



Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning en advies

Verdi

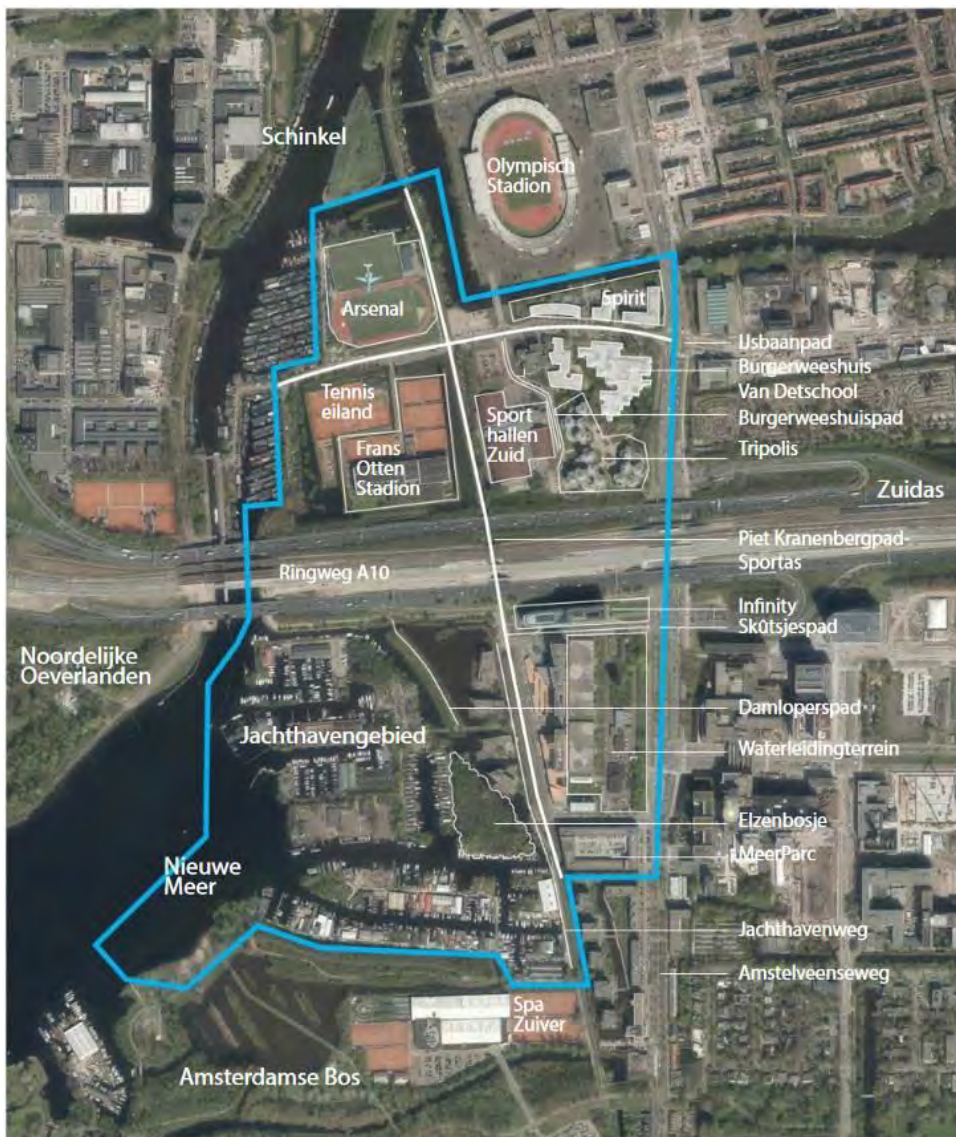
Amsterdam 2019.23

Inhoud

Inleiding	3
1 Beleidskader	4
2 Historisch-stedenbouwkundige analyse	5
3 Betekenisvolle architectuur en cultuurhistorisch Waardevolle elementen	20
4 Conclusie en aanbevelingen	34
 Bronnen en colofon	 36

Inleiding

In opdracht van de Gemeente Amsterdam Zuidas heeft Bureau Monumenten & Archeologie een cultuurhistorische verkenning en advies opgesteld ten behoeve van de MER voor Verdi, deelgebied van de Zuidas. Het plangebied wordt begrensd door de Stadiongracht in het noorden, de Koenenkade in het zuiden, de Amstelveenseweg in het oosten en de Schinkel in het westen. Het gebied was al eens eerder onderzocht in het kader van het project Sportas. Relevante delen uit dit CHV rapport zijn in deze rapportage overgenomen en waar nodig aangevuld met beschrijvingen van cultuurhistorisch waardevolle elementen.



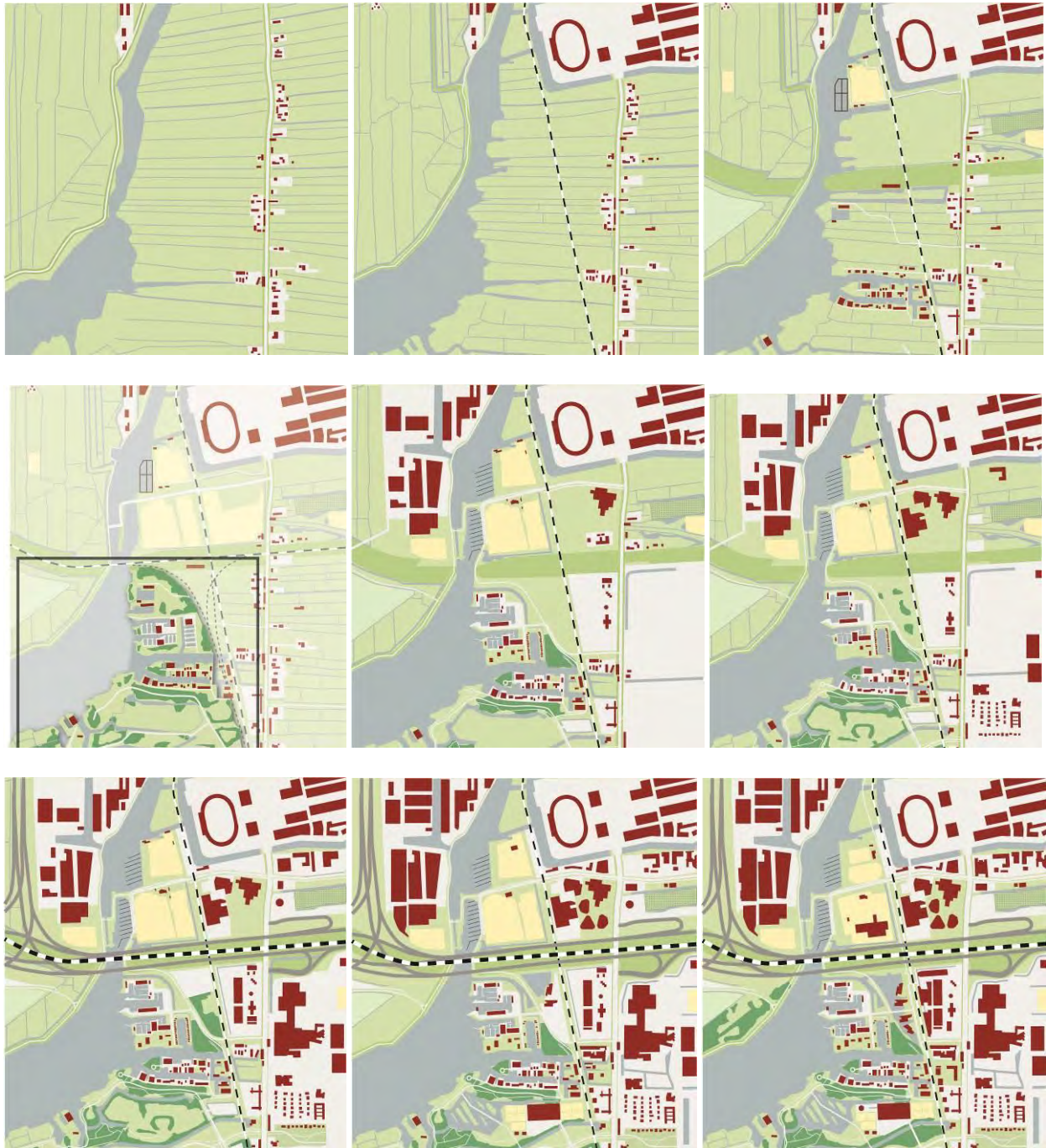
Afb. 2: Gebiedsgrenzen kaart 1:10.000

1 Beleidskader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit 2008 voorziet in de verplichting voor overheden tot het opstellen van een structuurvisie voor hun gebied. Hierin kan onder andere worden opgenomen welke cultuurhistorische waarden binnen een gebied aanwezig zijn. De visie kan door middel van het bestaande vergunningenstelsel en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening in praktijk worden gebracht. Voor Amsterdam geldt, naast de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040, de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' (vastgesteld 17 februari 2011). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie is wat de bovengrondse waarden betreft gericht op gemeente-overschrijdende zaken, waardoor het geen inzicht biedt op de lokale waarden.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) uit 2010, waarin de Wro nader is uitgewerkt, is opgenomen dat per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht. Daarom is het sinds 1 januari 2012 verplicht om cultuurhistorische waarden te verankeren in het proces van ruimtelijke ordening en moet bij het opstellen of wijzigen van een bestemmingsplan daarmee rekening worden gehouden. In de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) waarin het erfgoedbeleid van Amsterdam staat omschreven, wordt de verankering van cultuurhistorie in de instrumenten van ruimtelijke ordening ook genoemd.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse



Geschiedenis van ontwikkelingsgebied Verdi in kaarten: 1870, 1930, 1936, 1937 (ontwerp Bos), 1963, 1970, 1986, 2000, 2013

Het deelgebied Verdi beslaat een groot gebied dat vanouds voor sportactiviteiten in gebruik is geweest. De ontwikkeling van de zuidflank van Amsterdam is nauw met de sportgeschiedenis verbonden. De bouw van het eerste stadion in 1914, ontworpen door Harry Elte, in de zuidoost hoek van de stad, tegen de Stadionweg aan, werkte als een magneet op vele vormen van sport. Hoewel de eerste voetbalverenigingen eind 19^{de} eeuw werden opgericht, bestonden er in Amsterdam nauwelijks terreinen die voor deze sport waren ingericht. Vanaf begin jaren twintig waren langs de Zuidelijke Wandelweg sportterreinen in gebruik. De komst van de Olympische Spelen met het zwaartepunt rond het nieuwe Olympisch Stadion trok veel sportfaciliteiten naar de zuidwesthoek van de stad.

In het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1935 is uit oogpunt van hygiëne en gezondheid veel aandacht voor het groen. Op basis van berekeningen voor verschillende soorten groen per inwoner, werden dicht bij de nieuwe woonwijken sportterreinen geprojecteerd. In de toelichting bij het AUP wordt onder het hoofdstuk 'Ontspanning' naast de geplande parken en plantsoenen, ook de speelvelden en de watersport besproken. De sportfaciliteiten in Amsterdam zuid worden in de toelichting op het AUP omschreven als , 'een groot complex in het Boschap en in Zuid binnen de ringbaan een klein complex ten Westen van den Amstelveenscheweg. Dit complex, dat daar op een voor bebouwing door zijn afgesloten ligging niet in aanmerking komend terrein is ontworpen, zal zodoende in samenhang met het Olympisch Stadion, dat het centrum der sport bij uitnemendheid is, en de ontworpen nieuwe IJbaan langs den Schinkel een goede 'groene' schakel vormen tusschen de bebouwing in dit stadsdeel en het ontworpen Boschap. Hierdoor zal ook hier ter plaatse de openheid als het ware met den Schinkel mee het stadslichaam binnen kunnen dringen, evenals dit langs den Amstel aan de Oostzijde het geval zal zijn.'

De sportterreinen hebben in die zin een rol gespeeld in de vormgeving van de zuidwestelijke, groene scheg. Het Amsterdamse Bos waarvan de jachthaven een integraal onderdeel uitmaakte, nam 36 ha voor zijn rekening, van de 60 ha die in het AUP voor sportterreinen was opgenomen. Ten westen en ten zuiden van het Stadion kwamen sportfaciliteiten voor voetbal, zwemmen en schaatsen, waarvoor speciaal een baan werd aangelegd. Het daar langs lopende pad ontleent daaraan zijn naam.



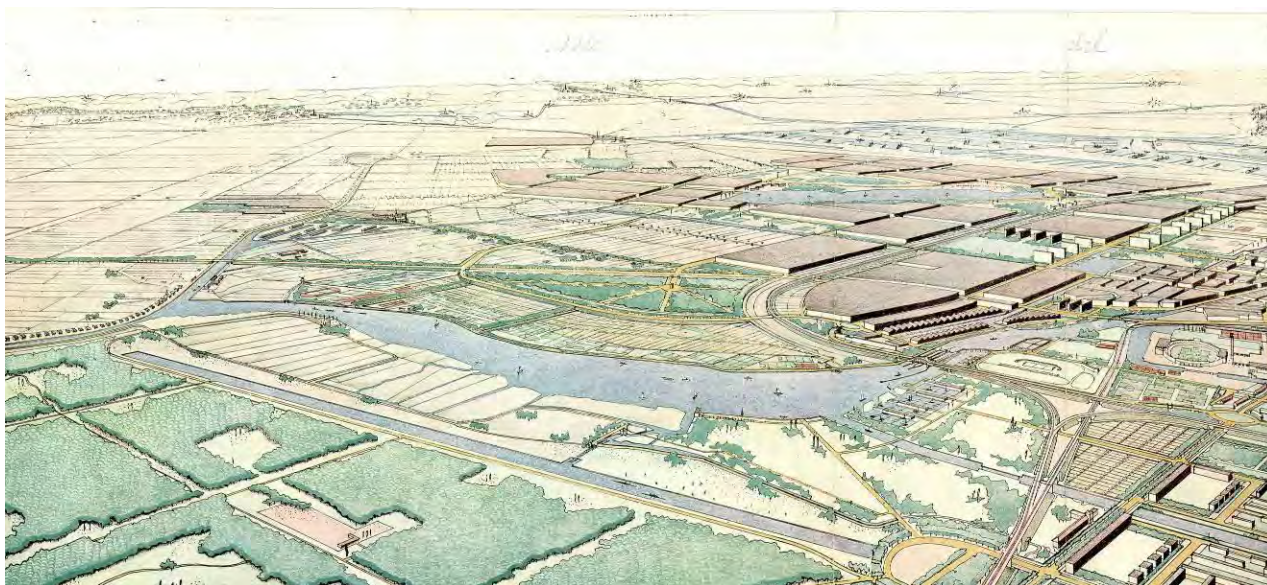
Uitsnede plattegrond uit 1936 (SAA: ANWQ00036000001)

Aan de oostoever van de Nieuwe Meer bouwden particulieren loodsen ten behoeve van de boten waarmee zij het meer opgingen. Hoewel de sportterreinen langs de Zuidelijke Wandelweg geen directe verbinding hadden met het Amsterdamse Bos, raakten hun beider geschiedenis met elkaar verbonden.

Het gebied rond het Olympisch Stadion, dat in 1996 door aanhoudend verzet van burgers en erfgoedverenigingen voor sloop behoed werd, kreeg door de herinrichting van de openbare ruimte rondom en door de herinrichting van de Schinkeleilanden in 2005-2010, beide ontworpen door Buro Sant en Co, weer een volwaardige plek in het stadsbeeld. Op het voetbaleiland kwam het voetbalveld terug met een atletiekbaan daarom heen en het tenniseiland werd naast tennis, ook de vestigingsplek voor het Frans Ottenstadion dat tot 2004 ten noorden van de Stadiongracht had gestaan.

De spoorlijn als scheiding tussen groene scheg en bebouwing

Vanaf het begin van de twintigste eeuw zijn de Amstelveenseweg en het spoorlijntje naar Aalsmeer dat sinds 1915 vanaf het Haarlemmermeerplein vertrekt, de belangrijkste dragers van de ontwikkeling richting het zuiden. De Amstelveenseweg is de westelijke kade van de Buitenveldertse Binnenpolder, waaraan tot in de jaren vijftig nog vele boerderijen stonden en het agrarische land scheidde van de broeklanden. De Amstelveenseweg zou een belangrijke zuidelijke uitvalroute blijven. Pas na de oorlog kwamen daar de noord-zuid lopende wegen die met de aanleg van Buitenveldert gereed kwamen bij.



Vogelvlucht uit het AUP, 1934, met op de voorgrond de Bosbaan, in het midden de Nieuwe Meer, en op de achtergrond de Sloterplas in Nieuw-West.

Het spoorlijntje ging meer en meer de grens vormen tussen het groene en het bebouwde deel van de uitvalroute naar het zuiden. In het AUP en het Boschplan was aan het lijntje nog een rol toebedacht bij het vergroten van de bereikbaarheid van het Bosch, door het aan te takken op de ringspoorlijn. In de jaren twintig was in een ruime bocht om de stad daarvoor een dijklichaam aangelegd. Over de dijk zou de Ceintuurspoorbaan komen te liggen, bedoeld voor goederenvervoer. Uiteindelijk zou pas in de jaren zeventig de trein en metro over de dijk gaan rijden. Het talud van de ringspoorweg werd uiteindelijk een obstakel in de verbinding tussen noord en zuid. Over de westelijke afspplitsing van het lijntje kwam uiteindelijk de Jachthavenweg te liggen, een voet- en fietspad dat onder het snelweg- en spoorwegviaduct en via het sluisje uit 1942 in verbinding staat met Nieuw-West en met het Jaagpad aan de overzijde van de Schinkel. De oostelijke afspplitsing kwam er uiteindelijk niet. Het spoorlijntje heeft nu alleen nog een museale functie.



