

Amsterdam Oost: Parallelisme

Route-ontwikkeling als stedelijke vernieuwingsstrategie



Floris van der Zee

Afstudeerrapport TU Delft
MSc Architectuur en MSc Stedenbouw

Amsterdam Oost: Parallellisme

Route-ontwikkeling als stedelijke vernieuwingsstrategie

Floris van der Zee

april 2013

Amsterdam Oost: Parallellisme

Route-ontwikkeling als stedelijke vernieuwingsstrategie

Floris van der Zee

Afstudeerrapport TU Delft, april 2013

MSc Architectuur en MSc Stedenbouw

Onder begeleiding van:

mentoren Architectuur:

O. Caso

R. Cavallo

H. Mihal

mentoren Stedenbouw:

M. Harteveld

R. van der Velde

gecommitteerde van de examencommissie:

P. Barendse

Inhoudsopgave:

	Voorwoord	7
1.	Aanleiding: vernieuwing van de stadsvernieuwing	10
2.	Onderzoeksgebied & Problematiek	14
3.	Stadsanalyse	22
4.	Opgaveformulering	30
	4.1 Connectiviteitsprobleem	31
	4.2 Opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit	32
5.	Strategie: model & instrumentarium	36
	5.1 Conceptueel model als basis voor de strategie	37
	<i>Het model in historisch perspectief</i>	
	<i>Een model voor een infrastructuur van voorzieningen</i>	
	5.2 Stedenbouwkundige strategie: Parallellisme	43
	<i>Urban acupuncture: size is not scale</i>	
	<i>Complementaire microkosmosen binnen één laag</i>	
	5.3 Vormtaal en locatiekeuze in relatie tot 'Places of Otherness'	48
	5.4 Instrumentarium: 3 typologieën	50
6.	Interventies	52
	Literatuur	65

Voorwoord:

Dit rapport is het resultaat van een afstudeeronderzoek aan de TU Delft. Het gepresenteerde werk is de uitkomst van een duaal-afstudeerproject, waarmee zowel een Master Architectuur als Stedenbouw is behaald. Het onderzoek is uitgevoerd binnen de studio 'vernieuwing van de stadsvernieuwing', waarin onderzocht werd hoe wijkgerichte en stedelijke voorzieningen ingezet kunnen worden als instrument voor stedelijke vernieuwing. Daarmee bood de studio de mogelijkheid om binnen een academische omgeving voorstellen te ontwikkelen die als voorbeeld kunnen dienen voor een nieuwe aanpak van stedelijke vernieuwing.

Het onderzoek uit dit rapport richt zich op een studiegebied in Amsterdam Oost. Het vertrekt vanuit de problematiek van 'probleemwijk' Transvaal en tracht via een ontwikkelde stedelijke vernieuwingsstrategie buurt, wijk en stad met elkaar te verweven. Daarbij is bestudeerd hoe route-ontwikkeling kan worden ingezet als stedenbouwkundige strategie, aan de hand van kleinschalige afgebakende interventies. Voor de verschillende interventies zijn tevens ontwerpen gemaakt die in dit rapport worden gepresenteerd.

Ik wil u bij het lezen van het rapport veel plezier wensen en dank mijn docenten voor hun ondersteuning, de waardevolle discussies en de inzichten die zij mij hebben gegeven.

Floris van der Zee

Aanleiding

vernieuwing van de
stadsvernieuwing

1.

Het afstudeerproject, zoals in dit rapport gepresenteerd, moet begrepen worden binnen de context van een groter onderzoeksprogramma genaamd 'vernieuwing van de stadsvernieuwing'. Dat programma is geïnitieerd door De Nijl Architecten en het is uitgevoerd in samenwerking met zowel de faculteit Bouwkunde van de TU Delft als kenniscentrum voor stedelijke vernieuwing KEI, dat sinds 2012 is gefuseerd met Nicis Institute, Nirov en SEV tot Platform31.

Dit rapport is een product van dat omvangrijkere onderzoeksprogramma. Het afstudeerproject is ontwikkeld binnen een afstudeerstudio op de faculteit Bouwkunde die speciaal gericht was op het thema van de 'vernieuwing van de stadsvernieuwing'. Bovendien bood deze studio de mogelijkheid aan studenten die een duale master-opleiding volgen om af te studeren in zowel Architectuur als Stedenbouw.

De aanleiding voor het opstellen van het onderzoeksprogramma was de constatering dat er op dit moment te weinig aandacht is voor de stedelijke vernieuwingsopgave van binnenstedelijke gebieden waar stadsvernieuwing heeft plaatsgevonden vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw. Nu de laatste jaren een proces van stedelijke vernieuwing in de vroeg-naoorlogse wijken al is ingezet, verschuift de aandacht van corporaties, gemeenten, instellingen en ontwerpers naar de opgave voor de wijken die na 1970 zijn gebouwd. Echter, de aandacht lijkt primair uit te gaan naar de stedelijke gebieden die vanaf dat moment zijn gebouwd als uitbreidingswijken en gek genoeg niet naar de eerder gebouwde wijken waar gedurende dezelfde periode grootschalige stadsvernieuwing heeft plaatsgevonden. Dit is opmerkelijk, omdat daar toch een belangrijk deel van de bouwproductie uit de jaren zeventig en tachtig terecht is gekomen. Voor de negen belangrijkste historische steden in de Randstad - Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht, Gouda en Utrecht - gaat het bij elkaar opgeteld om 36% van het bebouwd stedelijk gebied. Hieraan lijkt voorbij te worden gegaan in de huidige aandacht voor de stedelijke gebieden met een bebouwing van na 1970.

Het onderzoeksprogramma wil aan de orde stellen dat op dit moment ook een vernieuwingsopgave voor deze voormalige stadsvernieuwingswijken zeer relevant is. Het belang ervan wordt bovendien versterkt wanneer men de opgave voor deze gebieden in een grotere stedelijke context bekijkt en in relatie tot bestaand stedelijk beleid te plaatst. Hierbij kan

zowel worden gewezen op de rol die de wijken nu vervullen binnen de stad als op de potentiële ontwikkelingen die deze stedelijke gebieden kunnen doormaken.

In de eerste plaats is er een raakvlak met het Grotestedenbeleid (40-wijken aanpak). Een groot aantal van de huidige zogenaamde 'probleemwijken' liggen in gebieden waar in de jaren zeventig en tachtig stadsvernieuwing heeft plaatsgevonden. Deze wijken, die vaak functioneren als 'aankomst-wijken' van de stad, met relatief veel nieuwkomers en sociaal kwetsbare groepen, zijn onderwerp van een verhoogde beleidsinzet op sociaal, economisch en fysiek gebied. Een tweede punt is de positie van de wijken binnen de stad. Een deel van de voormalige stadsvernieuwingswijken heeft zich ontwikkeld tot een zogenaamd centrumrandmilieu, of heeft de potentie daartoe. Zo'n centrumrandmilieu kan aantrekkelijk zijn binnen een stedelijk beleid gericht op het werven en vasthouden van 'jonge gezinnen' en 'creatievelingen'.

Vanuit deze optiek is het nuttig om de huidige vernieuwingsopgave voor de voormalige stadsvernieuwingswijken in kaart te brengen. Bovendien stelt het onderzoeksprogramma voor om deze opgave te koppelen aan de verkenning van een 'andere' aanpak van stedelijke vernieuwing, oftewel een 'vernieuwing van de stadsvernieuwing'.

Deze 'andere' aanpak zou moeten aansluiten op de veranderende blik op stedelijke vernieuwing. Daar waar de eerste periode van de stadsvernieuwing vooral in het teken stond van 'bouwen voor de buurt' is voor de 'vernieuwing van de stadsvernieuwing' een bredere oriëntatie nodig. Daarbij komt de nadruk minder dan in het verleden op de vernieuwing van het woningbestand te liggen, omdat de woningen vaak (woon)technisch al op orde zijn. In plaats daarvan stelt het onderzoeksprogramma voor de aandacht meer te richten op de aanpak van voorzieningen, verbindingen en openbaar gebied.

Een ander belangrijk vertrekpunt voor het opgestelde onderzoeksprogramma is het realiteitsbesef dat grootschalige herstructurering in de omschreven wijken niet voor de hand ligt en dat 'masterplannen' met langjarige gebiedsexploitaties vandaag de dag niet of nauwelijks van de grond komen. Er zal dus gezocht moeten worden naar alternatieve ontwikkelingsstrategieën.

In die context is de verkenning van een 'andere' aanpak voor stedelijke vernieuwing een mogelijkheid om aan te sluiten op een nieuw thema binnen de stedenbouw: een aanpak met (kleine) afgebakende interventies, passend binnen programmatische strategieën en vertrekkend vanuit de aanwezige sociale en ruimtelijke kenmerken van een gebied. In plaats van een stedelijke vernieuwing op basis van een omvangrijk 'masterplan', gericht op grote (fysieke) veranderingen, kan zo worden overgegaan op een geleidelijke ontwikkeling van een gebied aan de hand van een verzameling concrete projectvoorstellen (zowel ruimtelijk als programmatisch). Zo'n aanpak op basis van strategische interventies past binnen een globaal leidbeeld voor de lange termijn ontwikkeling van een gebied.

Deze aanpak komt ook naar voren in een aantal adviezen van de VROM-raad uit de afgelopen jaren, zoals Stad en stijging (2006), Publiek ruimte (2009) en Stad en wijk verweven (2009). Hierin wordt onder andere gesteld dat er in de huidige aanpak meer nadruk moet worden gelegd op relaties tussen buurt, wijk en stad. Een belangrijke rol wordt daarbij toegeschreven aan de positionering van (collectieve) voorzieningen, die als plekken van ontmoeting, verrassing en gedeelde ervaringen kunnen functioneren als schakel tussen de verschillende schaalniveaus (VROM-raad, 2009). In aansluiting hierop, en uitgaande van de huidige meer omvattende ideeën over stedelijke vernieuwing, richt het onderzoeksprogramma zich op het genereren van voorstellen, waarbij wordt ingezet op de strategisch locatiekeuze voor stedelijke instellingen en wijkvoorzieningen als instrument voor stedelijke vernieuwing.

De nadruk op afgebakende, locale ingrepen houdt echter niet in dat van een meer omvattende oriëntatie wordt afgezien. In tegendeel, het vraagt juist om verdieping van het inzicht in de ontwikkeling van de stedelijke gebieden die het betreft. Het gaat daarbij met name om de vraag welke rol deze gebieden in de stedelijke ontwikkeling hebben gespeeld en welke potenties nu voor handen zijn.

Dit vraagt om andere kennis en competenties van de stedenbouw, maar ook om een andere inzet van het ontwerp. Om de mogelijkheden te verkennen die deze 'andere' aanpak kan opleveren, is onder andere de afstudeerstudio 'vernieuwing van de stadsvernieuwing' opgericht. Deze studio fungeert als laboratorium waar afstudeerders binnen een

academische omgeving voorstellen ontwikkelen die als voorbeeld kunnen dienen voor een nieuwe aanpak van stedelijke vernieuwing.

Het onderzoeksprogramma heeft primair een agenderend doel: het in beeld brengen van de vernieuwingsopgave én het tonen van 'andere' stedenbouwkundige strategieën.

De studenten binnen de afstudeerstudio zijn gevraagd om ieder een studiegebied te bestuderen en hier zowel een vernieuwingsopgave voor te definiëren als een ontwikkelingsstrategie voor te ontwikkelen. Het in dit rapport behandelde project is gericht op een studiegebied in Amsterdam Oost.

Onderzoeksgebied & Problematiek

2.

Het onderzoek focust zich op het ontwikkelen van een stedelijke vernieuwingsstrategie voor Amsterdam Oost. Het vanuit het onderzoeksprogramma 'vernieuwing van de stadsvernieuwing' voorgestelde studiegebied ligt tussen het historische stadscentrum en de Watergraafsmeerpolder. Het gebied wordt gedefinieerd door verschillende waterlopen aan alle vier de zijdes: de Amstel in het oosten, de Singelgracht en het Lozingskanaal in het noorden, het Amsterdam-Rijnkanaal in het westen en ten slotte de Ringvaart van de Watergraafsmeer in het zuiden.

Dit gebied is dient als studiegebied, waarbinnen onderzocht wordt welke middelen kunnen worden ingezet als instrument voor het op gang brengen van een proces van stedelijke vernieuwing. In ogenschouw moet worden genomen dat het gebied gekenmerkt wordt door een hoge mate van heterogeniteit in allerlei opzichten: bebouwingsstructuren en ruimtelijke kwaliteiten, voorzieningenniveau en programmatische verscheidenheid per buurt, en tot slot bevolkingssamenstelling. De vraag die ten grondslag ligt aan het onderzoek, is wat voor soort vernieuwingsstrategie ontwikkeld kan worden die aansluit op de aanwezige ruimtelijke en sociale kenmerken van het gebied, maar die bovendien een bijdrage kan leveren aan de huidige aanpak van de aanwezige probleemwijken én past binnen de toekomstvisie van de gemeente Amsterdam (Structuurvisie 2040).

In 2007 bestempelde de Rijksoverheid landelijk 40 gebieden als een probleemwijk, waarop vervolgens het Grotenstedenbeleid en de Wijkaanpak werd gericht. In Amsterdam gaat het in totaal om vijf wijken, waarvan de probleemwijk Amsterdam Oost binnen het studiegebied valt. Deze probleemwijk bestaat uit gedeeltes van de Indische Buurt, de Oosterparkbuurt en Transvaalbuurt. In alle drie de buurten, die relatief dichtbij het stadscentrum liggen, heeft stadsvernieuwing plaatsgevonden in de jaren tachtig van de vorige eeuw.

Het onderzoek richt zich op het ontwikkelen van een stedelijke vernieuwingsstrategie die specifiek vertrekt vanuit de problematiek van de Transvaalbuurt in relatie tot zijn stedelijke context. Daarbij ligt de nadruk op het onderzoeken van mogelijkheden voor het creëren van nieuwe verbanden met omliggende buurten en tussen de verschillende schaalniveau's van buurt, wijk en stad.

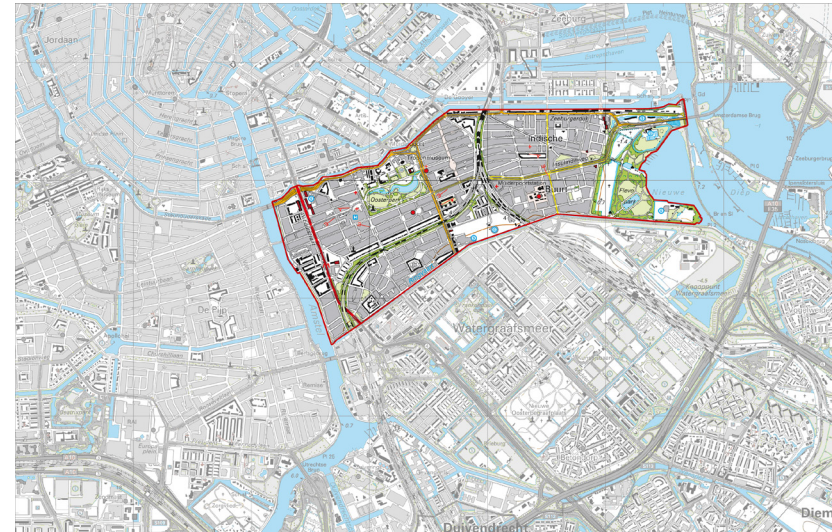


Fig. 1: Studiegebied

De Transvaalbuurt is al jarenlang een gebied van verhoogde aandacht op sociaal, economisch en fysiek gebied: stadsvernieuwing gedurende de jaren tachtig; in 1999 werd er een buurtinvesteringsplan opgesteld; het Stedelijke Vernieuwingsplan Transvaal dateert uit 2004 en in 2007 werd het Wijkactieplan Transvaalbuurt geschreven. Desondanks zijn er nog steeds problemen van sociaal-economische aard, maar ook op ruimtelijk-programmatisch gebied. Een groot deel van de inwoners van Transvaal behoort tot sociaal kwetsbare groepen van de samenleving en veel inwoners zijn nieuwkomers. In 2010 vormde het aandeel niet-allochtonen 52% van het totaal aantal inwoners van de buurt. Daarmee ligt het percentage niet alleen ver boven het gemiddelde van Amsterdam (35%), maar ook boven dat van het stadsdeel waarbinnen de buurt ligt, Amsterdam Oost (34%). (Bureau Onderzoek en Statistiek Gemeente Amsterdam, 2010) Daarnaast behoren de werkeloosheids- en armoedecijfers tot de hoogste van de stad en wonen er relatief veel laagopgeleiden in Transvaal.

Daarnaast kan vermeld worden dat Amsterdam Oost de laatste jaren in trek is bij jonge stedelingen. Hieronder worden door de gemeente Amsterdam inwoners verstaan die jonger zijn dan vijftien jaar,

van autochtone of westerse afkomst zijn en na hun achttiende zijn verhuisd naar Amsterdam. Opvallend is dat het percentage inwoners dat jonge stedeling is binnen de Transvaalbuurt (28%) lager ligt dan het gemiddelde van Amsterdam Oost (34%) en zelfs van Amsterdam als geheel (30%). Dit is des te opmerkelijker omdat aangrenzende buurten juist hoger scoren, zoals de Don Bosco buurt (40%), direct ten zuiden van Transvaal, en de Oosterparkbuurt (34%), direct ten noorden van Transvaal. (Bureau Onderzoek en Statistiek Gemeente Amsterdam,

2010) Het aantrekken van deze groep kan een bijdrage leveren in het bewerkstelligen van een meer evenwichtige bevolkingssamenstelling binnen de wijk.

De fysieke staat van de bebouwing in de Transvaalbuurt is redelijk in orde. De oorspronkelijke Amsterdamse School-bebouwing is voor een groot deel gespaard tijdens de stadsvernieuwing. Woningcorporaties hebben in die tijd veel woningen op hoog niveau gerenoveerd. Echter,

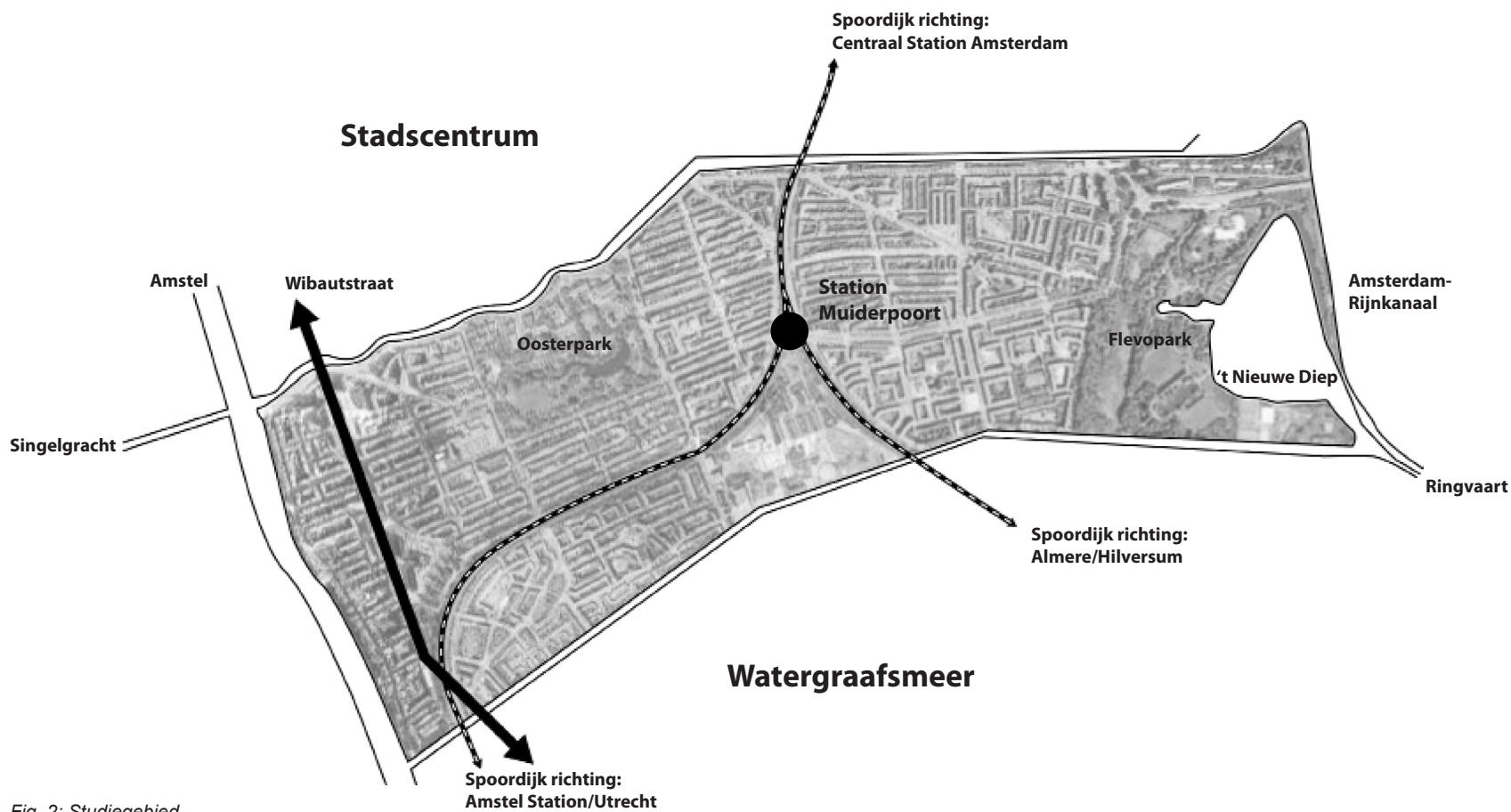


Fig. 2: Studiegebied

vanwege de hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid in Transvaal staan de leefbaarheid en de openbare ruimte behoorlijk onder druk. De buurt heeft meer dan 9.300 inwoners, terwijl er zo'n 4.500 woningen zijn en waarvan er relatief veel een kleinwoonoppervlak hebben (45% maximaal 60m²). Bovendien is 33 hectare van de in totaal 38 hectare, bebouwd gebied, waardoor er maar weinig openbare ruimte overblijft. Het tekort aan openbare ruimte wordt als problematisch ervaren. Bovendien is de bestaande openbare ruimte niet hoogwaardig ingericht.

