

# Stadslandschappen, water en belevingsnetwerken

Naar een sterke(re) ruimtelijke identiteit  
van Oost/Watergraafsmeer



*schilderij Bert Osinga*

in opdracht van stadsdeel  
Oost/Watergraafsmeer



Amsterdam, juni 2001

*een beelddocument*

**Inhoud:**

<b>Naar een (weer) karakteristieke omgeving .....</b>	<b>1</b>
Culturele planologie .....	1
Ruimtelijke identiteit als werkwijze .....	2
Keuzes in deze bouwsteen .....	4
<b>1. Stadslandschappen.....</b>	<b>5</b>
◆ De 19e-eeuwse Ring .....	6
◆ Gordel 20-40 .....	7
◆ Tuindorpen.....	9
◆ De wijken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP).....	9
◆ De polder Watergraafsmeer .....	10
◆ Werkgebied Amstel Business Park.....	12
◆ Groene Staart .....	14
<b>2. Water.....</b>	<b>15</b>
◆ De Amstel .....	16
◆ De Singelgracht.....	18
◆ De Ringvaart.....	18
<b>3. Belevingsnetwerken.....</b>	<b>19</b>
◆ As Linnaeusstraat – Middenweg.....	20
◆ De Kruislaan.....	20
◆ De Gooiseweg.....	21
◆ Ring A10 .....	22
◆ OV-infrabundels.....	23
◆ De Wibautstraat.....	24
◆ As A2 – Utrechtsebrug.....	24
◆ De Oosterparkstraat.....	25
◆ As Berlagebrug – Mr Treublaan – Bernhardplein.....	26
◆ Hugo de Vrieslaan.....	27
◆ As Nobelweg – Maxwellstraat .....	27
◆ Radioweg .....	28
<b>Bijlage: beleving en beschrijving van de losse identiteitsdragers.....</b>	<b>29</b>
<b>Bronnen en literatuur .....</b>	<b>38</b>

# Stadslandschappen, water en belevingsnetwerken

**Naar een sterke(re)  
ruimtelijke identiteit  
van Oost/Watergraafsmeer**



*een beelddocument*

## Naar een (weer) karakteristieke omgeving

De stad verandert voortdurend, dat is een realiteit. Dit geldt ook voor Oost/Watergraafsmeer. Ten opzichte van 1970 is er veel veranderd in het stadsdeel. Ongetwijfeld zal er ook de komende 30 jaar veel veranderen. Voor de *structuurschets Oost/Watergraafsmeer* denken we na over dit oostelijk deel van Amsterdam op weg naar 2030. De structuurschets is een middel om veranderingen door de tijd heen vanuit een kwalitatieve koers aan te blijven sturen.

Een belangrijke vraag daarbij is: wat zien wij als de ruimtelijke kwaliteiten die we daarbij nastreven? Door de tijd heen veranderen de opvattingen over ruimtelijke kwaliteit. In 1950, vlak na de tweede wereldoorlog, stond de ruimtelijke ordening bijvoorbeeld in het teken van de wederopbouw en het inhalen van achterstanden. Kwantiteit (bouwen in grote hoeveelheden om de woningnood op te heffen) was toen de kwaliteit. De grote schaal en het tempo waarop in Nederland sindsdien is gebouwd gingen echter gepaard met eentonigheid. Enkele uitzonderingen daargelaten lijken alle woonwijken uit de jaren '60 en de jaren '70 op elkaar. Juist door deze eenvormigheid is tegenwoordig een bewustzijn gegroeid dat het belangrijk is voor mensen om zich met hun eigen omgeving te kunnen identificeren; dat ze uit hun omgeving het idee kunnen ontleenen: 'dit herken ik, dit is mijn omgeving, hier voel ik me thuis.' In de laatste decennia is het besef doorgedrongen dat Nederland geen eenheids-worst moet zijn, maar dat de kracht en de kwaliteit juist schuilen in de enorme diversiteit en veelkleurigheid.



### Culturele planologie

Het Rijk pakt deze gedachte onder andere op in de recent verschenen Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 'Ruimte maken, ruimte delen'. De Vijfde Nota geeft als belangrijke criteria voor de ruimtelijke inrichting van Nederland in de komende dertig jaar onder andere:

- ~ **ruimtelijke diversiteit:** verschillen tussen stad en land moeten worden geaccentueerd, en uiteenlopende stedelijke milieus en landschappen moeten hun eigen karakter kunnen behouden en versterken;
- ~ **culturele diversiteit:** de historie moet naast technologische vernieuwingen zichtbaar blijven en als inspiratiebron dienen; hierbij gaat het om behoud en versterking van cultuurhistorische waarde, cultureel erfgoed en diversiteit in de architectuur;
- ~ **aantrekkelijkheid:** behoud van landschaps- en stedenschoon is een cultuuropgave. Er is meer aandacht nodig voor ontwerp en inrichting; niet alleen van stad en landschap, maar ook van de inpassing van infrastructuur. Hierbij is te denken aan de visuele uitstraling van verstedelijking op landelijk gebied, zones langs infrastructuur, open ruimtes, bufferzones, natuurgebieden en mooie steden.



Dit alles wordt ook wel uitgedrukt met '**culturele planologie**'. Ruimtelijke ordening is een culturele opgave, die moet voorkomen dat cultureel erfgoed verdwijnt, die erfgoed zichtbaar moet houden of maken, en nieuw 'modern erfgoed' moet blijven creëren.

Misschien wel het voorbeeld van waar dit in Oost/Watergraafsmeer is toegepast is het restaurant De Kas in Park Frankendael. Door de bestaande kas een nieuwe functie te geven voor een breed publiek, door hem te integreren in het parkontwerp, en door hem vanaf de omliggende wegen beter zichtbaar te maken is een nieuwe, sterke en herkenbare identiteitsdrager gecreëerd.

Met de structuurschets wil het stadsdeel dit denken over culturele planologie en versterking van de ruimtelijke identiteit nu meer structureel gaan hanteren als een van de leidraden voor de ruimtelijke koers. Niet voor niets is "versterking van de ruimtelijke identiteit" als één van de zes kwaliteitspijler voor de koers benoemd.



De 'kwaliteitspijlers' zijn de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten waar het stadsdeel op wil koersen:

1. versterking van de diversiteit en verscheidenheid
2. versterking van de ruimtelijke identiteit
3. versterking van de kwaliteit van de openbare ruimte
4. ruimte voor 'kwetsbaarheid'
5. een veilige en leefbare leefomgeving
6. duurzaamheid en dynamiek.

## Ruimtelijke identiteit als werkwijze

De ruimtelijke identiteit heeft alles te maken met **hoe mensen hun omgeving beleven**. Daarmee is identiteit ook per definitie subjectief. Maar dat wil niet zeggen dat versterking van de ruimtelijke identiteit geen werkbaar principe kan zijn voor beleid. Wij zien drie stappen om het 'identiteitsdenken' als werkwijze te kunnen hanteren voor het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer.

**De eerste stap is het gezamenlijk benoemen van de huidige belangrijkste dragers van de ruimtelijke identiteit.** Door hierover te discussiëren ontstaat een meer gedeeld beeld van wat de belangrijkste bestaande identiteiten zijn. Op structuurniveau gaat het daarbij om:

1. de stadslandschappen (bijvoorbeeld het gesloten bouwbloklandschap van de 19<sup>e</sup>-eeuwse Ring of het hoogbouwlandschap van o.a. de Rembrandttoren aan de Amstel),
2. de waterstructuren (bijvoorbeeld de Amstel of de Ringvaart)
3. de belangrijkste belevingsnetwerken (bijvoorbeeld de voor de beleving van het stadsdeel zeer belangrijke as Middenweg – Linnaeusstraat). Vanaf die belevingsnetwerken zijn verschillende identiteitsdragere te ervaren. Dat kunnen losse gebouwen zijn zoals het restaurant De Kas maar ook gebieden zoals Betondorp.



Het benoemen van bestaande positieve identiteiten is belangrijk om bij veranderingen (herstructurering, nieuwbouw, herinrichting) aan te kunnen geven welke identiteiten moeten worden behouden of versterkt. De strekking is daarom ook: wat niet onderdeel is van de identiteiten die we waarderen, mag in de toekomst veranderen. In het volgende hoofdstuk worden de belangrijkste bestaande identiteiten op structuurniveau benoemd.

**De tweede stap is behoud en versterking van die identiteiten en identiteitsdragers.** Behoud van identiteit wil absoluut niet zeggen dat alles zo moet blijven als het nu is. Binnen de gewenste identiteit zijn veranderingen mogelijk of juist wenselijk. En soms kan verandering van een gebied betekenen dat een gewaardeerde identiteit verdwijnt, maar dan moet het streven zijn om een nog sterkere nieuwe identiteit daarvoor terug te krijgen.

De aandacht voor behoud en versterking van bestaande identiteiten speelt overigens zowel bij grotere ingrijpende, als bij kleinere veranderingen. Denk bij dat laatste bijvoorbeeld aan de aluminium kozijnen uit het begin van de jaren '80 die bij stadsvernieuwing complete straatbeelden veranderden.

Vervolgens gaat het niet alleen om bestaande identiteiten, maar ook om wat een gebied aan potentie in zich heeft beter te benutten bij het creëren van nieuwe identiteiten, door:

- ~ Bij herstructurering en nieuwbouw aansluiting te zoeken bij de bedoelingen van waaruit gebieden en structuren zijn ontworpen, uiteraard passend in de huidige tijd. In het volgende hoofdstuk worden de ontwerpbedoelingen van gebieden in Oost/Watergraafsmeer steeds kort weergegeven.
- ~ De beleving van de identiteit te versterken door verborgen identiteitsdragers zichtbaarder te maken en zichtlijnen ernaar toe te creëren. De ruimtelijke identiteit is immers ook afhankelijk van hoe de gebruikers haar kunnen beleven. De Kas werd vanaf de Middenweg weer zichtbaar door het aanleggen van de lijst van water rondom het Park Frankendael en het weer onderhouden van de dichtgegroeide groenranden daaromheen. Zeker naarmate een gebied sterker verstedelijkt is, is het voor het behoud van identiteitsdragers van belang dat ze door velen kunnen worden gezien om te worden gewaardeerd. Iets kan nog zo'n sterke identiteit hebben, als maar weinigen dat kunnen zien wordt het kwetsbaar voor verdringing door druk vanuit andere ruimteclaims. Op weg naar 2030 zal steeds sterker gelden: *ongebruikt en onbekend maken onbemind*. In het volgende hoofdstuk worden toekomstige verbeteringsopgaven voor Oost/Watergraafsmeer benoemd.
- ~ Waar mogelijk ruimtelijke identiteitsdragers nieuwe functies te geven voor een breder publiek of door ze aan sociale functies te koppelen. Deze dragers zo openbaar mogelijk houden. Waar identiteitsdragers worden geprivatiseerd, worden ze ook minder sterk beleefd. Goede voorbeelden zijn Huize Frankendael en de achterliggende tuin, of het Oeverbos langs de Amstel. Ook als iets feitelijk openbaar is kan het privé lijken.



**De derde stap is: nieuwe identiteiten (blijven) creëren.** Culturele planologie mag niet blijven steken in een opvatting dat 'alles zo moet blijven als het is'. Dat zou onrecht doen aan de maatschappelijke en ruimtelijke dynamiek, die door de decennia heen zijn invloed heeft op gebieden, en ze van karakter doet veranderen. De kunst voor culturele planologie ligt juist in het combineren van verandering en dynamiek met behoud van waardevolle dragers en het creëren van nieuwe identiteiten. Goed voorbeeld van dit laatste is het recent gebouwde pand aan het begin de Linnaeusstraat met de gedichten van J.C. Bloem erop. De derde stap voor Oost/Watergraafsmeer is daarom: nieuwbouw en herstructurering (of stedelijke vernieuwing) zó aansturen dat daarmee nieuwe identiteitsdragere worden gecreëerd. Dat wil zeggen: streven naar een dusdanige stedenbouw, landschapsarchitectuur, ontwerp van openbare ruimtes, groen en architectuur dat echt unieke en herkenbare gebieden ontstaan. Gebieden en gebouwen die karakteristiek zijn voor dat deel van Oost/Watergraafsmeer en niet overal in Nederland hadden kunnen liggen. Of het nu gaat om sportvelden, woonwijken, bedrijventerreinen, kantoren, groengebieden, oevers of infrastructuur.



## Keuzes in deze bouwsteen

Keuze 1: voor de structuurschets worden alleen de **ruimtelijke identiteitsdragere** benoemd. Voor de toekomstvisie die het stadsdeel in 2002 gaat maken, is het aan te raden ook sociale en economische identiteitsdragere te benoemen omdat van daaruit integrale beelden van de gebiedskwaliteiten zijn op te stellen.

Keuze 2: hier worden de belangrijkste identiteitsdragere **op structuurniveau** benoemd. De dragere op buurtniveau kunnen meer worden uitgewerkt bij de buurtvisies voor het Grote Stedenbeleid en bij de architectuurwaardekaarten waar het stadsdeel momenteel aan werkt.

Keuze 3: het gaat bij het benoemen van identiteitsdragere om gebieden en gebouwen met een **sterke, karakteristieke en positieve beleving**. De 'Bijlmerbajes' heeft bijvoorbeeld ook identiteit, maar eerder een negatieve (waarvoor wellicht bewust is gekozen: 'hier moet je niet willen zijn'). Omdat het uiteindelijk doel is: een omgeving waarmee inwoners, werknemers en bezoekers zich positief identificeren en waar ze zich thuis voelen, tellen we deze niet als identiteitsdrager. Immers, bij verandering druk je daarmee uit: het mag gesloopt worden.

# 1. Stadslandschappen

Net als in het landelijk gebied zijn binnen de stad verschillende landschappen te ervaren, ook wel 'cityscapes' of stadslandschappen genoemd. Ze zijn het samenspel van gebiedssferen, stadsstructuren, bouwhoogtes, materialen, de eenheid van bouwstijlen, en de stedenbouwkundige principes van waaruit de gebieden zijn ontworpen. Daarnaast is water bij uitstek een drager voor de identiteit in Amsterdam en het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer. En bij de identiteit is belangrijk hoe mensen hun omgeving beleven. Ze doen dat vanaf verschillende netwerken en met verschillende snelheden: bijvoorbeeld in de auto vanaf de Ring A10 of op de fiets vanaf de Radioweg. Dit beelddocument gaat daarom achter-eenvolgens in op:

1. de te herkennen stadslandschappen,
2. de belangrijkste waterstructuren,
3. de belangrijkste belevingsnetwerken op structuurniveau.

Bij elk van deze punten staat een korte beschrijving van de ontwerpfilosofie (voor zover mogelijk), de beleving nu, de specifieke identiteitsdragers die hierbinnen zijn te vinden, en de toekomstige opgaven. In de beschrijvingen staan verwijzingen naar 'losse elementen' door nummers tussen rechte haken: [...]. Deze losse elementen zijn beschreven in de bijlage.

## ***De zeven stadslandschappen van Oost/Watergraafsmeer***

In Amsterdam Oost/Watergraafsmeer zijn in karakter en beleving zeven soorten stadslandschappen te herkennen:

1. Gesloten structuren: de 19<sup>e</sup>-eeuwse Ring met een stedelijk en compact woonmilieu met eenheid in bouwhoogte en stratenpatronen op grond van de voormalige slotenverkaveling,
2. Gesloten structuren: de Gordel '20-'40 en de Amsterdamse School met speelsere stratenpatronen en meer variatie in bouwhoogtes,
3. Tuindorpen, met een stedenbouwkundig structuur vanuit specifieke maatschappelijke opvattingen
4. Open structuren: de wijken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP),
5. De 'polder' Watergraafsmeer: kamers met groene en open zichtlijnen (een structuur die 2, 3 en 4 overlapt),
6. Amstel Business Park: werkgebieden,
7. Groene Staart: de groenzone die als een 'scheg' de stad binnenkomt.



