PHS AMSTERDAM SPOORINFRA

AMBITIEDOCUMENT

september 2019

ProRail

COLOFON

Project
PHS Amsterdam Spoorinfra

Opdracht
Ambitiedocument

Opdrachtgever
ProRail

Uitgave
Movares Nederland BV

studioSK/Movares
Paul van der Ree en Iris van Huijstee : architectuur
Marijke Wassens en Thijs Broers : landschapsontwerp
Bram van Duuren en Anouk Ruijters : grafisch ontwerp & lay-out

Datum
2 september 2019
Versie 1.2
Vrijgegeven

2019, Movares Nederland B.V
Alle rechten voorbehouden en auteursrechtelijk beschermd. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares.

INHOUD

COLOFON

1 INLEIDING 6

2 IN SAMENSPEL DE TOEKOMST VERKENNEN 10

3 KADERS VOOR RUIMTELIJKE KWALITEIT 14

4 AMBITIES RUIMTELIJKE KWALITEIT 24

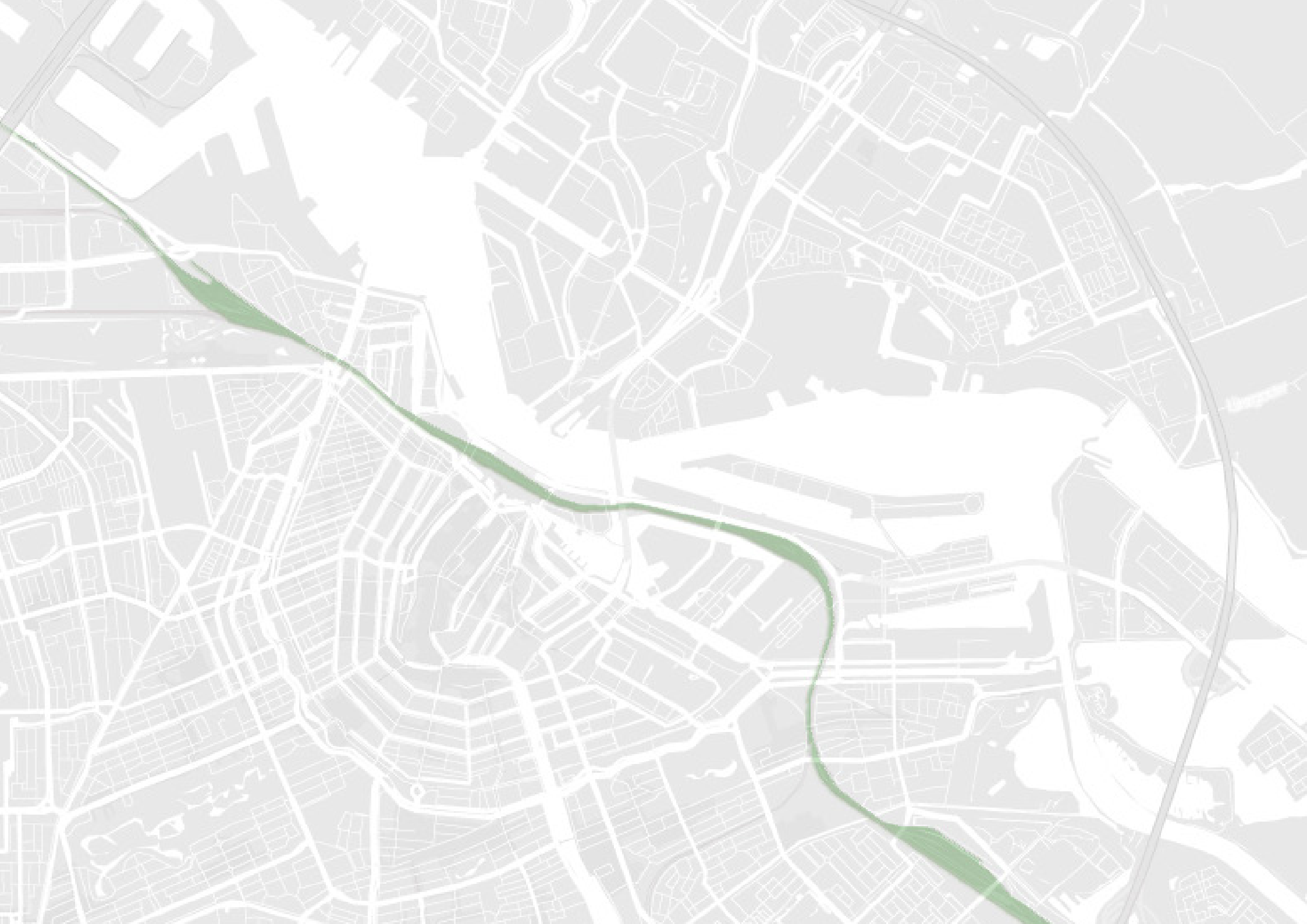
5 RUIMTELIJKE KWALITEIT: TOEN, NU & STRAKS 26

6 POTENTIE EN MEERWAARDE 46

7 CIVIELE BOUWWERKEN 74

groen = goud!

De ambitie is om in een stad die groeit met een spoor dat intensiveert bij te dragen aan zowel een optimale **mobiliteit** als aan een **duurzame leefomgeving** en het versterken van de landschappelijke en **cultuurhistorische kwaliteit**.



1 INLEIDING

Projectbeschrijving

Aanleiding, doel en status

Leeswijzer

PROJECTBESCHRIJVING

ProRail werkt samen met de vervoerders in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern: meer personentreinen op drukke trajecten en ruimte voor het goederenvervoer. De ambitie is om op deze trajecten elke 10 minuten personentreinen te laten rijden net zoals metro's, het 'spoorboekloos' rijden. Het programma zal de modal shift versterken en een positief effect hebben op de capaciteit van het spoor, de bereikbaarheid en het milieu.

Een uitdaging daarbij is de ambitie om daarbij zo min mogelijk nieuwe infrastructuur aan te leggen en zo veel mogelijk de bestaande infrastructuur te benutten. Het 'spoorboekloos' rijden wordt stap voor stap ingevoerd, zodat er tijd is om sporen, seinen en wissels aan te passen. Als een pilot rijden er op het traject Amsterdam – Eindhoven inmiddels al treinen om de tien minuten. Daarmee samenhangend zullen ook stations aangepast en uitgebreid worden om de groei van reizigersaantallen mogelijk te maken en het goederenvervoer te faciliteren.

De opgave voor PHS Amsterdam bestaat zowel uit maatregelen ten behoeve van de frequentie- en snelheidsverhoging van de PHS treinen als uit ingrijpende werkzaamheden, die nodig zijn vanwege beheer en instandhouding van bestaande infrastructuur en het oplossen van knelpunten op diverse locaties langs de spoorverbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Bijlmer Arena. Deze spoorverbinding maakt deel uit van de belangrijke PHS corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven.

De focus en scope van dit ambitiedocument ligt op de infrastructuur en de inpassing ervan in de stad (PHSA-SI). Uitgesloten is het stationgebied Amsterdam Centraal tussen de Oostertoegang en Westertoegang. Voor het gedeelte van het Centraal Station wordt een eigen beeldkwaliteitsplan opgesteld.

In de zomer van 2018 is een voorkeursvariant voor de sporen-layout vastgesteld. Dit tracé wijkt op een aantal punten af van de versie die eerder uitgangspunt vormde bij de concept-opzet van het ambitiedocument in 2017.

AANLEIDING, DOEL EN STATUS

Voor u ligt het ambitiedocument voor het project PHS Amsterdam-Infra (PHSA-SI) ten aanzien van het aspect van Ruimtelijke Kwaliteit. De aanleiding voor dit document is het feit dat er aanpassingen nodig zijn aan de spoorse infrastructuur en de spoorviaducten als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal.

In dit ambitiedocument worden o.a. kansen en wensen verkend en weergegeven tot waar de ambitie van ProRail reikt. Het ambitiedocument ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit is opgesteld door studioSK/ Movares in opdracht van ProRail. Het is tot stand gekomen in samenwerking tussen ProRail, studioSK/ Movares en de gemeente Amsterdam.

Dit ambitiedocument heeft tot doel de projectambities met betrekking tot Ruimtelijke Kwaliteit vast te stellen en weer te geven in een document dat gedragen wordt door ProRail en bovendien draagvlak heeft bij de gemeente en overige stakeholders. Aan de hand van de beschrijving van de bestaande en toekomstige ruimtelijke kwaliteiten van het spoortraject en de directe omgeving ervan worden handvatten gegeven als opmaat naar het landschapsplan en het ontwerptracébesluit die in volgende projectfasen gemaakt worden.

Pas als er maatregelen opgenomen zijn in het (O)TB krijgen de ambities juridische status.

LEESWIJZER

In **hoofdstuk 2** van dit document wordt de visie op samenwerking en co-creatie weergegeven. Hier wordt beknopt aangegeven hoe omgeving en project procesmatig met elkaar samenhangen en hoe de toekomst in een samenspel verkend kan worden. Ook is in dit hoofdstuk weergegeven welke wensen er zijn vanuit zowel ProRail als vanuit de gemeente Amsterdam. In het bijzonder om andere werkzaamheden of projecten te combineren met die van het project PHSA-SI.
In **hoofdstuk 3** wordt een samenvatting van de kaders voor ruimtelijke kwaliteit weergegeven zoals opgesteld door diverse stakeholders.
In **hoofdstuk 4** worden de ambities voor de ruimtelijke kwaliteit weergegeven.
In **hoofdstuk 5** wordt de visie op Ruimtelijke Kwaliteit verwoord, met daarin aandacht voor de samenhang tussen stad, landschap en cultuurhistorie.
In **hoofdstuk 6**, wordt de visie op ruimtelijke kwaliteit thematisch verder uitgewerkt op een aantal specifieke locaties en worden aanbevelingen gedaan.
Hoofdstuk 7 geeft een overzicht van de civiele bouwwerken.

OV-fiets
OV-fiets

2 IN SAMENSPEL DE TOEKOMST VERKENNEN

Samenwerking en Co-creatie

Interactie omgeving

Werk met Werk

SAMENWERKING EN CO-CREATIE

ProRail is onderdeel van de ontwikkeling van de maatschappij en haar mobiliteit. Dit brengt per definitie veranderingen met zich mee. Daarbij worden samen met de omgeving mogelijke toekomstige ontwikkelingen verkend. Hierbij richten we ons op zogenoemde exploratieve scenario's en kijken we minstens tien jaar vooruit. Scenario's zijn hierbij verhalen die een mogelijke toekomst schetsen, inclusief de bijbehorende consequenties.

De **ambitie van ProRail** op het gebied van samenwerking en co-creatie bij PHSA-SI Amsterdam bestaat eruit om de diverse stakeholders tijdig te betrekken bij de planvorming en samen tot een integrale en optimale eindsituatie te komen. Samen optrekken biedt de kans om het gebied in één keer goed aan te pakken en een helder, samenhangend en aansprekend geheel te realiseren. Een belangrijke meerwaarde is te bereiken door (her)programmeren van het stedelijk programma en daarbij te profiteren van de kansen die PHSA-SI daarin biedt.

Het verschil in ontwikkeltempo tussen het infrastructurele werk en de programmatische aspecten van de stad is groot. Gezien de huidige ontwikkelingsrichting van de stad is het verstandig om bij werkzaamheden aan het spoor dit aspect tijdig in te brengen. Het gaat er om potenties te verkennen en te anticiperen op toekomstige mogelijkheden; in samenspel de toekomst te verkennen.
Het is de **ambitie van de gemeente Amsterdam** om de trajectdelen van PHS, die op Amsterdams grondgebied liggen, aan te sturen als een Grootstedelijk project. Dit omdat het project PHS een rijksproject is, dat de bereikbaarheid van zowel Amsterdam als de Metropoolregio Amsterdam betreft met een uitvoeringsbudget groter dan € 5 miljoen en zich uitstrekt over een groot deel van Amsterdam en meerdere stadsdelen. De bestuurlijke en ambtelijke bevoegdheden zijn daarbij ondergebracht bij de centrale stad organisatie van de gemeente Amsterdam.

INTERACTIE OMGEVING

Als voorbereiding op dit ambitiedocument zijn er in de voorafgaande periode diverse momenten geweest waarop kruisbestuiving en interactie heeft plaatsgevonden tussen ProRail, gemeente en studioSK/Movares. In die periode is er door de gemeente op verzoek van ProRail gewerkt aan een beleidskader, specifiek gericht op ruimtelijke aspecten in de stedelijke zone van het betreffende gebied als handvat voor een dialoog over ruimtelijke kwaliteit. Dit heeft geleid tot het 'Ruimtelijk Kader - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam' (1 februari 2017).
Vanuit de filosofie van 'denk groter, combineer beter & werk multidisciplinair' zijn er in de voorafgaande jaren o.a. de volgende stappen ondernomen met de diverse stakeholders binnen het plangebied:

- *In juli 2016 is een gezamenlijk startsessie geweest tussen de medewerkers die werken aan het Ruimtelijk Kader en de medewerkers van ProRail die aan PHS Amsterdam werken;*

- *Op 22 september 2016 heeft een gezamenlijk werkbezoek met ProRail en Movares op locatie (fietstocht langs het spoor) plaatsgevonden om een duidelijk beeld te krijgen van de diverse inpassingsopgaven van de spoormaatregelen in het stedelijk gebied;*

- *In oktober en november 2016 heeft er vakinhoudelijk afstemming en kruisbestuiving plaatsgevonden tussen de betrokken gemeentelijke stedebouwkundige en landschapsontwerper met de architect en landschapsontwerper van studioSK/Movares;*

- *Schriftelijke consultatieronde langs de diverse stakeholders met het verzoek om informatie aan te leveren over de status en inhoud van de diverse projecten die binnen het plangebied gelegen zijn;*

- *Twee bijeenkomsten met de stakeholders (in oktober en november 2016) waarin de stand van zaken rondom PHS, het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam en de inhoud van de stedenbouwkundige visie zijn toegelicht. Tevens is toegelicht op welke wijze de verkregen informatie van de raakvlakprojecten verwerkt is en was er gelegenheid tot het stellen van vagen en leveren van extra input;*

Workshop *ProRail en gemeente Amsterdam*

• Informeren over en toetsing van de inhoud van het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam bij de Stuurgroep leden (januari/februari 2017) voor het verkrijgen van draagvlak en akkoord voor de start van het bestuurlijke besluitvormingsproces;

• Informeren over en toetsing van de inhoud van het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam bij beide verantwoordelijke wethouders (januari/ februari 2017) voor het verkrijgen van draagvlak en akkoord voor het starten van het bestuurlijke besluitvormingsproces;

• Vaststelling document door B&W (maart 2017) en ter kennis name naar de Commissie en Raad (mei 2017);

• In 2018 is er een start gemaakt met publieksvoorlichting door de omgevingsmanager van ProRail richting bewoners;

• Tijdens het opstellen van dit ambitiedocument is er o.a. in oktober 2018 en januari 2019 afgestemd met o.a. Cor van Hieren, Cathelijne van Engelen en stedenbouwkundige Martin Hopman die ook betrokken was bij het opstellen van het Ruimtelijk Kader van de gemeente.

WERK MET WERK

Zowel vanuit ProRail als vanuit de gemeente Amsterdam zijn er initiatieven om werkzaamheden te combineren met die van PHSA-SI. Voor ProRail is het interessant om de vervanging van de stalen bruggen van de Oostertoegang direct naast het Centraal Station te combineren met de werkzaamheden van PHSA-SI. De levensduur van deze bruggen (uit circa 1916) is ten einde en de vervanging ervan zal meegenomen worden in de bouwfasering van PHSA-SI.

In het kader van PHSA-SI zijn er naar de inzichten van dit moment geen geluidswerende maatregelen nodig. De eerdere insteek om als bijbestelling geluidsvoorzieningen in het kader van bijvoorbeeld MJPG-spoor te koppelen aan het PHSA-SI project is vervallen.

In het kader van PHSA-SI zullen er dus in principe geen schermen gerealiseerd worden. In het kader van andere projecten (zoals bijvoorbeeld MJPG) worden er mogelijk wel schermen gebouwd langs het spoor in Amsterdam. Deze projecten dragen, binnen de geldende kaders en in overleg met de betrokken partijen, zorg voor inpassing en vormgeving van deze schermen. Vanuit PHSA-SI kan er over de inpassing en vormgeving daarvan geen uitspraak worden gedaan. Het Ambitiedocument PHSA-SI wordt ter inspiratie aan deze projecten ter beschikking gesteld.

De gemeente heeft aangegeven dat er ter plekke van de Kattenburgerstraat een extra passage onder de sporen gewenst is voor langzaamverkeer. Daarnaast heeft de gemeente gevraagd naar een verkenning om de vrije hoogte van de bestaande onderdoorgang aldaar in de toekomst te kunnen vergroten tot 4,2 meter door daarop nu te anticiperen met het iets verhoogd aanleggen van de nieuwe sporen, zodat een toekomstige verhoging van het dek geen wijziging van het alignement tot gevolg zal hebben.

Ter plekke van de Oostertoegang heeft de gemeente mogelijk de wens om de doorstroomcapaciteit voor kruisend verkeer te vergroten door een bredere en/ of hogere onderdoorgang. In samenhang hiermee speelt ook een eventuele vervanging van de bestaande noordelijke betonnen brug die van recenter datum is.

Genoemde (potentiële) bijbestellingen maken – hoewel nog niet geheel zeker is dat ze door zullen gaan – onderdeel uit van het ambitiedocument.
Het is de bedoeling dat de bijbestellingen eind eerste kwartaal 2019 concreet gehard worden om ingebracht en verder uitgewerkt te worden in het PHSA-SI project.

