisie:

UNESCO werelderfgoed

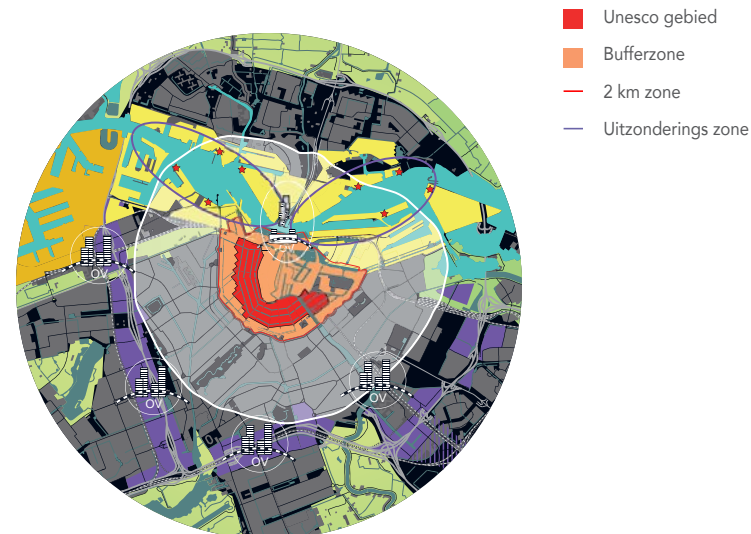
Het projectgebied bevindt zich op de rand van de 2 kilometer zone die rondom het UNESCO werelderfgoed is gedefinieerd. Binnen deze zone dient te worden getoetst welke invloed de nieuwbouw op de grachtengordel heeft. Amsterdam heeft zich door de eeuwen heen ontwikkeld, zodat er een historisch gelaagd stadsbeeld is ontstaan waar bijvoorbeeld ook de Rembrandttoren deel van uitmaakt. De maat en schaal van nieuwbouw mag daar geen abrupte inbreuk op plegen. Integendeel, het voegt zich naar dit tot één geheel gegroeide stadsbeeld. Het uitgangspunt in de visie is daarom als volgt: een nieuw gebouw mag, gezien vanuit het gebied dat als werelderfgoed is gekenmerkt, niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.

“ Gezien vanaf zekere afstand heeft hoogbouw geen relevant effect meer. Een gebouw van ca 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, bezien 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. Rondom het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone) is op de kaart een zone van 2 km opgenomen. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als ondermeer is voldaan aan het zichtbaarheids criterium zoals voor die zone wordt omschreven bij de HER-procedure.”

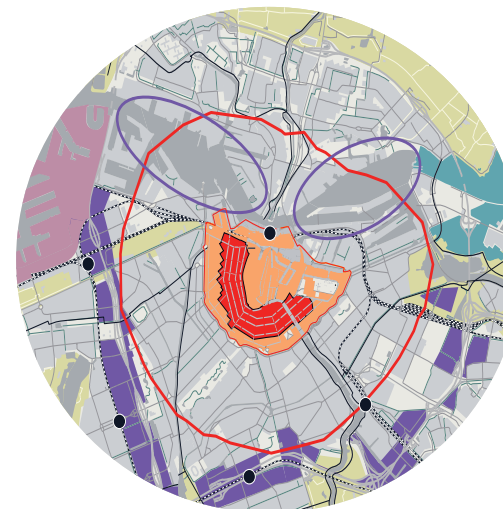
(visie Hoogbouw in Amsterdam, 2011)

Het metropolitane landschap

In de Structuurvisie wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de zichtbaarheid van hoogbouw



Amstelstation - Amsteloever is een bestaand en uit te breiden hoogbouwcluster bij een vervoersknooppunt.



Het gebied ligt binnen de zone waarin wordt getoetst op de impact voor de grachtengordel (UNESCO Werelderfgoed).



De Amstelscheg scheidt het hoogbouwcluster van Zuidas en Amstelstation van elkaar.

vanuit het omliggende landschap dat bij de stad hoort. In de visie Hoogbouw in Amsterdam is dat op een uitdagende manier verwoord:

“Juist vanuit de open scheggen is hoogbouw nadrukkelijk te ervaren. Dit is niet erg, het hoort bij het metropolitane landschap en maakt het des te interessanter. De hoogbouw is niet slechts als statisch beeld te ervaren, maar nadrukkelijk ook als wisselend perspectief.”

In de visie wordt de omgeving van het Amstelstation in relatie tot de Amstelscheg expliciet als focuspunt benoemd.

OV knooppunten op de Zuidflank

In de visie Hoogbouw in Amsterdam is het projectgebied één van de openbaar vervoersknooppunten in waar torens hoger dan 60 meter mogen worden gebouwd. Deze vormen de nieuwe oriëntatiepunten in de Zuidflank, een stuk stad dat zich razendsnel ontwikkelt.

Luchthavenindelingsbesluit, straalpaden ed.

Deze onderwerpen komen in hoofdstuk 8 aan de orde.

4. RUIMTELIJKE INPASSING

De invloed van de geplande nieuwbouw op zichtlijnen vanuit de stad en het landschap is met behulp van een simulatieprogramma in beeld gebracht. De standpunten zijn in overleg met de Hoogbouwcommissie bepaald en op de kaart aangegeven. Op de volgende pagina's zijn de montages te bekijken. De rode contour op de montages geeft de geplande bebouwing aan. Die is in de werkelijkheid niet altijd te zien. Afhankelijk van het standpunt, kunnen de nieuwe torens bijvoorbeeld achter bestaande bebouwing of beplanting schuil gaan. De hoogtes in dit hoofdstuk zijn voor de betere leesbaarheid genoteerd gemeten vanaf maaiveld.

conclusie UNESCO werelderfgoed

Vanuit de grachtengordel is de geplande bebouwing alleen vanaf de Prinsengracht en de Blauwbrug zichtbaar. Het beeld voldoet aan de regel: de nieuwbouw mag niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing (zie hoofdstuk 3 "Uitgangspunten beleid").

conclusie Het metropolitane landschap

Van een grotere afstand vanuit de stad en het landschap manifesteren de torens zich als onderdeel van het bestaande hoogbouwcluster rondom de Rembrandttoren (of gaan ze schuil achter bestaande bebouwing en beplanting).

conclusie OV knooppunten op de Zuidflank

Conform de vorige conclusie met als aanvulling dat als je dichterbij het projectgebied bent, de torens beter als solitaire gebouwen zichtbaar zijn. Daarbij is tevens te zien dat er zich voldoende lucht en ruimte tussen de torens bevindt.



Overzichtkaart met de standpunten 1 tot 15

Standpunt 1

Leidsestraat-Prinsengracht

De bestaande Rembrandttoren (150 meter) is zichtbaar vanaf de Prinsengracht ter hoogte van de brug in de Leidsestraat. De nieuwe Leeuwenburg toren (135 meter), is ook zichtbaar en 'vergroeit' met de skyline die deel van het historisch gelaagde stadsbeeld uitmaakt.



1.A Leidsestraat - Prinsengracht bestaand



1.B Leidsestraat - Prinsengracht nieuw

Standpunt 2
Blauwbrug

De bestaande Rembrandttoren (150 meter) is zichtbaar vanaf de Blauwbrug waar het iets boven de grotere gebouwen langs de Amstel zoals Carré en het Amstelhotel uitsteekt. Loop je vanaf de westzijde naar de oostzijde van de brug dan wordt de hoogbouw in het projectgebied steeds minder zichtbaar totdat het helemaal aan het zicht onttrokken wordt. Datzelfde geldt voor de nieuwe Leeuwenburg toren en één van de Delta Lloyd torens. Met hun maximale hoogte van respectievelijk 135 en 125 meter wordt voorkomen dat ze te ver boven de bestaande bebouwing uitkomen.



