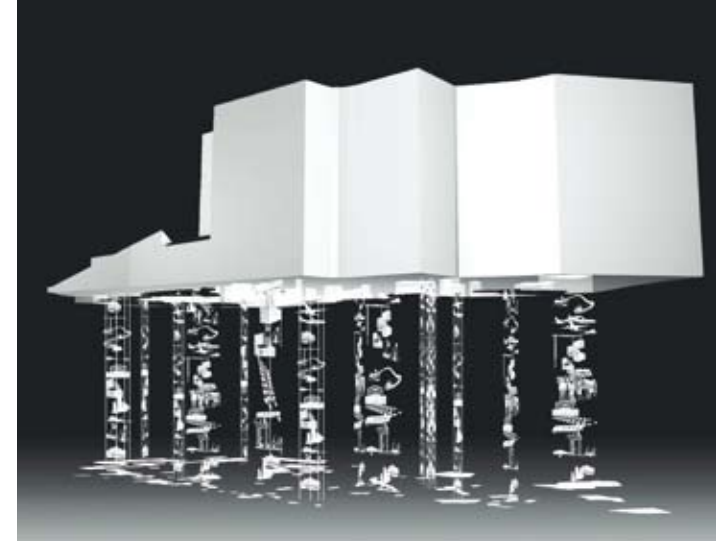


Het PAROOL
zaterdag 26 september 2009

Dromen *over de stad*

Magazine ter gelegenheid van de expositie Vrijstaat Amsterdam





Rietveld Landscape | Atelier de Lyon

Vrijuit dromen

Gisteren 25 september is de vierde Internationale Architectuur Biënnale begonnen. Ons Amsterdammers is die biënnale nooit zo opgefallen, het was toch vooral een Rotterdams festijn. Dat is met ingang van dit jaar veranderd: Amsterdam doet mee met een opmerkelijke tentoonstelling in het Paviljoen in de Tolhuistuin, de voormalige Shellkantine in Noord.

Er is ook een programma met debatten, films en lezingen. Thema: Vrijstaat Amsterdam. Want we gaan deze dagen niet benauwd doen over terrassen of losliggende stoepetegels. We gaan vrijuit dromen over de stad. Hoe ziet die eruit over veertig jaar? Hoe zorgen we dat jongeren zich er thuis voelen, hoe vermaken we ons, hoe vervoeren we ons, en hoe houden we het in die groeiende stad een beetje redelijk met elkaar uit? Voorwaarde is: ruimte voor inspirerende initiatieven. Die komen uitgebreid aan de orde, zonder de weerbarstige realiteit uit het oog te verliezen. Wethouder Maarten van Poelgeest heeft er dagelijks mee te maken: binnenkort komt hij met een 'structuurvisie' zoals dat heet, waarin hij de contouren schetst voor het komende decennium. Maar dat weerhoudt ook hem niet van dromen: hij ziet de zeppelins al door de lucht vliegen. Dromen is van alle tijden, alle generaties deden eraan. Die dromen zijn niet allemaal verwezenlijkt en dat is deels maar gelukkig ook. Dromen die bedrog bleken, komen aan de orde. Maar duidelijk is: al het moois dat we in de stad hebben, begon met een droom. Dus: Dream on.

Dit magazine kwam tot stand op initiatief van de Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam. Zo'n organisatie heeft begrijpelijkerwijs een sterke behoefte zich met de inhoud te bemoeien. Dat is dan ook gebeurd. Maar zonder dat de grenzen van fatsoenlijke journalistiek zijn overschreden. De inhoud van dit blad komt geheel voor rekening van *Het Parool*.

PAUL ARNOLDUSSEN

4 **Rijksbouwmeester Liesbeth van der Pol**

'Wel eens geprobeerd naar Schiphol te fietsen?'

8 **Gefnuikte droom:**

Wethouder Joop den Uyl wilde ruim baan voor de auto

13 **Groots en meeslepend:**

Negen ongeremde plannen voor de stad.

32 **Wethouder Van Poelgeest:**

'Binnen twintig minuten van het ene eind van de metropool naar het andere.'

De straat op

Drie romanciers en een columnist gaan de straat op: Thomas Verbogt (o.a. De verdwenen tijd), Willem van Toorn (o.a. Stoom), Philip Snijder (o.a. Zondagsgeld) en Ronald Hooft (architect en columnist) slenteren door winkelstraten met toekomst.

7 12 42 46

interview **Liesbeth van der Pol**

tekst ALBERT DE LANGE foto JEAN-PIERRE JANS

‘Het is crisis. Maak er gebruik van!’

Dromen in tijden van kaalslag. Rijksbouwmeester Liesbeth van der Pol over bloemkoolwijken, de auto en, vooruit dan, duurzaamheid.

Een entresol aan het Entrepotdok. De rijksbouwmeester, meisjesachtig doch streng, zet zich aan het hoofd van een lange vergadertafel. Van hieruit is het zicht op de vloer van Dok Architecten, haar bureau, bijzonder mooi – het schijnt dat Napoleon beneden ooit z'n paarden stalde, al gelooft ze dat zelf niet echt. Een fraaie grote werkvloer, vele maquettes langs de wanden, maar – een teken des tijds – veel lege bureaus.

Ook bij Dok voelen ze de crisis; het bureau is gehalveerd in minder dan een half jaar tijd. Opdrachten komen mondjesmaat binnen, vrijwel alle grote projecten liggen stil, omdat de ontwikkelaars de financiering niet rond krijgen of zelf pas op de plaats maken. En Dok is geen uitzondering; in ar-

chitectenland is een dramatische kaalslag gaande, nu de hele bouwketen is vastgelopen. Ze denkt wel eens: begrijpt de buitenwacht eigenlijk wel hoe erg de situatie is? Dat is haar zorg als mede-eigenaar van het bureau. Als rijksbouwmeester, waarvoor ze drie dagen per week vrijmaakt, is haar blikveld ruimer, het speelveld groter. Gevraagd en ongevraagd mag ze zich bemoeien met alle rijksgebouwen; paleizen, een oude toren in Zierikzee, de huisvesting van ministeries en hun inbedding in de stad Den Haag, maar ook met de Zuidas, een verbinding tussen Schiphol en Lelystad en leeglopende dorpen in Noordoost-Groningen, waar bestemmingsplannen de leefbaarheid niet bevorderen. Hard werken, maar wel ‘fantastisch’.

Het voornemen om het nu eens niet over duurzaamheid te hebben – gezien vooral

de enorme uitholling waaraan het begrip onderhevig is – strandt al direct. Duurzaamheid, het idee dat al ons handelen gericht moet zijn op behoud van de wereld, beschouwt Liesbeth van der Pol namelijk als zeer belangrijk uitgangspunt voor stedenbouwers en architecten.

“Het is een containerbegrip geworden, maar het is in vijftien jaar tijd wel uitgegroeid tot fenomeen. Heel belangrijk: we hebben het er over, er is een breed gedragen agenda, niet alleen bij de overheid, ook in de markt. Marktpartijen, corporaties en ontwikkelaars hebben elkaar gevonden in het idee dat prettig en duurzaam bij elkaar horen. Je hebt natuurlijk randverschijnselen die daarbij horen, maar het moet gebeuren. Mensen hebben last van files, hebben het gevoel dat hun kind niet veilig naar school kan fietsen, ook dat zijn

vraagstukken van duurzaamheid.”

“Mensen willen graag lang ergens wonen, en omdat je in je verschillende levensfasen verschillende behoeftes hebt, moet je dus veel functies integreren. Je wilt spelen, werken, rusten, uitgaan, je sociaal bewegen. Vaak zijn de oplossingen heel simpel. Als je een brede stoep maakt, met wat stoepgroente hier en daar, je geeft de huizen openslaande deuren en zet er een bankje neer, dan bied je sociale samenhang een ruime kans. Zo ontmoet je je buren, je drinkt een borrel met ze, misschien eet je samen. Er wordt vaak erg algemeen over gesproken, maar het is ook vaak erg concreet.”

Wijken met alleen een woonfunctie hebben niet langer de toekomst. “Wat wij, naar hun structuur, bloemkoolwijken noemen, jarentachtigbouw met kronkelpaden en

structuren rondom doodlopende straten, daar gaan in de nabije toekomst problemen ontstaan. Amsterdam heeft ze niet, Purmerend heel veel. De blik van toen was: mooi wonen en goede verbindingen met het werk. Maar de vergrijzing slaat toe, en de mensen staan elke dag in de file, de milieubelasting is zwaar. We zijn vergeten daar werk te brengen. Het mengen van functies is een heel belangrijke component bij het werken aan duurzaamheid. Daar hebben de ontwerpers van de bloemkoolwijken geen rekening mee gehouden. De mensen werken steeds vaker thuis, hebben misschien een bedrijf aan huis, dan moet er ook weer een bakker komen. De behoefte aan mensen is enorm.”

Ze heeft zelf geen auto, wel een chauffeur die een auto rijdt op biogas, maar de fiets heeft haar voorkeur. Het belang van een

‘Wel eens geprobeerd naar Schiphol te fietsen? Bijna onmogelijk’

netwerk aan vrije fietspaden kan niet onderschat worden. “Ik geloof dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de gezondheidszorg en de openbare ruimte, zeker nu meer bewegen de boodschap is. Met de auto naar de sportschool of op de fiets stappen, je kunt beide accommoderen, maar het tweede heeft mijn voorkeur. Wel eens geprobeerd naar Den Haag te fietsen? Of naar Schiphol? Het zou makkelijk kunnen, maar is nu bijna onmogelijk.”





Watertorenplein:
'Nog steeds fantastisch'
foto Floris Lok

een goed moment om dat om te buigen. We zijn heel erg in de juridisering terecht gekomen, het wentelen in procesgangen. Dat is het failliet van de ruimtelijke ordening.” (Een losgezongen begrip, waarvan ze het belang graag zo schetst: “Ruimtelijke ordening is niet iets dat mensen gelukkig kan maken, maar dat wel een kans op geluk kan bieden. En je kunt er alleen aan ontsnappen als je naar zee gaat”). “Overheid en markt staan dikwijls met de rug naar elkaar. Nu hebben we momentum: bouwen! Zorg dat de markt weer op gang komt. De wil is er nu. Het ministerie van Vrom is bezig de regels te versimpelen, dat had op termijn sowieso moeten gebeuren. Bedenk: de bouw ligt volledig op z'n gat. Moet je nagaan wat dat betekent voor architectuurbureaus, ontwerpers en alle aanpalende bedrijfstakken. Die zijn gehalveerd, echt dramatisch. De noodzaak om het weer op gang te brengen is enorm. Er is een heel grote crisis in de bouw gaande, er komt een grote werkloosheid aan en we dreigen de talenten te verliezen.”

Begin volgende maand komt, op initiatief van het Atelier Rijksbouwmeester, het Onderzoekslab op gang. Tweehonderd jonge ontwerpers, (deels) werkloos, kunnen hier vooronderzoek verrichten naar actuele ruimtelijke vraagstukken. De economische crisis heeft veel ontwerpers, zowel met een tijdelijk als een vast contract, ontslag bezorgd. Om te zorgen dat creativiteit en ervaring behouden blijven en de ruimtelijke sector voorbereid is voor het moment dat de economie aantrekt, zullen zij aan de slag kunnen blijven én zich verder verdiepen in actuele ruimtelijke vraagstukken, aldus de officiële lezing. En waarover moet het jonge talent diep gaan nadenken, wat zijn de vraagstukken van de nabije toekomst? Liesbeth van der Pol heeft ze vrij goed paraat: de bloemkoolwijken, de stijgende waterspiegel, de leegloop van het platteland, de binnensteden rond de stations en de herbestemming van talloze leegkomende gebouwen. “Dit zijn de grote vraagstukken. We moeten nu voorsorteren richting het einde van de crisis.” ●

Ze likkebaardt bij het voorbeeld Vancouver, waar de openbare ruimte sterk gericht is op de voetganger. Een grote dichtheid aan woontorens, met een grote menging van functies op de begane grond en zeer beperkt parkeren. “De auto is eruit geduwd ten gunste van de voetganger, prachtig.” Met veel genoegen kijkt ze ook naar het waterleidingsterrein in de Staatsliedenbuurt, rond de watertoren. “Er was een duidelijke mededeling vooraf: als je hier gaat wonen, heb je geen auto, of je moet er heel veel moeite voor doen. De wijk ziet er nog steeds fantastisch uit, het aantal verhuizingen is heel gering en het erfgoed is heel goed ingepast. Met of zonder kinderen heb je het daar plezierig, met die bin-

nentuintjes en het Westerpark onder handbereik.” Gemene deler: weg met de auto? Zo zou ze het liever niet formuleren. “Ik heb de beschikking over een auto, dat praat makkelijk, en het is natuurlijk heerlijk om van A naar B te kunnen gaan, om je familie te bezoeken, maar de focus mag er wel af. De afgelopen vijftien jaar hebben overheid, markt en consument gedacht dat bij de verkoop van woningen en bij de ontwikkeling van Nederland de auto leading is. Ik zal niet zeggen dat mensen geen recht hebben op een auto, maar gelukkig is er een groeiende bereidheid om anders te denken. De focus: kan ik één of twee auto's kwijt, slaat om in: is er een school in de buurt en kan ik mijn fiets veilig stallen? De maat van de parkeergarage was bepalend voor de ruimte van de appartementen. Dat is voorbij, de kwaliteit van leven is belangrijker, dat ziet iedereen, de consument voorop. Ik denk dat er een organische overeenkomst is tussen de noodzaak van duurzaamheid en de verlangens van de moderne consument. Mensen willen hun kind niet met de auto naar school brengen, maar ze zien zich daartoe gedwongen.” Als architect heeft ze altijd al veel met overheden van doen gehad. Is ze als rijksbouwmeester anders ten opzichte van die overheid komen te staan? Wegend: “Er wordt op vele plekken hard gewerkt, maar de kloof tussen de overheid en de markt is nog altijd ontzettend groot. Deze crisis is

‘In Vancouver is de auto eruit geduwd ten gunste van de voetganger. Prachtig’

Een straat om in te flaneren

De Jan Evertsenstraat, dat is niet zomaar een straat. Het is een straat waarover is nagedacht, in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw, door de progressieve architecten die ‘Plan West’ ontwierpen.

Berlage bijvoorbeeld ontwierp het Mercatorplein met zijn galerijen en torens. En als dat plein bedoeld was als ‘een feestzaal voor arbeiders’ (Berlage), dan was de Jan Evertsenstraat hun winkelstraat om in te flaneren, met rijen mooie winkels en cafés onder de woningen, met brede luifels boven de trottoirs zodat er ook bij slecht weer aangenaam gewandeld kon worden – een voortzetting van Berlages galerijen maar met modernere middelen: de luifels worden niet gedragen door pilaren, maar zijn deel van de bouwconstructie zodat ze boven de stoep ‘zweven’.

Natuurlijk was de brede straat ook op verkeer berekend; de tram reed naar het Mercatorplein en de rijweg kon de vijftig, misschien wel honderd, bedaarde auto's per dag gemakkelijk aan. Probeer maar eens met ogen van ‘voor de oorlog’ door de straat te lopen, van het Mercatorplein af tot waar hij ineens Admiraal de Ruyterweg heet, en terug. Kijk goed naar ieder pand; zie de simpele maar vaak mooie ornamenten; zie de soms harmonieuze oplossingen voor de hoekwoningen en de ingangen van zijstraten als Mercatorstraat en Torresstraat, die inkijkjes bieden van haast dorps allure. Kijk vooral aan het eind even naar het smalle gebouwtje links, waar nu de ‘Universele Kerk’ in is gehuisvest maar wat eigenlijk ‘de’ West End is, een van de kleinste bioscopen van Amsterdam, in 1933 geopend, in 1961 gesloten wegens concurrentie van de tv. Maar zie ook het nu armoedige winkelaanbod, voornamelijk gevormd door nagelstudio's, kapsalonnetjes, uitzendbureaus, kantoortjes waar je geld naar Afrika kunt sturen en veel shoarmatenten.

de straat op Jan Evertsenstraat

tekst WILLEM VAN TOORN foto MERLIJN DOOMERNIK



Al deze middenstanders mogen van de deelraad lelijke lichtbakken bovenop de luifel zetten en met luidruchtige borden de aandacht trekken. Er is veel leegstand en veel eigenaren hebben hun bezit duidelijk al jarenlang verwaarloosd; delen van de luifel zijn beschadigd, leidingen hangen los en de gevels zijn hier en daar met de raarste materialen ‘gerepareerd’. En het verkeer raast als een gek stad in, stad uit.

