

Zuidas

Een locatie of plaats kan gedefinieerd worden in geografische coördinaten, maar ook als componenten van economische, politieke, culturele, historische verschijnselen. De relatie tussen lokaal, regionaal, nationaal en internationaal is niet een geometrische. Het zijn ook geen a-priori eigenschappen, die ergens verborgen liggen te wachten totdat ze worden ontdekt. Ze zijn onlosmakelijk met elkaar en in elkaar verweerd en produceren elkaar. De begrippen lokaal, regionaal, internationaal of wereldlijk bestaat niet autonoom, zo wil ik betogen. Ook de schaal van een verschijnsel speelt een grote rol. Zoomen we in, wordt een materialisatie lokaal, zoomen we uit wordt ze regionaal, nationaal of internationaal.

Het is een gevaarlijke illusie om te denken dat er internationale fenomenen bestaan die een vlakke tijdruimte produceren, zoals bij zonne - energie, informatie technologie, of vrije markt economie nog al eens wordt gesuggereerd; een egale speelruimte, waardoor nationaliteiten en lokaliteiten langzaam maar zeker van de aardbodem verdwijnen. In tegendeel. Telkens weer zullen globale verschijnselen verschillen in het wereldlandschap produceren. Omgekeerd produceren lokale actoren ook internationale, globale verschijnselen.

Ook bij de Zuidas te Amsterdam richt de aandacht zich in het algemeen op het internationale, vaak zakelijke karakter van de plek. Maar ook hier zijn lokale en internationale componenten met elkaar verbonden en in coproductie. Sterker juist de plek met haar ondergrondse lokale actoren: de veenrug, de polder, het grond en oppervlaktewater, de grondmechanica, het zand, de infrastructuur, (treinen, wegen en schiphol), de schaalvergrotingen in de bebouwings grids, - heeft de vestiging van (inter)nationale bedrijven geproduceerd.

In deze rapportage ga ik op onderzoek uit naar een zich op locatie bevinden. Dat wil zeggen dat de plek van onderzoek: de Zuidas niet beperkt blijft tot haar geografische coördinaten. Dit 'op locatie zijn', moet niet worden opgevat als een 'status quo', maar als een worden in een veelvoud van in - en aan elkaar gekoppelde configuraties van voortdurende materialisaties in ontvouwende ruimtetijden'.

In 1871 wordt in de kimberliet van zuid Afrika diamanten gevonden in de oerderij 'de vooruitzicht', gekocht van de gebroeders de Beer.

(was dat de inzet van de boerenoorlog en waarom kregen de Nederlanders de diamant monopolie de beers tot aan val van berlijnse muur? In zuid Afrika zakjes met diamant en ander materiaal naar beers en dan naar london(mondelinge mededeling) is het uitzoeken waard.Uiteindelijk is Londen het financieel centrum van de centrum van de wereld geworden?Geschiedenis diamantindustrie in zuid Afrika opzoeken. konden ze toen pas boren? was technologie en/of geologische kennis van invloed? van invloed lijkt toch de eerste boerenoorlog te zij. (1880-1881) daarvoor de grote trek naar transvaal . waarschijnlijk had amsterdam vel diamantwerkers op dat moment. Diamantwerkes zijn vaak van joodse afkomst omdat Joodse mensen zich niet bij gildes mochten aansluiten.voor diamant slijpen was egen gilde lidmaatschap vereist. in sommige literatuur wel beschreven dat door hoge lonen de diamantslijperij vervolgens weer naar Antwerpen ging. Waar men zich daarvoor had tevreden moeten stellen met vervuilde diamanten(diamant van lage kwaliteit) in 1881 wordt de centrale diamant handels bond in Amsterdam opgericht om de diamanthandel te reguleren en in 1889 de eerste diamant beurs))

(WAAROM bloeide de diamant industrie in adam daarvan op. door de algehele opleving van de economie in Nederland en Amsterdam als financieel centrum in het bijzonder? Antwerpen was in de 17 e eeuw haar eerste plaats als diamantindustrie aan Amsterdam kwijt geraakt en

in de 20 eeuw is ze nummer een geworden. Ik weet niet precies hoe het zit met De Beers en Rhodes en de diamantslijpers en who owns who.

Het lijkt interessant de diamant route in kaart te brengen ivm economische /waterconnectie met Antwerpen en Londen. Er is een verschil tussen de termijn markten in London en Parijs. na de val van de muur kwamen moskou en odessa als termijnmarkt voor diamant erbij en de industrie)

Daardoor bloeide de diamantindustrie in 1871 in Amsterdam op. De ruwe diamanten werden naar Amsterdam verscheept. Parijs had zijn plaats als centrum van de diamanthandel verloren en Amsterdam kwam weer op de eerste plaats. Door de internationale opleving was een economische weerslag te bespeuren. In 1869 wordt het Suez kanaal gegraven. In 1870 wordt de Agrarische en Suikerwet ingevoerd door de Nederlandse overheid. Particuliere bedrijven konden zich hierdoor in Indonesië (toendertijd Nederlands Indië geheten in Nederland) vestigen en deze nieuwe bedrijven introduceerden nieuwe producten, zoals rubber en tabac. In 1871 liep het aantal particulieren in de Nederlands - Indische export op tot 70 %. ¹ Het Noordzee kanaal werd in 1876 gegraven en in 1880 werd het treinnetwerk afgemaakt. Dat laatste kwam voort omdat de beter gesitueerde Amsterdammer de stad ontvluchtte, richting de 'gezondere' zandgronden van het Gooi en Kennemerland. ² De groei van de bevolking nam toe. Voor het arbeidersproletariaat ontstond behoefte aan aangepaste en betaalbare arbeiderswoningen buiten de grachten. ³

De samenleving veranderde in een klasse maatschappij. De arbeidersklasse maakte zich op voor emancipatie en organiseerden zich in de zogenaamde zuilen: vakbeweging, sport - clubs en kunstorganisaties, scholen, jeugdbewegingen met als basis een gedeelde politieke of religieuze overtuiging. Politieke partijen als de S.D.A.P. verschenen en in 1901 markeerde de woningwet, de gezondheidswet en de onteigeningswet een keerpunt in de sociale situatie. ⁴

Het is belangrijk voor de discussies rondom de ontwikkeling van de Zuid-as, de stadsontwikkeling van Amsterdam Oud Zuid (Plan Berlage) en Buitenveldert (uitbreidingsplan 1949) in een stedenbouwkundige geschiedenis te plaatsen, daar in de huidige visie en plannen van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, opvallend vaak naar het breukvlak tussen Amsterdam oud zuid - met de op de A10 doodlopende Minerva- as- en Buitenveldert wordt verwezen.

Behalve de sociaal-economische aspecten en stedenbouwkundige ideeën speelt de waterhuishouding in de ontwikkeling van Amsterdam (zoals in heel Nederland) een grote rol.

Ik zal in mijn reportage dan ook telkens de rol van het water in de Amsterdamse stadsontwikkeling beschrijven.

Op pagina 7 van het genoemde proefschrift van Francis F. Freankel wordt de morfologie van het water in de ontwikkeling van Amsterdam rond 1900 als volgt beschreven: poldersloten, de Zuiderzee (toen nog een open verbinding met de Noordzee), de oude binnenstad en de singels in de oude binnenstad. Er waren 4 waterpeilen: de zee/stad/waterschap Amstel/waterschap Rijnland. Het kaartbeeld van

¹ in 1861 werd het cultuurstelsel afgeschaft. dit betekent het einde voor de verplichting voor de bewoners van Java tot het verbouwen van winstgevendende gewassen voor de Nederlandse overheid die vervolgens enkel door de Nederlandse handelsmaatschappij vervoerd en verkocht mochten worden. www.nationaalarchief.nl

² planning amsterdam ,plan Zuid, Max van den Berg, scenarios for urban development 1928,2003, NAI publishers, blz 39, vertaling ij

³ Francis. F. het plan Amsterdam -Zuid van H.P. Berlage, blz 10, proefschrift, promotor prof.dr. A.W. Reinink, Alphen aan de Rijn, geen jaartal vermeld in elk geval na 1974

⁴ Planning Amsterdam, blz 40, vertaling ij

de waterstaatkaart van 1894, Enschede, wordt gevormd door de waterpartijen van de stad. In de legenda wordt onderscheidt gemaakt tussen Stadswater, Kanaalwater, Zuiderzeewater, Water van Amstelland en water van Rijnland.⁵

Op veel plattegronden en stadskaarten lijkt Amsterdam een regelmatig opgebouwde symmetrische stad met een brandpunt of centrum. Om dit te bereiken is op sommige stadskaarten het noorden iets is gedraaid. Meestal zijn namen op een kaart oostwest geschreven, waardoor we onmiddellijk weten waar zich het noorden op de kaart bevindt. In de concentrisch getekende stadskaarten van Amsterdam met het centraal station in het midden, waarbij de oude wallen ongeveer loodrecht naar beneden lopen, is de windroos om haar noordelijke as enkele graden naar het westen gekanteld. We kijken eigenlijk iets in oostelijke richting. Draaien we de windroos terug en laten we Diemen en de Bijlmermeer even buiten beschouwing, zien we onmiddellijk een asymmetrie. De lijn loopt langs de Amstel, naar de Gelderse kade tot aan het IJ. De stad is in het westelijk deel van die lijn veel sterker ontwikkeld.

