

## 13

## Overige systemen

De Overige systemen zijn onderverdeeld in Infrastructuur en Transformatiegebieden.

#### Kenmerken Infrastructuur

Rond de stad liggen de Ringweg A10, de verbindingen A9 en de Gooiseweg. Samen met de spoorzones, waaronder ook het Ringspoor en het bovengrondse metrotracé, behoren zij tot de belangrijkste infrastructurele gebieden van de stad. Ze doorsnijden een groot aantal (historische) structuren.

In het stedelijk gebied is het spoor altijd op een dijklichaam gelegd. Waar de woonbebouwing en het spoor elkaar dicht zijn genaderd, zijn vaak geluidsschermen aangebracht.

De Ring als geheel werd na ongeveer 20 jaar bouwen in 1990 voltooid toen Ringweg Noord als laatste deel gereed kwam. De Ringweg doorsnijdt een groot aantal (historische) lijnen en ligt in noord, oost, zuid en een deel van west op een verhoogd dijklichaam, waardoor er veel viaducten en bruggen zijn.

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. In het noorden vormt de Ring een scherpe grens met het landelijk gebied.

Langs het grootste deel van de Ringweg staan geen geluidsschermen; verreweg de meeste schermen staan in Amsterdam-Noord. De geluidsschermen in Amsterdam-Noord zijn aan elkaar verwant qua vormgeving. Bij de kruising met waterlopen zijn ze transparant uitgevoerd, zodat de weggebruiker zich kan oriënteren.

#### Kenmerken Transformatiegebied

Amsterdam blijft groeien. Dit leidt tot verstedelijking van gebieden die tot nu toe aan de rand van de stad lagen of bij het buitengebied hoorden, maar ook tot ingrijpende veranderingen in gebieden die al tot het stedelijk gebied behoorden. De Zuidas en Wibautstraat zijn onderdeel van dit ruimtelijk systeem. Voor het transformatiegebied Kattenburg zijn nog geen uitgangspunten en criteria geformuleerd.

De welstandscriteria voor transformatiegebieden hebben in principe een tijdelijk karakter, en gelden zolang de ontwikkeling duurt. Ze worden geformuleerd op basis van het vastgestelde stedenbouwkundig programma.

## 13a

**Uitgangspunten**

De infrastructuur van Amsterdam bestaat uit wegen en spoorzones. Deze lijnen doorsnijden een groot aantal (historische) structuren. Bijzondere aandacht is nodig voor de aansluiting van geluidsschermen op kunstwerken en voor de 'achterkant' van het scherm waar omwonenden op uitkijken. Geluidsschermen worden gemiddeld iedere vijf jaar vervangen; zij vallen deels onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en in bepaalde gevallen onder de verantwoordelijkheid van het stadsdeel.

**Welstandscriteria**

Bij de beoordeling wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten van zowel het systeem als het gebied getoetst aan de hand van de volgende criteria:

*Ligging*

- kleinere knooppunten beschouwen als behorend bij het maaiveld en laten aansluiten op de omgeving
- kruisingen met water of wegen duidelijk herkenbaar houden/maken
- aandacht voor uitzichten en doorzichten vanaf bewoners- en gebruikerszijde

*Massa en vorm*

- geluidsschermen in vormgeving zoveel mogelijk op elkaar aanpassen, binnen het uitgangspunt eenheid in verscheidenheid
- geluidsschermen naar de weg vormgeven gericht op snelheid, naar het achterliggend gebied meer gedetailleerd vormgeven
- geluidsschermen op viaduct of brug transparant uitvoeren
- geluidsschermen zodanig maken dat het zicht op de stad en het landschap optimaal blijft vanaf weg of spoor
- onderdoorgangen breed maken om 'tunneleffect' te vermijden

*Materiaal en kleur*

- graffiti-vrije materialen toepassen
- onderdoorgangen zorgvuldig (en duurzaam) detailleren, materialiseren en lichtere kleuren gebruiken

