

## Stadsvernieuwing: een kwestie van kansen Ontwerpprojecten voor Amsterdam-Oost

Roberto Cavallo

In het kader van het onderzoeksprogramma 'Vernieuwing van de stadsvernieuwing'<sup>1</sup> heeft de masterspecialisatie *Hybrid Buildings*<sup>2</sup> een aantal afstudeerstudio's gelanceerd met als centraal onderzoeksthema de rol van de architectuur in de hedendaagse stadsvernieuwing. Het onderzoeksproject gaat uit van de vaststelling dat de meeste benaderingen van de stadsvernieuwing tot nu toe sterk gericht zijn op de schaal van het woningblok en zich concentreren op de relaties binnen de buurt. In de Nederlandse context lijkt een buurtgerichte benadering, ondanks een betrekkelijk overtuigende vernieuwing van de woningvoorraad, niet de gewenste resultaten op te leveren. Dit onderwerp verdient bijzondere aandacht omdat in de periode na de crisis de officiële instanties duidelijk van standpunt veranderen, van een leidende rol naar een amper nog gedefinieerde rol van medespeler op zoek naar nieuwe operationele strategieën en kansen. Uitgaande van de erkenning dat stadsvernieuwing niet langer wordt gemotiveerd door een van tevoren vastgestelde economische, maatschappelijke en ruimtelijke agenda, vroeg het onderzoeksprogramma 'Vernieuwing van de stadsvernieuwing' dan ook aandacht voor de noodzaak om een nieuwe balans, consensus en perspectieven te vinden in de benadering van stedelijke transformaties. In plaats van de massale herstructureringsprocessen die de eerste stroom van stedelijke regeneratie kenmerkten, geeft de huidige realiteit aanleiding tot een meer van onderop aangedreven stadsvernieuwing, tot beperktere interventies waarin voorzieningen, infrastructuur en/of de openbare ruimte worden betrokken, kortom tot nieuwe uitdagingen en kansen.

Binnen deze benadering en onder de titel *Architectuur als katalysator in de stadsvernieuwing* hebben we afstudeerstudio's voor ontwerponderzoek opgezet, gericht op het ophelderen van de rol die ontwerpers, architecten en stedenbouwkundigen kunnen spelen in deze nieuwe benadering van de stadsvernieuwing. Het programma

1

Het Stimuleringsfonds voor Architectuur (nu Stimuleringsfonds Creatieve Industrie) heeft in het kader van het Subsidieprogramma Stadsplanning in 2010 subsidie voor dit onderzoeksprogramma toegekend aan De Nijl Architecten in Rotterdam in samenwerking met de faculteit Bouwkunde van de TU Delft en KEI-kenniscentrum stedelijke vernieuwing (nu deel uitmakend van Platform 31). Het belangrijkste doel van het programma is te belichten welke rol ontwerpers, architecten/stedenbouwkundigen kunnen spelen in de nieuwe benaderingen van stadsvernieuwing. De onderzoeken richten zich meer specifiek op de vraag of en hoe voormalige stadsvernieuwinggebieden de ontwikkeling van de stad als geheel kunnen beïnvloeden. De uitkomsten van het onderzoeksprogramma zijn gebundeld in het boek: Henk Engel, Endry van Velzen en Olof van de Wal, *Vernieuwing van de stadsvernieuwing. Pleidooi voor ontwerpkracht*. Haarlem: Trancity\*Valiz, 2013.

2

De masterspecialisatie *Hybrid Buildings* van de faculteit Bouwkunde aan de TU Delft heeft voor studenten die wilden afstuderen in architectuur of in de dubbele specialisatie architectuur en stedenbouw, zgn. 'afstudeerstudio's' opgezet gericht op relevante onderzoeksthema's.

## Urban renewal: matter of opportunities Design projects for East Amsterdam

Roberto Cavallo

As part of the research project *Renewal of Urban Renewal*<sup>1</sup> the master specialisation *Hybrid Buildings*<sup>2</sup> launched several Design Research Graduation Studios proposing as main theme of investigation the role of architecture in contemporary urban renewal. The research project is starting from the observation that most urban renewal approaches until now have been focusing very much on the scale of the housing block, concentrating on the relationships within the neighbourhood itself. Considering the Dutch scene, despite a rather convincing renewal of the housing stock, this neighbourhood-based approach does not seem to deliver the desired results. In addition, this subject deserves particular attention in the current post-crisis period, in which the official authorities too are clearly switching their position, from a leading role to almost an undefined player seeking new operational strategies and opportunities. Therefore, starting from the acknowledgment that urban renewal is no longer driven by a predefined economic, social and spatial agenda, the Renewal of Urban Renewal research project propagated the need of finding new balance, consensus and perspectives in the approach to urban transformations. Instead of massive restructuring processes characterising the first urban regeneration flow, nowadays reality argues for a more bottom-up driven urban renewal, for more limited interventions involving facilities, infrastructures and/or public space, in short, for new challenges and opportunities.

Within this scope and adopting the title *Architecture as Catalyst in City Renewal*, we have started design research graduation labs aiming at clarifying the role that designers, architects and urban planners can play in this new way of approaching urban renewal. The main focus is on urban areas in Dutch cities where relevant regeneration processes took place in the 1970s and 1980s. Many of these neighbourhoods are still to be considered problematic,<sup>3</sup> at least according to the 'Leefbaarometer', a monitoring system devel-

1

The Dutch Architecture Fund (nowadays called the Dutch Creative Industries Fund), in the framework of the Urban Planning Grant Program, in 2010 assigned a grant for this design research project to De Nijl Architects Rotterdam in collaboration with the Faculty of Architecture, Delft University of Technology and the foundation Kei, Expert Centre Urban Regeneration (nowadays working as part of Platform 31). The main scope of the project is to clarify the role that designers, architects / urban planners can play in the new approaches to urban renewal. The studies focus in particular on how former urban renewal areas could possibly affect the development of the city as a whole. The results of the project are published in the book: H. Engel, E. van Velzen, O. van de Wal, *Vernieuwing van de stadsvernieuwing. Pleidooi voor ontwerpkracht*. Haarlem: Trancity\*Valiz, 2013. An English version (*Renewing City Renewal: A call for strong design*. Delft, BK Books, 2014) can be found on the Internet.

2

The Master Specialisation *Hybrid Buildings* at the Faculty of Architecture, Delft University of Technology, offered Graduation Studios to students studying Architecture and double degree Architecture & Urbanism.

concentreert zich op gebieden in Nederlandse steden waar in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw relevante stadsherstelprocessen hebben plaatsgevonden. Veel van die buurten zijn nog altijd als problematisch te beschouwen,<sup>3</sup> althans volgens de Leefbaarometer, een door de Nederlandse overheid ontwikkeld meetinstrument dat informatie levert over de leefbaarheid in stedelijke gebieden.<sup>4</sup> Een ander gemeenschappelijk doel van deze afstudeerstudio's was inzicht te verkrijgen hoe het werken aan deze gebieden kan worden aangesloten op transformaties in de directe stedelijke context, zoals functionele of morfologische mutaties in het stedelijk weefsel of aanpassingen in de (voormalige) infrastructuur of restgebieden, en uiteindelijk effect zou kunnen hebben op de ontwikkeling van de stad als geheel. Om die aspecten te onderzoeken kregen de studenten enkele casestudygebieden voorgelegd, waarvan hier het misschien wel meest representatieve gebied wordt behandeld, de casestudy van Amsterdam-Oost. Enerzijds ondervindt dit deel van de stad een vrij positieve invloed van de huidige gunstige conjunctuur van de grootstedelijke regio Amsterdam: de stadsvernieuwing op het gebied van huisvesting heeft, samen met enkele stedelijke transformatieprojecten, een stimulans gegeven aan de opkomst van nieuwe kleinschalige activiteiten en bedrijven, die alle bijdragen aan het huidige, prettige imago van verschillende delen van Amsterdam-Oost. Anderzijds staat de 'leefbaarometer' hier nog vrij laag, met name in buurten met een specifieke graad van ruimtelijke fragmentatie, zoals de Indische Buurt of de Transvaalbuurt,<sup>5</sup> hetgeen het zoeken naar nieuwe kansen om de leefbaarheid te verbeteren tot een fikse opgave maakt. Na een historische schets van het gebied illustreren we in dit artikel enkele van de relevante ruimtelijke uitdagingen in heden en verleden en bespreken we ten slotte twee representatieve afstudeerprojecten.

## Amsterdam-Oost

### Een verzameling stedelijke fragmenten

Amsterdam-Oost is de naam van het stadsdeel ten oosten van de Singelgracht, de buitenste gracht die langs de voormalige stadsmuren liep. Het stadsdeel omvat nu ook de Overamstelse Polder en een deel van de Watergraafsmeer; de ontwateringsstructuur van beide polders is van grote invloed geweest op de structuur van de bebouwing. Bovendien hebben allerlei gebeurtenissen met consequenties voor de stadsontwikkeling

geleid tot het nogal gefragmenteerde stedelijke karakter van dit deel van Amsterdam. Belangrijke grondslagen ervoor zijn al te vinden in de vroegste bepalende stadspatronen in het ten oosten van de rivier de Amstel gelegen deel van het Amsterdamse centrum, die tot stand zijn gekomen in de vierde fase van de zeventiende-eeuwse stadsuitleg (1655-1665),<sup>6</sup> een fase die slechts gedeeltelijk volgens het oorspronkelijke plan werd uitgevoerd. Aan het einde van de zeventiende eeuw stagneerde de vraag naar grond, zodat de ontwikkelingen in dat gebied een andere koers namen. Het noordelijke deel daarvan had onder de naam De Plantage een groen gebied met te verhuren tuinen en een openbaar park moeten worden.<sup>7</sup> Het gedeelte tussen de Amstel en De Plantage werd grotendeels volgens het oorspronkelijke plan uitgevoerd, maar kreeg een ander functioneel ontwerp. De grond werd ter beschikking gesteld voor de huisvesting van sociale instellingen en commerciële activiteiten. Daarnaast vestigden zich er verschillende vervuilende industrieën.

Al die activiteiten lieten directe sporen na in de stedelijke morfologie, wat onder meer het verschil tussen het stedelijk weefsel aan de west- en de oostkant van de Amstel verklaart, dat vandaag de dag nog altijd duidelijk zichtbaar is. De beroemde ordening van de Amsterdamse grachtengordel is niet voortgezet in de indeling van het stedelijk weefsel aan de oostkant. Hier is zowel de indeling als het gebruik van de grond van meet af aan gekenmerkt geweest door discontinuïteit en fragmentatie, niet door eenheid of samenhang. In deze situatie kwam de daaropvolgende decennia niet veel verandering. Nederland werd vrij zwaar getroffen door de economische recessie van de achttiende eeuw, en dat ging in die periode ten koste van tal van activiteiten en bedrijfstakken, de bouwnijverheid inclusief, ook in de stad Amsterdam.

De eerste tekenen van economisch herstel deden zich pas na 1820 gevoelen. Het tij keerde in Amsterdam-Oost pas echt met de aanleg van de spoorwegen en de opening van Station Weesperpoort in 1843.<sup>8</sup> Samen met de bestaande veemarkt aan de Achtergracht gaf het station het bedrijfsleven een flinke duw in de rug en het trok nieuwe activiteiten naar het gebied. In diezelfde tijd verkreeg de Rhijnspoorweg-Maatschappij toestemming voor de aanleg van een nieuwe aftakking, die Station Weesperpoort verbond met het Entrepotdok, destijds het hart van de Amsterdamse haven. Deze ontwikkelingen zorgden voor grote drukte op het Weesperplein, in die tijd misschien het drukste verkeersknooppunt in de stad, en stimuleerden de opbloei van andere activiteiten. Het verbeterde economische klimaat bevorderde ook de realisatie van de plannen voor de

3

Voor veel van deze wijken is de naam 'Vogelaarwijken' bedacht, naar de voormalige minister Ella Vogelaar, die in 2007 een lijst van veertig problematische stadswijken introduceerde.

