



Gaasperdam

Cultuurhistorische verkenning

C 17-054 Amsterdam 2018

Inhoud

	Inleiding	5
1	Samenvatting en advies	6
	1.1 Samenvatting	6
	1.2 Advies	7
2	Beleidskader	11
3	Historisch stedenbouwkundige analyse	12
	3.1 Ontwikkelingsgeschiedenis Zuidoostlob	12
	3.2 Planontwikkeling Zuid-Bijlmer/Gaasperdam	19
	3.3 Stedenbouwkundige, typologische en architectonische aspecten	38
4	Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing	77
	4.1 Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985	77
	4.3 Waarden van de stedenbouwkundige structuur	80
	4.4 Waarden van de verschillende buurten	83
	Literatuur/bronnen	92

Inleiding

Stadsdeel Zuidoost heeft Monumenten en Archeologie (MenA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor Gaasperdam van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een uiteenzetting over de ontstaansgeschiedenis van de Bijlmermeer en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.



Afbeelding 1: Begrenzing van het te onderzoeken gebied (A: Holendrecht-West, B: Holendrecht-Oost, C: Nellestein, D: Reigersbos 1, E: Gein 1, F: Reigersbos 2, G: Gein 2, H: Reigersbos 3, I: Reigersbos 4, J: Gein 3, K: Gein 4). Uit: City Data Amsterdam, luchtfoto 2017.

1 Samenvatting en advies

1.1 Samenvatting

Gaasperdam, aanvankelijk aangeduid als de *Zuid-Bijlmer*, maakt integraal deel uit van de zogenaamde Zuidoostlob, de stadsuitleg waarvan de contouren zichtbaar werden in het schetsplan van 1959 dat in 1964 werd uitgewerkt tot het structuurplan, met de Gaasperplas, de vertakte metrobaan en het netwerk van verhoogd en halfverhoogd aan te leggen autowegen als stedenbouwkundige hoofdingrediënten. De eerste fase ten noorden van de Gaasperdammerweg, de *Bijlmermeer*, werd tussen 1965-1974 gerealiseerd, met als voornaamste bouwsteen hoogbouwflats. Hoewel ook de tweede fase ten zuiden van de Gaasperdammerweg, de *Zuid-Bijlmer*, grotendeels in hoogbouw was gedacht, leidden de ronduit negatieve ervaringen met deze woonvorm in de Bijlmermeer al rond 1971 tot het ferme besluit om in de planvorming van de tweede fase zoveel mogelijk af te zien van hoogbouw en terug te keren naar 'gewone' middelhoge etagebouw met aan de randen ruimte voor laagbouwbuurten. Daardoor werd Gaasperdam, gefaseerd uitgevoerd tussen 1974-1987, buurt voor buurt een ware proeftuin voor nieuwe verkavelingen met autovrije straten, veel groen en gevarieerde woningtypen, met behoud van de halfverhoogde autowegen als hoofdontsluitingsstructuur. Door de relatief hoge dichtheid is het openbaar groen in de wijk geconcentreerd in de zogeheten groene routes voor langzaam verkeer; in de open, gemeenschappelijke binnenterreinen tussen de etagebouw; en aan de zuidelijke rand die de overgang vormt naar het weidelandschap. Het Gaasperpark is samen met de Gaasperplas uiteraard een bijzondere groenvoorziening voor heel Zuidoost en de stad.

Omdat de Bijlmermeer als gedroomde stad der toekomst, in 1965 nog gepresenteerd als het paradepaard van de Amsterdamse stedenbouw, al zo snel werd verguisd, verzwakte de positie van de afdeling Stadsontwikkeling bij de uitwerking van de woonbuurten in Gaasperdam. De Dienst Volkshuisvesting nam deze rol meer en meer over in nauwe samenwerking met de woningcorporaties, verenigd in de Amsterdamse Federatie van Woningbouwverenigingen, en hun architecten. Aan de 'almacht' van de Dienst Publieke Werken werd in de loop van 1979 zelfs een einde gemaakt met het opsplitsen van deze Dienst in drie afzonderlijke diensten: Ruimtelijke Ordening (dRO), Grondbedrijf en Openbare Werken. Gaasperdam is het zicht- en tastbare resultaat van deze politiek-bestuurlijke ontwikkelingen: de elf te onderscheiden buurten worden verbonden en bijeen gehouden door de eenduidige hoofdstructuur; een structuur die teruggaat tot het structuurplan van 1964 en die bedoeld was voor een invulling met hoogbouw op een tapijt van doorlopend groen.

De architectuur van Gaasperdam is vooral goede confectie en weinig baanbrekend. De terugkeer naar middelhoge bouw en laagbouw ging hand in hand met een hernieuwde voorkeur voor baksteen die vrijwel overal is toegepast als onderdeel van of in combinatie met de veelal industriële (giet)bouwsystemen die door de bouwondernemingen ontwikkeld en deels afgeleid werden van de industriële bouwmethoden die voor de hoogbouw in de Bijlmermeer zijn toegepast.

1.2 Advies

De adviezen zijn uitgesplitst naar de ruimtelijke kenmerken die voor het plangebied gelden.

Verkavelingseenheden

MenA adviseert bij wijzigingen van de bestaande bebouwing de onderlinge samenhang van de verkavelingseenheden te respecteren. Gaasperdam is samengesteld uit 11 buurten die planmatig zijn ontworpen. In de verschillende buurten bevinden zich een aantal duidelijk herkenbare verkavelingseenheden.

Bebouwing/ architectuur

Het verdient aanbeveling om voor de betekenisvolle bebouwing die met een orde 1 of 2 gewaardeerd is, of met een orde 3 in combinatie met een stedenbouwkundige zone A of B, een sloopvergunningstelsel op te nemen waarbij een bepaling van zodanige strekking wordt opgenomen dat een nadere cultuurhistorische afweging gemaakt moet worden.

De achtergrond hiervan is dat sinds 1 april 2012 voor de activiteit slopen alleen nog een meldingsplicht bestaat en geen samenloopregeling bestaat tussen de melding en de omgevingsvergunning. Dit is wel het geval indien een sloopregeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Aangezien bij alle orde 1 en 2 panden en bij orde 3 panden in combinatie met een stedenbouwkundige zone A of B, het ruimtelijke beeld/stads- en straatbeeld in het geding is, ligt hier de ruimtelijke relevantie en relatie met het bestemmingsplan.

Rooilijnen

MenA adviseert de voor- en achterrooilijnen vast te leggen zodat het verkavelingspatroon van de buurten herkenbaar blijft.

De reden hiervoor is dat de stedenbouwkundige structuur van Gaasperdam voor een groot deel bestaat uit woonvelden met een eigen verkavelingspatroon. De voor- en achterrooilijnen bepalen de contouren van de bebouwing en daarom tevens de stedenbouwkundige opzet met open verkavelingen.

Bouwhoogtes

Voor alle bebouwing met een orde 1 en 2 waardering en met een orde 3 waardering in combinatie met een stedenbouwkundige zone A of B, is het advies om deze bouwhoogtes vast te leggen. Gaasperdam heeft overwegend middelhoog- en laagbouw, met uitzondering van Nellestein. Dit aspect is karakteristiek en beeldbepalend.

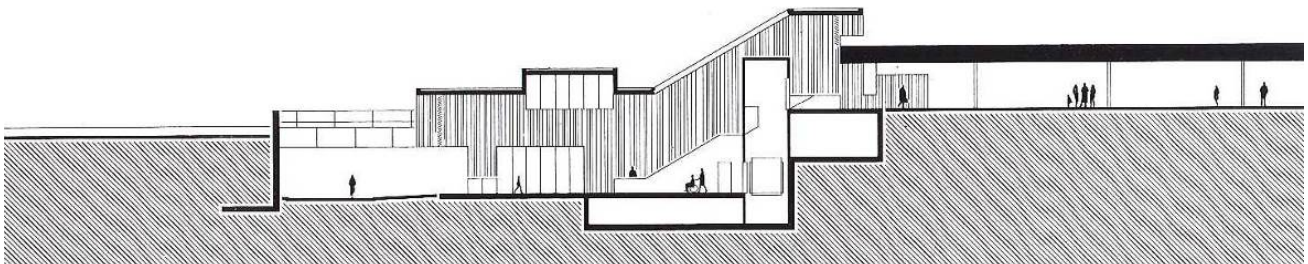
Verkeer

De verkeerstructuur is de ruggegraat van Gaasperdam. De hooggelegen dreven zorgen voor verkeersveiligheid en rustige woonomgevingen. De geclusterde parkeervoorzieningen (parkeerpleinen en parkeergarages)

beschermen de kwaliteiten van de woonomgevingen: autoluwe of autovrije straten en veel groen. Voor buurten met een Zone A of B waardering, is het advies om deze situatie te bestendigen. De reden hiervoor is dat de stedenbouwkundige kwaliteit van deze buurten hiermee nauw samenhangt.

Metrostations, bruggen, viaducten

MenA adviseert om voor alle metrostations, bruggen en viaducten met een orde 1 en 2 waardering en een orde 3 waardering die gelegen zijn aan een straat of plein met een Zone A of B waardering, een sloopvergunningstelsel op te nemen waarbij een bepaling van zodanige strekking wordt opgenomen dat een nadere cultuurhistorische afweging gemaakt moet worden. MenA adviseert om ook voor de 'drooglopen' die in Nellestein aanwezig zijn een sloopvergunningstelsel op te nemen waarbij een bepaling van zodanige strekking wordt opgenomen dat een nadere cultuurhistorische afweging gemaakt moet worden. Het verdient aanbeveling om de waardevolle objecten te behouden en te versterken als landschappelijke elementen.



Afbeelding 2 (boven): metrostation Holendrecht in juli 1978 (SAA 010122046524). Afbeelding 3 (onder): Doorsnede entreehal, trappenhuis en deel perron (uit: Werk in Uitvoering 1973).



Afbeelding 4 (links): betonbrug in Reigersbos 1. Afbeelding 5 (rechts): Drooglopen in Nellestein. (Foto's: MenA 2018).



Afbeelding 6: Eenvoudige betonnen viaduct in Reigersbos. (Foto: MenA 2018).

Zichtlijnen

MenA adviseert om de zichtlijnen naar het open landschap vrij van bebouwing te houden.

Groen, water en openbare ruimte

MenA adviseert om de groen- en waterstructuren als zodanig te bestemmen, inclusief de groene routes. Verder brengt de stedenbouwkundige opzet van Gaasperdam - scheiding van verkeerssoorten en overheersend semi-

open bouwblokken en stroken - met zich mee dat veel van het aanwezige groen collectief en vanuit de openbare ruimte zichtbaar is. MenA adviseert om dit collectieve groen ook als 'Groen' te bestemmen en de privétuinen als 'Tuin' en hier geen bouw mogelijkheden toe te staan. MenA adviseert om ook de voortuinen als zodanig te bestemmen. Dit geldt ook voor andere openbare ruimtes, zoals autovrije straten en (parkeer) pleinen. In het kader van het stadsbrede project Binnentuinen, wordt onderzocht of vergunningsvrij bouwen in de binnentuinen beperkt zou moeten worden, onder meer op basis van cultuurhistorische- of milieutechnische overwegingen. De cultuurhistorische geschiedenis van de Amsterdamse tuinen is ondertussen in het rapport *Van licht, lucht en groen wordt je een 'beter' mens, een cultuurhistorische verkenning naar de tuin in de Amsterdamse stedenbouw* (MenA, 2017) beschreven. Op dit moment is nog niet duidelijk wat de uitkomsten van dit project zullen zijn maar het verdient aanbeveling om de (visuele) impact van het vergunningsvrij bouwen op de groenstructuur van Gaasperdam in kaart te brengen.

N.B. Het regionaal park Gaasperplas wordt in de *CHV Gaasperplaspark/ Floriade 1982* (MenA 2016) beschreven. Daar zijn ook aanbevelingen te vinden over hoe met het park om te gaan. De manege/voormalige boerderij in het noordoosten van het park, het planetarium en het metrostation Holendrecht-West zijn in de *CHV Restgebieden Zuidoost* (MenA 2014/2016) beschreven. In 2018 is er door Feddes/Olthof landschapsarchitecten een analyse gemaakt van de groenstructuur van hele Gaasperdam. Deze analyse is in het rapport *De groene kwaliteit van Gaasperdam* (Feddes/Olthof landschapsarchitecten, 2018) verwerkt en bevat aanbevelingen voor toekomstige ontwerp opgaven.

2 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, Staatsblad d.d. 5 juli 2011, nr. 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".

In de toelichting van het Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan dienen te verbinden, die in een bestemmingsplan worden verankerd. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld op 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld op 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld op 5 juli 2016).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeente-overschrijdende zaken. De kaart is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

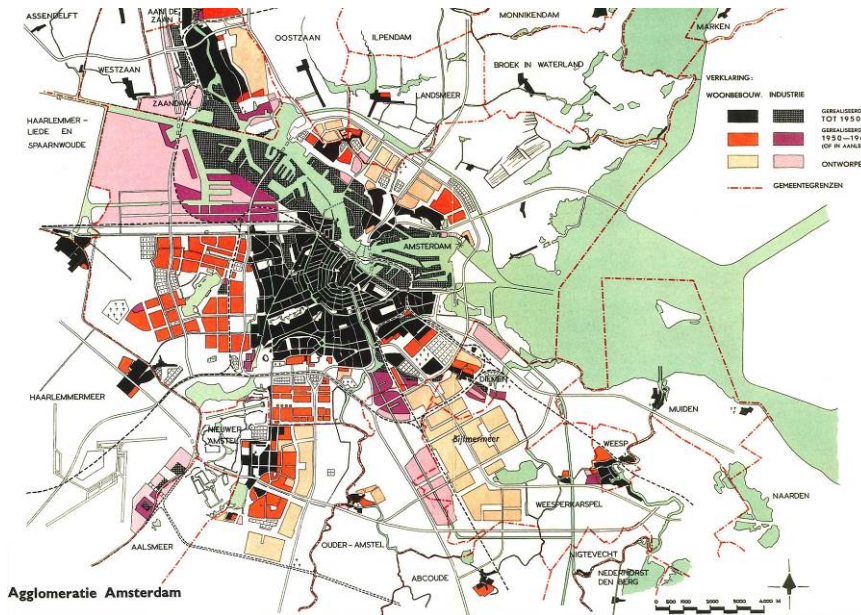
3 Historisch stedenbouwkundige analyse

Hoewel het bestemmingsplangebied slechts betrekking heeft op de wijk Gaasperdam, aanvankelijk bekend als de *Zuid-Bijlmer*, is een algemene schets van de planvorming en de totstandkoming van de Bijlmermeer in zijn geheel nodig om de cultuurhistorisch waardevolle aspecten van Gaasperdam te begrijpen en te duiden. Een dergelijke schets is al eerder gemaakt in het kader van de cultuurhistorische verkenning *Bijlmermuseum* (d.d. oktober 2016) en delen hiervan zijn dan ook in het huidige rapport overgenomen (zie 3.1). Gaasperdam, als tweede fase van de Bijlmermeer gerealiseerd tussen 1976-1987, is met behoud van de oorspronkelijke stedenbouwkundige hoofdstructuur voor de zuidoostlob uit 1961 totaal anders uitgevoerd dan de bedoeling was. Als gevolg van de groeiende sociale problemen die al tijdens de oplevering van de laatste 'honingraatflats' in de eerste fase van de Bijlmermeer de kop op staken (1971-1972), gekoppeld aan het besef dat de toepassing van hoogbouw aldaar misschien toch te rigide en grootschalig was, ging in Gaasperdam het roer om. Verkavelingsvormen, woningtypologie en architectuur wijzigden radicaal in een constellatie van kleinere, onderling gevarieerde buurteenheden in min of meer vertrouwde middelhoge bebouwing of laagbouw. Alleen in Nellestein zou nog hoogbouw verrijzen, maar dan zonder galerijen, met een gevelbekleding van baksteen en gecombineerd met middelhoge bebouwing. Daarmee kwam nauwelijks tien jaar na het slaan van de eerste paal van de Bijlmermeer een einde aan de betonnen droom. Voor de historisch-geografische ontwikkeling van de prestedelijke Bijlmermeer vóór 1960 wordt verwezen naar het Archeologisch Bureauonderzoek dat BMA heeft gemaakt (BO 15-037, Amsterdam 2015).

3.1 Ontwikkelingsgeschiedenis 'Zuidoostlob'

Terwijl de Westelijke Tuinsteden nog maar net in aanbouw zijn, polst Amsterdam bij de Provincie al in 1953 naar een uitbreidingsmogelijkheid in de Bijlmermeerpolder, ver buiten het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) en op het grondgebied van de gemeente Weesperkarspel. Dat leidt in 1957 tot het instellen van de Stadsrandcommissie, het bestuurlijke startschot voor de planvorming van de Bijlmermeer. Onder leiding van Gedeputeerde Staten maakt Amsterdam de deelnemende randgemeenten Nieuwer Amstel (Amstelveen), Ouder Amstel, Diemen en Weesperkarspel duidelijk dat de stad vanaf 1964 dringend nieuwe uitbreidingsruimte nodig heeft. De grenzen van het AUP zijn immers al bijna bereikt en ook de extra uitbreidingsruimte in Noord zal tegen die tijd zijn volgebouwd. Het pleidooi is om Amstelveen als stadslob uit te laten groeien tot 90.000 inwoners en met de Bijlmermeer een nieuwe lob in zuidoostelijke richting toe te voegen, waarin inclusief uitbreidingen in Diemen en Duivendrecht uiteindelijk plaats zal zijn voor 110.000 inwoners. Twee jaar later komt de Stadsrandcommissie met een door de afdeling Stadsontwikkeling (SO) van de Dienst Publieke Werken

ontworpen voorlopig structuurplan voor de nieuwe zuidoostelijke stadslob, dat in 1961 een officiële status krijgt als grondslag voor verdere planvorming.



Afbeelding 7: Structuurplan Amsterdam met Zuidoostlob, 1961. Uit: Abrahamse 2007.

De Amsterdamse uitbreidingswens gaat gepaard met een krachtige pr-campagne waarin vooral gehamerd wordt op de noodzaak de doorstroming te bevorderen van bewoners uit de oude en te vernieuwen 19^e-eeuwse wijken naar de AUP-stadswijken en Noord en van daaruit naar de beoogde grotere woningen in de Bijlmermeer. Maar hoewel het Rijk begrip heeft voor de wens tot uitbreiding, is de regering fel gekant tegen uitbreiding van het grondgebied van Amsterdam. Weesperkarspel heeft echter geen bezwaar tegen een bestemmingsplanwijziging van agrarische doeleinden naar wonen, zodat een compromis wordt gevonden: Amsterdam ontwikkelt de gewenste woonwijk in de polder die bestuurlijk voorlopig gewoon van Weesperkarspel blijft. Dat verklaart waarom het stadsbestuur en de Dienst der Publieke Werken (PW) de planontwikkeling tamelijk eenvoudig en zonder al te veel ruchtbaarheid in snel tempo konden doordrukken; formeel had de Amsterdamse gemeenteraad immers geen positie. Weesperkarspel besluit zodoende al in 1961 tot ophoging van de polder met zand uit de Vinkeveense Plassen, zodat de Bijlmermeerpolder, na de nodige voorbereidingen, onteigeningsprocedures en het slopen van tal van boerderijen, tussen 1963 en 1965 met 2,5 meter zand wordt bedekt.

Aan het eind van 1964 vindt tevens het voor de stad gunstig verlopen Kamerdebat plaats dat rechtstreeks leidt tot het in augustus 1966 bekrachtigde wetsvoorstel om de gemeente Weesperkarspel op te heffen, de Bijlmermeerpolder gedurende de uitvoering voor een periode van twaalf jaar aan Amsterdam toe te wijzen en daarna te besluiten of de Bijlmermeer samen met Diemen en Duivendrecht een aparte gemeente kan vormen. Dit laatste punt zal nooit meer op de agenda komen: in 1978 wordt de Bijlmermeer, dan al negatief bekend als 's lands probleemwijk nummer 1, 'gewoon' aan Amsterdam toebedeeld.

Inmiddels werkt binnen de afdeling SO een speciaal team onder leiding van Ton de Gier en met ontwerper Siegfried Nassuth aan het ontwerp voor de nieuwe stadswijk, zodat in december 1962 een uitbreidingsplan in

hoofdzak door Weesperkarspel geaccordeerd wordt. In de zomer van 1963, kort voordat met het opspuiten zal worden begonnen, zijn met uitzondering van de precieze verkaveling en woningbouwtypologie, ook de voornaamste en voor de Bijlmermeer zo karakteristieke en revolutionaire infrastructurele ontwerpbeslissingen genomen: de aanleg van een hooggelegen stadsspoor, de metro, en de volledige scheiding tussen auto- en langzaam verkeer, verkregen door een ingenieus en halfhoog aangelegd verkeerswegennet dat de gehele wijk ontsluit en dat is aangetakt op de doorgetrokken Gooiseweg vanuit de stad en op het deels nieuw ontworpen en onderling verbonden snelwegennet naar Utrecht, Het Gooi en Kennemerland. De scheiding van verkeerssoorten was een gewaagd en vroegtijdig antwoord op de eisen voor verkeersveiligheid die de tijdgeest kenmerkten. Tijdens de wederopbouw werden nieuwe woonwijken steeds verder van het stadscentrum gebouwd en steeg het autogebruik flink; het werd daarmee vooral voor fietsers gevaarlijk op straat (er vielen vele doden per jaar, waaronder vele kinderen) waardoor het fietsgebruik afnam, wat tot heftig verzet heeft geleid; de Amsterdamse bevolking eiste van gemeentebestuurders dat er veilige fietspaden zouden komen.



Afbeeldingen 8, 9 en 10: Protesten tegen het toenemende autoverkeer rond 1970. Met de oliecrisis in 1972-73 begonnen meer mensen zich zorgen te maken over de milieuvuiling en de fietsbeweging werd steeds massaler. In Amsterdam werd het Museumplein (toen een autoweg) bezet door duizenden fietsers, waarbij de actievoerders zelf fietsstroken op het asfalt tekenden (foto links onder). Uit: <<http://socialisme.nu/blog/nieuws/35721/fietsen-een-gezonde-beweging/>> [oktober 2018].

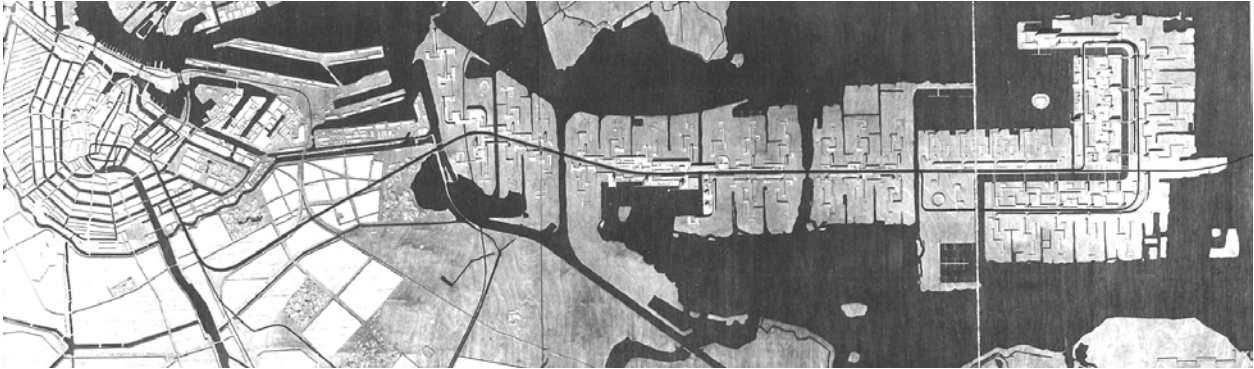


Afbeeldingen 11 en 12: Links definitief uitbreidingsplan in hoofdzaak Zuidoostlob en rechts de wegenkaart, 1965. Uit: Bolte, Meijer 1981.

Daarnaast wordt gesproken over een compositie van hoge woongebouwen op poten in een vrijwel ononderbroken parkachtige groenstructuur met waterpartijen in Engelse landschapstijl, doorsneden door fiets- en voetpaden. Voorzieningencentra zijn rond de knooppunten van weg en metro gedacht. Wat betreft de woningbouw, bestemd voor 75% geschoolde arbeiders en 25% hogere inkomens, wordt op aanraden van de Gemeentelijke Woningdienst dan nog gedacht aan een menging van 55% hoogbouw in zes tot acht lagen en 45% laagbouw, met het oog op het nastreven van veel privacy, vooral in de vorm van patiowoningen. Met deze ingrediënten krijgt het ontwerpteam in oktober 1963 de opdracht een uitbreidingsplan in onderdelen te maken voor het als eerste te realiseren deel van de Bijlmermeer ten noorden van de Gaasperdammerweg en dus ook de verkaveling en de woningtypologie te bepalen. In augustus 1964 liggen er twee modellen voor waaruit blijkt dat het percentage hoogbouw fors is toegenomen ten opzichte van de oorspronkelijke gedachte (tot circa 90%). Een alternatief van de 'oude garde' binnen SO (J. Mulder en H. Ouwerkerk) waarin op basis van onderzoek in Zweden en recente Angelsaksische literatuur maximaal 60% hoogbouw is toegepast, wordt nooit serieus in de besluitvorming overwogen.

Van een totaal andere kaliber dan het interne tegenvoorstel van Mulder en Ouwerkerk is de grootschalige lineaire stadsuitbreiding in het open landschap van het IJmeer: het Pampusplan, dat door architect Jaap Bakema rond dezelfde tijd is ontworpen. Dit visionaire en radicale voorstel – een woonwijk voor circa 350.000 inwoners op vier nieuw aan te leggen eilanden, met een zeer hoge dichtheid – was niet alleen als stimulans voor het denken over de stedelijke toekomst van Nederland bedoeld, maar kan ook gezien worden als een soort alternatief voor

de benodigde annexatiepolitiek om de Zuidoostlob te kunnen realiseren. Het Pampusplan, met als ondertitel 'Buiten wonen in de stad', was het resultaat van een onafhankelijk initiatief en was in 1965 in het Stedelijk Museum tentoongesteld, tot irritatie van de gemeente. Hoewel het plan als een utopie beschouwd werd, is het van invloed geweest op latere ontwikkelingen zoals de bouw van Almere en de nieuwe Amsterdamse wijk IJburg.



Afbeelding 13 (boven): Het Pampusplan in het IJmeer. Afbeeldingen 14 en 15 (onder): Pampus tentoonstelling in het Stedelijk Museum in Amsterdam. Uit: Heuvel, Dirk van den 2018 (pp. 106-107).

3.1.1 Korte beschrijving van het ontwerp, uitvoering en ondergang van de Bijlmermeer

Directe aanleiding voor de toename van de hoogbouw in de Bijlmermeer is het overleg dat de gemeente in hetzelfde jaar met Den Haag voert. Het beleid van minister Bogaers is sinds 1963 gericht op het stimuleren van de zogeheten zware industriële (montage)bouwsystemen om in rap tempo de woningnood weg te werken met moderne, goed uitgeruste en vooral ruimere en bredere woningen. Indien gemeenten contractafspraken maken met bouwbedrijven/aannemers die met dergelijke door het Rijk toegelaten bouwsystemen werken, worden extra bouwcontingenten en een bouwkostensubsidie in het vooruitzicht gesteld. Zodoende maakt Amsterdam na dit overleg spoorlags contractafspraken met de systeembouwers Indeco Coignet en Intervam voor de bouw van maar liefst 13.000 woningen. Hoogbouw lijkt daarbij de meest economische woonvorm, waarmee tegelijkertijd een waarlijk nieuwe grootschalige stadsstructuur ontworpen kan worden waarvan het Amsterdamse stadsbestuur al langer droomt. Iets groots en moderns, een echte stad van de toekomst die het sinds de oorlog gekoesterde tuinstadmodel van het AUP een geheel nieuw elan moet geven, door af te rekenen met het tot dan toe gebruikelijke gemengde woonmilieu van middelhoge portieketageblokken en rijtjes eengezinshuizen in

kleinschalige stroken- haak- en hovenverkavelingen. Daartoe was in 1963 al de eerste aanzet gegeven met de planvorming voor twee experimentele nieuwe stadswijken in Noord, die zijn te beschouwen als vingeroefeningen voor de Bijlmermeer: het Plan van Gool in de Buikslotermeerpolder en de Molenwijk in Oostzanerwerf. Het Plan van Gool betrof een 1.160 woningen tellende architectonisch uniforme 'woonstructuur', van met luchtbruggen aan elkaar gekoppelde vijf-laagse woninghaken in een ruime groenstructuur met parkeervelden. De Molenwijk omvatte een 1.250 woningen tellend hoogbouwcomplex, bestaande uit vier maal vier, rondom een parkeergarage gegroepede galerijflats, in een niet voor autoverkeer toegankelijke groenstructuur. De eerste fase van de Bijlmermeer, ontworpen en gebouwd tussen 1963 en 1973, is door de dominante honingraatstructuur van de hoogbouw en de volledige scheiding van auto- en langzaam verkeer stedenbouwkundig te zien als een experimenteel slotakkoord van de moderne open woonwijkontwikkeling in de twintigste eeuw. Toegespitst op Amsterdam was de Bijlmermeer het sluitstuk van het in 1935 vastgestelde en tussen 1939 en 1962 gerealiseerde Algemeen Uitbreidingsplan. Tevens belichaamt de Bijlmermeer een sindsdien niet meer overtroffen hoogtepunt in de decennialange strijd van volkshuisvesters en architecten voor ruime, goed uitgeruste sociale (gezins)woningen in gestapelde bouw: een groot deel van de flats beschikt over goed ingedeelde vier- en vijfkamerwoningen van 100m².