Winston Churchill schreef ooit: ‘Eerst geven wij vorm aan de openbare ruimte – daarna vormt de openbare ruimte ons’, en dat mogen de bestuurders van De Baarsjes zich aantrekken. Wat hun collega's van Osdorp met het Osdorpplein gelukt is, moeten zij toch ook kunnen met de Jan Evertsenstraat: er mensen en plezier terugbrengen?

In mijn toekomst wordt de Jan Evertsenstraat behandeld als het stedelijk monument dat hij is. Dat houdt in dat de eigenaren, na fatsoenlijke voorlichting en met steun van de overheid, hun panden in de oorspronkelijke staat hebben moeten terugbrengen en goed moeten onderhouden; alle lichtbakken op de luifels zijn vervangen door bloemen- en plantenbakken. Er bloeien goed verzorgde bomen en struiken. Er is steun voor nieuwe middenstanders die het aanbod komen verruimen, dus zijn er niet alleen aardige winkels gekomen, maar ook cafés en veel eethuisjes met aangename terrassen.

Het autoverkeer is drastisch verminderd, zodat er echt geflaneerd kan worden. Er is ruimte gemaakt voor een paar vrolijke kinderspeelplaatsen. De bewoners zijn trots op hun straat. En ‘de’ West End is weer een theatertje. ●

NB: In mijn toekomst heeft de deelraad (als die nog bestaat) ingezien dat de scooter een kinderachtig, overbodig en absurd vervuילend vervoermiddel is. Scooters zijn dan ook verboden in de Jan Evertsenstraat.

Toekomst van gisteren

tekst MARCELLA VAN DER WEG

Dromen: van Sarphatie tot IJ-oeveren

Vier hemelbestormende bouwprojecten: twee werden werkelijkheid, twee mislukten. Anderhalve eeuw 'bouwen voor de toekomst' in Amsterdam.

Zef Hemel, directeur van de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam, was er niet helemaal gerust op. Een stuk met de (werk)titel 'De toekomst van gisteren', ofwel het dromen over de stad in historisch perspectief, leidde misschien wat al te makkelijk tot het afwijzen van dromen – cynisch als wij journalisten kunnen zijn. En dus lieten we hem kiezen: twee dromen die werkelijkheid werden, en twee die de eindstreep niet haalden. Voor het evenwicht.

Hij koos vier hemelbestormende projecten, die samen een aardig beeld schetsen van zo'n anderhalve eeuw stedenbouwkundig dromen over Amsterdam. Te beginnen met de ambitieuze plannen van Samuel Sarphati (1813-1866), de huisarts die Amsterdam wakker schudde.

Terwijl in andere Europese hoofdsteden het ene imposante project na het andere van de tekentafel rolde, gebeurde er in Amsterdam op (steden)bouwkundig gebied bitter weinig. De Nederlandse bijdrage aan de wereldtentoonstelling in Londen (1851), waar het sprookjesachtige Crystal Palace blikvanger was, was ronduit pover. Zeker

in de hoofdstad heerste een gevoel van 'achterlijkheid' – een sentiment dat Sarphati graag benadrukte om het stadsbestuur te prikkelen zijn plannen goed te keuren. En die plannen waren groots. Hij had zijn ogen uitgekeken in Londen en hij wilde Amsterdam verlossen van het stigma van *ville morte au Zuyderzee*.

Om de stad op te stoten in de vaart der Europese volkeren, diende hij begin jaren zestig van de negentiende eeuw een plan in ter uitbreiding en 'verfraaiing' van de stad. Sarphati zag boulevards voor zich en 'schoone wijken welke in andere groote steden worden aangetroffen' met herenhuizen en 'fraaije parken', die 'voor de arbeider en zijn gezin worden wat de tuinen van Natura Artis Magistra voor de meergegoeden zijn'.

Al dit moois vormde de rode loper tot wat het centrum van de grootscheepse stadsvernieuwing moest worden: het Paleis voor Volksvlucht. Sarphati's geboortestad verdiende een eigen 'glazen paleis', ter bevordering van de (kunst)nijverheid. Want het verkrijgen van kennis, zo was Sarphati's overtuiging, zou weer bijdragen aan het 'volksgeeluk'.

Hoewel de directe omgeving van het Paleis

voor Volksvlucht voor herenhuizen was gereserveerd, ruimde de sociaal bewogen Sarphati ook ruimte in voor moderne arbeiderswoningen. Tot begin jaren zestig was op het gebied van de volkshuisvesting nauwelijks iets gedaan. Het stadsbestuur zag hier voor zichzelf geen taak en de arbeidersklasse zat veelal weggestopt in krottenwoningen in een overbevolkte binnenstad. Onhygiënische toestanden, die, zo betoogde Sarphati, voor een hoog sterftecijfer zorgden. Daarom vond hij het 'eene gewetenszaak' om door huizenbouw de binnenstad te ontlasten.

Sarphati liet zijn oog vallen op het terrein buiten de Utrechtse poort (Frederiksplein), toen een rommelige rafelrand met onder meer kazernes en veemarkten, maar met veel mogelijkheden. Het stadsbestuur was niet overtuigd en het ministerie van Oorlog gaf zijn kazernes niet zomaar prijs. Maar in de pers waren zijn plannen, en zeker het sociale aspect ervan, goed gevallen en klonk kritiek op het aarzelende gemeentebestuur. Gelukkig was Sarphati zelf naast een man van idealen ook een pragmaticus met ausdauer. Na veel gesteggel ging de gemeente in 1862 toch overstag. Sarphati (en andere particulieren) stak



19 april 1929: het Paleis voor Volksvlucht door brand verwoest. Foto Stadsarchief Amsterdam

'In Zuid groeit een stad die zoo mooi kan worden als misschien nergens bestaat'

veel eigen geld in het project. En het was groots wat er op het Frederiksplein werd opgetrokken: een gietijzeren sprookje met koepels, torentjes en ornamentiek, dat anderhalf maal zo groot was als het Paleis op de Dam, dat andere monument van burgermanstrots. Ook de luxe huizen rond het Paleis van Volksvlucht en het Amstelhotel werden gerealiseerd. Maar in de zomer van 1866 overleed Sarphati en bleek het geld zo'n beetje op.

De maatschappij die de bouwgrond exploiteerde, verkocht de resterende grond voor speculatiebouw. En zo kon het gebeuren dat Heineken zijn bierbrouwerij neerzette in het vak dat aanvankelijk was bedoeld voor arbeiderswoningen. Amsterdam bleek nog niet klaar voor zo'n grote, veelomvattende stedenbouwkundige aanpak. De volkshuisvesting werd weer even overgelaten aan de schemerige wereld van aannemers en speculanten.

Met de benoeming van Floor Wibaut, de eerste sociaaldemocratische wethouder van Amsterdam, stond de hoofdstad in de jaren tien van de twintigste eeuw aan de vooravond van een grootscheepse aanpak van de volkshuisvesting. Het was de tijd

van de grote plannen en een rotsvast vertrouwen in de maakbaarheid van de stad. Wibaut voelde zich steeds sterker gegrepen door de erbarmelijke woonomstandigheden van veel Amsterdammers. Vele krotwoningen werden onbewoonbaar verklaard, maar daarvoor in de plaats kwam maar weinig nieuwbouw. De stad had dringende behoefte aan duizenden nieuwe – en betaalbare – woningen en dat impliceerde dat de gemeente daarin het voortouw moest nemen. Wibaut zag de mogelijkheden die de Woningwet van 1901 daartoe bood (rijkssubsidie!) en wist deze maximaal te benutten.

In 1917 keurde de gemeenteraad het Plan Zuid van de architect H.P. Berlage goed, een vooruitstrevend stedenbouwkundig ontwerp voor de inrichting van het gebied tussen Amstel en Schinkel. Hoewel Berlage oog had voor de schilderachtige schoonheid van de oude stad, brak hij met het benauwde straatbeeld van de negentiende-eeuwse buurten. Hem stond een monumentaal stadsdeel voor ogen, met

grootste openbare ruimten en brede boulevards voor het moderne verkeer, zoals die in het Parijs van Haussmann. Op markante punten had hij opvallende, monumentale gebouwen gedacht (waarvan alleen de Wolkenkrabber op het Victorieplein werd gerealiseerd). Het opvallendste aan zijn plan waren de lange, op elkaar afgestemde woonblokken.

De (huur)woning was een massaproduct geworden – een schrikbeeld voor velen. Maar Berlage, die geloofde dat de wereld op de drempel stond van een klassenloze maatschappij, deed in zijn plan geen enkele moeite het massale karakter van de moderne woningbouw te verdoezelen. Volgens de architect was een bouwblok met honderden identieke huurwoningen ook helemaal geen vloek, maar juist een markante architectonische blikvanger. Tenminste, als de architectuur van de woningen niet aan het toeval werd overgelaten. De eerste schop ging pas in de jaren twintig de grond in, mede onder de bezielende leiding van mensen als Monne de Miranda

(Wibauts opvolger) en Arie Kepler, de directeur van de gemeentelijke woningdienst die omwille van de volkshuisvesting graag tegen schenen schopte. En de Amsterdamse bouwwereld – mede opgevoed door Berlage ideeën – bleek uitstekend in staat om aan de vooruitstrevende wensen van Berlage te voldoen. Het waren de architecten van de Amsterdamse School, zoals Michel de Klerk, die het Zuid van Berlage invulden en het ponem gaven. Wat in De Pijp recht en simpel was, schrijft Geert Mak in *Een kleine geschiedenis van Amsterdam*, was bij de Amsterdamse School gebogen en complex, wat daar saai en doods was, werd nu levendig en intrigerend.

Al dat fraais trok al tijdens de bouw veel bekijks. De directeur van Publieke Werken meende dat 'er in Zuid een stad groeit, die zoo mooi kan worden als misschien nergens bestaat'. Zeker is in elk geval dat Berlages Plan Zuid en de goed gecoördineerde uitvoering daarvan, nog steeds geldt als een klassiek voorbeeld van doordachte stadsplanning.

De grootste dromer (althans, wat volume betreft) was misschien wel Joop den Uyl. Met een nog immer groot vertrouwen in de maakbaarheid van de samenleving ontvouwde de sociaaldemocrate ingrijpende plannen voor de stad. Waren ze doorgaan, dan hadden ze van Amsterdam een

'autostad als Los Angeles' gemaakt, zo meende zijn opvolger, voormalig wethouder Roel de Wit, in *de Volkskrant*. Als kind van zijn tijd omarmde Den Uyl begrippen als 'grootschaligheid', 'planmatige uitbreiding', 'ruim baan voor het autoverkeer' en 'cityvorming'. En als wethouder (1962-1965) van een ongekend machtige portefeuille (Publieke Werken, Stadsontwikkeling, Economische Zaken, Havens en Handelsinrichtingen) kon hij zich ook wel wat dromerij veroorloven.

Bovendien waren er problemen op te lossen. Amsterdam was de gevolgen van de oorlog nog niet helemaal te boven. Er heerste nijpende woningnood en de stad begon leeg te lopen. Niet alleen vocht Den Uyl daarom hard om de Bijlmermeer bij Amsterdam in te lijven, hij wilde ook Amstelveen, Diemen en Weesperkaspel op-slokken en bouwgrond in Waterland zien te verwerven. De stad moest uitgroeien tot een ware metropool, met zo'n anderhalf miljoen inwoners. Mét het eigentijdse gezicht dat bij een zo'n metropool hoorde. Negentiende-eeuwse volkswijken als De Pijp en de Dapperbuurt vonden weinig genade in sociaaldemocratische ogen. De liberalen, zo was de gedachte, hadden er maar op losgebouwd en geen boodschap gehad aan stedenschoon of 'de ideale' stad. Die bedompte woningbouw moest plaatsmaken voor woningen die voldeden aan de eisen van de nieuwe tijd, met meer ruimte, licht en groen. Tijdens een lunch met journalisten in hotel Schiller kondigde Den Uyl tussen neus en lippen het voorne-men aan om binnen twintig jaar dertig- à veertigduizend woningen rondom de binnenstad te slopen en te vervangen. Maar ook de oude binnenstad was niet veilig voor zijn vernieuwingsdrift.

Het baarde Den Uyl zorgen dat hoogwaardige bedrijven uit de binnenstad weg-trokken en bovendien vormde het verkeer een knelpunt. Dat werd volgens hem verergerd door 'het bestaan van een grote binnenstad en door de wil die binnenstad in zijn structuur te handhaven'. De binnenstad moest toegankelijker worden voor auto en openbaar vervoer (metro) en daartoe zouden 'doorbraken' en sloop nodig zijn. Den

Het Muziekgebouw aan 't IJ op de kop van de Veemkade. Foto Jean-Pierre Jans

Uyl fantaseerde over een Jordaan met parkeergarages, (hoge) bedrijfsgebouwen en (nieuwe) woningen. Erg veel oude binnenstad zou er in zijn optiek niet overblijven. Ook economisch moest de stad op de schop. Energiek stortte de 'doener met idealen' zich op het Westelijk Havengebied, waar nieuwe industrie de economie van de herboren 'metropool' een impuls moest geven. Daartoe werd tussen 1963 en 1968 ten westen van de Westhaven de Amerikahaven gegraven, met als zijtakken de Australiëhaven en de Aziëhaven. Den Uyl lokte de Amerikaanse multinational Mobil Oil met een olieraffinaderij naar dit nieuwe grondgebied. Hij koesterde grote verwachtingen van de aantrekkingskracht die de raffinaderij op andere petrochemische bedrijven zou hebben, maar die lieten op zich wachten. Mobil Oil bleek een 'goudgewaand ei' in het barre zand van Joop.

Ook zijn 'Manhattan aan de Amstel' kwam er niet. Den Uyl was niet alleen te kort wethouder om het aangezicht van de stad ingrijpend te kunnen veranderen, ook de ideeën over stedenbouw, stadsvernieuwing en (vervuilende) industrie veranderen radicaal. Zijn visioenen werden door de tijd ingehaald.

In de jaren negentig diende zich een ander Manhattan aan, deze keer aan het IJ. De sociaalgeograaf Wim Heinemeijer was een van de eersten die wel iets zagen in een 'Ijpromenade'. Meer dan een aardige suggestie van de Raad van de Stedenbouw was het volgens hem niet; het Centraal Station was opgeknapt, er was wat sociale woningbouw in het Oostelijk Havengebied gekomen, misschien was er dan ook wel wat méér te halen uit die IJ-oever. Maar al snel lieten politici, ambtenaren, projectontwikkelaars, beleggers en architecten zich door het 'ideetje' meeslepen en werden de IJ-oever een project van grootste omvang en allure. Heinemeijer kreeg er oprispingen van, zo zei hij tegen *Elsevier* in 1991. "Als ik dan nu die maquettes zie van projectontwikkelaars, dan schrik ik me de beroerte."

Na jaren van soberheid brak er rond 1990 een tijd van nieuw elan aan. Volgens de



Als kind van zijn tijd omarmde Joop den Uyl begrippen als 'grootschaligheid', 'ruim baan voor autoverkeer' en cityvorming'

gemeenteraad moest de band tussen het centrum en het IJ, die door de komst van het Centraal Station zo ruw was doorgesneden, worden hersteld. De stad, zo heette het, 'moest weer naar het water worden gebracht'. Daartoe stelde de dienst Ruimtelijke Ordening een aantal ambitieuze uitgangspunten op. De zogenoemde IJ-as (van station Sloterdijk tot het IJmeer) moest worden ingevuld met woningen, bedrijven, kantoren, 'clusters van grote gebouwen', winkels, hotels, recreatie en cultuur. Slagader van het gebied was de omgeving van het Centraal Station, waarachter een vierbaansweg (ofwel de IJboulevard) als tweebaansweg onder de grond zou verdwijnen. Bovengronds was dan ruimte voor een promenade langs het IJ. Voor het uitvoeren van zoveel ambities, sloegen de publieke en private sector (ING) de handen ineen in de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij (AWF).

Jaap van Rijs, met een private achtergrond, werd er directeur.

Het voelde als een machtsovername, zei Tjeerd Dijkstra bij zijn afscheid in 2000 als supervisor van de IJ-oever. Volgens hem had het sociaaldemocratische Amsterdam niet de ervaring en het vermogen om met de markt om te gaan. "Dus dat was één en al aarzeling." En: "De dienst Ruimtelijke Ordening werd opzij gezet." Bovendien was de afgeslankte dienst in een ambtelijke stammenstrijd verwickeld met Economische Zaken, die voor ontwikkeling van de Zuidas was.

