Amsterdam Nieuw-West

ruimtelijk studie
visie Nieuwe Meervaart

Januari - April 2020

Gemeente Amsterdam





luchtfoto 1970. KLM Aerocarto NV

Inhoudsopgave

1. Inleiding en opgave **4**

2. Sloterplas en Sloterpark **6**

3. Centrum Nieuw-West **10**

4. Meer en Vaart **12**

5. Conclusies en aanbevelingen **14**

6. Twee denkrichtingen, vier modellen **15**

1. Inleiding en opgave

Amsterdam heeft in het collegeakkoord een aantal ambitieuze doelstellingen verwoord.
Dit college zet in op Amsterdam als rechtvaardige stad, een verbonden stad, democratisch, duurzaam, een stad van vrijheid, kansengelijkheid en een stad in balans. De ambities vertalen zich, onder andere, in een aantal belangrijke culturele projecten die de komende jaren gerealiseerd worden. Zo wordt gewerkt aan een nieuwe Openbare Bibliotheek OBA-Next op de Zuidas, aan de renovatie van het Amsterdam Museum en aan een nieuw gebouw voor de Meervaart in Nieuw-West. De beoogde feestelijke opening van deze drie instituten staat gepland in 2025 als Amsterdam, met trots, haar 750 jaar viert.

Op 16 december 2019 is in een gezamenlijke staf (Van Doorninck, Meliani) de locatiestudie voor de nieuwe Meervaart gepresenteerd en besproken. In het overleg hebben wethouders hun eerste voorkeur uitgesproken voor de locatie in het water van de Sloterplas (locatie 3A, de waterlocatie). Tevens is de behoefte uitgesproken voor een nadere analyse en onderbouwing van die locatie.
De afgelopen maanden is onderstaande analyse en visie opgesteld waarbij gestudeerd is (1) op de context van de nieuwe Meervaart op deze locatie met de Sloterplas en het Sloterpark, (2) de relatie van de nieuwe Meervaart op deze locatie met de openbare ruimte en Meer en Vaart, (3) de context van het centrumgebied en de ontwikkelkansen op de huidige locatie na vertrek van de Meervaart.

Over een nieuwe toekomst van, en een nieuw gebouw voor de Meervaart wordt al lang gesproken. In 2014 is door de gemeente, samen met de Meervaart, een gedetailleerd verbouwplan gemaakt, echter zonder bevredigend resultaat in financiële, organisatorische, functionele en logistieke zin. In 2018 is een locatieonderzoek door R&D en het stadsdeel uitgevoerd naar vijf mogelijke locaties voor nieuwbouw in en nabij het centrumgebied. Drie van de locaties zijn in het hierboven genoemde onderzoek uitgewerkt en op 16 december 2019 gepresenteerd. Wethouders hebben hun voorkeur uitgesproken voor de waterlocatie boven de parklocatie en de huidige locatie in sloop nieuwbouw variant.

In het voorliggende onderzoek wordt ingegaan op de drie contextuele vragen. De analyse wordt door middel van een aantal schetsen ondersteund.
De essentie die volgt uit de analyse en het contextonderzoek is dat, indien een gebouw in het water wordt gemaakt, men ook de omgeving aan zou moeten pakken. Het gebouw kan niet als een alleenstaand incident landen aan de oever van de plas. Zowel de verkeersas Meer en Vaart, de boulevard (Osdorp baai), de functionele en ruimtelijke invulling van de huidige locatie verdienen nieuwe aandacht. Met andere woorden een visie voor de nieuwe Meervaart vraagt om een visie of aangepaste visie op de andere entiteiten: water, park, straat, verkeer en centrumgebied.

Belangrijk uitgangspunt voor de visie is dat het plaatsen van de nieuwe Meervaart in de plas alleen leidt tot meerwaarde als de openbare ruimte van de gehele baai, de straat, de boulevard en de nieuwe gebouwen aan de Meer en Vaart in Centrum Nieuw-West qua ruimtelijk en architectonisch ontwerp op elkaar af worden afgestemd. Dit kan door een afgestemde opdrachtbenadering voor de nieuwe Meervaart, de openbare ruimte, de Meer en Vaart, de oever en de aansluiting met Centrum Nieuw-West.
Met deze benadering krijgen de verschillende onderdelen, projecten: de weg, de openbare ruimte, het centrum, het gebouw en het park, een heldere en structurerende opdracht. De processen zullen wellicht niet gelijktijdig kunnen lopen maar door de integrale stedelijke benadering zal het eindproduct de waarde krijgen die we beogen, voegen we waarde toe aan het gebied en repareren we een aantal missers uit het verleden. De nieuwe Meervaart als iconisch en kwalitatief hoogwaardig gebouw aan de rand van het water zal daarvoor als uitgangspunt dienen.

Meer specifiek is het aan te bevelen om:
- een visie op te stellen voor de gehele boulevard (Osdorp baai), deze aan te laten sluiten op een visie voor het Sloterpark en de Sloterplas. En ontwerpen op elkaar af te stemmen, nl. van het gebouw en de openbare ruimte.
- een visie op te stellen over het afwaarderen van de verkeersas Meer en Vaart met als doel de barrière op te heffen en de ruimtelijke en beleefde verbinding tussen centrum en water fors te verbeteren.
- het stedelijke beeld af te maken door op de huidige locatie een hoog plintgebouw te realiseren waardoor een aansluitende gevelwand ontstaat en door het toevoegen van een of twee torens, de accenten, een antwoord wordt gegeven op de grootse ontwikkelingen in het centrumgebied. Qua programma kan op deze plek een omvangrijk, deels publiek programma worden gerealiseerd op plintniveau met een hotel, met woningen en ‘artists in resident’ in de torens.

De geschetste varianten moeten gelezen worden als oefeningen en niet als eindbeeld.



Foto Willem van Gent, Osdorper baai, 2020.

2 Sloterplas en Sloterpark

AUP Amsterdam

In 1934 is het AUP Amsterdam vastgesteld met hierin als grootste stadsuitbreiding de Westelijke Tuinsteden. In het hart van deze nieuwe wijk is de droogmakerij Slotermeerpolder omgevormd tot grootschalige recreatieplas met parken op de flanken. Centraal gelegen in de stadsuitbreiding Nieuw-West.

De aanleg van het park en de plas en daarmee de zorgvuldige landschappelijke inpassing van een bestaande polder is een visionaire en radicale ontwerpbeslissing én de waardering van het belang van een collectieve recreatieve voorziening. Dit is een ontwerphouding die ook bij komende deeluitwerkingen (zoals een nieuwe Meervaart) navolging verdient.

Een belangrijk kenmerk van de stedenbouw uit deze tijd is de ruime opzet van de woonwijken met grote aandacht voor de groenvoorziening.[1] Parken en open ruimten zouden een gunstige invloed moeten uitoefenen op de volksgezondheid. Deze goede invloed van groene omgeving werd in het AUP ook verklaard doordat de bevolking er gebruik van maakte om er te wandelen, spelen of een bepaalde sport te beoefenen. Een verblijf in het park werkte als een contrast op de druk van het stadsleven en was voor de bezoeker een middel om daarvan te herstellen.[2]

Het Sloterpark is niet in één keer ontworpen en aangelegd maar bestaat uit verschillende parkconcepten, sferen en ontwerpfilosofieën. Romantisch tegenover functioneel, een Engelse landschapsstijl naast een modernistische. De aanleg van het park zelf voltrekt zich over een tijdspanne van 30 jaar. Het meest westelijke deel is pas in 1980 voltooid. Toch is in alle gevallen de inrichting gericht op eenduidig en overzichtelijk recreatief gebruik.

Sinds de aanleg is de bevolkingsopbouw van Nieuw-West en de ringzone pluriformer geworden en is de bevolking gegroeid. Hierdoor, zijn de wensen voor het gebruik veel diverser geworden en is de gebruiksintensiteit toegenomen.

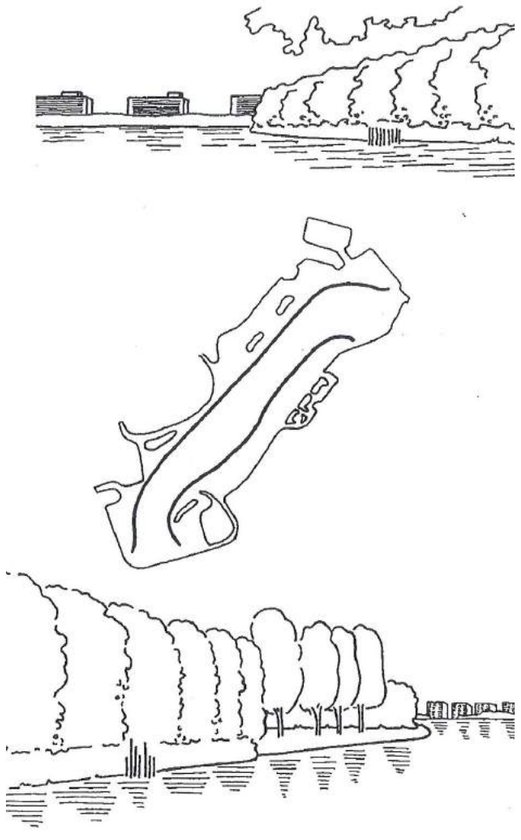
In nieuwe ontwerpen voor de parkdelen en oevers moet deze rijkdom gehonoreerd worden. Door meer sport, urbans sports en podia voor urban culture toe te voegen. Niet alleen in de nieuwe Meervaart, maar ook op en om het nieuwe theater.

Stedelijke koppen en landschappelijke flanken

In het AUP kregen de noord- en zuidoever een stedelijk karakter, benadrukt door zichtbaar en strategisch geplaatste hoogbouw. Contrasterend hebben de oost- en westoever een landschappelijk karakter door een schakeling van open ruimtes; een afwisseling van beplanting met open speelweides, reliëf en gebogen maar strakke lijnvorming in de beplanting en oevers.[3]

De stedelijke koppen zijn ten opzichte van elkaar gedraaid. Hierdoor, en door zorgvuldig geplaatste eilanden is het einde van de plas niet zichtbaar en lijkt het water door te stromen als bij een brede meanderende rivier. Dit effect, samen met de vormgeving van het parkgebied zorgen voor een coulisselandschap dat de illusie wekt van een wijds landschap.