Naast het tekort aan (hoogwaardige) openbare ruimte, ligt de Transvaalbuurt ruimtelijk geïsoleerd. De buurt ligt afgeschermd van zijn omgeving tussen een spoordijk aan de noordzijde van de buurt, die de verbinding vormt tussen station Muiderpoort en het Amstel station, en de Ringvaart van Watergraafsmeer aan de zuidkant. Als gevolg van deze infrastructurele barrières is de buurt slechts op een paar plekken verbonden met de omliggende buurten. De enige aanwezige doorgaande routes die de buurt met de omgeving verbinden, zijn alle drie ontsluitingswegen (Wibautstraat, Maritzstraat/Schalk Bugerstraat, Linnaeusstraat) die een belangrijke rol spelen in de verkeerscirculatie van Amsterdam Oost. Op dat schaalniveau is de buurt dus goed verbonden met het autoverkeersnetwerk van de stad. Echter, op lokaal niveau is de buurt slecht ontsloten en zijn er haast geen langzaamverkeers verbindingen met de omgeving. Als gevolg hiervan zijn bijvoorbeeld de dichtbij gelegen parken, zoals het Oosterpark en Park Frankendael, enkel te bereiken via de verkeersontsluitingswegen.

Behalve dat is ook het voorzieningenniveau erg laag in de Transvaalbuurt. De bebouwing bestaat voor het overgrote deel uit woningbouw en er zijn vrijwel geen instellingen en voorzieningen in de buurt gevestigd die het schaalniveau van de buurt overstijgen. Belangrijk om in deze context op te merken is dat het naastgelegen voormalige Oostergasterrein wordt getransformeerd tot een nieuw centrumgebied voor Amsterdam Oost. De ontwikkeling van dit terrein tot het zogenaamde Oostpoort gebied gaat gepaard met het huisvesten van verschillende stedelijke en wijk voorzieningen, zoals een stadsdeelkantoor, enkele sport- en culturele voorzieningen en een grote hoeveelheid winkelruimte. Desalniettemin is het maar de vraag of de clustering van al deze voorzieningen binnen dit gebied de ontwikkeling van de aangrenzende probleebuurt, waaronder de Transvaalbuurt, ten goede zal komen.



Fig. 3: Probleemwijk Amsterdam Oost
Bron: Planbureau voor de Leefomgeving (2008) Krachtwijken met karakter

Tot nu toe is de aanpak van probleemgebieden altijd erg gericht geweest op het schaalniveau van de buurt zelf. Deze puur op de buurt gerichte aanpak lijkt niet erg succesvol te zijn geweest, wat in het geval van de Transvaalbuurt wellicht ook sterk te maken heeft met de fysieke en programatische geïsoleerde situatie van de buurt. In reactie op de huidige wijkaanpak pleit de VROM-raad in haar advies *Stad en wijk verweven* (2009) voor een bredere oriëntatie, waarbij de ontwikkeling van een probleemgebied veel meer in relatie tot de stedelijke omgeving moet worden bekeken.

In het rapport van de VROM-raad wordt er op gewezen dat de infrastructuur van collectieve voorzieningen in buurten minder fijnmazig wordt door processen van schaalvergroting en clustering van voorzieningen. Echter, de raad benadrukt juist het maatschappelijk belang van de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt en wijk. Het advies vormt dan ook een pleidooi voor een meer strategische inzet van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten op buurt- en wijkniveau als instrument voor stedelijke ontwikkeling en vernieuwing. Hiermee kan bereikt worden dat verschillende groepen met elkaar in contact komen, doordat bezoekers vanuit de verschillende schaalniveaus gebruik maken van zowel de stedelijke als de wijkvoorzieningen. Daarmee vormen deze voorzieningen een voorwaarde voor ontmoeting en uitwisseling tussen verschillende sociale groepen uit buurt, wijk en stad. Dit kan van grote waarde zijn bij de aanpak van probleemwijken, omdat het in contact komen met andere mensen en werelden kansen biedt voor sociale stijging. (VROM-raad, 2009, p.26)

De VROM-raad stelt dat er er kansen liggen voor het verweven van buurt, wijk en stad door de locatiekeuze van voorzieningen. Door strategische positionering, in plaats van door concentratie, kunnen voorzieningen functioneren als zogenaamde 'schakels en verbindingen'. De VROM-raad definieert 'schakels en verbindingen' als: "private of publieke voorzieningen en activiteiten, die het individuen of groepen mogelijk maken te schakelen tussen schaalniveaus en met nieuwe mensen en nieuwe werelden in contact te komen. Hierdoor kunnen individuen of groepen hun ontplooiingsmogelijkheden vergroten en een andere rol/functie vervullen. Schakels en verbindingen bieden zo ruimte voor sociale stijging en voor een meervoudige identiteit, wat een positief effect kan hebben op de sociale samenhang en het thuisvoelen in de stad." (VROM-raad, 2009, p.30)

Aan de hand van de inzet van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten op buurt- en wijkniveau kan een stedelijke vernieuwingsopgave voor de Transvaalbuurt worden gekoppeld aan een ontwikkelingsperspectief op een hoger schaalniveau. Zo'n stedelijke vernieuwingsopgave sluit bovendien aan bij de toekomstvisie van de gemeente Amsterdam. In de *Structuurvisie Amsterdam 2040* (2011) wordt gesproken over de zogenaamde uitrol van van het centrumgebied tussen het historisch centrum en de Ringweg A10. Binnen die doelstelling voor de vergroting en intensivering van het centrumstedelijke gebied, past een strategie die meer stedelijkheid in de buurten en wijken brengt.

Op basis hiervan is besloten het studiegebied te vergroten, zodat bij het ontwikkelen van de stedelijke vernieuwingsstrategie de problematiek op schaal van de probleebuurt Transvaal vanuit een grotere stedelijke context bestudeerd kan worden. Het gebied waarvoor een ontwikkelingsstrategie zal worden opgesteld, rijkt van de grens van het historisch centrum, de Singelgracht, tot aan de gemeentegrens langs de Ringweg A10. Hierbinnen valt ook de gehele Watergraafsmeer, direct ten zuiden van Transvaal gelegen. Voor dit onderzoeksgebied zal worden onderzocht hoe buurt, wijk en stad met elkaar verweven kunnen worden door het gebruik van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten.



Fig. 4: Luchtfoto Transvaal tussen de spoordijk en de Ringvaart

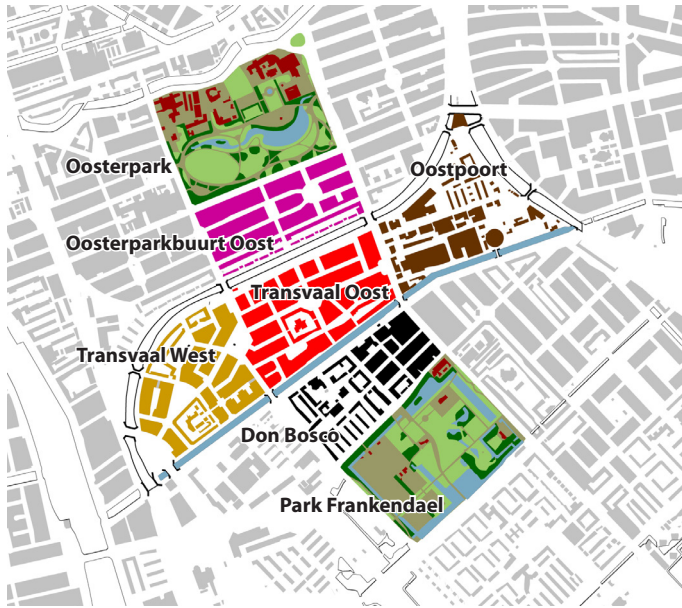


Fig. 5: Transvaalbuurt en omliggende buurten

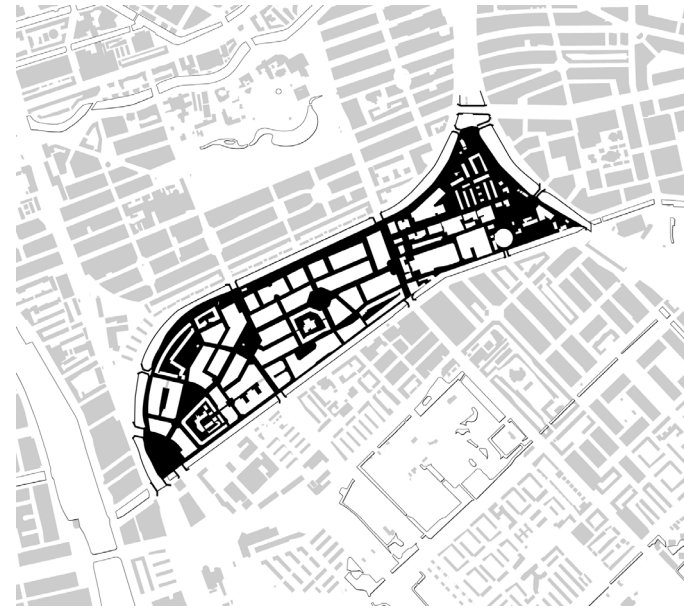


Fig. 7: Hoge dichtheid, tekort aan hoogwaardige openbare ruimte



Fig. 6: Buurt ligt ingesloten door fysiek-ruimtelijke barrières

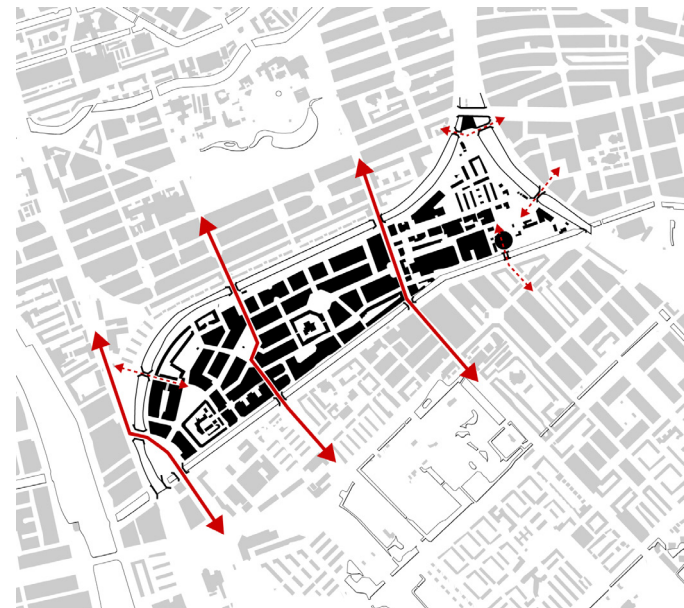


Fig. 8: Verbindingen met omgeving
Drie ontsluitingswegen, weinig lokale verbindingen

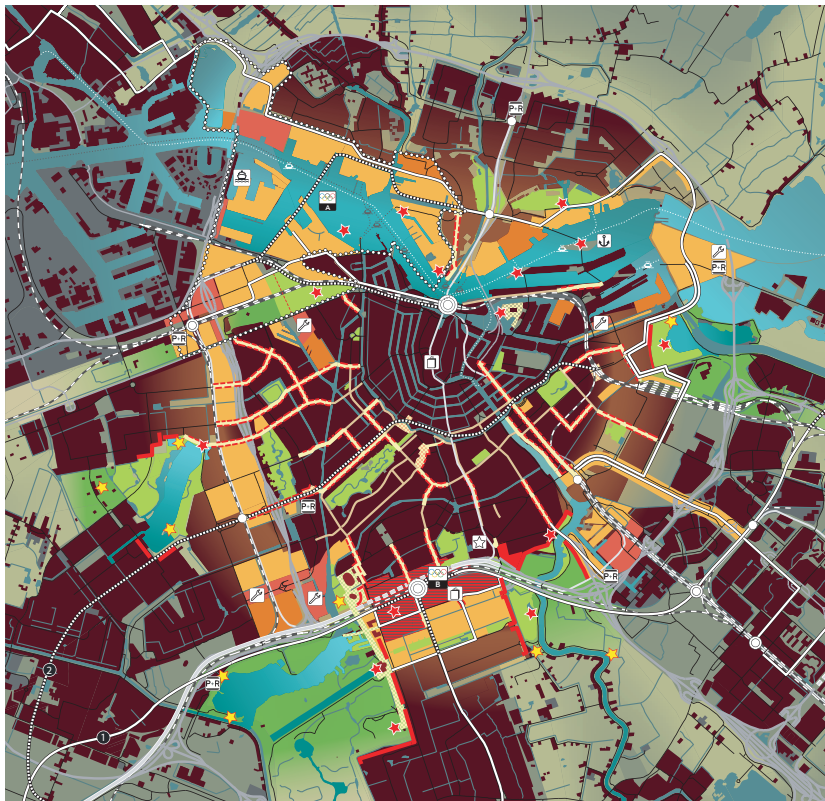
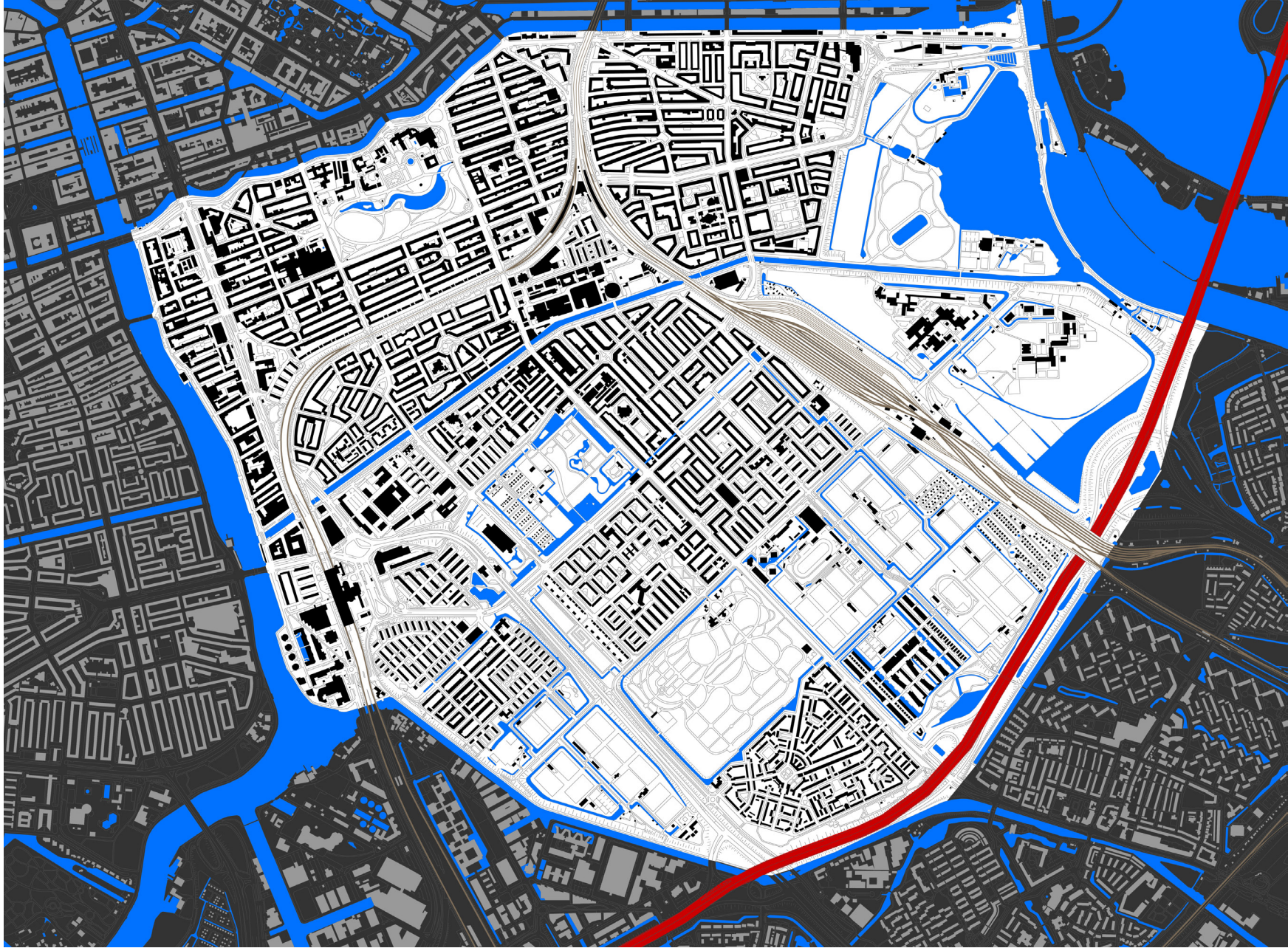


Fig. 9: Visie uitrol centrum gebied 2040
Bron: Gemeente Amsterdam (2011) Structuurvisie Amsterdam 2040

Fig. 10: Onderzoeksgebied Amsterdam Oost
(rechterpagina)



Stadsanalyse

3.

De opgavestelling, waar middels een stedelijke vernieuwingsstrategie een antwoord op wordt geformuleerd, komt voort uit een stadsanalyse van Amsterdam Oost. Eerst zal een beknopte beschrijving worden gegeven van de historische ontwikkeling van het verstedelijkingsproces. Daarna volgt een morfologische studie van de huidige situatie van het onderzoeksgebied.

Het gebied bestaat uit de Watergraafsmeer polder en de voormalige Overamstelsche polder. De ontwateringsstructuren van beide polders hebben een belangrijke rol gespeeld in het verstedelijkingsproces. Ook de introductie van de trein en de daarbijhorende spoorweg infrastructuur heeft een grote invloed gehad op de ontwikkeling van het gebied. In feite hebben de water- en spoorwegen de structuur van het gebied bepaald. De ruimtes daartussen zijn in verschillende fases bebouwd.

In 1843 werd de spoorlijn tussen Utrecht en Amsterdam geopend. Het toen gebouwde Weesperpoortstation werd later verbonden met het Centraal Station. Het gebied tussen de spoorlijn en de Singelgracht is bebouwd na goedkeuring van een stadsuibreidingsplan uit 1877. De bebouwing van de hiertussen gelegen Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt is gebaseerd op de richting van de ontwateringsstructuren die al in het landschap aanwezig waren. Door deze pragmatische manier van bebouwen ontstond een verstedelijkt landschap.

In 1903 werd de sprong over het spoor gemaakt. Tussen de spoorlijn en de Ringvaart van de Watergraafsmeer werd de Transvaalbuurt gebouwd op basis van een stratenplan van Berlage.

Met de zogenaamde Spoorwegwerken Oost (1932-1942) verdween het kopstation Weesperpoort en werden het Amstel- en het Muiderpoortstation in gebruik genomen. Het spoorwegtracé tussen het Amstelstation en het Weesperpoortstation werd getransformeerd tot de Wibautstraat. Tevens kwam de spoorverbinding richting Centraal Station op een dijk te liggen. Daardoor ontstond er een barrière tussen Transvaal en de Oosterparkbuurt en kwam één verbinding tussen beide buurten te vervallen.

De Watergraafsmeerpolder werd verstedelijkt door bebouwing van de strakke rasterstructuur van de droogmakerij. De vlakken hebben verschillende invullingen gekregen, variërend van buurt, park en sportpark tot begraafplaats en universiteitscampus.