3 KADERS VOOR RUIMTELIJKE KWALITEIT

Korte samenvatting kaders voor Ruimtelijke kwaliteit
- Spoorbeeld
- Ruimtelijk Kader PHS - Gemeente Amsterdam
- Cultuurhistorische verkenning – Oosterdokseiland Noord
- Cultuurhistorische verkenning – Oostboog/ Spoorwegwerken Oost
- Cultuurhistorische Analyse en waardestelling vijf kunstwerken van de Oostboog

OVERZICHT KADERS RUIMTELIJKE KWALITEIT

Dit ambitiedocument benoemt thema's, uitgangspunten en aandachtspunten t.a.v. ruimtelijke kwaliteit. Ook worden aanbevelingen gedaan en uitgangspunten opgesteld op het gebied van functionaliteiten en beeldkwaliteit. Vanuit de historie en de bestaande beeldkwaliteit wordt een toekomstige beeldkwaliteit geschetst en geven de aanbevelingen en uitgangspunten richting bij verdere uitwerking.

De geschetste toekomstbeelden en aanbevelingen zijn ontwikkeld en kunnen getoetst worden vanuit een aantal specifieke kaders voor ruimtelijke kwaliteit. In deze paragraaf wordt een samenvatting van de kaders voor ruimtelijke kwaliteit weergegeven zoals opgesteld door diverse stakeholders.

Als richtinggevende inspiratie en toetsingskader voor ruimtelijke kwaliteit dienen o.a.:

• het Spoorbeeld
Dit is het overkoepelend vormgevingsbeleid van de spoorsector opgesteld door Bureau Spoorbouwmeester (zie: www. spoorbeeld.nl). Bureau Spoorbouwmeester schept herkenbare en eenduidige belevingscondities voor de Spoorsector als samenhangend systeem. De inhoudelijke basis hiervoor is het Spoorbeeld.
De spoorsector ambieert een gezamenlijk ambitieniveau inzake de kwaliteit van het spoor en daarbij de beleving van het reizen per trein naar een hoger plan te tillen. Het Spoorbeeld is hierbij een belangrijk middel. Het is opgesteld met de overtuiging dat door een goede samenwerking tussen alle partijen op en rond het spoor een herkenbare identiteit van de spoorbranche kan ontstaan.
Het Spoorbeeld denkt vanuit de reizigers en de omgeving en is bedoeld voor alle partijen die een bijdrage leveren aan de identiteit van het spoor. Om dat goed te kunnen doen heeft het Spoorbeeld oog voor de ontwikkelingskansen op en rond het spoor. Zo ontstaan aanknopingspunten voor verdere ontwikkeling en behouden we de kenmerkende eigenschappen die door reizigers en spoorsector zo worden gewaardeerd.

• het 'Ruimtelijk Kader - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam' van de gemeente Amsterdam (1 februari 2017).
Hierin wordt in de breedte een beschouwing gedaan t.a.v. het spoor in Amsterdam, maar wordt ook het Amsterdamse beleid specifiek voor het PHS-project verwoord. Specifiek op het gebied van cultuurhistorische waarde worden er aanbevelingen gedaan ten aanzien van een aantal historische civiele kunstwerken in:

• Cultuurhistorische verkenning – Oosterdokseiland Noord - Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam (29-01-2014)

• Cultuurhistorische verkenning – Oostboog/ Spoorwegwerken Oost - Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam (07-2018)

• Cultuurhistorische Analyse en waardestelling – Vijf kunstwerken van de Oostboog– Braaksma en Roos Architecten (06-09-2018)

KORTE SAMENVATTING KADERS RUIMTELIJKE KWALITEIT

Spoorbeeld

Het Spoorbeeld omschrijft een algemene visie voor de spooromgeving. Het heeft aandacht voor het spoor als publieke ruimte, de culturele opgave van het spoor, de relatie tussen spoor en omgeving en de rijke geschiedenis van het spoor in Nederland.

Het Spoorbeeld stimuleert het besef dat iedere opgave onderdeel is van een groter geheel. Het legt verbanden tussen de verschillende schaalniveaus en disciplines binnen alle routeonderdelen van het spoor. Binnen het Spoorbeeld staat naast de plek ook de beweging en ervaring van de route centraal, zowel vanuit het perspectief van de reiziger (de reiziger op de eerste rang) als dat van de omgeving.

Generiek en specifiek
De begrippen generiek en specifiek zorgen voor een goede verhouding tussen eenheid en verscheidenheid. Daardoor blijft het spoor herkenbaar voor iedereen. Het Spoorbeeld maakt onderscheid tussen generieke en specifieke onderdelen. Zo ontstaat duidelijkheid over plekken waar de algemene vormgeving, beeldtaal en inrichtingsprincipes essentieel zijn en plekken waar ruimte is voor een eigen aanpak. Daarmee wordt het mogelijk om op het spoor eenheid in de verscheidenheid te ervaren.

Generiek : De gewenste ervaring wordt bereikt door het toepassen van generieke principes en richtlijnen voor ordening, inrichting en vormgeving. De spoorbeeldkernwaarden en het perspectief van de reiziger vormen altijd het vertrekpunt.

Specifiek : Specifiek zijn die elementen in de spooromgeving die de plek en/of de route een eigen signatuur geven. Dan gaat het bijvoorbeeld om de wijze waarop het spoor het landschap doorsnijdt, de stedenbouwkundige inpassing van spoor en station in stad, dorp of wijk, het stedelijk interieur rond stations, de vormgeving van de stations zelf maar ook om de bruggen, tunnels, geluidsschermen en viaducten op de route. De gewenste ervaring wordt bereikt door maatwerk te leveren en in te spelen op de specifieke kenmerken van de omgeving. De specifieke plekken langs de route leveren o.a. een bijdrage aan de oriëntatie van de reiziger.

In het Spoorbeeld wordt groot belang gehecht aan de beleving van de treinreiziger, de impact van de spoorlijn op de omgeving en de beleving van het spoorlandschap vanuit de omgeving.
De reiziger zit daarbij op de eerste rang en heeft onbelemmerd zicht op de omgeving. Hij ervaart vanaf het spoor de 'binnenkant' van het stedelijke landschap. Het spoor tekent zich af als een dunne lijn door het landschap, bij voorkeur vrij in het landschap. De impact op het landschap blijft zo beperkt mogelijk. Het spoor is er te gast. De spoorlijn vormt zo min mogelijk een barrière, zowel in ruimtelijk, functioneel als ecologisch opzicht.

Ruimtelijk Kader PHS - gemeente Amsterdam

Deel I : Het Ruimtelijk Kader is de eerste officiële inhoudelijke inbreng van de Amsterdamse partijen, richting ProRail en de ingenieursbureaus, waar rekening mee gehouden moet worden bij de uitwerking van de PHS maatregelen. Later volgen mogelijk nog het Esthetisch Programma van Eisen en de eisen en inpassingsprincipes voor een aantal nader te uit te werken locaties.

Deel II : Bij de beleidskaders en raakvlakprojecten gaat het om die kaders en projecten die in de omgeving van het PHS Amsterdam project een rol spelen en waarbij een wisselwerking kan optreden tussen het beleidskader c.q. omgevingsproject en de maatregelen uit het PHS programma. Doel is het inzichtelijk maken van deze wisselwerking, de bijhorende uitgangspunten en het beschermen van de Amsterdamse belangen in de nabijheid van het spoor.

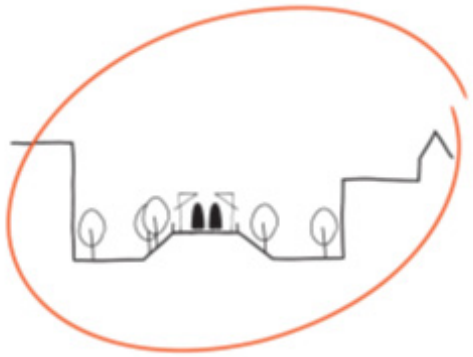
Deel III : De stedenbouwkundige visie, is een visie op hoofdlijnen die richtinggevend is voor de inpassing van de PHS maatregelen in Amsterdam. Deze biedt de stedenbouwkundige handvatten voor de ruimtelijke inpassing van de ingrepen. Het gebied dat in deze visie wordt beschouwd in relatie tot de inpassing is een strook van ongeveer vijfhonderd meter aan beide zijden van het spoor.
Een aantal generieke inpassingsprincipes is hierbij leidend, aangevuld met hier en daar een locatiespecifiek inpassingsprincipe.

Toelichting: De aanwezigheid van de spoorlijn hindert het leven in de stad zo min mogelijk, zowel op het maaiveld als daarboven.

In navolging van de integrale visie op de omgeving van spoor en station opgesteld door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester gaat deze visie uit van de autonomie van het spoor in haar omgeving (de “schone, dunne lijn”). Dit in tegenstelling tot de stationsomgeving waarbij een maximale integratie van het station met de stad en een optimale uitwisseling tussen het spoornetwerk en de stedelijke netwerken het leidende principe is.
Hieronder zijn de belangrijkste inpassingsprincipes samengevat weergegeven. (NB: dit is geen complete weergave, maar toont de meest relevante thema’s).

1. De spoorlijn is te gast in de stad als een autonome lijn

1.a De straten van de stad lopen door op maaiveld onder of boven de spoorlijn



1.b De ruimtelijke samenhang van de stedelijke ruimte rondom de spoorlijn is intact

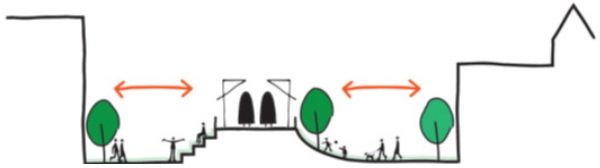
In de derde dimensie heeft de spoorlijn geen verstorende invloed op de samenhang van de stedelijke ruimte. Deze ruimte is samengesteld uit een samenhangende structuur van gebouwen en openbare ruimte met uitzicht, zichtlijnen en doorzichten t.b.v. oriëntatie.

Toelichting: De vormgeving van het spoorlichaam draagt bij aan de ontwikkeling van de stad en het welbevinden van haar bewoners en gebruikers. De inrichting van het spoorlichaam en haar randen kunnen bijdragen aan de levendigheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de spooromgeving.

2. Het spoorlichaam maakt deel uit van de stad

2.a De ruimte in het spoorlichaam wordt (waar mogelijk) benut voor stedelijke programma’s

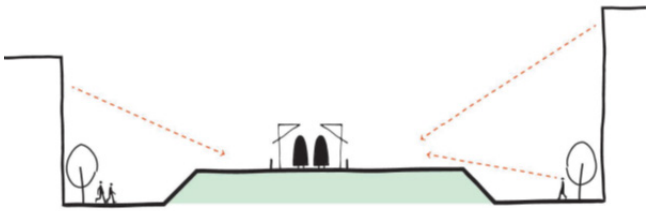
2.b Het spoorlichaam als gebouw heeft een gezicht naar de stad



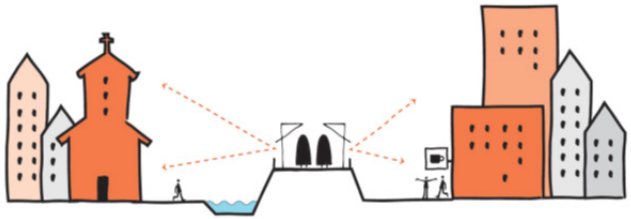
2.c Het spoortalud maakt deel uit van de openbare ruimte van de stad

Als het spoorlichaam een dijk in de stad is dan draagt de vormgeving van het spoor-dijk-lichaam positief bij aan de stad. Dit gebeurt door de inrichting en vormgeving van de randen aan te laten sluiten bij de omringende openbare ruimte waarbij de mogelijkheden van de taludhelling worden benut. Bij ligging langs een straat wordt de rand ontworpen als onderdeel van het profiel van de straat; bij ligging in een park wordt het talud mee ontworpen als deel van het park, etc. Het talud biedt ruimte aan groene, recreatieve en sportieve invullingen. De noodzakelijke afscherming van de spoorbaan kan met hekken gerealiseerd worden, maar kan ook landschappelijk vormgegeven worden.

2.d De inrichting van het spoorlichaam is aantrekkelijk voor de omgeving
Daar waar het bovenvlak van het spoorlichaam in het zicht van de omringende bebouwing ligt is er de mogelijkheid om een groen infra-landschap te ontwerpen dat past in de directe omgeving en tevens aansluit op de 'groene corridor'. Dit ontwerp draagt bij aan een aantrekkelijke, stedelijke woonomgeving. De natuurwaarden van de ecologische hoofdstructuur worden met het ontwerp versterkt. Een specifiek voorbeeld van een dergelijke situatie is die rondom de vrije kruising van de Dijksgracht (zie deel IV).



2.e De stad is zichtbaar vanuit de trein
De treinreiziger is een gebruiker en vaak ook een inwoner van de stad. De reis per trein en metro is een vast onderdeel van het daily urban system. De stad is zichtbaar vanuit de trein en voor bewoners en bezoekers een uitstekende manier om zich te oriënteren in de stedelijke ruimte. De aankomst in de stad (op reis, naar het werk en studie, uitgaan, thuiskomen) is een belangrijke ervaring en draagt bij aan de sterke identiteit van Amsterdam als kernstad in de metropool. De ruimtelijke karakteristieken van de verschillende delen van de stad zijn ervaarbaar en herkenbaar door een blik uit de trein.



Deel IV : Uitwerkingsonderdelen
In dit deel wordt een doorkijk gegeven van de nog nader uit te werken onderdelen in het projectgebied, die aanvullend aan het Ruimtelijk Kader PHS Amsterdam en na eigen besluitvorming, als input zullen dienen voor het ambitiedocument.

6. Locatiespecifieke deelgebieden
Ten aanzien van een aantal specifieke deelgebieden zoals de Oostertoegang en de Dijksgracht zal de gemeente locatiespecifieke wensen en eisen inbrengen. In de passage hieronder wordt een aantal aandachtspunten geformuleerd:

Dijksgracht
"Ten zuiden van de vrije kruising van de Dijksgracht wordt op dit moment het woon- werkgebied Oostenburg ontwikkeld in hoge dichtheid met behoud van een aantal industriële gebouwen en nieuwbouw van afwisselend lagere en hoge bebouwing; aan de overzijde van de Piet Heinkade ligt de woonbebouwing langs het IJ in grote bouwblokken. De inrichting van de openbare ruimte rond de strakke bouwblokken is stoer met grote maten en bijzondere inrichtingselementen. Het profiel van de Piet Heinkade loopt over in de ruimte rondom de verkeersknoop voor de tunnelmond van de Piet Hein tunnel. De randen van het spoorlichaam zijn meegenomen in het openbare ruimte ontwerp met dezelfde materialisering (type bomen, ruig gras, randen van schanskorven).

Het ontwerp en de inpassing van de vrije kruising en alle ruimte eromheen zou aan moeten sluiten bij de sfeer en materialisering van het omringend gebied (historisch industrieel, stoer, aandacht voor een specifiek en passend beplantingsbeeld) waarbij het zicht van de omringende woonbebouwing op het spoorgebied een belangrijk gegeven is. De ruimtelijke samenhang en het zicht op de 'overzijde' van het spoor (respectievelijk de bebouwing van de Oostelijke eilanden en de bebouwing langs het IJ) moet zoveel mogelijk behouden blijven. Aan de zuidrand van het huidige emplacement langs de Dijksgracht is de gemeente voornemens een fietsverbinding tussen Oostenburg en de Kattenburgerstraat te realiseren".

