
De Insulindeweg in de jaren '70

Buurt in Oost naar de Houthavens aan het IJ in West. En laat dit nou net de gebieden zijn waartussen tot 2040, nu voornamelijk rondom het Binnen-IJ, Amsterdam wordt verdicht tot een compacte stad, waarin hoogwaardig openbaar vervoer en fietsmobiliteit een cruciale rol spelen.
Het verbeteren van de route via de Insulindeweg, Flevoweg en de Amsterdamse- en Schellingwouderbrug biedt veel meer mogelijkheden dan nu worden gezien. Na de Amsterdamsebrug is er een mooie spreiding: een veelheid aan routes over dijk, pad, kade of weg leiden naar verschillende bestemmingen in de stad. Het huidige tracé van tramlijn 3 (Korte Zoutkeetsgracht-Museumplein-Ceintuurbaan-Flevopark), doorgetrokken over het Zeeburgereiland tot aan Landelijk Noord, zal een fraaie route vormen die, bestemd als tweede fietsring, met zorg ingericht zou moeten worden als een echte Amsterdamse laan, met een tram, bomenrijen, promenade. Als voorbeeld zouden de Apollolaan en Churchillaan kunnen dienen of de mooi ontworpen en beplante straatzone van Frederiksplein en De Nederlandsche Bank.

Smaragd: goed begin

Met het woonblok De Smaragd in de Indische Buurt, dat op de hoek van de Insulindeweg naast het Muiderpoortstation is gelegen en in 2016 werd opgeleverd, is een goed begin gemaakt. Hier krijgt de Insulindeweg eigentijdse allure die hoort bij een echte Amsterdamse laan. Een fietsstraat, tramtracé en boulevard ineen, startend in Oost bij de Schellingwouderbrug en aansluitend op de wegen naar West. Deze laan, beginnend in de Indische Buurt zal in schoonheid en kwaliteit niet onderdoen voor de Churchill- en Apollolaan in Zuid. Sterker nog, ze zal deze overtreffen.

Bastiaan E. Vlierboom is architect en urbanist.

Doorgaande routes

Historisch gezien kent Amsterdam meerdere doorgaande routes in de stad. Maar voordat zulke routes een feit waren moesten er een aantal barrières overwonnen worden. Er werden bruggen over de Amstel en het Vondelpark gemaakt. De Spoorwegwerken Oost – waarmee de spoorlijnen tussen het Centraal Station en het Amstelstation op dijklichamen werden gelegd en straten met viaducten werden overbrugd – hadden als belangrijkste doel de verbetering van de verbindingen tussen de (nieuwe) wijken in Oost met de naast gelegen Oosterparkbuurt en de rest van de stad. Mede daardoor konden de Indische Buurt en Watergraafsmeer betere tramverbindingen met de stad krijgen.
Met het Plan Zuid van architect Berlage (1917-1925) werd de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de stad ter hand
genomen, tussen de rivieren Amstel en Schinkel. Uiteindelijk kwamen hier de Rivieren-, Apollo- en Stadionbuurt. Hier ontstonden mooie, doorgaande routes met aantrekkelijke profielen en veel aandacht voor architectuur. Min of meer hetzelfde geldt voor Plan West (1922-1927), een ontwerp van Gratama en Hulshoff bestaande uit grote bouwblokken die samen lange straatwanden vormen, van soms wel 250 meter lang.
Pas in 1940 was de doorgaande route een feit nadat bij het nieuwe Muiderpoortstation onder de prachtig geklinknagelde viaducten door de tramlijn via de Insulindeweg verbonden en verlengd werd verder naar de Indische Buurt. Toen was de stad van oost naar west verbonden.

