

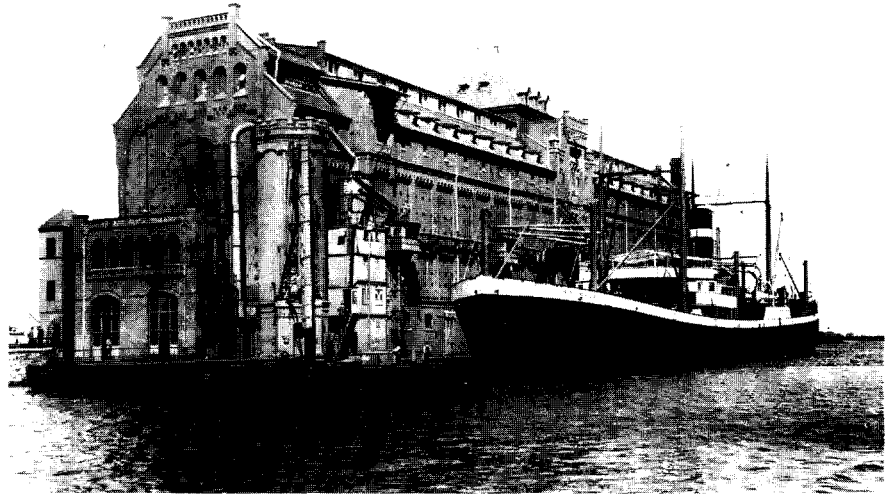
In de nota van uitgangspunten wordt voor het IJ-oevergebied van Amsterdam, naast de omvang voor de woon- en recreatiefunctie, circa 400.000 m² bedrijfsvloer oppervlak vermeld, voldoende voor het bereiken van de **kritische massa**. Vanuit de markt, c.q. een aantal institutionele beleggers, is wel eens een volume van 1.000.000 m² als kritische massa gesuggereerd voor het welslagen van dit plan.

De toelaatbare **gebouwhoogte** is inmiddels meer in openbare discussie geraakt. Hierbij zij vermeld dat het ontwikkelen van hoge gebouwen op zich geen marktconform gedrag betekent. Het besef is veelal aanwezig dat het ontwikkelen van hoge gebouwen (hoe interessant ook) een riskante onderneming is.

De hoogte van gebouwen dient functioneel en stedenbouwkundig verantwoord te zijn, in overeenstemming te zijn met de maatschappelijke rangorde en soms een gevolg te zijn van de wens tot het bereiken van een zekere kritische massa. Een stad als Rotterdam zal dan op een andere wijze kunnen omgaan met hoogten van gebouwen als bijvoorbeeld Amsterdam.

Tenslotte zijn er de ongrijpbare **gebruikerswensen**: het imago, de *corporate identity*, de representatie van de te huisvesten instellingen die nogal eens op de gebouwde omgeving weerspiegeld worden. Deze wensen van gebruikers in de vastgoedmarkt uiten zich in zichtbaarheid, optimale (auto-)bereikbaarheid, *clustering*, *city-gevoel* en vormgeving. Al deze factoren leiden tot de tastbare aspecten van de gebouwde omgeving.

Geconstateerd kan worden dat bovengenoemde problematiek een bedreiging vormt voor de veelal gewenste continuïteit van ons stadsbeeld. Beheersing van die continuïteit kan verkregen worden indien de gemeenschappelijke doelstellingen in een juiste verhouding staan tot de individuele wensen van gebruikers. De oplossing ervan laat zien wat ons ergoed waard is.



Graansilo aan het Noordzee-kanaal; opslagruimte in de silo's ca. 18.000.000 kg. gestort graan, in parterre ca. 3.600.000 kg. zaden, lijnkoeken enz in balen. Klassiek voorbeeld van de materialisatie van een toplocatie: kritische massa, gebouwhoogte en gebruikerswensen in één object (bron: KNOB).

Historische continuïteit versus functionele continuïteit

S. C. Buijs

Voorbeeld Jakarta

Jakarta is gesticht aan de noordkust van Java, direct aan zee, bij de monding van de Ciliwung. De Ciliwung is één van de honderden rivieren op Java die in noordelijke richting afstromen van de centrale bergketen van het eiland en die in de loop van de tijd een enorme laaggelegen kustvlakte hebben opgebouwd.

Er was al een kleine haven voordat de eerste Europeanen arriveerden, eerst de Portugezen, toen de Engelsen, tenslotte de Nederlanders. De Nederlanders bouwden hun stad tegenover de oorspronkelijke vestiging eveneens aan de Ciliwung, met een rechthoekige plattegrond, doorsneden door een raster van noord-zuid en oost-west lopende grachten en omgeven door een muur en een ringgracht. De stad bleek door zijn lage ligging weinig gezond om in te leven en al in de achttiende eeuw vestigden welgestelde bewoners zich op hogere grond ten zuiden van de stad. Geleidelijk aan ontstond daar meer bebouwing, totdat in de negentiende eeuw het regeringscentrum verplaatst werd uit de oude stad naar *Weltevreden*, ongeveer vier kilometer zuidelijker. Er ontstond toen (ook al) een eerste voorstad, Meester Cornelis, nog eens vijf kilometer meer naar het zuiden. De stad was nu gedeeld: in het noorden bij de haven commerciële functies en in het zuiden bestuurs- en woonfuncties.

