



Gemeente Amsterdam

Hoogbouw in Amsterdam





Gemeente Amsterdam

Hoogbouw in Amsterdam



Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding	6
Hoofdstuk 1	
Visie en beleid	8
Hoogbouw en de waardering in historisch perspectief	8
Wat is hoogbouw?	13
De grote bewegingen	14
Hoofdstuk 2	
Instrumentarium	24
Gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd	26
Gebieden waar hoogbouw terughoudend wordt toegepast	28
Procedure	32
De Hoogbouweffectrapportage (HER)	33
Hoofdstuk 3	
Gebieden van bijzondere cultuurhistorische waarden	40
De context van hoogbouw:	
10 ruimtelijke systemen	40
Gebieden van bijzondere waarden	41
Typering van de stedenbouwkundige systemen	43
Hoofdstuk 4	
Hoe landt de hoogbouw in de stad?	58
Tot slot	67
Conclusie en aanbevelingen	67
Colofon	70

Voorwoord

In 2040 tekent zich een silhouet af van een dicht bebouwde metropool Amsterdam, omringd door een open en waterrijk landschap. Rond belangrijke knooppunten van regionaal en stedelijk verkeer zijn clusters hoge gebouwen te vinden. Vanuit het landschap dat via groene scheggen diep in de stad kan doordringen markeert hoogbouw belangrijke plekken in de stad en zorgt zij voor herkenning van de verschillende gebieden. In de binnenstad brengen de kerktorens als vanouds accenten aan in het stadslandschap; de echt hoge gebouwen houden gepast afstand van de binnenstad met haar eeuwenoude, kleinschalige stadsstructuur. Langs het IJ markeren enkele hoge gebouwen de waterpleinen in een doorlopende stroom van deze eeuwenoude waterloop. Hoogbouw is zorgvuldig geplaatst, solitair of in clusters, zodat een prachtig silhouet is ontstaan voor wie de stad vanuit het ommeland nadert of vanuit een willekeurige plek binnen de stadsgrenzen waarneemt.

Met dit silhouet voor ogen is de hoogbouwvisie als onderdeel van de structuurvisie 2040 opgesteld. De structuurvisie gaat uit van verdichten van het binnenstedelijk gebied en het open houden van het metropolitane landschap. Hoogbouw kan een belangrijk middel zijn bij de verdichting van de stad. De hoogbouwvisie is erop gericht om rekenschap te geven van de cultuurhistorische kenmerken van de binnenstad en de gebieden daarbuiten, waardoor hoogbouw een bijdrage kan leveren aan de kwaliteit van het stadssilhouet. Als een nadere uitwerking van deze hoogbouwvisie omvat dit boekje een uitvoerige versie van de hoogbouwvisie en aanvullende informatie over de inpassing van hoogbouw in het stadslandschap. De gemeente Amsterdam hoopt zo een compacte, heldere handreiking te bieden voor wie hoogbouwinitiatieven ontplooit of een beleid wil ontwikkelen voor het eigen stadsdeel.

Maarten van Poelgeest
Wethouder Ruimtelijke Ordening

Carolien Gehrels
Wethouder Monumenten

Inleiding

In de structuurvisie Amsterdam 2040 wordt, onder andere, het beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van hoogbouw op hoofdlijnen beschreven. B&W gaf Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) en de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) opdracht om gezamenlijk een nota over hoogbouw op te stellen waarin het beleid uit de structuurvisie ten aanzien van hoogbouw apart wordt toegelicht en aangevuld met adviezen voor de inpassing van hoogbouw in de stad.

In de nota vindt u het toetsingskader uit de structuurvisie voor hoogbouw. Uit dat toetsingskader kunt u afleiden wanneer, voor een hoogbouwplan, advies van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Bureau Monumenten en Archeologie nodig is. Zolang een hoogbouwplan niet afwijkt van het toetsingskader uit de structuurvisie is geen advies nodig. Alleen wanneer van het toetsingskader wordt afgeweken dient door het betreffende stadsdeel een onderdeel van de HoogbouwEffectrapportage (HER), de zgn. landschappelijke inpassing, te worden opgesteld. In de nota wordt een overzicht gegeven voor welke gevallen dat geldt. Op basis van de rapportage over de landschappelijke inpassing zullen de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) het hoogbouwinitiatief toetsen en advies uitbrengen aan B&W. Mocht DRO/BMA hierop negatief adviseren, dan is B&W bevoegd om het betreffende Stadsdeel te verzoeken het bestemmingsplan of projectbesluit waarin het hoogbouwinitiatief is opgenomen conform het advies aan te passen. In deel 3 Instrumentarium van de structuurvisie Amsterdam 2040 wordt deze procedure beschreven.

De wijze waarop hoogbouw in het stadslandschap van Amsterdam ervaren wordt, heeft alles te maken met de locatie en met het karakter van de omliggende bebouwing. Bij het ontwikkelen van een initiatief tot hoogbouw, komt het er dus op aan goed rekening te houden met de impact die dit kan hebben op de directe omgeving en het silhouet van de stad als geheel. Hoogbouw langs de Ringweg in Noord zal het landschap tot in de wijde omgeving beïnvloeden, terwijl diezelfde hoogbouw op de Zuidas onderdeel wordt van een al bestaand hoogbouwsilhouet.

De opzet van de hoogbouwnota is als volgt. Na een historische schets van de ontwikkeling van hoogbouw in Amsterdam, volgt de integrale visie op hoogbouw zoals deze is opgenomen in de structuurvisie. Daarop aansluitend wordt het instrumentarium beschreven waarmee bouwinitiatieven worden beoordeeld die hoger gaan dan wat voor het betreffende gebied is aangegeven. In het derde hoofdstuk volgt een typering van de belangrijkste stedenbouwkundige systemen met extra nadruk op de 'gebieden met bijzondere cultuurhistorische waarden' die zijn aangemerkt als (potentieel) beschermd stadsgezicht. Hierin wordt ook uiteengezet welke gevolgen de status van beschermd stadsgezicht heeft voor de vormgeving van hoogbouw. Tot slot gaat dit document kort in op de wisselwerking tussen hoogbouw en de directe omgeving op maaiveldniveau.

Visie en nota kunnen zo bijdragen aan een hoog kwaliteitsniveau van nieuwe ontwikkelingen, die passen bij de allure en het imago van Amsterdam. DRO en BMA gebruiken de visie en de aanvullende informatie als uitgangspunten voor het gezamenlijk advies dat zij opstellen bij hoogbouwinitiatieven die een Hoogbouw Effectrapportage (HER) behoeven. De nota is verder behulpzaam bij de opstelling van bestemmingsplannen. Uiteindelijk zijn het de stadsdelen die de maximale bouwhoogten vastleggen in hun bestemmingsplannen of in een specifiek op het stadsdeel toegesneden eigen hoogbouwbeleid.

Hoofdstuk 1

Visie en beleid

Hoogbouw en de waardering in historisch perspectief

De geschiedenis van de stadsontwikkeling van Amsterdam wordt gekenmerkt door een vrij horizontaal hoogtelandschap, doorprikt met accenten. In de 16de en 17de eeuw waren dit de kerktorens, molens op de bolwerken, stadspoorten en met een nieuwe bovenbouw bekroonde middeleeuwse vestingtorens. Die bovenbouw van kerk- en voormalige verdedigingstorens is over het algemeen bescheiden van volume, luchtig en frivol, met kleurige details, carillons of uurwerken. De overige bebouwing was gemiddeld tussen de zes en twaalf meter hoog. Voor 1850 symboliseerden de torens het belang van de religie, de economie (in het geval van de beurs) en de aanwezigheid van een publiek bestuur in de stad (het stadhuis en de torens op de stadspoorten). De rijke versiering van de torens was daar een bevestiging van. Het ging hierbij eerder om symbolische accenten in het stadsbeeld. Ze zijn ook niet in een zichtlijn geplaatst, maar liggen binnen rooilijnen van blokken.

▼ In de 16de en 17de eeuw waren de kerktorens de hoogbouw accenten van de stad.



In de 19e eeuw vindt in de binnenstad schaalvergroting plaats met naast de bouw van kerken als de Posthoorn en de Krijtberg, omvangrijke, hoge kantoorgebouwen en warenhuizen zoals de Bijenkorf. De bouwhoogte blijft overwegend beperkt tot ongeveer 20 meter, met uitzondering van de Nederlandse Handels Maatschappij (nu: gebouw De Bazel) die 32 meter hoog is. Met de pakhuizen langs het IJ deed een bouwhoogte rond 30 meter haar



◀ 'De Bazel'



◀ Nieuwezijds
Voorburgwal

intrede. In dezelfde periode gingen ook havenkranen en schoorsteenpijpen meespelen in de skyline. Veel van deze historische, industriële hoge accenten zijn inmiddels weer verdwenen, net als de meeste molens. In de haven- en industriegebieden zoals die langs het IJ, zijn er nieuwe hoge gebouwen en objecten voor in de plaats gekomen die vaak van een nog grotere schaal zijn, zoals de energiecentrale, kranen van containerterminals en windmolens.

De uitvinding van de lift leidt in Amsterdam aanvankelijk niet tot een algemene toepassing van hoge woon- en kantoorgebouwen. De 40 (!) meter hoge 'Wolkenkrabber' uit 1931 in het Plan Zuid van Berlage is het eerste hoogte accent zonder publieke functie. Het werd zo gebouwd vanuit puur esthetische overwegingen, als eindpunt van de zichtlijn vanaf de Amstel. Aan de bouw ervan ging een heftige discussie vooraf over de vraag of je mensen wel kon huisvesten in een hoog gebouw. De roep om hoogbouw werd voor de oorlog vooral gepropageerd door voorstanders van het Nieuw Bouwen, in navolging van architecten als Le Corbusier en Ludwig Hilbersheimer. Zij zagen het als symbolen van een nieuwe tijd en het middel bij uitstek om velen een uitzicht te bieden op een weidse groene omgeving.

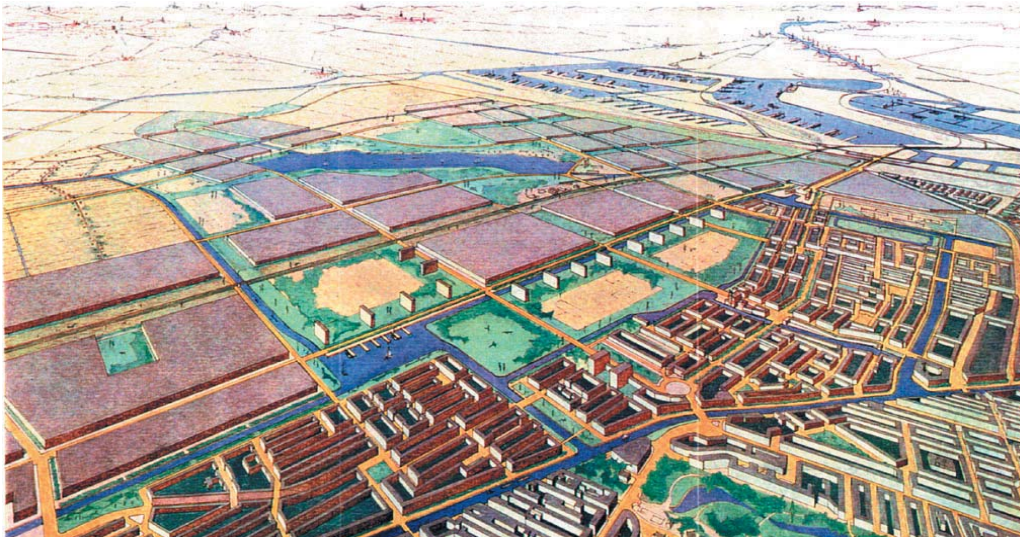
▼ Wolkenkrabber
van J. F. Staal



Het idee van dergelijke hoogbouw is van het begin af aan ook gelieerd aan de aanleg van een omvangrijk net van infrastructuur dat eveneens gezien werd als randvoorwaarde voor de modernisering van de stad. In de praktijk bleek hoogbouw echter te duur en werden hoge gebouwen alleen neergezet op stedenbouwkundig markante plaatsen voor burgers met een ruime beurs.