Bij de uitwerking van het eerste deel komt al spoedig een probleem op tafel dat zijn stempel zal drukken op de Bijlmermeer. Als gevolg van een voor het Ministerie volstrekt onacceptabele overschrijding van de bouwkosten met 25% zijn ingrijpende bezuinigingen nodig. Het dan nog weinig flexibele montagebouwsysteem van Intervam kan daar alleen aan voldoen door de beoogde ruime woningdifferentiatie terug te schroeven naar kleinere standaardwoningen en het pièce de resistance van de Bijlmerhoogbouw te schrappen: de gedroomde hoge transparante plint met verzonken bergingenblokken, geheel verglaasde collectieve ruimten en een open droogloop aan de zonzijde met om de vier woningen liftportieken.

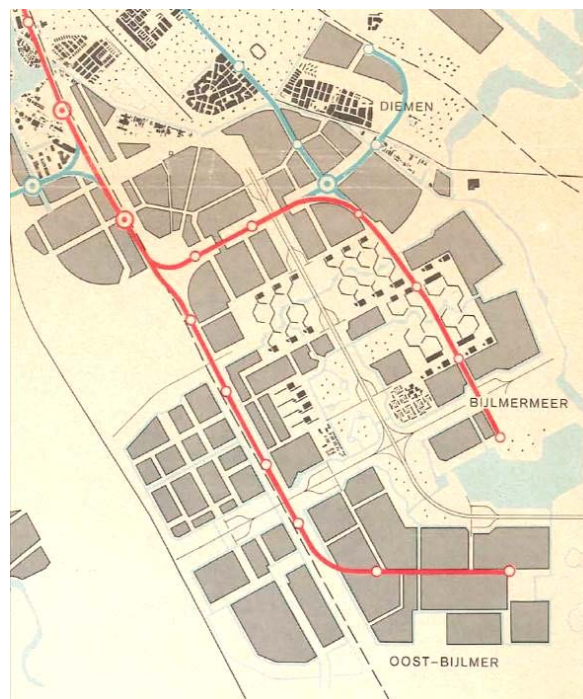
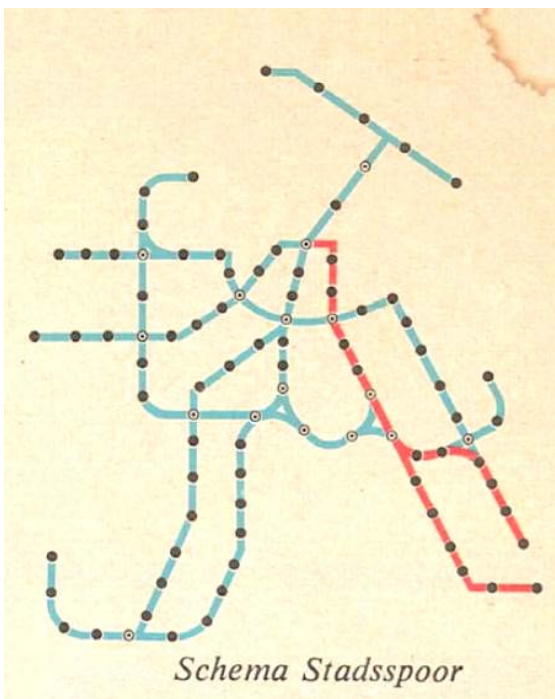
Een alternatief wordt gevonden door Intervam als aannemer te dwingen met het gietbouwsysteem RBM te werken waarmee gemeentearchitect K. Rijnbout op dat moment goede ervaringen heeft bij de voorbereiding van drie flatgebouwen in Noord (Statenjachtstraat). Ook deze combinatie is echter gedwongen tot concessies aan de oorspronkelijke opzet van de hoogbouw. De flats komen uiteindelijk gewoon op het maaiveld te staan met een tweelaagse plint en negen woonlagen daarboven. Op de begane grond worden de bergingen ondergebracht en op de eerste laag een verglaasde binnenstraat aan de noordzijde en hoofdzakelijk tweekamerwoningen aan de zuidzijde. Ook de ontsluiting wijzigt flink. De portieken zijn met de gesloten droogloop komen te vervallen en het aantal liften neemt af: in plaats van een lift per 25 à 30 woningen met telkens korte gecompartmenteerde galerijen ontsluit een lift nu 45 woningen, waarbij de galerijen uiteindelijk worden doorverbonden. Uiteindelijk komen er steeds minder liften per aantal woningen en slechts hier en daar een collectieve ruimte.

Terwijl de klassieke Bijlmerhoogbouw begin jaren '70 langzaam maar zeker gereed komt en in 1972 en 1974 ook de laagbouwwijken Kelbergen en Kantershof worden opgeleverd – in 1975 gevolgd door drie complexen met

seniorenwoningen en de vier woontorens aan de Karspeldreef – groeit het onbehagen over de Bijlmermeer. Dat geldt zowel voor de bewoners en het kersverse, actieve wijkopbouworgaan als voor de woningbouwcorporaties en de actoren die nog maar enkele jaren terug aan de wieg van de stad van de toekomst hadden gestaan. Sommige stedenbouwkundige, volkshuisvestelijke, politieke en sociaal maatschappelijke factoren die een rol hebben gespeeld bij het in rap tempo toenemende negatieve imago van de wijk zijn: de bezuinigingen op de hoogbouw en de parkeergarages en de vraag of het hoogbouwconcept en het opheffen van de straat eigenlijk wel verantwoord was. Daarbij komt het niet op gang komen van de beoogde doorstroming, maar wel een grote instroom in de hoogbouw van alleenstaanden, lagere inkomensgroepen en, in de jaren rond de onafhankelijkheid van Suriname in 1975, grote aantallen Surinamers. Andere factoren die aan het negatieve beeld hebben bijgedragen zijn de toenemende leegstand; de metro die pas in 1977 naar het Weesperplein zou gaan rijden; de huurprijsproblematiek; drugsoverlast en criminaliteit; het gebrek aan voorzieningen; en de al snel als monotoon en anoniem ervaren betonnen woonomgeving in een tijdsgewricht waarin de expressie van het individuele juist in opkomst was. Feit is dat al in het begin van de jaren '70 besloten wordt om de tweede fase van de Bijlmermeer, Gaasperdam, in ieder geval volledig anders aan te pakken en terug te keren naar de vertrouwde portieketagebouw en de bouw van vooral veel eengezinswoningen in laagbouw.

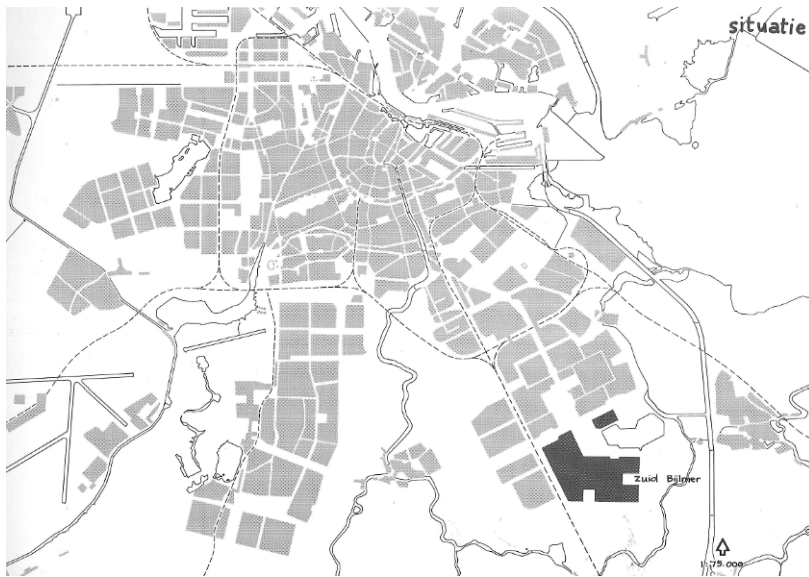
3.2 Planontwikkeling Zuid-Bijlmer/Gaasperdam

Gaasperdam wordt in het noorden begrensd door de Gaasperdammerweg en de Bijlmermeer, in het westen door de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en in het zuiden en oosten door open weidelandschap. Het gebied zou huisvesting moeten bieden aan circa 30.000 inwoners. De eerste uitgewerkte schetsplannen voor Gaasperdam dateren van 1968, toen dit gebied onder de naam *Zuid-Bijlmer* nog 'gewoon' als de tweede fase van de in uitvoering zijnde Bijlmermeer werd gezien. In datzelfde jaar wordt ook het Plan Stadsspoor vastgesteld, het beoogde metronetwerk voor de stad, waarin de aanleg van de vertakte lijn tussen het Centraal Station en de Bijlmermeer, de zogeheten Oostlijn, voorrang kreeg. Zo zou de uitwerking van de Oostlijn als eerste onderdeel van het openbaar vervoer van de toekomst, parallel lopen met de bouw van de 'stad van de toekomst', waarbij het tracé van de metrolijn naar Gein een van de vaste elementen is die samen met de locatie van de Gaasperplas de ruimtelijke structuur van de Zuid-Bijlmer van het begin af heeft bepaald.



Afbeelding 16 (links): Schema Stadsspoor zoals die in 1968 gepland was. De met rood aangegeven oostlijn is de eerste aan te leggen lijn. Afbeelding 17 (rechts): Uitsnede van de kaart met het voorstel uit 1968 voor het lijnennet van Amsterdam. Het is hier te zien dat de stedenbouwkundige opzet van Gaasperdam toen al grotendeels besloten was. Uit: Plan Stadsspoor, 1968.

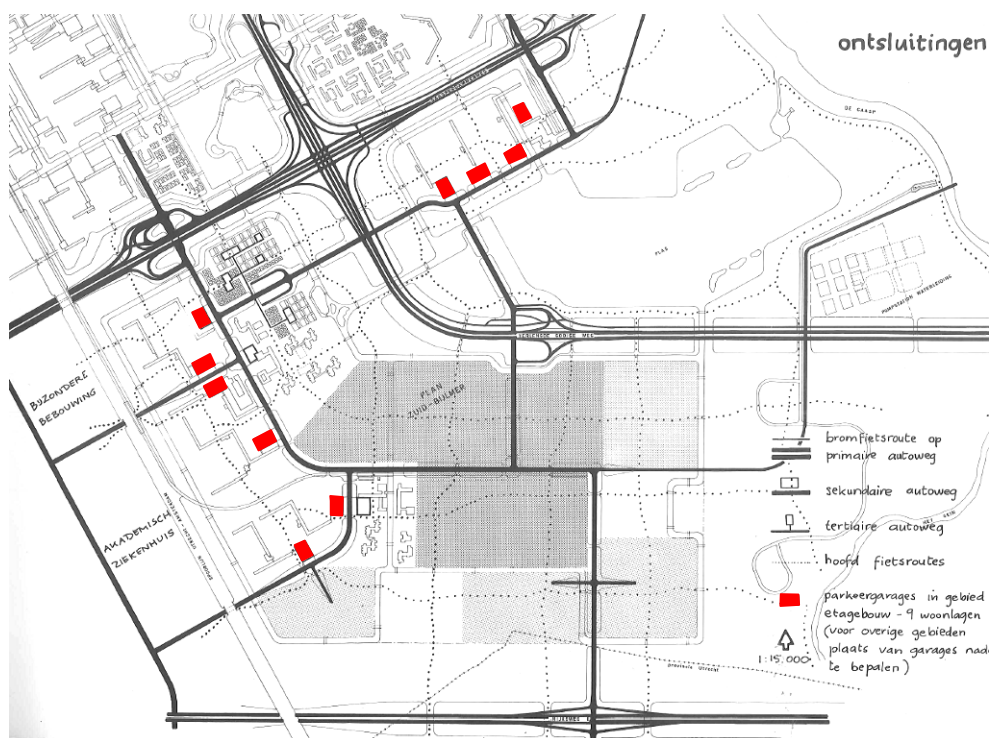
Al in maart 1968 verscheen de brochure *Basisprogramma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, gezamenlijk opgesteld door de Dienst der Publieke Werken en de Dienst Volkshuisvesting. Daarin werd voortgeborduurd op de algemene stedenbouwkundige uitgangspunten uit 1965 voor de gehele oostelijke stadsuitbreiding.



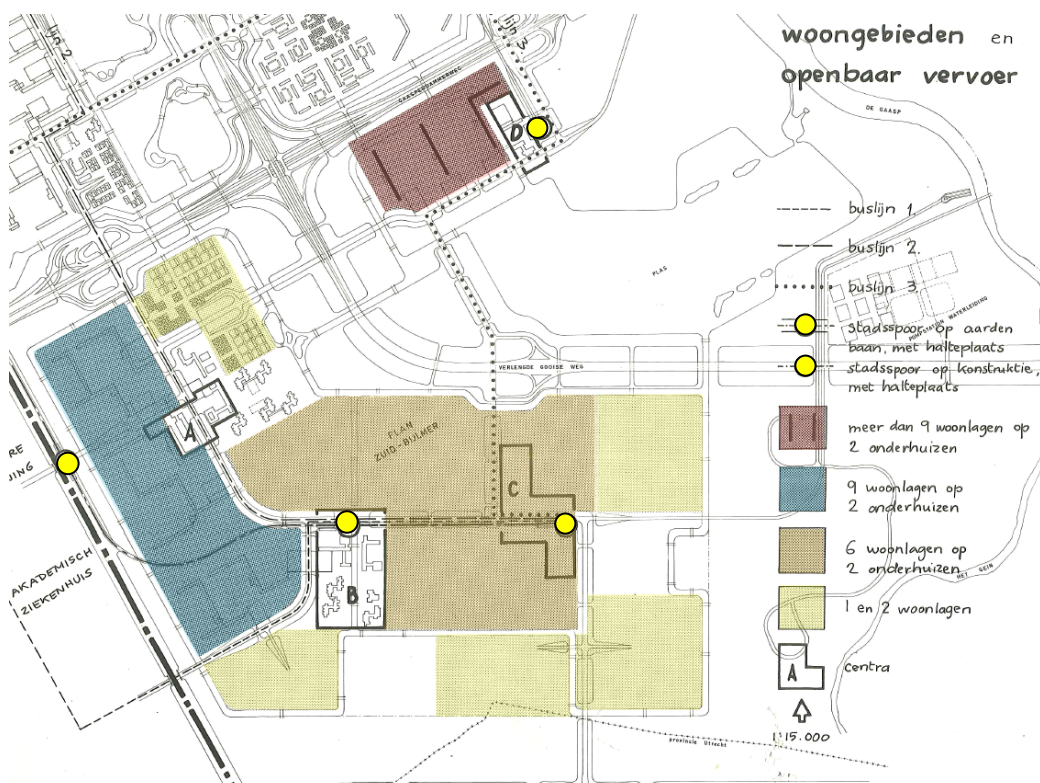
Afbeelding 18: Situatietekening van Zuid-Bijlmer (met een donkere kleur aangegeven).
Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.

Bij de ontwikkeling van de stedenbouwkundige visie voor de Zuid-Bijlmer is net als in de Bijlmermeer uitgegaan van een strikte scheiding van auto- en langzaam verkeer door een gedifferentieerd stelsel van hooggelegen primaire wegen, waaronder de verlengde Gooiseweg die er nooit gekomen is, en halfhoge secundaire ontsluitingswegen waarlangs grote parkeergarages waren voorzien. Centraal door het plangebied loopt de metrolijn die doorgetrokken zou worden naar Weesp (lijn 54). De andere metrolijn (lijn 53) zou in de Zuid-Bijlmer eindigen bij de geprojecteerde buurt Nellestein ten noorden van de Gaasperplas (zie afbeelding 20).

In de brochure staat uitdrukkelijk vermeld dat het creëren van het beoogde stedelijke milieu ruimtelijk en financieel alleen mogelijk is met veel hoogbouw in relatief hoge dichtheid; nog geheel dezelfde redenering als bij de Bijlmermeer. Ook wordt opgemerkt dat het bouwen van woningwoningen in hoogbouw nog steeds gunstig is vanwege het rijksbeleid dat toepassing van industriële bouwmethoden krachtig stimuleerde en subsidieerde. Een verschil met de Bijlmermeer is de verdubbeling van het percentage laagbouw van 10 naar 20% en het met drie verdiepingen verlagen van ongeveer de helft van de hoogbouw naar zes woonlagen op een onderbouw van twee lagen. De stedenbouwkundige visie ging daarom uit van hoogbouw tegen de bestaande hoogbouw van De Bijlmermeer aan, middelhoogbouw in de kern van het gebied en laagbouw aan de randen (zie afbeeldingen 20 en 21). Op deze manier zou een geleidelijke overgang ontstaan van de geknikte hoogbouwflats in de Bijlmermeer naar de open groenzone ten zuiden en ten oosten van de Zuid-Bijlmer, waarbij opgemerkt moet worden dat in de planvorming rond 1968 nog sprake is van de nooit aangelegde rijksweg (de A6) ten zuiden van Gaasperdam (zie afbeelding 19).



Afbeelding 19: Autoverkeerstelsel van de Zuid-Bijlmer zoals in 1968 gepland was, waar een detaillering van het noordwestelijke deel van het gebied te zien is met parkeergarages (met rood aangegeven) langs de halfhoge secundaire wegen. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.

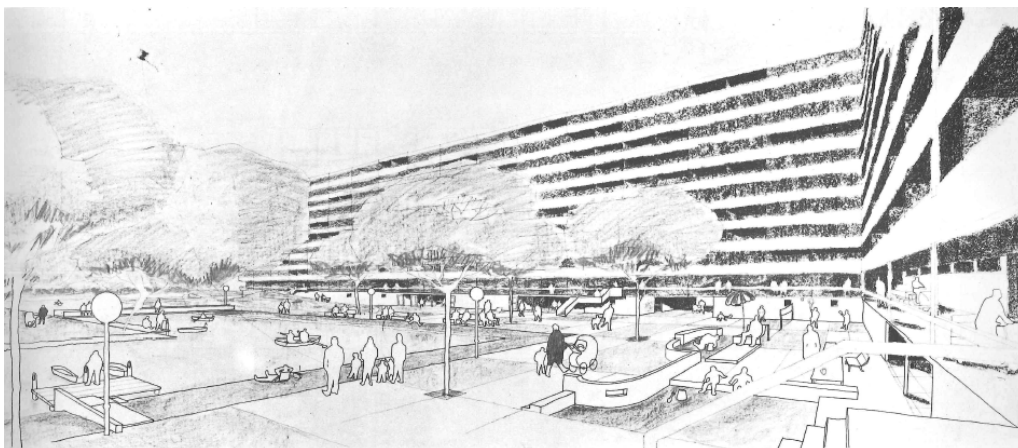


Afbeelding 20: Woongebieden, voorzieningencentra en openbaar vervoerstelsel van de Zuid-Bijlmer zoals in 1968 gepland was. De metrohaltes zijn met geel aangegeven. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.

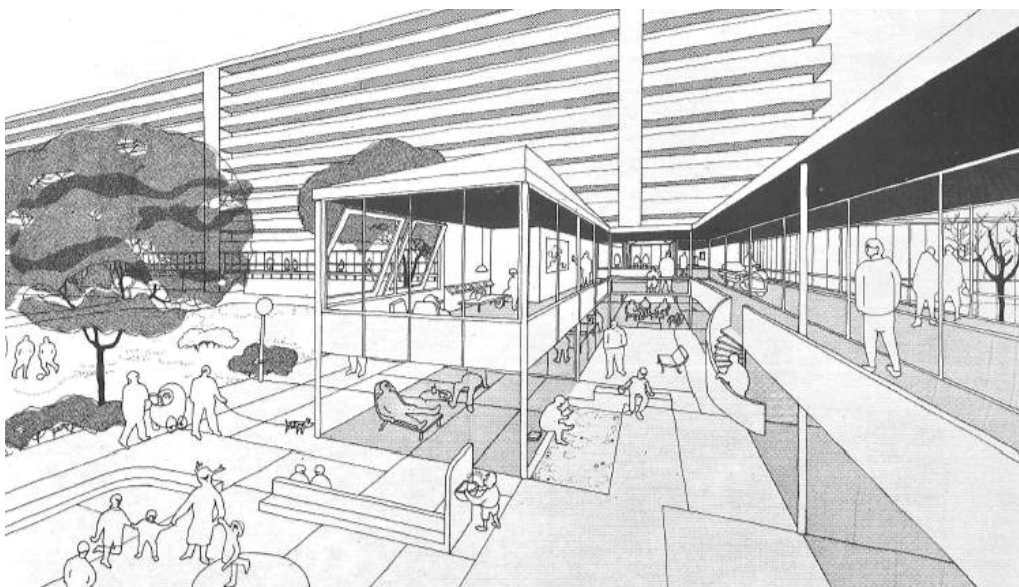


Afbeelding 21: Ruimtelijke relatie tussen de hoogbouw in Zuid-Bijlmer en de bestaande hoogbouw van De Bijlmermeer, zoals in 1968 gepland. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.

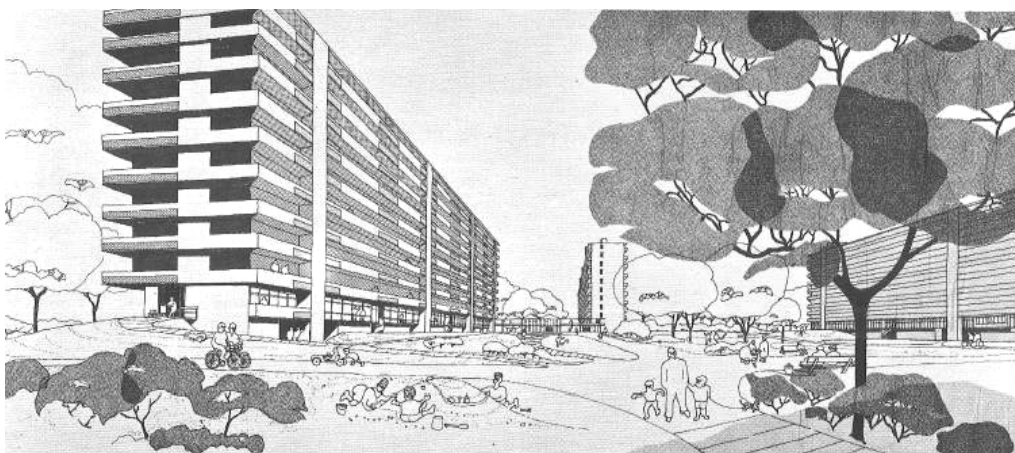
Het te ontwikkelen plangebied Zuid-Bijlmer werd vervolgens opgedeeld in afzonderlijke met zand op te spuiten vakken. De eerste uitvoeringsfase omvatte het deel van Holendrecht-West waar de gemeente medio 1970 circa 40 ha grond bouwrijp wilde hebben om de continuïteit en productiesnelheid van de bouw in de Bijlmermeer tot dan toe voort te kunnen zetten. De gekozen woonvorm voor dit gebied sluit aanvankelijk aan bij die van de Bijlmermeer: hoogbouw in 9 woonlagen met galerijontsluiting op een onderbouw van twee lagen met binnenstraat, bergingen, collectieve ruimtes en voorzieningen. De bebouwingsdichtheid zou tussen de 50 en 55 woningen per ha bedragen, waarbij door de keuze voor hoogbouw ruimte gecreëerd werd voor een doorlopend parkachtig groengebied als woonomgeving. Dit wensbeeld voor de Zuid-Bijlmer is in de brochure van 1968 nog geïllustreerd met dezelfde beroemde afbeeldingen die eerder gebruikt werden om een impressie van de Bijlmermeer te geven (zie afbeeldingen 22, 23 en 24), wat nogmaals aantoont dat de Bijlmermeer en Zuid-Bijlmer conceptueel als een geheel werden gezien. Een andere reden om vast te houden aan hoogbouw was dat de gemeente in dit stadium niet zomaar onder de afgesloten bulkcontracten met de industriële bouwmaatschappijen uit kon.



Afbeelding 22: Artist's impression van de zonzijde van een honingraatflat, met de beoogde relatie tussen binnenstraat en buitenruimte. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.



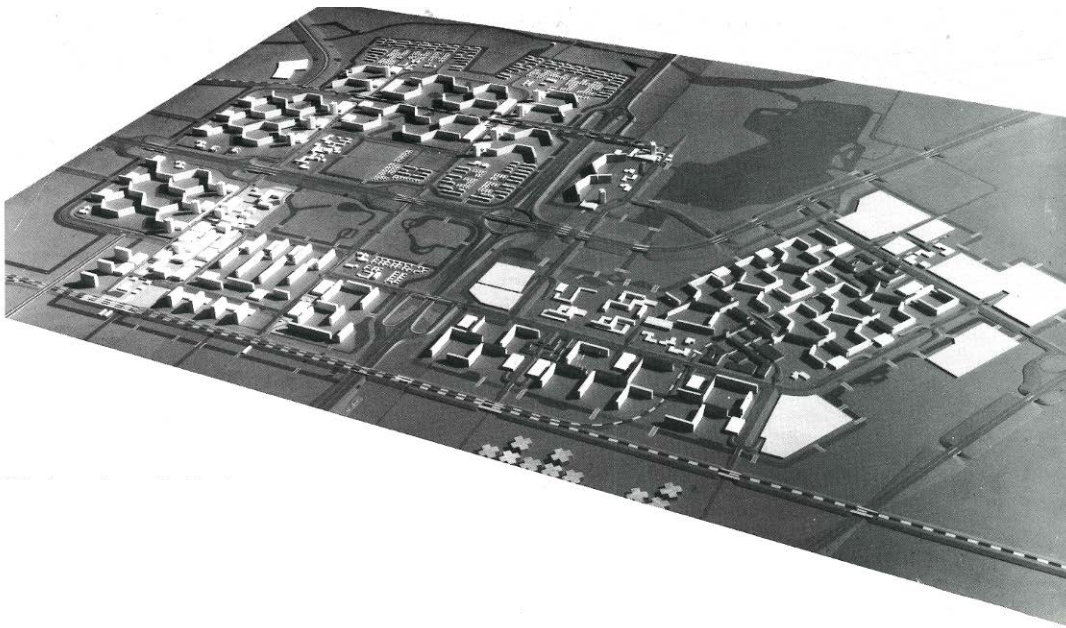
Afbeelding 23: Artist's impression van de binnenstraat en de collectieve ruimte van Hofgeest, in de zogeheten 'rechte H-buurt' in de Bijlmermeer. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.



Afbeelding 24: Artist's impression van de inrichting van het groengebied bij Hofgeest. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.

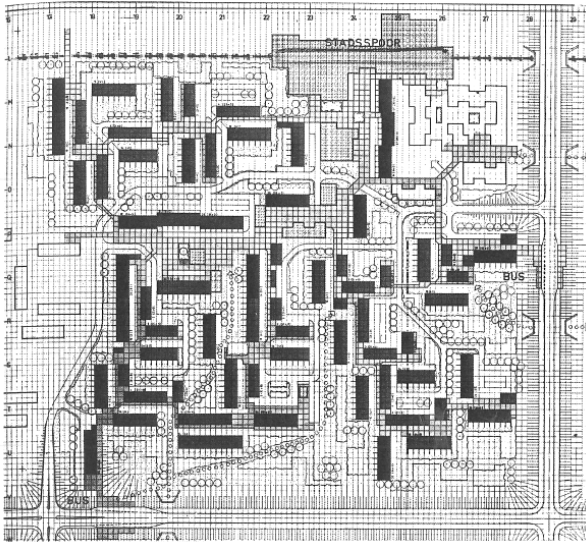


Afbeelding 25: Voorbeeld stedenbouwkundige opzet van geheel Zuidoost. In: Kaart Stadsuitbreiding Zuidoost, Dienst Publieke Werken, Stadsontwikkeling, 18-7-1968.



Afbeelding 26: Maquette Zuidoost uit 1969. Voor de Zuid-Bijlmer geeft de maquette het plan voor hoog- en middelhoogbouw weer. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

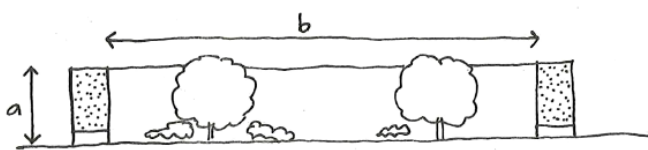
Tussen 1968 en 1971 heeft de Amsterdamse Federatie van Woningbouwverenigingen, een van de partijen met de meeste behoefte aan een goede basis voor de woningbouw, het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een aantal alternatieve voorstellen voor de Zuid-Bijlmer. Zo mocht aannemer Intervam een alternatief ontwikkelen voor de spuitvakken ten zuiden van de geplande metrolijn. Intervam heeft het architectenbureau Van Wijk en Gelderblom bij het project betrokken vanwege hun ervaring met industriële bouwmethodes. Het bureau ontwierp een rasterstructuur die op vele manieren ingevuld kon worden. Het voorstel was om de woonvormen te mengen, de auto bij de woning te brengen, het voetgangersgebied vrij te houden van verkeer en dit in maat en schaal te variëren. De ruimtelijke vormgeving werd als het belangrijkste aspect van het project gezien. Dit voorstel werd door Stadontwikkeling echter nog negatief beoordeeld evenals een voorstel voor Holendrecht van architectenbureau Inbo, maar het was inmiddels duidelijk geworden dat de door de Federatie gewenste aanpak tegen de stedenbouwkundige opzet van 1968-1969 in ging.



Afbeelding 27 (links): Uitgewerkt voorstel voor de Zuid-Bijlmer, gemaakt door het architectenbureau Van Wijk en Gelderblom in opdracht van Intervam. De woningbouwblokken zijn 3 tot 6 lagen hoog en met elkaar verbonden via een voetgangersdeck (in de tekening lichtgrijs ingekleurd) dat tot aan het metrostation en het centrum doorloopt. Afbeelding 28 (rechts): Maquettefoto van een voorstel voor Holendrecht, gemaakt door het architectenbureau Inbo in opdracht van de Federatie. Uit: *Van Berlage tot Bijlmer*, Nijmegen 1981.

