



# IJ-KRANT

## Een Amsterdamse Uitverkoop?

Gemeente en beleggers zijn al een tijd bezig met een nieuw stedelijk uitbreidingsgebied. Amsterdam moet groeien, groeien langs de oevers van het IJ. Publiciteit bij het presenteren van de plannen wordt daarbij zeker niet gemeden. Maar: is er wel sprake van een samenhangende visie op hoe Amsterdam er langs het IJ moet uitzien? Wordt het gebied niet gewoon weggegeven aan projectontwikkelaars en grote beleggers? Is er wel ruimte voor discussie: is inspraak mogelijk? De klemmende vraag daarbij is: wat zijn de gevolgen voor vooral het centrum van Amsterdam als de plannen die nu op tafel liggen uitgevoerd worden?

Hoe het staat met de inspraak in de planontwikkeling werd onlangs nog erg duidelijk: de wijkcentra in het IJ-oevergebied waren uitgenodigd om ieder een vertegenwoordiger, liefst een deskundige, af te vaardigen voor een oriëntatieris die de Wethouder met de betrokken ambtenaren in de V.S. wilde maken. Het nut van die reis werd door sommigen sterk betwijfeld: de V.S. is immers veel van hetzelfde, de reis zou overdreven duur zijn en relatief weinig opleveren. Tot die discussie kwam het niet. De eis van de wijkcentra om betrokken te worden bij de voorbereiding werd afgewezen: daarvoor was het te laat...

### IJ-Boulevard

De plannen aan de Zuidelijke oever van het IJ doen sterk denken aan die rond de aanleg van de Metro. In feite stammen beide plannen uit de jaren zestig. De Metro en een stadssnelweg erbovenop zouden een Noord-Zuidverbinding door het centrum worden, langs het IJ moest een Oost-Westverbinding komen. De Noord-Zuidverbinding stuitte op het verzet van de Nieuwmarktbuurt en de stadssnelweg omzoomd door kantoren is in het centrum niet verder gekomen dan de Jodenbreestraat. De plannen langs de IJ-oever kwamen weer uit de kast toen de havenactiviteiten er voor een groot deel verdwenen. Zo'n zeven jaar geleden werden er plannen gemaakt voor een snelweg langs het water, waartegen onmiddellijk verzet rees in de gebieden waarlangs deze zou lopen, zoals de Oostelijke eilanden en de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt. De actiegroep „IJ-Boulevard nee nee nee” werd toen opgericht. Uiteindelijk werd in het programmacoord van het gemeentebestuur opgenomen dat een IJ-Boulevard slechts twee stroken mocht bevatten. Het werd daarop stil aan het IJ. Maar in het kielzog van de gemeente had zich een flink aantal projectontwikkelaars op het gebied gestort. Met name achter het Centraal Station droomden ze een woud van hotels en kantoren bij elkaar, precies zoals het vijftien jaar eerder in de Wibautstraat bij de metro-aanleg gebeurde.

### Uit de La

De gemeente pakt nu die draad weer op. Intussen beslaan die dromen een immens groot gebied. In maart vorig jaar werd er op het

stadhuis een nieuwe term voor geïntroduceerd: Y-as. De Y-as beslaat het gebied vanaf de PEN-centrale voorbij het eiland Zeeburg in Oost, tot Sloterdijk in West. In de plannen wordt gesuggereerd dat wonen en werken aan het water centraal staan. Het tegendeel is waar. Ten Oosten van de Schellingwouderbrug liggen er plannen om vrijwel het gehele Buiten-IJ in te polderen. Als de stinkende en gevaarlijke chemische fabriek van AKZO-Ketjen niet zoveel lawaai gemaakt had zou men ook ten Noorden van het Oostelijk Havengebied „nog de zandbank „het Kompas-eiland” hebben willen droogmaken. Het IJ wordt gereduceerd tot een kanaal. Nee, niet water, maar een vierbaanssnelweg met een vijftig meter brede geluidzone waar niet gewoond mag worden staat centraal in de plannen. In West zal deze de voorgenomen woningbouw in de Houthavens afsluiten óf van het IJ, óf van de aangrenzende Spaarndammerbuurt. In ieder geval: het woongenot zal tot een minimum worden teruggebracht. Bij het Oostelijk Havengebied is gedacht aan een zeer lange brug of in het gunstigste geval aan een zeer dure tunnel. De IJ-boulevard zal gecombineerd worden met een metro-achtige lijn, een sneltram of zogenaamde Vlisflits en met uitbreiding van het aantal sporen die naar het Centraal Station leiden.

### Parasiet

Al die lijnen eindigen in een Manhattan-achtig complex achter dit station. Plannen die onder andere door Euro-woningen, de Hollandse Betongroep en Amro-Bank hiervoor zijn ontwikkeld bevatten congrescentra, hotels, parkeergarages en winkels. Het winkelcentrum dat gepland is bevat tegen de 15.000 m<sup>2</sup> aan winkelruimte goed voor zeker 100 ruime winkels. Je moet daarbij denken aan een complex als Hoog-Catharijne in Utrecht, vastgeplakt aan de Oostzijde van het Station. De grote hoeveelheid kantoren, winkels en hotels bevordert bepaald niet de levendigheid van het gebied. Woningen ontbreken, na kantooruren loopt het gebied leeg. De stadsuitbreiding achter het Centraal Station heeft het karakter van een parasiet. Zij voegt niets nieuws toe. Veel kantoorgebouwen en winkels in de binnenstad zullen eerder het loodje leggen. Het vitale deel van het centrum (dat er wel degelijk is!) wordt leeggezogen

toorcomplexen bouwen en niemand kan ze tegen houden.

### Filet Américain

Als je alles zo overziet, geloof je je ogen haast niet. Alles waartegen de afgelopen twintig jaar geprotesteerd is, alles waarvan je toch kon aannemen dat het niet bij Amsterdam past, dat alles ligt nu op tafel. Een wel bijzonder makkelijke vorm van plannen maken: men neme een stukje Manhattan, een hapje Dallas, een blokje Almere en iets meer Hoog-Catharijne, smere alles langs een snelweg met vertramd metrotracé — et voilà: filet américain op z'n Amsterdams, rampzaliger dan de Bijlmer, kostbaarder dan de Stopera.

Je mag wel vragen hoe gediend Amsterdam is met zo'n ontwikkeling.

### Hoe dan wel?

Op 14 april j.l. stuurden Wijkcentrum d'Oude Stadt en de wijkopbouworganen de Eilanden, de Gouden Reel en Spaarndammer/Zeeheldenbuurt een adres aan de Gemeenteraad:

\* Er moet meer en betere inspraak komen in de planontwikkeling.

\* Er moet meer en betere informatie komen van de kant van de gemeente rondom de planontwikkeling.

\* Alle stukken met betrekking tot het gebied moeten openbaar gemaakt worden.

Dat er dingen in het IJ-oevergebied ontwikkeld worden, daar hoeft niets op tegen te zijn. Dat beleggers en projectontwikkelaars daarbij betrokken worden, daar is op zichzelf ook niet zoveel op aan te merken. Maar zoals het tot nu toe is gegaan: buiten buurten, omwonenden en gebruikers om, zó kan het niet. Dan krijg je plannen, die absoluut niet passen bij de stad Amsterdam. Dan wordt Amsterdam gewoon weggegeven.

En dat er mooie plannen door buurtbewoners ontwikkeld kun-

Deze krant is een uitgave van de Vereniging IJ-Groepen, waarin een aantal Amsterdamse wijkopbouworganen, actieve groepen en privépersonen samenwerken. Deze samenwerking kwam tot stand doordat zij ieder voor zich geconfronteerd werden met ontwikkelingen in de gebieden langs het IJ.

Een der eerste initiatieven is nu het uitbrengen van deze krant, omdat de IJ-Groepen constateren dat over de zeer vérgaande ontwikkelingen langs het IJ nog weinig bekend is. De meeste mensen kennen alleen de gemeentelijke verhalen over de fantastische IJ-as, maar wat zijn de echte gevolgen voor de buurten, voor het wonen, het werk, het water, de stad?

De redactie, Bernard Scholte, Henk Takens en Cyriel Thomas, draagt zorg voor inhoud en vormgeving, Drukkerij Dijkman voor de productie. Artikelen zijn voor verantwoording van ondertekenaars. Er zijn nog anderen die wij bij dezen danken voor hun hulp zonder ze te noemen. Voor het hoofdartikel (op deze pagina) tekenden behalve de redactie ook de wijkopbouworganen Eilanden, gouden Reel en Spaarndammer/Zeeheldenbuurt. Hun adressen vindt u — met die van andere deelnemers — op pag. 2. Op deze adressen zijn ook meerdere exemplaren verkrijgbaar en kunt u nader contact met de vereniging IJ-Groepen maken.

De oplaag bedraagt ca. 30.000 exemplaren, verspreiding vindt huis aan huis plaats in het meest betrokken gebied.

Redactie IJ-Krant.

nen worden en wel degelijk uitvoerbaar zijn bewijst het Water-Kadeplan op het IJ-eiland-Oost. Het is dan ook te hopen dat iets dergelijks in de Houthavens ook ontwikkeld kan worden. En dan nog het gebied rondom het C.S., het centrum van de hierboven geschetste kwalijke ontwikkeling...

Tot nu toe liggen er gelukkig alleen nog maar plannen. Er kan nog veel gebeuren, zeker als omwonenden en gebruikers een belangrijke stem krijgen in de planontwikkeling. Dan kan er nog veel ten gunste van de stad veranderd worden. Belangrijk is dat iedereen zich hard maakt voor alternatieven om het Amsterdamse hart levend te houden.

- Verenigde IJ-groepen



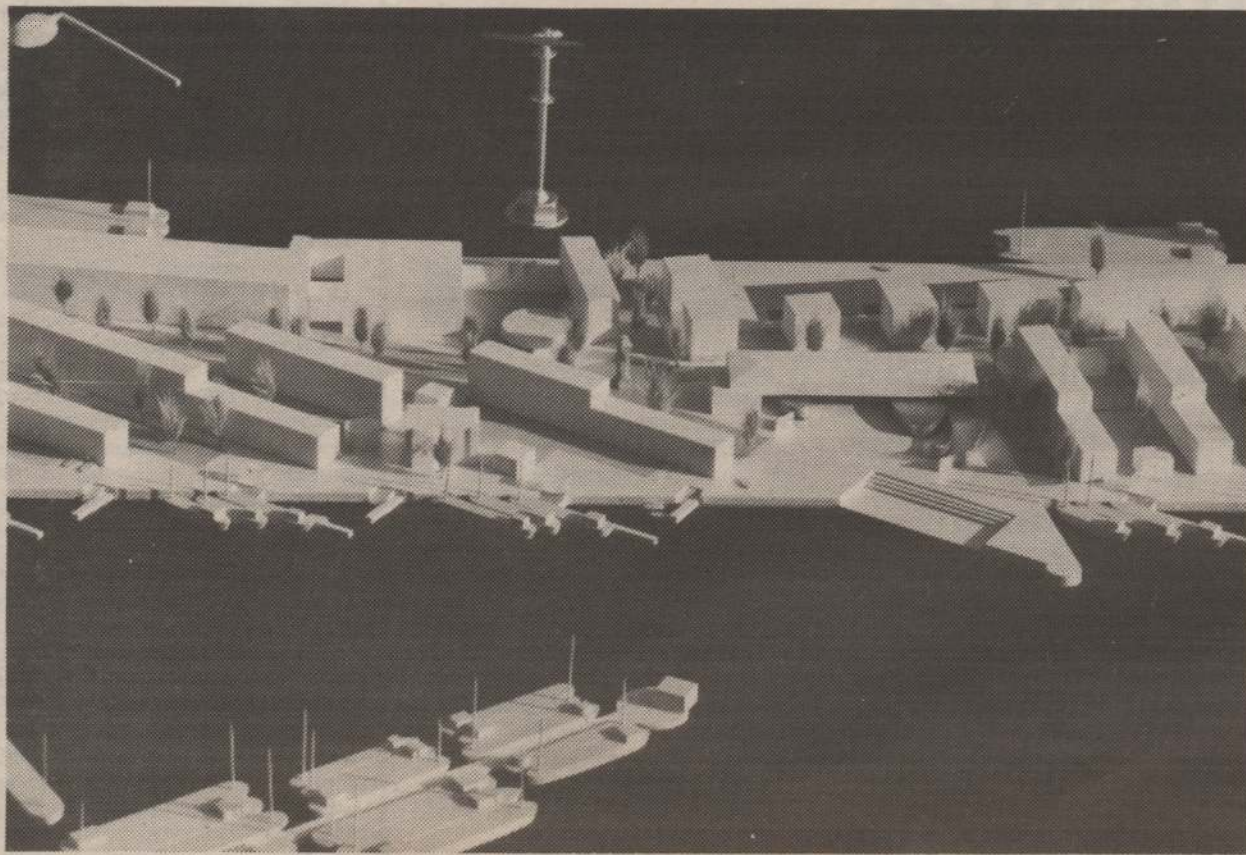
De Vluchthaven, een weinig bekende maar mooie hoek aan het IJ. Op de achtergrond het havengebouw en het Centraal Station.  
Foto: Theo Veenboer



# Water/Kade-plan

Op de eerste en vele andere pagina's van deze krant kunt U lezen waarom allerlei plannen met, en rond, de IJ-oever niet deugen. Hier tonen wij, hoe het dan bijvoorbeeld beter zou kunnen. Wij presenteren het „Waterkadeplan” niet als het enig mogelijke of zelfs het enig bestaande alternatief, maar vinden het wel het meest volledig uitgewerkte en omvangrijke, en als zodanig van zeer groot belang voor iedereen die, zoals wij, een geheel andere en toch zeer realistische benadering voorstaat.

Detail v. d. maquette  
Foto: André v. d. Heuvel



Waar vroeger de grote zeeschepen aanmeerden, daar kan nu een nieuwe stadswijk komen. We hebben het over het Oostelijk Havengebied. Langgerekte kades die het IJ in steken. Als een van de eerste kades komt het Oostelijk deel van het IJ-eiland aan de beurt voor woningbouw. Hier had vroeger de roemruchte KNSM haar domicilie.

In de vroegere kantoorpanden wordt nu al weer 7½ jaar gewoond en gewerkt. Aan de kades liggen grotere woon- en werkschepen. De bewoners hebben deze tijd benut om brede stedelijke discussies op gang te brengen over hoe de „waterstad in het Oostelijk Havengebied eruit moest gaan zien. De ideeën die dit opleverde waren inspirerend. Het Ministerie van WVC maakte mogelijk dat zij met professionele hulp een stedenbouwkundig plan voor het Oostelijk IJ-eiland konden uitwerken.

Gegeven daarbij was het al aanwezige, zo'n 250 mensen, hun woon- en werkruimten, hun schepen; maar ook de voorzieningen die men zelf had gemaakt zoals een restaurant, een avondwinkel, een café-koffiehuis en zelfs een museum, het Open Haven Museum. De gemeente had berekend dat er ongeveer 1000 woningen moesten komen om de grondexploitatie sluitend te maken, maar ook om een redelijk draagvlak te hebben voor voorzieningen als een school en een aantal buurtwinkels. Daarmee gingen het architectenbureau van Herk & de Klein aan de slag, samen met bewoners en toekomstige bewoners. Dat hebben ze geweten, zo'n 1½ jaar hebben ze aan hevige en vaak zeer fundamentele discussies moeten deelnemen. Achteraf zeggen ze nog dat ze het leuk vonden. In slaap vallen was er in elk geval niet bij. Vlak voor de zomer werd tenslotte het definitieve plan gepresenteerd, waarover met alle (vele honderden) betrokkenen overeenstemming was bereikt.

In het stedenbouwkundig plan wordt het eilandkarakter van het gebied als bijzonder en positief beschouwd. Dat is er dan ook een belangrijke leidraad in.

Een eiland wordt gedefinieerd als een hoger gelegen, droog gedeelte, omringd door water. Oevers, kades of stranden vormen de grensstroken tussen twee werelden: het land en het water. Dit geeft een eiland een besloten karakter; je kunt er niet zomaar bij. De ruimtelijke beleving gaat over deze begrenzingen heen, via het water op zoek naar oriëntatiepunten: de horizon, een varend schip, hoge gebouwen of de leegte. Aan de waterkant zijn avontuur, handel, visserij, romantiek en vertier te vinden.

Belangrijk uitgangspunt bij deze stedenbouwkundige inrichting is dat de kades openbaar en autovrij zijn. Zij vormen de openbare ruimtes waar de mensen naartoe kunnen trekken: om te genieten van het uitzicht, om te wandelen, te trimmen, of voor kinderen om te spelen. De inrichting vereist daarom ook een speciale verblijfsinrichting. In het Waterkadeplan worden hiervoor een aantal voorstellen gedaan. Zo is er een rozenprieel en een bloemenkas gepland, en een zwembadje op de kop van het eiland. Verder zijn er verschillende speelvelden voor kinderen opgenomen en wordt er gedacht aan een beeldentuin, waar de vele kunstenaars van het eiland hun beeldhouwwerken zouden kunnen exposeren.

Een belangrijke plek vormt ook de verbrede kade aan de Noordkant. Hier is een openbare verblijfsruimte gepland, waar van de avondzon kan worden genomen en beschutting is tegen de overheersende Zuidwestenwind. De kade wordt speciaal verbreed om ook de zon op deze plek te krijgen. Naast een goede inrichting van de openbare ruimte kenmerkt het Waterkadeplan zich ook door het stedelijk karakter. Zo wordt naast de bouw van een groot aantal nieuwbouwwoningen rekening gehouden met bedrijvigheid. Daartoe zijn voor diverse bestaande havengebouwen plannen ontwikkeld, en gedeeltelijk ook al uitgevoerd. Loods 6 heet nu „Kunstwerk” en is een bedrijfsverzamelgebouw voor kunst

en cultuur. Samen met het Open Haven Museum in de Kompaszaal en de middenkantine van Edelweiss, bestemd voor exposities en manifestaties, vormt dit een nieuw kunstcentrum voor Amsterdam.