Uitsnede plattegrond Amsterdam uit 1952 (SAA: ANWQ00044000001)

Nog voordat de ontwerpers van het Amsterdamse Bosch met een ontwerp voor de jachthaven kwamen was het zuidelijk bekken al in gebruik bij watersporters die daartoe een bestaande waterloop hadden verbreed. Het was vanaf de Amstelveenseweg en via een pad vanaf de Koenenkade bereikbaar. Het water liep toen nog onder het spoorlijntje door. De noordelijke havenkom werd aangelegd toen watersportvereniging Amsterdam voor de aanleg van Sportpark Zuid moest verhuizen. Deze werd vanaf het Jollenpad bereikbaar gemaakt. Het zuidelijk deel van de jachthaven was via de hoofdentree van het Bosch bereikbaar. Met de herinrichting van de Schinkeleilanden werd parallel aan de spoorlijn een fietspad aangelegd, waarop op een kort tracé ook autoverkeer wordt gedoogd. In feite lopen nu twee fietspaden parallel (Amstelveenseweg en Jachthavenweg). Dit fietspad wordt nu Jachthavenweg genoemd, het oorspronkelijk tracé heet Damloperspad.



De scheiding van verkeersstromen op de Jachthavenweg. De in de brugleuning opgenomen bank doet een verblijfsfunctie vermoeden

Bij de oostwest verbindingen vormt de Amstelveenseweg en de spoorlijn vooral ten zuiden van de snelweg een barrière. Met de aanleg van de zuidelijke tuinstad Buitenveldert verdween de Zuidelijke Wandelweg en daarmee een directe verbinding tussen de daarlangs gelegen sportterreinen en het stadion. In de visie voor de Zuidas wordt de wens uitgesproken die verbinding weer te herstellen. Op kleinere schaal bedienen oostwest lopende straatjes in het driehoekig gebied tussen snelweg, Jachthaven en Amstelveenseweg het bestemmingsverkeer naar de bedrijven en de woningen en ze fungeren als doorsteekjes naar de Jachthavenweg. Ze benadrukken het gefragmenteerde karakter waarbij elke woon- en werkcomplex zijn eigen enclave vormt.

Het integreren van de verschillende sportfaciliteiten in het stadslandschap op een manier dat zij daarvan een vanzelfsprekend onderdeel uitmaken is in de verschillende delen langs de Amstelveenseweg met wisselend succes tot stand gekomen. De kaart van 1975 laat goed zien wat de ontwerpers van het AUP voor ogen stonden. De elkaar van noord naar zuid opvolgende sportfaciliteiten geven vorm aan de groene scheg. Wat bovendien

opvalt, is dat de spoorlijn in het gebied tussen de Nieuwe Meer en de Amstelveenseweg een groene, driehoekige strook scheidt van een door bebouwing gedomineerde strook, eveneens driehoekige van vorm.



Uitsnede van plattegrond van Amsterdam uit 1975

Beschrijving per gebied

In het gebied Verdi zijn de volgende gebieden te onderscheiden: het gebied aan weerszijden van het IJsbaanpad tussen de Amstelveenseweg en de spoorlijn met Tripolis, Burgerweeshuis en de Sporthallen Zuid als blikvangers; het gebied tussen de spoorlijn en de Schinkel; het Jachthavengebied en de driehoek met kantoor en woongebouwen tussen Amstelveenseweg en spoorlijn ten zuiden van de A10.

Het burgerweeshuis en omgeving

Het gebied tussen Amstelveenseweg en het spoorlijntje kenmerkt zich door de aanwezigheid van veel groen met veel volgroeide bomen, solitair, in groepen of in lange rijen. Bebouwing is los of ensemble-gewijs in het groen gelegen. Sloten begrenzen de percelen. Vanaf de Amstelveenseweg tot aan de Schinkel wordt het gebied ingeklemd tussen de rijksweg A10 Zuid en de Stadiongracht. Er zijn drie noord-zuidverbindingen: in het westen de Jachthavenweg die de grens vormt met de woonschepen in de Schinkel en onder de A10 doorloopt in het jachthavengebied ten zuiden van de A10 aan de Nieuwe Meer en uitkomt in het Amsterdamse Bos. Aan de oostzijde van het gebied ligt het Burgerweeshuispad, een secundaire langzaam-verkeersroute die het Olympisch Stadion verbindt met metrostation Amstelveenseweg. Met de komst van Zuidasdok eindigt deze route bij Tripolis/Sporthallen Zuid. De belangrijkste noord-zuidverbinding die door het gebied loopt is het Piet Kranenbergpad dat loopt vanaf het Haarlemmermeerstation tot aan het Amsterdamse Bos; voorbij de A10 heet het pad Jachthavenweg. Dit pad is een populaire wandelroute, een snelle en drukke fietsverbinding en bevat tevens het tracé voor de historische trams die vanuit het Havenstraatterrein naar Amstelveen-Bovenkerk op en neer rijden. Voor dit spoor heeft stadsdeel Zuid een gemeentelijke monumentaanvraag in behandeling.

Het karakter van het gebied wordt bepaald door de kantoorgebouwen en de sporthallen Zuid die aan de zuidzijde van het IJsbaanpad gegroepeerd zijn losjes gepositioneerd in het groen, alsof er geen stedenbouwkundig plan aan ten grondslag lag. Vooral rond het Burgerweeshuis en Tripolis is daardoor sprake van een prakachtige opzet, een indruk die rond de Sporthallen Zuid teniet wordt gedaan door het grote aantal parkeerplaatsen. Het complex van Tripolis domineert door de positie van de torenclusters langs de snelweg het gebied. Kenmerkend is het hoogteverschil in het landschap dat door de met groen bedekte parkeergarage van kantorencomplex Tripolis wordt veroorzaakt. Samen met de meanderende paden in het gebied zorgt dit voor een verlevendiging van het landschap. De organische opzet van dit gebied wordt versterkt door het feit dat ook de Van Det school en Pand Zuid bestaan uit ensembles van meerdere bouwdelen.



Gebouwensembles in het groen © 18 juli 2016 Marco van Middelkoop/Aerophoto-Schiphol

De noordzijde van dit gebied bestaat uit een strook bebouwing aan de gracht om het Olympisch Stadion. De relatief lage bebouwing heeft een flauwe maar ervaarbare slinger in de rooilijn en bestaat uit drie gebouwen die een straatwand vormen en het water van de gracht erachter aan het zicht onttrekken. De waterkant is niet openbaar, maar vormt wel een kwaliteit in het gebied aangezien het een goed zicht biedt op het Olympisch Stadion. Voor deze bebouwing werd begin jaren negentig de geringe bouwhoogte van het Burgerweeshuis als uitgangspunt gezien voor ontwikkelingen in het gebied. In het betreffende bestemmingsplan ('Zuidstrook' uit 1991) staat opgenomen dat een groot contrast in bouwhoogte tussen het Burgerweeshuis en de omliggende bebouwing wordt vermeden door bebouwing vanaf Station Zuid richting Schinkel in hoogte te laten afnemen.

In de jaren negentig ontwierp Aldo van Eyck het kantorencomplex Tripolis als een scherm rond zijn Burgerweeshuis dat tegelijkertijd onder zijn leiding werd gerenoveerd en uitgebreid. Iets noordelijker werden er nog enkele kantoorgebouwen op de strook tussen IJsbaanpad en Stadiongracht gerealiseerd die eveneens in relatie tot het Burgerweeshuis zijn ontworpen. Destijds was hier onder andere het Sociaal Agogisch Centrum gevestigd. Door de beperking van de bouwhoogte zijn er geen uitschieters in dit gebied. De inrichting van het gebied ten oosten van de spoorlijn bleef onsamenvattend, ook door de grote diversiteit aan bebouwing. De inrichting is efficiënt en eenvormig, een nauwe relatie tussen bebouwing en openbare ruimte ontbreekt.



IJsbaanpad ter hoogte van het Burgerweeshuis



De drie kantoorgebouwen aan de noordzijde van het IJsbaanpad

Tussen het Piet Kranenbergpad en de Na-druk-geluk-brug is in 2018 het Olympic Hotel gebouwd. De bouw van dit hotel betekende een breuk met de tot dan toe aangehouden getrapte bouwhoogtes uit het bestemmingsplan van begin jaren negentig. Wat direct opvalt, is dat vanuit de Amstelveenseweg komend, dit

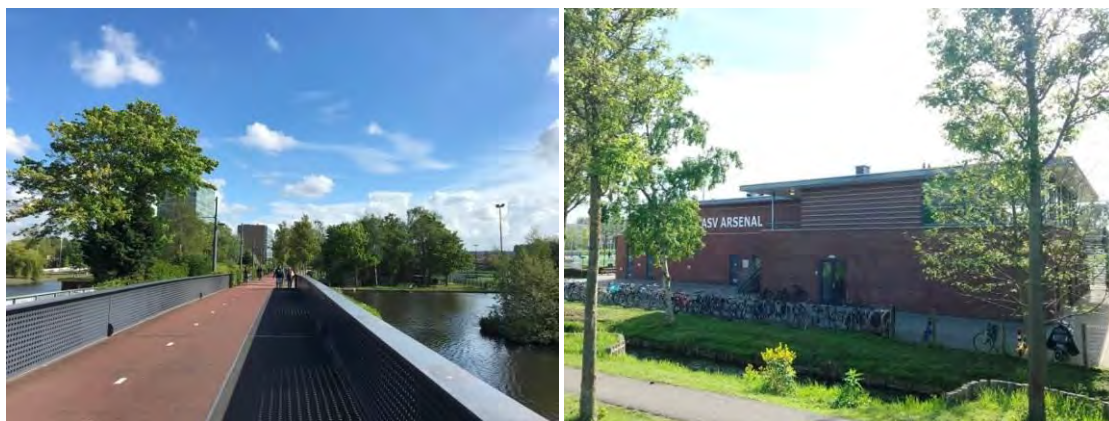
hotel het zicht verder het gebied in blokkeert, wat de open ruimte werking naar het westen toe niet ten goede komt.