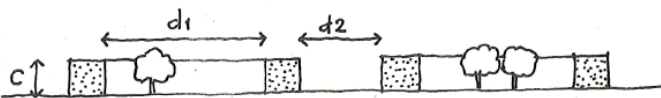
In september 1971 wordt in de toelichting *Zuid-Bijlmer vak 01: notitie met schetsvoorstel stadsontwikkeling* een aantal van deze wensen voor vak 01 (Holendrecht) op een rij gezet, in overeenstemming met een afspraak tussen het gemeentebestuur en de Federatie. De wensen liegen er niet om: "meer mengen van verschillende woonvormen en een grotere woningdifferentiatie; een duidelijke verlaging van de gemiddelde bouwhoogte; het verkleinen van de grote ruimten tussen de woongebouwen; een ruimere concentratie van de collectieve ruimten; het integreren van het collectieve groen, waterlopen en speelplaatsen in de woonhoven; het in beperkte mate toelaten van gemotoriseerd verkeer in het woongebied; het verkleinen van de loopafstand tussen de woning en de parkeerplaats; en een projectontwikkeling per woongebied met integratie van de woningen, parkeergebouwen, winkels, en vrijetijdsruimten onder supervisie van een college van conditionerende architecten". Deze wensen luiden het onafwendbare einde in van de deels nog in aanbouw zijnde grootschalige hoogbouw, waarmee de Bijlmermeer opnieuw het toneel wordt van stedenbouwkundige en volkshuisvestelijke experimenten, ditmaal in de Zuid-Bijlmer. Slechts één jaar later, in oktober 1972, verscheen de *Toelichting op het plan Holendrecht – Zuid-Bijlmer*, waarin voor het eerst wordt prijs gegeven dat 'de gedachte om de woningbouw zoals die in andere delen in Zuid-Oost is gerealiseerd in de Zuid-Bijlmer voort te zetten steeds meer kritiek ondervindt'. De Federatie zou rond de jaarwisseling 1971-72 opdracht verlenen aan drie architecten – Van Gool, Schippers en Quist – om met eigen voorstellen voor de bebouwing van Holendrecht-West te komen, dit keer in overeenstemming met de gemeentelijke diensten. De daaruit voortvloeiende en nogal uiteenlopende voorstellen werden vervolgens in een overleg gepresenteerd, waarbij ook de Dienst Volkshuisvesting en de Dienst der Publieke Werken/Stadsontwikkeling vertegenwoordigd waren. Toen is besloten dat Van Gool als representant van de andere architecten zou optreden en een serie werkbesprekingen met Stadsontwikkeling en de Dienst Volkshuisvesting zou beleggen

om tot een voor alle betrokken partijen aanvaardbaar stedenbouwkundig voorstel te komen als uitgangspunt voor een nadere uitwerking. Een van de bespreekpunten was de taakverdeling waarin Stadsontwikkeling verantwoordelijk voor de woningdichtheid, de parkeervoorzieningen en de verkaveling zou zijn terwijl de architecten aan een coherent beeld van de woningtypen en de verkaveling zouden werken. Dat laat zien dat de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen en dan vooral die tussen Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting flink ter discussie stonden, hetgeen van grote invloed zou zijn op de planvorming (zie ook 3.1.5.). Op 30 maart 1972 werd de stedenbouwkundige meanderopzet van Holendrecht-West gekozen die in juni van hetzelfde jaar door Burgemeester en Wethouders in principe werd aanvaard, alsmede het toepassen van deze uitgangspunten op de rest van de Zuid-Bijlmer (zie afbeelding 32).



Bijlmermeer

- wonen verder van de grond
- ontmoetings-ruimten en berging op 1e laag en begane grond
- geen inkijk, ver van elkaar
- verkeersvrij; langere loopafstanden naar auto
- meer gebruiksmogelijkheden van groen bijv. trapvelden
- grote, hoofdzakelijk door beplanting verschillende buitenruimten



Zuid-Bijlmer

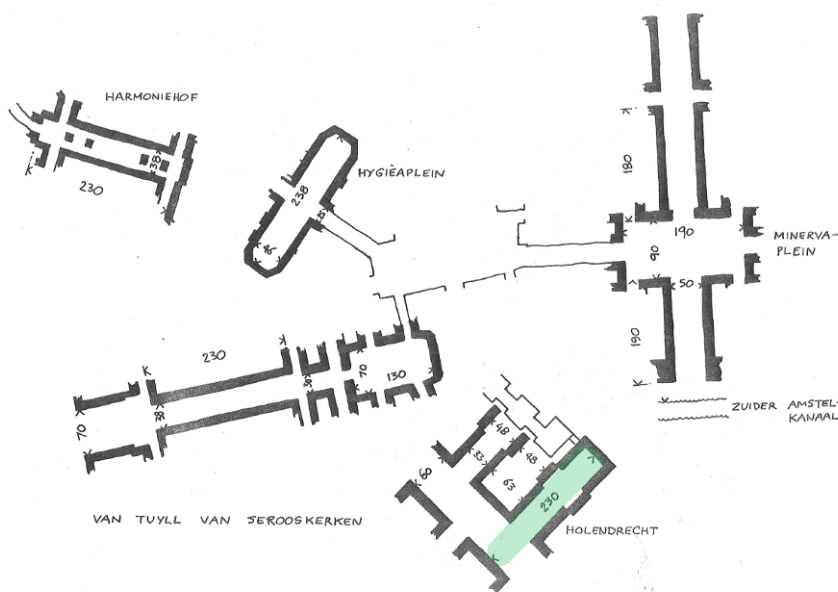
- wonen dicht bij de grond
- wonen op de begane grond
- meer inkijk, dicht op elkaar
- gedeeltelijk verkeersvrij: kortere loopafstanden naar auto
- minder gebruiksmogelijkheden van groen
- kleine, verschillende buitenruimten, afwisselend open en gesloten

Afbeelding 29: Uitgangspunten voor het woonmilieu van Holendrecht, in vergelijking met de Bijlmermeer.

Uit: *Toelichting op het plan Holendrecht – Zuid-Bijlmer, oktober 1972.*

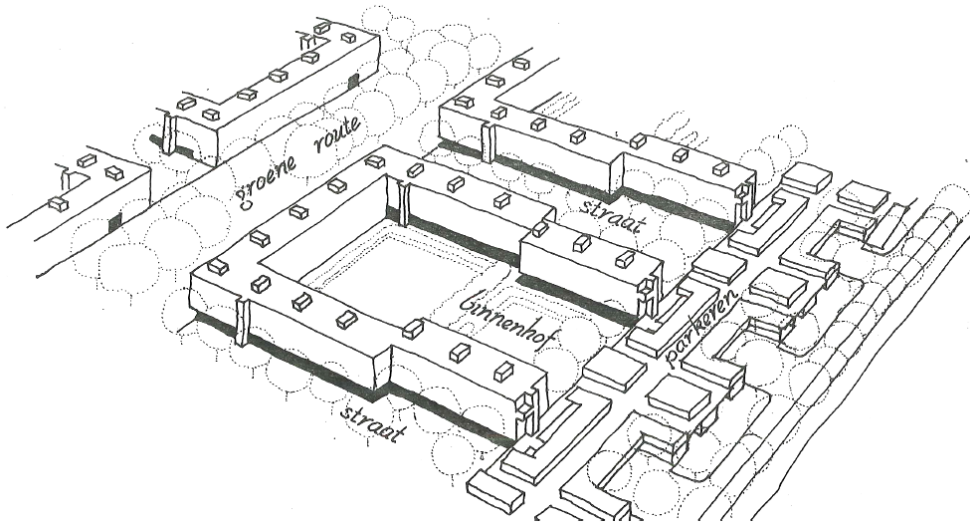
De belangrijkste uitgangspunten in het gekozen stedenbouwkundige plan zijn het handhaven van de halfhoge wegen met aan weerszijden aparte bromfietspaden; kruisingsvrije voet- en fietspaden op maaiveldniveau, zowel in noord-zuidrichting – de zogenoemde 'groene route' – als in oost-westrichting naar de toegang tot de metrohalte Holendrecht; gebouwde parkeervoorzieningen aan de periferie van het woongebied; geen wisselende bouwhoogtes maar middelhoogbouw in vijf lagen met een lift per 30 à 40 woningen en korte galerijen, inclusief wonen op de begane grond; en buurtvoorzieningen langs de oost-west liggende halfhoge weg. De bewoners zouden in twee lagen parkeren (norm: één autobox per woning) en de bezoekers langs de op maaiveld gelegen onoverdekte parkeerstroken (norm: 0,35 parkeerplaats per woning). Bij de uitwerking is voor Holendrecht-West een verkavelingsopzet van twee meanderstroken gekozen aan weerszijden van de autovrije groene voet- en fietspadroute. Voor de afmetingen van de hoven in deze meanders is goed gekeken naar

verschillende (plein)ruimtes in Amsterdam-Zuid (zie afbeelding 30). Met dit plan voor Holendrecht-West, dat op onderdelen nog de nodige wijzigingen zou ondergaan, heeft de omslag, of beter: de terugkeer van hoogbouw naar middelhoge bebouwing plaats gevonden. In dit geval met toepassing van de zogeheten 'Radburn'-verkavelingsopzet, die wordt gekenmerkt door de achterkanten en achtertuinten van de woningen aan de straatkant te plaatsen en de voorgevels tegenover elkaar aan gemeenschappelijke groene erven. Een opzet die verwijst naar de tuinstad Radburn uit 1929 en die na de oorlog in Amsterdam voor middelhoge bouw beproefd werd in bijvoorbeeld Buitenveldert. Zeven jaar na de overdonderende presentatie van het hoogbouwplan voor de Bijlmermeer als de Stad der Toekomst, is de terugkeer naar de maatvoering van Plan Berlage en de middelhoge etagebouw in de AUP-wijken een feit.



Afbeelding 30: Studie voor de afmetingen van de groene hoven in Holendrecht-West (onder, groen ingekleurd) waarbij Amsterdam-Zuid als referentie gebruikt werd. Uit: *Toelichting op het plan Holendrecht – Zuid-Bijlmer, oktober 1972.*

Samenvattend: in deze vroege stedenbouwkundige opzet was de woonbebouwing van vijf lagen in twee noord-zuid gerichte meanders ondergebracht, aan weerszijden van een autovrije *groene route*. Aan de buitenranden waren de tweelaagse parkeergarages geprojecteerd en parkeerstroken voor bezoekers op maaiveld. De smalle naar de groene route gekeerde hoven waren als 'woonstraat' ingericht en de brede naar de parkeergarages gekeerde hoven als 'binnenhoven'. Beide hoftypen waren niet voor auto's toegankelijk. De woningen waren bereikbaar via overdekte straten langs de woonblokken (zie afbeelding 32).



Afbeelding 31: Isometrie van de indeling van een meandervormig bouwblok met aan de binnenkant van de buurt de groene route en aan de buitenrand de parkeervoorzieningen die toen nog uit garages bestonden. De zogenaamde 'binnenhoven' zijn in deze versie ook niet voor auto's toegankelijk. De bewoners zouden via overdekte looppoutes in de lengterichting van het woonblok (met een zwarte streep in de tekening aangegeven) hun woningen bereiken. Uit: *Toelichting op het plan Holendrecht-Zuid-Bijlmer*, oktober 1972.



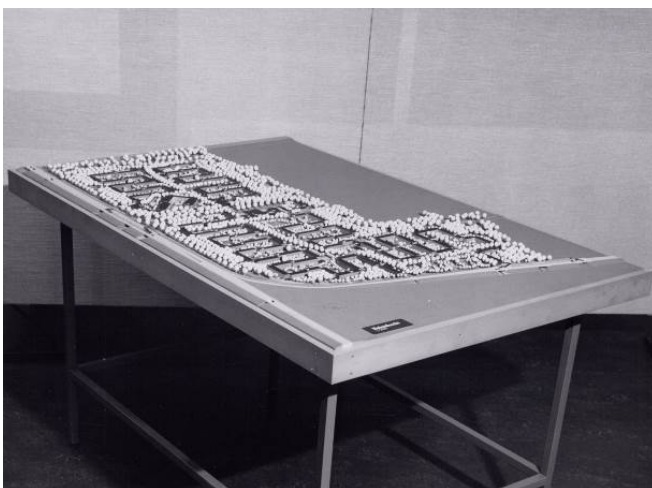
Afbeelding 32: Letterlijke toepassing van de principes van het stedenbouwkundige ontwerp van Holendrecht-West (blauw ingekleurd) op de rest van de Zuid-Bijlmer. Uit: *Toelichting op het plan Holendrecht - Zuid-Bijlmer*, oktober 1972.



Afbeelding 33: Eerste stedenbouwkundige opzet van Holendrecht-West met de geplande parkeergarages met rood aangegeven. Uit: *Toelichting op het plan Holendrecht – Zuid-Bijlmer, oktober 1972*.

3.2.1 Bestemmingsplan Holendrecht

In de loop van het ontwerpproces werd afgezien van gebouwd parkeren ten gunste van parkeerpleinen op maaiveld. De bouwhoogte werd teruggebracht naar maximaal vier bouwlagen, zodat geen lift nodig was en er werd bezuinigd op de bestrating door meer groen aan te brengen. Door het schrappen van de parkeergarages ontstond aan de buitenranden ruimte voor extra woonbebouwing, reden om uiteindelijk de meandervorm om te draaien met brede, groene hoven naar de groene route gekeerd en smalle voor autoverkeer toegankelijke 'woonhoven' naar de buitenranden met de parkeerpleinen gekeerd. De voorzieningen kwamen centraal in de groene route te liggen, enigszins losgekoppeld van het metrostation Holendrecht. Het definitieve stedenbouwkundige plan voor circa 3.000 etagewoningen in middelhoge bouw is in het *Bestemmingsplan Holendrecht* vastgelegd. Dit bestemmingsplan werd pas in 1981 vastgesteld, vele jaren na oplevering.



Afbeelding 34 (links): Maquette van het definitieve stedenbouwkundige plan Holendrecht-West. Uit: SAA, 5293FO014792.



Afbeelding 35: Kaart bestemmingsplan Holendrecht-West, in 1981 vastgesteld. Uit: Stadsarchief Amsterdam (SAA).

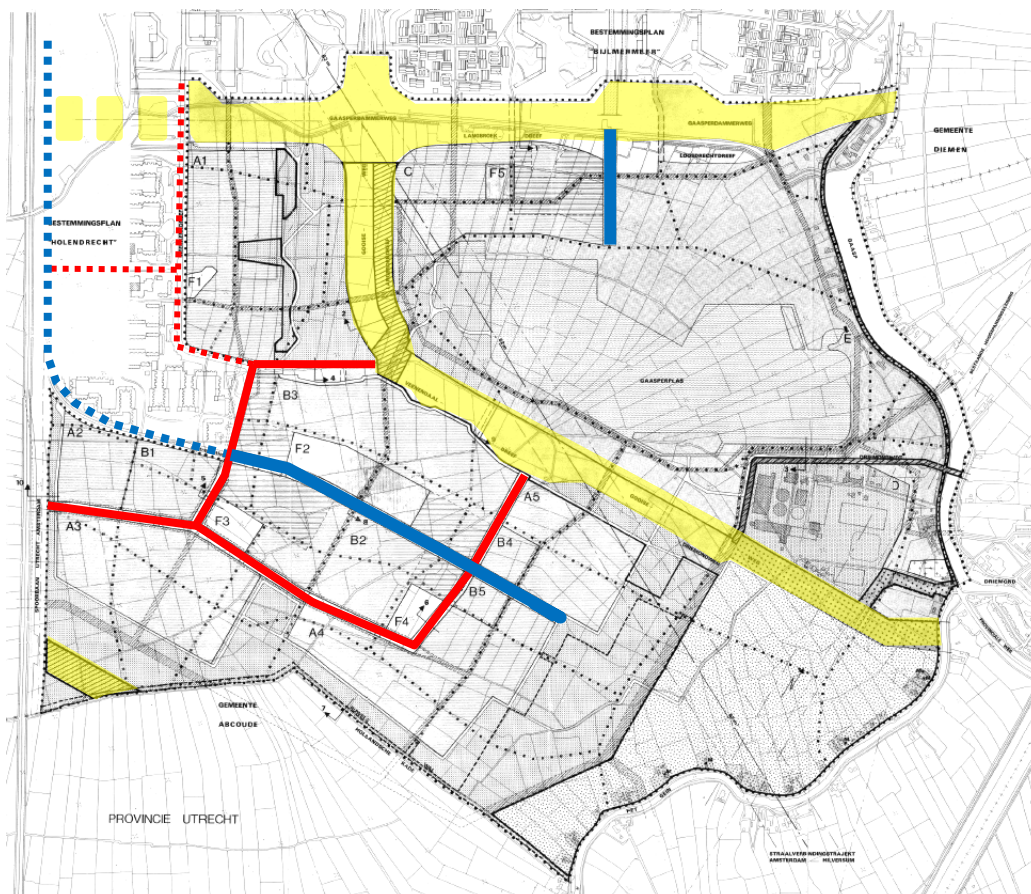
3.2.2 Bestemmingsplan Gaasperdam

Terwijl het bestemmingsplan Holendrecht-West een eigen procedure doorliep, werden voor de rest van de Zuid-Bijlmer diverse voorstudies gemaakt die in 1976 resulteerden in het vastgestelde *Bestemmingsplan Gaasperdam*. De keuze voor een nieuwe naam in plaats van Zuid-Bijlmer is de bevestiging dat gestreefd werd de woonwijk rond de plas een volledig eigen karakteristiek te geven die in niets herinnert aan de Bijlmermeer. Het globale plan bepaalt het ruimtelijke kader voor de toekomstige invulling van Gaasperdam, in het bijzonder met het uitgewerkte auto- en fietsverkeersstelsel, de omvang en ligging van de woonbuurten, inclusief de gewenste differentiatie in bouwhoogte. De woningen zouden zoveel mogelijk worden benut voor de noodzakelijke herhuisvesting van bewoners uit de stadsvernieuwingsgebieden, in een poging deze binnen de gemeentegrenzen te houden.

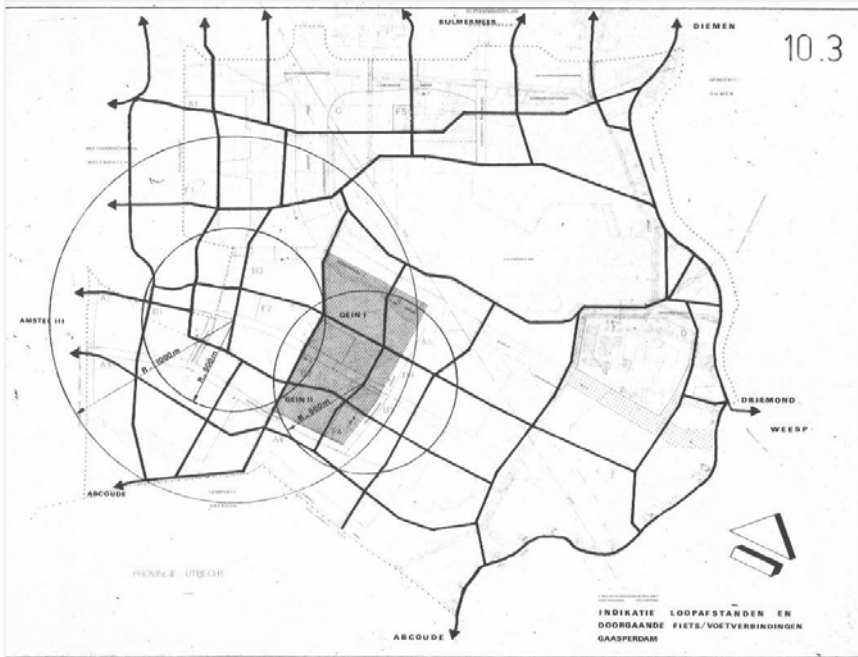
Verkeersstructuur

De ligging van beide metrolijnen en het stelsel van primaire verkeerswegen – de Gaasperdammerweg, de verlengde Goiseweg en de nog niet in het plan vastgelegde rijksweg nr. 6 – zijn nog conform het

Uitbreidingsplan in Hoofdzaken Zuidoostlob van 1965 (zie afbeeldingen 11 en 12). Via de verlengde Gooiseweg zou Gaasperdam aangesloten worden op de stadsringweg, en op de Gaasperdammerweg, die als een soort tweede ringweg voor de Zuidoostlob zou gaan fungeren en het gebied met de rijkswegen 1, 2 en 6 zou verbinden. De Gooiseweg zou op termijn doorgetrokken worden naar Weesp waartoe in het bestemmingsplan de benodigde ruimte werd gereserveerd (zie afbeelding 36). Verder is het halfhoog aangelegde secundaire verkeerswegennet – de Meerkerkdreef, de Reigersbosdreef, de Schoonhovendreef, de Wageningendreef en de Valburgdreef – en het stelsel van kruisingsvrije fietspaden, met de benodigde viaducten, bruggen en duikers, vastgelegd in het plan. Het fietspadennet was zo bedacht dat er doorgaande routes tussen Abcoude, Weesp en Amsterdam ontstonden (zie afbeelding 37). In de economische paragraaf is verder aangegeven dat om een zo laag mogelijk investeringsniveau te handhaven de ontsluitingswegen slechts ten dele halfhoog worden aangelegd. Het plan is echter zo ingericht dat ruimtelijk de mogelijkheid opgehouden werd om in de toekomst deze wegen alsnog omhoog te brengen.



Afbeelding 36: Ingekleurde kaart van het bestemmingsplan Gaasperdam 1976. Het primaire verkeersstelsel is met geel aangegeven, de secundaire verkeerswegen met rood en het stadsspoor met blauw. De delen hiervan in Holendrecht-West zijn met een gestippelde lijn aangegeven.



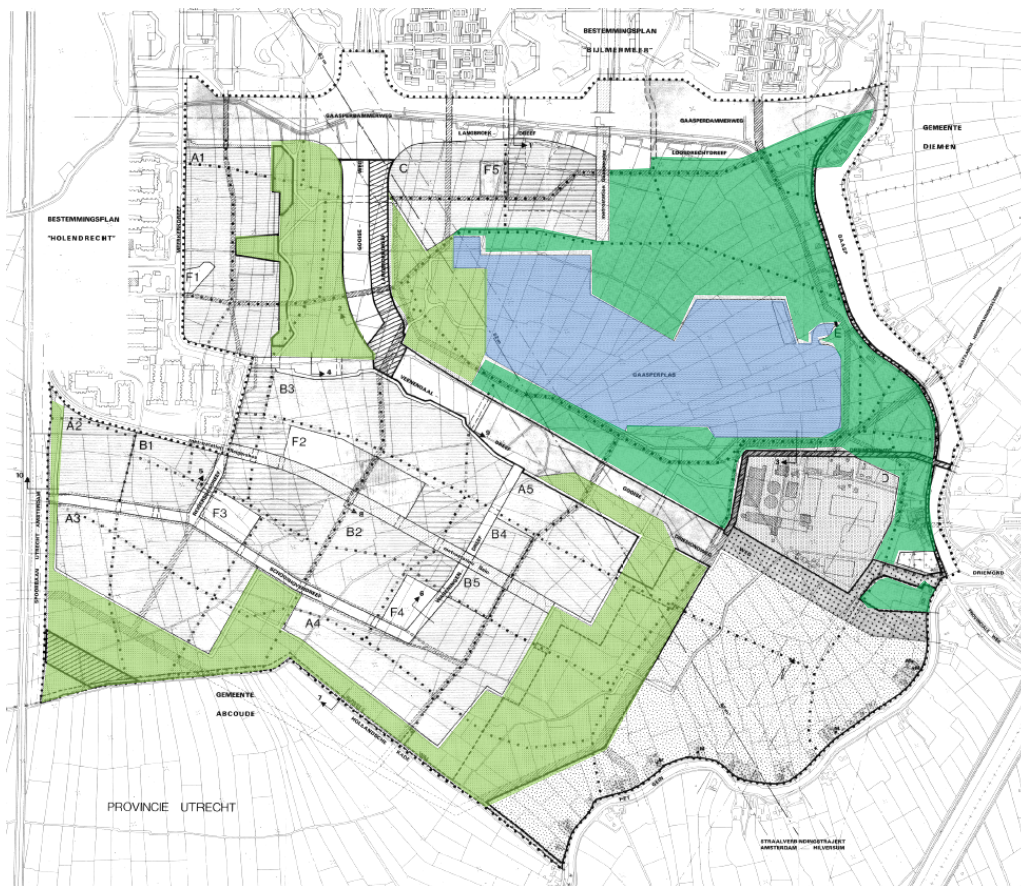
Afbeelding 37: Hoofdnet fiets zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Gaasperdam. Uit: *Stedenbouwkundig plan Gein I en II*, 1980.

Metrobaan

Gaasperdam zou hoofdzakelijk als woongebied worden ontwikkeld met een omvangrijk recreatiegebied rond de Gaasperplas. De onbebouwde zones tussen de nieuwe woongebieden en de dorpen Abcoude en Weesp bleven bestemd voor agrarische doeleinden. Dit weidelandschap heeft samen met de spoorbaan Amsterdam-Utrecht, de Gaasperplas en het tracé van de geprojecteerde Gooiseweg de dimensionering van het hoofdwoongebied ten zuiden van de plas bepaald en daarmee het tracé van de zuidtak van de metro en de ligging van de metrostations Reigersbos en Gein. De oosttak van de metro zou niet alleen het woongebied direct ten noorden van de plas met de stad verbinden (Nellestein), maar ook het nieuwe recreatiegebied aan de Gaasperplas, wat mede bepalend is geweest voor de situering van het eindstation tussen beide gebieden in plaats van in het midden van de woonwijk. Ofschoon het tracé van de metro al sinds het begin van de jaren '60 min of meer vast lag, zijn voor de aanleg van de zuidelijke lijn vier verschillende manieren overwogen: op een zandlichaam, op een doorlopend viaduct, op het maaiveld en verdiept in een open bak. De afdeling Metro liep in de planning vooruit op de uitwerking van de stedenbouwkundige plannen voor Gaasperdam, zodat met het oog op de aanleg van zowel de metrobaan zelf als het wegensysteem met de benodigde onderdoorgangen en viaducten een besluit genomen moest worden. Het ontwerpteam van Stadsontwikkeling is in die fase op excursie naar Stockholm gegaan om de voordelen van een verdiepte aanleg in een open bak te aanschouwen. Hoewel Stadsontwikkeling enthousiast was over deze oplossing die immers geen fysieke barrière zou vormen, is na een vergelijking van de kosten en bouwtechnische aspecten voor de aanleg van een eenvoudige zandbaan gekozen, in hoogte variërend van viereneenhalf tot zes meter boven maaiveld.

Groen- en recreatiegebieden

Het *regionaal park Gaasperplas* en het *groengebied Gein*, dat later *Gaasperzoom* werd genoemd, zijn van bovenwijkse betekenis; het eerste vanwege zijn geschiktheid voor een actieve en gevarieerde recreatie in een stedelijke sfeer, mogelijk gemaakt door het metrostation Gaasperplas, en het tweede vanwege zijn rol in de overgang en het toegankelijk maken van het openbaar groen aan de rand van de woonbebouwing naar het prestedelijke weidegebied langs het Gein. De Gaasperplas zelf is ontstaan door de zandwinning ten behoeve van de aanleg van de hele Zuidoostlob. De locatie van de plas is een van de structurerende hoofdelementen in Zuidoost die dateert van het structuurplan van 1961.

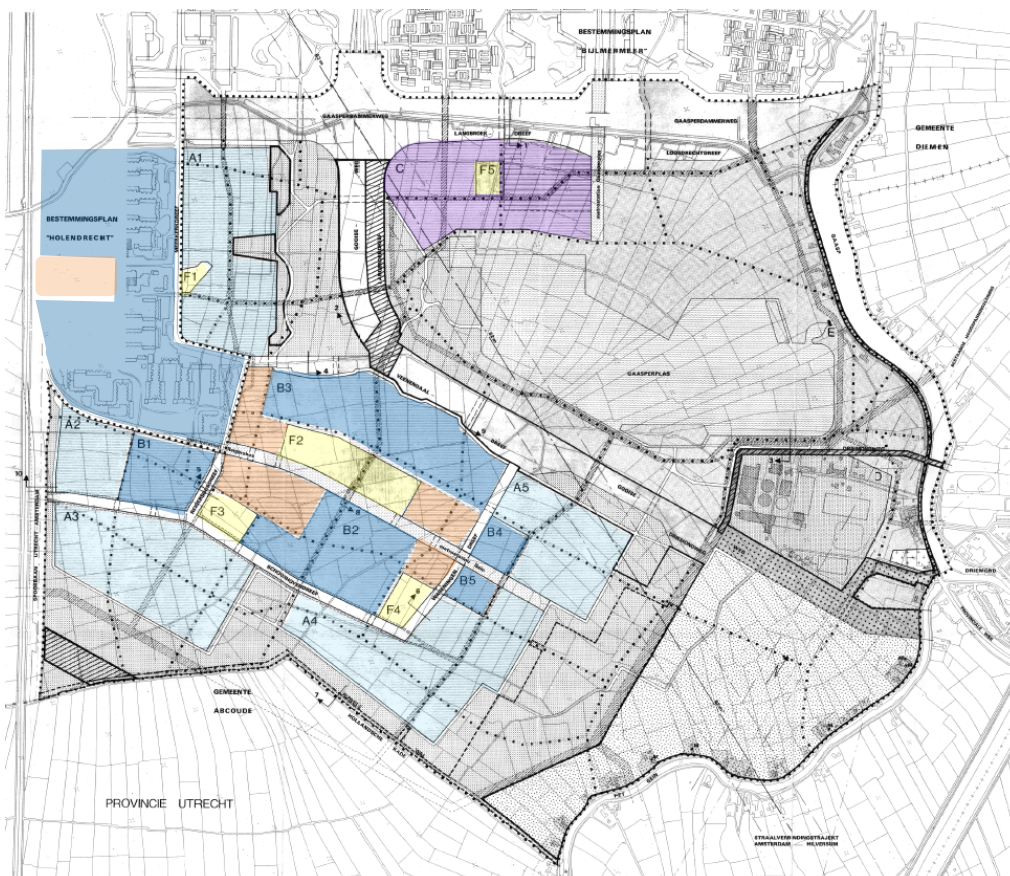


Afbeelding 38: Ingekleurde kaart van het bestemmingsplan Gaasperdam 1976. De plangrens is met een zwarte stippenlijn aangegeven. Het recreatiegebied is met donker groen aangegeven en het openbaar groen is met licht groen aangegeven.