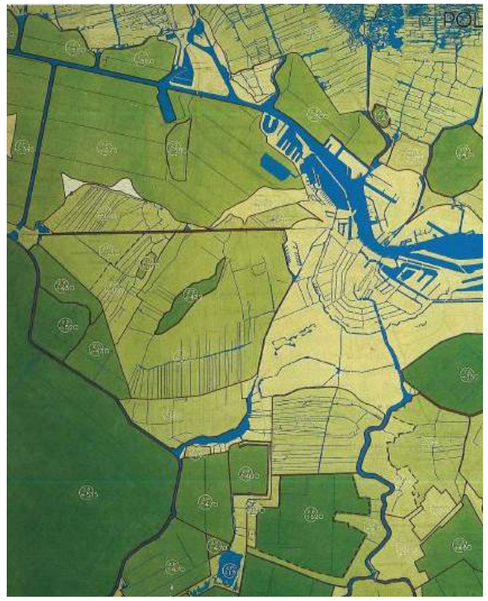
Dit herkenbare en gewaardeerde concept moet in toekomst bewaard blijven en waar mogelijk versterkt worden. De plaatsing van de nieuwe Meervaart aan de zuidoever van de Sloterplas kan een bijdrage leveren aan het versterken van de stedelijkheid van deze kop, zonder dat het afbreuk doet aan de landschappelijke flanken.



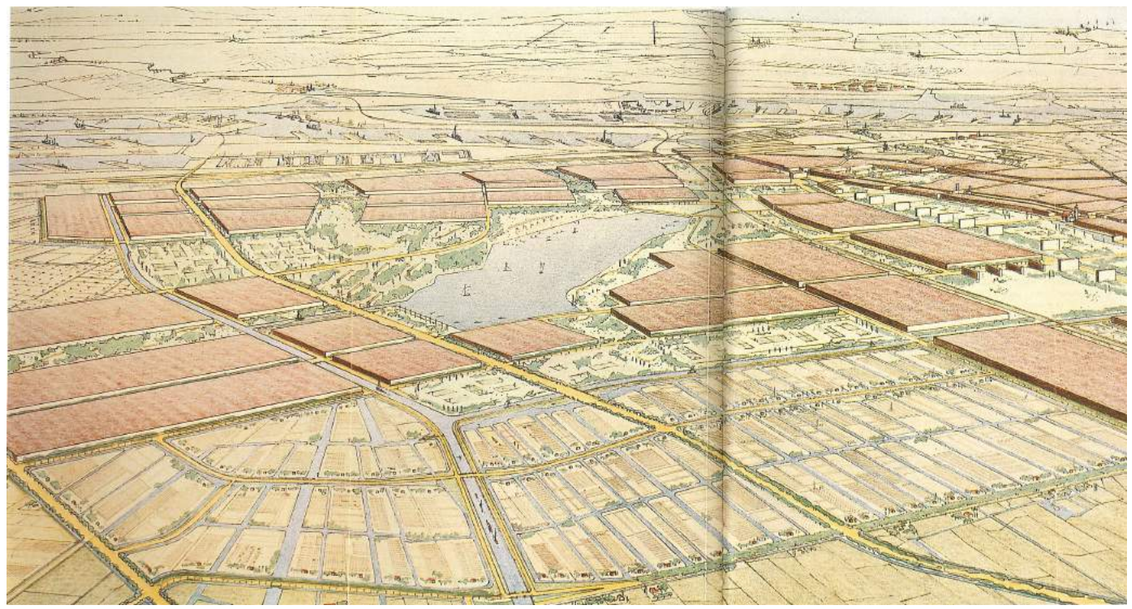
Suggestie doorlopen plas, uit studie sloterplasgebied 1989



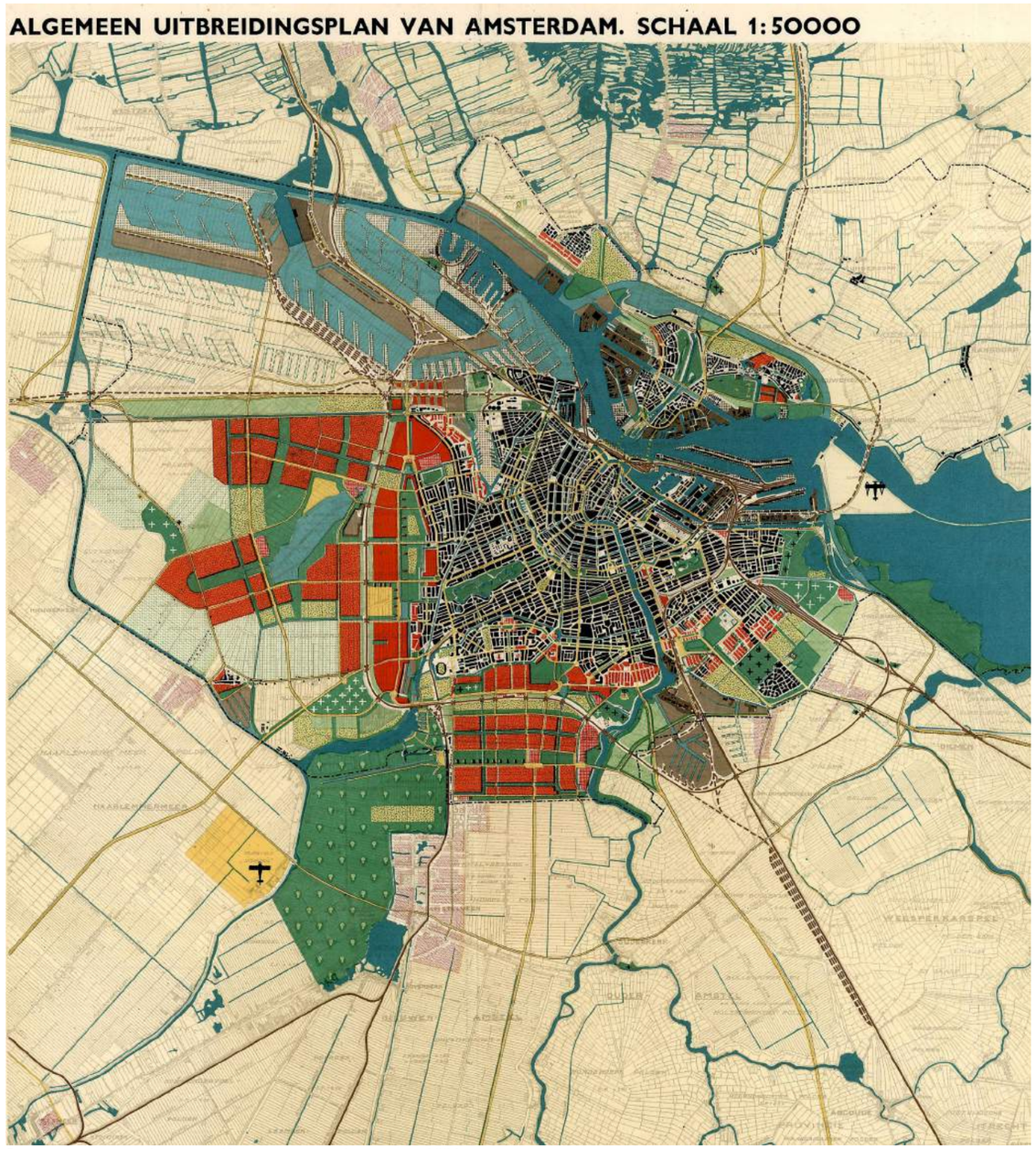
Analsyekaart: stedelijke koppen versus landschappelijke vlanken (bestaande situatie).



Amsterdam, overzicht van de poldergrenzen binnen en buiten de gemeente, 1934.



Algemeen Uitbreidingsplan, westelijk stadsdeel gezien vanuit het zuidwesten, perspectief in vogelvlucht.



Plan in hoofdzaken, Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 1934.

Noordoever

Kenmerkend voor de noordoever zijn de drie grote galerijflats, georiënteerd op de lengterichting van de plas. Deze flats zijn vanaf veel plekken rondom de plas beeldbepalend.
Bij deze gebouwen is in de jaren ‘30 een monumentaal vormgegeven boulevard ontworpen. Amsterdam heeft zich laten inspireren door twee Duitse volksparken, de Maschsee in Hannover en het Stadtpark in Hamburg (uit de jaren ‘20). De reden voor dit grootse gebaar was de verwachting dat aan de noordzijde de meeste bezoekers uit de binnenstad (via de Jan Evertsenstraat) het Sloterpark zouden bereiken. Het monumentale karakter wordt bereikt door de toepassing van zes rijen bomen, een 3,5 meter hoge gemetselde bastionvormige kademuur, een brede wandelboulevard langs het water en grote granieten blokken om overgangen in bijvoorbeeld maaiveldhoogte te markeren.

Aan de noordoever vormen stedenbouw, architectuur, landschapsarchitectuur en openbare ruimte een samenhangende ruimtelijke compositie. Dat wordt breed herkend en erkend. Het heeft de status van een beschermd stadsgezicht. Deze integrale aanpak dient als voorbeeld voor de nieuwe ontwikkelingen aan de Zuidoever.

Zuidoever

Aan de zuidoever markeren drie grote flats (waaronder de Anslijnflat) en de torenwijk uit de jaren ‘50 en ‘60 de gekromde lange Osdorp baai en vormen de beëindiging van de plas. De flats markeren ook de plaats waar de ‘rivier’ de hoek om gaat. Dit grote gebaar is het meest geslaagde onderdeel van de zuidoever maar heeft geen werkelijke samenhang met later gerealiseerde gebouwen en openbare ruimte.
Vanaf de jaren ‘60 zijn er diverse ontwerpen gemaakt voor stedenbouw, infrastructuur, architectuur en openbare ruimte. Die plannen waren voor delen van de zuidoever of zijn slechts gedeeltelijk uitgevoerd.

Een ontwerp voor de nieuwe Meervaart in de Sloterplas zou niet minder dan samenhang van de gehele ruimtelijke compositie van de zuidoever moeten opleveren: maak een eenduidige baai en boulevard aan de zuidwest kop van de plas tussen de landtong en het watersporteiland en geef het Centrum Nieuw- West een samenhangend stedelijk front aan de plas. Door beeldregie te voeren op stedenbouw (gebouwen), landschap (bomen en oeverlijn) en openbare ruimte (boulevard).