4

Zie voor meer informatie over de Leefbaarometer ook de website: <http://www.leefbaarometer.nl>.

5

De Indische Buurt en de Transvaalbuurt zijn twee buurten in Amsterdam-Oost die zijn opgenomen in de lijst 'Vogelaarwijken' van 2007.

6

De eerste en tweede fase vonden plaats vanaf 1585, en de derde fase (1613-1625) betrof het gebied van de Haarlemmerdijk tot de Leidsegracht. Zie voor meer gedetailleerde informatie over dit onderwerp: J.E. Abrahamse, *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw*. Bussum: Thoth, 2010.

7

Zie voor een volledig overzicht van de planning en verwezenlijking van De Plantage: E. Gramsbergen, "Tot gerief van dezès stads ingezetenen". De Amsterdamse Plantage, een publiek project', in: *OverHolland 10/11*, Amsterdam: SUN, 2011, pp. 199-217.

8

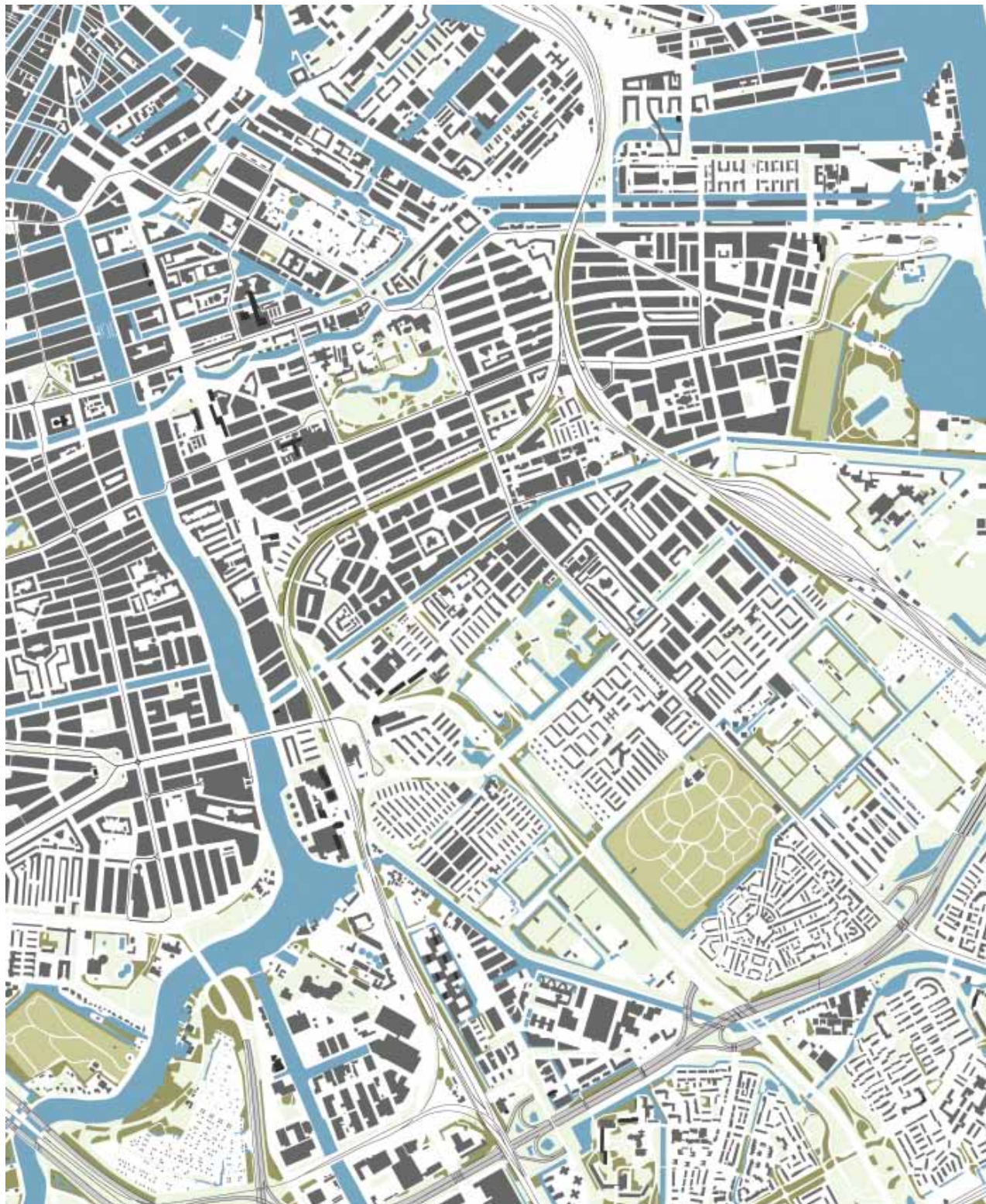
Station Weesperpoort, geopend in 1843, was het eindstation in Amsterdam van de eerste spoorlijn vanaf Utrecht, eigendom van de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij.

002

Amsterdam-Oost: kaart van het onderzoeksgebied en omgeving. Bewerking: Floris van der Zee.

002

East Amsterdam: map of the research area and surroundings. Editie: Floris van der Zee.



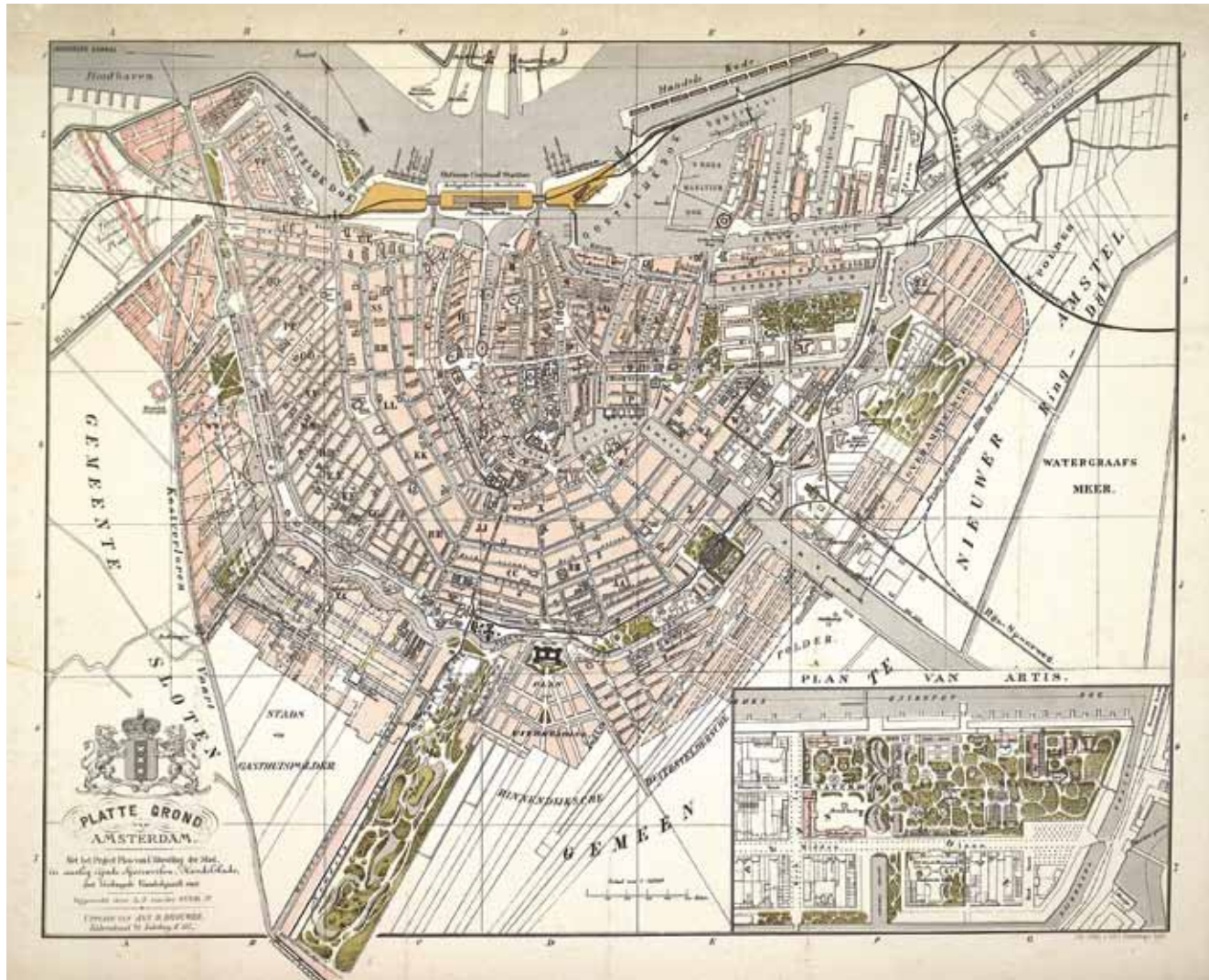
003

Stadsplattegrond van Amsterdam uit 1877. Duidelijk zichtbaar zijn het Oosterpark en de verkavelingsstructuur van de Oosterparkbuurt in relatie tot de omliggende polderstructuur. Herkenbaar is ook de plaats van het Weesperpoortstation. Met een stippellijn is de nieuwe aansluiting met de Rijnspoorweg geprojecteerd. De gemeentegrenzen zijn ten zuiden van de beoogde spoorwegaansluiting duidelijk zichtbaar, evenals de Ringdijk, de overgang naar de Watergraafsmeerpolder. Ook het nog niet uitgevoerde Centraal Station en het bijbehorende spoorwegemplacement zijn aangegeven. De plattegrond is getekend door A.J. van der Stok jr, gedrukt door de Gebroeders Reimeringer en uitgegeven door Jan D. Brouwer. Collectie Stadsarchief Amsterdam.

003

City map of Amsterdam dated 1877. The Oosterpark and the plot structure of the Oosterparkbuurt district in relation to the surrounding polder structure are clearly visible. The site of Weesperpoort Station is also identifiable. The new link to the Rhine Railway is projected as a dotted line. The city boundaries are clearly visible to the south of the planned railway link, as is the Ringdijk dyke, the transition to the Watergraafsmeer polder. The still unbuilt Central Station and the rest of the site are also indicated.

The map was drawn by A. J. van der Stok Jr., printed by Reimeringer Bros. and published by Jan D. Brouwer. Amsterdam City Archives collection.

