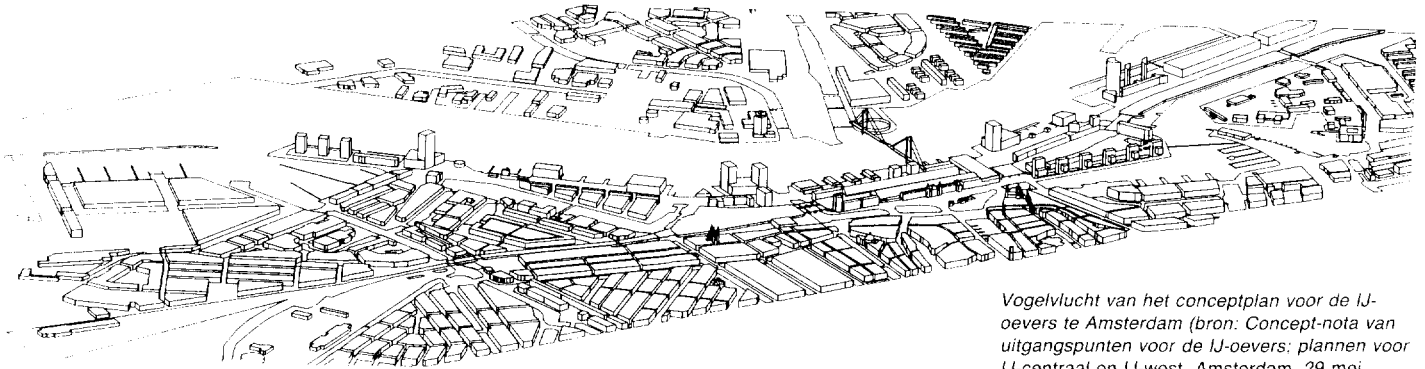


Historische continuïteit en stadsontwikkeling

Bijdragen aan de KNOB-studiedag 'Holland op zijn Hoogst'*



Vogelvlucht van het conceptplan voor de IJ-oeveren te Amsterdam (bron: Concept-nota van uitgangspunten voor de IJ-oeveren: plannen voor IJ-centraal en IJ-west, Amsterdam, 29 mei 1989).

Op de hoogte langs het IJ

Tj. Dijkstra

Met de herinrichting van de IJ-oeveren begint Amsterdam aan een nieuwe fase in zijn stedenbouwkundige ontwikkeling.

Nu de bedrijvigheid van de haven het gebied heeft verlaten kan de stad het in bezit nemen en zo haar contact met het IJ herstellen. De uitbouw van centrumfuncties die hiermee mogelijk wordt kan voor de stad van grote betekenis zijn. Toch ware het beter wat minder te denken en te spreken in de *marketing*-termen van projectontwikkeling dan thans vaak gebeurt. Dat wekt terecht argwaan en bezorgdheid. Waar wij voor staan is de moeilijke opgave de historische binnenstad weer in verbinding te brengen met het IJ en dat gecombineerd met de modernisering van een belangrijk stuk infrastructuur. Een opgave die vraagt om grote zorgvuldigheid. Als langs het IJ een kwalitatief hoogwaardig gebied ontstaat dat hoort bij Amsterdam zal het voor beleggers zeker aantrekkelijk zijn. Dat is dan voor de financiering mooi meegenomen, maar we moeten de zaken niet omdraaien. Het uitgangspunt dat de infrastructurele voorzieningen uit de grondopbrengsten betaald moeten worden kan voor de kwaliteit zeer bedreigend worden.

Voor de IJ-oeveren is de aanwezige en nog aan te leggen infrastructuur van grote invloed: het Centraal Station is met zijn 80.000 reizigersverplaatsingen per dag het grootste *transfer*-punt van Nederland en dat zal in de toekomst alleen nog maar toenemen. Internationaal, nationaal, regionaal en lokaal vervoer sluiten hier op elkaar aan en bedienen de stad en het land. Amsterdam vervult mede hierdoor een centrumfunctie. Het C.S. ligt vrijwel op de navel van de stad, op de plek waar de stad begon en haar eerste voeding kreeg als handelsstad, op de kruising van weg en water. In stedenbouwkundige zin is de heldere centrale structuur van de stad daardoor bewaard gebleven maar het beeld van de stad werd door de aanleg van de spoorlijn op kunstmatige eilanden in het IJ sterk gewijzigd. Toen dat dreigde te gebeuren was er in de stad tegen zo'n aantastng van het vertrouwde beeld groot verzet, zo groot dat het Rijk de knoop moest doorhakken. Of we daar blij mee moeten zijn komt als vraag nu niet meer aan de orde: de spoorlijn ligt er, de karakteristiek van het IJ-oevergebied wordt er sterk door bepaald, en dat is bij het maken van plannen voor het gebied een belangrijk gegeven.