Ook de opstellers van het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 gingen uit van een 'vlakke stad in een vlak landschap', zij het dat de vlakheid op een aantal plaatsen wordt verlevendigd door hoge woongebouwen. De betekenis van hoogbouw ligt nu niet alleen meer in het markeren van een publiek-maatschappelijke functie. De toepassing van hoogbouw voor woon- en kantoorflats gebeurt opnieuw ook om esthetische redenen. Zo worden hoge gebouwen geplaatst om straten vorm te geven die vanuit de auto of anderszins met grote snelheid worden beleefd. Deze strategie wordt tot in de jaren zeventig voortgezet. Goedkopere hoogbouw werd in de jaren zestig mogelijk door seriematige constructie en een lichte constructie voor trappenhuis en galerijen. De hoogbouw in de wijken van direct na de oorlog als de Westelijke Tuinsteden en Buitenveldert is onderdeel van de ruimtelijke, stedenbouwkundige compositie. De bouwhoogten tot circa 70 meter komen nog overeen met die van de 17e eeuwse torens. Het bouwvolume is echter van een geheel andere orde.

▼ Vogelvlucht uit
het AUP 1935



Door de negatieve associatie met de Bijlmer, is hoogbouw in de jaren zeventig, begin jaren tachtig taboe. Een tegenbeweging waarin het streven naar kleinschaligheid de boventoon voerde, beheerste het architectuurdebat van de jaren zeventig en tachtig van de 20ste eeuw. Echter, met de compacte stad- gedachte uit het begin van de jaren negentig wordt hoogbouw opnieuw geïntroduceerd. Door de stad te verdichten wordt ernaar gestreefd dat mensen zolang mogelijk in de stad gevestigd blijven.

Dit in tegenstelling tot het tot dan toe, decennialang gevoerde beleid waarbij de vestiging in groeikernen buiten de gemeente werd gestimuleerd. Hoogbouw werd echter ook beschouwd als symbool van een nieuw soort stedelijkheid. Veel bedrijven, die zich in Zuidoost of bij station Sloterdijk vestigden en langs de A10 gebruikten hoogbouw als 'corporate image' voor de manifestatie van hun aanwezigheid.

De bouwhoogtes nemen eind jaren negentig toe, voornamelijk die van kantoren rond de knooppunten van openbaar vervoer.

De Rembrandttoren bij station Amstel met 135 meter is de hoogste.

► RAI congres-
centrum

Overigens wordt het leeuwendeel van het compacte-stad-beleid gerealiseerd in bebouwingstypologieën die de 'pakhuishoogte' niet overstijgen.

De hoogtemaat van rond de 30 meter is geen uitzondering meer. Dit is evident bij de waterfrontontwikkeling langs het IJ. In de laatste twee decennia van de 20ste eeuw groeit ook het aantal zeer grote gebouwen, zoals het RAI congrescentrum, het ziekenhuis AMC, en het Arena-stadion, de laatste met een hoogte van 85 meter. Zowel in schaal als in hoogte beïnvloeden ze in belangrijke mate de skyline van Amsterdam.

▼ Zicht op de
Amstel met op
de achtergrond
de Omval



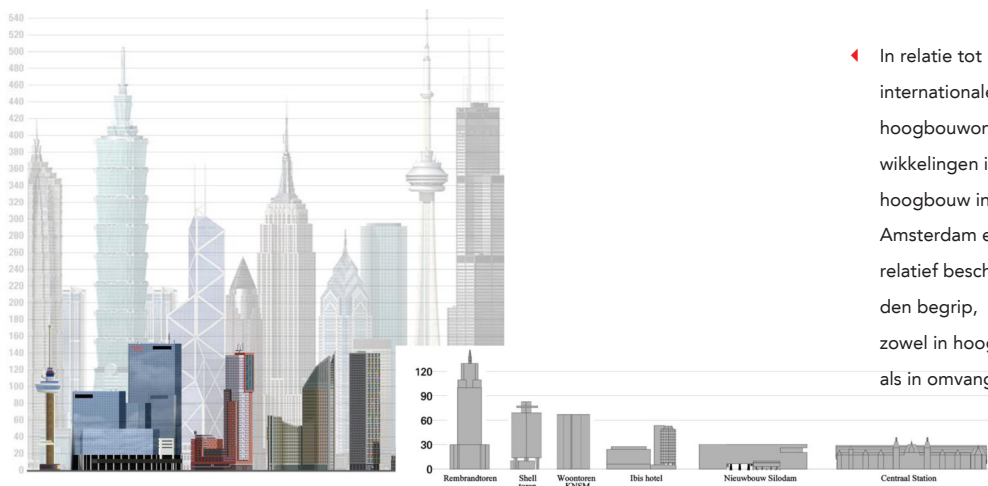
Wat is hoogbouw?

De gemiddelde bouwhoogte in Amsterdam is 30 meter. Deze hoogte refereert aan de pakhuis hoogte aan het IJ en de bebouwing aan de Wibautstraat. Bij bebouwing hoger dan 30 meter treedt er een grootstedelijk effect op. In deze gevallen wil de centrale stad bepalen of een nieuwbouwplan acceptabel is.

Binnen het type torens hebben zich in Amsterdam drie gangbare categorieën ontwikkeld. De in aantal veruit grootste categorie verheft zich beperkt boven de pakhuishoogte (30 tot 60 meter). Hierbinnen vallen zowel de meeste historische hoogteaccenten, als lokale compositorische accenten. Zichtbaar vanuit omringende landschappen, maar dikwijls wegvallend in het straatperspectief.

De tweede categorie betreft torens van 60 tot 100 meter. Deze zijn gangbaar bij de belangrijkste knooppunten, maar hieronder valt ook een groot deel van de utilitaire objecten.

Tenslotte de categorie tot 150 meter hoogte. Dit is de maximale hoogte die voor een groot deel van de stad voortkomt uit de hoogtebeperking die het functioneren van de luchthaven oplegt. Daarbinnen blijkt de 135 meter hoge Rembrandttoren door vele Amsterdammers geaccepteerd te zijn als een passend hoogteaccent binnen het stadssilhouet.



De grote bewegingen

In de structuurvisie worden de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen voor de kernstad van de metropoolregio Amsterdam langs vier grote bewe-

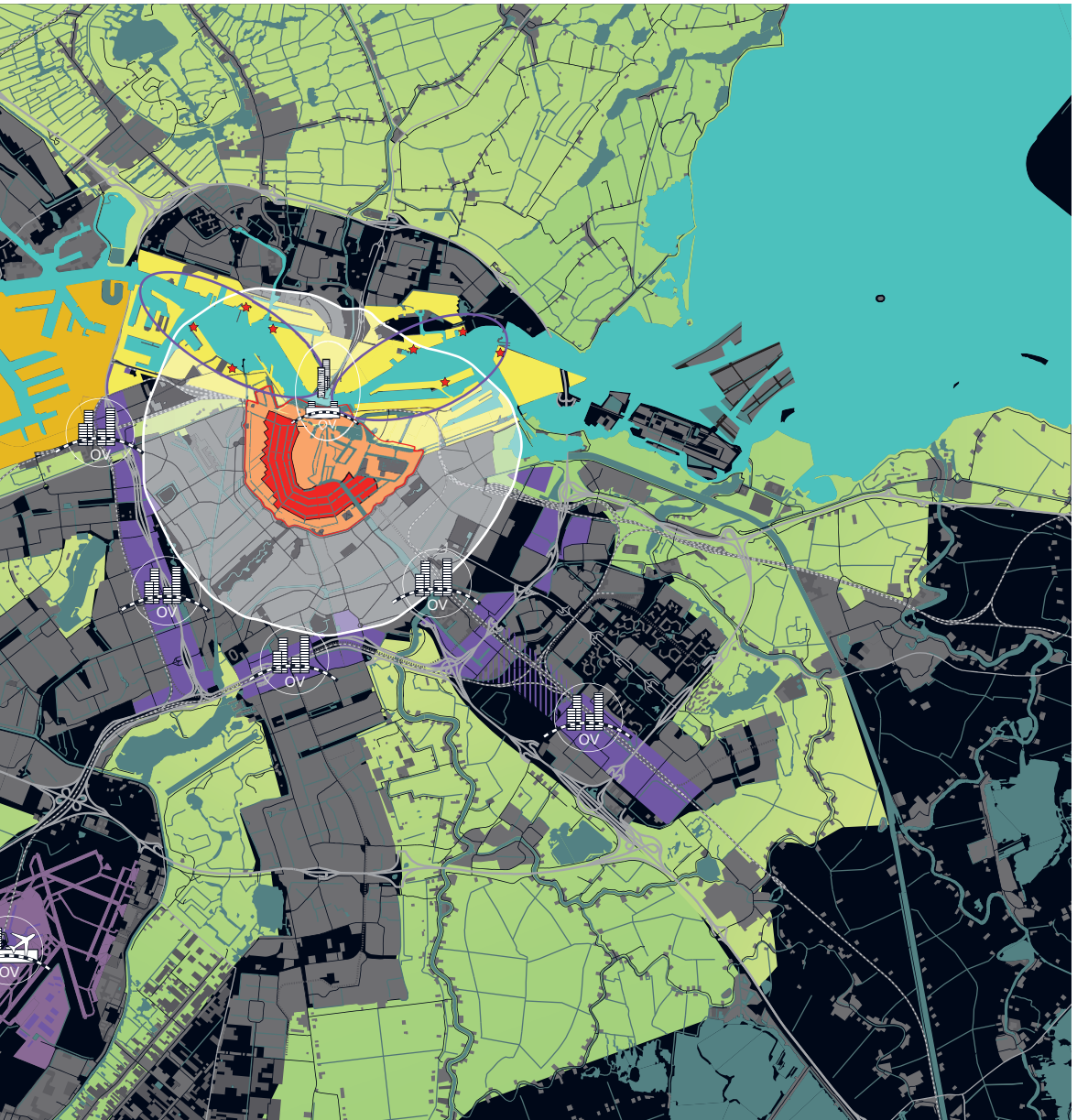
Legenda

Hoogbouw - Visie

-  Unesco gebied binnenstad Amsterdam
-  2km zone rondom Unesco gebied
-  zone langs infrastructuurbundel
-  zone langs infrastructuurbundel, buiten gem Amsterdam
-  binnen-IJ
-  hoogteaaccenten aan het IJ
-  OV knooppunt CS
-  OV knooppunt
-  OV knooppunt Schiphol
-  haven
-  scheggen van Amsterdam



gingen in beeld gebracht: de uitrol van het centrumgebied, het waterfront, de zuidflank en het metropolitane landschap. De visie op hoogbouw wordt verder toegelicht langs deze vier bewegingen.



Hoogbouw en uitrol centrumgebied

De middeleeuwse en 17e eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het DNA van de stad, gekenmerkt door de middeleeuwse stadsstructuur met daarom heen de grachtengordel en de Jordaan (sinds 1999 heeft dit gebied de status van beschermd stadsgezicht. Sinds 2010 is de grachtengordel opgenomen in de werelderfgoedlijst van UNESCO). Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het gebied binnen de Singelgrachtzone. Rondom het Singelgrachtgebied is op de kaart om die reden een zone van 2 kilometer opgenomen. Uitgangspunt voor deze zone is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel vergroeid is geraakt, dit niet door nieuwe bebouwing- afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast (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 Ring A10. Langs de A10 is de economische waarde zo hoog dat zich in de loop der tijd een zone van bebouwing tot 60 meter heeft ontwikkeld, met hogere accenten rond enkele knooppunten. Zuidas en Teleport zijn de meest zichtbare. Deze bebouwing ervaar je vanaf de A10 en in de directe omgeving. In het straatbeeld van het centrumgebied valt deze hoogtemaat door de afstand weg in het silhouet. Deze maat heeft geen impact op de beleving vanuit het centrum, maar is wel van grote economische waarde. Daarom 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.

► Centrumgebied
Amsterdam





▲ Structuurvisie Amsterdam 2040, hoogbouw en uitrol centrumgebied

Hoogbouw en het metropolitane landschap

Juist vanuit de open scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren. Dat is niet erg, integendeel, dat 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, terwijl men zich voortbeweegt. Daarom is het belangrijk diepte te bewaren in het stedelijke hoogtelandschap. Bouwhoogten direct grenzend aan het landschap zouden zich dus tot 30 meter hoogte moeten beperken, met hoogbouw tot 60 meter als accenten, liefst in de tweede linie. Delen van de zuidflank kunnen een uitzondering hierop vormen. De knooppunten met hun grotere hoogte bieden een derde dieptelaag.