Naast deze grootse hoofdgroenstructuur is er nog een aantal parkvoorzieningen opgenomen, zoals het verlengde van het Bijlmerpark tussen Holendrecht en Nellestein (*Park Gaasperdam*), de groenzone tussen de zuidzijde van Reigersbos en Gein en de gemeentegrens met Abcoude langs de zogeheten Hollandse kade en de centrale groenstrook tussen de metrostations Gein en Reigersbos.

Woongebieden

De woongebieden van Gaasperdam zouden bestaan uit 30% laagbouw, 60% middelhoge etagebouw en 10% hoogbouw (ter vergelijking: de eerste fase van de Bijlmermeer bestond uit 10% laagbouw en 90% hoogbouw), met een bebouwingsdichtheid van respectievelijk ten minste 30, 55 en 60 woningen/ha. Bij de berekeningen werd uitgegaan van een gemiddelde woningbreedte van negen meter in de middelhoge etagebouw en van zes meter voor de laagbouw. Bij de keuze van de situering van de verschillende woonvormen en bebouwingstypen hebben behalve de afstand tot de voorzieningencentra en de overgang naar het landelijk gebied, ook de afmetingen van de te onderscheiden woonvelden/woonbuurten meegespeeld. Nellestein, ten noorden van de Gaasperplas, werd als enige veld voor hoogbouw bestemd. De middelhoge bebouwing werd centraal in het plangebied geprojecteerd, op maximaal 500 meter afstand van een station, de lage bebouwing aan de randen, op maximaal 800 meter. Ten minste 65% van de woningen kreeg vier of meer kamers, waarbij 90 m² als het minimum voor een goede gezinswoning gehanteerd werd om 'de privacy van de gezinsleden te waarborgen', een praktijk die in de Bijlmermeer is begonnen. Een deel van de kleinere woningen zou voor de huisvesting van bijzondere categorieën zoals bejaarden, alleenstaanden, studenten, invaliden en kunstenaars bestemd zijn.



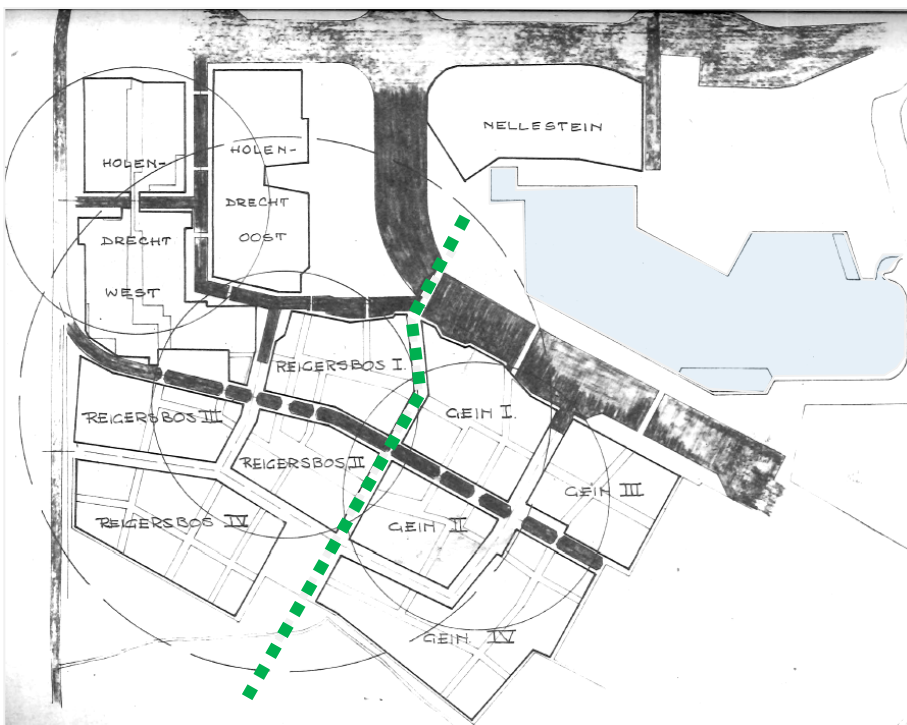
Afbeelding 39: Ingekleurde kaart van het bestemmingsplan Gaasperdam 1976. De plangrens is met een zwarte stippellijn aangegeven. De hoge bouw is met paars aangegeven, de middelhoge bouw met donker blauw, de lage bouw met licht blauw, de voorzieningencentra met oranje en de onderwijsvoorzieningen met geel. Buiten de plangrens is ook de middelhoge bebouwing en het voorzieningencentrum van Holendrecht-West aangegeven.

Voorzieningen

De (winkel)voorzieningen werden in drie centra van verschillende omvang geclusterd – Holendrecht-West, Reigersbos en Gein – die zowel aan de metrolijn als aan het secundaire wegennet met de geplande bushaltes zijn gekoppeld, met als hart een min of meer 'klassieke', maar autovrije winkelstraat of -plein (zie afbeelding 39). Van deze centra zou Reigersbos het grootst worden met een duidelijke wijkfunctie, terwijl in Nellestein bijvoorbeeld maar een paar voorzieningen op buurtniveau waren gepland en de bewoners waren aangewezen op het winkelcentrum Kraaiennest in de Bijlmermeer. Medische posten, collectieve ruimten, buurtcafés, jeugdhonken en crèches werden over de hele wijk verspreid.

3.2.3. Van globaal bestemmingsplan naar gedetailleerde stedenbouwkundige plannen

Het globale bestemmingsplan Gaasperdam was nog geheel gestoeld op de uitgangspunten van de Bijlmermeer voor wat betreft de volledige scheiding van verkeerssoorten en geconcentreerd parkeren. Het bestemmingsplan toont zodoende wel al de wegenstructuur voor Gaasperdam, maar de invulling van de beoogde woonvelden moest nog uitgewerkt in de vorm van gedetailleerde stedenbouwkundige plannen per deelgebied. Daartoe werd Gaasperdam ingedeeld in kleinere exploitatiegebieden, waarin ook de verrekening van elementen als hoofdverkeerswegen en parkareaal zou plaatsvinden.



Afbeelding 40: Benaming uitwerkingsgebieden Gaasperdam. De cirkels hebben een omtrek van 500 en 1000 meter om de drie voorzieningencentra. De groene stippenlijn geeft de locatie van de centrale groenzone aan. Uit: *Voorstel voor verdere uitwerking globaal plan Gaasperdam*, Stadsontwikkeling, projectgroep Reigersbos/ Gein, november 1975.

Terwijl Holendrecht-West al in uitvoering was, zouden de woonvelden uit het bestemmingsplan Gaasperdam gefaseerd worden uitgewerkt in zeven afzonderlijke stedenbouwkundige plannen, te weten Nellestein,

Reigersbos 1 en 2, Gein 1 en 2, Reigersbos 3, Reigersbos 4, Gein 3 en Gein 4. Het stedenbouwkundige plan voor Holendrecht-Oost werd later in een apart bestemmingsplan vastgelegd. De uitwerking van Gaasperdam startte in 1976-1977 met de ruimtelijke hoofdstructuur en het centraal gelegen gebied in middelhoge bebouwing (Reigersbos 1 en 2, Gein 1 en 2), waarbij de technische uitwerking van de metrobaan met stations en viaducten door bureau Metro bepalend was, ook voor de exacte ligging van de voorzieningencentra.

Hoewel de afdeling Stadsontwikkeling volgens traditie de leiding bij het ontwerpen van de nieuwe stadsgebieden had, was al bij de planvorming van Holendrecht-West duidelijk geworden dat deze werkwijze geen uitgemaakte zaak meer was. De problemen rond de Bijlmermeer werden immers voor een groot deel toegeschreven aan het stedenbouwkundige concept van SO en de Dienst PW, zodat bij de verdere ontwikkeling van Gaasperdam een grotere rol was weggelegd voor de Dienst Volkshuisvesting en de woningbouwcorporaties, verenigd in de Amsterdamse Federatie van Woningbouwverenigingen. Hoe dat werkproces precies moest worden georganiseerd, was niet onmiddellijk helder en zou met horten en stoten, al werkenderwijs, worden uitgevonden. Rechtstreeks politiek-bestuurlijk gevolg van dit alles was dat de totstandkoming van Gaasperdam zowel heeft bijgedragen aan als samenvalt met het ontmantelen van de Dienst PW, toen de drie pijlers van deze omvangrijke dienst in 1980 elk in een aparte dienst met eigen directeur werden ondergebracht: de Dienst Ruimtelijke Ordening (dRO), de Dienst Grondbedrijf en de Dienst Openbare Werken.

Vooralsnog ging de afdeling Planvorming binnen SO 'gewoon' aan de slag met het ontwerp voor het centraal gelegen gebied in middelhoge bebouwing op basis van de ontwerputgangspunten voor Holendrecht-West en de met het Rijk overeengekomen woningaantallen die door het Grondbedrijf werden bijgestuurd door middel van de grondexploitatie. De stedenbouwkundige opzet werd vervolgens aan de afdeling Beheer overgedragen die samen met de Dienst Volkshuisvesting en de architecten van de woningbouwcorporaties de uitwerking van de woonblokken ter hand nam, evenals de openbare ruimte, samen met de afdeling Beplantingen.

De woningbouwcorporaties hadden echter groeiende kritiek op de stedenbouwkundige plannen omdat ze 'de woningen er niet goed inkregen' en hun architecten eigenlijk niet meer dan het uiterlijk van de al volledig bepaalde bouwblokken konden ontwerpen. Het is het aloude conflict tussen SO en VH dat ook in de jaren vijftig op gezette tijden opborrelde bij de uitvoering van het AUP. Vooral bij de uitwerking van de laagbouwvelden aan de randen van Gaasperdam speelde dit op. De woningbouwcorporaties, inmiddels verenigd in de Stichting Gaasperdam (Stiga), eisten nauwer bij het stedenbouwkundig ontwerpproces betrokken te worden. Dit kwam begin jaren tachtig tot een hoogtepunt tijdens de planvorming voor Reigersbos 3, toen B&W en de gemeenteraad van Amsterdam, op aandringen van de Stiga, het uitgewerkte stedenbouwkundig plan van dRO verwierpen en de architecten van de Stiga opdracht gaven een nieuw plan te maken. Dat heeft tot gevolg gehad dat de architecten, met steun van Volkshuisvesting, steeds nauwer bij het opstellen van de stedenbouwkundige deelplannen betrokken werden, hetgeen in de ogen van dRO ten koste ging van een integrale visie voor het hele gebied.

3.3 Stedenbouwkundige, typologische en architectonische aspecten van de verschillende buurten

3.3.1 Algemeen

De stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende velden/buurten in Gaasperdam wijkt op vier punten flink af van die in de Bijlmermeer:

1. Met uitzondering van Nellestein heeft hoogbouw plaatsgemaakt voor middelhoog- en laagbouw met circa 30% eengezinshuizen;
2. Winkelcentra zijn weer als winkelstraten ontworpen, met woningen boven de winkels;
3. Met uitzondering van wederom Nellestein is het parklandschap als doorlopend groen tapijt teruggebracht tot een stelstel van groene routes en groene binnenterreinen tussen de woonblokken;
4. Het secundaire verkeerswegennet is niet volledig halfhoog aangelegd, maar deels ook op maaiveld en de parkeergarages zijn door parkeerpleinen vervangen, eveneens op maaiveld.

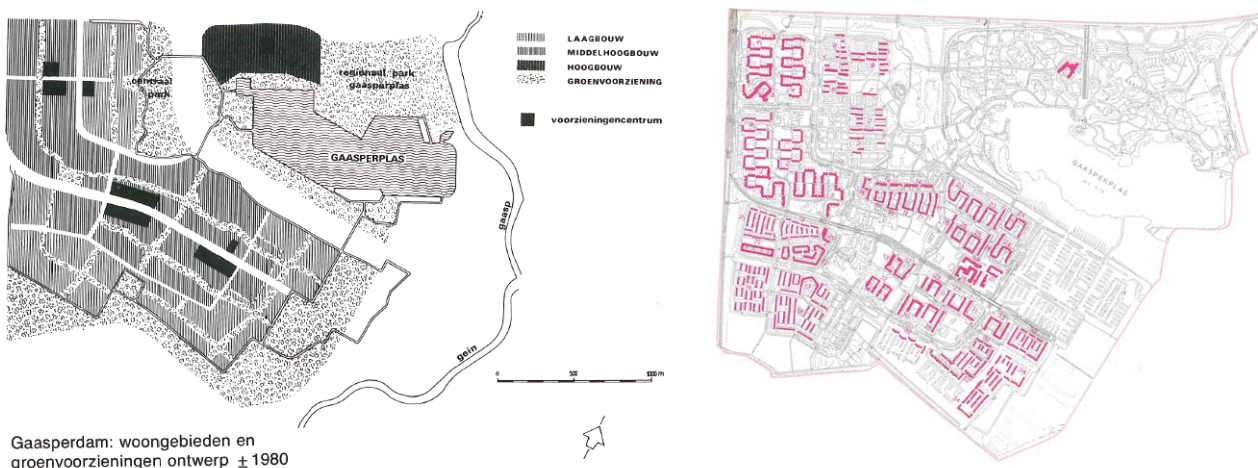
Ad 1. De overgang van hoogbouw naar laagbouw heeft geleid tot een volledig andere benadering en uitwerking van de bouwopgaven. Er zijn talloze verkavelingsstudies gemaakt en studiereizen naar bijvoorbeeld Kopenhagen om hoge dichtheden in laagbouw te onderzoeken. Ook zijn de industriële giet- en montagebouwmethodes die voor de hoogbouw waren ontwikkeld onderzocht op toepassingsmogelijkheden in laag- en middelhoge bouw om de woningbouwproductie op peil te kunnen houden. Uiteindelijk zijn vooral woonerven en meanders gerealiseerd, bestaande uit (geschakelde) eengezinswoningen in korte stroken en portieketagewoningen in drie tot vijf bouwlagen. De woonbebouwing, merendeels bestaande uit sociale huurwoningen, is door verschillende architecten ontworpen. De (premie)koopwoningen zijn over het gebied verspreid, met concentraties in Nellestein en Gein 3. De middelhoge bebouwing kent net als de oorspronkelijke flatgebouwen in de Bijlmermeer diverse onderdoorgangen voor voetgangers. De grondgebonden woningen hebben twee tot drie bouwlagen met zowel schuine als platte daken.

Ad 2. In de jaren zestig is de winkelstructuur in de uitbreidingsgebieden sterk veranderd als gevolg van schaalvergroting in de detailhandel, die gepaard ging met een toename van het vloeroppervlak per winkel en de afname van het aantal winkels. In de Bijlmermeer en Holendrecht is daarom nog gekozen voor een concentratie van winkels, culturele voorzieningen en onderwijs om zo enkele leefbare voorzieningencentra te creëren. In Reigersbos en Gein werden de winkels weer gecombineerd met woningen in winkelstraten die alleen toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers.

Ad 3. De relatief hoge woningdichtheid die het Grondbedrijf dicteerde liet weinig marge voor groen buiten de vooraf geplande parken. De ontwerpers hebben gekozen om het resterende, relatief lage budget dat voor groen per woning beschikbaar was vooral te gebruiken voor de aanleg van de zogeheten *groene routes*: de doorgaande fiets- en voetpaden die de verschillende buurten van Gaasperdam met de stad, de regio en de grote

groengebieden verbonden, zoals de Gaasperplas, het centrale park ten oosten van Holendrecht en de groene zoom aan de zuid- en zuidoostkant van het plangebied (zie afbeelding 41). In deze groene routes is ook een stelsel van waterlopen ontworpen dat verbonden is met de Gaasperplas (zie afbeelding 43). Toen de recessie van eind jaren zeventig middels nieuwe financieringsnormen tot bezuinigingen op de groenaanleg dwong¹ konden de groene routes op het laatste moment worden gered door deze uit de reguliere financiering per woning te halen en aan te merken als bovenwijkse voorzieningen.

Groen is verder structureel gebruikt als begeleiding en afscherming van het halfhoge wegenstelsel en de metrobaan en als aankleding van woonerven en parkeerpleintjes. De middelhoogbouw is merendeels rond open collectieve binnenhoven georganiseerd waarvan de vormgeving een variatie laat zien van openbaar groen met terreinverhogingen, nutstuinen en privétuinen die met groene afscheidingen een geleidelijke overgang bewerkstelligen tussen openbaar en privé.

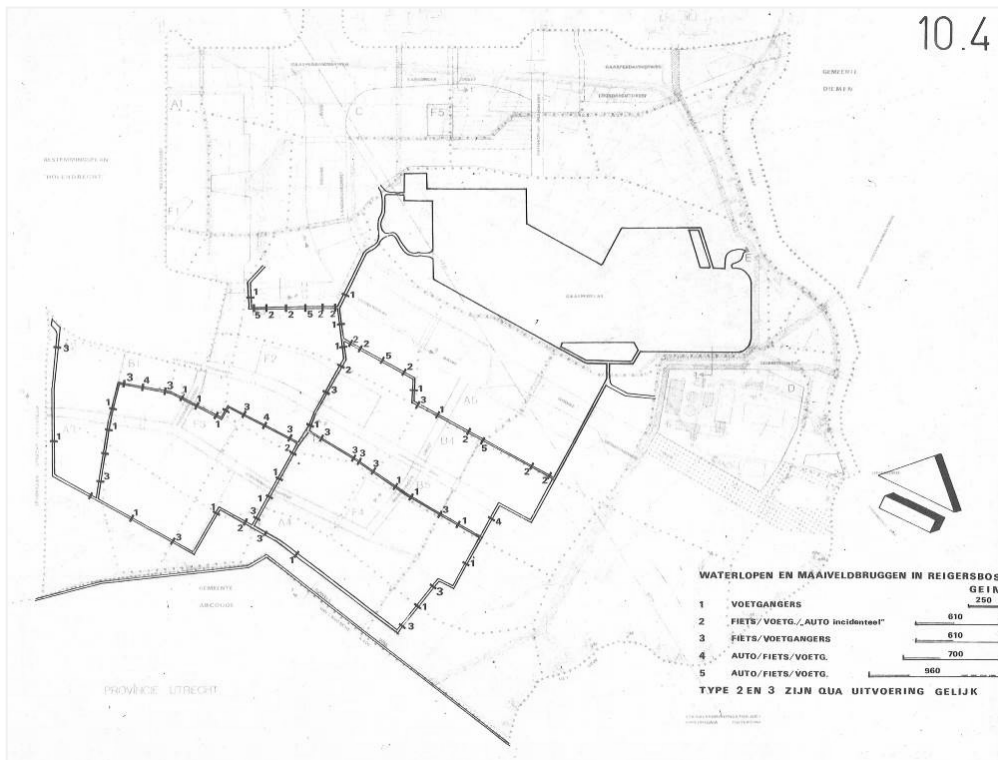


Gaasperdam: woongebieden en groenvoorzieningen ontwerp ± 1980

Afbeelding 41 (links): Schematische tekening van de woongebieden en groenvoorzieningenontwerp circa 1980. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985. Afbeelding 42 (rechts): Kaart met de locatie van sociale woningbouw in Gaasperdam. Uit: *Sociale Woningbouw Amsterdam 68-86*, Amsterdam 1987.

Ad 4. Het secundaire verkeerswegennet in Gaasperdam is gedeeltelijk halfhoog aangelegd. Met uitzondering van Nellestein zijn er geen parkeergarages aangelegd. Die zijn vervangen door grotere parkeerpleinen langs de ontsluitingswegen en bij de metrostations en winkelvoorzieningen en door kleinere 'parkeerkoffers' in de buurten zoals eerder beproefd in de laagbouwbuurten van de Bijlmermeer. In enkele buurten met eengezinswoningen kan ook langs de ontsluitingswegen en/of voor de deur geparkeerd worden. De parkeernorm varieerde enigszins per buurt en werd met een maximum van 1,35 per woning iets lager dan in de Bijlmermeer (1,5 per woning).

¹ Het zogenaamde 'WORG-normen rapport' (Werkgroep Openbaar Lichaam Rijnmond Gemeenten – WORG).

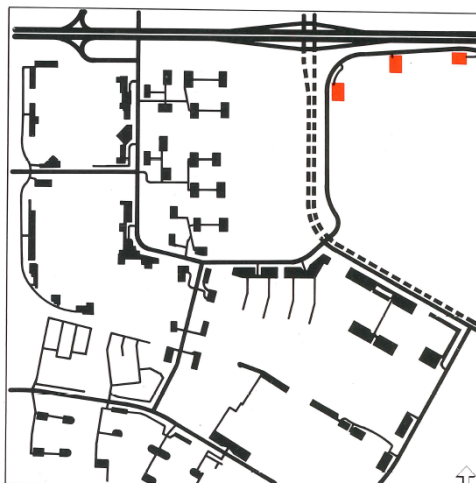


Afbeelding 43: Locatie waterlopen en maaiveldbruggen in Reigersbos/Gein. Uit: *Stedenbouwkundig Plan Gein I en II*, 1980.

Bijlmermeer



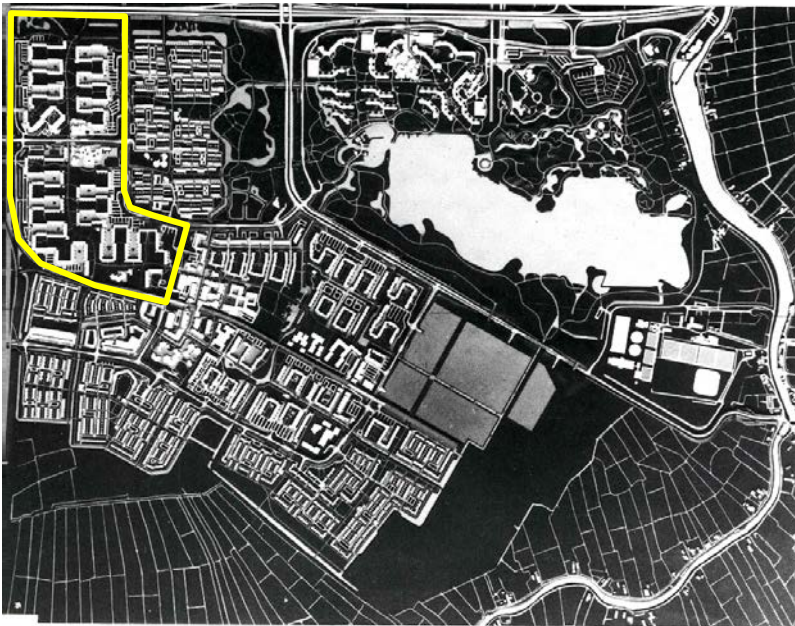
Gaasperdam



- PARKEERPLEIN
- PARKEERGARAGE
- RIJKSWEG
- HOOFDVERKEERSWEG
- HOOFDVERKEERSWEG (RESERVERING)
- WIJKWEG
- WOONSTRAAT

Afbeelding 44: Schematische weergave van het parkeren in de Bijlmermeer (links) en in Gaasperdam (rechts). Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

3.3.2 Holendrecht-West



Afbeelding 45: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Holendrecht-West is met een gele lijn aangegeven. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

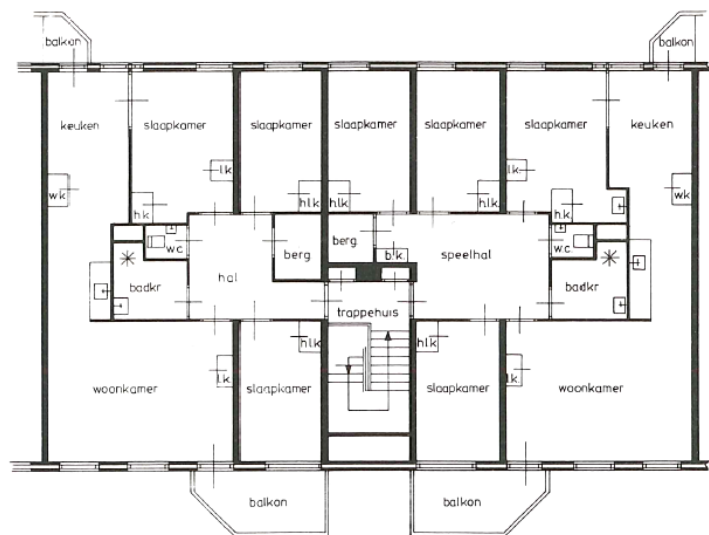
Holendrecht-West bestaat uit twee noord-zuid gerichte meanders. De woningbouw heeft vier bouwlagen met portiekontsluiting en bergingen op de begane grond en de woningentrees liggen aan de stenige hoven die zich naar buiten richten. De groene hoven richten zich naar binnen, naar een parkstrook tussen de bebouwing waar de belangrijkste noord-zuid fietsroute loopt (het Abcouderpad). Het weelderige groen in de stedenbouwkundige meander is de drager van het plan en maakt van drie te onderscheiden architectonische eenheden een geheel. Vanaf de dreven zijn verschillende toegangen voor auto's tot aan de parkeerterreinen aan de buitenranden. Langs de Holendrecht-dreef liggen De Drecht, een complex van 328 bejaardenwoningen, en het winkelcentrum Holendrechtplein. In het zuidelijk deel van Holendrecht-West zijn in 1992 zes stroken laagbouw woningen en een complex bejaardenwoningen gebouwd, een ensemble dat de naam *Randwijkhof* heeft gekregen.



Afbeelding 46 : School bij winkelcentrum Holendrecht. Uit: SAA, 5293FO016302.

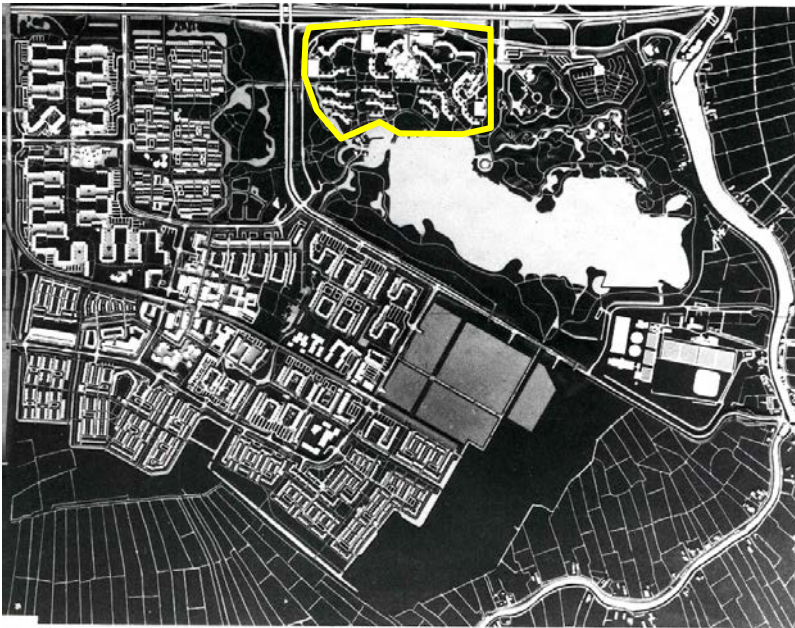


Afbeeldingen 47 (links) en 48 (rechts): Bebouwing aan de woonerf in Ophemerthof. Architect: N. Schippers.
Uit: SAA, 5293FO016175 (links) en 5293FO016174 (rechts).



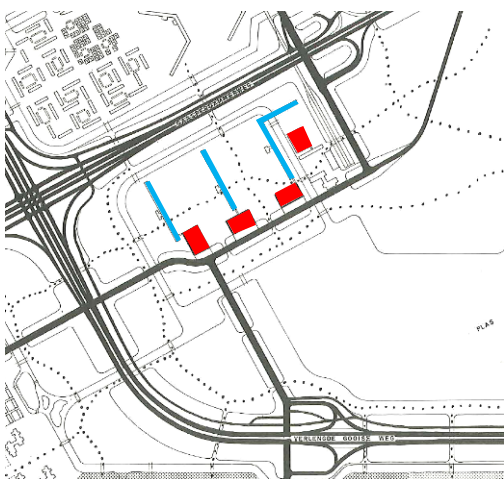
Afbeelding 49 (links): Detail bebouwing Meernhof. Architect: F.J. van Gool. Uit: SAA, 5293FO016107. Afbeelding 50 (rechts): Wisselbeukplattegrond met drie en vier slaapkamers in Meernhof van architect Van Gool en bouwbedrijf Intervam. De rechter woning beschikt net als de grote woningen in de hoogbouw van de Bijlmermeer over een 'speelhal'. Uit: *Sociale Woningbouw Amsterdam 68-86*, Amsterdam 1987.