2.A. Blauwbrug bestaand



2.B. Blauwbrug nieuw

Standpunt 3
Nieuwe Amstelbrug

Het bestaande hoogbouwcluster is prominent zichtbaar. Dat is vanzelfsprekend ook in de nieuwe situatie het geval. De positionering van de nieuwe torens is dusdanig dat er voldoende lucht en ruimte tussen de torens ontstaat. De verticaliteit van het cluster, die het bestaande cluster zo herkenbaar maakt, blijft op die manier behouden.



3.A. Nieuwe Amstelbrug (Ceintuurbaan) bestaand



3.B. Nieuwe Amstelbrug (Ceintuurbaan) nieuw

Standpunt 4
Rhijnspoorplein

De Wibautstraat is een grootstedelijke as. De bestaande Amstel Tower (100 meter) staat links van de Rembrandttoren (150 meter) maar gaat achter beplanting schuil. De Amstel Tower en de nieuwe Leeuwenburg toren (135 meter) flankeren de Rembrandttoren die, mede door de situering van de Van der Kun toren (100 meter), zichtbaar blijft.



4.A. Rhijnspoorplein bestaand



4.B. Rhijnspoorplein nieuw

Standpunt 5
Ringvaart-Middenweg

Het profiel van de Ringvaart is asymmetrisch. De noordelijke oever (rechts in beeld) is opgehoogd en heeft een min of meer continue gevelwand. De zuidelijke oever (links in beeld) ligt veel lager, het is de polder Watergraafsmeer. Daar wisselen groen en bebouwing elkaar af en verschillen ook de bouwhoogtes van elkaar: van nietige dijkhuisjes tot de Rembrandttoren. De hoogbouw in de as van de Ringvaart is overigens het NHOW hotel Amsterdam RAI aan de Zuidas.

Het plan versterkt deze asymmetrie. Het hoogbouwcluster rond het Amstelstation wordt meer zichtbaar. De nieuwe Amstelvista toren (75 meter), die ongeveer op de plek van de huidige en lagere Londontoren komt, markeert de monding van de Ringvaart in de Amstel en vormt tevens de prelude van de hoogbouw rond het station. Voor deze toren is in het plan enige schuifruimte opgenomen zodat het eventueel een fractie naar links in het beeld kan schuiven.



5.A. Ringdijk-Middenweg bestaand



5.B. Ringdijk-Middenweg nieuw

Standpunt 6
Hugo de Vrieslaan

Vanuit Amsteldorp is de bestaande hoogbouw een realiteit. Dat is vanzelfsprekend ook in de nieuwe situatie het geval; het contrast tussen de laagbouw in het Amsteldorp en de hoogbouw rond het Amstelstation wordt groter. De hoogbouw manifesteert zich echter niet als een lange en gesloten wand. De positionering van de nieuwe torens is dusdanig dat er voldoende lucht en ruimte tussen de torens ontstaat.



6.A. Hugo de Vrieslaan bestaand



6.B. Hugo de Vrieslaan nieuw

Standpunt 7
Weespertrekvaart

Gezien vanaf de Weespertrekvaart is het bestaande hoogbouwcluster rond het Amstelstation en de recente nieuwbouw in het Amstelkwartier prominent aanwezig. Beide clusters rijzen als het ware uit het landschap op. Wat opvalt is de heldere snede tussen de Mondriaantoren (124 meter) en Rembrandttoren (150 meter) die de oorspronkelijke loop van de trekvaart markeert. De nieuwe Delta Lloyd torens (100 en 125 meter) laten deze snede intact en vormen vanuit dit perspectief een visuele overgang tussen de torens rond het Amstelplein en die in het Amstelkwartier.



7.A. Weespertrekvaart bestaand



7.B. Weespertrekvaart nieuw

Standpunt 8
Spaklerweg

De nieuwe toren in de zuidoosthoek van het Delta Lloyd kavel (100 meter) staat in het gelid van recent gerealiseerde hoogbouw langs de Spaklerweg en is in hoogte een opmaat voor de hogere torens bij het Amstelvein. De Mondriaantoren (124 meter) behoudt zijn karakteristieke verspringing uit de rooilijn conform het plan uit de jaren '90 van de vorige eeuw.



8.A. Spaklerweg bestaand



8.B. Spaklerweg nieuw

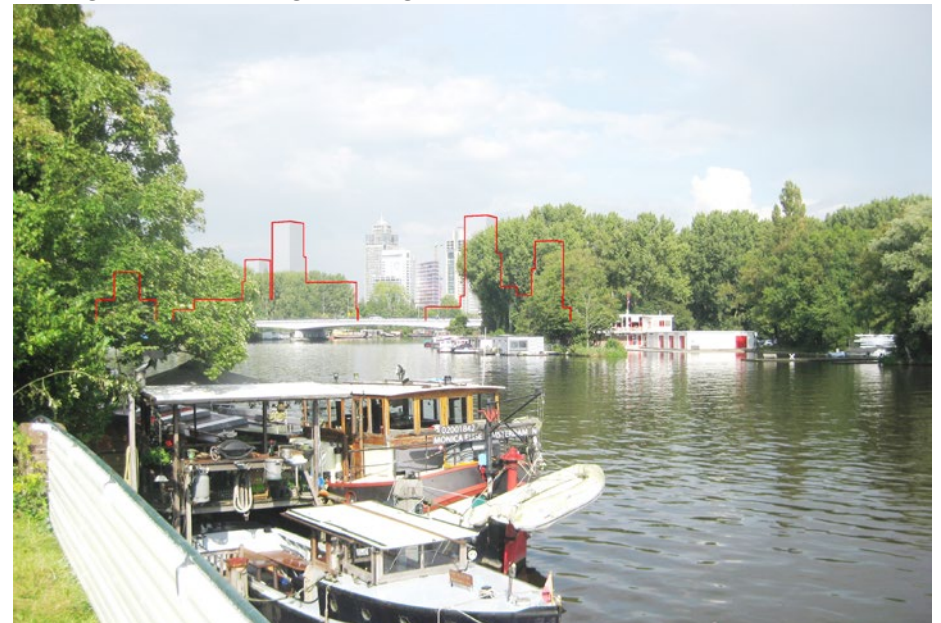
Standpunt 9

Langs de Amstel (ter hoogte van Zorgvlied - Ring A10)

Het bestaande hoogbouwcluster is vanuit de Amstelscheg goed te zien. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor de nieuwe situatie. Bestaande en nieuwe torens verrijzen van achter de groene oevers van de rivier, het zicht alleen onderbroken door de Utrechtsebrug. Door de nieuwe torens ten opzichte van elkaar te laten verspringen komen ze los van elkaar te staan. Dit komt de verticaliteit en het gevoel van lucht en ruimte ten goede.



9.A. langs de Amstel ter hoogte van Zorgvlied bestaand



9.B. langs de Amstel ter hoogte van Zorgvlied nieuw

Standpunt 10, 11 en 12

Plan Zuid (Hunzestraat-Trompenburgstraat, Victorieplein, Churchilllaan)

De nieuwe torens zijn vanaf verschillende standpunten in Zuid zichtbaar. Vanaf het standpunt Hunzestraat-Trompenburgstraat is de nieuwe Leeuwenburg toren enigzins zichtbaar (de bestaande Rembrandttoren gaat rechts in het beeld schuil achter bebouwing en beplanting).

