

Hoogbouw Effect Rapportage

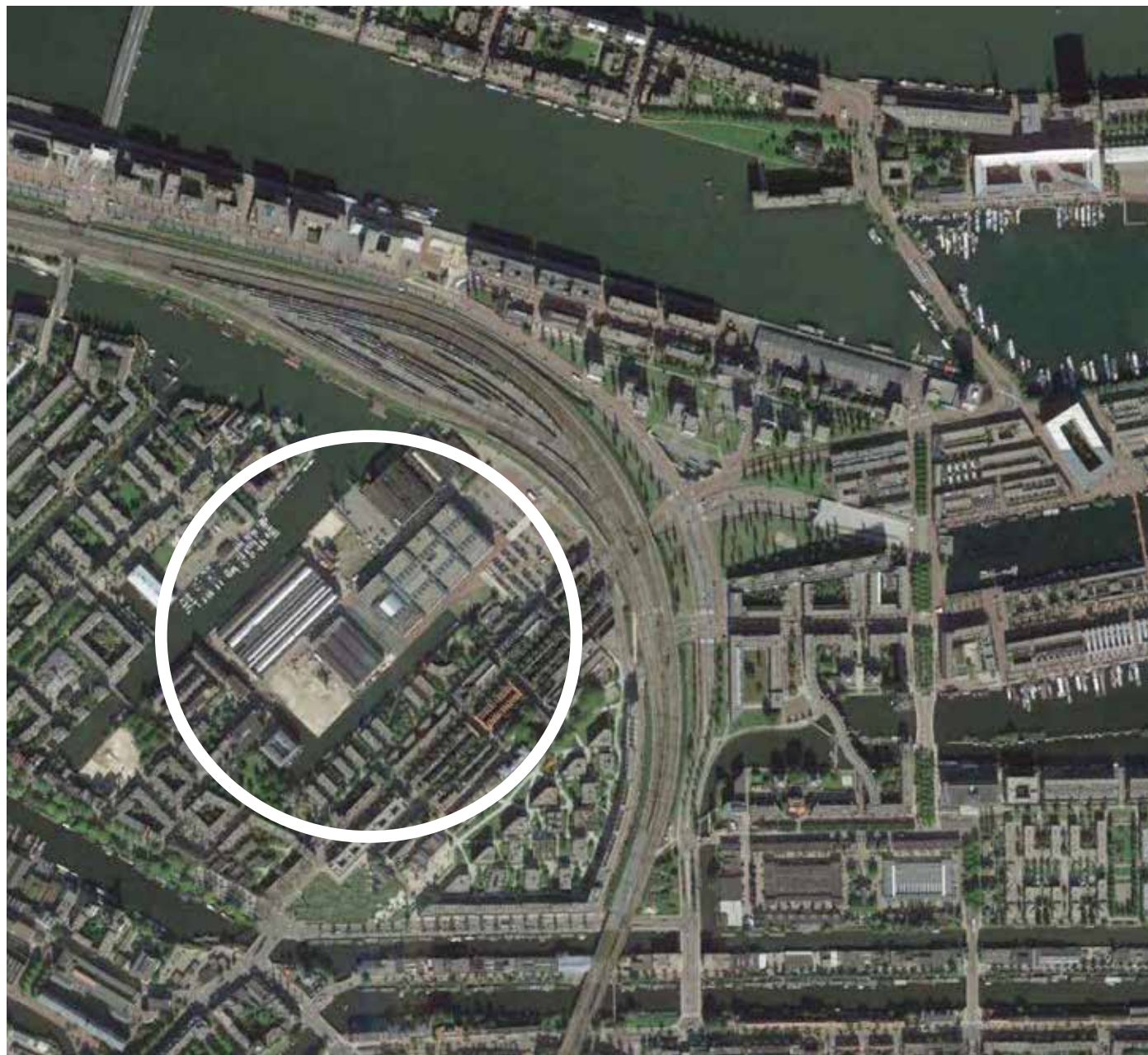
Oostenburg Amsterdam



9 maart 2015

Inhoudsopgave

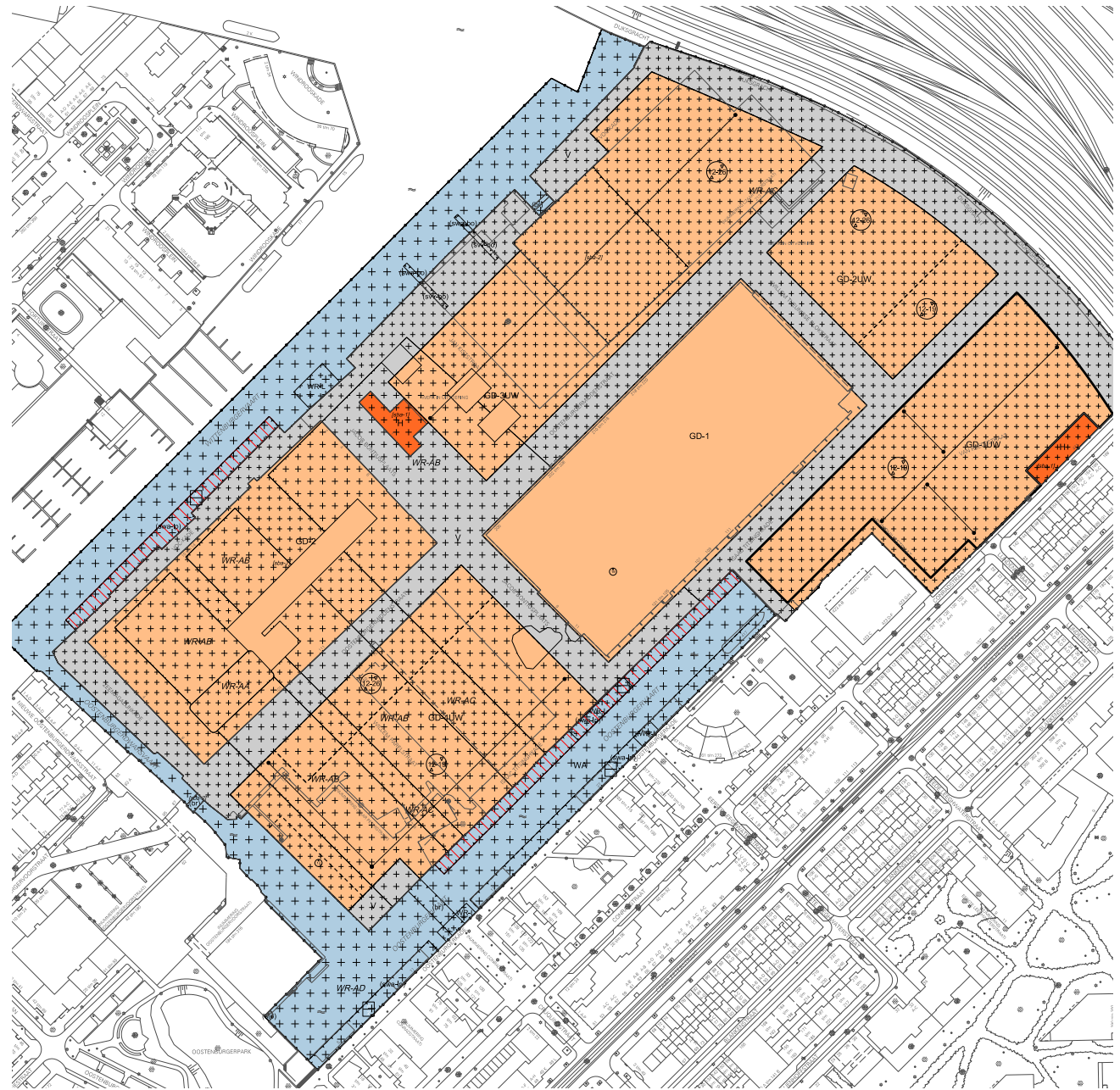
3	Inleiding
4	Beleidskader stuctuurvisie
5	Onderzoek
6/7	Modellen
8/19	Zichtlijnen en effecten
20	Samenvatting en conclusie
21	Colofon



Inleiding

Voor de toekomstige ontwikkeling van Oostenburg Noord is door de gemeente Amsterdam een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld. Het plan voorziet in compacte bouwblokken, afgewisseld met markante bestaande gebouwen uit een rijk industrieel verleden. De bebouwing varieert in hoogte van 12 meter tot 26 meter. Langs het spoor (Dijksgracht), aan de Oostenburgermiddenstraat en aan de VOC kade (Wittenburgervaart) biedt het plan incidenteel de ruimte voor bebouwing met een hoogte van 42m.

Voor deze hogere bebouwing zijn in het voorontwerp bestemmingsplan regels opgenomen met betrekking tot maximale footprint en onderlinge positie.











Verbeelding voorontwerpbestemmingsplan d.d. 18 december 2014

Beleidskader structuurvisie

