

Het Oostelijk Havengebied van Amsterdam en het spoorwegtracé: architectonische interventies met het oog op stedelijke continuïteit

Roberto Cavallo

De constante transformaties van de stad en de daarbijbehorende architectonische vraagstukken zijn een zeer interessant studieonderwerp. Met bijzondere aandacht voor de Hollandse stad komen deze thema's uitgebreid aan de orde in het onderzoeksprogramma Urban Architecture MIT¹ van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Dit onderzoeksprogramma richt zich in het bijzonder op het bestuderen van de relatie tussen stedelijke transformaties en architectonische interventies. Dankzij een aanpak waarin onderwijs- en onderzoeksactiviteiten met elkaar worden verweven, kunnen studenten en docenten in de afstudeerateliers van Hybrid Buildings / Urban Architecture werken aan actuele veranderingen op een aantal cruciale locaties in de Randstad.

In dit artikel worden enkele resultaten van een van deze ateliers besproken. Eerst komen de algemene thematieken die te maken hebben met de projectlocatie aan de orde. Vervolgens geef ik een toelichting op het door de studenten voorgestelde masterplan en ik eindig met een presentatie van een aantal individueel uitgewerkte projecten.

Oostelijk Havengebied Amsterdam en spoorzone

In de afgelopen drie jaar heeft het afstudeeratelier Amsterdam zich geconcentreerd op het gebied rondom de spoorzone in het Oostelijk Havengebied. De binnenstad en de oostelijke zijde van het waterfront van het IJ zijn sinds de zeventiende-eeuwse stadsuitleg niet meer met elkaar verbonden. In feite heeft dit oostelijke deel van de stad altijd het karakter van een buitengebied gehad. Vanwege de huisvesting van haven en industrie is er om allerlei redenen steeds gezocht naar een afscheiding van de rest van de stad. Eerst met de komst van de Plantage en daarna, rond 1880, met het bouwen van de spoordijk raakte dit deel van de stad steeds meer afgezonderd van het historische centrum. Vanwege de verdere groei van haven- en industrieactiviteiten werd de spoorweg

uitgebreid met diverse vertakkingen om direct pieren en pakhuisen te bedienen. Het spoorverkeer nam met de jaren toe en de ontwikkeling van de haveneilanden werd verder functioneel en morfologisch medebepaald door de aanwezigheid van de spoordijk. Het gebied werd door de spoordijk in twee delen gesneden. In het deel aan het IJ ten noorden van het spoor, waar de eilanden KNSM en Java waren aangelegd, was de bestemming vooral haven. De eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg ten zuiden van het spoor, aangelegd vlak na de zeventiende-eeuwse stadsuitleg, boden ruimte aan haven en industrie en later ook aan woningbouw.²

Na het vertrek van de havenactiviteiten en een groot deel van de industrie bood de locatie met haar unieke ligging veel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De stadsbestuurders hadden de intentie om het imago van Amsterdam als waterstad te versterken en wilden daartoe het waterfront van het IJ ontwikkelen. Nieuwe bouwwerken op de voormalige haveneilanden ten noorden van het spoor en in het gebied langs het IJ en de uitbreiding van het Centraal Station moesten gestalte geven aan dit idee. Grootschalige projecten zoals het KNSM- en Java-eiland of Borneo-Spoenburg zijn inmiddels voltooid. In opzet en realisatie heeft men hier getracht aansluiting te vinden bij de stedenbouwkundige en architectonische kenmerken van de Amsterdamse binnenstad. Dit is vooral het geval bij het Java-eiland. Al met al is het resultaat een succes; deze projecten staan bekend als zeer gewilde woonlocaties en zijn een begrip geworden binnen en buiten de kring van de architectuur.³

Daarnaast karakteriseert een strip tussen water en spoorweg met het nieuwe Muziektheater, de Passenger Terminal en een aantal nieuwe bouwwerken ontworpen door gerenommeerde architecten⁴ het nieuwe waterfront van Amsterdam aan het IJ. Ondanks de geringe afstand tot het centrum kan niet onopgemerkt blijven dat deze laatste gebouwen niet naadloos aansluiten bij de binnenstad. Hoewel dit in de verkoopbrochures



1
Onderzoeksprogramma 'Urban Architecture MIT, Modification, Intervention and Transformation of built environment', Faculteit Bouwkunde TU Delft.

2
Zie ook J. van Eck, *De Amsterdamse Schans en de Buitensingel*. Amsterdam (P.N. van Kampen & Zoon) 1948.

3
Zie ook J. E. Abrahamse, A. Jolles e.a., *Oostelijk Havengebied Amsterdam*. Rotterdam (NAi Uitgevers) 2003.

4
Hier wordt verwezen naar de recentelijk gerealiseerde gebouwen in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam. Voorbeelden hiervan zijn het gebouw Detroit van AWG architecten, het gebouw Chicago van Rapp & Rapp en het appartementengebouw De Loodsen ontworpen door Köther en Salman.

vaak anders wordt gepresenteerd, heeft de maat van de kavels samen met de uiteindelijke opzet en schaal van deze realisaties veel meer gemeen met de voormalige havenpakhuisen dan met de grachtenpanden. Met deze bouwwerken is het waterfront van het Oostelijk Havengebied van Amsterdam tot voltooiing gekomen.

Theoretisch kader

In de ontwerpstudio werden eerst gegevens verzameld en geïnventariseerd in een goed bruikbare digitale databank. Tegelijkertijd werd begonnen met brainstormen over de locatie en haar relatie tot de stad. Hieruit kwam naar voren dat na de recente ontwikkelingen een aantal onopgeloste problemen is blijven bestaan, vooral aan de zuidzijde van het spoor. Ook hier zijn recentelijk projecten gerealiseerd. De sloop van een paar leegstaande gebouwen op het Storkterrein⁵ creëerde de ruimte voor de bouw van het INIT-complex⁶. Verder wordt het woningbouwproject Het Funen⁷ gerealiseerd in een driehoek ingeklemd tussen het spoor, de Cruquiuskade en de blokken aan de Czaar Peterstraat. Tevens worden de openbare ruimtes in de omgeving van de Czaar Peterstraat behoorlijk gerenovert in een poging aansluiting te vinden bij de ontwikkelingen aan de andere kant van het spoor.