**Noord/Zuidlijn**

De samenhang tussen de architectonische vorm en de functie van een modern metrosysteem moet duidelijk herkenbaar zijn. Door de eenheid van vormgeving en materiaalkeuze krijgt de Noord/Zuidlijn een eigen 'gezicht' of lijnkleur. Met het oog op de herkenbaarheid van de stations, worden de toegangen van de stations (zoveel mogelijk) vrij in de openbare ruimte gelegd. Daar waar vrije plaatsing in de openbare ruimte niet mogelijk is, worden de toegangen in de bouwblokken opgenomen, waarbij op beheerste wijze architectonische middelen worden ingezet om de herkenbaarheid van de toegangen gestalte te geven.

Bij de beoordeling van bovengrondse bouwwerken wordt voorts acht geslagen op de al aanwezige stedenbouwkundige context.

De Zuidas is een gebied met een transformatieopgave, waarvoor een apart welstandsbeleid is vastgesteld.

#### *Gebied*

De Zuidas ligt tussen Amstel en Schinkel en wordt gedomineerd door de dijk met spoor en weginfrastuctuur. Van oudsher is deze zone, tussen Zuid en Buitenveldert, een overgangszone in de stad. In het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren is de zone bestemd voor infrastructuur en als groene buffer.

Deze overgangszone zal door de transformatie naar stedelijk gebied en uitbreiding van het metronet (Noord/Zuidlijn) een steeds betere aansluiting krijgen op het centrummilieu, de binnenstad, van Amsterdam. In regionaal verband is de Zuidas centraal gesitueerd in de economische ontwikkelingszone Almere, Amsterdam Zuidoost en Schiphol/Haarlemmermeer. De sterke oriëntatie in noord-zuid (lokaal) en oost-west (regionaal) richting is in de gewenste stedenbouwkundige structuur van de Zuidas terug te vinden.

#### *Ontwikkeling*

Lange ontwikkelingstermijn (30 jaar) en groot plangebied (270 hectare) betekenen dat er een gefaseerde planvorming is. Stapsgewijs zullen binnen de Zuidas deelgebieden tot ontwikkeling worden gebracht waar steeds een eigen stedenbouwkundig plan aan ten grondslag ligt. Deelgebieden van grote omvang bestaan uit meerdere stedenbouwkundige plannen. De welstandscriteria gelden zowel voor de bestaande als de nieuwe bebouwing.

De stapsgewijze aanpak betekent een continue bewaking en begeleiding van de kwalitatief hoogwaardige architectuur en openbare ruimte. Daarom is er naast de welstandscommissie een supervisor Zuidas aangesteld.

#### *Ambitie*

Voor de Zuidas geldt een brede ambitie: een toplocatie voor kantoren, woningen en voorzieningen. Om de stedelijke kwaliteit te waarborgen wordt uitgegaan van het ondergronds brengen van de infrastructuur (het dokmodel). De Zuidas bestaat uit acht deelgebieden met ieder een eigen ruimtelijke entiteit en een bijbehorende uitwerking.

#### *Kwaliteit*

De kwaliteitseisen hebben een belangrijke relatie met duurzaamheid. In de visie Zuidas is neergelegd dat de Zuidas in 2030 tot de top 10 van duurzame stedelijke centra van Europa te laten behoren. Dit houdt in dat vergaande duurzaamheidseisen aan de bebouwing moeten worden gesteld. Voor de architectuur betekent dit dat meer dan tot nu toe het schoonheidsaspect met duurzaamheidsaspecten verweven moet worden waarbij schoonheid in feite de resultante is van vorm, functie en duurzaamheid. Architectuur is in dit verband waardevast. De kracht van een waardevast duurzaam gebouwontwerp is verankerd in het integraal ontwerp.

#### *Criteria*

Voor de ontwikkeling van de Zuidas gelden de criteria uit de welstandsnota Zuidas (2011).