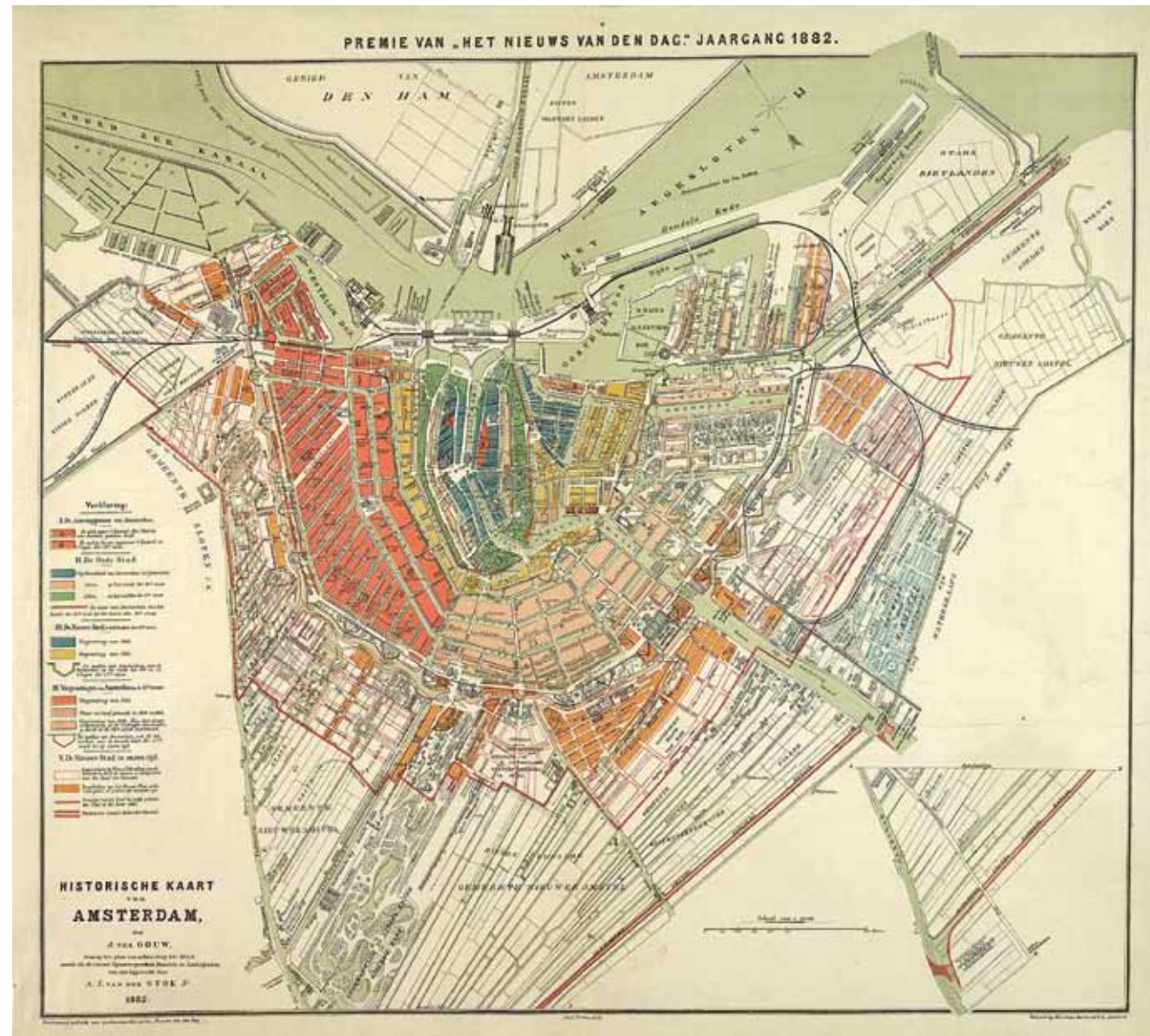


004

Stadsplattegrond van Amsterdam uit 1882. De relatie tussen de roodgекleurde nieuwe stadsuitbreidingen rondom het centrum van Amsterdam en de omliggende polderstructuur is duidelijk zichtbaar. Behalve het Oosterpark en de Oosterpark- en Dapperbuurt is ook een deel van de toekomstige Transvaalbuurt duidelijk weergegeven. Deze wijk valt, evenals de getekende uitbreidingen in Amsterdam-Zuid, duidelijk buiten de toenmalige gemeentegrenzen, die met rood zijn gemarkeerd. De aansluiting van de Rijnspoorweg op het Entrepotdok en de spoorwegdriehoek zijn goed te zien. De plattegrond is gebaseerd op de historische kaart van J. ter Gouw, bijgewerkt door A.J. van der Stok jr, gelithografeerd door Arnaud A.J. Pistor, gedrukt door Ellerman en Co, Harms en uitgegeven door *Het Nieuws van den Dag*. Collectie Stadsarchief Amsterdam.

004

City map of Amsterdam dated 1882. The relationship between the new urban expansion areas round the centre of Amsterdam (in red) and the surrounding polder structure is clearly visible. Besides Oosterpark and the Oosterparkbuurt and Dapperbuurt districts, part of the future Transvaalbuurt district is clearly indicated. Like the drawn expansion areas in South Amsterdam, this district is clearly located outside the then city boundaries (shown in red). The link from the Rhine Railway to the Entrepotdok and the railway triangle are clearly visible. The map is based on J. ter Gouw's historical map, edited by A. J. van der Stok Jr., lithographed by Arnaud A. J. Pistor, printed by Ellerman and Co., Harms and especially issued for all subscribers of the newspaper *Het Nieuws van den Dag*. Amsterdam City Archives collection.

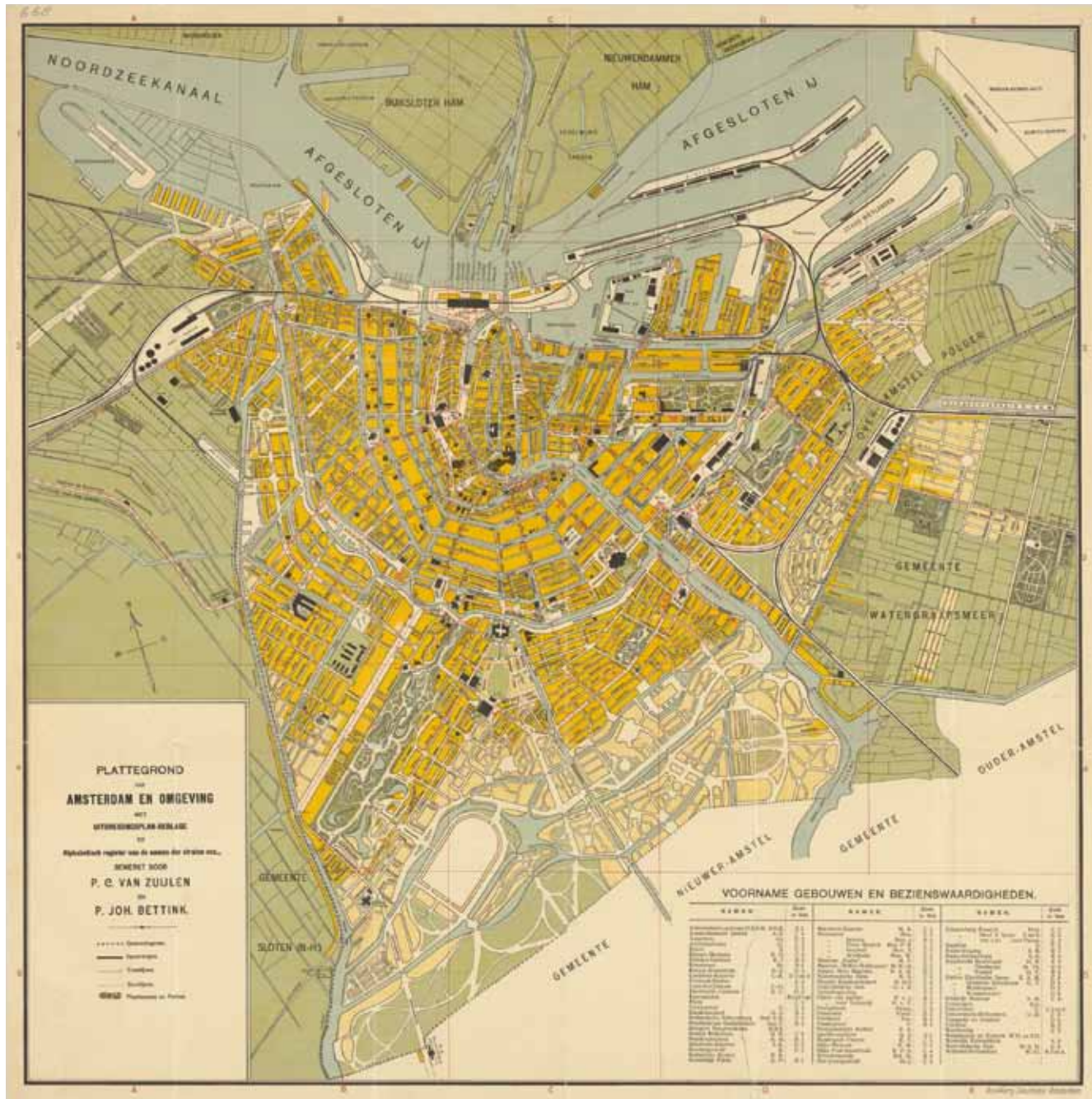


005

Plattegrond van Amsterdam uit 1909, waarop voor het eerst het door architect H.P. Berlage ontworpen uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid is weergegeven. Wat Amsterdam-Oost betreft zijn de plaats van het Oostergasfabriekterrein en van het Muiderpoortstation duidelijk zichtbaar. Ook zijn ontwikkelingen langs de Middenweg en bij de Indische Buurt aangegeven. De plattegrond met uitbreidingsplan-Berlage werd bewerkt door P.C. van Zuijlen en P. Joh. Bettink, gedrukt door Senefelder en uitgegeven door Cohen Zonen. Collectie Atlas Kok, Stadsarchief Amsterdam.

005

City map of Amsterdam dated 1909, showing for the first time the expansion plan for South Amsterdam designed by the architect H. P. Berlage. In East Amsterdam, the Oostergasfabriek gasworks site and Muiderpoort Station are clearly visible. Developments along Middenweg and near the Indische Buurt district are also indicated. The map of Berlage's expansion plan was edited by P. C. van Zuijlen and P. Joh. Bettink, printed by Senefelder and published by Cohen Sons. Kok Atlas collection, Amsterdam City Archives.



oped by the Dutch government in order to provide information about the liveability in urban areas.<sup>4</sup> Furthermore, another common objective of the graduation studios is to understand whether working on these areas could be linked to transformations in the immediate urban context, such as functional or morphological mutations in the urban tissue or adjustments in (former) infrastructure or leftover areas, and eventually affect the development of the city as a whole. In order to investigate these aspects, several case study areas were offered to students; this article will highlight perhaps the most representative one, the case study of East Amsterdam. On the one hand the current favourable conjuncture of the Amsterdam metropolitan area is actually quite positively influencing this part of the city; the urban renewal on the housing level along with some urban transformation projects gave boost to the development of new small activities and businesses, all contributing to the current pleasant image of several areas in East Amsterdam. On the other hand, the 'leefbaarometer' is here still rather low, particularly in areas with a specific degree of spatial segregation, like the Indische Buurt and the Transvaalbuurt,<sup>5</sup> making the search for new opportunities to improve the liveability quite a task. Starting with an historical embedding, the article will illustrate some of the relevant past and current spatial challenges and finally discuss two representative graduation projects.

## East Amsterdam

### The coexistence of urban fragments

East Amsterdam is the name for the district on the eastern side of the Singelgracht, the outermost canal running along with the former fortification walls. The district now includes the Overamstel polder and part of the Watergraafsmeer polder; the water structure of both polders has been very relevant for the urbanization structure. In addition, a series of events and their implications on the urban development lie at the base of the rather fragmented urban character of this part of Amsterdam. Significant reasons can be already found in the first determining urban patterns of what is now part of Central Amsterdam on the eastern side of the river Amstel: the fourth phase of the seventeenth-century urban expansion (1655-1665),<sup>6</sup> a phase that was only partially implemented according to the original plan. At the end of the 17th century stagnation in the demand for land led to other developments of the area

east of the Amstel. The northern part was intended as a green area, rentable gardens and a public park, known as the Plantage.<sup>7</sup> The section between the river Amstel and the Plantage was carried out largely according to the original plan, but got another functional design. The land was made available to house social institutions and other commercial activities. In addition, several polluting industrial activities established themselves in this area.

All these activities had direct implications on the urban morphology, explaining also the difference in urban texture between the eastern and western side of the Amstel, nowadays still clearly visible. The famous planning structure of the Amsterdam Canal Zone has not been replicated in the formation of the urban fabric on the east of the river Amstel. Here, both subdivision and land were from the beginning marked by discontinuity and fragmentation, not showing a cohesive whole. The situation did not change much in the following decades. The economic recession of the 18th century hit the Netherlands quite heavily; in that period many activities and industries, including the building sector, have been knocked down, also in the city of Amsterdam.