D 14-0001
Januari 2014

Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning

Oosterdokseiland Noord
D 14-0001 Amsterdam 2014

Cultuurhistorische verkenning – Oosterdokseiland Noord (Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam - 29-01-2014)

Dit is een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

C 18-039
Juli 2018

Gemeente Amsterdam

Oostboog/Spoorwegwerken Oost
Cultuurhistorische verkenning

C 18-039 Amsterdam

1

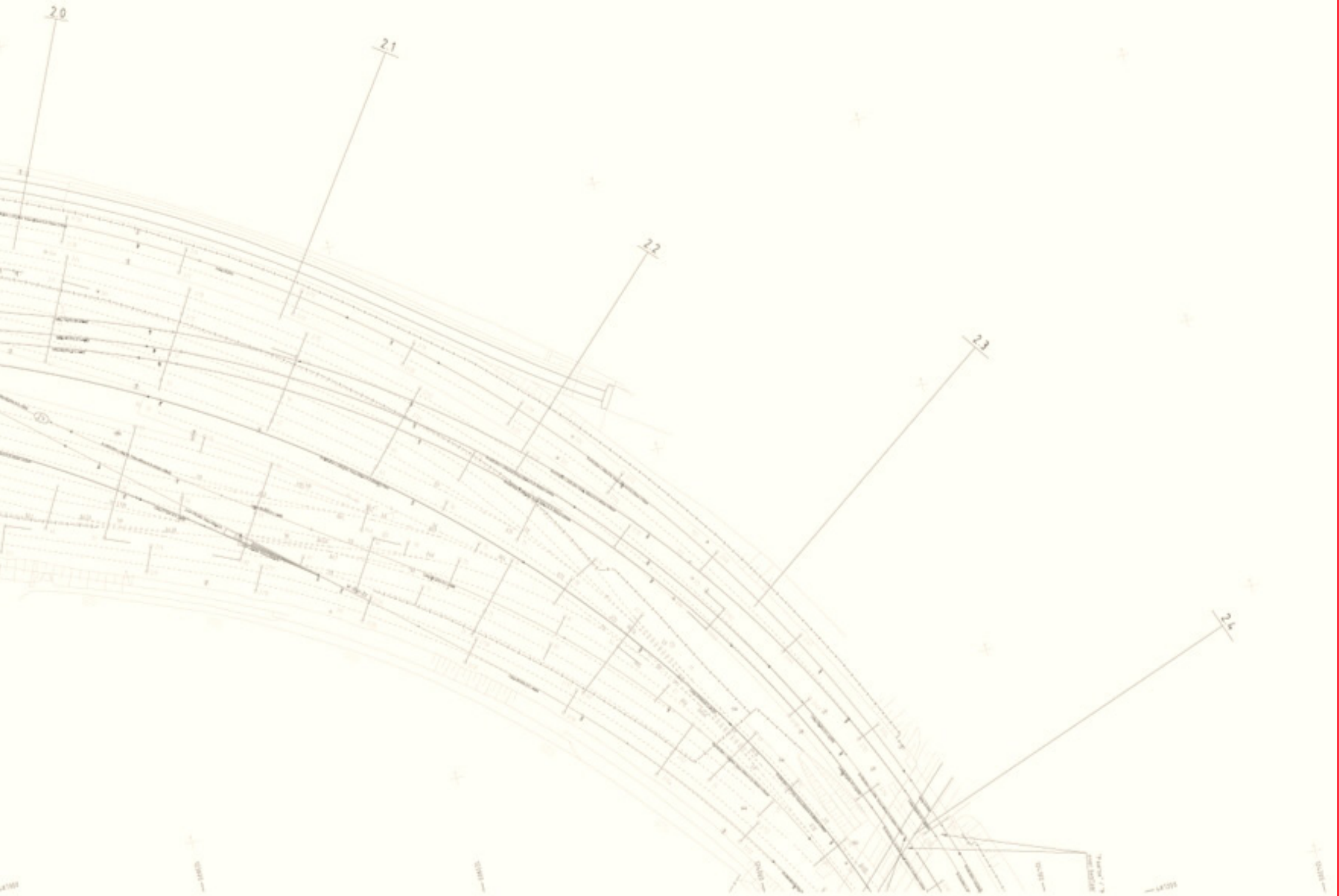
Cultuurhistorische verkenning – Oostboog/ Spoorwegwerken Oost (Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam – C 18-039, juli 2018)

Dit is een uiteenzetting die de cultuurhistorische waarde van de Oostboog als onderdeel van de Spoorwerken Oost (1934-1942) illustreert. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

De vormgeving van de bruggen, viaducten en onderdoorgangen van de Oostboog zijn van hoge kwaliteit en vormen samen een krachtige familie. Voornaamste zorg die in het stuk geuit wordt betreft de aanleg van geluidschermen in de spoorzone.

Cultuurhistorische Analyse en waardestelling – Vijf kunstwerken van de Oostboog (Braaksma en Roos Architecten - 06-09-2018)

In deze cultuurhistorische analyse en waardestelling worden, aan de hand van de beschrijving van de cultuurhistorie en de ruimtelijke kwaliteiten van de kunstwerken en hun directe omgeving, waarden toegekend en handvaten gegeven om deze in de toekomst te kunnen blijven waarborgen. Dit document is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de afdeling Monumenten en Archeologie van de Gemeente Amsterdam.


20
21
22
23
24

4 AMBITIES RUIMTELIJKE KWALITEIT

De geschetste toekomstbeelden en aanbevelingen in dit ambitiedocument worden gedaan en onderbouwd vanuit concrete ambities ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en inpassing zijn er ambities t.a.v. gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

Alle activiteiten van ProRail dragen bij aan de corporate ambities ten aanzien van mobiliteit, innovatie en duurzaamheid. Hiervan zijn de begripppen 'Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt" een vertaling. Concreet wordt gewerkt aan:

- minder hinder. Reizigers beter van A naar B brengen;
- meer capaciteit. Reizigers en goederen sneller met de trein laten rijden;
- duurzamer spoor. Reizen per trein duurzamer maken.

De hoofdambitie voor het project PHS Amsterdam Spoorinfra kan als volgt worden samengevat:

De ambitie is om in een stad die groeit met een spoor dat intensiveert bij te dragen aan zowel een optimale mobiliteit als aan een duurzame leefomgeving en het versterken van de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit.

Deze hoofdambitie kan in een aantal sub-ambities vertaald:

De ambitie is dat alle functies van spoor en omgeving conflictloos en veilig kunnen plaatsvinden.

De ambitie is om draagvlak te ontwikkelen door de diverse stakeholders tijdig te betrekken bij de planvorming en samen tot een integrale en optimale eindsituatie te komen.

De ambitie is een project te realiseren dat gerelateerd is aan de context van de stad Amsterdam.

De ambitie is een project te realiseren dat een overtuigende samenhang creëert tussen 'oud en nieuw' en zorgvuldig om te gaan met cultuurhistorische waarden.

De ambitie is dat het spoor een positieve bijdrage levert aan de beleving van treinreizigers, passanten en bewoners in de omgeving.

De ambitie is een project te realiseren dat past bij de schaal en de kwaliteiten van de omliggende (deels toekomstige) bebouwing.

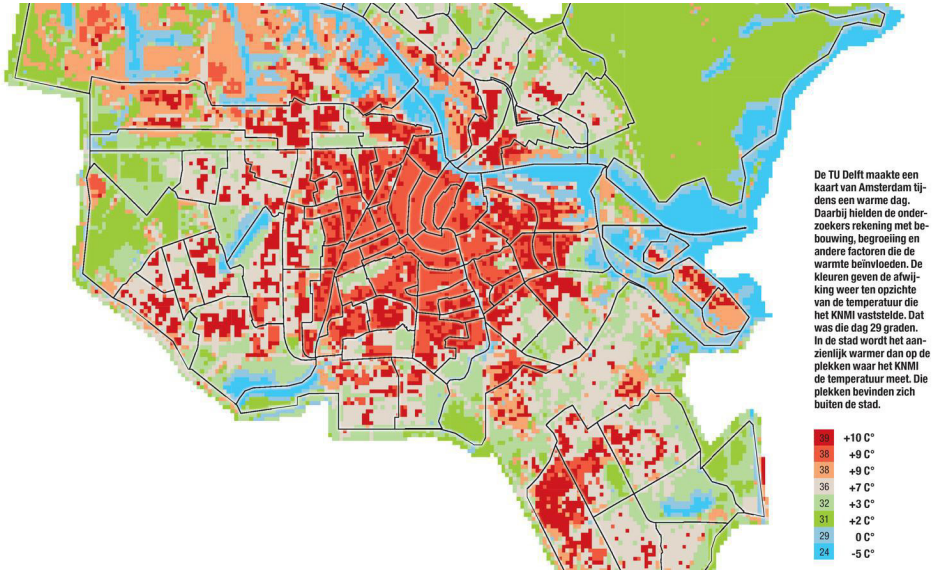
De ambitie is om zorgvuldig om te gaan met natuurwaarden en waar mogelijk deze te versterken.

De ambitie is om een bijdrage te leveren aan biodiversitiet van Nederland en van Amsterdam in het bijzonder.
(https://issuu.com/bureauspoorbouwmeester/docs/14_08_12_sb-essay5-natuurlangshetspoor)

De ambitie is om het spoor duurzaam in te passen in die omgeving en zo duurzaam mogelijk te beheren. Hierbij gaan wij verder dan het voldoen aan wet- en regelgeving. Een intentie daarbij is duurzame maatregelen te treffen die zichtbaar zijn, zodat deze bewust een bijdrage en stimulans leveren in milieubewust handelen.
Deze aanpak is ook passend binnen de duurzaamheidsambities van ProRail t.a.v. 'Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt'.

Het geven van invulling aan bovengenoemde ambities dient te gebeuren binnen de vigerende wettelijke kaders alsook de geldende ProRail regelgeving t.a.v. het spoor.

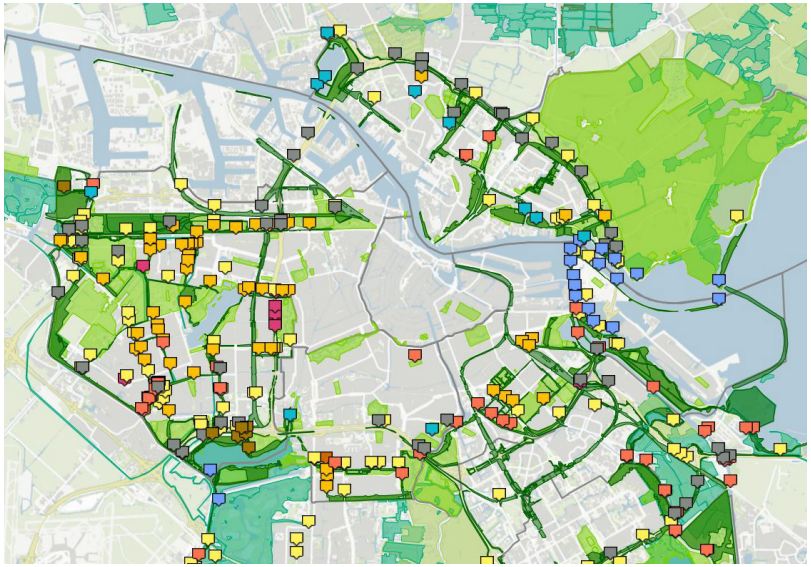
Hittekaart Amsterdam. *(hitte-eilanden.nl/amsterdam)*



De TU Delft maakte een kaart van Amsterdam tijdens een warme dag. Daarbij hielden de onderzoekers rekening met bebouwing, begroeiing en andere factoren die de warmte beïnvloeden. De kleuren geven de afwijking weer ten opzichte van de temperatuur die het KNMI vaststelde. Dat was die dag 29 graden. In de stad wordt het aanzienlijk warmer dan op de plekken waar het KNMI de temperatuur meet. Die plekken bevinden zich buiten de stad.

39	+10 C°
38	+9 C°
38	+9 C°
36	+7 C°
32	+3 C°
31	+2 C°
29	0 C°
24	-5 C°

Huidige ecopassages. *(www.amsterdam.nl/ecologische-zones)*

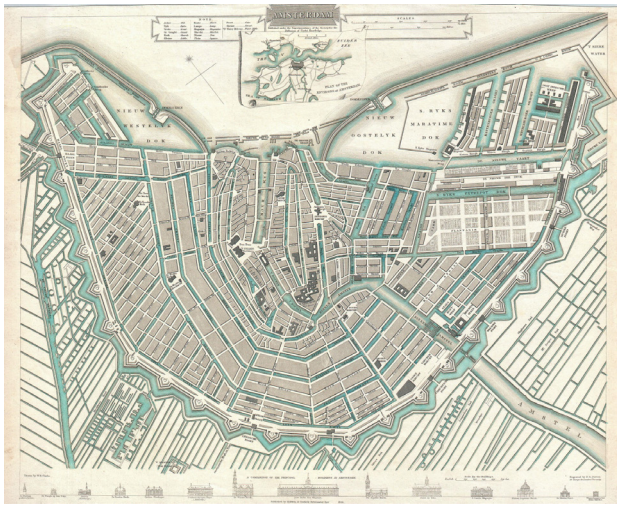


5 RUIMTELIJKE KWALITEIT: TOEN, NU & STRAKS

TOEN - historie van het Spoorlandschap Amsterdam

NU - beeld van het spoorlandschap

STRAKS - beleving van het spoorlandschap



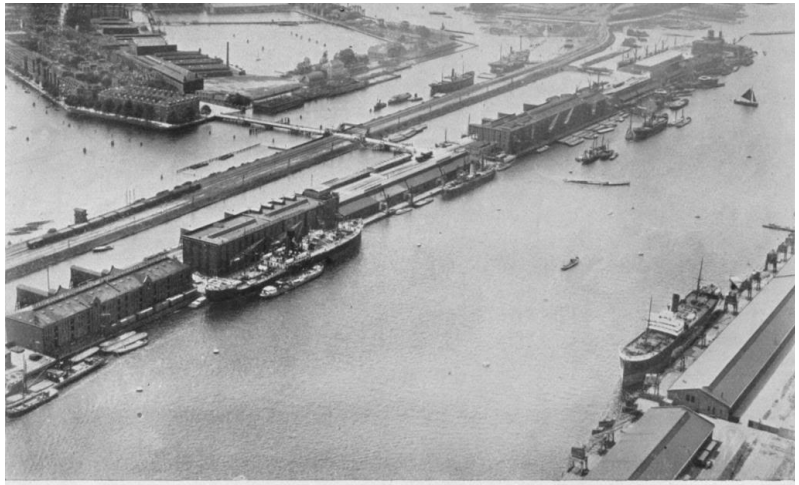
In dit hoofdstuk wordt de visie op Ruimtelijke Kwaliteit verwoord, met daarin aandacht voor de samenhang tussen stad, landschap en cultuurhistorie. De actualiteit wordt daarin afgezet tegen de historische ontwikkeling van het spoorlandschap in Amsterdam.

TOEN - HISTORIE VAN HET SPOORLANDSCHAP

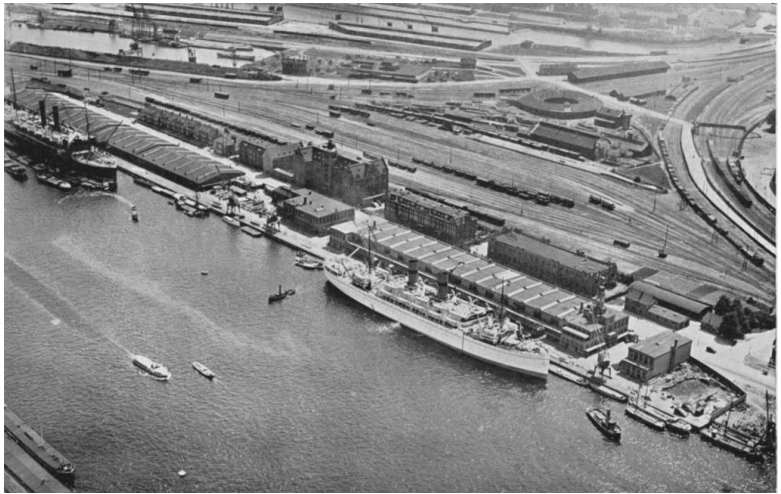
Sinds de aanleg van het Centraal Station in het water van het IJ in de tachtiger jaren van de negentiende eeuw, zijn de stad, het spoor en het landschap onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Het Centraal Station werd op drie eilanden in het water gerealiseerd met aan de oostzijde de sporen op een dijk volledig omringd door water. Het stationsgebouw mag dan de zichtrelatie vanuit de binnenstad richting het water van het IJ geblokkeerd hebben, voor reizigers is het - ook nu nog - een bijzondere ervaring om met de trein te arriveren en te vertrekken te midden van het water van o.a. de Dijksgracht, Oosterdok en het IJ. Met het zicht op de enorme spectaculaire passagiersschepen en gezellige drukte van de scheepvaart, afgewisseld met zicht op groen en bebouwing is het een unieke belevenis.

"In eerste instantie lag het spoor ten zuiden van de Dijksgracht op straatniveau met in het oostelijke tracé alleen al veertien gelijkvloerse kruisingen en verschillende voetgangersbruggen over het spoor. Aan het begin van de 20e eeuw vormden de spoorlijnen naar Utrecht en Amersfoort vanaf station Weesperpoort een steeds grotere barrière voor het groeiende wegverkeer. Met het plan voor de Spoorwegwerken Oost werd een volledig nieuw verhoogd spoortracé aangelegd dat met haar bruggen, stations, emplacementen en groene verschijning een integraal ontwerp zou vormen dat beeldbepalend werd in de stad" (Braaksma & Roos).



PAKHUIZEN=COMPLEX, WAARONDER VRIESHUIS ,,AMERIKA'' DER N.V. BLAAUWHOEDENVEEM=VRIESSEVEEM AAN DE HANDELSKADE TE AMSTERDAM.



NU - BEELD VAN HET SPOORLANDSCHAP

Het Groene Goud

Het spoorlandschap is een indrukwekkend samenhangend groen gebied met een ongekende waarde voor de bewoners van de metropool.
Het is onderdeel van het Groene Goud in de stad. Weliswaar op een ander schaalniveau en vanuit een andere tijd dan de spectaculaire groene grachten maar met eenzelfde impact. Ook is er feitelijk een analogie in het thema van de groene vingers/lobben in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren uit 1939, die het groen van buiten de stad naar binnen trekken.

Wie zou er destijds, toen het spoor als een lus om de stad aangelegd werd, kunnen hebben voorzien dat juist het spoor ook als een betekenisvol groenelement ervaren zou gaan worden en gekoesterd als waardevol stedelijk groengebied midden in de hectiek van een uitdijende metropool...
Niet alleen de civiele kunstwerken en stations als pareltjes langs de lijn, maar ook het groene spoorlint als totaal is een cultuurhistorisch en ecologisch waardevol element geworden, verknoopt aan de historie van de stad en steeds waardevoller voor de toekomst van een gezonde stad die steeds verder verdicht en uitgroeit tot een metropool.

De beleving van het spoorlandschap in de stad kent vele facetten. Ook anno nu wordt deze het best beschreven door de tweeledige beschouwing, vanuit het perspectief van de reiziger en vanuit het perspectief van de bewoners en passanten in de aangrenzende wijken.