In de voormalige havenkantoren Javakade 21, Levantkade 6, 8 en 10 en in het Douanegebouw wordt gewoond en gewerkt. Wladivostok is daarnaast een initiatief voor een woon-werkgebouw in de nieuwbouw, op het Oostelijke einde van het eiland (het woord schijnt „huis op het Oosten” te betekenen).

Ook het KNSM-eiland kan door deze sfeer gekarakteriseerd worden. Er is schitterend uitzicht op

Het voormalige KNSM-terrein op het IJ-Eiland. Rechts een van de te handhaven panden: in Levantkade 10 zijn reeds woningen en werkplaatsen - Foto Theo Veenboer.



de Oranjesluizen, het druk bevaren Amsterdam-Rijnkanaal, het Centraalstation, de verschillende havenbekkens en Amsterdam-Noord. De omgeving van het eiland bestaat overwegend uit water, waarmee iedere bewoner ook waterbewoner is. De langgerekte kades bepalen de structuur van het smalle eiland, de Verbindingsdam, die onder een schuine hoek ernaartoe ligt, vormt de entree. Als je daarlangs aankomt, werkt het beeld van het eiland dan ook niet frontaal. Over de havenbekkens heen, schuift het als het ware met je mee. Hierdoor krijg je een overzicht en besef je iedere dag opnieuw dat je op een eiland woont.

## Jollensteigers

Het water/kadeplan van van Herk & de Klein legt grote nadruk op de relatie tussen water en land. Er is als het ware sprake van een geleidelijke overgang. De huizenblokken zijn zo gesitueerd dat voor vrijwel iedereen uitzicht op het water bestaat. Daarbij is het water zo ingericht met steigers dat voor diverse soorten schepen extra ligplaatsen tot stand komen. Omdat ze kops aan de steigers worden afgemeerd heeft iedere schipper een eigen afstapmogelijkheid naar de wal. Voor de walbewoners zijn er vissteigers annex jollensteigers ontworpen. Deze hebben een schuin talud, zodat je je bootje uit het water kan trekken en in plaats van je auto op de parkeerplaats voor je huis kan zetten. In de geprojecteerde klussenwerkplaats aan de kop van één van de woonblokken kun je het opknappen.

De kwaliteit van het Waterkadeplan uit zich onder andere in de logische inpassing van zulke bestaande gebouwen. Zij vormen zodoende een bijdrage zowel in het realiseren van een levendige wijk als in het bewaren van een stuk oude havengeschiedenis. Ook het handhaven van twee oude kranen is een onderdeel van het plan om dit laatste doel te bereiken. De stedenbouwkundige structuur De stedenbouwkundige structuur van het Waterkadeplan is een logisch gevolg van de in het project gestelde doelen. Een Oost-West georiënteerde middenstraat met een Noordelijk bebouwde wand zorgt voor de begeleiding naar het eind van het eiland, waar een woontoren en een terrasflat zijn gepland. Die middenstraat zal zonnig moeten zijn. Daarom zijn ten Zuiden ervan Noord-Zuid ge-

## Oosterend

Het eilandachtige, dus besloten karakter en het feit dat op het Oostelijk IJ-eiland niet veel meer dan zo'n 3000 mensen komen wonen of te werken (de bewoners van de schepen meegerekend) zullen na enige tijd kunnen leiden tot het ontstaan van een gemeenschap waarin iedereen elkaar wel minstens van gezicht kent. En iemand die het eiland opkomt, heeft er ook iets te maken, want aan de andere kant e weer af kan je niet. Misschien al Oosterend op Terschelling.

Al nu er nog zo weinig mensen wonen zie je her en der iemand buiten bezig: bootje verven, tuin onderhouden, aan fiets werken. Het stedenbouwkundige plan is zo georganiseerd, dat zulke dingen versterkt en gespreid over alle open ruimten zullen gebeuren. Mede daarom is er bijv. geen geconcentreerde jachthaven gepland maar zijn er op meerdere plaatsen bescheidener ligplaatsen voor kleine boten, zodat de bijbehorende buitenactiviteit op meerdere punten plaatsvindt. Het aanlokkelijk maken van de buitenruimte voor ook allerlei andere bezigheden tot aardappelen schillen aan toe zal zorgen voor een levendig, gezellig, en veilig buitmilieu.

Daarbij, ook in geval van hondenweer zal er op het eiland geen plek zijn, of er wordt van minstens twee kanten vanuit woningen op uit gekeken, als je tenminste de bewoonde schepen meerkent. Zo zal een Amsterdams buurt, op kleinere afstand van C.S. dan bijv. de Pijp, een van de veiligste en meest vandalisme-arme dorpen van Nederland kunnen worden.

richte woonblokken en zijstraten gepland. Hierdoor behoudt de middenstraat zowel een stedelijk als aangenaam karakter, waarbij het zicht op het water via de korte zijstraten verzekerd is.

In verband met de overheersende Zuidwesten wind zijn een aantal woonblokken schuin geplaatst. Zo ontstaan daarachter luwe gebieden waar men uit de wind en in de zon kan zitten. Samen met de Woontoren, de terrasflat en de op het eind van het eiland geplande lossere bebouwing, de zogenaamde urban villa's, is zodoende sprake van een verscheidenheid aan bouwvormen en woonmilieus.

- Arianne Zuiderveld

Voor actuele ontwikkeling zie achterpagina.

## ADRESSEN

W.O.O. De Eilanden, Kl. Wittenburgerstr. 1 - tel. 223808.  
W.O.O. D'Oude Stadt, Nwe Doelenstr. 55 - tel. 382205. W.O.O. De Gouden Reael, Haarlemmerstraat 115 - tel. 220514. W.O.O. Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt, Polanenstr. 174 - tel. 829773. SPeculatie Onderzoeks Kollektief, Postbus 4526. Alleen bereikbaar op het spreekuur Di.avond na 21.15 u. Prinsengracht 357A tel. 240963. Bewonersgroep Oostelijk Havengebied, Javakade 21 - tel. 220541. Belangen Vereniging Dijkgracht te water (woonboten), a/b Wantij, Dijkgracht 9 - tel. 256093. Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam, De Bonte Zwaan, Tasmanstr. 2 - tel. 869656.

## Werkgelegenheid

Het idee bestaat, dat al die geweldige investeringen (we praten in de orde van 8 miljard) zo goed zouden zijn voor de werkgelegenheid in Amsterdam. Daarover is dan ook eens, door iemand van Wijkcentrum d'Oude Stadt, een vraag gesteld aan meneer Van Hattum, de voorzitter van de gemeentelijke projectgroep die het totaal van de plannen langs het IJ moet trekken.

Vraag: Heeft dit alles nou nog enige betekenis voor onvrijwillig werklozen in Amsterdam en naaste omgeving?

Antwoord: Geen sprake van. Ik weiger aan dat soort misselijke propaganda mee te doen!

Duidelijk hè? En dat nog wel tijdens een inspraakvergadering!



# IJ AS EN SCHUIM

## Reclamecampagnes rondom de IJ-as

Amsterdam is ooit begonnen als stad aan de Amstel. Als het aan het gemeentebestuur, beleggers en anderen ligt, verandert de naam binnenkort in IJ-stad.

Sinds het einde van de jaren '70 wordt het ene na het andere plan gemaakt, om aan de IJ-oeveren een geheel nieuwe stad aan te leggen. De afgelopen tijd gaat er geen maand voorbij of er wordt weer een nieuw IJ-plan gelanceerd. Over al die plannen, de belangen erachter, de manier waarop ze misschien verwezenlijkt gaan worden, gaan de meeste artikelen in deze krant. In dit verhaal willen we ingaan op de manier hoe die IJ-plannen „aan de man” gebracht worden, oftewel de verkooptechnieken die erbij gebruikt worden.

Najaar '84 werd de eerste grote „ideologische” campagne van de gemeente gelanceerd: „Amsterdam heeft 't”. Doel: de Amsterdammers weer positief over hun stad laten denken en spreken. Als een nachtkoers uitgegaan.

De toenmalige voorlichter van Van Thijn, Aad v/d Cortenberghe zei toen over dit soort campagne's: Het is noodzakelijk om voorlichting streng te scheiden van public relations. Deze scheiding is vooral belangrijk met betrekking tot de geloofwaardigheid van je voorlichting, de verschillende morele grenzen die aan voorlichting, respectievelijk p.r. gesteld worden en omdat journalisten toch zo door een reclamepraatje van een voorlichter heenprikken”. Rond de IJ-oeveren hebben we tot nog toe slechts reclamepraatjes van de gemeente mogen horen. Voorlichting is er hoegenaamd nog niet geweest. Over inspraak en een serieuze politieke discussie zullen we het helemaal maar niet hebben. Goed, een reclame- of promotie-campagne voor de IJ-oeverplannen van de gemeente dus. Over hoe zo'n campagne dan werkt:

### Eensgezind, samen voor het IJ

Een van de kenmerken van een promotie-campagne is, dat tegenstellingen onder de tafel worden gewerkt. Verschillende belangen (spekulanten tegenover goedkoop wonen, goedkope versus dure voorzieningen, concurrentie tussen bedrijfsleven uit de binnenstad en die van langs het IJ, etc.), botsingen, afwegingen, keuzes; het komt allemaal niet aan de orde. Het onderwerp wordt in algemene termen en a-politiek gesteld:

Er moet wat langs het IJ gebeuren. Zoals het nu is kan het niet langer. Door de ontwikkelingen rond Schiphol en Zuid-Oost zakt Amsterdam steeds verder naar het zuiden en raakt de binnenstad haar functie kwijt. Voor de noodzakelijke samenhang van de stad, de redding van de binnenstad, het tegengaan van verder verval langs het IJ, nieuwe arbeidsplaatsen en woningen moeten de IJ-plannen van het gemeentebestuur uitgevoerd worden. En wie zal zich verzetten tegen iets wat noodzakelijk is?

### Internationaal, de Vaart der Volkeren

Amsterdam dreigt haar aansluiting met de Europese en internationale ontwikkelingen kwijt te raken als de IJ-oeveren niet „ontwikkeld” worden. Tegenover de Kanaaltunnel en de as Londen-Parijs stelt Amsterdam haar IJ-as. Hoe dat zou moeten, kunnen we leren van Big Brother aan de overkant van de oceaan. In San Francisco, Boston, Baltimore laten ze zien hoe het in Amsterdam moet. En dus vertrekken er enkele stadbestuurders naar deze plaatsen. Bij terugkomst zullen ze ons wat van de Great American Dream overbrengen. Natuurlijk valt er in Rotterdam, Londen en Barcelona ook wel wat te zien van „moderne” ontwikkelingen langs



Foto: Theo Veenboer

het water, maar de echte internationale allure en daar gaat het om, komt uit de States.

**IJ-stad, de meest troosteloze stad van Zweden. Een oude haven aan de Oostzee, veel internationaal zeevaartverkeer. Tegen de eeuwige wind zoeken groepjes alcoholisten beschutting in de kale straten. Slechts een enkele dag per jaar komt de zon door, soms is het een dag droog. Koud en kil ligt de steen- & betonklomp aan het water. Stil**

### Pret aan het Water

De campagne moet niet alleen de noodzakelijkheid van de IJ-plannen overbrengen (dat is droog, saai en serieus); belangrijk is om er wat leuke, speelse elementen in aan te brengen. Een terras aan het IJ, veel meer Sail's, vuurwerk, recreatie & sport. Flaneren op de boulevard, een speedboot op het water, surfen voor de deur. Verbeelding en fantasie moeten aan het werk. Iedereen mag in gedachten z'n eigen IJ-oeveren invullen. Evenementen spelen daarom in een campagne een grote rol. Van tijd tot tijd moeten er hoogtepunten zijn, die veel toeschouwers trekken en nog jarenlang bijblijven. En dan het kleine stapje: als de IJ-plannen uitgevoerd worden, wordt het elke dag feest.

Een succesvolle campagne heeft een sneeuwbal-effect. Je moet dus medestanders vinden, die in eigen kring ook enthousiasme voor de IJ-plannen kweken. Naast ambtenaren, politici en beleggers dus ook watersporters, wijkcentra, ondernemers, hengelaars, kunstenaars en ander volk. Krijgen we binnenkort enthousiaste verhalen van bewoners van het IJ-plein in Noord over hoe te gek het wel niet is om aan het IJ te wonen? Of krijgen we die niet omdat dat daar sociale woningbouw is en dus op een tegenstel-

ling in de IJ-plannen zou duiden? Een campagne zoals die voor de IJ-oeveren zal jarenlang moeten duren. Het gaat er immers om de mentaliteit van de bevolking te beïnvloeden; er moet een algemene opvatting ontstaan dat er iets groots en prachtigs langs het IJ staat te gebeuren. Het bijzondere aan deze campagne is, dat zij in feite de afgelopen jaren „sponstaan” gegroeid is terwijl zij officieel (het Communicatieplan IJ-oeveren) nog van start moet gaan. Zo schreef het stadhuis-blaadje Stadsnieuws al in juni '82, bij de eerste paal voor het IJ-plein: „Het IJ; steeds meer een centrum”. In 1984 vond in de Beurs een expositie plaats van plannen voor nieuwe ontwikkelingen ten oosten van het Centraal Station. Een „Commissie IJ-oeveren” ging daarna van start, met ambtenaren, planologen, stedenbouwkundigen en anderen. Dat werd afgerond met het rapport „Promenda langs het IJ”. Een inventarisatie van sterke en kwetsbare plekken langs de beide oeveren van het IJ.

### Voorlichting of Reclame

Met dat rapport is verder vrijwel niets gebeurd, behalve dan dat de discussie onder „deskundigen” er verder door op gang geholpen is. Blijkbaar is die nu in zo'n stadium gekomen, dat een groot-scheepse campagne gelanceerd kan worden. In die campagne zullen steeds weer nieuwe plannen gelanceerd worden. Als die allemaal uitgevoerd zouden worden, zouden alle oeveren van IJ-muiden tot Medemblik gevuld zijn. Het eerste doel van de campagne is niet het uitvoeren van alle plannen maar het kweken van een sfeer waarin Amsterdam aan het langste eind trekt bij de (internationale) slag om het binnenhalen van grote beleggers. Officieel gaat binnenkort de voorlichting over de IJ-oeveren van start. Wanneer de gemeenteraad eind maart/begin april het „kom-

municatieplan IJ-oeveren” goedkeurt, kan een speciale groep ambtenaren hun „informatie” aan het volk gaan slijten. Wat daarvan de bedoeling is, blijft volledig vaag. Er wordt van „het grote publiek” geen standpunt voor of tegen iets gevraagd („bent u voor of tegen het IJ”), geen oproep voor geld of een bepaalde handeling. Wel zijn er allerlei plannen in de maak, wordt er met het Rijk en projektontwikkelaars onderhandeld, worden er grote bedragen uitgetrokken om investeerders aan te trekken. Daarvoor moet „de bevolking” nu blijkbaar enthousiast gemaakt worden. En dus komen er folders, affiesjes, een permanente tentoonstelling en meer van dat fraais. Over hoe mooi het langs het IJ gaat worden. Maar

heet het daar. Naast toplokaties voor kantoren wordt daarbij gedacht aan de bouw van duurdere woningen, kleinschalige winkels, hotels van klasse, toeristische attractiepunten, musea, pleinen, promenades en goede wegverbindingen, openbaar vervoer en telecommunicatie. De particuliere sektor zal de kosten grotendeels moeten betalen, zo schrijft deze nota. Dat die „particuliere sektor” (beleggers, projektontwikkelaars, e.d.) daarbij hun eisen van winstgevendheid, duur publiek, auto-bereikbaarheid zullen stellen, wordt natuurlijk niet vermeld. Politieke tegenstellingen komen in de campagne immers niet aan bod.

### Turbotaal

Als je de publikaties over de IJ-oeveren van de gemeente doorleest, valt direct het taalgebruik op. Alles staat bol van de nieuwe, snelle woorden. De IJ-oeveren heten dan Y-as, Y-centraal, Y-waterfront, Telematica-Belt. Nieuwe werkgroepen met de meest fantastische namen (BIT, ARIT, SHIT) duiken op. Alles wordt eraan vastgeplakt. Telecity Sloterdijk, SciencePark Watergraafsmeer, nieuwe bedrijven in het Westelijk Havengebied, de van Diemenstraat, de Houthavens, de Zeedijk, het Oosterdok, de Valkenburgerstraat, allemaal vormt het ineens een onderdeel van „de fantastische Y-as”. Voor groepen die krities de ontwikkelingen langs het IJ volgen is de campagne die het stadsbestuur nu begonnen is gevaarlijk. Wanneer je immers wijst op negatieve onderdelen van die plannen, vraagtekens zet bij de aanpak, wijst op keuzes die weggemoffeld worden, ben je al gauw „tegen het IJ”, tegen „de toekomst”, tegen „de ontwikkeling van Amsterdam”. Een a-politieke campagne weet geen raad met politieke kritiek, probeert die buiten de orde te plaatsen, als irreëel af te doen. Kritiek op algemeen nivo („de ontwikkelingen langs de IJ-oeveren moeten anders”) zal daarom weinig zoden aan de dijk zetten, temeer daar de campagne van gemeente en bedrijfsleven zeer massaal zal zijn, compleet met scenario's om positief in de pers te komen. Heel concreet aantonen hoe een bepaalde keuze spekulatie in de hand werkt, de gemeenschap handen vol geld kost, een belegger wordt gespekt, e.d. (met plek, getallen en namen) zal misschien nog wel invloed kunnen hebben en alsnog tot politieke discussie en strijd kunnen leiden.