The first signs of economic recovery were noticeable only after 1820. Particularly with the construction of the railway and with the opening in 1843 of Weesperpoort Station<sup>8</sup> the economic tide for East Amsterdam would effectively change. The station, together with the existing cattle market located on the Achtergracht, gave a considerable boost to businesses, attracting new activities to the area. At the same time the Rhine Railway Company obtained permission for the construction of a new branch connecting Weesperpoort Station with the Entrepotdok, in that period the heart of the Amsterdam harbour. These facts intensified the traffic at Weesperplein, at that time perhaps the busiest transfer point in the city, and helped the proliferation of other activities. The improved economic climate favoured the realisation of the plans for the further urban expansion of the city of Amsterdam on the eastern side of the Singelgracht.

The map of 1877 (fig. 003) clearly shows the proposal for the expansion with the railway and the water structure of the polder determining the structure of the area.<sup>9</sup> It is very interesting to observe the projection of the future girdle-like train line connecting the Rhine Railway with the harbour and Central Station, the latter just few years before its official opening in 1889. In addition, also the proposal for the Oosterpark<sup>10</sup> is clearly marked on this map along with the outline of the Oosterpark and Dapper housing districts. Both districts were pragmatically designed follow-

3

Many of these urban areas were called 'Vogelaarwijken', taking the name from the list of 40 problematic urban districts set up in 2007 by the former minister Ella Vogelaar.

4

For more information about the 'Leefbaarometer' look at the following website: <http://www.leefbaarometer.nl>

5

Indische Buurt and Transvaalbuurt are two neighbourhoods of East Amsterdam included in the 'Vogelaarwijken' list of 2007.

6

The first and the second phases were carried out from 1585 onwards; the third phase (1613-1625) covered the area from the Haarlemmerdijk to the Leidsegracht canal. For detailed information on this subject, see J.E. Abrahamse, *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw* [The large expansion of Amsterdam. Urban development in the seventeenth century]. Bussum: Thoth, 2010.

7

For a complete overview of the planning and the realization of the Plantage look at: E. Gramsbergen, "For the amenity of this city's residents". The Plantage in Amsterdam, a public project' [ "Tot gerief van dezes stads ingezetenen". De Amsterdamse Plantage, een publiek project'] in: *Over-Holland 10/11*, Amsterdam: SUN, 2011, pp. 199-217.

8

Weesperpoort Station, opened in 1843, was the Amsterdam terminus station of the first railway line going to Utrecht. The Rhine Railway Company owned this railway line.

9

The street pattern of the area and the position of Oosterpark were already sketched in the well-known plan Kalff, dating 1875.

10

The Oosterpark was in the first place including the

Oosterbegraafplaats, the Eastern Cemetery of Amsterdam, and was smaller in size. Few years later a bigger plot was reserved for the park. Compare the 1877 map (fig. 003) with the map of 1882 (fig. 004).

toekomstige stadsuitbreiding van Amsterdam ten oosten van de Singelgracht.

De kaart van 1877 (afb. 003) geeft een hel-der beeld van het voorstel voor de stadsuitbrei-ding, waarbij de ordening wordt bepaald door de spoorlijn en de ontwateringsstructuur van de pol-der.<sup>9</sup> Heel interessant om te zien is de projectie van een toekomstige gordelachtige uitbreiding van de spoorlijn die de Rijnspoorweg verbindt met de haven en het Centraal Station, waarvan het laatste deel slechts enkele jaren voor de officiële opening van het station in 1889 gereedkwam. Daarnaast is ook het voorgestelde Oosterpark<sup>10</sup> op deze kaart duidelijk gemarkeerd, evenals de contouren van de Oosterpark- en de Dapperbuurt. Beide buurten werden pragmatisch ontworpen op basis van de ontwateringsstructuur die al in het landschap was aangebracht. De Dapperbuurt werd het eerst aangelegd, rond het eind van de jaren zeventig van de negentiende eeuw, en de Oosterparkbuurt enkele jaren later, eind jaren tachtig. Hierbij moet worden opgemerkt dat Amsterdam vanwege zijn beperkte gemeentelijke grondbezit altijd grote problemen heeft gekend bij de uitbreiding van zijn territorium. Dat gold zeker voor de stadsuitbreiding in ooste-lijke richting, waar de gemeentegrenzen van Die-men, Watergraafsmeer en Nieuwer Amstel vlakbij lagen, soms tegen de spoorlijn aan.

### Verdere uitbreiding van Amsterdam-Oost

De kaart uit 1882 van Ter Gouw / Van der Stok (afb. 004) toont voor het eerst en tamelijk gedetail-leerd de plannen voor de verdere uitbreiding van Amsterdam-Oost. Volgens de Verklaring in de marge is het noordelijke deel van de Dapperbuurt dan al gebouwd, terwijl van het zuidelijke deel de contouren staan aangegeven in dezelfde blokken-structuur. Verder geeft de kaart een vrij goede indicatie van het gebied waar het Oosterpark moest komen, en van de contouren van de Ooster-parkbuurt. De spoorwegkaart was op dat moment al gerealiseerd; op de kaart staat daarbij een drie-hoekig gebied gemarkeerd dat was toegewezen aan de Rhijnspoorweg-Maatschappij, waarmee in feite de aftakking van de spoorlijn wordt aange-kondigd die de Rijnspoorweg direct zal verbinden met de Oosterspoorweg<sup>11</sup> en zo met het Centraal Station. Daarnaast zien we voor het eerst een plat-tegrond voor de uitbreiding in zuidoostelijke rich-ting, tot aan de Ringdijk, de dijk langs de Ringvaart rond de Watergraafsmeer. Dit gebied behoort op dat moment nog tot een andere gemeente, maar zal na 1900 door de stad Amsterdam worden geannexeerd en de naam Transvaalbuurt krijgen.<sup>12</sup>

De nabijheid van infrastructuur als de Ring-vaart, straten en spoorlijnen was bevorderlijk voor

de realisatie van de Oostergasfabriek, die tussen 1885 en 1887 op de grens tussen Watergraaf-smeer en Amsterdam werd gebouwd. Dit complex, aanvankelijk eigendom van de Engelse Imperial Continental Gas Association (ICGA), zou een belangrijke rol spelen voor de omringende wijken, met name vanwege zijn ligging en omvang en de geboden werkgelegenheid. Vooral rond 1900 nam de vraag naar gas toe, hetgeen resulteerde in de verdere uitbreiding van het fabriekscomplex, dat inmiddels door de gemeente Amsterdam was overgenomen.<sup>13</sup> De Oostergasfabriek gaf een enorme stimulans aan de ontwikkeling van Amsterdam-Oost en groeide uit tot een stedelijke enclave omringd door de Indische Buurt en de Transvaal-, Oosterpark- en Dapperbuurt. Vlak na de komst van de gasfabriek werd in 1896, precies op de vertakking van de spoorlijnen naar Utrecht en Amersfoort, het nieuwe Muiderpoortstation geopend. Het station en de rails zouden echter nog jaren gelijkvloers blijven liggen en ergerlijke hinderpalen worden voor alle andere vormen van verkeer (afb. 006).

H.P. Berlage, op dat moment verantwoorde-lijk voor het ontwerp van en het toezicht op de ontwikkeling van Amsterdam-Zuid en -Oost, pre-senteerde in juni 1903 het stedenbouwkundig plan voor de Transvaalbuurt,<sup>14</sup> volgens welk plan de stad zich naar de andere kant van de spoorlijn zou uitbreiden (afb. 005). In de daaropvolgende jaren tot aan de Eerste Wereldoorlog groeide Amster-dam-Oost verder met de voltooiing van een deel van de Indische Buurt, de Overamstelpolder aan de oostzijde van de spoorlijn, een aanzienlijk deel van de Transvaalbuurt en het noordelijke deel van de Watergraafsmeer, aan weerskanten van de Middenweg. Ondanks een vergelijkbare stedelijke structuur, die de bestaande wegen en polder-structuren volgt, bleven deze buurten in feite van elkaar gescheiden, hoofdzakelijk door de aanwe-zigheid van de spoorlijnen. Behalve dat de door-gang werd belemmerd, bleven door de ligging van de rails allerlei stukken grond ongebruikt en lastig te bereiken. De verkeerssituatie verbeterde pas na de voltooiing van de Spoorwegwerken-Oost tus-sen 1932 en 1942. Vrijwel alle sporen werden toen over viaducten aangelegd, zodat de verbindingen op grondniveau konden worden hersteld, wat vooral belangrijk was voor de tramlijnen en andere verkeersvormen naar het stadscentrum. Tegen die tijd had Amsterdam zich verder naar het oosten en zuiden uitgebreid en de gemeente besloot in overleg met de in 1937 tot Nederlandse Spoorwe-gen gefuseerde maatschappijen het Station Weesperpoort te sluiten, verder naar het zuiden een nieuw station te openen, het Amstelstation, en het bestaande Muiderpoortstation te vervan-gen door een nieuw station dat aansloot op de

9
Het stratenpatroon en de ligging van het Oosterpark waren al geschetst in het bekende plan-Kalff, dat dateert uit 1875.

10
Oorspronkelijk omvatte het Oosterpark ook de Ooster-begraafplaats en was het veel kleiner in omvang. Enkele jaren later werd een grotere kavel grond voor het park gereserveerd. Vergelijk de kaart uit 1877 (afb. 003) met de kaart uit 1882 (afb. 004).

11
De zogenaamde Oos-terspoorweg verbond Amsterdam met Hilversum, Amersfoort en verder naar het oosten gelegen delen van Nederland. Deze spoor-lijn werd in 1874 geopend door de Hollandsche IJze-ren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Zoals gezegd, beheerde een andere maat-schappij, de Rhijnspoorweg-Maatschappij, de spoorlijn naar Utrecht en verder naar het zuiden. Die laatste werd in 1890 overgenomen door de Staatsspoorwegen. Het duurde nog tot 1937 voor-dat een groot deel van de spoorlijnen in Nederland werd overgenomen door de belangenmaatschap Neder-landse Spoorwegen.

12
De annexatie van de hele gemeente Watergraafsmeer vond pas plaats in 1921.

13
In 1898 werd de gemeente Amsterdam eigenaar van zowel de Ooster- als de Westergasfabriek en stichtte zij de Gemeente Gasfabrieken, een afzon-derlijke gemeentelijke dienst. Bron: *Het Oostergas-fabriekterrein. Een cultuur-historische effectrappor-tage*. Bureau Monumenten-zorg Amsterdam, 2001.

14
Bron: S. Polano, *Hendrik Petrus Berlage. Opera Com-pleta*. Milaan: Electa, 1987, p. 174.

ing the drainage structure already present in the landscape. The Dapper district was developed first, around the end of the 1870s, and the Ooster-park district a few years later, at the end of the 1880s. Thereby it must be noted that, due to the limited municipal land, Amsterdam has always had quite some troubles in expanding its territory. That is certainly the case also in eastern direction, with the council land of Diemen, Watergraafsmeer and Nieuwer Amstel being very close and in some points edging the railway lines.