Het lijkt hierbij om twee verschillende typen mensen te gaan. De treinreiziger is echter vaak een gebruiker en vaak ook een inwoner van de stad. De reis per trein is een vast onderdeel van het '*daily urban system*'. De stad is zichtbaar vanuit de trein en voor bewoners en bezoekers een uitstekende manier om zich te oriënteren in de stedelijke ruimte.
De aankomst in de stad (op reis, naar het werk en studie, uitgaan, thuiskomen) is een belangrijke ervaring en draagt bij aan de sterke identiteit van Amsterdam als kernstad in de metropool.
De ruimtelijke karakteristieken van de verschillende delen van de stad zijn ervaarbaar en herkenbaar door een blik uit de trein - *'The view from the tracks'*, het zicht vanaf het spoor.

In Amsterdam is 90% van het spoor hooggelegen als een spoorlichaam op een dijk, rijk begroeid, wat positief bijdraagt aan de stad.
De inrichting en vormgeving van deze bermen en randen sluiten naadloos aan bij de omringende openbare ruimte waarbij de mogelijkheden van de taludhelling op veel plekken worden benut. Bij ligging langs een straat worden de randen ontworpen als onderdeel van het profiel van de straat lokaal ingericht met lokale buurtvoorzieningen, zoals speelplaatsen; bij ligging in een park wordt het talud mee ontworpen als deel van het park, et cetera.
Het talud biedt ruimte aan groene, recreatieve en sportieve invullingen en vormt een groen decor in een hoogstedelijke omgeving

Het spoorlandschap is als een groene rivier waarvan men weet dat deze uiteindelijk uitmondt in de groene polders aan de rand van de stad. De met regelmaat passerende trein vormt een visuele verbeelding van de verbinding van het stedelijk groen met het groen van het buitengebied.

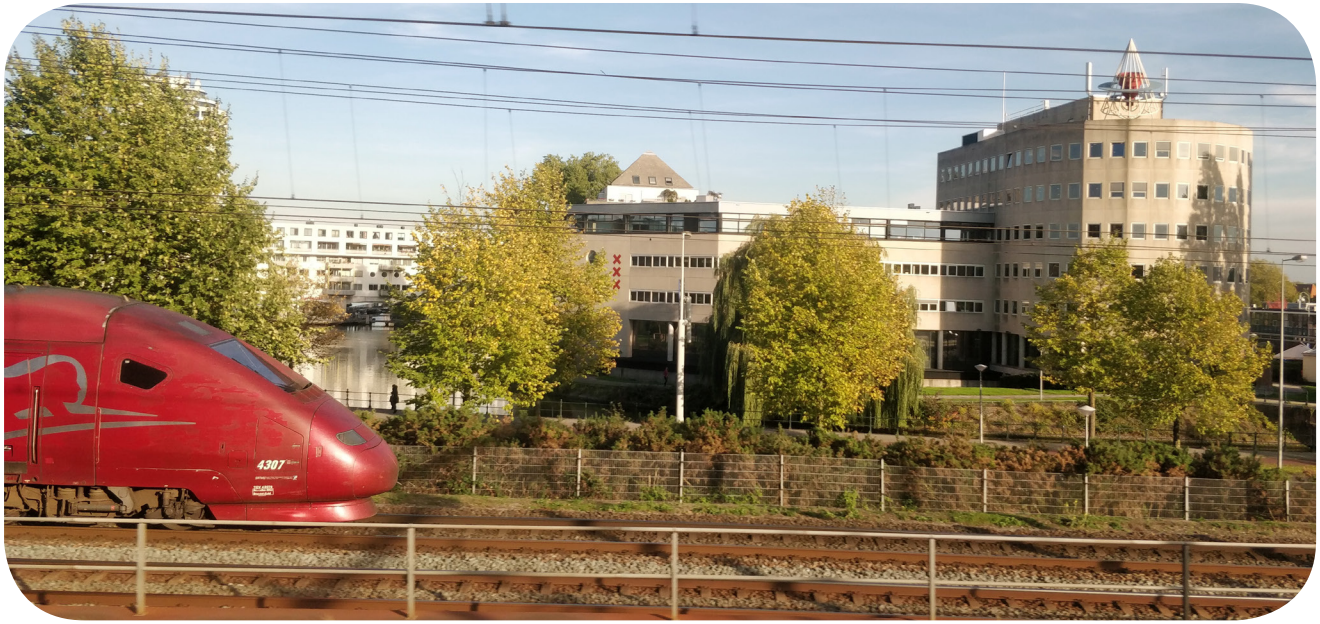
Zelfs de geluidschermen maken onderdeel uit van het decor. Het was hier in Amsterdam dat voor het eerst geëxperimenteerd werd met het beplanten van geluidschermen, die dit groene decor versterken en graffiti voorkomt. Het beeld vanaf de straat op het spoor vormt een belangrijk landschappelijk en esthetisch verzorgd stedelijk element in een groot deel van de stad – '*The view on the tracks'*, het zicht op het spoor.

De teksten en foto's hierna vormen een illustratie van deze beleving.

The view from the tracks

De randen van de wijken – aan zowel de west- als de oostzijde - vormden vanaf het begin als het ware de contramal voor het nieuwe verhoogde spoor. Dat maakte de treinreis over de Oostboog, maar ook aan de westzijde van Centraal Station, tot een bijzondere ervaring ten opzichte van de reis door en naar andere Europese steden. In plaats van uit te kijken over de minder verzorgde achterkanten had de reiziger in Amsterdam zicht op verzorgde straatwanden met woonblokken uit verschillende bouwperioden, afgewisseld met doorzichten in lange straten of over vaarten met af en toe een weids uitzicht, enigszins gefilterd door de bomen en struiken op de groene taluds.

View from the tracks


4307

The view on the tracks

Het nieuwe verhoogde spoortracé kwam ruwweg op de plaats van het oude. Het werd een belangrijke karakteristiek in Amsterdam Oost, meanderend door de stad over de van zand opgebouwde dijklichamen. Na verloop van tijd werd het grondlichaam groen aangekleed en vormt het samen met een aantal aanpalende groensnippers in het stedelijk weefsel een ongekend groene zone, als een lineaire oase in een steeds verder verdichtende stad. Het is een groenzone die goed onderhouden wordt en ook een ecologische functie en natuurwaarde heeft. Het spoor is een aangenaam groen decor gaan vormen in de beleving vanuit de aangrenzende wijken. Het vormt een belangrijk landschappelijk en esthetisch verzorgd stedelijk element dat een structurerende werking heeft en bijdraagt aan oriëntatie en wayfinding.

View on the tracks

STRAKS - BELEVING VAN HET SPOORLANDSCHAP

Het PHS-project in Amsterdam is een bijzonder en ook bijzonder duurzaam fenomeen. De uitbreiding van de capaciteit gaat niet gepaard met een uitbreiding van het sporenpakket met de daarbij horende ingrijpende effecten op de omgeving. Daar waar traditioneel in het verleden een uitbreiding van de capaciteit op het spoornet altijd bestond uit een fysieke uitbreiding van de sporenbundel vindt nu de efficiëntieslag vrijwel geheel plaats binnen de contouren van het gebied dat momenteel in beslag wordt genomen door spoortechnische functies. Zelfs het omgekeerde is waar; de optimalisatie in het centrum van Amsterdam vindt juist plaats door een robustere spoorzone waarbij de intensivering plaatsvindt door een reductie van het aantal wissels en sporen. In plaats van een fysieke uitbreiding is er sprake van een inbreiding waarbij er zelfs eventueel grond vrij kan komen voor andere gebruiksfuncties door het beperken van het aantal sporen.

De groene karakteristiek die zo kenmerkend is voor het spoorlandschap in Amsterdam zal dus gehandhaafd blijven, sterker nog, uitgebreid en versterkt kunnen worden. Het thema van de spoorrivier in de stad met 'groene oevers' waarvan tot nu toe sprake was kan uitgroeien met lokaal groene 'eilanden' op het tracé. En dat juist op locaties in het centrumgebied, waar de stad tegelijkertijd volop ontwikkeld en geïntensiveerd wordt met stedelijk programma op een steenworp afstand van Centraal Station. De behoefte aan groene ruimte wordt groter, de waarde hoger. PHSA-SI geeft de gelegenheid om de 'vrijkomende ruimte' in te zetten als duurzame en maatschappelijke meerwaarde. Dit biedt kansen voor participatie om deze ruimtes plaatsgebonden met een groen karakter in te 'kleuren naar de omgeving'. Recreëren aan de oevers van de Groene Rivier is een mogelijkheid. Er kan ingespeeld worden op lokale kwaliteiten en behoeften, wat op goodwill kan rekenen zowel bij de bevolking als bij de reizigers. Zo biedt PHSA-SI een mogelijkheid van co-creatie en 'evolutie' in plaats van 'revolutie' door slim gebruik en beter benutten van schaarse (groene) ruimte in de stad. De potenties zullen in de toekomst gezamenlijk verkend gaan worden.

Vanzelfsprekend zal een thematiek van eventueel toegankelijk maken van vrijkomende gebieden of een groene herinrichting in de spoorzone verder uitgewerkt dienen te worden in afstemming tussen de beheersorganisaties van ProRail en de gemeente. Ook in de 'vrijkomende zones' zullen er mogelijk functionaliteiten gefaciliteerd moeten worden die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het spoor, zoals o.a. de toegankelijkheid van de spoorbaan (bijvoorbeeld t.b.v. personeel te voet of d.m.v. inzetplaatsen voor materieel). Ook het anticiperen op toekomstige mogelijke wijzigingen in de spoorinfrastructuur is hierbij nodig. Een afweging zal gemaakt moeten worden over eigendom, beheer en onderhoud van deze zones. Hierbij zijn het ministerie van I&W als gebruiker en het ministerie van Financiën als eigenaar van de gronden de beslissende partijen.

Tijdens de bouwfasen ten tijde van de uitvoering van het PHS-project zullen bepaalde gebieden dienen als werkterrein. Bij het eventueel toegankelijk maken van gebieden naast de sporen voor publiek zal er vanzelfsprekend altijd sprake zijn van voldoende afscherming van de sporen.
Ook zijn er bij een groene herinrichting van de gebieden spelregels ten aanzien van het type groen en de locatie ervan. Zo mogen bomen niet te dicht bij de sporen geplaatst worden in het kader van veiligheid en optimaal functioneren van het spoor.

Bij de herinrichting van groene gebieden strekt het tot aanbeveling om bomen te betrekken van een 'bomenbank'. Vanuit de visie ten aanzien van duurzaamheid, circulariteit en compensatie is ook hergebruik van bomen interessant.

Ook zou de gemeente bomen uit andere projecten kunnen doneren aan PHS om daarmee bestaand groen weer een nieuw bestaan te geven, elders in de stad.

In hoofdstuk 6 wordt de potentie met een aantal casussen zichtbaar gemaakt en wordt er een aantal uitgangspunten vastgesteld en aanbevelingen gedaan ten aanzien van ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit.

Ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit
De ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit in de betreffende spoorzone zal vrijwel niet aangetast worden onder invloed van het project PHS-A SI. De belangrijkste cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd doordat het gekozen voorkeurstracé gerealiseerd kan worden met behoud van vrijwel alle bestaande historische civiele constructies. Zoals eerder aangegeven zullen alleen de stalen bruggen bij de Oostertoegang, als bijbestelling van ProRail AM in het kader van PHSA-SI, worden vervangen.

De realisatie van een nieuw civiel bouwwerk ter plekke van het huidige rangeerterrein in de vorm van een vrije kruising voor treinen zal een beperkte impact hebben op de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Door de keuze om een aantal sporen deels verdiept aan te leggen hoeven de kruisende sporen slechts beperkt omhoog. Hierdoor kan de kruising grotendeels als een landschappelijk element uitgewerkt worden, die past in de ruime, groene context. De nieuwe kruising van sporen kan gelezen worden als een eigentijdse variant van de vele spoorkruisingen die het huidige emplacement kenmerken.

Zoals in eerder in hoofdstuk 2 is vermeld zijn er vanuit de gemeente op twee locaties wensen om middels een 'bijbestelling' de capaciteit van doorstroming ter plekke van spoorkruisingen te vergroten: de Oostertoegang en de onderdoorgang Kattenburgerstraat. In hoofdstuk 6 wordt een aantal aanbevelingen gedaan ten aanzien van ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit met name in relatie tot civiele bouwwerken.

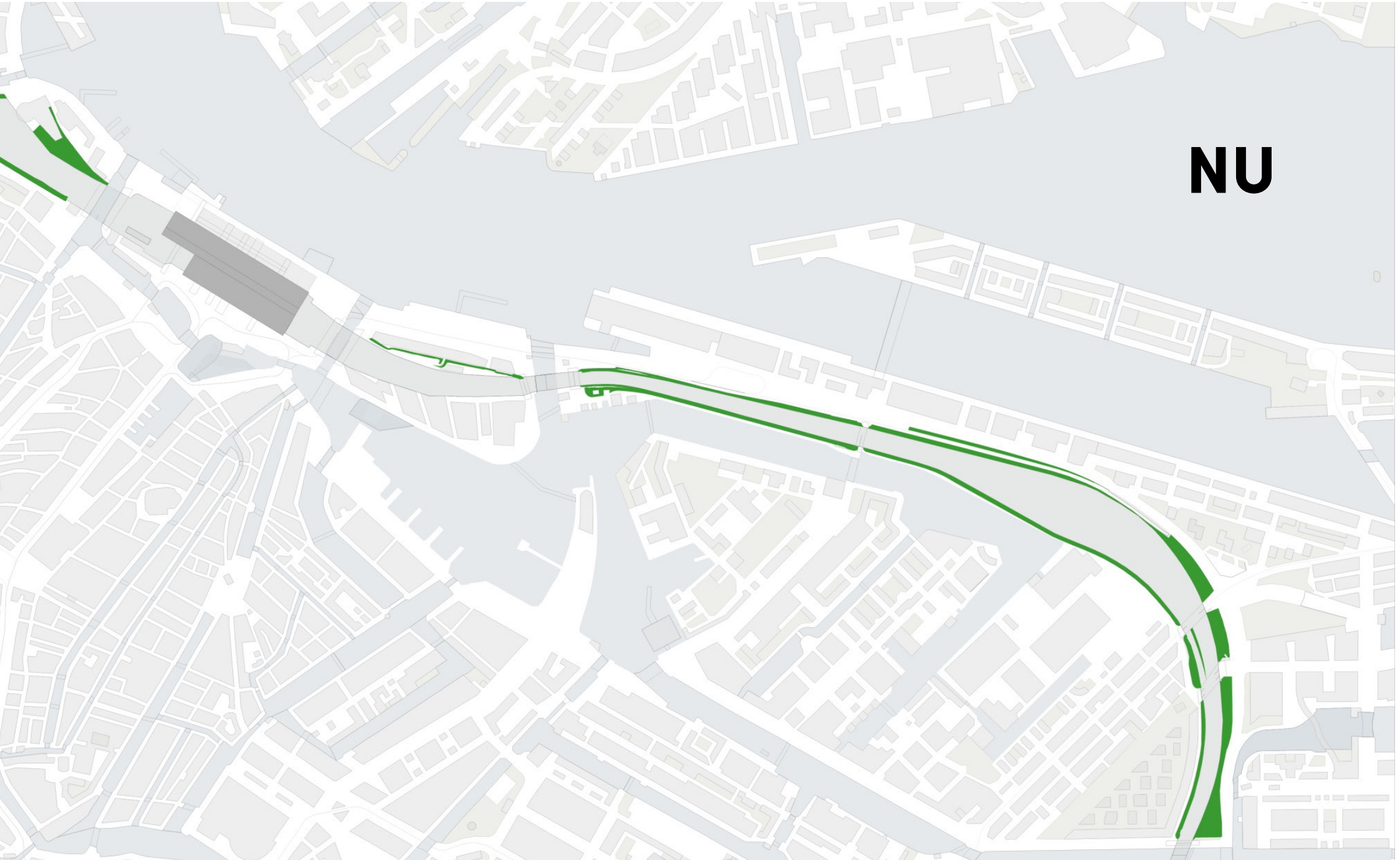
Op verzoek van ProRail en bureau Spoorbouwmeester heeft Braaksma & Roos i.s.m. ProRail in september 2018 een cultuurhistorische analyse en waardestelling opgesteld van de vijf civiele kunstwerken van de oostboog in het tracé aansluitend op Amsterdam Centraal Station.

Een korte samenvatting:
"De eerste vijf kunstwerken van de Oostboog vormen samen een tijdlijn in de ontwikkeling van brugtypologie en constructietechnieken. Deze kunstwerken kwamen tot stand in de laatste kwart van de negentiende eeuw en de eerste helft van de twintigste eeuw. Ze hebben een belangrijke stedenbouwkundige en -ensemblewaarde. De kunstwerken zijn onlosmakelijk verbonden met de (stedebouwkundige) ontwikkeling van de haven en van Amsterdam Oost.

Maar ook het hele tracé werd een verbindend element in de stad. Het meanderende tracé met groene taluds is van grote invloed geweest voor de stedenbouwkundige layout van de stadsuitbreidingen aan de oostzijde van het spoor, waarvan de gebogen randen als het ware de contramal vormen van het spoortracé. Het verhoogde tracé uit de jaren '30 van de twintigste eeuw vormt een belangrijk, landschappelijke en esthetisch element in Amsterdam Oost. De nieuwe spoorwegonderdoorgangen, -bruggen, seinhuizen en stations werden ontworpen als een samenhangend totaalconcept met een hoogwaardige architectonische uitwerking. Het geheel is van hoge architectuurhistorische en bouwhistorische waarde."