Het plangebied bevindt zich aan de noord oostelijke rand van de Amsterdamse binnenstad. Deze locatie is gelegen buiten het beschermd stadsgezicht en buiten het gebied dat aangewezen is tot UNESCO werelderfgoed. Wel bevindt zich dit gebied binnen de 2 km-zone rondom het UNESCO gebied (zie onderstaande afbeelding uit de structuurvisie). In de structuurvisie Amsterdam 2040 is vastgesteld dat voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen deze 2 km-zone een Hoogbouw Effectrapportage (HER) verplicht is.

De beoogde hoogbouwontwikkeling mag geen negatieve gevolgen hebben op het UNESCO gebied. “Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het ‘werelderfgoed’, moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid ‘vergroeid’ is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.” (structuurvisie Amsterdam 2040, pagina 232).



-  Unesco gebied binnenstad Amsterdam
-  2km zonde rondom Unesco gebied
-  zone langs infrastructuur bundel
-  buiten-IJ
-  zoekgebied hoogteaccenten aan het IJ
-  OV knooppunten
-  haven
-  scheggen in Amsterdam

Onderzoek

Het onderzoek omvat de mogelijke impact van de ontwikkeling op de kernzone én de 2km zone rondom het UNESCO gebied. De beschermingsplicht, ook voor een mogelijke visuele impact, geldt voor beide zones.

Naast de zichtbaarheid vanuit het Unesco gebied is ook de zichtbaarheid vanuit de directe omgeving en de overzijde van het spoor onderzocht.