- Sjoerd Bekius/Jaap Draaisma

### Jutland

*Men tracht zichzelf en ons bang te maken. Als we niet langs het IJ en elders ons erfdeel uitverkopen zullen we niet mee kunnen komen, we zullen het Jutland van Europa worden. Dat is een lot, erger dan de dood — zo piept het Madurodam van de politiek, dat ons met die angst wil regeren.*

*Toevallig heeft schrijver dezes vorige „zomer” zijn vakantie in Jutland doorgebracht. Op de fiets, dan zie je heel veel, van vrij dichtbij. Nou, stelt U zich gerust. De mensen daar zien er goed gezond uit en hun kleren zijn gemiddeld misschien van iets betere kwaliteit dan hier. In het algemeen zijn ze ook weinig gestrest, en niet veel somberder dan door het weer gerechtvaardigd wordt. Slecht onderhouden huizen en typisch noodlijdende winkels hebben we niet gezien, verkeerscongestie niet waargenomen (hoewel we natuurlijk niet de grote wegen zochten). De (kleine) steden en dorpen worden veel beter schoongehouden dan ook de kleinere plaatsen in ons land. Blijkbaar wordt er weinig met vergif gespotten, want in veel weilanden is een natuurlijk venntje waar de koeien uit drinken en de bermstikken werkelijk van de bloemen en kruiden. Ik geloof, dat die Denen niet eens ooit van kruisraketten gehoord hebben!*

*Báng? Je zou zeggen, wás het maar zover! En laten we dan niet lullig doen, en die angstgeerde de gelegenheid geven zich elders in Europa te vestigen. In een échte groeigemeente zoals Lyon, of Frankfurt, waar voor een vastberaden rellienbestrijder vast nog wel werk is, of misschien Marseille, daar is grote behoefte aan nota's over discriminatie. Kunnen wij lekker Jutland worden; Amsterdam de grootste stad van Jutland!*



# Verkeer, Vervoer, Boul'vard

Om te kunnen functioneren heeft een menselijke samenleving verkeer nodig. Mensen hebben behoefte zichzelf of allerlei goederen te verplaatsen uit economische of uit recreatieve overwegingen, of zelfs uit doodgewone nieuwsgierigheid, ook wel wetenschappelijke belangstelling genoemd (zoals Marco Polo).

Waar vele mensen bij elkaar wonen en de ruimte sterk gescheiden is naar gebruik voor allerlei functies, nemen de verplaatsingen een massale omvang aan. Goederen moeten vervoerd worden van de plaats waar de grondstof wordt geproduceerd, naar waar er een halffabrikaat van wordt gemaakt, naar de fabriek van het eindproduct, naar de groothandel, naar de kleinhandel, naar de consument — vaak zijn er nog meer tussenstadiën. Veel goederen leveren bovendien afval op die moet worden verzameld en verwerkt of opgeslagen. Mensen wonen op één plaats, werken op een of heel vaak meer andere, doen hun boodschappen op een aparte plek en zoeken hun ontspanning wéér ergens anders. Al dit verkeer kan plaats vinden door de lucht, te water of te land: en wel op eigen kracht (lopend, fiets/bakfiets, roeiboot etc.), per (vracht)auto, of met openbaar vervoer. De laatste tientallen jaren is de nadruk zeer eenzijdig op het vervoer per (vracht)auto komen te liggen. Zo vindt van het totale aantal personenverplaatsingen, die op eigen kracht niet meegerekend, maar 1/8 tot 1/10 deel per openbaar vervoer plaats.

## Problemen

Dat levert ook in de regio Amsterdam ernstige problemen op. In het kort zijn dat ondermeer:

— Het openbaar vervoer, waarvan algemeen erkend wordt dat we het minder dan ooit kunnen missen, lijdt ten laste der gemeenschap grote verliezen en mist mogelijkheden om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Zo kwam de Flevo-spoorlijn jaren na de bouw van Lelystad en Almere en ook na de voltooiing van de grote autoweg daarheen, zodat het publiek zich al geheel heeft moeten instellen op een toestand waarin de auto niet gemist kon worden.

— Intussen schrijdt de asfaltering van Nederland voort. Een ernstige zaak, waar in ons dichtbevolkte landje zo'n grote behoefte is aan ruimte voor andere doeleinden.

— Dat ruimtebeslag wordt nog veel klemmender, als je ook de milieubelasting in de beschouwing betreft. Voorbeelden: bossen en heidevelden leggen het loodje tegen de verzuring en zo worden grote oppervlakken ongeschikt voor recreatie. Bij wet (op de Geluidshinder) zijn, overigens terecht, brede stroken ter weerszijden van wegen onbewoonbaar verklaard.

— Op veel plaatsen, met name in binnensteden, is het zo druk met verkeer en geparkeerde auto's, dat verkeer er paradoxaal genoeg haast niet meer kan plaatsvinden. Dan dreigt het leven te stagneren, om te beginnen het economische.

— Bouw en onderhoud van wegen, bruggen en tunnels houden weliswaar delen van de economie draaiende, maar moeten ook worden bekostigd uit reeds schaars gemeenschapsgeld. Datzelfde geldt voor de problemen op het gebied van de volksgezondheid: niet alleen de doden en gewonden, ook de kara-patiënten, de hartinfarcten en de vroegtijdig arbeidsongeschikte chauffeurs.

Er is eigenlijk maar één beleid dat m.b.t. al deze narigheid kan worden gevoerd: het zoveel mogelijk bevorderen van andere vormen van verkeer dan dat per auto en het ontmoedigen van dat laatste. Andere vormen zijn: vervoer te water, vervoer op eigen kracht en openbaar vervoer. Waar enigszins aan eisen van dat beleid wordt voldaan, blijkt dat ook wel te werken: begin 70'er jaren bleek uit een enquête dat in de Amsterdamse binnenstad een véél groter percentage mensen dan landelijk gemiddeld het geval geweest zou zijn, daar niet per auto maar op andere manier te zijn gekomen. In de Amsterdamse binnenstad wordt het autoverkeer ontmoet-

digd: iedereen heeft wel gehoord dat die onbereikbaar is (per auto). Waterwegen zijn er nog steeds vele, hoewel er weinig gebruik van wordt gemaakt. Door de „compactheid” en de korte afstanden ligt vervoer op eigen kracht vaak voor de hand.

En wat het openbaar vervoer betreft, is nu al het Centraal Station van Amsterdam de best bereikbare plek van Nederland. Van hieruit vertrekken niet alleen expresse-treinen naar de grote steden in Europa, maar er zijn ook frequente verbindingen met de steden in Nederland en Schiphol vooral niet te vergeten. Samen met de metro en alle trams en (nacht)bussen is hier een knooppunt van lokaal, regionaal, nationaal en internationaal openbaar vervoer. Voor de IJ-oeverers aan weerszijden van het C.S. zou je eigenlijk qua bereikbaarheid niet meer kunnen wensen... rechtstreekse verbindingen naar alle windstreken, geen overstap, niet lang wachten.

Maar waarom zijn die IJ-oeverers dan allang geen projectontwikkelingsgebied van de eerste orde? Waarom verdringen de kantoren, hotels, WTC's en congreszalen zich niet op de grond — en het water — hier? Waarom schieten de grondprijzen net als de gebouwen niet hemelshoog te lucht in?

## De Projectpappenheimers

De projectontwikkelaar kent zijn pappenheimers: „kan ik daar parkeren” is de vraag én het antwoord. Voor dat soort ontwikkelingen is goed openbaar vervoer niet meer dan een aardige slogan in de presentatiefolder voor de first class business, die alleen maar écht let op autobereikbaarheid. En die first class business wil het gemeentebestuur aantrekken...

## Snelle Folder

Op het ogenblik zit het Amsterdamse bestuur als vliegen op de Haagse pap. Kreten en nota's als „Randstad Distributiepoot van Europa” tot en met „Mobiliteits-scenario” gaan daar van commissie naar commissie. Er zit weer beweging in, 's rijks kassa gaat weer rinkelen en het (in meerderheid PvdA) stadsbestuur denkt er even flitsend snel bij te wezen. Snel werd de brochure „Communicatie Y-as” opgesteld: een van Oost naar West lopende strook van gebieden waar allemaal iets groots moet gebeuren: van Telepoort Sloterdijk tot het inmiddels zowat drijvende Zeeburg. De „rode” draad hierdoorheen is een vierbaans Y-boulevard. Het idee is om die nu binnen te halen, de rest komt dan vanzelf. Het was nu wachten tot VVD-minister Smit-Kroes „Hap!” zei.

Maar de minister dreigde nog even tot zinnen te komen, of misschien was het haar collega en partijgenoot Nijpels van milieu, die de gewetensvraag stelde: wat blijft er van Nederland over met die snelwegen en dat zure gas. Alert reagerend zette wethouder v.d. Vlis een sneltram naast die Y-boulevard. — Samen goedkoper dan ieder apart!

Nu, een half jaar nadat de Y-as-hengel werd uitgezet, beginnen enkele raadsleden (Links Akkoord) te denken, kan dit nu allemaal wel? We hadden toch als raad besloten dat die Y-Boulevard maar tweestrooks zou worden? Maar de PvdA-fractie vindt het allemaal prachtig, zoiets van „kijk eens hoe slim we zijn” of

„een koekje van eigen deeg, Den Haag plukt de uitkeringstrek- kers, wij pakken Den Haag terug”.

Maar wordt hiermee het probleem van de tanende Amsterdamse economie of van de enorme werkloosheid opgelost of zelfs aangepakt? Dat moeten we nog maar zien: het is in ieder geval heel wat anders dan het probleem dat beleggers hebben om hun miljarden kwijt te raken.

## Paradox

Is dan zo'n Y-Boulevard ten minste een oplossing voor het stagnerende verkeer in de binnenstad? Dat ligt duidelijker: het tegendeel is het geval. Via de nieuwe vierbaansweg zullen van weerszijden méér auto's dan nu naar de bin-

nenstad kunnen rijden en dat zullen ze doen ook. In die binnenstad, die al tjokvol is, zullen ze vervolgens zichzelf, elkaar en het al aanwezige verkeer zo in de weg zitten, dat tenslotte niemand meer voor- of achteruit kan; ook het eigen-kracht-verkeer en het openbaar vervoer zullen van die toename forse hinder ondervinden. De paradox dat meer ontsluitingswegen de stad onbereikbaarder maken zal sterker aan de dag treden dan ooit tevoren.

De sneltram op die boulevard zal daar niets aan veranderen: van der Vlis verwacht toch niet echt daar daar zoveel automobilisten in zullen stappen dat de helft van al dat prachtige asfalt ongebruikt zal blijven? Dan zou hij net zo goed gewoon het raadsbesluit kunnen uitvoeren! Nee, hij wil de

schijn wekken voor openbaar vervoer te zijn en te kiezen voor een goed stedelijk milieu.

Ze meent hij waarschijnlijk te kiezen voor een „tweesporenbeleid”, zo als een modieuze term luidt waarmee politici zichzelf en andere voor de gek houden. In werkelijkheid doet hij geen keuze, hoewel wethouders daar wel voor betaald worden.

## De Keuze

Maar laten we niet vergeten dat niet kiezen, meestal óók een keuze is: in dit geval vóór het autoverkeer en het beleggerskapitaal. Vóór nog grotere stedelijke verkeerscongestie, die op wat langere termijn, dezelfde beleggers mogelijk weer de stad uit zal drijven mét hun eventuele werkgelegenheden en economische activiteiten. Ons achterlatend met een rij betonskeletten langs de oevers van het IJ. Want het verhaal dat de bereikbaarheid de motor van de economie is, daar kan nog wel iets van kloppen, al is het vast niet de enige. Maar dat hier in Amsterdam het autoverkeer daarin nog een positieve rol zou kunnen spelen, dat kan niemand die nog eens op straat komt toch nog langer dan drie seconden overwegen?

## Verblijfsgebied

In versterkte mate geldt dat voor de IJ-oeverers zelf, die naar de ideeën van de wethouder een belangrijk verblijfsgebied moeten worden. Hij bedoelt een gebied waar mensen graag vertoeven zodat er winst behaald kan worden uit bijv. de verkoop van hamburgers, blikjes bier en kaartjes voor kermisattracties, alsmede uit de omzet van winkel- en congrescentra.

Wát een aangenaam verblijf zal het daar zijn: altijd blootgesteld aan Noordelijke winden, in de permanente schaduw van een rij betonkolossen zoals er nu een wordt voltooid naast het Havengebouw en waarin na kantoor- en winkelsluiting de ramen donker zijn. En dan nog vergeven van de stank en het lawaai van een vierstrooksweg, ook al ligt die achter het C.S. een stukje in een tunnelbak!

Schrale troost dan „dat er in het midden rails liggen te roesten! Wie dat wil zien, gaat maar in de Haarlemmer Houttuinen kijken! Hocus, Pocus, Pas, ik wou dat ik een Vlisje was!

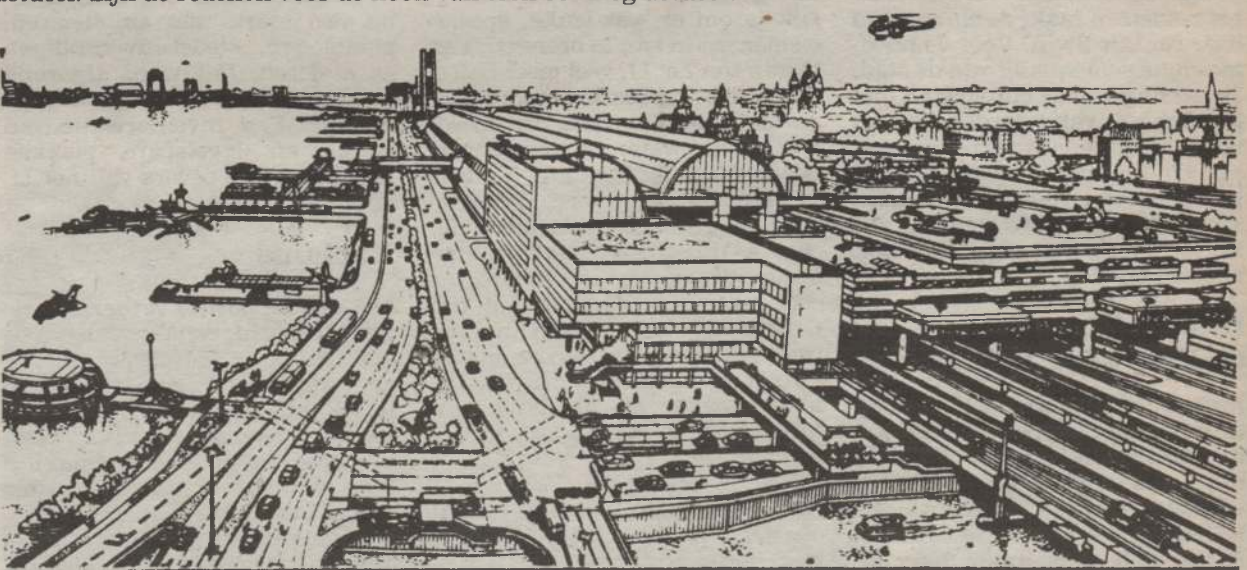
- Bernard Stolte/Henk Takens



Gevolgen van vergroting van het verkeersareaal, ofwel asfaltering. De Prins Hendrikkade bij het scheepvaarthuis vóór (± 1960, boven), na de behandeling (onder) - Foto's: Historisch Topografische Atlas.



Ontwerp uit de jaren '60, van ene prof. Jokinen. Destijds weggehoond, maar zulke ideeën worden weer actueel. Zijn de redenen voor de hoon van toen óók nog actueel?



## Wat is water?

Er zijn wel eens dwaze romantici geweest die water zagen als het element waaruit ze ooit voortgekomen waren, waarin ze zich niet meer thuis voelden, maar waarnaar ze toch altijd heimwee hielden. Heimwee is typisch romantisch. Zo zijn er ook personen geweest die het IJ zagen als een stralend plein in de stad, het begin van de waterweg naar de wereld, een bron van vis en ander dagelijks brood. Al zulk soort gedachten zijn natuurlijk hopeloos ouderwets. Nu weten wij, dat het IJ zoals het meeste buitenwater niet bruikbaar is als frisdrank, en zelfs niet voor exploitatie als zwemwater geschikt. Als verkeersweg laat het te wensen over; voor de zesbaksduwvaart is het te klein en het vereist te weinig onderhoud om veel te betekenen voor de onderbezetting van onze waterbouwbedrijven, nu het met Delta- en Zuiderzeewerken zowat is afgevoerd. Je kan het zelfs slecht in erfpacht uitgeven aan kapitaalcrachtige beleggers. Kortom, het is onrendabel, economisch onverantwoord, een toch al twijfelachtige luxe die we ons in deze barre tijden eigenlijk niet kunnen veroorloven. Als we het niet dempen, zijn we tegen beter weten toegeeflijk voor die paar overblijvende romantische zielen, voor wie we eigenlijk een reservaat moesten inrichten ergens. Maar ja, de kosten hè?

