



Gemeente Amsterdam  
Stadsdeel Slotervaart

datum: november 2009  
afdeling: Stedenbouw en Verkeer  
telefoon: 020 798 9266

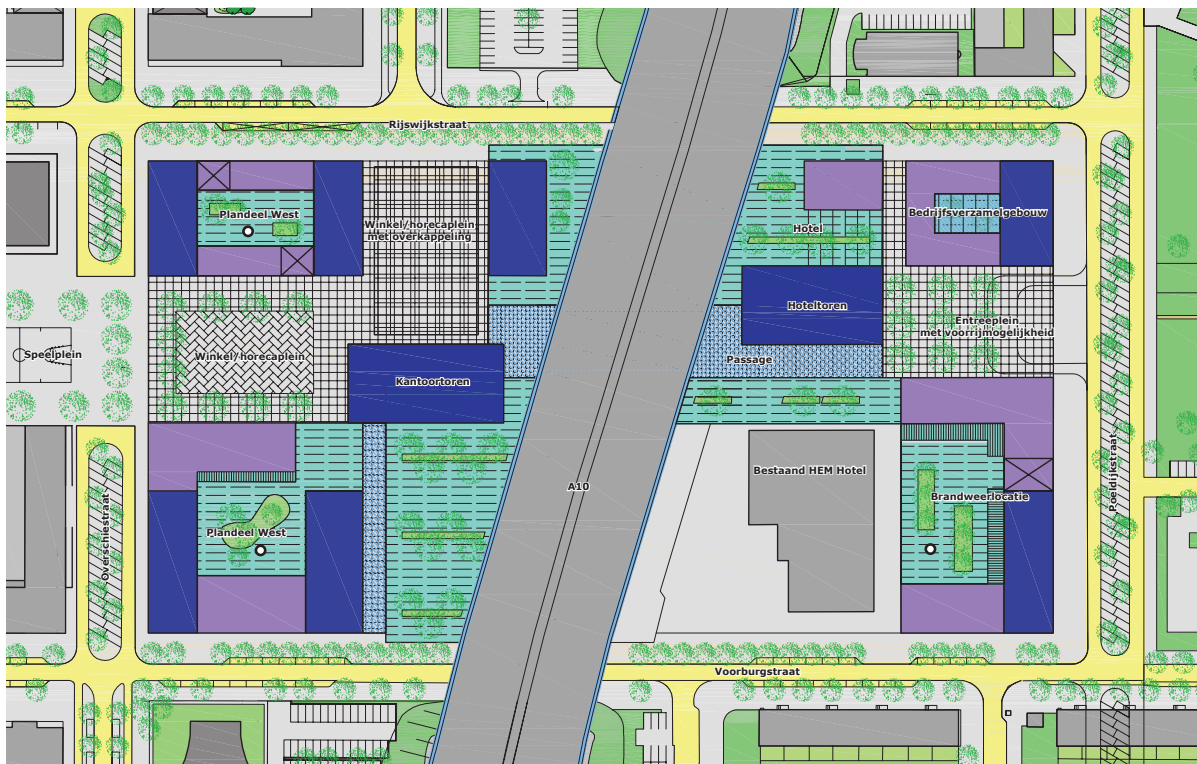
studie landschappelijke inpassing

# Torens Hart Delflandplein





## Stedebouwkundig plan



### Legenda

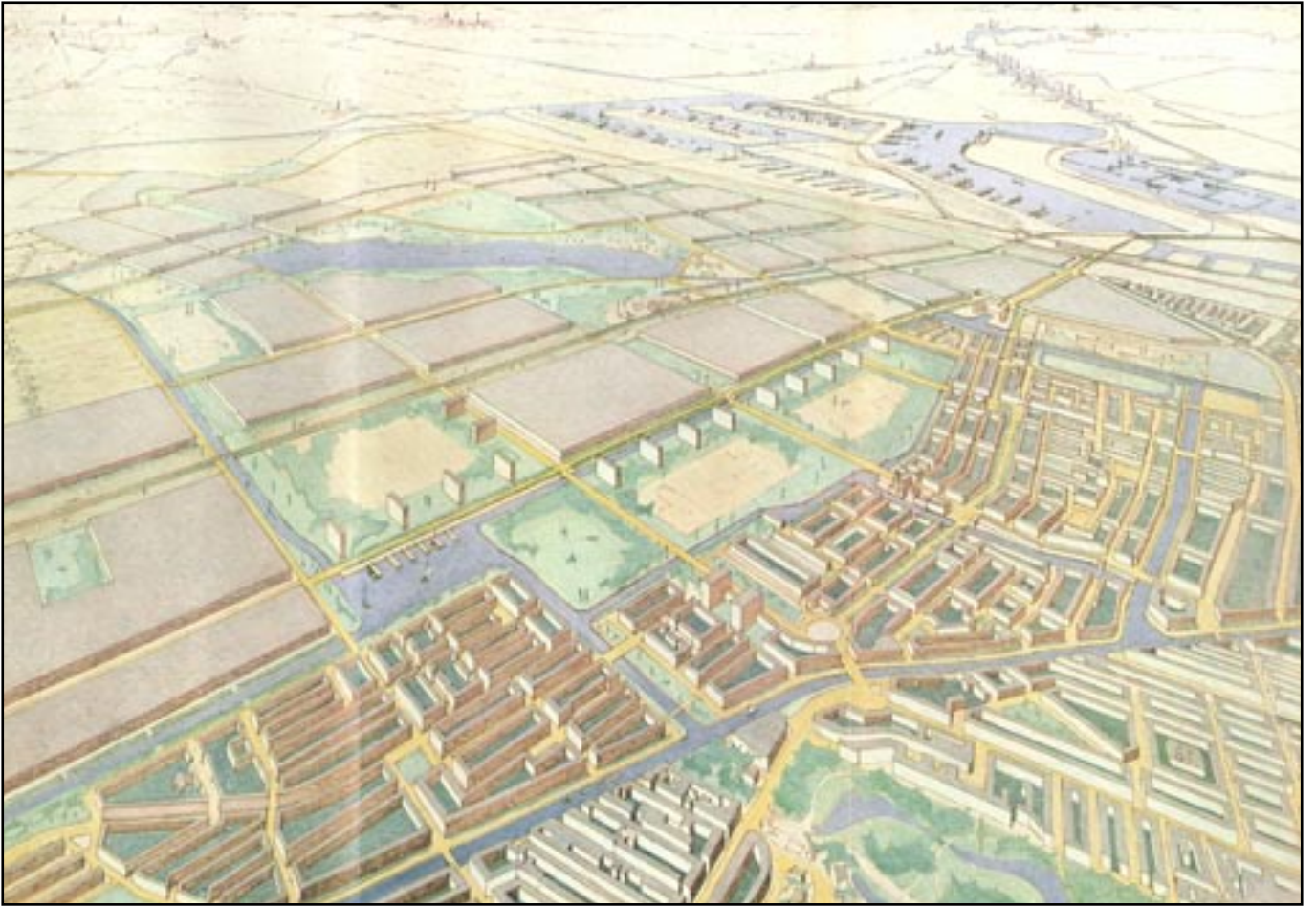
<b>Bebouwing</b>	daktuin	<b>Openbare ruimte</b>	A10
toren	passage	wegverharding	geluidsscherm
20 m	speelplek	trottoir	bomen
		pleinruimte	

# 1. Inleiding

Stadsdeel Slotervaart werkt aan stedelijke vernieuwing in het Delflandpleinbuurt. Onderdeel van het plan is het hart van de Delflandpleinbuurt met twee torens van ongeveer 70 meter. In Amsterdam is het beleid dat voor hoogbouwplannen vanaf 60 meter buiten de Singelgracht de raadscommissie geïnformeerd worden over de landschappelijke inpassing hiervan. Het belangrijkste doel hiervan is ervoor te zorgen dat hoogbouwinitiatieven zorgvuldig worden ingepast in de bestaande structuren van de stad. In deze studie worden de gevolgen van de bouw van deze torens, met een footprint van 32 x 40 meter, op het stadslandschap beschreven.