De ondergrond onder en rond Amsterdam, heeft altijd verschillen laten zien. De veenplak ten westen van de Amstel en het gefragmenteerde landschap ten oosten ervan laten hun sporen na in de stadsontwikkeling. Veenvorming is opeenhoping van afgestorven, niet vergaan plantaardig materiaal. Typerend voor de veengroei is de koepelvorm. In het midden van een slecht ontwaterd gebied wordt de veen het hoogst, de veenrug. Vanaf het hoogste deel van een koepel liepen min of meer in een radiaal patroon veen stroompjes naar de randen om overtollig water af te voeren. De Amstel is zo'n stroom. Door de stabiele begrenzingen van strandwallen en stuwwallen lag de grondvorm in West Nederland min of meer vast. In de regio Amsterdam lag het hoogste deel van de veenkoepel rond de huidige Kostverlorenvaart en Amstelveen. *(daar ligt de VU dus tussen in. wellicht is nog uit te zoeken of de a10 toch niet zomaar daar ligt waar die ligt. Ik heb alle kaarten bekeken en kan enkel een waterstroom en een fabriekje of bomenkwekerij- niet duidelijk in legenda, vinden ter hoogte van de Boelelaan. Ik heb nog geen verband gevonden. ook te zien op digitale top. Kaarten op watwaswaar.nl).* Het oerIJ vormt de grens tussen 2 gebieden met verschillende structuur. Het gebied ten noorden ervan werd geteisterd door inbraken van de Zuiderzee en Noordzee en was zeer veranderlijk. De wind maakte de gaten groter en had invloed op de oeverafslag van veenstromen die zo tot grote meren konden uitgroeien. Het gebied ten noorden van het IJ bestond daardoor voor een groot deel uit water. Het gebied ten zuiden was minder kwetsbaar. Maar ook hier zijn inbraken van de **Zuiderzee** ten oosten van de Amstel zichtbaar in het landschap. De vele meertjes, rivieren en geultjes maakten aaneengesloten veengroei onmogelijk. Aan de westzijde van de Amstel is de veengroei vrijwel aaneengesloten. Mede door de bescherming die de strandwallen, parallel lopend aan de **Noordzee**, boden. Hier heeft de Haarlemmermeer stukken grond weggevaagd. De H'meer is ontstaan uit kleinere veenmeren en veenstromen. De zuidwestenwind stuwde het water op en het veen werd weggeslagen.⁶

De historische invloed van de zee, de wind en de ondergrond komt tot uitdrukking in een asymmetrische opbouw van de stad, een verschil tussen de westkant en de oostkant van de Amstel.⁷

Vanuit het westen was de stad vanuit land en water te bereiken. De westzijde van de stad heeft daardoor altijd het karakter van een woon-werk gebied gehad. Van de grachtengordel tot en met de westelijke tuinsteden. De grens ligt bij de

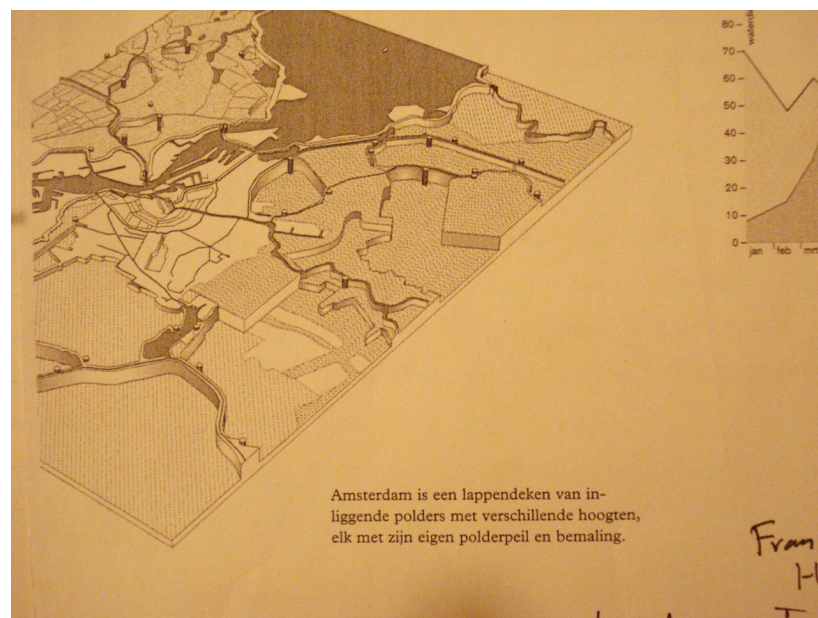
⁵ Voor een kleine illustratie van de kaart: zie Kaarten van Amsterdam 1866/2000, pag 112 (stadsarchief.) De kaart zelf is opgenomen in de UBvU: LK.11299gk

⁶ Atlas Amsterdam, C.Dijkstra, M. Reitsma, A.Rommerts; Toth, 1999, pag17,18

⁷ voor een uitgebreide beschrijving over de ondergrond, waterlopen, stadontwikkeling en planning verwijs ik naar Atlas Amsterdam, Dijkstra, Reitsma, Rommerts; Toth, 1999

Haarlemmermeer en het IJ. Het oosten kon alleen via het water bereikt worden. De moerassige, slecht betreedbare ondergrond zorgen voor stadsuitbreiding in de vorm van eilanden en kleinere woonwijken. Het oostelijk deel kreeg een perifeer karakter. In de Middeleeuwse stad ontstonden twee middelpunten, de Dam en de Waag. In grote lijnen is de planvorming altijd gericht geweest op radiale, symmetrische ontwikkeling van de stad, terwijl de feitelijke groei meer gebeurde door mogelijkheden die de ondergrond, netwerken en techniek boden en daarmee asymmetrisch bleef. Het denken over de 'symmetrie stadsvorm' (de stad centraal) heeft de planning over grote stadsuitbreidingen tot laat in de vorige eeuw beheerst. Toen werd het, door middel van technologische vernieuwingen op het gebied van bouwrijp maken van de ondergrond, mogelijk om een symmetrische lobbenstad te ontwerpen met grote stadsuitbreidingen in Amsterdam- Noord, Zuidoost en IJburg. Maar nog steeds komt de asymmetrie tot uiting op de wijze waarop de A10, via de fijnmazige radialen in het westen en het zuiden als verdeelring kan werken, terwijl aan de noordoostkant, bij gebrek aan een dergelijk fijnmazig netwerk, niet de ring, maar de radiaal (gevormd door de Gooise weg, Wibautstraat, IJtunnel en nieuwe Leeuwarderweg) als verdeler werkt.⁸

De verstedelijking van de polders is onmogelijk als er niet voldoende veiligheidsgaranties zijn. In Nederland is een stelsel van primaire waterkeringen aangelegd, in de vorm van dijkringen die het inliggende gebied beschermen. Binnen de dijkringen is het gebied opgedeeld in een groot aantal polders, met daartussen waterbergingen in de vorm van boezemwater. Door de afzonderlijke polders is een compartimentering van het omliggende gebied gerealiseerd, waardoor extra bescherming tegen overstromingen wordt geboden. Amsterdam is een lappendeken van inliggende polders met verschillende hoogten, elk met zijn eigen polderpeil en bemaling.⁹



⁸ Atlas Amsterdam, Dijkstra, Reitsma, Rommerts; Toth, 1999, pag 156-159

⁹ Fransje Hooimeijer, Han Meyer, Arjan Nienhuis, *Om de veiligheid van verstedelijkte polders te realiseren is in Nederland een stelsel van primaire waterkeringen aangelegd, in de vorm van dijkringen die het binnenliggende gebied beschermen. Binnen de dijkringen is het gebied opgedeeld in een groot aantal polders, met daartussen waterbergingen in de vorm van boezemwater. Uit :Atlas vd Nederlandse waterstad, Sun 2005 pag. 174*

Tot 1900 was het ontwateringregime van de polderstad(in Amsterdam buiten de Singelgracht, IJ) bepalend voor de modulemaat van het stedelijk raster, de boezem lag toen buiten de stad.(atlas van de Nederlandse stad, sun,2005, frans van der ven, blz opzoeken)

Het stratenplan - (voor Berlage's ontwerpen) -werd bepaald door het afwateringsgrid van de polder. Tussenliggende percelen kwamen in het bezit van verschillende eigenaren.

Particuliere bouwers realiseerden bebouwing door ophoging van de grond. In 1866 bestond Amsterdam uit stinkende poelen tussen ophogingen (bron Tijd, ruimte, water Fransje Hooimeyer, atlas van de Nederlandse waterstad, Sun 2005 pag. opzoeken)

In de tweede helft van de 19 e eeuw kwam de hygiënist Dr. Samuel Sarphati met een plan voor stadsuitbreiding op particulier initiatief. Om zijn project te kunnen financieren was, naar Frans voorbeeld, modernisering van het bankwezen nodig. Met hypothecaire kredieten konden de grootschalige projecten worden ontwikkeld. Het gemeentebestuur deelde de visies van Sarphati, maar zag niets in risicovolle projecten zonder winstperspectief op korte termijn en het beperkte zich tot het houden van toezicht op basis van een concessie of een contract.¹⁰

De gemeente verleende Sarphati een concessie voor de omtrek van het paleis van de Volksvlijt. (Het paleis stond op de plek van de oude Utrechtse Poort, ongeveer waar tegenwoordig Nederlandse Bank staat). Een terrein van ongeveer 820 ha groot. Sarphati droeg zijn aangekochte gronden met de voor dertig jaar verleende concessie over aan de Nederlandse Bouw-Maatschappij(in sommige literatuur staat dat de Nederlandse Bouw Maatschappij de concessie erfde na het overlijden van Sarphati in 1866). Ook een schepping van Sarphati. In 1865 wordt de overdracht door de gemeente goedgekeurd. De gemeente verkocht voor een appel en een ei gemeentegronden, die binnen enkele jaren het dertigvoudige zou opleveren. De winsten kwamen o.a ten goede aan de Nederlandse Bouw Maatschappij. Die zagen af van de fraaie bebouwingsplannen van Sarphati wegens geldgebrek .¹¹ In 1876 werd er toestemming verleent aan Heineken voor de bouw van zijn bierbrouwerij. Het nieuwe terrein werd vrij jachtterrein voor speculanten en revolutiebouwers. Alles met toestemming van de gemeenteraad.¹²

Maar aan de woningnood, de onhygiënische toestand en de ongeordende bebouwing moest wat worden gedaan.

In 1867 ontwierp stadsingenieur J.G. van Niftrik (aangesteld door de dienst publieke werken van het stadsbestuur)het eerste Amsterdamse Uitbereidings Plan(AUP) met schoon water in de grachten en betere behuizing. Ir. Niftrik had een goede achtergrond voor het oplossen van de waterloorkundige situatie van de stad (hij was opzichter geweest van Waterstaatswerken in Den Helder) en hij had een 'sociaal oog'.¹³

De barokke pleinen en lanen sloten echter niet aan op de werkwijze van de grondspeculanten. Van Niftrik's ontwerp kon alleen door een algehele herverkaveling tot uitvoering worden gebracht. Het ontbrak de gemeente aan financiële middelen om zoveel grond te onteigenen.¹⁴

¹⁰ Uitgebreid Amsterdam, 50 jaar Amsterdamse Stadsontwikkeling, E. van Es, Toth, 2007, pag 34,35

¹¹ Fraenkel, F.F.het plan Amsterdam-zuid van Berlage, pag 12

¹² Atlas van Amsterdam, C.Dijkstra, M. Reitsma, A. Rommerts, Toth, 1999, pag 87,88

¹³ Fraenkel, F.F. pag 13

¹⁴ Uitgebreid Amsterdam, 50 jaar Amsterdamse raad voor de Stadsontwikkeling, Toth,2007, blz36,37

Het plan Kalff(1875) ,welke de polderverkaveling volgde en het stratenplan de poldersloten , haalde het wel en werd uitgevoerd.¹⁵ (De arbeidersbuurten zoals de Pijp, Kinkerbuurt en Staatsliedenbuurt werden gebouwd.

Het is interessant om de huidige nieuwe structuur van financiering van de Zuid-as en de ideeën van de Amsterdamse wethouder grondzaken: Van Poelgeest, Groenlinks eens tegen het historische licht te houden.