De aspecten die in deze fase van de planontwikkeling onderzocht worden gaan over de stedenbouwkundige inpassing van het ontwerp en dan met name om de visuele impact van de beoogde ontwikkeling. Andere aspecten, zoals bezonning, schaduwwerking etc. zijn in het kader van deze studie buiten beschouwing gelaten.

Dit rapport bevat uitsluitend een beschrijving van de effecten op niveau van zichtbaarheid, te weten:

- Zichtbaarheid vanuit Stadslandschap en werelderfgoed;
- Inpassing in de stedenbouwkundige structuur van de omgeving.

Modellen

De modellen die hier gebruikt zijn laten een mogelijke uitwerking zien van de regels en verbeelding, in een verkaveling van straten en bouwblokken. Deze modellen zijn indicatief en bedoeld om inzichtelijk te maken hoe het Ontwerpbestemmingsplan kan worden uitgewerkt. In de uitwerkingsplannen die uiteindelijk in procedure worden gebracht kan van deze verkavelingen worden afgeweken, mits uiteraard voldaan wordt aan de regels van het bestemmingsplan.

Model 1

Model 1 gaat uit van het slopen van de Werkspoorhallen. De positie van de torens wordt gezien de randvoorwaarden in het bestemmingsplan daarmee vrij nauwkeurig vastgelegd.

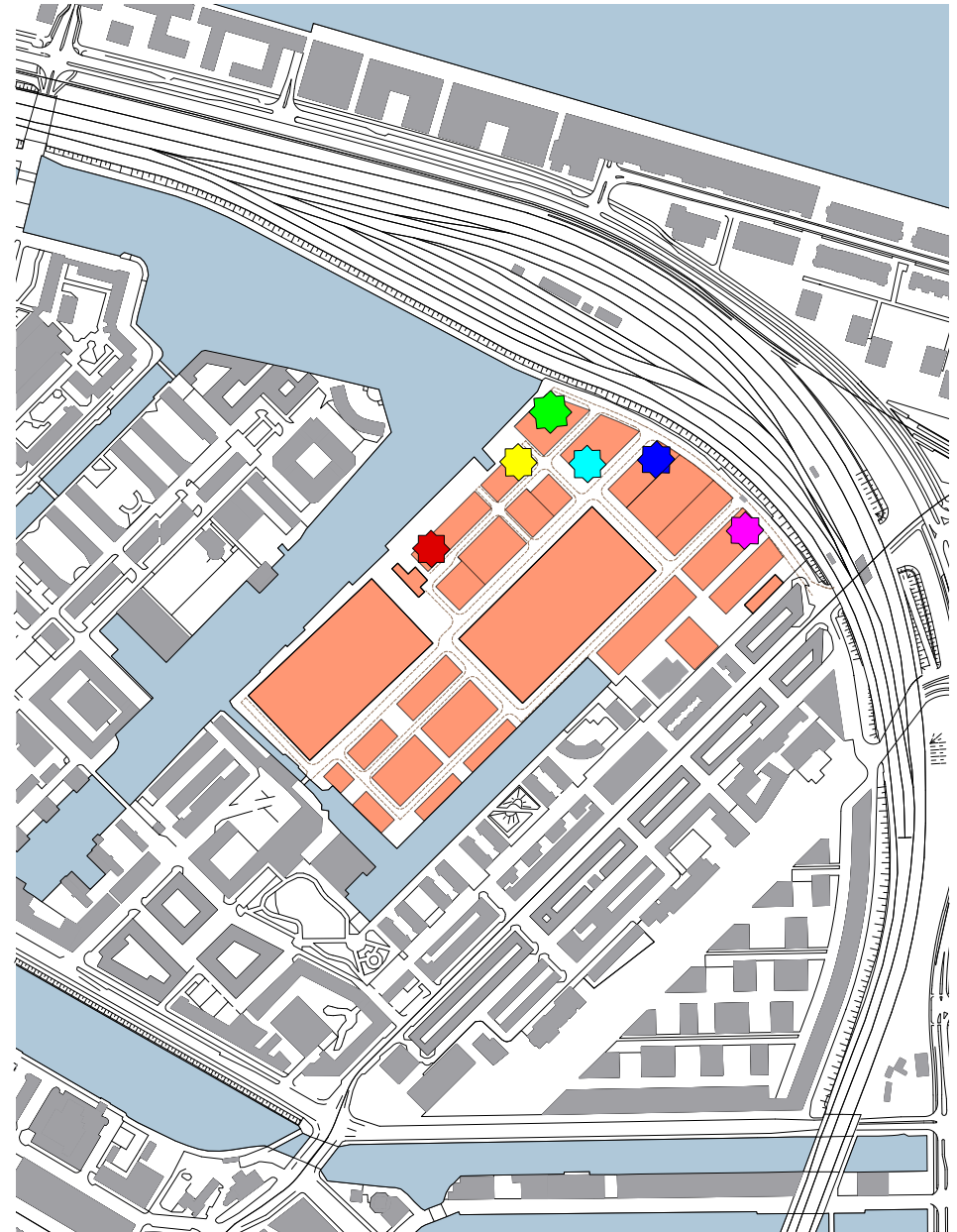
Model 2

Model 2 gaat uit van het behoud van de Werkspoorhallen. De positie van de torens is dan vrijer. Het volume van de plintbebouwing zal daarmee iets hoger kunnen worden, dit heeft echter geen effect op de HER gezien de geringe hoogte van die plint.