Een van de resultaten van de in de studio uitgevoerde analyse van het gebied was dat, ondanks de intrinsieke kwaliteiten van de onlangs gerealiseerde bouwwerken, deze locatie in haar geheel tekortschoot in stedenbouwkundige en architectonische samenhang. De conclusie van de analyse luidde dat voor het probleem van de spoorbarrière geen afdoende oplossing is gevonden. De aanwezigheid van het grote rangeerterrein, vroeger onderdeel van het Storkcomplex en vandaag niet meer in gebruik, maakte de scheiding tussen de twee zijden van het spoor extra voelbaar. Om de strook nieuwbouwwerken ten noorden van de spoordijk en de realisaties ten zuiden daarvan meer op elkaar te betrekken, zou de herontwikkeling van dit rangeerterrein een belangrijke rol kunnen spelen. De toestand van het eigendom van dit terrein⁸ maakt interventies in dit gebied echter zeer moeilijk. Er is voor gekozen het gebied nader te onderzoeken. Verder gaand dan wat projectontwikkelaars en gemeente realistisch en haalbaar achten, konden wij door experimentele interventies mogelijke toekomstige scenario's in kaart brengen.

Vrij snel werd duidelijk dat er voor het 'hoe' en 'waarom' van deze experimentele interventies behoefte was aan een passende theoretische onderbouwing om te voorkomen dat ieder project een oefening op zich zou blijven. De eerste gedachten gingen uit naar mogelijke beschouwingen over de spoorweg in relatie tot de stad. Mijn

eigen stelling luidt dat de spoorweg kan worden gezien als een reeks architectonische elementen die de vorm en de ruimtelijke ontwikkeling van hun directe omgeving in sterke mate beïnvloeden. Directe consequentie van deze interpretatie is dat alle interventies in de stad die zijn gericht op het bouwen en/of aanpassen van de spoorweg moeten worden gezien als architectonische opgaven.

Om deze stelling te ondersteunen maak ik gebruik van geschriften van Kevin Lynch en Aldo Rossi over dit onderwerp. Een van de belangrijke uitgangspunten van beide auteurs is het beschouwen van de stad als een in de loop van de tijd opgebouwde architectonische constructie. Terwijl Lynch in het boek *The image of the city*⁹ schrijft over de waarneming van de stad, richt Rossi zich in zijn *De architectuur van de stad*¹⁰ hoofdzakelijk op haar constructie. Waarneming en constructie zijn complementaire begrippen, beide instrumenten om de relatie tussen stad en spoor te bestuderen.

Lynch classificeert de inhoud van de *city images* in vijf categorieën van elementen: 'paths, edges, districts, nodes and landmarks'.¹¹ Met betrekking tot de *paths* beweert hij dat 'those are the channels along which the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may be streets, walkways, transit lines, canals, railroads.'¹² Met andere woorden, volgens Lynch is de spoorweg, als een van de *paths*, een element dat ons in staat stelt de stad waar te nemen. Daar waar Rossi in *De architectuur van de stad* spreekt over de genererende elementen van de stad, zegt Lynch: 'Omdat het allesbehalve eenvoudig is een definitie te geven van de primaire bestanddelen, kan ik alleen proberen aan te geven wat ik eronder versta. Wanneer we een stad analyseren, ontdekken we dat het stedelijk geheel zich naar drie hoofd-functies laat indelen: de woonfunctie, de verkeersfunctie en de vaste activiteiten, waaronder winkels, openbare gebouwen en zaken- en bedrijfsgebouwen, universiteiten, ziekenhuizen, scholen enzovoort vallen. In de stedenbouwkundige literatuur is bovendien sprake van stedelijke voorzieningen, stedelijke standaarden, dienstverlening en ook stedelijke infrastructuur. (...) Om de dingen niet node-loos ingewikkeld te maken gebruik ik de term vaste activiteiten als behorend tot de primaire bestanddelen.'¹³ De spoorweg is een infrastructuur, een van de door Rossi genoemde vaste activiteiten, en als zodanig ook een van primaire bestanddelen. Die bestanddelen zijn volgens Lynch in staat 'het urbanisatieproces van een stad te versnellen; met betrekking tot een groter territorium karakteriseren zij ook de ruimtelijke transformatie van het betreffende gebied. Vaak werken ze in dit proces daarom als katalysatoren.'¹⁴

Als we de beweringen van beide auteurs

5
Het voormalige Storkterrein bevindt zich op het eiland Oostenburg aan de zuidzijde van de spoortlijn.

6
Het Czaar Petergebouw, oftewel INIT, is het eerste nieuwe gebouw dat op het Oostenburgereiland is gerealiseerd. In dit gebouw, ontworpen door Groosman en Partners architecten, wordt de Werf Binnenstad gecombineerd met commerciële functies.

7
Het project Het Funen bestaat uit een langgerekt appartementencomplex aan de Cruquiuskade, appartementengebouw De Sporenboog langs het spoor en een binnengebied met stadsvilla's: Het Funenpark. In totaal omvat dit project 565 woningen. Het masterplan is een ontwerp van de Architecten Cie.

8
Spoor, spoordijk en rangeerterrein zijn eigendom van de Nederlandse Spoorwegen. De kade en een strook van minimaal drie meter langs het water zijn gemeenteeigendom.

9
K. Lynch, *The image of the city*. Cambridge, Mass. (MIT Press) 1960.

10
A. Rossi, *De architectuur van de stad*. Nijmegen (SUN) 2002.

11
Lynch, *The image of the city*, p. 46.

12
Ibidem, p. 47.

13
'To define primary elements is by no means easy. When we study a city, we find that the urban whole tends to be divided according to three principal functions: housing, fixed activities and circulation. Fixed activities include stores, public and commercial buildings, universities, hospitals and schools. In addition, the urban literature also speaks of urban equipment, urban standards, services and infrastructures. To simplify matters I will consider fixed activities as inclu-

ded within primary elements.' Rossi, *De architectuur van de stad*, p. 91.

14
'... capable of accelerating the process of urbanization in a city, and they also characterize the processes of spatial transformation in an area larger than the city. Often they act as catalysts'. Ibidem, p. 93.

naast elkaar leggen, kunnen we stellen dat de spoorweg een van de genererende elementen van de stad is, vaak als katalysator functioneert en de mogelijkheid biedt om de stad waar te nemen. Hiermee wordt een architectonisch perspectief gekoppeld aan het bouwen van viaducten, bruggen en andere elementen die de spoorweg vormen.