## De 19e-eeuwse Ring

### *ontwerpfilosofie*

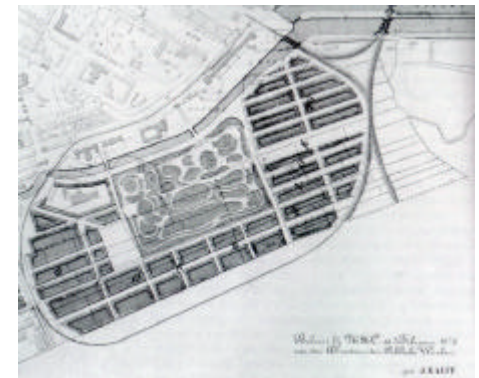
De Weesperzijdestrook, de Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt zijn onderdeel van het stadslandschap van de 19e-eeuwse ring, die rondom de binnenstad van Amsterdam ligt. Tot 1870 was de Singelgracht de harde grens van stedelijk Amsterdam. Toen de verdedigingsgordel meer nodig was werd de gracht rechtgetrokken. Door een grote woningbehoefte, veroorzaakt door een snelle groei van de industrie en bevolking, begonnen particulieren woningen te bouwen aan de toenmalige rand van de stad, grenzend aan de Singelgracht.

Om deze wildbouw te reguleren stelde de gemeenteraad een uitbreidingsplan op: het plan Kalff. Basis voor de **verkavelingen** in dit uitbreidingsgebied was het bestaande slotenpatroon. Dit was een praktische keuze om niet te hoeven onteigenen. Eerdere uitbreidingsplannen waren anders van opzet. Ze hielden geen rekening met eigendomsgrenzen en kwamen daardoor niet tot uitvoering. De overheid had nog geen instrumentarium om grondpolitiek te voeren. De straten en de bouwblokken in het plan Kalff volgden daarom de richting van de poldersloten en vaarten, waarbij de hoofdassen aansloten op de radialen van de Binnenstad. Men bouwde volgens het gesloten bouwblok principe. Door aan alle vier zijden van de kavel aaneengesloten te bouwen ontstonden gesloten blokken met binnentuinen. Langgerekte bouwblokken met weinig openbare ruimte in de wijken kenmerkt de 19e-eeuwse revolutiebouw. In het plan werden ook fabrieken en openbare voorzieningen opgenomen. Ten zuiden van het Muiderpoortstation ligt het Polderweggebied met diverse voorzieningen en de voormalige gasfabriek als werkgebied aansluitend op de woonwijken van de 19e-eeuwse Ring. Winkels kwamen in eerste instantie alleen voor op de hoeken van de bouwblokken. De huidige winkelstraten als de 1e Van Swindenstraat en de Dapperstraat ontstonden later, in de loop van de 20e-eeuw.

### *beleving nu*

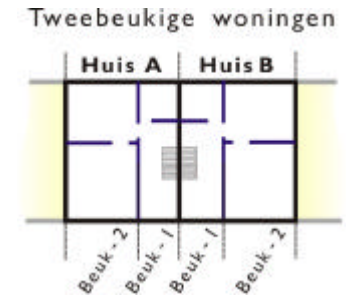
Het stedelijk en compact woonmilieu van de 19e-eeuwse Ring kent een eenheid in bouwhoogte en stratenpatronen op grond van de voormalige slotenverkaveling. De architectuur wordt gekenmerkt door diverse neo-stijlen door elkaar heen, waaronder het neo-classicisme en neo-gotiek, die in de 19e-eeuw vooral bij kerken en openbare gebouwen werd toegepast. Deze stijl komt het meest tot uiting in voorgevels: de verticale geleding en de ornamenten zoals balkons, erkers, daklijsten, plaatsing van het raam achterin de muuropening, loggia's en dakkapellen.

De gevel zelf is in baksteen uitgevoerd. Door de toevoeging van witte, hardstenen plinten, banden en ornamenten die zich steeds herhalen, creëerde men een eenheid in het straatbeeld. Deze eenheid onderscheidt de 19e-eeuwse ring van wijken uit andere perioden. De bouwhoogte van de huizenblokken is vrijwel overal vijf lagen. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de wijken in bijvoorbeeld de polder Watergraafsmeer, waar meer afwisseling in bouwhoogte voorkomt.



De rooilijn aan de voorzijde van de bouwblokken is strak, in tegenstelling tot de achterzijde: hier komen inspringingen voor. De plattegrond van deze woningen zijn tweebeukig (zie illustratie): een smalle beuk voor het trappenhuis, de dienstruimten en het ingangsportiek en een brede beuk voor de woon- en slaapvertrekken.

In de loop der tijd is veel nieuwbouw toegevoegd. Een aantal principes uit de stijl van de 19<sup>e</sup>-eeuwse buurten zijn overgenomen en andere zijn losgelaten. De bouwhoogte, het gesloten bouwblok, de stikte rooilijn aan de straatzijde, de verkaveling en de gevelmaterialen zijn zoveel mogelijk gehandhaafd. Losgelaten zijn de gevelopbouw (ornamenten, randen, soms geleding), de grillige rooilijnen aan de achterzijde en de twee-beukige indeling van de woningen.



#### behoudenswaardige identiteitsdragers in dit stadslandschap:

- ~ het Koninklijk Instituut voor de Tropen [15] en de Amstelbrouwerij [2] als losse elementen langs de Singelgracht
- ~ het hotel Arena [12]
- ~ de waardevolle panden aan de Amstel in de Weesperzijdestrook [33]
- ~ het Oosterpark met de fraaie wanden van omliggende wijken [22]
- ~ de Dappermarkt [8] en binnen de Dapperbuurt de recent gebouwde panden met gedichten van o.a. Bloem op de gevel [23]
- ~ het Muiderpoortstation met seinhuis [21]
- ~ de Muiderkerktoren [20]
- ~ het voormalige Burgerziekenhuis, waarin nu het stadsdeelkantoor is gevestigd, aan de Linnaeusstraat [35]
- ~ de pleinen in de Oosterparkbuurt: een herhaling van vier pleinen binnen het smalle profiel [25]
- ~ het industrieel erfgoed in het Polderweggebied [13]
- ~ het recent gebouwde Montessori College Oost van Herzberger [17]

#### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ de stratenpatronen, rooilijnen en stadslandschappen van 19<sup>e</sup>-eeuwse Ring (Oosterparkbuurt, Weesperzijdestrook, Dapperbuurt, klein deel Middenmeer I) blijven ook bij toekomstige herstructureringen uitgangspunt; bij eventuele sloop-nieuwbouw van individuele panden moet de architectuur (o.a. gevelindeling) passen in de omgeving (hetgeen een moderne vormgeving overigens niet uitsluit)
- ~ behoud en hergebruik industrieel erfgoed bij de herstructurering van het Polderweggebied
- ~ versterking van de identiteit van de toekomstig sterk verdichte stationsomgevingen: Muiderpoort in relatie met Polderweggebied
- ~ het nieuwe stadsdeelkantoor als identiteitsdrager
- ~ versterking van de openbare ruimte (hiervoor zijn voorstellen uitgewerkt in het Pleinenplan en in het Handboek Openbare Ruimte)
- ~ versterking van groen binnen dit nogal stenige stadslandschap, niet alleen met bomen maar ook langs de wanden van huizen.

## Gordel 20-40

### ontwerpfilosofie

Tot ongeveer 1920 was de Ringvaart van Watergraafsmeer de harde stadsrand. De polder Watergraafsmeer was open en landelijk; de woongebieden in oud-Oost dicht en bebouwd. De Gordel '20-'40 veranderde dit: in de beginjaren van de 20<sup>e</sup>-eeuw werden nieuwe principes in de stedenbouw toegepast. Berlage legde in 1903 met zijn plan voor de Transvaalbuurt de basis voor de Amsterdamse gordel '20-'40. Deze gordel van wijken ligt om de 19<sup>e</sup>-eeuwse ring heen.

De Transvaalbuurt en een gedeelte van Middenmeer behoren tot deze sfeer. In meerdere opzichten ervaart men de stijlbreuk met de 19<sup>e</sup>-eeuw. Men ging niet langer uit van de radiale assen vanuit het



centrum van Amsterdam, maar meer vanuit tangentiële. De as Mr Treublaan-Gooiseweg is hiervan een goed voorbeeld, evenals de westkant van de Transvaalbuurt. De achterliggende gedachte was dat relatief steeds meer verplaatsingen binnen de stad plaatsvonden en minder van en naar het centrum.

### ***beleving nu***

Hoewel er meer stijlen voorkomen, domineert in de Gordel '20-'40 de stijl van de **Amsterdamse School**. Deze architectuur kenmerkt zich door afwisseling in gevels en portieken, aandacht voor kleine details zoals deuren, verschillend gevormde ramen, dakkapellen en ornamenten aan en om de bouwblokken. De afwisseling in bouwblokken wordt versterkt door de toepassing van verschillende materialen: verschillende steensoorten, natuurlijke materialen afgewisseld met betonelementen. De vaak welvende straatwanden vormen een architectonische eenheid. Doordat in latere jaren relatief weinig nieuwbouw is ingevoegd komen deze buurten over als een aparte eenheid met een eigen identiteit en sfeer. In de '20-'40-buurten in de Watergraafsmeer is de kamerstructuur van de oude polder het uitgangspunt gebleven voor de verkaveling en de wegen. Daardoor kan men de typische sfeer van de Gordel '20-'40 in Oost/Watergraafsmeer niet zo sterk beleven als in wijken in Zuid en West. Desondanks zijn diverse karakteristieken wel in het stadsdeel terug te zien. Uitzondering is de Don Bosco buurt, die weinig een eenheid is doordat verschillende bouwstijlen binnen de kamer zonder weinig relatie met elkaar door elkaar lopen.



#### **behoudenswaardige identiteitsdragers binnen dit stadslandschap:**

- ~ de stedenbouwkundige structuur van en enkele belangrijke panden in de door Berlage ontworpen Transvaalbuurt [30]
- ~ het Rechthuys bij de overgang van de Linnaeusstraat naar de Middenweg met het symbool van de Watergraafsmeer, de zwaan, in de gevel [26]
- ~ het statige Bredeweg – Hogeweggebied [7] en de Amsterdamse Schoolpanden [18] in Middenmeer I
- ~ de 'katholieke enclave' Linnaeushof [16]

#### **gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ de tangentiële stratenpatronen, rooilijnen en stadslandschappen van de Gordel '20/'40 (Transvaalbuurt, deel van Middenmeer I) blijven ook bij toekomstige herstructureringen uitgangspunt; bij eventuele sloop-nieuwbouw van individuele panden moet de architectuur (o.a. gevelindeling) passen in de omgeving (hetgeen een moderne vormgeving overigens niet uitsluit)
- ~ bij de aanpak van de Don Bosco buurt trachten met herstructurering en inrichting openbare ruimte de eenheid als kamer te versterken
- ~ kwaliteit en eenheid van de openbare ruimte (hiervoor zijn voorstellen ontwikkeld in het Handboek Openbare Ruimte)

## Tuindorpen

### **ontwerpfilosofie**

Betondorp, Amsteldorp en Park De Meer (als moderne variant) zijn als tuindorpen ontwikkeld. Het ideaal dat aan de rond 1920 aangelegde tuindorpen ten grondslag lag, was de combinatie van huisvesting in een groene, open omgeving voor de arbeidersklasse en de bevrijding van de dicht bebouwde stad. Het motto voor de moderne variant Park de Meer is 'een mooie woning in een grote tuin'.



### **beleving nu**

De karakteristiek van tuindorpen is: een helder en samenhangend stedenbouwkundig plan met symmetrische assen en met pleintjes. Op de pleintjes zijn de openbare voorzieningen gevestigd. In Betondorp is deze structuur bijvoorbeeld helder aanwezig: de Brink met een bibliotheek, enkele winkels en horeca, is het centrale plein in de wijk. De laagbouw, de tuintjes aan voor- en achterzijde van de woningen en de kleinschaligheid van de wijken vormen het dorpse karakter van de tuindorpen.

#### **behoudenswaardige identiteitsdragers in dit stadslandschap:**

- ~ de eenheid van Betondorp, Amsteldorp en Park de Meer als kamers binnen het stadslandschap van de polder Watergraafsmeer
- ~ in het bijzonder Betondorp als geheel: zowel de eenheid, de stratenpatronen als de architectuur [5]

#### **gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ bij eventuele toekomstige menging of herstructurering van het tuindorp Amsteldorp / Wetbuurt de eenheid als kamer behouden
- ~ bij Betondorp ligt vanwege de waarde het accent op behoud

## De wijken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)

### **ontwerpfilosofie**

De Van der Kunbuurt, Jeruzalem en het zuidelijke gedeelte van Middenmeer zijn op grond van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) gebouwd volgens het open bouwblokprincipe. Het doorgaan met gesloten bouwblokken en tuindorpen werd niet langer als wenselijk geacht. In het AUP is gezocht naar een nieuwe stedelijkheid, met integratie van groen in de wijken. Door te bouwen in geconcentreerde elementen, in plaats van in gesloten blokken, werden groene tussenruimten gecreëerd met open zichtlijnen en veel 'licht en lucht'. Alle bouwblokken staan in plantsoenen of groenstroken.

### **beleving nu**

Karakteristiek voor wijken gebouwd volgens het AUP-principe zijn:

- ~ de open bouwblok verkaveling (tegenover de gesloten 19<sup>e</sup>-eeuwse bouw en Gordel '20-'40),
- ~ de afwisseling tussen hoog- en laagbouw en
- ~ de integratie van groen als structuurbepalend element.



De blokken staan zo gegroepeerd dat telkens een open hofje ontstaat. Er is vooral gebouwd met wit beton, dat na verloop van tijd grijsig werd en nu een wat grauwig indruk geeft. In de Watergraafsmeer is de groenstructuur, bestaande uit grasstroken, speelvoorzieningen en boomgroepen gekoppeld aan het oude polderslotenpatroon. De ervaring van de afzonderlijke 'kamers' binnen de polderstructuur wordt hierdoor versterkt.

Scheiding van functies is een principe dat in de gehele AUP-zone voorkomt. De voorzieningen en de winkels in de wijken zijn gegroepeerd en hiërarchisch verdeeld. Van oorsprong had elke AUP-buurt op zich een winkelstrook langs een centrale as. Op een hoger schaalniveau kreeg een wijk als geheel een winkel- en voorzieningencentrum. Deze is alleen nog rondom het Christiaan Huygensplein aanwezig. Kantoren en grote werkgebieden komen niet voor, waardoor we de AUP-wijken nu als mono-functioneel ervaren: veel woningbouw met weinig afwisseling.



