

Verdere verdichting van de stad verpest het woon- en leefmilieu

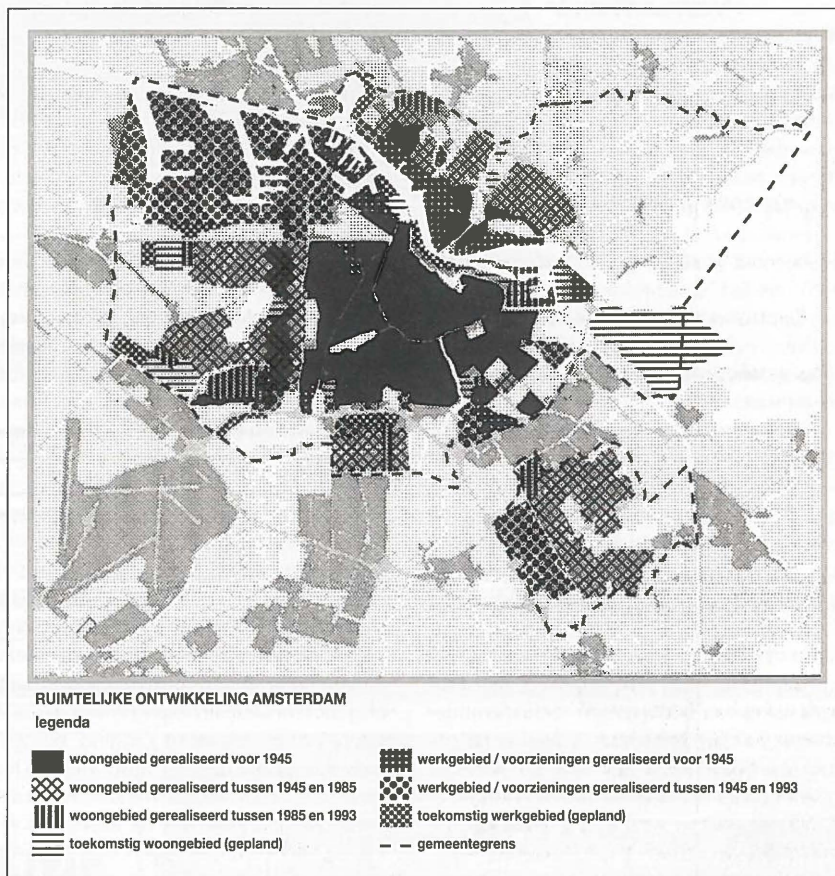
In 1985 verschijnt in Amsterdam het structuurplan *De stad centraal*. In dit structuurplan wordt het compacte-stadbeleid geïntroduceerd. Bouwen in en aan de stad is vooral noodzakelijk om de terugloop van de bevolking een halt toe te roepen. Hedentendage komen de nadelen van het compacte-stadbeleid in zicht: de hoge woningdichtheid verpest het leefmilieu. Er moeten grenzen gesteld worden aan de compacte stad.

LEON DE LAAT*

Door de grootschalige suburbanisatie in de jaren '70 dreigt het inwonertal van Amsterdam zover te dalen, dat het draagvlak van de stedelijke voorzieningen in gevaar komt. Het schrikbeeld dat de Amsterdamse bevolking verder zal afnemen van zeshonderdduizend in 1983 tot misschien wel zeshonderdduizend inwoners, verdient volgens het structuurplan 1985 grote zorg. Ook de afname van werkgelegenheid (328.000 in 1980 naar misschien wel 260.000 in 2000) is een belangrijk aandachtspunt. Wil de stad overleven dan is versterking van de woon- en werkfunctie onvermijdelijk. Ook politiek wordt dit erkend. De jaren '80 kenmerken zich dan ook door een kentering ten gunste van de stad. Het compacte-stadbeleid, dat algemeen ingang vindt, is in eerste instantie een reactie tegen de tot dan toe gevolgde politiek van gedeconcentreerde verstedelijking.