Een ander interessant uitgangspunt van Rossi is het begrip 'continuïteit van de stedelijke ruimte', zoals hij dat beschrijft in het artikel 'I problemi metodologici della ricerca urbana'.¹⁵ Rossi legt daarin uit dat alle gebeurtenissen die in een stad of in een bepaald deel daarvan plaats hebben gevonden, een gemeenschappelijke aard hebben en dat er geen fundamentele interrupties zijn in de reeks elementen die in dezelfde stad (of een deel daarvan) zijn gesitueerd. Als we dit theoretisch kader toepassen op ons interventiegebied, zouden we de spoorweg kunnen beschouwen als een element van overgang en niet noodzakelijk als een barrière.¹⁶

15

Het artikel 'I problemi metodologici della ricerca urbana' (Methodologische vraagstukken van het stads onderzoek) is opgenomen in de bundel *La formazione del concetto di tipologia edilizia*. Venetië (CLUVA) 1965. Later is het artikel gepubliceerd in: A. Rossi, *Scritti scelti sull'architettura e la città*. Turijn (CittàStudiEdizioni) 1975.

16

Zie noot 2.

Masterplan

De bovengenoemde stellingen en gedachten over de relatie tussen stad en spoor zijn in het kader van het afstudeeratelier uitgebreid behandeld. De wijze waarop de studenten hun plan van aanpak met betrekking tot de locatie hebben geformuleerd, is tot op zekere hoogte beïnvloed door deze theoretische achtergrond. In feite is het gezamenlijke masterplan voor de locatie gebaseerd op de beschouwing van stad en spoor als architectonische elementen en op de opvatting van de continuïteit van de stedelijke ruimte. Deze uitgangspunten hebben het mogelijk gemaakt de noord- en de zuidzijde van het spoor op te nemen in een voorstel voor een interventie waarin het spoor zelf geen onoverbrugbare barrière hoeft te vormen.

Een van de doelstellingen van het masterplan is het creëren van een stedelijk weefsel waarin de beide zijden van de spoorweg kunnen worden geïntegreerd. In de hier opgenomen afbeeldingen is door de studenten aangegeven in welke gebieden rondom de spoorweg kan worden gebouwd. Zoals al is opgemerkt vormt de doorsnijding door het spoor een belangrijk kenmerk van de locatie. Een gevolg hiervan is dat alle grote kavels in minstens twee delen zijn gesneden. Noodzakelijk voor iedere kavel is dat er een verbinding tot stand komt tussen het deel ten noorden en dat ten zuiden van het spoor. Bij een andere indeling of bundeling van het spoor ontstaan interessante tussengebieden, die ertoe bijdragen dat de spoorinfrastructuur en haar fysieke impact voor het gevoel worden versmald.

Andere thema's van het masterplan betreffen het vaststellen van algemene regels, zoals maximale bouwhoogtes, rooilijnen, enzovoort. De geschetste theoretische benadering heeft vanuit het oogpunt van de perceptie van de stad direct invloed op de manier waarop de gevels van de nieuwe bouwwerken en het spoor op elkaar reageren. Via de gevels aan beide zijden van het spoor speelt de architectuur van deze bouwwerken een bijzondere rol in de wisselwerking tussen nieuwe en bestaande blokken. Tegelijkertijd wordt de spoorweg deel van het project, niet enkel als bouwtechnische opgave, maar ook als architectonisch thema dat binnen de bouwblokken moet worden opgelost. De aanwezigheid van het spoor in of naast de kavels draagt bij aan het hybride karakter van de bouwblokken.

Het bundelen van zowel ideeën als bebouwingmogelijkheden maakt dit masterplan tot een begin van de verdere ontwikkeling van architectonische voorstellen. De empirische benadering die is toegepast voor de opstelling van het plan bepaalt alleen de basis van de verschillende opgaven. Verdere architectonische oplossingen zijn niet

expliciet opgenomen, zodat ruimte blijft bestaan voor de individuele uitwerking door de studenten.

De plannen die hier worden gepresenteerd, geven een idee van de gevarieerdheid van de benaderingen van masterplan en locatie die door de studenten zijn gekozen. Hoewel de ontwerpstudies niet altijd aansluiten op de verwachting van het onderzoek, is het resultaat van deze projecten zeer positief. Hoe het theoretische kader kan worden gebruikt als uitgangspunt voor de architectonische interventies is een belangrijke vraag die alle studenten zich hebben gesteld.

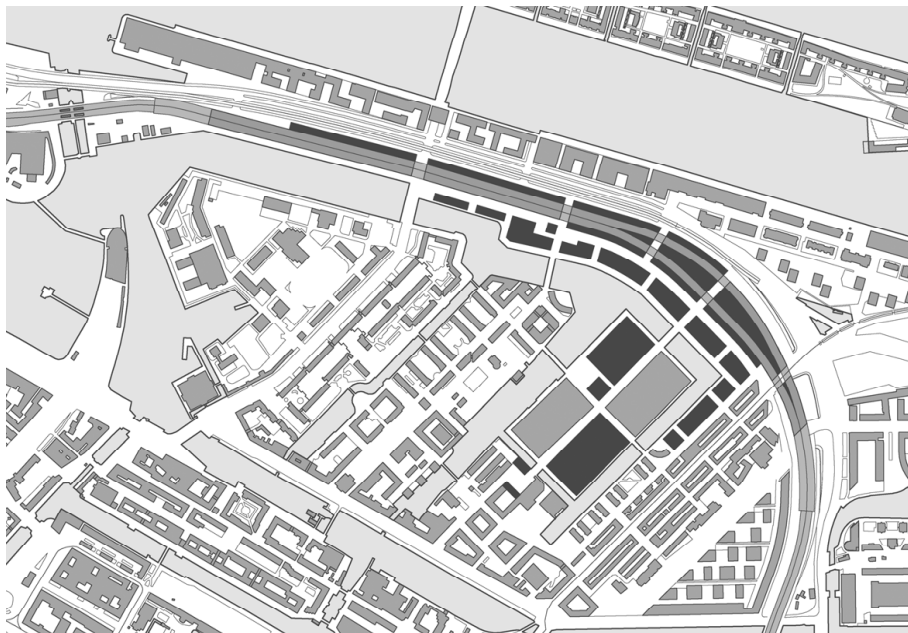
004a-d

Masterplan Oostelijk
Havengebied Amsterdam –
Spoorzone
a. Situatietekening
b. Fragment plattegrond +
profielen
c. Doorsnede + profiel-
schetsen
d. Oostelijk Havengebied
Amsterdam – Thematische
tekening