#### behoudenswaardige identiteitsdragers binnen dit stadslandschap:

- ~ in Jeruzalem de open en groene stedenbouwkundige structuur en de zorgvuldig ontworpen strook met panden tegenover de DNO [14]
- ~ in Middenmeer II de zorgvuldig ontworpen AUP-strokenbouw met gevelornamenten [19]
- ~ de Rozerie in het Darwinplantsoen [29]

#### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ eventuele toekomstige menging en herinrichting combineren met behoud van de stedenbouwkundige structuur, de open en groene beleving en de eenheid als kamers van de polder Watergraafsmeer
- ~ de oorspronkelijke witte kleur van de gebouwen moest bijdragen aan het karakter van licht en lucht en het contrast met het groen versterken; bij eventuele toekomstige nieuwbouw zou een gedachte kunnen zijn om ook deze kleur wit te blijven hanteren (en deels terug te brengen) als onderdeel van de eenheidservaring van de 'kamers' als geheel

## De polder Watergraafsmeer

### ontwerpfilosofie

De polder Watergraafsmeer bestaat uit diverse sferen en functies, behorend tot één structuur binnen de ringvaart. In de 16<sup>e</sup> eeuw was dit gebied een meer ver buiten Amsterdam. Na een lobby van de Amsterdamse adel bij de Staten van Holland en West-Friesland werd de Watergraafsmeer rond 1630 drooggepompt. Omgeven door een ringvaart en een dijk kreeg de diepe polder een strakke, geometrische indeling met lange rechte wegen en sloten als assen. In het midden werd een weg aangelegd, de Middenweg, en dwars daarop de Kruislaan. Dit zijn de twee hoofdassen van de polder. De Middenweg werd zo geprojecteerd dat men vanuit het zuiden de Oude Kerk van Amsterdam kon zien liggen, wat handig was bij het inmeten van de weg. Op de kruising werd een vierkant van sloten aangelegd. Vanuit dit centrale vierkant is de polder verder geometrisch verkaveld. Dit gridpatroon vormt de basis voor de 'kamers' van de Watergraafsmeer.

De Ringvaart was de scheiding tussen oud-Oost en de Watergraafsmeer, tussen het 'oude land' en de nieuwe polder en tussen stad en open gebied. De enkele nog aanwezige dijkhuisjes en boerderijen langs de dijk, vormen nu historische elementen die herinneren aan de vroegere stadsrand.



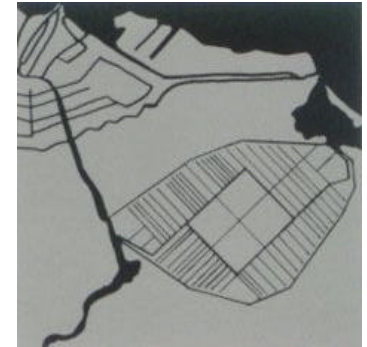
In de periode tussen 1640 en 1750 kochten rijke kooplieden uit Amsterdam stukken grond in de polder en lieten daar hun luthoven bouwen en tuinen aanleggen. Mede door toedoen van de Franse Revolutie waardoor de rijke burgers hun inkomsten uit rente zagen verdwijnen, zijn veel luthoven en buitenplaatsen verkocht. Deze werden veelal afgebroken en de stenen hergebruikt. Van alle buitenplaatsen en landelijke boerderijen zijn alleen Huize Frankendael, boerderij de Vergulden Eenhoorn en het Rechthuys bewaard gebleven.

### ***beleving nu***

Binnen de polder met zijn kamers en open groene zichtlijnen bestaat tegenwoordig een grote diversiteit aan sferen. Zowel de stedenbouwkundige en architectonische diversiteit van de afzonderlijke 'kamers' als de veelheid aan functies bepalen deze sferen. De polder Watergraafsmeer overlapt als structuur de hiervoor beschreven stadslandschappen: binnen de Watergraafsmeer zijn de sferen van de '20-'40 gordel, de tuindorpen en de open bouwblokprincipes van het AUP vertegenwoordigd. De ontwerpers hebben deze wijken in de Watergraafsmeer ingepast in de kamerstructuur, en sloten en vaarten een eigen dimensie gegeven binnen de wijk. Het water zorgt voor *scheiding* van woonbuurten en tegelijkertijd voor een *eenheid in structuur*. Alleen het gebied rondom de as Gooiseweg – Berlagebrug, de aansluiting met de Rivierenbuurt, wijkt af van dit gridpatroon. In het algemeen liggen de buurten laag en de hoofdwegen hoog, wat het karakter van een polder met vierkante, aparte kamers versterkt. Het polderkarakter wordt verder gevormd door de sloten, dijken, de Ringvaart, de groenstructuur, de rechte zichtlijnen en de boombeplantingen.

De spoorlijn Amsterdam – Weesp en de Ringweg A10 hebben weliswaar stukken van de oude droogmakerij afgesneden maar de oorspronkelijke structuur van Ringvaart, Ringdijk, sloten en wegen zijn nog herkenbaar aanwezig. Ook het hoogteverschil tussen de op maximaal –5,5m N.A.P. gelegen polder en het omringende gebied is duidelijk zichtbaar. De vanuit de Watergraafsmeer lopende wegen worden middels dijkwaluds over de Ringvaart geleid.

De overgang van (gesloten) stedelijk gebied naar de open polder is een belangrijk stedenbouwkundig aspect binnen de opbouw van dit gebied. Dit principe is op diverse manieren te ervaren. Zo is langs de Middenweg is ter hoogte van de Johannes van der Waalstraat de overgang van de gesloten bouwblokken (Plan Kalff en Plan Berlage) naar de open bouwblokken (AUP-principe) te zien. Deze overgang is stedenbouwkundig ook bewust vormgegeven in de inrichting en opzet van de as Mr Treublaan – Gooiseweg. Hier staat aan de kant van de Rivierenbuurt de wolkenkrabber van architect Staal als gebaar van stedelijkheid, terwijl aan de kant van de Watergraafsmeer de weg in een open ruimte (het Prins Bernhardplein) eindigt: de open polder. Het Amstelstation en de Renaultgarage zijn zodanig gesitueerd en ontworpen dat zij de openheid versterken. Het Price/Waterhouse/Coopers-gebouw is hierbij een stijlbreuk, omdat deze niet als open element in de ruimte is gebouwd maar als stedelijke (geluids)wand direct langs het plein.



De hoogbouw langs de Amstel, waaronder de Rembrandttoren, betekent een toevoeging aan de beleving van het stadslandschap van de polder Watergraafsmeer. Als we kijken naar reclames dan kan zelfs gezegd worden dat de Rembrandttoren een identiteitsdrager voor geheel Amsterdam is geworden. Het is een aardig contrast: in het meest open en groene deel van Amsterdam is het meest als 'grootstedelijk' ervaren gebied ontstaan.

#### behoudenswaardige identiteitsdragers in dit stadslandschap:

- ~ de polderstructuur met het grid vanuit de Middenweg en Kruislaan als belangrijke belevingsnetwerken; met de buurten die elk als kamer een eenheid zijn; met de Ringvaart die de polder Watergraafsmeer omsluit [32]; en met de groene en open zichtlijnen
- ~ de genoemde dragers bij de Gordel '20-'40, tuindorpen en AUP-wijken, waaronder het Rechthuys [26], het Bredeweg / Hogeweggebied [7] en de Linnaeushof [16]
- ~ het Veenweidegebied bij WTCW met unieke natuurwaarden binnen de stad, waar nog is te ervaren hoe de Watergraafsmeer er ooit uitzag [31]
- ~ de hoogbouw Amstel/Omval als nieuwe grootstedelijke drager [11]
- ~ Park Frankendael [24] en De Nieuwe Ooster (DNO) [9] als groene kamers

#### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ ook bij toekomstige menging, herstructurering en verstedelijking de polderstructuur blijven versterken met kamers die een eenheid vormen, en met op en groene zichtlijnen
- ~ de assen Middenweg en Kruislaan en de Ringvaart benadrukken; versterken van de relaties met de Ringvaart (zie ook hierna)
- ~ eventuele toekomstige hoogbouw moet de polderstructuur accentueren en zorgvuldig aansluiten op het stadslandschap van de Rembrandttoren en het omliggende gebied
- ~ inzetten op een eigen en sterke identiteit van de toekomstig sterk verdichte stationsomgevingen: Amstelstation en nieuw station WTCW,
- ~ indien in de toekomst ingrijpende herstructurering van de Van der Kunbuurt aan de orde komt dat dit in relatie met de Omval en Eenhoorn vormgeven
- ~ de herstructurering van de Eenhoorn tussen de wand Casa400 / Louise Wenthuis, Ringvaart en Nobelweg aangrijpen om een nieuwe kamer met eigen identiteit te creëren.

## Werkgebied Amstel Business Park

### ontwerpfilosofie

Het Amstel Business Park beslaat de werkgebieden ten zuiden van de Weespertrekvaart, ten noorden van de Ring A10 en ten oosten van de Amstel. De noordpunt van het gebied is sinds de aanleg van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht in 1843 als bedrijventerrein in gebruik. De Watertoren op het DWR-terrein en enkele bedrijfspvilla's herinneren hieraan. Later is aan de Amstel een haven voor de binnenvaart aangelegd. Functioneel was het oorspronkelijk de bedoeling hier terreinen te bieden voor watergebonden industrie, maar al tijdens de aanleg stortte die markt in. Nu is deze haven deels in gebruik als ligplaats voor woonschepen. Het bedrijventerrein om de haven en het DWR-terrein heen is in de jaren '60 en '70 ontwikkeld, zonder duidelijke ontwerpuitgangspunten. Langs de haven zijn daarna grote laagwaardige loodsen en bedrijfshallen gebouwd. Aan de Spaklerweg is in de jaren '70-80



een GDV-locatie ontstaan, diverse grootschalige detailhandels waarvoor in de winkelgebieden in de stad geen plaats meer was, hebben zich hier gevestigd.

### ***beleving nu***

Het noord-westelijk deel van het Amstel Business Park bestaat uit laagwaardige bedrijfsgebouwen met weinig uitstraling en identiteit. In de 'Grootschalige Detailhandelszone' (GDV), bij het metrostation Spaklerweg liggen lage bedrijfs- en winkelgebouwen met weinig identiteit. Temidden van deze laagwaardige bedrijfsbebouwing staan op het DWR-terrein alleen de watertoren en de villa Spaklerweg 45 als karakteristieke gebouwen. Aardig is het kantoor in de voormalige watertanks langs de Spaklerweg. Aan de noordrand ligt de Jachthaven Amstel. De inrichting van de openbare ruimte is niet aansprekend. Twee assen doorkruisen het gebied van noord naar zuid en zorgen voor de verkeersafwikkeling van het gebied naar de Ring A10. Door de verschillen in bouwhoogte, stijl, omvang en oppervlakte van de bebouwing ervaar je het gebied als een 'rommelig geheel'. De aanwezigheid van de infrastructuurbundel versterkt dit nog eens.

Direct langs de Weespertrekvaart bevinden zich nog enkele wat oudere bedrijfsgebouwen. De zichtlijn van de Weespertrekvaart naar de Omval, met Rembrandt-, Mondriaan- en Breitnertoren is belangrijk voor dit gebied.

Vooral in de zone langs de Ring A10 is en wordt het gebied opgewaardeerd tot Business Park met hoogwaardigere gebouwen met meer uitstraling.

Aan de oostzijde, langs de Weespertrekvaart domineren loodsen en garages. Ook dit gebied kent een lange geschiedenis als bedrijventerrein. Kenmerkende gebouwen zijn de bedrijfsgebouwen met een oud industrieel karakter langs de trekvaart, ter hoogte van de A10/Gooiseweg.

Door kantoorachtige panden met vergelijkbare schaal, kleur, materiaal en uitstraling ontstaat een eenheid in bebouwing langs de A10. Deze bedrijfsverzamelgebouwen bieden ruimte aan diverse kantoorachtige bedrijven zoals internetbedrijven. Door toekomstige kantoren eveneens volgens deze ontwerpfilosofie te ontwikkelen, kan dit beeld worden versterkt en krijgt de Ringweg A10 tussen zuid en oost een eigen gezicht.



**behoudenswaardige identiteitsdragers in dit stadslandschap:**

- watertoren DWR-terrein [32]
- nieuwbouw kantoren langs Ring A10 en oude industriële panden langs Weespertrekvaart [3]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- overall: het vooral nieuwe identiteiten creëren in een gebied dat nu vooral gebrek aan identiteit kent; bij herstructurering en intensivering meer eenheid in architectuur en bebouwingstype aanbrengen
- versterking van de relaties met de Amstel is daarbij een belangrijke opgave, bij herstructurering inzetten op een grotere openbaar toegankelijke zone langs en meer zichtlijnen naar de Amstel; dit speelt o.a. bij het vertrek van de waterzuivering op het DWR-terrein
- ook versterking van de relaties met de Ringvaart / Weespertrekvaart; wellicht voor de toekomst inzetten op een openbare route voor langzaam verkeer ook langs de zuidoever
- de penitentiaire inrichting (de 'Bijlmerbajes') gaat vertrekken; vanwege de aanwezigheid van asbest zal het huidige gebouw moeten worden gesloopt en zal een nieuw gebouw moeten worden gebouwd; bij uitstek biedt dit een mogelijkheid voor versterking van de identiteit, in relatie met het stadslandschap van de polder Watergraafsmeer en de hoogbouw van de Rembrandttoren
- bij verdichting in de gebieden op een steenworp afstand rondom metrostations Spaklerweg, Overamstel, en Van der Madeweg inzetten op een verbetering van de uitstraling van de omgeving van stations
- meer eenheid in inrichting van de openbare ruimte (hiervoor worden voorstellen uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte)

## Groene Staart

### *ontwerpfilosofie*

De Groene Staart is het meest zuidelijke deel van het stadsdeel en is zowel op de kaart en in de beleving een groenzone die de stad binnenkomt. De Amstelscheg scheidt Amsterdam Zuidoost van Amstelveen. In het AUP is dit gebied ontworpen als onderdeel van de lobben en scheggenstructuur. Hierbij werd Amsterdam volgens het zogenaamde 'vingerstad-model' ontwikkeld. Tot dan toe was Amsterdam als 'boom' gegroeid met steeds een nieuwe bebouwingsschil eromheen. In plaats van zo voort te bouwen, werd een 'vingerstad-model' geïntroduceerd. De vingers (lobben) ontsprongen vanuit de 'handpalm': de oude Binnenstad, de 19<sup>e</sup>-eeuwse ring en de Gordel '20-'40. In deze lobben was ruimte voor stedelijke ontwikkeling tegenover de tussenliggende open ruimten (scheggen) waar plaats was voor natuurwaarden en groen. Hierdoor is in Amsterdam de afstand tussen de woongebieden en de open, groene ruimte, relatief klein. Natuur en landelijke omgeving dringen als het ware de stad binnen.



### ***beleving nu***

De Amstelscheg is onderdeel van de bufferzone ten zuiden van Amsterdam en beslaat het rivierengebied rondom Amsterdam Zuidoost en de oevers van de Amstel. Mede door de aanwijzing als Rijksbufferzone is het een open gebied gebleven, geliefd bij fietsers, wandelaars en skaters. Ook voor dieren is het een belangrijke buffer. Om mogelijk te maken dat dieren zich verplaatsen tussen verschillende leefgebieden is een ecolint aangelegd, zoals voorgesteld in het Natuurbeleidsplan uit 1993.

Aan de noordzijde (ten noorden van de Ring A10) kenmerken enkele stadsrandfuncties het gebied: het volkstuintencomplex Amstelglorie en het roeierscomplex van Skoll.

Langs de Amstel hebben woonbootbewoners ooit het Oeverbos aangelegd, een ruig en bijzonder gebied. Hoewel het formeel vrij toegankelijk is straalt het een private sfeer uit.

Ten zuiden van de Ring krijgt het gebied een andere identiteit. Door de landelijkheid, de boerderijen, de rust van het gebied, door de aanwezigheid van de Amstel als langzaam stromende rivier en door de afwezigheid van stadse drukte waant de bezoeker zich in een 'Groen Hart'. Het Groengebied Amstelland beheert en ontwikkelt dit gebied, maar volgens velen niet met de gewenste identiteit. Door de aanleg van recreatiegebiedjes raakt het open en agrarische karakter versnipperd.