Oevers

Direct na het einde van de zandwinning in 1954 kregen de oevers een definitieve vorm.
De lijnvoering van de oevers van de stedelijke koppen zijn groots van vorm en hebben een directe relatie met de oriëntatie van de bouwkavels van de aanliggende wijken. De 3.5 meter hoge kademuur aan de noordoever heeft niet alleen een esthetische waarde maar ook een functionele. Bij zuidwester wind kunnen, vanwege de diepte van de plas, hoge golven ontstaan. De zuidkant daarentegen is vormgegeven als grote baai. Met een grote boog omarmt het land hier het water. De oever was gemaakt van betonnen elementen met, in het oorspronkelijke ontwerp, een plasberm met rietbegroeiing er voor. Helaas is dit beeld in de loop der jaren niet overeind gebleven en door kleinere ingrepen én achterstallig onderhoud gefragmenteerd.
Naast de bakstenen kademuren aan de noordzijde zijn de meeste oevers gemaakt van betonnen randen met daarvoor rietbegroeiing. Bij de eilanden en een groot deel van de oostoever zijn perkoenpalen toegepast met ook daarvoor een rieten begroeiing.
De lijnvoering van de hele oever bestaat uit een afwisseling van regelmatige bogen en rechte lijnen. Door deze vormgeving en de toepassing van veel betonnen oeverelementen krijgt het nagestreefde natuurlijke beeld van een landschap een zeer kunstmatige uitstraling.

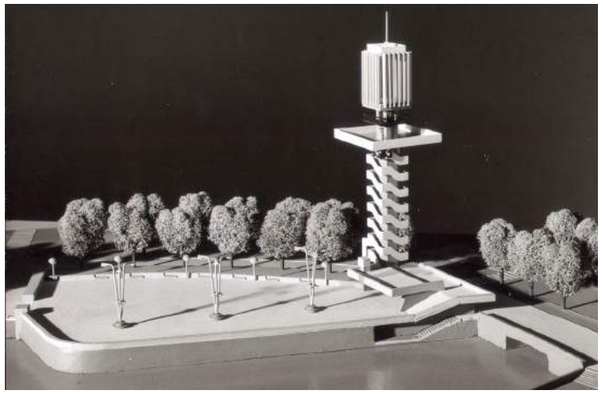
De Osdorp baai moet weer een eenduidig ontwerp krijgen en als ruimtelijke eenheid leesbaar blijven. Plaatsing van de nieuwe Meervaart in het water van de baai mag dit niet teniet doen, zou zelfs een bijdrage moeten leveren aan het verkrijgen van ruimtelijke eenheid.



Analysekaart: Sloterpark is ontworpen over een tijdsperk van 50 jaar, met ontwerpconcepten uit de verschillende decennia.



Noordoever 2016, De Nieuwe Grachtengordel.



Noordoever oostelijke bastion, genoemd het schip met uitkijktoren van architect Slebos, de uitkijktoren is nooit gekomen.



Spelende kinderen, Torenwijk.



Dienst Publieke werken, afdeling stadsontwikkeling, overzicht noordelijke oever, stedenbouw, architectuur, openbare ruimte integraal als geheel ontwerpen.



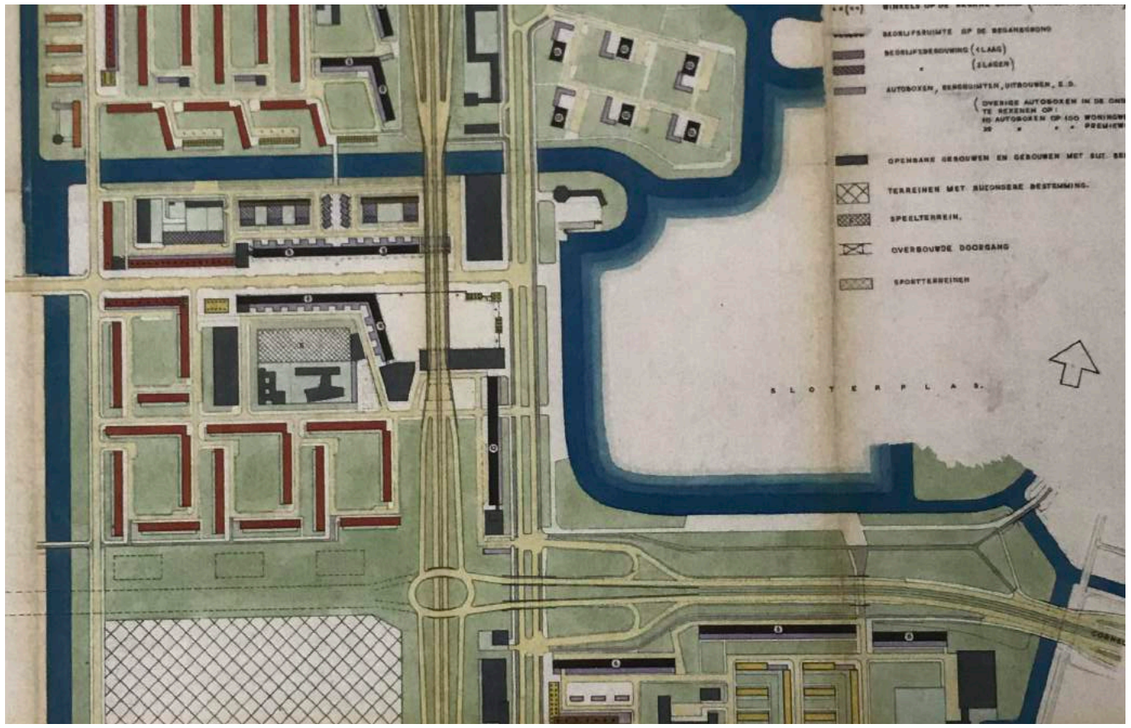
Zuidoever Sloterplas met op de voorgrond het schiereiland de landtong.

3. Centrum Nieuw-West

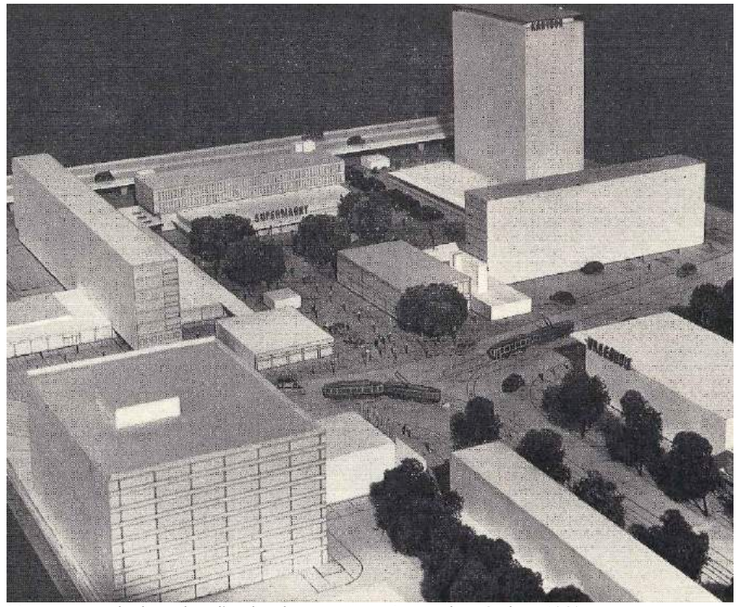
In het AUP waren aan de zuid-west kop van de Sloterplas twee haaks op elkaar aansluitende hoofdwegen voorzien. Daarvan is de oost-west lopende Lelylaan gerealiseerd. De noord-zuid lopende snelweg tussen havens en Schiphol (Geer Ban) is er niet gekomen. Meer en Vaart is slechts de denkbeeldige ventweg van deze reservering.
Het centrum voor Nieuw West is aanvankelijk gebouwd als een wijkwinkelcentrum van bescheiden omvang. In het oorspronkelijke ontwerp (jaren '50) verwijdde Tussen Meer zich richting de plas. In plaats daarvan is in de jaren '60 een ontwerp gerealiseerd waarbij Tussen Meer eindigde op een met schijven en torens gedefinieerd 'Koopcentrum Osdorpplein'. Introvert, afgekeerd van de plas en daarvan gescheiden door de snelweg reservering. De huidige Meervaart vond een plek tussen deze reservering en Meer en Vaart.
In de jaren '80/'90 is het winkelcentrum uitgebreid op de locatie van de snelweg reservering met gebouwen en openbare ruimtes die het introverte karakter van het centrum verder versterken. Een veelheid aan pleintjes, as-verspringingen in de openbare ruimte en overdekte winkelpassages kenmerken deze toevoeging. Goedbedoelde intimiteit en gezelligheid heeft geleid tot onoverzichtelijkheid. Ook de huidige Meervaart werd in deze jaren uitgebreid. Dit samengestelde Osdorpplein wordt door velen gezien als een van de minst geslaagde delen van Nieuw-West (ook de SIRK).
De vernieuwing van Centrum Nieuw-West, die een aantal jaren geleden is ingezet, richt zich op het versterken van het gebied als hét centrum van Nieuw-West door het maken van meer stedelijkheid door verdichting binnen een helder grid, het toevoegen van functies, een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte met meer samenhang en meer overzicht en zichtlijnen die de visuele relatie met de Sloterplas moeten verbeteren. Het stedelijk front aan de Meer en Vaart en de plas blijft hierbij gefragmenteerd. Momenteel wordt een stedenbouwkundig plan voor fase 2 van Centrum Nieuw-West voorbereid.

Met de herontwikkeling van de huidige Meervaartlocatie ontstaat de mogelijkheid een robuust waterfront langs de Meer en Vaart te realiseren, aansluitend op de sfeer van lopende ontwikkelingen in het centrumgebied. De zichtlijnen naar het water kunnen verbeterd worden. Door het toevoegen van diverse culturele functies zal de lang gewenste gebruiksrelatie tussen het centrum en de boulevard en het water worden gemaakt.