KANTTEKENINGEN

De nieuwe interesse in de stad en de brede steun voor het compacte-stadbeleid leiden er toe dat vanaf 1985 de bevolking weer groeit: in 1990 telt Amsterdam ruim zevenhonderdduizend inwoners. Ook de werkgelegenheid is toegenomen. De draagvlakproblematiek van de stad verliest hierdoor aan betekenis, maar het compacte-stadbeleid wordt onverminderd voortgezet. Alleen komt de nadruk daarbij op andere aspecten te liggen: in het structuurplan 1991 wordt onder andere gewezen op de



Kaartje: auteur

milieuvoordelen van de compacte stad (met name korte woon-werkafstanden en het beschermen van landschap) en op het belang van menging van verschillende functies in de stad (compleetheid in functioneren, dus niet slechts wonen).

In dit structuurplan worden echter ook de eerste kanttekeningen geplaatst bij het compacte-stadbeleid. Intensivering en concentratie van verschillende activiteiten in de stad leiden tot een toenemende belasting van het woon- en leefmilieu, wat vooral merkbaar is op het gebied van verkeer. De term 'paradox van de compacte stad' doet zijn intrede: het compacte-stadbeleid heeft voor het milieu zowel positieve effecten (zoals zuinig energieverbruik, behoud van open landschap), als negatieve effecten (de leefbaarheid van de stad komt onder druk te staan).

GRENZEN

Sinds 1991 is het dilemma tussen de voor- en nadelen van de compacte stad alleen nog maar nijpender geworden; logisch, want de ruimte in de stad is beperkt en mogelijkheden

om verder te verdichten nemen steeds meer af. Na bijna tien jaar beleid zijn langzaam maar zeker de grenzen van het compacte-stadbeleid in zicht. In het recent verschenen *Ontwerp-Structuurplan 1994* wordt uitgebreid ingegaan op deze problematiek.

OPEN PLEKKEN

De meest gemakkelijke locaties om te verdichten zijn de open plekken in de stad; veelal plekken met een groen karakter. Veel voor de hand liggende open plekken in de stad zijn in de afgelopen jaren al bebouwd (bijvoorbeeld het Julianapark, het tracé van rijksweg 3 in Buitenveldert en veel kleine open plekken). Door de verdichtingspolitiek neemt de waarde van de overgebleven open plekken omgekeerd evenredig toe, evenals de maatschappelijke weerstand tegen het bebouwen van deze plekken. Recente plannen voor bebouwing van dergelijke locaties hebben onder de bevolking veel stof doen opwaaien.

Het Ontwerp-Structuurplan 1994 erkent de waarde die groen heeft voor de stadsbewoner. Juist in de compacte stad is er behoefte aan

Milieucompensatie de aantasting

verdichting van de stad verpest
het woon- en leefmilieu

COMPACTE STAD

Het compensatie-principe gaat er
vanuit dat toegebrachte schade aan
het milieu vergoed kan worden. Door
toepassing van dit principe dient de
voortgaande aantasting van het milieu
afgeremd te worden. In praktijk blijken
de resultaten van compensatie echter
tegen te vallen: de schade aan het
milieu is al toegedaan, maar hoe zit het
met de beloofde compensatie?

Soms is het echter noodzakelijk
grijpen. Dit is bijvoorbeeld bij
wikkelingen in het verleden
hebben aangetast of afge-
gelen niet op korte termijn
toegepast of te laat
effectgerichte maatregelen
Dit zijn maatregelen die
effecten van de aantasting
nemen op.

GÉKE KUIPERS

Een belangrijk uitgangspunt is
leid, zoals dat is vastgelegd in het
Milieubeleidsplan van de gemeente.
Dit houdt in dat de schade van
geval niet alleen wordt gecompenseerd
liteit te behouden, maar ook de
strumen- ten die de schade veroorzaken
de bron van de schade te verwijderen
maakt het mogelijk om de eventuele
vrijkomende functies ver-
geplaatst kunnen worden,



Nieuwe woningen in het Oostelijk Havengebied. Bron: dRO Amsterdam

huidige wetgeving automatisch
te stellen van de activiteiten die
het meest veroorzaken.