Gezien vanaf het Victorieplein doen de Amstelvista toren (75 meter) en Van der Kun toren (100 meter) mee in het straatbeeld. Ze markeren dat daar, aan de overkant van de Amstel, de nieuwe wereld van de Watergraafsmeer begint. De toren A bij het Prins Bernhardplein uit het stedenbouwkundig plan Amstelstation e.o. (2009) is niet in de visual opgenomen omdat deze niet in het bestemmingsplan is geëffectueerd. Deze zou in de as van de Vrijheidslaan-Mr. Treublaan staan, precies tussen de Amstelvista en Van der Kuntoren in.

De impact vanaf de Churchilllaan is beperkt. De Leeuwenburg toren is enigzins zichtbaar maar lijkt door de grote afstand bij de bebouwing van Zuid te horen.



10.A. Hunzestraat bestaand



10.B. Hunzestraat nieuw



11.A. Victorieplein bestaand



12.A. Churchilllaan bestaand



11.B. Victorieplein nieuw



12.B. Churchilllaan nieuw

Standpunt 13
Utrechtsebrug

Het beeld en de analyse verschillen niet wezenlijk van standpunt 9. Hoewel er in de afgelopen jaren ook ten zuiden van het projectgebied hoogbouw is gesitueerd (rechts in het beeld), blijven de torens in Amsteloevers het beeld richting de Amstelscheg bepalen.



13.A. Utrechtsebrug bestaand



13.B. Utrechtsebrug Nieuw

Standpunt 14
Amstelscheg

Vanuit de Amstelscheg is de hoogbouw op de Zuidas, rond het Amstelstation en in het Arenagebied te zien. Het cluster rond de Rembrandttoren is beperkt zichtbaar, het vervaagt tegen de horizon. Dat zal in de nieuwe situatie ook zo zijn.



14. A. Amstelscheg bestaand



14.B. Amstelscheg nieuw

Standpunt 15
Waterland

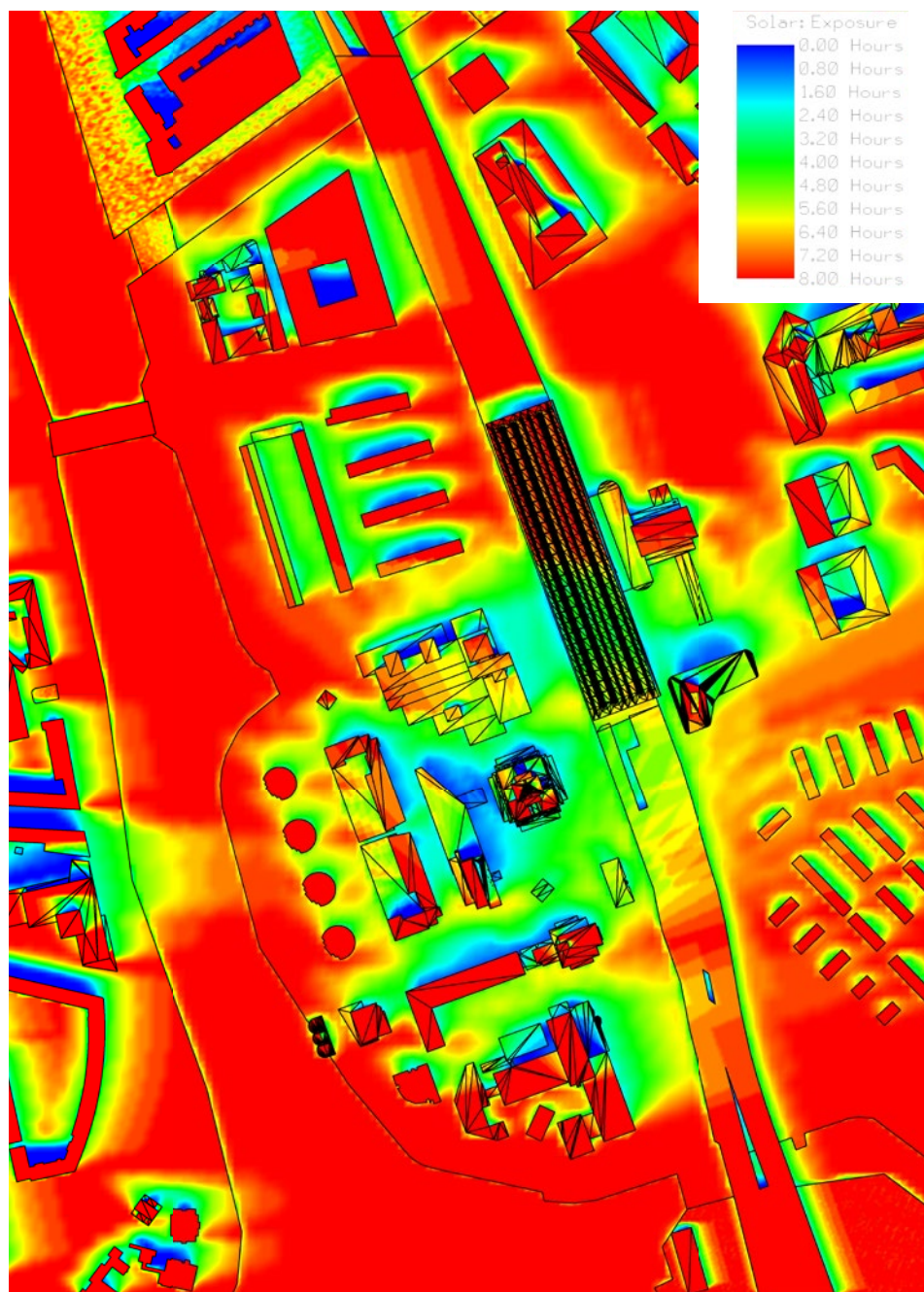
Het beeld en de analyse verschillen niet wezenlijk van standpunt 9, ware het niet dat de hoogbouw in Amsterdam Noord in het beeld meedoet.