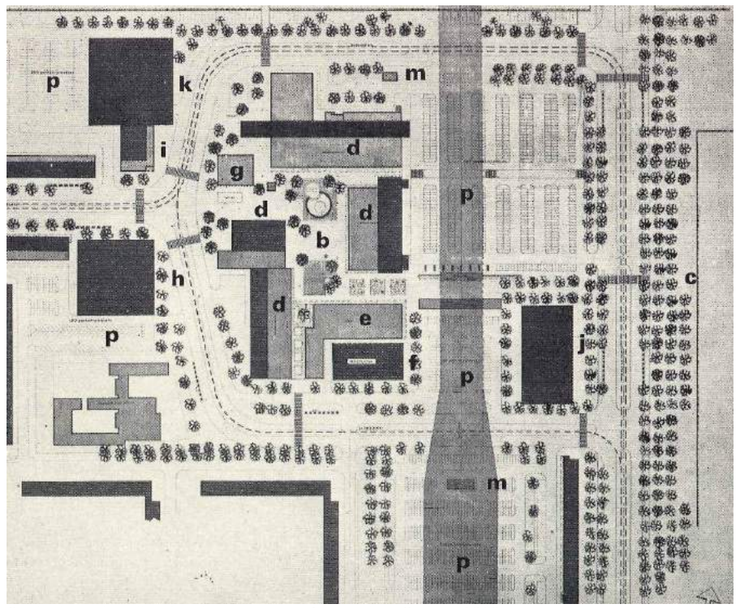
Maak een hoogstedelijk front aan de plas door te bouwen in de rooilijn Van de Meer en Vaart met veel publieksaantrekkende maatschappelijke en culturele programma's met daarboven wonen, door onder andere de plint van het Kroonenbergcomplex naar de Meer en Vaart uit te bouwen en te "openen". Ontwikkel Centrum Nieuw- West in een neutraal stedelijk grid in hoge dichtheid met doorlopende zichtlijnen vanuit het centrum naar de Sloterplas en de boulevard. Schroom hierbij niet ruimtelijke kwaliteiten uit het ontwerp uit de jaren '70 en minder geslaagde ingrepen uit de jaren '80 en '90 te repareren. Richt alle inspanningen en programmering erop dat de zuidbaai en boulevard als publieke ruimte het collectief cultureel hoogtepunt van Centrum Nieuw-West worden met de nieuwe Meervaart als belangrijkste trekker. Zo ontstaat vanaf Tussen Meer (kleinschalige winkels en horeca), via Osdorpplein (Winkelketens) naarmate men het water nadert een meer cultureel en op recreatie gerichte programmering.



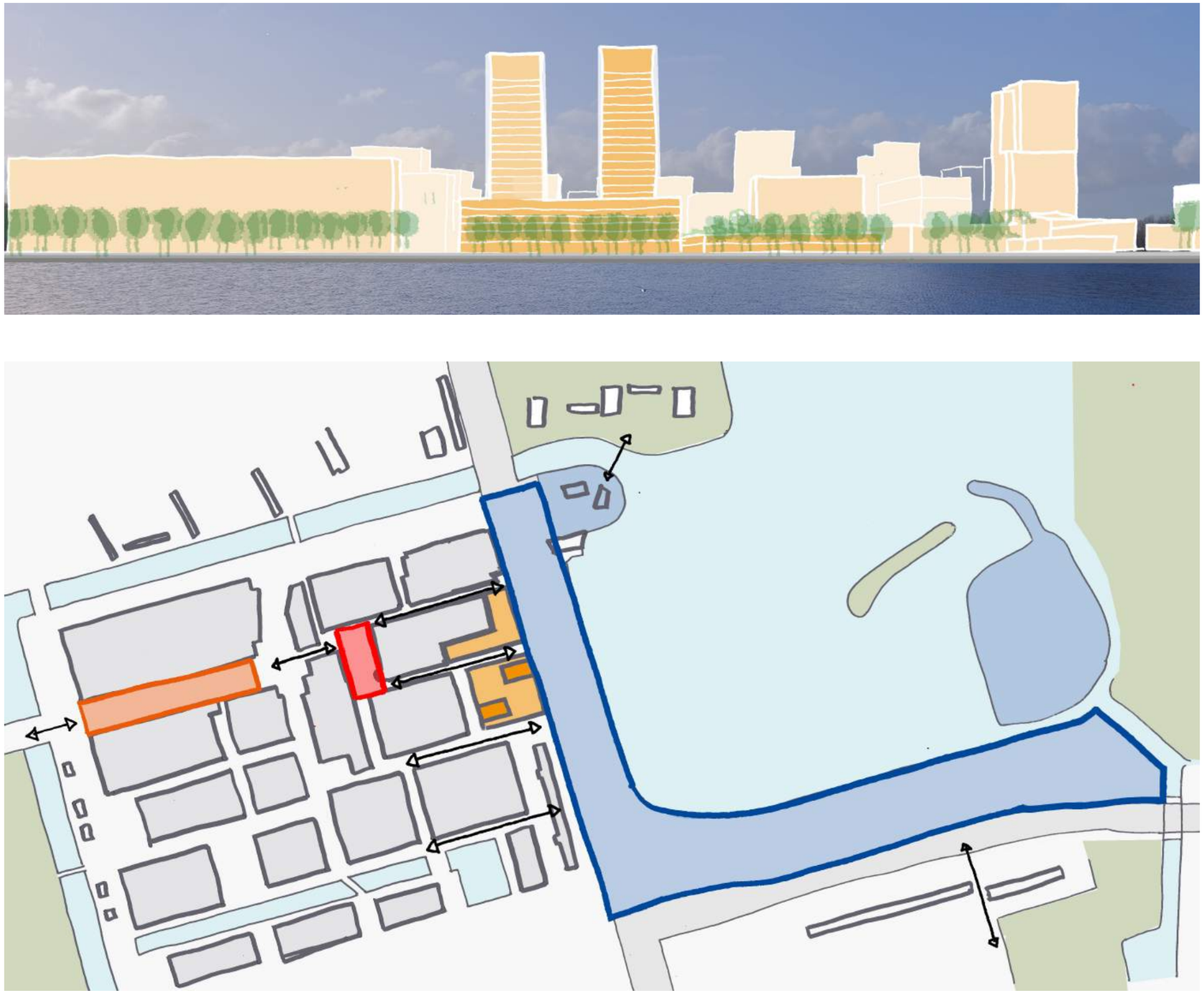
Dienst Publieke Werken, afdeling Stadsontwikkeling, voorontwerp deel A, B en C, 24 september 1956.



Maquette, stedenbouwkundig plan, koopcentrum Amsterdam Osdorp 1960.



Stedenbouwkundig plan, koopcentrum Amsterdam Osdorp 1960.



4. Meer en Vaart

De Meer en Vaart is een restant van de verkeersplanologie uit naoorlogse jaren. En dan nog slechts de ventweg van de hier ooit gedachte snelweg. Opgespannen tussen Calandlaan en Ookmeerweg.
Het ontwerp van de Meer en Vaart met zijn vier rijbanen en trambaan is er een van een wijkontsluitingsweg. Nooit heeft dit wegprofiel de bedoeling gehad het Osdorpplein en de Sloterplas in beleving met elkaar te verbinden en verblijfskwaliteit te bieden. Wel waren in het oorspronkelijke ontwerp van de Meer en Vaart vijf bomenrijen geplant en tussen wandelpad en de rijbanen was een hoge bosschage gedacht. (onderdeel van dit ontwerp was opmerkelijk genoeg ook positionering van de Meervaart op het schiereiland.)

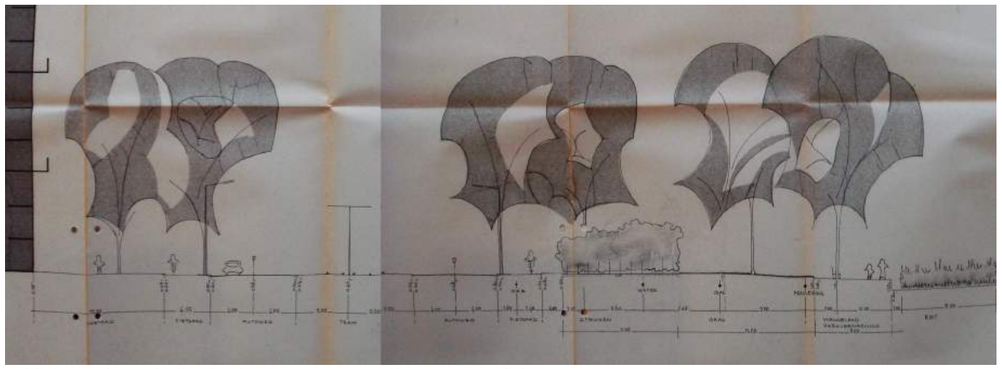
Momenteel is de weg een optelsom van verkeersmodaliteiten die elkaar in de weg zitten: tram, west-tangent, auto, fiets en voetgangers. Gegeven de prioriteit voor OV wordt in het kader van het mobiliteitsplan voor Nieuw-West en de herziening van het investeringsbesluit voor Centrum Nieuw-West onderzocht of de autobaan richting zuiden er uit kan. Om van de Meer en Vaart een boulevard te kunnen maken moet de autobaan richting noorden ten minste 30 km/h worden.

Een andere optie is de boulevard helemaal autovrij maken. Overweeg om de boulevard te versmallen. Momenteel is de maat tussen gevel en oeverlijn 80 meter.
De boulevard (die de baai flankeert, opgespannen tussen de twee schiereilanden) verdient een hoogwaardige eenduidige inrichting waarbij tram, west-tangent, fietsers en minder auto's te gast zijn op dit stedelijk tapijt.
Niet de oversteekbaarheid of veiligheid is het probleem van Meer en Vaart. Dat is prima te regelen en te reguleren met hekken en verkeerslichtinstallaties. De beleving en het karakter van deze stedelijke ruimte is waar het om gaat. Als daar ambities gelden om verblijfskwaliteit te maken kunnen deze alleen met vergaande keuzes waargemaakt worden.