## Hart Delflandplein

Het plan voor de twee torens in het hart van Delflandplein is onderdeel van het uitwerkingsplan Hart Delflandpleinbuurt (vastgesteld in juni 2005). In dit uitwerkingsplan is aangegeven dat het Delflandplein het kloppend hart wordt van de buurt, met een nieuw winkelcentrum, kantoren, woningen, een brede school, hotel en andere voorzieningen. De barrièrewerking van de A10 wordt verminderd door het maken een nieuwe doorgang onder de ringweg in de vorm van een passage. Hierdoor wordt de relatie tussen de beide buurtdelen, de westzijde van de A10 en de oostzijde inclusief de vooroorlogse stad aan de overzijde van de Westlandgracht, verbeterd. De nieuwe doorgang onder de A10 is het brandpunt van het centrumplan en de aanleiding om juist hier een vernieuwd en uitgebreid commercieel centrum te situeren. De twee hoge torens aan de A10 en een reeks van hoge schijven rondom de doorgang moeten zorgen voor een stedelijke woon, winkel en werkgebied. De aanleiding om juist hier twee hoogteaccenten te plaatsen, is de knik in de A10 West ter plaatse van het Delflandplein. Deze twee gebouwen vormen een entree van de stad. De torens aan weerszijden van de A10 zijn zodanig geplaatst dat ze goed in het zicht staan over de A10 rijdend vanuit het zuiden, als vanaf de Coentunnel. De twee hoge torens langs de A10 steken als bakens boven alles uit en markeren de plek van het nieuwe Delflandplein. In de hoofdstukken hierna wordt beschreven op welke manier deze torens effect hebben op het stadslandschap van Amsterdam.



## 2. Context van hoogbouw

Bij het bepalen van de invloed van hoogbouw is een analyse van de huidige ruimtelijke structuur van hoogbouw een belangrijk startpunt. De huidige context is voor het overgrote deel het resultaat van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) en het gedachtegoed van het 'Nieuwe Bouwen'.