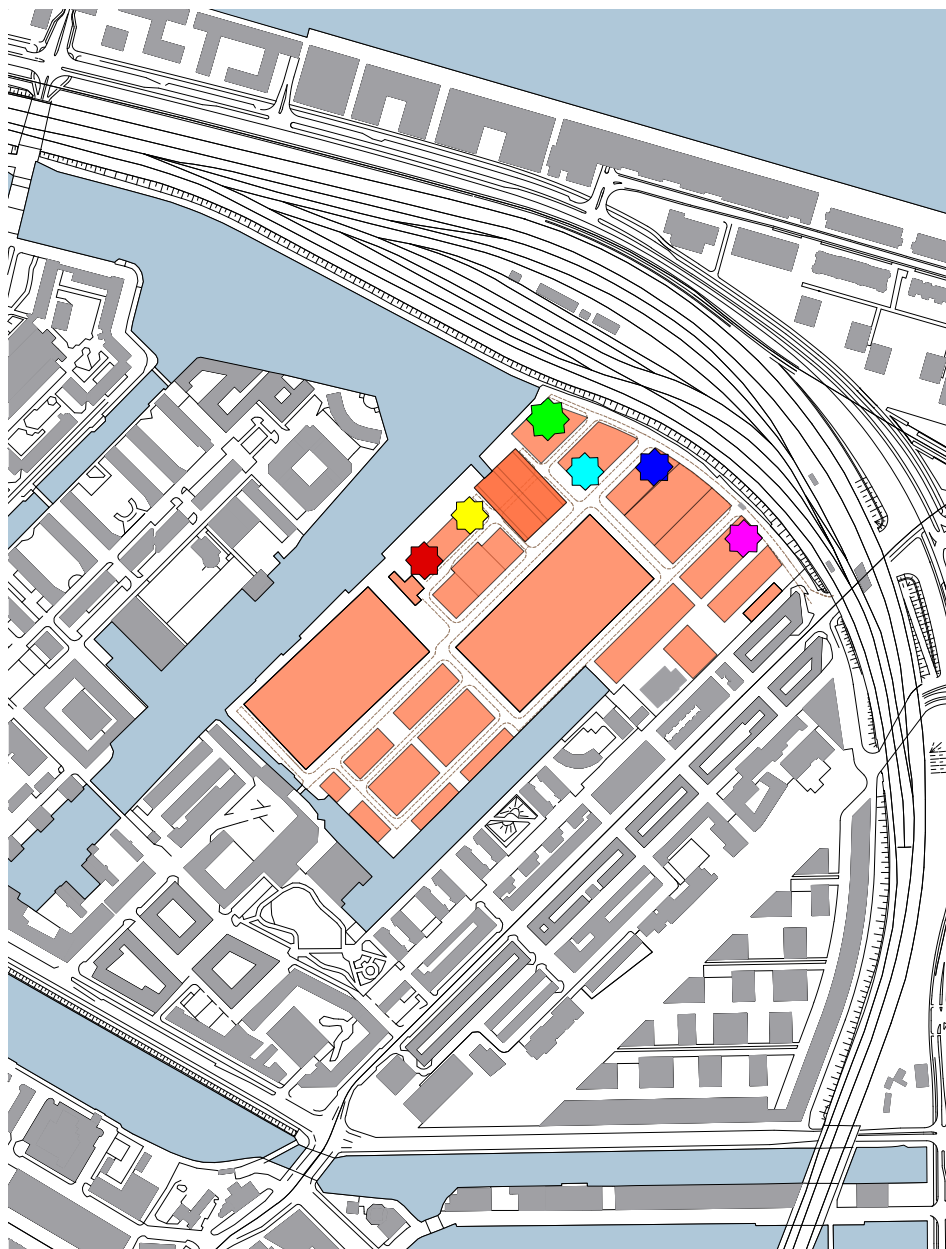
Model 3

Model 3 gaat uit van schijven i.p.v. vierkante torens. De oriëntatie en maximale afmeting van de schijven wordt ingegeven door het bestemmingsplan.