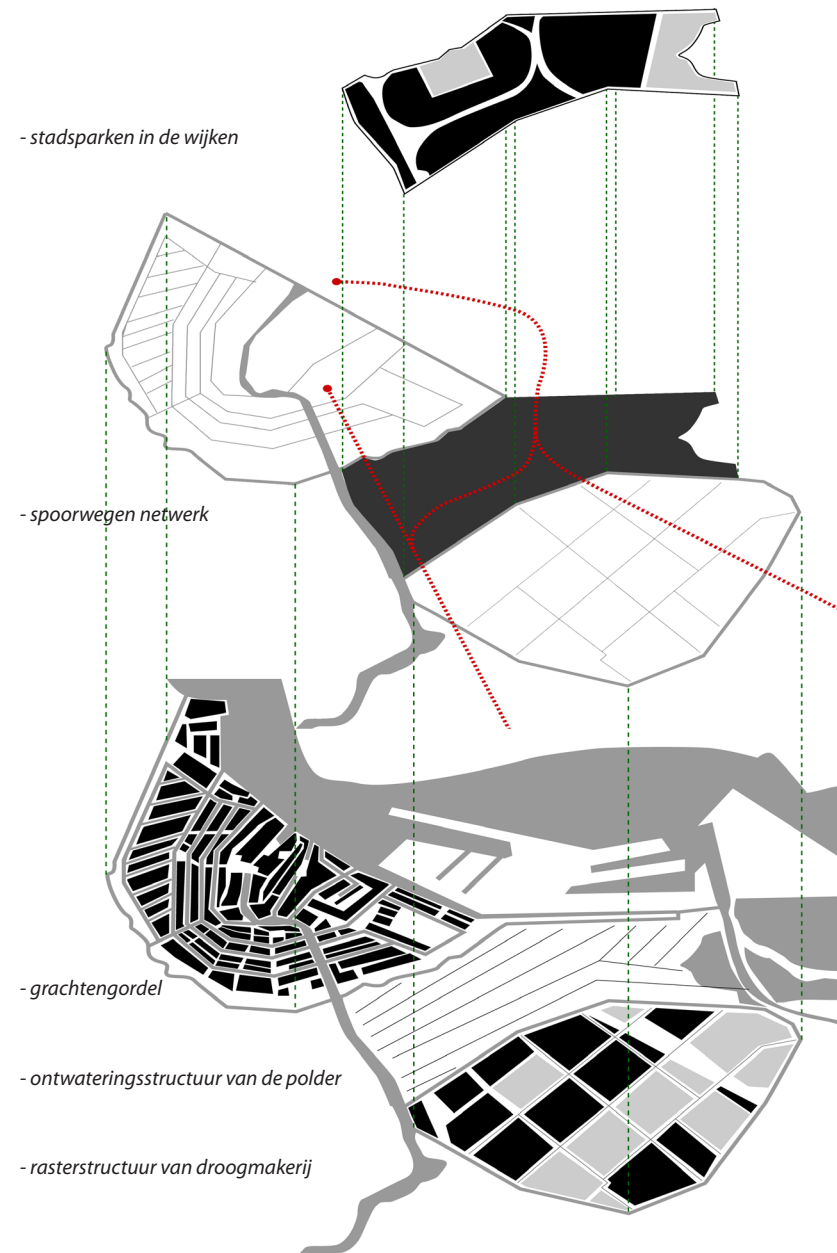


Fig. 11: Exploded view: cultuurlandschappen en stedelijke structuren

Morfologische studie van de huidige situatie

Aan de hand van een morfologische studie worden enkele conclusies getrokken over de huidige situatie van Amsterdam Oost. De studie bestaat uit een serie duo-tekeningen van de bestaande structuren binnen het onderzoeksgebied. Per onderzocht thema zijn twee tekeningen naast elkaar geplaatst die met elkaar worden vergeleken.



Fig. 11: Kaart onderzoeksgebied en omgeving

Figure-ground: stad bestaande uit fragmenten



Fig. 12: Gefragmenteerde bebouwingsstructuur

Het is niet de vraag of dit een goede of slechte stadsvorm is. De huidige conditie moet als realiteit worden geaccepteerd om een de stad verder te



Fig. 13: Grote verscheidenheid aan stedelijke fragmenten, zowel ruimtelijk als programatisch

laten ontwikkelen. Conflicterende en stegenstrijdige stedelijke fragmenten zijn niet problematisch, maar vormen complementaire delen van de stad.

Stratenpatronen: gaten in het stedelijk netwerk



Fig. 14: *Netwerk van wegen en straten*

De tekeningen laten zien dat op schaal van de ontsluitingswegen het netwerk dekkend is, maar dat er op een lager schaalniveau gaten



Fig. 15: *Onderscheid tussen ontsluitingswegen en buurtstraten*

in het netwerk aanwezig zijn. Dit is niet zozeer een probleem voor de verkeerscirculatie van auto's, maar wel voor langzaamverkeer.

Primaire structuren: oost-west scheidend, noord-zuid verbindend

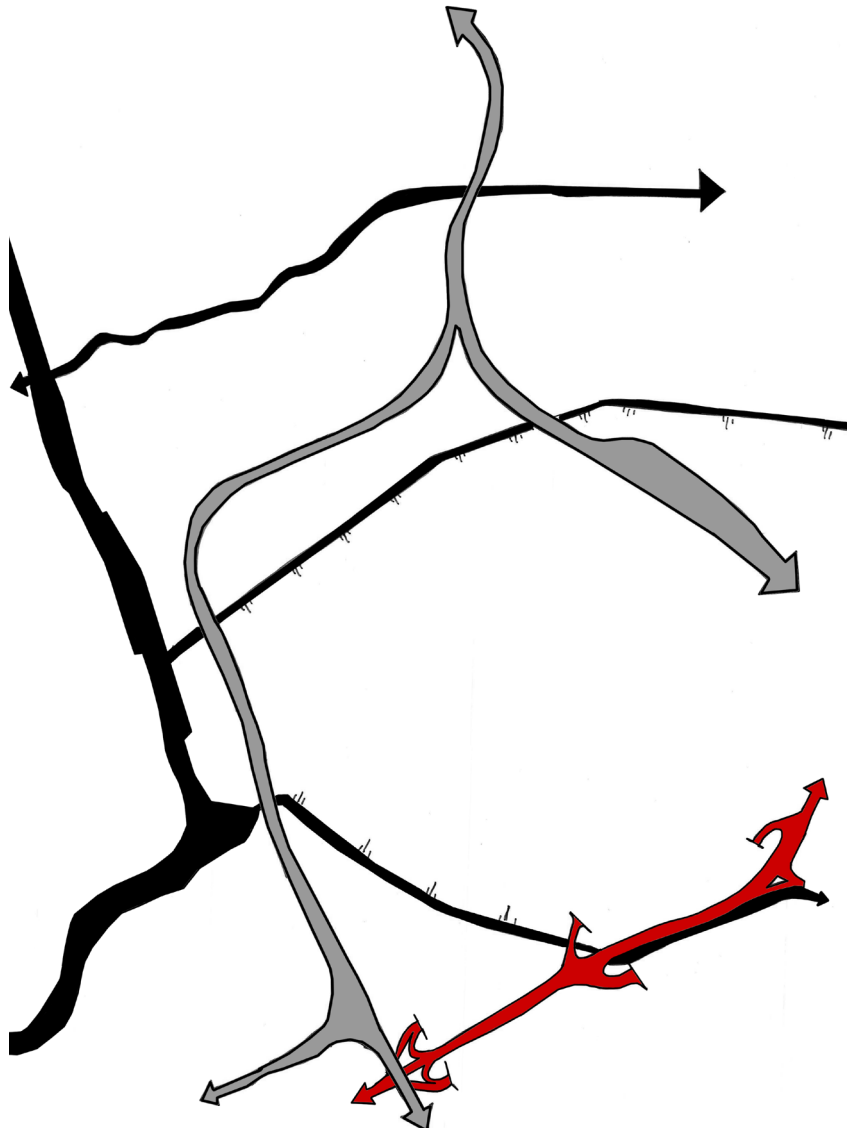


Fig. 16: Infrastructurele barrières. Zwart: water, grijs: spoordijk, rood: ringweg A10

Een aantal grootschalige infrastructurele structuren loopt door het onderzoeksgebied. Hoewel verbindend in hun primaire functie, functioneren zij als ruimtelijke scheidende elementen binnen de stadsstructuur.

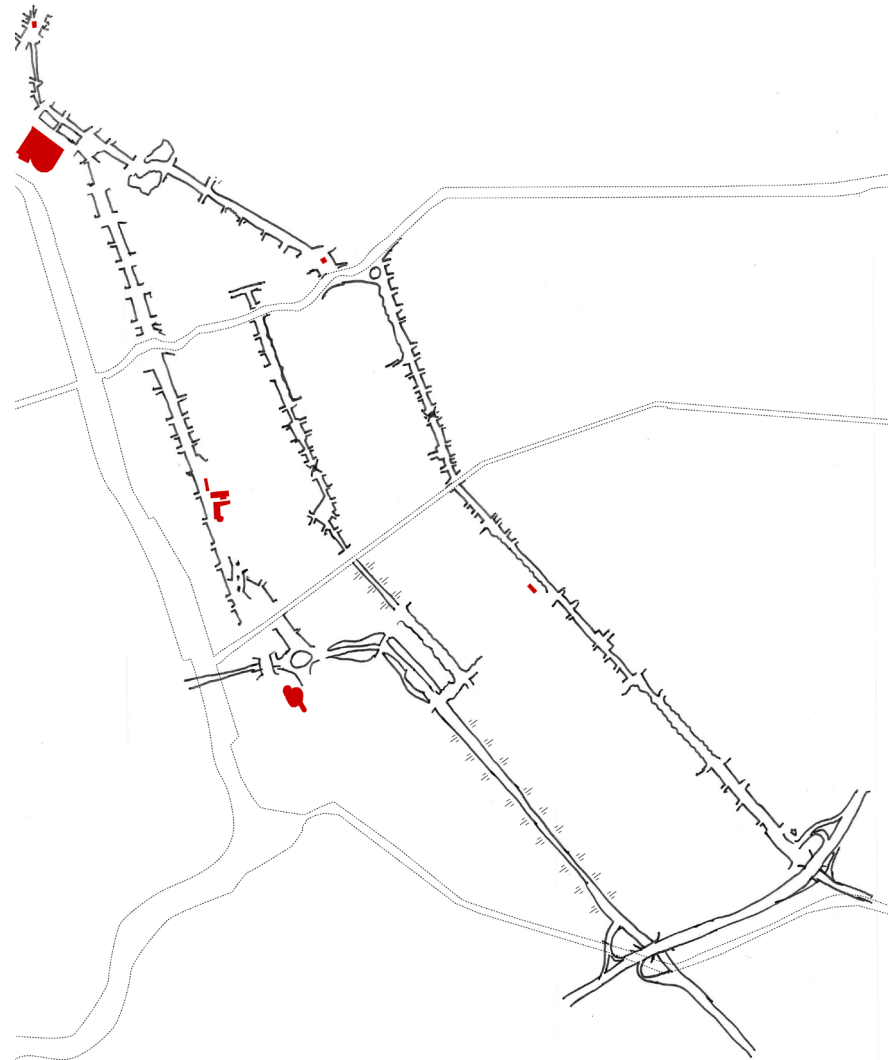


Fig. 17: Doorgaande stedelijke structuren vanuit stadscentrum tot aan ringweg A10. Westzijde: Weesperstraat/Wibautstraat en vervolgens Gooiseweg, midden: Beukenlaan/Maritzstraat/Schalburgerstraat/Nobelweg, oostzijde: Plantage Middenlaan/Linnaeusstraat/Middenweg.

Daarnaast zijn in noord-zuid richting drie verbindende structuren te onderscheiden. Zij verschillen in karakter van grootstedelijke boulevard en stadsstraat tot groene verkeersweg.

Secundaire structuren: oost-west continu, noord-zuid fragmentarisch



Fig. 18: Doorgaande structuren van stedelijke ruimtes in oost-west richting bestrijken de gehele breedte van het onderzoeksgebied

De doorgaande structuren van stedelijke ruimtes in oost-west richting bestrijken de gehele breedte van het onderzoeksgebied. In tegenstelling tot deze



Fig. 19: De doorgaande structuren van de bestaande stedelijke ruimtes met een noord-zuid oriëntatie

continue structuren zijn de met elkaar verbonden stedelijke ruimtes in noord-zuid zijn juist fragmentarisch van aard. Verschillende delen sluiten niet op elkaar aan.

Potentiële route in de bestaande stadsplattegrond



Fig. 20: Verschillende structuren over elkaar heen weergegeven
Centraal binnen het onderzoeksgebied een lineaire structuur

In de stadsplattegrond is een centrale lineaire structuur zichtbaar. Echter, deze kan in werkelijkheid niet als een doorgaande route worden gebruikt, omdat op enkele plekken de verbinding tussen de verschillende delen mist.

Conclusie

De morfologische studie van Amsterdam Oost toont de huidige condities binnen het gebied. Kenmerkend zijn de grote verscheidenheid aan bebouwingsstructuren en de aanwezigheid van grootschalige infrastructuur elementen. Deze liggen als fysiek scheidende elementen in de stadsplattegrond. Als gevolg hiervan is het stadslandschap op te vatten als een verzameling ruimtelijke fragmenten.

De fragmenten worden met elkaar verbonden door een netwerk van wegen, straten en stedelijke ruimten. Echter, de verschillende structuren binnen dit netwerk blijken niet goed op elkaar aan te sluiten. Met name de secundaire stedelijke structuren met een noord-zuid oriëntatie zijn niet goed met elkaar verbonden, waardoor het geheel van verbindende structuren niet als een goed systeem functioneert.

Opvallend is echter de aanwezigheid van één lineaire structuur in de bestaande stadsplattegrond die door het gehele onderzoeksgebied loopt, van Oosterpark tot Betondorp. Deze ligt centraal in het gebied, maar is op dit moment niet als een doorgaande route te gebruiken. Op meerdere plekken bestaat er een ruimtelijke barrière, waardoor er geen verbinding is tussen de verschillende delen van de structuur.

De potentiële route loopt dwars door Transvaal en zou een belangrijke rol kunnen spelen bij het verweven van buurt, wijk en stad. De structuur bestaat uit verschillende buurtstraten, pleinen en parkpaden. De bestaande delen verbinden op lokaal niveau verschillende buurten van Amsterdam Oost met elkaar, maar lopen ter plaatse van de grensovergangen dood.

Door de lineaire structuur in zijn geheel als route te laten functioneren, kunnen verschillende bestaande stedelijke structuren op verschillende schaalniveaus met elkaar worden gekoppeld.

Opgaveformulering

4.

Uit de stadsanalyse volgt de 'ontdekking' van een in potentie al aanwezige route in de bestaande stadsplattegrond. De opgavestelling richt zich op deze route en daarmee op een stedelijke vernieuwing door middel van route-ontwikking. De keuze voor een focus op de potentiële route komt voort uit de strategische ligging ervan als een centrale lijn door het onderzoeksgebied, waarmee verschillende stedelijke netwerken en buurten aan elkaar geregen kunnen worden. Daarbij zullen zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten worden ingezet als instrument. Op die manier kan de problematiek op schaal van de probleebuurt Transvaal worden gekoppeld aan een strategie op schaal van het gehele onderzoeksgebied.

De opgave voor de ontwikkeling van de route is tweeledig. Deze richt zich in fysiek-ruimtelijke zin op een connectiviteitsprobleem in de bestaande stadsplattegrond en daaraan gekoppeld is een opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit van de bewoners binnen het onderzoeksgebied.

4.1 Connectiviteitsprobleem

In de eerste plaats richt de opgave zich op het connectiviteitsprobleem en daarmee dus op de continuïteit van de route. Hierbij dient zich een ontwerpogave aan voor de versterking van het netwerk van de stedelijke ruimten. Op verschillende plekken ontbreekt enkel de verbinding tussen de verschillende delen van de route die wel al aanwezig zijn in de huidige stadsplattegrond. Het gaat om locaties waar de route op dit moment niet doorloopt vanwege een fysieke barrière, zoals een spoordijk of een gracht. De opgave voor ruimtelijke interventies op deze locaties richt zich op het vormgeven van deze grensovergangen. Hiermee wordt onder andere het geïsoleerde karakter van de Transvaalbuurt aangepakt. Bovendien zal er een betere verbinding ontstaan tussen het Oosterpark, Park Frankendael, de al aanwezige voorzieningen en de verschillende buurten die de route zal ontsluiten.

De route wordt gezien als een aanvulling op het bestaande netwerk van de aanwezige stedelijke structuren in het gebied. Met het tot stand brengen van deze route worden verschillende stedelijke netwerken binnen het onderzoeksgebied met elkaar verbonden en ontstaan nieuwe relaties tussen de verschillende buurten waar de route dwars doorheen

zal leiden. De route zal van toegevoegde waarde zijn als deze goed aansluit op het bestaande stedelijke systeem, maar kan tevens een complementaire functie vervullen ten opzichte van de al aanwezige structuren die door het onderzoeksgebied lopen in noord-zuid richting. Dit geldt voor zowel het gebruik (programmatisch) als qua verschijningsvorm en karakter (ruimtelijk).

De bestaande drie noord-zuid structuren spelen een belangrijke rol als ontsluitingswegen in de verkeerscirculatie van Amsterdam Oost en de stad. Met name de Wibautstraat functioneert als een belangrijke stedelijke as op schaal van de stad. Hierlangs is tevens grootstedelijk programma gevestigd zoals verschillende gemeentelijke instellingen en vestigingen van onderwijsinstellingen (universiteit en hogeschool van Amsterdam). In het verlengde van de Plantage Middenlaan liggen de Linnaeusstraat en Middenweg, die tot de belangrijkste stadsstraten van Oost kunnen worden gerekend. Een grote hoeveelheid winkels, horecagelegenheden en voorzieningen is aan deze lijn gevestigd, hoewel de Middenweg dit karakter verliest ter hoogte van Park Frankendael. In zekere zin functioneert ook de derde structuur, die tussen de Wibautstraat en de Linnaeusstraat/Middenweg in ligt, als een stadsstraat. In werkelijkheid geldt dit vooral voor het gedeelte Beukenweg/Maritzstraat, maar in de rol van verkeersontsluitingsweg is deze structuur van groot belang tussen de twee eerder genoemden.

De opeenvolging van centraal gelegen buurtstraten en parkpaden, waaruit de in potentie al aanwezige route in stadsplattegrond nu bestaat, leent zich juist voor het ontwikkelen van een doorgaande langzaamverkeersroute. Daarmee kunnen verschillende aan elkaar grenzende buurten en parken met elkaar worden verbonden. Op die manier krijgt de te ontwikkelen route niet alleen een complementaire functie ten opzichte van de al aanwezige structuren, maar sluit het bovendien verschillende al bestaande langzaamverkeersroutes in oost-west richting op elkaar aan. Hierdoor wordt het netwerk van de stedelijke ruimten versterkt en ontstaat een nieuw systeem van langzaamverkeersroutes dat op dit moment geheel ontbreekt binnen het onderzoeksgebied.

Uit verschillende wetenschappelijke studies blijkt het belang van langzaamverkeerssystemen in aanvulling op de stedelijke netwerken die op een hoger schaalniveau opereren. In zijn proefschrift *The mobile*

city (2005) wijst Remon Rooij op de noodzaak van de planning en het ontwerp van het lage schaalniveau voor het goed functioneren van alle netwerken binnen de stad. Rooij schrijft: "Vanuit het onderzoek over complexe netwerken leren we dat de elementen op de laagste schaal de bouwblokken van het netwerk zijn, i.e. de basis van het succesvol functioneren van stedelijk gebied en/of stedelijke vitaliteit. De lage schaal elementen (en sub netwerken) zijn niet alleen belangrijk voor hun primaire functie, maar ook om andere hogere orde elementen aan elkaar te verbinden. Dit maakt het belang duidelijk van de planning en het ontwerp van langzaam verkeersnetwerken (voetgangersgebieden, fietspaden, pleinen, parken, e.d.) binnen het totale multimodale netwerk." (Rooij, 2005, p.257)

In het geval van Amsterdam Oost is de te ontwikkelen langzaamverkeersroute voor een groot gedeelte al in de huidige stadsstructuur aanwezig. Deze zal over al bestaande straten en paden dwars door verschillende buurten en parken leiden. Als gevolg van die situatie krijgt de route in zijn geheel geen eenduidig ruimtelijk karakter, maar dit wordt niet als een probleem gezien. Juist vanuit strategisch oogpunt is het van groot belang om de nu nog missende verbindingen aan te leggen, zodat er een langzaamverkeersnetwerk ontstaat binnen Amsterdam Oost. Dit is niet alleen belangrijk om verschillende (verkeers)netwerken op elkaar aan te sluiten en daardoor goed te laten functioneren, maar het maakt ook een ander gebruik van de al aanwezige infrastructuur van de stad mogelijk.

Om de route toch zo te ontwikkelen dat deze herkenbaar is als een doorgaande structuur moeten ruimtelijke interventies, die noodzakelijk zijn voor de route-ontwikkeling, worden ingezet in relatie tot de verschillende omgevingen waar de route doorheen leidt. Daarbij is van belang dat de ruimtelijke ingrepen herkenbaar zijn als onderdeel van de route, maar dat ze ook aansluiten op de ruimtelijke condities die per locatie verschillen.