Maar Van Rijs stroopte de mouwen op. Eindelijk – want die geluiden klonken ook – gebeurde er eens wat. Hij liet architect Rem Koolhaas een masterplan maken voor een 4,5 kilometer lange strook achter het CS. En dat werd jubelend gepresenteerd. Op het Oosterdokseiland had Koolhaas een compleet nieuwe 'werkstad van de 21ste

eeuw' met kubusachtige kantoorcomplexen bedacht. Er moest een villadorp komen, een winkelcentrum en een nieuw plein. Het stationsgebouw zelf zou een grondige metamorfose ondergaan. Een omgekeerde stoomkap aan de achterkant (een kopie van de bestaande monumentale stoomkappen) met 45.000 vierkante meter vloeroppervlak moest plaats bieden aan voorzieningen als winkels, bibliotheek en bioscoop. Iedereen, zei Van Rijs, zou er beter van worden.

Maar terwijl Koolhaas in 1992 zijn aangepaste plan presenteerde, was achter de schermen al duidelijk 'dat het ging klappen'. Het boekje *Krassen op de eeuwigheid* geeft een aardig inzicht in de slangenkuil die het IJ-oeverproject geworden was. "Het was een gorilla waar we met elkaar de armen maar niet omheen kregen," liet een van de betrokkenen optekenen.

Tegelijkertijd stond er veel prestige op het spel, want de IJ-oever waren inmiddels een nationaal sleutelproject geworden. Toen de doorrekeningen tegenvielen en de kantorenmarkt inzakte, trok de ING de stekker eruit.

De schijnwerpers doofden, de IJ-oever verdwenen in de luwte. En dat hielp. Want ontwikkeld is er uiteindelijk toch. ●

Literatuur

Piet de Rooy en Doeko Bosscher in *Geschiedenis van Amsterdam (IV)*. Henne van der Kooy en Justus de Leeuw in *Sarphati – Een biografie*. Vincent van Rossem in *Berlage en Amsterdam Zuid*. **Joop den Uyl, dromer en doordouwer**: Anet Bleich. **Spel+Tegenspel, Supervisie aan de IJ-oever**. **Krassen op de eeuwigheid** vijftien interviews door Herman van Vliet.

de straat op Rijnstraat

tekst THOMAS VERBOGT foto MERLIJN DOOMERNIK



In de hemel boven de stad

Als je zo'n veertig jaar vooruit mijmert en je beperkt je tot architectuur, denk je meteen dat het niet zo erg ver weg is, maar het is ongeveer driekwart van de tijd waarin ik leefde, en daarin zag ik Nederland hoog en vol en voor het grootste gedeelte wanstaltig worden en vertrutten. En dan heb ik het uiteraard vooral over de grote steden, waarin architecten losgelaten werden van wie het merendeel vooral door mensenhaat opgejaagd moet zijn.

Ik loop door een willekeurige straat in Amsterdam, de Rijnstraat, waar ik vaak doorheen moet. In principe is er gelukkig weinig mis mee. Als ik een goed humeur heb, ben ik soms geneigd te denken: een uiterst bescheiden boulevard. Jammer dat de straat niet breder is, maar de bomen staan bijvoorbeeld op de juiste plek. Als ik aan minder bescheiden boulevards in Europa denk, in Parijs of Boedapest, staan op vergelijkbare plekken ook bomen, alleen hogere en oudere, en die zorgen voor goed licht, voor een zekere rust, ja, voor een prettig soort intimiteit terwijl het stadse leven toch intens zijn gang gaat.

Een straat is voor iemand die er doorheen rijdt, per fiets, auto of openbaar vervoer, vooral een afstand die overbrugd moet worden, voor wie er woont en over straat loopt (zijn of haar straat) moet het méér zijn: hier woon je, hier leef je, hier wil je thuis zijn. Het is een straat waaraan je vol heimwee kunt denken als je ver weg bent. Een straat moet iets betekenen in plaats van er alleen maar te zijn.

Ik loop door de Rijnstraat, probeer me een voorstelling van veertig

jaar later te maken en kijk naar de lucht, naar de hemel en wil zo graag dat we het dáár meer gaan zoeken.

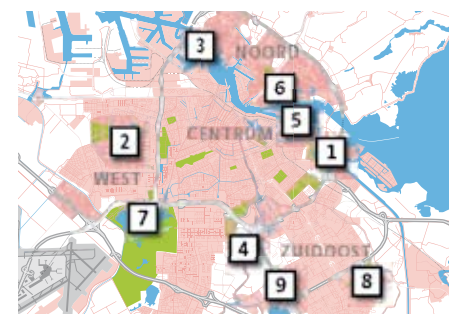
Ik stel me dakterrassen voor, een doorlopend dakterras, een nieuwe ruimte op de bovenste woonlagen, net als de straat voor algemeen gebruik en voor iedereen toegankelijk, hier en daar overdekt zodat slecht weer geen beletsel kan zijn er te toeven. Uiteraard zijn die overkappingen van doorzichtig materiaal. Voor dakterras moet een ander woord komen, want het is geen dakterras, luchtweg, zoiets. Van het dakterras (ik noem het nog even zo) aan de ene kant van de straat kun je naar dat aan de andere kant, via een sympathiek vormgegeven loopbrug. Zo veel mogelijk hoogbouw staat zo met elkaar in verbinding, zodat er boven de hele stad een nieuwe ruimte ontstaat, met hier en daar een klein café of een andersoortige ontmoetingsplaats, misschien ook subtiele parkachtige voorzieningen, maar geen bewoning.

Wonen doen we eronder. De nieuwe ruimte is er voor het uitzicht, voor de sensatie van vrijheid, voor de frisse lucht. Onze afspraken maken we in de hemel boven Amsterdam, wat weer eens wat anders is dan bijvoorbeeld in café Krom.

“Waar in de hemel?”

“Rijnstraat.”

We maken ons los van de chaos, het ritme en de volheid van de stad, van het gesloten landschap van ons dagelijks leven. Onder een eindeloze ruimte kijken we daar bevrijd op neer. Met dat uitzicht boven en onder je ga je vast anders denken over alles. ‘Luchtig’ is misschien een flauw inkoppertje, maar zoiets kan best het geval zijn. Je gaat waarschijnlijk automatisch een en ander relativeren. Daarom beklimmen mensen toch ook bergen. Niet alleen vanwege de sport en de prestatie, maar ook om hóóg te zijn, boven het gewone leven dat alleen maar te doen is als het zo nu en dan ook buitengewoon is. Daarvan word je optimistisch. De luchtwegen veroorzaken vast ook die dynamiek, de dynamiek van het optimisme. Alleen al van de gedachte word ik vrolijk en – excusez – opgelucht. ●



- 1 Vrijstraat Amsterdam
- 2 Luilekkerland
- 3 Tijdelijkheid als strategie
- 4 Landschap van vrijheid
- 5 Bedreigde vrijheid
- 6 Experimenteren op het Noorderveld
- 7 Awareness
- 8 Watervrijstaat Gaasperdam
- 9 Van stadsdeel naar vrijstad

Vrijheid!

Negen maquettes staan centraal bij Vrijstaat Amsterdam. Ze tonen nieuwe projecten in de stad. Ontwerpbureaus kregen een droomopdracht: een voorstel maken zonder veel getob over regelgeving, budget of gemeentegrenzen. Uitgangspunt: Vrijheid. Oplevering: voor 2050.

Samen passen ze in een idee over Amsterdam: de stad is over veertig jaar een groeiend dynamisch multicultureel centrum dat vooral veel jongeren trekt. De stad gedraagt zich als het New York van Europa. Tolerant en enthousiast, met een overheid die de zwakken tegen de sterken beschermt. Zo'n stad inspireert: economie en cultuur floreren.

Elk bureau interpreteerde die vrijheid op eigen wijze. De een zag vrijheid als openheid en benadrukte de mogelijkheden om elkaar te ontmoeten, de ander zag vooral een vrijhaven voor zich of een plek waar het landschap wordt beschermd. Of we de maquettes ooit nog op ware grootte mogen bewonderen, weten we niet. Ze zijn niet bedoeld als blauwdruk. Amsterdammers zetten de stad naar hun hand. De tentoonstelling laat de zoektocht zien naar de ruimte die er nog in de stad is voor nieuwe initiatieven en hoopvolle experimenten.

tekst ERIC VAN DEN BERG foto's PETER ELLENBAAS

Naam **Vrijstraat Amsterdam**
Gebied **Nieuwe Diep**
Bureau **ZUS [Zones Urbaines Sensibles]**
Aan het woord **Elma van Boxel**
en **Kristan Koreman**

Wat is dit?

“Dit is de nieuwe publieke structuur die wij voor het Nieuwe Diep willen ontwikkelen. De witte lijn die je om het gebied heen ziet lopen, is een nieuwe straat: de Vrijstraat. Die moet alle omliggende gebieden – Indische Buurt, Zeeburg, Diemen, IJburg en het Science Park – met elkaar verbinden. Langs de straat mogen particulieren elke soort bebouwing neerzetten dat ze kunnen bedenken. De overheid verzorgt alleen de randvoorwaarden: een monumentale straat, waarvan de grenzen helder zijn gedefinieerd. De groene rondgang in het midden is het Spinozalint: een ecologische verbinding die alle natuurgebiedjes rondom het Nieuwe Diep verenigt in een ringpark.”

Wat verandert er voor bewoners?

“Ze komen in contact met de burens die ze al hadden. De wetenschappers van het Science Park en de bewoners van de Indische Buurt lijken nu niets met elkaar te maken te hebben, maar straks komen ze elkaar dagelijks tegen bij de bakker, de fitnessstudio, het badhuis of de espressobar.”

Waarom juist hier?

“Het is een archipel van gebieden die stuk voor stuk potentie hebben, maar samen meer zouden kunnen zijn dan de som der delen. Amsterdam heeft zich de afgelopen tien jaar alleen maar op het centrum gericht. De ontwikkeling richting de Ring modderde een beetje verder zonder een integrale visie. Nu IJburg en Zeeburg ontwikkeld zijn, is hier een blinde vlek ontstaan.”

Nadelen?

“De gemeente of de overheid moet een grote voorinvestering doen: de aanleg van de straat en de publieke gebouwen. Die investering zal zich pas na honderd jaar echt bewijzen, maar met alleen kleine stapjes komen we er niet.” ●



‘Op de Vrijstraat in het Nieuwe Diep komt iedereen elkaar tegen’

'Recht op luiheid omarmen'

Naam **Luilekkerland**
Gebied **Sloterplas**
Bureau **B + B**
Aan het woord **Danielle Huls**

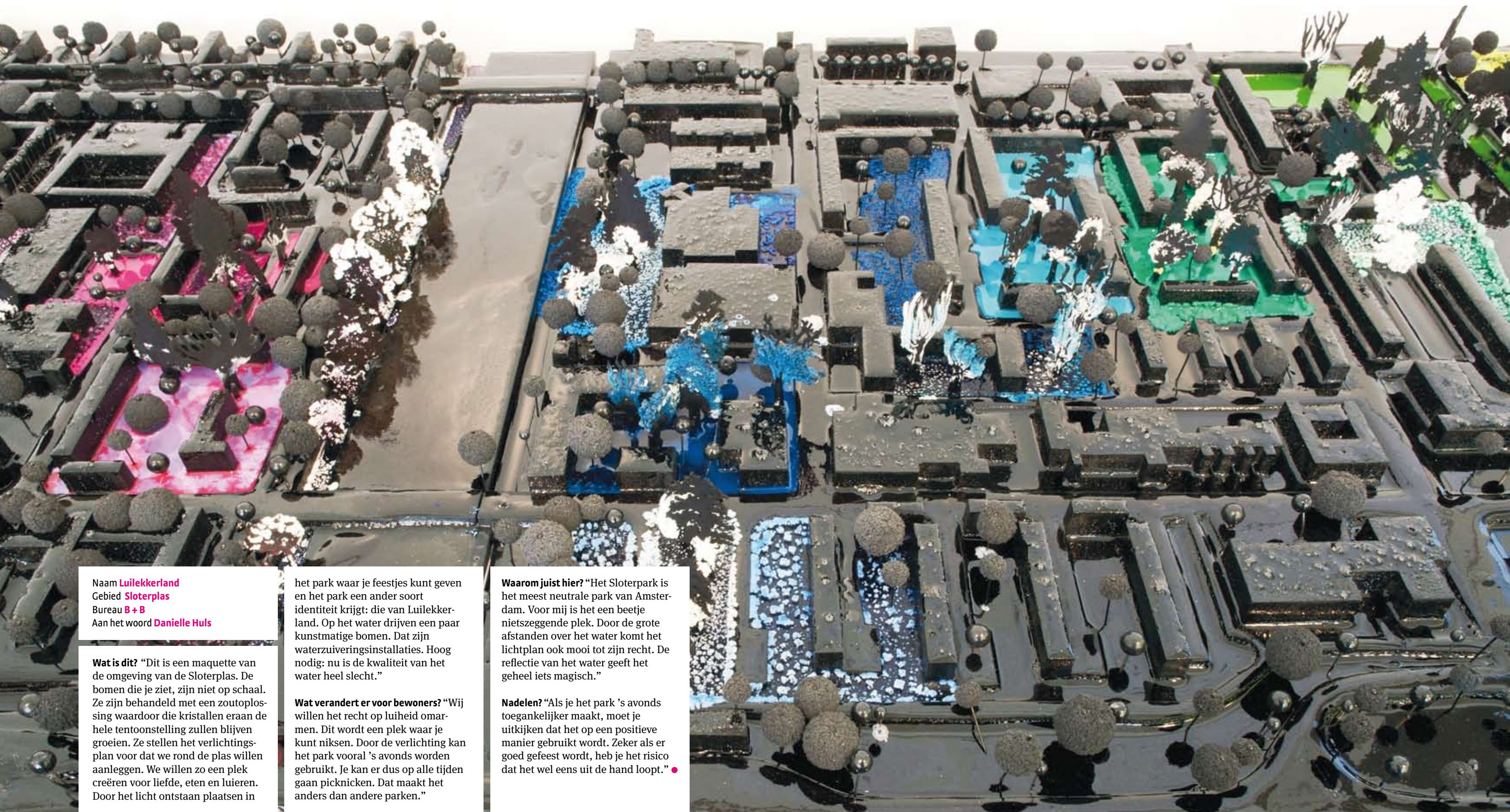
Wat is dit? "Dit is een maquette van de omgeving van de Sloterplas. De bomen die je ziet, zijn niet op schaal. Ze zijn behandeld met een zoutoplossing waardoor die kristallen eraan de hele tentoonstelling zullen blijven groeien. Ze stellen het verlichtingsplan voor dat we rond de plas willen aanleggen. We willen zo een plek creëren voor liefde, eten en luieren. Door het licht ontstaan plaatsen in

het park waar je feestjes kunt geven en het park een ander soort identiteit krijgt: die van Luilekkerland. Op het water drijven een paar kunstmatige bomen. Dat zijn waterzuiveringsinstallaties. Hoog nodig: nu is de kwaliteit van het water heel slecht."

Wat verandert er voor bewoners? "Wij willen het recht op luiheid omarmen. Dit wordt een plek waar je kunt niks. Door de verlichting kan het park vooral 's avonds worden gebruikt. Je kan er dus op alle tijden gaan picknicken. Dat maakt het anders dan andere parken."

Waarom juist hier? "Het Sloterpark is het meest neutrale park van Amsterdam. Voor mij is het een beetje nietszeggende plek. Door de grote afstanden over het water komt het lichtplan ook mooi tot zijn recht. De reflectie van het water geeft het geheel iets magisch."

Nadelen? "Als je het park 's avonds toegankelijker maakt, moet je uitkijken dat het op een positieve manier gebruikt wordt. Zeker als er goed gefeest wordt, heb je het risico dat het wel eens uit de hand loopt." ●



'Creatieve vrijstaat in de haven'

Naam **Tijdelijkheid als strategie**
Gebied **Westelijke IJ-oever en haven**
Bureau **Rietveld Landscape | Atelier de Lyon**
Aan het woord **Ronald Rietveld**

Wat is dit?