IJbaanpad gezien richting het westen, het Olympic Hotel verkort de zichtlijn. Rechts het Olympic Hotel gezien naar het oosten

Schinkeleilanden

Aan het Piet Kranenbergpad liggen de atletiekbaan en kunstgrasvelden van ASV Arsenal; het clubhuis met kleedruimten ligt evenwijdig aan het pad. Door het hoogteverschil tussen het pad en de sportvelden is het clubhuis letterlijk op de achtergrond gepositioneerd. Dit complex vormt de laatste schakel in het park dat zich uitstrekt vanaf het Havenstratterrein tot aan het IJbaanpad. De Schinkeleilanden behoren tot de meest waardevolle onderdelen van het gebied die een belangrijke rol spelen in de verbinding van het Amsterdamse Bos met het Plan Zuid van Berlage. Het spoor van de museumtramlijn wordt begeleid wordt door groene hagen, grasstroken en bomenrijen.



Brug over het Olympiakanaal op het Piet Kranenbergpad, de noordelijke entree van het gebied Verdi, rechts clubhuis ASV Arsenal

Het gebied ten westen van de spoorlijn bestaat uit louter tennisparken. Het terrein van de voormalige Amsterdamsche Ysclub waar het IJbaanpad zijn naam aan te danken heeft, is in 2004 de thuisbasis voor het Frans Ottenstadion geworden. De overdekte hallen waarin overigens ook andere sporten worden beoefend, bevinden zich dicht langs de A10 en de gravelbanen liggen tot aan het IJbaanpad tussen het Piet Kranenbergpad en de Jachthavenweg. Op het terrein is naast tennisclub de Algemeene nog eentennispark gevestigd; aan het IJbaanpad ligt het gelijknamige gemeentelijke tennispark. Kenmerkend in het landschap zijn de vier rijen populieren die in noord-zuidrichting zijn geplant vanaf het IJbaanpad. De bomenrijen van twintig meter hoog en tot tweehonderdvijftig meter lang zijn beeldbepalend voor dit deel van het gebied. Ze doen denken aan de polderlandschappen waar wegen en percelen worden gescheiden door dergelijke lange bomenrijen.



Gezichtsbepalend groen: v.l.n.r. tennispark, Amstelveenseweg en Jachthavenpad met groeneiland

Aan het IJsbaanpad 45 bevindt zich het Witte Huis, het vm. Clubhuis van de Amsterdamsche Ysclub uit 1937. Het gebouw is de kantine van de tennisverenigingen ALTC De Algemene en IJsbaanpad. Het gebouw is ontworpen door drie in hun tijd bekende architecten.

De Jachthaven

Door de verhuizing van Watersportverenigingen 'Amsterdam' en 'de Schinkel' van het Olympiakanaal naar een door de gemeente gegraven havenkom met toegangsgeul werd de kiem gelegd voor een jachthaven aan de Nieuwe Meer. Als verbinding werd het Jollenpad aangelegd. De 'Schinkel' vestigde zich aan de kop van de IJssloot. Aan de Koenenkade verscheen begin jaren dertig jachtwerf 'De Koenen'. Watersport werd in de jaren dertig zeer populair, waardoor steeds meer watersportactiviteit plaats vond aan en op de Nieuwe Meer. De voortwoekerende bebouwing leidde tot ontsiering van het landschap, aldus de gemeenteambtenaren. De Nieuwe Meer was een belangrijke aanleiding bij de keuze voor de locatie van het Amsterdamse Bos. Een watersportcentrum, met moderne insteekhavens, moest een integraal onderdeel worden van de aanleg van het Bos, zodat de bezoeker een genoeglijke wandeling kan maken met voldoende rustplaatsen. Landschappelijk moest een mooie verbinding worden gemaakt langs het IJclubterrein onder de ringbaan door. De padenstructuur moest de verbinding met het Bos leggen, waarbij de beplanting zo ontworpen was dat de bezoeker langs open havens gevoerd wordt met zicht op het water en deze vandaar ook de Nieuwe Meer kon bereiken. Elke landtong eindigt dan ook in een zitplek aan het water, later vervangen door een keerlus. De nieuwe loodsen werden loodrecht op de Nieuwe Meer georiënteerd. Een ophoging met beplanting moest de eerdere, wanordelijke bebouwing langs de IJssloot aan het zicht onttrekken. Ten zuiden daarvan strekte zich een weiland uit, later de Vietnamweide genoemd. Deze weide was vanaf de hoofdentree van het Bos te bereiken. Veel begroeiing zoals het Elzenbosje ontstond in de jaren vijftig. Deze ontnemt nu het zicht op het water vanaf wat nu het Damloperspad heet, hetgeen ingaat tegen de oorspronkelijke bedoeling van de ontwerpers.



Jachthavens aan de Nieuwe Meer in 1951, gezien in westelijke richting. (SAA: A04139001312)



Jachthavens in noordwestelijke richting met rechts op de voorgrond het Pompstation van de Gemeentewaterleidingen. Diagonaal de spoorlijn en daarachter het Punterspad en het Jachthavengebied. Op de achtergrond het dijklichaam van de toekomstige Ceintuurspoorbaan. (SAA: 010009015657)



Zicht op het elzenbosje vanaf de brug

De fragmentatie van het gebied startte vanaf 1997 met de bouw van de kantorenpaviljoens ten westen van de spoorlijn en de opeenvolgende projecten van kantorenpark Zuiderpark (langs de A10) en enkele woongebouwen. (zie onder Zuiderpark) In de keuze van beplanting- en materialen is geprobeerd de sfeer van de verschillende zones – Paviljoenzone, Wandzone, Torenzone – te onderstrepen. De paviljoenzone behoort tot het gebied ten westen van de spoorlijn.

In de paviljoenzone is aansluiting gezocht bij de Nieuwe Meer door waterpartijen aan te leggen, hiervoor werd grond uitgegraven en omgezet in water. Hierdoor zijn vier eilanden ontstaan, met op ieder eiland een kantoorpaviljoen. De zone moest als overgang fungeren van stad naar water. Ook is rekening gehouden met de ecologische hoofdstructuur. De inrichting van het watergebied en zijn oevers bood mogelijkheden voor recreatief varen, vissen, zitten en wandelen. De populierenlaan in het noordelijk deel van de zone kreeg de functie van secundair fiets- en wandelpad: het Damloperspad. De doorgaande fietsroute langs het elzenbos is te komen vervallen, en verschoof naar een nieuw aangelegd tracé langs de tramspoorlijn en de nieuwe 'bomenlaan'. De Jachthavenweg die hiermee fiets- en wandelpad werd, behield zijn karakteristieke populieren.

De paviljoenzone wordt doorsneden door het Jollenpad, van oudsher het ontsluitingspad naar de jachthavens. Deze werd doorgetrokken naar de spoorlijn. Het elzenbos, in het zuidelijke deel, is behouden om te dienen als groene buffer tussen het Jachthavengebied en de kantoorbebouwing. De bebouwing omvat zo'n 20% van het totale bouwvolume van het kantorenpark en de 'speelse' paviljoens zijn met gemiddeld drie lagen relatief kleinschalig van karakter. De paviljoens zijn door architecten Van Mourik (1994-2001) zo ontworpen 'dat ze door hun losse opzet en gevarieerd materiaalgebruik aansluiten op de eigenschappen van zowel de land- als waterzijde. Aan de straatzijde zijn de paviljoens zakelijk vormgegeven en als kantoorgebouw herkenbaar, terwijl ze vanaf het water juist een ontspannen maritieme wereld laten zien. De hoofdvolumes van de paviljoens zijn gebaseerd op optimale kantoorafmetingen en bestaan uit natuurstenen gevels. Ieder paviljoen heeft daarnaast een karakteristieke koperen boeg die gericht is op de rafelige randen van de Nieuwe Meer. Tegen de hoofdvolumes liggen parkeergarages onder een houten dek. Het dek is ingericht als terras aan het water.'¹

¹ <http://www.architectenvanmourik.nl/projecten/werken/zuiderhof/>



Kantoorpaviljoens ontworpen door architecten Van Mourik. Het pad parallel aan de ringweg A10 komt uit op het Damloperspad, maar is tijdelijk niet toegankelijk. (foto's: architecten Van Mourik)