3.3.3 Nellestein

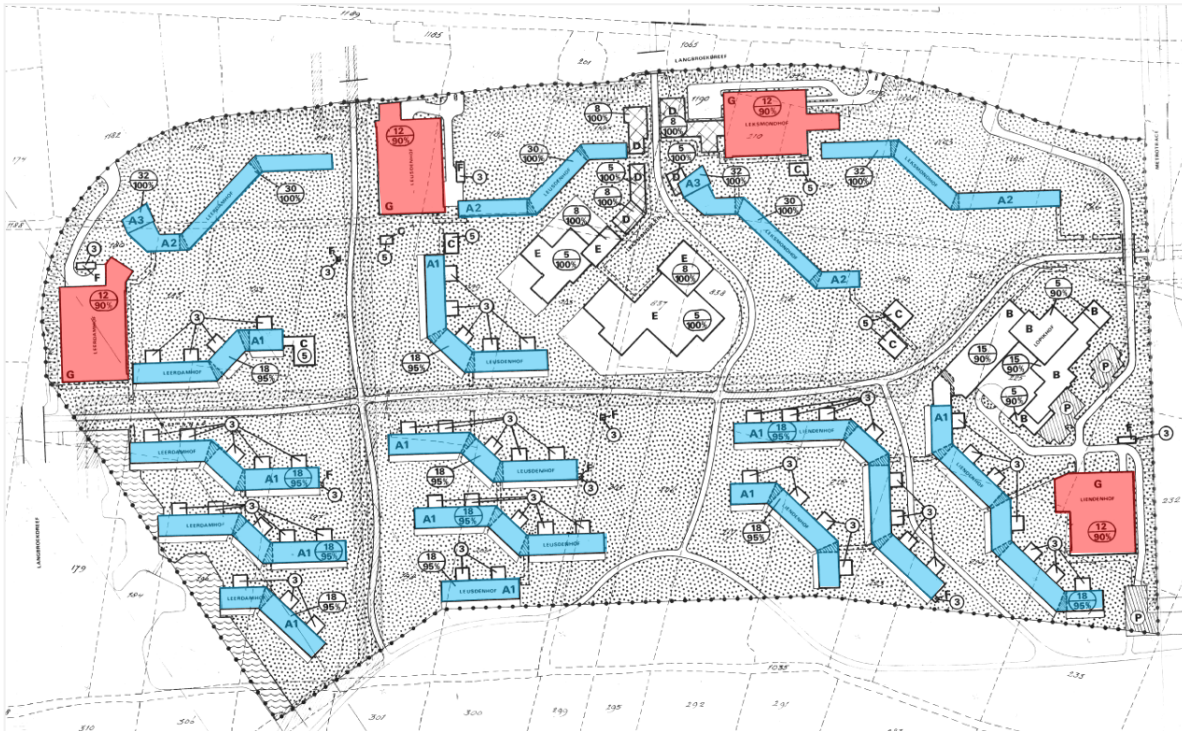


Afbeelding 51: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Nellestein is met een gele lijn aangegeven. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

Nellestein ligt aan de noordwestelijke oever van de Gaasperplas, direct ten zuiden van de Gaasperdammerweg. In de eerste plannen uit 1968 was hier in aansluiting op de Bijlmermeer hoogbouw in negen woonlagen op een dubbel onderhuis (tweelaagse plint) gedacht, in de vorm van twee schijven en een haak (zie afbeelding 52). Nellestein kreeg bij de start van het ontwerpproces halverwege de jaren zeventig een minder rigide structuur, resulterend in vier geknikte, slingerende hoogbouwelementen en elf dito middelhoge woonblokken, onderling en met de vier parkeergarages verbonden door 'overdekte wandelpaden' of 'open drooglopen'. De ontwerpers van Stadsontwikkeling hadden voor Nellestein een Finse woonwijk voor ogen met hoge dennenbomen die de afdeling Beplantingen aanvankelijk niet bij de locatie vond passen. De combinatie van de volledig autovrije, bosachtige opzet met de schijnbaar willekeurige ligging van de slingerende bouwblokken heeft geresulteerd in een unieke woonomgeving (zie afbeelding 64).



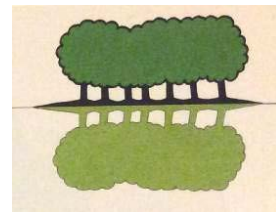
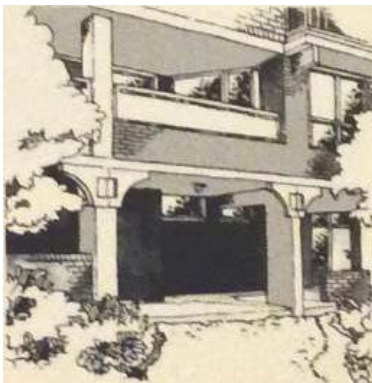
Afbeelding 52: Nellestein zoals gedacht in 1968. De hoogbouw is met blauw aangegeven en de parkeergarages met rood. Uit: 'bijlage 1 – stedenbouwkundig programma' bij de brochure *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968.



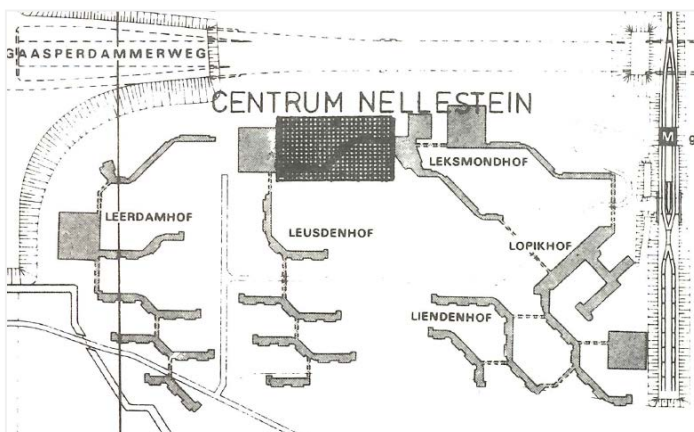
Afbeelding 53: kaart van het Bestemmingsplan Gaasperdam: Uitwerking 1 "Nellestein", 1979.

Het stedenbouwkundige plan voor Nellestein uit 1977 werd in 1979 definitief vastgelegd in een bestemmingsplan (zie afbeelding 53). Vanwege de gunstige locatie was Nellestein bestemd voor duurdere particuliere woningbouw, de zogenaamde premiekoopwoningen, naar voorbeeld van de flatgebouwen aan de noordoever van de Sloterplas in de Westelijke Tuinsteden. De woningen werden daarom gebouwd in opdracht van het ABP (Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds). Nellestein omvat 1524 portieketagewoningen, verdeeld over vijftien oostwest georiënteerde woonblokken met balkons aan de zonkant. De vier woongebouwen van negen verdiepingen op een onderbouw liggen direct ten zuiden de Gaasperdammerweg en de elf woongebouwen van vijf verdiepingen zonder onderbouw liggen in drie clusters tussen deze hoogbouw en de plas. Doordat de gebouwen verder van de plas hoger zijn, hebben veel woningen uitzicht op het water. Tegelijk wren de hoge gebouwen het geluid van de Gaasperdammerweg. De ontsluiting voor het autoverkeer is parallel aan deze weg georganiseerd, waar de Langbroekdreef toegang geeft tot de vier parkeergarages. De rest van de buurt is uitsluitend via voet- en fietspaden toegankelijk en de entrees van de woningen zijn alle aan de noordkant gesitueerd en vanaf de parkeergarages bereikbaar met een ingenieus stelsel van drooglopen en arcades in de begane grond van woongebouwen. In het midden van het woongebied ligt een groot scholencomplex, terwijl de overige voorzieningen, zoals het verzorgingstehuis, het gezondheidscentrum en enkele geplande winkels stedenbouwkundig geïntegreerd zijn in de woonbebouwing. Tussen de bebouwing en de Gaasperplas is in plaats van de verkeersweg uit het plan van 1968 een 100 meter brede strook ingericht als groene promenade. In een verkoopbrochure van het ABP uit maart 1980 werd de wijk aangeprezen als 'ideaal wonen aan de Gaasperplas' in een bijzondere groene omgeving: de Gaasperplas zou immer het middelpunt worden van een omvangrijk recreatiegebied, waar de Floriade, die in 1982 direct ten oosten van Nellestein georganiseerd zou

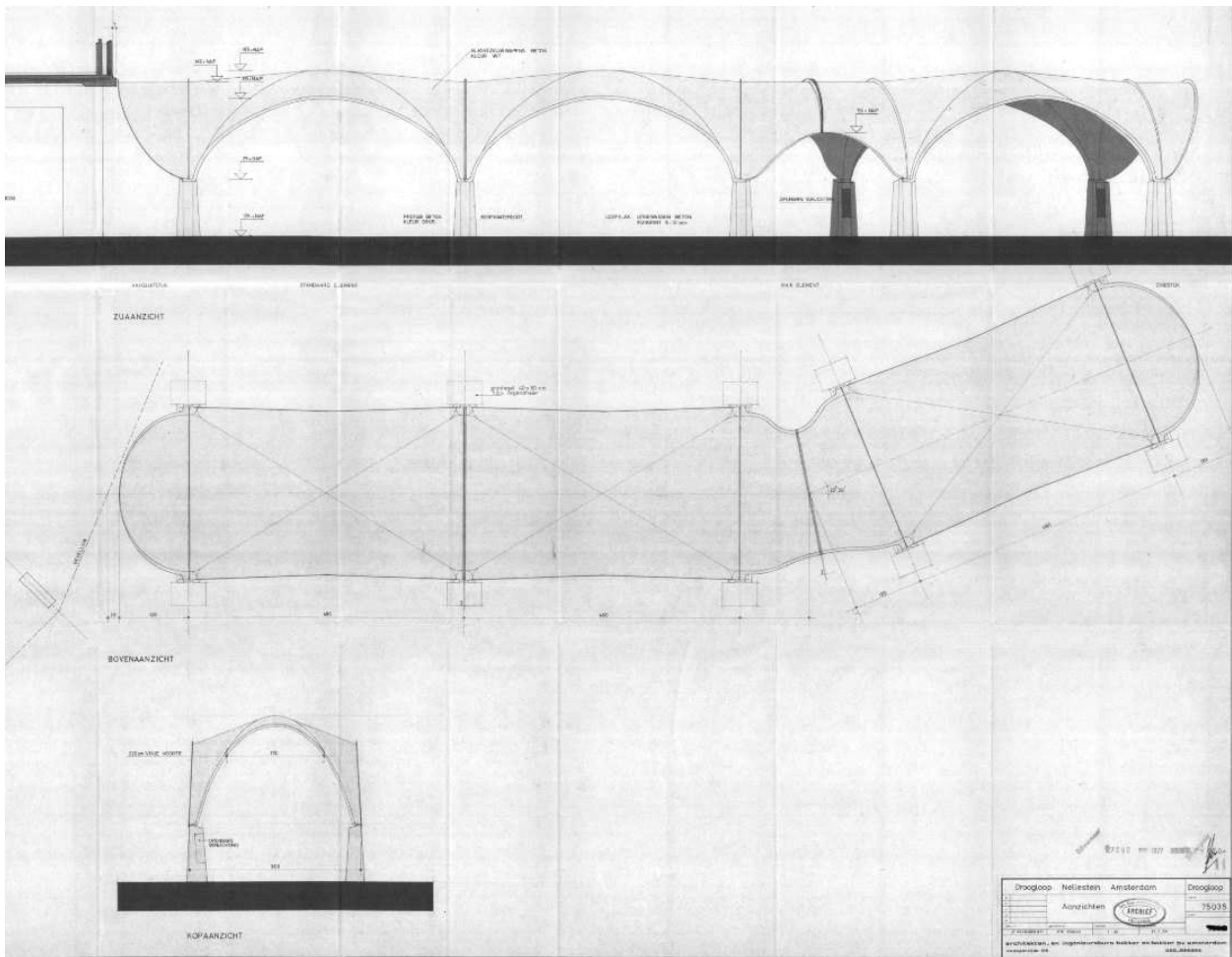
worden, de aanzet zou zijn voor een openbaar park, het Gaasperpark. Ook de open drooglopen die de woongebouwen onderling zouden verbinden en de wandelgangen die onder in de woongebouwen waren geprojecteerd, zouden aan 'de sfeer van het buiten wonen' bijdragen omdat deze de auto buiten de organisch vormgegeven wijk hielden. Bovendien zouden de drooglopen samen met de groenvoorziening één ontwerpgeheel gaan vormen (zie afbeelding 56).



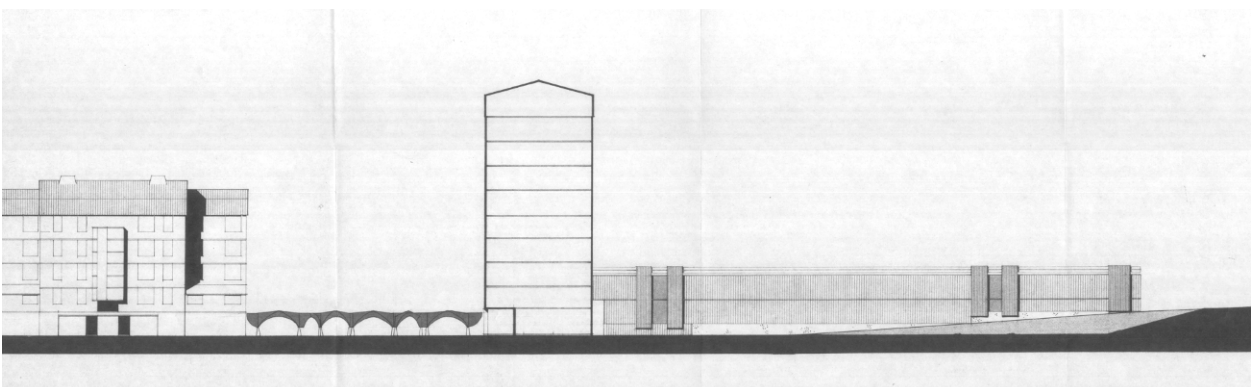
De ABP-brochure: afbeelding 54 (boven): omslag; afbeelding 55 (onder links): impressie van de open wandelgangen (arcades) onder de woningen; afbeelding 56 (onder midden): impressie van de drooglopen; afbeelding 57 (onder rechts): logo van Nellestein.



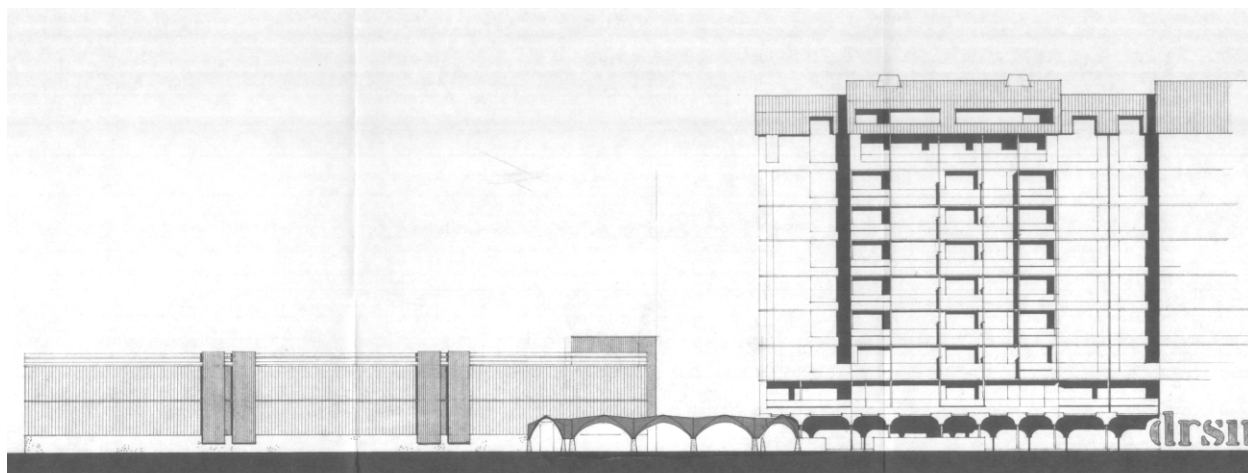
Afbeelding 58: Netwerk van drooglopen tussen de parkeergarages en de woonblokken. Uit: *Rekenmodel Holendrecht Oost, Stadsontwikkeling Planvorming 1977*.



Afbeelding 59: Aanzichten droogloop Nellestein Amsterdam. Deze is als een gang van schaalvormige pergola's ontworpen. Uit: Bakker en Bakker architecten, 1977.



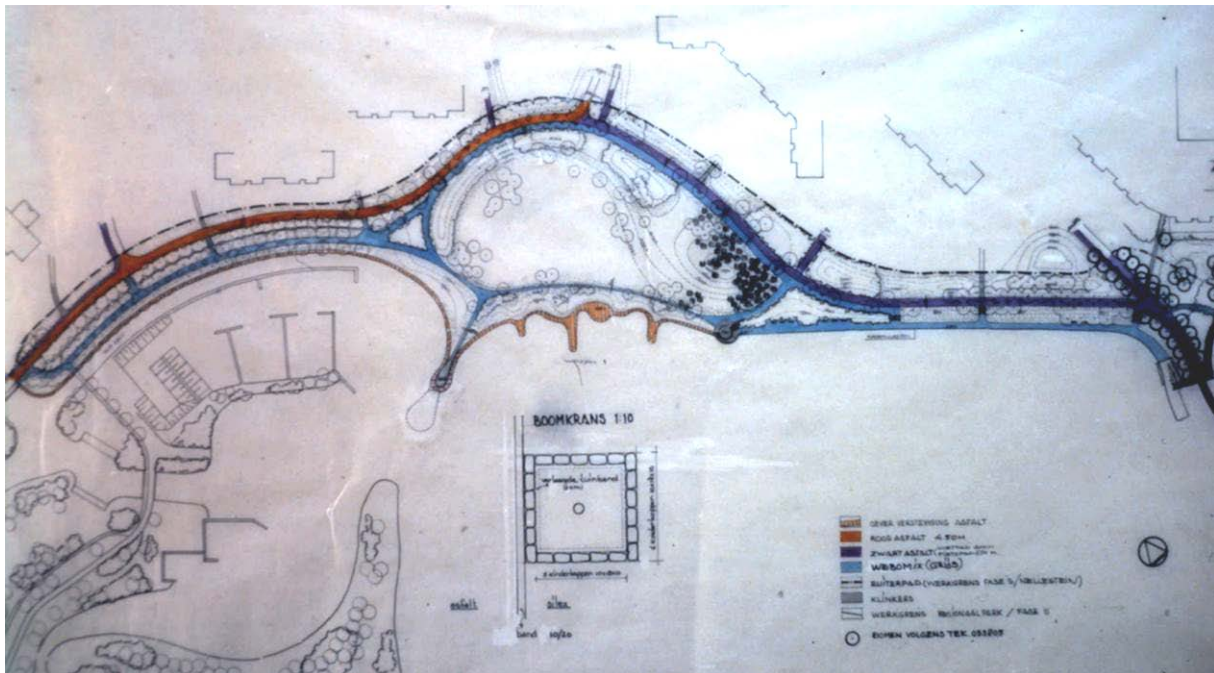
Afbeelding 60: Zuid-Noord doorsnede van de Leusdenhof. Uit: Tekening met 'relatie woongebouwen: droogloop: garage 2', Bakker en Bakker architecten, 1977.



Afbeelding 61: West-Oost doorsnede van de Leusdenhof waar zowel de droogloop als de wandelgangen onder de woningen te zien zijn. Uit: Tekening met 'relatie woongebouwen: droogloop: garage 2', Bakker en Bakker architecten, 1977.



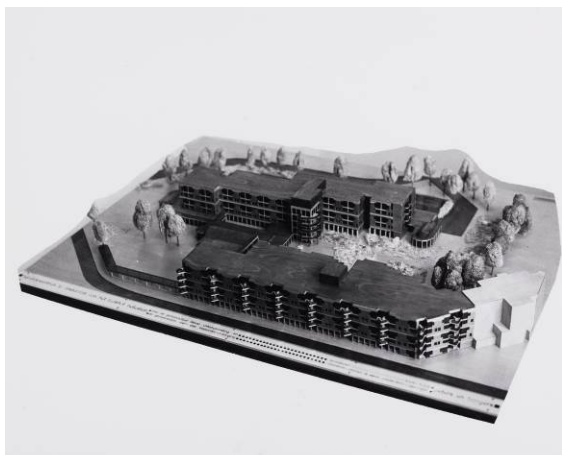
Afbeelding 62: Ontwerp van de gemeentelijke landschapsarchitect Kees Hund voor de openbare ruimte van Nellestein, datum onbekend. Er is in deze versie van het ontwerp te zien hoe zichtlijnen naar de plas, ter plaatse van de doorgaande fietsroute in noordelijke richting, gecreëerd zijn in een Engelse landschapstijl. Het zicht is ook open gelaten tussen het scholencomplex in het midden van de wijk en de plas, wat een soort monumentale middenas in de wijk creëert (zie ook afbeelding 64).



Afbeelding 63: Ontwerp van de gemeentelijke landschapsarchitect Kees Hund voor de noordelijke oever van de Gaasperplas, ter plaatse van Nellestein.



Afbeelding 64: Luchtfoto van Nellestein na uitvoering, juli 1984. Uit: SAA, B0000036667.

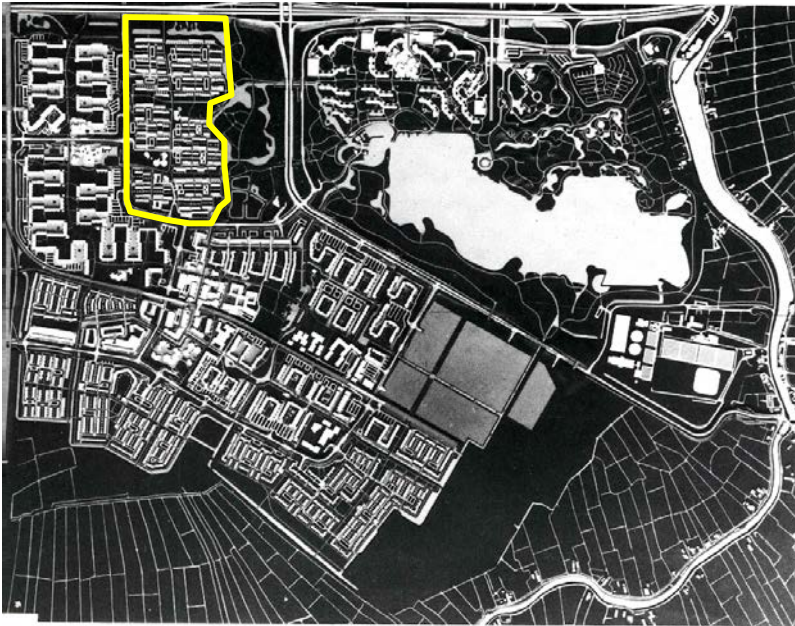


Afbeelding 65 (links): Maquette van het verzorgingstehuis aan de Lopikhof, met op de voorgrond een deel van het vijfjarige geknikte woongebouw. Uit: SAA, 5293FO017009. Afbeelding 67 (rechts): Aanzicht van het verzorgingstehuis aan de Lopikhof, ontworpen door architectenbureau Peters en Boogers. Uit: SAA, 5293FO016697.



Afbeelding 67 (links): Kelbergenpad, voet- en fietsverbinding tussen Bijlmermeer (Kelbergen) en Nellestein met de viaducten in de snelweg Gaasperdammerweg/Ag en het viaduct in de Langbroekdreef, d.d. februari 1995. Uit: SAA, 010122000745. Afbeelding 68 (rechts): links metrostation Gaasperplas met viaduct over Langbroekdreef en zicht op hoogbouw Leksmondhof. Uit: SAA, 010122000613.

3.3.4 Holendrecht-Oost



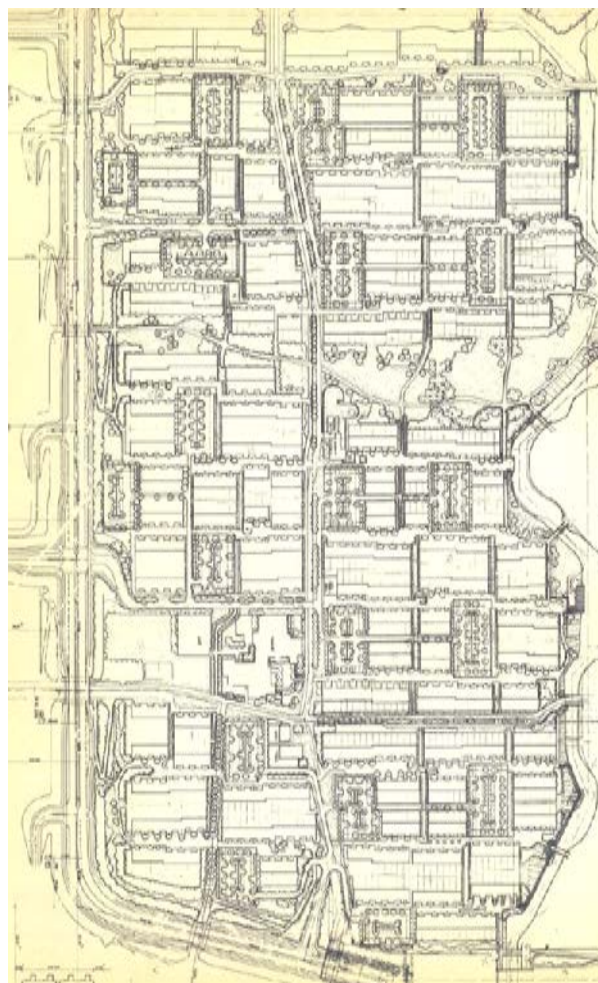
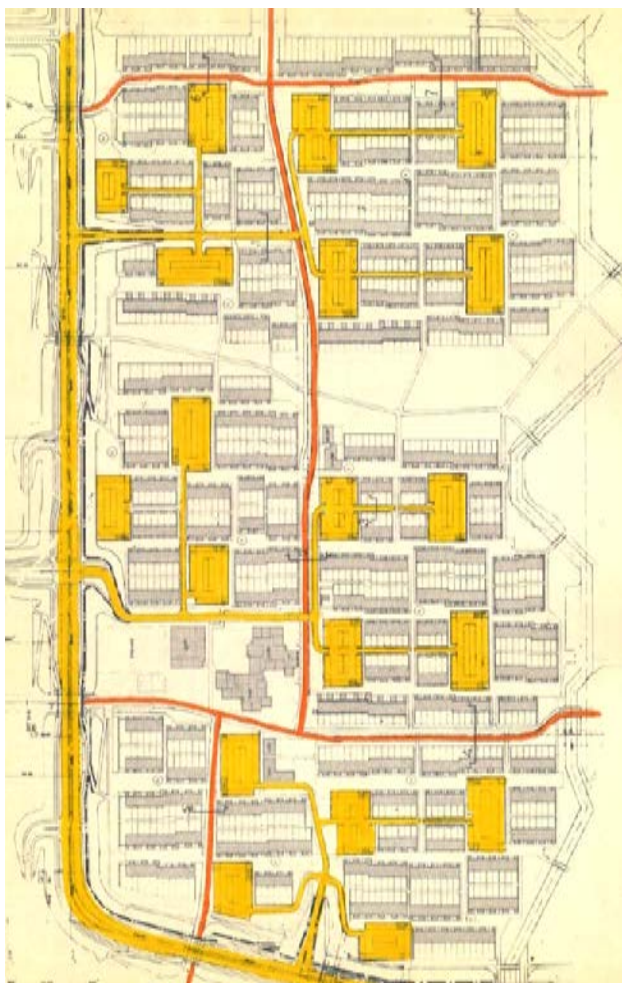
Afbeelding 69: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Holendrecht-Oost is met een gele lijn aangegeven. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

Het definitieve stedenbouwkundige plan voor Holendrecht-Oost werd, evenals dat voor Holendrecht-West, in een afzonderlijk bestemmingsplan vastgelegd. Holendrecht-Oost is de eerste laagbouwwijk die in Gaasperdam werd ontworpen en uitgevoerd. Het planvormingsproces is niet zonder problemen verlopen. Nadat onder leiding van de Dienst Volkshuisvesting een uitgewerkt plan voor circa 800 woningen was gemaakt, kwam het Grondbedrijf met de eis om 1000 woningen in het plan op te nemen. Volkshuisvesting slaagde hier met vier opeenvolgende architectenbureaus vervolgens niet in. Dankzij een studiereis naar Denemarken om laagbouw in hogere dichtheden te bestuderen, lukte het Stadsontwikkeling rond 1977 uiteindelijk wel.

Holendrecht-Oost laat een strakke, eenvoudige verkavelingsopzet zien van 43 woningen/ha. De gespiegelde stroken eengezinswoningen, grotendeels in twee tot tweeëneenhalve laag met kap, zijn alle oost-west georiënteerd. Door kleine rooilijnverspringingen in de relatief korte blokken toe te passen is een eenvoudige en doeltreffende variatie in de op zich langgerekte profielen van de woonstraten verkregen. De verkaveling heeft geleid tot woningen met een openbare zijde aan smalle autovrije woonstraten met bergingen naast de voordeuren en een privézijde met tuinen. Duurdere hoekwoningen zijn vermeden. De scholen zijn in het zuidwestelijke deel van de buurt geclusterd en later is nog een complex ouderenvoningen aan de oost-west lopende groenstrook toegevoegd. Holendrecht-Oost is voor autoverkeer op drie plaatsen vanaf de halfhoge Meerkerkdreef ontsloten en het parkeren is geconcentreerd op parkeerpleinen van maximale 90 auto's (zie afbeeldingen 70 en 71).

De ontwerputgangspunten die door Stadsontwikkeling in Holendrecht-Oost zijn gehanteerd werden door de ontwerpers van de latere laagbouwbuurten als tamelijk rigide bestempeld. Door de woonstraatjes consequent

autovrij te houden en als speelstraten te ontwerpen, moesten de autostraten immers tussen de tuinzones geprojecteerd worden. Dat vond men 'de wereld op zijn kop', niet alleen bij Volkshuisvesting maar ook bij Stadsontwikkeling/dRO.



Afbeelding 70 (links): Stedenbouwkundig plan Holendrecht-Oost. De auto ontsluiting met parkeerpleinen zijn met geel aangegeven en de doorgaande fietsroute met rood. Afbeelding 71 (rechts): Groenstructuur Holendrecht-Oost.
Uit: *Rekenmodel Holendrecht Oost*, Stadsontwikkeling Planvorming 1977.