COMPACTE STAD

voort met betrekking tot
tuele voorbeelden hiervan
in de Houthavens (gelegen
in van het Westelijk Haven-
ke- vernieuwingsprojecten
die binnen de geluidscon-
tingen.

ruimtelijke Ordening en
te Amsterdam aangege-
ving meer rekening zou
de complexiteit van de
de daadwerkelijke hin-
De mogelijkheid zou
gebiedsgericht beleid
kan worden gele-
in bepaalde gebie-
en gehanteerd en
vormen. Uiteraard
in de stadsbewo-
en gelegd.

gebiedsgericht be-
moeten worden
milieubelasting
menteel een
naam 'stads-

wordt ook
van de stad. Door de vol-
van de Ringweg A10 en het toegenomen
autobezit is het bereikbaarheidsprofiel
van Amsterdam drastisch veranderd. De auto-
bereikbaarheid van de binnenstad en de ne-
gentiende-eeuwse wijken is minder goed dan
die van gebieden aan de stadsrand en dit is één
van de oorzaken geweest voor het verdwijnen
van bepaalde soorten werkgelegenheid uit de
oude stad naar de stadsrand. Om het oude
centrum ook voor diverse economische func-
ties aantrekkelijk te houden en de druk op de
leefbaarheid te verminderen zijn plannen in
gang gezet voor een autoluwe binnenstad.
Om ervoor te zorgen dat verdere uitvoering
van het compacte-stadbeleid (verdichting en
intensivering) geen onaantoonbare toename
van het autoverkeer met zich mee zal brengen,
zijn vergaande maatregelen nodig, zoals een
stringent locatiebeleid, gecombineerd met een
'kwaliteitssprong' in het openbaar vervoer.
Via ruimtelijke ordening kunnen voorwaarden
worden geformuleerd voor terugdringing van
(de groei) van het autobezit, bijvoorbeeld
door ervoor te zorgen dat de meest intensief
gebruikte gebouwen en terreinen op plaatsen
liggen die zeer goed per openbaar vervoer
bereikbaar zijn. Te denken valt hierbij aan kan-
toren, appartementenflats en grootschalige
voorzieningen. Auto-afhankelijke functies (bij-
voorbeeld overslagbedrijven) horen niet op
deze plekken thuis. Bij nieuwe locaties kan dit
gestuurd worden door toepassing van het loca-
tiebeleid. Gezocht zal moeten worden naar
aanvullende instrumenten om een intensief

grondgebruik te stimuleren op de plaatsen die het best bereikbaar zijn per openbaar vervoer.

Ook met betrekking tot fietsverkeer kan de ruimtelijke ordening randvoorwaarden scheppen, bijvoorbeeld door een veelheid van activiteiten op korte afstand van elkaar te localiseren en door het realiseren van aantrekkelijke fietsroutes.

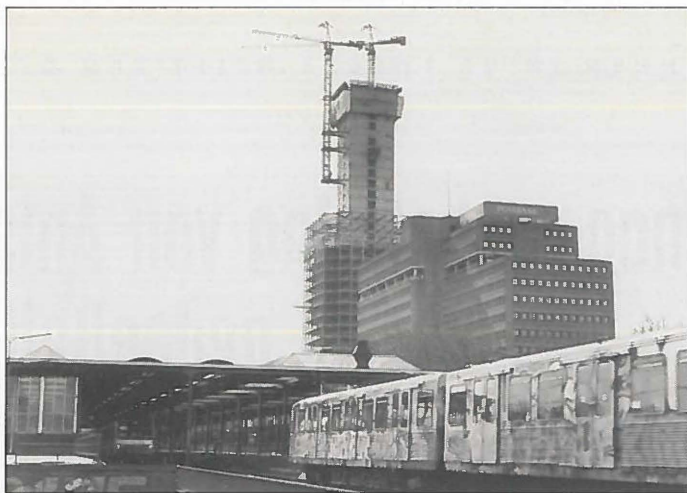
VOORUITZICHT

Voor het Ontwerp-Structuurplan 1994 is op een aantal van bovengenoemde terreinen al onderzoek verricht. Zo is een groenstructuur voorgesteld, waarin de te behouden groengebieden zijn aangegeven, en is de openbaar-vervoerbereikbaarheid van de stad in kaart gebracht.

Andere onderzoeken zijn nog niet afgerond: de relatie ruimtelijke ordening-milieu (de 'stadsstolp') moet worden uitgewerkt en de mogelijkheden en wenselijkheden voor verdichting van extensief gebruikte terreinen in de stad moeten worden onderzocht.

Mede op basis van de hierboven beschreven ruimtelijke analyses van de stad zijn enkele gebieden geselecteerd die voor verdichting en kwaliteitsverbetering in aanmerking komen. Hiervoor zullen in overleg met de stadsdelen van Amsterdam plannen worden uitgewerkt.