Met de visie op hoogbouw volgens de beschreven vier bewegingen worden de koppen van sommige scheggen door hoogbouw geaccentueerd, daar waar stad en scheg elkaar treffen: Amstel, Zuidas, Brettenzone, Zeeburgereiland. Met de rand wordt bedoeld: het deel van de scheg dat direct grenst aan de scheg en buiten de Hoofdgroenstructuur ligt. Met de kop van de scheg wordt bedoeld: het deel van de scheg dat het verst de stad in reikt, grenst aan de bebouwde stad en onderdeel is van de Hoofdgroenstructuur. Hoewel hoogbouw in de groene scheggen natuurlijk uit den boze is, is het denkbaar op de koppen van scheggen zonder knooppunt accentuering door hoogbouw in te zetten. Nadrukkelijk dient het hier te gaan om zorgvuldig ingepaste accenten.

▼ Zicht op hoog-
bouw vanuit
Amstelscheg





▲ Structuurvisie Amsterdam 2040, hoogbouw en het metroplaine landschap.

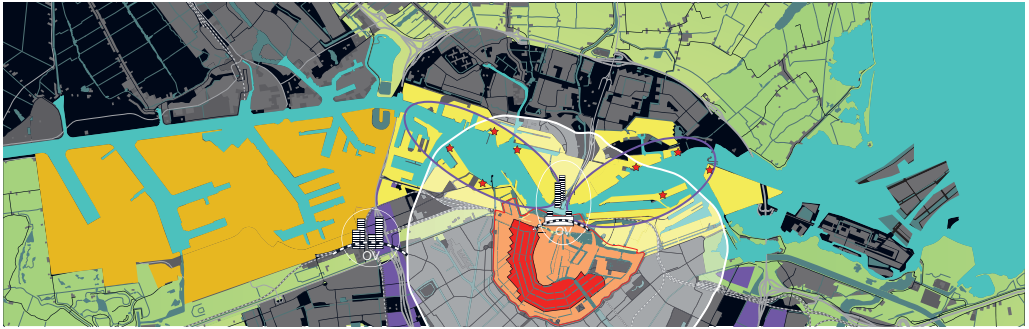
Hoogbouw langs het IJ

Door de aanleg van treinsporen, Centraal Station, en nieuwe eilanden is het 17e eeuwse open havenfront in de 19e eeuw ingrijpend veranderd. De historische stad werd door nieuwe werk- en transportgebieden afgesloten van het IJ. Anderzijds is dit voor de historische stad wellicht de redding van verpaupering gebleken. Havenkranen zijn gekomen en weer gegaan. Enkele hoogbouwaccenten zijn gebleven, zoals de circa 75 meter hoge toren op Overhoeks van Arthur Staal (ontwerp 1966). Pal tegenover het Centraal Station markeert deze toren het smalste punt van het IJ. De ingezette herontwikkeling van de IJoevers beoogt de stad weer voorkanten aan het IJ te geven en brengt centrumstedelijke kwaliteiten aan weerszijden van het IJ-waterfront.

Het moderne werklandschap is ondertussen in westelijke richting langs het Noordzeekanaal verschoven. Door de schaal van de energiecentrale, terminalkranen, oliedrums en windmolens wordt het havenlandschap 'ervaren' vanuit de omgeving, en maakt het visueel deel uit van de stad. Nieuwe utilitaire hoogteobjecten of zeer grote gebouwen (kanjers) zullen dit beeld alleen maar verder versterken.

Bij de herontwikkeling van de vrijgekomen zuidelijke IJoevers is gezocht de stad weer een voorkant aan het IJ te geven. Daarbij is aangesloten bij de maat van pakhuizen, met hier en daar hoogbouwaccenten. Deze accenten dienen twee doelen: het vormgeven van de ruimte van het IJ en het scheppen van ruimtelijke relaties met de stad landinwaarts. Sommige toevoegingen van hoge gebouwen verrijken het stadsbeeld en andere niet.

Dit beleid wordt voortgezet op de Noordelijke IJoevers. De torenstrip van Overhoeks, met een hoogte tot 120 meter, markeert de kaap in het IJ, de toren van Staal bij de accentuering van het smalste punt in het IJ. Tegelijk is de strip niet zichtbaar vanuit de westelijke grachtengordel. Overige hoogbouw aan de Noordelijke IJoevers, tot 60 meter hoog, vindt niet direct aan de oever plaats, maar in de tweede linie, langs het tracé van het Van Hasseltkanaal. Op beide uiteinden van dat kanaal is het IJ juist op haar breedst. Bovendien zijn dit kruispunten in het netwerk van vaarwegen: de één op de overgang met het Noordzeekanaal, de ander op de overgang met het IJmeer. Net als bij Overhoeks is de inzet deze landschappelijke kenmerken met hoogbouw boven 60 meter te accentueren.



▲ Structuurvisie Amsterdam 2040, hoogbouw langs het waterfront.

Hier gebeurt dat niet door concentratie, maar juist door plaatsing van individuele torens die aan weerszijden van het IJ de ruimte vangen. De impact op de binnenstad is vergelijkbaar met die van de Rembrandttoren op circa twee kilometer afstand en daarmee perspectivisch wegvallend. In het Buiten-IJ wordt het waterfront gevormd door de wijk IJburg aan het open water, tegenover de groene kust van Waterland. Hier wordt ingezet op een compact stedelijk milieu in de weidsheid van het landschap, zonder nadrukkelijke hoogteaccenten, zeer grote gebouwen (kanjers) of utilitaire objecten (windmolens). De beëindiging van IJburg aan de oostzijde krijgt vooral een natuurlijk karakter; geen stenen front aan het water, maar een landschap-pelijke overgang tussen stad en IJmeer.

▼ Impressie
bebouwing
Overhoeks



Hoogbouw op de Zuidflank

De zuidflank van Amsterdam is een zone met grote dynamiek en ontwikkeldruk, veroorzaakt door de spilpositie in het netwerk van metropolitane verbindingen. Een aantal belangrijke knooppunten is zowel door hoogbouw als door enkele zeer grote gebouwen (kanjers) zeer herkenbaar: Schiphol, Zuidas, station Amstel, station Bijlmer ArenA. Bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter is bij elk van deze knooppunten aan de orde. De Zuidas neemt een bijzondere positie in door de omvang van hoogbouw, waardoor zich een heuse skyline aan het ontwikkelen is.

Wat rond de A10 geldt, geldt in versterkte mate voor de zuidflank langs A4, A10 en A2: de hoge druk kan zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, en bij belangrijke knooppunten zelfs nog hoger. In de aangegeven zone kan daarmee een gedifferentieerd hoogbouwmilieu ontstaan. De hoge 'kanjerdichtheid' in deze zone versterkt dit beeld, maar laat niet veel nieuwe zeer brede gebouwen toe. Het spreekt voor zich dat in de strook tussen de A4 en de Sloterweg, ter plaatse van de Hoofdgroenstructuur, geen hoogbouw wordt beoogd.



▲ Structuurvisie Amsterdam 2040, hoogbouw op de Zuidflank.

▼ Zuidflank



Hoofdstuk 2

Instrumentarium

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.

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte in Amsterdam. Het brengt een forse toename van het aantal woningen en bijbehorende voorzieningen met zich mee, intensiever gebruik van de werkgebieden en een grotere mix van wonen en werken. Het noodzaakt tot extra investeringen in de openbare ruimte, en tot efficiënter omgaan met energie en vervoer.

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.

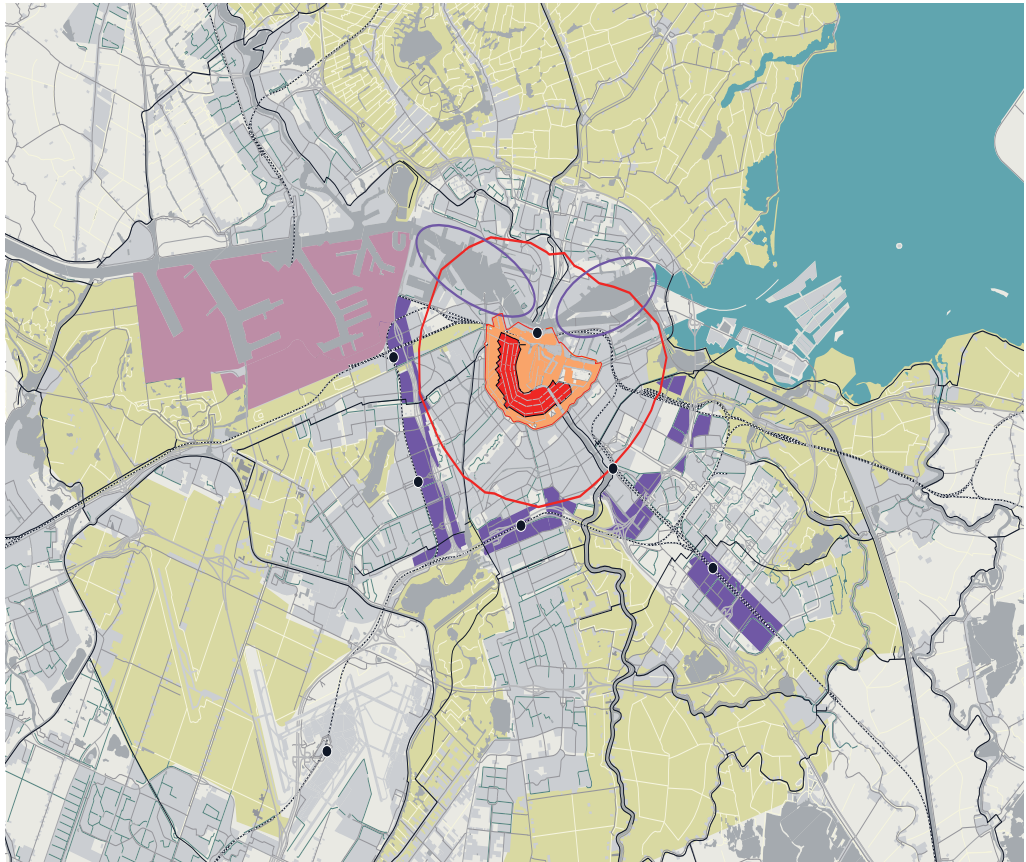
In onderstaande tekst zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onder middel hoogbouw wordt verstaan: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

De kaart hoogbouw in Amsterdam

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: in de (paarse) zones langs de Ringweg/Ringlijn, met name rond de ov-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het

IJ. De zones en zoekgebieden zijn indicatief; het is niet de bedoeling dat alle bebouwing daarbinnen naar een hoogte van 60 meter of hoger reikt. In onderstaande tekst wordt nader toegelicht hoe hoogbouw in deze zones/zoekgebieden wordt toegepast.



Hoogbouw - Toetskaart

- | | |
|--|--|
|  2km zone rondom Unesco gebied |  zoekgebied hoogteaccenten aan het IJ |
|  zone langs infrastructuur bundel |  OV knooppunt |
|  haven |  scheggen van Amsterdam |
|  buiten-IJ | |

Beleid

Het beleid geeft aan wanneer de centrale stad betrokken dient te worden bij de beoordeling van hoogbouwplannen. De beoordeling gebeurt aan de hand van een Hoogbouw Effectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht. De HER geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen.

Voor bepaalde delen van de stad is aangegeven vanaf welke bouwhoogten sprake is van een groot stedelijk belang en dus een stedelijke afweging aan de orde is. In die gevallen beoordeelt het college van B en W aan de hand van een HER – op basis van een gezamenlijk advies van DRO/BMA – mede of deze hoogte verantwoord is. Overigens staat het hoogbouwbeleid los van de beoordeling van de vormgeving door de welstandscommissie.

Gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd

In het bijzonder wordt ingezet op verdichting in gebieden en zones binnen de zuidflank, op locaties langs het waterfront en in zones langs de Ringlijn/Ringweg.

Met name rond knooppunten van openbaar vervoer ontwikkelden zich de afgelopen decennia gebieden met een grote dynamiek en ontwikkeldruk. Hier worden representatieve, goed bereikbare situaties ten volle benut en ontstonden internationale gemengde milieus. In de afgelopen decennia werden hoogbouwensembles en –clusters, zoals op de Zuidas, de Omval, het Arenagebied, Teleport en Overhoeks prominent zichtbaar in het stedelijk landschap.