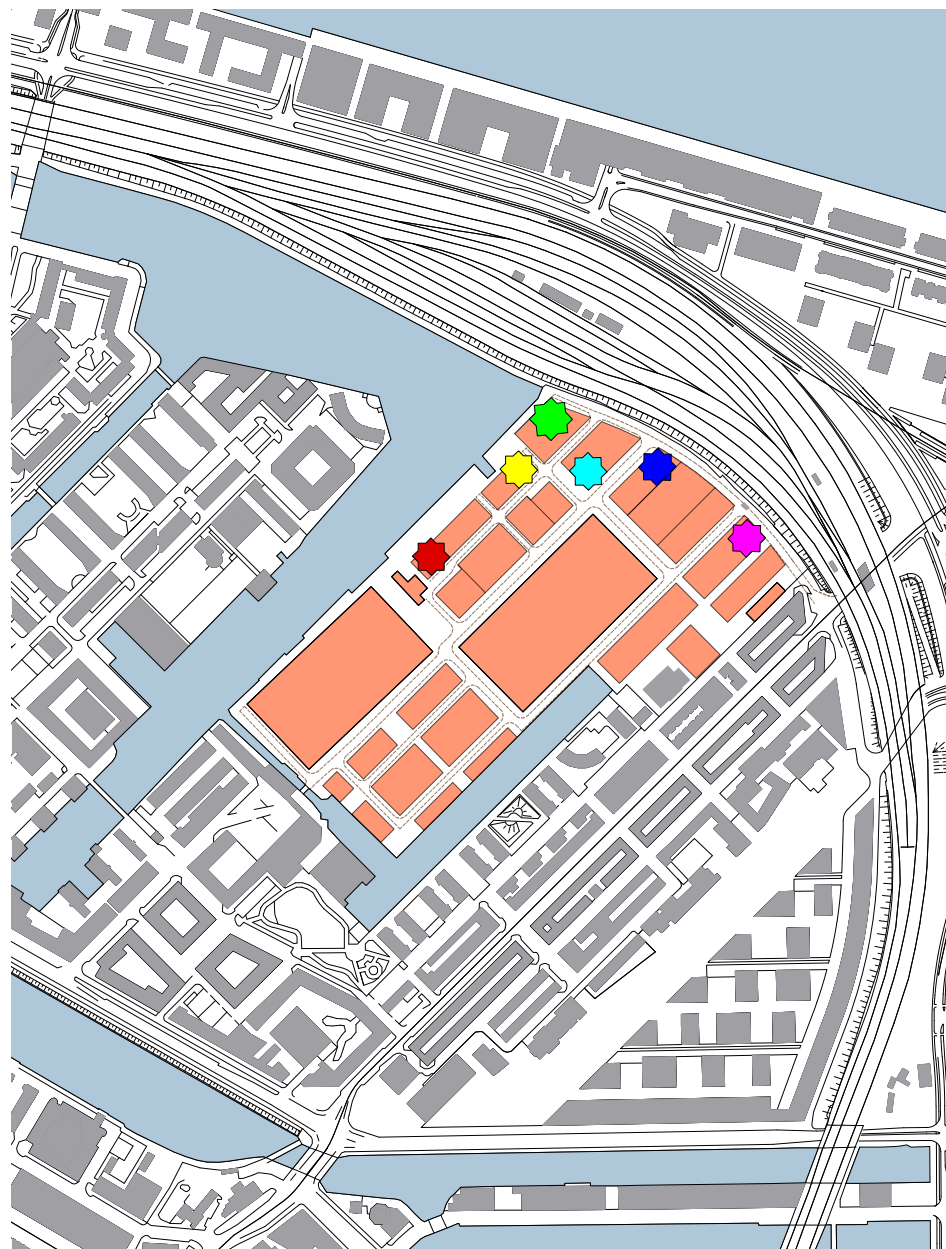
Model 1



Model 2



Model 3



Zichtlijnen en effecten

Bij het bepalen van de standpunten voor de fotomontages voor het visualiseren van de effecten van de hoogbouw op het stadsbeeld zijn de relevante zichtlijnen in de omgeving onderzocht. Aan hand van de plattegrond van de binnenstad is gekeken vanuit welke locaties een ontwikkeling op Oostenburg Noord zichtbaar zou kunnen zijn. Deze wordt bepaald door de afstand naar de beoogde ontwikkeling in relatie tot de lengte van de vrije zichtlijn.

Vanuit de directe omgeving is er bijvoorbeeld het zicht vanaf de Mariniersbrug (Kattenburgerstraat) en vanuit het Funenpark.