#### **behoudenswaardige identiteitsdragers in dit stadslandschap:**

- ~ het groengebied Amstelland [10]

#### **gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ versterking van de relatie met de Amstel: de zone langs de Amstel openbaar houden en meer zichtlijnen naar de Amstel creëren in relatie met de belangrijke recreatieve waarde die de route langs de Amstel heeft
- ~ oeverbos openbaarder karakter geven
- ~ versterking van de Groene Staart met een weer meer open en agrarisch karakter.

## **2. Water**

Water is voor Amsterdam een identiteitsdrager bij uitstek. 'Het blauwe goud van Amsterdam' is het motto van het recent verschenen Waterplan Amsterdam. Een treffend citaat hieruit: "Water is onmisbaar in de stad. In het verleden vooral voor het houden van droge voeten, het afvoeren van afvalwater en voor de scheepvaart. De laatste decennia steeds meer als plaats om op of langs te wonen of te werken, te recreëren en om van de natuur te genieten. Het netwerk van wateren in Amsterdam geeft structuur en identiteit aan de stad en daar moeten we zuinig op zijn. ... Het water maakt deel uit van de openbare ruimte en is een belangrijke drager van de groenstructuur. Daarom is een integrale visie nodig. Een visie waardoor de samenhang met de omgeving wordt versterkt en het water een prominente rol krijgt in alle plannen en afwegingen waar water en oevers een rol spelen."



Ook in Oost/Watergraafsmeer speelt water een belangrijke rol voor de beleving. Daarom krijgen in dit beelddocument de waterstructuren apart aandacht, tussen de stadslandschappen en de belevingsnetwerken vanaf de weg in. Hoofdgedachte is het versterken van de (zicht)relaties met het water en het versterken van het openbaar-recreatieve karakter langs het water. Op structuurniveau gaat het om:

- ~ de Amstel
- ~ de Singelgracht
- ~ de Ringvaart rondom de polder Watergraafsmeer.

## De Amstel

De Amstel is een belangrijke identiteitsdrager voor Amsterdam, en ook voor het aan de oostzijde ervan gelegen stadsdeel Oost/Watergraafsmeer. In dit deel van de stad verbindt de rivier vier gebiedssferen:

1. rivier langs het dicht bebouwde stedelijke gebied van Oost,
2. rivier langs kantoorgebouwen en losse elementen (Omval),
3. rivier voor binnenvaart met een haven (werkgebieden),
4. rivier door het groene, landelijke gebied (Groene staart).

De Amstel is als rivier van belang geweest voor het ontstaan en de ontwikkeling Amsterdam. Langs de oevers werden de eerste vissershuisen gebouwd. Later werd de Dam in de Amstel het middelpunt van de stad. De Amstel zelf heeft in de loop der tijden verschillende functies vervuld. Toen vervoer over water in het natte Holland de enige manier van transport was, was de Amstel een druk bevaren rivier voor vervoer van goederen en personen. In de Gouden Eeuw werden langs de Amstel industriële bedrijfjes en woningen gebouwd. In de 19<sup>e</sup>-eeuw werden grote, private en publieke functies in imposante gebouwen langs de Amstel gevestigd. Het Amstelhotel en het gebouw van de voormalige Nederlandsche Bank (nu: Allard Piersonmuseum) aan het Rokin zijn hiervan de belangrijkste voorbeelden. Aan het einde van de 20<sup>e</sup>-eeuw heeft wonen en werken aan het water zich steeds meer als 'quality of life' ontwikkeld en is aan de Amstel een lint van bedrijven, kantoren en woningen ontstaan. Variërend van laagwaardig tot hoogwaardig en van gesloten tot open.

Van belang is enerzijds de beleving van de Amstel vanuit de verschillende buurten. De rivier draagt sterk bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Anderzijds is de beleving van de contouren van de buurten en met name de direct aan het water gelegen straatwanden van belang voor de totaalbeleving van de rivier. Hierbij is de overgang van 'gesloten naar open' een richtinggevende karakteristiek voor toekomstige ruimtelijke inrichting.

Vijf bruggen kruisen de Amstel in het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer. Zij vormen markeringspunten in het stedelijk weefsel. De **Torontobrug** (op de kaart aangegeven met I) bij de Singelgracht, vormt de



schakel tussen de 19<sup>e</sup>-eeuwse Pijp en de Wibautstraat; cityvormingsas uit de jaren '50 en '60. Het is een relatief jonge brug, aangelegd op de ring aan de buitenzijde van de Singelgracht. Deze ring, de S100, was ontworpen om te worden uitgebouwd als stadsautoweg voor de Binnenstad van Amsterdam. Slechts op een paar plaatsen is dit ook daadwerkelijk gebeurd, zoals het stukje tussen de Torontobrug en het Oosterpark. Vanaf de Amstel vallen door de zichtlijnen het Amstelhotel, de woningen aan de Weesperzijdestrook en de kantoorgebouwen van de Wibautstraat het meest op. De **Nieuwe Amstelbrug** (II, foto) verbindt twee 19<sup>e</sup>-eeuwse wijken. De verkeersafwikkeling aan de oostzijde is onoverzichtelijker dan aan de westzijde, waar de brug aansluit op de Ceintuurbaan: een tangentiële verbinding door de daar aanwezige 19<sup>e</sup>-eeuwse wijken. Aan de oostzijde loopt de brugroute 'dood' op een bebouwingsblok. De **Berlagebrug** (III) is een bewust vormgegeven brug op de belangrijke as Vrijheidslaan – Mr. Treublaan. Hij vormt de verbinding tussen het gesloten karakter van Plan Zuid en het open karakter van de Watergraafsmeer. De **Utrechtsebrug** (IV) 'raakt' de stad als uitloper van de A2, omdat de weg in de groene Amstelscheg loopt, en pas op het allerlaatste moment de stad binnendringt. De meest zuidelijke brug, de **Rozenoordbrug** (V) is de verbinding van de Ringweg A10, de spoorlijn Schiphol-Weesp en de sneltram over de Amstel. Ten noorden van deze brug ligt het Oeverbos met 'groene' stadsrandactiviteiten zoals een jachthaven, volkstuinten en aanlegplaatsen voor woonboten. Ten zuiden ligt het open, groene gebied van de Amstelscheg.



#### behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Amstel:

- ~ de waardevolle panden aan de Amstel in de Weesperzijdestrook [33]
- ~ het stadslandschap met zichtlijnen naar de hoogbouw van de Omval [11]
- ~ de oude watertoren op het DWR-terrein [32]
- ~ het open en agrarische Groengebied Amstelland [10]

#### Uit: Stad aan de Amstel in Nieuwsbrief Waterplan Amsterdam, juni 2001

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam hebben in mei 2001 ingestemd met de rapportage Stad aan de Amstel. ... Amsterdam heeft zijn bestaan aan de Amstel te danken, maar heeft de rivier niet altijd netjes behandeld. De Amstel is door de eeuwen heen versmald en zelfs gedeeltelijk gedempt. Het zicht op de rivier wordt vaak belemmerd door geparkeerde auto's en woonschepen. In Stad aan de Amstel wordt voorgesteld dat de Amstel en haar oevers een ingrijpende facelift ondergaan. Tussen het Rokin en de Rozenoordbrug en met name aan de verkeersluwe oostzijde worden de oevers toegankelijker voor fietsers, skaters en wandelaars. Het voorstel is om de parkeerplaatsen tussen de weg en het water aan de Binnen-Amstel en de Weesperzijde op te heffen en te vervangen

#### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ versterking van de (zicht)relaties met de Amstel en het openbaarder maken van de Amstel: opgaven liggen bij (zie ook kader hieronder):
  - de Weesperzijde,
  - bij het werkgebied Amstel Business Park als DWR vertrekt
  - bij het Oeverbos (openbaarder karakter geven)
- ~ het overzichtelijker maken van de verkeersaansluiting aan de oostzijde van de Nieuwe Amstelbrug
- ~ versterking relatie Singelgracht – Amstel – Wibautstraat

door haaksparkeren en door nieuwe of openbaar te maken garages. Door meer ruimte tussen de woonboten te creëren, kan het zicht op de Amstel verbeterd worden, ook vanuit de dwarsstraten. In de rapportage wordt voorgesteld om de oevers van de Amstel aantrekkelijker te maken door het plaatsen van steigers met ligplaatsen, banken, watertrappen, drijvende vlonders en pontons. Bij de Torontobrug en de Omval is plaats voor nieuwe paviljoens met terras. Ook bij de Nieuwe Utrechtsebrug en de Rozenoordbrug is plaats voor kleinschalige recreatieve en horecavoorzieningen. Nieuwe paden voor voetgangers en fietsers verbeteren de bereikbaarheid van de Amstel vanuit de aangrenzende wijken. Er zijn bijvoorbeeld plannen voor een verbinding van de Van der Madeweg en de Oudekerkdijk en voor de verbetering van de Zuidelijke Wandelweg en de Groene Zoom.

## De Singelgracht

De Singelgracht is de grens tussen de vestingstad Amsterdam en de 19<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreidingswijken. De gracht en de Stadhouderskade liggen op de plaats van de voormalige vestingwal. Deze is verdwenen, maar het hoogteverschil tussen de wal (Singelgracht en kade) en het omliggende land is nog zichtbaar. Vanaf het Leidseplein tot aan Zeeburg zijn in de 19<sup>e</sup>-eeuw langs de hele Singelgracht diverse grootschalige losse elementen gebouwd. Ook langs het deel van oud-Oost, waarvan het KIT (Instituut voor de Tropen) het bekendste is.

De Singelgracht heeft net als de Ringvaart een recreatie en groenfunctie. Ook de strook langs de Mauritskade heeft zijn eigen identiteit, die is doorgezet aan de andere kant van de Singelgracht.



### behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Singelgracht:

- de losse, imposante elementen langs de Singelgracht van het Koninklijk Instituut voor de Tropen [15] en de Amstelbrouwerij [1]
- de arbeiderswoningen langs Mauritskade [4]

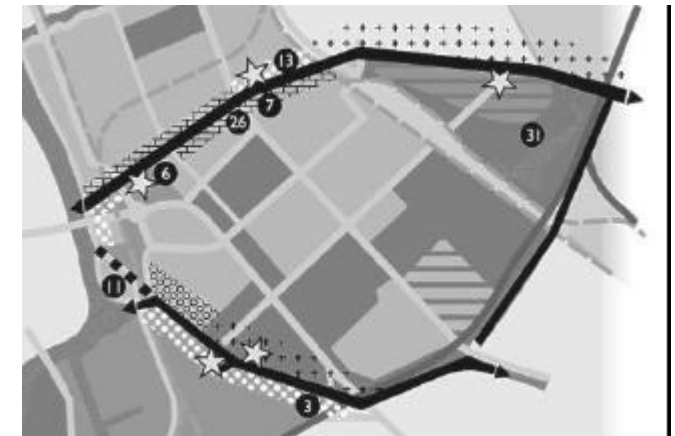
### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ versterking van de (zicht)relaties met de Singelgracht (vooral opgave voor openbare ruimte)
- ~ bij de geplande herstructurering van de Wibaut-as is de knoop met de Singelgracht belangrijk; deze overgang van Weesper naar Wibaut op het Rhijnspoorplein moet meer een eenheidskarakter krijgen, ook in relatie met de beleving van de Singelgracht

## De Ringvaart

De Ringvaart omsluit de polder Watergraafsmeer. De Ringvaart is als water van belang als recreatie- en groenobject. Veel inwoners van Oost/Watergraafsmeer recreëren langs en op de Ringvaart. In het noorden is het water ingepast in het stedelijke karakter: door het hoogteverschil van de lager gelegen polder versterkt de Ringvaart de scheiding tussen gesloten en open. Het hoogteverschil en de overgang in bebouwingsstijl (open AUP-bouwblokken tegenover gesloten bouwblokken in de stijl van de Amsterdamse School) kenmerken de beleving van de Ringvaart vanuit de Don Boscobuurt.

Bij de Hogeweg / Bredeweg domineert de Ringdijk en herinneren de bedrijfsgebouwen van de Oostergasfabriek en de Polderweg aan de overzijde aan de 'voorbijgeschoven stadsrand'. Aan de westzijde is de Ringvaart de scheiding tussen wonen en werken, en daarmee tussen de sferen 'Polder Watergraafsmeer' en 'Werkgebieden'. In het zuid-westen ligt de Ringvaart in het landelijke karakter van het oude veengebied. In het zuid-oosten ligt de Ringvaart onttrokken aan het zicht aan de 'Diemen-kant' van de Ring A10.



**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Ringvaart:**

- ~ het industrieel erfgoed in het Polderweggebied [13]
- ~ de wand van de Bredeweg/Hogeweg [7]
- ~ het Rechthuys [26] en de boerderij De Vergulden Eenhoorn [6]
- ~ de zichtlijnen op de hoogbouw van de Rembrandttoren en het omliggende gebied [11], o.a. sterk langs de Weespertrekvaart
- ~ de oude karakteristieke panden langs het water in het Amstel Business Park [3]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ versterking van de (zicht)relaties met de Ringvaart; opgaven liggen bij:
  - Eenhoorn bij de geplande herstructurering van het gebied tussen Casa400 en de Ringvaart,
  - versterken van de relatie van het water met het Polderweggebied
  - de herstructurering van het WTCW-terrein
  - de Weespertrekvaart aan de kant van het werkgebied Amstel Business Park èn aan de kant van het sportpark Drieburg

### 3. Belevingsnetwerken

De ruimtelijke identiteit heeft alles te maken met hoe gebruikers van de ruimte hun omgeving beleven. Bij die beleving spelen de netwerken van de openbare ruimte en de beleving die van daaruit kan worden ondervonden een belangrijke rol. Verschillende netwerken kennen een verschillende beleving, met steeds andere vervoermiddelen en wisselende tempo's. In de structuurschets wordt de openbare ruimte opgevat als een integrale en samenhangende structuur en niet als een reeks verbindingen tussen gebouwen of functionele bestemmingen. Het netwerk van de openbare ruimte wordt als het geraamte van het (stads)lichaam beschouwd. Deze netwerken hebben elk een eigen verloop die elkaar soms doorkruisen en soms evenwijdig lopen. Ze worden niet alleen gezien als verbindingen maar ook als belevingsschakels.

De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS) heeft naar aanleiding van de notitie 'Kaders voor kwaliteit' geadviseerd dat een dergelijke netwerkbenadering niet alleen voor landelijke gebieden, maar ook voor de stad zou kunnen gelden. Dit beelddocument doet dit nadrukkelijk door in te gaan op de belangrijkste belevingsnetwerken op structuurniveau voor Oost/Watergraafsmeer.

Dit zijn achtereenvolgens:

- ~ de as Linnaeusstraat – Middenweg
- ~ de Kruislaan
- ~ de Gooiseweg
- ~ de Ring A10
- ~ de OV-infrabundels
- ~ de Wibautstraat
- ~ de as A2 – Utrechtsebrug
- ~ de Oosterparkstraat
- ~ de as Berlagebrug – Mr Treublaan – Bernhardplein
- ~ de Hugo de Vrieslaan
- ~ de as Nobelweg - Maxwellstraat
- ~ de Radioweg.