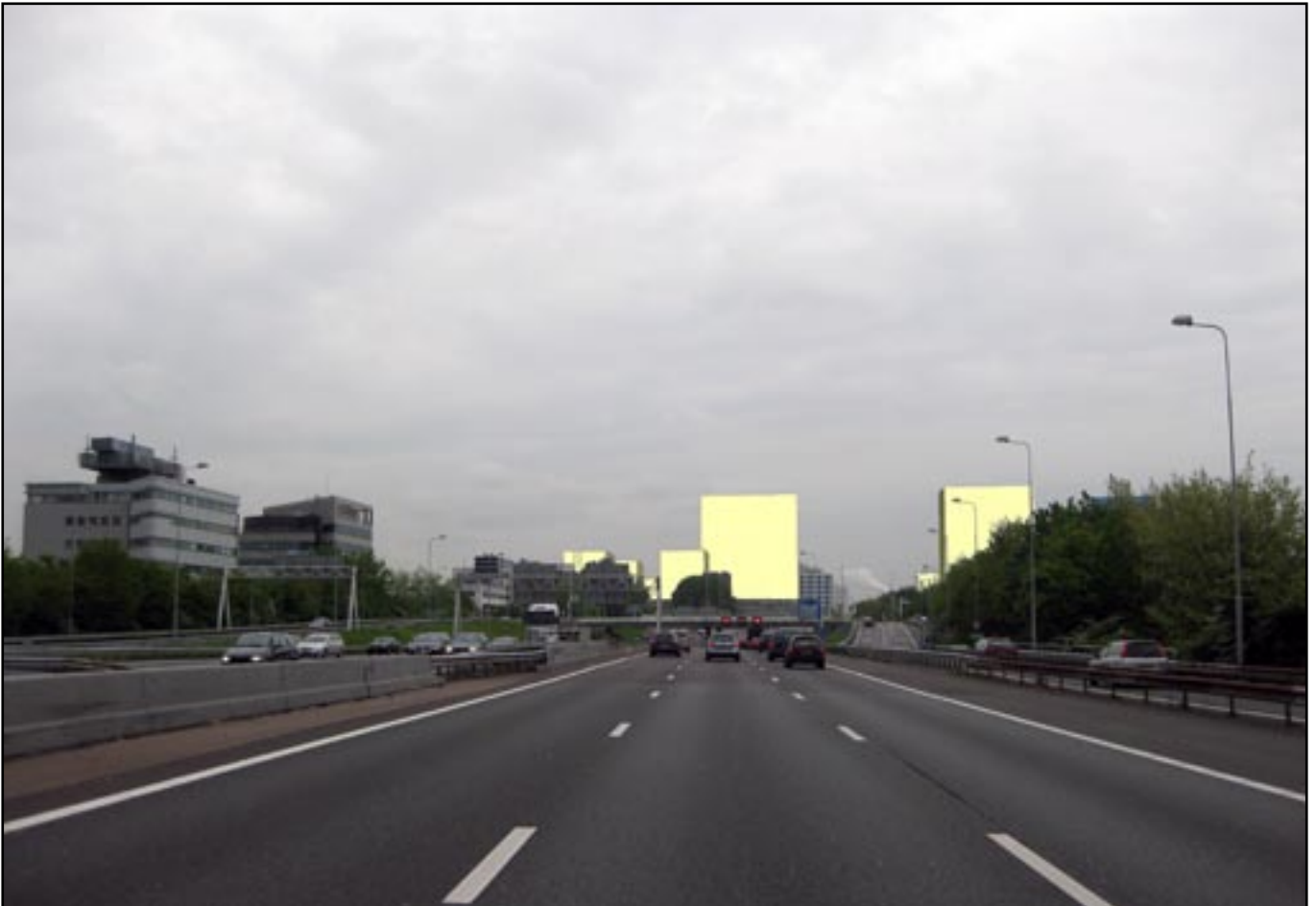
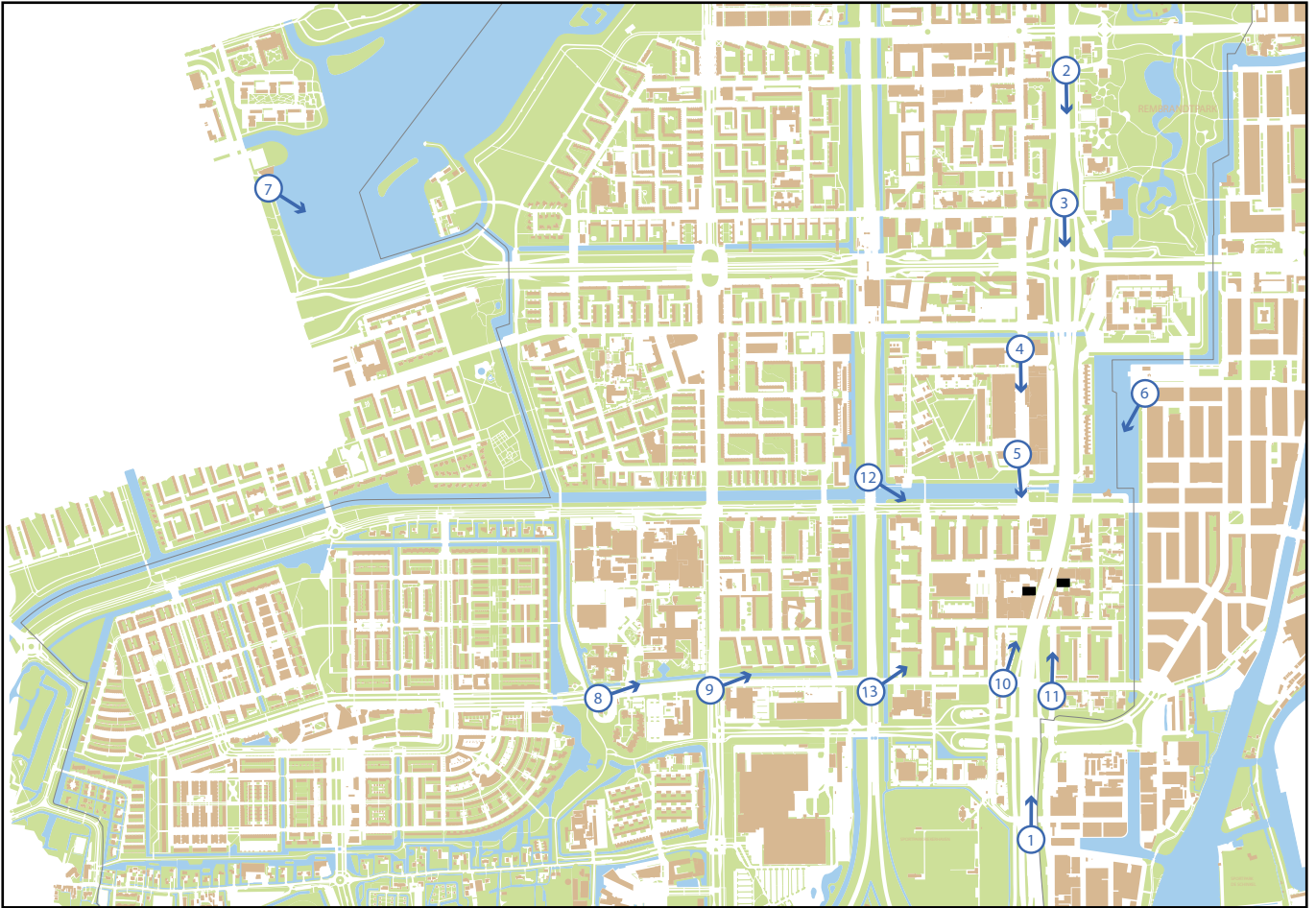
Het AUP stamt uit 1929 en was de basis voor de stadsuitbreiding van de westelijke tuinsteden vanaf de jaren '40. In dit plan is hoogbouw ingezet als repeterende bouwvolumes langs de Einsteinweg (huidige A10), het Surinameplein en de Lelylaan. Ter hoogte van de Lelylaan verspringt de reeks langs de Einsteinweg van zijde. Het AUP gaat uit van een asymmetrisch profiel, waarbij hoogbouw alleen aan één zijde van infrastructuur is geplaatst. Ze begeleiden lange lijnen en symboliseren snelheid en vooruitgang.