Tot op de dag van vandaag blijft door het systeem van erfpacht de grond in handen van de stad. Zo kan Amsterdam bepalen waar en wat er gebouwd wordt. Als het aan van Poelgeest, de Amsterdamse wethouder grondzaken ligt, wordt de gronduitgifte waar mogelijk openbaar aanbesteed via de z.g bouwenveloppen. Daarin worden de specifieke eisen en afspraken voor de bouw op een stuk grond vastgelegd. Iedereen kan daarop inschrijven. Ook institutionele beleggers en projectontwikkelaars. Maar voor de komende jaren is de grond waarop woningen mogen worden gebouwd vrijwel helemaal vergeven. Onderhands. Dit komt door de ontwikkelrechten. Om een corporatie of projectontwikkelaar over te halen om minder winstgevend projecten te realiseren, zoals sociale huurwoningen of koopwoningen middensegment, werden ontwikkelrechten in een ander gebied als wisselgeld aangeboden. Ontwikkelrechten waren de smeerolie van de bouwproductie. De gemeente deed toezeggingen voor de toekomst om bepaalde problemen op te lossen, zoals financiële tegenvallers bij als hogere kosten bij grondsanering. Hoewel van Poelgeest vindt dat ontwikkelrechten nodig zullen blijven, wil hij er wel paal en perk aan stellen. Om de concurrentie te stimuleren. Bij gebieden waar op grote schaal nieuwbouw wordt gerealiseerd kan de markt haar werk doen. Door de Zuidas en de affaire met bouwfraude bij het Endemol theater, wil van Poelgeest een integriteitstoets voor de uitgifte van grond instellen. Normaal wordt er getoetst bij de aanvraag voor een bouwvergunning. Maar op de Zuidas kwam de gemeente erachter dat er gemakkelijk met grondrechten geschoven kan worden. Want, aldus Van Poelgeest, de gene die de grond koopt(moet eigenlijk pacht zijn, maar is tussen aanhalingstekens in het krantenartikel geciteerd) is niet dezelfde die gaat bouwen . Daarom moet er een grondtoets komen, al zal dat niet eenvoudig zijn, volgens Van Poelgeest. Zoals gezegd: via de erfpacht kon Amsterdam bepalen waar wat werd gebouwd, en konden afspraken met woningbouw corporaties over het volume aan betaalbare woningen worden gemaakt. Op de Zuid-as is voorzichtig in zee gegaan met commerciële ontwikkelaars en moet de marktwerking haar werk doen.¹⁶

Dit idee word onderbouwd in het boek: 'Het oude en nieuwe bouwen' van J.E. Abrahamse en R. Noyens. In de boekenbijlage van de NRC van 11 april 2008 bespreekt Bernard Hulsman dit boek. In het plan Bijlmermeer waren de woningbouwcoöperaties buiten spel gezet. Het waren de grote bouwbedrijven als Indeco-Coignet en Intervam, die bepaalden hoe de woningen in de Bijlmer eruit kwamen te zien. Op aandringen van minister Bogaers, waren het de

¹⁵ Fransje Hooimeyer, Atlas van de Nederlandse Waterstad en The Dutch scene living in the lowlands, 1850-2004, Sun, 2005, NAI publishers 2004

¹⁶ nrc handelsblad 12 juni 208 pag 16. De markt moet bij het bouwen zijn werk doen. Tom Kreling ,Jan Meeuws. Amsterdam kent drie type bouwlocaties. 1 herstructureringsgebieden: gebieden waar nieuwbouw bestaande woningbouw vervant. samenwerking met woningcorporaties. 2 transformatiegebieden: veelal oude industriële gebieden die worden omgevormd tot woon en werk gebieden. grootschalige herontwikkeling mogelijk door stijging van de grond- en huizen prijzen. Samenwerking met marktpartijen in gezamenlijke onderneming. 3. nieuwbouwlocaties: nieuwe gebieden waar de gemeente de grond bouwrijp maakt en de infrastructuur aan. (IJburg of oud Ajaxstadion.). Grond wordt vervolgens in concurrentie uitgegeven aan corporaties of marktpartijen.

industriële bouwers, die de architecten aanzochten. Hiermee draaide de volgorde in het bouwen om. I.p.v een opdrachtgever, die een architect in de arm nam en daar vervolgens een bouwbedrijf bij zocht, was het nu het bouwbedrijf, dat al zeker van de opdracht, een architect en uiteindelijk een exploitant, in dit geval een woningbouwvereniging erbij zocht. De recente geschiedenis wijst uit dat veel van deze op industrieel manier vervaardigde woningen nu zijn of worden afgebroken. Volgens Noyens en Abrahamse valt hieruit een les te leren: de band tussen opdrachtgever, ontwerper en bouwer moet worden verstevigd. Volgens hen kan dit het beste door de markt meer toe te laten, waarbij privé kapitaal bijdraagt aan de collectieve kwaliteit van de stad.

Ik sprak met iemand van het energienet uit Oost Nederland. Hij vertelde me dat de werking van de markt een zelfregulerend, democratisch effect op het energienet had gehad. Waar vroeger allerlei spelers geen toegang kregen tot het net, is de huidige concurrentie en de transparantie naar de uiteindelijke ge(ver)bruiker enorm kostenbesparend gebleken. Het enige wat zij (van het energienet zelf) nog doen, is vragen hoeveel gebruik er van het net werd gemaakt en hoeveel energie er dan geleverd gaat worden. Die levering werd gecontroleerd door de gebruiker. Het verschil in aanbod en toegezegd aanbod werd verrekend. Wat je zegt, moet je doen. Maar door de vele aanbieders werd niet enkel de prijsverhouding beter, maar krijgt ook creativiteit een kans. Een win-win situatie met veel vrijheid, open inschrijvingen en weinig controle door de band tussen gebruiker, netaanbieder en energiebedrijf. Voor de huizenmarkt zou deze zelfregulatie niet opgaan volgens hem, omdat de uiteindelijke gebruiker geen keuze opties heeft. De gebruiker kan wel gemakkelijk van energieaanbieder wisselen, maar niet zo makkelijk van een heel huis. Op de nieuwbouwmarkt zijn bovendien zoveel variabelen betrokken, aannemers, grondpachters, architecten, ingenieurs, bedrijven, grondvervuilers etc, zodat er van transparantie geen sprake zal zijn.

Toch wordt op de marktwerking in het huidige bouwen veel hoop gevestigd.

Ten tijde van Sarphati (eigenlijk net na hem) werden uiteindelijk grote fabrieken zoals de Heineken brouwerij op de concessies gebouwd en werden goedkope woningen tussen de poldersloten neergezet. De gemeente bleef met lege handen achter en Heineken werd groot. Er is niets mis het kiezen voor risicospreiding en marktwerking, maar de markt produceert nu eenmaal andere configuraties dan andere actoren. Want voor beleggingsinvesteringen geldt: wie risico neemt kan veel winnen, maar ook alles verliezen.

Kortom als je risico van investeerders vraagt, waarmee je de risico's over verschillende partijen spreidt, kan je misschien niet veel verliezen, maar reken jezelf dan ook niet al te rijk. En: de spelregels voor spelers zijn niet gelijk. Om van verschillende ogen: sociale, historische, technische, kunstzinnige, ruimtelijke, architectonische of economische nog maar te zwijgen.

Maar we waren inmiddels juist weer aangekomen bij de Amsterdamse stadsgeschiedenis rond 1880. Bij de opbloei van de diamantindustrie en opkomst van de vakbeweging, politieke partijen en woningbouwverenigingen. Diamant is van grote invloed gebleken op de stadsontwikkeling van Amsterdam en de carrière van Berlage in het bijzonder. Diamant heeft zich zelfs als een Amsterdamse buurt uitgedrukt. 'Waar de diamantwerkers naar een dag van hard werken naar hun eigen paleizen gingen, naar hun socialistisch complexen, die door hun esthetiek en compositie de verhoudingen tussen arm en rijk tartte'¹⁷. Zoals het complex De Dageraad aan de P.L.

¹⁷ Uit: Aan weerszijden van de Pieter Lodewijk Takstraat ontrollen de gevels van het complex De Dageraad, oktober 2005

Takstraat. De diamantfabriek van Asscher lag dichtbij en vele bewoners waren Joods. Aan de glorie dagen van de woningbouwvereniging de Dageraad kwam in de tweede wereldoorlog een eind, toen de bewoners gedeporteerd en de woningen geplunderd werden. Tegenwoordig bestaat de bevolkingsopbouw in de buurt uit gezinnen van allerlei achtergronden en windstreken en haalt de diamantbuurt enkel het nieuws, evenals vele andere buurten, door overlast van hangjongeren. De huidige media-identiteit is een overlast identiteit. Slechts de stenen getuigen nog van een optimistische, uitdagende, kunstzinnige, moedige en strijdlustige uitstraling van Amsterdamse wijken rond de start van de vorige eeuw.¹⁸

Berlage, zijn zwager en Berlage's baas Theo Sanders ondertekenden in 1888 een pamflet voor de oprichtingvergadering van de radicale kiesvereniging Amsterdam. Al snel stippelde de aanvoerder M.W.F. Treub een nieuw koers uit precies in het midden tussen sociaal-democraten en liberalen. In 1891 werd Berlage een plaats op de radicale lijst voor de gemeenteraadsverkiezingen aangeboden, maar die weigerde hij. Van 1885 tot 1891 kwamen radicale intellectuelen, politici en kunstenaars bijeen in de Breero club, waar Berlage P.L. Tak en M.W.F. Treub ontmoette. Tak werd redacteur van het weekblad De Kroniek, waar Berlage als vaste medewerker in de eerste twee jaargangen artikelen in publiceerde. Door bemiddeling van Tak kwam Berlage in contact met de voorzitter van de Algemeene Nederlandsche Diamantbewerkers Bond, Henri Polak en waarschijnlijk ook met M. F. Wibaut.

In 1893 houdt Berlage de lezing: 'bouwkunst en impressionisme'. Deze lezing sloeg in als een bom. Architectuur werd bedreigd door bouwverordeningen en bureaucratie. Er wordt niet langer geld beschikbaar gesteld voor een materieel, constructief en esthetisch goed gebouw. Het gebrek aan geld is, volgens Berlage, ook een gevolg van nieuwe politieke en sociale inzichten. De tijd voor dure paleizen en kostbare decoratieprogramma's is voorbij; in plaats daarvan moeten woningen gebouwd worden, scholen en gebouwen voor sociale voorzieningen en nieuwe steden. Wel goedkoop, want massa productie kan alleen gerealiseerd worden als men geen geld verspild.

Er moest geld uitgetrokken worden voor het stadsbeeld. Er moesten degelijke en esthetische constructies komen. Massa, reliëf, silhouet en zeer economisch aangebracht beeldhouwwerk kwamen in de plaats van dure ornamenten en dure materialen.