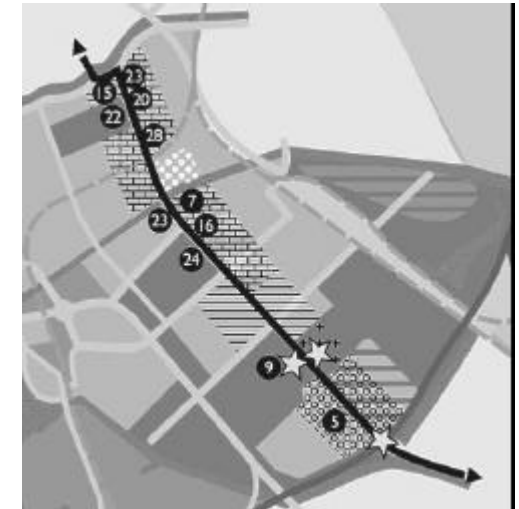


## As Linnaeusstraat – Middenweg

De Linnaeusstraat/Middenweg vormt de centrale ontsluitingsas van de Watergraafsmeer. Kijkend vanaf het Koninklijk Instituut voor de Tropen (KIT) kan de Linnaeusstraat worden ervaren als stedelijke as met tal van bouwstijlen, activiteiten en functies. Langs de Middenweg heeft de polder Watergraafsmeer zich in stedenbouwkundig opzicht ontwikkeld. Vanuit de Middenweg zijn 'de kamers', de verschillende buurten en voorzieningen, te bereiken. Daarnaast staan langs de Middenweg karakteristieke objecten, die bijdragen aan de beleving van de identiteit van het stadsdeel. De bomerrij die de Middenweg vanaf het Rechthuys flankeert, is door haar continuïteit en passendheid binnen het polderkarakter een identiteitsdrager.

### behoudenswaardige identiteitsdragers langs deze belangrijke as:

- ~ de relatie met de Singelgracht en de 'poort naar binnenstad'
- ~ het Koninklijk Instituut voor de Tropen (KIT) [15]
- ~ de nieuwe identiteitsdragers van de panden met gedichten van o.a. J.C. Bloem [23] aan de Linnaeusstraat
- ~ het Oosterpark [22] en de Muiderkerktoren [20]
- ~ het stadsdeelkantoor Oost/Watergraafsmeer aan de Linnaeusstraat, het voormalige Burgerziekenhuis [28]
- ~ de relatie met de Ringvaart en het Rechthuys [26],
- ~ langs de Middenweg, als belangrijke as voor de polder Watergraafsmeer, de verschillende kamers aan weerszijden met elk een eigen karakter
- ~ Park Frankendael met Huize Frankendael, waterlijst, de Lindenlaan en De Kas en de Emmakerk [24]
- ~ De Nieuwe Ooster (DNO) [9] en de bomerrij langs Middenweg
- ~ Betondorp [5]



### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ het versterken van de as Linnaeusstraat – Middenweg als belangrijkste (tevens historisch bepaalde) belevingsas voor de identiteit van het stadsdeel, met aan weerszijden identiteitsdragers vanuit het centrum naar buiten (zie kolom hiernaast en kaartje)
- ~ specifieke versterkingsopgaven o.a. bij De Nieuwe Oosterbegraafplaats (nu een dichte groene wand) en de herinrichting van de sportvelden (zichtlijnen het gebied in)
- ~ versterking van de entree vanaf de Ring A10 met een kunst- of bouwwerk.

## De Kruislaan

De Kruislaan is de andere ontginningsas van de polder Watergraafsmeer. Hoewel minder dominant dan de Middenweg is deze laan een karakteristiek element in de structuur van de polder Watergraafsmeer. De Kruislaan verbindt het WTCW-terrein met de woonbuurten Middenmeer II, Jeruzalem en Amsteldorp. De Kruislaan is in tegenstelling tot de Middenweg geen snelverkeersader, maar een belangrijke route voor langzaam verkeer. Daarnaast maken de zones langs de Kruislaan, als groene as, deel uit van het zogenaamde 'ecolint' een ecologische verbinding tussen de Nieuwe Meer en het Nieuwe Diep.



Hoge boomgroepen, parken en groenzones kenmerken de Kruislaan. Langs de hele laan loopt een doorgaande sloot, karakteristiek voor de polder. De Kruislaan wordt doorsneden door het dijklichaam van de Gooiseweg. Weliswaar is deze dijk kunstmatig aangelegd en dient hij niet ter verdediging tegen water, hij is toch voor bepalend voor de beleving van het polderkarakter en de kamerstructuur en geeft een versterkte werking van de identiteit in het gebied. Anderzijds kan het dijktaald van de Gooiseweg als breuk in de continuïteit van de Kruislaan worden gezien. Door het talud wordt de zichtlijn over de groene Kruislaan doorbroken en wordt de openheid en uitgestrektheid opgeheven.



#### behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Kruislaan:

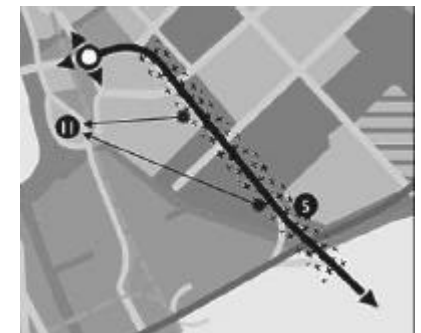
- ~ aan weerszijden de afwisselende kamers van polder Watergraafsmeer
- ~ de groene begraafplaats De Nieuwe Ooster (DNO) [9]
- ~ de strook panden met zorgvuldige architectuur in Jeruzalem tegenover DNO [14]
- ~ het Veenweidegebied bij WTCW [31]

#### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ bij de herstructurering van het WTCW de Kruislaan als belangrijke as ontwerpen
- ~ zorgvuldige inrichting met eigen identiteit van de omgeving van het toekomstige station Watergraafsmeer op de plek waar de Kruislaan de spoorbundel bij WTCW kruist, ook in relatie met het lange viaduct onder het rangeerterrein door
- ~ bij de herinrichting van Voorland / Middenmeer een sterkere beeldkwaliteit van en zichtlijnen naar het gebied; verlenging van de groene as Radioweg
- ~ het Amstel Business Park is tussen spoorbaan en Weespertrekvaart slecht ontsloten voor langzaam verkeer; wellicht in de toekomst een nieuwe langzaam verkeer ontsluiting van Kruislaan over Weespertrekvaart naar Amstel Business Park

## De Gooiseweg

De beleving vanaf de Gooiseweg is in het AUP bewust vormgegeven vanuit groene en open zichtlijnen. Doordat de weg op een talud ligt wordt het idee van een dijk van waaraf de omliggende woonbuurten (Julianapark, Jeruzalem en Betondorp) als eenheden zijn te zien versterkt. Met name door de bomen die zich aan beide zijden van de Gooiseweg bevinden, beleef je als een groene aanloop op de dicht bebouwde stad, die bij het Prins Bernhardplein begint. In de verte is over het groen heen het stadslandschap van de hoogbouw aan de Omval te zien.



**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Gooiseweg:**

- ~ het groene karakter van de Gooiseweg
- ~ karakteristiek is het kunstwerk bij de oprit Ring A10, bestaande uit een aantal 'lantaarnpaalbomen' in een verder lege omgeving
- ~ Betondorp [5]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ belangrijkste vraag voor de toekomst is of de Gooiseweg wel of niet op dijklichaam moet worden behouden
- ~ ook bij eventuele toekomstige verdichting aan weerszijden van de Gooiseweg trachten het groene karakter met hoge volwassen bomen te bewaren

## Ring A10

De laatste jaren is het vormgeven van rijkswegen meer in de aandacht komen te staan. De Vijfde Nota gaat uit van de gedachte dat ook rijkswegen als belevingsnetwerken moeten worden vormgegeven, waarbij de autorijder zich kan herkennen in de omgeving; niet meer van hetzelfde maar van elkaar onderscheiden plekken. Daarom kijken we voor Oost / Watergraafsmeer ook naar de beleving vanaf de Ring A10.

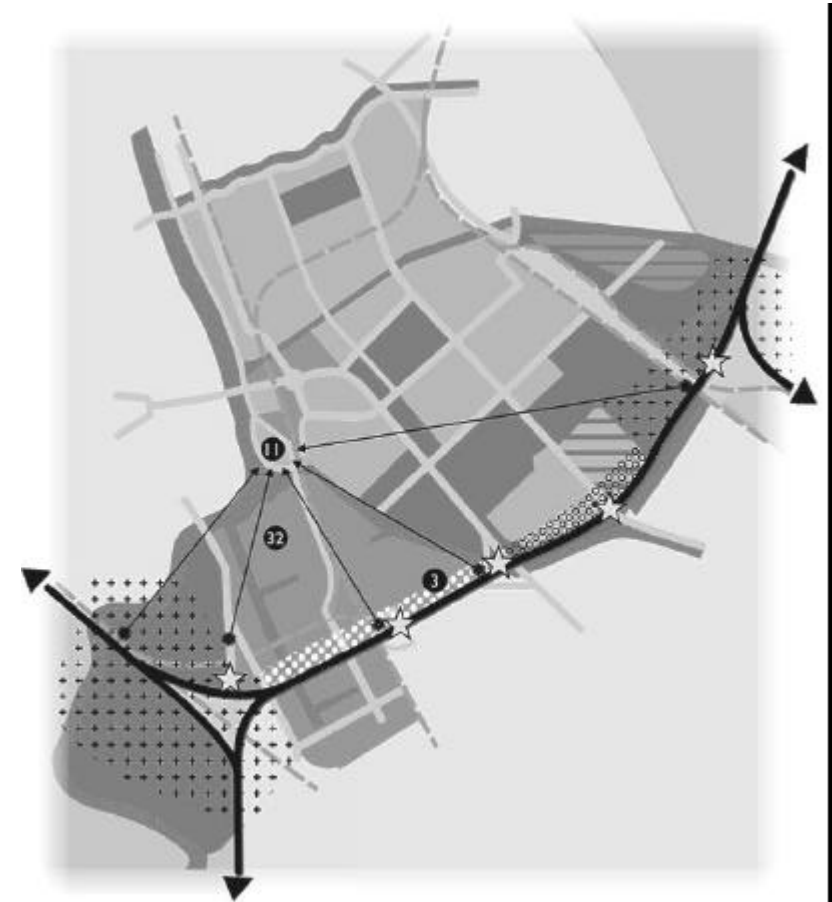
De Ring A10 is de zuidelijke afscheiding van het stadsdeel. Langs de zuidelijke Ring werkt men ter hoogte van het Amstel Business Park (ABP) aan het creëren van eenheid in bebouwing door middelhoge bedrijfsverzamelgebouwen met eenheid in schaal en uitstraling. Deze ontwikkeling kenmerkt de beleving van het stadsdeel vanaf de Ring. Tussen de Gooiseweg en de A1 beleef je het stadsdeel anders: open, ruim opgezette wijken temidden van groenzones en waterlopen (Ringvaart, IJ-meer en Amsterdam-Rijnkanaal).

**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Ring A10:**

- ~ het stadslandschap met diverse zichtlijnen naar de Rembrandttoren en de overige hoogbouw aan de Omval [11]
- ~ de karakteristieke kantoorpanden bij Amstel Business Park [3]
- ~ de Watertoren op het DWR-terrein [32]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ een sterkere identiteit bij afritten met herkenningstekens ('nu ben ik aan de oostkant bij de Watergraafsmeer en niet in Amsterdam-West')
- ~ ook bij de overige gedeeltes een sterkere beleving vanaf de Ring A10 (wat onderscheidt het van de Ring West, enigszins nu ingezet door de nieuwe bakstenen kantoorbouw langs de Ring in het werkgebied Amstel Business Park).



## OV-infrabundels

De railinfrabundel tussen het Amstelstation en station Duivendrecht is de belangrijkste openbaar vervoersdoorsnijding in het gebied. Op het brede talud liggen twee trein- en vier metrosporen. Daarnaast is er bij het station Van der Madeweg een aftakking van de metro naar Zuid/WTC aangelegd. De sfeerimpressie vanuit de trein en de metro is belangrijk voor de belevingswaarde van het gebied. De as biedt kansen om de identiteit in deze zone te versterken.

Vanuit de metro of trein ziet de omgeving van de infrabundel er rommelig uit: veel verschillende soorten en maten gebouwen met zichtbare parkeerplaatsen binnen een rommelige openbare ruimte. Grootchalige detailhandel, de kantoor- en schoolgebouwen bepalen het beeld. Langs de Weesper-trekvaart staan loodsen met weinig identiteit. Daarnaast overheerst de dominante 'Bijmerbajes'. Positief springt daar bovenuit het zicht op de oude watertoren, de Amstel (en de jachthaven), het zicht op de eenheid van de 'kamer' Amsteldorp en de kantoren rondom de hoogbouw van de Omval.

Vooraf door het zicht op de lage bebouwing vanaf het spoortalud ervaren reizigers dat bij het Amstelstation de stad Amsterdam begint. De dichtere hogere bebouwing, het drukke busstation en de kantoren aan de Omval vormen deze belevingswaarde. Ook het ondergronds gaan van de metro draagt bij aan dit beeld. Sinds de bouw van de Arena en de ontwikkelingen in Zuidoost is dit beeld genuanceerder. In de komende jaren zal dit bij de verdere verdichting van de zone tussen spoor en A2 in Zuidoost nog meer veranderen.

De treinsporen lopen vanaf het Amstelstation bovengronds verder naar Muiderpoort en Centraal. Deze verbinding is omstreeks 1938 aangelegd en verving de kopsoren naar station Weesperpoort. Reizend over dit traject krijgt men een goed beeld van de gesloten bouwblokstructuur in oud-Oost. Vanuit de spoorlijn kun je de binnenplaatsen van de half gesloten bouwblokken ervaren; aan de noordzijde vooral de bouwstijlen uit de 19<sup>e</sup>-eeuw, de zuidzijde met name de principes van de Gordel '20-'40. De spoorlijn vormt letterlijk de scheiding tussen beide stijlen.



### behoudenswaardige identiteitsdragers langs het spoor:

- ~ de Ringvaart / Weespertrekvaart
- ~ de Watertoren op het DWR-terrein [32]
- ~ eenheid van de 'kamer' Amsteldorp
- ~ het Amstelstation [2]
- ~ de zichtlijn op Rembrandttoren en hoogbouw Omval [11]
- ~ de Renaultgarage [27]
- ~ het Muiderpoortstation waarvan vanaf het spoor vooral het karakteristieke seinhuisje is te zien [21]

### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ bij vertrek van de 'Bijmerbajes' en nieuwbouw is bij uitstek een kans om de identiteit voor dit gebied te versterken, ook vanaf het spoor beleefd
- ~ hetzelfde geldt voor het DWR-terrein
- ~ herstructurering van het voorplein Amstelstation en het Eenhoorngebied
- ~ intensivering en herstructurering Amstel Business Park, vooral ook rondom de metrostations (inclusief de verbetering van de omgeving van de metrohaltes)
- ~ herstructurering van de Parooldriehoek bij de Wibautstraat
- ~ herstructurering van het Polderweggebied

## De Wibautstraat

De **Wibautstraat** maakt deel uit van de as Weesperstraat – Wibautstraat die loopt van het Waterlooplein naar het Amstelstation. De Wibautstraat is voor de cityvorming in de jaren '50 en '60 ontwikkeld als kantoorlocatie in het Central Business District (CBD) dat de Amsterdamse Binnenstad had moeten worden. Stedenbouwkundige Van Eesteren was bij het ontwerpen van de Wibautstraat onder de indruk van Oosteuropese communistische wederopbouwprojecten zoals de Stalinalee in Berlijn. De Wibaut-as werd overigens niet gerealiseerd zoals hij het wilde.

Langs de Wibautstraat staan kantoren die thans worden getransformeerd tot school of tot woningen. Door gebrek aan eenheid in bebouwingsstijlen, hoogtes, dichtheden, afstand tot de weg en stijlbeleving wordt de straat als zeer rommelig ervaren. De Wibautstraat wordt vaak gezien als de lelijkste straat van Nederland. De Rembrandttoren vormt aan de zuidzijde een duidelijk 'landmark', waardoor de straat meer richting heeft gekregen.



### behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Wibaut-as:

- ~ het zicht op de waterstructuren die de Wibautstraat kruist: de Singelgracht en de Ringvaart
- ~ de zichtlijn op Rembrandttoren en hoogbouw Omval [11]
- ~ de Renaultgarage [27]

### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

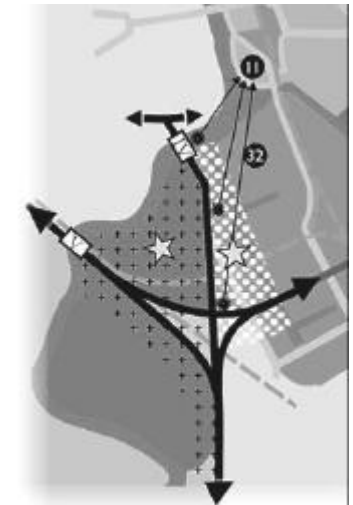
- ~ beleving vanaf Wibautstraat; verdichting in stroken aan weerszijden, meer eenheid in bebouwingswanden
- ~ entree Mauritskade, Rhijnspoorplein
- ~ meer groen
- ~ omgevingen metrostations
- ~ Parooldriehoek
- ~ spoorviaduct bij 'knik' van oud-Oost naar Watergraafsmeer
- ~ herstructurering Eenhoorn gebied

## As A2 – Utrechtsebrug

De beleving vanaf de Utrechtsebrug, de brug van de A2 over de Amstel, is er een met twee gezichten. Komend vanuit de richting Utrecht doemen de gesloten bouwblokken van Plan Zuid op. Mensen ervaren hier dat ze in Amsterdam zijn aangekomen.

Vanaf de A2 naar het oosten kijkend levert de hoogbouw op de Omval een grootstedelijk beeld van torens aan het water op. Daarnaast kan men nog iets van de stadsrand waarnemen: de Jachthaven en de oude Watertoren in de bocht van de Amstel. Op de Utrechtsebrug is men nog niet in de stad, men 'raakt hem'.

Vanuit Amsterdam gezien domineert enerzijds de groene zone langs de Amstel het beeld. Anderzijds vallen de stedelijke ontwikkelingen rondom de Arena op. Daartussen liggen kluwen van infrastructuur die de stedelijkheid benadrukken.



**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de A2 / Utrechtsebrug:**

- ~ het zicht op de Amstel
- ~ de zichtlijn naar de Rembrandttoren en overige hoogbouw Omval [11]
- ~ de Watertoren op het DWR-terrein [32]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ de belangrijkste opgave ligt in het eventueel op straatniveau brengen van de Utrechtsebrug, waarvoor nu gedachten worden ontwikkeld in de studie naar het zogeheten Middengebied en waardoor het totale karakter van het gebied zou veranderen
- ~ verder liggen er relaties naar de herstructurering van het Amstel Business Park en de discussie die nu wordt gevoerd over de toekomst van het volkstuinenpark Amstelglorie

## De Oosterparkstraat

Het belevingsnetwerk van de Oosterparkstraat bestaat uit de as vanaf het Muiderpoortstation naar de Nieuwe Amstelbrug (Ceintuurbaan). De Wijttenbachstraat bij Muiderpoortstation is een entree van het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer vanuit het westen. Deze straat wordt gekenmerkt door 19<sup>e</sup>-eeuwse architectuur en stedenbouwkundige principes. Hoewel bouwblokken uit de jaren '70, '80 en '90 in getal overheersen, domineert het beeld van een 19<sup>e</sup>-eeuwse wijk. Vanaf de Wijttenbachstraat is het torentje van het in 1999 gerenoveerde Muiderpoortstation te zien, gebouwd in de stijl van het Nieuwe Bouwen. Aan de noordzijde van de Wijttenbachstraat ligt de ingang van de Dappermarkt.

Na de kruising met de Linnaeusstraat gaat de Wijttenbachstraat over in de 1<sup>e</sup> Oosterparkstraat, waar het Stadsdeelkantoor en de ingang van het Oosterpark te zien zijn. Hier krijgt de as in tegenstelling tot de Wijttenbachstraat een laanachtig karakter: het wordt aan een zijde afgesloten door fraaie panden uit de 19<sup>e</sup>-eeuw en aan de andere zijde door een statig hekwerk. Achter dit hekwerk bevindt zich het door L.A. Springer ontworpen Oosterpark (1893). De statige panden in combinatie met het eveneens statige hekwerk en het groen van het Oosterpark bepalen de sfeer van deze straat. Na passage van het Oosterpark krijgt de straat minder allure.

De as Weesperstraat – Wibautstraat doorsnijdt de 1<sup>e</sup> Oosterparkstraat. Hier is de overgang van het 19<sup>e</sup>-eeuwse stadslandschap en de uit de periode van de city-vorming daterende Wibautstraat plotseling en weinig zorgvuldig vormgegeven. Het laatste gedeelte van de 1<sup>e</sup> Oosterparkstraat loopt van de Wibautstraat tot aan de Amstel. Langs de Weesperzijdestrook, aan de Amstel, staan waardevolle panden uit de 19<sup>e</sup>-eeuw. De Nieuwe Amstelbrug, waar de as van de Oosterparkstraat eindigt is een markant herkenningspunt in het stadsbeeld.

**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Oosterparkstraat:**

- ~ het Muiderpoortstation met seinhuis [21]
- ~ de Dappermarkt [8]
- ~ het Stadsdeelkantoor Oost/Watergraafsmeer [28]
- ~ het Oosterpark en met de fraaie wand van woningen erlangs [22]
- ~ de waardevolle panden langs de Amstel aan de Weesperzijdestrook [33]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

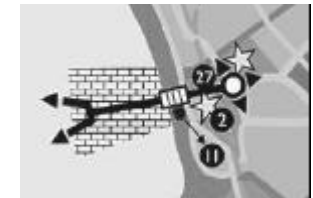
- ~ versterking beeldkwaliteit Wijttenbachstraat
- ~ Polderweggebied; aansluiting Muiderpoortstation met Polderweggebied
- ~ Aansluiting en vormgeving Wibautstraat – Oosterparkstraat

## As Berlagebrug – Mr Treublaan – Bernhardplein

In het AUP is door Van Eesteren veel aandacht besteed aan het zorgvuldig vormgeven van de verkeersstromen. Hij deed dit o.a. door de monumentale as van de Vrijheidslaan door te trekken over de Amstel en onder de spoorbaan door. Hierdoor werd het mogelijk om drie pleinen aan elkaar te schakelen: het hooggelegen stationsplein, de aangrenzende rotonde bij de Wibautstraat (het Prins Bernhardplein) en tenslotte een nooit gerealiseerde rotonde in de bocht van de huidige Gooiseweg. Van Eesteren begeleidde de as in de Watergraafsmeer bewust niet door bebouwingswanden, maar door strokenbouw dwars op de weg. Vanaf de weg was het groen voortdurend zichtbaar. De rotondes waren vrij in het stedelijk groen gelegd om een zo groot mogelijk contrast te scheppen met de Wolkenkrabber van Staal als symbool voor het gesloten stadsprincipe aan het andere eind van de as. Ook nu nog vormt de Berlagebrug de overgang van het stenige Amsterdam-Zuid naar de meer open, groene polder Watergraafsmeer. Het is de transitie van gesloten bouwblok naar open structuren. Vanaf de brug springen de kantoorgebouwen aan de Mr. Treublaan, de Van der Kunbuurt en de hoogbouw langs de Omval het meest in het oog. De witte gebouwen aan de Noordzijde van de Mr. Treublaan zijn in de jaren '80 gebouwd.

De Van der Kunbuurt is een na-oorlogse, kleinschalige woonbuurt met bouwblokken in AUP-strokenbouw. Tussen de blokken liggen grasvelden en speelterreinen. De beleving van de Van der Kunbuurt vanaf de Berlagebrug in relatie tot de Amstel is minimaal. Dit in tegenstelling tot het zicht op de hoogbouw bij de Omval. De woontorens en de achterliggende kantoortorens zijn losse elementen in een verder open stadslandschap aan de rivier. Het stedelijke eiland langs de Omval en rondom het Amstelstation heeft een andere identiteit dan de rest van de polder Watergraafsmeer.

Aan het Prins Bernhardplein verrezen in het kader van de cityvorming in de jaren '60 een aantal hoge gebouwen. Dit zijn de studentenflat, annex hotel, Casa Academia 400 (1962), het bedrijfsverzamelgebouw het Europahuis (1964) en het Louise Wenthuis voor alleenstaanden. Op de binnenterreinen achter deze gebouwen liggen de lage gebouwen van brandweer, politie en belastingen. Later is hier het kantoor van Waterhouse/Price/Coopers bijgekomen.



### behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Mr Treublaan:

- ~ Berlagebrug als markering in een stadslandschap (zie beschrijving Amstel), de Amstel (met historische woonschepen en roeivereniging)
- ~ het stadslandschap met Rembrandttoren en overige hoogbouw Omval [11]
- ~ de Renaultgarage [27] en het zicht op het Amstelstation [2]

### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ versterking relatie Van der Kunbuurt met Amstel
- ~ kantoren Noordzijde Mr. Treublaan bij herstructurering Eenhoorn
- ~ verbetering beeldkwaliteit viaduct spoor over Mr Treublaan
- ~ behoud groen karakter, openheid en zicht op Amstelstation vanaf Prins Bernhardplein in relatie met versterking stadslandschap bij verdichting voorplein Amstelstation

## Hugo de Vrieslaan

De Hugo de Vrieslaan loopt van het Amstelstation naar de Middenweg en gaat van daar over in de Wethouder Frankeweg en het Galileiplantsoen. De laan is als verkeersroute voor langzaam verkeer een belangrijke verbindingssader. Vanuit het Amstelstation bezien vallen aan de linkerzijde de bouwblokken van Julianapark op. Deze nieuwbouwblokken staan diagonaal op de De Vrieslaan en creëren hierdoor een ritme. Aan de rechterzijde kan men een zelfde ritme ervaren, nu door de bouwblokken van tuindorp Amsteldorp.

Het viaduct met de Gooiseweg vormt de scheiding tussen het tuindorpkarakter en de open AUP-sfeer. Het viaduct passerend levert in eerste instantie een beeld van groen en openheid op. Het Darwinplantsoen, Park Frankendael en de open bouwblokken van Jeruzalem met groene binnenhoven domineren. Over de Middenweg heen verandert dit beeld. Open bouwblokken maken plaats voor het gesloten karakter van de Linnaeushof en de blokken in stijl van de Amsterdamse School, die ook vanuit het principe van het gesloten bouwblok zijn gebouwd. De as van de Hugo de Vrieslaan – Galileiplantsoen eindigt in een brede weg met een groenzone ertussenin, uitlopend op het spoortalud van de lijn Amsterdam – Amersfoort.



### behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Hugo de Vrieslaan:

- ~ het Amstelstation [2]
- ~ bomen- en groenstroken (zie stadslandschap AUP-wijken)
- ~ eenheid 'kamers' Amsteldorp en Julianapark en ritme ten opzichte van de Hugo de Vrieslaan
- ~ Stedenbouwkundige structuur en groene karakter van Jeruzalem [14]
- ~ Park Frankendael met de waterlijst en de Emmakerk [24]
- ~ Amsterdamse School-panden in Middenmeer I [18] en Linnaeushof [16]

### gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:

- ~ herinrichting en intensivering van het voorplein van het Amstelstation
- ~ toekomstig eventueel een totaal andere beleving van de laan zelf door het doortrekken van tramlijn 12 erover (zeer voorlopig plan)

## As Nobelweg – Maxwellstraat

De as Nobelweg – Maxwellstraat vormt de noord-zuid verbinding tussen de Transvaalbuurt en Jeruzalem. Tussen de Hugo de Vrieslaan en De Eenhoorn (aansluiting op de Gooiseweg) is de weg een autoverkeersroute. Verder is de as vooral als langzaam verkeersroute een belangrijke ader. Vanaf de Ringvaartbrug ervaart men het polderkarakter duidelijk door het hoogteverschil en de Ringdijk. Over de Ringvaart zijn de verschillen in stadslandschappen het best zichtbaar: de gesloten bouwblokken, die een stedelijke uitstraling hebben aan de zijde van de Transvaalbuurt en de open structuren met losse elementen aan de Eenhoornzijde. De boerderij de Vergulde Eenhoorn is vanaf de Ringvaartbrug niet goed waarneembaar. De zichtlijn vanaf de Nobelweg kenmerkt zich door het groene en open karakter. Meer dan bij de Radioweg (zie hierna) ervaart men hier de groene, open polder.



In het gebied tussen de Eenhoorn/Don Bosco en de Hugo de Vrieslaan, liggen groenzones van formaat: Park Frankendael en de groenzone langs de Gooiseweg. Het park met zicht de Lindenlaan draagt bij aan de 'groene' beleving van de Nobelweg. Voorbij de Hugo de Vrieslaan gaat de Nobelweg over in de Maxwellstraat. Aan de Westzijde ervaart men nog steeds het groene, open karakter door de aanwezigheid van het Darwinplantsoen met Rozerie en de strook laagbouwwooningen. Aan de Oostzijde staan de open bouwblokken van de duplexwoningen in de wijk Jeruzalem met groene binnenhoven. De Maxwellstraat eindigt bij De Nieuwe Ooster op de Kruislaan.

**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Nobelweg:**

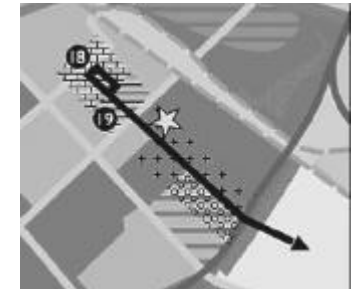
- ~ Park Frankendael met de Lindenlaan [24]
- ~ stedenbouwkundige structuur en groen, open karakter Jeruzalem [14]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ bij toekomstige herstructurering handhaving van groen karakter en open zichtlijnen
- ~ nieuwe kunstpoort als entree voor Park Frankendael bij Lindenlaan (moderne tegenhanger monumentale poort aan de Middenweg)

## Radioweg

De Radioweg ligt parallel aan de Middenweg. Hij begint als brede as met een groenstrook in als middenberm bij het Gallileiplantsoen en eindigt als langzaam verkeersroute in een tunneltje onder de A10 bij Park de Meer. De Radioweg kenmerkt zich door de symmetrische bebouwing aan weerszijden. Het gedeelte van het Gallileiplantsoen tot aan de Joh. vd Waalstraat is gebouwd volgens de gesloten bouwblokprincipes van de Amsterdamse School. Hierna gaat de bebouwing over in open structuren: rechthoekige bouwblokken uit de AUP-periode. Vanaf de Kruislaan verandert het aanzicht van de Radioweg opnieuw. Hier domineren de Jaap Edenhal, de sportvelden van Voorland/Middenmeer en de Schaatsbaan. Het groene gedeelte tussen de Kruislaan en het Middenmeerpad maakt deel uit van het 'ecolint', de ecologische verbinding tussen Nieuwe Meer en Nieuwe Diep. Na de Jaap Edenhal verandert de Radioweg zelf ook: van een verbindingsweg naar een langzaam verkeersroute. De Radioweg kruist een aantal oude verkavelingsstructuren uit de 'polder Watergraafsmeer'. De afwateringssloten bij het Galileiplantsoen, de Kruislaan, in sportpark Middenmeer en nieuwbouwwijk Park de Meer zijn hiervan het duidelijkst zichtbaar.

