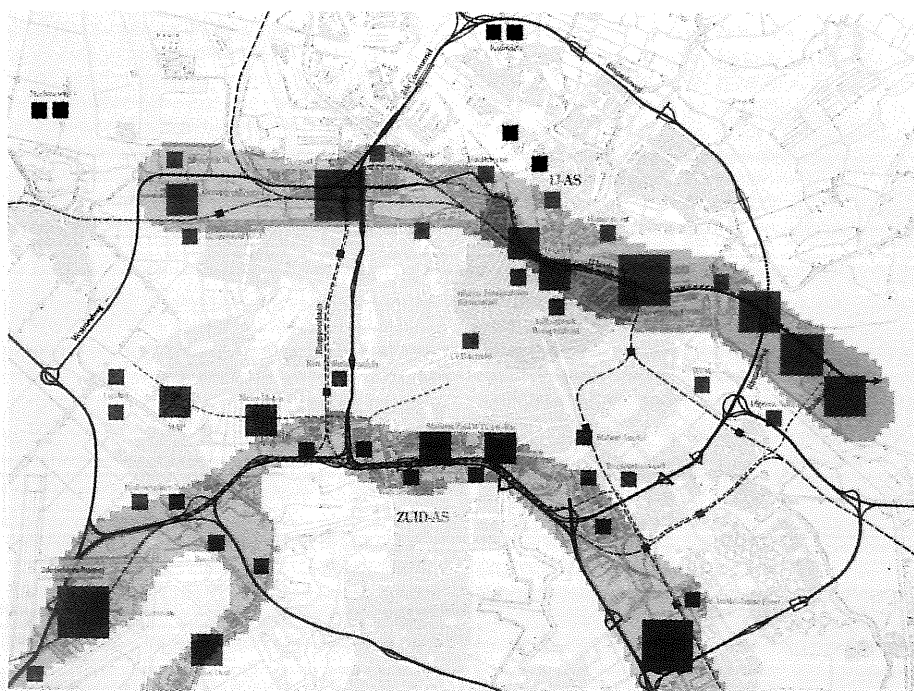


Binnenstad mag niet vergeten worden

Amsterdam: 'booming' aan de stadsrand

Onlangs organiseerde de Stichting Arcam, een drietal bijeenkomsten over de toekomst van 'boomtown Amsterdam'. Met projectontwikkelaars, architecten, stedenbouwkundigen, vertegenwoordigers van de Dienst Ruimtelijke Ordening en andere betrokkenen werd van gedachten gewisseld over de toekomst van de stad. De centrale vraag op de slotbijeenkomst op 30 juni in de Beurs van Berlage luidde: wie bepaalt nu eigenlijk het gezicht van Amsterdam?



Het 'Boomtown-gebeuren' speelt zich voor een belangrijk deel af langs de ringspoorlijn. Op het kaartje tevens de beide ontwikkelingsassen, zoals men zich die in Amsterdam voorstelt.
Bron: Boomtown Amsterdam

ARNE BONGENAAR *

Deze vraag is zeer actueel nu het in Amsterdam steeds meer gewoonte lijkt te zijn geworden de ontwikkeling van uit commercieel oogpunt aantrekkelijke terreinen aan projectontwikkelaars uit te besteden. De Dienst Ruimtelijke Ordening, ooit met het Grondbedrijf als Dienst Stadsontwikkeling functionerend, heeft niet veel meer in te brengen.

Grootschaligheid

De mogelijke consequenties voor de stad bleven tijdens de discussie echter wat onderbelicht zodat het meeste gewicht kon worden toegekend aan de slottoespraak van de Noord-Hollandse Commissaris van de Koningin **Roel de Wit**. De Wit, in de periode 1965-1970 wethouder van Publieke Werken in Amsterdam, is aan een opmerkelijke

come back in de hoofdstad bezig. Enkele weken voor de boomtown-discussie, op 3 juni, fungeerde hij al als discussieleider op de door de Kamer van Koophandel georganiseerde bijeenkomst 'Er op of eronder' over de toekomst van het openbaar vervoer in Amsterdam.