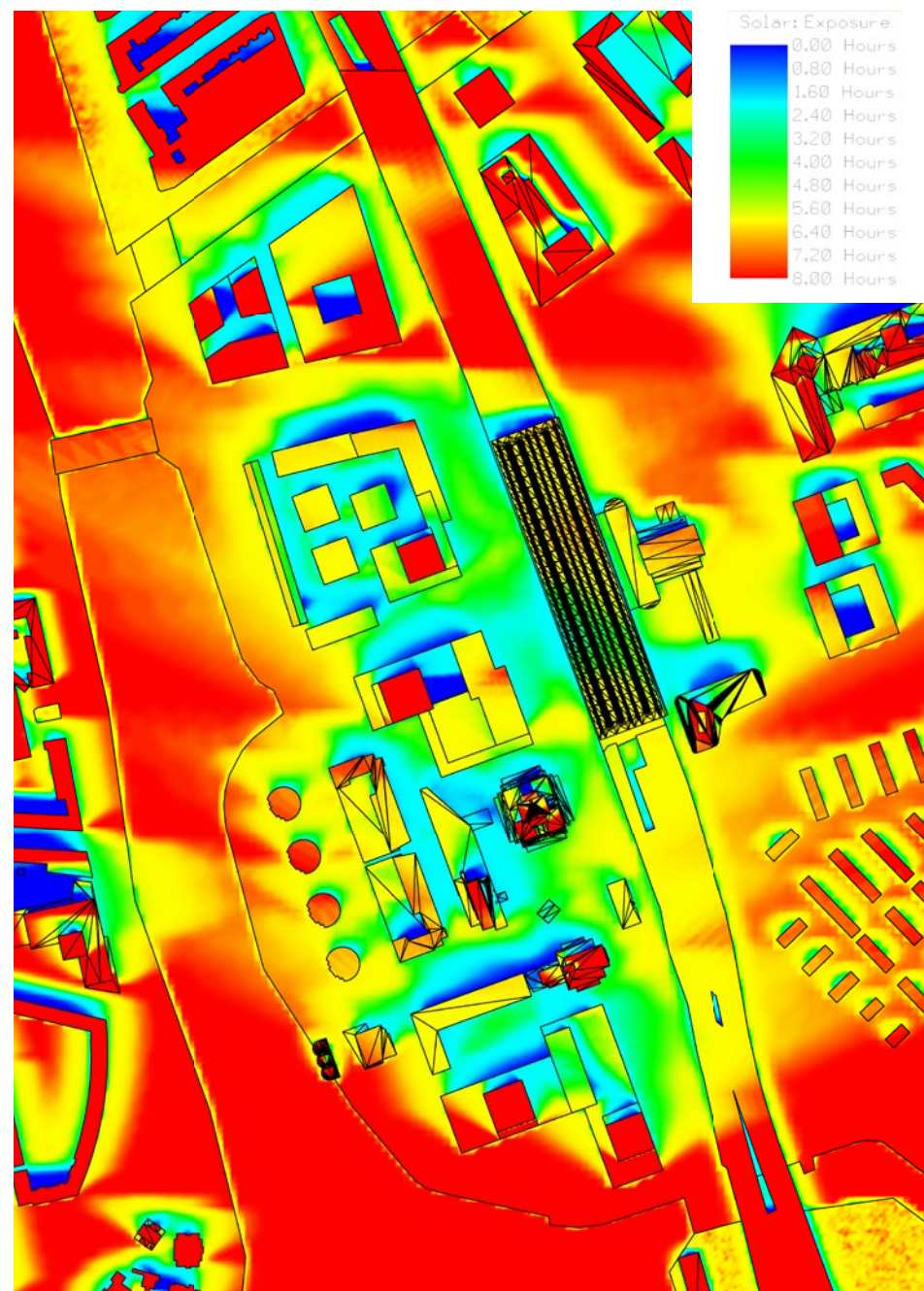
15.A. Waterland bestaand



15.B. Waterland nieuw



Huidige situatie - bezonninguren voor maart/september met de zon op één dag huidige situatie



Plansituatie - bezonninguren voor maart/september met de zon op één dag

5. BEZONNING

De bezonningseffecten van het plan zijn onderzocht. Er is gekeken naar effecten van nieuwbouw op bestaande bebouwing binnen het plangebied en in de omgeving. Twee aspecten zijn van belang: bezonningsuren en schaduwwerking. De eerste is onderzocht middels een modelmatige computerberekening, de tweede middels een computersimulatie.

Bezonningsuren (TNO-norm)

Er bestaan in Nederland geen wettelijke eisen ten aanzien van bezonning. Het is aan gemeentes om te bepalen hoe daarmee wordt omgegaan. TNO heeft twee normen geformuleerd waaraan kan worden getoetst:

De 'lichte' norm

Een gebouw voldoet aan de lichte norm, wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

De 'strengere' norm

Om te voldoen aan de strengere norm moet er in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. Ook hierbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

De gemeente Amsterdam hanteert de 'lichte' TNO-norm. De norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers nooit direct zonlicht, hoogbouw of niet.

Wijze van toetsing

De TNO norm gaan uit van een individuele toetsing per woning. Om het toetsen mogelijk te maken is er een vast meetpunt bepaald: in het midden van de vensterbank aan de binnenzijde van het glas in de woonkamer. Gezien de stedenbouwkundige planfase waarin we ons bevinden, is er vooralsnog alleen op gebouwniveau getoetst. Daarbij is tevens gekeken naar de bezonning van de openbare ruimte. De maatgevende dag is 21 maart, de dag dat de zon op 'half' staat tussen de stand van 21 december (lage stand) en 21 juni (hoge stand) in. De meting over 24 uur op 21 maart geeft daarom een realistisch gemiddelde.

Conclusie

Het plan voldoet aan de 'lichte' TNO-norm. Op een enkele plek wordt deze norm niet gehaald, hetgeen in de huidige situatie ook al het geval is. Er is op bepaalde plekken binnen het plangebied een afname van bezonningsuren geconstateerd (zie diagrammen). De maximale afname bedraagt ongeveer 1 uur op een dag. Buiten het plangebied is er geen sprake van afname van bezonningsuren.

Schaduwwerking

Er is naast de TNO benadering ook schaduwonderzoek verricht. Op de tweede set diagrammen is te zien wat de slagschaduw op 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december zijn, gemeten om 10 uur, 14 uur en 18 uur. Door op meerdere momenten op een dag en gedurende het jaar te meten ontstaat er een beeld van het gemiddelde.

Conclusie

De slagschaduw van de Amstelvista toren valt op 21 maart en 21 september in de ochtend over de bestaande bebouwing op de hoek Weesperzijde-Ringvaart. Dat is in de zomer niet het geval.

De slagschaduw van de Van der Kun toren valt op 21 maart en 21 september in de ochtend over de te behouden flat aan de Weesperzijde en de toekomstige nieuwbouw in de buurt. Dat is in de zomer nauwelijks het geval. Het effect van deze toren op de verdere omgeving is zeer beperkt.

De slagschaduw van de Leeuwenburg toren heeft op 21 maart en 21 september een beperkt effect op de Van der Kunbuurt en de woonboten tegenover de te behouden flat. Op 21 juni is dat nog minder.

De Delta Lloyd toren aan de Spaklerweg staat in de schaduw van de Rembrandttoren als de zon in de zomer over Amsteldorp strijkt; het effect is dan ook nihil. De toren aan de Amstel heeft op 21 maart en 21 september in de ochtend invloed op de bezonning van het woontorentje en het haakvormige woonblok aan de zuidkant van de Amstelboulevard.

