

De Europese ambities van 'Groot-Amsterdam'

ZONDER EXTRA STEUN VAN DE OVERHEID KAN AMSTERDAM HAAR GROOTSTEDELIJKE PROJECTEN WEL VERGETEN

Op de ranglijst van Europese topregio's staat 'Groot-Amsterdam', de noordvleugel van de Randstad, op de vijfde plaats na Londen, Parijs, Frankfurt en Brussel. Als de regio deze positie ook na de Europese eenwording wil behouden, zal een en ander moeten gebeuren. Het succes zal voor een groot deel worden bepaald door de mate waarin internationale bedrijvigheid kan worden aangetrokken. Uitbreiding van Schiphol, ontwikkeling van kantoren met allure en een grootstedelijk milieu moeten daarvoor de basis vormen. De plannen zijn er, maar zit er ook toekomst in?

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening is Amsterdam aangewezen als een van de steden met een voortrekkersrol bij de ontwikkelingen in Europa. De

stad wil haar imago als poort naar Europa vergroten. Daarvoor is het van belang dat de regio een knooppunt van infrastructuurele netwerken vormt. Bovendien moet worden voorzien in een hoogwaardige woon- en werkomgeving. Op het symposium *De ontwikkeling van Groot-Amsterdam*¹ stond de manier waarop Amsterdam haar Europese pretenties kan waarmaken centraal.

INFRASTRUCTUUR

Vrijwel alle sprekers op het congres waren het erover eens dat de internationale positie van de regio Amsterdam voor een belangrijk deel wordt bepaald door de mate van investeringen in infrastructuur. In dat kader sprak de heer Jonker, wethouder Economische Zaken van de gemeente Amsterdam, over het 'drie haven-concept': ontwikkeling van Am-

sterdam als lucht-, zee- en telecommunicatie-haven.

Schiphol is voor de regio van uitzonderlijke betekenis en de uitbreidingsplannen zijn al in een vergevorderd stadium. Als Schiphol aantrekkelijk is, zal de stad Amsterdam daarvan profiteren ten aanzien van toerisme, werkgelegenheid, bedrijvigheid etcetera. Volgens de heer Krul, hoofd afdeling Milieu en Ruimtelijke Ordening Schiphol, moet gestreefd worden naar een versterking van de economische relaties tussen Amsterdam en Schiphol. Een van de belangrijkste voorwaarden is een uitbreiding van openbaar vervoersvoorzieningen, in het bijzonder de aanleg van de Noord-Zuidlijn.

Bij station Sloterdijk, in Amsterdam-West, heeft reeds een grote groei van economische activiteiten plaatsgevonden. Rond dit 'Teleport', dat per auto en openbaar vervoer uitstekend bereikbaar is, staan inmiddels allerlei nieuwe kantoren. In het Westelijk Havengebied, nabij station Sloterdijk, zijn de laatste jaren een aantal bedrijventerreinen tot ontwikkeling gekomen en aan de uiterste westrand zal in het 'Zand van Joop', een twintig jaar geleden onder toenmalig wethouder Joop den Uyl opgespoten stuk land, een haven worden aangelegd.

KWALITEIT

Amsterdam moet niet alleen aantrekkelijk zijn voor bedrijven, de mensen moeten zich er ook thuisvoelen. Om de Amsterdamse binnenstad (nog) aantrekkelijker te maken heeft de gemeente voor de al jaren marginaal gebruikte zuidelijke IJ-oever het IJ-oeverproject bedacht. Een combinatie van kantoren, winkels, vrijsectorwoningen en sociale woningbouw moet een garantie geven voor een geïntegreerde stedelijke groei. De ambitie is iets specifiek Amsterdams voort te bren-



Voorlopig is de IJ-oever per openbaar vervoer slechts marginaal bereikbaar.
Foto: Ed Slotboom.



"Provinciale architectuur?", Oskam vindt van wel. Bron: MBO

gen, met de nadruk op stedelijke ambiance en kwaliteit. Vooralsnog denkt echter alleen de gemeente er zo over. De eisen aan 'kwaliteit' en 'ambiance' zijn zo strikt, dat de investeerders erdoor worden afgeschrikt.

Voor het IJ-oeverproject is een enorme uitbreiding in infrastructuur nodig: de IJ-Boulevard (autoweg), de Noord-Zuid en Oost-West metrolijnen, aansluiting op de Hoge-Snelheidsspoorlijn en een ondergronds busstation bij het Centraal Station. Volgens de heer Oskam, directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, moet dat alles er wél aardig uitzien, omdat het "weinig zinvol is mensen te vervoeren naar een plek waar ze door het geweld van fly-overs, platforms, onderdoorgangen, parkeergebouwen etcetera, eigenlijk niet willen komen, laat staan verblijven."