De Wit is een erkend voorstander van *grootschalige ingrepen* in de ruimtelijke structuur die onder meer zijn vormgegeven in het overloopbeleid en het in Amsterdam tot één lijntje beperkte ondergrondse openbaar vervoer. Een dergelijk beleid kan naar zijn idee het best worden vormgegeven met behulp van de voormalige, krachtige Dienst Publieke Werken en Dienst Stadsontwikkeling. Ook in de Beurs liet hij zich dan ook in die zin uit en de zaal toonde een zeker enthousiasme. Pikant detail bij De Wit's aanwezigheid was het feit dat hij de verhinderde wethouder van Verkeer, Vervoer en

Ruimtelijke Ordening, Van der Vlis, verving. Van der Vlis behoort tot de generatie die bestuurders als De Wit, De Cloe en Lambers opvolgde en zich sterk afzet(-te) tegen de grootschaligheid en nog altijd met de grootste moeite de dialoog met de voorgangers wil aangaan.

Ringspoorontwikkeling

De Wit kreeg uiteindelijk het eerste exemplaar van het boek *Boomtown Amsterdam*¹ aangeboden dat ter gelegenheid van de manifestatie is geschreven. In het boek wordt een uitgebreid en rijkelijk geïllustreerd overzicht gegeven van de ongelofelijke ontwikkelingen rond een zevental NS-stations langs de ringspoorbaan.

De Nederlandse Spoorwegen stelde in samenwerking met de Stichting Arcam het publiek met een ringticket in staat om op 1 juli, de Dag van de Architectuur de huidige stand van zaken in ogenschouw te nemen. Voor het Centraal, Sloterdijk, Lelylaan, Zuid/WTC, Rai, Bijlmer en Amstel staat voor de komende twintig jaar een groot aantal projecten op stapel met vele honderdduizenden vierkante meters kantoorruimte. De tekeningen en maquettes van deze projecten waren in de stations te zien.

Voor de Bijlmer (kantoren voor onder andere computerbedrijven en banken), Zuid (hoogwaardige kantoren voor kleine vestigingen van internationale bedrijven) en de Rai (uitbreiding Rai, aanleg Milieupark) vormen de plannen een aanvulling op de bestaande gebouwenvoorraad. Voor Lelylaan (confectie) en Amstel (kantoren voor verzekeringsbedrijven) leidt een eventuele realisatie van de plannen tot een verdubbeling van de hoeveelheid kantoorruimte. Voor Sloterdijk (kantoren met geavanceerde telecommunicatievoorzieningen) en de terreinen achter het CS betekenen de plannen het begin van een ontwikkeling die pas na 2000 zal zijn voltooid.

Ondergrondse

Het planaanbod wordt door de gemeente Amsterdam welwillend bekeken, hetgeen vraagtekens zet bij de vermeende kleinschaligheid van de huidige generatie bestuurders. Die kleinschaligheid lijkt enkel nog te worden belichaamd in het blinde verzet tegen *ondergronds openbaar vervoer* in de binnenstad dat van diverse zijden wordt aangedragen als een sine qua non voor een levendige en levensvatbare binnenstad. Het verzet maakt een open discussie over de voors en tegens van een dergelijke zienswijze helaas niet goed mogelijk.

Een interessante vraag kan bijvoorbeeld zijn of het onlangs door prof. ir. H.P.S. van

VISIE

Amsterdam heeft 't, maar niet voor het eerst! De stad was de *shock city* van de zeventiende eeuw. Buitenstaanders en buitenlanders vergaapten zich aan dit cosmopolitische centrum, waar voorspoed heerste en rijkdommen lagen opgetast. En dat in een periode die in de rest van de toenmalige wereld werd gekenmerkt door hongersnood en economische crises. Amsterdam was, in de woorden van Simon Schrama, 'de grote zeventiende eeuwse uitzondering'.

Toch was de stad toen allerminst modern of eigentijds, zoals later Manchester zou zijn, de 'shock city' van de negentiende eeuw. Dàr openbaarden zich voor het eerst de elementen van een samenleving van de toekomst: kapitalisme, industriële massaproductie en scherpe klassentegenstellingen. In Amsterdam was daar geen sprake van, de stad leek geheel wars te zijn van de tijdgeest. Géén hoofdstad met imponerende paleizen, grote parken of statige pleinen waar absolute vorsten zich in thuis zouden voelen, maar een vulgaire koopmansstad die een bijna anarchistische indruk moet hebben gemaakt. Een wijkplaats voor vrijdenkers, sectariërs, genieën, vreemdelingen, profiteurs en kunstenaars; een bruisende, liberale enclave in een starre, stagnerende omgeving.

