



Integrale Commissie Advies nr. 2021-2

Status: definitief

Onderwerp	Spoortalud Dijkgracht en Oostertoegang
Datum	10-2-2021 (videoconferentie)
Commissie	Robert Winkel (voorzitter), Janneke Bierman, Annuska Pronkorst, Hans van der Made, Ruwan Aluvihare, André Winder
Secretaris	Paul Rosenberg, Mirte Kooij
Toelichting	Anouk Ruijters, Paul van der Ree (Movares)
Overige deelnemers	Hans Loonstra, Luuk van Hengstum, Michiel Bikker (ProRail), Charlotte Kok (Movares), Harm-Klaas Naaijer (R&D), Jeroen Schilt (M&A)

Achtergrond

Als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal worden de viaducten over de Oostertoegang vervangen. De ligging van de sporen wordt gewijzigd en het rangeerterrein ten oosten van het Centraal Station vervalt. De vrijgekomen ruimte wordt landschappelijk ingericht met 'kijkgroen' tussen de sporen en een park aan de zijde van de Dijkgracht, dat in de toekomst mogelijk publiek toegankelijk wordt. Onderdeel van de opdracht is het aanleggen van een vrije kruising door middel van een fly-under/ fly-over, die is opgenomen in het landschapsontwerp. Techniekgebouwen moeten later worden ingepast. Deze maken op dit moment geen onderdeel uit van het plan.

Vraagstelling

Heeft de commissie nadere aanbevelingen bij de uitwerking van de viaducten over de Oostertoegang en bij de landschappelijke aanleg op en tegen het spoortalud bij de Dijkgracht?

Conclusie

De commissie ondersteunt de hoofduitgangspunten van het ontwerp voor de viaducten over de Oostertoegang. Er wordt zoveel mogelijk behouden van de bestaande landhoofden, die voor een deel nog dateren van de eerste aanleg in 1877. De in de jaren '90 van de 20ste eeuw toegevoegde betonconstructie aan de IJzijde wordt gesloopt. Voor de nieuwe brugconstructies is in vorm, materialisering en kleur aansluiting gezocht bij de bestaande viaducten.

De commissie heeft veel begrip voor de complexiteit van de opgave waarbij tenminste drie opdrachtgevers en verschillende ontwerpers een rol spelen. Toch vindt zij het een gemiste kans dat het westelijke landhoofd van de oorspronkelijke Cuypersaanleg niet in het zicht wordt gebracht. Dit levert aan de stadszijde een symmetrisch beeld op en herstelt iets van de oude grandeur van de omgeving van het monumentale stationsgebouw. Opmerkingen zijn verder gemaakt over de uitvoering van de onderzijde, de verlichting, de relatie met het fietsendepot aan de IJzijde, de kleurstelling in relatie tot de andere kunstwerken in de Oostboog en de manier van aanbesteden ('zie overige opmerkingen').

Ten aanzien van het landschapsontwerp voor het park constateert de commissie dat er onduidelijkheid bestaat over de uitgangspunten. De groenvoorziening aan de zijde van de Dijkgracht is met slingerpaadjes, boomgroepen en afscheidingen in de vorm van schanskorven ingericht als een klein stadspark. Tegelijk is zij door een gesloten hekwerk afgescheiden van het fietspad en de looproute langs de Dijkgracht omdat er geen overeenstemming is tussen de gemeente en ProRail over het beheer en onderhoud. Wanneer dit 'park' niet publiek toegankelijk wordt, ziet de commissie geen aanleiding voor een 'special'. Dan ligt het meer voor de hand de inrichting vorm te geven als een ecologische zone en af te stemmen op de inrichting van de Oostboog als geheel. Overigens ziet de commissie wel de potentie van dit park als voorziening voor de nieuwe bewoners van Oostenburg en de Tsaar Peterbuurt waar veel openbare ruimte op dit moment met bebouwing wordt ingevuld.