### The further expansion of East Amsterdam

The 1882 map by Ter Gouw / Van der Stok (fig. 004) shows for the first time and in a rather detailed manner the further expansion plans for East Amsterdam. Following the marginal notes to this map, the northern part of the Dapper district is already built, while the southern part is outlined in the same block structure. Furthermore, the map indicates quite well the designated area for the Oosterpark and the outline of the Oosterpark dis-trict. The railway girdle had at that time already been realized; thereby, the map indicates a trian-gular area designated for the Rhine Railway Com-pany, in fact announcing the construction of the railway ramification linking directly with the East-ern Railway<sup>11</sup> and Central Station. Next to it, we see for the first time a layout for the expansion towards the southeast up to the Ringdijk, the dike and the canal bordering the Watergraafsmeer. This area, still belonging to another municipality, would after 1900 be annexed to the city of Amsterdam and take the name of Transvaalbuurt.<sup>12</sup>

The presence of infrastructures like canal, street and railway, favoured the realisation of the Oostergasfabriek, the Eastern Gas Factory, erected between 1885 and 1887 at the border between Watergraafsmeer and Amsterdam. This complex, initially owned by the English Imperial Continental Gaz Association (ICGA), would play an important role for the surrounding districts, particularly due to its position, size and employ-ment possibilities. Especially around 1900, the increasing demand of gas resulted in the further expansion of the factory complex that in the meantime had been taken over by the municipality of Amsterdam.<sup>13</sup> The Oostergasfabriek provided an enormous boost to the development of East Amsterdam, ending up as an urban enclave sur-rounded by Transvaal, Oosterpark, Dapper and Indische neighbourhoods. Yet, shortly after, in 1896, the new Muiderpoort Station was opened right on the ramification of the two lines going to Utrecht and Amersfoort. However, station and tracks would remain on the ground level for many

years, becoming annoying obstructions for all kinds of surface traffic (fig. 006).

In June 1903 H.P. Berlage, at that time responsible for the planning and supervision of Amsterdam South and East, presented the urban plan for the Transvaalbuurt;<sup>14</sup> by means of this plan the city would actually expand to the other side of the railway (fig. 005). In the period up to World War I East Amsterdam further developed with the completion of part of the Indische Buurt, in the Overamstel polder on the eastern side of the railway, of a considerable section of the Trans-vaalbuurt and of the northern part of Watergraafs-meer, on both sides of the Middenweg. Despite a similar urban texture following the existing road and polder structures, all these neighbourhoods were actually separated from one another mainly by the presence of the railway lines. As well as uneasy connections, the position of the tracks gave rise to several leftover spaces and inconven-ient wedges. The traffic situation improved only after the completion of the Eastern Railway Works, between 1932 and 1942. Almost all railway tracks were then relocated on viaducts, creating the opportunity for connections on a surface level, particularly needed for tramlines and other trans-portation links to the city centre. By that time Amsterdam had expanded further east and south and together with the Nederlandse Spoorwegen, the Dutch Railway Company unified in 1937, the municipality took the decision to close Weesper-poort Station, opening a new station further south, Amstel Station, and replacing the existing Muider-poort Station with a new one joining the elevated tracks. Both station buildings dating from 1939 were designed by the architect H.G.J. Schelling and still exist.

### Spatial challenges

The construction of railway viaducts and the con-struction of a number of underpasses improved the accessibility between neighbourhoods in East Amsterdam and made possible the extension of tram lines, in particular line 9, since 1940 reaching Betondorp.<sup>15</sup> Yet, while the removal of Weesper-poort Station gave rise to Wibautstraat, nowadays one of the envisioned city boulevards, a significant marshalling yard, built in 1939 on the northern side of the Watergraafsmeer, would permanently divide the neighbourhoods from the former allot-ment gardens area, currently transformed into the Science Park enclave, one of the University Campuses of Amsterdam. In fact the whole Watergraafsmeer has been urbanized following a geometrically regular structure of functional zones, alternating housing areas with green enclaves, including the cemetery, sport clusters

11
The so called Oosterspoor-weg (Eastern Railway Line) is the railway line connect-ing Amsterdam with Hilver-sum, Amersfoort and further eastern part of the Nether-lands. The line was started in 1874 by the railway com-pany Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). As said before, another company, the Rhine Railway Company, operated the railway line to Utrecht and further south. The latter was taken over by the Staatsspoorwegen com-pany in 1890. Only in 1937 with the start of the Neder-landse Spoorwegen a national company took total control of almost all Dutch railway lines.

12
The annexation of the whole Watergraafsmeer council took place only in 1921.

13
In 1898 the municipality of Amsterdam became owner of both Oostergasfabriek and Westergasfabriek and founded the Gemeente Gasfabrieken, a separate managing department of the council. Source: *Het Oostergasfabriekterrein. Een cultuur-historische effectrapportage*. Bureau Monumentenzorg Amster-dam, 2001.

14
Source: S. Polano, Hendrik Petrus Berlage. *Opera Com-pleta*. Milan: Electa, 1987, p. 174.

15
Betondorp, in English 'Con-crete Village', is a housing district built between 1923 and 1925 at the southern end of Watergraafsmeer. Such a name was given due to the extensive use of concrete in the housing projects

verhoogde spoorlijnen. Beide stationsgebouwen, die in 1939 werden geopend, waren ontworpen door de architect H.G.J. Schelling en bestaan nog altijd.

### Ruimtelijke uitdagingen

Met de bouw van spoorwegviaducten en de aanleg van een aantal tunnels werden de verbindingen tussen de buurten van Amsterdam-Oost verbeterd en konden enkele tramlijnen worden uitgebreid, met name lijn 9, die vanaf 1940 werd doorgetrokken naar Betondorp.<sup>15</sup> Maar hoewel de opheffing van Station Weesperpoort ruimte schiep voor de aanleg van de Wibautstraat, nu een van de geplande stadsboulevards, werd in 1939 aan de noordkant van de Watergraafsmeer een groot rangeerterrein aangelegd dat de woonbuurten permanent afsneed van het gebied van de voormalige volkstuinten, dat later is omgevormd tot het huidige Science Park, een van de terreinen van de Universiteit van Amsterdam. In feite is de hele Watergraafsmeer verstedelijkt op basis van een geometrisch regelmatige structuur van functionele zones, waarin huisvesting wordt afgewisseld met groene enclaves, waaronder de begraafplaats, sportterreinen en uiteindelijk, aan de andere kant van het rangeerterrein, het Science Park.

Verdere ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog hebben niet veel verandering gebracht in de ruimtelijke ordening van Amsterdam-Oost. Het verstedelijkingsproces is hoofdzakelijk voortgezet door de beschikbare terreinen tussen de bestaande infrastructurele voorzieningen in te vullen. Het gevolg daarvan is dat fragmentatie momenteel het meest opvallende algemene ruimtelijke kenmerk van Amsterdam-Oost is, wat met name geldt voor de Indische Buurt en de Transvaalbuurt. Daar komt bij dat de eerste golf van hoofdzakelijk buurtgerichte stadsvernieuwingsoperaties de ruimtelijke afzondering van bepaalde gebieden nog heeft versterkt. De stadsvernieuwing beschikte niet over programma’s of fysieke oplossingen die op een veel breder stedelijk niveau konden werken, en de voor de hand liggende consequentie is dat het niveau van de leefbaarheid in deze stadsgebieden nog altijd zeer laag is. Nieuwe kansen voor ruimtelijke verbetering zoeken is daarom van cruciaal belang voor deze buurten en voor Amsterdam-Oost als geheel. De opgave om interessante benaderingen, strategieën en oplossingen voor stedelijke transformaties te vinden staat, op grond van verschillende ruimtelijke visies, centraal in de twee geselecteerde afstudeerprojecten.

### Twee ontwerpprojecten

### Amsterdam-Oost: parallelisme. Route-ontwikkeling als stedelijke vernieuwingsstrategie van *Floris van der Zee*

Aan de basis van het afstudeerproject architectuur en stedenbouwkunde van Floris van der Zee ligt een gedetailleerde morfologische analyse van Amsterdam-Oost. Hij bepleit een bredere aanpak in de stadsvernieuwing, indachtig de oproep van het overheidsrapport uit 2009<sup>16</sup> om daarbij voorzieningen, activiteiten en diensten te betrekken die tegelijkertijd op stedelijk en op buurtniveau spelen. Hetzelfde overheidsrapport onderstreept het belang van een strategische plaatsing van private en/of publieke activiteiten en voorzieningen om nieuwe wederzijdse contacten te bevorderen tussen mensen met verschillende opleidingsniveaus en diverse identiteiten, hetgeen uiteindelijk resulteert in een grotere sociale samenhang en gevoel van ‘thuishoren’ in de stad.

Volgens Van der Zee voldoet een strategie van ‘stedelijke acupunctuur’, waarin elke interventie op lokale schaal goed wordt overwogen, niet. Bepaalde ingrepen zouden ook op een hoger schaalniveau moeten werken. Om effectief te kunnen zijn zou de hele reeks interventies bovendien een gedeelde identiteit moeten hebben. Het theoretische kader voor zijn overtuigingen vond hij in het essay *The Dialectic City* van O.M. Ungers,<sup>17</sup> waarin twee strategieën worden voorgesteld voor de benadering van de hedendaagse stedelijke problematiek: de strategie van complementaire locaties en de strategie van de stad als laag. De eerste strategie is een aanpak van de rijk geschaakte hedendaagse stad waarbij elk deel wordt ontwikkeld in relatie tot het geheel. De tweede is gericht op de opbouw van instrumenten en een vocabulaire die nodig zijn om de bestaande chaos van de stad om te zetten in een ordelijke structuur, met behoud van zijn complexiteit. Floris van der Zee komt met een voorstel voor een multifunctionele publieke route door Amsterdam-Oost, waarin hij de twee strategieën van Ungers zo combineert dat parallelle interventies samen deel kunnen uitmaken van dezelfde stedelijke laag.

Om een oplossing te bieden voor de ruimtelijke segregatie worden langs de nieuwe route interventies voorgesteld op centrale punten van fysieke grenzen: over de Singelgracht aan de zuidzijde van de Muiderpoort, aan beide kanten van de Transvaalbuurt: op de verhoogde spoorbaan en over de Ringvaart,<sup>18</sup> en op de grens tussen Betondorp en de Nieuwe Oosterbegraafplaats. De route

15 De wijk Betondorp werd tussen 1923 en 1925 gebouwd in het zuidelijke deel van de Watergraafsmeer. De naam ontstond doordat voornamelijk beton werd gebruikt voor de bouw van de woningen.

16 *Stad en wijk verweven: schakelen, verbinden, verankeren in de stad*. Advies 074. Den Haag: VROM-raad, 2009.

17 O.M. Ungers, S. Vieths, *The Dialectic City*. Milaan: Skira, 1997.

18 De Ringvaart is het kanaal rond de Watergraafsmeerpolder.

and finally, on the other side of the railway yard, the Science Park.

Further developments after World War II did not change much in the spatial configuration of East Amsterdam. The process of urbanization continued mainly by filling in the available spaces between the infrastructures. The result is that today, in general terms, the most striking spatial characteristic of East Amsterdam is fragmentation. This is particularly the case for the Indische and Transvaal neighbourhoods. In addition, the first series of urban renewal interventions, mostly focusing on neighbourhood level, accentuated the spatial seclusion of certain areas. The renewal did not provide programs or physical solutions that could act on a much broader urban level, and the obvious consequence is that the degree of liveability is still very low in these urban areas. Looking for new opportunities for spatial improvement is therefore a very important challenge for these neighbourhoods and for the whole of East Amsterdam. The two selected graduation projects, through different spatial visions, both address this challenge to develop interesting approaches, strategies and solutions for urban transformation.

### Two design projects

### East Amsterdam: parallelism. Route development as urban renewal strategy by *Floris van der Zee*

A detailed typomorphological analysis of East Amsterdam lies at the base of the dual degree project in Architecture and Urbanism by Floris van der Zee. He is advocating a broader approach in urban renewal, following the call of a 2009 governmental report <sup>16</sup> explicitly encouraging the simultaneous involvement of urban and community based amenities, activities and facilities. The same government report stresses the importance of strategically positioning private and/or public activities and facilities in order to promote new mutual contacts among people with different educational levels and multiple identities, at the end resulting in better social coherence and a ‘home feeling’ in the city.