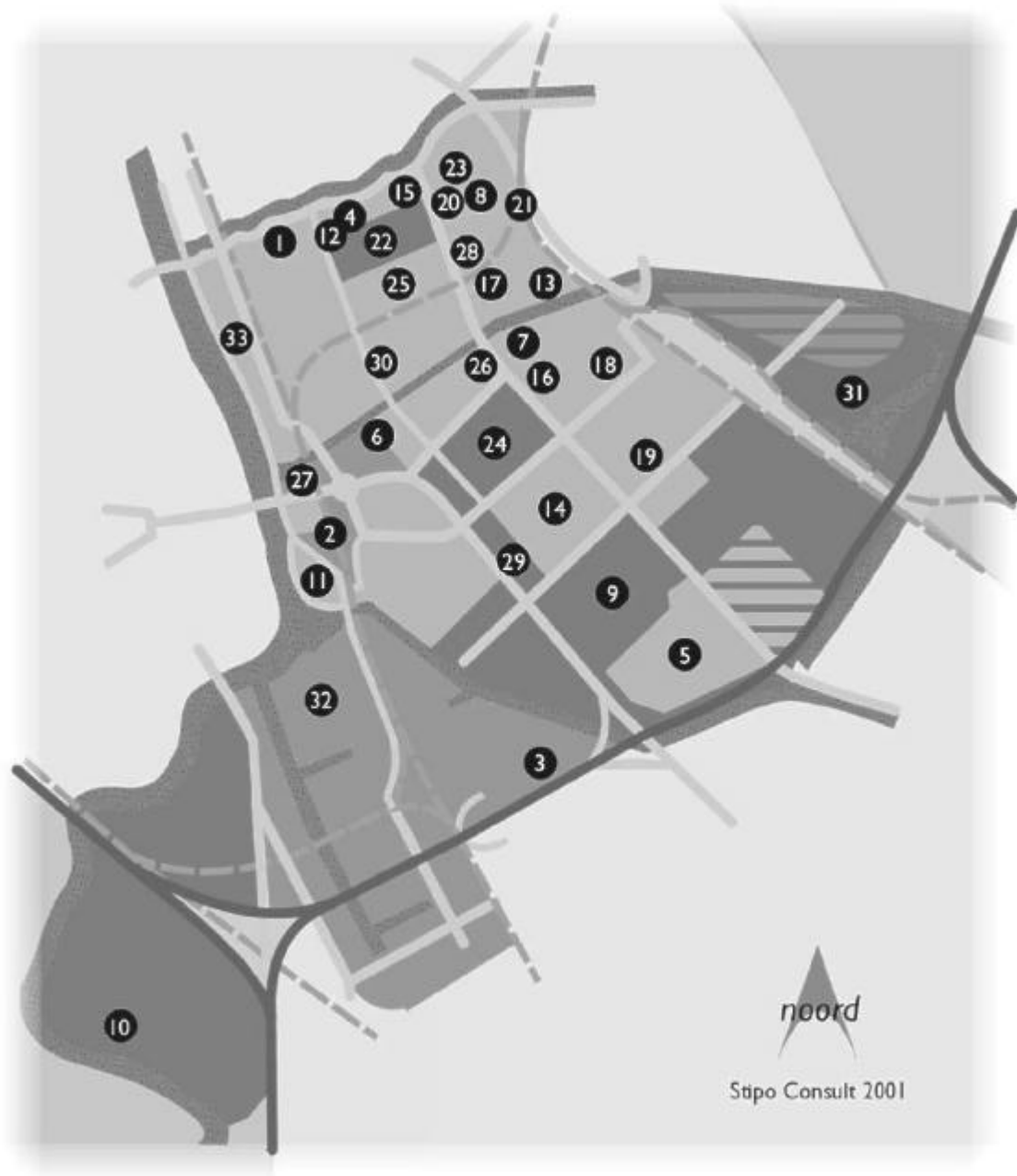


**behoudenswaardige identiteitsdragers langs de Radioweg:**

- ~ sloten en kamers in Polder Watergraafsmeer (zie ook stadslandschap)
- ~ Amsterdamse School-panden in Middenmeer I [18]
- ~ Waardevolle AUP architectuur in Middenmeer II: strokenbouw en groenzones (zie ook stadslandschap AUP-wijken) [19]

**gedachten over toekomstige identiteitsversterkende opgaven:**

- ~ versterking beleving open en groen in het toekomstige leisurpark Voorland en Middenmeer
- ~ versterking van de beeldkwaliteit van de leisure bebouwing, waaronder de Jaap Edenhal



Links: kaart met de identiteitsdragers in de navolgende beschrijving

Hieronder: legenda bij de kaartjes in de tekst tot nu toe

Stadslandschappen	
Belevingsnetwerk: water en wegen	
Belevingsnetwerk: openbaar vervoer	
Gesloten structuur (19e-eeuwse Ring en Gordel '20-'40)	
Open structuur (AUP-wijk)	
Tuindorp	
Werkgebied	
Groen en open	
Kantoren en hoogbouw	
Behoudenswaardige identiteitsdragers	
Identiteitsversterkende opgave	
Brug	
Zichtlijn	

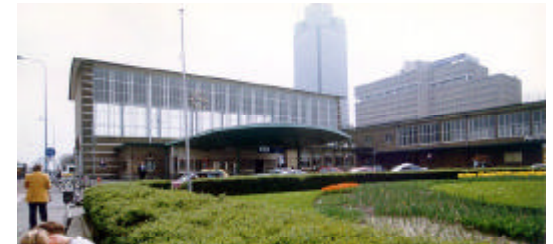
## Bijlage: beleving en beschrijving van de losse identiteitsdragers

### [1] Amstelbrouwerij

Het terrein van de Amstelbrouwerij aan de Mauritskade in de Singelzone is de laatste jaren aan verandering onderhevig geweest. De brouwerij is grotendeels gesloten en er is gedeeltelijk nieuwbouw voor in de plaats gekomen. Het hoofdkantoor, ontworpen door Eschauzier, blijft als brouwerij in gebruik, terwijl een tweede pand, het voormalig onderkomen van bureauambtenaren, thans als theater en ouderenhuisvesting dienst doet. Het hoofkantoorgebouw is bijzonder als industrieel erfgoed; met name omdat het zo asymmetrisch ontworpen is.

### [2] Amstelstation

Het Amstelstation is een belangrijk regionaal overstapstation. Het station is in 1939 gebouwd in de stijl van het Nieuwe Bouwen en ontworpen door spoorwegarchitect H.C.J. Schelling. Het station is bewust in de openheid geplaatst ten opzichte van het Pr. Bernhardplein. Om het open karakter te benadrukken is het op een hoogte gelegen en met veel glasgebruik gebouwd, waardoor het de naam 'het glazen paleis' kreeg. Toen het werd geopend, lag het in de open polder. Met de bebouwing van Julianapark is hier verandering in gekomen. De zichtlijn vanuit deze woonwijk komt jammer genoeg net niet op het stationsgebouw uit.



### [3] Amstel Business Park: nieuwe en oude karakteristieke panden

Aan de Weespertrekvaart die onderdeel uit maakt van de Ringvaart en loopt van de Omval tot aan de Ring A10, staan ter hoogte van Drieburg enkele karakteristieke kantoorpanden. Direct aan de Weespertrekvaart zijn een aantal voormalige loodsen en garages omgebouwd tot bedrijfsgebouwen, onderverdeeld in kleine units. Deze uit rood baksteen opgetrokken gebouwen geven een nieuwe identiteit aan het gebied. Verder zuidwaarts staan aan de Weespertrekvaart enkele oude kantoorgebouwen. Een ervan is omgebouwd tot cafe-restaurant. Door deze oude, karakteristieke gebouwen een publieksfunctie te geven, worden zij als drager van identiteit verder ontwikkeld.



### [4] Arbeiderswoningen aan Mauritskade

Aan de Mauritskade werden rond 1875 deze arbeiderswoningen gebouwd. De woningen zijn voorbeelden van de bouw voor de woningwet: twee bouwlagen met kap. In de volksmond zijn ze de Dubbeltjeswoningen gaan heten. Het steegje waar ze staan geeft een nostalgisch beeld van de 19<sup>e</sup> eeuw.



**[5] Betondorp**

Het woondorp is vooral bekend door het bijzondere stedenbouwkundige en architectonische ontwerp van J. Gratama, O. Greiner en G. Versteeg. Het is gedeeltelijk uitgevoerd in beton, met als bedoeling van de Nieuwe Bouwen-architecten om een nieuwe goedkope manier van systeembouw te introduceren. Het was voor het eerst dat op zo'n grote schaal met gietbeton werd gewerkt.

Niet iedereen was daarvan gecharmeerd: het buitenste deel van de wijk is daarom toch in de traditionele baksteen gebouwd. De wijk met 2000 woningen de als kamer binnen de polder Watergraafsmeer een complete eigen eenheid vormt werd geheel in de jaren '20 gebouwd. Het tuindorp was bedoeld voor gezinnen uit de Jordaan en had opvoedkundige aspecten in zich. Zo werd bijvoorbeeld andere een muur gebouwd tussen twee woningen, zodat de Jordanees huisvrouwen niet met elkaar konden kletsen uit het raam.

De stedenbouwkundige tuindorp structuur en architectonische ontwerpen van met name het gedeelte uitgevoerd in beton is in zijn geheel van hoge waarde (monumentstatus). Aparte identiteitsdrager in Betondorp is het met bomen omzoomde plein De Brink. Deze vormt zowel ruimtelijk als sociaal het ontmoetingspunt van de wijk. Ruimtelijk omdat op de Brink de vier centrale assen bijeen komen. Sociaal omdat hier de sociale voorzieningen (gemeenschapshuis, bibliotheek en de winkels) gesitueerd zijn. De bebouwingswanden langs de Brink zijn Rijksmonument.

**[6] Boerderij De Vergulden Eenhoorn**

Een los authentiek element in het gebied De Eenhoorn is de boerderij 'De Vergulden Eenhoorn'. Deze boerderij, gelegen onderaan de dijk van de Ringvaart, is een van de oude bouwsels uit de poldertijd en vormt een aparte identiteitsdrager binnen de buurt. Momenteel ligt de boerderij in de wijk nog enigszins 'verstopt'; vanaf de groene fiets- en wandelroute over de Ringvaardijk is hij wel goed te ervaren. De Vergulden Eenhoorn staat op de Rijksmonumentenlijst.

**[7] Bredeweg / Hogeweggebied**

Het in het noorden van Middenmeer gelegen Hogeweg/Bredeweg gebied is van hoge waarde, zowel de structuur als de panden. Statige panden met trappen aan de voorkant en brede straten met bomen kenmerken deze 19<sup>e</sup>-eeuwse buurt, gebouwd tussen 1900 en 1910. Doordat de Watergraafsmeer tot 1921 een zelfstandige gemeente was, vond daar nauwelijks zgn. revolutiebouw plaats. De woongebieden aan de Hogeweg/Bredeweg kenmerken zich door de verschillende karakters van de huizen. De stijlen, bouwhoogten en de erkers geven een eigen karakter aan deze vroeg 20<sup>e</sup>-eeuwse buurt. De buurt was ook populair doordat de Tuinbouw Maatschappij Linnaeus vanaf 1877 de eerste waterleidingen en polderriolen aangelegd heeft. De straten zijn voorzien van nostalgisch straatmeubilair zoals antieke reclamezuilen en karakteristieke lantaarnpalen. Op de kruisingen lopen de bouwblokken schuin weg, waardoor pleintjes ontstaan. Op deze pleintjes markeren bomen en



boomgroepen de straatwanden. De straten die uitkomen op de Ringvaart lopen omhoog naar de Ringdijk. Hierdoor is het oude polderkarakter te beleven. Het gebied is als geheel aan te merken als identiteitsdrager.

### [8] Dappermarkt

De Dapperstraat is reeds in 1911 als marktstraat in gebruik genomen. Het is een levendige marktstraat met veel detailhandel en horecavoorzieningen.



### [9] De Nieuwe Ooster (DNO)

De begraafplaats heeft een sterke identiteit en is van hoge waarde. Hij is ontworpen in oude Engelse parkstijl, waarschijnlijk door een leerling van Springer en mogelijk door Springer zelf. De begraafplaats werd tussen 1892 en 1894 in de polder (in die tijd ingericht met landhuizen en tuinen) aangelegd ter vervanging van de vol geraakte toenmalige Oosterbegraafplaats aan de Singelgracht. Springer of zijn leerling heeft naast de Engelse landschapsstijl ook een Barokke stijl in de begraafplaats gebracht. Door de hoge landschappelijke waarde heeft de begraafplaats een groot recreatief belang. Diverse mensen gebruiken de begraafplaats als rust en ontspanningsplek of als wandelpark. Door de slingerende paden en doordat de graven verspreid in plaats van in rijen over het terrein liggen, ervaart men de begraafplaats als natuurlijke aangelegde, rustige groene enclave.



### [10] Groengebied Amstelland

Het Groengebied Amstelland, eveneens onderdeel van de Amstelscheg, is als gebied als identiteitsdrager aan te duiden. Het is een groene long temidden van verstedelijkte gebieden, waardoor het contrast tussen stad en land wordt versterkt. Binnen het gebied zelf legt de beheerorganisatie 'Groengebied Amstelland' momenteel kleine recreatiegebiedjes aan die weinig met de ruimtelijke identiteit van een open agrarisch gebied te maken hebben.

### [11] Hoogbouw Amstel/Omval: stadslandschap met Rembrandttoren en andere torens Omval

Door de Rembrandttoren (1995), de Mondriaantoren (2001) en de Breitnertoren (2001) heeft het gebied tussen het Amstelstation en de Amstel een grootstedelijke uitstraling gekregen. Deze objecten zijn overigens ook zeer bepalend voor de beleving vanaf de Wibautstraat, de Weespertrekvaart en de A10. De torens zijn dusdanig gesitueerd dat het open karakter van het gebied aan de Oostzijde van de Amstel niet wordt aangetast. Het zijn juist deze losse objecten die de openheid versterken.



**[12] Hotel Arena**

Hotel Arena is gevestigd in een monumentaal pand met een rijke historie, het voormalige St. Elisabeth Gesticht. Het gebouw werd in 1890 in gebruik genomen als rooms-katholiek weeshuis met bijbehorende kapel. Statige trappenhuisen, lange gangen met hoge plafonds en muurschilderingen geven het complex een bijzondere sfeer. Nu zijn hier een hotel, café-restaurant en dansclub gehuisvest.

**[13] Industrieel erfgoed Polderweggebied**

In het Polderweggebied kan de voorbijgeschoven stadsrand nog worden ervaren. De bedrijfsgebouwen en de voormalige gasfabriek geven het gebied een stadsrandachtige uitstraling. De oude industriële bedrijfsgebouwen zijn karakteristieke identiteitsdragers voor dit gebied. De Ringvaart begrenst het gebied aan de zuidzijde.

**[14] Jeruzalem: stedenbouwkundige structuur en strook fraaie woningen**

De buurt Jeruzalem is in 1950 gebouwd en ontworpen door Merkelbach en Elling. Hij kenmerkt zich ruimtelijk door de hovenbouw met groen en speelplaatsen, omsloten door twee L-vormige blokken. De open terreinen zijn gevuld met volwassen bomen. Aan de noordzijde van de buurt ligt deel met als noodwoningen ontworpen Duplex-woningen; een creatie van Merkelbach.

Tegen de Middenweg aan staan hoogwaardige vooroorlogse eengezinswoningen en in de Maxwellstraat (minder hoogwaardige) eengezinswoningen uit begin jaren '50.