4.2 Opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit

De opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit moet vooral worden begrepen in relatie tot de aanpak van probleemwijken binnen de bredere stedelijke context van het onderzoeksgebied. Juist door in te zetten op een strategie die het schaalniveau van de buurt en wijk overstijgt, is het een aanvulling op de huidige aanpak van probleemwijken. Dit is met name van belang voor de positionering van wijkgerichte en stedelijke voorzieningen die kunnen worden ingezet in de verschillende buurten, waarbij de route-ontwikkeling dient als uitgangspunt voor de stedelijke vernieuwingsstrategie.

Met als doel het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit richt de ontwerpopgave zich op het vormgeven van fysieke ruimten die kunnen functioneren als een publieke domein. Daarbij wordt verwezen naar de definitie die Hajer en Reijndorp gebruiken in hun essay Op zoek naar nieuw publiek domein (2001) voor 'publiek domein': "plaatsen waar een uitwisseling tussen verschillende maatschappelijke groepen kan plaatsvinden en ook daadwerkelijk plaatsvindt" (Hajer en Reijndorp, 2001, p.11) Maar de term 'publiek domein' kent ook een meer politiek-filosofische betekenis die niet direct gerelateerd is aan fysieke plaatsen in de stad. Het verwijst in die zin naar de plaats waar de samenleving wordt gevormd. Daarmee speelt het publieke domein een bijzondere rol in de samenleving. "Het is de sfeer waar we de spreekwoordelijke 'ander' tegenkomen en waar we ons moeten verhouden tot 'ander' gedrag, andere ideeën, andere voorkeuren. Het is daarmee ook een domein van verrassing en reflectie." (Hajer en Reijndorp, 2001, p.12)

Hajer en Reijndorp beperken zich in hun essay nadrukkelijk tot fysieke plekken die functioneren als publiek domein in de stedelijke samenleving. Daarbij stellen zij dat culturele mobiliteit juist daar plaatsvindt waar zich een publiek domein voordoet, op "plaatsen waar mensen nieuwe ervaringen opdoen, waar een wisseling van perspectief mogelijk is" (Hajer en Reijndorp, 2001, p.13). Hajer en Reijndorp gaan "ervan uit dat de concrete, fysieke ervaring van de aanwezigheid van anderen, van andere culturele uitingen, van de confrontatie van verschillende betekenissen verbonden met dezelfde fysieke ruimte, belangrijk is voor vergaren van maatschappelijke kennis" (Hajer en Reijndorp, 2001, p.13). Bij het opstellen van de stedelijke vernieuwingsstrategie, wordt

vertrokken vanuit deze opvatting over fysieke plekken waar culturele mobiliteit kan plaatsvinden.

De ruimte voor gedeelde ervaringen en van uitwisseling wordt vanuit traditioneel oogpunt vaak toegeschreven aan de openbare ruimte. Echter, de afgelopen decennia is die rol van de openbare ruimte als een fysiek publiek domein onder druk komen te staan. Als gevolg van verschillende processen zoals een toenemende sociale segregatie, een sprong in de mobiliteit en de verspreiding van activiteiten in tijd en ruimte, is het stadslandschap “geworden tot een archipel van enclaves waarbij mensen met verschillende achtergrond steeds effectievere ruimtelijke strategieën hebben ontwikkeld om de mensen die ze willen ontmoeten te ontmoeten, en de mensen die ze willen mijden te mijden” (Hajer en Reijndorp, 2001, p.56). Als gevolg hiervan komen mensen in hun dagelijkse leefpatroon en netwerken weinig in contact met andere sociale groepen. Op zich is er niks mis mee als mensen vooral willen omgaan met gelijkgestemden, maar het wordt een probleem als er geen mogelijkheid is voor ontmoeting en uitwisseling tussen verschillende groepen. (VROM-raad, 2009, p.25) Echter, ondanks dat de openbare ruimte steeds meer is verworden tot een functionele transportzone tussen verschillende ruimtelijke enclaves, blijken er ook plaatsen buiten de traditionele stedelijke ruimte van straten, parken en pleinen te functioneren als publiek domein. “Het kunnen zelfs ruimten zijn die in strikte zin niet openbaar zijn, privaat collectieve ruimten die desondanks als publiek domein functioneren.” (Hajer en Reijndorp, 2001, p.11)

De intentie van de opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit is om door de inzet van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten, fysieke ruimten te creëren die plekken zijn voor ontmoeting, verrassing en gedeelde ervaringen. Oftewel ruimten die functioneren als een publiek domein en waar culturele mobiliteit kan plaatsvinden. De bewuste inzet van het creëren van dit soort plekken wordt gezien als een aanvulling op de huidige aanpak van probleemwijken.

Daarmee sluit deze opgavestelling aan bij het advies van de VROM-raad, zoals geformuleerd in Stad en wijk verweven (2009). Hierin wordt gewezen op het maatschappelijk belang van de aanwezigheid van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten op buurt-

en wijkniveau als voorwaarde voor ontmoeting en uitwisseling tussen verschillende sociale groepen.

Wijkgerichte en stedelijke voorzieningen kunnen in die zin een belangrijke rol vervullen in het verhogen van de sociale mobiliteit, omdat zij ruimte bieden voor sociale stijging. “Het in contact komen met nieuwe mensen en nieuwe werelden biedt ruimte voor sociaal-economische en sociaal-culturele stijging. Sociale netwerken zijn belangrijk om vooruit te komen op de maatschappelijke ladder. Men kan gebruikmaken van elkaars kennis, ervaring en netwerk. Door te weinig uitwisseling tussen groepen kunnen kansen op sociale stijging onbenut blijven”. (VROM-raad, 2009, p.26)

Door de inzet van deze voorzieningen en activiteiten als instrument voor stedelijke vernieuwing, kunnen bezoekers worden getrokken vanuit de verschillende schaalniveaus van buurt, wijk en stad. Zo functioneren de voorzieningen als plekken waar verschillende groepen met elkaar worden geconfronteerd en waar zij met elkaar in contact komen. Daarbij moet worden benadrukt dat “[h]et plekken zijn van ontmoeting en verrassing die netwerken van mensen kunnen vergroten en hen in contact kunnen brengen met nieuwe werelden en nieuwe mensen” (VROM-raad, 2009, p.4).

Echter, om buurt, wijk en stad te kunnen verweven door de inzet van voorzieningen en activiteiten is de wijze waarop hier mee wordt omgegaan van groot belang. Vertrekkend vanuit de overtuiging dat het creëren van fysieke plekken die functioneren als publiek domein noodzakelijk is om de sociale en culturele mobiliteit tot stand te laten komen, leidt dit tot de vraag waar en hoe dit tot stand kan worden gebracht. In hun zoektocht naar de condities waaronder publiek domein vandaag de dag ontstaat, stellen Hajer en Reijndorp: “Het nieuwe publiek domein komt niet enkel op de vertrouwde plaatsen in de stad tot stand, maar ontwikkelt zich veelal in en rond de tussenruimten in de archipel van homogene en gespecialiseerde eilanden, in omgevingen die deel uitmaken van verschillende sociale, economische en culturele landschappen” (Hajer en Reijndorp, 2001, p.129).

Uit de analyse van het onderzoeksgebied blijkt dat de stedelijke eilanden in Amsterdam Oost totaal van elkaar verschillen wat betreft sociale, ruimtelijke en programmatische condities en dat het gebied

bovendien wordt gekenmerkt door de overgangszones er tussenin. Wanneer deze analyse in ogenschouw wordt genomen in relatie tot de bovengenoemde constatering van Hajer en Reijndorp, kan op basis hiervan worden geconcludeerd dat bestaande tussenruimten en grensovergangen in Amsterdam Oost potentiële locaties zijn voor het ontwikkelen van publiek domein.

“Zelfs in een stedelijk veld dat is opgebouwd uit enclaves van diverse soort kan publiek domein ontstaan, wanneer in dat enclavelandschap af en toe dynamiek wordt georganiseerd die de voorspelbare (en vaak zeer gewaardeerde) rust van de enclaves doorbreekt.” (Hajer en Reijndorp, 2001, p.129) Hajer en Reijndorp benadrukken expliciet dat dit kan worden bereikt door “de organisatie van wezenlijk verschillende autonome, maar toegankelijke plekken” (Hajer en Reijndorp, 2001, p.129).

Daarmee sluit de ontwerpogave aan bij de laat-moderne zoektocht naar plekken en ruimten die omschreven kunnen worden als “Places of Otherness, sites constituted in relation to other sites by their difference” (Hetherington, 1997, viii). In relatie tot dergelijke plekken spreekt politiek geograaf Soja over ‘Thirdspace’ (1996) en filosoof Foucault over ‘Heterotopia’ (1985). Ook Hajer en Reijndorp gebruiken het begrip heterotopia en verwijzen daarbij naar sociaal geograaf Hetherington. Die omschrijft heterotopia als “spaces of alternate ordering. Heterotopia organize a bit of the social world in a way different to that which surrounds them. That alternate ordering marks them out as Other and allows them to be seen as an example of an alternative way of doing things.” (Hetherington, 1997, viii)

In die zin kunnen heterotopia’s worden opgevat als de plekken waar nieuwe sociale verhoudingen ontstaan, waar de samenleving wordt gevormd en dus waar sprake is van een publiek domein. Dit sluit aan bij de opvattingen van Hajer en Reijndorp. Volgens hen verspringt in heterotopia’s het perspectief door interactie met andere mensen of andere culturele uitingen. Om dit te bewerkstelligen benadrukken ze het belang van het creëren van contrast, het verschil met andere plekken, de abrupte overgang van het ene in het andere. (Hajer en Reijndorp, 2001, p.129) Instrumenten die daar voor kunnen worden gebruikt zijn ‘framing’ en ‘koppeling’. (Hajer en Reijndorp, 2001, p.135) Deze wordt als uitgangspunt genomen voor het ontwerp van de wijkgerichte en

stedelijke voorzieningen. Ze moeten worden vormgegeven als autonome, maar toegankelijke plekken, die door hun ‘andersheid’ kunnen gaan functioneren als publieke ruimte.

Essentieel is dat aan de hand hiervan de opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit direct kan worden gekoppeld aan de opgave voor het connectiviteitsprobleem in de stadsplattegrond. De inzet van voorzieningen, fysiek vormgegeven als heterotopia’s op grensovergangen en in tussenruimten, biedt namelijk kansen voor de gewenste route-ontwikkeling. Door zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten op verschillende locaties te situeren kunnen ze worden ingezet om de route te ontwikkelen.

Door ze op grensovergangen te positioneren, kunnen de voorzieningen dienen als middel voor de missende verbindingen in de route. Op die manier vervullen de voorzieningen een dubbele rol. Ze functioneren zowel als verbinding tussen twee delen van de route én ze zijn een bestemming op zich. Bovendien krijgen ze een wijkoverstijgende functie door de strategische situering tussen verschillende wijken. (VROM-raad, 2009, p.59) Zo kunnen de wijkgerichte en stedelijke voorzieningen een plek voor ontmoeting en verrassing worden, waar daadwerkelijk verschillende schaalniveaus met elkaar verbonden worden. Wat betreft het programma van voorzieningen wordt voorgesteld gebruik te maken van publieke functies zoals (buurt)bibliotheken en kenniscentra, maar ook openbaar toegankelijke recreatieplekken.

Naast de inzet van deze voorzieningen op plekken waar de route moet worden verbonden, kunnen ook op andere locaties ruimtelijke interventies worden voorgesteld om de route verder te ontwikkelen en het karakter ervan te versterken. Het onderlinge verband tussen de verschillende interventies is daarbij van belang. Uitgangspunt voor de ontwerpogaves is steeds een ogenschijnlijk autonoom karakter wat betreft de uiterlijke verschijningsvorm van de interventie in relatie tot zijn omgeving, waarbij iedere keer gezocht moet worden, afhankelijk van de omstandigheden op de specifieke locatie, naar de juiste mate van toegankelijkheid en contrast met de context. Juist door de verschillende voorzieningen niet te clusteren, maar ze te gebruiken als opeenvolgende en elkaar ondersteunende voorzieningen, kunnen ze functioneren als instrument voor de ontwikkeling van de route. De ondersteunende voorzieningen hoeven niet in de vorm van gebouwd programma te

worden uitgevoerd. Het kunnen ook niet of deels overdekte openbaar toegankelijke plekken zijn, die specifiek als ontmoetingsplek worden ontworpen. Bijvoorbeeld een evenemententerrein en een openlucht amfitheater, maar ook openbaar toegankelijke pleinen en tuinen.

Het doel van de inzet van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten voor de ontwikkeling van de route is bovendien om een nieuwe stroom van bezoekers door de buurten te creëren. Op die manier wordt extra dynamiek gecreëerd en wordt de nabijheid van andere doelgroepen vergroot. (VROM-raad, 2009, p.57) Dit kan niet alleen nieuwe ontmoetingen tot stand brengen tussen bezoekers en buurtbewoners, maar het kan ook aanleiding zijn voor andere ontwikkelingen. De intentie is dat door middel van het opstellen van deze stedelijke vernieuwingsopgave een proces van vernieuwing op gang gebracht wordt, dat verder zal gaan dan de voorgestelde interventies binnen ontwikkelingsstrategie. De voorgestelde interventies binnen de vernieuwingsstrategie moeten in die zin dienen als katalysator voor zowel een nieuw gebruik van de al bestaande stad als de toekomstige ontwikkeling ervan.

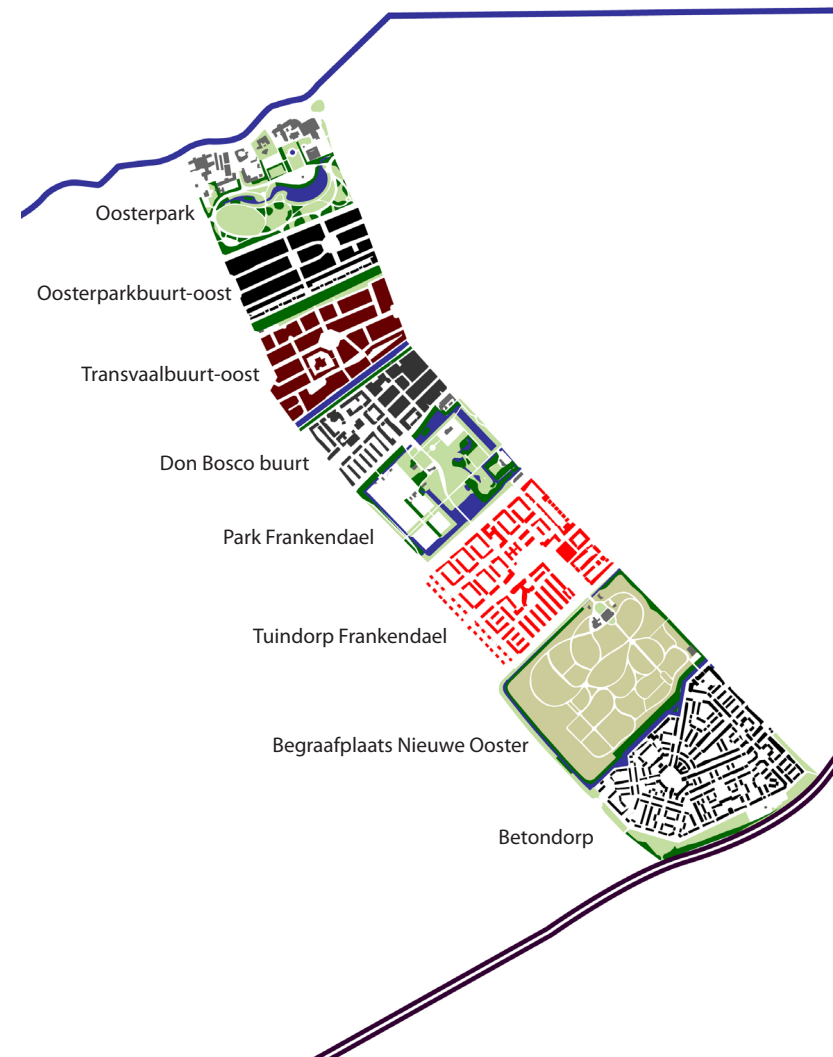


Fig. 21: Acht aan elkaar grenzende stedelijke eilanden van ongeveer gelijke omvang, maar met totaal verschillende ruimtelijke, programmatische en sociale kenmerken

Strategie

model & instrumentarium

5.

Middels een ontwikkelingsstrategie, die in dit hoofdstuk wordt behandeld, wordt getracht een adequate methode aan te reiken voor de geformuleerde stedelijke vernieuwingsopgave. Uitgangspunt daarbij is de strategische keuze voor een route-ontwikkeling door middel van de inzet van zowel wijkgerichte als stedelijke voorzieningen en activiteiten. Deze dienen te worden vormgegeven als 'andere' autonome, maar tevens toegankelijke ruimten die functioneren als plekken voor verbinding, uitwisseling, ontmoeting en reflectie. Door strategische positionering van de ruimtelijke interventies kunnen buurt, wijk en stad worden verweven. Dit draagt bij aan het oplossen van het connectiviteitsprobleem in het onderzoeksgebied en de opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit binnen dit gebied.

5.1 Conceptueel model als basis voor de strategie

Voor het ontwikkelen van de strategie is gezocht naar een ruimtelijk-programmatisch model dat vertrekt vanuit dit perspectief en dat recht doet aan de locatiespecifieke condities van het onderzoeksgebied. Dat model dient als basis voor een strategie, waarmee door middel van verschillende interventies niet alleen een route tot stand kan worden gebracht, maar waarbinnen tevens iedere afzonderlijke interventie kan worden ingepast binnen totaal verschillende ruimtelijke, programmatische en sociale condities én bovendien het geheel aan voorgestelde interventies herkenbaar is als een serie ingrepen behorend tot dezelfde strategie.

Het toegepaste model komt voort uit een conceptualisering van het begrip route, als een lineaire structuur bestaande uit een opeenvolging van plekken, ruimten en objecten. De verschillende punten op en langs de route hebben een duidelijk onderling verband, maar tegelijkertijd functioneren zij ook als afzonderlijke elementen in relatie tot hun directe locatiespecifieke context.

Deze gedachtengang, waarbij verschillende elkaar opeenvolgende elementen gezamenlijk een lineaire structuur vormen, kan ook worden gevonden in recente literatuur binnen de architectonische en stedelijke plannings disciplines. Daarin wordt specifiek ingegaan op infrastructuur in relatie tot mobiliteit. In een artikel genaamd *The objectification of infrastructure* (2011) schrijft Alexander D'Hooghe in de inleiding: "One

can look at infrastructures of mobility as a system, or one can look at it as a serie of artifacts. This paper argues that rather than a system of transportation planning and engineering, we may read infrastructures as objects of cultural production with a spatial content not unlike that of architecture or sculpture." (D'Hooghe, 2011, p.85) Vanuit dit perspectief stelt hij: "Infrastructure, instead of continuous, breaks up into a sequence of finite moments or bubbles of experience, corresponding to particular spatial and formal configurations." En: "Infrastructure, instead of articulating a smooth flow, would instead take advantage of the moments of friction and begin to articulate those into delineated public spaces." (D'Hooghe, 2011, p.91) Een dergelijke kijk op infrastructuur in relatie tot spoorwegen komt terug in het proefschrift *Railways in the urban context* (2008) van Roberto Cavallo. Hij bekijkt het ontwerp van spoorwegen in de stedelijke context vanuit een architectonische oogpunt, waarbij een lezing van spoorweginfrastructuur als een serie opeenvolgende bouwwerken zijn vertrekpunt is. Hij stelt: "The railway yard can be read as a sequence of buildings, that are influencing the development and the form of the surrounding urban spaces. Following this assumption, stations but also viaducts, bridges etc. could be considered as particular kinds of buildings." (Cavallo, 2008, p.19)

Deze theoretische inzichten worden als uitgangspunt genomen bij het opstellen van een model voor het ontwikkelen van de langzaamverkeersroute door Amsterdam Oost, waarbij de verschillende opeenvolgende interventies gezamenlijk een serie vormen. Iedere afzonderlijke interventie geeft vorm aan een specifiek moment dat onderdeel is van een groter geheel. Het doel is om op die manier een samenhangend systeem te laten ontstaan, tussen de strategisch gepositioneerde interventies en de al bestaande stedelijke structuren.

Het model in historisch perspectief

Het beschreven (conceptuele) model kan ook worden teruggevonden in de ontwikkelingsgeschiedenis van het verstedelijkingsproces van Amsterdam. Met de groei en uitbreiding van de stad is op verschillende momenten een nieuwe ring om de stad aangelegd. Hiermee wordt bedoeld op een ring van infrastructurele aard, zoals de ringweg A10 of de ring van spoorwegen rondom de stad. Deze infrastructurele systemen kunnen vanuit theoretisch oogpunt bekeken worden als

bestaande uit verschillende fysiek-ruimtelijke elementen die gezamenlijk een lineaire structuur om de stad vormen. Interessant is dat er naast de mobiliteitsinfrastructuur nog een tweede categorie kan worden benoemd, namelijk de stadsverdedigingsinfrastructuur.