Om te voorkomen dat de IJ-boulevard een ruimtelijke barrière vormt, zal een deel van de IJ-boulevard ondergronds (en onder water) worden aangelegd. Dat is echter een zeer kostbare zaak en van de overheid zou dan ook meer mogen worden verwacht dan nu het geval is. De aan de regio Amsterdam toegekende overheidsbijdrage voor infrastructuur (het 'Vinx-bod') is slechts eenderde van wat op basis van eerdere subsidieregelingen mocht worden verwacht.

WONINGBOUW

Ook in het realiseren van woningbouw speelt de IJ-oever een belangrijke rol. Het aantal kleine huishoudens in Amsterdam stijgt nog steeds en er bestaat grote vraag naar koopwoningen in of nabij de stad. Hierdoor ontstaat het gevaar dat zich een ruimtelijke segregatie voordoet:

in de oude stad en de negentiende-eeuwse wijken een concentratie van lage inkomens (buitenlanders, ouderen, werklozen) en aan de IJ-oever een opeenhoping van goedverdienende een- en tweepersoons huishoudens.

De heer Musterd, verbonden aan het Centrum van Grootstedelijk Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam, verwees in dat verband naar de rellen in Los Angeles eerder dit jaar. "Het gaat natuurlijk te ver om de situatie in Los Angeles te vergelijken met die in Amsterdam, maar de sociale aspecten krijgen te weinig aandacht," constateerde hij. Dit wordt nog eens benadrukt doordat de eis van vijftig procent sociale woningbouw voor de IJ-oever in een poging de plannen financieel rond te krijgen inmiddels is teruggebracht naar veertig procent.

KANTOREN

Een andere troef van Amsterdam is de enorme hoeveelheid kantoorruimte die nu en in de toekomst beschikbaar is. Ook voor kantoren moet het accent liggen op bereikbaarheid en kwaliteit. Volgens de heer Kwak van makelaardij De Boer, Hartog en Hoofd, moeten (kantoor)locaties beschikken over uitstekende openbaarvervoervoorzieningen, een aantrekkelijk stedelijk milieu, een grote verscheidenheid en "gewoon goede gebouwen."

Op dit moment zit de groei rond station Sloterdijk en Amsterdam Zuidoost er goed in. Dat geldt ook voor de Zuidas, rond station Zuid, maar Oskam heeft hier zijn eigen ideeën over. Hij vindt dat de kantoren die er nu staan (WTC, Assurantiebeurs, Atrium) er niet uitzien: "We zien het hele land volgeplempt met een overmaat van -letterlijk- waardelose

kantoorgebouwen. Zelfs op een plek die de vastgoedsector zelf als de top beschouwt (de Zuidas) staan gebouwen van een armzalige, goedkope en provinciale architectuur." De Zuidas is echter wel uitgegroeid tot de Nederlandse toplocatie voor kantoren.

Lange tijd heeft de gemeente vastgehouden aan het standpunt dat aan de Zuidas geen nieuwe (hoofd)kantoren mochten worden gebouwd. Deze moesten aan de IJ-oever komen, maar de belangstelling daarvoor was vrijwel nihil. Inmiddels is de gemeente tot inkeer gekomen en is besloten dat de IJ-oever bestemd is voor de kleinere kantoren en dat aan de Zuidas de écht grote kantoren mogen worden neergezet. Gezien de slappe vastgoedmarkt en het ontbreken van extra overheidsgelden vormt de Zuidas zo een aardige additionele inkomstenbron voor de ontwikkeling van de IJ-oever.

RANDVOORWAARDEN

Verschillende ontwikkelingen zijn al in gang gezet, maar tot dusver ziet niet alles er even succesvol uit. Het IJ-oeverproject komt maar moeilijk van de grond. De financiële inspanningen op het gebied van de infrastructuur zijn zo groot, dat aan wezenlijke randvoorwaarden, zoals hoge stedenbouwkundige kwaliteit en handhaving van een behoorlijk aandeel sociale woningbouw, niet kan worden voldaan zonder een behoorlijke extra bijdrage van de rijksoverheid. Volgens Kwak is de beschikbaarheid van kantoorruimte op locaties die voldoen aan eisen van kwaliteit en bereikbaarheid de belangrijkste voorwaarde voor het succesvol verhuuren van projecten. Dit betekent een pleidooi voor het ontwikkelen van plannen voor de IJ-oever. Wanneer bereikbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit gegarandeerd worden, zal de beschikbare ruimte door de markt worden opgenomen. Een belangrijke voorwaarde voor een evenwichtige ontwikkeling van de stad is verder dat, zoals de Amsterdamse traditie betaamd, er ook in de sociale sector flink wordt gebouwd.

Wanneer de overheid de ontwikkeling van de steden ter harte gaat, moet ze daar de consequenties van inzien. Als Amsterdam geen fors beroep kan doen op de rijksoverheid zijn haar Europese ambities gedoemd te mislukken.

MENNO OVERTOOM en ED SLOTBOOM
Redactie AGORA

1. De ontwikkeling van Groot-Amsterdam: 9 juni 1992, georganiseerd door de vakgroep Ruimtelijke Economie van de Economische Faculteit van de Vrije Universiteit Amsterdam.