Naast de stedenbouwkundige structuur en het open en groen karakter is in deze wijk het gebied met zorgvuldig ontworpen woonstroken aan de Kruislaan, tegenover De Nieuwe Ooster als identiteitsdrager aan te wijzen.

**[15] KIT (Koninklijk Instituut voor de Tropen)**

Het KIT is gebouwd in neo-renaïssancestijl. Dit soort grote openbare gebouwen werden in de jaren 1910 geplaatst op stedenbouwkundig bijzondere locaties. Het is in de jaren 1914-26 gebouwd, naar een ontwerp van de gebroeders J.J. en M.A. van Nieukerken. Het gebouw is onderdeel van een groter geheel: de zone van losse elementen langs de Singelgracht. Deze is in de jaren 1880-1925 ontwikkeld tot locatie voor dit soort gebouwen. Buiten de Singelgracht gelden en golden andere bouwrestricties dan in de historische gordel binnen de Singelgracht, het oude centrum van Amsterdam.



**[16] Linnaeushof**

Aan de westzijde van de wijk, grenzend aan de Middenweg ligt het Linnaeushof: (1928) een katholieke enclave met kerk ontworpen door A.J. Kropholler. De kerk staat centraal in het hofje. Vanuit de Middenweg zijn alleen de kerk en de wanden van de bebouwing zichtbaar. Het hofje doet qua vormgeving en stijl denken aan de Brabantse en Limburgse kloosters: robuust met relatief veel steen en weinig ramen. Daarnaast zijn alle ingangen van de woningen gesitueerd naar het open binnenplein waarop naast de kerk ook een pastorie en een drietal tennisbanen zijn gelegen. De wanden van het hofje zijn hoog en gesloten. Dit wordt nog eens versterkt door een tweetal torens die de hoeken markeren. Hierdoor heeft het hofje nog steeds het karakter van een enclave; een gesloten, apart buurtje binnen de wijk Middenmeer.

**[17] Montessori College Oost (MCO) van Herzberger**

Het Montessori College Oost in het Polderweggebied is in de jaren '90 door Herzberger ontworpen. Thans vormt het complex een herkenningspunt in het industriële Polderweggebied.

**[18] Middenmeer: Amsterdamse School-panden**

De Amsterdamse Schoolarchitectuur karakteriseert de oostzijde van Middenmeer. De ornamenten, de wolvende gevels en de eenheid in stijl geven de buurt een eigen identiteit. Het gebied is als geheel aan te duiden als identiteitsdrager.

**[19] Middenmeer II: waardevolle AUP bebouwing**

De 1250 woningen en 30 winkels in de wijk Middenmeer II zijn gebouwd door particulieren. De voordelen van de strokenbouw zijn hier optimaal benut door de woningen in een oost-westrichting te bouwen om te profiteren van het invallende licht. De groenzones tussen de bouwblokken staan vol met planten en bomen, die de wijk vooral in de lente en de zomer een aangenaam, groen karakter geven. Enkele stroken, zoals de stroken langs de Linnaeusparkweg, zijn zorgvuldig vormgegeven. De toegepaste architectuur met repeterende gevelornamenten en verschillend materiaalgebruik, maakt van die stroken een waardevol stadsbeeld.

**[20] Muiderkerktoren**

Aan de Linnaeusstraat, ter hoogte van het Oosterpark staat een markant herkenningspunt van Oost: de kerktoren van de Muiderkerk. De kerk zelf is afgebrand en later gesloopt. De toren steekt uit; zowel qua hoogte als qua rooilijn.

**[21] Muiderpoortstation met seinhuis**

Het Muiderpoortstation en twee dienstgebouwen zijn tussen 1936 en 1939 gebouwd in de stijl van de nieuwe zakelijkheid. Architect Schelling heeft het station en de dienstgebouwen ontworpen in opdracht van de NV Hollandse IJzeren Spoorweg. De samenkomst van twee spoorlijnen bepaalt de structuur. Het station heeft recent een opknapbeurt gehad.

**[22] Oosterpark**

De befaamde landschapsarchitect L.A. Springer heeft het Oosterpark (1894) ontworpen in Engelse landschapsstijl. De voormalige Molenwetering werd hierin tot vijver vergraven. Het park is een belangrijke ruimtelijke drager voor oud-Oost. De randen hebben een chique karakter. De woonhuizen rondom het park lijken enigszins op de statige woningen langs het Vondelpark. Aan de noord- en westzijde staan enkele volumineuze gebouwen: het Tropenmuseum en het OLVG.

**[23] Panden met gedichten van o.a. J.C. Bloem in Dapperbuurt**

Nieuwe identiteit hebben de gevels met de erop aangebrachte gedichten (zie foto). Het bekendste gedicht is die van de dichter J.C. Bloem: 'Domweg gelukkig in de Dapperstraat'.

**[24] Park Frankendael met Huize Frankendael, waterlijst, de poort, de Lindenlaan, De Kas en de Emmakerk**

Huize Frankendael gebouwd omstreeks 1660 is het enige overgebleven landhuis met landgoed in de Watergraafsmeer. Thans staat het met een deel van het omliggende park op de Rijksmonumentenlijst. Direct aan het huis zijn aan weerszijden koetshuizen gebouwd. De fontein uit 1714 en de poort uit 1783 vormen de belangrijkste elementen uit het door L. Springer ontworpen tuinencomplex. Vanuit de Middenweg naar het landhuis kijkend is de sfeer van de oude Watergraafsmeer als landgoederenzone te proeven. De weidsheid van de Meer en de polderstructuur zijn in Park Frankendael duidelijk zichtbaar gemaakt. De lijst van water omzoomd door bomenrijen en de centrale as 'de Lindenlaan' met aan het begin een monumentale poort sluiten aan op de polderstructuur. Een nieuwe identiteitsdrager binnen het park is Restaurant de Kas, gevestigd in de voormalige (herbouwde) kas van de Stadskwekerij. Op de hoek van het park aan de Middenweg en de Hugo de Vrieslaan staat de hervormde Emmakerk. Deze is in 1939 gebouwd en ontworpen door G. Friedhoff. Deze kerk wordt gerenoveerd en opnieuw in gebruik genomen worden.



**[25] Pleinen Oosterparkbuurt: 4 pleinen binnen een smal profiel**

Het stadsdeel pakt de vier bomenpleinen in oud-Oost aan: na de herprofilering zullen het statige en hoogwaardige pleinen zijn. Het Eikenplein is al voltooid; het Iepenplein, Kastanjeplein, en Beukenplein zullen volgen. Uiteindelijk maken deze pleinen deel uit van een lint met een herhaling van pleinen binnen het smalle profiel van de 19<sup>e</sup>-eeuwse Ring, dat doorloopt tot in stadsdeel Zeeburg. Op het eikenplein staat het gebouw van de Elisabeth Otter-Knoll Stichting, een voormalige tehuis voor protestantse vrouwen en nu in bewoond door kunstenaars.

**[26] Rechthuys**

In het Rechthuys aan de Middenweg zetelde het gemeentebestuur en het gerecht van de tot 1921 zelfstandige gemeente Watergraafsmeer. Het is een gemeentelijk monument en werd omstreeks 1660 gebouwd. Het wapen van de Watergraafsmeer – ‘De Zwaan’ – is in de gevel ingemetseld. Het Rechthuys staat op de Rijksmonumentenlijst.

**[27] Renaultgarage**

De Renaultgarage aan het Prins Bernhardplein is gebouwd volgens de stijl van het Nieuwe Bouwen. Het is ontworpen door R. van der Heyden en W.S. van de Erve. In het ontwerp is rekening gehouden met de openheid en de weidsheid van de omgeving. Door op het niveau van de straat voor een ‘wegtrekkende’ hoekoplossing te kiezen wordt een open plein of ruimte ervaren: passanten kunnen onder het gebouw langs kijken.

**[28] Stadsdeelkantoor Oost/Watergraafsmeer aan Linnaeusstraat**

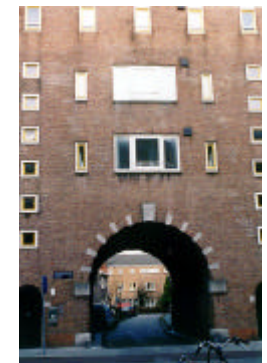
Het stadsdeelkantoor in Oud-Oost aan de Linnaeusstraat heeft een monumentale uitstraling. Het gebouw dat voorheen dienst deed als het Burgerziekenhuis is een ontwerp van A.L. van Gendt.

**[29] Rozerie in Darwinplantsoen**

In de groenstrook van het Darwinplantsoen is de Rozerie, een semi-publiek plantsoentje met verschillende plantensoorten (vooral rozen), een identiteitsdrager. De Rozerie is een semi-publiek terrein, beheerd door bewoners.

**[30] Transvaalbuurt: stedenbouwkundige structuur en fraaie panden**

De Transvaalbuurt wordt ook wel het laboratorium van de vroeg twintigste-eeuwse volkswoningbouw genoemd: een grote verscheidenheid aan woningbouw voor zeer diverse groepen mensen. Zowel de fundering als de architectuur en stedenbouw is de moeite waard om te behouden. Het is gebouwd



tussen 1900 en 1930 volgens het stedenbouwkundig plan van Berlage. De wijk is gebouwd voor arbeiders, maar kenmerkt zich door de voor die tijd grote woningen, gebouwd onder invloed van de veranderende opvattingen in deze eeuw over de ruimte die een gezin nodig heeft. Het is nog steeds een echte woon- en gezinsbuurt. Identiteitsdragers binnen de Transvaalbuurt zijn de Rijksmonumenten, het Steve Bikoplein, de Kraaipanstraat en de President Brandstraat.



### [31] Veenweidegebied WTCW

De Diemerscheg ligt voor het grootste gedeelte buiten het stadsdeel maar de randen van de groene scheg worden gevormd door de Ringdijk en de Ringvaart bij het WTCW-terrein. Op dat WTCW-terrein zelf is een belangrijke identiteitsdrager het veenweidegebied, de laatst overgebleven stadspolder. Hier is nog te ervaren hoe de Watergraafsmeer er ooit heeft uitgezien. Het is een deel van het ecolint van Nieuwe Meer naar Nieuwe Diep: een natuurlijk ingerichte natte ecologische verbinding.

### [32] Watertoren

De Watertoren op het DWR-terrein is een markant herkenningspunt binnen het werkgebied Amstel Business Park. Ook vanaf de Utrechtsebrug, de Omval en de Infrabundel Duivendrecht – Amstel is de watertoren te zien. Door haar verschijning op die locatie aan de Amstel in de werkgebieden roept het de sfeer op van industrieel erfgoed. Dit wordt nog eens versterkt door de karakteristieke bedrijfsgebouwen uit het begin van de 20<sup>e</sup>-eeuw.



### [41] Weesperzijdestrook: fraaie waardevolle panden langs de Amstel

De stedenbouwkundige opzet en de statige architectuur bepalen het ruimtelijke karakter van de Weesperzijdebuurt. De buurt is gebouwd in het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw. Het is van oudsher een chique buurt. Door de ligging als rand van een stadswijk aan het water van de Amstel, waar men graag woonde en verpoosde, zijn in deze buurt fraaie burgerhuizen gebouwd. Vooral het 'gouden randje' langs de Amstel is als identiteitsdrager aan te duiden.



## Bronnen en literatuur

- ~ **350 jaar Watergraafsmeer**, J.H. Kruizingha – 1979
- ~ **Advies over N.v.U. Amstelstation/Eenhoorn**, ARS – 1998
- ~ **Advies over openbare ruimte als belevingsnetwerk in de Hoeksche Waard**, Stipo Consult – 1998
- ~ **Amsterdam Oost; tussen Singelgracht, Amstel, Ringvaart en spoorlijn, deel 1 Monumenten/welstandsbeleid voor de historische bebouwing en stedenbouw in Oost**, A. Haag – 2000
- ~ **Amsterdam Oost; tussen Singelgracht, Amstel, Ringvaart en spoorlijn, deel 2 Het behoud van het historische karakter van Oost**, A. Haag – 2000
- ~ **Betondorp 75 jaar** – 1999
- ~ **Bomenroute 18**, Stadsdeel Watergraafsmeer – 1997
- ~ **Bouwstenen voor stedelijke vernieuwing; strategienota ruimtelijke ordening en stedenbouw: wonen, economie en arbeidsmarkt**, Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer – januari 2001
- ~ **De Schoonheid van Amsterdam; een kader voor het welstandsbeleid**, Schoonheidscommissie Amsterdam, Stedelijke Woningdienst Amsterdam – 1995
- ~ **De Transvaalbuurt; een geschiedenis vol idealen**, T. Heijdra – 1997
- ~ **Eenhoorn en omgeving Amstelstation, stedenbouwkundige studie**, Bureau Ebberink in opdracht van stadsdeel Watergraafsmeer – 1997
- ~ **Frankendael; een hofstede in de hoofdstad**, J.H. Kruizingha – 1992
- ~ **Frankendael; een groene plantage in de Meer**, Bureau Sant en Co – 1996
- ~ **Gespaard landschap, sporen van het verleden in de Amsterdamse verkaveling**, Amsterdamse Raad voor de Monumentenzorg (redactie A. van der Valk en R. van Leeuwen) – 2000
- ~ **Groenstructuurplan**, dRO/Oranjewoud – 2000
- ~ **Masterplan Middengebied Zuidoostlob**, Werkgroep Middengebied Zuidoostlob – 2001
- ~ **Nota van Uitgangspunten Amstelstation/Eenhoorn**, Stadsdeel Watergraafsmeer – 1998
- ~ **Over de notitie 'Kaders voor kwaliteit'**, Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling – 1997
- ~ **Red het stadspoldertje**, J. Kamerling, in: Heemschut – 2001
- ~ **Stad aan de Amstel, in Nieuwsbrief Waterplan Amsterdam**, gemeente Amsterdam – 2001
- ~ **Stedenbouwkundig programma van Eisen; Wetenschappelijk Centrum Watergraafsmeer**, dRO Amsterdam - 2000

- ~ **Stomweg gelukkig in Amsterdam Oost, de geschiedenis van Dapperbuurt, Oosterparkbuurt, Weesperzijdestrook en Transvaalbuurt**, T. Heijdra en M. Popma – 1996
- ~ **Structuurschets Watergraafsmeer**, Stadsdeel Watergraafsmeer – 1997
- ~ **Structuurschets Korte Ouderkerkerdijk**, dRO Amsterdam – 2000
- ~ **Watergraafsmeer; binnenzee, polder, lustoord, stadsdeel**, A. Hendriksen – 1998
- ~ **Zichtlijnen in Amsterdam**, Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling – 1995

## Colofon

Dit beelddocument over ruimtelijke identiteit is ontwikkeld door Stipo Consult als onderdeel van de structuurschets Oost/Watergraafsmeer, in opdracht van en in samenspraak met het stadsdeel.

Van het stadsdeel hebben meegewerkt:

- ~ Herbert Boerboom
- ~ Jasper Boesveldt
- ~ Engelijen Hengeveld
- ~ Kees Potthoff
- ~ Martijn Sargentini
- ~ Jeroen van de Ven.

Van het Stipo-team hebben aan dit beelddocument gewerkt:

- ~ Kees Jansen
- ~ Hans Karssenbergh
- ~ Jochem Rietbergen.

Stipo Consult, Amsterdam, 2001

**Stipo Consult**  
Antillenstraat 43  
1058 GZ Amsterdam  
telefoon (020) 4233 690  
telefax (020) 4233 691  
e-mail: [contact@stipo.nl](mailto:contact@stipo.nl)  
internet: [www.stipo.nl](http://www.stipo.nl)