Naar de huidige inzichten zijn er geen geluidschermen nodig vanuit het PHS-project. De geluidschermprojecten die mogelijk effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit zijn autonome projecten en vallen buiten de scope van dit ambitiedocument.

spoor in de stad = groene ruimte



potentie = extra groene ruimte

6 POTENTIE EN MEERWAARDE

Ontwerpend onderzoek deelgebieden

A. Deelgebied Dijksgracht

B. Deelgebied Oostelijk eiland

C. Deelgebied Westelijk eiland

ONTWERPEND ONDERZOEK DEELGEBIEDEN

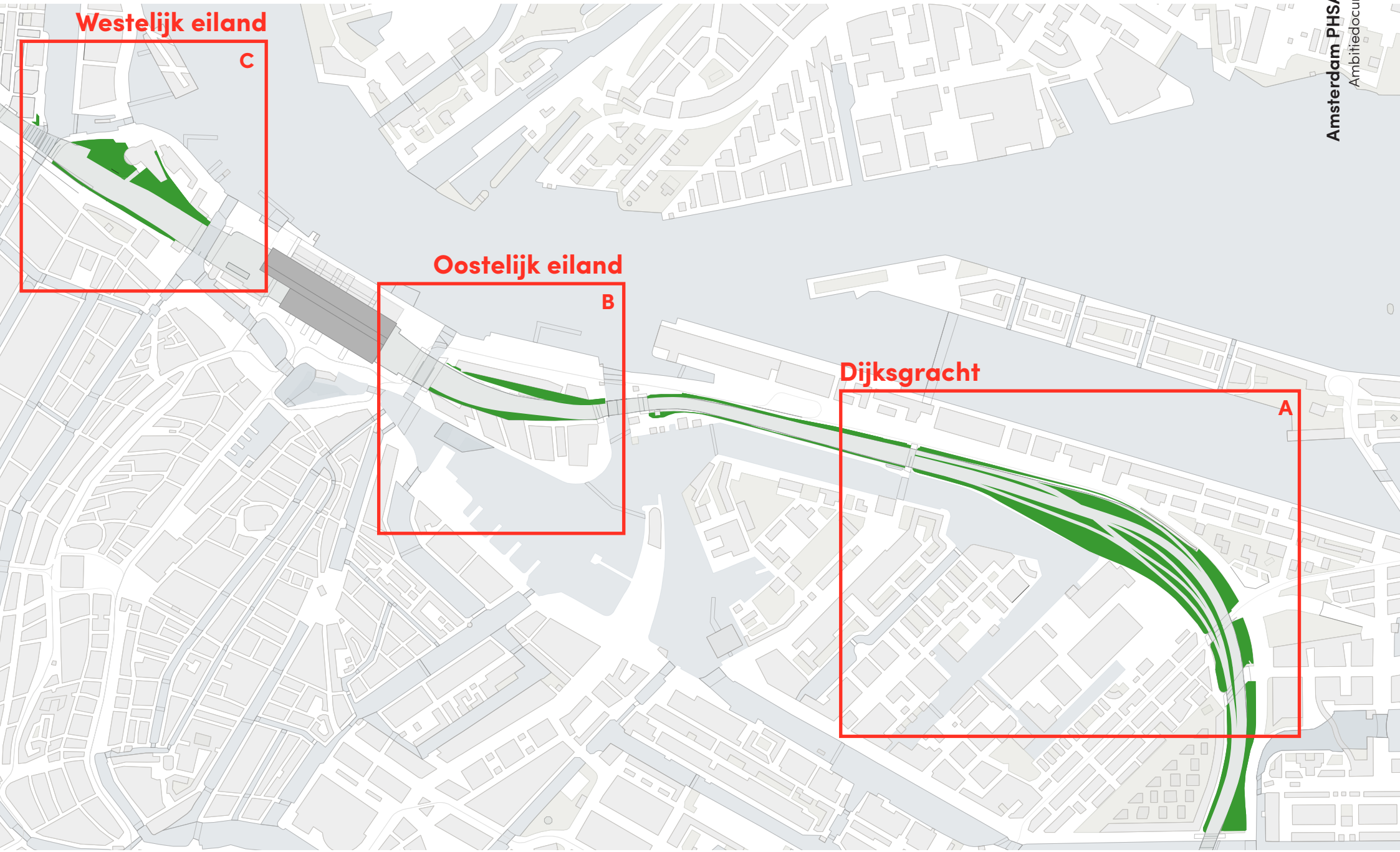
In dit hoofdstuk wordt de potentie van meerwaarde voor de ruimtelijke kwaliteit met een aantal casussen zichtbaar gemaakt en worden er aanbevelingen gedaan ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit. De afbeeldingen fungeren als referentiebeelden om de potentiele ruimtelijke kwaliteiten te verbeelden.

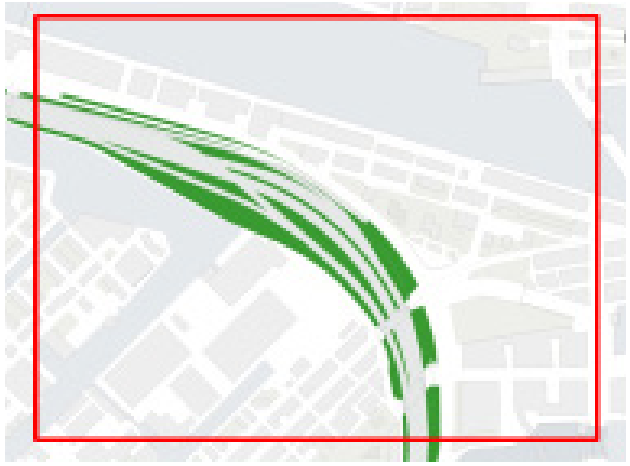
De case studies illustreren de ruimtelijke kwaliteit op een drietal deelgebieden – van oost naar west :

A deelgebied Dijksgracht

B deelgebied oostelijk eiland t.h.v. De Ruijterkade

C deelgebied westelijk eiland met het Verkeersleidinggebouw


Westelijk eiland
C
Oostelijk eiland
B
Dijksgracht
A



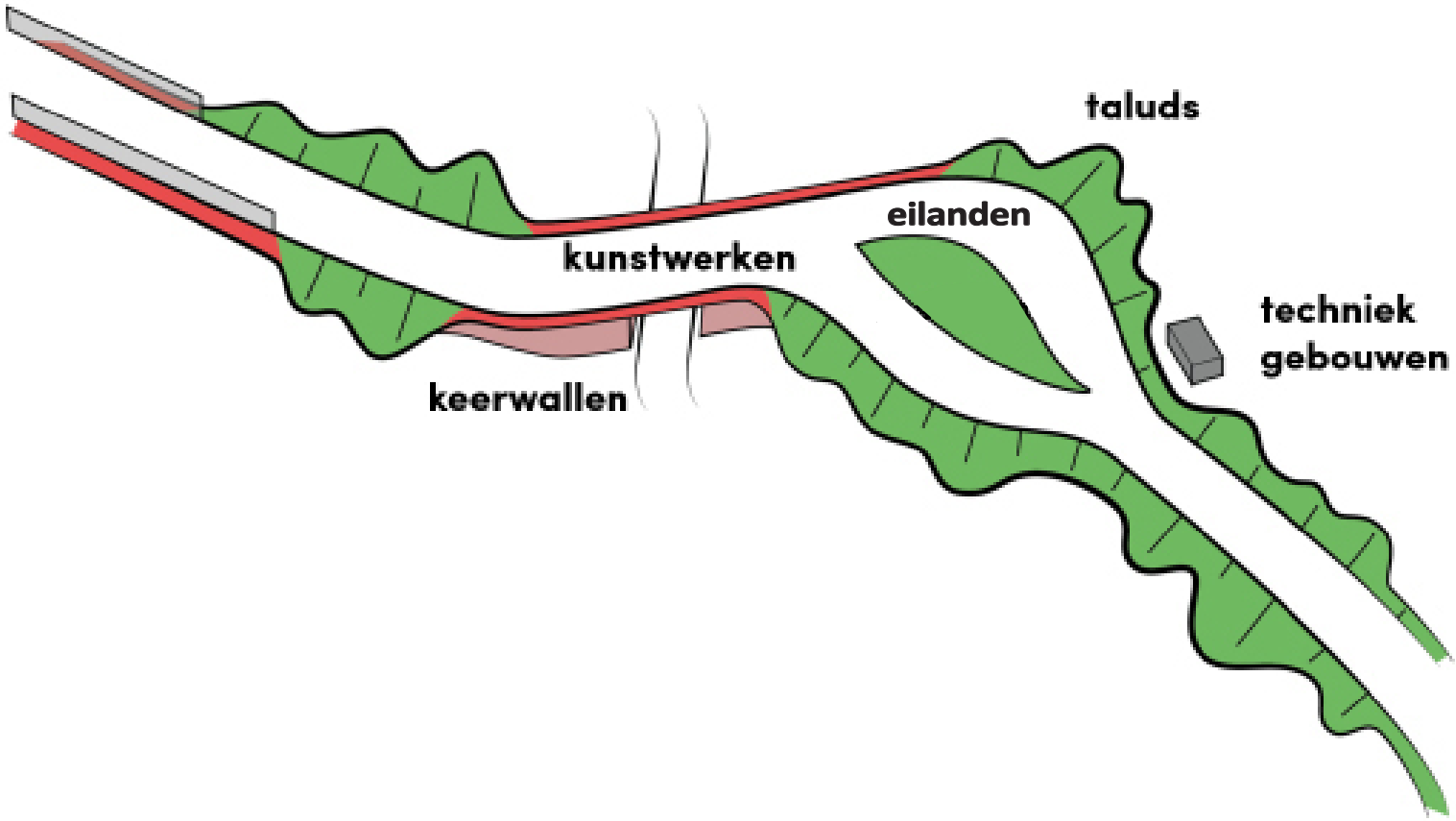
A. DEELGEBIED DIJKSGRACHT

In dit gebied wordt de bestaande sporenbundel met rangeer- en opstelterrein aanzienlijk afgeslankt. Oorzaak is een vereenvoudiging van de sporenbundel o.a. door het opheffen van het rangeer- en opstelterrein, een vermindering van het aantal wissels en de realisatie van een nieuwe vrijekruising.

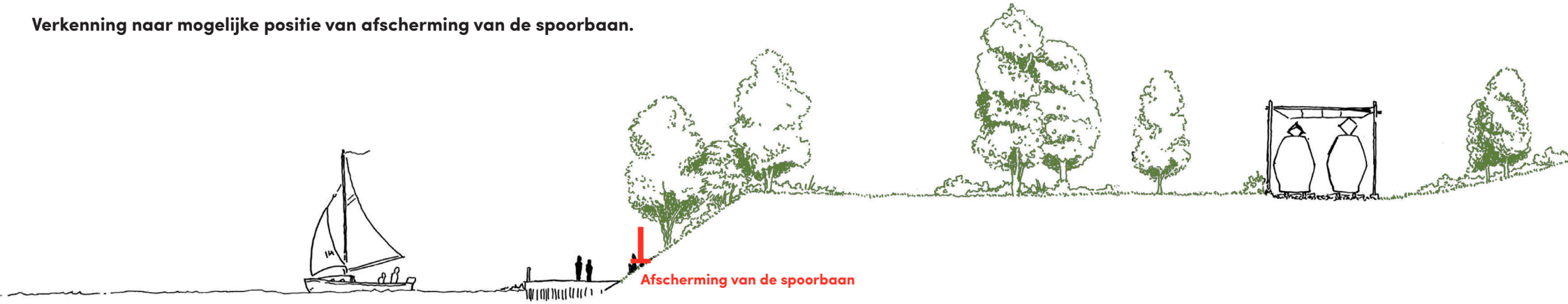
In dit deelgebied komt daardoor ruimte vrij tussen en buiten de sporen die niet meer gebruikt hoeft te worden voor spoorwegdoeleinden. Het gaat daarbij over een gebied van circa 35.000 à 40.000 vierkante meter. Als deze vrijkomende zones groen ingericht kunnen worden is dat een gebied in grootte vergelijkbaar met het Sarphatipark. De locatie van dit potentiele groengebied kan een stapsteen zijn in het ecologische netwerk, waarmee de biodiversiteit wordt vergroot. De groene ruimtes tussen de sporen hebben qua recreatie vooral waarde als 'groen uitzicht.' Het potentieel groengebeid sluit perfect aan op de stedelijke groengebieden met recreatieve waarden aan de oostkant van het centraal station, zoals het Marineterrein, Rietlandpark, het Dijkspark en het Funen. Samen met deze gebieden kan dit onderdeel van het spoorlandschap het netwerk van stedelijke groenzones versterken. Een uitbreiding van het groene goud...!

Ambitie

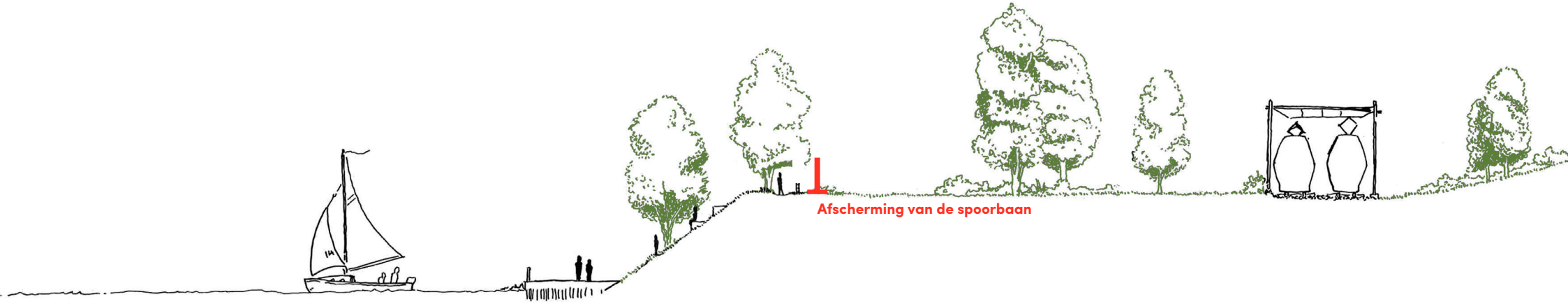
Het verzilveren van de potentie in dit gebied kan sterk bijdragen aan de projectambitie:
- de ambitie is om in een stad die intensiveert met een spoor dat intensiveert bij te dragen aan zowel een optimale mobiliteit als aan een duurzame leefomgeving en het versterken van de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit.


taluds
eilanden
kunstwerken
techniek
gebouwen
keerwallen

Verkenning naar mogelijke positie van afscherming van de spoorbaan.