Berlage ervoer het democratische beginsel en het groeiende sociale inzicht als positieve krachten, maar hij begreep ook het standpunt van grote opdrachtgevers, die architectuur als beleggingsobject zien.¹⁹

Hij maakte van de vele bouwvergunningen, bureaucratie en weinig geld een deugd. Deze 'impressionistische' bouwkunst kwam in het midden tussen de belangen van kapitaal en arbeid terecht. In het midden opereerde Treub. Berlage had het verkiezingsprogramma van M.W.F. Treub als het ware architectonisch vertaald. In 1883 werd Treub tot wethouder van financiën gekozen en in 1885 stelde hij als wethouder Publieke werken Berlage voor als architect voor het nieuwe beursgebouw. Treub's relatie met de stadsarchitect A.W. Weissman was al erg verstoord en in 1896 na het ontslag van Weissman was Berlage feitelijk de nieuwe stadsarchitect geworden. Treub zelf verdween in november van dat jaar uit het college. Langzaam verviel het gemeentebestuur weer in de 'gezapige' sferen van voor de radicalen in de

¹⁸ voor een aardig promotieboekje over het complex aan de PL Takstraat verwijs ik naar: Aan weerszijden van de Pieter Lodewijk Takstraat ontrollen de gevels van het complex De Dageraad, oktober 2005

¹⁹ Gids langs 54 architectuur-projecten. H.P. Berlage en Amsterdam. Meulenhoff/Landshoff i s m Stichting Arcam, 1987, M. Bock, pag 9-32

jaren negentig. In 1897 merkte Berlage daar nog niets van. Henri Polak vroeg Berlage het nieuwe gebouw voor de Algemeene Nederlandsche Diamantbewerders Bond te ontwerpen.²⁰ (de Burcht. Nu nog steeds als museum is te bezichtigen in de Henri Polak laan tegenover Artis)

Belage bouwde dus aan de ene kant voor het kapitaal en het gemeentebestuur (het beursgebouw), aan de andere kant zou hij voor de sterke en meest vooruitstrevende vakvereniging in Nederland, wier leden de harde kern van de Sociaal Democratische Arbeiders Partij vormden, het bondsgebouw ontwerpen. (de Burcht) Hoe hij die 2 gebouwen heeft uitgewerkt is binnen de context van dit onderzoek niet relevant en ik zal er dan ook niet nader op ingaan. In 1900 wordt Berlage gevraagd het nieuwe AUP voor Amsterdam- Zuid te ontwerpen. Daarmee kon hij een structuur verzinnen waardoor gebouwen, verkeer en groen in een ruimtelijke relatie met elkaar kunnen worden gebracht.

Het gemeente bestuur was traag en pas in 1904 werd het in de raad besproken en aangenomen. Het werd echter niet uitgevoerd. De rijksoverheid maakte bezwaar vanwege de lage bewoningsdichtheid en het teveel aan groenvoorzieningen.

Tot 1902 verdwenen vele vooruitstrevende en bekwame mensen uit de gemeenteraad. Pas in 1902 slaagde de SDAP erin om een sociaal democraat tot lid van de gemeenteraad te laten kiezen. Dit was Henri Polak. Toch kon niet worden voorkomen dat Berlage in Amsterdam uit de gratie viel met zijn imago als linkse, radicale architect. Henri Polak zorgde voor een opdracht voor de Arbeiders Coöperatie Voorwaarts in Rotterdam. In 1907 wordt hij door de ANDB min of meer opgedrongen aan de Arbeiders Coöperatie De Dageraad om de gevels van het door Hartkamp ontworpen gebouw te herzien. Pas in 1910, door de oprichting van de Algemeene WoningbouwVereniging en de Vereniging de Arbeiderswooning- waarvan leden en bestuursleden voor het grootste deel afkomstig waren uit de SDAP -en door de moderne vakbeweging veranderde de situatie. Vele diamantbewerders waren lid van de AWV. Berlage werd de eerste architect van de AWV. Ook de Arbeiderswoning koos voor Berlage. Met woningblokken aan de Tolstraat, in de Transvaalbuurt, en de Indische buurt vestigde Berlage naam als pionier op het gebied van de woningbouw. In 1914 werd Wibaut de eerste sociaal-democratische wethouder (van Volkshuisvesting) in Amsterdam. De SDAP had toen eenderde van de zetels in de gemeenteraad. Door krachtige ondersteuning van Wibaut krijgt Berlage de opdracht om het stedenbouwkundige plan voor een hele woonwijk in de Transvaalbuurt te ontwerpen.

De woningwet schreef voor dat de gemeentelijke uitbreidingsplannen om de tien jaar moesten worden herzien. In 1914 schreef A.W. Bos van publieke werken aan Berlage om zijn eerste plan voor het AUP Amsterdam Zuid te herzien. Berlage maakte een volstrekt nieuw plan. Dat plan is in Oud Zuid gedeeltelijk uitgevoerd en maakte van Berlage (en de Amsterdamse school, IJ) een legende.²¹

Belage ontwikkelde een bouwen waar de vorm uit de functie voortkwam en negeerde poldermodel(grid). Het water volgt als en schaduw de straten, die niet langer de onderliggende structuren van de polderkavels volgen.

Belage dacht in geometrische vormen. Zijn tweede ontwerp van het uitbreidingsplan Zuid is getekend in vijfhoeken, zie ff Freankel pag. 50

²⁰ Gids langs 54 architectuur-projecten. H.P.Belage en Amsterdam. Meulenhoff/Landshoff i s m Stichting Arcam, 1987, M. Bock, pag 9-32

²¹ ibid



uit F.F. Fraenkel, pag 50

In 1998 werd het vijfhoekige 'Berlage parkje' aan het einde van de Minervalaan aangelegd als eer betoon aan Berlage. Het was toen duidelijk dat dit stukje groen in de toekomst een schakel zou gaan worden tussen de Minervalaan en grootschalige ontwikkeling rond het station de Zuid-WTC.²²

Berlage is de grondlegger van de Amsterdamse school en daarmee van het moderne bouwen. Straten kregen bij Berlage een opvallende eenheid, maar ze mochten niet loodrecht lopen. 'Het recht maken van straten met 'uren lengte' is een onartistieke daad,' volgens Berlage. Onregelmatigheden en details bevorderen het schilderachtige effect. Ook een plein moest een esthetisch fraai gestalte krijgen en ruimtelijk besloten zijn. De 'maat' van het plein is belangrijk voor de beleving ervan.²³

How big is a square? De kunstenaar Netty Gelijsteen maakt afdrukken van belangrijke pleinen in de wereld en vergelijkt de afdrukken met elkaar. Hebben Amsterdammers zo'n grote mond omdat de Dam zo klein is? vraagt zij zich af.

'Wereldverhoudingen in de publieke ruimte. Waar de wereld steeds kleiner lijkt te worden door internet, reizen en televisie, raken we het gevoel van verhouding kwijt. Hoe groot is een plein? Een Amsterdammer denkt aan zijn Dam als het sociale middelpunt van zijn stad. Hij ontmoet er andere stadsgenoten en spreekt over "zijn Dam". Dat kan ook, want het is zo groot als een Engelse tuin. Maar wat als het plein een omtrek van 2.06 kilometer zou hebben? Voelen Amsterdammers zich dan minder groot? Ik ben gefascineerd door hoe de openbare ruimte van invloed is op je eigen gevoel van formaat.' www.nettygelijsteen.nl

Berlage laat water en groen de verkeerssituatie volgen.²⁴ Hij ontwierp in 1916 het hoofdwegenplan voor Amsterdam Zuid. De Amstellaan vormt de ruggengraat voor de buurt. De Minervalaan moest een monumentale allee worden, en winkelboulevard, een laan tussen de Rijksacademie voor beeldende kunsten (waar nu het Hiltonhotel staat) en het Zuiderstation. (ongeveer waar nu het station Zuid/WTC staat).²⁵ Later kwam er kritiek omdat het uiterlijk van de straten en pleinen belangrijker leek dan het wonen in de woonblokken zelf. De architecten van de Amsterdamse school

²² Godin van de Zuidas, A&N1999, M.Kloos, M. Buurman, pag 23

²³ Het verleden van steden, H. Rotier, 2004 Davidsfonds/leuven, pag 264

²⁴ Atlas van de Nederlandse waterstad, SUN 2005 pag 187

²⁵ zie uitgebreide beschrijving over de minervalaan: Godin van de Zuidas, 1999, A&N,

wezen Berlage's en (Basels') vormtotaal niet af, maar deze werd wel te strak bevonden. De Amsterdamse school architecten zagen zichzelf als bouwkunstenaars eerder dan bouwkundigen. Berlage ziet zijn plan Zuid, na aanvankelijke scepsis, als het raam werk waarbinnen de Amsterdamse schoolarchitecten kunnen schitteren.²⁶

De Zuidoostelijke buurten van de uitbreiding van Amsterdam uit het begin van de 20 eeuw : oud zuid, de rivieren buurt, de diamantbuurt, de transvaal buurt, maar ook veel kavels in de Indische buurt zijn volgens stedenbouwkundige plannen door Berlage ontworpen. De bebouwing gebeurde door architecten van de Amsterdamse school. De buurten vormen als het ware een gordel tussen de 'goedkope' verkavelingbuurten' (poldergridcity) onder het radiale grid van de grachtengordel en de latere uitbreidingen van de wat ruimer opgezette langwerpige-strokenbouw-poldergridcities(tuinsteden, waarbij de stad tussen het groen staat i.p.v dat groen als park ontworpen wordt tussen de bebouwingen) ten zuiden van de A10, zoals bijvoorbeeld Buitenveldert. Het 'Berlagepatroon' is direct herkenbaar op luchtfoto's²⁷ en plattegronden van de stad. De Amsterdamse schoolbuurten, niet enkel Amsterdam Oud Zuid, waar altijd een chique sfeer heerste, veranderen langzaam aan in aantrekkelijke buurten voor de redelijk (twee)verdienende inkomens.



luchtfoto Amsterdam 1928?, uit zie note 23

Zo materialiseerde of kristalliseerde de Zuid-Afrikaanse diamant van arbeiderswijk tot een opvallende en geliefde Berlage- gordel lopend van Oud-Zuid tot Oost Amsterdam.

Terug naar oud zuid. Door de recessie van 1920 werd het zuidelijk deel van Berlage's Amsterdam Zuid nooit gebouwd.

In 1934 werd door het AUP van C. van Eesteren het niet bebouwde gedeelte van het plan Berlage Amsterdam Zuid(ten zuiden van het Zuider Amstelkanaal) aangepast en gewijzigd uitgevoerd. Van Eesteren hield zich als stedenbouwkundige meer bezig met

²⁶ Aan weerszijden van de Pieter Lodewijk Takstraat ontrollen de gevels van het complex De Dageraad, oktober 2005, pag 14

²⁷ Planning Amsterdam, Scenarios for Urban Development 1928-2003, NAI publishers, pag. 8

economische, sociale en verkeerstechnische aspecten, terwijl het plan Berlage was gebaseerd op een kunsthistorisch kader. Niet langer moesten gevels en pleinen het uiterlijk van de straat en woningen bepalen.²⁸ Het werd van een eenduidige ruimte met strakke wanden tot een open, luchtige ruimte met villa's. De sociale architectuur van de nieuwe zakelijkheid²⁹ is geboren.