Zelfs nu de bouw van nieuwe kantoren afneemt, neemt verdichting in deze gebieden desondanks toe, door toevoeging van wonen en voorzieningen, eveneens in hoogbouw. Ook wonen profiteert namelijk van de gunstige ligging van deze gebieden ten opzichte van de binnenstad, goed bereikbaar via het fijnmazige tramnet en een goed verzorgd fietsnet, in combinatie met de directe nabijheid van het rijkswegenstelsel, waardoor ook gebieden buiten de stad snel bereikbaar zijn.

Rond het Beschermd Stadsgezicht van de binnenstad is, in verband met de bijzondere status van het werelderfgoed van de 17e-eeuwse grachtengordel (rood), een zone van 2 km aangegeven. De betekenis daarvan wordt in onderstaande tekst toegelicht.

Hoogbouw in de Zuidflank

In de zuidflank laat de hoge ontwikkeldruk zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Daar bestaat de voorkeur voor hoogbouwclusters en –ensembles.

Hoogbouw in het waterfront

Bij de herontwikkeling van de Zuidelijke IJoevers keerde de stad zich naar het IJ. Nieuwbouw kreeg daarbij overwegend een maat, passend bij de hoogte van pakhuizen (circa 30 meter), met hier en daar hogere accenten (circa 60 meter).

Verdere verdichting aan de IJoevers is gewenst. Dat betekent dat een bouwhoogte tot 30 meter acceptabel is en dat binnen de, op bijgaande hoogbouwkaart aangegeven, zoekgebieden solitairen zijn gewenst vanaf 60 meter. Bij voorkeur wordt voor de zoekgebieden een afzonderlijke visie op hoogbouw ontwikkeld, waarin de landschappelijke effecten en de onderlinge relatie van afzonderlijke torens wordt onderzocht.

Voor de kop van het Zeeburgereiland is het ontwikkelen van een hoogbouwensemble, met een gemiddelde hoogte van circa 60 meter gewenst. Langs de noordelijke oevers zijn, in tweede linie, accenten met bouwhoogten tot 60 meter toegestaan. De criteria voor hoogbouw aan het waterfront overlappen voor eendeel de hoogbouw criteria voor het gebied binnen de 2 km zone.

Voor zover de zoekgebieden binnen de 2 km zone vallen, gelden de bepalingen voor die zone.

Hoogbouw langs rijkswegen/Ringlijn

In de zone langs de Ringlijn en de rijkswegen wordt ingezet op verdichting en toepassing van hoogbouw, met name rond metrostations en NS stations. Daarbij wordt een gedifferentieerd hoogbouwmilieu beoogd, met ensembles vanaf circa 60 meter hoogte bij de knooppunten.

Niet alle stroken langs de rijkswegen zijn opgenomen. In de zone langs de A10 in Amsterdam Noord is hoogbouw niet gewenst vanwege de landschappelijke effecten op Waterland.

Gebieden waar hoogbouw terughoudend wordt toegepast

De opgave tot verdichting leidt niet in alle gevallen tot hoogbouw. Amsterdam kent ook gebieden waar om verschillende redenen – beperkingen aan bouwhoogten worden opgelegd.

Hoogbouw en het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone)

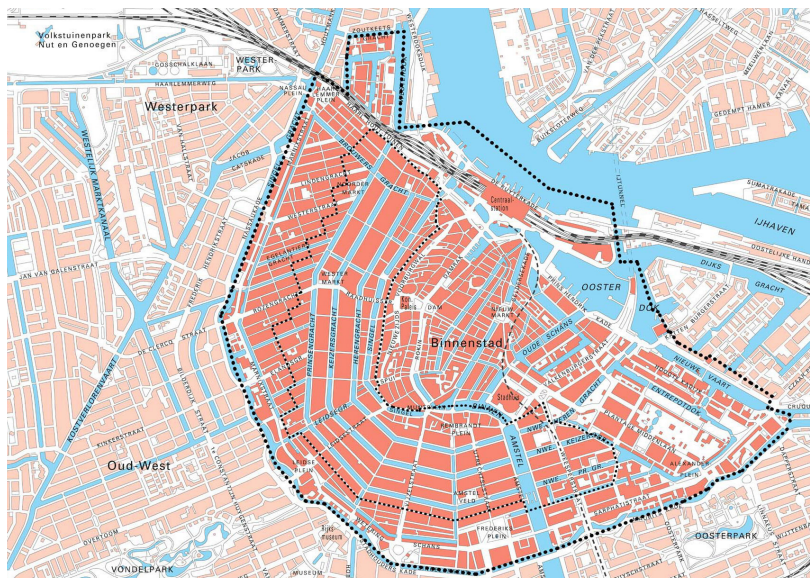
Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het UNESCO-gebied, zie hoogbouwkaart. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet acceptabel. In dit gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan, alsmede hogere bebouwing voor zover passend binnen per heden vigerende bestemmingsplannen, e.e.a. met inachtneming van de HER procedure.

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.

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, 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.

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 omschreven bij punt 1 van de HER-procedure (blz. 35).

Voor sommige gebieden binnen de zone ligt de gemiddelde bouwhoogte al rond de 30 meter, of is transformatie naar stedelijk knooppunt ingezet. Daaronder vallen onder andere de Wibautstraat en de omgeving Leidseplein. Hier zijn afwijkende bouwhoogten te overwegen.



Hoogbouw en 'gebieden van bijzondere waarde'

Behalve het gebied binnen de Singelgracht, kent Amsterdam meerdere gebieden van bijzondere waarde. Gedacht kan worden aan bijzondere stedenbouwkundige, architectonische ensembles en cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. Nieuwbouw, zeker wanneer sprake is van afwijkende bouwhoogten, dient altijd zorgvuldig te worden ingepast. Dit geldt voor het hele gebied binnen de twee kilometerzone rond het centrum, in het bijzonder voor het Plan Zuid van H.P. Berlage, de Admiralenbuurt en het Vondelpark met de aangrenzende straten. Buiten de twee kilometerzone is bijzondere zorgvuldigheid vereist in de omgang met het dijklint en de tuindorpen in Noord (Oostzaan, Floradorp, Nieuwendam, Vogelwijk en Vogeldorp), Waterland met de daarin gelegen dorpen Durgerdam, Ransdorp en Holysloot en verder Betondorp in de Watergraafsmeer en het 'Van Eesterenmuseum' in Nieuw West. De bijzondere waarde van deze gebieden is nader omschreven op de pagina's 42-59.

Hoogbouw langs de groene scheggen

Juist vanuit de openheid van de groene scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren, ook als interessant wisselend perspectief terwijl men zich voortbeweegt. Bouwhoogten aan de randen van de groene scheggen dienen zich tot 30 meter hoogte te beperken. Enkele accenten tot 60 meter zijn toegestaan, bij voorkeur in de tweede linie. De knooppunten met hun grotere hoogten bieden in het stedelijk landschap vervolgens een derde dieptelaag. Hoewel hoogbouw in de groene scheggen uit den boze is, is het denkbaar op de koppen van scheggen – ook als daar geen knooppunt ligt – een enkel zorgvuldig ingepast hoogbouwaccent te plaatsten. Voor de koppen van de scheggen geldt het toetsingskader Hoofdgroenstructuur.

Hoogbouw buiten de zone

Het havenlandschap Westpoort is herkenbaar door installaties, schoorstenen, kranen en windmolens met een grote diversiteit aan hoogten en vormgeving. Voor het havengebied gelden geen beperkingen qua bouwhoogten, anders dan die worden ingegeven door straalpaden en Schiphol.

In het Buiten-IJ wordt ingezet op een compact stedelijk milieu in de weidsheid van het landschap. Bouwhoogten tot maximaal 40 meter zijn toegestaan, echter zonder nadrukkelijke hoogteaccenten.

In de stadsuitbreidingen Nieuw-West en Zuidoost was hoogbouw altijd al onderdeel van het stedenbouwkundig vocabulaire, compositorisch dan wel typologisch, afhankelijk van periode en gebiedstypologie. Dat geldt in zekere mate ook voor Buitenveldert en voor delen van Noord (Molenwijk). In Amsterdam Noord wordt voor het overige, met respect voor de bijzondere kwaliteiten van de tuindorpen, altijd zeer terughoudend met hoogbouw omgegaan. De tuindorpen zijn hierboven vermeld als ‘gebieden van bijzondere waarde’.

Verspreid door deze delen van de stad zijn en worden solitaire torens gerealiseerd, vaak als accent in een stedenbouwkundig plan en/of ter markering van een bijzondere locatie, zoals een stadsdeelcentrum of een winkelcentrum. Herkenbaar in het stadslandschap zijn/worden hoogbouwensembles zoals de bebouwing rond het Osdorpplein, het Buikslotermeerplein, en het AMC. Solitair zoals op het Gelderlandplein, Plein '40-'45 vallen daar ook onder. In de nabijheid van deze gebieden zijn afwijkende bouwhoogten te overwegen.

Solitaire gebouwen tot 60 meter zijn in deze gebieden in de meeste gevallen goed inpasbaar. Bij hoogbouwinitiatieven boven 60 meter moet het effect op het omringende landschap, de groene scheggen, het beschermd stadsgezicht en andere waardevolle gebieden in beeld worden gebracht.

Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

Procedure

Het opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) wordt te allen tijden aanbevolen. Het is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met tenminste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- hoogbouwinitiatieven hoger dan middelhoogbouw in het UNESCO gebied (grachtengordel en bufferzone) en hoger dan 30 meter in de 2 km zone. Dat betekent dat de Rembrandttoren voor de toelaatbare hoogte als bovengrens geldt, omdat de zichtbaarheid van deze toren op 2 km afstand van het UNESCO gebied weg valt in het stadssilhouet.
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ
- hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

De HER dient een toelichting op het hoogbouwplan en in ieder geval een rapportage met betrekking tot de landschappelijke inpassing te bevatten. Daarbij wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid op afstand en de inpassing in de bestaande structuur. De impact op afstand en in belangrijke zichtlijnen en assen worden zichtbaar gemaakt aan de hand van ingetekend relevant fotomateriaal. Met de rapportage moet worden aangetoond dat het hoogbouwplan acceptabel en verantwoord is.

De HER dient onderdeel te zijn van de toelichting op een bestemmingsplan of een voorgenomen ruimtelijk besluit, alvorens dit plan aan burgemeester en wethouders in het kader van het vooroverleg ex. art. 3.1.1. respectievelijk art. 5.1.1. BRO wordt voorgelegd. De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) zullen in deze gevallen

gezamenlijk B en W over de effectrapportage adviseren.
Daarbij zal BMA adviseren op het terrein van cultuurhistorische waarden.
Het is uiteraard ook mogelijk om, voorafgaand aan de juridisch-planologische procedure al een preadvies van dro/bma in te winnen.

De Hoogbouweffectrapportage (HER)

Het is niet mogelijk objectieve algemene criteria op te stellen om effecten van een hoogbouwplan te meten en te beoordelen, omdat de effecten per situatie erg verschillen. Het is wel mogelijk een aantal relevante aspecten van hoogbouwplannen te onderzoeken, zoals schaduwwerking en windhinder, zichtbaarheid vanuit het omringende landschap. Om deze af te wegen wordt aanbevolen voor alle gebouwen die in hoogte van de gemiddelde bouwhoogte in de omgeving afwijken een HER op te stellen.

Uiteraard dient bij ieder hoogbouwinitiatief rekening te worden gehouden met de beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden. Voor deze randvoorwaarden wordt kortweg verwezen naar het kaartmateriaal zoals is opgenomen in de Atlas Amsterdam (www.atlas.amsterdam.nl).

Een HER kan een onderzoek naar de volgende aspecten bevatten:

- Landschappelijke inpassing: impact op het stadslandschap.
- Stedenbouwkundige inpassing: inpassing in de stedenbouwkundige structuur, in het bijzonder waar sprake is van cultuurhistorische waarden.
- Consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations.
- Effecten van windhinder in de directe omgeving.
- Effecten van schaduwwerking in de directe omgeving.
- De functie van de begane grondlaag van het bouwplan, de inrichting van de omringende openbare ruimte en de sociale veiligheid in de directe omgeving.
- Effecten op uitzicht, privacy.