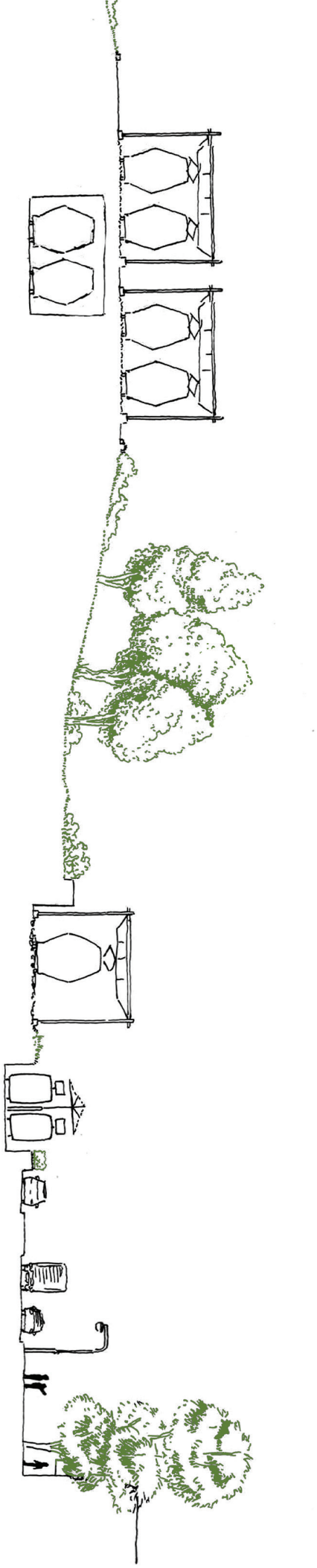


Groenzones niet toegankelijk voor publiek



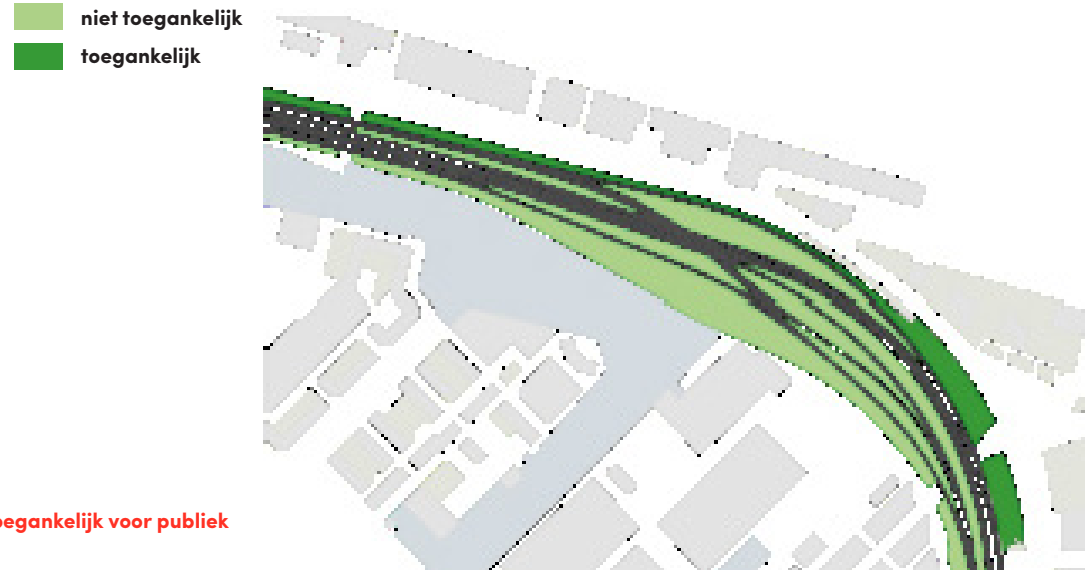
Zuidelijke groenzone deels toegankelijk

Zuidelijke groenzone toegankelijk

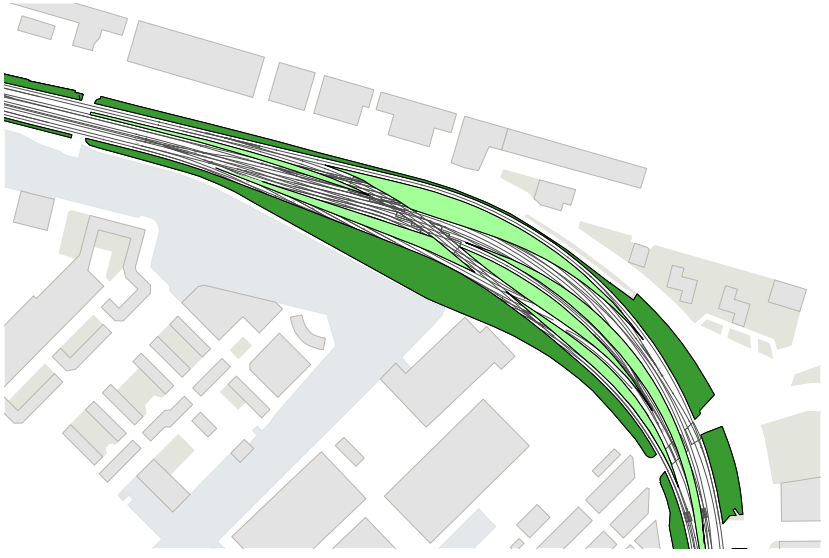


Meerwaarde heeft als voorwaarde dat de afscherming van de sporen ook opschuift in noordelijke richting tot aan de nieuwe positie van het meest zuidelijke spoor in de nieuwe configuratie. Maar zelfs als het hekwerk op dezelfde positie zou blijven staan en de vrijkomende stroken zonder specifiek spoorse functie ingericht zouden worden als groengebied van formaat is er een absolute meerwaarde voor zowel omgeving als reizigers. Juist voor reizigers is het deze bocht die een typisch 'landmark' en oriëntatiepunt vormt in de nabijheid van het centraal station. Geen mooier entreeportaal van de centrale stad als een groene oase bij binnenkomst of vertrek. Dit vraagt om een gevarieerde beplanting van formaat, wellicht aangevuld met kunst van formaat.

Inspirerend is het nabijgelegen Rietlandpark met het herkenbare ritme van bomen en het kunstwerk Folly for the bees met een opeenstapeling van een reeks gigantische bijentafels, die tegelijk refereren aan het uitzwermen van bijen en van reizigers (bij de tramhalte).



Spoorzone niet toegankelijk voor publiek



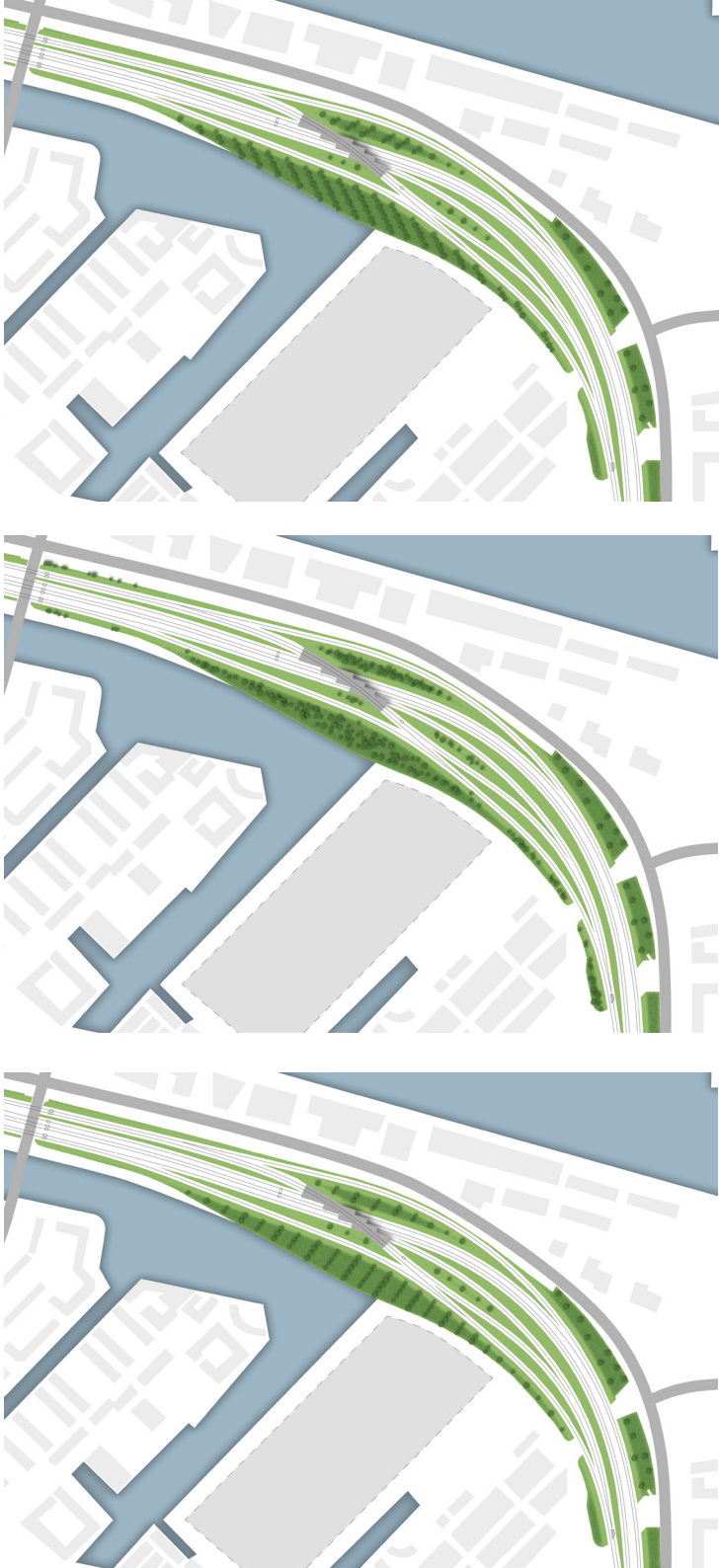
Potentie: spoorzone deels toegankelijk

Groene oevers
Er worden sporen opgeheven zowel bínnen de bundel als sporen die aan de buitenrand liggen. De meeste structurele ruimten die vrijkomen liggen aan de noord- en aan de zuidzijde:

- Noordzijde
Het relatief laaggelegen spoor dat naast de sneltram aan de Oostelijke Handelskade ligt blijft vrijwel op dezelfde positie. Tussen dit spoor en de nieuwe vrije kruising komt er een substantiële strook grond vrij.

- Zuidzijde
Doordat de meest zuidelijke sporen opgeheven worden komt juist ruimte vrij aan de buitenrand, direct grenzend aan het stedelijk gebied. Deze ruimte is bijzonder interessant omdat hier een sterke potentie is van medegebruik, juist in een gebied waar recreatieve kwaliteiten ontwikkeld kunnen worden in een gebied waar tegelijkertijd sprake is van stedelijke verdichting in Oostenburg. Het is juist de combinatie en het samenspel van de drie kenmerkende factoren beplanting (groen), water (blauw) en bebouwing (rood) in deze zone, die een serieuze kwaliteitssprong mogelijk maakt. Denk aan een groen spoorlandschap met aan de rand er van picknick kwaliteit en een groen talud waar je in de zon kunt liggen.

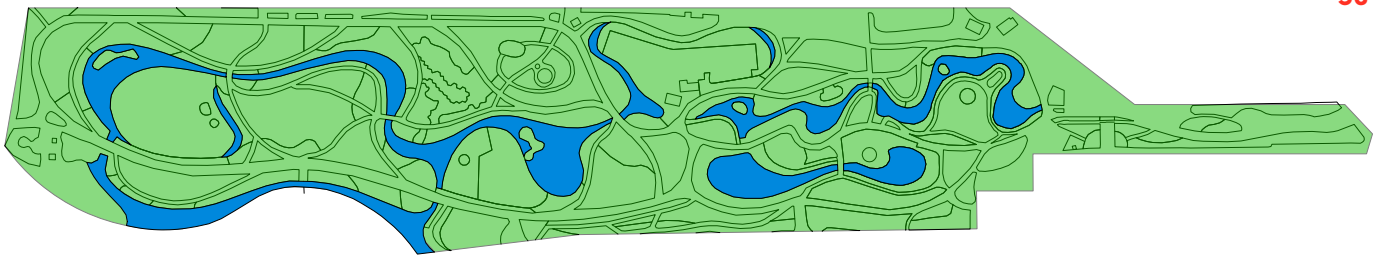
Centraal in het deelgebied zal een vrije kruising voor treinen gerealiseerd worden. In de tekst over cultuurhistorisch en ruimtelijke kwaliteit civiele bouwwerken, wordt hieraan extra aandacht besteed. De kern van de zaak is dat dit gebied ook landschappelijk uitgewerkt zal worden en bijdraagt aan de herkenbare karakteristiek van de plek en aan het versterken van de ecologische waarden. Juist de gebieden tussen de sporen, waar geen mensen passeren of verblijven zijn voor flora en fauna bij uitstek geschikt. Op deze meerwaarde zal de herinrichting van het centrale gedeelte van het deelgebied gericht zijn.



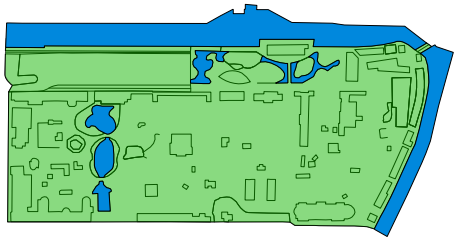
Inrichtingsmogelijkheden groenzones.

Groene eilanden
Maximale meerwaarde: stadspark van formaat

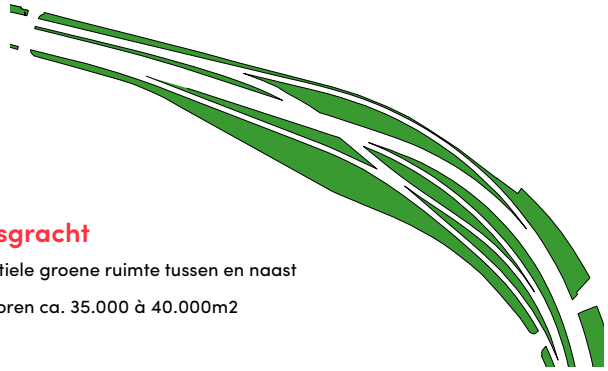
Behalve de ruimtes aan de zuid- en noordzijde is er in dit gebied ook nog een aantal zones tússen de sporen die vrijkomen en groen ingericht kunnen worden. Deze liggen meer richting de bocht die de sporen maken. Het toegankelijk maken van de zones tussen de sporen is vanuit ProRail ongewenst. Ook vanuit sociale veiligheid zou het toegankelijk maken van een dergelijk gebied met een 'dead end' niet wenselijk zijn.



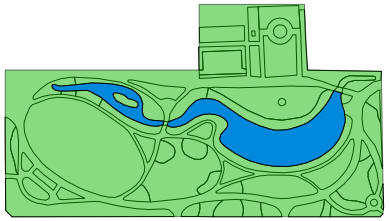
vondelpark 470.000m²



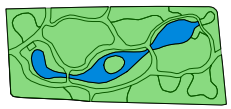
artis 140.000m²



Dijksgracht
potentiele groene ruimte tussen en naast de sporen ca. 35.000 à 40.000m2



oosterpark 130.000m²



sarphatipark 42.0000m²

voetbalveld 120 x 75

Fietsroute

In oost-west richting heeft de gemeente concrete plannen t.a.v. een fietsverbinding vanaf de Kattenburgerstraat. Realisatie hiervan is gedacht op korte termijn, in 2019. De aansluiting aldaar op de fietsverbinding tussen de oevers van het IJ en een directe verbinding in oostelijke richting langs het spoor maakt de gedachte aan een (snel) fietsroute via Muiderpoortstation en Amstelstation naar de zuidelijke rand van de stad interessant.

Wellicht dat voor de gemeente een verkenning aantrekkelijk is of het vanuit de nieuwe situatie mogelijk is om deze route in het zuidelijke deel waar ruimte vrijkomt ‘op hoogte’ aan te brengen en mee te laten liften met het spoortracé. Op die manier zijn ongelijkvloerse kruisingen mogelijk (vergelijk het project de ‘Snelbinder’ langs het spoor in Nijmegen). Met gelijkvloerse kruisingen is een echte snelfietsroute niet realistisch en juist extra gevaarlijk met kruisingen die direct gelegen zijn naast spoorviaducten die het zicht belemmeren.
Of de aanleg van een fietspad ‘op hoogte’ realiseerbaar is hangt mede af van de vraag of er met de betrokken partijen tot goede afspraken gekomen kan worden over zaken als medefinanciering, beheer en onderhoud etc.

Mogelijke alternatieven ligging fietsroute.

Uitgangspunten

- maak gebruik van de potentie van dit gebied om de hoofdambitie van het project PHS te realiseren.

- realiseer een ‘groen eiland’ in het spoorlandschap, een oase met betekenis voor ecologie, biodiversiteit, stedelijke recreatie, spottersplek en groen voorportaal voor het centrum en centraal station als oriëntatiepunt voor reizigers en een positief effect op het verblijfsklimaat in de stad door temperatuurreductie (verlagen hittestress) en het bevorderen van de water-, CO2- en fijnstofopname en zuurstofproductie.

- maak gebruik van materialen en beplanting die aansluit bij de schaalgrootte en de karakteristiek van het gebied.

- het aan te brengen groen valt binnen het beleid van ProRail van veilige vegetatie en vegetatie die geen hinder oplevert aan de operatie van het spoor.

- realiseer een integraal ontwerp waarbij alle elementen de landschappelijke kwaliteit versterkt. Zowel de vrije kruising als de afschermende elementen zoals hekwerken.

- Wellicht zijn er mogelijkheden voor stedelijk recreatief gebruik van de zones naast de sporen (bijvoorbeeld een snelfietsroute maar ook wandelroutes of verblijfsgebied); een verkenning naar de wensen van de gemeente op dit front is gewenst. In samenspraak en co-creatie kan er maatschappelijke meerwaarde ontstaan.

- bouwterreinen worden na realisatie opnieuw ingericht en beplant als onderdeel van het integrale landschapsplan dat opgesteld wordt t.b.v. het PHSA-SI project.

- verken in samenspraak met de gemeente de mogelijkheden voor toepassing van kunst.

B. DEELGEBIED OOSTELIJK EILAND

In dit deelgebied met voorheen een weefvak met wissels vanuit het station komen twee zones beschikbaar waar sporen opgeheven worden.

De zone aan de zuidzijde van de sporen is smal en ontoegankelijk en biedt weinig mogelijkheden voor gebruik. Ingericht met groen kan het echter wel een belevingsfunctie hebben, zowel vanuit de omringende bebouwing, als vanuit het perspectief van de reiziger. Het kan de harde stedelijke wand van de hoge bebouwing pal naast het spoor verzachten en een functie krijgen als kijkgroen.

De zone aan de noordzijde van het spoor biedt meer perspectief. Hier is een meer groene invulling van het gebied denkbaar, in combinatie met diverse spoorgebonden functies. De zone tussen de bestaande bebouwing en de grens met het nieuwe spoortracé, zal als totaal beschouwd moeten worden, dus inclusief het gebied dat nu gebruikt wordt voor parkeren (tussen bebouwing en spoor). Daarbij is het parkeren dat nu op de 'terp' naast het spoor plaatsvindt wellicht (gedeeltelijk) elders onder te brengen.

Op dit moment gaat het project uit van de huidige programering en op korte termijn te ontwikkelen functies. Uitgangspunt daarbij is het zoveel mogelijk vergroenen en het niet onmogelijk maken van gewenste ontwikkelingen zoals in de ambitie geschetst. Daarbij zal rekening gehouden moeten worden met spoorse functionaliteiten, zoals o.a. de toegankelijkheid van het spoor voor voertuigen en railgebonden gebouwen. Ook zijn er vanuit de gemeente concrete plannen om de bestaande ondergrondse IJ-tramtunnel die zich aan de noordwestzijde bevindt, te transformeren tot fietsdepot.