Amsterdam had 't, maar op een zelfbewuste, vanzelfsprekende manier. Dat verkocht zichzelf, er waren afnemers genoeg. Het verschil met de

Fun City

DR. LODEWIJK BRUNT

Onlangs benoemd tot hoogleraar sociologie bij de Vakgroep Sociologie en Gebouwde Omgeving van de Universiteit van Amsterdam

situatie van vandaag is groot. Steden -waar- onder ook Amsterdam- worden aangeprezen alsof het wasmiddelen zijn. Precies de manier waarop eerder deze eeuw Los Angeles of Miami aan de man werden gebracht. Deze nieuwe trend komt voort uit ingrijpende economische en technische veranderingen. Het is niet meer noodzakelijk om voor produktieve of administratieve doeleinden grote aantallen mensen

op één plaats te concentreren en daarmee hebben veel steden hun 'praktische' betekenis als motoren van de staatshuishouding verloren. De potentiële stedeling moet nu worden gelokt met slogans die verwijzen naar de expressieve functies die het stadsleven zou hebben.

Steden zouden bij uitstek de plaatsen geworden zijn waar 'leefstijlen' zich manifesteren en daartoe ontwikkelt ieder zichzelf respecterend stadsbestuur de geëigende voorzieningen en voorwaarden: winkelcentra, theaters, yuppie-appartementen, restaurants, boulevards, congresscentra, hotels en tal van andere ontmoetingsplaatsen. Steden zijn geen poelen van zonde meer, waar jonge meisjes haar onschuld verliezen, maar poelen van vermaak waar geen onschuldige meisjes bestaan. De tijd van Dickens' 'Coketown' heeft afgedaan, die van het oude, decadente Rome keert weer terug. De 'nieuwe stedelijkheid' heeft opwindende beloften in zich, maar het is riskant om deze te schoeien op een monocultuur van hedonistisch pretmaken. De negentiende eeuwse fabrieksstad maakte neerslachtig vanwege de unidimensionaliteit van het leven dat zich daar afspeelde. De laat-twintigste eeuwse *Fun City* zal er anders uitzien.

Amsterdam was een shock city vanwege haar anachronistische karakter, de complexiteit en veelkleurigheid van het bestaan dat zich binnen haar grenzen afspeelde. De stad was niet 'eigentijds', maar vooral eigennijzig. Dat zou een les kunnen zijn.

Lohuizen van de Technische Universiteit Delft gepresenteerde plan voor een noord-zuid-verbinding van Amsterdam-Noord tot de Lairessestraat of de Rai wel zo gelukkig is. Misschien is een ondergrondse binnering onder de Singelgracht en met aansluiting op de nu zo veelgeroemde buitenring bij het Centraal wel veel efficiënter. Dit idee dat ongeveer 20 jaar geleden onder geheel andere omstandigheden werd gepresenteerd door W.F. Heinemeijer en M. Bierman² verdient het in de te voeren discussie betrokken te worden.

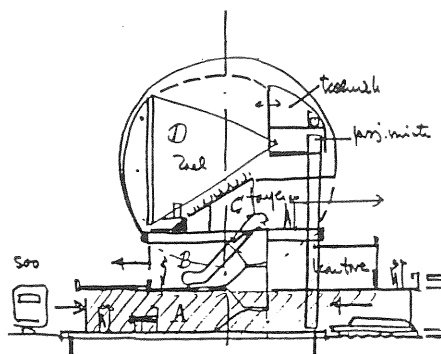
Concurrentieslag

De toekomst van de binnenstad staat momenteel op het spel. Het is immers de vraag of de binnenstad met de bestaande infrastructuur weet stand te houden in de *concurrentieslag* met de subcentra aan de ringspoorbaan en nieuwe kantoorlocaties in Amstelveen en Hoofddorp. Tot op heden zijn de omvangrijke verhuizingen in de kantorensector voornamelijk verplaatsingen en komen er relatief weinig bedrijven van buiten het stadsgewest en/of van buiten Nederland. Dat betekent dat er veel oude kantoren leegkomen waarvan een deel misschien verbouwd kan worden tot wooneenheden, maar een groter deel komt leeg te staan.

De ontwikkeling van de IJ-as is wel gepresenteerd als een oplossing tegen de aftakeling van de binnenstad, maar een eventuele

Recreatieve voorzieningen maken ook deel uit van Boomtown. Schets voor een IMAX-theater aan de Oosterdokskade, waar voor 420 mensen spectaculaire filmvoorstellingen kunnen worden vertoond. Bron: Boomtown Amsterdam

dr. L. B.