"Dit is een verbeelding van wat er in de haven allemaal mogelijk is. De regels op het gebied van milieu en veiligheid vormen een belemmering voor woningbouw, maar voor andere zaken scheppen ze juist kansen. Je kan hier 24 uur per dag lawaai maken. Je kan in een groot deel van de haven tijdelijke bouwconstructies maken die zo hoog zijn als je wilt, omdat het buiten de aanvliegeroutes van Schiphol ligt. Het gebied is stadsdeelloos, wat scheelt in de bureaucratie. Dat bovenste blok geeft het gebied aan waarbinnen deze voorwaarden gelden. Die opstijgende lijnen stellen de initiatieven voor die in de tijdelijk vrije ruimtes in de haven ontplooid kunnen worden."

Wat verandert er voor bewoners?

"Wij willen hier de experimentele

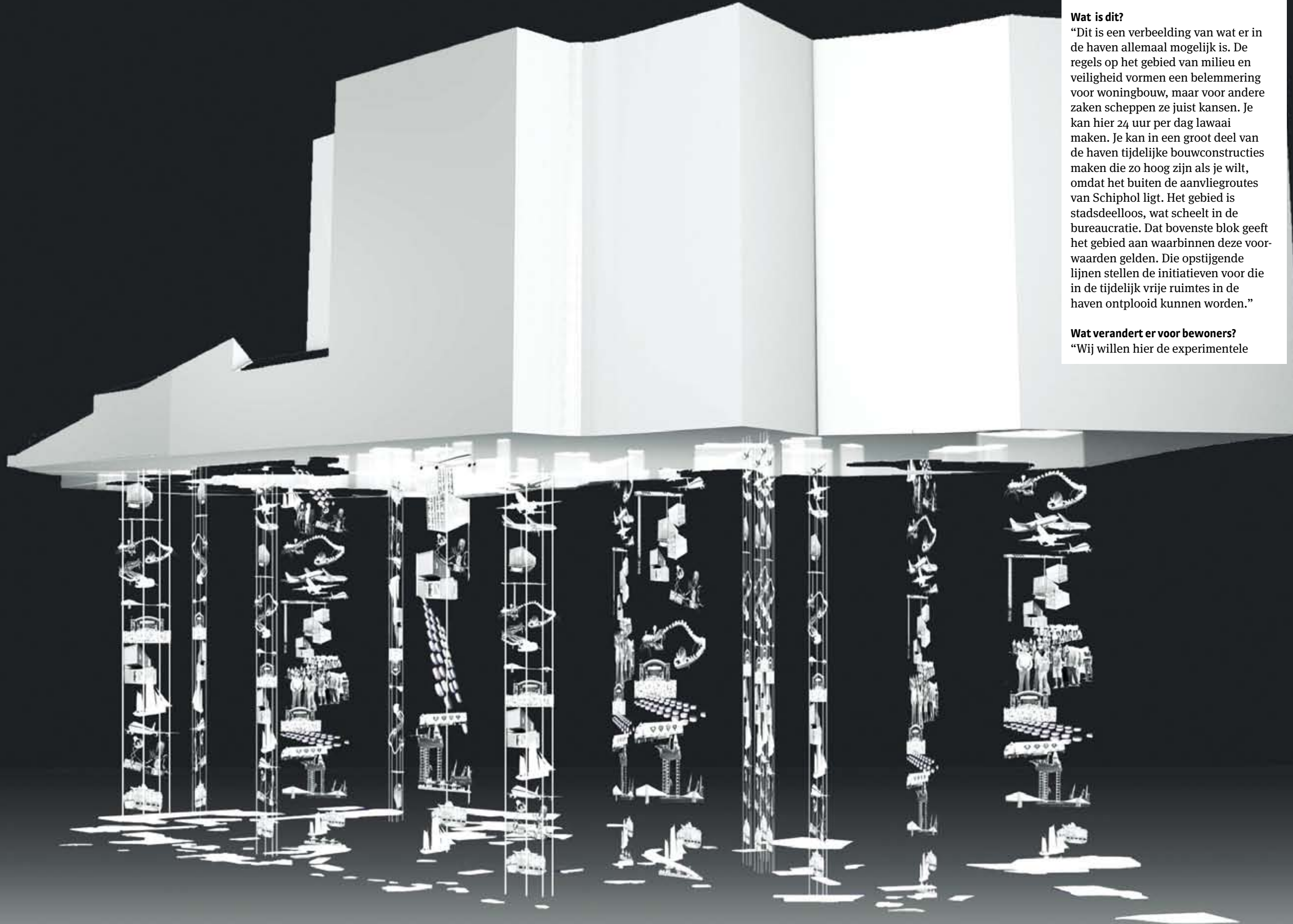
voedingsbodem van een creatieve vrijstaat scheppen. Mensen met een groot netwerk kunnen nu al op veel plekken in de stad terecht. In tegenstelling tot bijvoorbeeld een stad als Berlijn, kunnen jonge talentvolle Amsterdammers nu vaak geen goedkope plek vinden. Wij kunnen ze die hier bieden en daar kunnen we morgen al mee beginnen."

Waarom juist hier?

"De ruige sfeer van de haven inspireert tot grootse activiteiten. De tijdelijk vrije ruimte in de haven is zo groot als de hele binnenstad! Oude loodsen, onderzeeërs en braakliggende terreinen, dat soort zaken. Gebieden die tussen de drie maanden en tien jaar ongebruikt blijven. Wij willen dat tijdelijk gebruik van dat soort ruimtes een permanente strategie wordt."

Nadelen?

"Er moet wel afstemming zijn tussen initiatieven die op de vrije gebieden plaatsvinden. Een goede afstemming met de haven is daarom nodig." ●





‘Amstelscheg als grote stadsboerderij’

Naam **Landschap van Vrijheid**
Gebied **Kop Amstelscheg**
Bureau **Must**
Aan het woord **Wouter Veldhuis**

Wat is dit?

“Je kijkt naar een stukje Amstelscheg. Je ziet de rivier door een polderlandschap lopen dat geschilderd is in achttiende-eeuwse stijl. Het lager gelegen deel is een droogmakerij met een heel groot volkstuinencomplex erin. Het grote witte gebouw is het nieuwe Paleis voor de Volksvlijt, een markthal waar iedereen lokale landbouwproducten mag verkopen.”

Wat verandert er voor bewoners?

“De Amstelscheg is dunbevolkt, maar

is wel rommelig geworden in de afgelopen jaren. Een aantal van de huidige gebruikers moet er daarom uit: de politieschool en de sportcomplexen. Het gebied moet zo mooi worden dat Japanse toeristen naar het oude Hollandse landschap komen kijken. De huidige volkstuinen krijgen een nieuwe plek. Ook worden de kavels niet meer permanent vergeven, maar jaarlijks verloot onder gegadigden. Dat maakt het gebied toegankelijker. Iedereen maakt kans op een mooie volkstuin.”

Waarom juist hier?

“Amsterdam wordt steeds voller. Je moet daarom heel zuinig zijn op het landschap in de stad. De Amstelscheg kan net zo bijzonder worden als het

Central Park. Het gebied is van oudsher al een groene buitenplaats voor de Amsterdammers en dat willen we in ere herstellen. De Amstelscheg kan een grote stadsboerderij worden, die samen met de volkstuinen lokale producten levert voor de Amsterdamse consument.”

Nadelen?

“Het grootste nadeel is dat het veel tijd en geduld vraagt om het plan goed te realiseren. Je moet het gebied vrij drastisch op de schop nemen en dat kan alleen maar stapje voor stapje. En sommige gebruikers moeten plaats maken om het oorspronkelijke landschap te kunnen herstellen.” ●

Naam **Bedreigde Vrijheid**
Gebied **Oostelijke Eilanden**
Bureau **Karres en Brands, i.s.m. Augusto Meijer, Lars Brouwer en Mark Thur**
Aan het woord **Marco Broekman**

Wat is dit?

“Dit is ons voorstel voor de Oostelijke Eilanden. Enerzijds een statische maquette, maar we laten ook met twee lcd-schermjes zien hoe het gebied mogelijk kan veranderen en groeien met de tijd. Zoals je ziet, willen we weer echte eilanden van het gebied maken, die alleen maar toegankelijk zijn via vier bruggen. Als je die optrekt, heb je je eigen vrijstaat. Verder zie je tien vrijdenkplaatsen: ommuurde plekken die we willen weggeven aan vrijdenkers voor een periode van tien jaar, waar ze kunnen doen wat ze willen. Wat je niet ziet zijn de geluiden die de veranderingen op de schermjes begeleiden. Voor dit project hebben we samengewerkt met geluidskunstenaars.”

Wat verandert er in het leven van de bewoners?

“We hopen dat het een oord wordt waar anders gedacht wordt. Een tegenhanger van de grachtengordel. Dat was vroeger een tolerante plek, maar tegenwoordig is het een keurslijf waar alleen maar rijken kunnen wonen. Er zit geen spontaniteit meer in. Hier willen we een plek waar weer alles mogelijk is.”

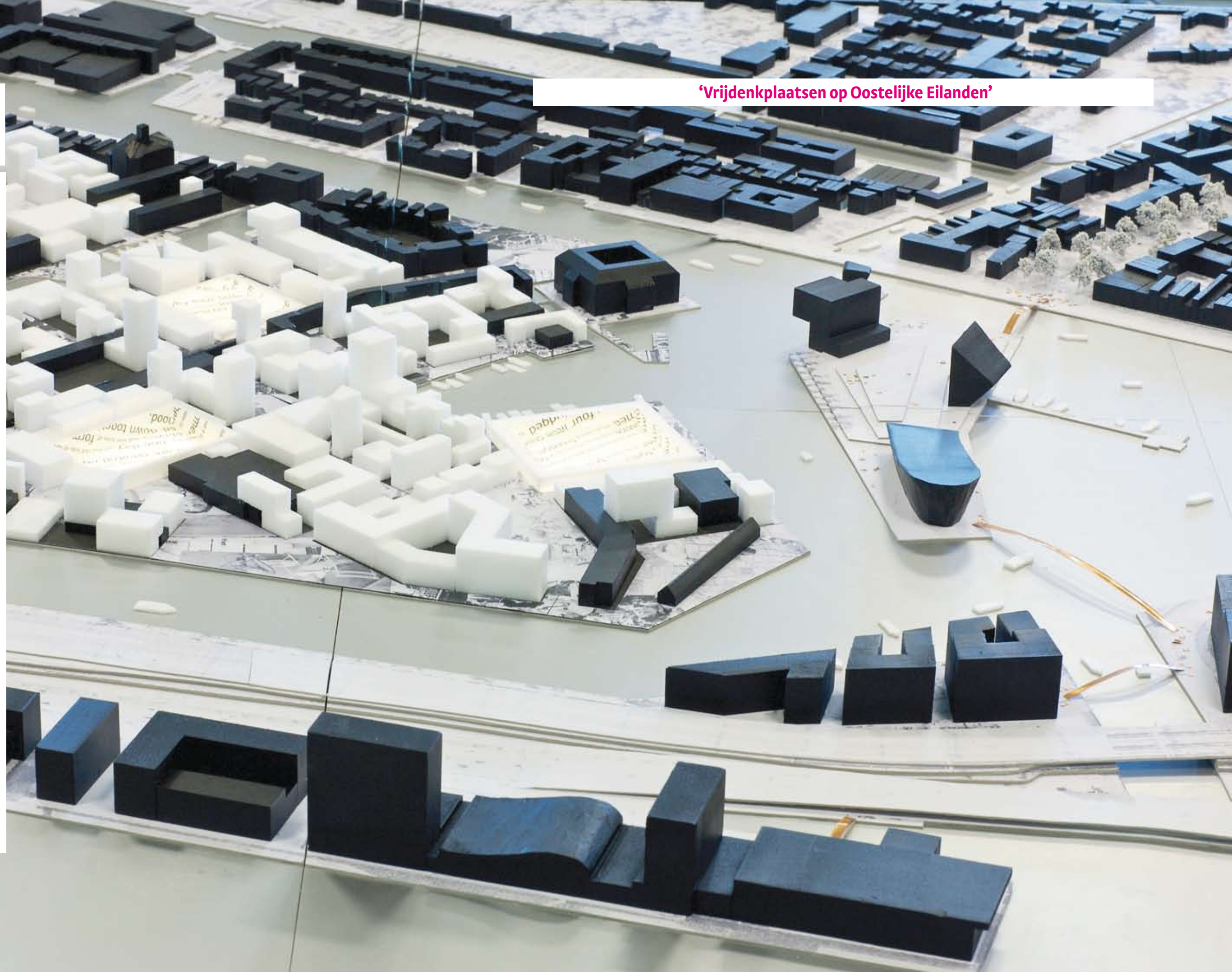
Waarom hier?

“Het is het laatste gebied in het Centrum dat nog perifeer van karakter is. Dat gevoel willen we versterken. Die isolatie brengt namelijk ook vrijheid met zich mee.”

Nadelen?

“De gemeente heeft gedachten hier eigenlijk een tweede evenemententerrein te vestigen, zoals het Museumplein. Daardoor kun je toeristen van de Passenger Terminal Amsterdam naar het Waterlooplein trekken. Wij hebben nadrukkelijk gezegd: dat willen we niet in ons gebied!” ●

‘Vrijdenkplaatsen op Oostelijke Eilanden’





'Noorderveld voor de Noorderlingen'

Naam **Experimenteren op het Noorderveld**
Gebied **Noordelijke IJ-oevers**
Bureau **Urhahn Urban Design**
Aan het woord **Tess Broekmans**

Wat is dit?

"Dit is een maquette van het Noorderveld. Dat is een plek voor Noorderlingen die kan komen op de plek waar nu het Vliegenbos ligt. Een deel daarvan wordt uitgegeven in kavels. Daar kunnen Noorderlingen iets doen wat ze altijd al wilden maar de ruimte niet voor hadden: een kofferbakverkoop, barbecueën, een paard houden, een biertuin beginnen. Er is ook plaats voor de dingen die er nu al zijn en overal weggepest worden, zoals de camping, sportvel-

den en volkstuinen. Een ander deel wordt een openbaar terrein, waar van alles mogelijk is. De kerstboomverbranding van Floradorp kan daar bijvoorbeeld zijn. Dat is Noordse cultuur."

Wat verandert er voor bewoners?

"Wij leggen de nadruk weer op Noord. De Noordelijke IJ-oevers worden langzaam overgenomen door mensen van de overkant. De NDSM is van creatieven, Overhoeks is van mensen die een duur appartement kunnen betalen, maar het Noorderveld is echt voor de Noorderlingen. Juist bewoners van de kleine Noordse arbeidershuisjes hebben behoefte aan ruimte. Die krijgen ze hier."

Waarom juist hier?

"Rondom het Vliegenbos liggen allemaal tuindorpjes en industriegebieden. Die vormen nu een beetje een lappendeken. Het Vliegenbos ligt daar heel mooi tussen. Het kan het centrum worden dat Noord nooit gehad heeft."

Nadelen?

"We heffen het Vliegenbos op. Er is een club vrienden van het Vliegenbos die daar ongetwijfeld niet blij mee zal zijn. We denken wel dat het bos voor meer mensen interessant zal worden na onze aanpassingen. En de tweehonderd monumentale bomen kunnen blijven staan." ●

Naam **Awareness**
Gebied **Nieuwe Meer**
Bureau **Güller Güller architecture urbanism**
Aan het woord **Mathis Güller**

Wat is dit?

“Een speelse voorstelling van hoe we de rijkdom en aantrekkingskracht van de openbare ruimte rondom de Nieuwe Meer kunnen heroververen voor de bewoners van Amsterdam. Je ziet drie werelden: die van kinderen, die van de interactieve global society en die van oude mensen. De drie grote gebouwen rondom de Nieuwe Meer zijn een kindermuseum, een revalidatiecentrum waar oude mensen die ziek zijn weer op krachten kunnen komen, en een wereldforum, een soort internationaal congrescentrum zoals de Boulevard des Anglais in Cannes.”

Wat verandert er voor de bewoners?

“Die komen uit hun isolement. Dit gebied is nu echt de achterkant van de stad. In deze maquette laat ik zien hoe het weer een centrale plek kan krijgen en geïntegreerd kan worden in bestaande fijnmazige stedelijke netwerken. Er blijft daarnaast wel ruimte voor de huidige gebruikers.”

Waarom juist hier?

“Dit gebied ligt tussen Amsterdam en Schiphol in en is daarmee een *gateway* naar de wereld. Dat is bij uitstek de plek om te vieren dat je open staat voor dingen. Het is een plek waar Amsterdam de planeet kan ontvangen. Niet alleen de abstracte zakelijke gemeenschap, maar ook sporters, kinderen van alle continenten en oude mensen. De Nieuwe Meer wordt dan een plek voor ‘global awareness’. Een essentiële eigenschap van een vrijdenkende, open stad.”