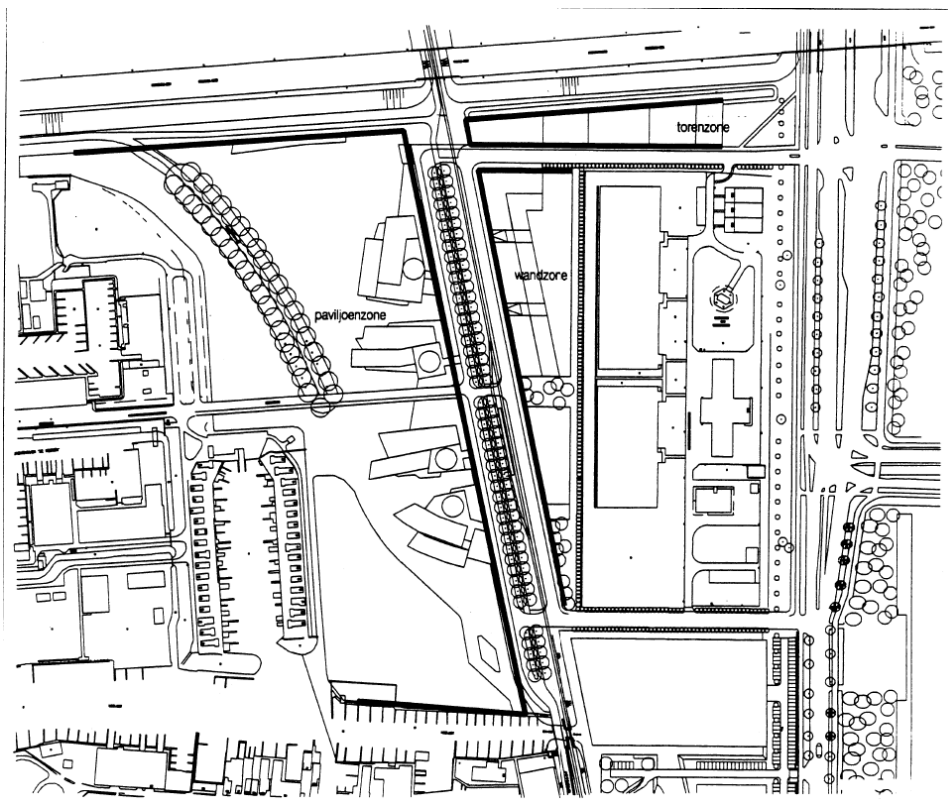


Damloperspad, loopt momenteel dood ter hoogte van de Ringspoorbaan en A10.

Zuiderpark

Omstreeks 1987 initieerde Nationale Nederlanden en projectontwikkelaar Blauwhoed de ontwikkeling van het gebied tussen het noordelijke deel van de Jachthavenweg, met parallel daaraan de tramspoorlijn, en de Amstelveenseweg. Het driehoekige gebied was tot dan toe in gebruik door het Gemeentewaterleidingsbedrijf en verder grotendeels in onbruik. Het werd gezien als geschikte locatie voor een kantorenpark: Zuiderpark. Medio jaren negentig kwam de ontwikkeling op gang, in 1997 werd het bestemmingsplan vast gesteld. Het gebied is opgedeeld in drie stedenbouwkundige zones:

- een paviljoenzone ten westen van de spoorlijn, gekenmerkt door kantoorpaviljoens die ruim van elkaar gepositioneerd zijn in een waterrijke groene omgeving (hiervoor beschreven);
- een wandzone (ook wel boulevardzone genoemd) ten oosten van de spoorlijn, de kantoorgebouwen vormen een 'gesloten wand';
- en een torenzone tussen het gebied van het Gemeentewaterleidingsbedrijf en de snelweg A10 (op de Ringspoordijk).



Zonering plangebied, uit het bestemmingsplan Jollenpad 1997, met links van de spoorlijn de paviljoenzone, rechts de wandzone en rechtsboven de torenzone

Er is bij herontwikkeling van het gebied uitgegaan van beplanting- en materialenkeuze die bij de sfeer van de gekozen zones passen. De oost-west overgang van land naar water en van stad naar natuur is in de openvolging van de profielen duidelijk als karakteristiek herkenbaar. Bij profielen die meer stedelijk van aard zijn, werden indertijd bij nieuwe ontwikkelgebieden zuilvormige bomen gebruikt. De belangrijkste profielen in dit gebied zijn het Jollenpad, langs de spoorlijn en bij de ingangsweg bij de A10.

Wandzone (land, bomenlaan, bebouwingsrand)

In de zone westelijk van de tramspoorlijn was het uitgangspunt 'het vormgeven van de rand van de stad ten opzichte van de groene scheg', zo luidt het bestemmingsplan Jollenpad uit 1997. Om de paviljoenzone te ontlasten is bijna 80% van het bouwvolume van het kantorenpark in de wandzone gerealiseerd. De twee zones verschillen qua sfeer sterk met elkaar. Niet alleen ontbreekt in het gebied ten oosten van de spoorlijn water, de gebouwen zijn er massiever en door het vastleggen van de bebouwingslijn is hier het beeld ontstaan van een wand. Het vormt een ruimtelijke begrenzing tussen de grootschalige bebouwing van de Zuidas en de kleinschaligheid van het jachthavengebied. Langs een eigen ontsluitingsweg oostelijk van de spoorlijn, en tussen het nieuw aanlegde toegangswegen Skûtjespad en het Pramenpad, zijn twee kavels bebouwd (EVL architecten, 2003). Op iedere kavel is een lager deel gerealiseerd pal aan de 'boulevard' van maximaal 15 meter, met hierachter het hogere deel van zo'n 32 meter.



Zuiderhof in de wandzone

Torenzone (zichtlocatie en ingangsplein)

Oorspronkelijk zouden in de torenzone parallel aan de ringweg A10 twee hoge torens komen. De grootte en hoogte van het nieuwe bouwvolume (maximaal 50 meter) zou aansluiten op de bebouwing van de Zuidas. Uiteindelijk is het één bouwvolume geworden: het (voormalige) hoofdkantoor van ING. Dit ING House is alsnog het beoogde 'landmark' geworden vanaf de snelweg. De ontwerpers Meyer en Van Schooten (1998-2002) hebben gekozen voor een futuristisch uiterlijk, een gebouw dat vrijwel geheel omgeven is met glas en op poten van negen tot twaalf meter hoogte staat. Onder deze poten door kijk je naar het groene gebied van de Nieuwe Meer. Er is in de lengte van het gebouw een groene grasstrook aangelegd. Vanaf de Amstelveenseweg werd beoogd de toegangsweg, op de hoek van de Amstelveenseweg en het Skûtjespad, te accentueren door een groen 'representatief' ingangsplein. 'De totstandkoming van een aantrekkelijke openbare ruimte is van fundamenteel belang voor het welslagen van de gehele kantoorontwikkeling van het Jollenpad', zo staat in het bestemmingsplan Jollenpad uit 1997. Voor de nieuwbouw heeft de SAAB-garage moeten wijken.

Waterleidingsterrein

Ten oosten van Zuiderpark ligt de enclave van het pompstation van Waternet. Het is ontworpen door Piet Elling en opgeleverd in 1965. Wim de Wagt die een monografie schreef over Elling, schaart in zijn boek het ontwerp van het Pompstation aan de Amstelveenseweg tot één van zijn sleutelprojecten uit de periode 1957-1962, de tijd waarin deze architect zijn eigen bureau bestierde. Kenmerkend voor Ellings ontwerpen is een gedistingeerde eenvoud, opgeroepen door soberheid, beheersing en een 'voornamelijkheid', aspecten die ook terugkomen in het Pompstation. De voltooiing ervan drie jaar later kon Piet Elling alleen niet meer meemaken; voor die tijd overleed hij.