H. Takens

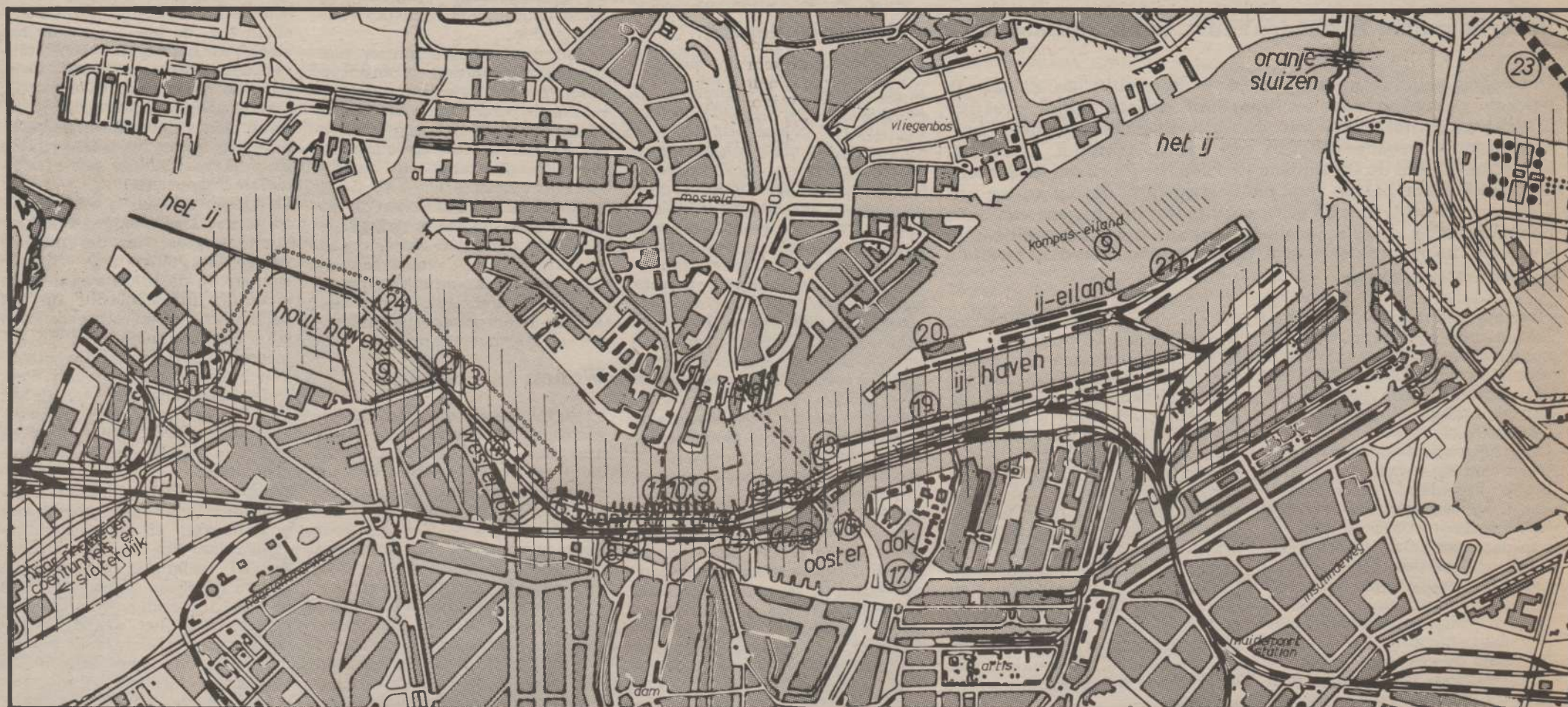






# OVERZICHTSKAART

Onderlegger O.W. Amsterdam  
Tekening Jasper van Osnabrugge



## VERKLARING

**1** Plangebied ABP. Voor dit gebied hebben ABP en enkele gemeentebestuurders een jaar lang de vrije hand voor het ontwikkelen van een project met kantoren, luxe appartementen en recreatie. (?) In de Gemeenteraad werd bij het afsluiten van de deal openlijk gesproken over bouwhoogten van 100 meter. Met een balletjeslijn is aangegeven waar ongeveer de grenzen van dit gebied liggen.

**2** Om tot sloop van de Graansilo te komen wil men het erfpachtcontract voor dit volop functionerende bedrijf voortijdig afkopen. Voor veel gemeenschapsgeld.

**3** Met name op het Stenen Hoofd wordt gedacht aan luxeappartementen in superhoogbouw. (Voor veel geld ligt Amsterdam aan Uw voeten - de redactie vestigt copyright op deze zin zodat hij niet meer voor commerciële doelen kan worden gebruikt.)

**4** Westerdokseiland: op dit moment nog sporenemplacement. De N.S. bood het de Gemeente aan voor pretpark of iets dergelijks. De Gemeente toonde interesse en N.S. trok het aanbod in, naar zeggen in verband met plannen voor een TGV-verbinding. De grondprijs kan nu stijgen.

**5** N.O.G.-verzekeringen voltooid - hier juist zijn kantoor vlak naast het Havengebouw. De op die plaats oorspronkelijk gedachte woningen zijn niet gebouwd.

**6** Op de locatie daarnaast is recent begonnen met nieuwbouw voor de Kamer van Koophandel. Ook hier vervallen de woningen, beide locaties bevatten wel ruim parkeergelegenheid.

**7** Parkeergarage Prins Hendrikkade onder de weg en het water van het Open Havenfront, voor ca. 500 auto's. Zie pag. 10.

**8** Hier wordt een hotel voorzien van dezelfde hoogte als de stationsoverkapping en een nog veel hoger (ca. 46 m.) kantoorgebouw, dat met één einde in het water van het Open Havenfront staat.

**9** Met dit cijfertje duiden wij een aantal van de vele voorgenomen aanplantingen aan. De grotere aanplantingen worden tevens aangegeven met een schuine arcering.

**10** IJ-Boulevard deels in tunnelbak, vergrote achteruitgang C.S.

**11** Hotel-congrescentrum achter C.S. op plaats van bestaande pontfuiken en steigers.

**12** Winkelcentrum van ± 15.000 m<sup>2</sup>, kantoren, overbouw Oostelijke Uiteinde C.S., plenting Oostertoegang.

**13** Hyatt Hotel, wordt luxe en hoog. De uitverkoren architect, Helmut Jahn, is beroemd geworden in het land der Apartheid.

**14** Hotel, luxe appartementen en mogelijk sociale woningbouw: totaal vijf torens. Aanplanting deel Oosterdok, verwijdering „Drijvende Loempia”.

**15** Kantoren ter plaatse van voormalige Brandweerkazerne (zie pag 6-7).

**16** Science Museum op uiteinde IJ-tunnelpier.

**17** „Nautisch Kwartier” rond IJ-tunnelpier en Scheepvaartmuseum.

**18** Aerowisata: hotel in super dure klasse, hotelappartementen en publicrelationscentrum voor Indonesische rekening op de kop van de Oostelijke Handelskade. Nu liggen hier o.a. de Kapitein Kok en de Elisabeth Smit.

## Het IJ en het Stadsbeeld

In een advies dat de Amsterdamse Raad voor de Monumentenzorg in november 1986 uitbracht, stelde zij dat de oude stedenbouwkundige structuur van de IJ-oeveren, die vanouds op eilanden berust, zoveel mogelijk moet worden gerespecteerd. Daarom wijst zij ook de voorgestelde demping van de Oostertoegang af, maar wil hier juist de doorvaart verbeterd zien. De Raad wijst ook op het penibele evenwicht tussen land en water dat juist in het Oosterdok door de sterke verbreding van de Prins Hendrikkade en de Oosterdoksdam danig verstoord is.

In de huidige plannen merkt de Raad een zekere tegenstrijdigheid op, waar enerzijds het water als een bijzonder en aantrekkelijk element wordt gepresenteerd, maar aan de andere kant grote stukken water voor aanplanting en bebouwing worden opgeofferd.

In dit advies legt de Raad de vinger op een zwakke plek, nl. de planloze dempingen door het stadsbestuur sinds het begin van deze eeuw. Zo maakte een duidelijk evenwicht tussen huizen, kade en water op de Prins Hendrikkade plaats voor een brede asfaltplak als toegang tot de IJ-tunnel. Sindsdien is het watergebeuren in het Oosterdok aantoonbaar marginaler geworden.

Als nog sterker voorbeeld kan men de situatie ter hoogte van de Sint Nicolaaskerk nemen, waar tot in het midden van de jaren '60 geregelde beurtvaart zijn vaste onderkomen had. De beweegbare Kamperbrug zorgde voor toegang van deze scheepvaart tot in het hart van de stad, bij de aanlegsteigers van het Damrak. Met het vastmaken en verbreden van deze brug en die in de Oosterdoksdam werd het Open Havenfront tot een soort speelvierer,

hoogstens geschikt voor rondvaartboten.

Het is nu ook niet meer mogelijk dat St. Nicolaas aankwam op een flinke stoomsleepboot, een geopende Kamperbrug passerend, of dat een buitenlands staatshoofd per schip op het IJ arriveert en officieel op de Prins Hendrikkade ontvangen wordt, zoals de Engelse koningin Elisabeth in 1958. Dat is symbolisch voor de wijze, waarop de oude scheiding tussen water en land aan betekenis verloren heeft.

Er is een betonnen noodbrug in de Oostertoegang gelegd waar nog geen kano onderdoor kan, een tijdelijke voorziening voor de metro-werken, en deze is nu permanent geworden door er een route van GVB-bussen overheen te leggen. Samen met de bouw van een vaste brug in de De Ruyterkade parallel aan de mooie hebrug betekende dit een blokkade

van de Oostertoegang, die nu dan ook voor demping wordt voorgedragen.

De hier geïllustreerde achteruitgang van de stedenbouwkundige betekenis van het water werd nog versterkt door de afkalving van het vervoer te water, zoals de opheffing van de veerdienst N.Z.H.-Koffiehuis-Adelaarsweg als verbinding tussen het C.S. en het voormalig tramstation, later NZH-busstation, dat sinds de opening van de IJ-tunnel gevestigd is vóór de St. Nicolaaskerk. Ook de veerdienst Kamperbrug-Oostertoegang-Javakade (Stoomvaart Mij. Nederland) verdween. De beurtvaart noemden we al, alleen enkele rondvaartrederijen bleven over.

Na beëindiging van de metrowerken leek er nieuwe hoop te komen. Op basis van een rapport van de Raad voor de Stedenbouw

over de toestand van de Stadswateren besloot het gemeentebestuur tot het opengraven van die gedeelten van het Open Havenfront en het Oosterdok, die ten behoeve van de werkzaamheden aan IJ-tunnel en metro gedempt waren. Zo'n zeven jaar later lijkt nu de strijd om het water vergeten en biedt de behoefte om de IJ-asplannen snel tot een succes te maken weinig ruimte meer voor de noodzakelijke nuances. Je vraagt je af, waarom deze onzorgvuldigheid in het omgaan met de historische stad niet vanuit het college van B&W of vanuit de Gemeenteraad wordt rechtgezet. Behalve dat besluit tot opengraven van 1981 is er nog een ander argument. De stedenbouwkundige aanleg rond het Centraal Station, die dateert uit het laatste kwart van de vorige eeuw, heeft de historische 17de eeuwse stad onaangestast gelaten. Het was destijds een welbewuste stedenbouwkundige ingreep, ingegeven door de wens tot koppeling van de spoorwegen naar Oost en West, maar die als vormend gegeven te weinig op zijn verdiensten is geschat.

Immers, toen onder de druk van het Rijk het tegenstribbelende Amsterdam werd gedwongen om een station aan te leggen in het open IJ inplaats van aan de Zuidkant van de stad, bij Leidseplein of Sarphatipark, werden er drie eilanden opgeworpen waarop het station en de rangeerterreinen werden aangelegd. Havenkomen, getooid met de weidse naam Open Havenfront, maar eerder neigend naar brede grachten, scheiden het station van de oude

stad en bleven tegelijkertijd zorgen voor een goede waterafvoer vanuit de grachtengordel en binnenstad naar het IJ.

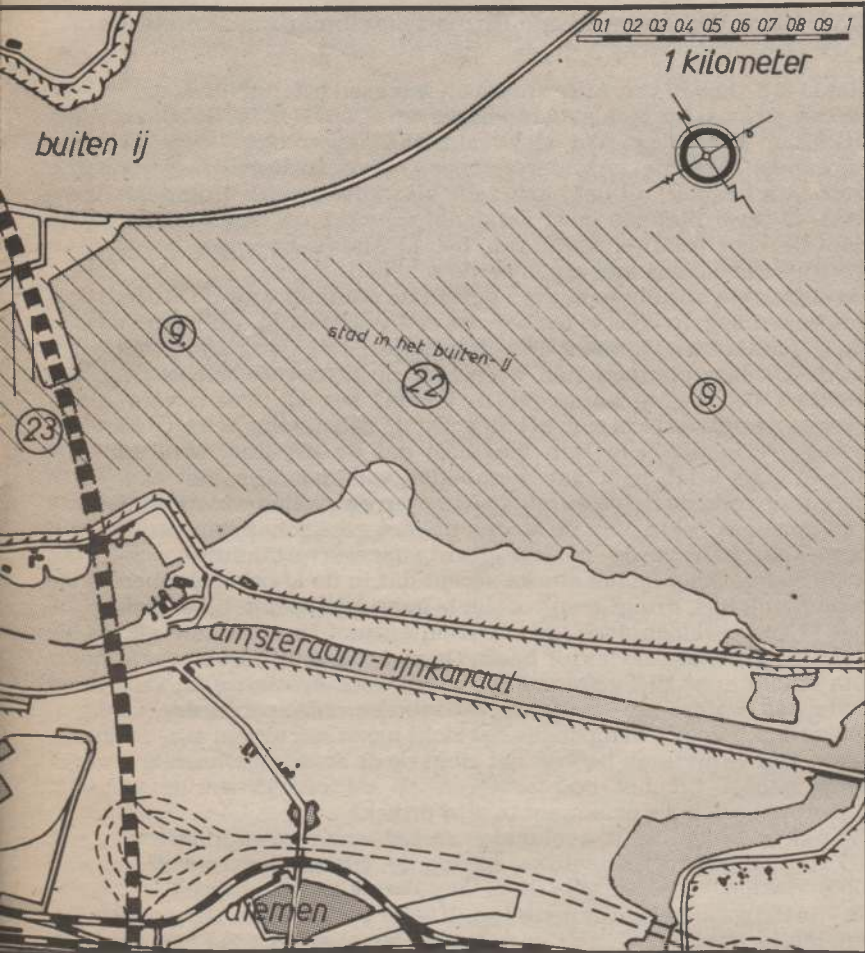
Het zo verfoede station, verfoeid omdat de stad erdoor werd gescheiden van haar glorieuze haven van weleer, werd echter een nieuwe levensader voor diezelfde oude stad, die redelijk geconserveerd bleef wonderlijk genoeg. Het oude centrum bleef namelijk een ontwikkeling bespaard van haven-zaken wijziging vanaf het IJ richting centrum, hoewel natuurlijk in onze eeuw grote gebouwen als de Beurs en de Bijenkorf aan het gedempte deel van het Damrak voorbeelden werden van een nieuwe, grootschaliger ontwikkeling.

Deze 19e- en vroeg-20e eeuwse ontwikkeling heeft de stad daar om een eigen stempel gegeven, is duidelijk afgegrensd en herkenbaar, kortom heeft karakter zonder het oude te schaden. Het ware wensen dat de huidige IJ plannen ook zo'n karakter zouden krijgen.

Van meet af aan werden pogingen gedaan de „nieuwe”-IJ oeveren een bebouwing te geven met wat we nu „allure” zouden noemen. Achter het C.S. werden aanvankelijk enige horecabedrijven gebouwd o.a. naar ontwerp van Berlage, maar bij de uitbreiding van het station met een tweede kap (1919) verdwenen deze weer. Toch staan er nu opnieuw aan de Westkant een aantal goedgegongen en degelijke gebouwen langs de De Ruyterkade, waarvoor no. 45-46 door bureau Cuyper



# Brandweer op de Bres



**19** Een wand van luxe-appartementen langs de Oostelijke Handelskade tot aan de spoorwegovergang naar de Czaar Peterstraat. In deze gebouwen wordt misschien een nieuw Passanger Terminal ingericht. Langs de IJ-Boulevard komen kantoren en mogelijk een hogeschool, in het water van de IJ-Haven enkele woontorens. De langlopende erfpachtcontracten van de aanwezige vemen (pakhoek) worden voor veel geld vervroegd afgekocht om te kunnen slopen.

**20** Jonker en Scheuer, stuwadoorsbedrijf met o.a. bloeiende handel op de Afrikaanse kust. De langlopende erfpachtcontracten ... (zie boven).

**21** Voormalig KNSM-terrein, IJ-Eiland. Zie pag 2 en 12.

als kantoor voor de Hollandse IJzeren Spoorweg gebouwd werd. Het gedeelte tussen Westertoe-gang en Westerdoksdijk kreeg nooit de bedoelde voorname bebouwing, maar werd o.a. bezet door locomotievenloodsen. Na het afschaffen van de stoomtractie werd daar in 1957 het Havengebouw neergezet, ontworpen door W. M. Dudok. Dat was het begin van een grootschalige ontwikkeling die nu nieuwe kansen krijgt. De Westerdoksdijk, oorspronkelijk steiger van de Holland-Amerika Lijn, heeft als zodanig maar kort gediend. Later werd het Stenen Hoofd aanlegplaats voor bezoekende oorlogsschepen en cruiseschepen. De sloop van het poortgebouw enige jaren geleden heeft een vormeloze ruimte achtergelaten. Even verder werd in 1896-'97 de imposante Graansilo gebouwd, naar ontwerp van Van Gendt en Klinkhamer, die tot voor kort in vol bedrijf was maar nu ook op de nominatie staat voor sloop.

De Oostelijke De Ruyterkade is het enige geheel bebouwde stuk, en er staan een aantal interessante monumenten. Café „de Zeilvaart” op de hoek, gebouwd in 1884 als magazijn met bovenwoningen en ijskelders door architect IJ. Bijvoets Gzn., heeft typische erkers, friezen en nokhekken. Ook het interieur is zeer de moeite. Het pand 107-108 ernâast is van 1907, maar is in 1955 door Duintjer verbouwd voor het scheepvaartkantoor Vinke & Co. Tot voor kort stond op het dak een monumentale vlaggemast waar-

**22** Zeeburg, of eigenlijk Voorbij-Zeeburg: de zog. „stad in het buiten-IJ”. 10 000 tot 20 000 woningen, waarvan 50% in de niet-woningwetsectoren. Enorme aanplantingen, maar door de Gemeente gepromoot met de kreet: „Verlangen naar het IJ-Meer”.