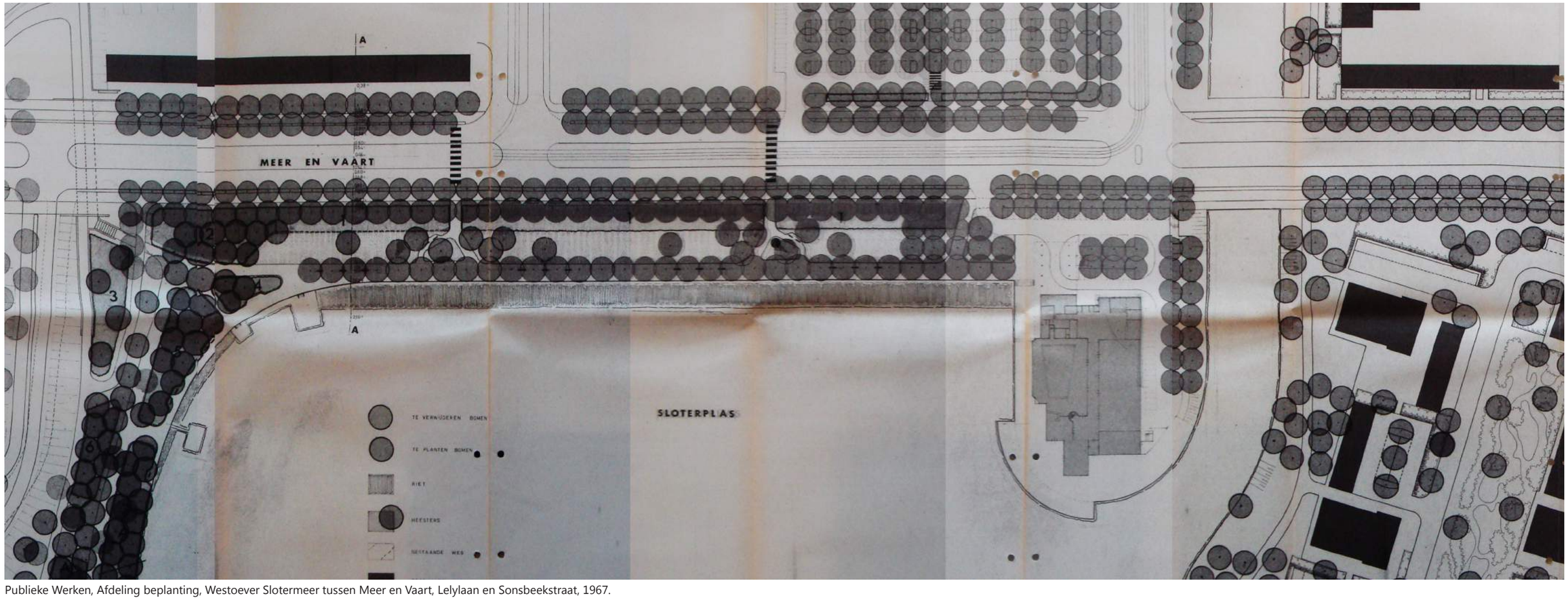
Onthef deze publieke ruimte van de niet langer noodzakelijke verplichting autoverkeer in grote aantallen in hoge snelheid te bedienen. Richt de boulevard boulevard-waardig in. In samenhang en integraal. Als publieke ruimte tussen de beoogde culturele programmering. Tussen rooilijn en oeverlijn. En maak een samenhangend boulevard-ontwerp voor de gehele baai, van horeca-schiereiland tot watersporteiland. Alleen zo wordt een nieuwe Meervaart in de plas voor bezoekers onderdeel van het Centrum Nieuw-West.



Meer en Vaart huidige situatie, verkeersader als barriere tussen Centrum Nieuw-West en Sloterplas.



Publieke Werken, Afdeling beplanting, Westoever Slotermeer, profiel Meer en Vaart, 1967.



Publieke Werken, Afdeling beplanting, Westoever Slotermeer tussen Meer en Vaart, Lelylaan en Sonsbeekstraat, 1967.

5. Conclusies en aanbevelingen

Op het niveau van de Sloterplas:

- De aanleg van het park en de plas en daarmee een zorgvuldige landschappelijke inpassing van een bestaande polder is een visionaire en radicale ontwerpbeslissing én waardering van het belang van een collectieve recreatieve voorziening. Dit is een ontwerphouding die ook bij komende deeluitwerkingen (zoals een nieuwe Meervaart) navolging verdient.
- In nieuwe ontwerpen voor de parkdelen en oevers moet de rijkdom van diverser en intensiever gebruik van de openbare ruimte door een pluriforme groep bewoners gehonoreerd worden, door meer sport, urbans sports en podia voor urban culture toe te voegen. Niet alleen in de nieuwe Meervaart, maar ook op en om het nieuwe theater.
- Het herkenbare en gewaardeerde concept van stedelijke koppen en landschappelijke flanken aan de Sloterplas moet in de toekomst bewaard blijven en waar mogelijk versterkt worden. De plaatsing van de nieuwe Meervaart aan de zuidoever van de Sloterplas moet een bijdrage leveren aan het versterken van de stedelijkheid van deze kop, zonder dat het afbreuk doet aan de landschappelijke flanken.
- Aan de noordoever vormen stedenbouw, architectuur, landschapsarchitectuur en openbare ruimte een samenhangende ruimtelijke compositie. Dat wordt breed herkend en erkend. Het heeft de status van een beschermd stadsgezicht. Deze integrale aanpak dient als voorbeeld voor de nieuwe ontwikkelingen aan de zuidover.
- Een ontwerp voor de nieuwe Meervaart in de Sloterplas zou niet minder dan samenhang van de gehele ruimtelijke compositie van de zuidoever moeten opleveren (met de noordoever als inspiratiebron). Maak een eenduidige baai en boulevard aan de zuidwest kop van de plas tussen de landtong en het watersporteiland en geef Centrum Nieuw-West een samenhangend stedelijk front aan de plas. Door beeldregie te voeren op stedenbouw (gebouwen), landschap (bomen en oeverlijn) en openbare ruimte (boulevard).
- De Osdorper baai moet weer een eenduidig ontwerp krijgen en als ruimtelijke eenheid leesbaar blijven. Plaatsing van de nieuwe Meervaart in het water van de baai mag dit niet teniet doen, zou zelfs een bijdrage moeten leveren aan het verkrijgen van ruimtelijke eenheid.

Op het niveau van Centrum Nieuw West:

- Maak een hoogstedelijk front aan de plas door te bouwen in de rooilijn van de Meer en Vaart met veel publiek aantrekkende maatschappelijke en culturele programma ‘s met daarboven wonen door onder andere de plint van het Kroonenberg complex naar de Meer en Vaart uit te bouwen en te “openen”. Ontwikkel Centrum Nieuw-West verder in een neutraal stedelijk grid in hoge dichtheid met doorlopende zichtlijnen vanuit het centrum naar de Sloterplas en de boulevard. Schroom hierbij niet ruimtelijke kwaliteiten uit het ontwerp uit de jaren ‘70 en minder geslaagde ingrepen uit de jaren ‘80 en ‘90 te repareren. Richt alle inspanningen en programmering erop dat de zuidbaai en boulevard als publieke ruimte het collectief cultureel hoogtepunt van Centrum Nieuw-West worden met de nieuwe Meervaart als belangrijkste trekker. Zo ontstaat vanaf Tussen Meer (kleinschalige winkels en horeca), via Osdorpplein (winkelketens) naarmate men het water nadert een meer cultureel en op recreatie gerichte programmering.

Op het niveau van Meer en vaart

- Onthef deze publieke ruimte van de niet langer noodzakelijke verplichting autoverkeer in grote aantallen in hoge snelheid te bedienen. Richt de boulevard boulevard-waardig in. In samenhang en integraal. Als publieke ruimte tussen de beoogde culturele programmering. Tussen rooilijn en oeverlijn. En maak een samenhangend boulevard-ontwerp voor de gehele baai, van horeca-schiereiland tot watersporteiland. Alleen zo wordt een nieuwe Meervaart in de plas voor bezoekers onderdeel van het Centrum Nieuw-West.

6. Twee denkrichtingen, vier modellen

In essentie leveren bovenstaande conclusies en aanbevelingen dit inzicht op:

de opgave gaat niet slechts over een goed gebouw op een passende locatie op of aan het water. De opgave gaat over context en samenhang. Over inlossen van beloftes, over het werkelijk realiseren van veronderstelde kwaliteit, met andere woorden
een integrale ontwerpopgave die de zuidoever tussen de twee schiereilanden, het westelijk front van Centrum Nieuw-West én de openbare ruimte van Meer en Vaart én talud Lelylaan beslaan. Met als hoogtepunt in deze drie het gebouw van de nieuwe Meervaart.

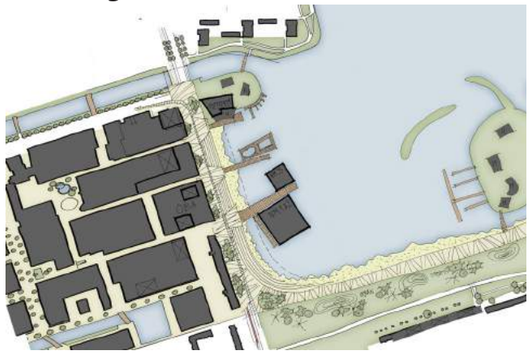
Daarbij is te kiezen uit twee denkbare hoofdrichtingen:

A. De baai vormgeven in de geest van het AUP met een ruimtelijke autonomie die overeind blijft met plaatsing nieuwe Meervaart in de plas.
Hiervoor is o.i. nodig dat het volume/ de volumes voor de nieuwe Meervaart opgeknipt worden in kleinere volumes zodat transparantie en doorzichten behouden blijven. Een kashba op het water, samengebonden door een aantrekkelijke openbare ruimte, wellicht een collectief dak. (model 1)
Uit oogpunt van beheer en exploitatie lijkt dit een lastige variant waarvan het de vraag is of hij realistisch is.
Alternatief binnen deze denkrichting is een excentrische plaatsing van de nieuwe Meervaart, liefst op het schiereiland. Een modernistisch paviljoen met riante overstekken en een dominante oriëntatie op het zuiden. Openbare ruimte en foyer vloeien in elkaar over. De baai blijft autonoom. Aan de noordzijde zijn minder architectonische inspanningen nodig om de expeditie acceptabel in te passen (model 2)

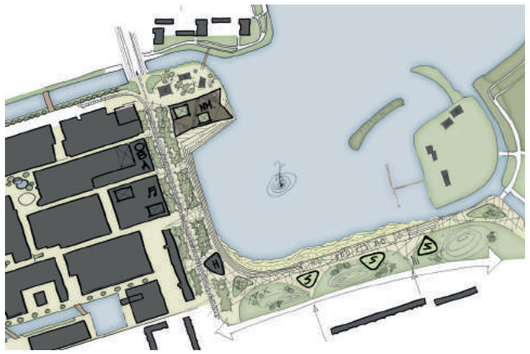
B. Alternatief is het toevoegen van een nieuwe laag in de overgang land-water.
Een nieuw landschap van boardwalks, watertuinen en zwemwater waarbij de nieuwe Meervaart onderdeel wordt van deze architectonische oplossing. Te onderzoeken is welke vormentaal hierbij passend is en hoe groot de integratie van gebouw en openbare ruimte moet zijn om van een eenheid spreken. Van radicaal (model 3: een gebouw dat onderdeel wordt van het landschap, met hellende en toegankelijke groene en houten dakvlakken) tot terughoudend (model 4: een alzijdig icoon, ingepast in een ruimer drijvend landschap).