Het aantal verbindingen van de stad met het IJ, onder de sporen door, is beperkt. In verhouding tot het fijnmazige netwerk van straten en stegen in de binnenstad zijn de afstanden tussen deze punten relatief groot, variërend tussen 600 en 1200 meter. Gecombineerd met de zware infrastructuur is hiermee in het gebied sprake van een struc-

turele grootschaligheid in stedenbouwkundige zin, waaraan de wijdse maten van het IJ nog het hunne bijdragen. Het *landhoofdenmodel* dat de essentie vormt van de Nota van Uitgangspunten voor het gebied, en daarmee het vertrekpunt is voor de verdere planvorming, speelt daarop in: op de punten waar de routes uit de stad het IJ bereiken zijn concentraties van stedelijke functies, stedelijke openbare ruimten en bebouwing voorzien, met inbegrip van markante hoogbouw aan de IJ-zijde van de boulevard. Tussen die punten in wordt het beeld bepaald door een horizontaal gestrekte stadsrand van beperkte hoogte langs de zuidzijde van de boulevard, met uitzicht over het water aan de noordzijde. Schaal en maat van de bebouwing zijn zo in overeenstemming met de stedenbouwkundige kenmerken van het gebied, en maken dat het een eigen en herkenbaar karakter krijgt.

De gebieden tussen de boulevard en het water blijven zo open mogelijk en worden zorgvuldig ingericht voor bestemmingen die per deelgebied tussen de landhoofden verschillen, mede afhankelijk van de aard van het achterliggende stadsdeel. De forse schaal van de markante landhoofden versterkt de ruimtelijkheid van het IJ en maakt deze meetbaar doordat een relatie ontstaat van hun hoogte met de breedte van het wa-

* Korte samenvattingen van de inleidingen die op de studiedag (22 september 1990) zijn gehouden. Voor verslag en commentaar: zie Berichten KNOB. De redactie van dit artikel is verzorgd door mevr. drs. Marijke Brekelmans.

ter, en een ritmering van lange lijn van de IJ-bocht. Waar zo'n schaal reeds is geïntroduceerd (Shellgebouw, Havengebouw) is deze werking al voelbaar. De continuïteit en grote lengte van de stadrand langs de zuidzijde van de boulevard refereert aan het historische open havenfront bij de Prins Hendrik-kade. De wand is van eenzelfde gedifferentieerdheid, ingevuld met individuele panden, zij het dat de schaal daarvan uiteraard groter zal zijn.

Wie geïntrigeerd is door Amsterdam als historische gegroeide stad met zijn markante verschillen tussen de middeleeuwse binnenstad, de zeventiende eeuwse grachtengordel, de negentiende eeuwse wijken, het plan Berlage, en de buitenwijken van het Algemeen Uitbreidings-Plan, zal verlangen dat ook de uitbreiding van de centrale stad langs de IJ-oeveren een eigen karakteristiek krijgt. Maat en schaal zijn geen absolute begrippen. Wat goed is langs het IJ kan elders slecht zijn en omgekeerd. Waar het om gaat is zorgvuldigheid in planvorming en uitvoering, gevoed door gevoeligheid voor de karakteristieke eigenschappen en mogelijkheden van het gebied in relatie tot de stad. Veel gebouwen die nu op de monumentenlijst staan vormden bij hun ontstaan een contrast met bestaande beelden en riepen daardoor hevige discussies op. Angst voor nieuwe beelden is een slechte raadsman en belemmert openheid en creativiteit. In algemene termen schaalvergroting of hoogbouw in de omgeving van historische binnensteden afwijzen heeft geen zin omdat nieuwe ontwikkelingen en nieuwe culturele impulsen niet zonder meer buitengesloten kunnen worden. Des te belangrijker is het per gebied nauwkeuriger met hoogte en schaal om te gaan in het kader van zorgvuldige planvorming. Beperkingen in hoogte en volume die daaruit volgen moeten volstrekt serieus genomen worden. Politieke besluitvorming daarover en strakke handhaving van gekozen uitgangspunten daarna zijn een voorwaarde om te voorkomen dat onder druk van pragmatisme en eenzijdige belangenbehartiging grenzen worden doorbroken die de plannen en daarmee de kwaliteit van het stedenbouwkundig concept onherstelbare schade toebrengen.