De groei ging in de twintigste eeuw verder naar het zuiden, met nieuwe buitenwijken die in hun opzet aan het Gooi doen denken.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was Meester Cornelis aan de stad vastgegroeid en lag de zuidgrens van de bebouwing (althans de formele Europese) ruim tien km ten zuiden van de kust. De stad was daarmee volgens de toen heersende stedenbouwkundige inzichten groot genoeg en verdere groei moest plaatsvinden in satellietsteden. In zuidoostelijke richting werd de eerste ontworpen die echter als gevolg van de oorlog en daarna de onafhankelijkheidsstrijd pas in de jaren vijftig tot uitvoering kwam, als eerste stadsuitlegproject van de Republiek.

De satelliet werd, zoals dat hoorde, door een groengordel van de stad gescheiden, maar lang hield die geen stand. De groei raakte zozeer in versnelling dat de satelliet al gauw in zijn geheel in de stad was opgenomen, met een restant van de groengordel als ingesloten parkgebied. Sindsdien is de zuidelijke groei steeds verder gegaan en de zuidgrens van de bebouwing, voorzover die in een diffuus overgangsgebied getrokken kan worden, ligt nu op ruim veertig kilometer van de kust. De stad telt daarbij ongeveer acht miljoen inwoners.

De sterke zuidelijke groei heeft in veel opzichten negatieve consequenties. Allereerst bedekt de groei het begin van de berghellingen, waardoor deze hun waterbergend vermogen verliezen. Drinkwatergebrek en overstromingen zijn daarvan het gevolg. Verder raakt het oorspronkelijk commer-

ciële centrum steeds meer excentrisch en wordt het steeds moeilijker bereikbaar. Bewoners en bedrijven die zich dat kunnen veroorloven trekken weg en geleidelijk raakt het gebied in verval. Daarmee wordt ook de historische stad met zijn monumenten bedreigd, monumenten waarvan men ook in Indonesië vindt dat zij in belangrijke mate bijdragen tot de eigen identiteit van Jakarta en de stad onderscheiden van andere snel groeiende zuidoost-aziatische metropolen. Het stadsbestuur van Jakarta heeft besloten de zuidelijke ontwikkeling te stoppen. Dat zal echter in de praktijk buitengewoon moeilijk blijken omdat het zwaartepunt van de stad al zover naar het zuiden verschoven is dat daarvan een enorm vliegwieleffect uitgaat. Tegelijkertijd heeft het stadsbestuur besloten dat het historische erfgoed van de oude stad behouden moet worden, maar ook dat zal niet gemakkelijk lukken, omdat de overheid zelf over onvoldoende geldmiddelen voor restauratie en vervolgens onderhoud beschikt en het gebied voor private investeringen weinig aantrekkelijk is.

Wat leert ons Jakarta?

Jakarta leert ons dat stedelijke ontwikkeling met respect voor het verleden zich in de eerste plaats moet concentreren op behoud

van functies. In Jakarta is eerst het bestuurlijk zwaartepunt uit de oude stad verdwenen, niet naar een plek net buiten de wallen, maar naar een plek op veel grotere afstand. Vervolgens is ook het commerciële zwaartepunt verschoven, over een nog veel grotere afstand. Nu dat eenmaal gebeurd is, is herstel vrijwel niet meer mogelijk. Het eist ingrepen op ongekende schaal, inclusief het aanwinnen van ca. 5.000 ha nieuw land in het noorden waar vervolgens nieuwe stedelijke groei mogelijk is, om nu nog de ontwikkeling te keren, de oude stad opnieuw vitaal te maken, opnieuw een centrumfunctie te geven en te laten bijdragen aan het stopzetten van de ontwikkeling naar het zuiden. Dat alles moet samengaan met het openleggen van nieuwe uitbreidingen naar het westen en oosten en het aansluiten daarvan, met kostbare nieuwe infrastructuur, op het noorden van de stad.

Pas als deze ingrijpende operatie lukt, en het noordelijk stadsdeel enigermate zijn oorspronkelijke functie teruggekregen heeft, bestaan er kansen voor het redden van historisch erfgoed. Voor menig interessant gebouw zal dat te laat zijn, zodat de inspanningen zich ook nu al vooral zullen moeten richten op het behoud van belangrijke historische structuren. Die zijn overigens uiteindelijk van meer waarde voor het bepalen van de identiteit van de stad dan

afzonderlijke gebouwen die al gauw in de grote schaal van het geheel verloren gaan. Conclusie van dit voorbeeld is dan ook dat bij het streven naar historische continuïteit van een stadscentrum de continuïteit van de functie voorop moet staan. Dan komt de continuïteit van de structuur en tenslotte de continuïteit van de bebouwing.