Wanneer naar de fysieke werkelijkheid van het hedendaagse Amsterdam wordt gekeken, blijkt dat structuren die al honderden jaren geleden zijn aangelegd vanuit militair en defensief oogpunt nog steeds onderdeel uitmaken van het huidige stedelijke netwerk. Hierbij gaat het om een infrastructuur die de stad moest beschermen tegen aanvallen van buitenaf over land, maar die door de uitbreidingen binnen de stad zijn komen te liggen en daarmee een andere rol hebben gekregen.

In de ontwikkelingsgeschiedenis van Amsterdam zijn door de tijd heen verschillende stadsverdedigingsringen om de stad aangelgd. Voorbeelden zijn de ringgracht van het middeleeuwse Amsterdam, bestaande uit het Singel, de Kloveniersburgwal en de Geldersekafe, en daarnaast de zeventiende eeuwse Singelgracht. De laatstgenoemde werd aangelegd nadat de stad in oppervlakte meer dan verdubbeld was en er een nieuwe verdedigingsring nodig was. De Singelgracht definieert nu het deel van de stad dat het historisch centrum wordt genoemd. Ook de middeleeuwse ringgracht is nog steeds in de stadsplattegrond aanwezig.

Deze stadsverdedigingswerken werden bij hun aanleg om de stad heen gelegd en markeerden daarmee de grens van de stad. Hoewel ze hun functie verloren op het moment dat de stad werd uitgebreid, hebben ze een grote invloed gehad op de vorm van de stad. Als gevolg daarvan hebben de stadsverdedigingswerken in grote mate bepaald hoe de stad zich kon ontwikkelen. In relatie tot het voorgestelde conceptuele ontwikkelingsmodel is van belang dat de verdedigingswerken, naast de fysiek doorgaande structuren zoals grachten, muren en wallen, ook bestonden uit een serie van elementen die een bijzondere functie vervulden. Deze elementen, zoals uitkijktorens en stadspoorten, werden vormgegeven als verbijzonderingen binnen het geheel van stadsverdedigingswerken. Bovendien waren juist deze elementen van grote symbolische waarde.

Nog bestaande bouwwerken zoals de Munttoren en de Schreierstoren zijn voorbeelden van objecten die van oorsprong behoorden tot het middeleeuwse stadsverdedigingsapparaat. Een bijzonder voorbeeld is de

Waag op de Nieuwmarkt. Het bouwwerk was oorspronkelijk gebouwd als één van de drie belangrijkste stadspoorten tot de stad. Maar deze stadspoort, de St. Anthonispoort, verloor zijn functie na de tweede stadsuitleg van de stad aan het eind van de zestiende eeuw. De poort kwam toen op een centrale plek binnen in de stad te liggen en kreeg in 1617 een nieuwe functie als waaggebouw. De aanwezigheid van het bouwwerk op die locatie, plus het feit dat er een belangrijke route doorheen leidde, zorgde ervoor dat de plek kon transformeren tot één van de belangrijkste stedelijke ruimtes van de Amsterdamse binnenstad, de huidige Nieuwmarkt.

Het gegeven dat aan deze monumenten niet alleen de geschiedenis van de stad kan worden afgelezen, maar dat zij ook van grote invloed zijn geweest op de transformatie en ontwikkeling van de stad bewijst het belang van deze stedelijke artefacten voor de stad. Bovendien hebben ze hun waarde al zo'n zo'n vijf eeuwen weten te behouden, doordat de functie van de bouwwerken steeds aangepast kon worden aan de eisen van de tijd, passend bij de mogelijkheden die de structuur biedt voor het gebruik ervan. Het feit dat ze gebouwd waren als onderdeel van een serie elementen die gezamenlijk een lineaire structuur vormden, maar desondanks als afzonderlijke bouwwerken een rol zijn gaan spelen in relatie met hun omgeving en transformatie ervan, maakt ze des te interessanter. Dit maakt namelijk voorstelbaar hoe ze als voorbeeld kunnen dienen voor de ontwikkeling van de route door Amsterdam Oost in de vorm van een reeks elkaar opeenvolgende interventies.

Een model voor een infrastructuur van voorzieningen

Ook voor het op elkaar afstemmen van de verschillende interventies kan naar voorbeelden uit de Amsterdamse geschiedenis worden gekeken.

Langs de stadsgrens van de zeventiende-eeuwse stad waren de stadspoorten gepositioneerd aan de stadzijde van de Singelgracht, ter plaatse van alle belangrijke handels- en ontsluitingswegen. Deze poorten waren in eerste instantie vrijwel identieke bouwwerken, maar gedurende de tijd zijn er enkele gesloopt en andere vervangen. Hiervan getuigen nu de Muiderpoort en de Haarlemmerpoort nog steeds. Nadat de economische bloeiperiode van de 'gouden' zeventiende eeuw ten einde

kwam, bleef de Singelgracht lange tijd de grens van de stad vormen. Halverwege de negentiende eeuw deed de trein zijn intrede en werd de stad eerst met Haarlem en daarna ook met Utrecht verbonden via het spoor. De kopstations, aan de uiteindes van de twee aparte verbindingen, werden aan de veldzijde van de Singelgracht gebouwd. Station Willemspoort, van waaruit de trein naar Haarlem vertrok, kwam tegenover de Haarlemmerpoort te liggen en station Weesperpoort, voor de trein naar Utrecht, tegenover de stadspoort Weesperpoort. Daarmee gingen de stations als nieuwe poorten van de stad functioneren.

Toen eind negentiende eeuw werd besloten een centraal station te bouwen, waar de spoorwegverbindingen vanuit de verschillende richtingen met elkaar verbonden konden worden, leidde dit tot een zoektocht voor de juiste locatie ervan. Uiteindelijk werd gekozen voor een situering aan de noordzijde van de stad in het IJ. Het Centraal Station werd tussen 1882 en 1889 gebouwd op een speciaal daarvoor aangelegd eiland in de as van het Damrak. Het ontwerp voor het gebouw was gemaakt door de architect P.J.H. Cuypers. Hij werkte gedurende die tijd tegelijkertijd aan het ontwerp van het Rijksmuseum, dat aan de zuidzijde van de stad kwam te liggen, ten zuiden de Singelgracht en in de as van de Spiegelgracht. Daarmee kwamen de twee belangrijkste publieke gebouwen van die tijd tegenover elkaar te staan, met daar tussenin de bestaande stad. De stad werd als het ware ingekaderd door de twee nieuwe stedelijke gebouwen, die bovendien beide een functie als stadspoort gingen vervullen. Opmerkelijk is dat in het ontwerp van het Rijksmuseum een centrale doorgang in het gebouw was opgenomen. Zo kon aan het eind van de negentiende eeuw onder het gebouw door de stad worden uitgelopen.

Vanaf het begin van de twintigste eeuw werd Amsterdam opnieuw verder uitbereid, waar bij in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad de aanwezigheid van de twee gebouwen op precies die locaties van grote invloed is geweest voor de manier waarop de stad is gaan functioneren en dat nu nog doet. Inmiddels zijn de omgeving van zowel het Rijksmuseum als het Centraal Station getransformeerd tot stedelijke gebieden, met een hoge concentratie voorzieningen en belangrijke publieke ruimten. De positionering van het Rijksmuseum aan de rand van de zeventiende eeuwse stad en in de as van de Spiegelgracht, heeft er toe geleid dat aan de vroegere veldzijde het Museumplein is ontstaan. Dit is de grootste stedelijke ruimte van de stad, waaraan

later andere belangrijke stedelijke instellingen zijn komen te liggen, zoals het Stedelijk Museum Amsterdam, het Van Gogh Museum en het Concertgebouw. Het gebied rondom het Centraal Station is uitgegroeid tot dé entree van de Amsterdamse binnenstad, maar is ook de spil in het web van de stedelijke, regionale en ten dele ook de landelijke openbare vervoersnetwerken. Trams, bussen, metro's en treinen komen hier allen samen. Aan de IJ-zijde vertrekken tevens watertaxi's naar Amsterdam Noord, waardoor het Centraal Station centraal is komen te liggen binnen het huidige stedelijke gebied.

Bovendien is met de bouw van deze gebouwen een nieuwe laag van betekenis aan de stad toegevoegd, waarbij het verband tussen de gebouwen onderling en hun relatie met de stad niet onderschat moet worden. De twee poortgebouwen gaan een duidelijke relatie met elkaar aan door de hun positionering op de toenmalige noordelijke en zuidelijke grens van de stad, hun onderlinge overeenkomsten in uiterlijke verschijningsvorm en het feit dat zij beide een publieke functie kregen die voor die tijd totaal nieuw was. Daarmee werd de stad met de komst van deze gebouwen als het ware voorbereid op een nieuwe fase in de geschiedenis van de stad. Toevallig zijn beide gebouwen onlangs uitgebreid gerenoveerd en daarmee zijn zij nu zelf voorbereid op een volgende fase in de geschiedenis.

In die context moet worden opgemerkt dat er enkele opvallende overeenkomsten zijn tussen de twee zojuist besproken gebouwen en hun functie in de stedelijke context. Beide bouwwerken functioneren als: (1) een architectonisch object dat een stedelijke grenslocatie markeert, (2) een ruimtelijk verbindend element dat een doorgang faciliteert en (3) een publiek gebouw dat een programma van uitwisseling en interactie huisvest. Het gaat hierbij om uitwisseling van zowel mensen en goederen als informatie en kennis. Hoewel de interventies in Amsterdam Oost wat betreft schaal en maat van een andere orde zullen zijn, kunnen de onderliggende principes, die hebben geleid tot de hier beschreven succesvolle stedelijke ontwikkelingen, wel nuttige inzichten verschaffen.

Voor de interventies die de al bestaande delen van de route met elkaar moeten verbinden, dienen deze principes als basis voor het ontwerp. Het ruimtelijke model uit het historische voorbeeld van het Rijksmuseum en Centraal Station, waarbij twee poortgebouwen ieder

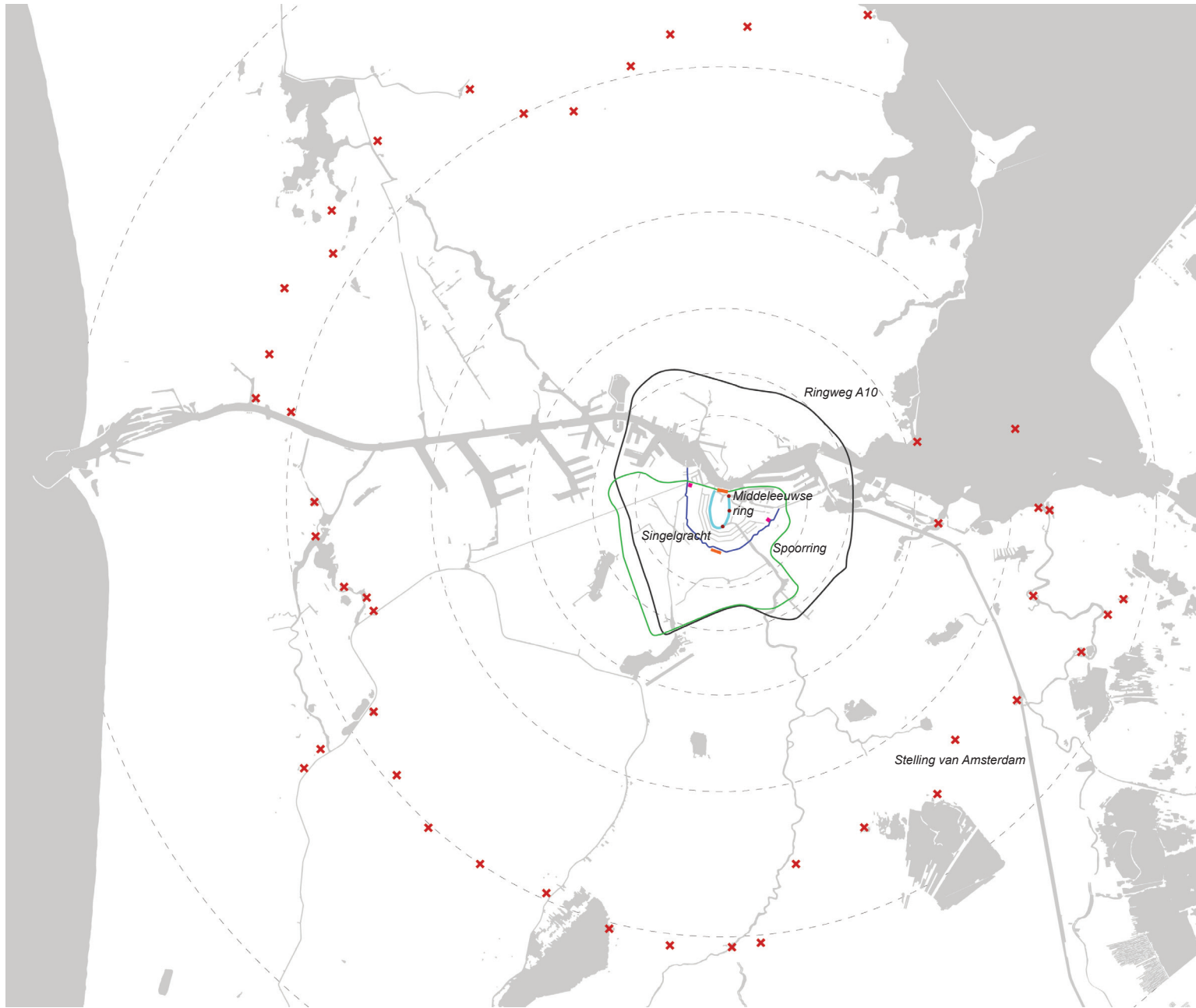


Fig. 22: Ringen om Amsterdam



Fig. 23: Middelleeuwse stadsverdedigingswerken die nog steeds of gedeeltelijk bestaan
Munttoren/Regulierspoort, Waag/St. Anthonispoort, Schreierstoren

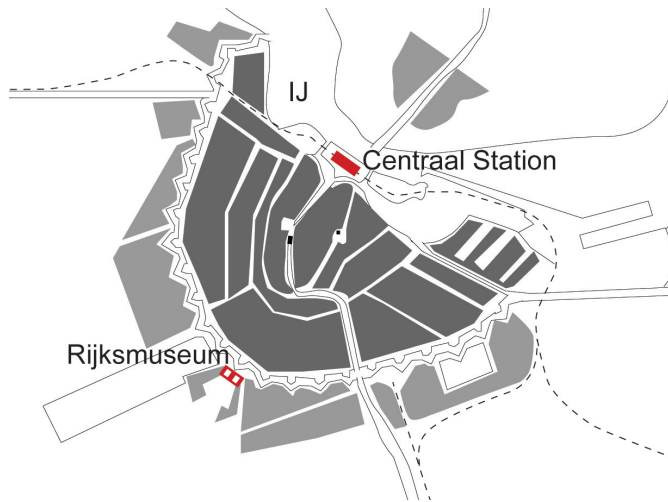


Fig. 24: Centraal Station en Rijksmuseum kaderen als twee stadspoort de stad
eind negentiende eeuw



Fig. 25: Centraal Station, ontworpen door P.J.H. Cuypers



Fig. 25: Rijksmuseum, ontworpen door P.J.H. Cuypers

een verschillend publiek programma huisvesten op een grensovergang, heeft bewezen dat op deze manier verschillende schaalniveaus op elkaar worden betrokken. Dit is een belangrijke constatering in relatie tot opgave voor het verweven van buurt, wijk en stad. Echter, voor de interventies, aanvullend op de grensovergangen, die gezamenlijk moeten dienen voor de activering van de route, zullen deels andere principes moeten worden toegepast. Voor die interventies geldt immers niet dat ze op een grensovergang worden gepositioneerd en dus hoeven ze ook niet als een fysiek-ruimtelijk verbindend element te functioneren. Wel moeten ze herkenbaar zijn als behorend tot de serie van interventies.

In dat opzicht kan geleerd worden van een nog niet eerder vermelde verdedingslinie om de stad Amsterdam, de Stelling van Amsterdam. Deze waterlinie bestaat uit een verzameling van 45 forten die in een ring op zo'n 15 tot 20 kilometer afstand rond de stad liggen. Ieder afzonderlijk fort is op een strategische locatie gesitueerd in relatie tot zowel de specifieke ruimtelijke context van dat fort als de posities van de naburige forten. Daarmee is een samenhangend systeem ontstaan van forten, dijken en kanalen, waarbij de forten desalniettemin helder zijn vormgegeven als autonome objecten in het landschap. Het grootste gedeelte van de forten is gebaseerd op een standaard typologie, waarmee een duidelijk verband is ontstaan tussen de verschillende forten door overeenkomsten in hun uiterlijke verschijningsvorm. Er bestaan enkele uitzonderingen, vanwege een bijzondere specifieke situatie of functie, maar het totaal aantal forten is onmiskenbaar herkenbaar als een 'familie' van objecten die tezamen een geheel vormen.

Door gebruik te maken van typologieën kan een methode gevonden worden voor het op elkaar betrekken van de verschillende interventies binnen de ontwikkelingsstrategie. Het stelt een onderling verband tussen afzonderlijke interventies veilig en tegelijkertijd biedt het de mogelijkheid om iedere interventie op locatie specifieke omstandigheden af te stemmen. Aan de hand van het voorbeeld van de Stelling van Amsterdam wordt tevens duidelijk dat enkel door de inzet van afzonderlijke objecten een lineaire structuur tot stand kan worden gebracht, die als een nieuwe laag over een al bestaande context wordt gelegd. Dit is in het licht van de opgave van Amsterdam Oost van belang, omdat de route voor een groot deel al aanwezig is in de huidige stedelijke situatie, maar door de inzet van de serie interventies pas bruikbaar en erfahrbaar wordt.

Daarmee is het model dat wordt gebruikt als basis voor ontwikkelingsstrategie voor de route-ontwikkeling bepaald: een serie opeenvolgende strategisch gepositioneerde interventies, gebaseerd op typologische uitgangspunten, die gezamenlijk een lineaire structuur vormen. De afzonderlijke interventies houden onderling verband en sluiten door hun situering aan op de al bestaande stedelijke condities en structuren. Op die manier wordt, doormiddel van het aanbrengen van een nieuwe laag aan de bestaande context, een samenhangend systeem van plekken, ruimten, objecten en routes gecreëerd. Als gevolg hiervan kunnen de interventies een katalyserend effect hebben op toekomstige ontwikkelingen.

Het model dat al van toepassing is geweest voor de aanleg van zowel stadsverdedigings- als mobiliteitsinfrastructuur, wordt zo ook operationeel gemaakt voor de aanleg van een infrastructuur van verschillende wijkgerichte en stedelijke voorzieningen.

5.2 Stedenbouwkundige strategie: parallellisme

Om het beschreven model te toepassen binnen een aanpak voor stedelijke vernieuwing in Amsterdam Oost, wordt gebruikt gemaakt van een specifieke stedenbouwkundige strategie. Deze is gebaseerd op het toepassen van interventies op verschillende locaties die onderling verband houden met elkaar: parallellisme.

“Parallelism is an approach that gives rise to a connection between two or more places through the means of discreet identical or synchronous interventions. The interventions can be physical and/or social and can take on the character of activities, aesthetic spatialities, construction projects and narratives. The parallel intervention plays a part in binding a larger area together by assigning various roles to it under a common identity.” (Juil, 2011, p.138)

Op basis van deze definitie kan gesteld worden dat een vernieuwingsstrategie, gestoeld op het idee van parallellisme, uitermate geschikt is voor de gewenste route-ontwikkeling binnen het onderzoeksgebied. De verschillende interventies op diverse locaties, als kenmerk van parallellisme, worden voor de specifieke opgave in Amsterdam Oost toegepast als afzonderlijke plekken, ruimten en objecten, waarmee de route tot stand wordt gebracht. Daarmee sluit deze aanpak ook aan op het voorgestelde conceptuele model.

De strategie bestaat uit een reeks kleinschalige ingrepen, die ieder afzonderlijk effectief zijn op lokaal niveau, maar gezamenlijk een strategie vormen voor stadsvernieuwing op een hoger schaalniveau. Het gaat hierbij om een route-ontwikkeling door Amsterdam Oost. Deze is gericht is op het leggen van relaties tussen verschillende delen van de stad en heeft betrekking op het connectiviteitsprobleem in het onderzoeksgebied en de opgave voor het verhogen van de sociale en culturele mobiliteit binnen dit gebied.