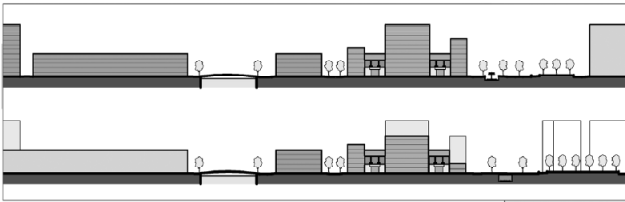
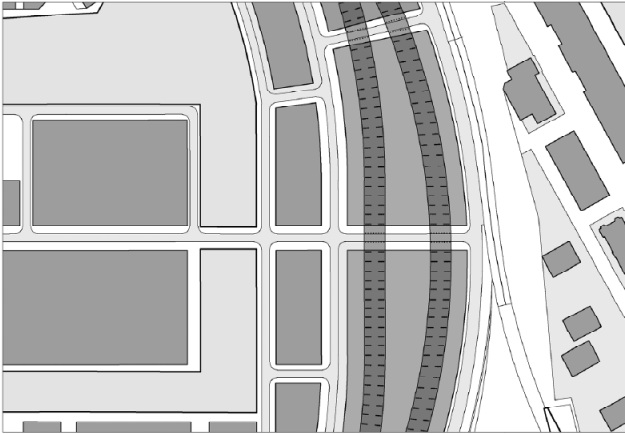
004a-d

Master Plan Oostelijk
Havengebied Amsterdam –
Railway zone
a. Situation
b. Fragment of street map +
profiles
c. Cross section + profile
drawings
d. Oostelijk Havengebied
Amsterdam – Thematic
sketch

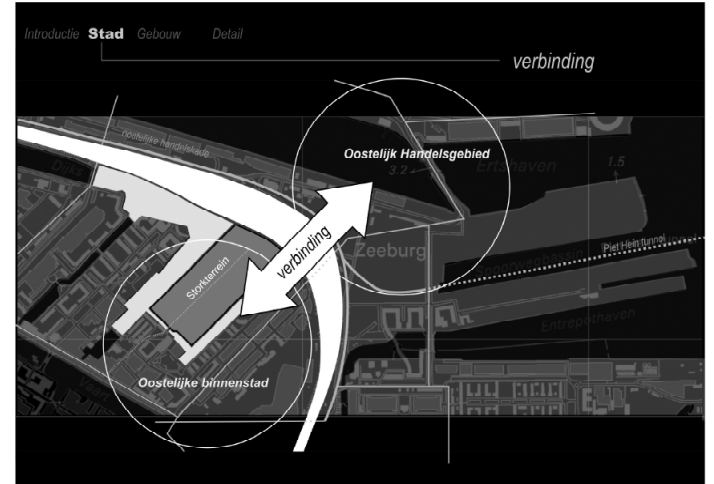
004a



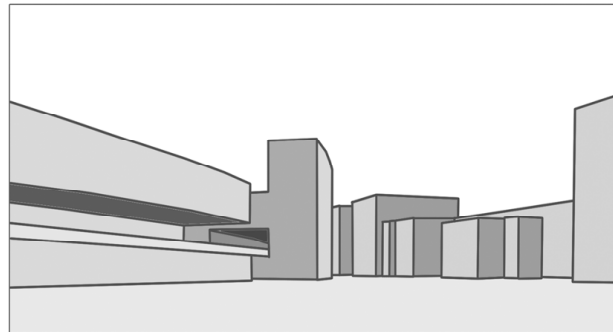
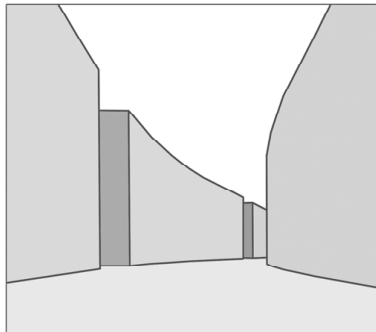
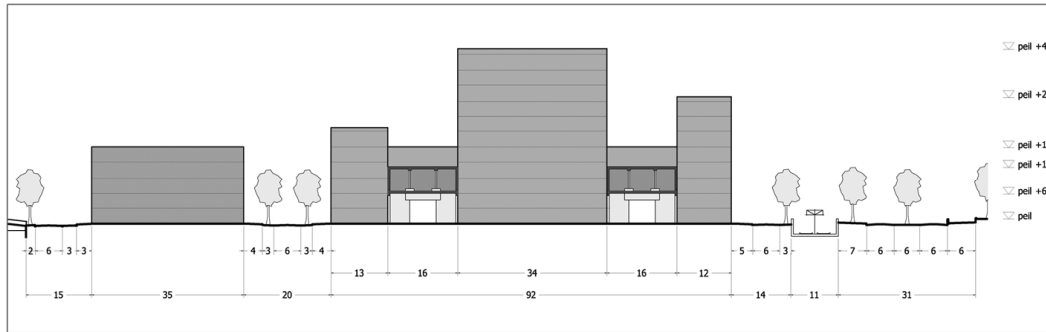
004b



004d



004c



'In het recht(e) spoor', Martin Elslo

Martin Elslo werkte zijn voorstel uit door de belangrijkste principes van het masterplan als geheel te volgen. Eerst bestudeerde hij hoe het bestaande spooremplacement deels vervangen kan worden door een nieuw viaduct op dezelfde hoogte te plaatsen. Het nieuwe viaduct, dat hij beschouwde als een stadssouterrain, biedt aan de onder-, boven- en zijkanten ruimte voor de huisvesting van nieuwe functies. Aanvankelijk benaderde hij het project zeer technisch. In zijn onderzoek hoe in het algemeen spoorwegen en bebouwing gecombineerd kunnen worden, stuitte hij op veel interessante technische aspecten die in het voorlopige ontwerp duidelijk naar voren komen. Hij maakte een grondige analyse van de problemen van fundering, akoestiek en trillingen van zowel de spoorlijnen als de bouwwerken.

De schaal van dit project doet denken aan een van de nieuwe interventies die onlangs afgebouwd werden aan het IJ-front; de gebouwen Detroit en Chicago zijn hiervan goede voorbeelden. De ligging van het project is strategisch gekozen: precies aan de kruising van de Czaar Peterstraat (een belangrijke stadsas) en de spoorwegonderdoorgang die al voorzien was door de gemeente Amsterdam. Stedenbouwkundig gezien was het hoofdthema het ontwerpen van een gebouw met gevels aan beide zijden van het spoor, dat eveneens kan dienen als toegang tot het historische centrum van de stad.