Het voorbeeld overgebracht naar Nederland

De hiervoor getrokken conclusie laat zich overbrengen naar Nederland en laat zich als uitgangspunt gebruiken voor het beantwoorden van de vraag naar toelaatbaarheid van hoogbouw (of meer algemeen grootschalige nieuwbouw) in of bij historische centra. Een geschikt Nederlands voorbeeld is Amsterdam. Er zijn interessante parallellen: ook Amsterdam is gesticht aan de mond van een riviertje dat in noordelijke richting in groot open water uitstroomt. Ook Amsterdam heeft zich sindsdien sterk naar het zuiden ontwikkeld en ook in Amsterdam gaat die groei spontaan verder. Met de continuïteit van de centrumfunctie is het een eeuw geleden al bijna mis gegaan. Was toen het Centraal Station op het Museumplein gebouwd, dan zou de binnenstad onherroep-



Jakarta, noordelijke rand van het oude Batavia. Op de achtergrond 's Lands algemene pakhuizen, rechts kampong Luar-batang (foto: TU Delft, 1988).

lijk zijn functie verloren hebben en zou een groot deel van de binnenstadsbebouwing in verval zijn geraakt en zijn verdwenen. Er was toen over de plek van het Centraal Station volop discussie: het open havenfront werd erdoor van de stad afgesneden en dat was een grote ingreep in de historische structuur van de binnenstad en in het directe aanzien van het noordelijk deel ervan. Terecht heeft met de uiteindelijke plaatskeuze van het station de functionele continuïteit prioriteit gekregen.

De geschiedenis dreigt zich nu te herhalen. Schiphol is wel ten zuiden van de stad terecht gekomen (even is er nog een luchthaven geweest voor watervliegtuigen op het IJ) en trekt nu met bijna onweerstaanbare kracht aan de centrumwerkgelegenheid, daarbij geholpen door Zuidoost, RAI, Zuid en Amstelveen. Als daaraan geen weerstand wordt geboden zal wellicht niet hetzelfde gebeuren als in de negentiende eeuw gebeurd zou zijn of nu in Jakarta gebeurt. Met andere woorden voor verval van het historische gebouwenbestand in de Amsterdamse binnenstad hoeft dan niet direct gevreesd te worden, daarvoor is Nederland voldoende *monument-minded*, maar er treedt wel een ander negatief verschijnsel op. De historische stad verliest het volle leven, wordt een lege huls, een openluchtmuseum met sterk eenzijdige ontwikkeling in de richting van uitgaan en toerisme.

De plannen voor de IJ-oevers verdienen daarom alle steun omdat ze een strategische poging doen deze ontwikkeling te doorbreken. Ze maken gebruik van het feit dat bij het meer hoogwaardige deel van de internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening en ook bij grote ondernemingen die een vestigingsplaats voor hun hoofdkantoor zoeken, een toenemende voorkeur te zien valt voor inbedding in een cultureel en stedenbouwkundig rijk geschaakt milieu zoals een binnenstad dat biedt.



Jakarta, binnenstad van het voormalige Batavia (Leeuwinnengracht, hoek Heere-straat: nu Jalan Teh) (foto: TU Delft, 1988).

De IJ-oevers maken bovendien deel uit van een bredere strategie die hun kans op succes reëel maakt: de sneltramringlijn die in aanbouw komt en die IJ-West, -Centraal en -Oost onderling verbindt. Deze sneltramringlijn verbindt de vier oevers met een groot aantal andere Amsterdamse werkgelegenheidsconcentraties, het Centraal Station en een aantal andere vervoersknooppunten. Aan diezelfde sneltramring biedt het grote nieuwe woongebied Nieuw-Oost unieke kansen om op grote schaal op het water gerichte woonmogelijkheden te creëren.

Met de IJ-oevers is wat betreft de functionele continuïteit een punt bereikt van nu-of-nooit. Het project verdient niet alleen alle steun, maar ook de ruimte om vestigingsmogelijkheden te bieden die in omvang en

kwaliteit tegen de spontane zuidelijke ontwikkeling voldoende tegenwicht vormen en voldoende kans hebben de ontwikkeling terug naar het noorden te trekken.

Terug naar het voorbeeld Jakarta zal het inmiddels duidelijk zijn dat ook voor de IJ-oevers functionele continuïteit voorop moet staan. Als dat spanning oproept met historische structuren, historische bebouwing, historische stadsgezichten, moet de oplossing niet gezocht worden in het afblazen of sterk inperken van de plannen, maar in een intelligent ontwerp dat de spanning oplost vanuit het vooropstellen van het functionele uitgangspunt. Belangrijk hulpmiddel is daarbij een bouwtypologie die ook andere bouwvormen kent voor grote (kantoor)gebouwen dan torens: middelhoog, uitgestrekt van plattegrond, complex van structuur, gemengd van functies. Ook buiten de specifieke omstandigheden van de IJ-oevers levert dat overigens interessantere gebouwen op, die beter inpasbaar zijn en waarin het vaak prettiger werken is dan in de traditionele toren.



Jakarta, oude havenkanaal (Jalan Maritim Raya) (foto: TU Delft, 1988).