

Studenten leveren bijdrage en beginnen bij het heden

ASAP bestaat uit een tiental studenten planologie. Zij is onderdeel van de studievereniging Het Groene Hart en vertegenwoordigt als Amsterdamse afvaardiging het Europese planning student network PlaNet op de Universiteit van Amsterdam. Dit drie jaar geleden opgerichte netwerk van studenten en jonge planners wil via het organiseren van internationale audits, seminars en congressen de uitwisseling van ideeën en ontwikkelingen op planninggebied bevorderen. In juni 1998 heeft de ASAP in het kader van de Toekomstverkenning Amsterdam 2030 (TVA 2030) een internationale audit georganiseerd. Buitenlandse studenten zijn in staat gesteld kennis te maken met de stad Amsterdam en gevraagd hun visie te geven op de toekomst van de stad. Hierop voortbordurend heeft de ASAP een presentatie gehouden op het eerder genoemde stadscongres. Met het project TVA 2030 poogt de gemeente Amsterdam de toekomstige opgaven én zegeningen van de stad te inventariseren. Bij het kijken naar de toekomst gaat het om het analyse-

Vervolgens is het zaak die opgaven met creativiteit in te vullen.

IMPULSEN

Bij de discussies rond de TVA 2030 is opvallend dat de gemeente juist het oplossen van de problemen van het heden probeert te vermijden.

genheid met sprongen toe, loopt de Amsterdamse werkloosheid terug en stijgen de prijzen van woningen en kantoren sterk. Daarnaast is ook de gestegen populariteit van de stad te meten aan het toenemend aantal toeristen en dagjesmensen. De Stichting Economisch Onderzoek der Universiteit van Amsterdam (SEO) verwacht dat tot het jaar 2020 het aantal inwoners van Amsterdam met ruim dertien procent zal toenemen, de werkgelegenheid met bijna achttien procent. Binnen de regio Amsterdam zal die groei respectievelijk ruim twaalf en 24 procent bedragen (zie tabel 1). Het aantal publieke en private investeringen in de stad geven eveneens een positief beeld. Grote projecten worden uitgevoerd op de Zuidas en in het ArenA-gebied in Zuidoost. Het IJ-oever project lijkt langzaam vorm te gaan krijgen evenals de omtrekken van de nieuwe wijk in het meer: IJburg. De stad kan met vertrouwen de toekomst tegemoet zien, zou je zeggen. Deze nieuwe investeringen en impulsen zullen de stad in de toekomst echter voor problemen plaatsen, problemen die nu al een bedreiging vormen voor het welzijn van de stad en haar bewoners.

HUB

Een van de problemen zullen de gevolgen van de toenemende mobiliteit zijn. In Hub Amsterdam wordt uitgegaan van een explosieve stijging van het vrachtvervoer met vijftig tot 160 procent. Ook het personenvervoer zal met 25 tot 35 procent stijgen. Gezien de groei van de werkgelegenheid, zal met name in de spits-

FRANK UFFEN*

De gemeente Amsterdam heeft met de publicatie van het boekje Hub Amsterdam vorig jaar een voorzet gegeven voor een brede discussie over de toekomst van de stad. Begin februari is als voorlopig sluitstuk van deze discussie het stadscongres Tweeduizend en één Stad georganiseerd. De Amsterdam Student Association of Planning (ASAP) heeft door middel van een presentatie een bijdrage geleverd aan deze discussie.



Bron: ASAP

ren van het heden, de ontwikkelingen van het heden door te trekken naar de toekomst en daaruit de opgaven voor de stad te destilleren.

Maar, in het Amsterdam van het heden lijkt er dan ook weinig mis te zijn. De afgelopen jaren groeit de bevolking weer, neemt de werkgele-

uren de vraag naar vervoer tot nog grotere congestie leiden. Die druk wordt verergerd door een sterk groeiende pendel binnen de regio en vanuit de rest van Nederland (tabel 2). Het lijkt onwaarschijnlijk dat die vraag naar vervoer, zoals de Amsterdams wethouder Köhler van verkeer beoogt, te realiseren zal zijn door onder meer de bestaande weginfrastructuur met vijftig procent beter te benutten. Weliswaar wordt met het aanleggen en verbeteren van een aantal (nieuwe) openbaar vervoerverbindingen (Noord-Zuidlijn, IJ-tram, spoorverdubbeling) de bereikbaarheid van veel woon en werklocaties verbeterd. Toch zal het met de realiteit van kriskras- relaties ook met de huidige plannen moeilijk zijn het openbaar vervoer tot een echt alternatief te maken. Voor de gemeente Amsterdam ligt hier een grote opgave. Of zij zal besluiten tot het aanleggen van meer (snel-)wegen is twijfelachtig, maar wachten tot de bestaande wegen met vijftig procent meer auto's vol zullen staan zal op den duur ook politiek niet verkoopbaar zijn. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor een gezond stedelijk gebied. Als de gemeente wenst deze bereikbaarheid te garanderen zonder een toename van het autoverkeer dan zal zij daadwerkelijk moeten zorgen dat er geïnvesteerd wordt in alternatieve vervoerswijzen. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn te onderscheiden naar vijf schaalniveaus: het internationale, nationale, regionale, stads- en wijkniveau. Ontwikkelingen op de eerste twee staan min of meer buiten de invloedssfeer van de gemeente. De laatste drie niveaus behoren geheel of ten dele tot de verantwoordelijkheid van de gemeente. Problemen ten gevolge van maatschappelijke ontwikkelingen zijn vaak aan te duiden naar, of vragen juist een oplossing op een bepaald schaalniveau.