Martin zocht naar een zeer constante oplossing in de omvang en de positie van het gebouw. De contouren en de vorm van het gebouw volgen het stadsweefsel van de bestaande blokken bebouwing aan de zuidzijde van het spoor. Aan de noordkant en parallel aan de spoorlijnen ontwierp hij een lange verhoging, met een kenmerkende halfopen binnenplaats die afgesloten wordt door een poort en aan de andere kant doorloopt in de Czaar Peterstraat. Vanwege de strategische ligging en de grote omvang besloot Elslo te kiezen voor een zeer representatieve bestemming voor het gebouw: het nieuwe hoofdgerichtsgebouw van de gemeente Amsterdam. Het programma van eisen voor een dergelijk openbaar gebouw was voor deze ingewikkelde locatie niet gemakkelijk op te stellen. Een parkeergarage, opslagruimten en enkele tijdelijke voorzieningen voor bewoners bevinden zich op de benedenverdieping, gedeeltelijk onder het treinviaduct. Kantoren en voorzieningen bevinden zich direct boven het souterrain, waarin winkels gevestigd zijn, langs de boulevard die parallel aan de spoorweg loopt. Door de hoofdingang, geplaatst aan het halfopen binnenplein, hebben bezoekers toegang tot de centrale hal die

onmiddellijk aan het spoor gelegen is. Deze centrale hal, die geïnterpreteerd en ontworpen is als een verhoogd en overkapt plein, is het hart van het project. Hier treffen we alle verschillende ruimtes van het gerechtsgebouw aan, ingevoegd als hangende blokken die het ritme van het enorme glazen dak bepalen. De materialen en de plaatsing van de verhogingen dragen bij aan de gewenste massieve indruk van het gebouw. Bezoekers die de halfopen binnenplaats betreden en een blik werpen in de richting van de poort, hebben zicht op alle lagen van het project: de stedelijke blokken die de onderdoorgang markeren en het nog zichtbare spoorniveau met daarboven de grote glazen hal. In dit project worden infrastructuur en bebouwing op een heel solide wijze gecombineerd.

005a-h

'In het recht(e) spoor'

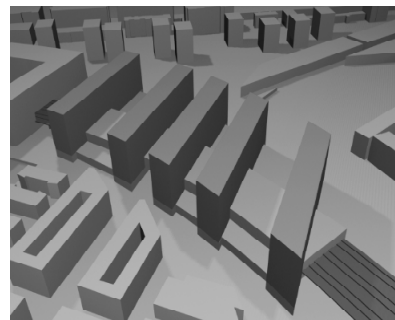
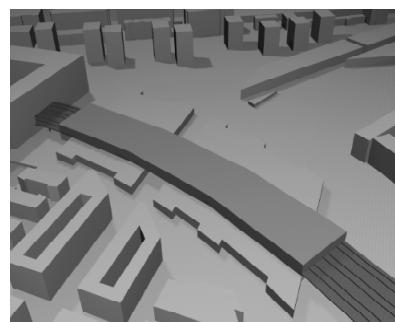
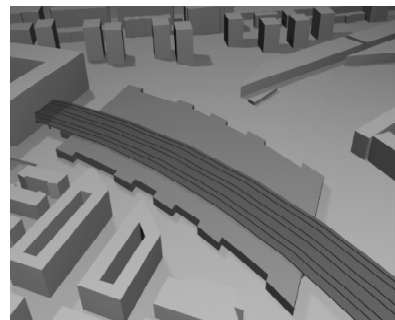
- a. Massastudie / stap 1, 2, 3
- b. Dwarsdoorsnede
- c. Plattegrond begane grond
- d. Plattegrond verdieping / zalen
- e. Massamodel / overzicht
- f. Perspectief interieur
- g. Gevelfragmenten
- h. Gevelfragmenten

005a-h

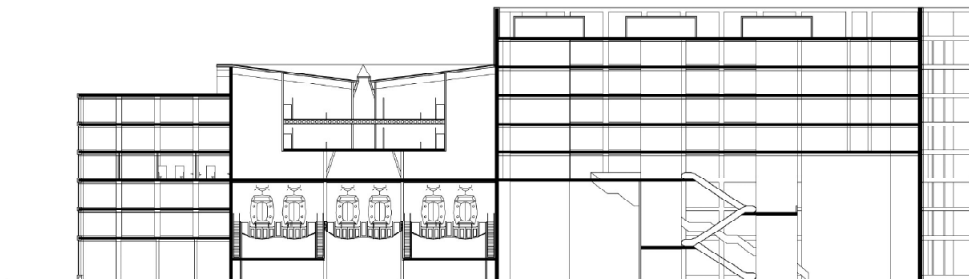
'In het recht(e) spoor'

- a. Mass study / step 1, 2, 3
- b. Cross section
- c. Floor plan, ground floor
- d. Floor plan, first floor / halls
- e. Mass model / overview
- f. Perspective interior
- g. Façade fragments
- h. Façade fragments