De uitvoering van het AUP is gedaan in de tijd van het Nieuwe Bouwen. Daarbij zijn de repeterende hoogbouw volumes voor een belangrijk deel op die locaties gebouwd, zoals de bedoeling is geweest van het AUP. Het gaat om de Rembrandttorens, Berghoef-ensemble en de torens van het WorldFashionCentre. Langs de westelijke ringweg A10 zijn vooral torens gebouwd aan één zijde langs de weg. Bij de Lelylaan verspringen de torens van zijde. De torens die ook wel bekend staan als Queenstowers, kunnen gezien worden als een voortzetting van de reeks. Daarnaast zijn er torens gebouwd ten oosten van de spoorbaan.

In de traditie van het Nieuwe Bouwen staan torens en schijven vrijwel niet solitair, maar maken zij deel uit van een ensemble of een reeks. Volgens de open bouwwijze staat de bebouwing los van elkaar in de open groene ruimte (open bouwblok, stroken, haken). Daardoor is de bebouwing gelijkwaardig aan de groene ruimte rondom. Binnen het ensemble of reeks is er altijd sprake van eenheid in ritme. Repeterende bouwmassa's staan op een vaste onderlinge afstand van elkaar. Een goed voorbeeld van een toren die deel uit maakt van een ensemble is de toren van het Berghoef complex. De Rembrandttorens maken deel uit van een reeks.