**23** Schellingwouderbrug en -tunnel: 6 rijstroken. Binnenkort gereed.

**24** Ondertunneling tracé Distelwegveer.

Het tracé van de IJ-Boulevard is met een zware streep-stiplijn aangegeven. De verticaal gearceerde zone aan weerskanten daarvan geeft het gebied aan, waar de geluidshinder zó groot is dat er op grond van de wet Geluidshinder zonder ontheffing geen nieuwe woningen gebouwd kunnen worden. Veel blijft er niet over, zoals U ziet.

mee de maatschappij haar schepen invlagde. Verderop staan twee gebouwen van A. L. van Gendt, dezelfde van de Graansilo en ook van het Concertgebouw. No. 125 was de zetel van de Kon. Westindische Maildienst, een tak van de latere KNSM, en ervoor was vroeger dan ook een steiger voor zeegaande schepen. Daarnaast een curieuze houten werkloods, ook van Van Gendt. No. 139 werd in 1911 gebouwd als kantoor met conciërgewoning voor „Mij. De Ruyterkade” en in 1921 in dezelfde stijl uitgebreid. Hierin zetelt nu het Verenigd Cargadoorskantoor, een belangrijke onderneming op scheepvaart- en reisgebied. Zo verzorgde het de cruises met de „Norway” (ex-„Normandie”, het langste cruiseschip ter wereld) vanuit Amsterdam in 1984. Het laatste pand in de rij is no. 149, de voormalige brandweerkazerne. Het lijkt wat op een kasteel met zijn uitkragende kantelen en borstweringen. Dit voorname pand, als brandweerhoofd-wacht gebouwd in 1889 naar ontwerp van de assistent-stadsarchitect W. Springer, is opgemetseld met indrukwekkende natuurstenen decoraties.

Dit gehele Oostelijke deel van de De Ruyterkade is ernstig geschaad door de bouw van een betonnen viaduct naar de hooggelegen brug over de Oosterdokstoe-gang, en van een bijzonder lugu-bere ruimte onder dit viaduct. Viaduct en brug zijn in 1969 gebouwd als onderdeel van de

Als echte Amsterdammers en bewoners van de voormalige brandweerkazerne aan de De Ruyterkade kunnen wij en onze medebewoners, geen goed woord over hebben voor de geplande IJ-boulevard. Het is een groot schandaal dat weer een stuk oud-Amsterdam moet wijken voor het grote geld.

Dat vooral door ons socialistische gemeentebestuur wordt aangegrepen als strohalm om in werkgelegenheid te voorzien, en de financiële gaten te vullen die eerder door hetzelfde gemeentebestuur gemaakt zijn. Bovendien wordt gesuggereerd dat dit stukje aan het IJ een tweede Manhattan zou moeten worden. Een lachertje natuurlijk, waarom moet Amsterdam zijn originele karakter verdoezelen? Het zou eigenlijk een voor de geldfanaten te betreuren feit moeten zijn dat daar nog zo'n uniek gebouw staat, maar zo gaat het absoluut niet. „Onze” brandweerkazerne is er ooit neergezet om de stad niet op te laten gaan in rook. Hij is nog steeds geheel bewoond, tot in de kleinste hoekjes. Nu gaat hij, als je het aan Van Hattum overlaat, plat. Het pand wordt met liefde door zijn bewoners gekoesterd. Het Gemeentelijk Grondbedrijf, de eigenaar, voorziet alleen in de meest noodzakelijke reparaties. Aan de buitenkant wordt niet meer onderhouden. Te duur, zegt men. Intern onderhoud levert zijn geld

weer op bij de verkoop voor sloop. Of is men eigenlijk bang dat als voorbijgangers zouden zien hoe prachtig dit gebouw werkelijk is, zij zich zouden afvragen of de Gemeente wel goed bij haar hoofd is?

Het Hoofd der Gemeente is de Gemeenteraad — Gem.wet art. ...

Kranten willen niets over onze protesten schrijven, er wordt niets over naar buiten gebracht. Ach, wie interesseert zich nou voor een brandweerkazerne van honderd jaar oud, in uitstekende staat, en helemaal gebruikt? Laat staan voor een bewonerscomité! Voortdurend hebben wij naar de raad, de diverse instanties, geschreven, en ook het Grondbedrijf benaderd, en kregen nul op 't request. Nietszeggende hoorzittingen hebben wij bijgewoond, een open dag gehouden, handtekeningen verzameld. Wij vechten niet alleen voor onze woningen, maar meer nog voor het pand en zijn huidige ligging. Wanneer de Raad zijn zin krijgt komen er torenhoge, rechthoekige glazen kisten, parkeergarages en snelwegen. Het idee alleen al doet óns walgen. Ontvluchten zij niet juist hun dichtbebouwde omgeving? Het pand is als monument voorgedragen door Monumentenzorg en de commissie-Dooyes: ook zij vonden het een schandelijk idee, en zagen ook kwalitatief geen reden tot sloop. Toch moest het

grote geld winnen, en werd de sloopbeslissing doorgedreven. Zoals steeds weten wij de exacte reden niet, wij weten „alles” uit nieuwsberichten en eigen spoorwerk, weel is het eigenlijk niet. Wij worden genegeerd en als onmondige wezens doodgezwegen. Ondertussen is Amsterdam al een hele tijd zijn eigen ondergang aan het graven, daaraan doen wij niet mee. De ontwerper en het stadsbestuur zijn op de verkeerde weg, en ze houden hun ogen en oren dicht voor de Amsterdammers. Maar als de tijd daar is houden wij onze stevige deuren goed gesloten, schrijven en praten kunnen wij volgens de Raad toch al niet! Nee, ellenlange hoorzittingen waar uiteindelijk niets uitkwam, waarvan de uitslag al bij voorbaat vaststond, moesten de show stelen! Amsterdam heeft 't, de Judasstreken naar zijn bewoners toe, de onder-de-gordel-mentaliteit, het gebrek aan een eerlijk, maar vooral aan een goed beleid. Amsterdam heeft het allemaal, maar het was toch veel fijner geweest voor alle Amsterdammers als Amsterdam 't nóóit had gehad, niet-waar?

Marthie en Piet van Dongen  
de Ruyterkade 149  
1011 AC Amsterdam



De Bewoonde Brandweerkazerne aan de De Ruyterkade  
Foto: Historisch Topografische Atlas, Gem. Archief.

IJ-tunnelwerken. Vóór die tijd was er hier een levendige, met vele schepen gestofferde en overzichtelijke kade. Dit mooie stukje IJ-oever is door de megalomane verkeersvoorziening vermoord. Hopelijk zal dat voor de toekomst een waarschuwing opleveren.

Vanaf de De Ruyterkade kan men de Oostelijke Handelskade en de daarachtergelegen havengebieden zien, tot ongeveer 1970 een terrein van grote drukte, nu echter wat betreft havenactiviteiten bijna uitgestorven. Alleen de schepen van Camship uit Kameroen aan de kop van de Javakade en 's zomers de cruiseschepen aan de passagiersterminal zorgen nog voor scheepsbewegingen. Sinds in 1980 de ADM vertrok is ook aan de kant van Noord het oude beeld verdwenen en vervangen door de woningbouw van het IJ-plein, die een heel wat minder druk beeld biedt. Naast het inboeten aan betekenis van het havengebeuren is de ste-

debouwkundige waarde van het gebied ook sterk achteruit gegaan door de overhaaste sloop van de indrukwekkende gebouwen op de kop van de Oostelijke Handelskade (in 1974) en de Javakade (1969). Vooral het gebouw op de Handelskade (gebouwd voor de Algemene Havendienst, echter beter bekend als het KNMI-gebouw en later ook het hoofdkantoor van de Hollandse Stoomboot Mij) had een „poortfunctie”, te vergelijken met die van monumentale havengebouwen zoals men die ook aantreft in Rotterdam (kantoor Holland-Amerika Lijn, Wilhelminakade), of te Liverpool (Cunard Building). Bebouwing heeft de Noordelijke IJ-oever eigenlijk nooit gekend, met uitzondering van het Tolhuis. Immers de woonwijken van Noord werden terugliggend gebouwd, en niet voorzien van een typisch stedelijk waterfront. Noord werd in zichzelf gekeerd en is dat, ondanks het hoe ook de bejubelde IJ-plein, nog steeds.

Daar komt bij dat het Westelijke IJ-front van Noord als particulier bedrijfsterrein niet bijdraagt aan het openbare stadsleven van Amsterdam-Noord, hoewel de Shell-toren wél bijdraagt aan een stedelijke silhouet. Het terugtrekken van handel en scheepvaart heeft aan het IJ een grote leegte achtergelaten, die vraagt om nieuwe initiatieven. Het gemeentebestuur heeft zich meermalen uitgesproken in de zin dat: — De „verpozingswaarde” van de IJ-oevers moest toenemen, — De stedenbouwkundige structuur en de waarde van het water en de verbindingswegen te water moesten worden hersteld, — De relatie IJ - binnenstad moest worden hersteld, — een nieuwe relatie met Amsterdam-Noord moest worden ontwikkeld. Prima doelstellingen. Maar het lijkt wel of B&W een beleid voeren daar dwars tegenin. Dat moet beter kunnen!

- Guido Hoogewoud



# IJ-As Plannen negeren Amsterdamse Haven

door A. Barel, voorzitter Werkcommissie Binnenvaartbelangen Amsterdam.

Amsterdam neemt als zeehaven een vooraanstaande plaats in op de Westeuropese ranglijst. Zij dankt deze plaats aan de gunstige waterwegverbindingen met het achterland. Het Binnen-IJ is de levensader van Amsterdam als zeehaven. We mogen zeggen dat de vaarwegverbindingen van de Nederlandse zeehavens de basis vormen voor de huidige positie van Nederland als distributieland van West-Europa. In 1992 gaan de binnengrenzen tussen alle bij de Europese Gemeenschap aangesloten landen open. Tegelijkertijd staan dan ook de markten open. De Nederlandse zeehavens zullen de competitie met andere zeehavens binnen de EEG aan moeten kunnen. Het Kabinet heeft in „De Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening” o.a. beschreven hoe voorkomen kan en moet worden dat de Nederlandse distributiefunctie afkalft. Thans nemen in het grensoverschrijdend verkeer het vervoer over de waterwegen nog een 1e plaats, het wegvervoer een 2e plaats en het railvervoer een derde plaats in. Omdat in tegenstelling tot ons land de ons omringende landen een minder fijnmazig waterwegennet hebben, ligt in het vervoersbeleid van die landen het accent sterk op de ontwikkeling van het weg- en railvervoer.



Gezicht vanaf de Spaarndammerdijk — foto Theo Veenboer

Volgens het Parool van 19 maart j.l. zou van Thijn gezegd hebben dat het Kabinet het belang van de Amsterdamse haven onderschat. Zijn collega Peper bevestigt dit door er op te wijzen dat de Kabinetsnota aan de vernieuwing van de Oranjesluizen, de sluizen in IJmuiden en de Zeeburgdempels bij de ingang van het Amsterdam-Rijnkanaal niet de hoogste prioriteit toekent. Van Thijn vindt voorts dat het Kabinet het beleid niet financieel onderbouwd heeft. Natuurlijk heeft hij het gelijk aan zijn kant met deze opmerking maar hij vergeet dat het uitgangspunt van het decentralisatiebeleid er op gericht is het beheers- en uitvoeringsbeleid direct bij het bestuurlijk niveau te brengen dat direct voor het beheer verantwoordelijk is. Voor de Amsterdamse haven ligt de beheers- en beleidsverantwoordelijkheid bij het stadsbestuur. Als je dan klaagt over geld, moet je je wel eerst afvragen „wat doen we zelf?"; en dan ontdekken wij de eerste splinter in het oog van Van Thijn. Het College van B & W legt het Gemeentelijk Havenbedrijf de verplichting op om de G.H.B.-bijdrage aan de Algemene middelen voor 1988 met 3 miljoen te verhogen. Het Kabinet deed dit voorgaande jaren bij de PTI met als resultaat dat de Telefoon dienst in Amsterdam de dienstverlening niet meer aan kon. Het Havenbedrijf afkluiven zal tot overeenkomstige resultaten leiden.

De Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening is uitgegeven onder verantwoordelijkheid van de Minister voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Zoals reeds gezegd geeft de Nota ruime aandacht aan de distributiefunctie van ons land. Voor uitvoering van deze functie zijn havens en vaarwegen nodig maar ook autowegen en spoorlijnen. Deze vergen territoriaal af te bakken ruimten die in bestemmingsplannen nader worden bepaald. Wanneer we dan kijken naar de Binnengemeentelijke Decentralisatie ontwaren we weer een paar splinters in het bestuurs-oog. Door de B.G.D. wordt Am-

sterdam opgedeeld in een aantal deelgemeenten. Jaren achtereenvolgend werd vergeten aandacht te schenken aan het werkgebied van het Havenbedrijf dat immers bestaat uit havens, doorgaande vaarwegen, kades, haventerreinen en opstallen.

Sinds kort wordt daar binnen het kader van de B.G.D. wel aandacht aan gegeven en wel op zo'n manier dat het duidelijk is dat de ambtelijke landrotten de zwaarste stem hebben gehad. Ondanks dat de Centrale stad het havenbeleid als haar taak ziet, wordt in het havengebied, zeg territorium, geen duidelijke taal gesproken omdat men met één oog naar de deelgemeenten kijkt. Als je zelf al geen duidelijk ruimtelijk havenorderingsbeleid voert, moet je maar niet te hard mopperen over de drempel bij Zeeburg.

De burgemeester, die ook Algemene Zaken behartigt, schijnt het gemeentelijke oppervlaktewater als een soort van niemandsgebied te beschouwen. Degene die er het duidelijkst zijn beleidsvlag plaatst heeft het voor het zeggen. Zo werd bij het woonschepenbeleid het accent gelegd waar voor een bepaalde datum welke woon-schepen lagen. Aldus werd voorbijgegaan aan de vraag of de woonschepen in havenbedrijfsgebonden havens of kades lagen. Deze splinter verhindert de burgemeester oog te hebben voor de noodzaak dat ook voor het havenbedrijfsgebied een ruimtelijk orderingsbeleid dient te worden ontwikkeld.

Wanneer de voorzitter van het College van B & W slechts oog heeft voor de omzet van het Havenbedrijf en geen aandacht voor de bedrijfsmiddelen, waartoe ook het havengebonden oppervlaktewater met kades en terreinen behoort, maken andere Collegeleden daar graag gebruik van. Zij grijpen hun kans en planten hun vlag in bedrijfsgebonden havens en op kades en oevers.

De Dienst Ruimtelijke Ordening laat de IJ-Boulevard door de Houthaven lopen en tast daarmee niet alleen het aantal ligplaatsen

aan voor binnenvaartschepen maar ook het woonklimaat van deze ligplaatsen. De verplaatsing van de geluidshinder van de woningen in de Tasmanstraat naar de bewoonde, aan de actieve binnenvaart deelnemende schepen, wordt arrogant afgedaan met de opmerking dat geluidshinder alleen aan gevels en niet aan de scheepshuid gemeten behoeft te worden.

Dezelfde Dienst ontwikkelt plannen voor het Oostelijk Havengebied maar weigert rekening te houden met de door de Gemeenteraad vastgestelde „Hoofdlijnen voor het Binnenvaartbeleid” waarin werd aangegeven dat de Ertshaven en de IJ-haven als ligplaatsarealen voor de binnenvaart zullen worden ingericht.

In de ontwerpplannen voor de Westelijke IJ-oevers worden ligplaatsarealen zoals de Haven voor de Binnenscheepvaart, de Oude Houthaven en de Houthaven door de Dienst Ruimtelijke Ordening voor bebouwing of anderszins geannexeerd.

Al deze splinters in het bestuurlijk oog vormen met elkaar een balk zonder dat men die zelf opmerkt. Daardoor ontgaat het hen dat er een brak en vertroebeld Zee- en Binnenvaarthavenbeleid gevoerd wordt. Laat de burgemeester zich dus niet verwonderen dat Den Haag geen helder inzicht heeft in de Amsterdamse haven.

De D.R.O.-plannen omvatten het Oostelijk Havengebied, het centrale IJ-oevers gedeelte achter het C.S. en de Westelijke IJ-oevers tot en met de Houthaven.

Juist in dit gebied zijn de ligplaatsen voor circa 300 binnenvaartschepen gesitueerd. Deze ligplaatsen zijn de woonbuurten van de binnenvaart. Maar in de haven als woonbuurt zijn geen winkels en wonen geen dokters of tandartsen. Daarom zien we dat vanaf een ver verleden tot heden de binnenvaart steeds tegen de aan het water grenzende woongebieden ligplaats heeft gezocht.

Het is dan ook begrijpelijk dat de binnenvaart deze ligplaatsen is blijven gebruiken als hun

Het IJ is de haven van Amsterdam en wat even belangrijk is, er zit weer enkele jaren achtereenvolgende groei in de haven. De haven en de scheepvaart drukken niet meer zo'n sterk stempel als vroeger toen de turf-, aardappel-, groente- en andere schepen tot ver in de stad lagen. En dan gaat „uit het oog, uit het hart” zelfs bij stadsontwikkeling gelden, die in de IJ-oevers plannen meer aandacht schenkt aan een Museumhaven dan aan het huidige beeld van het IJ als vaarweg en de daaraan gesitueerde havens met afgemeerde schepen.