According to Van der Zee, adopting the ‘urban acupuncture’ strategy, wherein every intervention is well thought out on a local scale, is not enough. Some interventions should act also on a higher scale. In addition, in order to be effective, the whole series of interventions should have a shared identity. His convictions find a theoretical

framing in O.M. Ungers’s essay in *The Dialectic City*,<sup>17</sup> that proposes two strategies for dealing with the current urban conditions: the strategy of complementary places and the strategy of the city as layer. The first is dealing with the multifaceted contemporary cities in which each part is developed in relation to the whole. The second aims to build instruments and a vocabulary needed to transform the actual chaos of the city, while retaining its complexity, into an orderly structure. In his proposal for the development of a public multifunctional route through East Amsterdam, Floris van der Zee combines both Ungers’s strategies so that parallel interventions can jointly be part of the same urban layer.

To tackle the spatial segregation, the new route proposes interventions on pivotal physical borders: on both sides of the Transvaal district, on the railway embankment, over de Ringvaart,<sup>18</sup> on the border between Betondorp and the Nieuwe Ooster Cemetery and over de Singelgracht on the southern side of the Muiderpoort. In addition, the route foresees two other types of interventions, on four existing squares (Eiken, Steve Biko, Willem Beukels and the Brink) and on new focus points in the existing Oosterpark and park Frankendael. Due to the new route, these existing public spaces assume new significant positions in their urban setting. For each of the three categories of intervention Floris developed a primary typology / formal theme, further defined according to the particular location and to a design based on geometrically clear forms. ‘The frame as switching element – a space as connection’ is the theme for interventions on physical borders; ‘island in a field – adaptation of the ground level’ for the existing squares; ‘roof, wall, plate – mark a place, define a space’ for the new focus points in the existing parks. The three primary typologies enable to combine program and location specific solutions while keeping mutual connections among interventions within the same category. For each theme Van der Zee developed one or more projects.

‘The framework as link, two gateway buildings for Transvaal’ is about two parallel interventions both measuring 38.5 m in section. Different but clearly belonging to the same family, the two buildings elaborate on the infrastructural barriers of the railway embankment – with a circular public library – and the Ringvaart – with a quadrangular frame between water and land containing a knowledge centre. Both interventions are remarkably refined in proportions, materials and details, each composed in relation to the specific conditions of the addressed physical barrier. Within the same theme Van der Zee proposed two other interventions, a public garden at the border between Nieuwe Ooster and Betondorp, and a pavilion on

16 *Stad en wijk verweven: schakelen, verbinden, verankeren in de stad*. Advies 074. The Hague: VROM-raad, 2009.

17 O.M. Ungers, S. Vieths, *The Dialectic City*. Milan: Skira, 1997.

18 The Ringvaart is the canal around the Watergraafsmeer polder.

voorziet daarnaast in twee andere types interventie, op vier bestaande pleinen (Eiken-, Steve Biko-, Willem Beukelsplein en de Brink) en op nieuwe aandachtspunten in het Oosterpark en Park Frankendael. Dankzij de route krijgen die bestaande openbare ruimtes een nieuwe belangrijke positie in hun stedelijke omgeving.

Voor elk van de drie interventiecategorieën heeft Van der Zee een primaire typologie / formeel thema ontwikkeld, dat nader wordt gedefinieerd in relatie tot de specifieke locatie en volgens een op heldere geometrische vormen gebaseerd ontwerp. ‘Het kader als schakel – een ruimte als verbinding’ is het thema voor de interventies op de fysieke grenzen; ‘eiland in een veld – bewerking van het maaiveld’ is het thema voor de bestaande pleinen, en ‘dak, wand, plateau – markeren een plek, definiëren een ruimte’ voor de nieuwe aandachtspunten in de bestaande parken. Met behulp van de drie primaire typologieën kunnen programma- en locatiespecifieke oplossingen worden gecombineerd en verbanden worden aangebracht tussen de interventies in dezelfde categorie. Voor elk van die thema’s heeft Van der Zee een of meer projecten uitgewerkt.

‘Het kader als schakel, twee poortgebouwen voor Transvaal’ is het motto van twee parallelle interventies van elk 38,5 m in doorsnee. Twee gebouwen, verschillend maar onmiskenbaar behorend tot dezelfde familie, overbruggen de infrastructurale barrières van het spoorwegtalud – met een ronde publieke bibliotheek – en de Ringvaart – met een vierkant kader tussen water en land dat een kenniscentrum herbergt. Beide interventies zijn opmerkelijk verfijnd in proportie, materiaal en detail, en nauwkeurig afgestemd op de specifieke condities van de betreffende fysieke barrière. Binnen hetzelfde thema heeft Van der Zee nog twee interventies voorgesteld, een openbare tuin op de grens tussen de Nieuwe Oosterbegraafplaats en Betondorp, en een paviljoen binnen de Singelgracht in de as van de Muiderpoort.

De interventies onder het tweede thema zijn een nieuw publiek ‘eiland’ op het Eikenplein, een speeltuin op het Willem Beukelsplein en een achthoek in het midden van het Steve Bikoplein die de ruimtelijke centraliteit ervan versterkt.

‘Drie nieuwe plekken in bestaande parken’ zijn de voorgestelde interventies binnen het derde thema: een evenemententerrein en een amfitheater op één lijn in het Oosterpark en een overkapte ontmoetingsplek in Park Frankendael. Met hun strategische ligging, hun sterke compositie en hun programmatische diversiteit vormen al deze interventies samen een effectieve nieuwe route die met behulp van nieuwe fysieke verbindingen op grensovergangen de ruimtelijke segregatie bestrijdt en bijdraagt aan een betere sociale sfeer.

## Muiderpoort Station Renewed van Hyeonsu Yang

De nauwe relatie tussen de ruimtelijke problematiek van Amsterdam-Oost en de spoorweginfrastructuren is het uitgangspunt van het afstudeerproject van Hyeonsu Yang: *Muiderpoort Station Renewed*. Station Muiderpoort is een schoolvoorbeeld van ruimtelijke discontinuïteit: een interessant stationsgebouw dat vrijwel niemand ooit ziet, een lange en onaantrekkelijke onderdoorgang en een verborgen plein, het Oosterspoorplein, afgesneden van het omringende stedelijke weefsel. Tegelijkertijd vervult het station, tamelijk goed bediend door het openbaar vervoer, een spilfunctie in Amsterdam-Oost: op korte afstand van de Dappermarkt, de winkels van de Javastraat en het onlangs gerenoveerde terrein van de voormalige Oostergasfabriek.

Om van Station Muiderpoort een aantrekkelijk openbaar gebied te maken, stelt Hyeonsu Yang voor het spoorwegtalud te verbouwen en de bestaande keermuren te vervangen door gebouwen die plaats bieden aan functies als een openbare bibliotheek, een muziekschool, winkels en te verhuren werkruimtes. Daarnaast voorziet het ontwerp in nieuwe toegangen naar de perrons, uitbreiding van de bestaande spoortunnel tussen de Dapperbuurt en de Indische Buurt en verbetering van de kwaliteit van deze ruimte door het invoegen van daklichten tussen de perrons en het aanbrengen van nieuwe binnengevels. Door deze aanpassing van de openbare ruimte krijgt het publiek zicht op het bestaande stationsgebouw, centraal gepositioneerd aan een vernieuwd Oosterspoorplein en visueel verbonden met de aangrenzende buurten.

Op de ontwerptekeningen en *artist’s impressions* komt opmerkelijk goed uit de verf hoe zo’n ruimte nieuw leven ingeblazen kan worden en de potentie heeft zich van een problematische locatie te ontwikkelen tot het kloppend hart van Amsterdam-Oost. Meer in het algemeen is dit ontwerp ook een voorbeeld van hoe een secundair station kan fungeren als katalysator van de doorgaande verbeteringen van zijn stedelijke omgeving. Last but not least moet worden opgemerkt dat het architectonische idee een uiterst interessante poging in zich bergt om een visie te ontwikkelen op het samengaan en de assimilatie van vervoersinfrastructuren in het (bestaande) stedelijke weefsel.

the Singelgracht close by the Muiderpoort. The interventions on the second theme are on Eiken Square, with a new public island, on Willem Beukels Square, with a playground, and on Steve Biko Square, with a central octagon reinforcing the spatial centrality. ‘Three new places in existing parks’ are the foreseen interventions within the third theme, an event ground next to an amphitheatre lined up in Oosterpark and a roofed place in Frankendael.

Due to their strategic positions, their strong composition and their variety in program, all interventions together form an effective new route, tackling the spatial segregation by means of new pivotal physical connections and contributing to an improved social sphere.

## Muiderpoort Station Renewed by Hyeonsu Yang

The tight relationship between the spatial problematics of East Amsterdam and the railway infrastructures is the starting point for the graduation project *Muiderpoort Station Renewed* by Hyeonsu Yang. Muiderpoort Station is exemplary in terms of spatial disconnections: an interesting station building that hardly anybody sees, a long and unattractive underpass and a hidden square, the Oosterspoorplein, cut off from the surrounding urban fabric. In the meantime, served quite well by public transportation, the Muiderpoort Station has a pivotal position within East Amsterdam, close to the Dapper Market, the shopping street of Javastraat and the recently renovated area of the former Oostergasfabriek.

In order to transform Muiderpoort Station into an attractive public area, Hyeonsu proposes the modification of the railway embankment by transforming the current retaining walls into buildings housing functions like a public library, a music school, retail and rentable workshops. In addition, the project foresees new entrances to the train platforms and the enlargement of the existing railway underpass between the Dapper and the Indische districts, improving the quality of this space by introducing skylights created between the train platforms and by making of new internal façades. The transformed urban space reveals to the public the existing station building, centrally positioned in a renewed Oosterspoorplein and brought into visual connection with the adjacent neighbourhoods.

Drawings and renderings reflect remarkably well the renaissance of such a space, showing its potential to transform from a problematic area into the beating heart of East Amsterdam. In general terms this project is also an example of how a secondary station can act as a catalyst for the

further transformations of its urban surrounding. Last but not least, it must be noticed that the architectural idea encloses an extremely interesting attempt to envision coexistence and assimilation of transport infrastructures as part of the (existing) urban fabric.

further transformations of its urban surrounding. Last but not least, it must be noticed that the architectural idea encloses an extremely interesting attempt to envision coexistence and assimilation of transport infrastructures as part of the (existing) urban fabric.

## Muiderpoort Station Renewed by Hyeonsu Yang

The tight relationship between the spatial problematics of East Amsterdam and the railway infrastructures is the starting point for the graduation project *Muiderpoort Station Renewed* by Hyeonsu Yang. Muiderpoort Station is exemplary in terms of spatial disconnections: an interesting station building that hardly anybody sees, a long and unattractive underpass and a hidden square, the Oosterspoorplein, cut off from the surrounding urban fabric. In the meantime, served quite well by public transportation, the Muiderpoort Station has a pivotal position within East Amsterdam, close to the Dapper Market, the shopping street of Javastraat and the recently renovated area of the former Oostergasfabriek.

In order to transform Muiderpoort Station into an attractive public area, Hyeonsu proposes the modification of the railway embankment by transforming the current retaining walls into buildings housing functions like a public library, a music school, retail and rentable workshops. In addition, the project foresees new entrances to the train platforms and the enlargement of the existing railway underpass between the Dapper and the Indische districts, improving the quality of this space by introducing skylights created between the train platforms and by making of new internal façades. The transformed urban space reveals to the public the existing station building, centrally positioned in a renewed Oosterspoorplein and brought into visual connection with the adjacent neighbourhoods.

Drawings and renderings reflect remarkably well the renaissance of such a space, showing its potential to transform from a problematic area into the beating heart of East Amsterdam. In general terms this project is also an example of how a secondary station can act as a catalyst for the

further transformations of its urban surrounding.