Daarnaast wordt in de traditie hoogbouw nauwelijks ingezet als solitair markant punt in een zichtlijn. In de westelijke tuinsteden staan echter wel een aantal gebouwen uit de naoorlogse periode, die een uitzondering vormen op deze traditie. In Osdorp staat het gebouw 'Akersteijn', met een haakvormig hoog deel (+/- 40 meter), pal in de zichtlijn van de Baden Powellweg. In Slotervaart staat de toren van het Berghoef ensemble in de zichtlijn van de Cornelis Lelylaan (komend vanaf Osdorp). Echter, het zicht op deze toren is nihil, vanwege de hoge bomen in het talud van de Lelylaan.

De geplande torens van het Delflandplein benadrukken de A10 op een ander manier dan de bestaande torens langs de A10 die zijn geplaatst volgens de uitgangspunten van het AUP en het Nieuwe Bouwen. De knik in de ringweg vormt de aanleiding om de torens hier te situeren en zij zijn beiden geplaatst in de noord- en zuid zichtlijn van de A10. Hiermee vormen zij een 'poort' tot de stad. Echter, het spaarzame gebruik van hoogbouw als markant punt in de traditie van het Nieuwe Bouwen rechtvaardigt niet direct deze 'poortwerking'. Het plaatsen van hoogbouw in de vorm van torens past echter goed bij de context van de A10, hoewel de plaatsing van torens aan beide zijden van de weg breekt met het asymmetrische hoogbouwprofiel van de A10.



1. A10 vanuit zuidrichting (A4)

### 3. Zichtlijnen

Naast de hoogbouw in zijn context is het belangrijk om te bepalen hoe hoogbouw wordt ervaren vanaf maaiveld en op afstand. Met behulp van computersimulatie zijn fotomontages gemaakt, waarbij de bouwmassa's zijn gemonteerd in de huidige situatie. In dit hoofdstuk is beschreven in hoeverre de hoogbouw beeldbepalend of zelfs dominant is. De standpunten van de fotomontages zijn zodanig gekozen dat zij representatief zijn voor zichtlijnen vanaf hoofdroutes, woonstraten en op afstand. Het gaat om de volgende standpunten: vanaf de A10 komend vanaf noord- en zuidrichting (1, 2 en 3), Koningin Wilhemina-plein (4), Delflandlaan (5), Westlandgracht (6), Sloterplas (7), Louwesweg (8), Johan Huizingalaan (9), Vlaardingenlaan (10), Naaldwijkstraat (11), Station IJlylaan (12), metrostation Heemstedestraat (13) en metrostation Henk Sneevlietweg (14).

- 1 Vanaf dit gezichtspunt zijn beide torens duidelijk te zien. Door hun hoogte onderscheiden de torens zich van de bebouwing in het omliggende gebied en langs de ringweg A10, maar de samenhang hiermee blijft sterk. Duidelijk is dat de torens vanaf deze positie op de A10 sterk beeldbepalend zijn en de plek van het Delflandplein markeren. Door de brede footprint van de torens, hebben zij eerder een ruimtelijke uitstraling van hoge schijf dan toren.
- 2/3 Komend vanaf de Coentunnel staat de oostelijke toren prominent in de zichtas en rijrichting van de A10, zoals dit volgens het stedenbouwkundig plan bedoeld is. De toren is niet dominant, maar duidelijk is dat vanaf deze positie op de A10 de toren sterk beeldbepalend zijn en de plek van het Delflandplein markeren.