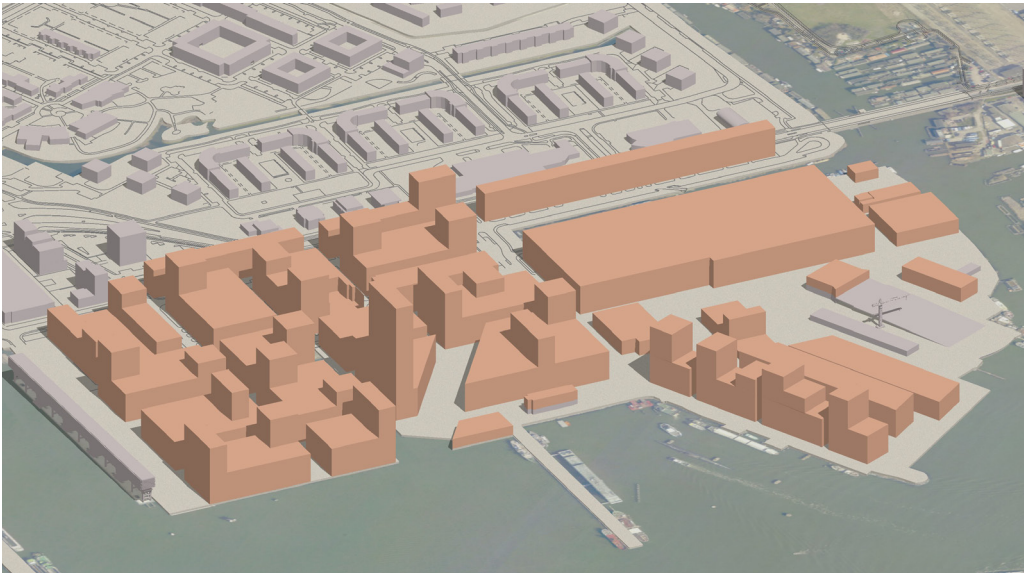
Landschappelijke inpassing

Doordat hoge elementen zoals torens, reclamemasten en dergelijke, al op grote afstand zichtbaar zijn, maken zij deel uit van de horizon (skyline) en daarmee ook van het stadslandschap.

Naarmate er meer en vooral hogere elementen worden gerealiseerd neemt de afstand waarop de stad zich vanuit het omgevende landschap manifesteert toe. Dat op zichzelf kan zowel positieve als negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het stadslandschap hebben. Oriëntatie en herkenbaarheid zijn over het algemeen positieve effecten van hoogbouw. Anderzijds kunnen gewaardeerde uitzichten er door verdwijnen, of worden voorheen 'open' landschappen niet meer als zodanig ervaren.

Het onderzoek naar de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven met uitvoerig fotomateriaal, waarin het hoogbouwplan vanuit alle relevante zichtlijnen zichtbaar wordt gemaakt. De beoordeling of er sprake is van een acceptabele inpassing in het bestaande stadslandschap geschiedt aan de hand van deze beelden. Hieronder wordt het beeldmateriaal uit de 'landschappelijk inpassing' voor het stedenbouwkundig plan NDSM weergegeven. Dit is een goed voorbeeld van het visualiseren van de effecten van hoogbouw

▼ Voorbeeld van landschappelijke inpassingstudie.: isometrie van het stedenbouwkundigplan

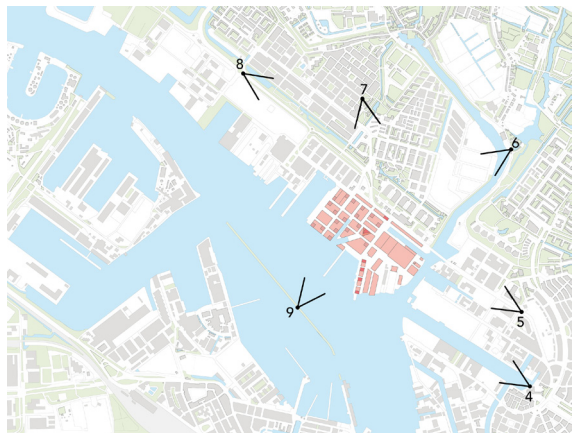




◀ Voorbeeld van landschap-
pelijke inpassing:
zichtbaarheid
van hoogbouw
vanuit relevante
zichtlijnen in foto
gemonteerd



► Standpunten van
waaruit het zicht
op hoogbouw
in beeld wordt
gebracht



Stedenbouwkundige inpassing

Een zorgvuldige inpassing van hoogbouw in de stedenbouwkundige structuur is van het grootste belang. Dat geldt zeker wanneer er sprake is van gebieden met waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten.

Inpassing van een gebouw met een duidelijk afwijkende hoogte heeft op de directe omgeving een onmiskenbaar effect. Niet alleen veranderen maat en schaal in die omgeving erdoor, ook de beleving van de gebouwde omgeving verandert.

Stedenbouwkundige consequenties zijn vaak aanzienlijk, hoewel dat niet hoeft te betekenen dat er altijd sprake is van negatieve effecten. Hoogbouw draagt vaak bij aan het imago van stedelijkheid en eigentijdsheid. Ervaring leert dat een stedenbouwkundig accent ook een belangrijke positieve bijdrage kan leveren aan de beleving, de kwaliteit en de herkenbaarheid van een bijzondere plek.

Differentiatie in hoogten kan een zekere monotonie doorbreken en iets extra's toevoegen aan de levendigheid en aan de oriëntatie in een woonomgeving.

Het onderzoek naar de stedenbouwkundige inpassing brengt de zichtbaarheid van het hoogbouwplan in de directe omgeving in beeld. Waar het gebouw een onderdeel vormt van een geheel nieuwe stedenbouwkundige structuur, dan zal de argumentatie voor het hoogbouwaccent in het stedenbouwkundig programma van eisen zijn opgenomen. Bij een initiatief in een bestaand weefsel is een zorgvuldig onderzoek naar de inpassing daarin en naar mogelijke effecten op bestaande cultuurhistorische kwaliteiten onderwerp van de rapportage

Hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations

Verwezen wordt naar het kaartmateriaal behorend bij het Luchthavenindevingsbesluit Schiphol (LIB). Behalve de baantroggen voor het vliegverkeer, zijn hindernisbeperkende vlakken ingesteld om het luchtruim rond de luchthaven vrij te houden van obstakels. Deze vlakken geven de beperkingen aan voor de hoogte van hindernissen zoals bouwwerken, kranen, reclame-masten, reclameballons etc.

Let op: De hoogten op het kaartmateriaal van het LIB zijn gegeven in meters t.o.v. de maaiveldhoogte van het zogenaamde Reference Point op de baan-koppen. Deze is ongeveer 4 meter onder NAP. Geadviseerd wordt om voor gevallen binnen in een baantrog of binnen de grens van het ‘vogelvrijwa-ringsgebied’ een afzonderlijk advies van de Rijksluchtvaartdienst te vragen.

Windhindereffecten

Een windhinderonderzoek wordt uitgevoerd met behulp van een schaal-model van het hoogbouwproject, met daarbij opgenomen de aanwezige en geplande omliggende bebouwing. De metingen worden verricht op een groot aantal plaatsen rond de geplande hoogbouw, op een hoogte van ca 1,75 meter boven straatniveau in werkelijkheid. Beoordeling van het windhinderklimaat vindt plaats door middel van toetsing van het aantal 'windhinderdagen' aan een aantal criteria met betrekking tot comfort en met betrekking tot gevaar. Voor windhinder is een NEN-norm vastgesteld.

De gevoeligheid van de mens voor windhinder is sterk afhankelijk van de activiteit waarmee men bezig is. Bij een laag activiteitenniveau zullen lagere windsnelheden al als hinderlijk worden ervaren. Het onderzoek is daarom van groot belang wanneer in de directe omgeving sprake is van bijvoorbeeld speel- of ontmoetingsruimte. Ook dient windhinder bij entrees van een gebouw, bij tuinen, balkons etc. zoveel mogelijk worden voorkomen.

Een windhinderonderzoek levert belangrijke informatie voor de ontwerper. Bij negatieve windeffecten kunnen tijdig maatregelen worden genomen om deze effecten te beheersen: door aanpassingen aan het gebouw of desnoods door aanpassingen in de openbare ruimte.

Uiteraard worden ook windhindereffecten gemeten bij gebouwen lager dan 30 meter; zelfs dusdanig dat er sprake is van een 'slecht' klimaat met overschrijdingen van de gevaarnorm.

Vandaar dat ook voor gebouwen vanaf ca 22 meter wordt geadviseerd de windhindereffecten te onderzoeken en relevante maatregelen te nemen.

Het windhinderonderzoek wordt in ieder geval uitgevoerd op een moment dat het nog mogelijk is maatregelen aan het gebouw te nemen.

Effecten van schaduwwerking

De schaduwwerking van een hoogbouwplan wordt gemeten met behulp van een schaalmodel van het gebouw en de directe omgeving (of met een computersimulatie daarvan). Onderzocht worden de effecten van de hoogbouw op de bezonning van de omliggende gebouwen en buitenruimten, al dan niet openbaar.

De metingen worden verricht per seizoen op een aantal momenten van de dag, en vervolgens op kaarten inzichtelijk gemaakt.

Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afwegingen uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegewogen.

Een bezonningsonderzoek wordt in ieder geval uitgevoerd op een moment dat het nog mogelijk is maatregelen aan het gebouw te nemen.

Plint en openbare ruimte, uitzicht, privacy en sociale veiligheid

Bij hoogbouwplannen bestaat het risico dat de begane grond functies bergt als entrees, ontvangstruimten, liftenhal, bergingen, fietsenstallingen, parkeervoorzieningen (in- en uitritten) etc. Hierdoor is er vanuit deze laag weinig sociale controle op de buitenruimte. Vanuit de erboven gelegen etages is er weinig of geen zicht op buitenruimten direct grenzend aan het gebouw. Met name bij de entrees kunnen onaangename, afstandelijke en sociaal onveilige situaties ontstaan. Het verdient aanbeveling ook in de plint van een hoogbouwplan functies te huisvesten die de sociale veiligheid rondom het gebouw bevorderen.

Inpassing van een hoog gebouw kan hinder voor de omliggende bebouwing veroorzaken in de zin van verstoring van het uitzicht en inbreuk op de privacy. Het ligt voor de hand dat dit zo veel mogelijk moet worden voorkomen.

Hoofdstuk 3

Gebieden van bijzondere cul- tuurhistorische waarden

De context van hoogbouw: 10 ruimtelijke systemen

De ruimtelijke structuur van Amsterdam bestaat uit een opeenvolging van uitbreidingen in de vorm van gordels rond de oude stadskern. In de laatste grootschalige uitbreiding, de tuinsteden van na de oorlog, zijn grote groene ruimtes open gelaten waardoor het omringende landschap in de vorm van scheggen diep in de stad kan binnendringen. De vorm van opeenvolgende stadsuitbreidingen in stedenbouwkundige opzet en architectuur varieert sterk. In de Kadernota van de Schoonheid van Amsterdam, opgesteld door de Commissie voor Welstand en Monumenten, worden 16 ruimtelijke systemen onderscheiden en beschreven. Binnen een ruimtelijk systeem vertonen het bebouwd en onbebouwd gebied en het gebruik van dat gebied een bepaalde herkenbare samenhang. In de overgangsgebieden tussen de ruimtelijke systemen waar doorgaans ook belangrijke infrastructurele verbindingen liggen, worden vaak mogelijkheden voor hoogbouw gevonden. Dat geldt ook voor grote verkeersknooppunten waar verschillende vervoerssystemen samenkomen.

Bij het opstellen van de HER is de beschrijving van het effect dat een hoogbouwinitiatief op het betreffende stedenbouwkundig systeem zal hebben, onontbeerlijk. Omdat de karakterisering van de systemen ontleend zijn aan de kadernota voor welstand, hebben HER en welstandsbeoordeling hetzelfde vertrekpunt. Op deze manier komt op eenvoudige wijze een integraal, kwalitatief afwegingskader op het gebied van stedenbouw, architectuur en groen tot stand.