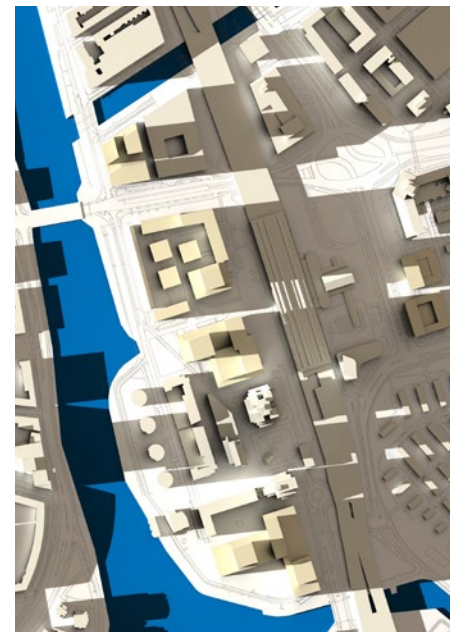
21 maart



10.00 uur

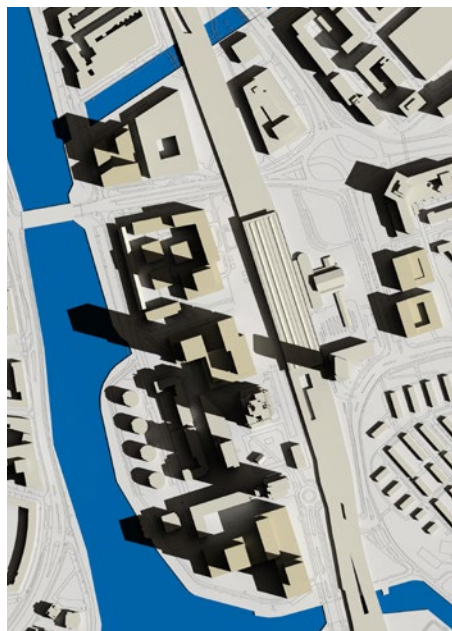


14.00 uur



18.00 uur

21 juni



Plansituatie - schaduwonderzoek

21 september



10.00 uur



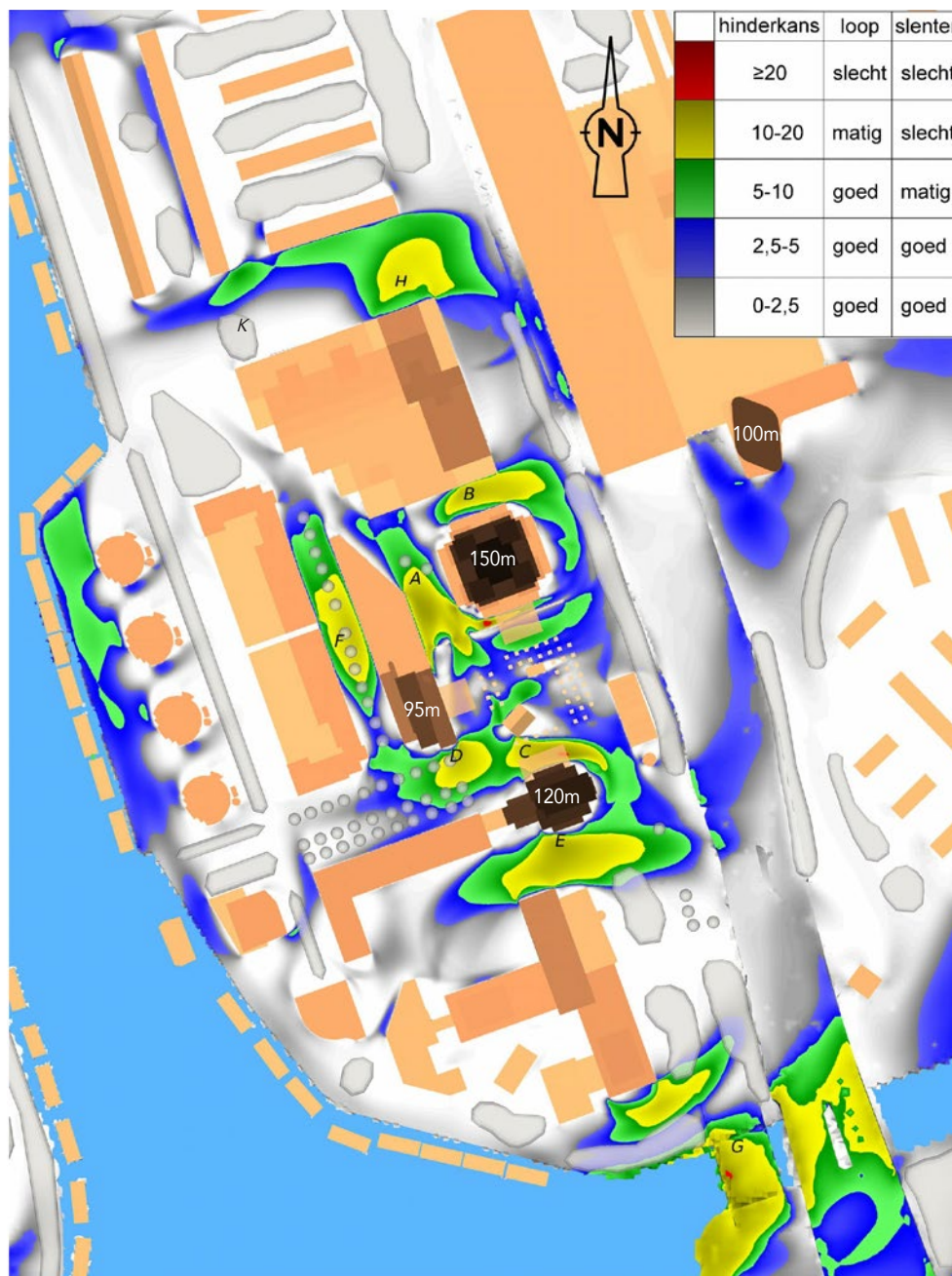
14.00 uur



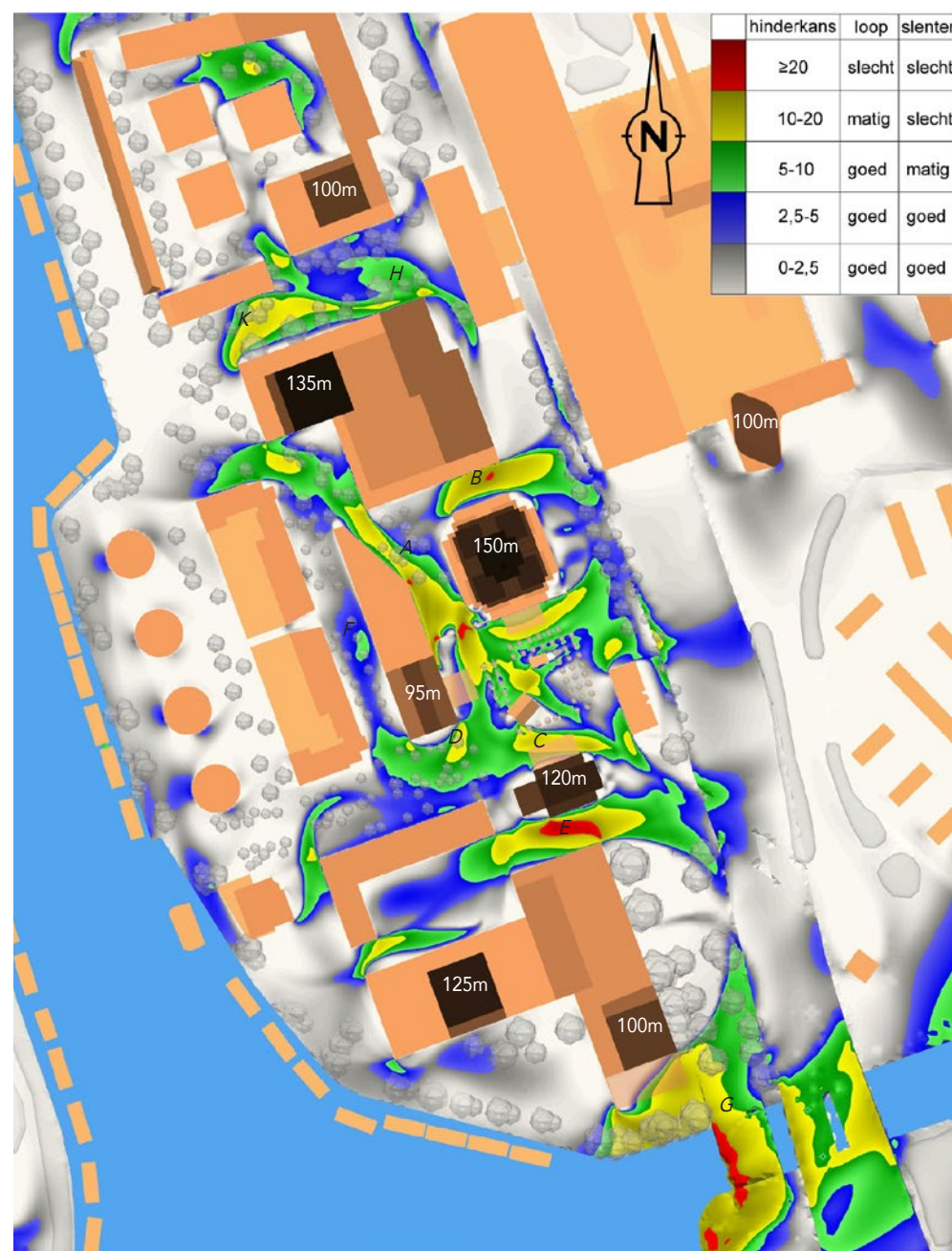
18.00 uur

21 december





Figuur 6.1 Windhinderkans - huidige situatie



Figuur 6.3 Windhinderkans - geplande situatie met de gehandhaafde en geplande bomen

6. WINDKLIMAAT

Adviesbureau Peutz heeft het effect op het windklimaat in het plangebied en de omgeving onderzocht. Hiervoor is NEN 8100 norm gebruikt.