Een keuze tussen een terughoudende benadering met interpretatie en inpassing als kernwaarden dan wel een radicale en visionaire toevoeging die door zijn kwaliteit en toegevoegde waarde toch passend is.

A: In de geest van Van Eesteren

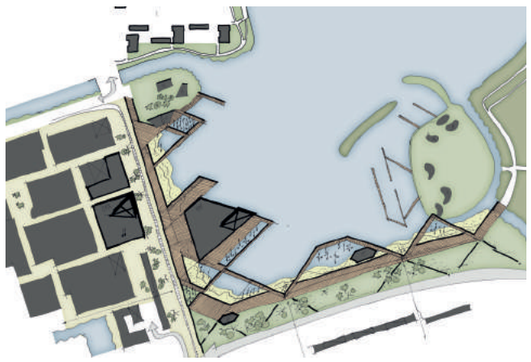


model 1: Nieuwe Meervaart als Kashba

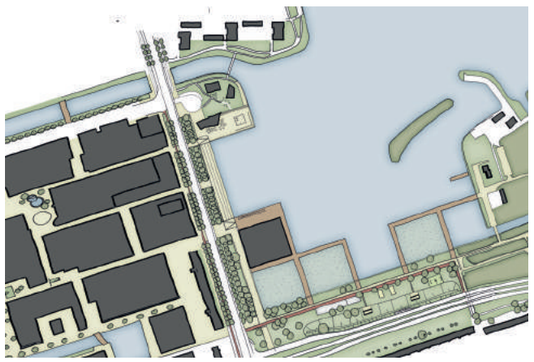


model 2: Modernistisch gebouw op landtong

B: Toevoegen van nieuwe laag



model 3: Nieuwe Meervaart onderdeel van nieuw landschap



model 4: Steigerpark met allzijdig icoon

Denkrichtingen A: In de Geest van Van Eesteren

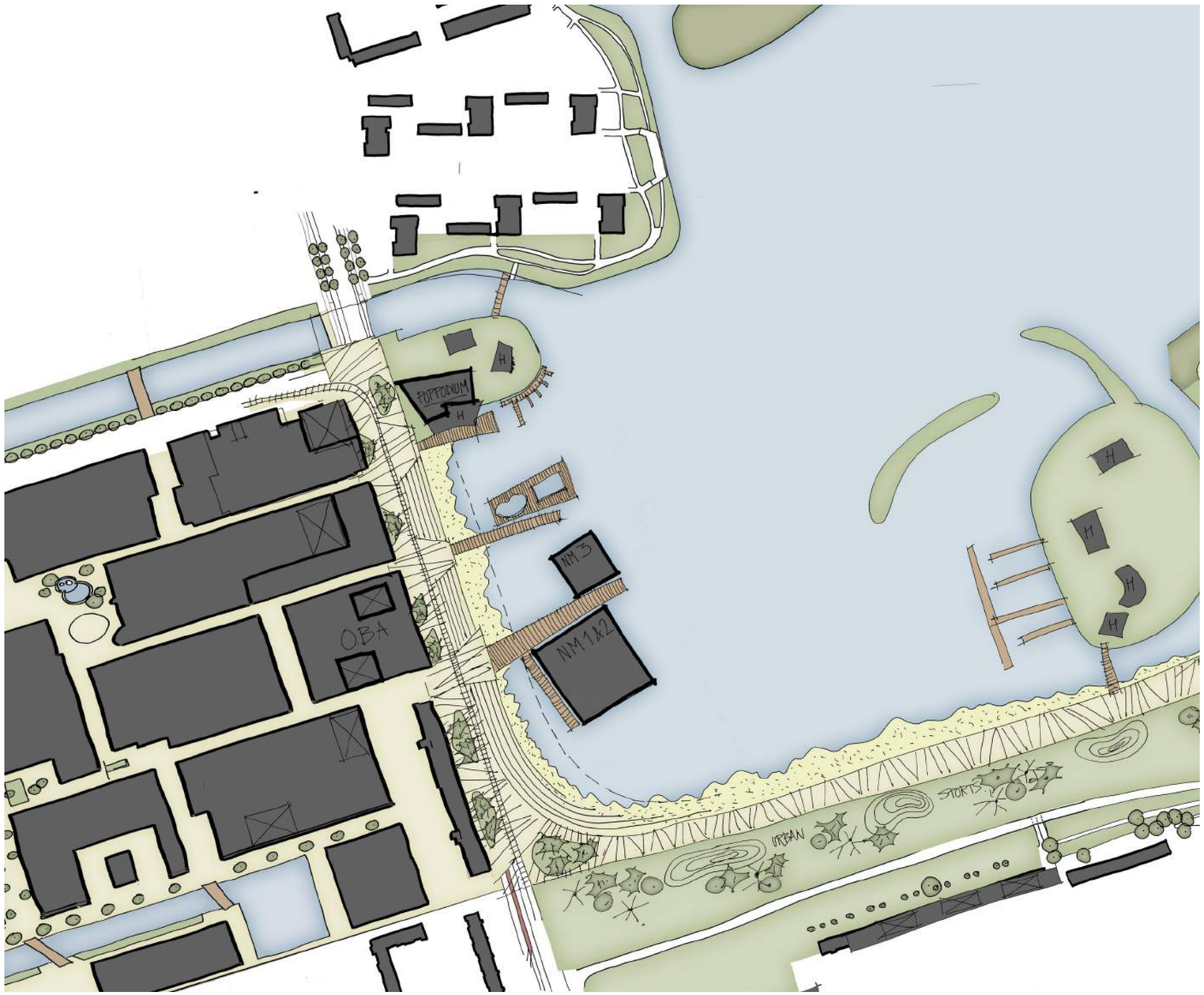
Model 1: NIeuwe Meervaart als Kashba



Steigerpaden versterken de beleving.



Gebouwen als een ensemmble in het water.









Steigerpaden naar de gebouwen.



Toegevoegde stranden zorgen voor meer recreatiemogelijkheid..

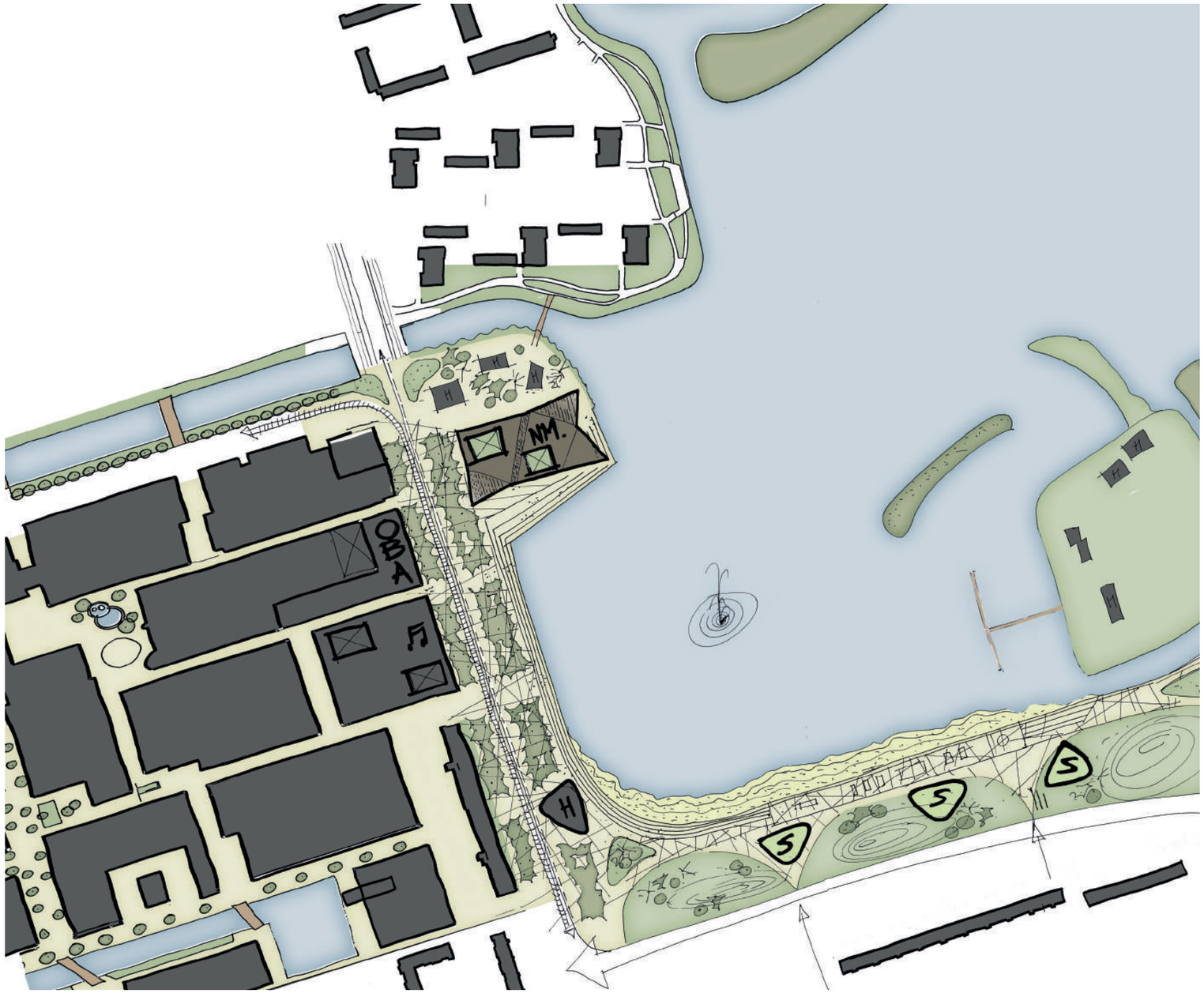


Denkrichtingen A: In de Geest van Van Eesteren

Model 2: Modernistisch gebouw op landtong













Kade als verblijfsruimte



Speelse trappen naar het water.