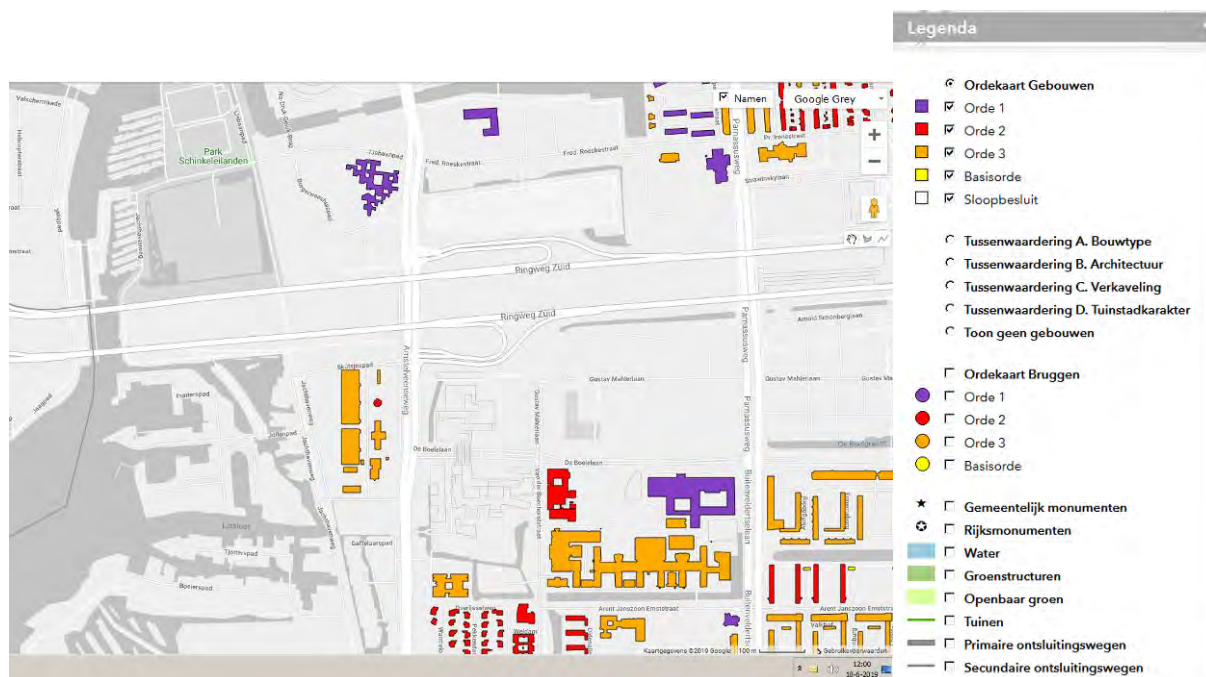
Het pompstation aan de Amstelveenseweg werd in opdracht van Gemeentewaterleidingen gebouwd. Aanleiding was de noodzaak om vlakbij Amsterdam een buffervoorraad aan gezuiverd water te hebben voordat dit werd doorgepompt naar het stedelijke waterleidingnet. Het station moest bestaan uit een pompgebouw, een serie reinwaterkelders, een watertoren en vier woningen voor de werknemers van het complex. Hiervoor was een rechthoekig terrein aan de Amstelveenseweg beschikbaar. Afdeling Nieuwe Werken van de Dienst Publieke Werken leverde de architect een aantal situatieschetsen aan dat opmerkelijk genoeg geen ruimte bood voor een watertoren of woningen. Elling kreeg echter de gelegenheid om zijn eigen draai te geven aan de terreinindeling en de plattegrond. In zijn definitieve situatieplan uit 1961 heeft Elling het terrein in twee helften verdeeld die van elkaar worden gescheiden door een verbindingsweg. Op het oostelijke deel, grenzend aan de Amstelveenseweg, bevinden zich het pompgebouw, de watertoren en de woningen. Het westelijke deel huisvest twee reeksen van drie waterreservoirs. Haaks daarop, aan de zuidkant van het terrein, tekende Elling nog eens drie reinwaterkelders in. Het idee was dat deze in drie fasen konden worden gerealiseerd. Dat is echter nooit gebeurd: na de voltooiing van de eerste reeks van reservoirs in 1965, zijn in 1968 twee reinwaterkelders toegevoegd.



Pompstation Gemeentewaterleidingen aan de Amstelveenseweg 594. De foto is ongedateerd, maar waarschijnlijk genomen vlak na de oplevering van het terrein in 1965. De watertoren, het pompgebouw, de reeks woningen en de eerste drie waterreservoirs zijn aanwezig. De tweede reeks reinwaterkelders is echter nog niet gebouwd. Bron: Beeldbank Stadsarchief.

Het pompgebouw kreeg een centrale ligging op het terrein. Kenmerkend is de plattegrond in de vorm van een kruis. De diverse voorzieningen van dit gebouw werden zo op een symmetrische manier geordend. Deze symmetrie werd verder benadrukt door witte glazuurstenen af te wisselen met een rechthoekig kleurvlak van gele of blauwe geglazuurde stenen. Dit patroon van gekleurde glazuurstenen komt ook terug op de reservoirs. De vier dienstwoningen komen vlakbij de oorspronkelijke hoofdtoegang naar het terrein te liggen en bestaan uit twee bouwlagen onder een zadeldak. Ze hebben een vrijwel vierkante traditioneel ingedeelde plattegrond. De overige gebouwen op het zuidelijk deel van het terrein zijn later toegevoegd en maken geen deel uit van het door Elling ontworpen geheel.

3 Beschrijving betekenisvolle architectuur en cultuurhistorische waardevolle elementen



Uitsnede waarderingskaart AUP gebieden

In 2016 zijn de waarderingskaarten AUP en Post-AUP gebieden vastgesteld die dienen als welstandskarten voor de naoorlogse wijken uit de periode 1945-1970. De waardering is gebaseerd op kwaliteit van de typologie, architectonische uitwerking, plaats binnen het ensemble en de bijdrage aan de stedenbouwkundige context. Ook bij deze waardering loopt de hoogte op van basisorde, via orde 3 en 2 tot aan orde 1. De gebouwen die in aanmerking komen voor een orde 1 en orde 2 waardering zijn hieronder kort beschreven. Deze ordewaarderingen worden in de nota van toelichting bij de waarderingskaarten AUP gebieden als volgt omschreven:

Orde 1: "een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld".

Orde 2: "een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld".

Orde 3: "een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld".

Basisorde: "een voor de periode kenmerkende architectuureenheid zonder architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde, ofwel ontstaan door geringe ontwerp kwaliteit ofwel door latere, ingrijpende wijzigingen waardoor deze de architectonische meerwaarde en/of bijdrage aan de compositie van de verkaveling heeft verloren".

In 2017 is MenA in opdracht van de Commissie voor Ruimtelijke Kwaliteit gestart met het maken van waarderingskaarten voor de periode 1965-1985, als vervolg op de Waarderingskaarten AUP gebieden. Binnen dit kader worden stadsvernieuwingsprojecten, bedrijfs- en kantoorlocaties en uitbreidingswijken uit deze periode gewaardeerd. Bij de bedrijfs- en kantorenlocatie wordt ook de vroeger gerealiseerde bebouwing

gewaardeerd, omdat deze bij voorgaande waarderingsprojecten niet zijn meegenomen. De voorlopige waarderingskaart is nog niet vastgesteld. Voor de waardering van de bedrijfs- en kantoorlocaties wordt een ordewaardering gebruikt die loopt vanaf een basisorde via een orde 3 en orde 2 naar een orde 1. De laatste valt vaak samen met een status van rijks- of gemeentelijk monument

Omgang met cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

Wanneer de bebouwing in het plangebied een monument betreft gelden de bepalingen van de erfgoedwet en de gemeentelijke erfgoedverordening. Voor de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen (orde 2) in het plangebied kan een sloopvergunningstelsel worden overwogen om deze objecten beter te kunnen beschermen.

Monumenten

Tripolis

Burgerweeshuispad 99-441

1994

Architecten: Aldo en Hannie van Eyck

Status: Gemeentelijk monument



Tripolis naar en vanaf de Amstelveenseweg gezien en aan het Burgerweeshuispad: ingang parkeergarage en zicht op het verhoogde plein

Tripolis is één van de grootste complexen in het gebied maar is niet vanaf elke plek in het gebied zo te ervaren. Vooral vanaf de drukke Amstelveenseweg manifesteert het kantorencomplex zich nadrukkelijk terwijl in het park de gebouwen een minder prominente plaats innemen. Met de verdeling van de 25.000 m2 aan vloeroppervlakte over drie torensclusters grijpt Van Eyck terug op het thema 'het gebouw als stad' en creëert hij een sterke wisselwerking tussen binnen en buiten, mede door de zich duidelijk manifesterende entrees. De

kleurstelling van de kozijnen is afgestemd op de positie ervan – blauwtinten aan de buitenkant, roodtinten aan de binnenkant, groen in de binnenhoven.

Vm. Burgerweeshuis

IJsbaanpad 1-5, Amstelveenseweg 400

1958-1960

Architecten: Aldo van Eyck, Joop van Stigt

Status: Rijksmonument



Bijzonder rijksmonument aan het IJsbaanpad, ooit het eerste gebouw in dit parkachtige gebied maar nu vooral gelegen aan de Amstelveenseweg en het IJsbaanpad. Recent is het gerenoveerd en in gebruik genomen door projectontwikkelaar BPD. In dit eerste publieke gebouw gaf Van Eyck voor het eerst vorm aan de tweeling fenomenen binnen-buiten, groot-klein, individu-samenleving. Het complex is opgebouwd uit de vermenigvuldiging van een basismodule die over twee diagonale assen gerangschikt zijn.

Cultuurhistorisch waardevolle panden en elementen

Pand Zuid

IJsbaanpad 9, Burgerweeshuispad 5

1976-1977

Voormalig Instituut sociaal agogisch centrum amsterdam (S.A.C.)

Architect: Ir. Gerke K. Kok

L.P. van der Gaag, buro voor architectuur en ruimtelijke ordening b.v.



Pand Zuid kent een bijzondere plattegrond waarin de vier volumes op de hoeken rond een centrale hal gelegen zijn. Door insneden in de gevels aan de vierzijden wordt licht diep in de het gebouw binnengeleid. De architectuur bestaat uit zorgvuldig vormgegeven gevels waarbij een betonnen grid-structuur over de bakstenen muren is geplaatst en de hoeken vrij zijn gehouden voor lichtopeningen. In de verdere planvorming is nader onderzoek naar de architectonische waarde van dit pand aan te bevelen.