Nadelen?

“De hedendaagse filosofie is dat de luchthavencorridor in zijn geheel vrij gehouden moet worden voor vastgoedontwikkeling. Wij plaatsen vraagtekens bij dat idee.” ●

**‘Grote gebouwen
rondom Nieuwe Meer’**





'Gaasperdam met allure'

Naam **Waternijstaat Gaasperdam**
Gebied **Gaasperplas**
Bureau **Alle Hosper**
Aan het woord **Jonas Strous**

Wat is dit?

"Een schets van Gaasperdam in een mogelijke toekomst. Gaasperdam is van een saaie buitenwijk in een landelijke stadswijk veranderd, waar iedereen toegang heeft tot het water vanuit zijn achtertuin. De A9, die je door het midden ziet lopen, is ondergronds gelegd. Bovenop ontstaat dan ruimte voor sportvelden en moestuinen. We hebben een groot deel van de buurt onder water gezet en stranden en grasoevers aange-

legd. De dreven zijn veranderd in dijkes in het nieuwe landschap. Woonboten kunnen daar aanleggen, een primeur in Zuidoost."

Wat verandert er voor bewoners?

"Er ontstaat een recreatielandschap rondom Gaasp en Gein, waar je tussen rietvelden door over dijken kunt wandelen. Mensen uit de verre omgeving kunnen hierheen komen om te recreëren. De wijk krijgt daardoor meer allure. Nu ligt Gaasperdam er wat verloederd bij."

Waarom juist hier?

"Je bent in Gaasperdam even ver van de Dam verwijderd als van de Vechtse plassen. De vraag is

eigenlijk: is dit nog wel Amsterdam? Zou het niet beter de identiteit van het veengebied rond de Vecht kunnen aannemen? Door water toe te voegen, kunnen we Gaasperdam meer het karakter geven van het Hollands landschap waar het door omringd wordt."

Nadelen?

"De transformatie van de buurt is zo radicaal dat het de vraag is of mensen die zouden accepteren. Ook willen we de scheiding opheffen van voet, fiets en autoverkeer zoals die nu bestaat. Dat is in veel andere delen van de Bijlmermeer ook al gebeurd, maar heeft natuurlijk ook nadelen, vooral qua verkeersveiligheid." ●



Naam **Van stadsdeel naar vrijstad**
Gebied **Amstel I, II en III**
Bureau **STUDIOKLOK**
Aan het woord **Arjan Klok**

Wat is dit?

“Je ziet een behoorlijke lege maquette van Zuidoost waarin 1001 kavels te zien zijn waar de bezoekers van de Biënnale zelf hun droombuurt kunnen realiseren. We hebben wel wat voorwerk gedaan – er ligt een nieuwe structuur voor het gebied met straten, grachten en veel mooie plekken – maar meer doen we niet. Naast de maquette liggen zo’n 25.000 huisjes klaar. De burger is nu aan zet. We stellen voor dat Zuidoost op grote schaal kavels voor particulieren en kleine collectieven beschikbaar gaat stellen. Net als in Almere gebeurt, maar dan stedelijker. De dichtheid in het gebied moet minimaal twee keer zo hoog worden als in een suburb. Dat betekent dat het ontwikkelen van de kavels niet helemaal vrij is. Je moet het met een aantal burens boven of naast je doen.”

Wat verandert er voor bewoners?

“Wat er verandert voor Amsterdammers die een woning zoeken of een bedrijfje willen beginnen, is dat ze in hun eigen stad weer volop kansen en mogelijkheden krijgen in alle vrijheid hun droomproject zelf vorm te geven.”

Waarom juist hier?

“Zuidoost is in Amsterdam de enige plek waar dit echt zou kunnen. De vrijheidsdrang, levenslust en ondernemingszin in Zuidoost is met zijn 140 nationaliteiten hoger dan in enig ander stadsdeel. Dat geeft een goede voedingsbodemp voor omvangrijke burgerstedenbouw.”

Nadelen?

“Huidige gebruikers, zoals de autohandelaren en de volkstuinders, moeten inschikken of verhuizen. Een ander nadeel is het onzekere tempo van de ontwikkelingen. Omdat burgers het grotendeels zelf moeten doen, is het verloop daarvan onzeker.” ●

‘1001 kavels voor droombuurten in Zuidoost’

droom versus daad **Maarten van Poelgeest**

tekst BAS SOETENHORST beeldbewerking FOTOREDACTIE HET PAROOL

‘De Zeppelin wordt onderschat’

Ook wethouder Maarten van Poelgeest droomt, heeft visioenen over de stad. Binnenkort verschijnt zijn ‘Structuurvisie’, die de contouren schetst voor het komend decennium. ‘De ideale stad is van alle kanten bereikbaar.’

maarten van Poelgeest is geen dromer. Als raadslid gaf hij zich nog wel eens over aan vergezichten, als wethouder Ruimtelijke Ordening focust hij op het haalbare. Toch heeft hij negen architectenbureaus gevraagd vrijuit te dromen over de toekomst van Amsterdam. Op verzoek praat hij zelf ook over zijn visioenen over de stad. Maar het moet niet te gek worden. Neem het kader waarbinnen de stad zich in zijn dromen ontwikkelt: “Een sterke economie in combinatie met duurzaamheid.” Het zou het motto van het huidige college kunnen zijn. Zijn ideale stad is van alle kanten bereikbaar. Hij noemt de RER in Parijs als voorbeeld: een metrotrein tussen Parijs en de voorsteden, die bedoeld is voor de iets grotere afstanden – zegt tot zo’n veertig kilometer van Parijs. “Je zou de verbinding met Almere via een RER-achtig systeem kun-

nen doen. Idealiter zouden ook anderen nabijgelegen steden – Zaanstad, Haarlem, Amstelveen, Hoofddorp – via de RER met Amsterdam zijn verbonden.” Dan gaat het over de Metropoolregio Amsterdam, waarin de hoofdstad zich met de buurgemeenten heeft verenigd. “De gedachte is dat je binnen twintig minuten van de ene kant naar de andere kant van de metropool kan reizen. Dat vergt wel ontzettend veel investeringen.”

“Ik zou drie ankerpunten willen hebben voor de Zeppelin, voor het inter-Europese verkeer. De Zeppelin wordt onderschat. Die dingen gaan wel 350 kilometer per uur. Als je ze gebruikt voor vervoer tussen naburige landen, kan Schiphol zich concentreren op het intercontinentale verkeer. Dan zou het wel met een baan minder kunnen. De Zeppelins kunnen gemakkelijk afmeren bij een hoge toren. Van de be-

staande gebouwen denk ik aan de Rembrandttoren en het Mövenpick Hotel. Een derde plaats zou ergens langs de Lelylaan kunnen. Daar zetten we voor Amsterdam-West een hoog gebouw neer.”

“Bijna alle platte daken in Amsterdam zijn in de toekomst groen en klimaatbestendig. Op schuine daken ligt de eerste generatie zonnecollectoren. Zo ontstaat een soort tweede maaiveld in de stad. Overal zie je groene dakterrassen. En er zijn heel scherpe stadsranden.”

“Er zijn geen plekken waar je vanuit de stad het landelijk gebied wordt ingerommeld, maar het gaat abrupt. Hogere gebouwen zijn er dan ook tot aan de rand van de stad. Het loopt zeker niet geleidelijk af. Dat verandert wel wat aan de beleving van recreanten in de Amstelscheg. Je kunt vanuit de natuur steeds in de verte de contouren van de stad zien. Dat geeft een stadsparkachtige ervaring.”





Frans Beishuizen / VVD

Als het aan de VVD ligt, komen er in de toekomst woningen ten noorden van de ringweg A10. “Mensen noemen dat landelijk Noord en vinden dat je er vanaf moet blijven,” zegt VVD-raadslid Frans Beishuizen. “Maar daar zijn al stukken bebouwd en delen zijn verrommeld. Daar is ruimte voor huizen. Van het gebied bij Holysloot moet je afbliven, maar elders zijn mogelijkheden. Daar kun je huizen met een tuintje neerzetten in plaats van steeds te stapelen met of zonder balkon.” Terwijl de gemeente net groen licht heeft om te beginnen met de aanleg van IJburg II (vier opgespoten eilanden), maakt Beishuizen zich sterk voor IJburg III. En de VVD keert zich tegen de tendens om ondernemingen uit de stad te verdrijven. “Wij vinden het belangrijk dat op de kop van de Weespertrekvaart niet alleen woningen komen.” De liberalen zijn terughoudend over de suggestie van wethouder Maarten van Poelgeest Cargill na 2028 te laten wijken voor woningen in het Westelijk Havengebied. “Daar zeg ik op voorhand niet nee tegen, maar het moet niet de ontwikkeling van de haven en de economie schaden.” De VVD steunt in principe het omvormen van kantoorgebieden tot woonwijken.



Ivar Manuel / D66

Met Maarten van Poelgeest ziet Ivar Manuel, D66-fractie leider in de gemeenteraad, de toekomst van Amsterdam in de Metropoolregio – het gebied tussen Haarlem en het Gooi. Voor Manuel betekent dit dat de komende jaren verbandingen tussen Amsterdam en Almere, Zaanstad en Schiphol nodig zullen zijn. “Dat kan via

infrastructuur, maar ook via woningbouw en bedrijvigheid.” Hij hoopt dat de Structuurvisie, waarin de gemeente de ontwikkelingen op lange termijn beschrijft, het groen in en vooral rond de stad beschermt. “Amsterdam moet investeren in de agrarische bedrijfstak in de scheggen, om er voor te zorgen dat het groene landschap niet verrommelt. Kinderen moeten

met school op bezoek kunnen bij boerenbedrijven in de buurt, die producten voor de lokale markt verbouwen. De stad zou grotendeels verantwoordelijk moeten zijn voor de rentabiliteit van die bedrijfstak.” Manuel wil de ‘transitiegebieden’ in de stad ontwikkelen, zoals het noordoosten en Zeeburgereiland. Dat zou moeten gebeuren ‘in de geest

“De Tuinen van West (de polders tussen de Westelijke Tuinsteden Geuzenveld-Slotermeer en Osdorp – red.) worden nu nauwelijks gebruikt als recreatiegebied. Dat is zonde. De tuinen moeten uitgroeien tot een tweede Amsterdamse Bos.”

“De Gooiseweg zou verlaagd zijn tot stadslaan. Dan fiets je naar Zuidoost. En de A10 ligt helemaal onder de grond, dus niet alleen bij de Zuidas. Je kunt binnen de A10 alleen naar binnen met elektrisch vervoer. Je kunt je auto parkeren bij de A10 en dan stap je in de tram of RER of neem je een elektrische scooter.”

“Tegen 2030 zit de Rietveld Academie in het GAK-gebouw. Een icoon in West, waar interessante culturele happenings zijn. Amsterdam heeft een CO2-emissiebeurs, voor de handel in emissierechten. En in navolging van de Hermitage heeft het Museum of Modern Art in New York een dependance in Amsterdam, aan de Sloterplas. Het stadhuis is terug op zijn oorspronkelijke plek: het Paleis op de Dam.”

“Er zijn tegen die tijd veel minder traditionele kantoorgebieden. Heel Amstel III (nu nog een van de grootste kantoor- en bedrijfstakreinen van Amsterdam – red.) heeft woningen en voorzieningen voor bewoners. Het is een stuk stad geworden en je kunt wandelen van de Arena naar het AMC. Nu is dat nog onmogelijk: er is geen stoep.”

Het onderscheid tussen droom en werkelijkheid is niet altijd even helder. De aanpak van de Tuinen van West, de Gooiseweg, de scherpe stadsranden, de Rietveld

Academie, Amstel III – de volgers van Van Poelgeest zal het bekend voorkomen. Daar komt bij dat een beetje dagdromen onderdeel is van het wethouderschap van Ruimtelijke Ordening. Ieder project begint met een gedachte, waarvan het maar de vraag is of deze ooit tot wasdom zal komen. Het wethouderschap Ruimtelijke Ordening is in die zin het vuren van een schot hagel. Of je wat raakt, is afwachten. Zie het Structuurplan uit 2003 van Van Poelgeests voorganger Duco Stadijg, dat toezag op de ontwikkeling van de stad tot 2010. Het beoogde een betere bereikbaarheid over spoor en weg. Er had een nieuwe metro moeten komen: een Oost/Westlijn. De scheggen (het groen rond de stad) moesten beter benut worden en de haven zou de ruimte krijgen om uit te breiden. Voornemens waar weinig van terecht is gekomen.

U legt de laatste hand aan de Structuurvisie. Is dat niet ook een vorm van dagdromerij?

“Nee, want de Structuurvisie is tot aan 2020 een routekaart die het kader bepaalt van stedelijke ontwikkelingen. Alle bestemmingsplannen moeten aan de Structuurvisie worden getoetst. Als ze ermee in strijd zijn, moeten ze worden aangepast.” “Tot 2020 is de Structuurvisie dus richtingbepalend. Voor het decennium daarna probeert het te fungeren als kompas, door een aantal ruimtelijke ambities te agenderen. Neem het Westelijk Havengebied binnen de ring. Met de bedrijven is afgesproken dat ze daar tot 2028 mogen blijven. Als je het gebied de periode daarna deels wil

‘De Tuinen van West moeten uitgroeien tot een tweede Amsterdamse Bos’

omvormen tot woonwijk, moet je dat in deze Structuurvisie agenderen. Het zijn een hoop mooie wensen. Maar die hebben in de planning wel degelijk betekenis.”

Loop je niet het risico dat er over vijf jaar een PVV-wethouder aantreedt die denkt: ik wil ook mijn stempel drukken op de komende twintig jaar, ik maak ook een Structuurvisie?

“Dat kan. Maar als je nu in de Structuurvisie zet dat je het gebied vanaf 2029 helemaal wil transformeren, heeft dat gevolgen voor de plannen van de bedrijven die er zitten. Die zullen eerder afzien van grote investeringen in hun vestigingen.” “Voor de grote partijen die investeren in de stad, zoals projectontwikkelaars, planners en beleggers, is de Structuurvisie ook op lange termijn van belang. Zij willen weten: welke kant wil Amsterdam op? Het is ook nogal wat als wij zeggen: we willen een gebied transformeren van kantoorwijk tot woonwijk. Dan verandert onmiddellijk de marktpositie. Dan kan het voor ontwikkelaars aantrekkelijk zijn posities in dat gebied te kopen. Dus het leidt niet letterlijk tot planvorming. Maar het heeft wel z’n repercussies.”

Buiten het havengebied zal de Structuurvisie vermoedelijk op meer plaatsen de omvorming van kantoorgebied tot woonwijk beogen, al wil Van Poelgeest daar niet te veel op vooruitlopen. Hij wil wel kwijt dat de Structuurvisie de nadruk legt op de Metropoolregio.

“De notie dat de stad Amsterdam veel gro-

ter is dan de gemeente Amsterdam, is nu veel sterker dan een paar jaar geleden. We streven niet naar volledigheid binnen de gemeentegrenzen. Niet alle functies hoeven in de stad zelf te zijn.”

Wat merk je daar praktisch van?

“Veel klassieke bedrijfsterreinen leg je niet meer in het centrum. Binnen de compacte stad moet je wel plekken bestemmen voor bijvoorbeeld timmermansbedrijfjes, om de grondprijs laag te houden. Doe je niets, dan worden ze de stad uitgedrukt. Overheidsinterventie kan nodig zijn om zwakke functies overeind te houden. Anderen type bedrijvigheid – opslag – laat je niet toe op relatief dure grond in de 19de-eeuwse gordel. Op de kop van de Weespertrekvaart zitten allemaal opslagbedrijfjes. Die gaan we wegbestemmen om er een stuk stad van te maken. Met VVD en CDA voorzie ik in de gemeenteraad wel discussie over compleetheid binnen je stadsgrenzen. Die kleine bedrijfjes hoeven van mij niet weg, maar kunnen ze niet met minder ruimte?”

De nadruk op Amsterdam als onderdeel van de Metropoolregio impliceert volgens Van Poelgeest betere verbandingen met Zaanstad, Haarlem, Hoofddorp, Amstelveen en Almere.

“Ik vind de verbinding naar de regio cruciaal. We houden het systeem niet draaiende als er de komende tien jaar niet meer in geïnvesteerd wordt.”