Overige opmerkingen

Oostertoegang

De commissie betreurt het feit dat de karakteristieke geklonken ijzerconstructies uit 1917 geheel verloren gaan. Maar door het weghalen van de betonconstructie aan de IJzijde en het opnieuw ontwerpen in staal wordt ook weer kwaliteit toegevoegd. Het ontwerp is nu nog schetsmatig uitgewerkt. Een groot verschil met de bestaande situatie is het feit dat het brugdek geheel gesloten wordt en met vlakke platen wordt afgewerkt. Daardoor valt geen daglicht meer door de constructie en mist het plafond afwisseling en reliëfwerking. Geadviseerd wordt meer reliëf aan te brengen in de constructie door afwisseling tussen profielen en platen en in de afwerking gebruik te maken van reflectie van daglicht uit het water (bij voorbeeld door het toepassen van hoogglansverf). Door lateraal uitlichten van de koven onder de bruggen, al dan niet in de vorm van een kunstopdracht, kan de ruimte onder de viaducten als de reële hoogte kan worden ervaren. Dat effect is tegengesteld bij zogenaamde downlightverlichting, vooral in de donkere uren van de dag wanneer er geen lichtreflectie is vanaf het water. Er is niet veel vertrouwen in het voornemen tot geïntegreerde openbare verlichting. De praktijk leert dat dit alleen kan wanneer waterdichte afspraken worden gemaakt over eigenaarschap en beheer.

De commissie vraagt meer aandacht voor de uitwerking van de IJzijde. Het ontwerp kan hier niet los worden gezien van het fietsendepot dat er vlak naast gerealiseerd gaat worden. Ten aanzien van de gekozen groene kleur vraagt de commissie om nader onderzoek te doen en dit af te stemmen met M&A. Het juiste 'industriegroen' dat in vele varianten tot circa 1950 is toegepast op ijzerconstructies, kan bijdragen aan de gezochte samenhang met andere kunstwerken in de

Oostboog. Voor de materialisering van de kademuren aan weerszijden van de toegang heeft de commissie vanuit historisch perspectief een voorkeur voor baksteen boven basalt.

Een flink punt van zorg is er ten aanzien van de voorgenomen 'design&build' wijze van aanbesteding. Het ambitieniveau ligt op deze markante plek in het beschermde stadsgezicht terecht hoog. Dat maakt het noodzakelijk alle beeldbepalende details als uitgewerkt ontwerp voor de inschrijving aan te leveren. De restauratie van de landhoofden kan vanwege het specialistische karakter van de opgave helemaal geen onderdeel zijn van een design&build.

Landschap

Los van de vraag of het een openbaar park wordt of 'zichtgroen' wordt gesignaleerd dat door de uitgesproken ontwerpopvatting de samenhang met de rest van de Oostboog in ruimtelijke zin wordt opgeheven. De commissie vraagt meer aandacht voor de Dijksgracht als onderdeel van een lineaire, ruimtelijke structuur met bestaande natuurwaarde. Het ontwerp met veel schanskorven en cortenstaal oogt verder wat generiek. Geadviseerd om in vormgeving minder aan te sluiten op de twintig jaar oude inrichting aan de noordzijde van het spoor. Het gesloten hek langs het fietspad vraagt om een heroverweging. Wanneer het park openbaar toegankelijk wordt is een hek op deze plaats niet nodig. Wanneer het terrein onder beheer van ProRail blijft, volstaat een eenvoudig hekwerk op de erfgrans dat zoveel mogelijk doorzicht biedt op het groen.

Amsterdam, 16 februari 2021
Commissie Ruimtelijke Kwaliteit



Robert Winkel, plaatsvervangend voorzitter

Bijlage

Beleidskaders:

- Bestemmingsplan Centrum Noord
- 'Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal. Ruimtelijk Kader' (gemeente Amsterdam, 1-2-2017)

Aangeleverde stukken:

- 'PHS-Amsterdam. Beeldkwaliteit Dijksgracht/ Oostertoegang' (Studio SK, Movares, dec. 2020)
- 'CHV Oosterdokseiland Noord' (M&A 2014)
- 'CHV Oostboog/ Spoorwegwerken Oost' (M&A 2018)
- Verslag supervisie Stationseiland (7-12-2020)