Voor een begrip van de context voor toekomstige hoogbouw zijn met name de volgende tien ruimtelijke systemen relevant:

- Binnenstad
- Historische kernen, linten en fragmenten in stedelijke gebieden
- 19de-eeuwse Ring
- Gordel 20-40
- Tuindorpen
- Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)
- Post-AUP
- Ringen en radialen
- Het IJ/Noordzeekanaal en de havengebieden / het waterfront
- Groen/watergebieden

Gebieden van bijzondere waarden

De gebieden van bijzondere waarden, waartoe alle (potentiële) beschermde stadsgezichten worden gerekend, vormen onderdeel van verschillende, hieronder beschreven stedenbouwkundige systemen. Het zijn wat opzet en architectonische verzorging van de bebouwing betreft, gaaf bewaard gebleven gebieden uit een belangrijke periode van de Amsterdamse stadsontwikkeling die bovendien esthetisch van een hoog niveau zijn. Het beschermde stadsgezicht Binnenstad omvat zowel de middeleeuwse kern, als de 17de eeuwse grachtengordel. Plan Zuid en de Admiralenbuurt waarvoor de procedure tot aanwijzing van beschermd stadsgezicht in voorbereiding is, liggen in de Gordel '20-'40. Betondorp en Tuindorp Oostzaan, Floradorp, Vogelwijk, Nieuwendam en Vogeldorp (aanwijzing eveneens in voorbereiding) zijn tuindorpen. Al deze gebieden van bijzonder waarden liggen binnen de zone van 2 kilometer rond het UNESCO werelderfgoedgebied. De beschermde dorpsgezichten Holysloot, Ransdorp en Durgerdam maken deel uit van

Waterland, een nationaal beschermd landschap. Het Van Eesterenmuseum (gemeentelijk beschermd stadsgezicht) beslaat een deel van Tuinstad Sloterveer en ligt in naoorlogse wijken buiten de A10, aangelegd op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan.

De gebieden van bijzondere waarden zijn in het kader van de Monumentenwet uit 1988 en de monumentenverordeningen van de stadsdelen geselecteerd en/of aangewezen. De te beschermen waarden van een beschermd stadsgezicht worden vastgelegd in een beschermend bestemmingsplan. In een beschermd gezicht is het slopen van panden moeilijker, omdat de cultuurhistorische waarde van de bestaande bebouwing nadrukkelijk een rol speelt in het afwegingsproces. Ook bij verbouwings- of vernieuwingsplannen wordt strenger toegezien of een plan een stedenbouwkundige- of architectonische verbetering voor het geheel oplevert. Omdat de hoogte van de bebouwing onlosmakelijk bijdraagt aan het karakter van het gebied, is een HER ten alle tijden nodig om te kunnen beoordelen of een plan voor hoogbouw de cultuurhistorische waarden niet aantast.

Veel stadsdelen leggen een verbinding tussen het bestemmingsplan en de waarderingskaarten voor het centrum, de 19de eeuwse Ring, de Gordel '20-'40 en de AUP gebieden. BMA heeft meegewerkt aan de totstandkoming hiervan. Op deze kaarten die gebruikt worden voor de welstandsbeoordeling is de bebouwing, afhankelijk van de esthetische kwaliteit, gewaardeerd van een basisorde, via een orde 3 en orde 2 waardering oplopend tot een orde 1 waardering. In Amsterdam Centrum gelden slechts 3 ordewaarderingen. In de bestemmingsplannen zijn aan de ordewaarderingen 1 en 2 ook regels verbonden met betrekking tot de hoogte van de bebouwing. Sinds 1999 toen de rijksoverheid kwam met de nota Belvedere, vindt het idee dat cultuurhistorische waarden bij aanvang van een planproces meegewogen moeten worden algemeen ingang. Op die manier kan cultuurhistorie uitgangspunt en inspiratiebron zijn bij nieuwe ontwikkelingen en ontwerpprocessen. Belangrijke gevolg hiervan is ook dat voorkomen kan worden dat op een later moment in het planproces langdurige monumentenprocedures van start gaan of ad-hoc opgravingen in de planning ingepast moeten worden, met kans op vertragingen en alle financiële consequenties van dien. Het vroegtijdig inbrengen van cultuurhistorie in het opstellen van bestemmingsplannen en structuurvisies kreeg ook zijn neerslag in de Modernisering Monumentenwet (MoMo) van het Ministerie van OC&W.



Typering van de stedenbouwkundige systemen

▲ Gebieden van
bijzondere waarde

De tien voor hoogbouwinitiatieven relevante stedenbouwkundige systemen kunnen als volgt getypeerd worden:

Binnenstad

In het centrum van Amsterdam vormen stedenbouwkundige structuur, bebouwing en publieke ruimten samen één van de mooiste, grootste en best bewaarde historische binnensteden van Europa. Het ruimtelijk systeem Binnenstad beslaat het gebied binnen de Singelgracht, of wel het centrum van Amsterdam. Het systeem bestaat uit de middeleeuwse kern, ontstaan langs de Amstelmonding in het IJ, de daaromheen aangelegde stadsuitbreidingen vanaf de 14de eeuw tot en met eind 17de eeuw en tenslotte de in de 19de eeuw bebouwde Plantagebuurt en Singelgrachtzone. De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. De eerste bebouwing ontwikkelde zich in de 12de en 13de eeuw aan

de Nieuwendijk / Kalverstraat en de Warmoesstraat/Nes. Met de aanleg van de (Nieuwezijds en Oudezijds) burgwallen in de 14de eeuw startte het proces van stadsvorming. De laatmiddeleeuwse stad was omsloten door de huidige Singel aan de westkant en de Geldersekaide en Kloveniersburgwal aan de oostkant.

In de periode 1585-1663 groeide de stad explosief door vier stadsuitbreidingen. De stadsrand schoof eerst op naar de huidige Herengracht en de Oude-schans (Eerste Uitleg:1585-1586), toen verschenen er vier nieuwe woon- en werkeilanden aan de oostkant van de stad (Tweede Uitleg:1592-1596). In de 17de eeuw werd het eerste deel van de grachtengordel aan de westzijde en de Jordaan aangelegd, het oostelijk deel volgde vanaf 1663. De nieuwe stadswal (met in totaal 26 bolwerken) volgde met zijn gracht het tracé van de huidige Singelgracht.

Het resultaat van bovengenoemde ontwikkelingen is een stadsdeel met een sterke samenhang tussen de stedenbouwkundige structuur en het architectonisch beeld, tussen verkaveling en bebouwingstype waarbij sprake is van relatief smalle panden van twee tot vier bouwlagen. Over het algemeen vinden we gesloten bouwblokken, waarin de historische smalle en diepe parcellering nog aanwezig is. Er zijn echter ook gebieden waar zich in de 20ste eeuw de stedenbouwkundige dynamiek van –grootschaliger- cityvorming en stadsvernieuwing heeft afgespeeld. Hier zijn de structuur en/of de bebouwing meer of minder gewijzigd. Het IJtunneltracé wijkt in structuur, schaal en bebouwing sterk af van de rest van de binnenstad.

De gangbare nokhoogte is bij de 17de en 18de eeuwse bebouwing 12-16 meter. De grootste huizen op Heren- en Keizersgracht en pakhuizen bereiken incidenteel een nokhoogte van 18-20 meter. De winkelhuizen, bank- en kantoorgebouwen die in het kader van de cityvorming in 1880-1940 tot stand kwamen hebben een hoogte van 20-25 meter, maar lijken door het grote volume veel kolossaler. Daarnaast zijn er incidenteel gebouwen die de 25 meter overschrijden.

19de-eeuwse Ring

De 19de-eeuwse Ring laat als geheel een sterk samenhangend stadsbeeld zien. De 19de-eeuwse Ring bestaat uit de brede strook bebouwing buiten de Singelgracht, die tussen 1865 en 1920 tot stand is gekomen. Zij vindt haar oorsprong in het uitbreidingsplan van 1877, ontworpen door J. Kalff. De stedenbouwkundige structuur is sterk bepaald door de verkaveling van het voorafgaande agrarische landschap en bestaat uit een raster van straten binnen een raamwerk van doorgaande verbindingswegen. De tangential hoofdroutes van dit raamwerk zijn de Singelgracht (Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade) en de Ceintuurbaan en het verlengde daarvan. Voor de radialen werden overwegend de bestaande uitvalswegen gebruikt.

Gesloten bouwblokken met gestapelde woningen beslaan het grootste deel van het gebied. In de rijkere buurten staan vrijstaande villa's en ensembles van herenhuizen. De gesloten bouwblokken zijn drie tot vijf bouwlagen hoog (ongeveer 20 meter). Dominant is de rol van de doorgaande rooilijnen, waarin woonbebouwing, scholen, kerken en bedrijfsgebouwen zonder onderscheid naast elkaar in de straatwand zijn opgenomen. In het gebied zijn weinig pleinen.

In dit gebied beperkt hoogbouw zich voornamelijk tot enkele kerktorens die op kruispunten van buurtstraten staan of in een straatwand. Hogere woongebouwen van ongeveer 30 m staan op voormalige bedrijfslocaties aan de rand van de 19de eeuwse Ring. Het 60 meter hoge woongebouw De Piramide (2000-2006) aan de Jan van Galenstraat vormt hierop een uitzondering.

De Gordel '20-'40

De Gordel '20-'40 beslaat de grote stedelijke uitbreiding die is gerealiseerd tussen de beide wereldoorlogen. De wijken liggen als een gordel rond de 19de-eeuwse Ring. Karakteristiek is de nauwe samenhang tussen stedenbouw en architectuur. In Gordel 20-40 is de stedenbouwkundige ruimte vrijwel geheel volgens de stedenbouwkundige ideeën van Berlage en tijdgenoten als J. Gratama tot stand gebracht. Berlage ontwierp voor Zuid een globaal stratenplan dat vervolgens door anderen op onderdelen is gewijzigd en ingevuld met detailplannen. Soms werd geëxperimenteerd met supervisie vooraf, ter aanvulling op de controle achteraf door de Schoonheidscommissie. Dan werd een stratenplan gemaakt, met silhouettekeningen van de gevels die de bouwhoogten en de plaats van hoogteaccenten precies vastlegden.

Kenmerkend voor Gordel '20-'40 is de samenhang tussen de hiërarchische, bloksgewijze stedenbouwkundige structuur, de architectuur van de straatwanden en de aandacht voor het sculpturale detail. De hoofdstraten zijn recht en meer monumentaal (want hoger in hiërarchie) vormgegeven dan de geknikte of gebogen secundaire zijstraten. De hoofdstraten zijn vaak een of twee bouwlagen hoger dan de zijstraten (15 – 20 m), breder en van een grote uniformiteit. Er is gebruik gemaakt van spiegelingen en symmetrie. Verspringende rooilijnen accentueren de symmetrie in de stedenbouwkundige opzet en zijn ingezet om de vorm en de functie van de openbare ruimte te versterken. De beslotenheid van de woongebieden komt tot uitdrukking in sfeervolle pleintjes.

Hoogteaccenten op de hoeken versterken de hoofdassen en markeren kruispunten en de toegang tot de woonstraten en achtergelegen buurten. Torens en hoge kantoorgebouwen (de Wolkenkrabber op het

Victorieplein meet 40 meter) in de zichtas van straten en waterwegen worden gebruikt om belangrijke pleinen en verkeersknooppunten in het stadsbeeld te markeren en versterken de hiërarchische structuur.

Tuindorpen

Tuindorpen werden als onderdeel van de Gordel '20-'40 gerealiseerd in Amsterdam Noord en Oost. Als geheel heeft het ruimtelijk systeem van de tuindorpen een hoge kwaliteit: het gaat dan om de kleinschalige structuur



van de stedenbouwkundige opzet, openbare ruimte, de architectuur, het groen en de samenhang daartussen.

▲ Mercatorplein

Tussen ca. 1909 en ca. 1930 voltrok de Amsterdamse stadsuitbreiding zich onder de bezielende leiding van Arie Keppler voor een aanzienlijk deel in de vorm van tuindorpen: arbeiderswoningbouw met een min of meer dorpse stedenbouwkundige structuur en relatief veel groen.

Elk tuindorp vormt één afgerond geheel en is opgebouwd uit bouwblokken die straten, singels, pleinen e.d. vormen en waarin de individuele woningen wel herkenbaar zijn. Er is vaak een doorgaande straat als hoofdas, waaraan ook de centrale openbare ruimte is gesitueerd met daaraan bijzondere functies, als een school, bibliotheek of winkels.