Het AUP van 1934 is een prachtig plan met getekende vogelvluchtperspectieven en vol met degelijke studies op allerlei gebied. Thinking is more important than drawing, aldus onderwees van Eesteren zijn studenten. Infrastructuur was niet langer een noodzakelijk kwaad, maar een essentieel component van het mooie stads 'framework'. Van Eesteren beschouwde de stad als een collage van verschillende elementen. Hij limiteerde zich niet tot de esthetiek van een stadsruimte, maar zag stadsontwikkeling als 'all inclusive'. De stad was als machine die bewoond werd door honderdduizend of miljoenen mensen.³⁰

Hij beschouwde Amsterdam niet enkel als collage maar ook als onderdeel van een metropool netwerk. Op een verticale as gelegen. Waarmee ik bedoel dat hij vanaf details tot vanaf een grote schaal(hoogte) naar de stad en infrastructuur keek. Vanaf vogelperspectief zoals de geweldige tekeningen in het AUP laten zien. Hij hield zich bezig met aansluitingen naar Utrecht, Rotterdam en Noord Holland. Mobiliteit was essentieel voor het alledaagse leven. En in zijn plannen werd daar niet enkel de auto, trein, en fiets mee bedoeld, maar ook de waterwegen en waterhoogte. Zo fotografeerde van Eesteren de Buitendijkse polder naar de stad toe. Het is duidelijk te zien dat de huizen veel hoger lagen dan de volkstuinten en sportvelden in de polder. Zouden de wegen worden doorgetrokken richting centrum, dan zouden ze hoger komen te liggen dan de omgeving, wat het landelijke karakter van de 'groengebieden' zou aantasten.³¹

'Van Eesteren constateert in zijn toelichting op het algemeen uitbreidingsplan (1943) van Amsterdam:

De inrichting van het stelsel van waterwegen, het waterbergend oppervlak, het sluizenstelsel en de bemaling, dit alles wordt beheerscht door het peil van ophooging. Een stad als boezemstad uitgevoerd dient geheel anders te worden ontworpen dan een polderstad. Want: een op deze wijze uitgevoerde stadsuitbreiding (als polderstad) zou dan ook op deze bemaling dienen te worden ingericht wat onder andere ten gevolge zou hebben dat een aanzienlijke oppervlakte van de stad voor de grachten en waterlopen zou moeten worden gereserveerd om voldoende waterberging te krijgen. De lager gelegen polderstad moet worden aangesloten op de op boezempeil gelegen oude stad. En hoewel van Eesteren de ringdijk gebruikte als 'natuurlijke begrenzing' tussen de oude stad en de ruim opgezette stad van de toekomst heeft hij wel allerlei verbindingen daartussen ontworpen. Van Eesteren zag met name de aansluiting van het weg- en watersysteem als een lastige opgave. De doorgaande wegen moesten door hellingen worden verbonden en de grachten door sluizen, en er moest wat worden bedacht om het laaggelegen water te kunnen beheersen.³²

²⁸ Godin van de Zuid-as, A&N, 1999, Anouk de Wit, de Minervalaan, pag.70-106

²⁹ van Eesteren had een liaison met van Doesburg en De Stijl en hij was geïnteresseerd in de Nieuwe zakelijkheid waarmee een rationeel productieproces en functionalisme worden nagestreefd., pag 95
godin van de zuid-as, Anouk de Wit.

Bij het functionalisme vormt de functie het uitgangspunt. Moderne materialen, zoals beton techniek en sociaal idealisme zijn kenmerkend. Evenals een gerationaliseerde werkwijze met gedegen onderzoek en goede productievoorwaarden zodat meer mensen kunnen profiteren van nieuwe technieken en inzichten, Museum Boymans van Beuningen begeleidende tekst bij Dutch Design, IJ

³⁰ planning amsterdam 28-2003, pag 52

³¹ Het algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam, geschiedenis en ontwerp, 1993, vincent van roossum, foto de zuidelijke wandelweg, pag 244

³² Atlas van de Nederlandse Waterstad, SUN, Saskia de Wit: Land uit water, pg. 169

Een voorbeeld van zo'n oplossing van Van Eesteren is nog te zien in het restant van het fietspad naast het Jaagpad, richting de sluizen op de Schinkel. Dit pad gaat omhoog naar de Kramerbrug via het talud. Net naast het fietspad zijn bomen geplant, die je het zicht op het industrieterrein ontnemen. Je waant je in een stuk natuurgebied.



Hoogbouw Zuid-as. Genomen vanaf de Kramerbrug aan het Jaagpad.



Johannes Vermeer. Gezicht op Delft

Ook de woonarken, langs de binnenvaartroute op de Schinkel, zijn in de afgelopen jaren een etage verhoogd. Sinds David Hamers in zijn boek Niemandsland de overeenkomst van aanblik tussen de zuidelijke punt van Manhattan en het schilderij 'Gezicht op Delft, van Johannes Vermeer beschreef met de horizontale lijn van de stad op de oever van de overkant en de verticale accenten van de torens die in de lucht wijzen, komt bij deze aanblik op de Zuidas steeds dat schilderij in me op.³³ Het zijn ook de luchten die me eraan doen denken.

Het gebied buiten de ringdijk werd door van Eesteren gezien als een kans om een nieuwe (groene, ruimtelijke en functionele) stad te bouwen voor 'in de toekomst.' Door de economische crisis en oorlog is daar in de Binnendijkse Buitenveldertse polder weinig van over gebleven. Over het onteigenen van de grond, de speculatie, het illegaal bouwen en het gemeentedecreet van een bouwverbod in het noordelijk deel van de Buitenveldertse polder, over het Amsterdamse Boschplan en over de overleggen in gemeenteraden van Nieuwer Amstel en Amstelveen wordt in veel detail beschreven in Vincent van Rossum: het algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam, NAI, 1993

De Minervalaan werd nooit de allee die Berlage voor ogen had gehad. De Minervalaan veranderde van gesloten bouwblokken naar een open verkaveling. Op het zuidende van de Minerva-as vond aanmerkelijke schaalvergroting plaats. In 1953 werden 21 villa's aan de verlengde Minervalaan gebouwd.³⁴

In het AUP van 1934 werd een grensvlak met een onbebouwde zone vrijgehouden. Er werd een geleidingszone tussen Zuid en Buitenveldert, wat toen nog de Binnendijkse Buitenveldertse Polder heette, gereserveerd voor infrastructuur, sport en volkstuinen.³⁵

Ten zuiden van de zuidelijk wandelgang tegelijkertijd met het Amsterdamse bos, werd in 1937 dacht ik, een dam aangelegd voor een toekomstige spoor en andere infrastructuur als werklozenproject. Op kaarten uit die tijd is die functieloze dam goed te zien. Nu loopt de A10 bij de Zuidas over deze dam.

³³ De passie van David Hamers. Niemandsland. Lemniscaat. Pag 22

³⁴ godin van de Zuidas, Marlies Buurman, Maarten Kloos, pag 21

³⁵ studie ZuidAs, Dienst Ruimtelijke Ordening(DRO), 1992

De dam met daarop de autosnelweg en treinverkeer werd een harde grens die door het bouwen van de 'tuinstad' Buitenveldert volgens langwerpige kavels (een poldergrid) werd overschreden.

Na de oorlog, in 1949 wordt door het gemeentebestuur voor de bouw van 50.000 woningen besloten en het bouwrijp maken van de grond voor bebouwing in Buitenveldert. Buitenveldert hoort samen met Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart en Osdorp tot de 'tuinsteden' van Amsterdam. (In de Tuinsteden wordt naar Engels en Amerikaans voorbeeld de bebouwing gepland tussen het groen, ipv dat het groen als parken tussen de woningen wordt gepland. Men woont als het ware in een groot stadspark tussen het groen). Deze zogenoemde strokenbouw 'tuinsteden' vormden zelfstandige eenheden doordat ze buiten de ringspoordijk lagen. Deze gebieden zijn ook anders opgehoogd (bouwrijp gemaakt), omdat dit door ontwikkeling van de grondmechanica mogelijk was.³⁶

Voor het verkrijgen van zand en de methode van het opspuiten i.p.v. het graven en storten, verwijs ik naar JJ van der Velde: Stadsontwikkeling in Amsterdam 1939-1976, hoofdstuk 6 en 7. Wel wil ik hier de tweede maatregel besloten op 22 februari 1950 om de ophoging van de westelijke stadsuitbreiding buiten de ringspoordijk boven het polderpeil te doen plaats vinden i.p.v. boven het boezempeil wat uitgebreider samenvatten.

Bij ophoging boven boezempeil van een bouwterrein op veengronden worden terreinen opgehoogd tot 0,7 m + NAP. Dit betekent een uiteindelijke ophoging van polderterreinen met ongeveer 2,5 m. Om dit resultaat te bereiken moet een zandlaag van ongeveer 4 meter op het terrein worden gebracht. men moest rekening houden met het z.g. inklinken van het veen. door van een ophoging boven boezempeil om te schakelen naar ophoging boven polderpeil is ongeveer zandlaag van 2 m nodig. Er was een studie nodig om te onderzoeken wat een 2 m zandlaag voor gevolgen zou hebben op de lange termijn. De overgang naar polderpeil heeft geen invloed op de bouw van de woningen. Die rusten op een solide fundering en zijn in de nieuwe stadsuitbreidingen (buiten de ringdijk) van gewapend beton i.p.v. houten palen, waardoor ze duurzamer zijn. Wel van invloed is het polderpeil op het verzakken van de straten en op de afwatering. Men heeft bij de toegangen van de huizen drempels gebouwd, zodat verzakkingen ter hoogte van de drempel niet tot nieuwe bestrating aanleiding geven.

Voor de hoofdverkeerswegen zijn cunetten gegraven. Deze bestaan uit een in het terrein uitgegraven of gebaggerde sleuf. Door het verwijderen van de slappe veenlaag ter breedte van de wegen ontstaan 3 m diepe met water gevulde kanalen, welke daarna weer met zand zijn gevuld. Door deze methode konden de hoofdwegen meteen van een asfaltlaag worden voorzien. In vergelijking: de Churchillaan in Amsterdam zuid kon pas na 18 jaar worden geasfalteerd.