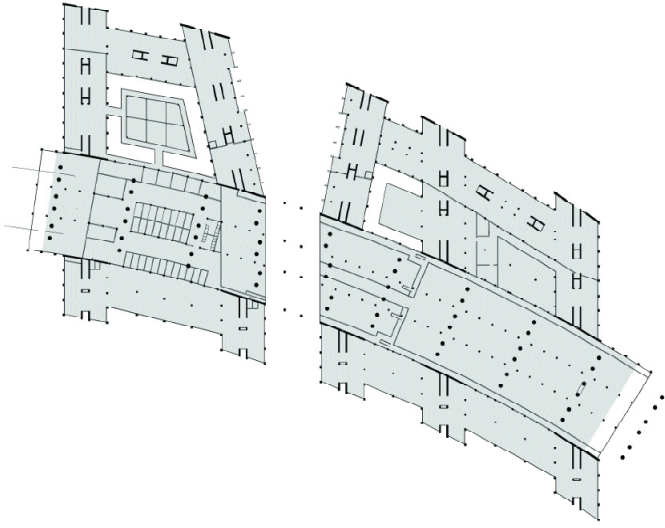
005a



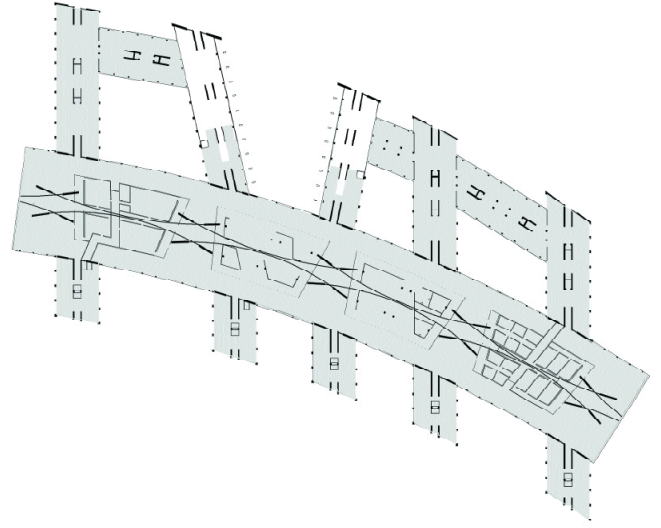
005b



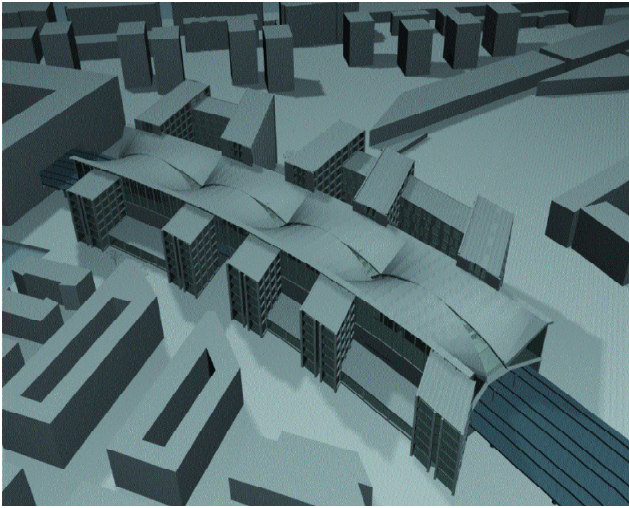
005c



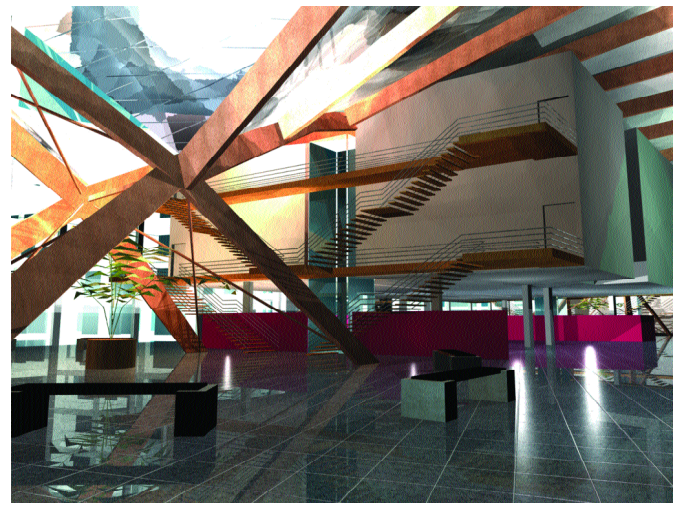
005d



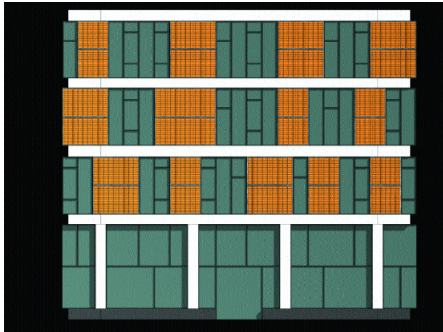
005e



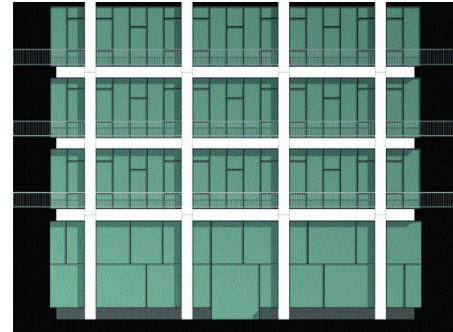
005f



005g



005h



‘Urban Living’, David Philippsen

De aanpak van dit project is gebaseerd op de vraag hoe de nadruk te leggen op de verbinding tussen beide zijden van het spoor. De rooilijnen, de vorm van de blokken en het hergebruik van het rangeerterrein, de elementen die zo belangrijk zijn in het voorstel van Martin Elslo, zijn voor dit tweede project niet meer dan uitgangspunten. De poging om een complex te ontwerpen met gebruikmaking van een eenduidige architecturale taal is in dit project veel belangrijker dan de vraag of het wel geheel past binnen de richtlijnen van het masterplan. Het centrale thema, de verbinding leggen tussen de twee delen van de stad die gescheiden worden door de spoorlijn, inspireert tot een symbolische stedenbouwkundige interpretatie: het oversteken van de spoorweg wordt aanleiding om een gebouw te ontwerpen dat fungeert als poort naar het stadscentrum toe.

Dit ‘Hybride Gebouw’ is de programmatische som van heterogene functies die gerangschikt zijn rondom een binnenplaats. Een cultureel centrum, een sportschool, een supermarkt en andere kleinschalige voorzieningen bevinden zich midden tussen de kantoorruimten, met daarboven woningen.

David Philippsen werkt zijn interventie nader uit tot een gebouw met sterke vormen, die goed samengaan met de complexe omgeving. Hoewel het spoor (verdeeld in twee zones) en het park het project letterlijk in stroken snijden, is er toch een duidelijk streven om alle verschillende delen van de locatie te verenigen door middel van de bebouwing. Het ontwerpen van de binnenplaats als belangrijke publieke ruimte kreeg tijdens de ontwikkeling van het project gaandeweg een cruciale rol. Deze plek biedt toegang tot de verschillende functies en werkt daarnaast als filter tussen de drukke weg aan de noordkant en de wat rustigere zuidzijde van het spoorgebied. De verkeersproblemen rondom en binnen de interventie worden opgelost door voortdurend aandacht te besteden aan de verhouding tussen mogelijke gebruikers en de omringende ruimte. Speciale aandacht wordt besteed aan de materialen en de details van het complex. Het resultaat is een bijzonder interessant voorstel dat de autonomie van het gebouw opeist te midden van een context waarin de infrastructuur de voornaamste rol speelt.