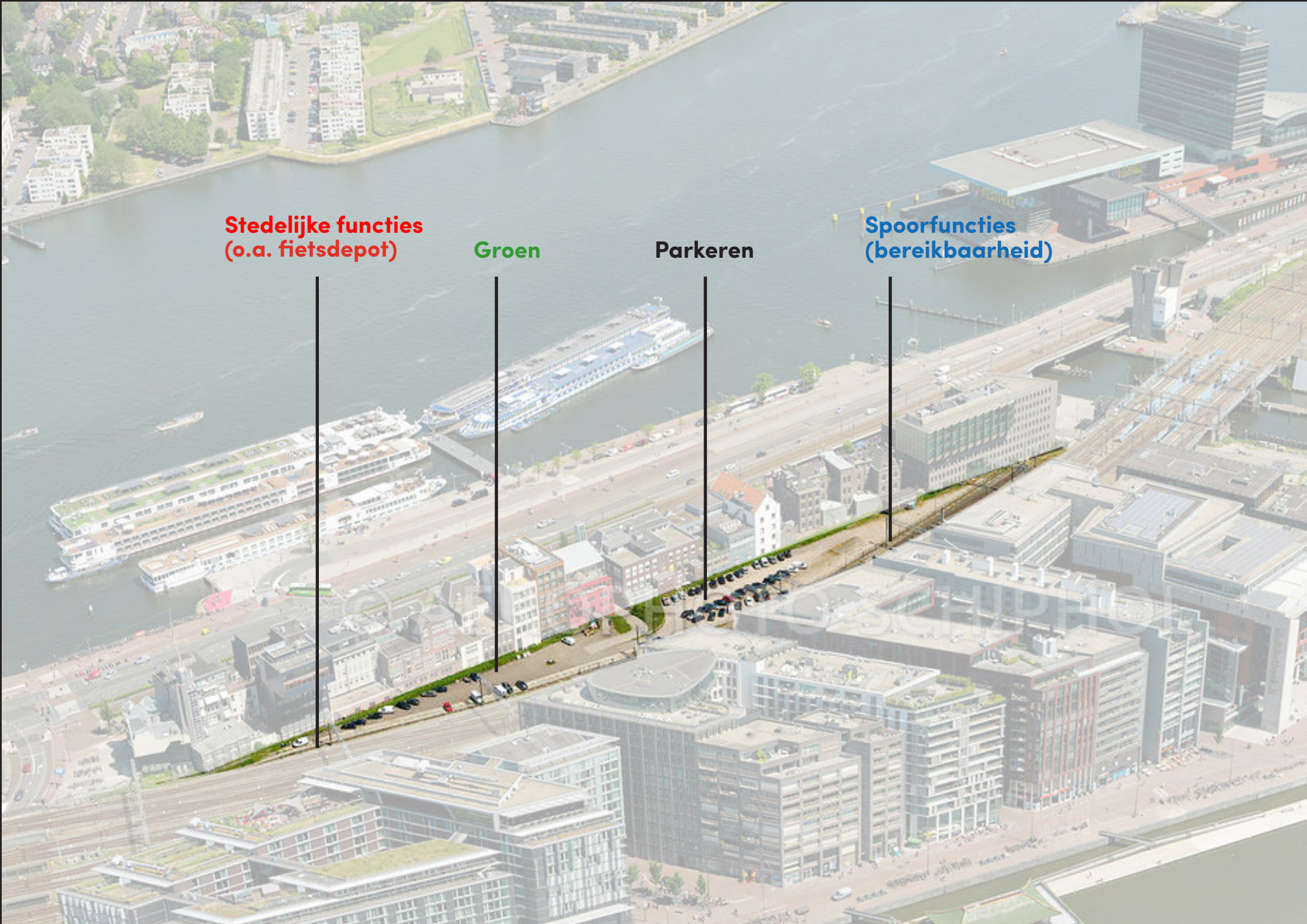
Uitgangsppunten

- een groene inrichting is in eerste instantie altijd de basis

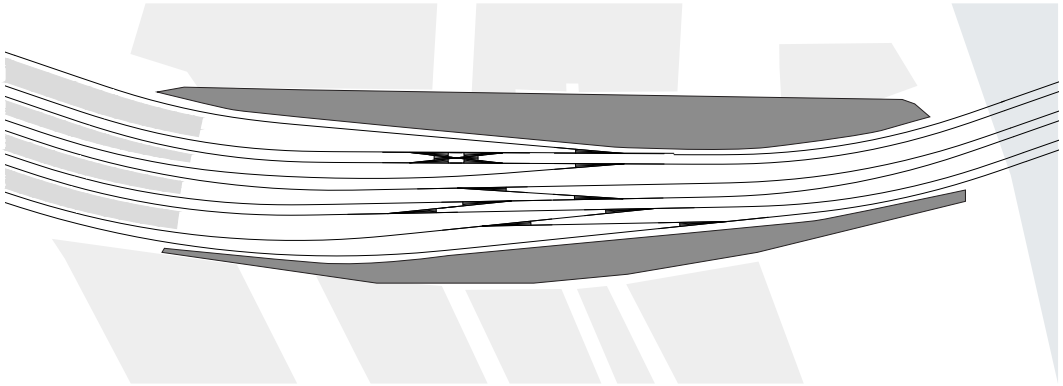
- houdt rekening met eisen voor spoorse doeleinden, waaronder o.a. een techniekgebouw en werk de vormgeving ervan uit op een manier die past in het integrale groenontwerp.

- houdt rekening met de wens om de bestaande tunnel te transformeren tot fietsdepot.

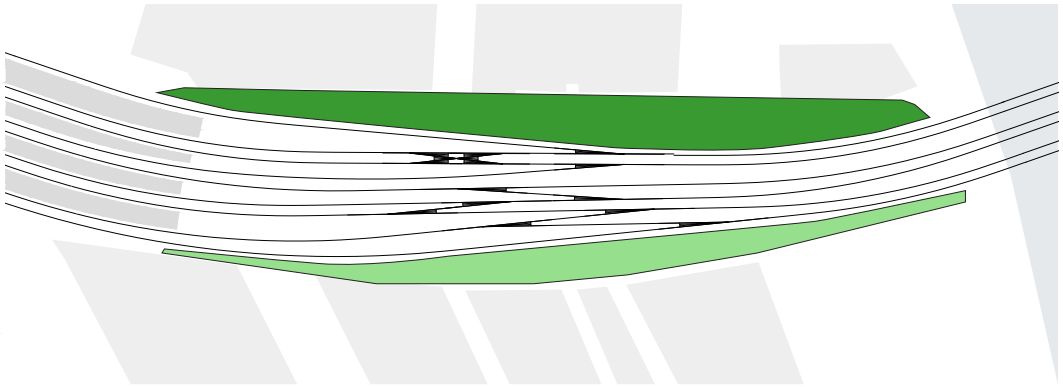
- een groene inrichting maakt toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk.


Stedelijke functies
(o.a. fietsdepot)
Groen
Parkeren
Spoorfuncties
(bereikbaarheid)

TOMTOM



Huidige situatie: spoorzones niet toegankelijk en stenig



Optie: Spoorzones groen en toegankelijk

C. DEELGEBIED WESTELIJK EILAND

Het deelgebied direct ten westen van het centraal station sluit aan op het uiteinde van de perrons. De vrijkomende ruimte aan de zuidzijde is zeer beperkt, maar het versterken van de smalle groenzone naast het spoor langs de Haarlemmer Houttuinen is altijd een meerwaarde.

Ten noorden van de sporen is bebouwing gesitueerd; het Verkeersleidingsgebouw van ProRail, de Kamer van Koophandel en het havengebouw (Port of Amsterdam) vormen naar de De Ruijterkade een vrijwel gesloten bouwblok. Tussen deze bebouwing en de sporen is er echter veel ruimte. Deze ruimte is op dit moment zeer rommelig ingevuld met diverse extensieve functionaliteiten en een laagwaardige groene invulling. Tijdens de bouwfase en ombouw van het PHS-project zal een deel van het terrein functioneren als werkterrein. Aandachtspunt hierbij is om ervoor te zorgen dat bestaande bomen van formaat in het gebied gehandhaafd blijven en niet sneuvelen tijdens het bouwproces.
Na voltooiing van de werkzaamheden heeft een integrale herinrichting van het totale gebied echter een enorme potentie en kan een invulling krijgen als groen eiland langs de spoorzone. Het is evident dat er een herinrichting zal moeten plaatsvinden, na opheffen van het bouwterrein.

Daarbij zal rekening gehouden moeten worden met spoorse functionaliteiten, zoals o.a. railgebonden gebouwen en de toegankelijkheid van het spoor voor voertuigen. De totale footprint van het gebied is echter zo groot dat het de mogelijkheid biedt voor een structurele ingreep en vergroening.

Ook hier is er een meerwaarde te creëren voor zowel treinreizigers, flora en fauna als voor de stad. De vertrekkende en aankomende reizigers hebben niet alleen vanuit de trein, maar zelfs vanaf de westelijke perrons zicht op het groen. Interessant voor de beleving vanuit de stad is vooral de zijde van de Westerdokskade. Ook nu al is er tussen het landhoofd van de spoorviaducten en de De Ruijterkade een prachtig groen talud met magnifieke bomen. Het hekwerk van ProRail is echter aan de teen van het talud gesitueerd, waardoor deze attractieve groene zone niet openbaar toegankelijk is voor publiek (ondanks de suggestie van toegankelijkheid in de vorm van een taludtrap). Bij de planvorming voor de uiteindelijke herinrichting kan een verkenning gedaan worden in welke mate openbare toegankelijkheid mogelijk is in dit westelijke gedeelte van het terrein, met inachtneming van de gebruiksfunctie van de gebouwen en de terreinen er om heen.

Amsterdam PHSA-SI
Ambitiedocument

Uitgangspunten

- maak gebruik van de potentie van dit gebied om de hoofdambitie van het project PHS te realiseren.

- realiseer een integraal ontwerp voor het ‘groene eiland’ in het spoorlandschap. Een groen voorportaal voor het centrum en centraal station kan functioneren als oriëntatiepunt voor reizigers en een positief effect hebben op het verblijfsklimaat bij centraal station met een bijdrage aan het milieu door temperatuurreductie (verlagen hittestress) en het bevorderen van de water-, CO2- en fijnstofopname en zuurstofproductie.

- maak gebruik van materialen en beplanting die aansluit bij de schaalgrootte en de karakteristiek van het gebied.

- zorg ervoor dat bestaande bomen van formaat in het gebied gehandhaafd blijven en niet sneuvelen tijdens het bouwproces.

- verken in welke mate het mogelijk is om bij herinrichting een deel van het terrein aan de westzijde openbaar toegankelijk te maken vanaf de Westerdokskade.

- bouwterreinen worden na realisatie opnieuw ingericht en beplant als onderdeel van een integraal plan.

- houdt rekening met situeren van nieuw te plaatsen techniekgebouw (onderstation / relaishuis) en werk de vormgeving ervan uit op een manier die past in het integrale groenontwerp.

3,5m

7 CIVIELE BOUWWERKEN

CULTUURHISTORISCHE EN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Drie kunstwerken op rij

Zoals eerder beschreven zal de ruimtelijke en cultuur-historische kwaliteit in de betreffende spoorzone tussen centraal station en woongebied Funen vrijwel niet aangetast worden onder invloed van het project PHSA-SI. De belangrijkste cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd doordat het gekozen voorkeurstracé gerealiseerd kan worden met behoud van vrijwel alle bestaande historische civiele constructies. Zoals eerder aangegeven zullen alleen de stalen bruggen bij de Oostertoegang, als bijbestelling van ProRail AM in het kader van PHSA-SI vervangen worden i.v.m. het einde van de levensduur.

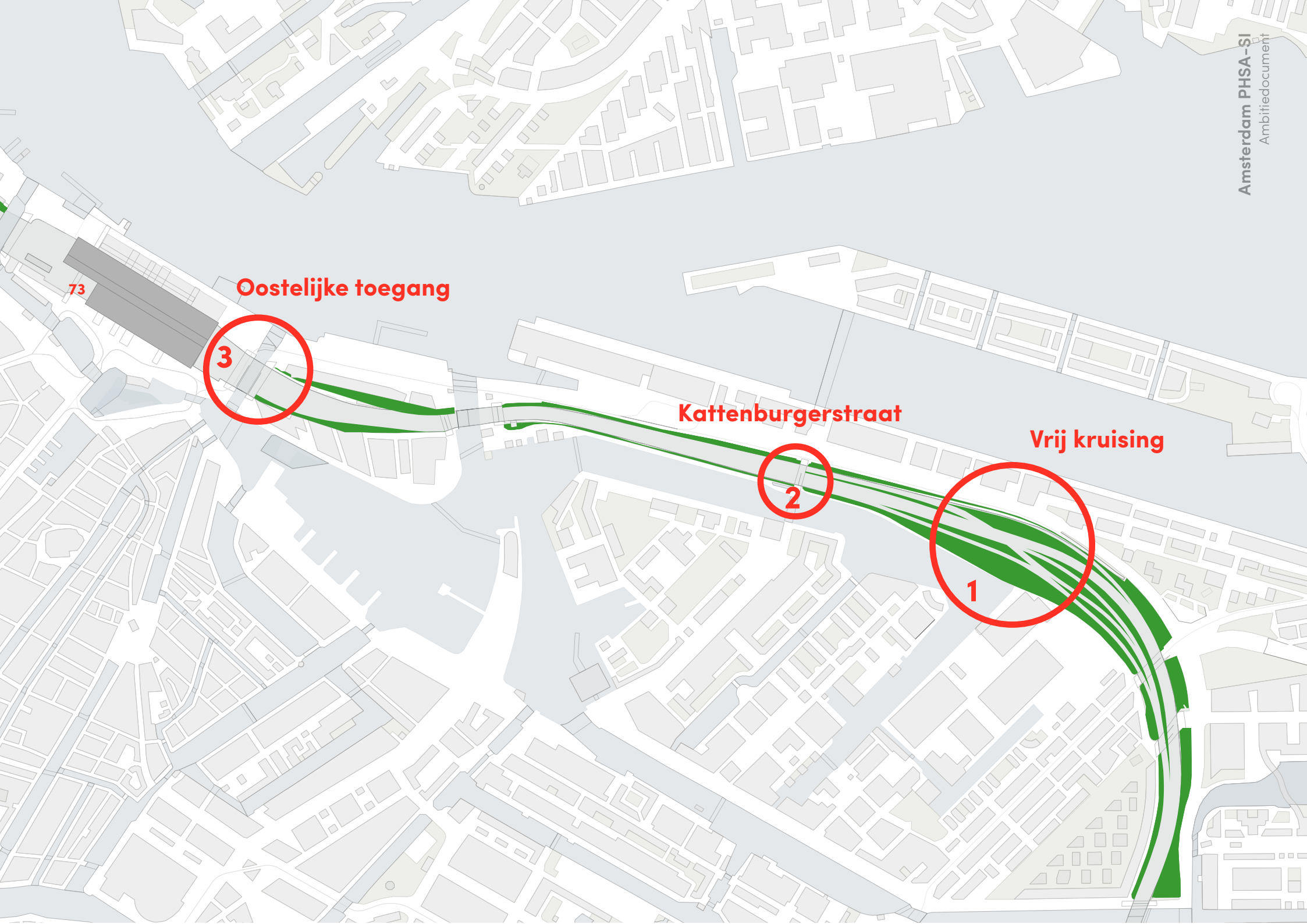
De realisatie van een nieuw civiel bouwwerk ter plekke van het huidige rangeerterrein in de vorm van een vrije kruising voor treinen zal een beperkte impact hebben op de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Door de keuze om een aantal sporen deels verdiept aan te leggen hoeven de kruisende sporen slechts beperkt omhoog. Hierdoor kan de kruising grotendeels als een landschappelijk element uitgewerkt worden, die past in de ruime, groene context. De nieuwe kruising van sporen kan gelezen worden als een eigentijdse variant van de vele spoorkruisingen die het huidige emplacement kenmerken.

Zoals ook al eerder is vermeld zijn er vanuit de gemeente op twee locaties mogelijk wensen om middels een 'bijbestelling' de capaciteit van doorstroming ter plekke van spoorkruisingen te vergroten: de Oostertoegang en de onderdoorgang Kattenburgerstraat.
In dit hoofdstuk wordt dan ook gefocust op de drie kunstwerken die zich ten oosten van centraal station zijn gesitueerd: de Oostertoegang, de spoorkruising bij de Kattenburgerstraat en de realisatie van een nieuw kunstwerk bij de Dijksgracht, van oost naar west:

1 de nieuwe vrije kruising ter plaatse van het deelgebied Dijksgracht

2 de nieuwe spoorkruising bij de Kattenburgerstraat

3 de Oostertoegang


Oostelijke toegang
3
Kattenburgerstraat
2
Vrij kruising
1

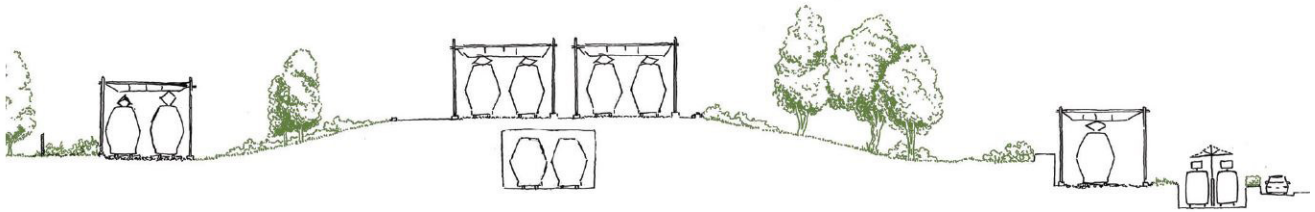
1. NIEUWE VRIJE KRUISING DIJKSGRACHT

Meer treinen betekent dat treinen elkaar vaker moeten kruisen, maar bij voorkeur niet met een wissel. Ter hoogte van het huidige emplacement Dijksgracht wordt daarom een vrije kruising gemaakt, waardoor treinen elkaar veilig en efficiënt kunnen passeren.