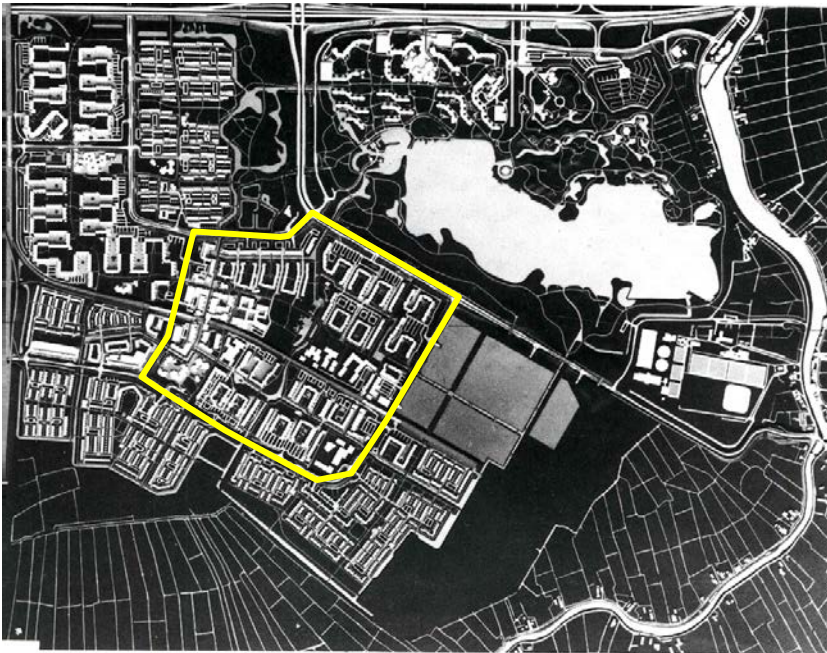


Afbeelding 72: Autostraatje tussen de tuinen van de Mijehof. Datum onbekend. Uit: SAA, 5293FO017022.



Afbeelding 73: Noordwestelijk deel van Gaasperdam met op voorgrond de meanders van Holendrecht-West en daarachter de rijen eengezinswoningen van Holendrecht-Oost. Op de achtergrond Nellestein en links daarvan de hoogbouw van de Bijlmermeer. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

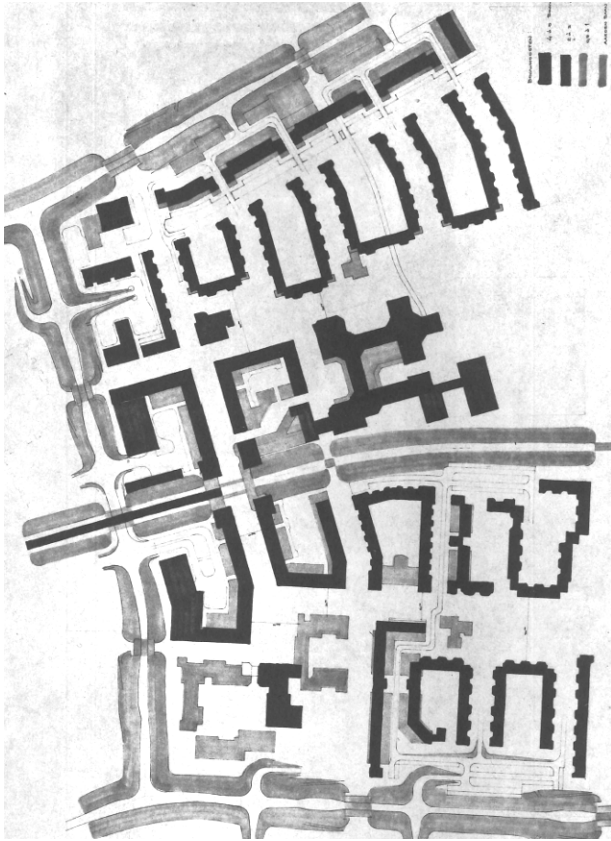
3.3.5 Reigersbos 1 en 2 en Gein 1 en 2



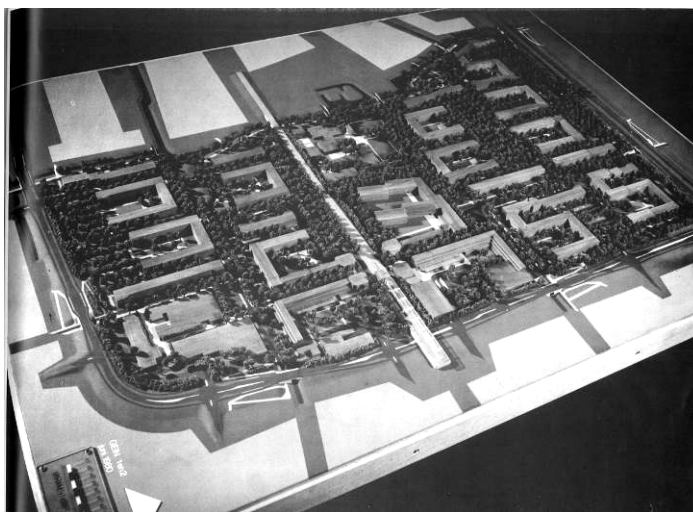
Afbeelding 74: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van de buurten Reigersbos 1 en 2 en Gein 1 en 2 is met een gele lijn aangegeven. De buurten zijn van elkaar gescheiden door de metrobaan en de centrale groene route. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

Reigersbos 1 en 2 en Gein 1 en 2 zijn in 1982-1985 tot stand gekomen. De vier buurten zijn door een ring van dreven omsloten en vormen vanwege hun ligging, stedenbouwkundige opzet en bebouwingstypologie, een duidelijke ruimtelijke eenheid. De stedenbouwkundige plannen voor dit centrale gebied werden door de afdeling Stadsontwikkeling ontworpen en door verschillende architecten ingevuld. Het gebied is in oost-westrichting door de hooggelegen metrobaan doorsneden en in noord-zuidrichting door een parkachtige groene zone die het Centraal Park Gaasperdam (oostelijk van Holendrecht) verbindt met het buitengebied van Abcoude en Reigersbos scheidt van Gein (zie afbeelding 40). In deze groene zone is door Stadsontwikkeling een waterloop ontworpen tussen de Gaasperplas en de Broekzijdsche Polder, waarop het stelsel van waterlopen is aangetakt dat niet alleen om, maar ook door Reigersbos en Gein is aangelegd en dat op een aantal punten fraaie singels vormt. De auto-ontsluiting naar de parkeerpleinen in de buurten vindt plaats vanaf de vier dreven. Het is niet mogelijk om met de auto van de ene naar de andere buurt door te rijden. Hoewel de strenge scheiding van verkeer hier en daar werd losgelaten, is het parkeren nog altijd op grote parkeerpleinen georganiseerd, meestal langs de dreven en de metrobaan, zodat een verkeersluw gebied is ontstaan. Door de buurten loopt een fietspadennet – de groene routes – dat met viaducten de halfverhoogde autowegen kruist. Bij deze kruisingen zijn meestal ook de bushaltes en de aansluitingen naar de parkeerterreinen ontworpen. Het voetpadenstelsel is meer vertakt en loopt via onderdoorgangen in de woonblokken door van woonstraten naar binnenterreinen. Het gebied kent uitsluitend middelhoge woonbebouwing met circa 1800 woningen in een woningdichtheid van 56 woningen/ha. Het groen is

geconcentreerd in de zogeheten groene routes en het winkelbestand bij de metrostations. De maatschappelijke voorzieningen, waaronder veel scholen, liggen verspreid over de vier buurten, vooral in de centrale groenzone en bij de twee centra rond de metrostations.



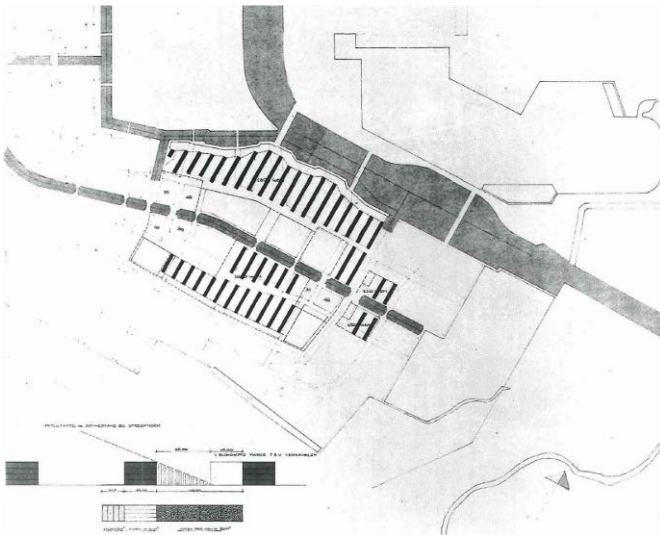
Afbeelding 75 (links): Rekenmodel Reigersbos 1 en 2. Uit: *Gaasperdam: Uitwerkingsvoorstellen*, Stadsontwikkeling, Afdeling Planvorming, 26 mei 1977. Afbeelding 76 (rechts): Maaiveldontwerp Gein 1 en 2. Uit: *Stedebouwkundig plan Gein 1 en 2*, DRO-Planvorming 1980.



Afbeelding 77: Maquette Gein 1 en 2. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

Woningbouw

De gestapelde woningbouw in Reigersbos 1 en 2 en Gein 1 en 2 varieert tussen drie en vijf bouwlagen en bestaat uit strokenbouw afgewisseld met u- en meandervormige bebouwing met openbare, gemeenschappelijke binnenterreinen. Voordat de ontwerpers tot deze verkaveling zijn gekomen, zijn er vele voorstudies gemaakt, onder meer met alleen strokenbouw, om het maximum aantal woningen in het gebied te kunnen berekenen en in te passen (zie afbeelding 78).



Afbeelding 78: Rekenmodel E met strokenbouw, Stadsontwikkeling, afdeling planvorming 1975.

Reigersbos 1 bestaat uit strokenbouw en U-vormige bebouwing. De groene hoven van de U-vormige bebouwing zijn aan de noordzijde open. De woningen worden vanaf de straatzijde ontsloten. De buitenruimten bevinden zich aan de andere gevel en zijn vooral op het groene binnenhof gericht. Tussen de blokken zijn smalle straten met langsparkeren aangelegd en ruime trottoirs met voortuinen en groene perken. Het woonensemble Parkhof dateert van 1994 en wijkt substantieel af van de rest van de buurt. Anders dan in de rest van Reigersbos 1 vindt het parkeren hier plaats op eigen terrein.

De woonbebouwing in Reigersbos 2 is in drie en vier bouwlagen uitgevoerd. De verkavelingen bestaan uit een mengvorm van U-vormige bouwblokken, haakvormige bouwblokken en strokenbouw. De bebouwing heeft de entree aan de straatzijde. Het zuidwestelijke deel was oorspronkelijk een onderwijslocatie, maar in de loop der jaren zijn daar maatschappelijke voorzieningen en woningbouw aan toegevoegd.

Gein 1 heeft twee deelgebieden met woningbouw, één met woningen in middelhoogbouw tussen de dreven en de singel en één eveneens met woningen in middelhoogbouw tussen de singel en het Vreeswijkpad dat de woningbouw van het gebied met voorzieningen langs de metrobaan scheidt. De verkaveling van de buurt is samengesteld uit meanders, U-vormige blokken, stroken en twee gesloten bouwblokken. De gebouwen zijn drie of vier etages hoog en alle binnenterreinen zijn openbaar toegankelijk.

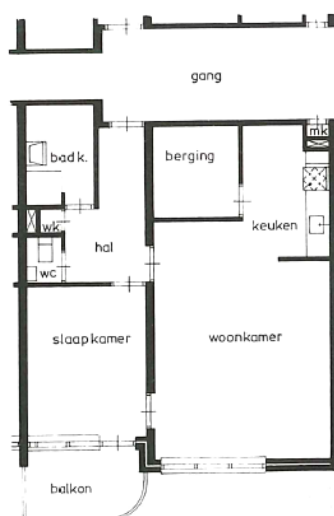
De verkaveling van Gein 2 bestaat uit stroken en U-vormige blokken. De binnenterreinen zijn evenals Gein 1 gemeenschappelijk en openbaar en de bebouwing heeft de entree aan de straatzijde.



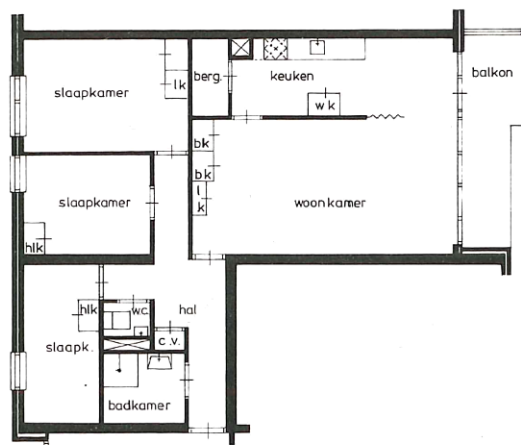
Afbeelding 79 (links): woningbouw aan de Papendrechtstraat - Peursumstraat. Architect: E.F. Groosman. Uit: SAA, 5293FO017291.
Afbeelding 80 (rechts): woningbouw aan de Papendrechtstraat. Architect: Inbo. Uit: SAA, 5293FO017265.



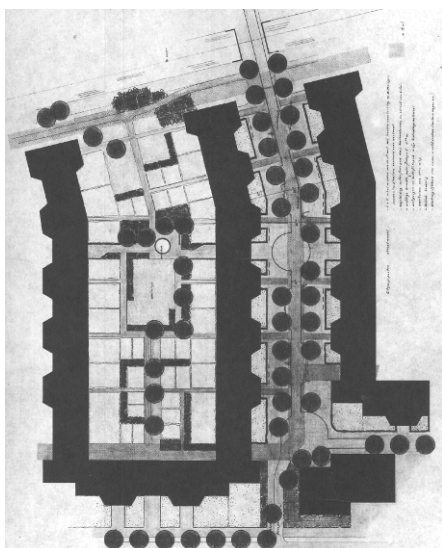
Afbeelding 81 (links): woningbouw aan de Schelluinenstraat. Architect: Leo de Jonge. Uit: SAA, 5293FO017295.
Afbeelding 82 (rechts): woningbouw aan de Soesterberghof. Architect: Leo de Jonge. Uit: SAA, 5293FO017293.



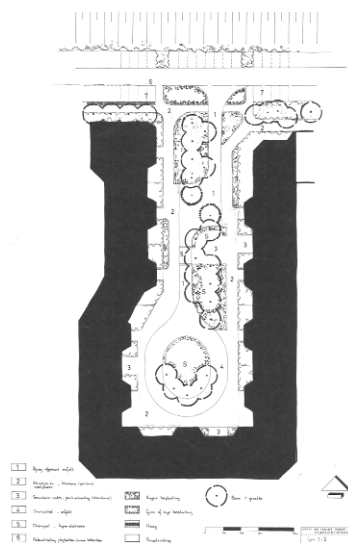
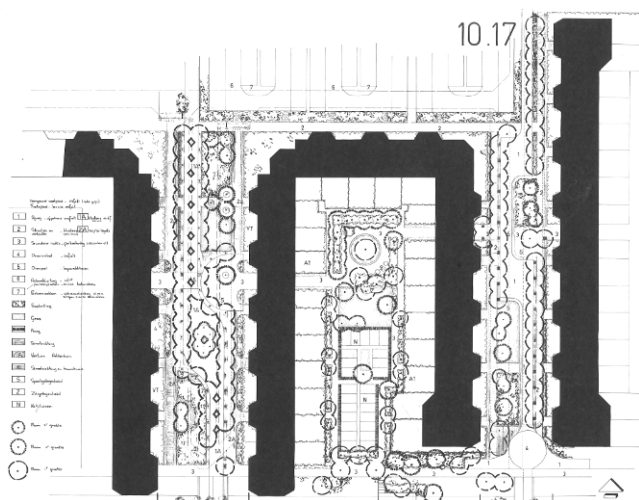
Afbeelding 83 (links): Woningen voor bejaarden aan de Soestdijkstraat. Architect: J. Abels. Uit: SAA, 5293FO017394.
Afbeelding 84 (rechts): Plattegrond van een appartement voor bejaarden aan de Soestdijkstraat.
Architect: J. Abels. Uit: *Sociale Woningbouw Amsterdam 68-86*, Amsterdam 1987.



Afbeelding 85 (links): woningbouw aan de Wamelstraat. Architect: P. Zanstra. Uit: SAA, 5293FO017399.
 Afbeelding 86 (rechts): plattegrond van een driekamerappartement aan de Wamelstraat. Architect: P. Zanstra. Uit: *Sociale Woningbouw Amsterdam 68-86*, Amsterdam 1987.



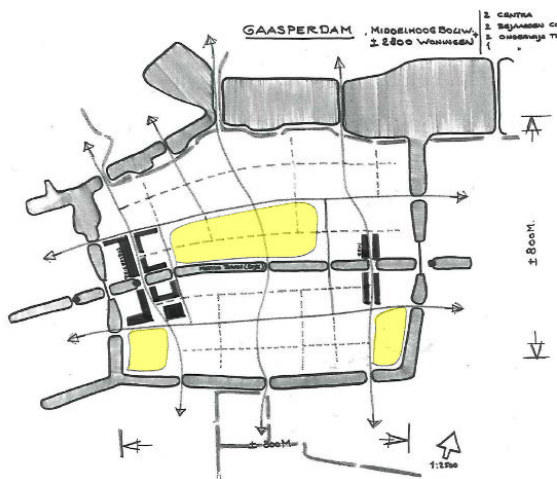
Afbeelding 87: Peursumstraat - Reigersbos 1, afdeling beplantingen. Uit: *Gaasperdam: Uitwerkingsvoorstellen*, Stadsontwikkeling, Afdeling Planvorming, 26 mei 1977.



Afbeelding 88 (links): Model straat en hof Gein 1 en 2 (Vianenstraat en Veldhuizenstraat). Afbeelding 89 (rechts): Modelstraat Gein 1 en 2 (Wamelstraat). Uit: *Stedebouwkundig plan Gein 1 en 2*, DRO-Planvorming 1980.

Winkelcentra, scholen en andere maatschappelijke voorzieningen

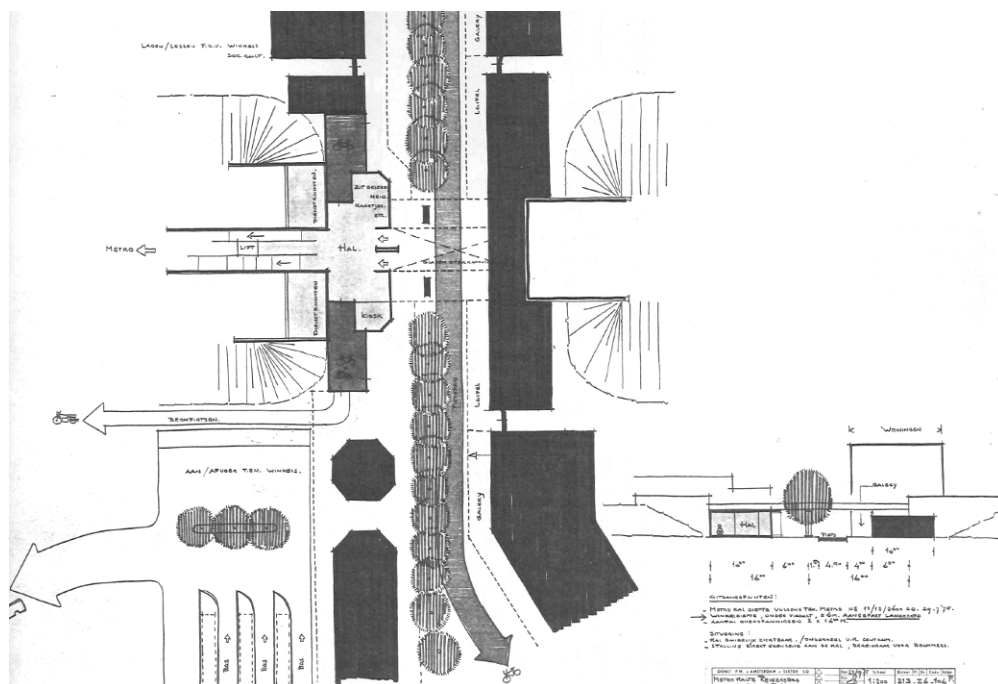
De centrum- en maatschappelijke voorzieningen zijn in een aantal clusters van min of meer zelfstandige gebouwen ondergebracht, elk met zijn eigen vorm. De locaties waren in het bestemmingsplan vastgelegd en stedenbouwkundig gelieerd aan de metrobaan die het gebied doorkruist en de organisatie van de voorzieningen beïnvloedt. De metrobaan zorgde ook voor de concentratie van scholen langs de noordkant van deze baan.



Afbeelding 90: Situatie winkelcentra (zwart), bejaarden complexen en onderwijs terreinen (geel). Uit: *Overzicht Werkzaamheden Gaasperdam Stadsontwikkeling juni 1976*.

Het grote autovrije winkelcentrum vlakbij het metrostation Reigersbos bestaat uit een straat met aan weerszijden bouwblokken waarin op de begane grond winkels, horeca en/of maatschappelijke voorzieningen zijn ondergebracht met een kenmerkende luifelconstructie. Vanaf de eerste verdieping zijn de bouwblokken voor wonen bestemd, een bewuste keuze om de tot dan toe strikte scheiding van functies te doorbreken. Deze keuze kreeg de nodige kritiek, vooral vanuit de 'commissie winkelplanning', omdat een deel van de winkeltalages voor de entrees van de woningen moest worden gebruikt. De glazen-trappenhuis-elementen zijn een ingenieuze oplossing om tegelijkertijd toegang tot de woningen te bieden en de winkelpuien ononderbroken te kunnen laten doorlopen. Ter plaatse van het metrostation lopen de winkels onder het metroviaduct door van Reigersbos 1 naar Reigersbos 2, in een kantoorgebouw van vijf bouwlagen met een 'gat' waar de metro doorheen rijdt. De stedenbouwkundige ontwerpers vonden dat de entree van een metrostation niet groter hoefde te zijn dan een winkelruimte en ze wilden onder het viaduct kiosken en winkels onderbrengen om het winkellint niet te onderbreken, zoals ze in Stockholm hadden gezien. Ook deze ontwerpbeslissing ontmoette weerstand, dit keer van de directeur van het bureau Metro die een apart en zelfstandig herkenbaar metrostation Reigersbos beoogde. Aan de achterzijde van de winkelpromenade zijn aan de Reigersbosdreef parkeerterreinen en een parkeergarage gerealiseerd.

Het kleinere winkelcentrum Gein bevindt zich ten noorden van het metrostation Gein en bestaat eveneens uit een winkelplint met een arcade en daarboven woningen. De arcade is geaccentueerd met een meanderende betonnen rand en betegelde betonkolommen.



Afbeelding g1: Studie voor de oostelijke toegang van metrostation Reigersbos, Stadsontwikkeling, 1975. Uit: *Overzicht Werkzaamheden Gaasperdam*, Stadsontwikkeling juni 1976.



Afbeelding g2: Winkelcentrum Reigersbos. Links is het metrostation Reigersbos met daarboven het rayonkantoor van de Gemeentelijke Sociale Dienst. De glazen trappenhuizen van de naastgelegen woningbouw (architect C. Dam) waren op maaiveld geaccentueerd met inmiddels verwijderde halfronde zitelementen. Uit: SAA, 5293FO018772. Datum: 1986.



Afbeelding 93 (linksboven): Metrobaan en kantoorgebouwen bij station Reigersbos. Uit: SAA, 010122001079.
Afbeelding 94 (rechtsboven): Winkels onder de metrobaan bij station Reigersbos. Uit: SAA, B00000028466.
Afbeelding 95 (onder): Rayonkantoor van de Gemeentelijke Sociale Dienst gelegen boven de metrobaan bij station Reigersbos. Uit: SAA, 010122001077. Alle foto's dateren van 1986.



Afbeelding 96 (links): Rayonkantoor van de Gemeentelijke Sociale Dienst gelegen boven de metrobaan. Op de begane grond loopt het winkellint gewoon door. Uit: SAA, B00000028464. Afbeelding 97 (rechts): Winkelcentrum Reigersbos. Uit: SAA, B00000028478. Datum onbekend/vermoedelijk jaren '80.



Afbeeldingen 98 en 99: School in Reigersbos 2, direct achter het winkelcentrum. Uit: SAA, B00000028476 (links) en B00000028505 (rechts). Datum onbekend/vermoedelijk jaren '80.



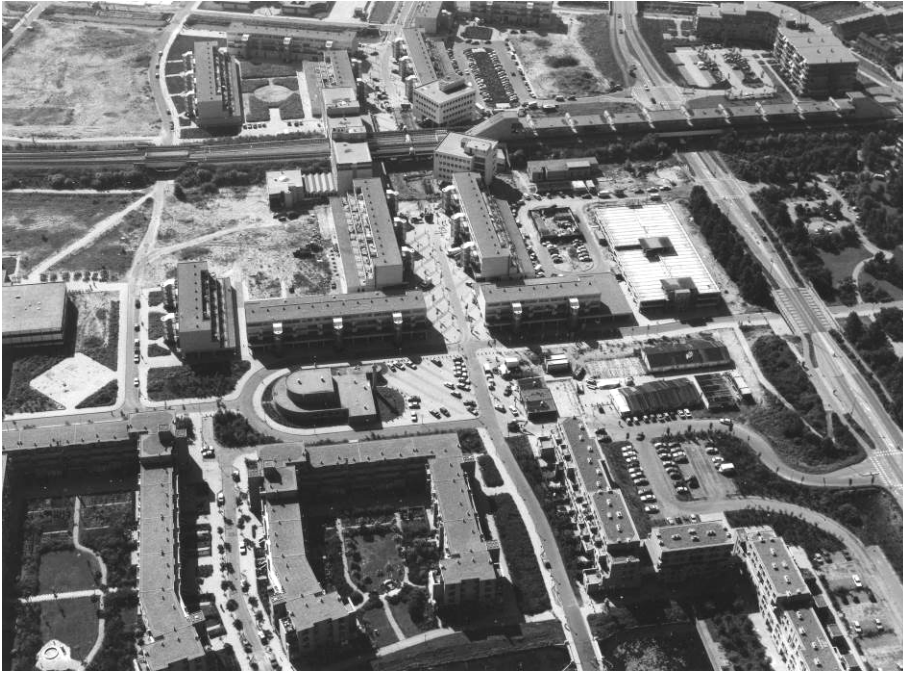
Afbeelding 100: Renooiplein met metrostation Reigersbos. Uit: SAA, B00000028468. Datum onbekend/vermoedelijk jaren '80.

De gebouwen met voorzieningen langs de Reigersbosdreef, waaronder een politiebureau, een brandweergarage, een kerk, onderwijsgebouwen, een H-vormig complex met ouderenwoningen en een sporthal, voegen zich naar de stedenbouwkundige structuur van het gebied, maar onderscheiden zich door een afzonderlijke architectuur, materiaal- en kleurgebruik. Tussen beide winkelcentra werden aan de noordkant van de metrobaan verschillende voorzieningen geprojecteerd, zoals het onderwijscluster aan het Vreeswijkpad in Gein 1 dat bestaat uit verschillende scholen met elk hun eigen vormgeving, materiaal- en kleurgebruik en het naastgelegen omvangrijke woon-zorgcomplex voor ouderen Eben Haëzer.

Direct ten noorden van het winkelcentrum Gein zijn maatschappelijke voorzieningen opgenomen in de plinten van de woonbebouwing en in het zuidoostelijke deel van Gein 2 liggen aan de Wageningendreef een kantoorgebouw, een sportschool en een scholencomplex.

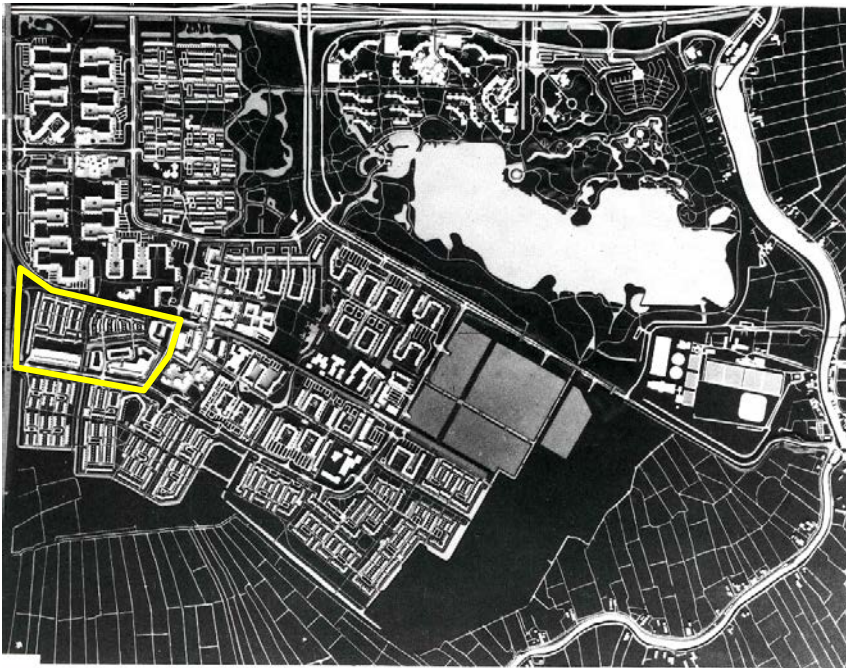


Afbeelding 101: Centraal gebied Gaasperdam in vogelvucht, vanuit het zuidwesten gezien. Op de voorgrond Reigersbos 3, daarboven winkelcentrum Reigersbos en daar weer boven de middelhoge woonbebouwing van Reigersbos 1 en Gein 1. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.