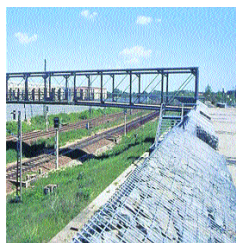
006a



006b



006c



006a-i

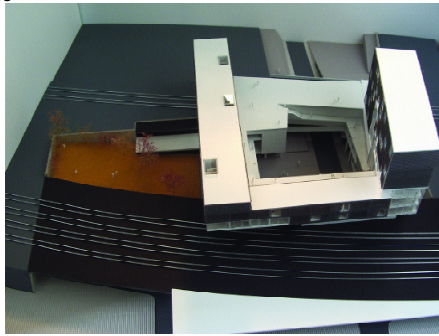
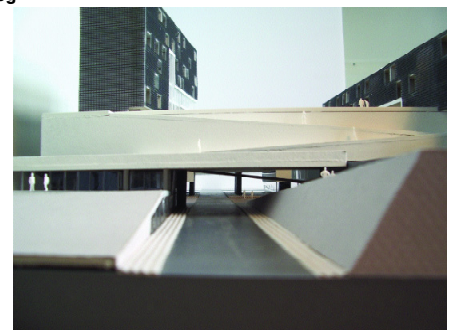
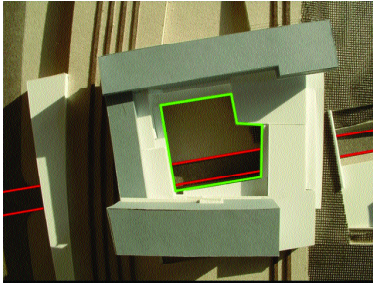
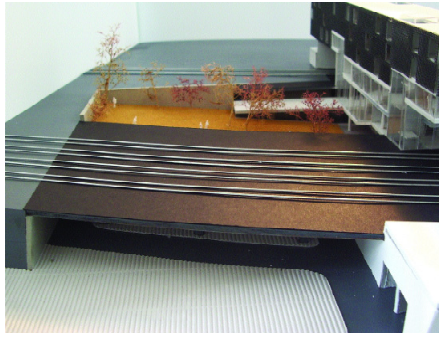
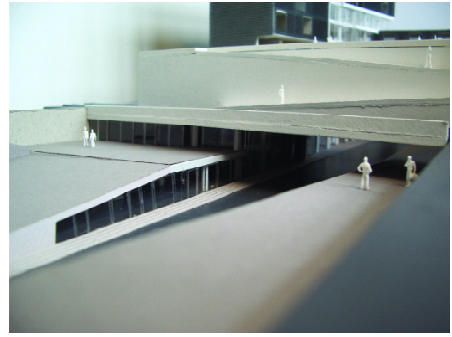
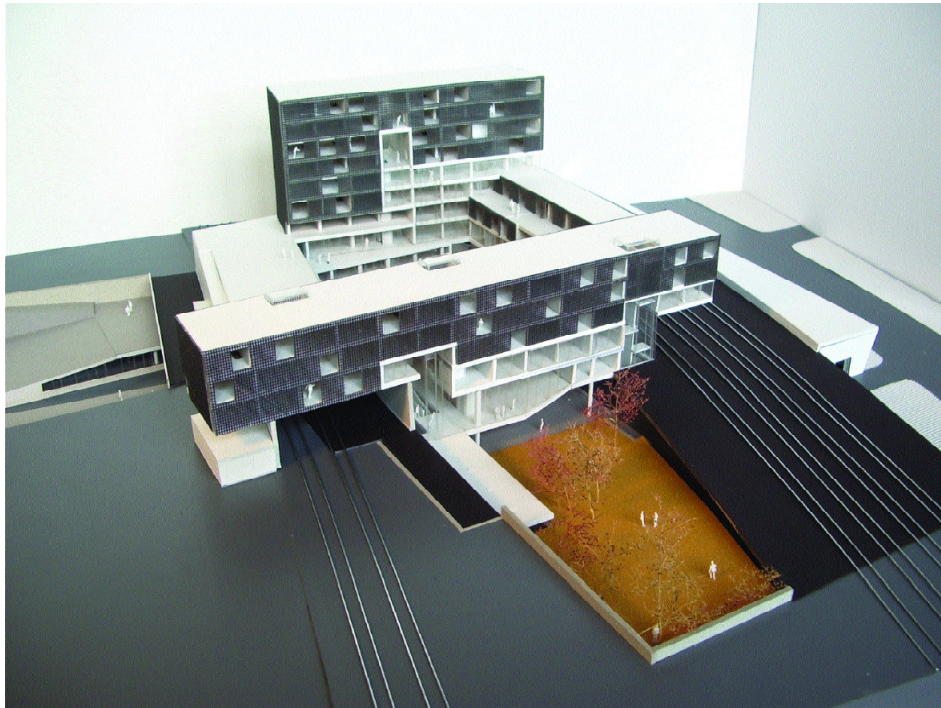
'Urban Living'

- a. Concept
- b. Doorsnede / aanzicht
- c. Voorbeeld park
- d. Maquette / bovenaanzicht
- e. Maquette / complex vanuit het spoor
- f. Maquette / spoor + park
- g. Maquette / onderdoorgang
- h. Maquette / zuidaanzicht
- i. Maquette / complex aan het spoor

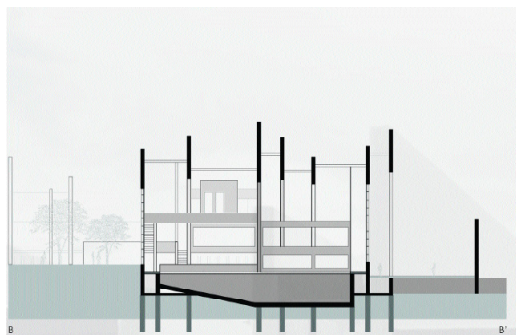
006a-i

'Urban Living'

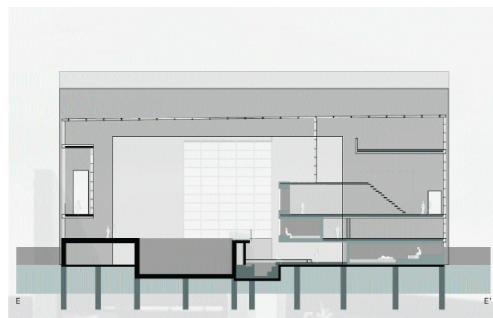
- a. Draft
- b. Cross section / elevation
- c. Example of park
- d. Scale model / view from above
- e. Scale model / complex seen from the railway
- f. Scale model / railway + park
- g. Scale model / underpass
- h. Scale model / view from the south
- i. Scale model / complex on the railway