Sporthallen Zuid

Burgerweeshuispad 54

1975

Architect: mej. Anna Clasina van Hattem, Dienst der Publieke Werken Amsterdam



De entree gezien vanaf het IJsbaanpad



Sporthal in aanbouw 14-09-1974 Foto: Stadsarchief Amsterdam



Lange tijd sierden schilderijen uit 1975 van kunstenaars Marte Röling de gevels van de sporthallen, 1980
Foto: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam



Kenmerkend voor het complex is de betonnen constructie die een verbindend element vormt tussen de verschillende gebouwdelen

De Sporthallen Zuid zijn terug gelegd vanaf het IJsbaanpad. Aan de plaatsing lijkt geen stedenbouwkundig plan ten grondslag te liggen. Het complex bestaat uit drie enorme, ten opzichte van elkaar verschoven boogvormige hallen die met elkaar verbonden worden door een driedimensionaal grid van betonnen balken. De architectuur is representatief voor de jaren zeventig waarin het recht toe recht aan combineren van verschillende bouwconstructies vaak werd toegepast, zowel in bedrijfsgebouwen als in gebouwen voor sport en cultuur. De wijze van plaatsing van de hallen definieert en creëert de ruimte. In de verdere planvorming is nader onderzoek naar de architectonische waarde van het complex aan te bevelen.

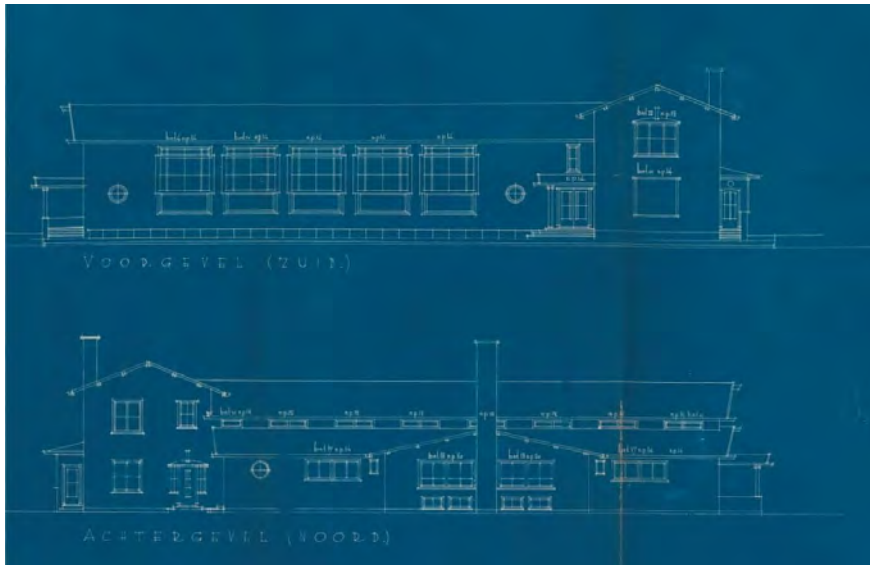
Het Witte Huis Zaalverhuur bv.

Tennispark IJsbaanpad – Clubgebouw Tennisclub IJsbaanpad en ALTC De Algemene Vm. clubgebouw voor de Amsterdamsche Yclub

IJsbaanpad 45

1938

Architecten: Jan Kuiler en Lucas Drewes (Groningen) A.J. van der Steur (Amsterdam)



Oprichtingstekeningen 1937 digitaal bouwarchief Gemeente Amsterdam



Het 'Witte Huis' is in hoofdopzet nog origineel

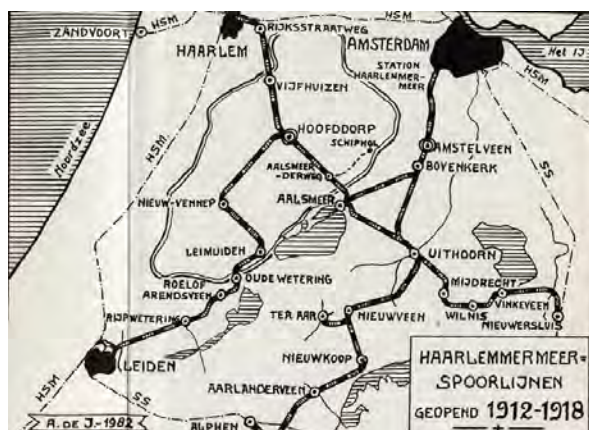


Het clubhuis vlak voor voltooiing. 17-12-1937 Foto Stadsarchief Amsterdam

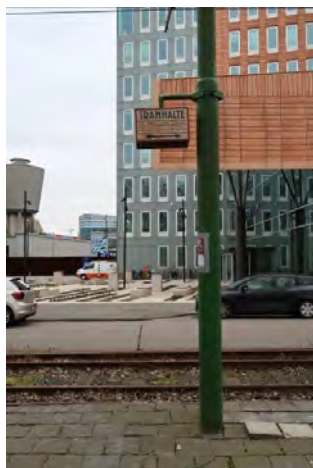
Het clubhuis van Tennispark IJsbaanpad is een goed bewaard gebouw uit 1937, ontworpen door de twee Groningse architecten Jan Kuiler en Lucas Drewes in samenwerking met de Amsterdam gevestigde A.J. van der Steur. Van der Steur, afkomstig uit een bekend architectengeslacht heeft net als Kuiler en Drewes enkele rijksmonumenten op zijn naam staan waaronder het koninklijk sportpaviljoen op paleis Soestdijk. Kuiler en Drewes zijn bekend van onder andere de rijksmonumenten de Oosterkerk in Groningen, gebouwd in Amsterdamse Schoolstijl en begraafplaats de Eshof in Haren. Het poortgebouw van de begraafplaats, onderdeel van het monument, heeft overeenkomsten met het clubhuis aan het IJsbaanpad. Opvallend is dat de Groningse architecten bijna uitsluitend in noord Nederland en dan vooral in de provincie Groningen hebben gebouwd.

Spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk (huidige Museumtramlijn)

Aanleg: 1915



A.W. de Jonge, 1982 Overzicht van het oorspronkelijke spoornet door de Haarlemmermeer. (uit: G.A. Russer, Sporen door de Haarlemmermeer, Schoorl 1984).



Beelden van spoorlijntje Museumtramlijn in deelgebied Verdi

Afgezien van wijzigingen op het emplacement van het Havenstraatterrein waar de spoorlijn eindigt bij het Haarlemmermeerstation, is het spoortracé tot in Bovenkerk nog vrijwel volledig oorspronkelijk in die zin dat het traject waar de spoorlijn overheen gaat nog vrijwel geheel zijn oorspronkelijke verloop heeft. Het gebruik van de spoorlijn kent drie perioden: het gebruik van de lijn voor personenvervoer (1915-1950), het gebruik van de lijn voor goederentransport (1915-1975) en, tot slot, vanaf 1975 het gebruik van de lijn door de EMA. Het traject is overwegend enkelsporig, heeft een totale lengte van circa 7,2 km en is opgedeeld in verschillende met letters aangeduide blokken (A t/m H). Het eindpunt bevindt zich ter hoogte van de keerlus bij de dubbele wachterswoning Vierlingsbeek 14 in Bovenkerk. Hier houden de rails op. Het vervolg van de lijn het tracé is in het landschap nog wel herkenbaar. Op een aantal plaatsen is het oorspronkelijk aantal sporen teruggebracht tot één rails, zoals bijvoorbeeld het geval is bij het station van Amstelveen. Behalve het emplacement op het Havenstraatterrein en het emplacement in Bovenkerk zijn er thans vier wisselplaatsen waar de trams elkaar kunnen passeren, namelijk bij het Jollenpad (Zuiderhof), bij de Van Nijenrodeweg, bij de Kalfjeslaan en bij het station Amstelveen. De meeste van deze passeermogelijkheden zijn door de EMA na 1975 aangelegd. Na 1975 is er ook een koppeling gemaakt met het rangeerterrein van het GVB zodat de historische trams ook op het stadsnet van Amsterdam kunnen aantakken.

Waar het tracé dus nog vrijwel volledig oorspronkelijk is, is een deel van de rails (1435 mm normaalspoor) vernieuwd. Hoewel een tram en een trein allebei op hetzelfde spoor kunnen rijden, kan een tram door een afwijkend wielprofiel niet over een treinwissel rijden. Om die reden zijn de hartstukken van de spoorwissels aangepast aan het tramprofiel. De meeste houten dwarsliggers zijn sinds 1975 vervangen door betonnen exemplaren. In het traject is een aantal spoorbruggen opgenomen, waarvan het merendeel origineel. De spoorbrug bij het Jollenpad is een voorbeeld van een nog geheel originele brug. Alle spoorwegovergangen hebben een moderne inrichting. De bovenleiding dateert van na 1975. De huidige perrons, de halteborden en de bebording langs het traject zijn, net als de bovenleiding, het werk van de EMA en dateren van na 1975. Het tracé van de Museumspoorlijn is in procedure om aangewezen te worden als gemeentelijk monument.