De stedenbouwkundigen blijken gezien de plannen voor de Museumhaven er wel begrip voor te hebben dat een vaarweg en een haven pas tot hun recht komen wanneer deze in een open omgeving zijn gesitueerd. In de IJ-oevers plannen zien we echter op de oevers een ketting van blokken bebouwing aangegeven. Omdat het IJ twee oevers heeft, vragen de ontwerpers zich af „hoe ziet de bebouwing er van de andere oever gezien uit?”. In hun taal heet dat de sky-line. Men acht die sky-line zo belangrijk dat wethouder van der Vlis met een grote deputatie rond de halve wereld gaat reizen om te zien wat men er elders van gemaakt heeft. Van de steden die het gezelschap van der Vlis wil bezoeken, hebben de meeste geen vaarwegverbindingen met het achterland. Gelet op het sterke accent dat in de IJ-oeversplannen op de bebouwing ligt, dreigt men voorbij te gaan aan de feitelijke functie die het IJ vervoer technisch, economisch en niet in de laatste plaats als omgevingsbepalende factor heeft. Op zichzelf is dit niet zo verwonderlijk omdat onze tijd gekenmerkt wordt door specialisatie. Zo zijn de civiel- en waterbouwkundigen van elkaar geïsoleerde deskundigen geworden, met oogkleppen die het zicht beperken tot het eigen terrein. Waterbouwkundigen hebben het zicht op de stedenbouwkundige omgeving geheel uit het oog verloren en de civiele sektor ziet het wateroppervlak als ornament in zijn project.

Gelukkig vinden we in veel oude aan het water gelegen plaatsen nog voorbeelden van ruimtelijke harmonie tussen bebouwing en het oppervlaktewater. Het geld dat Van der Vlis nodig heeft voor zijn skyline-trip zou geheel of gedeeltelijk beter besteed kunnen worden aan een studie naar de ruimtelijke normen die in het verleden bij havens en vaarwegen in acht genomen werden en in hoeverre daar bij stedenbouwkundige plannen van nu rekening mee moet worden gehouden.

Wanneer we van de kop van de Handelskade naar de Tasmanstraat lopen of rijden is er opvallend veel uitzicht op het IJ. Tevens zien we dat de oevers op een groot aantal punten benut worden door havengebonden bedrijven en diensten. Deze punten accentueren het havenkarakter van het Binnen-IJ.

Zo geven de steigers achter het Centraal Station met de pontveren een duidelijk accent. De Rijnvaart-passagiersschepen die er 's zomers afmeren, versterken dit accent. De bouwplannen aldaar zullen dit havenaccent sterk aantasten. Men wil de Botelschepen verjagen waardoor dit havenbeeld verzwakt wordt. Het beleid zou erop gericht moeten zijn om in de plaats van de Botelschepen voor de Rijnpassagiersschepen een ligplaatsbeleid te voeren waardoor het voor deze schepen aantrekkelijk wordt om naast het zomerseizoen er ook 's winters ligplaats te kiezen. Door rompafmetingen, de hoge opbouw en de lichte verf trekken deze schepen duidelijk aandacht en benadrukken daarbij de havenfunctie van het IJ.

Ter weerszijden van de Westerdokbrug treffen we aan de Havengebouwzijde een aantal binnenvaartsteigers aan; terwijl aan de andere zijde van de brug een serie waterpolitieboten ligt. Het graansilo aan de Westerdoksdijk is een duidelijk voorbeeld van ontsierende bebouwing die het zicht op het IJ ontnemt. Vanuit deze hoek kan men niet zien dat de Oude Houthaven een ligplaatsenhaven is voor de binnenvaart. Net over de brug aan het begin van de Tasmanstraat is de Scheepswerf Minerva gevestigd. Wanneer daar een binnenvaartschip op de helling staat, dringt de haven zich heel sterk aan de voorbijganger op. Deze de haven accentuerende lokaties aan de IJ-oevers mogen zeker in IJ-oevers plannen niet weggevaagd worden.

Wanneer men de ontwikkeling van IJ-oevers plannen meer zou baseren op het ruimtelijke karakter van het Binnen-IJ en de hierboven genoemde elementen met respect zou inpassen en niet a.h.w. zou inklemmen tussen bebouwing, kan er een integraal en harmonisch plan op tafel komen waarin recht gedaan en ruimte gegeven wordt aan de Amsterdamse haven, de binnenvaart, de eigen bevolking en het toeristisch belang.

woonbuurt ondanks het feit dat het overslag- en opslaggebied zich verplaatst heeft richting zee, naar het Westelijk havengebied. Het merendeel der stedenbouwkundigen ging er bij de verschuiving van de havenactiviteiten vanuit dat ook de schippers spontaan ligplaatsen zouden kiezen in de nieuwe over- en opslaghavens, want daar was immers het werk. Voor de binnenstedelijke ligplaatsen waar geen overslag meer plaatsvond, bedacht men de naam „oude havengebieden”, waaraan een nieuwe gebruiksbestemming gegeven kon worden. In deze „oude havengebieden” zag men de ruimte voor realisering van de compacte stad-idee; met de slogan „wonen aan het water” kon men met luxere woningbouw de Yuppies weer naar de stad lokken. De oevers boden ruimte om in de plannen ook attractieve elementen voor toerisme en recreatie op te nemen. Om aan het compacte stad-principe te voldoen zal men tot op de oever moeten bouwen, waardoor een muur van woningen en andere bebouwing wordt opgetrokken en waarvoor kades met aanlegplaatsen en ligplaatsen moeten worden opgeofferd.

D.R.O. negeert de historisch door de binnenvaart als woonbuurt in gebruik zijnde havens. Met D.R.O. kunnen velen zich niet indenken dat schippers een historisch gegroeide band hebben met bepaalde ligplaatsen. Zoals bewoners van de Jordaan, de Pijp etc. een band hebben met hun buurt, zo hebben schippers een band met ligplaatsen waar men bij voorkeur afmeert. Het is een ernstige misvatting te menen er vanuit te kunnen gaan dat men binnenschepen in een haven zomaar kan deporteren. Daarbij vergeet D.R.O. dat de burgemeester de door woonschepen ingenomen ligplaatsen als officiële vestigingspunten heeft aanvaard, terwijl deze toch ook verplaatst konden worden. Maar binnenvaartschepen verplaatsen zich voortdurend dus die kunnen we rustig deporteren naar een ander ligplaatsaantal. In Westelijke richting zijn er wel oevers te vinden die gereserveerd kunnen worden voor de binnenvaart. De IJ-as plannen hebben tot gevolg dat de binnenvaart gedeporteerd wordt naar speciaal voor hen bestemde reservaten.



# Beleggers en de Gemeente

## De harde realiteit en de plannenmakerij

Op 5 januari kondigde B&W van Amsterdam aan dat de eerste optie om te mogen bouwen in het IJ-oevergebied zal worden verleend.

Hoe dit immens grote uitbreidingsgebied nu al wordt weggegeven en wie er uiteindelijk voor de verliezen opdraait: Over de uitverkoop, Bredero, Pakhoed en het ABP...

Dacht iedereen vorig jaar nog: Die plannen voor de IJ-oever, dat is allemaal al een beklonken zaak, nu is het laatste nieuws dat er toch een aantal kinken in de kabel zijn gekomen.

Met wie wil B&W in zee gaan? Wie mogen er bouwen? Dit jaar is de projectgroep in dat gebied van plan het gebied te verdelen onder projectontwikkelaars en beleggers. Op zoek naar het grote geld achter de plannen rond het Centraal Station en het PTT-gebouw. Hoe minder geld, hoe groter de luchtkastelen: Nederland op z'n smalst dat toch mee wil gaan in de vaart der volkeren. Over het ABP, het bankroet van de combinatie Eurowoningen/Blauwhoed en het Indonesian House dat gebouwd mag worden maar niemand wil bouwen.

Public-private partnership en city-marketing zijn gevleugelde woorden die rondom de plannenmakerij in het IJ-oevergebied vaak vallen. In november afgelopen jaar vond een congres plaats in het Sonesta-hotel met als thema: City-marketing. Entree was maar liefst f 575,- (excl. btw). Door mensen van de kersverse Verenigde IJ-groepen werd toen geprotesteerd tegen deze uitverkoop van de IJ-oever.

City-marketing houdt in dat via reclame- en publiciteitscampagne de stad door het gemeentebestuur wordt aangeprezen. „Amsterdam heeft t” was zo'n inmiddels doodgeblode campagne. De stad als wasmiddel dat verkocht moet worden; de promotie van Amsterdam als toeristische trekpleister en vestigingsplaats voor bedrijven. Alles is daaraan ondergeschikt, woorden als „inspraak”, „overleg” komen binnen zo'n strategie niet voor. Zij worden vervangen door een nieuwe term: „public-private-partnership”.

Aan de stad wordt gewerkt middels een samenwerkingsverband tussen wat heet particulieren en het bestuur. Dat komt toch op hetzelfde neer, zou je zeggen. Nee, zo'n samenwerkingsverband heeft als doel iets op te bouwen in een stukje stad.

In de praktijk betekent public-private-partnership een zakelijke overeenkomst tussen overheid en projectontwikkelaars. Bewoners/sters vormen hierbij slechts franje, bouwen kun je immers alleen met geld. Bewonersgroepen hebben geen geld, projectontwikkelaars weten waar ze het vandaan kunnen halen, beleggers hebben het.

Toen de gemeentelijke projectgroep IJ-oever en Oosterdok een prijsvraag uitschreef voor het gebied benaderde ze dan ook eerst grote, institutionele beleggers als het ABP. Zij zouden dan projectontwikkelaars moeten aanwijzen die dan op hun beurt met plannen moesten komen. Maar de beleggers zagen er geen brood in.

Sinds april liggen er een aantal plannen op tafel. Enkele zijn door de gemeentelijke projectgroep positief beoordeeld. Als het aan Albert van Hattum ligt, de voorzitter van de projectgroep, krijgende ontwikkelaars hiervan zo snel mogelijk een optie om een stukje IJ-oever te bouwen. Ongevoerd mogen ze dan hun plannen uitwerken.

Alle plannen hebben een kenmerk: Ze zijn pretentius, ze mikken op een publiek met een dikke beurs en woningen, laat staan sociale woningbouw komen er zo

goed als niet in voor.

Over welke bedrijven hebben we het? Over MBO, een dochter van de NMB, over Amlyn, een doodgewone speculant, over de Hollandse Beton Groep, over Bredero, nu al failliet en over de combinatie Blauwhoed/Eurowoning, een verstoten dochter van Pakhoed. Bredero en Blauwhoed/Eurowoning komen nu aan de orde. Ook gaan we nog even in op de rol die het ABP, als belegger speelt in het geheel. Ook Amlyn speelt binnen het gebied een sleutelrol. Achter Amlyn zit Jürgen Steinke. (p. 10) Dat ontwikkelaars zo'n sleutelrol spelen komt niet omdat ze zo kapitaalkrachtig zijn: Hun plannen komen enigszins overeen met de ideeën die binnen het stadhuis leven over het gebied.

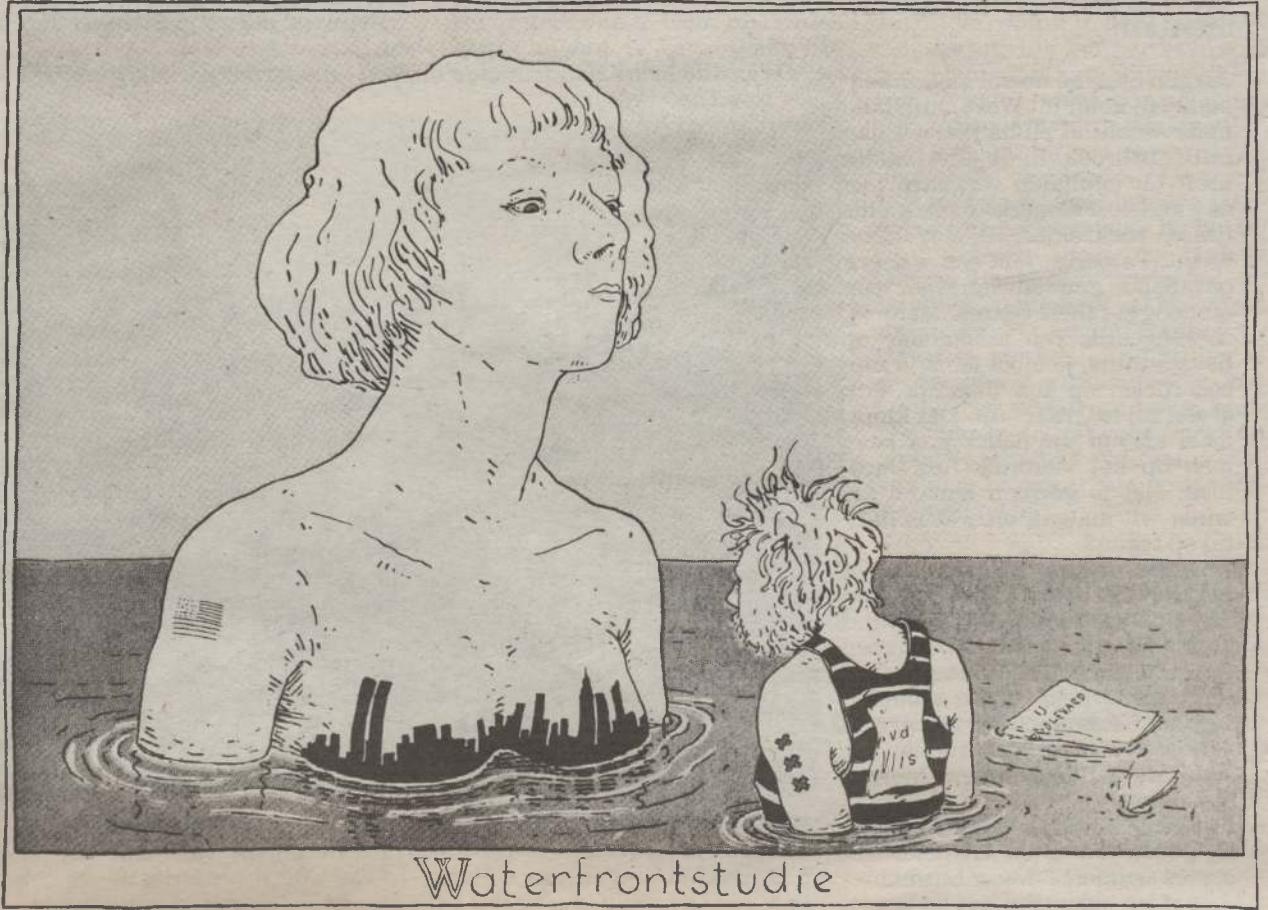
### Godheid

Bredero is al meer dan een jaar voorpagina-nieuws. Dit bouwconcern lijdt sinds voorjaar 1986 dusdanig grote verliezen dat het als een kaartenhuis in elkaar is gestort. Jan de Vries had van Bredero, plaatselijk Utrechts aannemersbedrijf in de jaren zestig een van de grootste Nederlandse bouwconcerns gemaakt. De Vries kwam tijdens de RSV-enquête niet alleen in het nieuws door zijn arrogante, hautaine houding, maar ook door het feit dat hij enkele tonnen onkosten dubbel had gedeclareerd. Empeo, al van oudsher de projectontwikkelaar van Bredero, komt met de plannen voor een Indonesian House op de kop van de Oostelijke Handelskade. Empeo was het hart van Bredero. Menig winkelcentrum in Nederland is door Empeo ontwikkeld en door Bredero gebouwd.

Het begon allemaal in 1963 met de ontwikkeling en bouw van Hoog Catarijne. De gemeente Utrecht had de omgeving van het Utrechtse Centraal Station helemaal uit handen gegeven. Bredero kon z'n gang gaan. Wilde B&W nog wat veranderen aan de ingrijpende plannen, dan kon Bredero schadevergoeding eisen. De gemeenteraad en zeker de bevolking stonden buiten spel. De opmerkingen van de Utrechtse hoogleerbaar prof. dr. B. Crinice Le Roy, bij de opening van een deel van het complex in 1973 spreken boekdelen:

„Als een gemeente zich overlevert aan een projectontwikkelaar, laat men dan een bedrijf bij de lurven pakken dat men gemakkelijker kan bespelen dan zo'n monster als Bredero. De projectontwikkelaar moet niet kunnen heersen als een soort godheid.”

Triest is dat juist in datzelfde jaar Den Haag Scheveningen in z'n geheel aan Bredero verkocht. Scheveningen moest Hoog Catarijne aan zee worden. „Het Haagse Torremolinos”, „het nieuwe Las Vegas”, zo waren de reacties in die tijd. Er lag dan wel een afspraak over hoe de verhouding moest zijn tussen huizen, kantoren en winkels, maar zelfs dit werd niet nagekomen door Bredero. Men bouwde gewoonweg minder woningen. De flats voor het Kurhaus waren zo schrikbarend duur dat niemand ze wilde kopen. In 1981 ging de Haagse raad door de knieën: minder woningen. Bredero weigerde ze te bouwen en voor ieder stukje grond dat niet bebouwd werd, moest de gemeente een schadevergoeding betalen en kreeg ze minder erfpacht.



Waterfrontstudie

Oorspronkelijke tekening Parool/Joep Bertrams

Met het beleid van ontwikkelaar Empeo is Bredero groot geworden maar ook ingestort. Het geheel bleek gebouwd op drijfzand. In 1986 leed het concern over de 300 miljoen verlies. Voorspeld wordt dat de verliezen over afgelopen jaar nog hoger zullen uitvallen. Enige maanden geleden werd bekend gemaakt dat de rechter zich met de zaak gaat bemoeien. Er komt net als bij OGEM een onderzoek naar de gang van zaken binnen het concern.

Op 5 januari jl. maakt B&W van Amsterdam bekend dat ze een optie willen verlenen aan de reisorganisatie Aerowisata uit Indonesië voor een Indonesian House. In brief waarin deze reisorganisatie hierom vraagt en uit uitspraken van projectgroepleiders Van Hattum blijkt dat niet alleen Empeo zich heeft moeten terugtrekken uit het project. De brief spreekt hoe ironies van „some unfortunate turn of events”, doelend op het faillissement. Duidelijk wordt in diezelfde brief dat er noch een nieuwe projectontwikkelaar is gevonden, noch dat er financiers zijn gevonden voor dit Indonesies pied à terre. Je vraagt je af waarom zo'n optie dan verleend wordt.