Afbeelding 102: Winkelcentrum Reigersbos vanuit het noorden gezien. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

3.3.6 Reigersbos 3

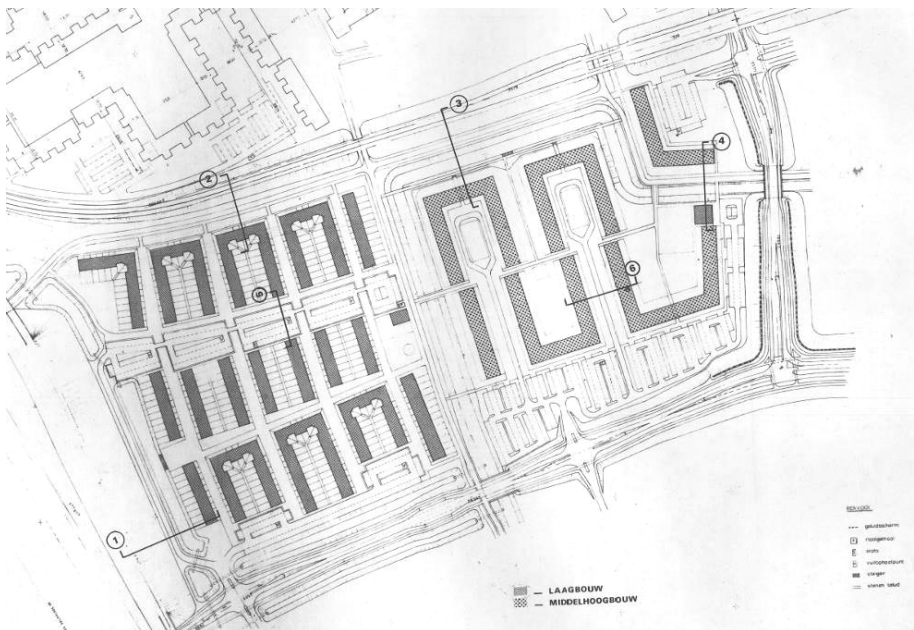


Afbeelding 103: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Reigersbos 3 is met een gele lijn aangegeven. Uit: Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar, Amsterdam 1985.

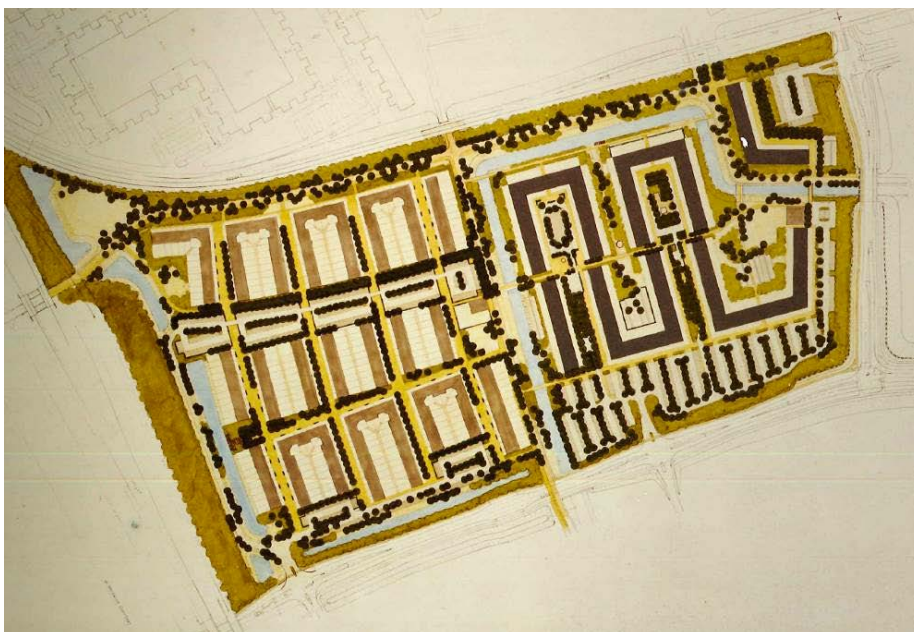
Reigersbos 3 is door dreven, spoor- en metrobaan omsloten en bevat zowel laag- als middelhoogbouw. Deze buurt is pas rond 1984 tot stand gekomen na een ontwerpproces dat de conflicten tussen Volkshuisvesting en Stadsontwikkeling tijdens de ontwikkeling van Gaasperdam blootlegde. De woningbouwcorporaties, verenigd in de Stiga, hadden kritiek op het door Stadsontwikkeling gemaakte stedenbouwkundig plan, in het bijzonder op de zuidoostelijke hoek waar de dreven elkaar ontmoeten. Het lukte hun architecten niet om het gewenste aantal en soort woningen in dit deel overtuigend uit te werken. Ook het laagbouwdeel met U-vormige bouwblokken stuitte op bezwaar: hoekwoningen waren kostbaar en wat plattegrond betreft onhandig. Met hulp van de Dienst Volkshuisvesting leidde deze situatie tot een volledig nieuw plan, ontworpen door de architecten van de Stiga, Buro Van Hezik Partners in samenwerking met Groep 5 en Buro Tauber (zie ook 3.2.3). De architecten waren ook voor het ontwerp van het maaiveld verantwoordelijk en ze pasten de loop van de singel aan (zie afbeeldingen 105 en 106).

In dit uitgevoerde plan ligt de laagbouw in het noordelijk deel van de buurt, van de middelhoogbouw in het zuiden gescheiden door een oost-west lopende groenstrook. Een tweede groene route in noord-zuid richting die doorloopt in Reigersbos 4, zorgt ervoor dat de buurt in vier woonvelden wordt verdeeld. De laagbouw bestaat uit stroken van twee en drie lagen met zowel schuine als platte daken. De woningen hebben de voorkant aan woonstraten, die ditmaal ook voor de auto toegankelijk zijn en waar voor de deur geparkeerd kan worden. Door de verkaveling in noord-zuidrichting zijn er vrijwel geen (achter)tuinen op het noorden. In de noordoosthoek is als overblijfsel van het eerste plan een hoger accent opgenomen, het woongebouw Ravenstein met seniorenwoningen in zes lagen.

Het zuidelijke deel van Reigersbos 3 wordt gekenmerkt door gestapelde middelhoogbouw in vier semi-gesloten blokken met drie tot vier bouwlagen (zie afbeelding 91). Parkeren is hier deels langs de straat georganiseerd, maar vooral in collectieve parkeergarages. De randbebouwing in de zuidoostelijke hoek ligt aan een parallelweg, de Terletstraat, die op dreefniveau de achterliggende en lager gelegen buurt ontsluit. Hierdoor heeft de randbebouwing een verschil in hoogte tussen voor- en achterkant zodat de parkeergarage 'onzichtbaar' onder het bouwblok kon worden geschoven. De groene route kruist tevens op gelijke niveau met de dreef.



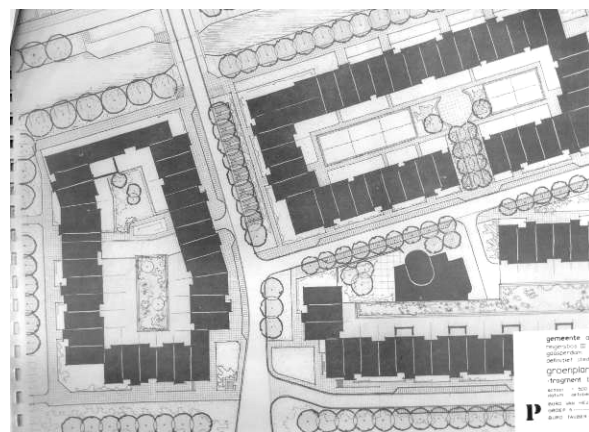
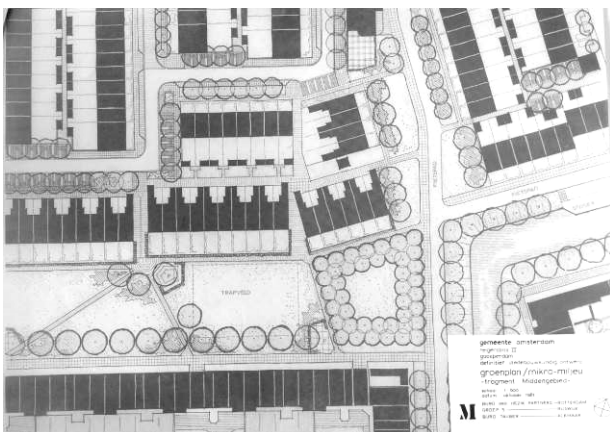
Afbeelding 104: Concept stedenbouwkundig plan Reigersbos 3. De laagbouw is in het westelijke deel gepland en de middelhoogbouw in het oostelijk deel, conform het bestemmingsplan. Uit: *Stedenbouwkundig plan Reigersbos 3*, Stadsontwikkeling-Planvorming 1979.



Afbeelding 105: Concept stedenbouwkundig plan Reigersbos 3: maaiveldinrichting, afdeling Beplantingen. Uit: *Stedenbouwkundig plan Reigersbos 3*, Stadsontwikkeling-Planvorming 1979.



Afbeelding 106: Nieuw stedenbouwkundig plan Reigersbos 3, ontworpen door Buro Van Hezik Partners in samenwerking met Groep 5 en Buro Tauber, in opdracht van de woningcorporaties (Stiga). De route van de singel is opnieuw bepaald en de laagbouw bevindt zich aan de noordkant van het gebied terwijl de middelhoogbouw aan de zuidkant geclusterd is. Uit: Stadsarchief Amsterdam.

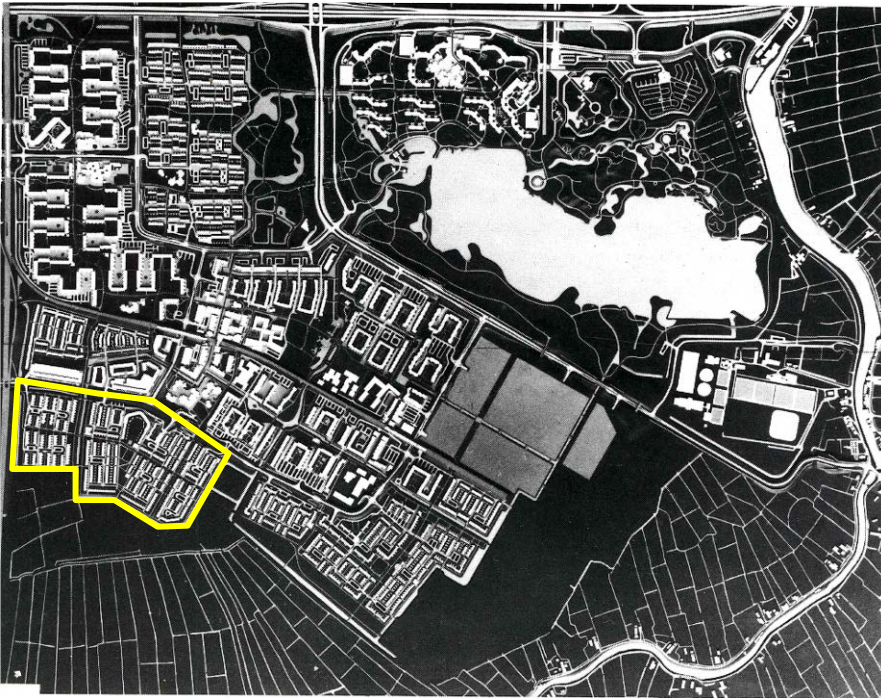


Afbeeldingen 107 en 108: Maaiveldontwerp Reigersbos 3 (details) van Buro Van Hezik Partners in samenwerking met Groep 5 en Buro Tauber, in opdracht van de woningcorporaties (Stiga). Uit: Stadsarchief Amsterdam.



Afbeelding 109: Reigersbos 3 vanuit het zuidwesten gezien. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

3.3.7 Reigersbos 4

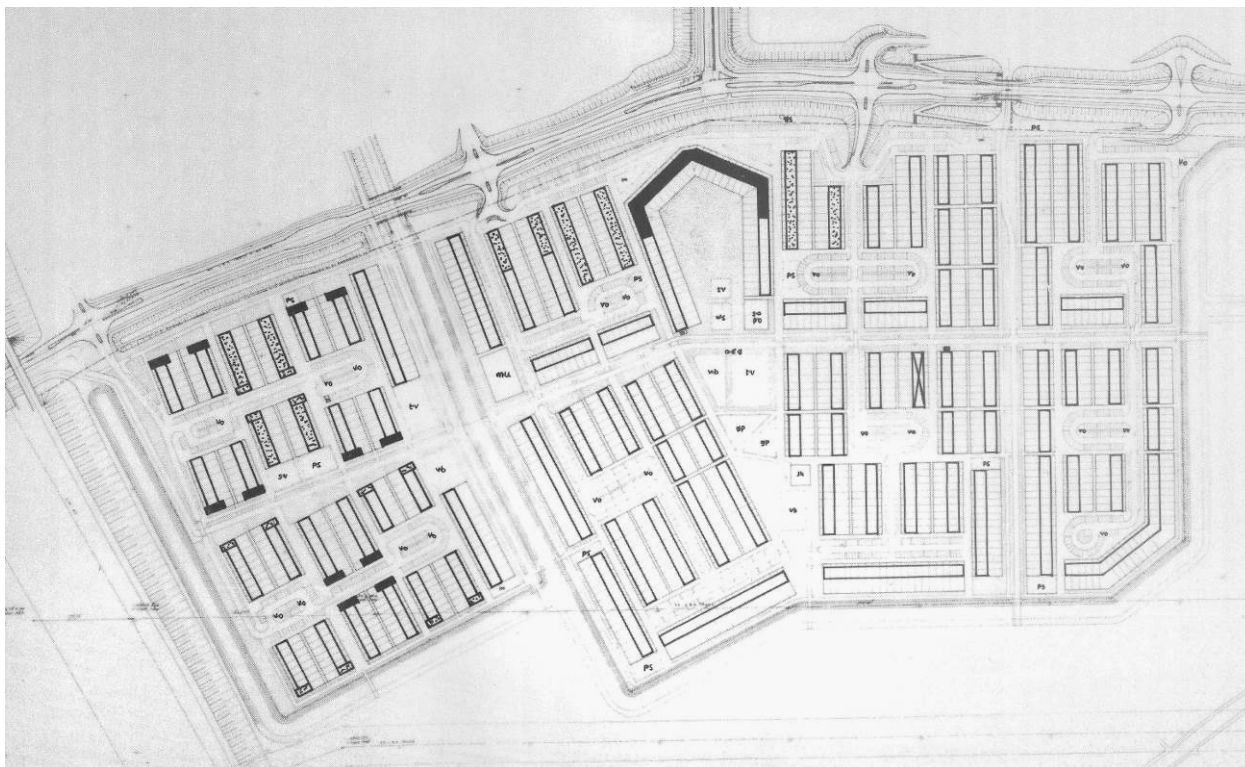


Afbeelding 110: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Reigersbos 4 is met een gele lijn aangegeven. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar, Amsterdam 1985*.

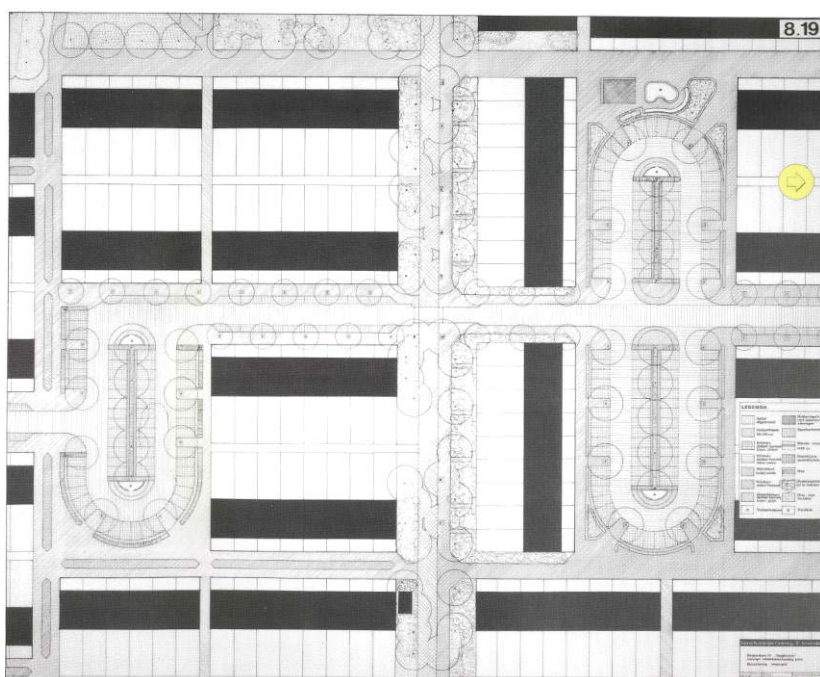
Reigersbos 4 is een functioneel en zorgvuldig gecomponeerd woongebied met voornamelijk laagbouw dat rond 1984 tot stand is gekomen. De buurt ligt aan de zuidwestelijke rand van Gaasperdam en grenst aan de zuidkant aan het natuur- en recreatiegebied De Hoge Dijk, waarmee een parkachtige transitie van stedelijke bebouwing naar het landelijk groen rondom het Gein is ontstaan. De zuidgrens van het recreatiegebied wordt gevormd door de gemeentegrens met Abcoude: de Hollandsche Kade.

De ontwerpers van Stadsontwikkeling/dRO wilden – anders dan in Holendrecht-Oost – in Reigersbos 4 de ontsluitingsstructuur voor autoverkeer door straten leiden die niet langs de tuinen liepen, in combinatie met zoveel mogelijk autovrije woonstraten en maximale loopafstanden van 50 meter naar parkeerpleintjes. Van de architecten van de Stiga – die na de gebeurtenissen rond Reigersbos 3 nu ook bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan betrokken waren – kwam de informatie dat de woningcorporaties uit kosten oogpunt korte woningblokken nastreefden die niet langer mochten zijn dan acht woningen. De Dienst Volkshuisvesting wilde bovendien extra veel kleine eengezinswoningen en een aantal HAT-eenheden.²

² Een HAT-eenheid of Van Dam-eenheid, is een relatief kleine en zogeheten 'onzelfstandige woonruimte' voor huishoudens van één of twee personen. HAT is de afkorting van Huisvesting Alleenstaanden en Tweepersoonshuishoudens.



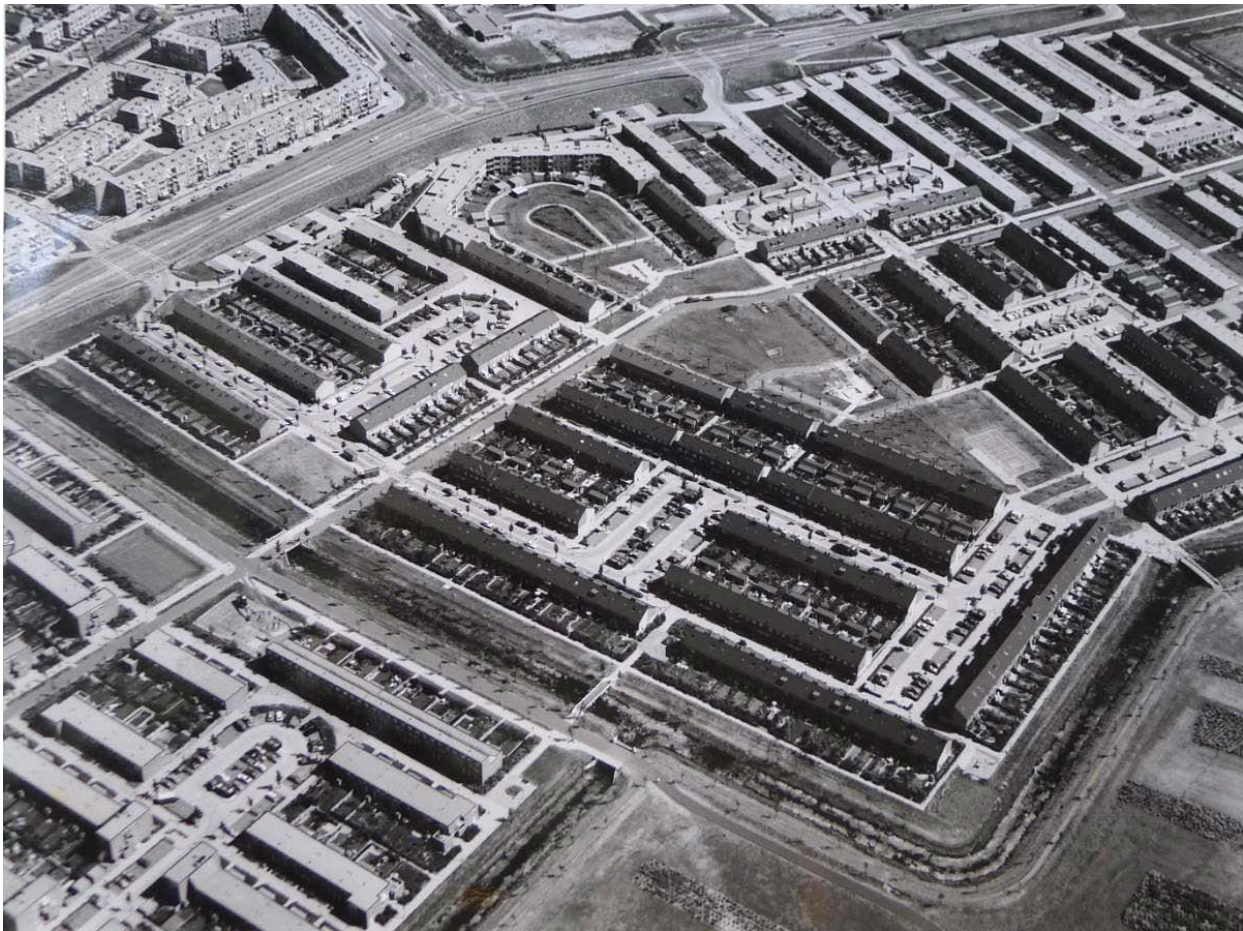
Afbeelding 111: Kaart met woningtypen, stedenbouwkundig plan Reigersbos 4, DRO-Planvorming 1981. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.



Afbeelding 112: Detaillering maaienveld, stedenbouwkundig plan Reigersbos 4, DRO-Planvorming 1981. Te zien zijn de halfronde parkeerpleintjes. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

De definitieve verkaveling kenmerkt zich door twee verschillende richtingen die bepaald zijn door een 'knik' aan de noordkant bij de Schoonhovendreef. Zowel de verkaveling als de knik zijn de expressie op buurtniveau van de hoekverdraaiing die aanwezig is in de stedenbouwkundige vorm van Gaasperdam, veroorzaakt door de ligging

van de Gaasperplas en de metrolijn naar Gein en de nooit gerealiseerde doortrekking van de Gooiseweg. Samen met de architecten hebben de ontwerpers van de dRO op deze plek een bijzonder woonblok in de vorm van een hoefijzer ontworpen met een groen en geheel autovrij binnenhof. Dit bouwblok accentueert de scheg waarin de hoekverdraaiing wordt opgevangen. De overige woonbebouwing is geheel in laagbouw gerealiseerd, in een noord-zuid gerichte strokenverkaveling waarbij de achterkanten met de tuinen naar elkaar zijn toe gekeerd. Het parkeren is zorgvuldig georganiseerd op meestal halfronde parkeerpleintjes met boombeplanting in het midden van de buurt, waardoor de meeste woonstraten vrij van auto's zijn. Haaks op de dreef lopen de twee *groene routes* voor langzaam verkeer die Gaasperdam met de Hollandsche Kade en het buitengebied ontsluiten. Eén van de *groene routes* kruist echter op gelijke niveau met de Schoonhovendreef, dat vanwege economische redenen slechts ten dele halfhoog werd aangelegd. Over de waterloop aan de zuidrand van de buurt, aan het eind van de scheg, hebben de ontwerpers zwaar moeten vechten voor de voetgangersbrug naar de Hollandsche Kade.

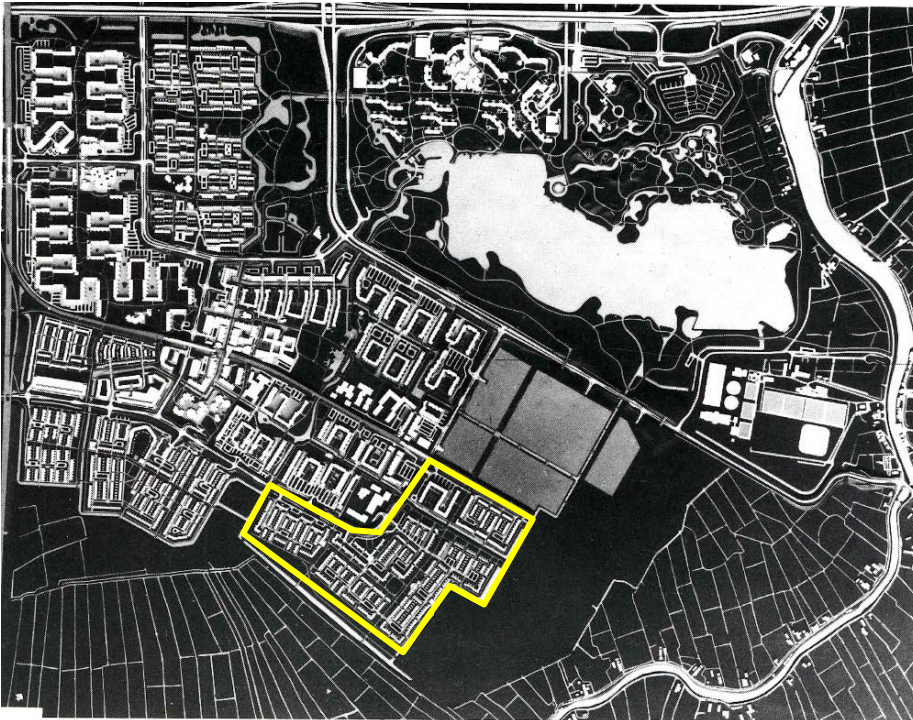


Afbeelding 113: Reigersbos 4 in vogelvlucht vanuit het zuidwesten gezien. In het midden van de wijk is de groene scheg te zien, met rechts de voetgangersbrug. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.



Afbeelding 114: Reigersbos 4 vanuit het zuidoosten gezien. Op de voorgrond is een van de bijzonder vormgegeven parkeerpleintjes gezien. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

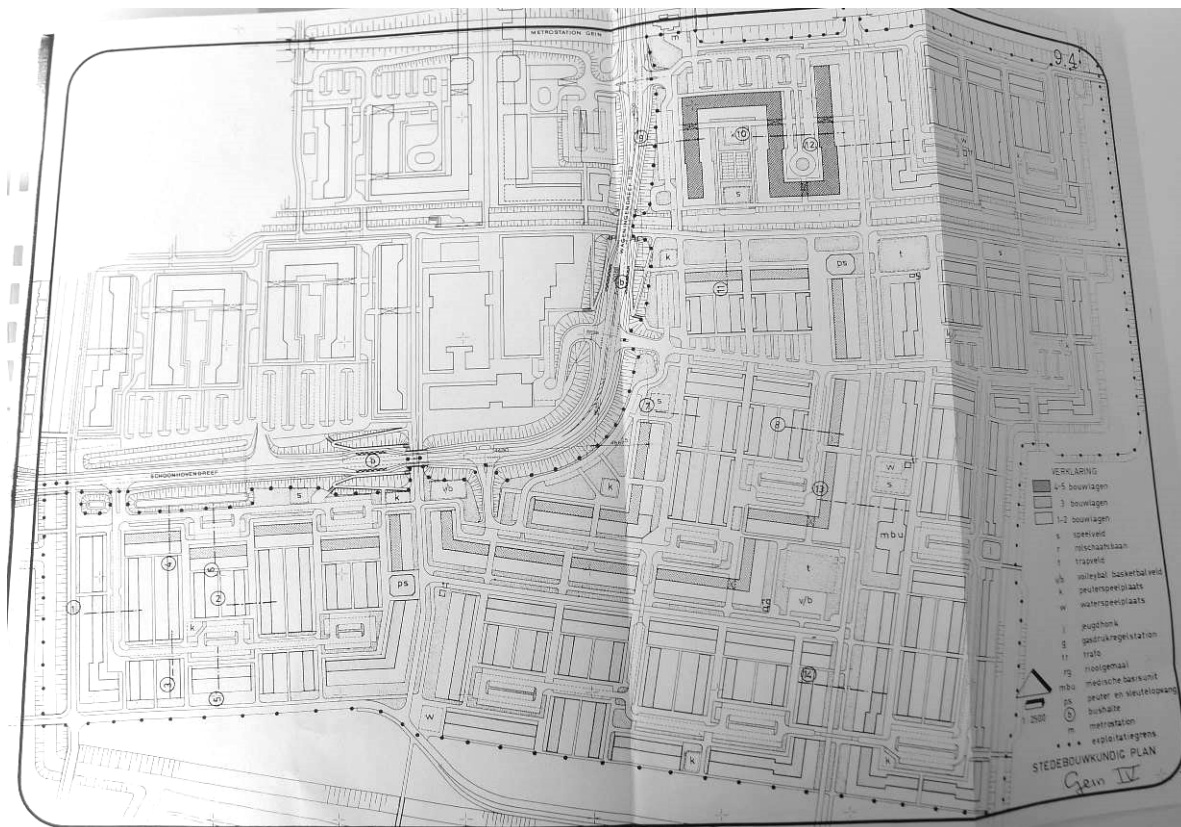
3.3.8 Gein 4



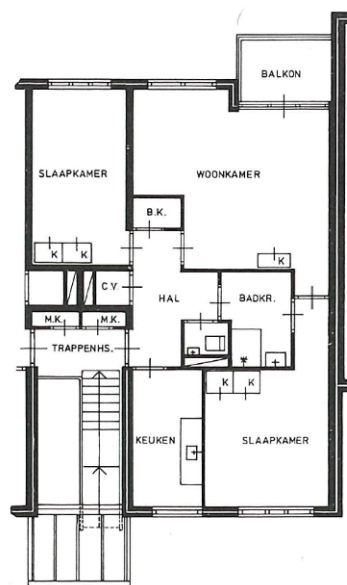
Afbeelding 115: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Gein 4 is met een gele lijn aangegeven. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985.

Gein 4 is in 1985-1987 gebouwd en wordt gekenmerkt door laagbouw van één tot drie bouwlagen die gemengd is met gestapelde bouw in vier en vijf bouwlagen in een samengestelde strokenverkaveling. Gein 4 vormt de zuidoostelijke rand van Gaasperdam en wordt aan de zuidzijde door het veenweidegebied begrensd en aan de oostzijde door het groengebied De Gaasperzoom.