Last but not least, it must be noticed that the architectural idea encloses an extremely interesting attempt to envision coexistence and assimilation of transport infrastructures as part of the (existing) urban fabric.



006

De spoorwegovergang in het baanvak Muiderpoortstation–Weesperpoortstation, gezien vanaf de overweg Linnaeusstraat in oostelijke richting naar het Muiderpoortstation, links de achterzijde van de huizen aan de Oeterwalerstraat. De trein rijdt naar het Weesperpoortstation. 2 november 1900. Foto: Jacob Olie. Collectie Jacob Olie Jbz., Stadsarchief Amsterdam.

006

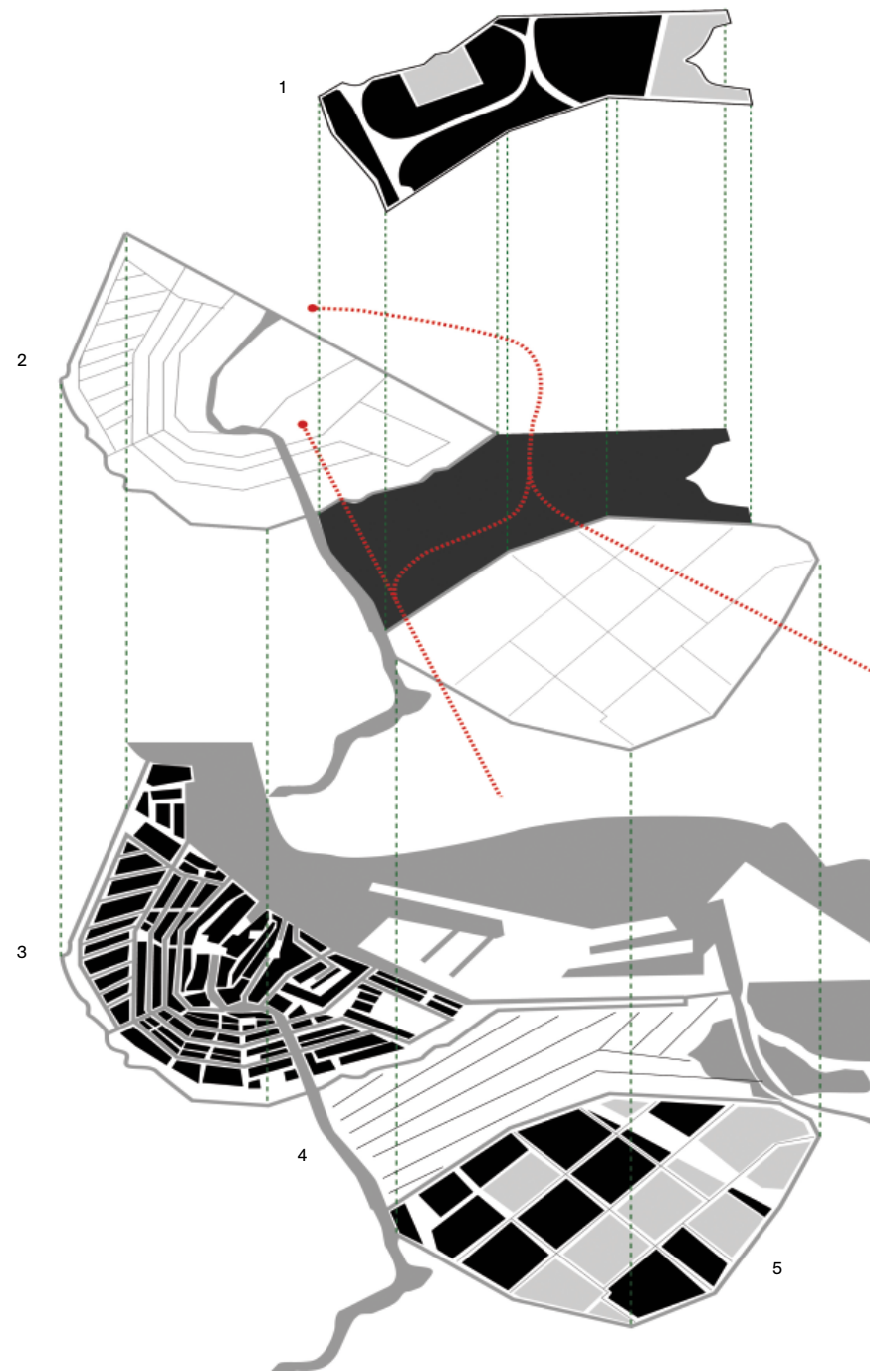
The railway crossing on the Muiderpoort Station–Weesperpoort Station section of track, seen eastwards from the Linnaeusstraat crossing towards Muiderpoort Station, with the backs of the houses in Oeterwalerstraat on the left. The train is heading for Weesperpoort Station. 2 November 1900. Photograph: Jacob Olie. Jacob Olie Jbz. collection, Amsterdam City Archives.

007

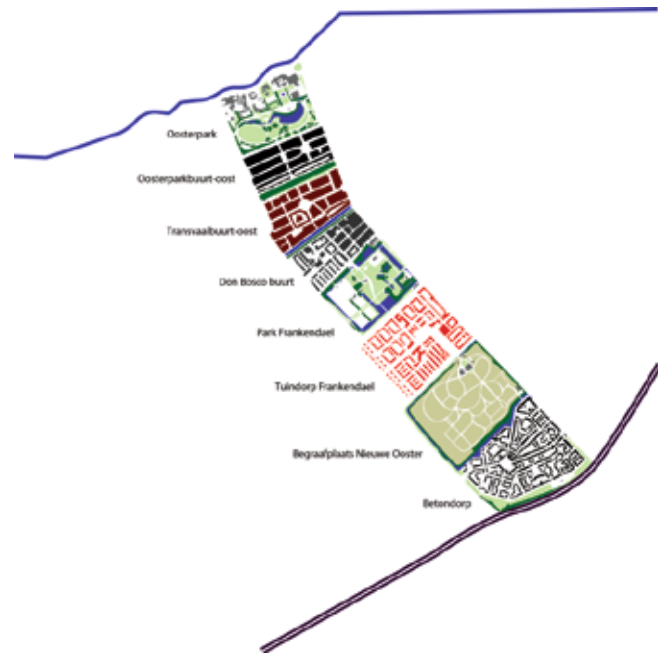
Amsterdam, exploded view of urban structures. Tekening door Floris van der Zee.  
 1 stadsparken in de wijken  
 2 netwerk van spoorwegen, in rood  
 3 grachtengordel  
 4 ontwateringsstructuur van de polder  
 5 rasterstructuur van droogmakerij

007

Amsterdam, exploded view of urban structures. Drawing by Floris van der Zee.  
 1 city parks in the districts  
 2 railway network, in red  
 3 ring of canals  
 4 polder drainage structure  
 5 grid structure of 'reclaimed land'







Amsterdam-Oost: aan elkaar grenzende stedelijke eilanden van ongeveer gelijke omvang maar met totaal verschillende ruimtelijke, programmatische en sociale kenmerken. Boven-grens (noord): Singelgracht; ondergrens (zuid): Ringweg A10. Tekening door Floris van der Zee.

**009**  
Floris van der Zee, Amsterdam Oost: potentiële nieuwe route in de bestaande stadsplattegrond

**010**  
Floris van der Zee, Acht voorgestelde interventies in de stadsplattegrond

**011a-c**

Floris van der Zee, 'Het kader als schakel: twee poortgebouwen voor Transvaal'.

- a situatietekening van de stedelijke context met de twee interventies
- b axonometrie Poortgebouw 1
- c axonometrie Poortgebouw 2

East Amsterdam: adjoining urban islands of more or less equal size, but with completely different spatial, programmatic and social characteristics. Upper boundary (north): Singelgracht; lower boundary (south): A10 ring road. Drawing by Floris van der Zee.

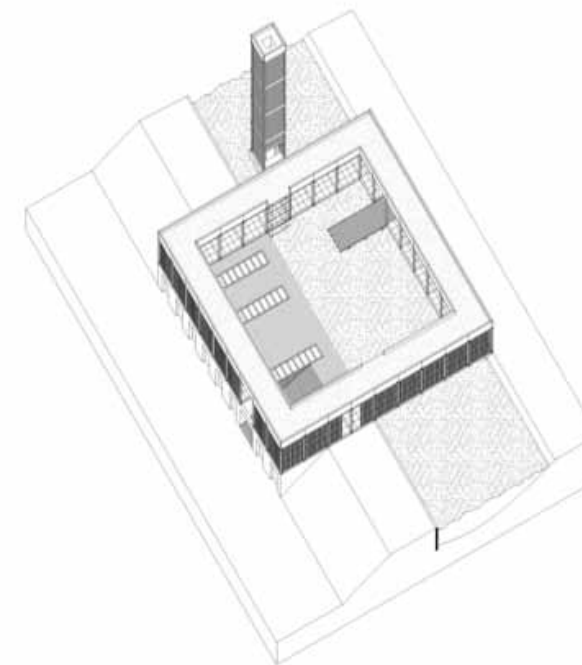
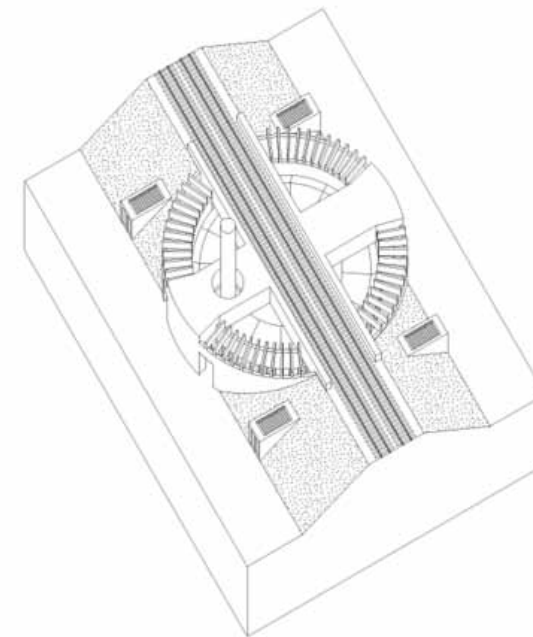
**009**  
Floris van der Zee: East Amsterdam: potential new route in the existing ground plan of the city

**010**  
Floris van der Zee: Eight proposed interventions in the ground plan of the city

**011a-c**

Floris van der Zee: 'The framework as link: two gateway buildings for Transvaal'.