### De Verliezen

Een ander bedrijf dat als het aan de gemeentelijke projectgroep ligt in het gebied van de IJ-oever wel mag bouwen is de combinatie Blauwhoed/Eurowoningen. Als het aan die club ligt verdwijnen zowel de huidige bewoners/sters van het Oostelijk Havengebied als die van de voormalige brandweerkazerne.

Rondom het PTT-complex wil Blauwhoed/Eurowoningen een complex bouwen met, je raadt het al: een parkeergarage, een hotel, kantoren en luxe appartementen. Blauwhoed/Eurowoningen komen voort uit het Pakhoed-concern. Dit is een haven bedrijf dat is ontstaan uit de fusie van twee zgn. veembedrijven: Blauw-Pakhuismeesteren uit Rotterdam en

dam. De Amsterdamse tak stamt uit 1616 en hield zich al voor de fusie in 1967 bezig met vastgoed. Aanvankelijk na de Tweede Wereldoorlog alleen met de verhuur van voornamelijk Pakhuizen, later na 1959 groeide dit uit. Vanaf 1969 ging Pakhoed op grote schaal door heel Nederland koopwoningen bouwen. Vaak samen met anderen, waaronder het

teld. Uiteindelijk blijven alleen nog maar twee projectontwikkelaars over: Blauwhoed voor de bedrijfspandenbouw en Eurowoningen voor de woningbouw. Eind 1985 worden ook deze overhaast afgesloten. De directeuren Van der Sluis en Peters krijgen een meerderheidsaandeel in de combinatie Blauwhoed/Eurowoningen, Pakhoed houdt

Shell-pensioenfonds, Nederhorst, de later failliet gegane Heidemij. Het ging zo goed dat Pakhoed deze laatste twee concerns uit het samenwerkingsverband Polyzathe kocht. Zo goed zelfs dat het succes van Polyzathe Pakhoed van een dreigend faillissement redde toen na de oliecrisis de havendivisie zware verliezen leed. Het concern voelde zich op de onroerendgoedmarkt sterk. In 1976 dreigde ze alle bouwplannen in Amsterdam in te trekken wanneer het gemeentebestuur ze niet onvoorwaardelijk accepteerde.

Een jaar later zit Polyzathe, hoe ironies zwaar in de problemen. De Tilburgse makelaardij Stok, een dochter van Polyzathe, oftewel Pakhoed, komt in het nieuws doordat zij op grote schaal smeergeld van tussen de f 2000,- en f 5000,- eist van nietsvermoedende kopers van woningen van weer een andere dochter van Polyzathe: Eurowoningen. Twee handen op een buik, de rechter wordt ingeschakeld, later gaat Stok failliet. Een jaar na deze affaire ontstaan er bij Polyzathe liquiditeitsproblemen: Er is geen geld meer! De Robeco-groep en het Shell-pensioenfonds kopen 390 miljoen aan onroerendgoed op om Polyzathe te redden. Wat er na deze transactie overblijft is echter een onverkoopbare voorraad huizen en bedrijfsgebouwen.

Als in 1981 twee leegstaande huizen in Zaandam worden gekraakt volgt een ware terreurcampagne. Uiteindelijk verjaagt een door Polyzathe ingehuurd bewakingsdienst de krakers/sters met stokken en honden. Polyzathe lijdt in 1980 en 1981 zware verliezen die in de buurt komen van Bredero nu: 300 miljoen!

### De Kleintjes

Maar met de Havenactiviteiten van Pakhoed gaat het nu goed. De winsten die daar gemaakt worden vangen de klap op. Wel valt het doek voor Polyzathe. Pakhoed wil zich alleen nog maar met de haven bezighouden. Polyzathe gaat niet failliet maar wordt ontman-

40%. Was de oude vastgoedtak van Pakhoed een internationaal operend bedrijf met ook veel belangen in de VS en Duitsland, Blauwhoed/Eurowoningen is klein, heel klein. Ze heeft geen eigen kapitaal en kan geen risico's dragen. Over een eigen kantoor beschikt ze nog niet, momenteel zit Blauwhoed/Eurowoningen in onderhuur bij Pakhoed. Deze laatste heeft echter z'n handen teruggetrokken, voor verliezen hoeft het concern zoals in het verleden niet meer op te draaien. Alle bezit, al het vermogen van de oude vastgoedtak, Polyzathe, is in handen van Pakhoed gebleven. Twee onbelangrijke, kleine btjes hebben de naam gekregen van de ooit gerespecteerde machtige projectontwikkelaars Blauwhoed en Eurowoningen. De huidige Blauwhoed en Eurowoningen zijn niet die van vroeger: „We hebben in principe gekozen voor de bouw van kleinschalige kantoren (...) kleinere projecten”, aldus Peters in 1986. Men wil de krenten uit de pap, de luxe locaties, snel geld verdienen zonder veel risico's te nemen. Zo heeft Blauwhoed/Eurowoningen laten doorschemeren niet meer te staan springen om in het Oostelijk Havengebied te bouwen. Het zou te lang duren, de risico's zijn te groot...

Ja, rondom het PTT-gebouw naast het Centraal Station, dat is een toplocatie. Dan moet de voormalige brandweerkazerne wel weg, een van de weinige levendige en karakteristieke stukjes die het gebied nog kent. Alleen moet voor dit alles nog een financier gevonden worden. Het Pakhoed-pensioenfonds, maar daar is gezien de houding van de huidige Pakhoed-directie niet veel van te verwachten. Men wil zich alleen maar bezig houden met dat waar men verstand van heeft: de haven.

De band met het ABP, die dateerde uit de dagen van Schaefer, werd weer aangehaald. Tenslotte ligt daar de grootste geldhoop - zie volgende pagina.



# Parkeergarage C.S.

Momenteel is een begin gemaakt met de aanleg van een ondergrondse parkeergarage onder de Prins Hendrikkade. Schuin tegenover het Victoria Hotel ligt nu een zandvlakte. De vrees van omwonenden en de voorspelling van het SPOK zijn uitgekomen: De werkzaamheden liggen stil.

Wat is er aan de hand? Over de man achter de plannen, over Krasnapolsky, Victoria, de IJ-oeveren maar vooral over overvallen, speculatie en faillissementen.

Jurgen Steinke noemt zich zakenman. Hij komt uit West-Duitsland maar woont al sinds jaar en dag in Bennebroek. In de jaren zestig heeft hij kapitalen vergaard met de handel in alom bekende kleine ijzeren boekrekjes. Hij ziet er ook zo uit. Patserig, met een wel erg opvallend gouden horloge, een omhooggefallen venter. Maar ja, zo reageerde een ambtenaar op het stadhuis, je moet iemand niet beoordelen op zijn uiterlijk, ook al ziet hij er „raar“ uit. Dat klopt, maar als om zijn daden gaat doet men op het stadhuis heel laconiek: Het is gewoon iemand die winst wil maken, en wat is daar nu op tegen?

In 1975 kwam Steinke in het nieuws als zgn. raider: Samen met Combach bv, geruggesteund door de Engelse hotelgroep Grand Metropolitan probeerde hij een meerderheid van de aandelen van het Krasnapolsky-concern te verwerven zonder de directie, laat staan de aandeelhouders hier in te kennen.

Het ging slecht met het concern. De gebouwen en de financiële reserves zouden bij een ontmanteling meer opleveren dan de beurswaarde van de aandelen: dikke winst dus. De overval mislukte, in zijn eentje voerde Steinke daarna nog zonder succes overleg met de directie van Krasnapolsky. De aandeelhouders stonden nog steeds buiten spel.

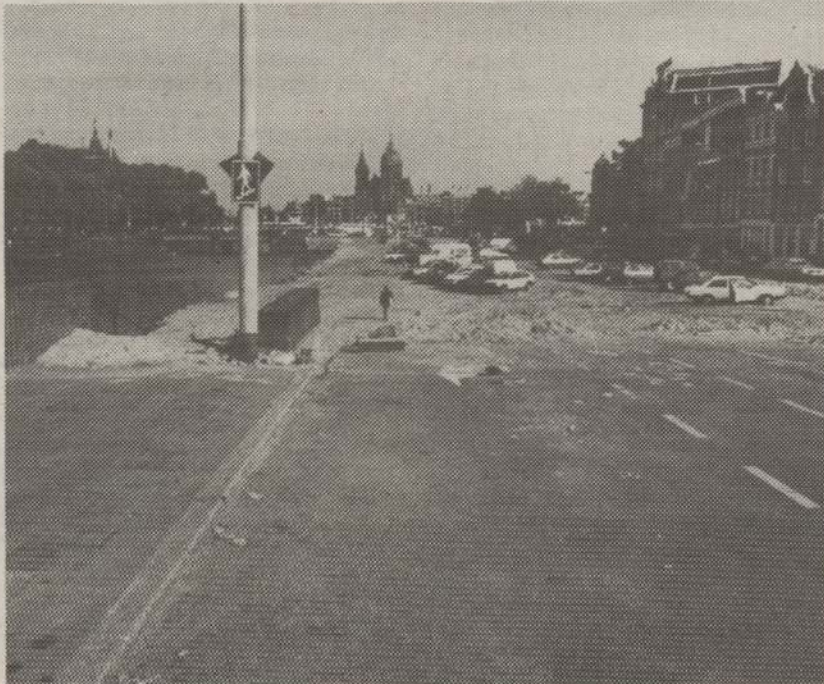
Er volgde een derde overnamepoging. Nu door Van Wijk & Heringa ooit van de onlangs overleden beruchte onroerend goedmagnaat Zwolsman, maar op dat moment in handen van de familie (Albert) Heijn; de intenties bleven ook nu hetzelfde. Daarop werden er dusdanige maatregelen genomen dat overname zonder de directie en de aandeelhoudersvergadering hier in te kennen onmogelijk werd.

Steinke verkeerde in die jaren (al) in de wereld van de onroerend goed-speculanten. In 1977 behoorde hij tot het rijtje speculanten dat voor maar liefst een maand zich de trotse bezitter mocht noemen van Groenburgwal 55. Maandelijks wisselde dit pand van eigenaar waarbij de prijs opklom van f 75.000,- naar f 255.000,-.

In dat jaar kocht hij ook een blok tussen de Looiersgracht en de

werd door de deurwaarder verkocht, later op 24 februari 1981 werd het faillissement uitgesproken van drie van zijn belangrijkste bv's. Op 17 november ging het blok van La Louvre over naar weer een andere bekende bij het Spok: Jacob Koos Leutscher. Aan tafel zaten naast hem vertegenwoordigers van Steinke, failliet, en Fagel en Van der Sluis, ook failliet; wat een gezelschap... Het werd stil rond Steinke. Jaren

De locatie Prins Hendrikkade nu: een „moderne“ parkeergarage.  
- foto Theo Veenboer -



Passeerdersgracht, waar nu het kraakpand La Louvre zit. Steinke had lucht gekregen van de bouw van een groot metrostation aldaar. Twee jaar later gaf hij dit blok, inmiddels nog meer vervallen, door aan de tycoons van het speculantenwereldje destijds: Ton Fagel en Bob van der Sluis. Zij behoorden tot het rijtje arrestanten in de Slavenburg's Bank-affaire. Geld kreeg Steinke nooit van ze, nee hij nam de wooncomplexen Oranjehof, Geuzenhof 1 en 2 in West van ze over. Fagel en Van der Sluis zaten hiermee in hun maag. Maup Caransa, ook al zo'n grootheid in de onroerend goed-wereld, had deze complexen gesplitst in appartementen, zij wilden ze los doorverkopen. Veel achterstallig onderhoud, woekerprijzen en protesten van de mensen die er woonden deden het plan stranden. Fagel en Van der Sluis kwamen in financiële moeilijkheden, Steinke gaf hun een reddende hand. Hij ging op dezelfde voet verder. Het gevolg was dat hij eerder failliet ging dan Fagel en Van der Sluis. De Centrubank leed als gevolg hiervan een miljoenenverlies, de gemeente werd gedwongen om de zaak op te kopen; de bewoners/sters dreigden op straat gezet te worden. De inventaris van Steinke's kantoor

kastelen. Bij Bredero lag het er allemaal dik bovenop, maar ook bij Pakhoed wordt nu, achteraf, erkend dat ze aanvankelijk succesvol bezig waren maar niemand wist waarom. Het ineensstorten van beide concerns kwam als een donderslag bij heldere hemel. Daartegenover staat dat de gemeente ideeën van de bewoners/sters en gebruikers/sters in het gebied van tafel heeft geschoven: Jullie hebben geen geld, geen verstand van zaken en het levert geen werkgelegenheid op.

De ontwikkeling van het gebied kost, als de plannen van de projectgroep doorgaan, volgens het beleggersblad Vastgoedmarkt 8,3 miljard! Wie gaat dat betalen als je projectontwikkelaars failliet gaan: Wij, als Amsterdamse bevolking...

Wat overblijft is city-marketing, verkoop van de stad ten koste van naar eigen bevolking.

- SPOK, speculatieonderzoek

bleef in het telefoonboek het telefoonnummer van zijn kantoor staan, de inventarisatie was verkocht, het kantoor ontmanteld. Het werd stil. Er was iemand die door de klungelige manier van zaken doen van Steinke ook verlies had geleden: de acteur Rutger 'Floris' Hauer. Steinke behartigt voor hem de zaken in Nederland. Hauer is zo voor naar schatting 2 miljoen in het schip gegaan. Zoals het er nu naar uitziet is Hauer ook degene geweest die Steinke weer op de been heeft geholpen. De zakelijke relatie met Steinke werd na zijn faillissement alleen maar aangehaald. Tussen 1983 en 1987 was Steinke directeur van 'Rutger Hauer Telefilm' bv. Ook bracht Hauer Steinke in contact met een van zijn familieleden: de administrateur Paul de Wilde uit Amstelveen. Deze beheert nu alles van Steinke. Opvallend is nu dat Steinke alleen met Hauer nog zaken deelt!

We schrijven 1985: Steinke duikt op achter de verkoop van het Victoria hotel. Grand Metropolitan wilde van dit hotel af; moderniseren om te kunnen blijven concurreren met de toen toekomstige burenen Barbizon en Holiday Inn zou te veel geld kosten. Volgens de kranten zou het hotel verkocht zijn aan een internationale keten van hotels: Consult Hotels International. Maar in feite komt alles in handen van Prime Hotels Nederland.

De aankoop is voor een deel gefinancierd m.b.v. een hypotheek die onmiddellijk na de verkoop op het gebouw werd verstrekt door de AMRO-bank van maar liefst 20 miljoen. De geschatte waarde van het gebouw is 22 miljoen gulden. Bij de uitbreidingsplannen van Victoria duikt voortdurend de naam van Steinke of een van zijn bv's op.

Een jaar later raakt Steinke ergens anders bij betrokken: Al jaren was de Kamer van Koophandel aan het lobbyën voor een parkeergarage ten westen van het Centraal Station onder de Prins Hendrikkade. Het ABP was afgehaakt, er zaten te veel risico's aan. Opeens kreeg Steinke uit handen van de voormalige staatssecretaris, toen voorzitter van de Kamer van Koophandel, Westerterp het alleenrecht om die garage daar te bouwen. De gemeente

# „Onder het

Tussen stedelijk bebouwd gebied en het omringende platteland is er bijna nooit een scherpe overgang geweest. Zelfs in de middeleeuwen waren er meestal buiten de muren grondgebruik en bouwsels die eigenlijk bij het stedelijk gebeuren hoorden, maar om allerlei redenen binnen die muren niet gewenst werden of niet goed mogelijk waren. In latere tijden, toen het belang van de omwalling en tenslotte de omwalling zelf verdween, waren er ook buiten het eigenlijk stedelijk gebied stukken, geen bouw- of weiland of bos of plas, toch duidelijk te ervaren als „buiten de stad“, waar van alles gebeurde dat min of meer bij de stad hoorde. Je vindt er volkstuintjes, woonwagenkampjes, kleine autosloperijen, landhuizen met parken, voormalige boerenhuizen waar op het erf en in de schuren allerlei vreemde, niet-agrarische dingen gebeuren.

Voor dergelijke activiteiten zijn zulke gebieden zo aantrekkelijk, omdat de grond (ruimte) er veel goedkoper en minder beperkt is dan in de stad. Er worden en werden vaak minder hoge eisen gesteld op het gebied van brandveiligheid, hygiëne, enzovoorts. Weliswaar staat daar tegenover dat grond en toegangswegen vaak slecht zijn (bijv. drassig), en voorzieningen als gas, water, licht, telefoon e.d. soms geheel of gedeeltelijk afwezig, maar dat blijkt voor velen royaal gecompenseerd te worden door de vrijheid die er te vinden is.

Sommige steden zijn aan het water gebouwd, en hebben dus een waterkant. Zo een is Amsterdam. Op de blinde muur van een open gat aan de Haarlemmer Houttuinen heeft jarenlang een opschrift gestaan: „Onder het asfalt ligt het strand“. Zo is het maar net, want ooit was daar inderdaad de waterkant, een natte stadstrand waar bootjes half op de kant getrokken lagen, en waar mensen met opgerolde broekspijpen in de weer waren met stokken en netten, met vaatjes, taanketels en roeiriemen. Het rook sterk naar zoute modder, drogend wier, teer en vis. De Zuiderzee waarvan het IJ een arm was, moet een van de rijkste visgronden ter wereld geweest zijn. Nog bij mijn leven heb ik soortgelijke taferelen gezien in

een plaats als Makkum in Friesland. In Amsterdam wist niemand dat toen nog, in die late middeleeuwen; maar het waren die ploetersaars aan de waterkant die de toekomst van de stad in hun vingers hadden. Sommigen ervan tenminste. De meesten zullen gewoon visserslui geweest zijn, en vissers was natuurlijk een serieuze aangelegenheid: belangrijk onderdeel van de voedselvoorziening. Maar er zijn er vast ook geweest die, al was het maar af en toe, wat anders deden: de toekomst van de stad was, zoals wij nu weten, niet die van een grote vissersplaats, en die andere toekomst (die nu het grote verleden is) heeft zijn kleine begin toch minstens voor een deel langs de waterkant gehad.

was nog niet klaar met het bestemmingsplan, verzette zich tegen de plannen maar was toen Steinke opdook opeens bereid om en de kosten voor te schieten en de grond voorlopig voor één gulden per jaar in erfpacht te geven. In die periode zweeg Steinke over zijn betrokkenheid bij Victoria. Wel schertst hij met de financiële steun van het hotel voor de parkeergarage. Deze steun was een van de redenen waarom de gemeente zich zo schappelijk opstelde.