2. A10 vanuit noordrichting (Coentunnel)



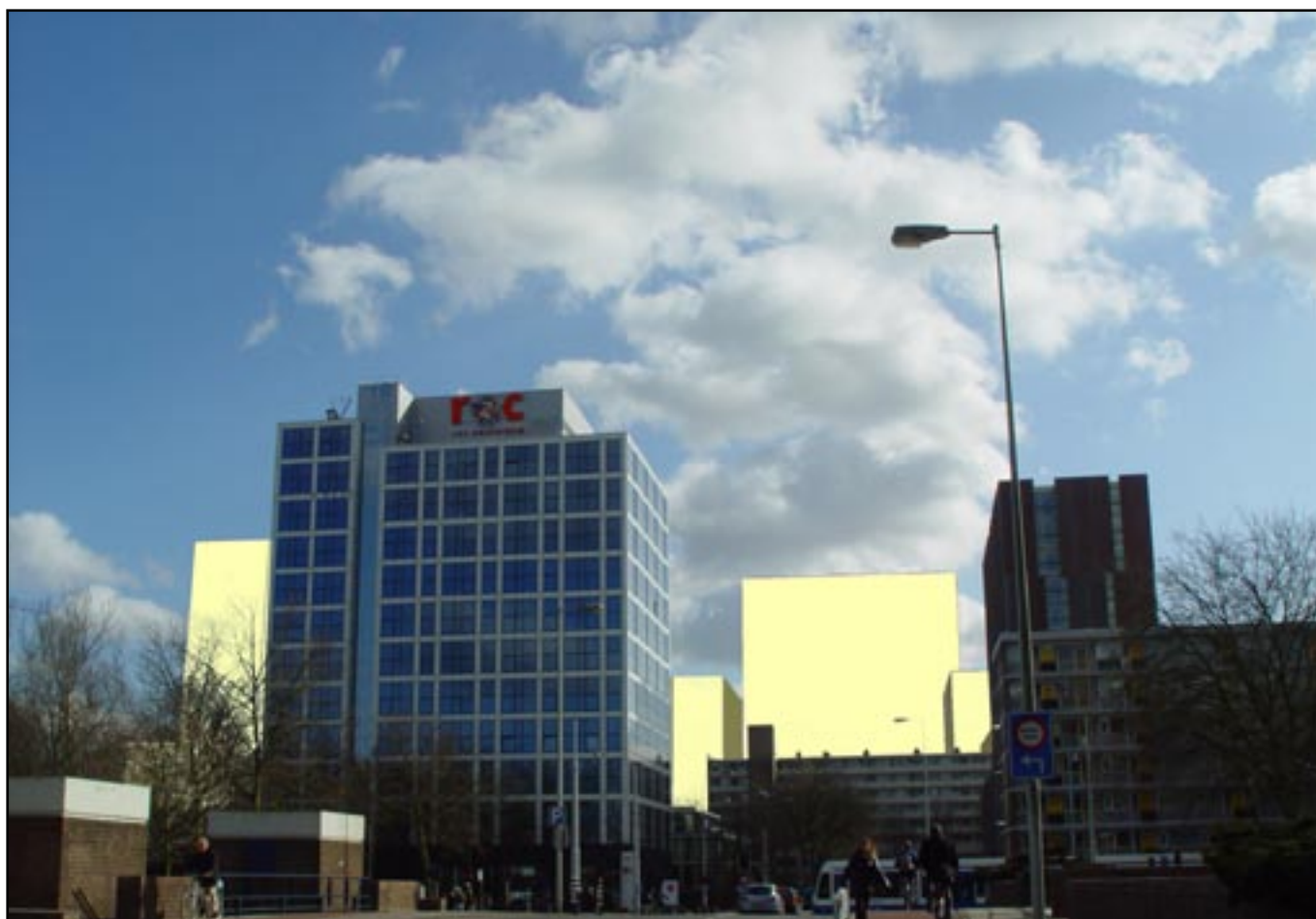
3. A10 vanuit noordrichting (Coentunnel)



4. Koningin Wilhelminaplein



- 4 Ook in deze simulatie wordt de ruimtelijke uitstraling van hoge schijf duidelijk. Vanaf dit punt staat de westelijke toren pal in de zichtas en rijrichting van de Delflandlaan en Koning Wilhelminaplein. De bouwmassa schermt het doorzicht af en vormt in het beeld een geheel met de bouwmassa's aan weerszijde van straat. Daardoor heeft de toren geen functie meer als landmark.
- 5 Ook vanaf dit gezichtspunt staat de westelijke toren in de zichtas en rijrichting van de weg. De bouwmassa's krijgen hier samenhang met het ROC-gebouw en de nieuwbouw, waardoor hier het beeld niet direct wordt verstoord.