006e**006g****006d****006f****006h****006i**

007e



007f



007g



007h



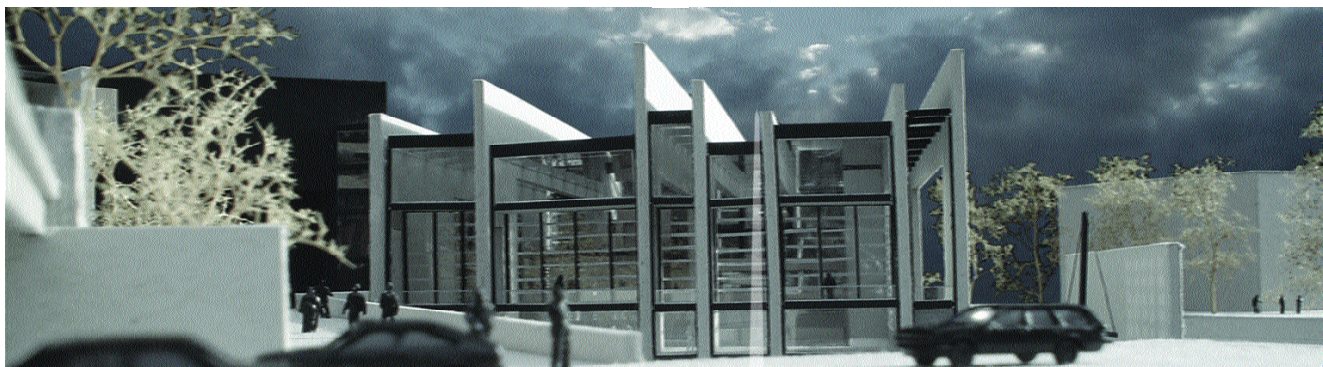
007i



007j



007k



'Beauty in the Margin', Leander Moons

De huidige staat van de locatie langs het spoor beschouwen als marginale context, als een 'overgebleven' plek in de stad. Deze visie biedt de gelegenheid voor een totaal andere positie tegenover de problemen die in het masterplan geschetst worden. Leander Moons opereert aan de rand van de locatie, in een zone tussen het spoor en het water in. Hij heeft zijn schoonheids- en gezondheidscentrum zo ontworpen dat het bijna pal in het hart van het gebouw begint. Het punt waarop een weg voor langzaam verkeer, parallel aan het spoor, en een al bestaande weg elkaar kruisen, markeert de positie van het complex, waarin een schoonheidssalon, een sportschool en een zwembad zijn gehuisvest. In vorm, structuur en afmetingen is het gebouw het resultaat van een ontwerpproces waarin een blok grachtenpanden, kenmerkend voor het historische centrum van Amsterdam, meervoudige transformaties heeft ondergaan. De visuele interactie tussen de voorbijgangers aan de waterkant en de klanten van het schoonheidscomplex is een zeer belangrijk punt bij het begrijpen van dit project.

Vanaf de weg voor langzaam verkeer, voorbijrijdend aan de ingang van het gebouw, kan de bezoeker een glimp opvangen van zowel de verzinken tuinen als een vleugel van het overdekte zwembad. De bouwvoorschriften zijn zorgvuldig gecombineerd met aspecten als de natuurlijke en de kunstmatige verlichting of de akoestiek van alle ruimtes. Koude, massieve en warme materialen zijn gecombineerd om de beleving van de klanten bij het betreden van de specifieke ruimtes van het gebouw te versterken. Functies die gebaat zijn bij een grotere graad van intimiteit werden strategisch geplaatst onder het waterniveau. Hoewel de vorm en de locatie van het gebouw niet voortkomen uit het masterplan, is er een duidelijk streven om dit project te verbinden met zijn omgeving. De manier waarop de weg met snelheidsbeperking het gebied doorsnijdt, de visuele relaties tussen binnen en buiten, de manier waarop water en bebouwing elkaar ontmoeten en, last but not least, de voltooide vorm die geïnspireerd werd door de historische stadsblokken, creëren indirecte maar betekenisvolle verbindingen tussen het gebouw en deze specifieke locatie.

007a



007a-k

'Beauty in the Margin'

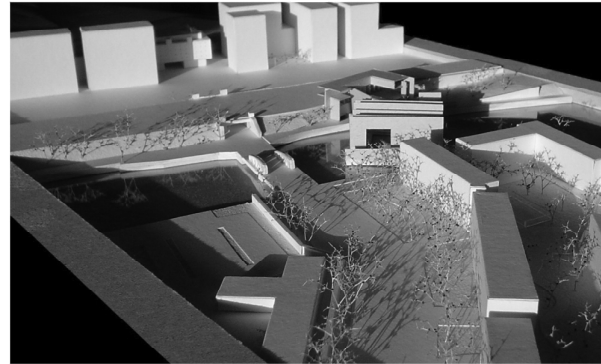
- Situatie
- Maquette / situatie
- Plattegrond niveau 0
- Plattegrond niveau 3000+
- Doorsnede
- Doorsnede
- Beeld zwembad
- Beeld vanuit voetpad
- Beeld infobalie
- Beeld binnenhof
- Maquette / aanzicht

007a-k

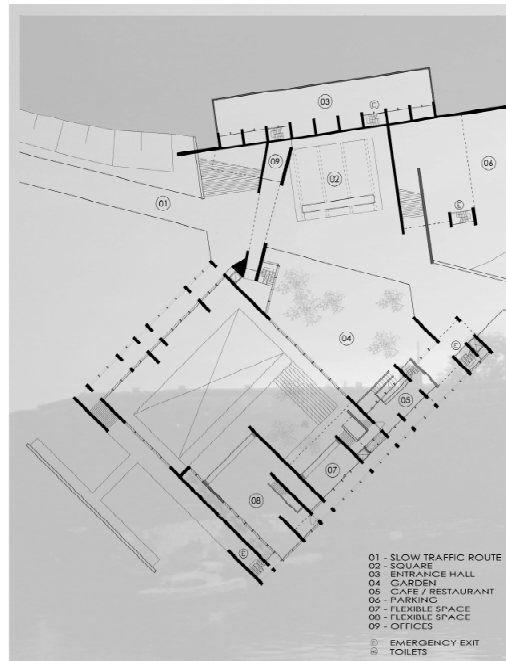
'Beauty in the Margin'

- Situatie
- Scale model / situation
- Plan level 0
- Plan level 3000+
- Cross section
- Cross section
- Image of swimming pool
- Image from foot path
- Image of information desk
- Image of inner courtyard
- Scale model / elevation

007b



007c



007d