Het is daarom het beste dat de partijen die zich inspannen voor het behoud van de karakteristieke kwaliteiten van Amsterdam het gemeentelijk apparaat aanspreken op zijn verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige planvorming en -bewaking. Aandringen op beperkende bepalingen en voorschriften die zijn geboren uit angst en ongeloof in de mogelijkheden van de eigen tijd en erop zijn gericht alles zoveel mogelijk bij het oude te laten, kan slechts leiden tot een middelmatig kwaliteitsniveau dat Amsterdam niet verdient. Een stevige discussie zoals door de KNOB nu is aangezwengeld kan daarentegen voor de bevordering van het kwaliteitsbewustzijn alleen maar nuttig zijn. Laten we met elkaar in een open gesprek blijven.



Typisch Nederlandse maat en schaal: de Zoutsloot te Harlingen (foto: auteur, ca. 1980).

Megalomanie van de kleinburgerlijkheid of losbandig conceptueel denken in de Nederlandse stedenbouw

Rudger A. F. Smook

In het denken over de versterking en revitalisering van de Nederlandse binnenstad doen zich ontwikkelingen voor die op den duur negatief zullen uitwerken op het behoud van historische kwaliteiten van binnensteden.

Het is de paradox van de ambitie de historische stad nieuw leven in te blazen door de uitvoering van te ambitieuze plannen in en rond de binnenstad die ontworpen zijn uitsluitend gericht op zelfbevestiging.

Stedelijke ambities en stedenbouw

Iedere zichzelf respecterende Nederlandse stad etaleert in een groot aantal ontwerpen structuurschetsen en ontwikkelingsplannen, een ambitie die vreemd aandoet in de Nederlandse cultuur. Onder het motto van verbetering van de oude binnenstad beogen deze plannen een wederopleving van economische activiteiten in het centrumgebied en wordt een kennelijke behoefte om een nieuwe ruimtelijkheid in en om de binnenstad te ontwikkelen niet tot gezonde proporties teruggebracht.

Ambities? Prima! Waar de stad echter geen behoefte aan heeft zijn ambities die niet primair beredeneerd zijn vanuit de mogelijkheden en de potenties van de stad. De ambitie van functionele revitalisatie van de stad is zeer gewenst. De premisse dat deze func-

tionele verbetering hand in hand moet gaan met een ruimtelijke verbetering in en om de binnenstad, wordt niet voldoende onderbouwd en zal in het vervolg blijken een onjuiste te zijn.

Stedelijke ambities in het verleden

Stedelijke ambities zijn zo oud als de stad zelf. Ik zou zelfs de stelling aandurven dat de stad en de stedelijke structuur is ontstaan dank zij ambitie.

In ieder geval telt de wereld talloze voorbeelden waarbij stedelijke ambities fraaie stedelijke concepten en stadsgedeelten hebben opgeleverd die nu als zeer beschermenswaardig worden beschouwd.

In de zeventiende eeuw heeft Amsterdam haar grachtengordel gekregen. Een waarlijk ambitieus stedenbouwkundig concept. In de achttiende en negentiende eeuw heeft Parijs in grandioze vorm gestalte gekregen. In de rest van de negentiende eeuw zijn wereldsteden als Londen en Berlijn gevormd. New York verbeeldde in de twintigste eeuw in vertikale zin haar stedenbouwkundige ambities.

Het stedenbouwkundig beleid in het verleden

Wat bovengenoemde voorbeelden gemeen