Watertoren van het pompstation Waternet

1963-1965

Architect: Pieter Elling

De 40 meter hoge watertoren is een opvallend onderdeel van het waterleidingterrein. In de situering ervan speelde symmetrie een belangrijke rol: de watertoren is zo tussen het pompgebouw en het rijtje huizen geplaatst, dat het middelpunt van het grondvlak precies op de lengteas van het eerst genoemde bouwwerk kwam te liggen. Elling ontwierp hiervoor een gewapend betonnen toren waarin de naar verhouding smalle schacht het waterreservoir ondersteunt. Naast de vier benodigde buizen die het water omhoog moeten voeren, klimt in de schacht ook een trappenhuis omhoog. Vier relatief dunne betonnen kolommen zorgen voor extra ondersteuning. Hierdoor heeft de onderbouw een in verticale zin gestroomlijnd uiterlijk dat door de doorkijk bovendien de illusie geeft 'doorzichtig' te zijn. Dit zorgt voor een groot contrast met de massieve bovenbouw: een 17 meter hoge, stalen kuip die is bekleed met aluminium platen.



Vm. ING House

Amstelveenseweg 500

1999-2000

Architect: Roberto Meyer, Meyer en Van Schooten architecten



Meyer en Van Schooten (1998-2002) ontwierpen een futuristisch uiterlijk voor de voormalige ING bank. Een aan alle zijde afgerond volume van glas en staal, opgetild van de grond door gespreid staande poten. Onder deze poten door kijk je naar het groene gebied van de Nieuwe Meer. De werknemers hoefden zo niet uitte kijken op het talud van de snelweg. In de lage kop bevindt zich het auditorium dat uitzicht heeft op het groen. In de opname van een geavanceerd klimaatbeheersingssysteem liep het gebouw voorop. Door warmte koude opslag in de bodem werd energiebesparing nagestreefd. Vanaf de oplevering behoort het voormalig ING gebouw tot de meest iconische gebouwen langs de snelweg.

Houten vakantiehuisjes

Bouwdatum: eind jaren dertig

In het jachthavengebied bevindt zich historische bebouwing, daterend uit de periode 1930 - 1941 en verspreid staand aan het Jollen- en Tjotterspad. Vlak na de Tweede Wereldoorlog, in de jaren '50 is ook een aantal loodsen en boothuizen gerealiseerd dat nog aanwezig is. Staat en mate van oorspronkelijkheid is niet onderzocht. In het bouwarchief zijn vele verbouwingen geregistreerd maar er is sprake van veel oorspronkelijke bebouwing in het gebied. Meest opvallend element is de u-vormige aanleg van het haventje voor vakantiewoningen is, waarvan ook de detaillering van de verder sober vormgeven architectuur van de huisjes een bijzonder kenmerk is.



Tekening jachthaven, met detail vakantiehuisjes, uit 1940 (uit: SAA, Stadsontwikkeling)



Uitsnede foto: vakantiehuisjes langs het Jachthavenpad en aan het water, in hoefijzervorm



Vakantiehuisjes in 1953 (SAA: 010122041891), en huidige situatie.

Nader onderzoek van de bebouwing is aan te raden voor de volgende loodsen:

Jachthavenweg 40, 1931, Architect: H.C. Vastenhoud

Jachthavenweg 42, 1932, Architect J.H. v/d Ley

Jachthavenweg 44, 1935, Architecten: D.J. Haverkamp, V.T. Hofstra

Punterspad 6, 1955, Architect: Schermerlé

Boeierspad 24, 1934, Architect: J.J. Herfst jr.

4 Conclusie en aanbevelingen

Het plangebied Verdi ligt in de punt van de zuidwestelijke groene scheg. De zuidwestflank van de stad is vanaf begin 20^{ste} eeuw nauw met de sportgeschiedenis van Amsterdam verbonden, reden waarom ook in dit gebied veel sportfaciliteiten te vinden zijn. De regionale spoorlijn die sinds 1915 het Haarlemmermeerstation met Bovenkerk verbindt fungeert als een scherpe grens tussen de punt van de groene scheg en de bebouwing langs de Amstelveenseweg. Alleen de kantoorgebouwen in de Paviljoenzone, onderdeel van plan Zuiderpark, vormen daarop een inbreuk.

In de jaren na de oorlog verrees een grote diversiteit aan bebouwing met als start het Burgerweeshuis van Aldo van Eyck in 1959 en het Pompgebouw van Elling in 1962. Naast sportgebouwen bestaat het merendeel van de bebouwing ten noorden van de A10 uit kantoorgebouwen en gebouwen voor onderwijs. Het ad-hoc achtig karakter van de positionering van de gebouwen doet vermoeden dat er geen duidelijk stedenbouwkundig plan aan ten grondslag lag. Pas eind jaren negentig kwam met de uitvoering van het plan Zuiderpark de bebouwing in het gebied ten zuiden van de A10 echt op gang. Tot dan toe werd dit deelgebied gedomineerd door het pompgebouw en de verspreid liggende bebouwing van het jachthavengebied.

In het noordelijk deel valt vooral de parkachtige setting op rond het Burgerweeshuis en Tripolis, de clustervormige opzet van de twee schoolgebouwen dragen aan dat karakter bij. De Sporthallen Zuid nemen een geïsoleerde positie in, omgeven door infrastructuur en parkeerplaatsen. In de bebouwing langs de noordzijde van het IJsbaanpad dicteerde de aanwezigheid van het Burgerweeshuis de hoogte van de bebouwing, een gegeven waarvan bij de bouw van het Fletscher-hotel werd afgeweken. Deze markeert nu de scheiding tussen het bebouwde deel ten oosten van de spoorlijn, en de sportterreinen ten westen daarvan en blokkeert het zicht richting de Schinkel. De sportterreinen maken deel uit van de in 2004-2010 heringerichte Schinkeleilanden waarin vooral de lanen van populieren een structurerend en beeldbepalende functie hebben.

In het deel ten zuiden van de A10 vormt opnieuw de spoorlijn een duidelijke scheiding tussen de landschappelijke opzet van het jachthavengebied en de hoog opgaande, strak opgezette bebouwing van Zuiderpark. Alleen de paviljoenzone maakt hier op een inbreuk. Om dat het ING House min of meer los staat van dit plan, doen vorm en positie het bijzonder vormgegeven gebouw sterk uitkomen.

Aanbevelingen

- De spoorlijn markeert de grens tussen bebouwing en de groene scheg. Houdt deze grens aan voor het open houden van het westelijk deel van het plangebied, zowel ten noorden als ten zuiden van de A10 zodat de groene scheg haar functie als uitloper van het landschap in de stad optimaal kan vervullen.
- Kenmerkend voor het gebied ten noorden van de A10 tussen spoorlijn en Amstelveenseweg is de parkachtige opzet rond Burgerweeshuis, Tripolis en de scholen. Gebruik deze opzet als aanknopingspunt voor verder ontwikkeling van het gebied.
- Tussen de gebouwen ten noorden van het IJsbaanpad zijn zichtlijnen op de Stadiongracht rond het Olympisch stadion aanwezig. Zorg bij herontwikkeling van het gebied dat deze zichtlijnen behouden blijven.
- Het jachthaventerrein vormde oorspronkelijk een integraal onderdeel van het ontwerp van het Amsterdamse Bos. Net als bij het sportpark rond de Nieuwe Kalfjeslaan is geprobeerd deze

sportvoorziening op vanzelfsprekende wijze in te bedden in de landschappelijke aanleg van het Bos zodat het zicht op de Nieuwe Meer steeds behouden blijft. Door nalatig beheer is veel van dat landschappelijk karakter verloren gegaan. Wanneer dit gebied een functie krijgt in de groenvoorziening van de Zuidas valt te overwegen de intenties die aan het ontwerp van het jachthaventerrein ten grondslag liggen als uitgangspunt te nemen.

- Door het plangebied Verdi loopt de regionale spoorlijn tussen het Haarlemmermeerstation en Bovenkerk die nu als museumtramlijn fungeert. In het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 en in de plannen voor het Amsterdamse Bos was het de bedoeling deze lijn te gebruiken voor de vergroting van de bereikbaarheid van het Bos. Het valt te overwegen om na te gaan in hoeverre deze spoorlijn in de gebiedsontwikkeling van Verdi opnieuw een functie voor ontsluiting van het Bos kan vervullen.
- Bij de verdere planvorming is een nader onderzoek van de als cultuurhistorisch waardvol aangemerkte objecten aan te bevelen. Het gaat daarbij in ieder geval om Sporthallen Zuid, Pand Zuid, voormalig ING House en de loodsen en de haven met vakantiehuizen in het jachthavengebied.

Bronnen

Principenota Verdi 2017, Gemeente Amsterdam
CHV Sportas 2017, Jouke van der Werf, Monumenten en Archeologie
Beeldbank Stadsarchief Gemeente Amsterdam
City Data Amsterdam
Google Maps
Aerophoto Schiphol
Westands Waarderingskaarten AUP, De Schoonheid van Amsterdam 2016
ENSIE.nl – XYZ van Amsterdam, IJsbaanpad
Website Platform voor Amsterdamse School Wendingen- architecten Drewes en Kuiler
Wikipedia, Jan Kuiler, Lucas Drewes en A.J. van der Steur
Digitaal Bouwarchief Stadsdeel Zuid, Gemeente Amsterdam

Foto's en afbeeldingen: indien niet reeds verantwoord, Stan Steegeling - Gemeente Amsterdam

Colofon

Datum: juni 2019
Redactie: Jouke van der Werf/ Stan Steegeling
Tekst: Stan Steegeling en Jouke van der Werf

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2019
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 M&A. M&A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.