Van Poelgeest voorziet protesten tegen zijn voornemen een groot deel van de stad autoluw te maken. “De functie van de auto gaat de komende tien tot twintig jaar sterk veranderen. Auto’s worden steeds schoner. De uitstoot zal geen probleem meer zijn, het ruimtegebruik wel. Daarom moet je de auto zo veel mogelijk buiten de stadsring zien te houden.”

Je hoeft geen astroloog te zijn om de protesten te voorzien. Toch is niet altijd goed te voorspellen waar het verzet zich tegen zal richten. Bij Stadigs Structuurplan draaide het om de gedwongen verhuizing van sportvelden en volkstuintjes, die uiteindelijk werd geschrapt. Nu zou het weer



Meta Meijer / SP

“De menselijke maat moet centraal staan.” Volgens Meta Meijer, raadslid voor de SP, bezondigt wethouder Maarten van Poelgeest zich nogal eens aan bombastische woorden. “Het gaat bij hem vaak over metropolitaans zus en zo, mainports en de creatieve stad. Ik mis de mensen in het verhaal. Het moet dicht bij de mensen. Dus als je het hebt over het ontrollen van het openbaar vervoer, moet je er wel voor zorgen dat de fijnmazigheid intact blijft en mensen niet grote afstanden hoeven te overbruggen van huis naar de halte. En als je modeontwerpers naar de stad haalt, maak je dan ook sterk voor een kledingfabriek en zorg ervoor dat die hier produceert in plaats van in India.”

Wat de SP betreft, wordt er de komende jaren een fors aantal woningen neergezet in het Westelijk Havengebied en op de Noordelijke IJ-oever. Meijer stelt de afspraak ter discussie van Van Poelgeest met Cargill, om het bedrijf tot 2028 in het Westelijk Havengebied te laten zitten. “Je kunt je afvragen of dat wel verstandig is.” Net als andere partijen in de gemeenteraad wil de SP het groene gebied rond de stad beschermen. “Ook van de volkstuinten moet je afbliven.”

over volkstuintjes kunnen gaan. Of tegen het intensieve gebruik van parken.

“Dat zou van mij wel mogen. Als je flexibeler bent en je staat iets meer voorzieningen toe, zoals restaurants, dan komen er meer mensen in parken. Het Westerpark is een enorm succes vanwege die gebouwen. Op een aantal plekken voorzie ik een intensiever gebruik van parken, al besef ik dat er binnen de groene beweging mensen zijn die de parken met rust willen laten.” ●

vermaak in de stad

tekst LIEDEWIJ LOORBACH illustratie PAUL BÖRCHERS

‘We willen elkaar blijven ontmoeten met een drankje erbij’

Waar ontmoeten Amsterdammers elkaar in over twintig, dertig jaar? Hoe vermaken wij ons? Waar gaan we dansen, waar gaan we barbecueën, waar gaan we zonnen, voetballen of een verjaardag vieren?

Vast staat dat vermaak steeds belangrijker wordt, zegt Anne Hemker, socioloog op het gebied van ruimte en cultuur. De vrije tijd van veel mensen wordt schaarser, die tijd willen mensen niet verkwaselen, ze willen in die tijd bijzondere dingen meemaken. “Mensen lijken ook steeds hogere eisen te stellen aan vermaak,” zegt Hemker. Als we naar het strand gaan, willen we niet een patatje eten, maar dineren met een chardonnay. We willen zwembaden met douches, bubbelbaden en een sauna. We willen in het park een mooi terras waar we cocktails kunnen drinken. Of lauwe

biertjes wegklokken op een kleedje, maar dan niet naast iemand die zich zen trommelt op een bongo. En als we gaan dansen, dan willen we veilig onze jas op kunnen hangen, verwachten we een fatsoenlijke muziekinstallatie en snel barpersoneel. Dat blijkt ook uit het Grote Groenonderzoek van Dienst Ruimtelijke Ordening uit 2008. Het bezoek aan Amsterdamse parken is in tien jaar bijna verdubbeld. ‘Het zijn de plekken waar Amsterdammers zich stedeling kunnen voelen en zich als stedeling kunnen etaleren.’ En jezelf etaleren als stedeling, dat doe je natuurlijk niet met een kroket in de hand. In het onder-



zoek geeft DRO aan dat de gemeente in de toekomst behoorlijk zal investeren in de Amsterdamse parken. 'De komende jaren vragen bijvoorbeeld het Rembrandtpark, het Oosterpark en het Amstelpark om investeringen'.

DRO richt zich ook op ontwikkeling van de groene buitengebieden. "In de stad wordt het nog drukker, ook een deel van de groene plekken in West buiten de ring zal worden volgebouwd," zegt Ed Buijs van DRO. "Maar de behoefte aan rust en ruimte verdwijnt niet."

De dienst werkt er al aan om de routes naar die buitengebieden mooi te maken. "Langs dijken en trekvaarten de stad uit." Zo is er een fietspad langs de dijk langs het IJsselmeer naar Muiden, zodat je niet langs de A1 hoeft. Een project dat nog moet beginnen is een fietspad langs de Kostverlorenvaart en de Schinkel, van Oud-West naar het Amsterdamse Bos.

Volgens Buijs zijn Amsterdammers maar matig tevreden met hun buitengebieden. "De bodem is nou eenmaal nat, en het landschap blijft zo plat als een pannenkoek."

Wat de gemeente wel kan doen, is stimuleren dat er iets te doen is in die buitengebieden. "Nu is het niet rendabel om een leuk koffietentje te exploiteren langs de Amstel, en in Spaarnwoude gebeurt geen moer," zegt Buijs. DRO streeft ernaar dat in de toe-

komst de groene buitengebieden niet alleen maar groen zijn, maar dat er ook horeca is en cultuur. "En dat er boeren zijn, maar dat is eigenlijk ook iets cultureels." In de buitengebieden scharrelen ook steeds meer ganzen en herten en andere beesten die na een prettig leven dampend op het bord van een Amsterdammer komen. "Er ontstaat steeds meer belangstelling voor voedsel uit de omgeving," zegt Geert Timmermans van DRO. Hij denkt ook dat steeds meer mensen zullen vogelen. "Natuur wordt steeds schaarser, dus steeds meer bijzonder." Nu al houdt DRO zich bezig met de biodiversiteit bij de herinrichting van parken. Zo krijgt het Vondelpark straks poelen; lekker voor kikkers en vlinders. Bij de herinrichting van andere parken zal daar ook rekening mee worden gehouden.

Wat Amsterdammers straks in die parken mogen doen, is moeilijk te voorspellen. Mogen ze recreëren zoals zij willen? Met biertjes, een barbecue, een bongo en een radio? Of komt er bij elke ingang een groot bod met wat verboden is? Nu al is er een flinke strijd gaande over de openbare ruimte. Van wie is die ruimte? Wie beslist hoe die ruimte gebruikt mag worden? "Als iemand zich de openbare ruimte toeëigent, dan kan een ander dat niet meer doen," zegt Hemker. Dus als klagende bewoners de ruimte krijgen, dan zal er in de

toekomst geen pleintje in Amsterdam meer zijn waar je een blowtje mag roken of een biertje mag drinken. Alcohol drinken in de buitenlucht zal dan voorbehouden zijn aan de mensen die voldoende geld hebben om op het terras te zitten op datzelfde pleintje. "De openbare ruimte is in principe voor iedereen," zegt Timmermans. "Bij stadsparken moet je daar als overheid ook standvastig in durven zijn. De mensen die aan het park wonen, dat zijn er maar een paar."

Als de gemeente en wetgever de ruimte blijven geven aan klagers zoals ze nu doen, dan ziet de toekomst van vermaak in Amsterdam er somber uit, denkt Ton Poppes, eigenaar van onder andere club Escape op het Rembrandtplein. Restrictie en repressie zijn geen oplossing voor problemen. "De creatieven zullen uit de stad verdwijnen." Mensen willen namelijk wel hun fiets voor de bioscoop of het theater kunnen parkeren.

Amsterdammers willen op een terras kunnen zitten of staan, willen een sigaretje kunnen roken en kunnen drinken zoveel ze willen. "Als de overheid zo doorgaat dan zal ze in de toekomst ook 'veiligheid' gaan misbruiken."

De opmerking van Rotterdamse burgemeester Ahmed Aboutaleb onlangs is daar een goed voorbeeld van. Hij kondigde aan de komende twee jaar geen gratis dance-events toe te staan in zijn gemeente nadat er een dode was gevallen bij een schietpartij bij een dergelijk feest in Hoek van Holland.

Poppes hoopt op een 'Deltaplan' voor de vermaakindustrie in Amsterdam, waarbij de gemeente met een te vormen brancheorganisatie op een positieve manier zal kijken naar de vrijetijdsindustrie. In die brancheorganisatie zitten niet alleen cafés en clubs, maar ook theaters, bioscopen, rondvaartboten enzovoort.

In het 'Deltaplan' moet de gemeente dan maatregelen opstellen met een positieve blik op de branche, niet vanuit de problemen die de bedrijfstak veroorzaakt, zegt Poppes, die zich ook intensief bezighoudt

'De bodem is nu eenmaal nat, en het landschap blijft zo plat als een pannenkoek'

met het plein voor zijn deur. Hij wil dat de overheid de sector bekijkt met in het achterhoofd de wetenschap dat die industrie belangrijk is voor de economie en voor de sociale cohesie. "Dan kunnen industrie en gemeente samen nieuwe regels opstellen." Die brancheorganisatie kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat er vrije sluitingstijden zijn, en dat er duidelijke sancties komen als een ondernemer een regel overtreedt. "Niet zoals nu, dat als iemand van drie straten verderop gaat klagen, ineens je terras eerder dicht moet."

In het rapport dat de Vrom-Raad opstelde in 2006 adviseerde de Raad het ministerie: 'Bezie vrije tijd en toerisme als drager van ruimtelijke kwaliteit, niet als bedreiger daarvan'.

Hans Mommaas, hoogleraar Vrijetijdswetenschappen in Tilburg, zat in die raad en voorspelde dat de vrijetijdsindustrie in de toekomst alleen maar meer ruimte in zal nemen. De vrijetijdsindustrie moet volgens hem worden gezien als een culturele inspiratiebron en economische inkomstenbron, als een toegevoegde waarde.

Ook werd toen gesignaleerd dat de markt de overheid verantwoordelijk houdt voor infrastructuur en openbare ruimte. Terwijl de overheid steeds meer kijkt naar de markt als financier van ruimtelijke kwaliteit.

Bij de herinrichting nu van het Rembrandtplein is dat ook het geval. Ondernemers rond het plein hebben hun zegje gehad in de herinrichting, en betalen straks mee aan het onderhoud en het toezicht op het nieuwe plein.

"Daar moet de overheid wel mee oppassen, want de markt is keihard," zegt Hem-

ker. Neem de jongens die op een straathoek aan het rappen zijn. Horeca-ondernemers willen die niet in de buurt hebben. Maar die jongens moeten toch ook ergens heen. Amsterdam blijft een jonge stad. Terwijl grote delen van Nederland in 2030 aan het vergrijzen zijn, en de bevolking krimpt, zal Amsterdam redelijk jong blijven. De groepen die in aantallen toenemen zijn alleenstaanden, eenoudergezinnen en niet-Westerse allochtonen. "De ruimtedruk neemt daardoor ook toe," zegt Hemker. Bovendien zal het sociale leven zich alleen nog maar meer buitenshuis afspelen, denkt zij.

"De vermaakindustrie is de laatste jaren heel groot geworden. Kijk alleen maar naar de industrie van het nachtleven. Die is in vijftien jaar tijd gigantisch geworden," zegt Hemker. "Als we niet in de crisis blijven hangen, zal die trend mogelijk doorzetten. Diversiteit in vermaak blijft ook belangrijk. Bovendien willen mensen de mogelijkheid hebben in hun eigen scene uit te gaan, zich te onderscheiden in hun vermaak."

Dat zal parallel lopen aan de trend van eenvormige complexen die aan randen van steden verrijzen. Gebieden die aangewezen worden voor vermaak, en waarvoor grote 'dozen' worden opgetrokken waarbinnen mensen entertainmentmenuutjes verorberen. Zoals de Arena Boulevard. Voetbal, concerten, en in de toekomst gokken en theater, natuurlijk gecombineerd met eten en drinken en shoppen.

"Ach," zegt Poppes. "Over twintig jaar willen mensen nog steeds hetzelfde: elkaar ontmoeten met een drankje erbij." Het enige verschil is dat ze nu bier drinken en over twintig jaar misschien glühwein. Of iets anders. ●



Als klagende bewoners de ruimte krijgen, dan zal er geen pleintje meer zijn waar je een blowtje mag roken of een biertje kan drinken

Studenten

tekst MARCELLA VAN DER WEG

Overnachten in een boomhut

Een van de docenten zei: ‘Laat je ideeën los. Bedenk wat gek.’ En dat hebben ze gedaan. Tientallen studenten droomden in opdracht van de gemeente over de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam in 2040. Het Parool pikte er drie projecten uit.

Er gingen een paar biertjes aan vooraf, maar dan heb je ook wat: een metrolijn tussen Amsterdam en Almere, met een nieuw metrostelsel. Dat Amsterdam nu kreunt en steunt onder de aanleg van de Noord/Zuidlijn, schrok Jordi Bruin, Jorrit Groot en Sjoerd Uiterwijk Winkel niet af. Integendeel. De derdejaarsstudenten van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) willen het beschadigde imago van de metro juist opoetsen. “Want het is het meest flexibele openbaarvervoermiddel.” En dat willen ze inzetten om ‘een grotere bereikbaarheid te realiseren binnen de metropool Amsterdam’.

Niet gehinderd door obstakels van welke aard dan ook – het was tenslotte een vrije opdracht – besloten de drie vanuit hun studierichting management, economie & recht het probleem van het woon-werkverkeer tussen Amsterdam en Almere aan te pakken. Dagelijks legt een toenemend aantal forenzen (nu zo’n 30.000) dit traject af. Reizigers met het openbaar vervoer staat slechts één treinverbinding ter beschikking, die bovendien een omweg maakt en veel haltes telt. Tijd voor een snel en efficiënt alternatief, meent Groot. “Vanuit Almere is al eens een snelle metrolijn over water bedacht, maar die doet geen andere plaatsen aan. Terwijl het vanuit Amsterdams perspectief

belangrijk is om plaatsen als Weesp en Muiden erbij te betrekken, want de stad schuift op.” Daarom voorziet het plan in een nieuwe metrolijn ten zuiden van Amsterdam. Deze kan geen gebruik maken van de bestaande infrastructuur, omdat het spoor nu over een brug loopt die op gezette tijden open moet. De essentie van het door de HvA-studenten uitgewerkte idee is dat de metro vanaf de haltes Gaasperplas en Gein non-stop van en naar Almere rijdt. Daartoe hebben ze een speciaal koppelingssysteem bedacht, waarbij ze gebruik maken van ‘snelcoupés’ en ‘stapcoupés’. De snelcoupés rijden continue met een snelheid van 150 kilometer per uur over het hoofdspoor. In het zicht van een station verplaatsen reizigers die moeten uitstappen zich van de snel- naar de stapcoupé. Deze wordt onderweg afgekoppeld en komt op het station tot stilstand, waar inmiddels een andere stapcoupé met ingestapte reizigers warm draait om aan de voortrazende snelcoupés gekoppeld te worden. De passagiers nemen vervolgens plaats in de stapcoupés. Bruin: “Doordat de trein overal stopt, haalt hij zelden zijn volle capaciteit. Met ons systeem lukt dat wel.” Met een betere verbinding met Almere breidt de metropool Amsterdam flink uit. Meegenomen is ook dat het Internationaal Olympisch Comité (IOC) een goed metrosysteem rond de stad belangrijk vindt, want



Amsterdam wil de Olympische Spelen binnenhalen. HvA-studenten van de richting sportmarketing kregen de opdracht een bidboek voor de Olympische Spelen 2028 te maken. Teamcaptain Janneke van der Horst (‘Ik heb sport in mijn bloed’) steekt met ongebreidelde enthousiasme van wal. Begeleid door een pakkend muzikje zien we op haar laptop onder meer een ijsbeer op een smeltende schots, de Deltawerken en ‘waterkoning’ Willem-Alexander voorbij komen. Het is ‘de blauwe draad’ die de derdejaars studente voor de Olympische Spelen van 2028 bedachten: de Dutch Watergames. De studenten combineren het wereldwijde waterprobleem met de deskundigheid die Nederland op het gebied van waterbeheersing in huis heeft. “Mensen denken nog te weinig aan het watertekort. Dat willen we met de Watergames onder de aandacht brengen. Jongens besef het! Tegelijkertijd kunnen we laten zien dat Nederland nog steeds waterland is en dat we de wereld daarmee kunnen helpen. We moeten onze krachten bundelen.”