De overige straten, pleinen, hofjes e.d. zijn secundair. In de opbouw van het dorp is vaak gebruik gemaakt van symmetrieassen, waarbij de plattegrond aan beide zijden van de as identiek is. Buiten de hoofdassen is meestal gestreefd naar beslotenheid: de straten zijn kort, geknikt of vormgegeven met kleine sprongen in de rooilijn zodat kleine pleinruimtes en hofjes ontstaan.

In de openbare ruimte ligt de nadruk op de overgang tussen openbaar, semi-openbaar en privé, met mee ontworpen begrenzingen zoals heggen of tuinmuurtjes. Opvallend is de tweeledige rol van het openbaar groen: het benadrukt de stedenbouwkundige structuur en legt een verbinding met het groen van de (semi-) openbare voor- en/of achtertuinen.

De bebouwing in de tuindorpen bestaat uit grotere architectuureenheden van een of twee bouwlagen met kap. Hoogbouw komt er eigenlijk niet voor. Alleen gebouwen met een markante openbare functie wijken daarvan soms af door een groter volume of een hoger accent in de vorm van een ranke toren.

Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)

Het Algemeen Uitbreidingsplan, ontworpen door C. van Eesteren, was in 1935 gereed, maar is grotendeels pas na de Tweede Wereldoorlog uitgevoerd. Tot begin jaren zeventig van de vorige eeuw is op basis van het AUP een lange reeks uitbreidingsplannen of deelplannen gerealiseerd.

Het merendeel van de grote AUP-gebieden ligt in het westen en zuidwesten van de stad, enkele kleinere invullingen in het oosten en noorden van Amsterdam. Uitgangspunt van het plan is de scheiding van functies: wonen, werken, verkeer en recreatie en een royale toetreding van lucht, licht en ruimte. In de AUP-gebieden bestaat de stedenbouwkundige structuur uit een gelaagde compositie van verkeerswegen, groen- en waterstructuur en de bebouwing(svelden) daartussen. Er is een sterke samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte, waarbij veel aandacht uitging naar de vormgeving van de overgang tussen privaat en openbaar groen. Groen en water zijn een belangrijk structurerend stedenbouwkundig element met een zelfstandige rol. Een veld is opgebouwd uit één of meer verkavelingseenheden. Iedere verkavelingseenheid kan bestaan uit verschillende architectuureenheden met een combinatie van laag-, middelhoog- en hoogbouw. De architectuureenheden kan bestaan uit een of meer stroken, haken of solitaire gebouwen, of een combinatie daarvan.

In veel AUP-gebieden heeft sinds 1995 een grote vernieuwingsoperatie plaatsgevonden. De nieuwbouwprojecten voegen zich min of meer in grote lijnen naar de AUP-karakteristiek. Ze zijn vaak wel groter van schaal dan de bebouwing van net na de oorlog. Vaak gaat het om een mengvorm van strokenbouw en gesloten bouwblokken. Bovendien wordt tegenwoordig gestreefd naar meer functiemenging en het toevoegen van oriëntatiepunten.

Hoogbouw is van het begin af aan in de planvorming ingezet om te fungeren als landmark en oriëntatiepunt. Soms gaat het om individuele torenflats, en soms om een reeks identieke torenflats of strokenbouw. Een enkel gebouw markeert een belangrijke plek in het gebied, een reeks accentueert vaak een (infrastructuur)lijn. Recentelijk is er steeds meer hoogbouw toegevoegd, vooral in en rond winkelcentra. De oorspronkelijke hoogbouw vormt niet de beëindiging van een formele zichtlijn.

▼ Vogelvlucht Westelijke Tuinsteden



▼ Hoogbouw aan zuidoever van de Slotterplas



Post-AUP

In 1968 werd in Amsterdam-Noord het plan Buikslotermeer-Noord of wel het 'Plan van Gool' gerealiseerd. Het ontwerp van Ooyevaar Stolle van Gool architecten voor deze woonwijk omvatte een aantal aspecten die kenmerkend zouden worden voor het ruimtelijk systeem van de Post-AUP-gebieden. Stedenbouwkundige principes van dit plan waren ook sturend voor de opzet van de Molenwijk uit 1968, eveneens in Amsterdam Noord, en de Bijlmermeer. Inmiddels heeft een groot deel van de Bijlmermeer een ruimtelijk en sociaal-economisch vernieuwingsproces doorgemaakt, waarbij veel van de oorspronkelijk bebouwing is vervangen door laagbouw.

Een deel van de karakteristieken en kwaliteiten van de Post-AUP-gebieden valt duidelijk samen met die van het AUP. De voornaamste kenmerken van De Post-AUP-gebieden die als één grote stedenbouwkundig-architectonische structuur ontworpen zijn, zijn: een ver doorgevoerde scheiding van functies en van verkeerssoorten onderling; het maaiveld heeft een parkachtig karakter; het groen speelt een belangrijke rol; bebouwing in de vorm van solitaire en alzijdig georiënteerde gebouwen in een continu doorlopende en omringende openbare ruimte; een grootschalige stedenbouwkundige structuur, met een beperkt aantal grootschalige architectuureenheden; ontsluiting van de woningen via brede drooglopen of galerijstraten.

De Post-AUP-gebieden zijn opgebouwd uit uniforme architectuureenheden in de vorm van geschakelde bouwblokken (niet gesloten, ook geen strokenbouw). De architectuureenheden zijn merendeels groot en hoog en bestaan uit galerijflats. Er is niet of nauwelijks variatie tussen de bouwblokken onderling en evenmin veel afwisseling tussen laag- en (middel)hoogbouw. Hoogbouw in Molenwijk en wat daarvan nog resteert in de Bijlmer is ongeveer 35 meter.

Het IJ/Noordzeekanaal – havengebieden / het waterfront

Het IJ/Noordzeekanaal wordt gekenmerkt door de grote schaal met -voor het stedelijke gebied van Amsterdam- unieke lange (zicht)lijnen. Het water vormt in de stad een centrale zone die van oost tot west een gevoel van grote weidsheid biedt. Dit is voor het metropoolgebied van grote waarde. Bovendien vormt het tot op de dag van vandaag de internationale waterwegverbinding tussen Amsterdam, de regio en de internationale wateren.

Het IJ is al eeuwenlang van belang voor Amsterdam als transport- en levensader. De verdediging tegen dit water werd gevormd door een lang lint van dijken; de Noorder en Zuider IJ- en Zeedijken. Het binnen- en buitendijkse land hierlangs werd ontgonnen, verkaveld en vervolgens in gebruik genomen als agrarisch land met enkele nederzettingen. Dichtbij het centrum van Amsterdam was sprake van enkele havengebonden functies, met name gericht op scheepsbouw en de op- en overslag van goederen. Om het IJ op diepte te houden werd veelvuldig gebaggerd. De Nieuwendammerham- en Buiksloterhampolder werden om die reden medio 19de eeuw aangelegd als baggerdepot.

Met de aanleg van het Noordzeekanaal tussen 1850-1876 werd de aanvoer-route via de Zuiderzee minder van belang en met de aanleg van de afluitdijk geheel buiten werking gesteld. Het Noordzeekanaalproject omvat de groot-schalige inpolderingen van het IJ, een nieuw gegraven kanaal van Velsen tot IJmuiden alsmede de aanleg van de Oranje- en Zeesluizen.

De Amsterdamse havengebieden zijn in verschillende perioden en voor uiteenlopende doeleinden aangelegd. Hierdoor zijn ze afzonderlijk herkenbaar. Na de 17de eeuwse stadshavens ter weerszijden van de historische stadskern op de Oostelijke en Westelijke Eilanden vormt het Oostelijk Havengebied een cluster van langgerekte (dok)eilanden. De havengebieden bestemd voor industrie aan de noordzijde van het IJ in de Buiksloterham –en Nieuwendammerhampolder tonen een infrastructuur van tamelijk lange en smalle insteekkanalen, die in sommige gevallen ook alweer gedempt zijn. Daarnaast zijn er in Noord ook nog integrale overblijfselen van de 20ste scheepsbouw- en scheepreparatiewerven waarvan de NDSM-werf het belangrijkste voorbeeld is.

Het Westelijk Havengebied werd ontwikkeld voor op- en overslag en als industrieterrein. De opzet toont van oost naar west een steeds groter schaalniveau.

In de afgelopen decennia hebben verschillende haven- en industriegebieden hun oorspronkelijke functie verloren. Nieuwe haven- en industriegebieden schuiven steeds verder naar de buitenste randen van de stad. De oude terreinen worden herontwikkeld tot moderne woon- en werkgebieden.

De schaal van de bebouwing in de havengebieden varieert sterk, van laag tot middelhoog en hoog. Doorgaans is de hoogte van de bebouwing, in tegenstelling tot de rest van de stad, niet het gevolg van representativiteit of de behoefte aan ruimtelijke accenten, maar het directe gevolg van functionaliteitsen. Behalve grote gebouwen bevinden zich in de havengebieden ook hoge objecten, soms van tijdelijke aard, zoals kranen, schoorstenen en windmolens.

▼ Silodam aan
het IJ



Ringen en radialen

Ringen en radialen lopen door, of grenzen aan de stadsdelen Noord, Oost, Zuid, West, Nieuw West, Centrum, Amsterdam-Zuidoost, en Westpoort (centrale stad). Ringen en radialen worden steeds meer opgenomen in het stedelijk weefsel, de stedelijke bebouwing groeit er als het ware naar toe. In de structuurvisie zijn zij de dragers van het uitrolgebied van de binnenstad. Ringen en radialen bevinden zich in of op de grens van (een of meer) ruimtelijke systemen zoals de Binnenstad, 19e eeuwse Ring, Gordel 20-40 en het AUP-gebied

De opeenvolgende ringen definieerden de groei van de stad, de radialen fungeerden als in- en uitvalswegen. De buitenste ring werd in de jaren zestig, zeventig en tachtig van de vorige eeuw in de vorm van een Ringweg aangelegd. De 32 km lange Ringweg (A10) ligt rond de stad, deels buiten bebouwd gebied (noord), en deels dwars erdoor (west en zuid). In Amsterdam-Noord liggen het tracé IJtunnel - Nieuwe Leeuwarderweg.

▼ Ringweg ter
hoogte van Jan
van Galenstraat



In de stadsdelen Centrum, Oost en Amsterdam-Zuidoost het Centraal Stationseiland en de Gooiseweg, doorlopend in de Wibaut-as. En buiten de eigenlijke Ring ligt het deel van de A4 tot aan de Ringvaart. Ringweg en spoorlijnen, vaak op een verhoogd dijklichaam aangelegd, zijn bedoeld voor een snelle geleiding door of langs de stad. Ze maken deel uit van een snel veranderende omgeving, waar de verkeersinfrastructuur een actieve rol speelt in de stedelijke ontwikkeling. Daarlangs zijn ontwikkelingen gaande, net als langs de Gaasperdammerweg (A9) waartoe veel hoogbouwprojecten horen. Aangetakt aan de Ring ligt een aantal afslagen de stad in. In het westelijk en het zuidelijk deel van de stad is de bebouwing de Ringweg dicht genaderd; nieuwbouw wordt op de Ring georiënteerd (zichtlocaties) of is er zelfs overheen gebouwd.

Ordering en oriëntatie langs ringen en radialen vindt plaats op een aantal niveaus tegelijk: op het niveau van de stad als geheel, waarbij herkenningspunten van groot belang zijn, op het niveau van die delen van de stad waar de weg doorheen loopt en op het niveau van de straatruimte en de wanden

▼ Zicht op
Ransdorp



langs de verkeersader zelf. De vormgeving van de bebouwing langs ringen en radialen zal met deze verschillende niveaus rekening moeten houden.

Historische kernen, linten en fragmenten in stedelijke gebieden

Historische kernen en linten zijn vóór 1900 ontstaan buiten de toenmalige stad. De bebouwing is opgetrokken langs bestaande structuren in het landschap, zoals een dijk, water- of polderweg. Ten zuiden van het IJ worden de meeste gebieden die bij dit ruimtelijk systeem behoren omringd door latere woonwijken; ten noorden van het IJ ligt in Landelijk Noord een aantal dorpen in de oorspronkelijke context van het open landschap.