De route-ontwikkeling staat of valt met de ontwikkeling van de nu missende grensovergangen, waarbij met name de twee aan beide zijdes van Transvaal van strategisch belang zijn. Behalve de interventie in de spoordijk en over de Ringvaart, wordt een interventie voorgesteld op de grens van Betonbuurt en de Nieuwe Ooster Begraafplaats en ten zuiden van de Muiderpoort over de Singelgracht. Naast de

interventies op de grensovergangen, die noodzakelijk zijn voor het tot stand brengen van de route, worden nog twee andere categorieën interventies onderscheiden. De eerste categorie bestaat uit een viertal, al bestaande, pleinruimtes binnen de reeks aan elkaar grenzende stedelijke eilanden waar de route doorheen leidt. Het gaat om het Eikenplein, het Steve Bikoplein, het Willem Beukelsplein en de Brink. Op het moment dat de lineaire structuur als langzaamverkeersroute gaat functioneren, ontstaat een nieuwe dynamiek waarbij de pleinen plotseling op een nieuwe plek binnen het stedelijke netwerk komen te liggen. De pleinen, die centraal liggen binnen de afzonderlijke buurten, worden door de route direct met elkaar verbonden, maar ook met de aangrenzende buurten en de voorgestelde voorzieningen langs de route. Omdat zij dan ook een andere rol gaan vervullen, wordt het noodzakelijk om deze ruimtes opnieuw in te richten. Daarnaast wordt voorgesteld nieuwe plekken te creëren in de bestaande parken die de route verbindt met de tussengelegen buurten. Het gaat om interventies in het Oosterpark en in Park Frankendael. Ook deze parken komen door de route-ontwikkeling op een andere positie ten opzichte van hun stedelijke omgeving te liggen. De voorgestelde collectieve voorzieningen in de parken worden ingezet om een de route te activeren en maken bovendien een nieuw gebruik van de huidige parkruimtes mogelijk.

Hoe hier precies mee wordt omgegaan, op welke manier de verschillende categorieën zich tot elkaar verhouden en welke consequenties dit heeft voor het ontwerp van de individuele interventies, wordt hieronder beschreven. In eerste instantie wordt ingegaan op het gebruik van kleinschalige parallelle interventies in relatie tot opvattingen van anderen over de inzet ervan.

Urban acupuncture: size is not scale

Benadrukt moet worden dat bij het gebruik van parallellisme als strategie, de afzonderlijke interventies niet groot van omvang hoeven te zijn. De opgestelde strategie voor de vernieuwing van Amsterdam Oost vertrekt vanuit het idee dat de parallelle interventies elkaar versterken, maar bovendien kan de invloedssfeer van een minimale en kleinschalige interventie veel groter zijn dan enkel de individuele ingreep op zich. In deze context kan verwezen worden naar de opvatting van de Spaanse architect en stedenbouwkundig ontwerper Manuel de Solà-Morales. Hij



Fig. 26: Stedenbouwkundige strategie: route-ontwikkeling doormiddel van een reeks parallele interventies



Fig. 27: Drie opgavecategorieën

- Missende schakels
- Nieuwe plekken
- Bestaande plekken

stelt “size is not scale” (Solà-Morales, 2008, p.62), waarmee hij bedoelt dat de invloed van een relatief kleine ingreep op een veel hoger schaalniveau een effect te weeg kan brengen. Hij gebruikt voor de inzet van dit soort precieze kleinschalige interventies de term “urban acupuncture” (Solà-Morales, 2008, p.24). Theoreticus Kenneth Frampton omschrijft het concept van Solà-Morales als “an intervention that by virtue of its limit and intrinsic organization is able to augment the city fabric in such a way as to serve as an instrument that both re-structures and enriches the immediate context, while at the same time stimulating a set of as yet only partially foreseen repercussions and developments” (Frampton, 2008, p.7). Hieruit blijkt het katalyserend effect dat kan uitgaan van een kleinschalige ingreep.

Binnen de strategie voor Amsterdam Oost wordt gebruik gemaakt van de inzet van ‘urban acupuncture’, waarbij iedere interventie op locale schaal effectief zal zijn. Enkele interventies zouden ook op een hoger schaalniveau van invloed kunnen worden op de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam Oost. Echter, om de totale reeks van interventies als ontwikkelingsstrategie te laten slagen, is van belang dat de parallelle interventies een gedeelde identiteit krijgen. De aanpak reikt daarmee namelijk over zowel fysiek-ruimtelijke als mentale grenzen. Dit heeft als doel dat de bewoners van Amsterdam Oost, en de gebruikers van de voorgestelde voorzieningen en activiteiten, bewust worden gemaakt van de relaties tussen de parallelle interventies en de locaties ervan binnen het geografische gebied. Zo kan, zowel ruimtelijke als psychologisch, in de complexe stedelijke context van Amsterdam Oost een samenhangend geheel ontstaan tussen de verschillende buurten, parken en stedelijke structuren.

Complementaire microkosmosen binnen één laag

De Duitse architect en stedenbouwkundige Ungers geeft in zijn essay *The Dialectic City* (1997) aan op welke manier dergelijke complexe relaties in stedelijke omgevingen tot stand kunnen worden gebracht. Opmerkelijk is dat zijn beschrijving van de hedendaagse stad goed aansluit bij de geconstateerde stedelijke situatie van Amsterdam Oost. Hij signaleert een stedelijke conditie bestaande uit contrasten en onopgeloste tegenstrijdigheden binnen onsamenhangende gebieden, opgebouwd uit diverse ruimtelijke fragmenten. Dit sluit tevens aan bij

het door Hajer en Reijndorp geconstateerde “stedelijke veld als archipel van enclaves” (Hajer en Reijndorp, 2001, p.56). Ungers schrijft: “The modern city is dialectical, it is both thesis and antithesis. It reflects the contradictions of society and also its technical systems. It is no longer possible to find unified forms or consistent solutions which still incorporate everything in a single system as in the historical city up to the 19th century. ... Rather than being a unified concept, the city is now a structure made up of ‘complementary places.’ The many contrasting areas, areas of recreation, culture, commerce, residence and work, together form a loose urban association” (Ungers, 1997, p.19).

Ungers stelt twee strategieën voor om met de huidige stedelijke condities om te kunnen gaan: (1) “the strategy of complementary places” en (2) “the strategy of the city as layer” (Ungers, 1997, p.18). De strategieën vullen elkaar aan: de eerste is een morfologische aanpak, terwijl de tweede meer structurerend van aard is.

De ‘city as a layer’ strategie past bij de voorgestelde aanpak van parallelle interventies die gezamenlijk als een nieuwe laag aan het stadslandschap worden toegevoegd. “The ‘city as layer’ approach to planning aims to create an instrument and a vocabulary for transforming the chaotic conglomerate of the modern-day city into an orderly, comprehensible structure while retaining, and if possible even increasing, its high level of complexity.” (Ungers, 1997, p.23)

Daarnaast stelt Ungers de strategie van ‘complementary places’ voor. “The city made up of ‘complementary places’ consists of the largest possible variety of different parts, in each of which a special urban aspect is developed with a view to the whole. In a sense it is a system of the ‘city within the city.’ Every part has its own special features, without however being complete and self-contained.” (Ungers, 1997, p.20) Daarbij benadrukt hij dat aanwezige tegenstrijdigheden en conflicterende stedelijke fragmenten niet als problematisch gezien moeten worden. “The aim is not to resolve them but to demarcate them clearly and unambiguously.” (Ungers, 1997, p.20) De aanwezigheid ervan is volgens Ungers essentieel voor het behouden en ontwikkelen van een stedelijke karakter. Een conditie waarbij verschillende delen van het totaal tegenstellingen bevatten en complementair aan elkaar zijn. “Every part, every place primarily exists for itself and only evolves in its complementary relationship with another, self-contained place. The

places are like autonomous entities, like small microcosms, independent worlds, with their own special features, advantages and disadvantages, integrated in a larger, urban macrocosm, a metropolis and landscape made up of these small worlds.” (Ungers, 1997, p.20)

Voor de route-ontwikkeling van Amsteden Oost worden beide strategieën van Ungers gecombineerd. Zo kunnen parallelle interventies gezamenlijk worden opgenomen binnen één nieuwe laag die aan de bestaande stad wordt toegevoegd en is iedere interventie, binnen die laag, complementair aan de anderen. Er wordt een nieuwe laag van betekenis gecreëerd, waarbij de identiteit van het geheel voortkomt uit het onderlinge verband tussen de afzonderlijke, maar complementaire, onderdelen. Elke interventie vormt een aparte ‘microkosmos’ binnen het geheel, met zijn eigen kenmerken. Toch ontstaat er een overeenkomst tussen de verschillende interventies, juist omdat elke interventie een autonoom karakter heeft.

Deze zogenaamde ‘microkosmosen’ uit Ungers’ strategie worden opgevat als ‘Places of Otherness’ (Hetherington, 1997, viii). Ruimten die de suggestie wekken een totaliteit op zich te zijn. Iedere interventie wordt als zodanig vormgegeven. Het totaal aan complementaire parallelle ‘microkosmosen’ vormt de voorgestelde strategie voor Amsterdam Oost. De reeks plekken, ruimten en objecten die zo ontstaat wordt beschouwd als een ‘city within the city’. Een uit fragmenten bestaande lineaire miniaturstad, waarbij ieder fragment binnen de structuur een totaliteit op zich is, maar anders is dan de anderen. Ze vullen elkaar aan, behoren tot een serie en vormen gezamenlijk een ‘familie’ plaatsen. Iedere afzonderlijke interventie is herkenbaar als onderdeel van de strategie, maar speelt tegelijkertijd een specifieke rol binnen het geheel.

Deze stedenbouwkundige strategie past bij de gewenste route-ontwikkeling, waarbij de route geen eenduidig karakter heeft over de volle lengte. In feite bestaat het uit verschillende delen die aan elkaar worden gekoppeld. Er ontstaat een dialectische verhouding tussen continuïteit en fragmentatie. Door de voorgestelde strategie toe te passen, is het mogelijk om zowel de continuïteit van de route te benadrukken als de herkenbaarheid van de fragmenten waaruit het is opgebouwd.

Op basis hiervan is besloten om, naast de noodzakelijke grensovergangen, in ieder van de buurten en parken waar de route doorheen loopt

een ruimtelijke interventie voor te stellen op de meest strategische locaties. Daarbij zijn drie opgavecategorieën benoemd, gebaseerd op de verschillende ruimtelijke omgevingen waarin de interventies zijn gepland.

Opgavecategorieën:

1. missende schakels, een opgave voor de missende grensovergangen tussen de stedelijke eilanden;
2. nieuwe plekken, een opgave voor nieuwe plekken in de bestaande parken;
3. bestaande pleinen, een opgave voor de herinrichting van een openbare ruimte in iedere buurt.

Aan de hand van deze indeling van de geplande interventies is voor ieder van de drie gedefinieerde categorieën bepaald hoe omgegaan moet worden met het ontwerp van de afzonderlijke interventies. Voor de instrumentalisering daarvan is per categorie een basistypologie ontwikkeld. Deze worden verderop in het hoofdstuk behandeld (5.4). Ondanks een specifieke behandeling per categorie, moet de gehele reeks van interventies een gedeelde identiteit krijgen.

Voor het bewerkstelligen daarvan speelt zowel de keuze van de locaties een belangrijke rol, als de vormtaal van de ontwerpen.

5.3 Vormtaal en locatiekeuze in relatie tot 'Places of Otherness'

Benadrukt moet worden dat de interventies vanuit een sociaal-cultureel perspectief worden ingezet. Het moeten plekken zijn voor verbinding, uitwisseling, ontmoeting en reflectie, die ruimte bieden aan sociale en culturele mobiliteit. Om dit tot stand te brengen zijn de gebruiksmogelijkheden van iedere interventie van belang, maar essentieel is ook de uiterlijke verschijningsvorm van de reeks interventies. De plekken, ruimten en objecten moeten ervaren worden als complementaire parallele 'microkosmosen'. In die context moet bij het vormgeven aan de interventies het ruimtelijk-esthetische aspect worden gekoppeld aan het sociaal-culturele perspectief.

Bij het ontwerp van de verschillende interventies is gezocht naar de middelen, waarmee een publiek domein in de vorm van een 'Place of Otherness' tot uitdrukking kan worden gebracht. Hajer en Reijndorp hebben er daarbij op gewezen dat het creëren van dit soort autonome, maar toegankelijke plekken kan worden bereikt door in te zetten op "contrast, het verschil met andere plekken en de abrupte overgang van het ene in het andere" (Hajer en Reijndorp, 2001, p.129).

Bij het ontwerp van de interventies in Amsterdam Oost moet bovendien rekening worden gehouden met de al bestaande verscheidenheid in ruimtelijke kenmerken en diverse bebouwingsstructuren binnen de elkaar opeenvolgende stedelijke eilanden waar de route door leidt. Er wordt om die reden gebruikgemaakt van een generieke vormtaal, waarmee overeenkomsten in de uiterlijke verschijningsvorm tussen de afzonderlijke interventies op de verschillende locaties zijn gewaarborgd.

Deze vormtaal is gebaseerd op de inzet van individuele geometrische vormen en volumes. Uitgangspunt is dat door het gebruik ervan een plek kan worden gedefinieerd die 'anders' is dan anderen. Het helder vormgeven en afbakenen van ruimte op basis van eenvoudige geometrie biedt namelijk de mogelijkheid om een perfect in zichzelf kloppende geometrische ruimte te creëren. In die zin is het toepassen van dergelijke vormen en volumes in ruimtelijk opzicht van belang voor het tot stand brengen van de 'andere' plekken in relatie tot hun omgeving.

De op verschillende geometrische vormen gebaseerde interventies, vallen op in de het stadslandschap door hun positionering en perfect kloppende geometrie. Zo blijven de interventies ruimtelijke entiteiten op zich, maar gaan ze wel een formele en morfologische relatie aan met hun omgeving én met elkaar. Daarmee onderscheiden zij zich van de grillige en onregelmatige structuur van de bestaande stad. Er ontstaat een vervreemde ruimtelijke verhouding tussen de interventies en de al bestaande materiële werkelijkheid van de stedelijke omgeving. Dit zorgt ervoor dat de geplande nieuwe plekken, ruimten en objecten als bijzondere 'andere' plekken ervaren zullen worden.

Daarnaast past een dergelijke formele benadering bij het vormgeven van stedelijke ruimten. Ruimtes die een hoge mate van (stedelijke) neutraliteit moeten bevatten, om als achtergrond te dienen voor de samenkomst van verschillende sociale groepen of individuen met conflicterende opvattingen en ideologieën binnen de huidige pluriforme samenleving. Toch moet de plek ook aanleiding geven om door verschillende groepen (tijdelijk) geclaimed te kunnen worden of een gevoel van vereenzelviging en indentificatie op te wekken. Het gebruik van platonische vormen en volumes verschaft de mogelijkheid hiertoe, omdat het verschillende manieren van gebruik en interpretatie mogelijk maakt. Geometrische vormen zijn de meest abstracte en gereduceerde vormen die er bestaan, herleid door de (rationele) mens. Daarmee staan zij aan de basis van alle denkbare vormen en kunnen ze als neutraal worden opgevat. Toepassing van deze vormen kan leiden tot herkenning en een eigen interpretatie ervan door verschillende groepen en individuen met diverse culturele achtergronden.

Om uitdrukking te geven aan een plekdefinitie passend bij een 'Place of Otherness' behoort het ontwerp in zekere zin een tijdloos karakter te hebben. Het is een fysiek aanwijsbare plek die als het ware functioneert buiten de gebruikelijke tijd-ruimte verhoudingen van het dagelijks leven. Het moet geen 'hip', 'hedendaags', 'modieus' design zijn. Daarom wordt voorgesteld om niet zomaar gebruik te maken van de nieuwste technieken en materialen, maar van robuuste en tijdsbestendige. Dit benadrukt het karakter van de plek als onderdeel van een stedelijke continuïteit. Een plek binnen de voortdurende ontwikkeling van de stad als een door de mens gemaakte omgeving.

Door middel van de stedenbouwkundige strategie wordt een nieuwe laag aan de bestaande context toegevoegd in de vorm van een reeks interventies. Deze wordt ook als zodanig ervaarbaar, omdat de lineaire structuur van de geplande nieuwe plekken, ruimten en objecten ontstaat. Bovendien wordt dit versterkt door de compositie van de interventies in de stadplattegrond en hun positionering in de bestaande stedelijke ruimten.

De locatiekeuze van de interventies is bepaald aan de hand van de gewenste route-ontwikkeling, maar er hebben ook andere selectiecriteria een rol gespeeld. Belangrijk is dat iedere aparte interventie ervaren moet worden als een complementaire 'microkosmos' die de suggestie wekt een totaliteit op zich te zijn. Hieruit volgt dat een groot aantal interventies is gepositioneerd op grenslocaties. Hierbij kan gedacht worden aan locaties op de grens van water en land of tussen hemel (lucht/horizon) en aarde (bodem/dijklichaam). Door hun situering op de grens van twee tegengestelde of complementaire omgevingen kunnen beide worden samengebracht binnen één ruimte. Door een kader te stellen waarin ze samenvallen ontstaat een conditie die als een kloppend geheel ervaren kan worden. De aanwezigheid van een materiële limiet is hierbij noodzakelijk.

Het gebruik van sterke vormen en figuren voor de afbakening van de ruimten draagt bovendien bij aan het voorstelbaar maken van deze interventies als 'Places of Otherness'. Zeker wanneer zo'n plek perfect geometrisch is vormgegeven wordt de suggestie gewekt dat het een 'ideaalwereld' is. Deze wereld kan worden toegetreten, danwel verlaten, door de fysieke grens van de interventie te passeren. Je stapt als het ware uit de 'microcosmos' wanneer je buiten die geometrische vorm treedt.

Dit effect kan ook worden bereikt bij bestaande openbare ruimtes. In het geval van een omsloten plein wordt de ruimte gedefinieerd door de omliggende bebouwing. Daarmee vormt de ruimte als leegte een inversie van een object als volume. De fysieke grenzen van de ruimte zijn bepaald door de aanwezige bebouwing. De aandacht voor het ontwerp van de interventie gaat uit naar de inrichting en begrenzing van het grondvlak. Door de bestrating van het plein te laten samenvallen met de door de bebouwing gedefinieerde ruimte kan ook hier een binnen- en een buitenconditie worden gecreëerd.

Zo worden omkadering en begrenzing van ruimte ingezet om in ruimtelijk opzicht uitdrukking te geven aan een plekdefinitie. Er wordt getracht de plek als een 'microkosmos' ervaarbaar te maken door ruimtelijke middelen in te zetten in de hoop dat op die manier een publiek domein ontstaat dat ruimte biedt aan sociale en culturele mobiliteit.

Uitgangspunt voor de interventies in Amsterdam Oost is dat de plekken gedefinieerd worden door heldere vormgeving en afbakening van ruimte op basis van geometrische vormen. Daarbij zijn de afzonderlijke interventies uit de vernieuwingsstrategie gebaseerd op een aantal ontwerpprincipes. Er is een instrumentarium samengesteld op basis waarvan een ontwerp kan worden gemaakt voor iedere specifieke locatie, maar desalniettemin wat betreft zijn uiterlijke verschijningsvorm in overeenstemming is met de anderen uit de reeks.

5.4 Instrumentarium: 3 typologieën

Om de voorgestelde stedenbouwkundige strategie ten uitvoer te brengen is een instrumentarium samengesteld voor de route-ontwikkeling. De reeks interventies moet een gedeelde identiteit krijgen, maar bij het ontwerp van de afzonderlijke interventies dient rekening gehouden te worden met programmatische verschillen en de verscheidenheid van de locatiespecifieke omstandigheden waarin zij gepland zijn. Daarom is een instrumentarium opgesteld dat voorziet in een aantal ontwerpprincipes.

Het instrumentarium bestaat uit drie typologieën die voortkomen uit de eerder vermelde categorisering van de interventies: missende schakels, nieuwe plekken, bestaande pleinen. Voor ieder van de drie gedefinieerde categorieën is een typologie ontwikkeld, die als basis dient voor het ontwerp van de verschillende interventies binnen de categorie.

Bij het ontwikkelen van de typologische uitgangspunten is per opgavecategorie gebruik gemaakt van een ander formeel thema. De drie formele thema's beschrijven hoe, afhankelijk van de categorie, omgegaan wordt met de afbakening, omkadering en begrenzing van ruimte.

De drie formele thema's zijn als volgt geformuleerd:

- (1) 'het kader als schakel - een ruimte als verbinding', voor de categorie missende schakels;
- (2) 'dak, wand plateau - markeren van een plek, definiëren van een ruimte', voor de categorie nieuwe plekken;
- (3) 'eiland in een veld - bewerking van het maaiveld', voor de categorie bestaande pleinen.

Door het gebruik van deze methode is het mogelijk om programma- en locatiespecifieke oplossingen toe te passen en tegelijkertijd het onderlinge verband tussen de verschillende interventies binnen de categorie te waarborgen. Er bestaat een typologisch verschil tussen de drie categorieën, maar toch is iedere afzonderlijke interventie herkenbaar als behorend tot de serie, vanwege zijn overeenkomsten met de parallelle interventies in vormtaal en het materiaalgebruik. Bovendien wordt bij alle formele thema's eenzelfde doel nagestreefd, namelijk het creëren van een 'Place of Otherness'.