Maar voordat Nederland de Spelen binnenhaalt, moet het eerst sportminnend worden. Het IOC kijkt bij de toewijzing naar het draagvlak onder de bevolking en daar schort het wat aan. Daarom bedacht Van der Horst's team onder het motto jong



geleerd oud gedaan de Minilympics, een jaarlijks sportief evenement voor de laatste drie groepen van de basisschool. “Zodat kinderen er naartoe kunnen leven en weer zin krijgen in sport. Veel kinderen bewegen te weinig.” En ook bij de Minilympics hoort ‘een waterlespakket’: tenslotte zijn er in de toekomst naast sporttalenten ook waterdeskundigen nodig. Ruimtelijk krijgt een en ander zijn beslag in een duurzaam eiland in het IJmeer, waarop het Damrak en de omliggende grachten worden nagebouwd. “De opdracht was: durf te dromen. Dus dat hebben we gedaan ook!” Bovendien kan het belang van een unique selling point, zoals er op school wordt ingehamerd, niet worden onderschat. “Van boven zie je dan de halfronde structuur van Amsterdam terug, dat lijkt ons heel mooi.” Middelpunt vormt het stadion, van waaruit watervallen naar beneden kletteren. De grachtenhuizen dienen als Olympisch dorp, dat na de Spelen voor huisvesting ge-



Bijdragen van de studenten van Hogeschool InHolland

Een van de nieuwe accommodaties is gedacht aan de Zuidas. Als het aan de studenten van InHolland ligt moet daar een gigantisch hotel verrijzen, dat is opgetrokken uit gerecycled bouwmaterialen en is voorzien van de nieuwste duurzame technologische snufjes. “Bijvoorbeeld een draaideur, die door de luchtstroom energie genereert voor alle koffiezetapparaten in het hotel.”

Een top of the bill luxehotel – Asri zou er zelf graag een keertje overnachten – past goed op de Zuidas, vindt hij. “Dit is deels een kantoorwijk en zo’n hotel brengt ’s avonds leven met zich mee, het trekt andere horeca aan. De gemeente wil hier een modern, internationaal centrum maken, daar past een groot en modern gebouw bij.” Dat bovendien een echte architectonische blikvanger moet worden in de vorm van een tulp.

Want het idee is ook dat toeristen in en rond Amsterdam méér zien dan alleen de grachten. Dus wat te denken van een authentieke Nederlandse ervaring op een stolpboerderij in de Beemster? “De Beemster staat op de Werelderfgoedlijst, maar daar wordt vanuit toeristisch oogpunt te weinig mee gedaan.” Asri pleit voor ‘agritoeisme’ in de Beemster, waarbij de vakantieganger slaapt, eet én meedraait op de boerderij.

Maar het kan nog groener: in het Amsterdamse Bos. Daar zien de studenten een safariresort voor zich, met boomhutten die zijn ingericht met Afrikaanse spulletjes en bijvoorbeeld een gat in de grond in plaats van een wc. “Mensen hebben Turkije en Spanje wel gezien en natuur is ‘in’. Bovendien speelt *fake* authenticiteit in de reiswereld een grote rol, wij willen daarmee spelen.”

Rest natuurlijk de vraag hoe het met de wilde dieren zit. Misschien is hier een rol weggelegd voor geitenboerderij de Ridammerhoeve. ●

bruikt kan worden. “En door de zonnepanelen op het dak van het stadion is het eiland wat energie betreft zelfvoorzienend.” En dan nog een persoonlijke noot van het team: de Paralympics moeten als smaakmaker vooraf aan de Olympische Spelen, niet als een soort achterafje. Te beginnen bij de Spelen van 2028. “Die sporters verdienen meer erkenning. Bovendien leven we dan langer naar de Spelen toe en trekken we eerder toeristen.”

Die toeristen kunnen misschien wel overnachten in een tulp of boomhut. Want een clubje studenten van InHolland (richting destination management) heeft grootse plannen voor het Amsterdamse hotelwezen. “En dat voor een allochtoon,” lacht Noureddine Asri, geboren en een paar jaar getogen in Marokko. De gemeente voorziet in de toekomst een tekort aan hotelkamers en vroeg Asri en zijn studiegenoten ruimte te vinden voor accommodatie op niet voor de hand liggende locaties. “Negentig procent van de hotels zit in de binnenstad, wij moesten het verderop zoeken.”

‘Van boven zie je dan de halfronde structuur van Amsterdam terug’

de straat op Haarlemmerstraat

tekst PHILIP SNIJDER foto MERLIJN DOOMERNIK



Sliert stadsleven die nooit zal vervelen

Mijn broeder jaecht hem na, zy neemen vast de wijk, En vlughten haestigh langs den Haerlemmerdijk.

Het gebeurde niet vaak, maar als we een moment met z'n tweeën hadden in onze bovenwoning op het Bickerseiland, wilde mijn vader wel eens het begin van Vondels Gysbreght van Aemstel declameren voor zijn zoon. De versregels hierboven zijn nummers zeven en acht, ze komen meteen na het *hemelsche gerecht* en het *dagelich geschrey*.

Altijd zweeg mijn vader abrupt na dat 'Haerlemmerdijck', en bleef me dan even olijk knikkend aankijken. Ooit had hij me verteld dat het in deze oeroude regels van Vondel écht gewoon om onze eigen Haarlemmerdijk ging (die voor ons, met onze luie Amsterdamse tong, overigens Haam'dijk heette), de straat waar mijn moeder en tantes hun haar lieten watergolven, mijn ooms in de kroeg zaten en wij op zondagmiddag naar Winnetou gingen kijken.

Ook had mijn vader me uitgelegd welke situatie hier door Vondel was beschreven: een soort ridders die lange tijd de stad hadden belegerd, worden eindelijk weggejaagd en moeten roemloos het hazenpad kiezen. Over de Haarlemmerdijk, dus.

Het beeld dat mijn vaders Vondelexegese bij mij als jongen opriep, staat me nog helder voor ogen. Ik zag honderden Roger Moores in besmeurde, kapotte Ivanhoepakken, en met hun helmen schots en scheef op hun hoofd, vanaf de brug bij de Haarlemmerstraat aan komen rennen, richting Haarlemmer-

plein. Af en toe kijken ze angstig achterom, om te zien hoe dicht hun achtervolgers ze op de hielen zitten.

Langs de Volendamse viswinkel draven de vluchtende ridders, ze gaan de Simon de Wit voorbij, nu zijn ze al bij kantoorboekhandel Jantje van Alles... Op de hoek van de Buiten Oranjestraat komen de drinkbroers café De Twee Poten uit lopen om te zien wat al die drukte voor te stellen heeft. Langs bioscoop Apollo gaat het, langs het postkantoor, langs werkkledingwinkel De Mof, langs bioscoop Hollandia. Tot de bange Ivanhoes zich op het Haarlemmerplein met z'n allen door de Haarlemmerpoort wringen, en uit het zicht verdwijnen.

Ook als er géén ridders overheen renden, is er in mijn herinnering altijd veel leven en aangename drukte geweest op de Haarlemmerdijk en in de Haarlemmerstraat. Toen ik een jaar of veertien, vijftien was, hebben wij een tijdlang gewoond aan de kop (of staart?) van de Haarlemmerstraat, met uitzicht op de sluizen in de Korte Prinsengracht en de brug naar de Haarlemmerdijk. Als er daar familie van het Bickerseiland op visite kwam, ontbrandde er steevast een goedmoedige competitie over wie van het gezelschap zijn koffie mocht drinken in de stoel bij het grote raam aan de straat, van waaruit je de continue bonte optocht beneden als op een bioscoopscherm kon volgen. Doordat – ook toen al – de winkels en de horeca op de Haarlemmerdijk en in de Haarlemmerstraat zich op zo'n divers geschakeerde clientèle richtten, kwam er daar, zoals mijn tantes het slurpend aan hun koffie steeds weer hoofdschuddend van verbazing stelden, 'echt van alles' voorbij.

Overigens heb ik – tot op de dag van vandaag – Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat nooit als een volkomen eenheid kunnen zien, als één lange, doorlopende straat tussen Haarlemmerplein en Nieuwendijk. Voor mijn gevoel scheidt de brug over de Korte Prinsengracht twee subtiel van elkaar verschillende sferen. Dat voelde ik zo toen ik een jongen was, en ik heb die gewaarwording nog steeds, als ik vanuit de ene straat de andere in loop. Misschien zorgt dat fenomeen van die twee sferen op tien meter van elkaar er juist wel voor dat deze lange en smalle sliert stadsleven nooit verveelt, dat die altijd een 'uitje' biedt, wat je er ook komt doen, en op welk moment ook.

Het lijken karaktervasten straten te zijn, die twee. Het kan mijn naïviteit zijn, maar ik zie geen aanleiding te denken dat ze hun karakter niet nog vele jaren zullen weten te behouden. Dit wil ik in elk geval wel dromen: dat er daar ook over vijftig of honderd jaar nog steeds 'van alles' voorbijkomt. ●

> Programma

Tentoonstelling, films, verhalen en discussie over de toekomst van de stad. 27 september t/m 8 november Paviljoen in de Tolhuistuin naast Overhoeks, Noordelijke IJ-oever

4e Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam-Amsterdam 2009. Het thema van de biënnale, 'Open City: Designing Coexistence', is door Amsterdam vertaald als een zoektocht naar nieuwe vrijheid in de ruimtelijke planning van Amsterdam. Na de afsluiting van Vrijstaat Amsterdam wordt de structuurvisie voor Amsterdam afgerond. Deze visie op de ruimtelijke toekomst van de stad zal eind 2009 klaar zijn. www.vrijstaatamsterdam.nl www.iabr.nl



Verhalen- en discussieprogramma

In het verhalen- en discussieprogramma vertellen en bediscussieren politici, ontwerpers, burgers en filosofen hun verhaal over de stad. Er zijn avonden over de negen locaties uit de tentoonstelling, avonden door en voor ondernemers, maatschappelijke organisaties als voor dak- en thuislozen, en voor jongeren. Het

avondprogramma is gratis toegankelijk, van 20:00 – 22:00 uur.

Maandag 28 september 2009, 20.00 uur • De VVD in de Vrijstaat Amsterdam. De visie van de VVD op de toekomst van Amsterdam.

Dinsdag 29 september 2009, 20.00 uur • Bedrijven en

ondernemingen in de Vrijstaat Amsterdam. Een avond georganiseerd door de Kamer van Koophandel. Verhalen, ideeën, presentaties over de toekomst van Amsterdam.

Donderdag 1 oktober 2009, 20.00 uur • Maakbare Stad Rotterdam/Vrijstaat Amsterdam. De curatoren Wouter Vanstiphout en Zef Hemel over hun Rotterdamse respectievelijk Amsterdamse inzending voor de 4e Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam 2009. Een vergelijking. Voertaal Engels.

Maandag 5 oktober 2009, 20.00 uur • Bestemming AMS. Lezing van curator van Vrijstaat Amsterdam Zef Hemel over de toekomst van de stad.

Dinsdag 6 oktober 2009, 20.00 uur • Finale studentenontwerpwedstrijd. Presentatie en jurering van inzendingen voor de studentenontwerpwedstrijd voor de toekomst van de stad. Genomineerde studenten presenteren hun ontwerp. Prijsuitreiking door Maarten van Poelgeest, wethouder Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam.

Woensdag 7 oktober 2009, 20.00 uur • Het Nieuwe Diep: Vrijstraat. Stedenbouwkundig bureau ZUS praat met gasten over hun ontwerp voor een nieuw waterpark tussen Oostelijk Havengebied, Indische Buurt, Zeeburgereiland, IJburg, Diemen en Science Park.

Donderdag 8 oktober 2009, 20.00 uur • Amstelgesprek. Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer praat met gasten over de toekomst van de Amstel en haar oevers.

Vrijdag 9 oktober 2009, 20.00 uur • Noordelijke IJ-oevers: Experimenteren op het Noorderveld. Urhahn Urban Design praat met gasten over hun ontwerp voor het Vliegenbos en omgeving in Amsterdam-Noord.

Maandag 12 oktober 2009, 20.00 uur • Amsterdam autoluw? Gesprek over een autoluw Amsterdam. Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam praat met gasten.

Dinsdag 13 oktober 2009, 20.00 uur • Het CDA in de Vrijstaat

Amsterdam. De visie van het CDA op de toekomst van Amsterdam. Verhalen, ideeën, verkenningen.

Woensdag 14 oktober 2009, 20.00 uur • Filosofen in de Vrijstaat Amsterdam. Een avond over filosofie als stadsfenomeen. Over openheid, modern burgerschap, vertrutting, met als insteek: de vrijheid van de stad. Met Rene Gudé, Gijs van Oenen, Hans Kennepohl.

Donderdag 15 oktober 2009, 20.00 uur • Kop Amstelscheg: Landschap van vrijheid. MUST stedenbouw praat met gasten over hun ontwerp voor de Amstelscheg.

Vrijdag 16 oktober 2009, 20.00 uur • Sloterplas: Luilekkerland. B+B Stedenbouw en landschapsarchitectuur praat met gasten over hun ontwerp voor de Sloterplas en omgeving.

Dinsdag 20 oktober 2009, 20.00 uur • De PudA in de Vrijstaat

Amsterdam. De visie van de PvdA op de toekomst van Amsterdam. Verhalen, ideeën, verkenningen.

Woensdag 21 oktober 2009, 20.00 uur • Westelijke IJ-oevers en haven: Tijdelijkheid als strategie. Rietveld Landscape | Atelier de Lyon praten met gasten over hun ontwerp voor het Westelijk Havengebied en aangrenzende wijken.

Donderdag 22 oktober 2009, 20.00 uur • Dak- en thuislozen in de Vrijstaat Amsterdam. Gesprek met dak- en thuislozen over Amsterdam. Met de Vereniging van Dak- en Thuislozen, straatpastor Mariska Putters, Max Pam en Friso ten Holt.

Vrijdag 23 oktober 2009, 20.00 uur • De Oostelijke Eilanden: Bedreigde vrijheid. Bureau Karres en Brands landschapsarchitecten praat met gasten over hun ontwerp voor de Oostelijke Eilanden.

Tentoonstelling

De tentoonstelling schept een beeld van Amsterdam als 'Open Stad' in 2050. Van oudsher staat Amsterdam in de wereld bekend als een plek waar 'je je eigen ding' kunt doen. De vraag is of de stad die reputatie ook in de toekomst weet vast te houden. Negen stedenbouwkundige bureaus zijn gevraagd om voor negen metropolitane plekken ontwerpen te maken die 'vrijheid' als ontwerp hebben. De metropolitane plekken vormen de breuklijnen van de metropool: hier treedt de stad buiten haar oevers en opent zij zich naar het landschap van de buurgemeenten. De tentoonstelling laat de zoektocht zien naar de ruimte die er nog in de stad is voor nieuwe initiatieven en hoopvolle experimenten. Verder laten studenten van acht verschillende opleidingen hun ideeën zien over de toekomst van de stad. Zij namen deel aan de studentenontwerpwedstrijd in het kader van de nieuwe structuurvisie voor Amsterdam. Zie www.binnen-30minuten.nl/studentenprijsvraag.



Güller Güller architecture urbanism

The Making of Vrijstaat Amsterdam

Van 13 oktober 2009 tot en met 29 november is het studiemateriaal van de negen stedenbouwkundige bureaus te bezichtigen in Informatiecentrum de Zuiderkerk in Amsterdam. Interviews, studiemateriaal en schetsen laten het creatieve proces zien dat voorafging aan de eindontwerpen. Adres: Zuiderkerkhof 72, Amsterdam. Meer informatie: www.zuiderkerk.amsterdam.nl

Maandag 26 oktober 2009, 20.00 uur • *Expats in The Freestate of Amsterdam*. Een gesprek met Amsterdamse expats. Wat willen zij van Amsterdam? Met onder anderen Ann Demeester (directeur De Appel) en Axel Rüger (directeur Van Goghmuseum).

Dinsdag 27 oktober 2009, 20.00 uur • *De SP in de Vrijstaat Amsterdam*. De visie van de SP op de toekomst van Amsterdam. Verhalen, ideeën, verkenningen.