Uit onderzoek bleek ophoging tot polderpeil verantwoord. Ook de zandprijs speelde een grote rol, met name haar transport kosten. Hoe meer zand en (verder weg) hoe duurder de grondkosten en huren. Bovendien kost het tijd. Met ophoging tot polderpeil konden de woningen sneller gebouwd worden (het ophogen tot boezempeil heeft tot gevolg dat er pas na enkele jaren op de bouwgrond kon worden gebouwd). In de vijftiger jaren is er woningnood. Dit alles heeft ertoe geleid om de gebieden buiten de ringdijk tot polderpeil op te hogen met een inklinkperiode van een jaar. (bouwrijp maken van de polders tussen 1952-1959. Tevens werden in de periode van 1921-1959 gronden verkregen door de gemeente door onteigening en aankoop). Buitenveldert was bouwrijp in 1959.

³⁶ JJ van der Velde, Stadsontwikkeling in Amsterdam 1939-1976, 1968, Scheltema en Holtema, Amsterdam, blz 136

Zand als ondergrond of het ontbreken ervan speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van Amsterdam. Allereerst staat Amsterdam op palen om de eerste zandlaag (tegenwoordig de tweede) te bereiken in de ondergrond. Maar ook door de aanleg van de eerste spoorlijn (omdat de rijkere Amsterdammers op gezonde zandgronden wil wonen) en de zandprijs in de 'revolutiebouw' van na de oorlog. En dan natuurlijk of het dicht bij of veraf het zand ligt (en hoeveel) van de grond die bouwrijp gemaakt moet worden.

Zo speelde zand in de materialisatie van Buitenveldert een belangrijke rol.

De Amsterdamse tuinsteden voldoen niet aan de idealen van Ebenezer Howard. (die zijn garden cities los dacht van de metropolen. En waar de gemeente enkel grond in erfpacht uitgeeft. De VU heeft in de tuinstad Buitenveldert eigen grond gekregen)). Toch zijn het zelfstandige eenheden buiten de ringdijk met veel groen. Buitenveldert dankt zijn naam aan de Binnendijkse Buitenveldertse polder. Doordat men niet direct de beschikking had over de 'noordelijke gronden' (zie hiervoor Vincent van Rossum's Het Algemeene Uitbreidingsplan van Amsterdam, NAI 1993, pag 84-99) is men bij Amstelveen met het bouwen begonnen (in 1958). In het noordelijk deel van Buitenveldert zijn openbare gebouwen en gebouwen met bijzondere bestemming gepland, zoals een groot complex voor de Vrije universiteit van Amsterdam.³⁷ In 1953 heeft de gemeente de VU in gelegenheid gesteld een terrein in Buitenveldert aan de Amstelveense weg te kopen. Over het terrein is lang onderhandeld en er is lang getwijfeld. Men vreesde namelijk (wat een enigszins vooruitziende blik is geweest) dat de VU in een woestijn terecht zou komen. De opspuiting voor de ophoging (het bouwrijp maken) van de grond moest nog beginnen en de gemeente maakte een begin voor het academisch ziekenhuis. In 1966 werden de eerste universiteitsgebouwen (geologie, geophysica, biologie en wis en natuurkunde) in gebruik gesteld.

Andere faculteiten kwamen in een toren op een hoek van de Buitenveldertse laan en Boelelaan van 60 m hoog. Dicht bij de Kalfjeslaan werden studentenflats, een sporthal en een woonhuis voor leerling-verpleegsters gebouwd.³⁸ (details over koop grond opzoeken, archief notariële acte nog gesloten, kadaster moet nog doorzocht, onteigening vond plaats in 1921)

Verder zijn er scholen gepland, bioscoop, sportterreinen, winkels, een medisch centrum en een tentoonstellingsterrein, westelijk van de Amstel (westelijk van de RAI.) In het noordelijk deel van Buitenveldert is een terrein voor industriële bedrijven gereserveerd, voor bedrijven die de woonfunctie van de tuinstad niet aantasten en onmiddellijk ten zuiden van de ringspoordijk een groen strook voor sport, volkstuinten en een zwembad.

De oost west verbinding wordt gevormd door de van Nijenrode weg. De Parnassusweg is doorgetrokken door de Buitenveldertse laan en de Amstelveense weg wordt verbreed. Alle wegen staan, analoog aan het tuinstadmodel, rechthoekig gekruist op elkaar. De aansluitende stadsdelen zijn op boezempeil opgehoogd. De waterlopen in de tuinstad moeten op polderpeil blijven. De waterlopen dienen als berging en sierwater. Er moest bemaling blijven (bij Zorgvliet en het Kalfje) Het deel van de boerenwetering dat is blijven bestaan is op stadpeil, zodat rondvaartboten het congresgebouw kunnen bereiken. Hierdoor is een einde gekomen aan de uit 1634

³⁷ MR J.J. van der Velde, Stadsontwikkeling van Amsterdam, 1939-1967, Scheltema en Holkema, 1968, pag. 128 - 138

³⁸ MR J.J. van der Velde, Stadsontwikkeling van Amsterdam, 1939-1967, Scheltema en Holkema, 1968, pag. 283-284

daterende BB polder die als afzonderlijk publieksrechtelijk lichaam al was opgeheven bij besluit van 16 juni 1959 van Provinciale Staten van Noord Holland.³⁹ Sinds de grote uitbreiding van Amsterdam op 1 januari 1921 ligt de polder binnen het gebied van de stad. Op 1967 werd het waterleidingsgebied door de Kroon goedgekeurd en was de Tuinstad Buitenveldert een feit.⁴⁰

In feite is de Zuidas een breuklijn of zone tussen een 'flaneurstad' en poldertuinstad. In de poldertuinstad *de BBP* vormen de ondergrond met het water, de ontwikkeling van de grondmechanica en de aanvoer van zand het patroon voor stedenbouw (en later in het Noordelijk deel van het uitbreidingsplan het zakelijk, functioneel en financieel bouwen).

In het *Oud Zuid* van Berlage vormt een kunsthistorisch idee over wonen en werken het patroon (en later in het zuiden van het uitbreidingsplan Zuid het functionele zakelijke bouwen van 'van Eesteren'). En als ik het zo opschrijf is het onmiddellijk duidelijk dat het zuidelijk deel van het uitbreidingsplan Oud Zuid en het Noordelijk deel van het Uitbreidingsplan Buitenveldert qua schaal heden ten dage bij elkaar komen. De schaal is momenteel natuurlijk weer vergroot. Of er een harde grens of verdeler is bij de A10 of juist niet daar blijven de meningen over verdeeld. In de zaterdag bijlage van de NRC van 10 augustus 2008 komen verschillende visies over de ring als verdeler voor. Jeroen Slot, directeur van de dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam denkt dat er een tweedeling in de stad ontstaat. De ring is morfologisch, fysisch en psychisch een barrière. Dat wordt versterkt doordat er naast de ring veelal ziekenhuizen, grote kantoren en sportvelden staan. Enkel bij de Zuid-as waar het grote geld erachter zit wordt die barrière geslecht. volgens Slot. Maar volgens Jac Thielen van Far West vervaagt en verdampt de ring. Het is een kwestie van tijd. Beide auteurs zien in elk geval bij de Zuid-as een overkoepeling optreden.

Ook de huidige visies van de dienst ruimtelijke ordening van de gemeente Amsterdam en in het Masterplan van de Zuidas (1998) zijn gericht op het doen opgaan van de Zuidas in een algehele structuur van verbindingen tussen Berlage's plannen van assen en lanen en de tuinsteden. Het dokmodel en de verlaging van de Strawinskylaan (pag 35, Masterplan) worden daarvoor noodzakelijk geacht.

Zoals ik eerder schreef er wordt in diverse plannen verwezen naar de kans dat de Minerva-as langs het station of naar het station doorgetrokken kan worden, alsof Berlage's plan of visie uiteindelijk toch nog gerealiseerd gaat worden. Met name in de argumentatie voor het dokmodel, waar een 'Amsterdamse buurt met winkels, werk, woningen en ontspanning (dat is blijkbaar een definitie van Amsterdamse buurt IJ) moet worden gecreëerd, komt de verwijzing naar aansluiting met Berlage's plan Oud Zuid veelvuldig voor. Immers met het dokmodel kunnen voetgangers en fietsers op trottoir niveau de oost west verbinding noord zuid kruisen.

In Tess Broekmans 'Breukvlak wordt verbindingszone',⁴¹ wordt herhaaldelijk verwezen naar de Minerva - as als schakel in zowel een verdeel - als een ontmoetingspunt. Aan het stratenplan wordt uitgebreid aandacht besteed. Boven de

³⁹ Over de geschiedenis van de waterkeringen, de afwatering op de Rijnlandse boezem, de bemalingen en sluizen, de bovenlanden en benedenlanden (= de veenpolder in het Noordelijk gedeelte) van de Buitendijkse Buitenveldertse polder verwijs ik naar Kooiman: Zeeweringen en waterschappen van Noord Holland, Samson, 1932, pag 267-272.

⁴⁰ MR J.J. van der Velde, Stadsontwikkeling van Amsterdam, 1939-1967, Scheltema en Holkema, 1968, pag. 128 - 138

⁴¹ Tess Broekmans 'Breukvlak wordt verbindingszone', plan Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam, 1999, jg5, nr 3

snelweg (dokmodel) worden stadsstraten gepland. Ze beschrijft een nieuwe noord/zuid route tussen het Beatrixpark en Boerenwetering. De Minervalaan eindigt nu op het Zuidplein. Dat wordt van vorm verandert, de as wordt doorgetrokken over het dok naar het zuidelijk stationsplein (begrensd door de ABN/Amro, een nieuw hotel en de Mahler 4 bebouwing), aldus Tess Broekmans. Verder beschrijft zij een Zuidterras. Dit is een strook tussen de Mahlerlaan en de Boelelaan. De Boelelaan wordt wetenschapsboulevard. Het Europaplein wordt verbonden met het Beatrixpark, de RAI wordt uitgebreid. Rond het station is de b.g.g op de plint ingericht voor modewinkels en meubelboulevards. De VU en de RAI moeten goed worden aangeknoopt op het openbaarvervoer, omdat zij het publiek naar de openbare ruimte moeten trekken. Het Beatrixpark wordt op de tunnelmonde verlengt naar een park aan de zuidkant. En langs de Boelelaan wordt een waterloop aangelegd. De zuid - en oost rand van de VU bestaan al uit water waardoor de VU tot eiland gemaakt kan worden met aan de noordkant een wetenschapsboulevard met studentenhuysvesting.

Samengevat moet in de visie van Tess Broekmans in 1999 de Zuidas een 'hub' worden. Niet enkel om Amsterdam zuid en noord te verbinden en daarmee noord en zuid holland, maar ook via Schiphol en het nieuwe station (verbinding met Frankrijk en Duitsland door hoge snelheidstreinen) om internationaal sneller op de plek van bestemming te komen.

Wel benadrukt ze telkens dat deze visie, net zoals de ontwerper van de Zuidas: Pi de Bruijn⁴², een toekomstbeeld schetst en geen definitief Masterplan, omdat dit beeld een tijdsbestek van 40 jaar behelst en alles aan verandering onderhevig is.