Windhinder en windgevaar (NEN 8100)

De gevoeligheid van de mens voor wind is sterk afhankelijk van de activiteit waarmee men bezig is. Bij een laag activiteitsniveau (bijvoorbeeld wachten bij een bushalte, op een terrasje zitten) zullen lagere windsnelheden eerder als hinderlijk ervaren kunnen worden dan bij een hoger activiteitsniveau. In de NEN 8100 wordt voor de beoordeling van het windklimaat derhalve onderscheid gemaakt tussen verschillende activiteitenklassen. Bij hogere windsnelheden kan tevens sprake zijn van gevaarlijke situaties zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken en dergelijke. Hiervoor wordt getoetst aan het specifieke gevaarcriterium.

Windhinder

Windhinder is iets wat nooit geheel te voorkomen is; als het stormt is de wind hinderlijk, wat voor maatregelen er ook getroffen worden. Het is daarom de kans op windhinder die maatgevend gehouden wordt voor de beoordeling van het windklimaat. Voor windhinder wordt een drempelwaarde $v_{DR;H}$ aangehouden van 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten bij de ervaring van het windklimaat een rol spelen, zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's, in de ogen waaien van stof en in meer extreme vorm het dichtwaaien van een autoportier en dergelijke.

Aan de hand van onderstaande tabel, afkomstig uit de NEN 8100, wordt een beoordeling gegeven van de te verwachten mate van windhinder. Voor de duidelijkheid zijn kleuren toegevoegd die overeenkomen met de legenda van de windhinderfiguren van de hieronder gepresenteerde resultaten.

Overschrijdingskans $p(V_{LOK} > v_{DR;H})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		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

Criteria windhinder volgens NEN 8100

Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht'. 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.

Er wordt naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een bij voorkeur goed en eventueel matig windklimaat te realiseren.

Windgevaar

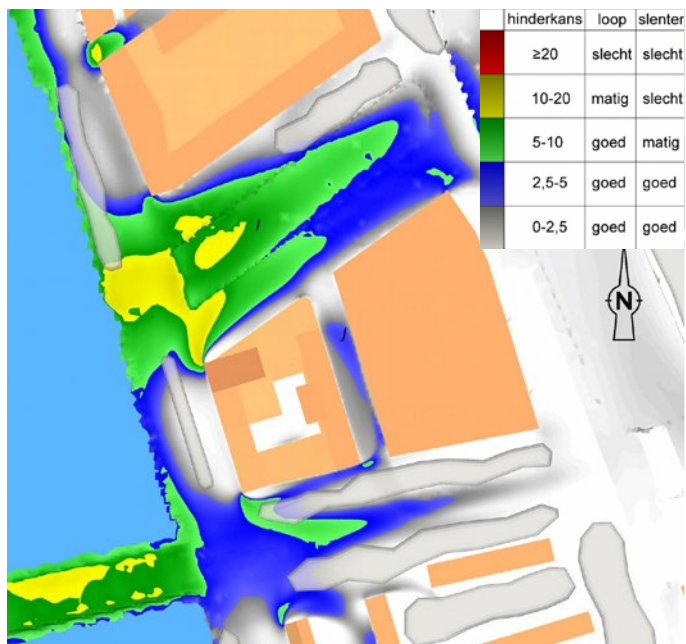
Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $v_{DR;G}$ gehanteerd.

Op basis van deze tabel, afkomstig uit de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

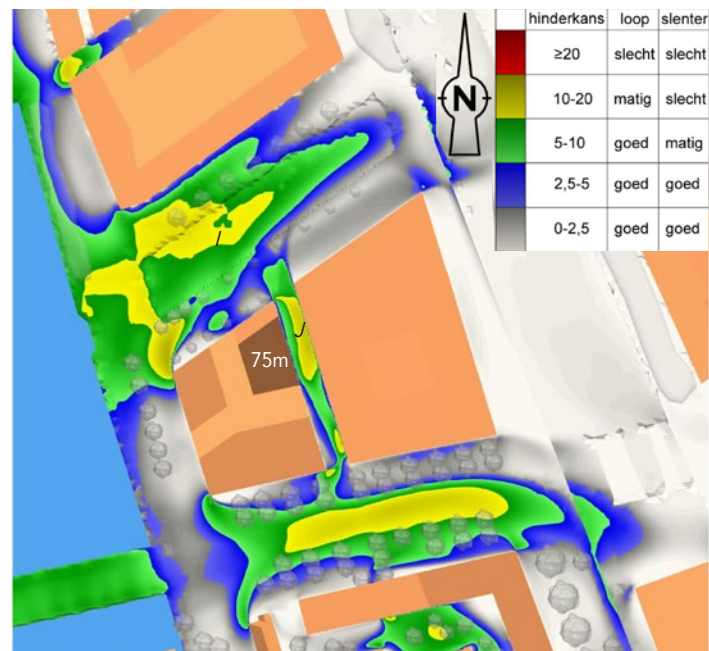
Overschrijdingskans $p(V_{LOK} > v_{DR;G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
0,05 < p < 0,30	Beperkt risico
p ≥ 0,30	Gevaarlijk

Criteria windgevaar volgens NEN 8100

De norm stelt: "Situaties waarvoor een overschrijdingskans geldt van $0,05 < p < 0,30$ mogen alleen worden geaccepteerd als deze vallen binnen activiteiten klasse I (doorlopen). Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis $p \leq 0,05$. Situaties met een overschrijdingskans van $p \geq 0,30$ zijn evident gevaarlijk en behoren te allen tijde te worden vermeden; het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld."



Figuur 6.2 Windhinderkans - huidige situatie (noordelijkste deel plangebied)



Figuur 6.4 Windhinderkans - geplande situatie (noordelijkste deel plangebied) met de gehandhaafde en geplande bomen

Wijze van toetsing

Eerst is de huidige situatie in beeld gebracht, vervolgens de plansituatie. De figuren 6.1 en 6.2 tonen het windklimaat in de huidige situatie. De letters A, C en G geven de huidige aandachtsgebieden rond de diagonaal, op het Amstelplein en bij de kop van de brug over de Weesperrekvaart weer; hier kan sprake zijn van windhinder, hetgeen overeenkomt met de perceptie van bewoners en bezoekers in het gebied. Vervolgens is de nieuwe situatie (figuren 6.3 en 6.4) in beeld gebracht, met en zonder bomen (figuren 6.5 en 6.6) die van invloed zijn op het windklimaat.