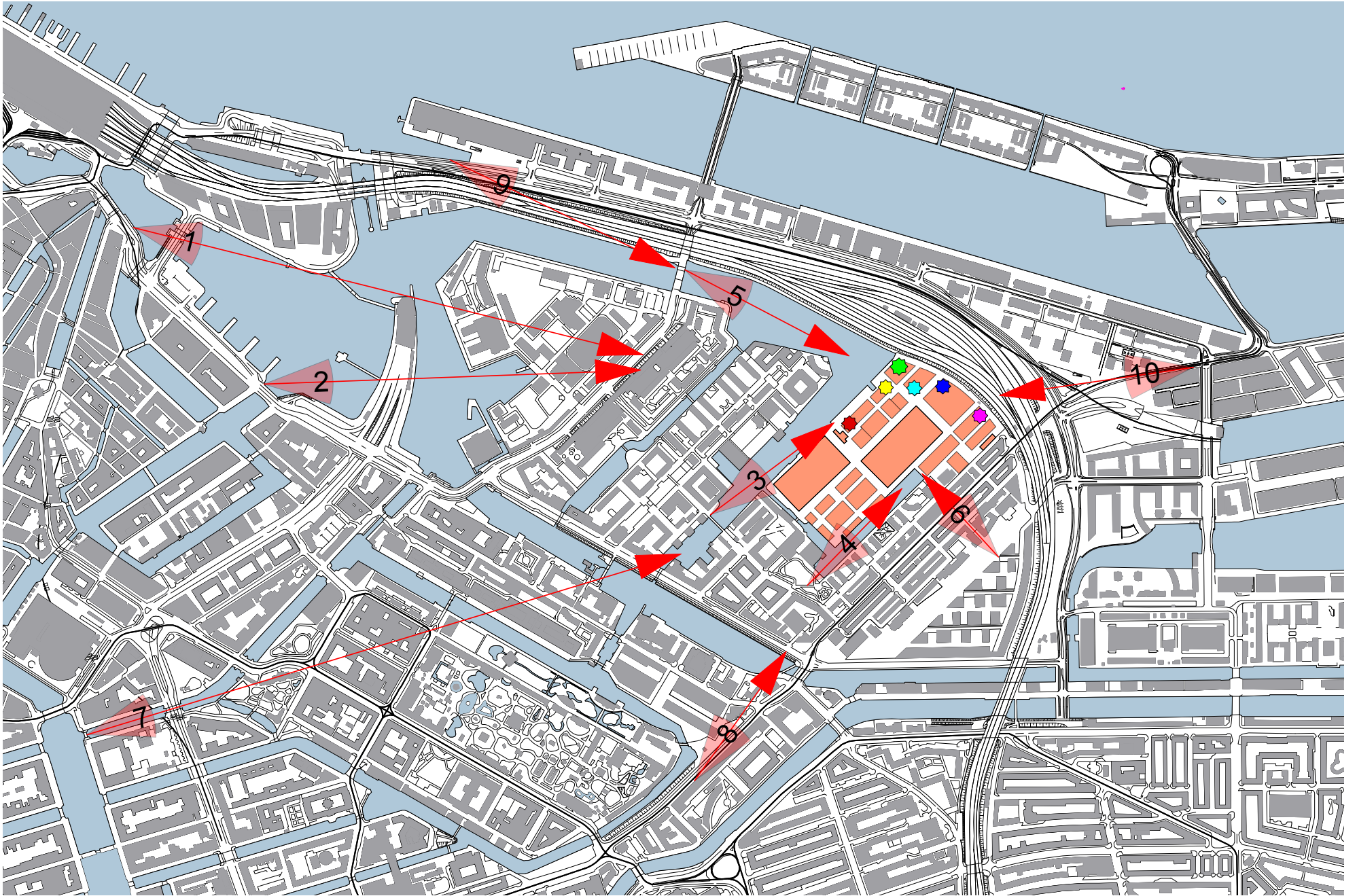
Daarnaast is uiteraard het effect op het werelderfgoed van belang. Een aantal zichtlijnen zijn hiervoor opgenomen waaronder de Nieuwe Herengracht en vanaf de Prins Hendrikkade. Posities waarvan een ontwikkeling op Oostenburg Noord zichtbaar zou kunnen zijn.

Dit heeft totaal tien relevante standpunten opgeleverd.

Met behulp van projectie van de nieuwbouw met gekleurde vlakke in foto's is het effect op het stadslandschap weer gegeven. De hoogtes zijn geconstrueerd vanuit de plattegrond waarna de gegevens zijn verwerkt in een 3D model welke in de foto's is gemonteerd.

Ter verduidelijking zijn er van alle standpunten 3 montages gemaakt die een ruimtelijk inzicht geven in de (on)zichtbaarheid van de nieuwbouw.

- 1** Prins Hendrikkade t.h.v de Odebrug
- 2** Prins Hendrikkade t.h.v. de Kikkerbilsuis
- 3** Ezelsbrug, Oostenburgerstraat
- 4** Oostenburgerbrug, kop Oostenburgervaart
- 5** Mariniersbrug, Kattenburgerstraat
- 6** Funenpark
- 7** Walter Súskindbrug, Amstel / Nieuwe Herengracht
- 8** Sarphatistraat t.h.v. Artis, Kazernestraat
- 9** Piet Heinkade t.h.v. Passenger Terminal
- 10** Oostelijk Havengebied, Fred Pettenbaan



1 Prins Hendrikkade, Odebrug

Ter hoogte van de Odebrug, bij het Centraal Station, gekeken in Oostelijke richting. De nieuwbouw komt hier net boven het Marineterrein uit. Dit geldt voor alle drie de modellen.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

2 Prins Hendrikkade, Kikkerbilsuis

Gezien vanaf de Prins Hendrikkade over het open water van het Oosterdok is de nieuwbouw in alle modellen zichtbaar. Echter is de bebouwing van het marineterrein op de voorgrond dominant.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

3 Ezelsbrug, Oostenburgerdwarstraat

Vanaf deze brug is er over de Wittenburgervaart zicht op de lokatie. Hier is het verschil tussen de modellen 1 en 3 duidelijk zichtbaar.



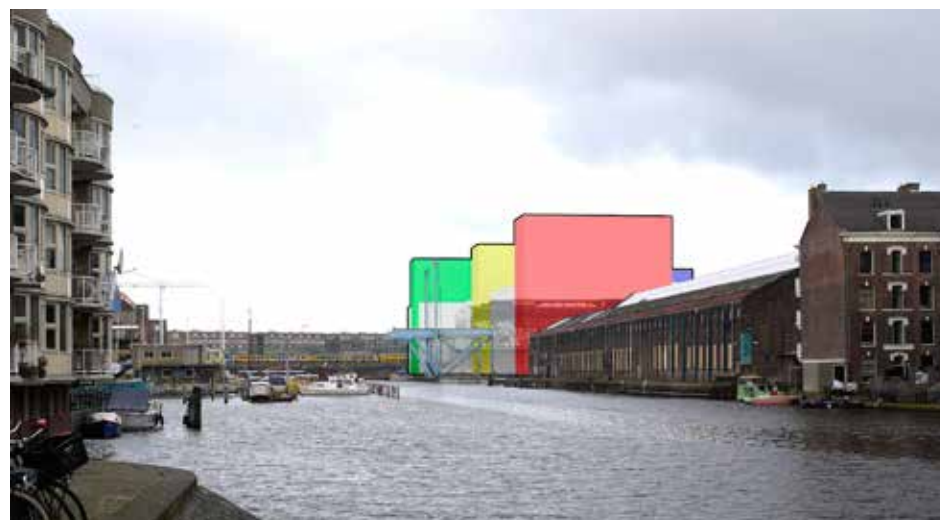
Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