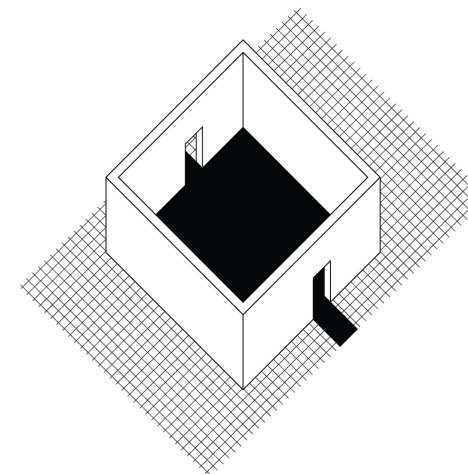


Fig. 28: Het kader als schakel - een ruimte als verbinding

opgave voor de missende grensovergangen tussen de stedelijke eilanden:

- versterking van het netwerk van stedelijke ruimten
- verbinding tussen verschillende structuren in het weefsel

Interventie:

- verbinding én bestemming
- stedelijk ritueel van fragment naar fragment

Doel:

- benadrukken de grens
- activering van de route



Fig. 29: Het kader als schakel - markeren van een plek, definiëren van een ruimte

Opgave voor de nieuwe plekken in de bestaande parken:

- Inpassen van programmatisch geladen locaties
- Ontwerpen van een plek voor de samenkomst van verschillende groepen en individuen

Interventie:

- Collectieve ruimte als ruimtelijk gedefinieerd nieuw publiek domein
- Route loopt langs de interventie

Doel:

- genereren van nieuwe activiteiten
- activering van de route

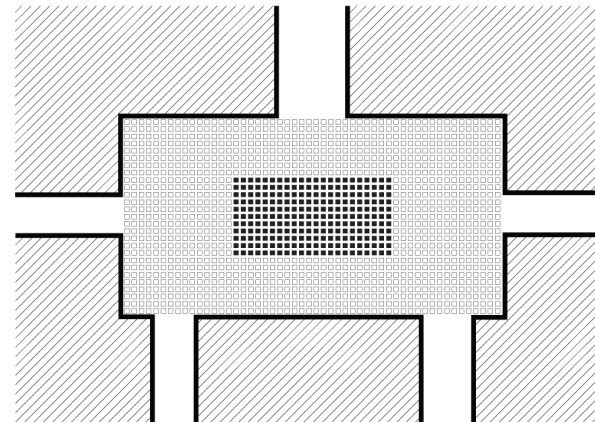


Fig. 30: Eiland in een veld - bewerking van het maaiveld

Opgave voor de bestaande pleinen in de buurten:

- Plein als één ruimte vormgeven
- Ontwerp afstemmen op aanwezige elementen, zoals bomen

Interventie:

- Neutraal veld, waarop men gelijkwaardig & te gast is
- Plekdefinitie binnen de ruimte

Doel:

- neutrale ontmoetingsplek voor verschillende groepen
- stimulering van activiteiten in plinten van omliggende bebouwing

Interventions

6.



Fig. 31: Acht van de voorgestelde interventies in de stadsplattegrond

Het kader als schakel: twee poortgebouwen voor Transvaal

De ontwerpen zijn gebaseerd op het idee dat door inzet van architectonische middelen een infrastructurele barrière kan worden gemanipuleerd. Daarbij wordt vertrokken vanuit het vermogen van de architectuur om een nieuw domein te creëren door het kaderen van ruimte met het gebruik van materiaal. Niet alleen het definiëren van een grens is een architectonische aangelegenheid, ook het creëren van een opening is dat.

De parallele interventies worden als één project opgevat. Twee gebouwen gebaseerd op hetzelfde idee, maar met een specifiek uitwerking.

Beide zijn 38,5 m in doorsnede, maar de één rond, de ander vierkant. Samen benadrukken ze het geïsoleerde karakter van Transvaal, maar tegelijkertijd verbinden de gebouwen de buurt met zijn omgeving.

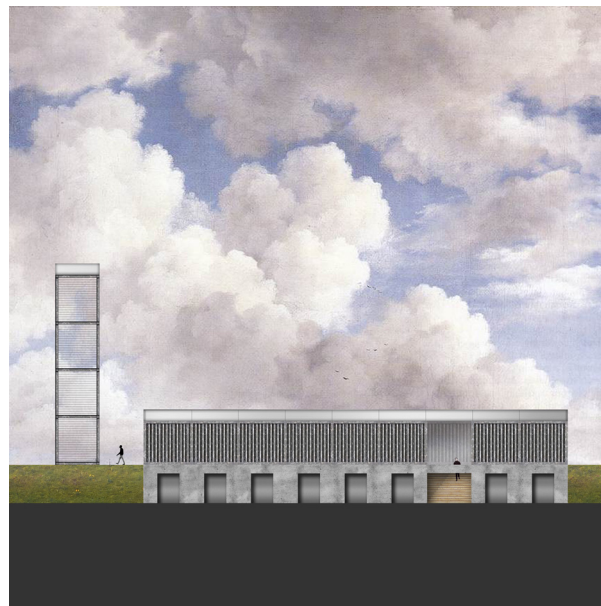
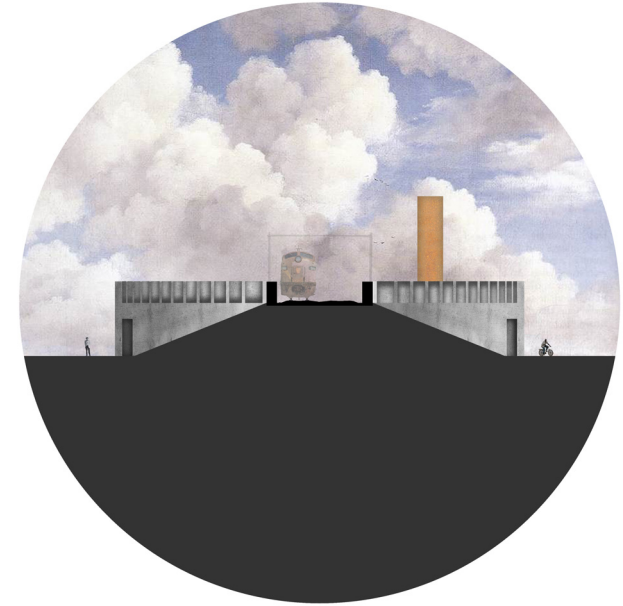
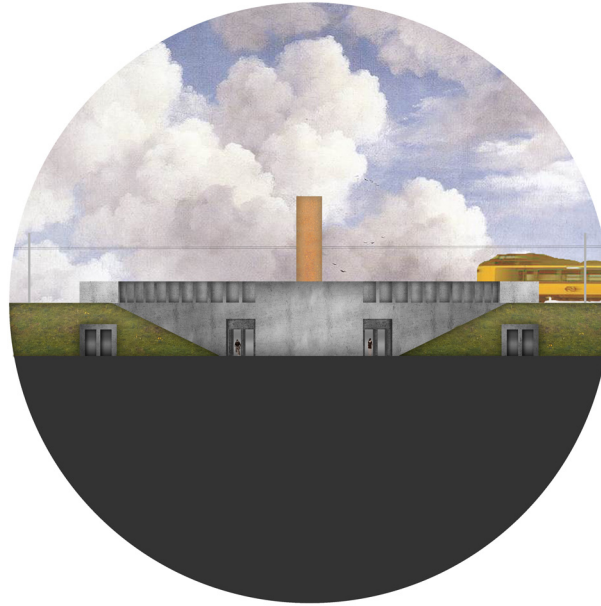
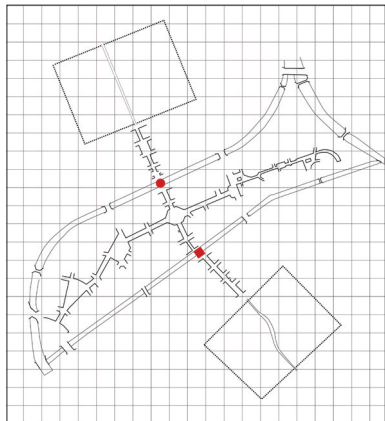
Twee poortgebouwen met een functie.

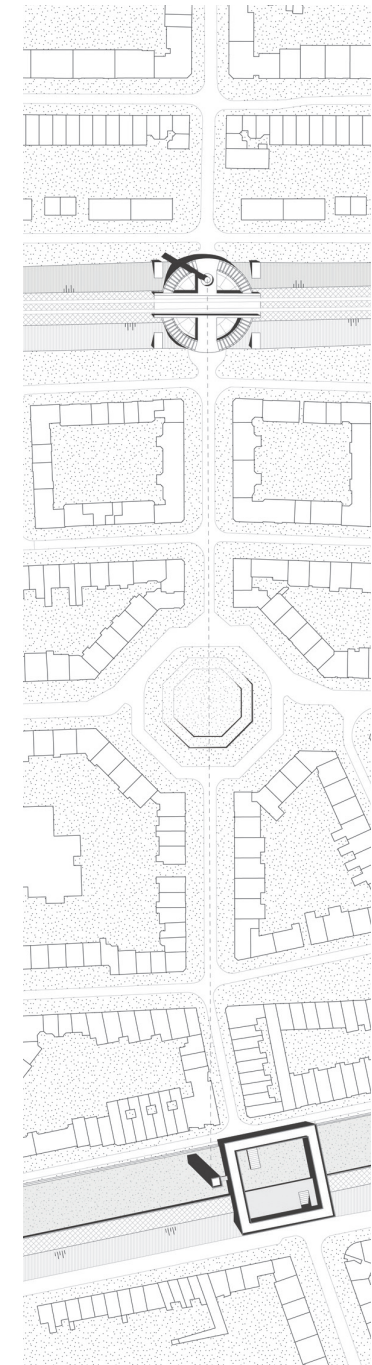
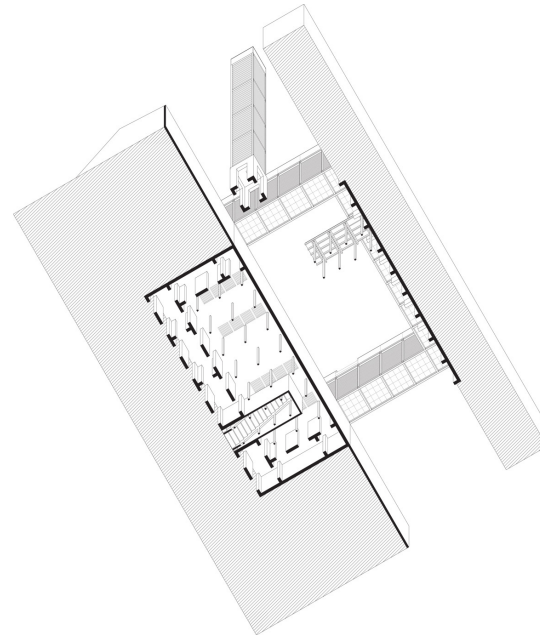
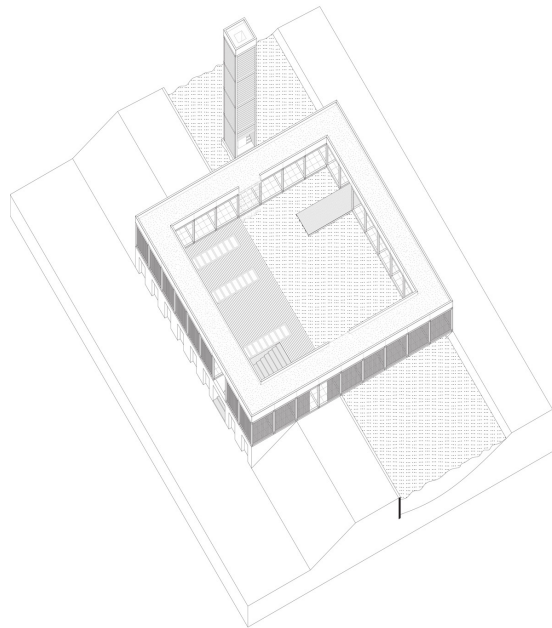
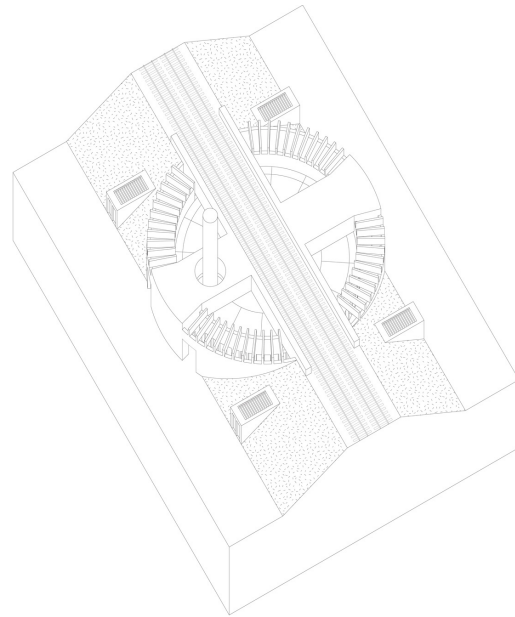
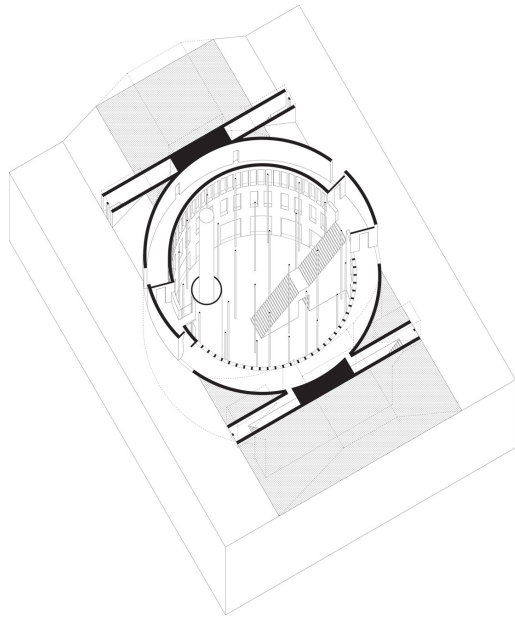
Een verbinding en een bestemming.

Als architectonisch object markeren ze een grenslocatie, als ruimtelijk verbindend element verschaffen ze een doorgang en als publiek gebouw huisvesten ze een programma van uitwisseling en interactie.

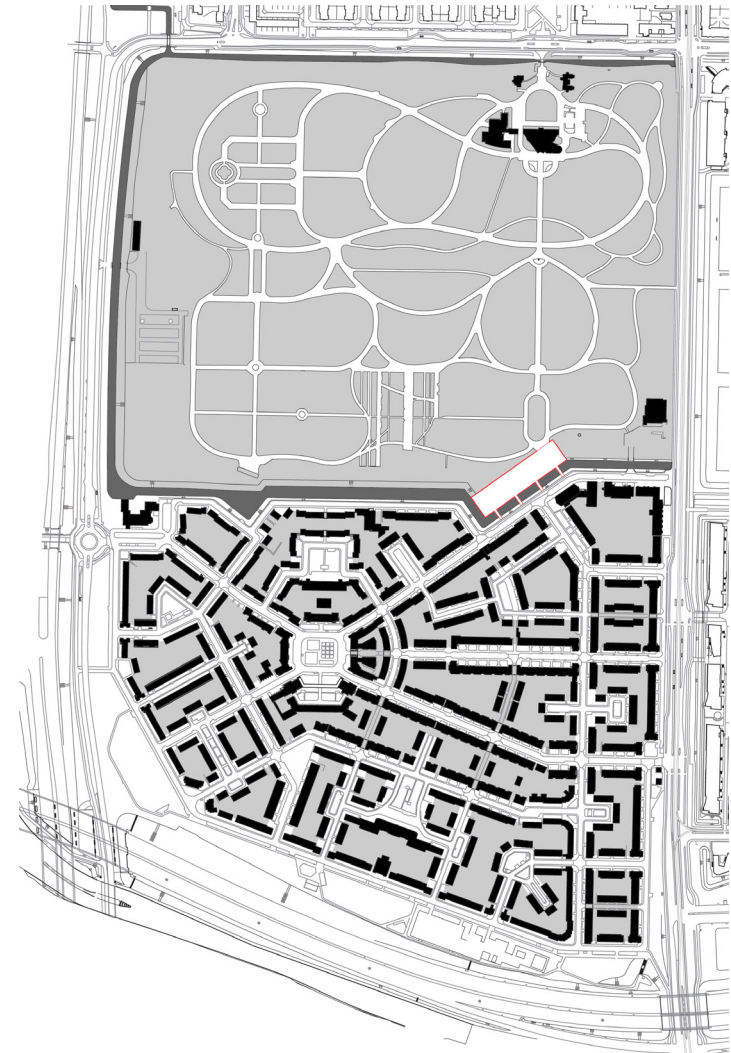
1. Een gebouw in de spoordijk. Cirkelvormig als een buis, alleen niet horizontaal geplaatst, maar vertikaal - een ruimte vormend voor een bestemming. Het huisvest een publieke bibliotheek, waarmee de kennis van de mensheid tussen hemel en aarde is geplaatst.

2. Een gebouw over de Ringvaart. Een vierkant kadert land en water in één ruimte. In werkelijkheid twee bruggen en een verzameling ruimtes in het dijklichaam. Het huisvest een kennis en innovatie platform voor water, genaamd WATERgraafsmeer.





Het kader als schakel: een openbaar toegankelijke tuin in de Nieuwe Ooster



*Een omsloten tuin op de grens tussen Betondorp en de Nieuwe Ooster begraafplaats situatie.
Een kader van 120 x 30 m wordt ingezet als een nieuwe entree tot de begraafpaalts.*

Het kader als schakel: een oase van rust binnen de hectiek van verkeersstromen, bij de Muiderpoort



Een omsloten ruimte binnen de Singelgracht in de as van de Muiderpoort



Oorspronkelijke situatie

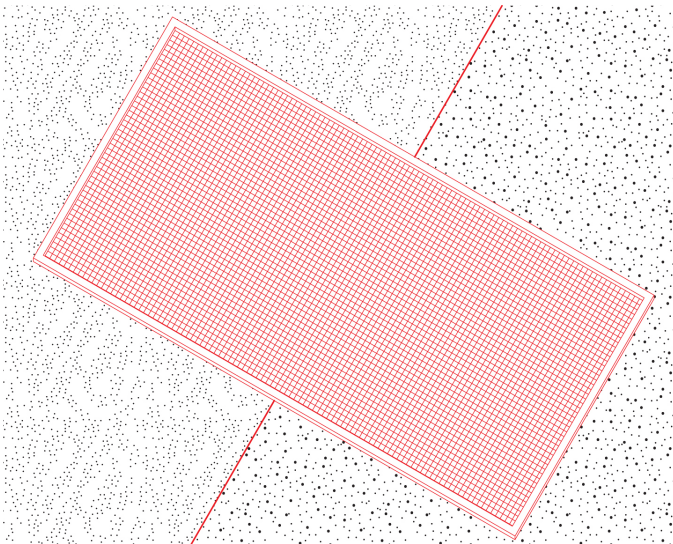


1885, nieuwe brug

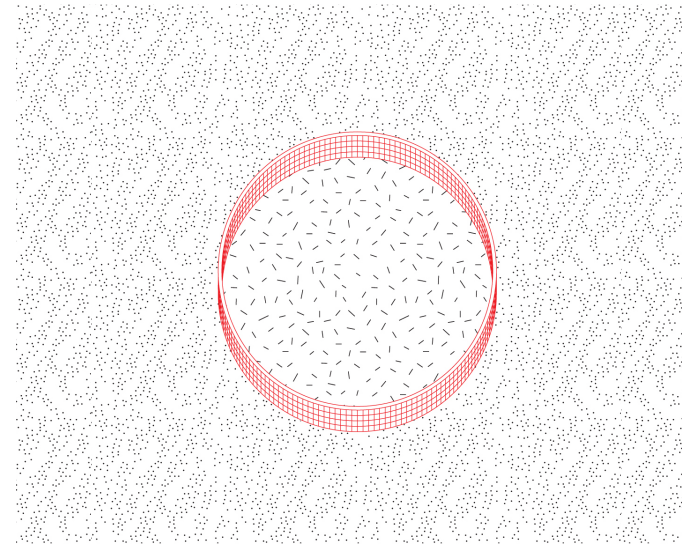


Huidige situatie

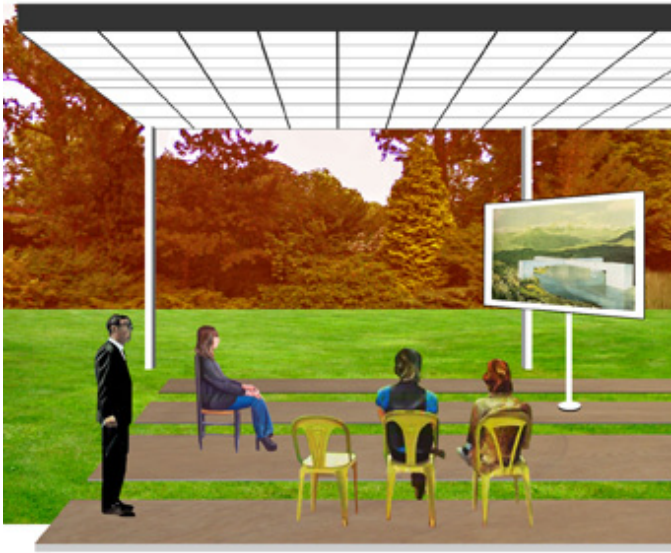
Dak, wand, plateau: *Drie nieuwe plekken in de bestaande parken*