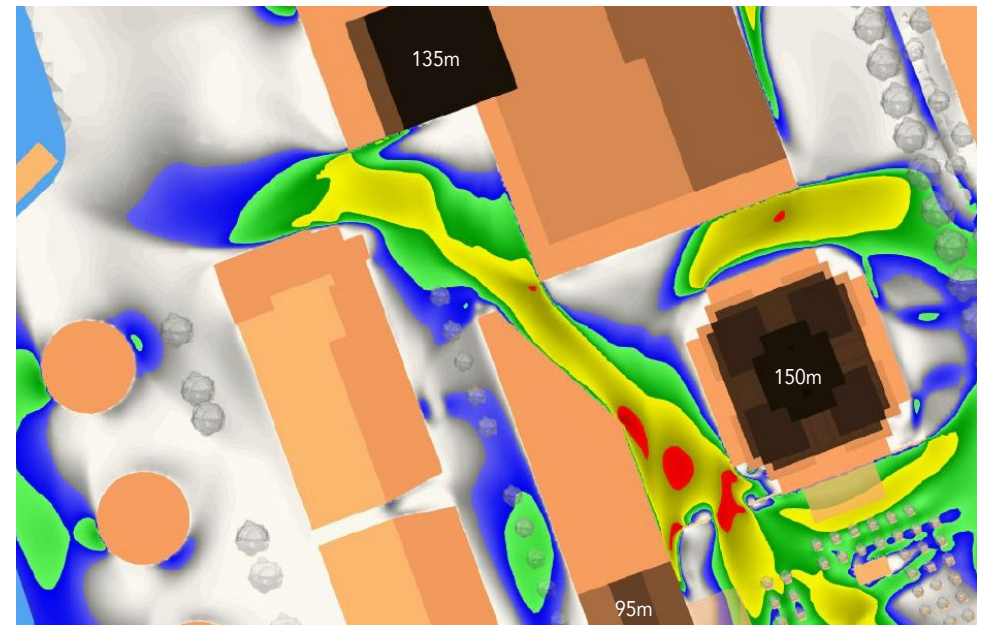
Conclusie

Een goed windklimaat is op de meeste plekken haalbaar als er in de verdere uitwerking van het plan structureel aandacht aan dit onderwerp wordt besteed. Rond het langzaam verkeersnetwerk in het gebied wordt in de meeste gevallen een A (goed klimaat voor verblijven, slenteren en lopen), B (goed klimaat voor slenteren en lopen) of C (goed klimaat voor lopen) windklimaat bereikt. Op een aantal punten waar voetgangers en fietsers nu al hinder ervaren, zoals tussen de Rembrandttoren en Breitnertoren blijkt er door een goede inrichting van de openbare ruimte een verbetering van het windklimaat op te treden (klimaat B tot C).

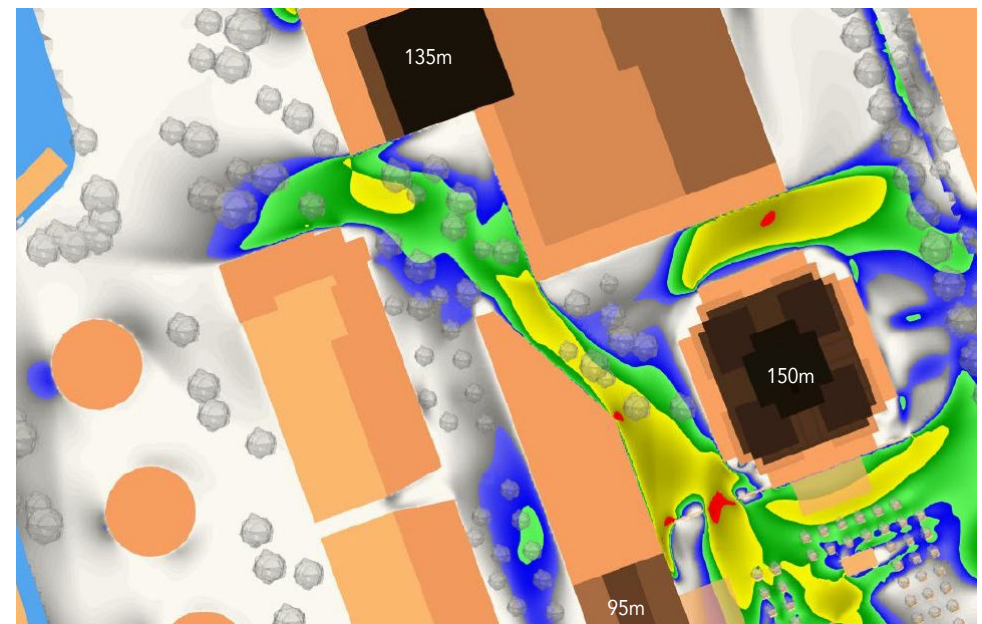
Op enkele plekken is een goed windklimaat niet zonder meer haalbaar. Dit betreft de brug over de Weesperrekvaart en rond de bestaande Mondriaantoren. Deze locaties verdienen in de verdere uitwerking tot een architectonisch plan en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte extra aandacht. Dat gebeurt in een aantal vervolgstappen op de globale toetsing van het windklimaat (stap 1).

In stap 2 van de ladder zal worden onderzocht hoe het windklimaat verder kan worden verbeterd. Dat gebeurt in een wisselwerking tussen het architectonische ontwerp van de torens en het ontwerp van de openbare ruimte. In het architectonische ontwerp maken de hoofdvorm van een toren, het toepassen van setbacks en/of luifels en het reliëf van de gevel een groot verschil. De juiste situering van grote bomen in de openbare ruimte levert een bescheidener bijdrage aan een goed windklimaat maar dat kan net genoeg zijn. Om dat nauwkeurig te kunnen bepalen worden het voorlopige en definitieve ontwerp van de gebouwen in de windtunnel getest.

Het kan zijn dat, ondanks alle ontwerpinzet, een goed windklimaat aan de gevel niet haalbaar blijkt. In dat geval gaat stap 3 van start, waarbij gezocht wordt naar oplossingen om het windklimaat zo dicht mogelijk bij klimaat C te brengen. Het gedetailleerd in kaart brengen van het windklimaat rondom de entrees van het gebouw om een A of B windklimaat te krijgen, blijft daarbij het uitgangspunt.



Figuur 6.5 Windhinderkans - geplande situatie zonder bomen op de Diagonaal



Figuur 6.6 Windhinderkans - geplande situatie met geplande bomen op de Diagonaal

7. UITZICHT & PRIVACY

Het projectgebied Amsteloever wordt tot een hoogstedelijk woon-, werk- en leefgebied ontwikkeld. Dat heeft gevolgen voor het uitzicht en de privacy van bestaande en nieuwe woningen en kantoren.

Conclusie Amstelvista

De nieuwe toren kijkt uit richting de bestaande woningen aan de Schollenbrugstraat. De afstand daartussen is groot, ongeveer 70 meter. De invloed op het uitzicht en de privacy wordt daarom acceptabel geacht. Het realiseren van voldoende uitzicht tussen de woningen en kantoren in het nieuwe stadsblok is een uitdaging die het uiterste van de architectuur zal vergen. De snedes uit de voorbeeldverkaveling vloeien daaruit voort.

Conclusie Van der Kunbuurt

De nieuwbouw achter de te handhaven flat aan de Weesperzijde komt ongeveer 10 meter naderbij. De binnentuin tussen de blokken is dan nog 15 meter breed. De bouwhoogte varieert van 16 tot 22 meter, iets meer dan in de huidige situatie. Dit wordt acceptabel geacht, mede omdat de woningen in de flat balkons aan de voor- en achterzijde hebben. Bewoners hebben dus altijd een keuze waar zij willen zitten. Het realiseren van voldoende uitzicht in de nieuwbouw is een architectonische opgave die samen met de bewoners tijdens meedenksessies is verkend. De opties Groene binnenwereld en Binnenstraat kwamen daar als mogelijkheden uit voort (studie Van der Kunbuurt, ANA architecten 2020).