4 Oostenburgerpark

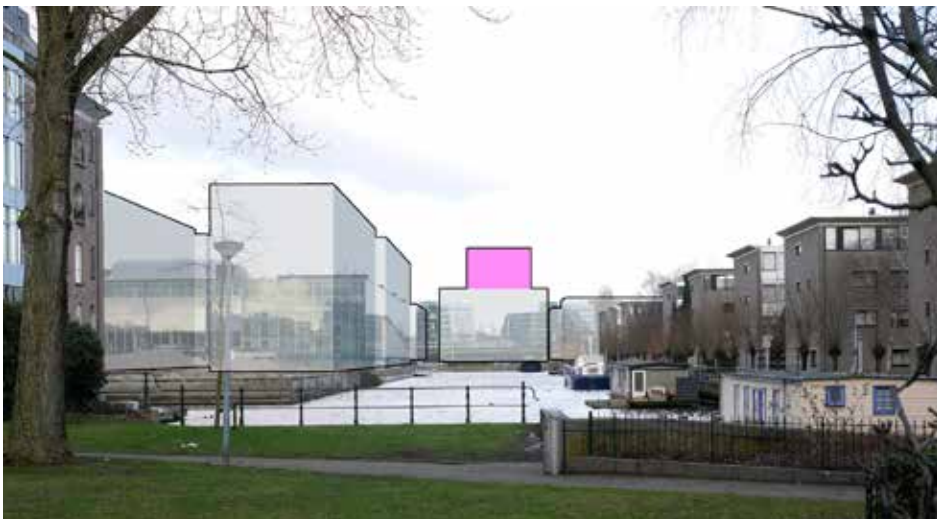
Vooraf de roze toren aan het spoor en in het verlengde van de Oostenburgervaart is vanuit het Oostenburgerpark goed zichtbaar. Echter is zijn centrale positie vanuit dit standpunt gezien op zijn plek. (dat geldt voor alle drie de modellen)



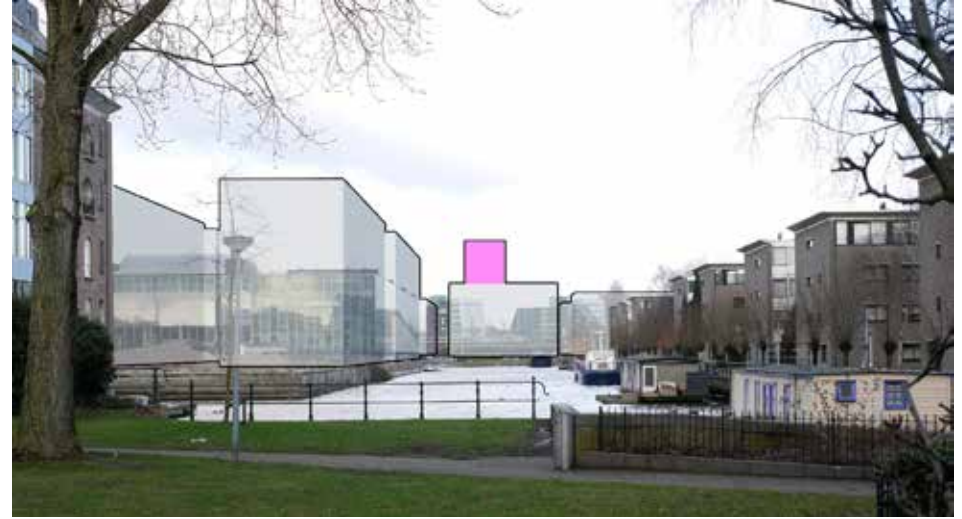
Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