Denkrichtingen B: Toevoegen van nieuwe laag

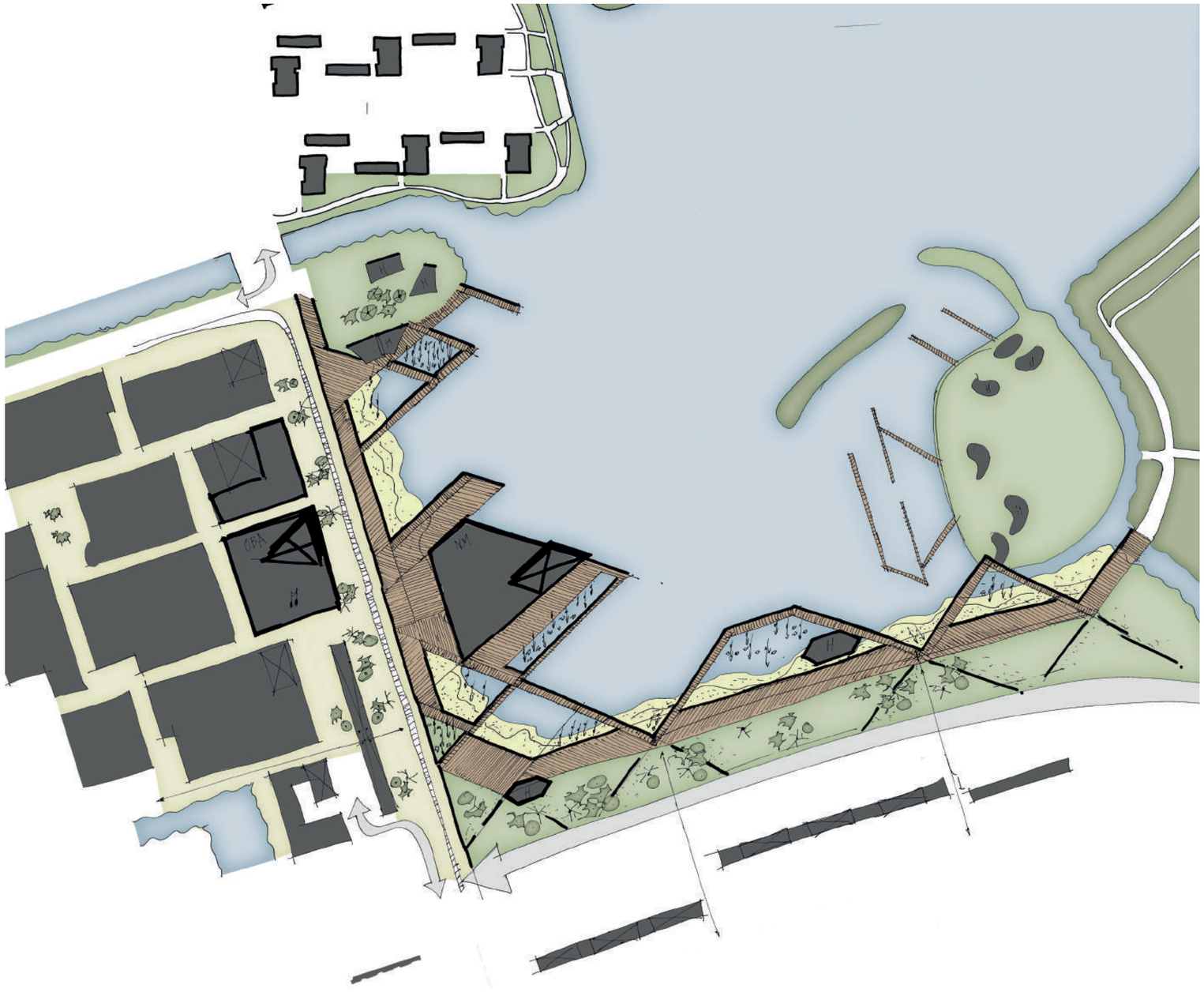
Model 3: Nieuwe Meervaart onderdeel van nieuw andschap



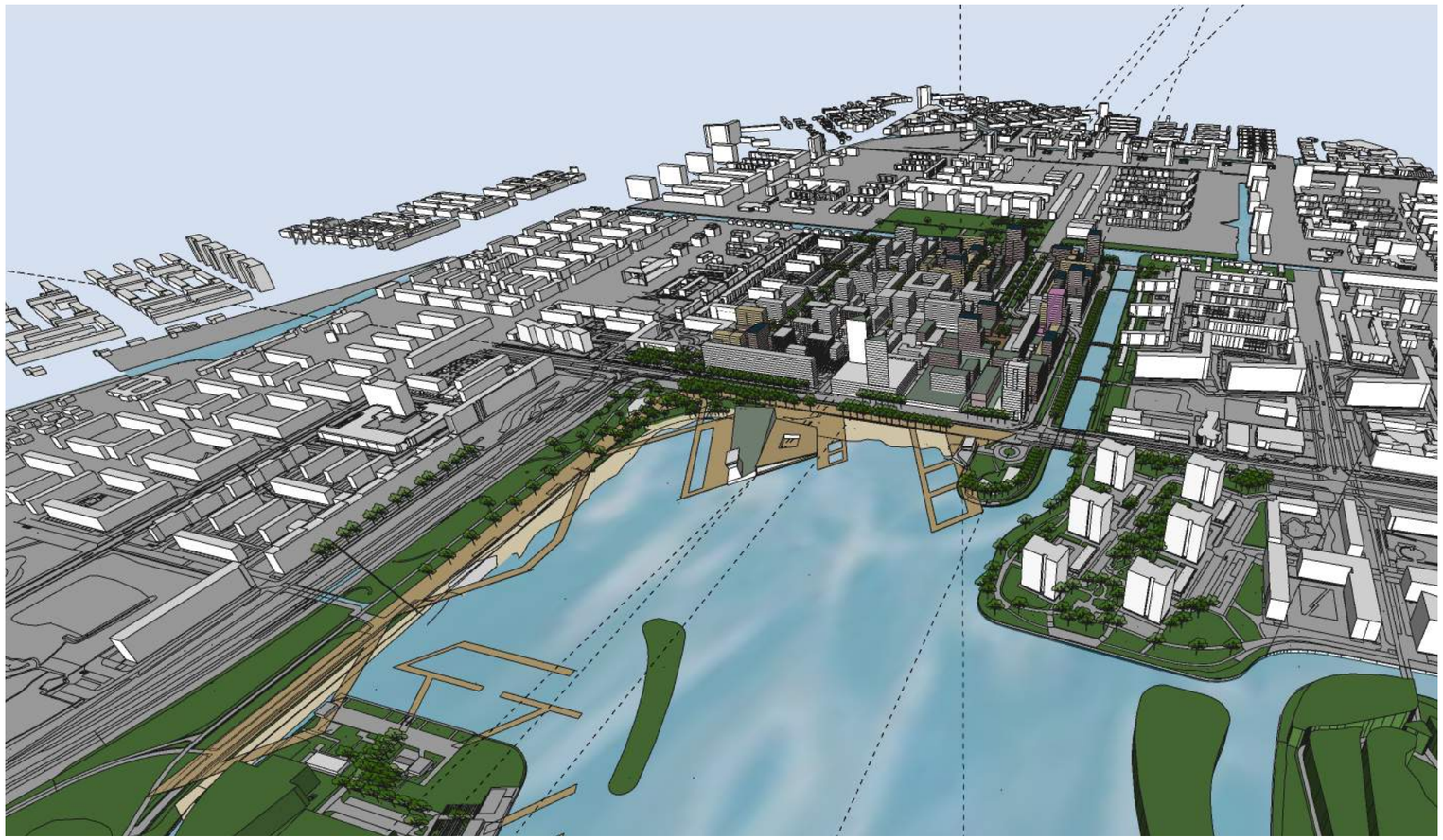
Gebouw is onderdeel van het landschap



Terrasjes aan het water.





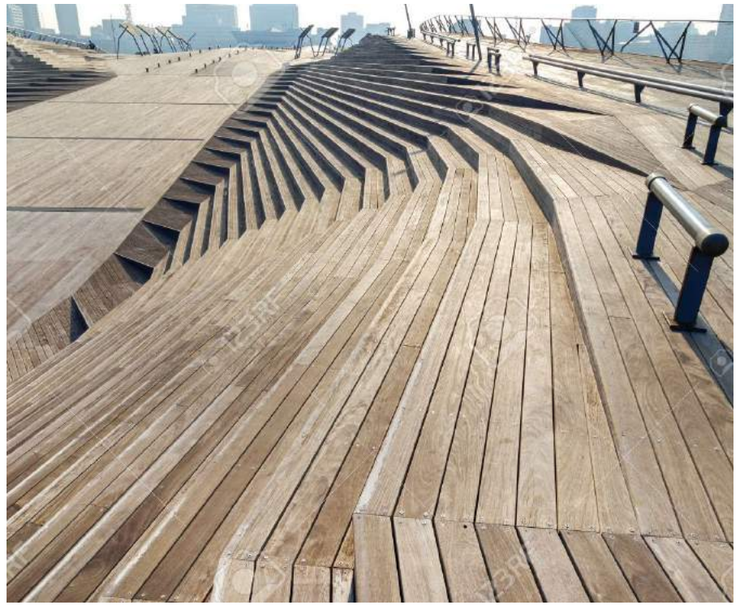




Toneeltoren als uitkijktoren.



Steigerlandschap loopt door over het dak van het theater.



Het dak van het theather is ingericht als een verblijfsruimte.



Waterzuiverende tuinen tussen de steigers.