13b



1301 Zuidas

## 13b



1302 Wibautstraat

De omgeving Amstelstation, Eenhoorngebied, Parooldriehoek, Amstelcampus is aaneengeregen door de Wibautas. Nu zijn er vooral kantoren en bedrijven. De omgeving is de afgelopen jaren veranderd. Er zijn nieuwe woningen en voorzieningen. Ook wordt de openbare ruimte verbeterd.

#### Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel (hele strook)

De Wibautstraat is onderdeel van een lange doorgaande route. Binnen de Ring A10 loopt die route over de Nieuwe Leeuwarderweg door de IJtunnel over de Valkenburgerstraat en het Mr. Visserplein, de Weesperstraat en het Weesper- en Rijnspoorplein, de Wibautas, het Prins Bernhardplein en tot slot de Gooiseweg. Van Noord naar Zuid heeft de route verschillende gedaantes. Een stadsautoweg in Amsterdam Noord, als stadsstraat na de IJtunnel, dan het gedeelte stadsboulevard, de Wibautstraat en tot slot de Gooiseweg.

'Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel' is in de eerste plaats het toetsingskader voor nieuwe bebouwing aan de Wibautstraat tussen de Mauritskade en het spoorwegviaduct. Dit geldt ook voor de kleinere bouwplannen aan het aangegeven deel van de Wibautstraat. Voor deze strook is het streven vier nieuwe en betrekkelijk grote elementen toe te voegen, elk met een eigen karakter en reagerend op de context: De Amstelcampus, de Parooldriehoek, het Eenhoorngebied en de omgeving van het Amstelstation.

#### Amstelcampus

Voor de Amstelcampus wordt in architectonische zin aangesloten op de Delftse School zoals het Kohnstamhuis en het Singelgrachtgebouw, beide uit de jaren zestig van de vorige eeuw: architectuur met een duidelijke symmetrische of hiërarchische opbouw van de bouwmassa's en een driedeling van de gevels in plint, middenstuk en kop. Hoofdentrees spelen een belangrijke rol in de architectuur. Elk gebouw heeft zijn eigen rustige verschijningsvorm, die eerder de maatschappelijke betekenis van het gebouw accentueert dan de precieze indeling van de ruimtes achter de gevels prijsgeeft.

#### Parooldriehoek

De bestaande voormalige krantengebouwen zullen de komende jaren transformeren. De gebouwen krijgen nieuwe invullingen. Uitgangspunt is dat de gebouwen hun oorspronkelijke uiterlijk zoveel mogelijk blijven behouden.

#### Eenhoorngebied

Uitgangspunt van het Eenhoorngebied is een duidelijk onderscheid tussen de stedelijke rand met hoge bebouwing en menging van functies aan de Wibautstraat en de Gooiseweg met daarachter op polderniveau gelegen, een ontspannen binnengebied dat gericht is op wonen en recreëren.

Voor het binnengebied is gekozen voor een heldere gridstructuur. De entree van het gebied loopt via de Nobelweg en de Wibautstraat. De James Wattstraat en de Eerste Ringdijkstraat vormen de hoofdonthouding van het gebied. De Stephenstraat zal samen met een nieuwe aan te leggen straat die parallel aan de Nobelweg ligt het bestemmingsverkeer faciliteren.

#### Omgeving Amstelstation

Door het bundelen van al het verkeer op de nieuwe Julianalaan, ontstaat er naar de tramlus en het busstation ruimte voor winkels, woningbouw en kantoren, een hotel en parkeergarages. Bebouwing vindt plaats in gesloten bouwblokken en in (schijfvorming) torens. De hoogste toren in het plan is honderd meter hoog. Een bijzonder aspect van het gebied is het verschil in hoogte tussen het hooggelegen Amstelstation en de zes meter lager gelegen buurten Amsteldorp en Julianadorp.

Het is belangrijk dat er evenveel aandacht is voor de buurtstraten als voor de stadsstraat. Een toekomstige herprofilering van de Wibautstraat zou moeten aansluiten bij het plan. De openbare ruimte rondom het grootste deel van de Wibautstraat is de laatste jaren sterk verbeterd. Er is veel aandacht voor aansluiting van de plinten op de openbare ruimte.