- a situation drawing of the urban context with the two interventions
- b axonometric projection of gateway building 1
- c axonometric projection of gateway building 2



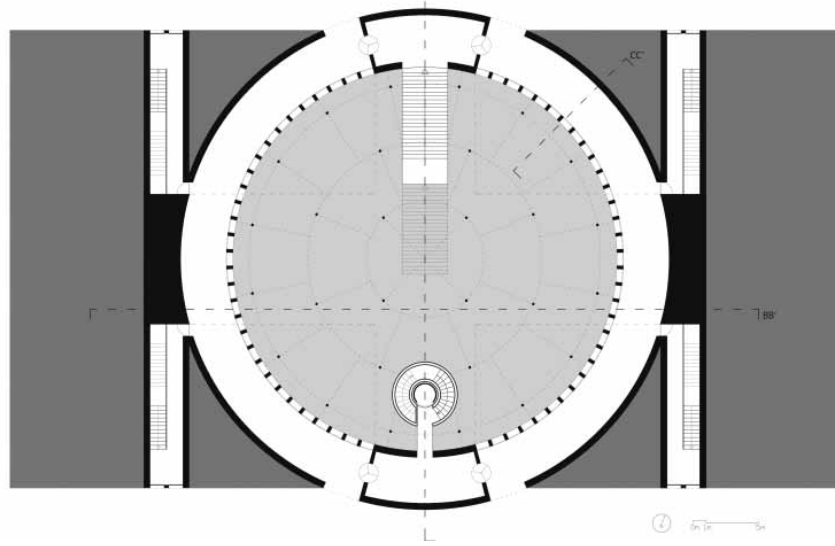
012

Floris van der Zee,  
'Het kader als schakel':  
Poortgebouw 1.  
a Plattegrond boven-  
verdieping  
b Dwarsdoorsnede  
c Dwarsdoorsnede

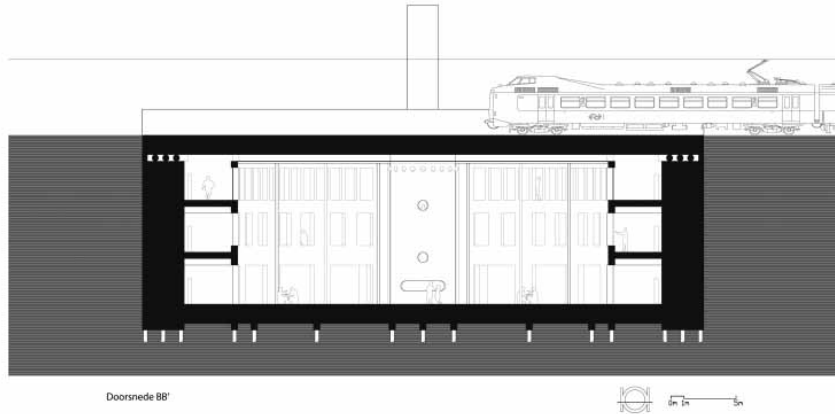
012

Floris van der Zee:  
'The framework as link':  
gateway building 1  
a Ground plan of upper  
floor  
b Cross-section  
c Cross-section

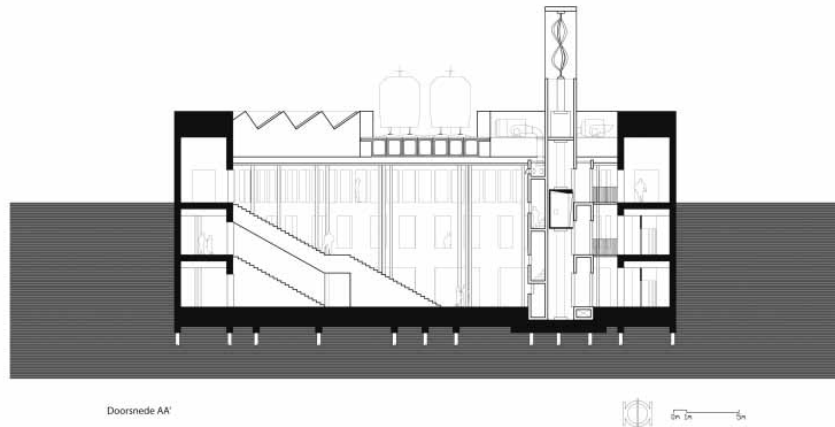
a



b



c



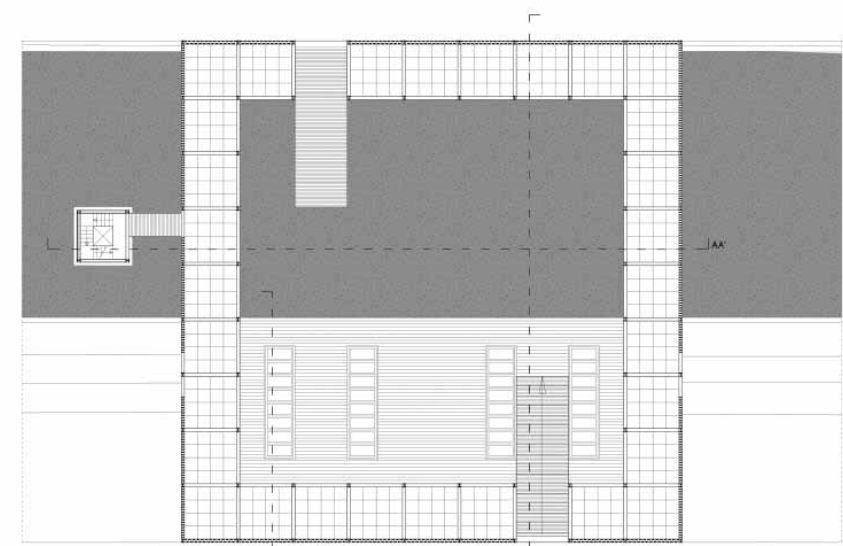
013

Floris van der Zee,  
'Het kader als schakel':  
Poortgebouw 2.  
a Plattegrond boven-  
verdieping  
b Dwarsdoorsnede  
c Dwarsdoorsnede

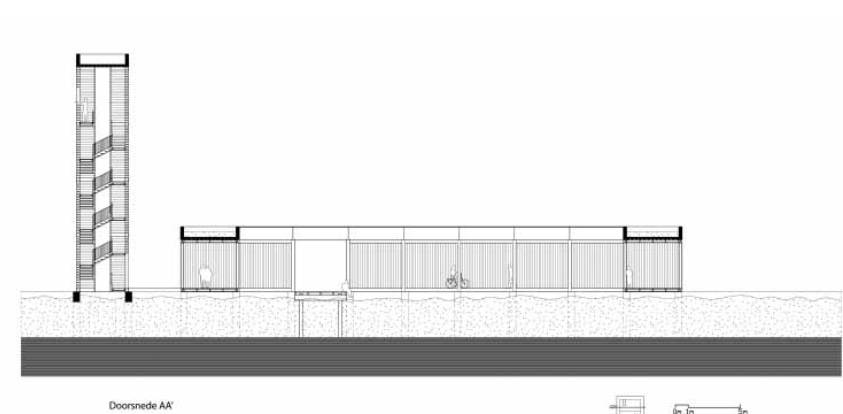
013

Floris van der Zee:  
'The framework as link':  
gateway building 2  
a Ground plan of upper  
floor  
b Cross-section  
c Cross-section

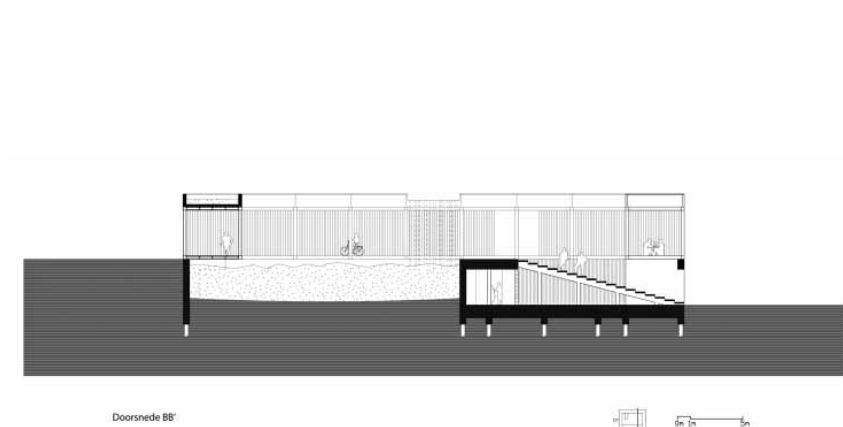
a



b



c

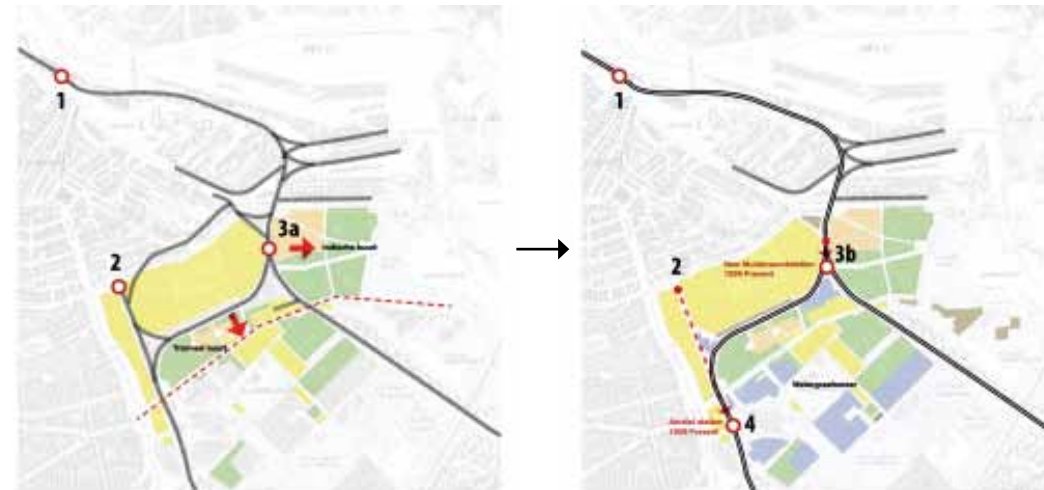


**014**  
Panoramafoto van het Muiderpoortstation, 19 juni 1989. Foto: Martin Alberts. Collectie Stadsarchief Amsterdam.

**014**  
Panoramic photograph of Muiderpoort Station, 19 June 1989. Photograph: Martin Alberts. Amsterdam City Archives collection.



**015**



**015**  
Ontwikkeling van de stationslocaties in Amsterdam-Oost voor en na 1939. Teekeningen door Hyeonsu Yang.  
1 Centraal Station  
2 Station Weesperpoort, in bedrijf tot 1939  
3a Station Muiderpoort, ligging voor 1939  
3b Station Muiderpoort, vanaf 1939  
4 Amstelstation, vanaf 1939  
**016**  
Voetgangersbrug bij de spoorwegovergang tussen de Javastraat en de Eerste Van Swindenstraat, gezien vanuit de Celebesstraat in de richting van de Pontanusstraat, ca. 1934. Collectie Stadsarchief Amsterdam.

**015**  
Development of station sites in East Amsterdam before and after 1939. Drawings by Hyeonsu Yang.  
1 Central Station  
2 Weesperpoort Station, in use until 1939  
3a Muiderpoort Station, location before 1939  
3b Muiderpoort Station, from 1939 onwards  
4 Amstel Station, from 1939 onwards  
**016**  
Pedestrian bridge at the railway crossing between Javastraat and Eerste Van Swindenstraat, seen from Celebesstraat towards Pontanusstraat, around 1934. Amsterdam City Archives collection.

**016**



**017**



**018**  
Hyeonsu Yang, Ontwerp-  
voorstel voor de transfor-  
matie van het Muiderpoort-  
station, Oosterspoorplein  
**019**  
Hyeonsu Yang, Ontwerp-  
voorstel voor de transfor-  
matie van het Muiderpoort-  
station, vogelvlucht

**018**  
Hyeonsu Yang: Design pro-  
posal for the transformation  
of Muiderpoort Station,  
Oosterspoorplein  
**019**  
Hyeonsu Yang: Design pro-  
posal for the transformation  
of Muiderpoort Station,  
bird's-eye view

001



019



**020**  
Hyeonsu Yang, Muider-  
poortstation: plattegrond  
begane grond

**020**  
Hyeonsu Yang: Muiderpoort  
Station, ground plan of  
ground floor





Hyeonsu Yang, Muiderpoortstation: fragment of gevel / doorsnede

Hyeonsu Yang, Boekwinkel en verbrede looproute langs de Insulindeweg

Hyeonsu Yang, Centrale hal van Openbare Bibliotheek onder het Muiderpoortstation

Hyeonsu Yang: Muiderpoort Station, fragment of façade / cross-section

Hyeonsu Yang: Bookshop and widened pedestrian route along Insulindeweg

Hyeonsu Yang: Central hall of public library under Muiderpoort Station