5. Delflandlaan



6. *Westlandgracht*



7. *Sloterpas*

- 6 Door het contrast met het open water, zijn de torens vanaf dit punt sterk beeldbepalend. De nieuwe bouwmassa's vormen een herkenbaar ensemble met de bestaande hoge bebouwing.
- 7 Vanaf de Sloterplas zijn de torens niet zichtbaar.
- 8 Vanaf de Louwesweg is de westelijke toren alleen zichtbaar als de bomen geen blad dragen. Van dominantie is daarom geen sprake.



8. Louwesweg



9. *Johan Huizingalaan*



10. *Vlaardingenlaan*

- 9 Vanaf de Johan Huizingalaan is de westelijke toren net aan boven de bestaande bebouwing te zien te zien. Van dominantie is dus geen sprake
- 10 Vanaf deze positie zijn de torens duidelijk zichtbaar en dominant. De bouwmassa's zijn echter alleen zichtbaar wanneer de bomen geen blad dragen. Vanzelfsprekend is de hoogbouw van dichtbij meer bepalend. Daarbij is de impact niet groot, aangezien de torens bewegend over de Vlaardingenlaan niet langer dan een moment in het oog springen.
- 11 Vanaf deze positie zijn de torens duidelijk zichtbaar en dominant in het straatbeeld van de Naaldwijkstraat. Van dichtbij is de hoogbouw vanzelfsprekend meer bepalend. De westelijke toren is minder goed te zien wanneer de bomen hun blad dragen.



11. Naaldwijkstraat



12. *Metrostation Heemstedestraat*



13. *Metrostation Henk Sneevlietweg*

- 12** Vanaf het metrostation Heemstedestraat zijn de torens zichtbaar boven de bomen en de middelhoogbouw. Van dominantie is geen sprake.
- 13** Vanaf het metrostation Henk Sneevlietweg zijn de torens goed zichtbaar. De gebouwen steken duidelijk boven de huidige middelhoogbouw uit. De torens zijn beeldbepalend en markeren de plek van het Delflandplein.





## 4. Conclusie

De torens in het voorliggend plan zijn vanuit dertien plekken beschouwd. Vanuit de meeste onderzochte gezichtspunten zijn de geplande torens in diverse mate zichtbaar. De torens zijn daardoor beeldbepalend in het stedelijk landschap. De torens vergroten de herkenbaarheid van het hart Delflandplein. Amsterdam heeft met de torens een nieuw oriëntatiepunt gekregen.

Rijdend op de A10 komend vanuit het zuiden hebben de torens gesitueerd aan de beide zijden van de A10 de functie als poort tot Amsterdam en het stadsdeel voor autorijders. En aangezien de torens pal in de rijrichting en zichtlijnen van de A10 zijn geplaatst, markeren zij de plek van het Delflandplein vanaf deze hoofdverkeersroute.

Echter het plaatsen van de torens aan beide zijden van de ringweg breekt met het asymmetrische profiel van de A10 en daarmee met het gedachtegoed van het AUP en het Nieuwe Bouwen. Met het situeren van de torens rondom de knik van de A10 hebben ze een markerende ruimtelijke functie zoals in het voorliggend ontwerp is bedoeld.

Vanaf de ringweg hebben de torens eerder de uitstraling van hoge schijven dan torens. Daarnaast blokkeert de westelijke toren de lange zichtlijn vanuit het noorden / vanuit het Koningin Wilhelminaplein. Dit komt vooral door de vrij grote footprint (30 x 42 meter) van de torens. Bij slankere torens (bijvoorbeeld 25 meter breed) wordt dit effect minder. Niet verrassend zijn de torens dichtbij dominantanter dan verderaf beschouwd.