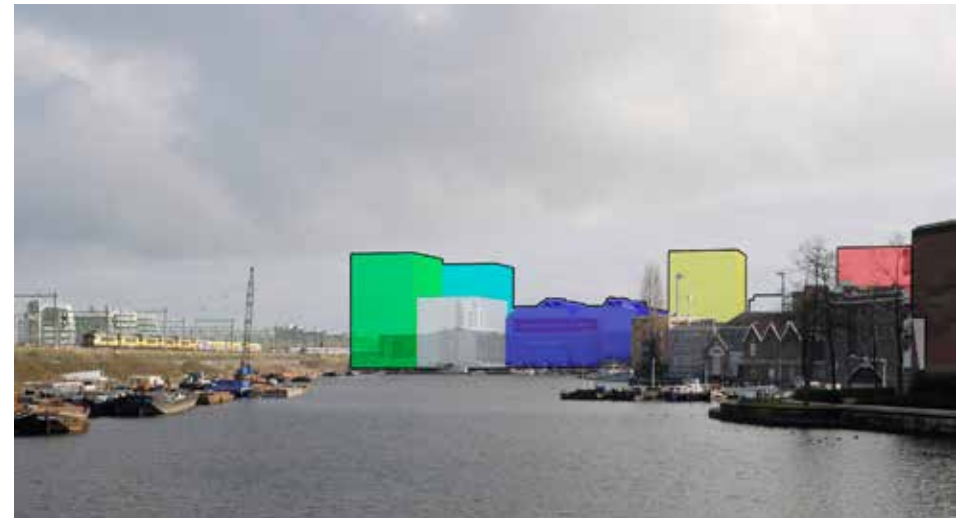
Montage model 3

5 Mariniersbrug

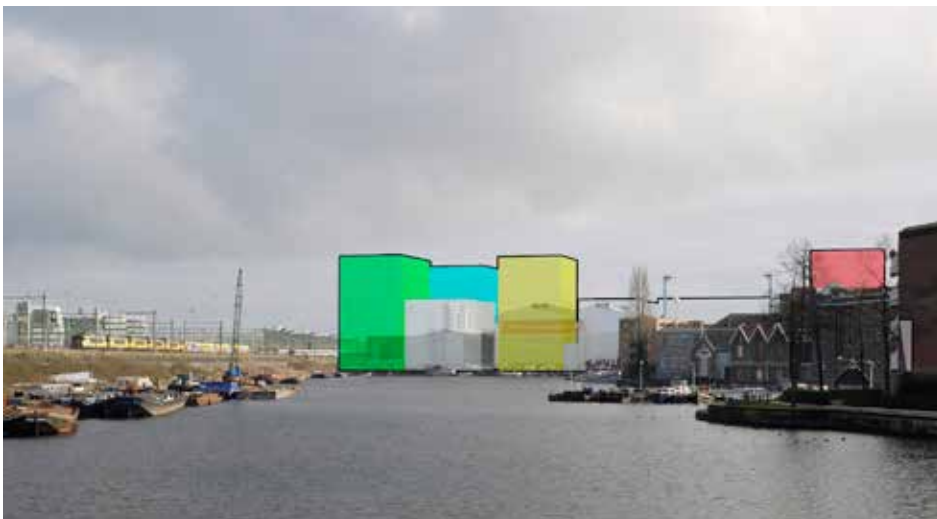
De Mariniersbrug in het verlengde van de Kattenburgerstraat geeft een goed zicht op de lokatie. Hier worden de verschillen tussen de modellen (positie torens) goed zichtbaar.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

6 Funenpark

Vanuit het Funenpark zal de nieuwbouw minimaal zichtbaar zijn. Hier speelt de positie van de gele toren een kleine rol.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

7 Amstel, Nieuwe Herengracht

Met de Amstel in de rug gezien vanaf de Walter Súskindbrug over de nieuwe Herengracht is ook in de winter de nieuwbouw niet zichtbaar door de bomen.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

8 Sarphatistraat

Ter hoogte van de Kazernestraat en Artis is vanaf de Saphatistraat de nieuwbouw minimaal zichtbaar. Hier speelt vooral de positie van de roze toren een rol. Als de bomen blad hebben is dat echter niet het geval.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

9 Piet Heinkade

Gezien vanaf de Piet Heinkade, ter hoogte van de Passenger Terminal en over het spoor gekeken speelt de nieuwbouw een aanzienlijke rol in het stadslandschap. Hier wordt hij de ruimtelijke tegenhanger van de Oostelijkehandelskade en zijn de verschillende posities van de torens duidelijk afleesbaar.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

10 Oostelijk Havengebied

Terug kijkend naar het centrum gezien vanaf de Fred Pettenbaan in het Oostelijkhavengebied spelen de torens aan de andere kant van het spoor een belangrijke rol in de stedelijke beleving. Ook vanuit hier zijn de verschillende posities van de torens van invloed.



Bestaande situatie



Montage model 2



Montage model 1



Montage model 3

Conclusie

Hoogbouwontwikkeling op Oostenburg Noord tot een hoogte van 42 meter is onder bepaalde randvoorwaarden denkbaar.

De nieuwe bebouwing heeft geen nadelig effect op het stadslandschap en de stedenbouwkundige structuur.

Belangrijk is dat het vanuit het Oosterdok kenmerkende beeld van een open silhouet niet verstoord wordt. Hoogteaccenten op de juiste plek kunnen de kwaliteit van het open silhouet versterken.

Vanuit de grachten van het werelderfgoed is de nieuwbouw niet of nauwelijks waarneembaar. Vanaf de Nieuwe Herengracht was zichtbaarheid theoretisch mogelijk, maar door de aanwezige boomtoppen zijn de torens niet te zien.

Vanaf de verschillende standpunten langs het spoor en vanaf de Prins Hendrikkade is de nieuwbouw sterker waarneembaar.

Echter uit alle modellen blijkt dat het ensemble van torens vooral in de directe omgeving van invloed is op het stadslandschap.

Colofon

Hund Falk Architecten
Overtoom 197-2a
1054 HT Amsterdam

www.hundfalk.nl

In opdracht van:

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Team Noord/Centrum
Postbus 2758 CT Amsterdam