Woensdag 28 oktober 2009, 20.00 uur • *Duivendrechtse Veld: Van Stadsdeel naar Vrijstad*. Studio Klok praat met gasten over zijn ontwerp voor Zuidoost en Amstel I, II en III.

Donderdag 29 oktober 2009, 20.00 uur • *Amsterdamse stadsstratenavond*. Gebruikers, ondernemers en winkelstraatmanagers Nel de Jager over de toekomst van typisch Amsterdamse stadswinkelstraten.

Vrijdag 30 oktober 2009, 20.00 uur • *Nieuwe Meer: Awareness*. Güller Güller architecture urbanism praat met gasten over zijn ontwerp voor het Nieuwe Meer en omgeving.

Maandag 2 november 2009, 20.00 uur • *D66 in de Vrijstaat Amsterdam*. De visie van D66 op de toekomst van Amsterdam. Verhalen, ideeën, verkenningen.

Dinsdag 3 november 2009, 20.00 uur • *GroenLinks in de Vrijstaat Amsterdam*. De visie van GroenLinks op de toekomst van Amsterdam. Verhalen, ideeën, verkenningen.

Woensdag 4 november 2009, 20.00 uur • *Gaasperplas: Waterrijstaat*. Stedenbouwkundig bureau Alle Hosper praat met gasten over haar ontwerp voor Gaasperdam, Gein en Gaasperplas.

Donderdag 5 november 2009, 20.00 uur • *Steden kunnen de*

wereld redden. Lezing van Maarten van Poelgeest, wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam, over hoge dichtheden en de noodzaak van transformatie.

Vrijdag 6 november 2009, 20.00 uur • *Jongeren in de Vrijstaat Amsterdam*. Hoe ervaren jongeren de stad? Wat willen ze veranderen? Hoe zien ze de toekomst van de stad? Een discussie met jongeren van onder andere Jongeren Actief voor Amsterdam (JAA) en XXXS, de jongerenkaart van de stad.

film

Idfa presenteert in de Vrijstaat Amsterdam • *Elke zondagmiddag wordt een documentaire over Amsterdam vertoond*. Het programma is samengesteld door het International Documentary Film Festival Amsterdam (Idfa).

Zondag 27 september 2009, 15.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire over Amsterdam: *The New Rijksmuseum* (120 minuten) van Oeke Hoogendijk.

Zondag 4 oktober 2009, 13.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire over Amsterdam: *Amsterdam Global Village* (245 min.) van Johan van der Keuken.

Zondag 11 oktober 2009, 15.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire over Amsterdam: *De stad was van ons* (110 min.) van Joost Seelen.

Zondag 18 oktober 2009, 15.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire over Amsterdam: *Hoe Nikita een paard kreeg* (23 min.) van Anneke de Lind van Wijngaarden en *Haven: omzwingingen in de nacht* (70 min.) van Marjoleine Boonstra.

Zondag 25 oktober 2009, 15.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire over Amsterdam: *Radio Danielle* (27 min.) en *Johnny Meijer* (50 min.) van John Appel.

Zondag 1 november 2009, 15.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire over Amsterdam: *Preview Idfa 2009*.

Zondag 8 november 2009, 15.00 uur • Zondagmiddagdocumentaire: *Kruispost* (85 min.) van Maria Mok en Meral Uslu.



Binnen 30 minuten

Via de website www.binnen30minuten.nl kunnen bewoners en gebruikers van Amsterdam in drie rondes hun ideeën en mening achterlaten over de toekomst van de stad. Je kunt op de site concrete voornemens van de gemeente waarden en bovendien op de kaart van Amsterdam aangeven welke plek jij beter zou willen benutten. De inbreng, nu al van circa 1800 inzenders, wordt meegenomen door de makers en beslissers bij de gemeente bij hun afwegingen over de nieuwe structuurvisie. In de nieuwe structuurvisie die eind 2009 klaar moet zijn, komen de ambities en plannen voor de ruimte van de stad tot 2040 te staan.

Film '100 jaar Vrijstaat' • Dagelijks is de bijzondere film *'100 jaar Vrijstaat'* te zien over de enorme aantrekkingskracht die Amsterdam heeft op vrijheidszoekers. Met fragmenten van feestvierders, krakers, politici en kunstenaars. Voorbij komen Gerard Reve, Boudewijn de Groot, The Beatles, Had-Je-Me-Maar, Peter Giele en Peter Schat. Met beelden van de bevrijdingsfeesten van '45 en de Friday Night Skate. Samenstelling: Gerard Nijssen en Erik Willems.

Idfa – Filmprogramma
Zondag 27 september • *The New Rijksmuseum* Oeke Hoogendijk (120 min.) Oeke Hoogendijks toont in een heldere, verzorgde stijl hoe een aantal museummedewerkers zich verheugt op verbeteringen van het Amsterdamse Rijksmuseum, die echter worden tegengewerkt door welstandcommissies, bouwbedrijven en de bevolking van Amsterdam.

Zondag 4 oktober • *Amsterdam Global Village* Johan van der

Keuken (245 min.) De stad Amsterdam wordt getoond als een plek waarin mensen uit alle windstreken wonen, die alle hun culturele invloed op het stadsleven uitoefenen. Met als rode draad een brommerkoerier brengt de filmmaker de kijker in aanraking met mensen van allerlei pluimage. We zien uiteenlopende culturele uitingen, zoals de housescene, de intocht van Sinterklaas en een Ghanees rouwritueel. De bindende kracht in de film is het begrip 'reizen', ofwel Amsterdam als global village.

Zondag 11 oktober • *De stad was van ons* Joost Seelen (110 min.) De stad was van ons schetst de opkomst en de neergang van de Amsterdamse kraakbeweging tussen 1975 en 1988. Aan de hand van hoogtepunten uit de 'kraak-geschiedenis' wordt de ontwikkeling van de beweging geschetst, waarin het doel en de strategie in de loop der tijd veranderden. De repressie en de onenigheid leidden uiteindelijk tot een machteloze beweging, waarin de leden het vooral druk hebben met het bestrijden van elkaar.

Wibautcongres Morgen/Tomorrow

Ken Livingstone, Edi Rama, Daniel Cohn-Bendit en LaDonna Redmond zijn enkele van de sprekers op 1 en 2 oktober over de toekomst van de stad op het Internationaal Stedenbouwcongres MORGEN/TOMORROW | Dag van de Ruimte in de Westergasfabriek in Amsterdam. Cohn Bendit opent het congres op 30 september in de Zuiderkerk. In de tijd van wethouder Floor Wibaut (1859-1936) leek de groei van grote steden naar een hoogtepunt te gaan. Het congres MORGEN/TOMORROW | Dag van de Ruimte zal, net als bij het Internationaal Stedenbouwcongres onder voorzitterschap van Wibaut in 1924, bestuurders en experts verzamelen rond de nieuwe opgaven van de mondiale verstedelijking. Onder meer lezingen en workshops over vernieuwende aanpakken in Pittsburgh, Chicago, Londen, Mumbai, Hamburg en Amsterdam. Meer informatie en inschrijven: www.morgentomorrow.nl



INTERNATIONAL URBAN PLANNING CONGRESS AMSTERDAM
1&2 OCTOBER 2009

I amsterdam

Zondag 18 oktober • *Hoe Nikita een paard kreeg* Anneke de Lind van Wijngaarden (23 min.) De moeder van de dertienjarige scholiere uit Amsterdam-Oost vertelt dat Nikita op de lagere school zo ontzettend veel werd gepest dat ze haar dochter trainde om terug te slaan. Terwijl Nikita in en om het huis bij haar bezigheden wordt gefilmd, vertelt de moeder stukje bij beetje wat de aanleiding was om Nikita vier jaar geleden een paard te geven. Het paard bracht de ommekeer in het leven van Nikita, die 'wonderen' verrichte met het prachtige zwarte beest.

Haven: omzwingingen in de nacht Marjoleine Boonstra (70 min.) Marjoleine Boonstra zwierf een tijd door het nachtelijke Amsterdamse havengebied en maakte kennis met een bijzonder gezelschap mensen, die allemaal zo hun eigen redenen hebben om zich in deze vreemde wereld terug te trekken of er hun brood te verdienen. Allemaal hebben ze een bijzondere voorkeur voor de stilte van de nacht.

Zondag 25 oktober • *Radio Danielle* John Appel (27 min.) Radio Daniëlle is een lokale radiopiraat in een Amsterdamse volksbuurt, met dagelijkse uitzendingen vanaf een zolderkamer en een zeer beperkt zenderbereik. Een vaste groep luisteraars vraagt de hele dag plaatjes aan en doet elkaar de groeten. Het radiostation is hun vaste baken en de uitzending een vervanging van werkelijk menselijk contact

Johnny Meijer John Appel (50 min.) De Amsterdammer Johnny Meijer wordt algemeen beschouwd als een van de beste accordeonisten ter wereld. De discrepantie tussen jazz en de Amsterdamse volksmuziek heeft zijn hele muzikale loopbaan bepaald. De laatste jaren werd hij nauwelijks meer gevraagd voor optredens, mede door zijn onberekenbare karakter en drankzucht. Op 8 januari 1992 overleed hij op 79-jarige leeftijd. De documentaire laat zien hoe Johnny Meijer voortleefte bij mensen uit zijn directe omgeving, met name bij zijn zoon Cor.

Zondag 1 november • *Preview* (n.n.b.)

Zondag 8 november • *Kruispost* (85 min.) Op de Amsterdamse Wallen is de Kruispost gevestigd,

een instelling die vergelijkbaar is met een huisartsenpraktijk. Onverzekerden en illegalen kunnen hier met hun gezondheidsproblemen terecht. De Kruispost wordt gerund door zo'n tachtig vrijwilligers, onder wie gepensioneerde huisartsen en artsen in opleiding. De filmmakers volgen de handel en wandel in de praktijk.

jongeren

De Jonge Vrijstaat • Honderden jongeren in Amsterdam zullen actief worden betrokken bij

Vrijstaat Amsterdam. Hoe kijken zij naar de stad? Wat zijn hun wensen voor de toekomst? In samenwerking met FOAM worden de resultaten van de Zomerschool gepresenteerd: foto's van Amsterdamse kinderen uit Nieuw-West die architectuur, de skyline en het contrast tussen natuur en stad fotografeerden. XXXS heeft onder ouders van de jongerenkaart een fotowedstrijd over de stad georganiseerd. Ook deze resultaten worden geëxposeerd. Op vrijdagavond 6 november discussiëren jongeren over de stad, zie programma.

bezoekersinformatie



Vrijstaat Amsterdam
Tentoonstelling, films, verhalen en discussie over de toekomst van de stad 27 september - 8 november

Locatie
Paviljoen in de Tolhuistuin, naast Overhoeks Buiksloterweg 5c 1031 CC Amsterdam

Openingstijden
maandag - zaterdag: 10.00 tot 18.00 uur
zondag: 12.00 tot 18.00 uur
avondprogrammering: 20.00 tot 22.00 uur
Gesloten op 19 oktober

Toegangsprijzen
Volwassenen € 4,-
Kinderen/jongeren tot 18 jaar gratis
Seniorenkaart / CJP / stadspas / student € 2,50
Groepen van 15 personen of meer € 2,50 per persoon
Deze entreeprijzen gelden alleen voor de openingstijden overdag, de avondpro-

grammering (van 20:00 uur tot 22:00 uur) is gratis. Op zondag verschaft een kaartje voor de tentoonstelling ook toegang tot de Idfa-documentaire.

Bereikbaarheid
Aan de achterkant van Centraal Station Amsterdam gaat het Buiksloterwegveer om de 5 minuten gratis naar de halte Buiksloterweg. De Tolhuistuin bevindt zich na 100 meter lopen aan de linkerkant.

Kijk voor meer informatie op www.vrijstaatamsterdam.nl

Colofon Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam en IABR, grafisch ontwerp: Beautiful Minds

I amsterdam.
IABR INTERNATIONAL ARCHITECTURE BIENNALE ROTTERDAM

de straat op Linnaeusstraat

tekst RONALD HOOFT foto MERLIJN DOOMERNIK



‘De lange weg naar de stad blijft gespleten’

Behalve als de straat waar de brute aanslag op het leven van Theo van Gogh plaatsvond, staat de Linnaeusstraat eigenlijk nergens bekend om. Voordat de A10 bestond, moest je er wel eens doorheen, op weg naar Italië bijvoorbeeld. De route terug was ook altijd een lijdensweg. Was je na twee dagen afzien op de Autobahn eindelijk bij de Belameubelen in Diemen aanbeland, kreeg je die ellenlange weg dwars door Oost ook nog voor je kiezen.

Wellicht door de aaneenschakeling van stukken stad met steeds een andere sfeer en een ander karakter leek het altijd langer te duren dan de, pak hem beet, drie kilometer die deze route telt, inclusief de Middenweg.

In die diversiteit is nog altijd geen verandering gekomen. Als stadspoort staat er nu een organisch bakstenen gebouwtje van Alberts en Van Huut, met kopergroene golfplaten en afgetimmerd met bordeauxrood trespas. Daarachter tekent zich onmiddellijk de gespletenheid van deze straat af.

Waar aan de linkerzijde drabbige, vooroorlogse volkswoninkjes staan, kijken de stamgasten in het voormalige Ajax café Meerzicht uit op een recentelijk uit de grond gestampte yuppie-enclave aan de overzijde. Verderop rijd je tussen het groen van de Nieuwe Oosterbegraafplaats en de overgebleven sportvelden. Dat de Watergraafsmeer bevolkt wordt door mensen zoals de strontvervelende hoofdrolspelers in Herman Kochs satire ‘Het

diner’, kun je aflezen aan het horeca- en winkelaanbod in het volgende stuk. Behalve de restaurants in het park Frankendael vind je hier een diervriendelijke slager, een franchise van een hippe kappersketen, een Bang & Olufsendealer, een kledingzaak met peperdure kinderkleding en voorwaar: een Coffee Company. There goes the neighbourhood.

Je struikelt er bijkans over de goedgekapte, slappe latte machiato slurpende moeders, met hun designerbaby’s duttend in hun designerrolleys, terwijl manlief aan de overkant een flatscreentje uitzoekt.

Aan de andere kant van de Ringvaart wordt het ruiger. Daar, bij de met afstand meest armoedige Hema van de hele stad, begint de Linnaeusstraat pas echt. Achter het zwembad wordt na jarenlang gifgrondsanering hard getimmerd aan een nieuwe wijk. Tussen het prachtig gerestaureerde industriële erfgoed is gezellige nieuwbouw geprojecteerd. Dat zou weleens een enorme succesformule kunnen zijn. Intussen blijft het armoede troef in het getto aan de overzijde. Hier loopt langs de religieuze barrière, parallel aan de tramrails, ook nog eens een heel dikke, vrijwel onoverbrugbare economische scheidslijn. Een aandachtspunt, zou ik zeggen. Gelukkig is er nog altijd café Ruk & Pluk. De parkeerhaven voor de BCC, waar Van Gogh uiteindelijk stierf, is geherprofileerd. Aan de overkant wordt het voormalige Burgerziekenhuis ontwikkeld tot hotel door dezelfde linkmichels die een schoolgebouw in de Westerstraat voor een schijntje van de marktwaarde van stadsdeel Centrum hebben afgetroggeld, met de Creatieve Industrie als glijmiddel. Tel je vingers na, zou ik de verantwoordelijken in Oost willen aanraden.

Langs het Oosterpark komt de gentrification pas goed op gang. Hier is een ministrip ontstaan met een paar modernbruine cafés, een tapasrestaurant en nog wat uitspanningen die er op duiden dat men eindelijk in de gaten heeft wat een toplocatie dit is. Een schitterend park voor de deur, een internationaal vermaard museum aan de overkant, een fantastische markt vol couleur locale om de hoek en huizen met voor- en achtertuinen, hoge plafonds en bomvol authentieke details voor (nu nog) redelijke prijzen.

De straat eindigt, hoe kan het ook anders, rommelig. Een spuuglelijk aanbouwtje aan een deels afgefikte kerk, totaal detonerende hoogbouw in het park, een lekkere hardcore Hans van Heeswijk (niks baksteen, trespas! Niks gezellig, strak!) op de hoek van de Dapperbuurt en uiteindelijk de behaagzieke elegantie van Erick van Egeraats Flat Iron Building.

Achter de Muiderpoort begint dan de stad. ●

advertentie

advertentie