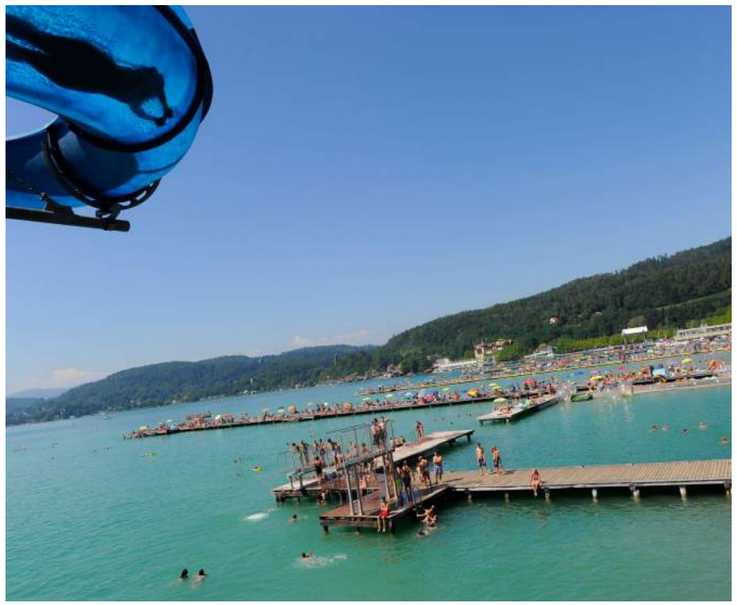


Denkrichtingen B: Toevoegen van nieuwe laag

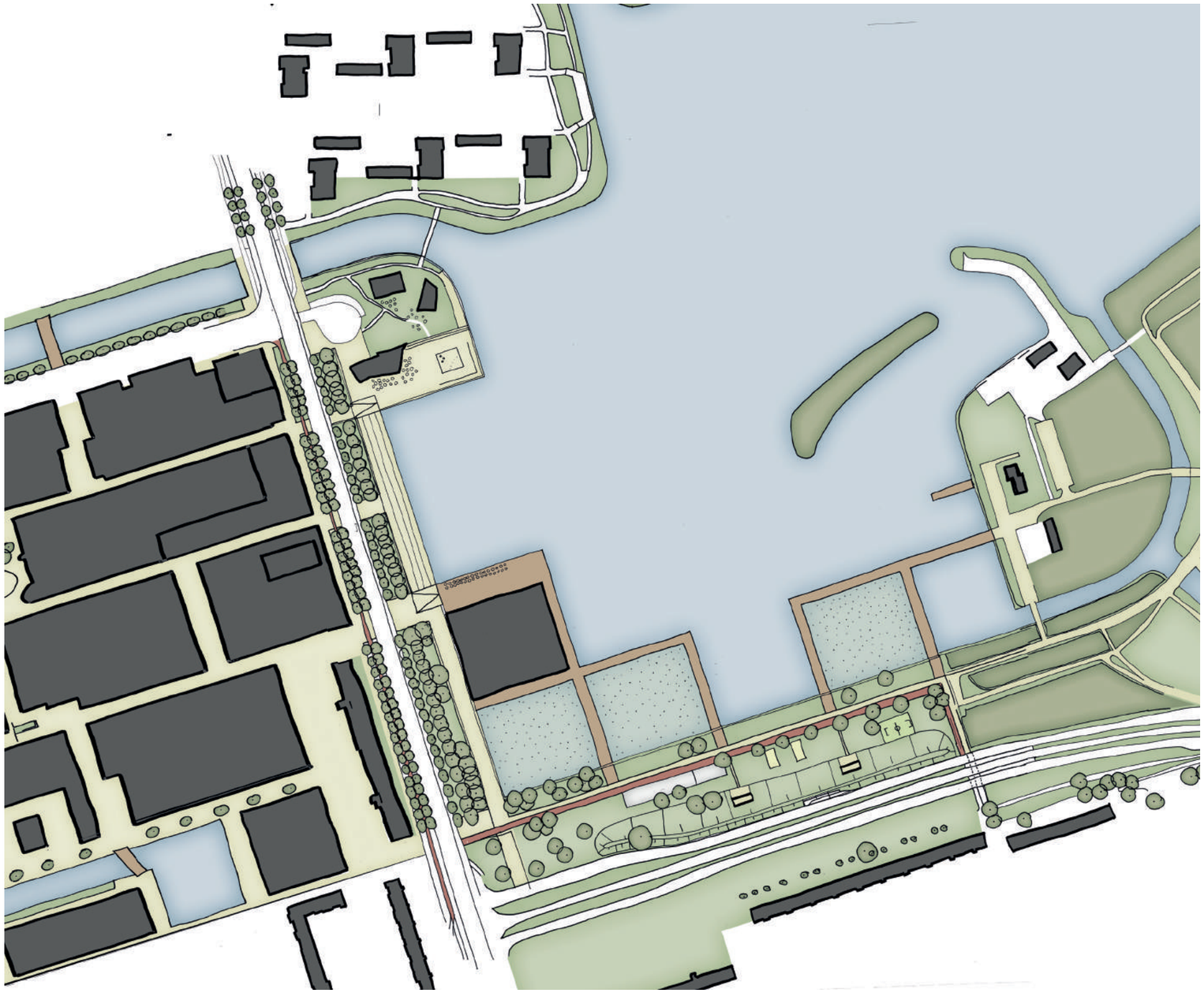
model 4: Steigerpark met allzijdig icoon



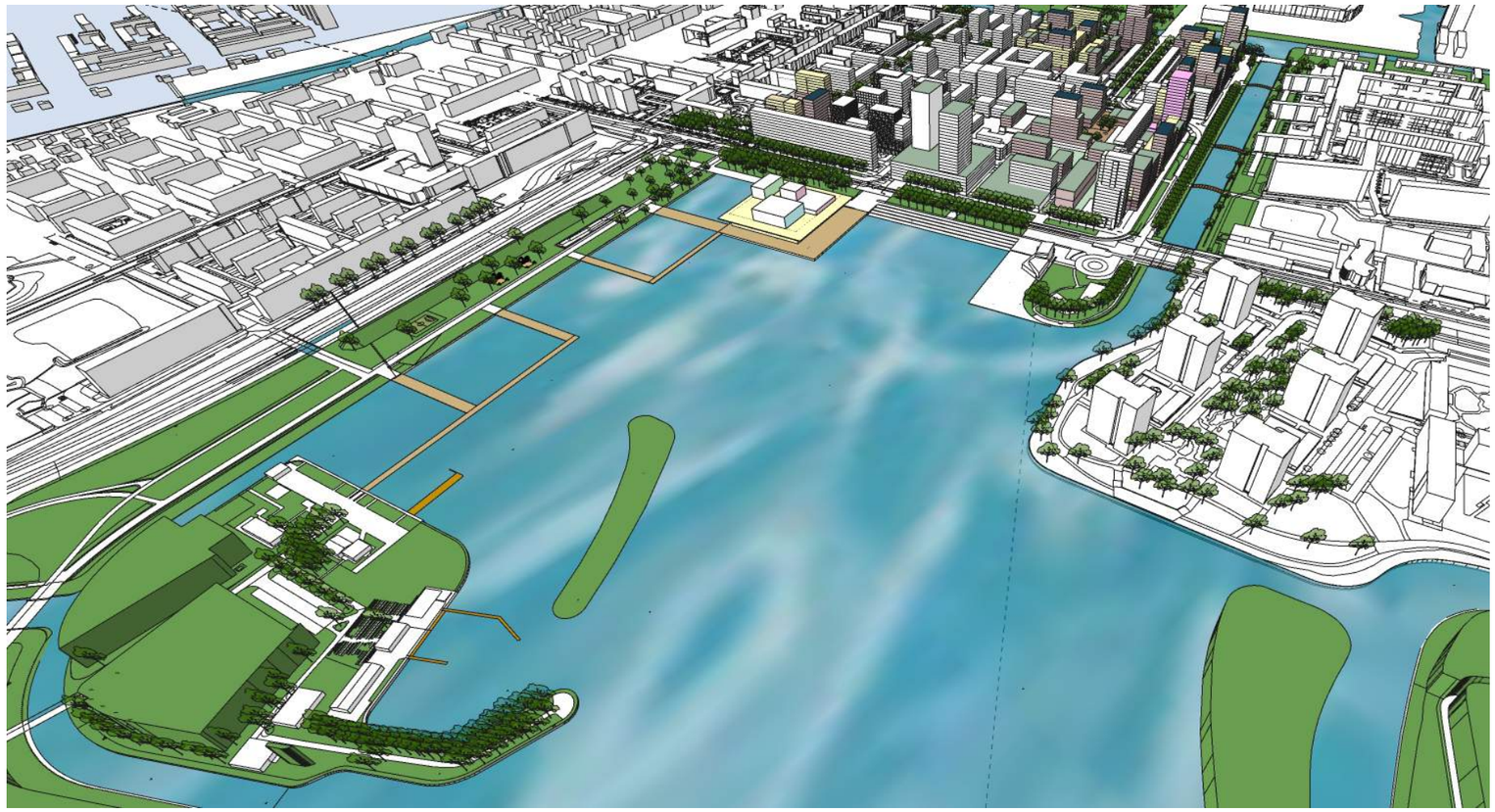
Gebouw als een opvallend icoon in het water.



Brede steigers als verblijfsruimte, urban sport.









Luie trap naar de waterkant als verblijfsruimte.



Strijp- S: Bomenrijen zorgen voor samenhang.



Watertuin draagt bij aan de belevings- en ecologische waarde.



Bomenrijen maken een prettige groene omgeving en zorgen voor samenhang.



Gemeente Amsterdam



Colofon:

Gemeentelijke opdrachtgever:

[redacted]

Opstellers document:

[redacted]

Bij het opstellen van het document zijn inhoudelijke gesprekken gevoerd met volgende personen:

[redacted]

Literatuur:

1. Hellinga, H, P. de Ruijter (red) 1985: 8c
2. AUP Bijlagen 1934: 114
3. AUP Nota van toelichting 1934: 96

Fenny Ramp, Van masterplan naar mozaïek (conceptversie), Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, p 11.

Vincent van Rossem, Het algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam, geschiedenis en ontwerp, 1993.

Amsterdamse Raad voor de Stedenbouw, AUP 50 jaar, 1985.

Marinke Steenhuis, De nieuwe grachtengordel, 2017.