Conclusie Leeuwenburg

De nieuwe toren kijkt uit op de noord- en oostgevels van de Hoefsmidt (op 20 meter afstand) en de ronde torentjes langs de Omval (op 80 meter afstand). In beide gevallen bevinden zich de slaapvertrekken aldaar. Dit wordt acceptabel geacht, mede omdat de woonkamers op de Amstel zijn gericht. Het vrije uitzicht op de rivier zal na uitvoering van het plan niet veranderen. Ook de afstand ten opzichte van de Rembrandttoren is regelmatig onderwerp van overleg geweest. Deze bedraagt in het plan 70 meter.

Conclusie Delta Lloyd

De toren aan de Spaklerweg heeft geen noemenswaardig effect op het uitzicht van woningen en kantoren in de omgeving. De afstand tot de Mondriaan toren (100 meter), Amsteldorp (150 meter) en Amstelskwartier (180 meter) is daarvoor te groot. De invloed op het woontorentje en het haakvormige woonblok aan de zuidkant van de Amstelboulevard is wel relevant. De afstand ten opzichte van het woontorentje bedraagt 65 meter. Wordt de bankvilla gesloopt om plaats te maken voor een park dan is er bovendien sprake van compensatie. De binnentuin van 40 meter breed scheidt de nieuwe ontwikkeling van het haakvormige woonblok. Dat is kritisch; het is aan te bevelen om de tuin opnieuw in te richten met meer groen zodat hier een aangename eindsituatie wordt gecreëerd.



Schollenbrugstraat



Weesperzijde



Omval



Amstelboulevard

8. HOOGTEBEPERKINGEN

Luchthavenindulingsbesluit (LIB)

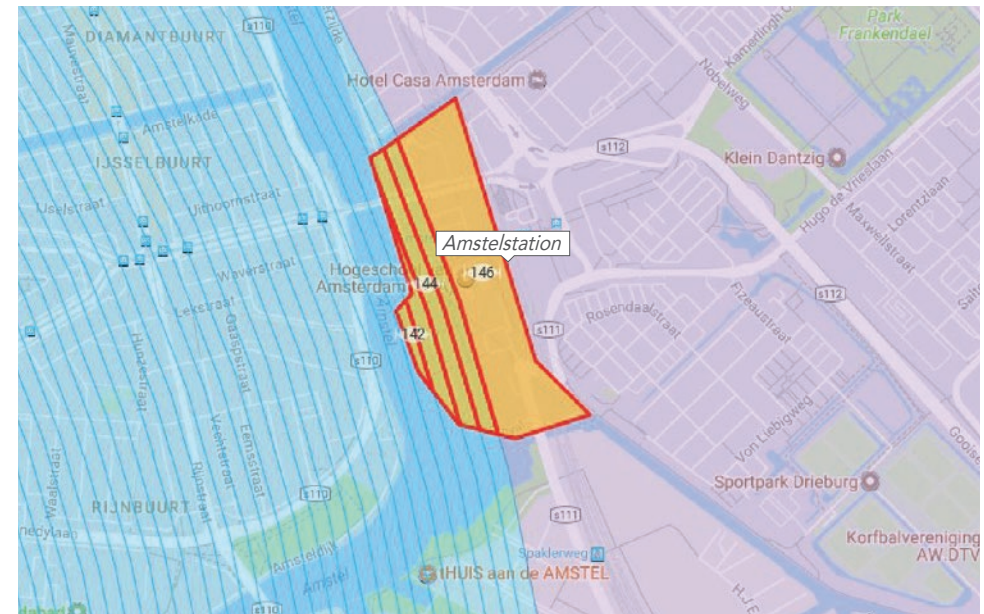
Op grond van het LIB Schiphol gelden hoogtebeperkingen voor het projectgebied. De maximale bouwhoogte aan de uiterste westrand bedraagt 142 meter NAP, hetgeen in oostelijke richting oploopt naar 146 meter NAP halverwege het gebied.

Plan/objectnaam:	Amstel oever
Toetsvlak:	Maatgevende toetshoogte
Type:	Maatgevende toetshoogte
Plan/objecthoogte:	143 m NAP
Toetshoogte:	142 tot 146 m NAP
Verticale doorsnijding:	Max. 1.00 m
Horizontale doorsnijding:	2.6%

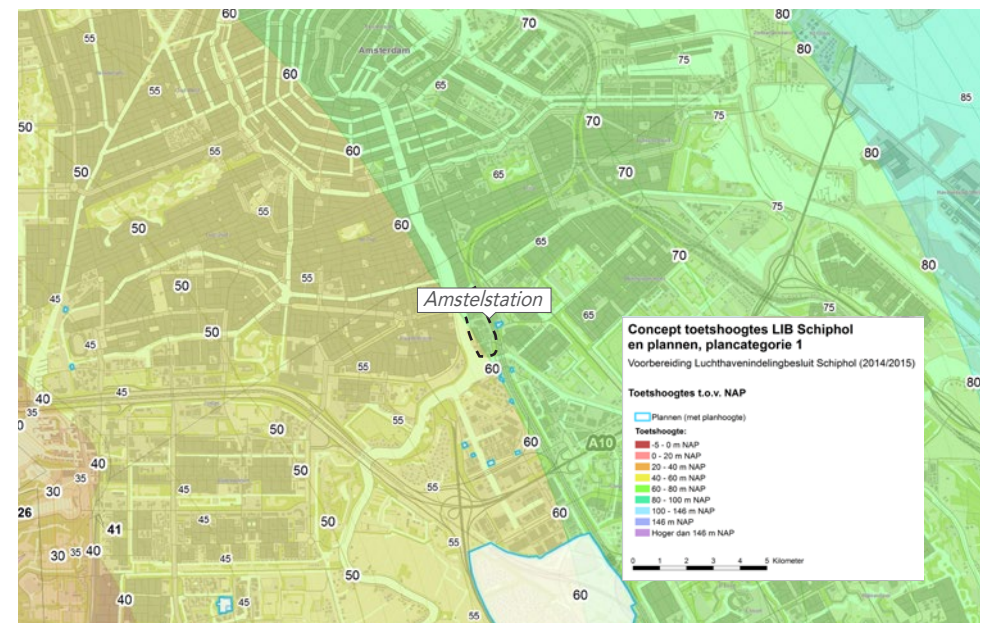
De torens in het Stedenbouwkundig Plan variëren van 78 tot 136,0 meter NAP in hoogte. Dat is lager dan de toetshoogte op basis van artikel 2.2 van het LIB. De conclusie is dan ook dat ze in overeenstemming met het LIB zijn.

Straalpaden

Er bestaat geen wettelijke verplichting om bij ruimtelijke projecten rekening te houden met straalpaden. De eigenaar van een straalverbinding is zelf verantwoordelijk voor een goede verbinding. In het geval van nieuwbouw hoeft er geen rekening mee te worden gehouden, behoudens de gevallen waarbij een geldig bestemmingsplan voorziet in een beschermd straalpad. In het vigerende bestemmingsplan de Omval (2013) is zo'n bescherming niet opgenomen. Ook uit het Antenneregister blijken dergelijke straalpaden niet aanwezig te zijn. Vanuit telecommunicatie zijn er daarom geen hoogtebeperkingen.



Figuur 8.1 Maatgevende toetshoogte gebied.



Figuur 4.8. Hoogtebeperkingen t.a.v. de radar Schiphol