Deze benadering naar het volgen van processen i.p.v het ontwerpen van kant en klare eindresultaten in masterplannen voor een bepaalde situatie of plek is een duidelijke en veelvuldige aangehaalde verandering in de gemeentelijke stukken over stadsontwikkeling eind jaren negentig. De stadontwikkeling wordt nu meer bepaald door een opeenvolging van processen.

In Erik Klaasman: Amsterdam 2030 de toekomst van de stad en regio⁴³

Uit wordt de nadruk op procesmatige besluitvorming en procesvoering gelegd. Amsterdam richt zich volgens hem op een oost -west ontwikkeling en er zou prioriteit moeten worden gegeven aan projecten die een lange termijn ontwikkeling stimuleren. "De volgorde van ingrepen en interventies is minstens zo belangrijk als de plaats van het project. Het moment van het realiseren van **verbindingen** kan bepalend zijn voor de stedelijke inrichting. Het gaat immers om grote infrastructurele projecten met lange voorbereiding en uitvoeringstermijnen, die ook nog moeten aansluiten op andere ontwikkelingen. " Het vinden van een juiste volgorde is zeer belangrijk. In zijn stuk wordt de geografische bepaling ingebed in ruimtelijke verbindingen. Erik Klaasman beziet de Amsterdamse stadsontwikkeling in een veel groter netwerk:

⁴² Pi de Bruijn ontwierp het concept visie Zuidas, een stedenbouwkundige uitwerking. DRO Amsterdam. In opdracht van projectbureau Zuidas 1999.

Een belangrijk deel van de Zuidas is volgens zijn plan ontworpen, maar er is ook alweer flink vanaf geweken. Maar zijn 3 deling 1 voetgangers= 10 m hoge stedelijke plint met daaronder 2 lagen met voorzieningen. De bovenbouw gaat tot 100 m hoogte boven de plint. 15 meter onderbouw met fietsenstallingen, winkels en sportcomplexen, staat volgens mij nog overeind. Misschien dat de gebouwen wat hoger mogen. (bebouwing plint 0-10, middenzone 10-30m, torenzone 30-105 m, DRO 2004 pag41 de maximale hoogte van de torens wordt bepaald door de vliegroute van schiphol. westkant 85 meter hoog en aan de oostkant max 105 meter hoog.)

⁴³ Erik Klaasman: Amsterdam 2030 de toekomst van de stad en regio plan Amsterdam dienst ruimtelijke ordening gemeente Amsterdam, jaargang 5, nr 11, 1999

"Voor de Europese competitie moet er een delta metropool met 5 miljoen inwoners worden gerealiseerd. Maar om als metropool te worden aangemerkt moet er nog wel veel aan de transportroutes worden gedaan. De komende dertig jaar vernieuwd Amsterdam de stad binnen haar grenzen omdat eromheen gebieden met hoge landschap - of cultuurhistorische waarden liggen." Hij maakt duidelijk dat de situatie van Amsterdam moet worden vergeleken met andere steden in Europa. Al was het maar om in aanmerking te komen voor Europese subsidies.

Of de nieuwe verbindingen nu juist wel of juist niet verdelen:

De actoren(agents) zoals diamant, zand, water, bebouwing en de dijk met haar infrastructuur vormen wel degelijk 'veranderlijke' grenzen tussen de landschapsconfiguraties of beter gezegd: "materealiteiten" (matterealities) Oud Zuid en Buitenveldert.

De onderliggende patronen en de aan de oppervlakte gelegen infrastructuur produceren een plek voor internationale diensverlenende bedrijven .

In het structuurplan van Amsterdam uit 1974, wordt de verschuiving van werkgelegenheid, van industrie naar dienstverlening genoemd als belangrijke factor voor schaalvergroting van bedrijven en bedrijfslocaties. De Bouw van het WTC paste in het 'vinexlocatieplan' met de groeikernen Purmerend, Alkmaar en Almere. Het WTC was een nevencentrum. Grootchalig, mono - functioneel en gebonden aan een auto-infrastructuur. Dat was aanvaardbaar wegens een geïsoleerde ligging van de kavel. Er was geen steven naar menging, maar naar het tegen elkaar aanliggen van woonbuurt en nevencentrum.

In 1988 vindt men dat het WTCA bijdraagt aan de stedelijkheid van de stad en wil de gemeente het verplaatsen naar de IJ-oeveren. De gemeente blokkeert de ontwikkeling op de Zuidas.

De gemeente lijkt telkens erg bevreesd voor het doodbloeden van de oude stadskern (de centrale stadsgedachte) en probeert die telkens weer via de IJ-oeveren met diensverlenende bedrijven leven in te blazen.⁴⁴

In de tachtiger en zelfs begin negentig jaren komen in de stukken van de dienst ruimtelijke ordening Amsterdam is de aandacht gericht op de IJ - oeveren. Hoewel het zakenleven liever naar de Zuidas ging.⁴⁵ In bereikbaar Amsterdam⁴⁶ worden de trein transportverbindingen gezien als verbindinglijnen tussen de vinexlocaties IJburg, Haarlem, Hoofddorp, Purmerend en Alkmaar.

Het IJ vormt natuurlijk een goedkope aanvoeroute voor allerlei industriële materialen. Maar schiphol is veel interessanter als de zaken zich richten op mobiele netwerken: digitaal, geld - en menselijk verkeer (met wellicht technische innovatietechniek als export product). De ontwikkeling van de Zuidas wordt toegeschreven aan de verbetering van de economische positie nationaal en internationaal van Amsterdam (zoals in 1880 dit ook aanleiding gaf tot stadsontwikkeling.)⁴⁷

Schiphol en de treinaansluitingen naar Utrecht, Rotterdam maar ook Parijs en Berlijn en London spelen voor de keuze van een plek een cruciale rol.

⁴⁴ Zie advies over de uitbreiding van de RAI en zijn omgeving. Amsterdamse raad voor de stedenbouw Serie 1988, nr1

⁴⁵ Volgens Tess Broekmans: Godin van de Zuidas, pag 109 wordt de term Zuidas voor het eerst gebruikt in 1988.

⁴⁶ Stuurgroep Ruimtelijke Investerings van de gemeente Amsterdam, 1996,

⁴⁷ Nooit voltooid. De ruimtelijke ordening in Amsterdam, DRO Amsterdam, 1994,

Met de komst van de snelweg en het spoor, *de zuidelijke ring A10 was gereed gekomen met twee belangrijke afslagen naar het gebied en een rechtstreekse verbinding met Schiphol, terwijl in de middenberm een - vooralsnog geïsoleerde - spoorverbinding met Schiphol was aangelegd*⁴⁸, wordt de Zuidas (als begrip voor het eerst gehanteerd vanaf 1988) aantrekkelijk als vestigingslocatie.⁴⁹

Omgekeerd zorgen de vestigingen van (inter)nationale bedrijven voor verdere ontwikkeling van de infrastructuur en schaalvergroting (hoge gebouwen tot 100 meter, uitzondering regels schiphol opzoeken) en een strak ingerichte openbare ruimte. Er is hier sprake van co-productie. De plek is belangrijk voor de vestiging van bedrijven met hun logo's, die op hun beurt weer belangrijk zijn voor de ontwikkeling van de plek. Met name banken zijn belangrijke actoren geweest in de ontwikkeling van de Zuid-as.

Hoewel de voorloper van de ING: de NMB, haar kantoor in de negentiger jaren verplaatste naar de Bijlmer, wordt het door haar neergezette 'Atrium' samen met het WTC gezien als pioniers in de ontwikkeling van de Zuidas. De bouw van het Atrium gaf aanleiding tot de aanleg van een nieuwe laan: de Strawinskylaan. Opvallend is dat hier weer voor een componist als straatnaam is gekozen.

De inmiddels door een fusie ontstane ABN/ Amro Bank wenste haar nieuwe hoofdkantoor niet aan de IJ-oever te bouwen, zoals de gemeente voorstelde, maar op het terrein van een - naar het Amsterdamse Bos te verplaatsen - tennispark direct ten zuiden van de A10 (ook hier trok de dreiging naar elders te vertrekken de gemeente over de streep). ⁵⁰*De ABN of beter gezegd haar voorloper :de Nederlandse Handels Maatschappij* ⁵¹ *speelde eerder in 1912 ook een belangrijke rol in de schaalvergroting van de Amsterdamse stadsontwikkeling: op de Vijzelstraat, die er tot op dat moment ongeveer uitzag als de Utrechtse straat nu.*⁵²

De gemeente realiseerde de Amstelveenlijn als aftakking van de oostelijke metrolijn langs het Zuidstation en besloot om op de ringdijk een bovengrondse metrolijn van Sloterdijk via Amsterdam-Zuid naar de Bijlmer aan te leggen (halve cirkellijn); de besluitvorming en financiering van de centrale ondergrondse noord-zuid metrolijn, die zijn voorlopige eindpunt op het Zuidstation zou krijgen, kwamen vervolgens rond.⁵³

In het advies uitgebracht door de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling in 1997-advies nr 4, zijn de posities van de flanken de Riekenpolder, Duivendrecht (met aansluiting op de Arena) niet goed uitgewerkt. De verhouding Binnenstad, het oude strijdthema, moet nog steeds een plek krijgen. Hierdoor wordt veel verwezen naar de noordzuidlijn (die nog steeds niet echt is doorgetrokken tot Schiphol) en oostwest: de lijn Schiphol, Rai, Utrecht. De 24 uren economie van Schiphol is goed, maar veroorzaakt dure grondprijzen. Wel wordt genoemd dat de Zuid-as op de binnencirkel

⁴⁸ RFPCHT, prof. Mr. van Velten, pag 51, Bureau Erfpacht Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam MMVII, 2007

⁴⁹ Tess Broekmans. Godin van de Zuidas pag 109

⁵⁰ RFPCHT, prof. Mr. van Velten, Bureau Erfpacht Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam MMVII, 2007

⁵¹ De Nederlandse Handels Maatschappij fuseerde met de Twentse bank tot ABN, die later weer fuseerde met de AMRO bank

⁵² De Vijzelstraat moest een grote winkelboulevard worden met winkelgalerijen. Een verkeersader richting het CS. De huizen op de kavel werden door de NHM afgebroken en de oorspronkelijk geplande winkels werd tot bankruimte. De NHM wilde geen winkel want dat nam bank ruimte in beslag. Enkel een winkeltje in schrijfwaren werd toegestaan. De directie wilde het bankgebouw direct vanuit de auto kunnen betreden. De twee kantoorgebouwen (de Basel en haar buurkantoorgebouw), waar een gracht tussen loopt) zijn ondergronds verbonden door een tunnel. Mevr. Danny van Bommel: rondleiding in de Basel op 17 juni 2008.