Historische fragmenten - zowel van landschap als van bebouwing - zijn geïsoleerd komen te liggen in een nieuwe omgeving en zijn meestal van een andere maat en schaal. De oudere herkomst is nog duidelijk afleesbaar, met name door het historische uiterlijk van de bebouwing. De historische kernen en linten verschillen onderling sterk van karakter. Ze worden sterk bepaald door de kenmerken van de landschappelijke ondergrond. Meestal heeft de bebouwing een lineair karakter door de ligging aan een polderdijk of aan een land- of waterweg. Dit geldt zowel voor dichtbebouwde, langgerekte dorpslinten als voor linten die nog steeds bestaan uit vrijstaande boerderijen en kleinere huizen in een open gebied. Denk hierbij aan de beschermde dorpsgezichten Durgerdam, Ransdorp en Holysloot. Aaneengesloten kernen met kleinschalige bebouwing zijn meestal ontstaan aan een kruispunt van wegen.

Typend voor historische kernen en linten is dat er veelal pand voor pand is gebouwd, door of in opdracht van de eigenaren zelf. De huizen dateren uit verschillende tijden en verschillen daarom in vorm en massa. Diversiteit is daarmee het meest voorkomend, al komt op kleine schaal ook seriebebouwing voor. De meeste bebouwing gaat niet hoger dan een of twee lagen met kap, met uitzondering van de hoog oprijzende kerktorens. Hoogbouw komt in dit ruimtelijk systeem eigenlijk niet voor.

Groen- en watergebieden

Groen en watergebieden komen in de meeste stadsdelen voor. De recreatieve, ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische aspecten van Landelijk Noord, het grote, open water, de groene scheggen en de stadsrandgebieden worden hoog gewaardeerd.

Een groot deel van het nu bebouwde gebied in Amsterdam is lang agrarisch geweest. In historisch-landschappelijk opzicht hoorde het grotendeels bij de veengebieden die zijn ontgonnen en bewoond geraakt vanaf ca. 1000 AD. In mindere mate maken ze deel uit van de 17de-eeuwse droogmakerijen. In Landelijk Noord zijn deze landschapstypen tot op de huidige dag aanwezig. Bij de ontwikkeling van de vooroorlogse Tuindorpen en vanaf het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP, 1935) kreeg het groen een belangrijke stedenbouwkundige functie. Daarnaast zijn in het AUP de zogenaamde 'scheggen' geïntroduceerd: de relatief landelijke stroken die vanuit het ommeland de stad indringen. "Het gevoel van openheid", zo meenden de makers van het AUP, "de samenhang tussen land en stad is zowel uit psychisch als hygiënisch opzicht noodzakelijk om de bewoonbaarheid van de stad, die anders maar al te zeer tot een eindeloze huizenzee uitgroeit, te bevorderen."

De groene scheggen zijn verschillend in historie en landschappelijke onderlegger. Het zijn grotendeels onbebouwde gebieden, naar gelang het (historisch) karakter open, gesloten of doorsneden door infrastructuur. De scheggen hebben als kenmerken: rust, groen, kleinschalige historische bebouwing en in sommige delen weidse uitzichten met lange zichtlijnen, In cultuurhistorisch opzicht omvatten de scheggen en stadsrandgebieden waardevolle landschappen en landschapselementen. Ze herbergen bovendien de grootste verscheidenheid aan planten- en diersoorten en zijn daardoor ook ecologisch waardevol.

Hoogbouw tot circa 60 meter (de Rembrandttoren met zijn 135 meter is een uitzondering) komt, solitair of in clusters, vooral aan de grenzen van de groene scheggen voor. Ze zijn vanaf grote afstand vanuit het rondom liggende landschap zichtbaar. Ook de hoogbouw van Amsterdam Zuidoost is tot ver in het omliggende gebied waarneembaar.

▼ Amsterdam-
Noord



Hoofdstuk 4

Hoe landt de hoogbouw in de stad?

Van ver is hoogbouw een herkenningspunt of onderdeel van het stadsilhouet. Van dichtbij is het een deel van de stad. De plint is misschien wel het meest belangrijke ontwerponderdeel bij hoogbouw. Aan de voet van een hoog gebouw komen niet alleen de verkeersstromen en de constructie van het gebouw samen, hier vindt ook de aansluiting plaats op de directe omgeving. De volgende aandachtspunten zijn vereisten voor een goed functionerend gebouw en een levendige stad (deze aandachtspunten zijn overgenomen uit de publicatie Hoogbouw i.o.v. stichting Hoogbouw door Zandbelt & vanden-Berg).

- Een verblijfsplek met bomen in de directe omgeving van hoogbouw in Manhattan New York.



Openbare ruimte

Een van de belangrijkste eigenschappen van goede hoogbouw is een goed ontwerp voor de openbare ruimte rondom. De afmetingen van looproutes en entreegebieden moeten in verhouding zijn met het hoge gebouw. Wanneer de stoep te smal is zal de voetganger zich weggedrukt voelen door het hoge gebouw. Boombepanting verhoogt de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte rondom hoogbouw.



- ◀ De openbare ruimte voor de WTC - gebouwen in Amsterdam biedt veel ruimte voor voetgangers. De beplanting op het plein verhoogt de verblijfskwaliteit.



Transparantie

Een gesloten gevel belemmert interactie tussen binnen en buiten. Daarom is het van belang om naar een goede verhouding tussen gesloten (25%) en open (75%) geveldelen te streven. Door de open delen in de gevel daar te situeren waar zich de meeste activiteiten op straat bevinden wordt de interactie tussen binnen en buiten vergroot.



▲ De benedenverdieping van het Lever House in New York is transparant.

◄ De benedenverdieping van de Muzentoren in Den Haag is massief en gesloten.

Functie

In de plint komen de verkeersstromen en de constructie van het gebouw samen. Dit betekent dat in de plint onderdelen als entree parkeergarage, installatie-ruimte, laad en losruimte in geval van winkels een plek moeten krijgen. Deze functies hebben vaak een negatieve invloed op het openbare straatleven. Daarom zijn naast deze hardcore functies ook programmaonderdelen gewenst die een relatie hebben met het openbare straatleven, te denken valt aan de lobby van hotel of woongebouw, winkels en horecagelegenheden. Maar het heeft geen zin om commerciële ruimtes te plannen als het gebouw niet aan een drukke passantenroute in de stad ligt, voorkom leegstand.



- ▼ Een horeca functie in de plint van de bebouwing aan het Prins Bernhardplein in Amsterdam.

- ▲ Dit voorbeeld in Sloterdijk in Amsterdam heeft op maaiveld weinig interessante functies voor passanten.



Parkeren

Een goede plint vereist een duurzame parkeeroplossing, ondergronds. Een parkeerkelder is duur maar de alternatieven zijn vaak niet wenselijk.

- ▶ Parkeerlift voor parkeerkelder in Silodam te Amsterdam.



- ▶ Parkeren in de plint heeft een slechte uitstraling op de openbareruimte



Schaduw

Hoge bebouwing werpt haar schaduw op de omliggende openbare ruimte.

Als de openbare ruimte gedurende het overgrote deel van de dag in de schaduw ligt beïnvloedt dit de kwaliteit van plint negatief.



◀ Hoogbouw werpt schaduw op de omliggende bebouwing en openbare ruimte.

Windval

Windoverlast in de directe omgeving van de toren beïnvloedt de kwaliteit van de plint negatief. Windoverlast kan berekend worden in een windtunnel. In een vroeg stadium ontwerpen aan windhinder voorkomt overlast in de omgeving van het gebouw.



- ◀ Door een luifel rondom te ontwerpen worden valwinden afgebogen

Verdiepingshoogte

Extra hoge verdiepingen maken een gebouw flexibel en geschikt voor functieveranderingen in de toekomst. Een hoge entreeverdieping geeft ook extra grandeur en uitstraling op de openbare ruimte



▼ De hoogte van de entreeverdieping geeft grandeur.

▲ De plint heeft een slechte kwaliteit.



Detaillering

Materiaalgebruik heeft grote invloed op de ervaring van de openbare ruimte van de plint. Zo kan de plint in verschijningsvorm verschillen van de rest van de toren, waarbij de onderste lagen reageren op het stedelijk leven op straatniveau.

- ▶ De plint verschilt in verschijningsvorm van de rest van de toren. De onderste lagen reageren op stedelijk leven op straatniveau.



- ▶ De toren loopt door tot op maaiveld. Detaillering en materiaalgebruik op de onderste verdiepingen verdienen meer aandacht.



Tot slot

Conclusie en aanbevelingen

Op de stadsportretten van Amsterdam uit de 17de eeuw, toont de stad duidelijk haar trots over het afwisselend silhouet. Torens die het stadslandschap van ver bepaalden, werden nog eens extra benadrukt door ze hoger af te beelden dan zij in werkelijkheid waren. Hoogbouw is in de eeuwen daarna steeds een onderwerp van veel discussie geweest. Dat is niet verwonderlijk, want in het vlakke landschap waarin Amsterdam ligt, hoeft een gebouw niet eens zo hoog te zijn om toch van ver zichtbaar te zijn. Sinds de opkomst van de Compacte Stad gedachte, eind jaren tachtig, speelt hoogbouw een niet meer weg te denken rol in het aanzien van Amsterdam. Of hoogbouw op een bepaalde plek iets toevoegt aan het stadsbeeld of dat het juist waardevolle stedenbouwkundige systemen verstoort, blijft altijd een punt van discussie. In dit hoogbouwdocument zijn alle ingrediënten geïnventariseerd die nodig zijn om tot een zorgvuldige inpassing van hoogbouw in het bestaande Metropolitane stadslandschap te komen, zowel vanuit de stedelijke ontwikkeling als vanuit de cultuur historische waarden.

Het nieuwe beleid voor Hoogbouw is neergezet in de structuurvisie Amsterdam 2040. Nieuw ten opzichte van eerdere structuurvisies is dat wordt aangegeven waar Amsterdam hoogbouw stimuleert en waar zij terughoudend is ten opzichte van hoogbouw. Met het instrumentarium, de 'landschappelijke inpassing' als onderdeel van de Hoogbouw Effect Rapportage, kan dit beleid worden uitgevoerd.

De structuurvisie geeft het beleid op hoofdlijnen. De concrete inpassing van hoogbouw is een bevoegdheid van stadsdelen. Daarom zijn in dit document de tien voor hoogbouw relevante ruimtelijke systemen beschreven en worden aanbevelingen gedaan voor de inpassing van hoogbouw in de directe omgeving.

De belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Wanneer hoogbouw deel uitmaakt van een stedenbouwkundig plan, bepaal dan op basis van een hoogbouwstudie de juiste positionering en de relatie met de context van het plangebied en het (stads)landschap als geheel.
- Bij het plaatsen van een solitair hoog gebouw in een bestaande stedenbouwkundige context analyseer vooraf het cultuurhistorische karakter van het plangebied van de locatie en de rol die hoogbouw tot dan toe in dat gebied heeft gespeeld.
- Stel hoge eisen aan het ontwerpen van de plint van de hoogbouw voor een goede interactie tussen gebouw en straat.
- Bij het onderzoek naar de precieze plaatsing van een hoog gebouw en inzicht in de historisch-stedenbouwkundige context kunnen de Dienst Ruimtelijke Ordening en Bureau Monumenten & Archeologie altijd van advies zijn.





▲ Stads silhouet
van de 17de
eeuw

▼ Stads silhouet
van de 21ste
eeuw



Colofon

Maart 2011

In opdracht van

de Wethouders Ruimtelijke Ordening en Monumenten

Maarten van Poelgeest en Carolien Gehrels

Samenstelling

Dienst Ruimtelijke Ordening

020 - 552 77 11

Bureau Monumenten en Archeologie

020 - 251 49 00

Foto's

flickr.com

Beeldbank intranet Amsterdam

Stadsarchief Amsterdam

Hoogbouw in **Amsterdam**

Hoe gaat Amsterdam om met hoogbouw? In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het beleid voor hoogbouw op hoofdlijnen beschreven.

Amsterdam stimuleert hoogbouw op plekken waar dat vanuit verdichting gewenst is en als markering van plekken van stedenbouwkundige en economische waarde. Bij de inpassing van nieuwe hoogbouwinitiatieven moet een zorgvuldige afweging plaatsvinden ten aanzien van cultuurhistorische waarden in de omgeving daarvan. Op die manier kunnen hoogbouwinitiatieven een bijdrage leveren aan de schoonheid van het stadsilhouet van Amsterdam. In deze nota wordt het beleid voor hoogbouw verder uitgewerkt en toegelicht.