De onderzoeken zullen moeten uitwijzen welke mogelijkheden er nog zijn voor verdere 'inbreiding' in de stad en waar de grenzen van



intensief grondgebruik op een per openbaar vervoer goed bereikbare plaats.

Bron: auteur

de compacte stad liggen. Hoewel duidelijk is dat er zeker nog ruimte is voor verdichting, is ook zonneklaar dat die beschikbare ruimte in geen verhouding staat tot de opgaven die er voor de volgende decennia liggen.

In de komende tien jaar zullen in Amsterdam 1,3 miljoen m² kantoorvloer, driehonderd hectare bedrijfsterrein en veertigduizend woningen gerealiseerd moeten worden (exclusief vervanging van bestaande woningen). Van die veertigduizend woningen zullen er volgens het Vinex-convenant bijna vijftienduizend in bestaand stedelijk gebied gebouwd moeten worden. Dit is een zware opgave. Ter vergelijking: in de afgelopen tien jaar zijn circa vijftienduizend woningen (aanvullende nieuwbouw) binnen bestaand stedelijk gebied ge-

bouwd. Een zeer groot deel hiervan is gerealiseerd in het Oostelijk Havengebied.

In uitbreidingsgebieden zullen tot 2005 nog ruim vijftienduizend woningen gebouwd moeten worden. Het merendeel daarvan is gepland in het IJmeer, in de nieuwe stadslob Nieuw-Oost.

Tot 2005 is, naar verwachting, met buitengewone inspanningen nog genoeg ruimte te vinden voor de bouw van woningen, kantoren en bedrijven in de stad. Maar ook na 2005 zijn aanzienlijke ruimteclaims te verwachten.

De ruimte die er dan nog binnen bestaand stedelijk gebied is, zal echter absoluut onvoldoende zijn om aan de verwachte vraag naar woon-, werk- en recreatielocaties te voldoen. Onvermijdelijk zal dit leiden tot een nieuwe noodzaak om gebieden buiten de stad voor verstedelijking aan te wijzen. Uitbreidingslocaties binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam zijn dan niet meer voorhanden. Om te komen tot een nieuw verstedelijkingsmodel is een regionale aanpak vereist. Daarmee is het compacte-stadbeleid niet van de baan. Het beleid zal alleen op een hoger schaalniveau worden voortgezet: de compacte regio.

* Leon de Laat is lid van de Werkgroep Structuurplan van de dienst Ruimtelijke Ordening (dRO) Amsterdam.

Waarom staat uw

PERONEELSADVERTENTIE

(M/V)

niet in AGORA?

Daarmee bereikt u immers gericht honderden specialisten op het gebied van ruimtelijke ordening en gebouwde omgeving. AGORA wordt gelezen door ondermeer medewerkers van ontwikkelaars, beheerders, advies- en onderzoeksbureaus, beleggers, bouwbedrijven en gemeenten. Daarnaast zijn we ook goed thuis op universiteiten en hogescholen, waar talloze studenten zich in het vakgebied bekwamen.

Voor nadere inlichtingen kunt u contact opnemen met Ronald Klip, Bureau STRABO, telefoon: 020-626 08 17

20 JAAR VAKMANSCHAP EN ERVARING MET MAQUETTES, DRUKWERK EN FOTOGRAFIE

DRO vormgeving

Fotobureau
Maquette-atelier
Grafisch bureau

Fotobureau
stedebouwkundige en architectonische fotografie
reproducties en tekstdia's
bezonnings- en maquettefoto's
Inlichtingen: H. Brons, telefoon 020 - 596 1368

Maquette-atelier
stedebouwkundige en architectonische maquettes
in alle materialen en op alle schalen, ook werkmaquettes
Inlichtingen: C. Wijthoef, telefoon 020 - 596 1377

Grafisch bureau
ontwerp en vormgeving / DTP van huisstijlen, brochures
en andere soorten drukwerk
tentoonstellingen
Inlichtingen: P. Klock, telefoon 020 - 596 4517

Algemene informatie
M. van Westen
Wibautstraat 3, 1091 GH Amsterdam
Telefoon 020-596 3630
Telefax 020-596 1307