De verkaveling borduurt voort op die van Reigersbos 4, waarbij nu ook oost-west gerichte korte bouwstroken zijn toegevoegd, zodat meer sprake is van samengestelde open bouwblokken dan van pure strokenbouw. Bij de noord-zuid georiënteerde stroken liggen de tuinen naar elkaar toegekeerd, zodat de voorkant van de woonbebouwing altijd naar de straat gekeerd is, terwijl bij de oost-west georiënteerde blokken de tuinen altijd op het zuiden liggen. Het parkeren is wederom op centraal gelegen parkeerpleintjes geregeld, maar ook gewoon langs de ontsluitingsstraten. De wijk wordt in de noord-zuid richting door twee fietspaden ontsloten, die als groene route zicht geven op de Broekzijdsche Polder. Direct ten zuiden van metrostation Gein staat een kloek etagebouwcomplex in een meanderstructuur die herinnert aan de stedenbouwkundig opzet van Holendrecht-West en de 'oudere' delen van Reigersbos en Gein.



Afbeelding 116: Stedenbouwkundig plan Gein 4. De middelhoge meander is donkergrijs aangegeven.
Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.



Afbeelding 117 (links): Perron van metrohalte Gein met zicht op het Wethouder de Roosplein, circa 1985.
Uit: SAA, ANWJ00387000001. Rechthebbende foto: Maria Austria Instituut.
Afbeelding 118 (rechts): Plattegrond van een driekamer appartement aan de Wethouder Van Wijkstraat/
Wethouder de Roosplein. Architect: Marge. Uit: *Sociale Woningbouw Amsterdam 68-86*, Amsterdam 1987.



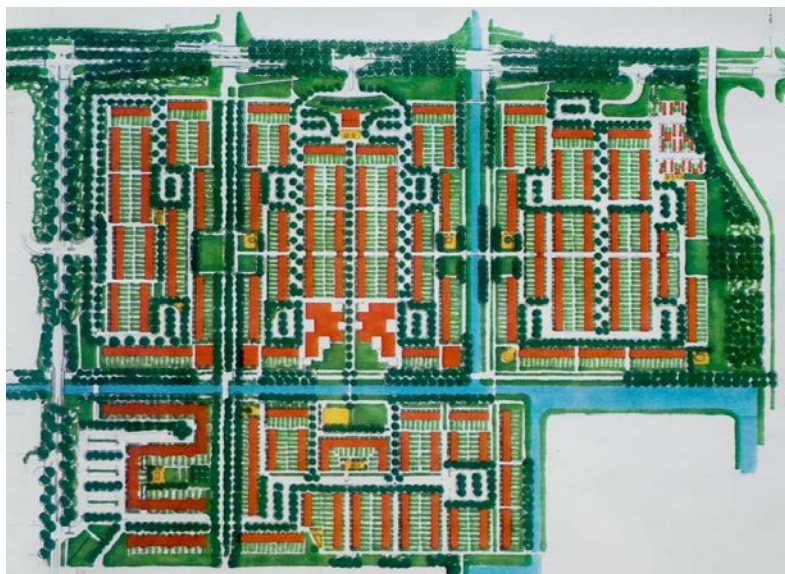
Afbeelding 119: Gein 4 vanuit het zuiden gezien. Op de voorgrond is het industriële en seriematige bouwproces van de lage bebouwing aan de zuidoosthoek te zien. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.

3.3.9 Gein 3



Abbeiding 120: Maquette van Gaasperdam uit 1984. De begrenzing van Gein 3 is met een gele lijn aangegeven. De stedenbouwkundige uitwerking was nog niet ontworpen. Uit: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar, Amsterdam 1985*.

Gein 3 is in 1985-1986 tot stand gekomen en is de laatste buurt die gebouwd is. Vanwege problemen met de financiering heeft toenmalig wethouder Jan Schaefer ingegrepen en het programma drastisch gewijzigd naar 100% goedkope koopwoningen, een (sociaal) experiment om een eigen woning ook bereikbaar te maken voor de minder draagkrachtigen. De ook als 'Plan Schaefer' bekend staande buurt is door dRO ontworpen, waarbij de groenaanleg en verkaveling sterk vereenvoudigd zijn om kosten te besparen. Gein 3 werd een laagbouwwijk, bestaande uit vier velden met korte stroken die in navolging van Gein 4 oost-west en noord-zuid georiënteerd zijn, echter niet in samengestelde composities, maar als afzonderlijke eenheden. Bij de oost-west georiënteerde stroken is sprake van echte, 'klassieke' strokenbouw: de achtertuinen liggen altijd op het zuiden, zodat de voorkant van de ene strook naar de achterkant van de andere strook gekeerd is, een unicum in Gaasperdam. De buurt wordt doorkruist door twee groene routes voor langzaam verkeer. Het parkeren is geclusterd op centrale parkeerplaatsen en langs de brede woonstraten in noord-zuid richting die de vier bebouwingsvelden ontsluiten. De bebouwing bestaat grotendeels uit twee bouwlagen met een bewoonbare kapverdieping. In de noordoosthoek was een terrein voor woonwagens geprojecteerd dat uiteindelijk niet werd uitgevoerd.



Afbeelding 121: Eerdere versie van het stedenbouwkundig plan Gein 3, nog zonder oost-west stroken. Uit: Archief stadsdeel Zuidoost.



Afbeelding 122: Gein 3 vanuit het oosten gezien. Op de voorgrond zijn de oost-west stroken in aanbouw. Uit: SAA, B00000037635, 1987.



Afbeelding 123 (links): woningen aan de Helena Kuipers-Rietberghof 54-64. Uit: SAA, 5293FO018488.



Afbeelding 124 (rechts): oplevering van de eerste woning aan de Helena Kuipers-Rietberghof 33. Uit: SAA, 5293FO018489.

4 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

4.1. Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985

In 2016 heeft de gemeenteraad MenA opdracht gegeven om in de tijd vooruit te kijken met waarderen van erfgoed tot 1985. Deze actie wordt momenteel uitgevoerd en zal leiden tot orde kaarten. Op de kaart wordt aangegeven:

- Ordes van gebouwen, bruggen en viaducten
- Zones van structuren, stedenbouwkundige eenheden, groen/water
- Groen/blauwe hoofdstructuur
- Openbaar groen
- Privé-tuinen grenzend aan openbaar groen
- Lanen, wijkontsluitingswegen buurtontsluitingswegen

De waardering van architectuurordes en stedenbouwkundige/landschappelijke zones leidt in combinatie met elkaar tot een versterking van de van de aanbevelingen van de aanpak van zowel de architectonische eenheden als van de openbare ruimte.

Stedenbouwkundige zones

De waardering van de orde kaarten voor de gordel 20-40 en 19de eeuwse Ring is gebaseerd op een systeem van architectuurordes gecombineerd met stedenbouwkundige zones. Het waarderingssysteem van de ordekaarten voor de AUP gebieden wijkt hiervan: de stedenbouwkundige waardering wordt opgenomen in de ordewaardering. De komende ordekaart erfgoed tot 1985 bouwt qua waardering voort op het bestaande systeem, met dien verstande dat de ingreep om de stedenbouwkundige waardering in de orde waardering op te nemen, wordt teruggedraaid. Er is dan weer sprake van 4 ordes gecombineerd met 4 zones.

De indeling in stedenbouwkundige zones geschiedt vanuit het oogpunt van stedenbouwkundige, landschappelijke en of cultuurhistorische waarde. Stedenbouwkundige zones maken deel uit van het openbaar gebied in samenhang met de flankerende bebouwing, groen, parken, waterlopen, privé-tuinen die grenzen aan het gebied. De kwaliteit en uniciteit van het stedenbouwkundig plan, het profiel, de kwaliteit van de architectuur, de inrichting van de openbare ruimte, de groenvoorziening en de aanwezigheid van zichtlijnen zijn waardebepalende factoren.

Bij de stedenbouwkundige zones gaat het om de ruimtelijke samenhang van al deze elementen en de hiermee verbandhoudende kwaliteit van het stadsbeeld, straatbeeld, groenvoorziening en water en de aanwezigheid van bijvoorbeeld zichtlijnen.

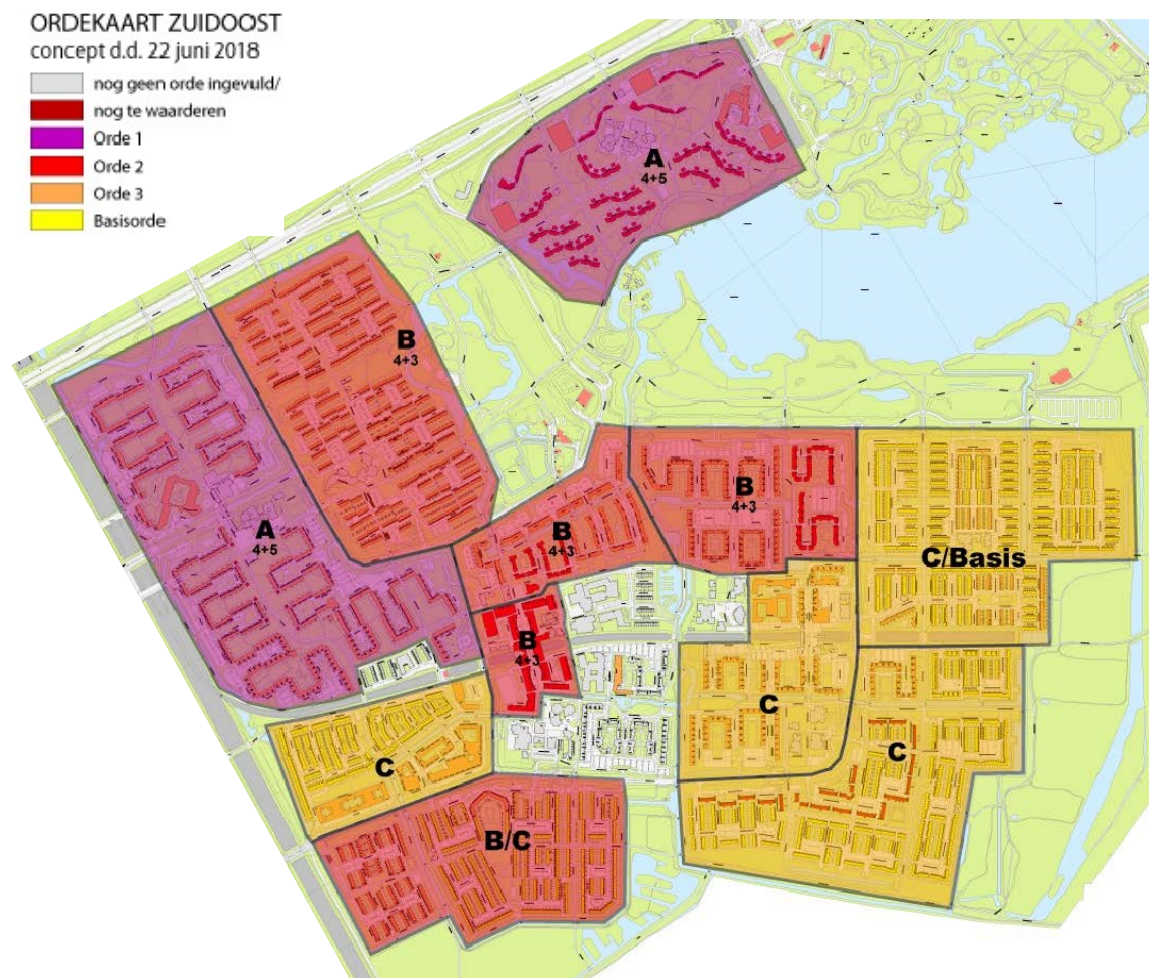
Zone basis: voor de periode kenmerkende zone met basiskwaliteit, of een zone waarin door latere invullingen sprake is van een onsamenhangend of verstoord straatbeeld

Zone C: voor de periode karakteristieke zone met stedenbouwkundige en/of landschappelijke meerwaarde. Dit

is een zone met meerwaarde doordat het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan en de authentieke bebouwing zorgen voor een architectonische of architectuurhistorische continuïteit. Deze continuïteit kan ook ontstaan door beplanting/groenvoorziening.

Zone B: Zone met een nadrukkelijke stedenbouwkundige en/of landschappelijke meerwaarde, dikwijls onderdeel van een stedenbouwkundig plan. In deze zone wordt de stedenbouwkundige meerwaarde versterkt door bijzondere architectuur of doordat de zone deel uitmaakt van een bijzonder stedenbouwkundig plan en/of cultuurhistorische betekenis.

Zone A: Zone te beschouwen als dragende structuur van een hooggewaardeerd stadsgezicht. De bebouwing en het groen en/of het water is/zijn van uitzonderlijke kwaliteit en/of gaafheid en het gebied is gerealiseerd volgens een belangrijk stedenbouwkundig ontwerp of maakt deel uit van een bijzondere ruimtelijke structuur.



Afbeelding: Uitsnede van de Waarderingskaart Stedenbouwkundige Zones (concept 22 juni 2018) ter plaatse van het plangebied.

Architectuur

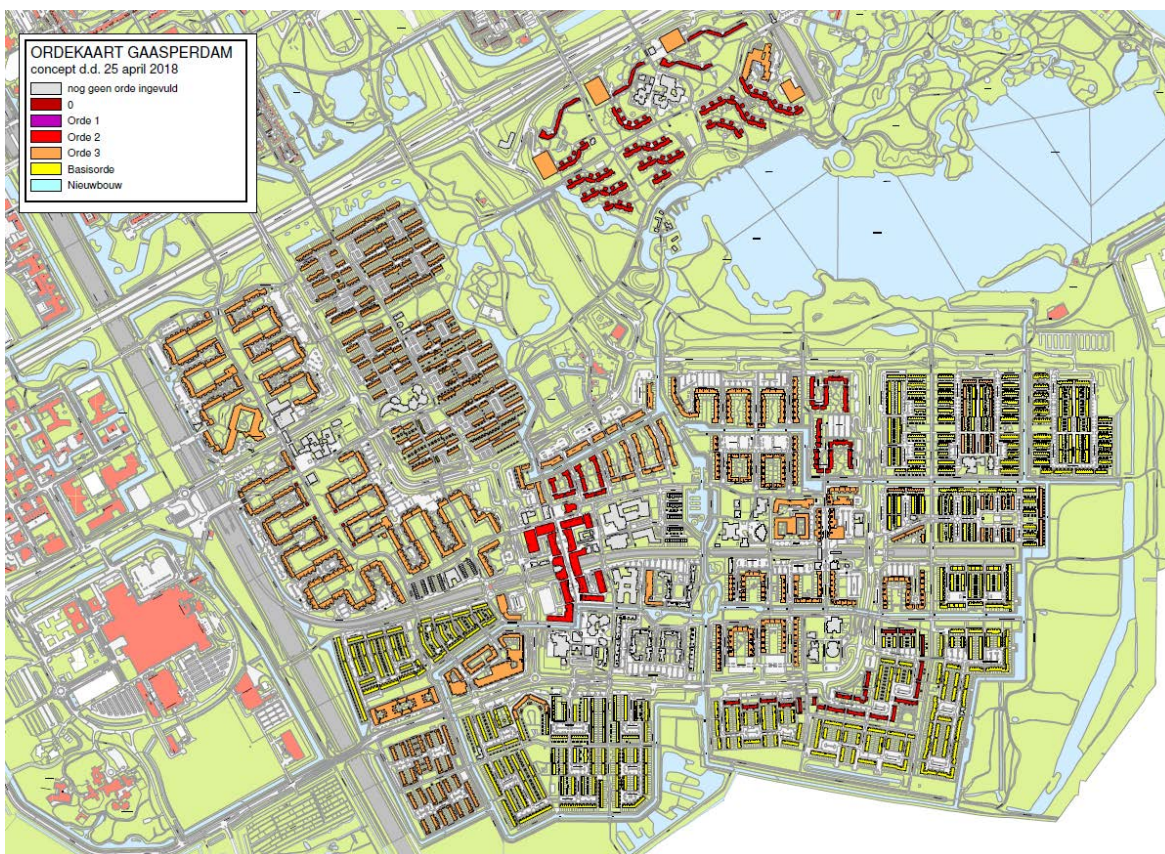
Op de waarderingskaart die hierboven werd genoemd, wordt de architectonische kwaliteit van de bebouwing (woningbouw, scholen, winkelcentra, kerken, kantoren, enzovoort) in opklimmende waardering aangegeven met basisorde, orde 3, orde 2 en orde 1. Bij de ordes gaat het vooral om de wijze waarop de verschillende architectuureenheden tot een harmonisch geheel zijn samengevoegd. Dit leidt per bouwstijl/periode tot een waardering in verschillende gradaties.

Orde basis: voor de periode kenmerkende bouwwerken/architectuureenheden met basis kwaliteit, of bouwwerken die door geringe ontwerp kwaliteit dan wel ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren.

Orde 3: Een bouwwerk/architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of de bijzonderheid daarvan in de periode.

Orde 2: Een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, met een nadrukkelijke architectonische, typologische verbijzondering en/of van cultuurhistorische betekenis.

Orde 1: Een bouwwerk/architectuureenheid die op basis van typologie en/of architectonische vormgeving de status heeft van geregistreerd Rijks- dan wel Gemeentelijk monument en panden met een vergelijkbare cultuurhistorische waarde.



Afbeelding: Uitsnede van de Waarderingskaart Architectuurordes (concept 22 juni 2018) ter plaatse van het plangebied.

4.2 Waarden van de stedenbouwkundige structuur

Verkeer

Vanwege het streven naar rustige en veilige woonbuurten is de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Gaasperdam gevormd door de metrobaan vanaf Amsterdam Centraal (inclusief de metrostations), het grotendeels halfhoog aangelegde verkeerswegennet en een stelsel van kruisingsvrije fietspaden met de benodigde viaducten, bruggen en duikers. Deze voor de periode karakteristieke scheiding van verkeerssoorten gaat gepaard met geconcentreerd parkeren op grote parkeerpleinen langs de ontsluitingswegen, bij de metrostations en bij de winkelvoorzieningen. De woonbuurten kennen kleinere (grotendeels beboomde) 'parkeerkoffers'. Daarmee konden autoluwe of autovrije straten ontstaan met veel groen, twee belangrijke kwalitatieve kenmerken van de wijk.

Hieraan gerelateerde waarden:

- Markante metrostations
- Kruisingsvrije voet- en fietspaden op maaiveldniveau
- Uniformiteit in de uitvoering van de kunstwerken (bruggen, viaducten, enz.)
- Veel autoluwe en autovrije straten
- Beperkte loopafstanden naar de parkeerpleinen
- Ruime hoeveelheid groen (zowel privé als openbaar)
- Met aandacht ontworpen parkeerkoffers/pleinen/garages
- Rustige woonbuurten

Openbare ruimte, groen en water

Sinds de Westelijke Tuinsteden is groen gebruikt als gelijkwaardig stedenbouwkundig element. Ook de stedenbouwkundige structuur van Gaasperdam is het resultaat van het samenspel tussen de infrastructuur en de water- en groenstructuur, met de Gaasperplas en het omliggende park als groene kern van de nieuwe stadsuitbreiding. Gaasperdam bevat nog meer grootschalige parken/ groengebieden die de hoofdgroenstructuur van de wijk vormen en voor een soepele relatie tussen de bebouwing en het open weidelandschap zorgen: het groengebied Gaasperzoom, het wijkpark Gaasperdam, de groene zone langs de Hollandse Kade en de centrale, noord-zuid gerichte groenstrook tussen de metrostations Gein en Reigersbos. Het resterende (openbare) groen is in de typerende *groene routes* geconcentreerd, waarin ook het stelsel van waterlopen is opgenomen dat verbonden is met de Gaasperplas en dat op een aantal plekken fraaie singels vormt. Verder is de middelhoogbouw merendeels rond open collectieve binnenhoven georganiseerd, waarvan de vormgeving een variatie laat zien van openbaar groen, nutstuinen en privétuinen. De laagbouw is voorzien van privétuinen die, met uitzondering van Holendrecht-oost, nooit aan de noordzijde liggen. Groen zorgt hier voor de relatie tussen bebouwde en onbebouwde ruimte binnen het stedelijke weefsel en heeft daarom ook op dit niveau een belangrijk structurerende rol. De ruime hoeveelheid groen die zo typerend is voor Gaasperdam werd mogelijk

gemaakt door de gekozen verkeerstructuur met scheiding van verkeerssoorten en geconcentreerd parkeren, die werd overgenomen uit het uitbreidingsplan van 1965, toen de *Zuid-Bijlmer* nog in hoogbouw op een tapijt van doorlopend groen was gedacht.

Aanwezige waarden:

- De parken
- De Gaasperplas
- Het stelsel van groene routes
- Het stelsel van waterlopen
- De binnenhoven met collectief groen
- De privétuinen
- De (groene) autoluwe straten
- Parkeerkoffers
- De parkachtige transitie van stedelijke bebouwing naar landelijk groen



Afbeeldingen: Impressie van de parkachtige transitie van stedelijke bebouwing naar landelijk groen. (Foto's: MenA 2018).

Verkaveling

De gekozen wegenstructuur heeft tevens tot verschillende, van elkaar gescheiden (en daarom rustige) buurten geleid. De verdere uitwerking van de bouwopgaven heeft geresulteerd in één hoogbouwveld tegen de bestaande hoogbouw van de Bijlmermeer aan (Nellestein), middelhoogbouw in de kern van het gebied en laagbouw aan de

randen. Uiteindelijk zijn vooral woonerven en meanders gerealiseerd, bestaande uit (geschakelde) eengezinswoningen in korte stroken en portieketagewoningen in drie tot vijf bouwlagen. De middelhoge bebouwing kent diverse onderdoorgangen voor voetgangers in de woonblokken van woonstraten naar binnenterreinen. De verkavelingsopzet van de gebieden met laagbouw is sterk beïnvloed door de gewenste oriëntatie en de ligging van de privétuinen en parkeercoffers.

Aanwezige waarden:

- Rustige buurten
- Veel groen
- Autovrije straten
- Veel eengezinswoningen
- Geleidelijke bouwhoogtetransitie van de hoogbouw in de Bijlmermeer naar de groene zones ten zuiden en oosten van Gaasperdam
- De verkavelingen met binnenhoven (collectief groen)
- De oriëntatie van de privétuinen
- Variatie in de verkavelingen

Woningbouw

Ten minste 65% van de hoofdzakelijk sociale woningen kreeg vier of meer kamers, waarbij 90 m² als het minimum voor een goede gezinswoning gehanteerd werd. De woningen zijn gebouwd met industriële bouwmethoden. Vanwege de economische crisis begin jaren '80 is de architectuur vrij sober geworden.

Aanwezige waarden:

- Opmerkelijk grote woningen
- Goede constructie woningbouw
- Variatie in de overwegende sober architectuur
- Alle woningen hebben een tuin of toegang tot collectief groen

4.3 Waarden van de verschillende buurten

Holendrecht-west

- Verkavelingsopzet van twee lange meanderstroken
- Lange autovrije groene route
- Fraaie openbare ruimte
- Veel en gevarieerd (openbaar) groen
- Helder en bijzonder totaalontwerp
- Rustige woonomgeving
- Voetpadenstelsel dat via onderdoorgangen in de woonblokken doorloopt van parkeerpleinen naar binnenhoven
- Paviljoens voor diverse voorzieningen aan de groene route



Afbeeldingen: Impressie van Holendrecht-West (foto's: MenA 2018).



Afbeeldingen: Impressie van Holendrecht-West
(foto's: MenA 2018).

Nellestein

- Volledig autovrij
- Fraai landschappelijke opzet
- Riante (openbare) groenaanleg
- Slingerende bouwblokken (hoog- en middelhoog) en schijnbaar willekeurige ligging van de bebouwing
- Stelsel en vormgeving *drooglopen*
- Goed functionerende parkeergarages
- Helder en bijzonder totaalontwerp
- Rustige en bijzondere woonomgeving
- Interessante architectuur



Afbeeldingen: Impressie van Nellestein (foto's: MenA 2018).

Holendrecht-Oost

- Strakke, eenvoudige verkavelingsopzet
- Kleine rooilijnverspringsingen in de relatief korte blokken leiden tot variatie in de op zich langgerekte profielen van de woonstraten
- Woonstraten autovrij
- Woonstraten als speelstraten
- Rustige woonomgeving
- Groene routes



Afbeeldingen: Impressie van Holendrecht-Oost (foto's: MenA 2018).

Reigersbos 1 en 2 en Gein 1 en 2

- Verkaveling met strokenbouw afgewisseld met u- en meandervormige woonbebouwing
- Gemeenschappelijke en semi-openbare binnenterreinen
- Met aandacht ontworpen groen in autovrije binnenterreinen/hoven
- Smalle straten met ruime trottoirs, voortuinen en groene perken

- Enkele architectonisch interessante woonblokken en bouwwerken
- Voetpadenstelsel dat via onderdoorgangen in de woonblokken doorloopt van woonstraten naar binnenterreinen
- Rustige woonomgeving
- Centrale groenzone en groene routes
- Relatie van de waterlopen met de bebouwing en de groene hoven
- Autovrije winkelcentra
- Winkels met bovenwoningen
- Cluster metrostation Reigersbos met winkelstraat en kantoorgebouw waar de metro doorheen rijdt



Afbeeldingen: Impressie van Reigersbos 1,2 en Gein 1,2 (foto's: MenA 2018).

Reigersbos 3

- Verkaveling van laagbouw in noord-zuidrichting (geen tuinen op het noorden)
- Fraaie openbare ruimte langs de singel
- Middelhoogbouw met collectief groen en collectieve parkeergarages
- Rustige woonomgeving
- Groene routes (met waterlopen)



Afbeeldingen: Impressie van Reigersbos 1,2 en Gein 1,2 (foto's: MenA 2018).

Reigersbos 4

- Geen tuinen op het noorden
- Zichtlijnen naar het open landschap
- Autovrije woonstraten
- Bijzonder woonblok in de vorm van een hoefijzer met een groen en geheel autovrij binnenhof
- Bebouwing westelijk deel in strakke noord-zuid verkaveling
- Rustige woonomgeving
- Groene routes (met waterlopen)



Afbeeldingen: Impressie van Reigersbos 4 (foto's: MenA 2018).



Afbeeldingen: Impressie van Reigersbos 4
(foto's: MenA 2018).

Gein 4

- Geen tuinen op het noorden
- Enkele typologisch interessante woonblokken
- Zichtlijnen naar het open landschap
- Autovrije/luwe woonstraten
- Rustige woonomgeving
- Groene routes



Afbeeldingen: Impressie van Gein 4 (foto's: MenA 2018).

Gein 3

- Geen tuinen op het noorden
- Autovrije woonstraten
- Rustige woonomgeving
- Groene routes



Afbeeldingen: Impressie van Gein 3 (foto's: GoogleEarth 2018).



Literatuur/bronnen

- Abrahamse, J.E. en Noyon, R., *Het oude en het nieuwe bouwen*, Bussum 2007
- *Basis programma voor de hoogbouw in 9 woonlagen in de Zuid-Bijlmer*, 1968
- *Bestemmingsplan Gaasperdam*, Amsterdam 1976
- Bolte, W. en Meijer, J., *Van Berlage tot Bijlmer*, Nijmegen 1981
- Bruijne, D. e.a., *Amsterdam Southeast/Amsterdam Zuidoost*, Bussum 2002
- Duyff, W.T. en Van der Lee, K.W., 'Huisje, boompje, beestje', in: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985 (pp. 145-172)
- Feddema, Herman, *Een incident achter de Bijlmer: De geschiedenis van een moderne wijk in aanbouw*, Amsterdam 1982
- Feddes/Olthof landschapsarchitecten, *De groene kwaliteit van Gaasperdam*, Amsterdam 2018
- Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting Amsterdam, *Sociale Woningbouw Amsterdam 68-86*, Amsterdam 1987
- Haan, H. de en Keesom, J., *Terug naar de straat: De vernieuwing van de F-buurt, Amsterdam Zuidoost*, Haarlem 2004
- Heuvel, Dirk van den (red.), *Jaap Bakema and the open society*, Amsterdam 2018
- Klusman, Erik, 'De Bijlmermeer', in: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam, 1985 (pp. 116-126)
- Lier, Karin van, 'Het ander zuidoost: 25 jaar Gaasperdam', *Ons Amsterdam* 6 (juni 2004)
- Locher, Frits, 'Stedebouwkundige structuurveranderingen in de stadsuitbreiding', in: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985 (pp. 80-92)
- Locher, Frits, 'Het ruimtegebruik en de stadsuitbreiding', in: *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985 (pp. 127-137)
- Monumenten en Archeologie Amsterdam, *Cultuurhistorische Verkenning Bijlmermuseum*, Amsterdam 2016
- Monumenten en Archeologie Amsterdam, *Van licht, lucht en groen wordt je een 'beter' mens: een cultuurhistorische verkenning naar de tuin in de Amsterdamse stedenbouw*, Amsterdam, 2017
- *Plan Stadsspoor*, 1968
- Velde, J.J. van der, *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*, Amsterdam 1968
- *Welstandsnota Amsterdam Zuidoost*, Amsterdam 2004

- Archief Stadsdeel Zuidoost
- Stadsarchief Amsterdam (SAA), Beeldbank
- Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening
- Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief van de Secretarie; Afdeling Publieke Werken

- *Geschiedenis planvorming Gaasperdam*, verslag bijeenkomst op 14 november 2017 met oud-ambtenaren DRO: Klaas de Boer, Kees Hund, Erik Klusman, Klaas van der Lee, Hein Struben en Wil Val
- E-mail van oud-ambtenaar DRO Marjati Pratomo, 7 November 2017
- Interview met oud-ambtenaar DRO Erik Klusman, 5 Maart 2018

- <<http://bijlmermuseum.wordpress.com/de-bijlmer-in-tijd/>> [februari 2018]
- <<http://socialisme.nu/blog/nieuws/35721/fietsen-eeen-gezonde-beweging/>> [oktober 2018]

Colofon

Datum: december 2018

Status: definitief

Redactie: Jeroen Schilt, Hester Aardse

Tekst: Sandra Guarda, Jeroen Schilt

© Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2018
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van MenA. MenA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.