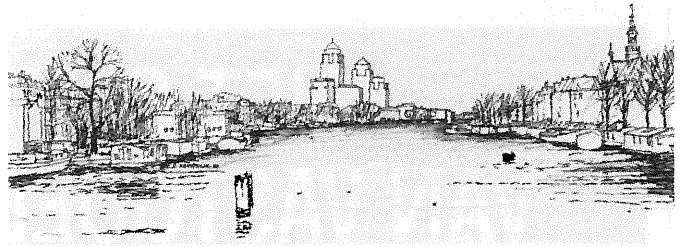
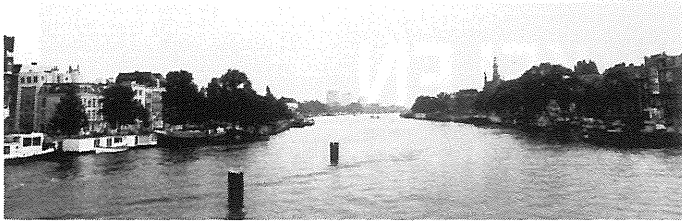
vruchtbare wisselwerking tussen de *IJ-oevers* en de binnenstad is tot op heden nog niet op geloofwaardige wijze aan het publiek getoond. Dat geldt eveneens voor de noordkant van het IJ waar volgens de gemeente plaats is voor 'allerlei ontwikkelingen' maar waar werkelijk niets gebeurt dat de massale toeristenstromen in de stad kan bewegen tot een sprong over het IJ.

Het boek 'Boomtown Amsterdam' geeft een boeiende momentopname van de ontwikkelingen rond de 'peripherique' van Amsterdam en roept tegelijk een aantal nijpende vragen op over de positie van de Amsterdamse binnenstad, met een uitroep teken bij het vraagstuk van de bereikbaarheid en van Amsterdam-Noord. Het is de taak van de huidige gezichtsbepalers van Amsterdam op deze vragen een afdoend antwoord te geven.

* Student Sociale Geografie en werkzaam bij SIS-WO te Amsterdam.

1. Stichting Arcam: *Boomtown Amsterdam. Ontwerpen om de stad*. Uitgegeven door Stichting Arcam in samenwerking met Meulenhoff/Landshoff. ISBN: 90 290 81651. pp. 108. f 39,50.

2. Zie onder meer H. Goverde, : *Vijftien jaar metro-misère* in: PLAN 7, 1975.

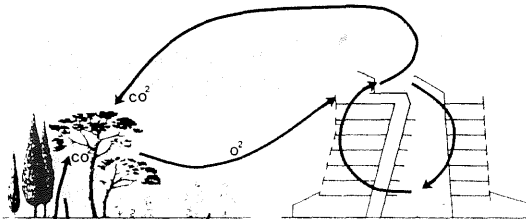


Bij het Amstelstation zijn de afgelopen jaren reeds de grote kantoorgebouwen van Delta Lloyd en de Postbank verzezen. Ze vallen straks in het niet als de plannen, die nu voor dit gebied op tafel liggen, doorgang vinden. Het architectenbureau ZZOP ontwierp hier een drietal fraai vormgegeven kantoorstorens van meer dan honderd meter hoogte.

Foto: Martijn Gallenkamp, tekening ZZOP



Rond het station Bijlmer in het stadsdeel Zuid-Oost heeft een enorme kantoorontwikkeling plaatsgevonden, voor een groot deel met futuristisch ogende spiegelwanden. Foto: Nationale Nederlanden VastGoed.



Scherp contrasterend hiermee, maar daarom niet minder futuristisch, is het hoofdkantoor van de Nederlandse Middenstandsbank. 'Organische architectuur' waarin wordt geprobeerd in harmonie met mens en omgeving te bouwen.



Boomtown-locaties



Nadat de eerste paal de grond in ging, bleef het enige tijd stil rond Station Sloterdijk en Amsterdam Teleport, maar nu wordt dan toch volop gewerkt aan 'Teleport Office Park'. Het in aanbouw zijnde Busitel moet het hart worden van een verzameling technisch geavanceerde gebouwen, waarin de toepassing van 'telematica' centraal staat. Illustratie: OD 205, foto: Max Popma

Om enig tegenwicht te bieden aan de ontwikkelingen aan de stadsrand, met name die in zuidelijke richting, maakt de gemeente zich sterk voor de ontwikkeling van de IJ-as. Voor het Centraal Station en omgeving zijn inmiddels de nodige plannen gemaakt. Naast kantoren moeten hier woningen komen en voorzieningen, zoals hotels. Tekening: Benthem Crouwel