⁵³ RFPCHT, prof. Mr. van Velten, pag 53, Bureau Erfpacht Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam MMVII, 2007

ligt Rotterdam, , Den Haag en Utrecht wat goed aansluit bij de initiatieven van de ABN/ AMRO en het WTC.

Het ARS vindt dat het dokmodel en de Noordzuidlijn voorrang moeten krijgen en verwijzen naar het stationsgebied in de stad Lille. . Het vervoer op het water lijkt het in de huidige diensverlenende industrie in Amsterdam volledig te hebben afgelegd t.ov. andere infrastructuur. De oude 'radiale ' stad en Noord Holland moet nu ontsloten worden door de noord/ zuid metro lijn Voorwaarde in de gemeentelijke rapporten is dat de Zuidas multifunctioneel wordt.

Maar toch is water een actor in de ruimte: om Amsterdam via het binnenvaartwater bereikbaar te laten blijven moet de A10 richting Schiphol om 24.00 uur openen voor de lange masten route zodat de schepen uit zuid holland naar Noord-Holland kunnen gaan en om 4.00 uur voor de omgekeerde route. Want de Schinkel en Kostverloren Vaart vormen de professionele binnen scheepvaart route, die schepen van Noord-Holland naar Zuid-Holland transporteert.

En: zoals we weten ligt de buitenvelders polder lager dan oud zuid. 2m onder NAP en oud zuid 40 cm onder NAP om precies te zijn. Hierdoor zal in het dokmodel een waterkerende dijk in de tunnel moeten worden aangelegd. ⁵⁴De aanleg van het dokmodel kan nu plaats vinden wederom door technologische ontwikkelingen. Het water en de mogelijkheden om die te controleren blijven dus in de stadsontwikkeling van grote importantie. De waterkering ligt onder het thalud van de noordelijke rijbaan van de A10 en zorgt ervoor dat het water uit de hoger gelegen Amstellandse boezem niet in de binnendijkse Buitenveldertse polder stroomt.

Als het dok wordt aangelegd zal een nieuwe waterkering noodzakelijk zijn.

Deze kering wordt dan als kunstwerk in de noordelijke tunnel uitgevoerd.

of er komt een alternatief kerings tracé in de Strawinskylaan. Bij herstructurering van de Strawinskylaan moet rekening gehouden worden met situering van van rioolgemalen, bezinkbassins en ander maatregelen die grondwateroverlast voorkomen. Er komt door parkeergarages meer verharding. Dit betekent een verhoogde grondwaterstand. Dus moet hemelwater direct kunnen worden afgevoerd en verontreinigd hemelwater uit straten moet naar bezinksbassins.

Huishoudelijk afvalwater moet naar de zuiverinrichtingen worden gepompt. Er zijn 4 bezinksbassins en 6 persriolengemalen gepland. Allemaal bij het deelgebied VU richting de Boelelaan, waar ook een gracht zal worden gegraven. Van belang dat er voldoende waterberging is. 10 % verharding moet als oppervlakte water worden toegevoegd. Alles volgens de regels van Amstel, Gooi en Vecht hoogheemraadschap.⁵⁵

Een goed overzicht van overheidsinstellingen en gemeentelijke diensten die zich met water bezig houden en wat hun taken zijn vind je in Waterplan Amsterdam, Nieuwsbrief 1, januari 2000, pag 7.

Ik kan niet meer vinden waar, maar ik heb gelezen dat woningen aan het water ook 15 % meer huur mogen vragen. Dat is een prettige bijkomstigheid.

In de huidige rapporten wordt Amsterdam beschreven als een polycentrische stad met kernen als Schiphol, het Zuidas centrum met eigengezicht en centrum Zuidoost (arena). De nevencentra zijn weer terug maar niet als mono - functionele centra, maar als stadskernen. De zuid-as is een midden in de stad gelegen stadsrand(geen randstad). Deze rand is onderhevig aan een transformatie van grondgebruik en

⁵⁴ de Ingenieurs van de stad, Ing. Bureau Amsterdam ,Toth.

⁵⁵ Visie Zuidas, stand van zaken 2004. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam in opdracht van projectbureau Zuidas. Pag 36 - 38. In de bijlagen wordt vermeld dat het kabinet een standpunt heeft ingenomen in 2000 over het advies waterbeleid 21 eeuw. er moet een zg watertoets worden uitgevoerd. er moet voldoende berging, infiltratie , aan en afvoer v water mogelijk zijn en er moeten maatregelen zijn genomen ter voorkoming van grondwateroverlast pag 56

verschijningsvorm. De geluidsoverlast van Schiphol in Buitenveldert en het autoverkeer bij de Zuidas is aanzienlijk. Dit lijkt een negatief aspect voor de Zuidas als dure woonlocatie.

Niet enkel vanwege het doortrekken van noord/zuid georiënteerde verkeersassen, maar ook vanwege het lawaai lijkt het bijna onvermijdelijk om de snelweg en treinen te 'dokken'.

Het lijkt ook logisch. Vanaf de grond zijn we wat betreft vervoer het luchtruim ingegaan om vervolgens de ondergrond te exploiteren. Dit proces gebeurde eerder bij andere drukke infrastructuur zoals bij elektriciteit en de telefoon.

In de Visie Zuidas, stand van zaken 2004 wordt het doel van de toekomstige Zuidas beschreven als nieuw levendig stadscentrum met mix aan gebruikersgroepen en een aantrekkelijke openbare ruimte, een gebied waar je prettig kunt verblijven. Een economisch vestigingsgebied, waarmee in Europa kan worden geconcentreerd. Uit vergelijkend onderzoek in het buitenland blijkt de woon - werk verhouding een essentiële voorwaarde om van de Zuidas een levendig en aantrekkelijk stedelijk gebied te maken.⁵⁶ Helaas verwijst de studie niet naar studies waar dit op is gebaseerd. De Zuidas kent een voor Nederland ongekennde hoge bebouwingsdichtheid.⁵⁷ De Zuidas moet een naadloze overgang tussen Oud Zuid, Rivierenbuurt en Buitenveldert vormen. Om de barrière te beslechten tussen de stadsdelen wordt een patroon van openbare ruimte aangesloten op het naastgelegen stadsgebied.

Of de bouw op de Zuidas Buitenveldert en Amsterdam Oud Zuid zal gaan verbinden, zoals het in vele stukken van de gemeente wordt voorgesteld is de vraag. Of de minerva-as als noord/zuid - as zal gaan functioneren? Rondlopend in het gebied zijn toch juist de oost-west lijnen sterk ontwikkeld. Sterker het zuidelijk deel langs de dijk lijkt beter te passen in het landschap dat het noordelijk deel. (dit beschrijf ik in het verslag voor Koos)

Maar het is natuurlijk ook de vraag of botsingen en conflicten op de kruispunten nz/ow van verschillende identiteiten in cultuur, schaal, waterpeilen, ondergronden etc erg zijn. Wellicht verdient het juist aanbeveling deze verschillen zichtbaar te maken.

⁵⁶ Visie Zuidas, stand van zaken 2004, pag 8

⁵⁷ ibid, pag 9

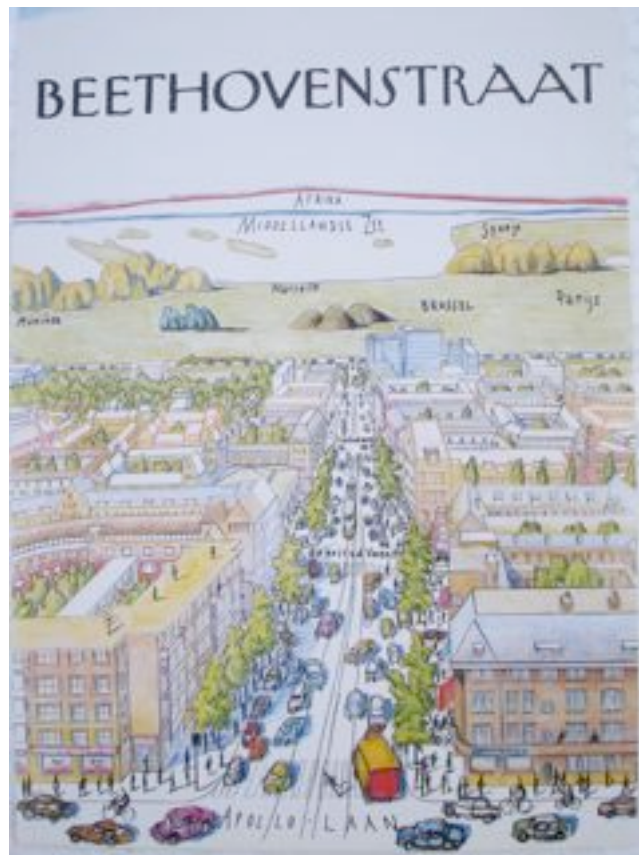


Foto kaart J.S. Faber, 1984

Andere steden:

Behalve een verwijzing naar Lille(rondom stationgebied), vond ik ook een verwijzing naar het langgerekte zakenlichaam of stedelijk gebied Oerestad in Kopenhagen. Ook een langgerekt stedelijk gebied op het eiland Amaoger met een nieuwe metrolijn. (In Amsterdam en ontwerpen aan de stad, Maurits de Hoog, Toth 2005, 420 33)

Sint petersburg in Rusland lijkt me interessant.

Zuidelijk deel stad communistische nieuwbouw, vorige eeuw heeft daar anders plaats gevonden. Nu zakelijke gaslink. Gazrom city enorme schaalvergroting in historisch centrum. Bovendien ligt de metro daar op de zelfde "laagte 30 - 100 meter diep in een moeilijke ondergrond. een moeras gebied met boulders van stollingsgestente. Dit veroorzaakte verzakkingen en andere problemen.

Antwerpen ivm diamant industrie (de geldroutes gaan natuurlijk ook via Londen)

Barcelona schaalvergroting op radialen met stadmarkers. Hier grote kantoorflat als marker neer gezet.

Ik heb helaas geen verwijzing naar andere voormalige Oostblok steden gevonden zoals in roemenie of iets degelijks.

In Visie Zuidas 2004 pag 46 wordt op het gebied van vervoer en verkeersnetten naar Lyon en Berlijn verwezen.

Planologische kern beslissing schiphol eind jaren negentig om ICE verbindingen een deel van het korte afstandverkeer te laten overnemen van Schiphol. Bovendien snelle

is een snelle treinverbinding naar Duitsland gewenst. Het huidige net kan bovendien de verkeerstromen die enkel gaan toenemen niet verwerken. In 2020 moet er een hele verandering zijn gerealiseerd. Ook de regio bussen moeten naar de randen van de stad worden geplanned.

Toegeeft: een excursie over de invloed van water in de stadsontwikkeling van Amsterdam. 4-5 uur.

Op verzoek kan ik proberen een excursie 'onder de grond' te regelen.

Irene Janze, 2 december 2008