LEEFBAAR

Mobiliteit is een probleem dat zeker in Amsterdam om een regionale oplossing vraagt. Het handhaven van de positie van de binnenstad is wellicht ook op regionaal schaalniveau van belang, maar het is vooral in het belang van de gemeente Amsterdam dat het centrum economisch vitaal en leefbaar blijft. De gemeente heeft in de afgelopen decennia geprobeerd met name de economische positie van de binnenstad te behouden. Onomkeerbaar leek echter de uittocht van bedrijven en werkgelegenheid naar de randen van de stad en zelfs ver daarbuiten. Ook in de toekomst zal de bedrijvigheid met name in de periferie groeien. Het SEO voorspelt dat het verschil in economische groei tussen de stad en de omliggende gebieden weliswaar afneemt, maar dat een verschil zal blijven bestaan. Of de binnenstad van Amsterdam als zakelijk centrum verder zal verzwakken is onduidelijk. Opmerkelijk is dat de gemeente Amsterdam waar het de positie van het centrum betreft geen stelling durft te nemen. Het behouden van de economische positie en tegelijkertijd de stad willen omvormen tot optimaal verblijfsgebied (lees: autovrij) zijn

zaken die elkaar tegenspreken. Ook de vele beperkingen die worden opgelegd aan de bebouwing maken de kans klein dat de binnenstad als zakelijk centrum in de toekomst aan betekenis zal winnen. Voor toeristen en dagjesmensen blijft het gebied de grote trekpleister

ieder geval gebouwd gaan worden. Wanneer verschillende functies te ver uit elkaar komen te liggen is het onmogelijk om een echt (neven)centrum te spreken. De Zuidas wordt op het gebied van functiemenging de nieuwe test-case. Het ABN-AMRO hoofdkantoor be-



Verstopping kan tot levensgevaarlijke situaties leiden. Bron: ASAP

van de regio en bedrijvigheid die zich op deze groep richt zal zeker expansie zoeken in de binnenstad. De gemeente Amsterdam zal een keuze moeten maken voor de toekomst, en wellicht daarbij meer vertrouwen hebben in de eigen kracht van het gebied. Het unieke karakter kan tot uitdrukking komen in het toelaten van nieuwe initiatieven vanuit de bevolking en bedrijven in de binnenstad zelf.

MENGING

Een van de doelstellingen van de gemeente Amsterdam en een goed voorbeeld ruimtelijke ordening op wijkniveau is het bevorderen van functiemenging. Functiemenging is een nobel streven, maar in een tijd van steeds meer grootschaligheid op het gebied van wonen, werken en winkelen, moeilijk te realiseren. De nieuwe kantoorlocaties laten zien dat van menging met wonen en winkelen nog weinig terecht is gekomen. Een grote lokatie als Sloterdijk, aangemerkt door de gemeente als nevencentrum, is een goed voorbeeld van eenzijdigheid. Goed bereikbaar per openbaar vervoer, maar geïsoleerd van omliggende winkel- en wooncentra. Amsterdam Zuidoost, ook een nevencentrum, bouwt op dit moment aan een groot winkel- en entertainmentpark. Naast de Amsterdam ArenA verrijzen een megabioscoop, een pophal, een aantal kantoorlokalen plus een winkelcentrum bestemd voor grootschalige winkelconcepten. Recentelijk zijn er plannen gepresenteerd voor een woontoren; een marginale toevoeging van zo'n honderd woningen aan het plangebied. Zouden alle faciliteiten geïntegreerd (lees: boven elkaar) worden gebouwd dan kan van heuse functiemenging worden gesproken. Hoog zal er in

slaat een oppervlakte minstens twee voetbalvelden maar, kan wellicht in de toekomst zijn begane grond beschikbaar stellen voor een winkelpassage. Zo zou de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid worden vergroot en hoeven voetgangers niet honderden meters om te lopen. Nieuwe investeerders zullen overtuigd moeten worden van het belang van multifunctionaliteit van een kantoorlocatie. Voor de gemeente blijft de hoofdtaak het goed inrichten en onderhouden van de openbare ruimte. Zou in de toekomst de gehele A10 plus rail verbindingen vanaf station RAI tot aan Sloterdijk (waarom niet?) ondergronds komen te liggen, dan moet de gemeente zich sterk maken voor de integratie van de aan te leggen nieuwe bebouwing op de A10-kap en de aangrenzende bebouwde gebieden.

Wil Amsterdam in de toekomst ook daadwerkelijk de voorspelde groei van bevolking en economie een plaats geven binnen de stad dan zal meer aandacht moeten worden geschonken aan concrete acties in het heden. Haar verantwoordelijkheid is de leefbaarheid van de stad, in de breedste zin van het woord, niet in het geding te laten komen. Het daadwerkelijk realiseren van functiemenging kan daarbij een rol spelen. De gemeente zou zich iets minder zorgen moeten maken over de binnenstad en meer kijken naar de ontwikkelingen aan de rand van de stad. Mits voldoende bereikbaar zouden nevencentra zich dan kunnen ontwikkelen tot ware stedelijke centra van de toekomst.

* Frank Uffen is als student verbonden aan de Universiteit van Amsterdam en is thans voorzitter van de ASAP.