De vrije kruising zal op deze locatie gerealiseerd worden in een split-level opzet. Hierbij zullen er twee sporen half verdiept aangelegd worden en vier sporen gaan hier overheen op 'halve hoogte'. De visueel ruimtelijke impact naar de omgeving blijft hierdoor beperkt. Dit sluit aan bij de potentie van een groene inrichting van het deelgebied Dijksgracht. Heel anders dan bij een 'Fly-over' in de vorm van een viaductconstructie op volle hoogte kan de kruising nu een landschappelijk karakter krijgen en aansluiten bij de karakteristieken van de omgeving. Er zijn slechts relatief lage keerwanden en steunpunten noodzakelijk. Voor een groot deel kunnen deze aan het zicht onttrokken worden door er een groen talud tegenaan te leggen. Juist rondom de kruising is er voldoende vrije ruimte om met grondwerk aan te aarden.

Het reliëf versterkt de landschappelijke karakteristiek van dit 'groene eiland' midden in de spoorrivier. Het grondreliëf kan op het hele deelgebied een thema zijn dat verder uitgewerkt kan worden in de vorm van grondsculpturen.

Voor de steunpunten en wanden die in het zicht komen gaat de voorkeur uit naar materialen die in de directe omgeving voorkomen, of ernaar verwijzen. Keerwanden kunnen uitgevoerd worden met een uiterlijk van schanskorven, zoals toegepast bij de sneltram, of in cortenstalen damwandprofielen die in hun uiterlijk verwijzen naar de rauwe materialen in het havengebied.



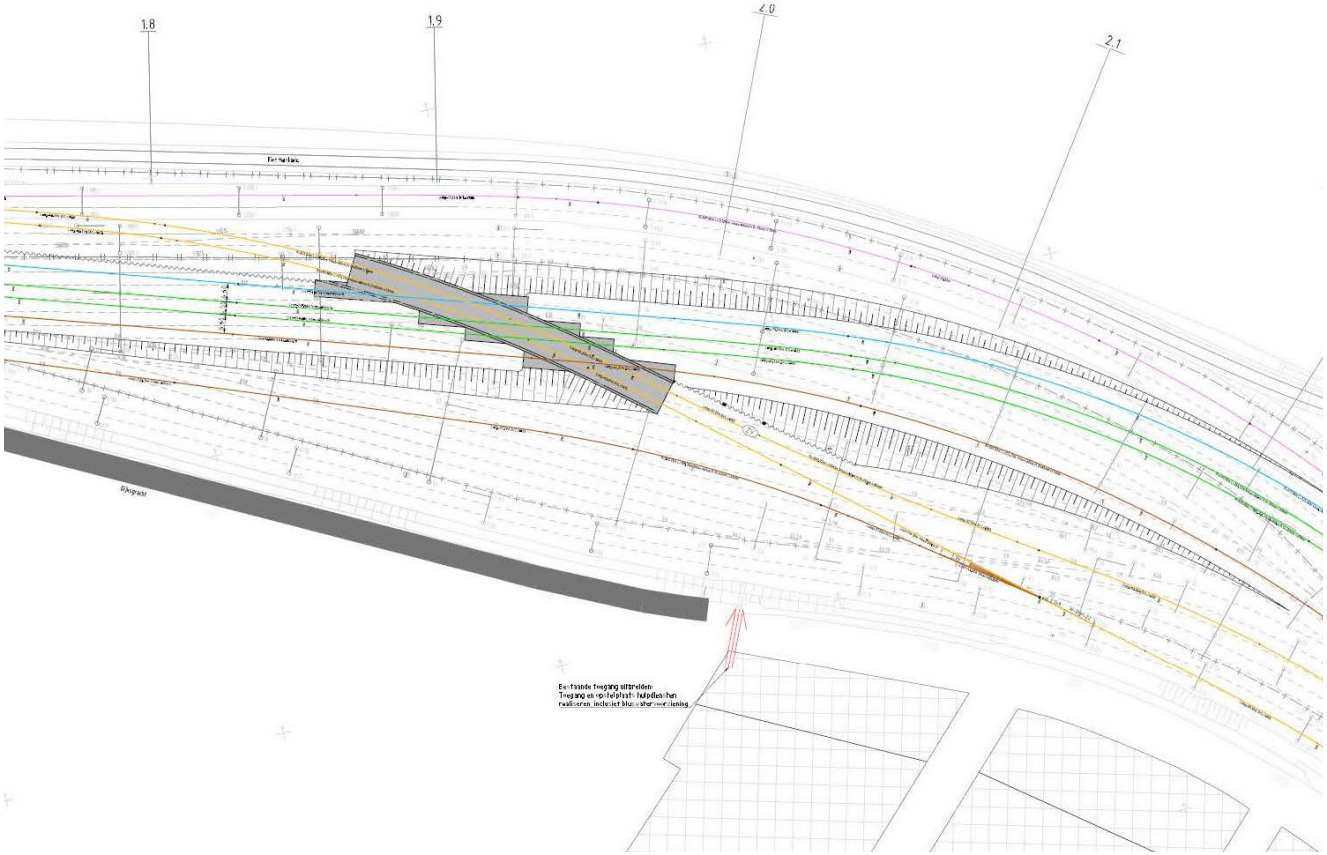
Uitgangspunten

- realiseer de vrije kruising in een split-level opzet; dit heeft ruimtelijk een beperkte impact op de omgeving

- realiseer de vrije kruising visueel ruimtelijk als een landschappelijk element en niet als een prominent aanwezig civiel bouwwerk

- steunpunten/wanden waar mogelijk aanaarden met een talud en zo aan het zicht onttrekken

- steunpunten/wanden in zicht uitvoeren in materialen die in de directe omgeving voorkomen, of ernaar verwijzen; bijvoorbeeld met een uiterlijk van schanskorven of cortenstaal



2. NIEUWE SPOORKRUISING KATTENBURGERSTRAAT

Ter hoogte van de Kattenburgerstraat zal de stroom langzaam verkeer in de nabije toekomst sterk toenemen, o.a. door de realisatie van een mogelijke nieuwe Fietsverbinding tussen de oevers van het IJ voor fietsers en voetgangers. Om deze stroom efficiënt en veilig richting het centrum te leiden is uitbreiding van de capaciteit van de passage onder het spoor door hier wellicht gewenst.

Vanuit cultuurhistorische waarde is het ongewenst om aanpassingen te doen aan het bestaande historische spoorviaduct. Voor het langzaamverkeer is niet eenzelfde vrije hoogte nodig als in de bestaande kruising. Dit biedt de gelegenheid om de nieuwe spoorkruising niet uit te voeren in dezelfde typologie als het historische viaduct, namelijk met een spoordek op laaggefundeerde landhoofden, maar als een ‘doorboring’ van het grondlichaam. Op deze manier wordt er visuele ‘concurrentie’ van een eigentijds bouwwerk met en aantasting van het historische bouwwerk voorkomen. Juist omdat de reeks stalen brugdekken zeer beeldbepalend is als serie in dit deel van de stad wordt ook de beeldkwaliteit van ‘de serie’ op deze manier recht gedaan. De uitwerking van een eventueel nieuw civiel bouwwerk zal door de gemeente Amsterdam verricht worden.

Aanbevelingen

- respecteer bij deze opgave de hoofdambitie van het project PHSA-SI t.a.v. cultuurhistorie.

- bij een mogelijk nieuwe onderdoorgang heeft een seperate vrije ligging ten opzichte van de bestaande spoorkruising het voordeel dat het bestaande cultuurhistorisch waardevolle kunstwerk onaangetast blijft.

Zicht op de noordzijde van de Kottenburg-onderdoorgang

Zicht op de middenondersteuning onder de overbrugging van tweesporige as de noordzijde van de onderdoorgang

3. OOSTERTOEGANG

De levensduur van de stalen bruggen (uit 1915- 1917) is ten einde en de vervanging ervan op korte termijn noodzakelijk. Voor ProRail is het interessant om de vervanging ervan mee te nemen in de bouwfasering van PHS.
De gemeente heeft hier wellicht de wens om de doorstroomcapaciteit voor kruisend verkeer te vergroten o.a. door een bredere en hogere onderdoorgang. In samenhang met deze wens speelt een eventuele vervanging van de bestaande noordelijke betonnen (trog)brug die van recenter datum is. Niet alleen ontsiert de aanblik van deze betonnen constructie uit 1996 het beeld van het totale stationseiland, dat verder van hoge kwaliteit is. Ook staan de steunpunten ervan niet in lijn met de steunpunten van de overige bruggen. Juist voor uitbreiding van de doorstroomcapaciteit staan deze steunpunten in de weg. Ook is de breedte en hoogte onder het dek een beperking voor de mogelijk toekomstige functionaliteit van het kruisende verkeer. De gemeente overweegt dan ook om als bijbestelling de betonnen trogbrug te laten vervangen. Hierover wordt in het eerste kwartaal 2019 een definitief besluit genomen.

De cultuurhistorische analyse en waardestelling van Braaksma en Roos besteedt vanzelfsprekend ruim aandacht aan deze reeks historische kunstwerken met een rijke voorgeschiedenis.
Het spoorwegviaduct over de Oostertoegang toont in de huidige situatie met een bijzondere historische gelaagdheid met twee bouwperioden die de boventoon voeren: 1878 en 1917. De oostelijke en westelijke keermuren bestaan nog grotendeels (afgezien van het in 1996 aangebouwde deel) in hun negentiende-eeuwse vorm. De gemetselde wanden kennen een geleding van gemetselde, met zandsteen geblokte pilasters. Deze corresponderen niet meer met de oplegging van de spoorwegviaducten, die in 1915 - 1917 geheel zijn vervangen.

De noodzaak om de kunstwerken te vervangen staat ook in deze waardestelling niet ter discussie. *“Bij dergelijke infrastructurele objecten prevaleren de functionele eisen boven de cultuurhistorische waarde - veiligheid gaat immers boven alles. Om de cultuurhistorische waarden van de objecten zo goed mogelijk te kunnen waarborgen zal moeten worden gezocht naar een optimale balans tussen de technische eisen en de kernkwaliteiten van de objecten” (Braaksma & Roos).*

Alternatieve vormen van behoud

“ Wanneer fysiek behoud na zorgvuldige afweging niet mogelijk blijkt te zijn, zal moeten worden gezocht naar alternatieve vormen van behoud. Het demonteren, opslaan en mogelijk in de toekomst herplaatsen of museaal opstellen van bepaalde bijzondere, historische en zeldzame constructies kan bijvoorbeeld een optie zijn. Dit gebeurde reeds met de hefbrug bij de Oostertoegang, naar ontwerp van Piet Kramer uit 1931. Na jarenlangs opgeslagen te hebben gelegen wordt deze brug momenteel in de directe omgeving herplaatst/herbouwd” (Braaksma & Roos)..

Bij de vervanging van de bruggen zullen er afwegingen gemaakt moeten worden ten aanzien van hergebruik van historisch waardevolle bouwmaterialen en onderdelen ter plekke of elders, eventueel na opslag ervan. Dit geldt in ieder geval voor de stalen brugsecties en afhankelijk van de beslissingen t.a.v. een eventuele verbreding van het totale kunstwerk om de doorstroomcapaciteit te vergroten wellicht ook voor de gemetselde landhoofdwand. Hergebruik valt vooralsnog niet in de projectscope van ProRail.
Een ding is zeker; de Oostertoegang zal in de toekomst een heel andere aanblik krijgen.

Vanuit het aspect van duurzaam en circulair ontwerp, maar ook vanuit historische continuïteit, zowel van deze bruggen in het ensemble van de serie bruggen aan de oostzijde van het station is het een aanbeveling om de nieuwe bruggen in staal te realiseren. Niet in de laatste plaats ook vanuit esthetische duurzaamheid. De huidige betonnen trogbrug die nog geen twintig jaar oud is vormt een illustratie van een beeld dat ongewenst is.

Vanuit het gegeven dat er bij de vervanging van de bruggen historisch materiaal in dit deel van het stationseiland zal verdwijnen is het wellicht interessant om een locatiespecifieke cultuurhistorische kwaliteit opnieuw te beschouwen. *“Bij het verwijderen van het in 1966 gebouwde viaduct aan de zuidzijde kwamen restanten van het oostelijke vleugelgebouw tevoorschijn. Aan de westzijde bleven de restanten achter de betonnen muur verscholen. Aan de zuidzijde van de oostelijke keermuur bevindt zich nog steeds een gedeelte van de concave beëindiging van het oorspronkelijke vleugelgebouw. Dit restant is recent hersteld en opgenomen in de vernieuwde spoordijk. In 2016 is met een kijkoperatie door Snoep en Vermeer Natuursteenwerken B.V. onderzoek gedaan naar de restanten van het westelijke vleugelgebouw, die nog steeds achter de betonnen muur uit 1966 zijn weggewerkt. Het onderzoek heeft uitgewezen dat grote delen van het bouwwerk nog intact zijn“ (Braaksma & Roos).*

Bij het ontwikkelen van een nieuw concept voor de nieuwe overbruggingen, steunpunten en wellicht zelfs ook nieuwe landhoofden zou een verkenning naar het opnieuw in beeld brengen van het zuidwestelijke vleugelgebouw een valide gedachte zijn die cultuurhistorisch een meerwaarde zou kunnen inbrengen. Wellicht dat het gebouwfragment zelfs in het stationscomplex dat juist aan de oostzijde nog vernieuwd wordt een rol kan gaan spelen in een nieuwe functionaliteit.

In principe is bovenstaande voor de vervanging van de bruggen waarschijnlijk niet noodzakelijk, het kan echter wel een meerwaarde inbrengen en in het kader van ‘werk met werk maken’ verkend worden. Hetzelfde geldt voor ‘de leeuwen van centraal station’.

De Leeuwen van Centraal
Ooit stonden er 22 leeuwen op de spoorviaducten die deel uitmaken van het Amsterdamse Centraal Station. Als gevolg van verbreding van de spoorbanen, zijn ze allemaal van hun oorspronkelijke standplaats verdwenen. De eerste 4 leeuwen vertrokken in 1904 van de Westertoegang. De laatste beelden werden weggehaald omstreeks 1970 bij de Oostertoegang. Inmiddels heeft het 'Genootschap de leeuwen van centraal station' van de 22 leeuwenbeelden er 16 teruggevonden. Zij bevinden zich op diverse locaties in het land. Is het gewenst om deze terug te brengen op hun oorspronkelijke locatie? Ook deze vraag kan meegenomen worden in bovengenoemde verkenning. Het terugplaatsen van leeuwen valt vooralsnog niet in de projectscope van ProRail.

Aanbevelingen

- maak gebruik van de opgave in dit gebied om de hoofdambitie van het project PHSA-SI te realiseren.

- verken mogelijkheden t.a.v. handhaving of hergebruik van cultuurhistorisch waardevolle onderdelen en materialen (hergebruik op locatie of elders, eventueel na opslag). Aanvullend is een verkenning gewenst om te kijken of er enkele standbeelden van de 'leeuwen van centraal' herplaatst zouden kunnen worden.

- laat bij de uitwerking van de nieuwe kunstwerken het thema van het zuidwestelijke vleugelgebouw en de leeuwen meenemen in de beschouwing van de gewenste beeldkwaliteit van het gehele ensemble.

- vanuit het aspect van duurzaam en circulair ontwerp, maar ook vanuit historische continuïteit is het een aanbeveling om de nieuwe bruggen in staal te realiseren. Niet in de laatste plaats ook vanuit esthetische duurzaamheid.

- vanuit het aspect van beeldkwaliteit en visueel ruimtelijke kwaliteit wordt aanbevolen om bij het vervangen van alle stalen bruggen tevens te verkennen of het gewenst en mogelijk is om ook de betonnen trogbrug te vervangen en zo een toekomstvast nieuw ensemble te realiseren dat als eenheid ontworpen is en meer ruimte biedt aan stedelijke functies. Dit o.a. vanuit de projectambitie van 'werk met werk' te maken.

BRONNEN

Spoorbeeld – Bureau Spoorbouwmeester;
zie www.spoorbeeld.nl
het 'Ruimtelijk Kader - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam' opgesteld door de gemeente Amsterdam (01-02-2017)
Cultuurhistorische verkenning – Oosterdokseiland Noord - van Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam (29-01-2014)
Cultuurhistorische verkenning – Oostboog/ Spoorwegwerken Oost - van Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam (07-2018)
Cultuurhistorische Analyse en waardestelling – vijf kunstwerken van de Oostboog - Braaksma en Roos Architecten (06-09-2018)

VERANTWOORDING AFBEELDINGEN

p 6 - Paul van der Ree
p 10 - Paul van der Ree
p 14 - Stefan Verkerk
p 18, 19 & 20 – 'Ruimtelijk Kader - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer' gemeente Amsterdam
p 22 - Paul van der Ree
p 24 - sporenkaart Movares
p 27 - maps.amsterdam.nl
p 28 - Cultuurhistorische Analyse – Braaksma en Roos Architecten
p 30 & 31 - Cultuurhistorische Analyse – Braaksma en Roos Architecten
p 32 - Google
p 34 t/m 41 - Paul van der Ree
p 46 - Your Captain Luchtfotografie
p 50 - Helga Steinmeier
p 59 - Your Captain Luchtfotografie
p 62, 64 & 65 - Paul van der Ree
p 67 - Google + Paul van der Ree
p 70 - Paul van der Ree
p 77 & 79 - Cultuurhistorische Analyse – Braaksma en Roos Architecten
p 81 t/m 83 - Paul van der Ree