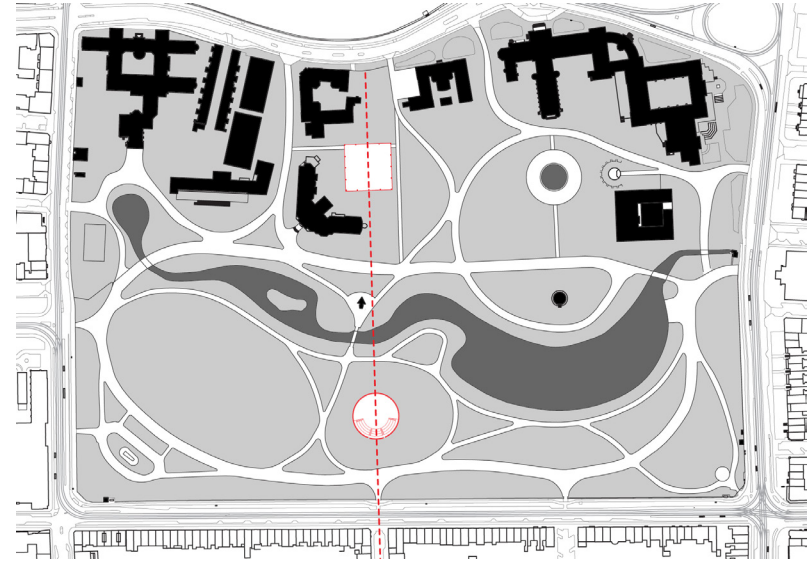
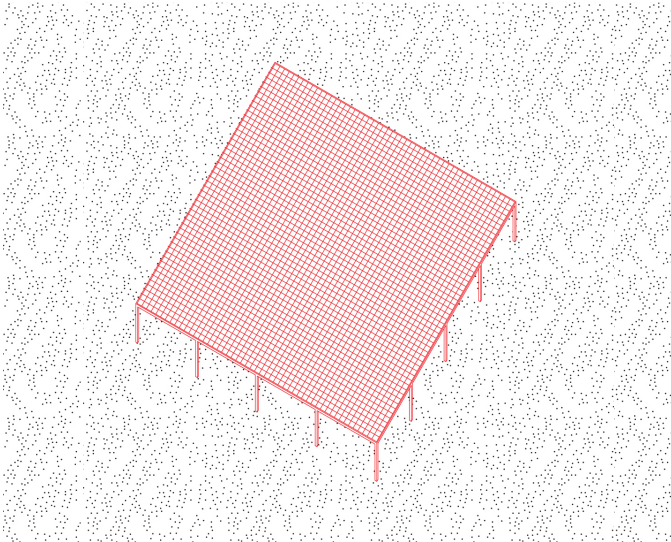
*Evenemententerrein, verhard plein
Een ruimte op een plateau, 40 x 80 m*



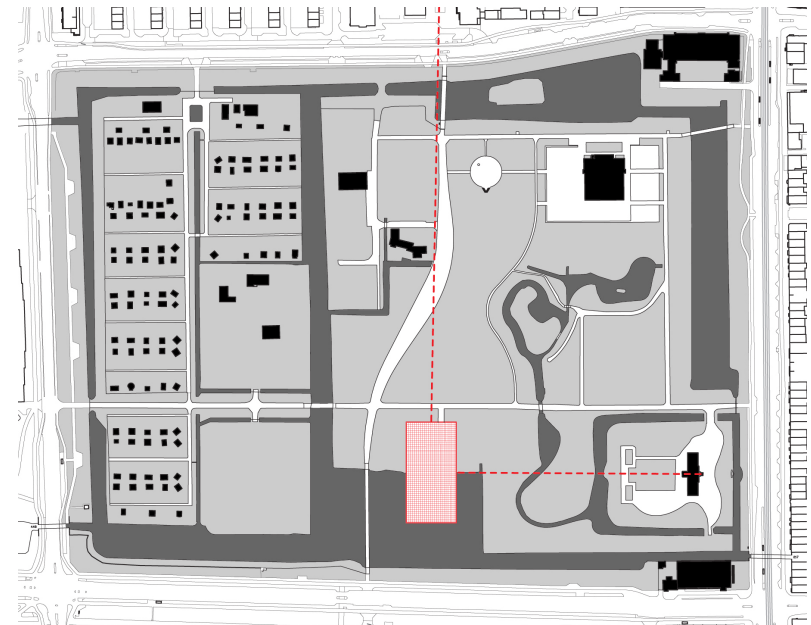
*Amfitheater, cirkelvormige wand in de glooiing
Een ruimte binnen een wand, drsn. 40 m*



Ontmoetingsplek onder een dak
Een ruimte onder een dak, 40 x 40 m

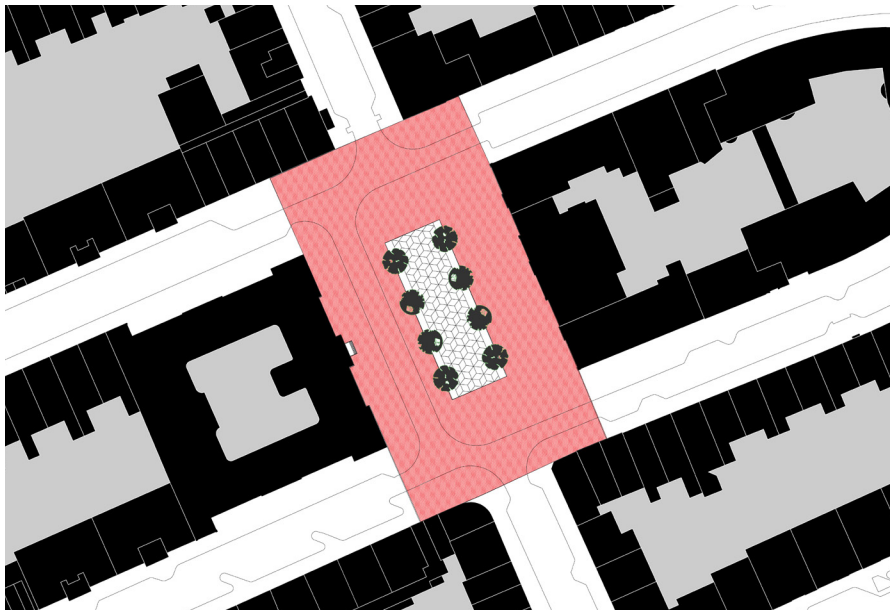
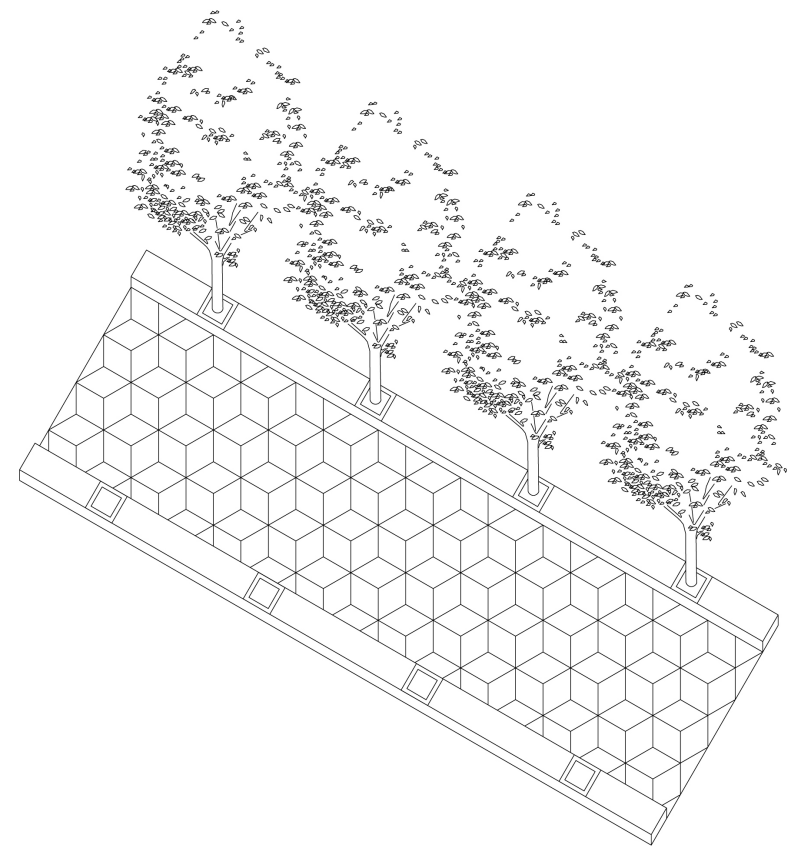


Twee nieuwe plekken op een lijn



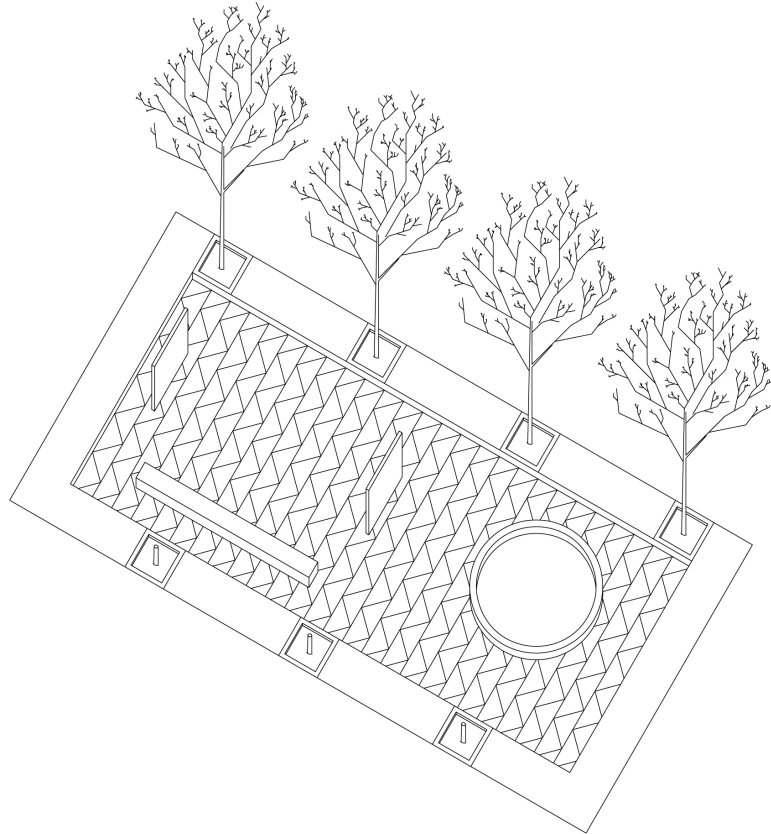
Een plein op de grens van land en water

Eiland in een veld: *Ontmoetingsplek op het Eikenplein*

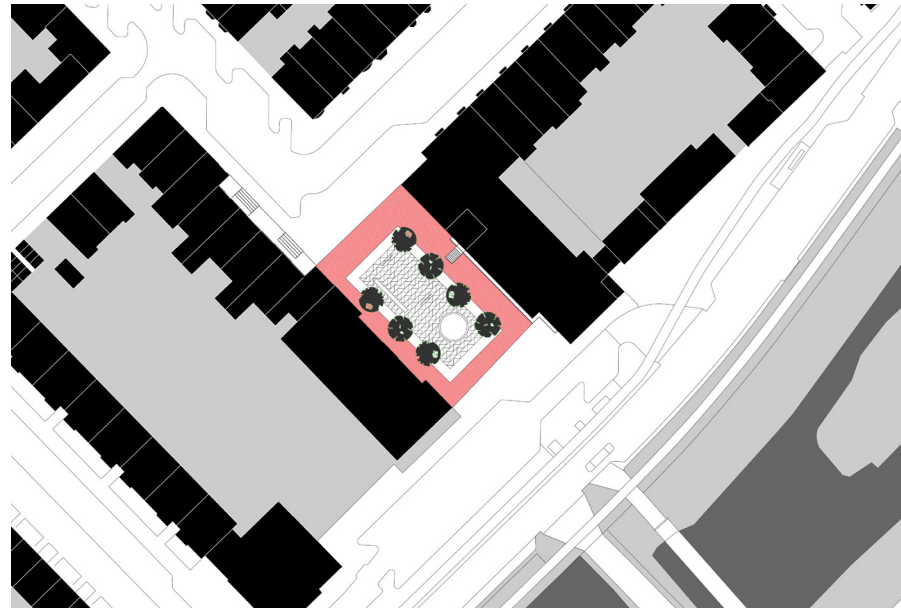
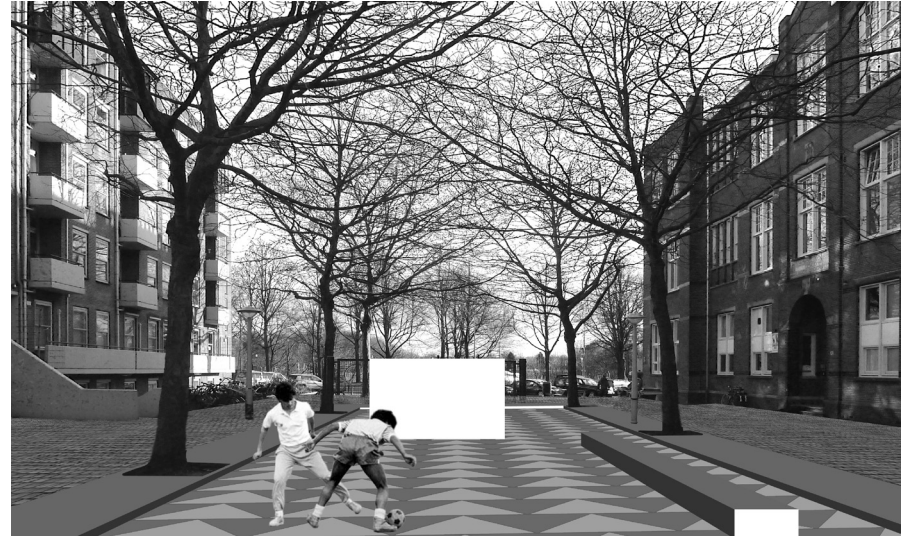


Eiland van 12 x 35 m

Eiland in een veld: *Speelplek op het Willem Beukelsplein*



Eiland van 15 x 30 m



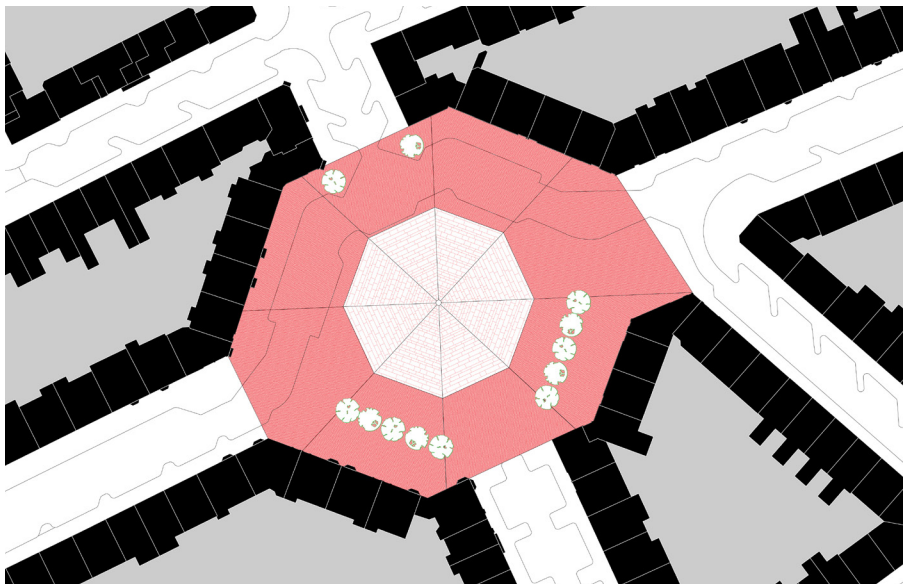
Eiland in een veld: Steve Biko plein, een centrale open ruimte



Het achthoekige omsloten Steve Bikoplein wordt heringericht als centrale ontmoetingsruimte binnen Transvaal. Uitgangspunt is de ruimte als open ruimte, een plek van leegte in de dichtbebouwde buurt. Centraal geplaatst is een perfecte achthoek met een bestrating van Belgisch hartsteen. Deze kale plek, met een doorsnede van 38,5 m, vormt een eiland binnen het plein. De bestrating loopt naar binnentoe af, waardoor het meest centrale punt het laagst gelegen gedeelte is. Het is letterlijk en figuurlijk het middelpunt van de ruimte. Hier blijft, na regenval een plas water staan, waarin de lucht wordt weerspiegeld. In de bestrating zijn op verschillende plekken kleine spuit-fonteintjes opgenomen, waarmee dit effect ook doelbewust wordt nagestreefd. Bovendien geeft het een speels, maar mysterieus karakter aan de plek.

Vanuit het middelpunt van de perfecte achthoek lopen de 'breuklijnen' naar de gevels van de omliggende bouwing. De formele relatie tussen inrichting en bestaande context wordt zo benadrukt, omdat de breuklijnen niet eindigen in de hoekpunten van de omsluitende bebouwing. De bestaande ruimte is geen exacte geometrische vorm, maar het eiland wel.

Het veld, om het eiland, is ingelegd met kasseien tot aan de gevels. Deze verdraaien van hoek bij iedere breuklijn. Er is een minimaal hoogteverschil en licht kleurverschil aangebracht tussen het weggedeelte en het overige deel van het met kasseien ingelegde grondvlak. Hierdoor wordt de suggestie gewekt dat alle gebruikers (voetgangers, fietsers, voertuigen) te gast zijn op een gezamenlijk gedeeld vloerveld, maar ontstaat er geen verkeersonveilige situatie.





Literatuur

CAVALLO, R. (2008) Railways in the urban context: an architectural discourse, Delft, Delft University of Technology

D'HOOGHE, A. (2011) The objectification of infrastructure: Elements of a different space and aesthetic for suburban America. Projections, Vol. 10

FOUCAULT, M. (1985) Other spaces, in: Lotus International, Vol 48-49

FRAMPTON, K. in: SOLÀ-MORALES, de, M.; (2008) A matter of things, Rotterdam, NAI Publishers

GEMEENTE AMSTERDAM, (2010) De staat van Don Bosco, Amsterdam, Bureau O&S

GEMEENTE AMSTERDAM, (2010) De staat van de Oosterparkbuurt, Amsterdam, Bureau O&S

GEMEENTE AMSTERDAM, (2010) De staat van de Transvaalbuurt, Amsterdam, Bureau O&S

GEMEENTE AMSTERDAM, (2011) Structuurvisie Amsterdam 2040, Amsterdam, DRO

HAJER, M.; REIJNDORP, A. (2001) Op zoek naar nieuw publiek domein, Rotterdam, NAI Uitgevers

HETHERINGTON, K.; (1997) The badlands of modernity, Londen, Routledge

JUUL, H.; (2011) Public Space: The Familiar into the strange, Kopenhagen, The Architectural Publisher

ROOIJ, R.M. (2005) The mobile city, Delft, TRAIL Research School

SOJA, E.W.; (1996) Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places, Oxford, Basil Blackwell

SOLÀ-MORALES, de, M.; (2008) A matter of things, Rotterdam, NAI Publishers

VROM-raad; (2006) Stad en stijging: sociale stijging als leidraad voor stedelijke vernieuwing, Den Haag

VROM-raad; (2009) Publiek ruimte: naar een nieuwe balans tussen beeld, belang en beheer, Den Haag

VROM-raad; (2009) Stad en wijk verweven: schakelen, verbinden, verankeren in de stad, Den Haag

UNGERS, O.M.; VIETHS, S. (1997) The dialectic city, Milaan, Sikra

Afstudeerrapport TU Delft, april 2013
MSc Architectuur en MSc Stedenbouw

Amsterdam Oost: Parallellisme
Route-ontwikkeling als stedelijke vernieuwingsstrategie

Floris van der Zee

Floris van der Zee

Afstudeerrapport TU Delft
MSc Architectuur en MSc Stedenbouw