De bouw van de parkeergarage en de uitbreiding van Victoria zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Victoria moest uitbreiden anders zou dat 't einde van 't hotel betekenen. De concurrentie van de burenen Holiday Inn en Barbizon zou fataal zijn. Er moesten parkeerfaciliteiten komen en zie daar...

Bewoners/sters en bedrijven in de omgeving zijn furieus: dank zij informatie van het Spok zien zij wel degelijk in dat Steinke een speculant is. Hij laat gewoon het zaakje failliet gaan, iedereen kan naar zijn centen fluiten, de gemeente mag weer het zaakje opruimen. „Het is een heel onbetrouwbare zaak“, aldus een reactie van bewonersraadvoorzitter Peter Vos. Steinke weigert duidelijkheid te geven over de bouw van de parkeergarage.

In de eerste week van januari is de eerste schop in de grond gegaan. Het is niet de schop van Steinke, het is die van de gemeente: Dienst Openbare Werken. Overeenstemming tussen Steinke en bedrijven en omwonenden wie de eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden vergoedt, is er nog steeds niet. Daartegenover staat dat Steinke dreigt de zgn. begeleidingscommissie waarin alle betrokkenen zitten te verlaten als niet alle mensen hun procedures tegen de garage intrekken; Zo kan toch niet in goed vertrouwen overleg gevoerd worden. Naar de gemeente toe dreigt hij met schadeclaims als de vergunning niet loskomt.

Nog steeds zijn niet alle vergunningen binnen. Een drietal aannemers is inmiddels in een vroeg stadium afgehaakt. Momenteel is niemand bereid de garage te bouwen voor tien miljoen. Eventueel wil Structon (van de NS) wel wat

damwanden slaan, eventueel... Het gevaar wordt groot dat de bouwvergunning verloopt en dan mag die garage niet meer gebouwd worden.

Ondertussen heeft hij ondanks verzet van de gemeenteraad een vergunning los gekregen voor de uitbreiding van Victoria. Dit ten koste van een aantal monumentjes. Het wordt allemaal betaald middels een tweede hypotheek van maar liefst 46 miljoen van de AMRO en de Bondsspaarbank. Wie de parkeergarage financiert blijft onduidelijk. De toezegging van o.m. de Bijenkorf waren bij lange na niet voldoende. Overal waar je vraagt wie dan wel dat allemaal financiert, krijg je nul op het request. In kringen van de Kamer van Koophandel zegt men dat er geen reden is om te twijfelen aan zijn financiële armslag. Als je doorvraagt zegt men daar dat men aanneemt dat hij gebruik maakt van de geijkte kanalen: banken en zo...

In Zürich hebben we niet de Zwitserse financiers kunnen vinden, geruchten die al meer dan tien jaar de ronde doen. Het enige wat we daar gevonden hebben is een brievenbus-maatschappij. Bovenin is Steinke na zijn faillissement in 1981 daar van het toneel verdwenen.

Steinke heeft geen geld, handelt in droomkastelen, bouwt met lucht. Totdat alles weer in elkaar zakt. Ondertussen gaat hij gewoon door en wordt ook nog serieus genomen. Zij zit achter de plannen voor een groot peperduur Haytt-hotel ten oosten van het Centraal Station, achter de Oosterdoorgang. Helmut Jahn, een Amerikaanse architect, stijl Manhattan, heeft hiervoor een aantal schetsjes gemaakt. Het gemeentebestuur ziet dit als het hart van het IJ-oevergebied. Steinke is dit hart, mister Haytt in Nederland. Hij beheert maar liefst 24 bv's. Allemaal ingeschreven op het kantoor van De Wilde, net zo groot als de Spok-burelen, in een eenvoudige woonstraat: bij geen gehoor bellen aan de overkant, daar woont De Wilde. Sinds kort heeft Steinke zelf ergens achteraf een kantoorje. Waarom kan die man zijn gang gaan?

- SPOK, speculatieonderzoek



# Asfalt ligt het Strand'

Toen Amsterdam zich dan ook tot een grote handels- en industriestad ontwikkelde, veranderden de waterkantactiviteiten van het gepluier van individuele rommelers in wat we tegenwoordig een meer bedrijfsmatig gebruik zouden noemen. En er vond vanuit het stadsbestuur ook een zekere zonerings plaats. Op de Houttuinen werd veel van het hout aan land gebracht, nodig voor de bouwactiviteit. Het domein van veel vissers en vishandelaars was de omgeving van de Haarlemmer-sluis. Op de Droogbak droogden men zijn netten, en een naam als van de Haringpakkerssteeg is duidelijk genoeg. Er ontstond een groot tekort aan waterkant, en de Oostelijke en Westelijke Eilanden werden aangeplempt. Daar kon men allerlei milieuvriendelijke en brandgevaarlijke bedrijvigheid een plaats geven: zoutketen, teer- en traankokerijen, scheepswerven. Want de houten scheepsbouw was een bepaald smerige bedrijfstak, daar weet men in de huidige stadsvernieuwing van mee te praten.

## Leven aan het IJ

Dat bedrijfsmatig gebruik van de IJ-oever is eigenlijk tot in onze eeuw steeds sterker geworden. Ooster- en Westerdok en de havens-oost ontstonden, steeds grotere, steeds afgeslotener bedrijfstreinen versperden de weg van de modale Amsterdammer naar de waterkant. En als je in de jaren '50, begin '60, zoals ik, met een bootje op het IJ verscheen, waren er maar een paar plaatsjes waar je zomaar kon vasthaken en de stad inlopen. Overal elders kon je de bedrijfsbewaking en een herdershond achter je aan krijgen.

Natuurlijk was dat wel de tijd, dat de haven nog „leefde”, een soort goede, oude tijd die nu onherroepelijk voorbij schijnt te zijn. De steeds grotere bedrijven werden tenslotte te groot voor het gebied en trokken weg, naar het nieuwe westelijke havengebied waar veel meer ruimte was, naar Rotterdam waar geen beperkende sluisen zijn zoals de KNSM, of überhaupt naar de filistijnen zoals de scheepsbouw en de passagierslijndiensten. Heel veel mensen werden werkloos, en langs het ooit „schipryck IJ” werd het merkwaardig stil.

Deze ontwikkeling was midden 60-er jaren al in volle gang, en zo tegen 1980 begon iets van die stilte tot het gemeentebestuur door te dringen (dat is waarschijnlijk helemaal geen abnormale vertraging). Aanvankelijk werden nog enige achterhoedegevechten geleverd zoals om de ADM, en omdat woningen bouwen juist even in de mode was maakte men plannen om enige havenbekkens te dempen en te bebouwen met woonwijken. Maar dat hielp allemaal niet erg: de stilte langs het IJ kreeg in de oren van politici en ambtelijke diensten een steeds dreigender klank.

**Zo kon heel vanzelfsprekend de gedachte ontstaan die stilte te bestrijden met lawaai, fluiten in het donker noemen de Engelsen dat: het wordt er wel niet licht van, maar we voelen ons minder beklemd. Wat maakt er nu eens veel lawaai?**

## Volendam

Een kermis bijvoorbeeld: zoals Sail Amsterdam. Het bleek dat daar letterlijk miljoenen mensen op af wilden komen, en daaraan kon je héél veel zakjes patat en blikjes bier verkopen. Van de patatbakkers kon de gemeente een best leuk bedrag aan staangeld beuren. Wat jammer nou dat zoiets maar een paar dagen per vijf jaar kon plaatsvinden. Je zou het eigenlijk veel permanent moeten hebben, zoals op de Volendammer Zeedijk of bij Sijtje Boes op Marken. Wacht eens, dat is

toch wel een idee: de IJ-oevers zijn veel langer dan de Zeedijk in Volendam, er kunnen dus veel meer toeristen op. Weet je wat we doen: we zorgen voor een paar attracties zoals een Hyatt-hotel (architectuur van De Klerk?) en een winkelcentrum à la Hoog Catharijne, en we zitten gebeiteld! Ja, en dan noemen we dat voortaan de IJ-promenade, kan al dat publiek daar lekker wandelen! Eens kijken, wat maakt er nog eens meer lawaai? Een vierbaans autoweg bijvoorbeeld. Toevallig

velen bouwen aan vaartuigen die net als het IJ zelf door „de economie” zijn afgedankt, maar die toch nog prima waterdicht zijn. Ze maken daarvan hun huis, maar ook heel vaak tegelijkertijd hun al dan niet zeewaardig jacht en/of hun bedrijfsmiddel, waarmee ze erin slagen hun brood te verdienen. Anderen zijn kunstenaars en richten zich in in onbruik geraakte bedrijfsgebouwen of ook vaak op schepen, ateliers in. In het Oosterdok liggen er bijvoorbeeld zulke, waar andere stadsbe-



Het strand aan de Prins Hendrikkade dat er van ca. 1938 tot 1958 lag. Nu geasfalteerd, zie foto's pag. 5  
Foto: Historisch Topografische Atlas, Gem. Archief.

hadden we nog wat plannen in de la liggen voor een IJ-boulevard, en een boulevard of een promenade, dat is eigenlijk zowat hetzelfde, niet dan, ja toch? Dus daar kan toch niemand op tegen zijn behalve querulanten, toch? Integendeel, het bedrijfsleven zegt voortdurend dat de stad onbereikbaar is en dat wij autootjes pesten. We zullen ze eens wat laten zien, en als ze dan nóg niet willen investeren langs die zo angstig stille IJ-oevers, zullen we als gemeente nog risicodragend kapitaal ook verschaffen, kan niks verdommen. Tenslotte is het misschien ook wel teveel verwacht van die particuliere ondernemers, dat ze zo maar het risico helemaal zelf zouden dragen. Nou, dan krijgen we toch een prachtboulevard, met allemaal mooie ondernemingen, vier stroken voor autoverkeer, kun je daar lekker rijden, rails voor openbaar vervoer want daar zijn we toch zo vóór, en als op Hoog Catharijne – pardon, het koopcentrum aan de oostkant van het CS, nu de muzak goed hard wordt gezet en al die auto's hun autoradio's laten spelen — oh boy!

Eén kleinigheid is, bij al dit lawaai, ons goede gemeentebestuur ontgaan. Nog steeds zijn er veel Amsterdammers met de instincten van de individuele rommelers uit de middeleeuwen. Al toen de stilte langs het water nog maar begon te vallen begaven zij zich naar de weer bereikbaar worden waterkant, stroopten figuurlijk hun broekspijpen op en begonnen te ploeteren. Niet letterlijk natuurlijk, want in plaats van een flauw hellende oever met ondiep getijwater zijn er nu overal solide kades waaraan schepen met een flinke diepgang kunnen meren, terwijl de visstand praktisch verdwenen is. De moderne ploeteraars brengen ook een veel grotere variatie aan talenten en activiteiten mee dan hun middeleeuwse voorgangers, en ze zijn ook veel groter in aantal. Heel

woners desgewenst cursussen kunnen volgen. Ook op die plek hebben studenten een sociëteit gesticht, waarmee ze weer gelukkig zijn. Met hun burens hebben ze nooit ruzie.

## Rendabel

Elders is een creatieve oud-provo iets met computers begonnen in een leegstaand veem: een groot zakelijk succes, naar het schijnt. Een haventje-werfje waarvan elke deskundoloog je ongezien kan vertellen dat het véél te klein is om „rendabel” te zijn, lijkt niettemin zijn baas in leven te kunnen houden. En overal wonen mensen op boten, timmeren mensen aan boten, spelen kinderen bij boten en wordt er aan de waterkant gedroomd.

Van al deze mensen staan er maar weinig ingeschreven als woningzoekend of werkloos. Naar verhouding kopen zij weinig nieuwe auto's, afwasmachines en stereotoren, maar meer dan gemiddeld artikelen als touwwerk, sloop-hout en tweedehands dieselmotoren. Kortom, zij gedragen zich als klassieke stadsrandbewoners en de IJ-oevers zijn een echt stadsrandgebied geworden, met als bijzondere eigenschappen dat het aan groot vaarwater ligt en bovendien zeer centraal. Dat geeft aanleiding tot een ongewoon groot aantal initiatieven en activiteiten.

**Juist dat geeft hoop voor de toekomst. Zo min als in de late middeleeuwen, kennen we die nu; en niemand kan ook gissen welke activiteiten voor die toekomst wel en niet belangrijk zullen blijken te zijn. Wel kan je zeggen dat als de stad nog een, al dan niet grote, toekomst heeft, het begin daarvan heel klein zal blijken te zijn. De grootste kans is dat het zich ergens in een marge zal ontwikkelen of al ontwikkeld heeft. We moeten ons niet vergissen: de grote toeristenhotels, de banken, de musea, de fastfoodketens, de**

kantoren en universiteiten zijn niet de toekomst, maar het verleden en het heden. Dat soort verschijnselen zal nog wel voor enige tijd deel van het stedelijk landschap blijven uitmaken, in sommige gevallen voor lange tijd, maar de vormgevers van de toekomst zijn zij niet echt. Die zitten in onderstukken en op andere onbestemde plekken in het stedelijk weefsel, in de stadsrandgebieden en langs de waterkanten. Misschien maken de schippers van de bruine vloot wel deel uit van die toekomst, al lijken ze ook zo op het verleden gericht; misschien komt er iets wilds uit de computers van Y-tech; misschien wordt er aan de Levantkade een

voelen zich betrokken bij wat er langs het IJ gebeurt. Tevelen maken zich niet kwaad, omdat zij het IJ als ver van hun bed beschouwen.

Dat is een vergissing, denk ik. Als al die plannetjes waarover u in deze krant kunt lezen doorgaan, zal geen van hen ooit nog van zijn leven op een zondagmiddag lekker langs het water lopen met zijn kinderen en zijn hond. Zij zullen aanzienlijk lager op een woningtoewijzing of een aanbod van werk van het GAB moeten wachten, omdat al die mensen van de waterkant op de arbeidsmarkt en woningmarkt verschijnen. Natuurlijk kunnen er in zo'n grote bouwput veel bouwvakkers aan de gang, maar hoeveel daarvan zullen Amsterdammers zijn? Hoe was dat bij een recent groot project als de Stopera ook weer? Wat zal bijvoorbeeld het effect van zo'n groot koopcentrum bij het CS zijn? Zouden alleen de winkels tussen Haarlemmerplein en de Dam het afleggen of zal het effect tot in de PC en de Beethovenstraat te merken zijn? Zullen al de brodeloos gemaakte in het nieuwe koopcentrum werk kunnen vinden, en wat voor werk? Of levert de architect of de aannemer van zo'n koopcentrum de klandizie er soms bij?

Nog veel belangrijker: al die plannen hebben heden en verleden in zich, maar geen toekomst. Auto-wegen, grote toeristenhotels, kantoren — allemaal verleden en heden, niets nieuws. Maar intussen maken ze wel de marginale ontwikkelingen onmogelijk die het kleine begin van de echte toekomst zullen moeten zijn. Want tussen beton- en glasskeletten, rijstroken, steriele grasvelden en keurig bekatrechte kademuren zal geen plaats overblijven voor nieuwe initiatieven en marginale activiteiten. Daarvoor wordt de grond al te duur en bovendien, het staat niet netjes. De stad wil uit geldgebrek zijn „Kleine Komedie” sluiten, een theater waarin een stukje nabije toekomst vorm kreeg. Tegelijkertijd investeert zij vele miljoenen in het verstikken van haar verdere toekomst die, als hij ergens ligt, op dit ogenblik minstens voor een deel zijn rommelig begin langs het IJ heeft. Die toekomst wordt nu denigrerend afgedaan als „marginaal”. Het is in de marges, heren, dat de interessante dingen gebeuren! Marginaal waren ooit o.a. stoommachines, het christendom, de olieindustrie, de handel — om maar eens een paar voorbeelden te noemen. Dolce far niente?

**baanbrekende samenlevingsvorm ontwikkeld — niemand die het weet.**

Het bijzondere, ongeregelde karakter van het gebied straalt ook af op de toch nog vrij veel „oude”, „geregelde” bewoners en bedrijven. Daarvan kan je bijvoorbeeld noemen de binnenschippers, die nog steeds hun haven, hun sociëteit en hun beurs in de Houthavens hebben (maar daar zou wel eens een IJ-boulevard kunnen komen, en wat er dan met hen gebeurt, is niet duidelijk); de bedrijven en de bewoners op de Kadijken, brandweer- en douanemensen die nog steeds aan hun voormalig werkterrein hechten en er zijn blijven wonen; handelaren in scheepsbenodigdheden die een heel ander soort klanten hebben dan vroeger; zelfs een bedrijf als de grote drukkerij waar deze krant wordt gemaakt. Onder al dezen is een soort saamhorigheid ontstaan, of is bezig te ontstaan, die tot uitdrukking komt wanneer de gemeente ideetjes van het bovenbeschreven soort oppert: als, op zijn minst, ergernis. Als dan vervolgens beleggers in rotten van vier aanmarcheren om van de IJ-oevers een bouwput te maken groot genoeg om er 8,3 miljard gulden in te donderen — dat is echt ontzettend veel geld waarvoor een vreselijk grote bouwput nodig is — dan ontstaat er zelfs kwaadheid. Die waterkant was toch van ons! Die anderen hebben haar verlaten, wij waren het die gebleven zijn, of haar weer in gebruik namen toen niemand anders haar hebben wou en de gemeente haar niet zag. Laat ze alsjeblieft wegblijven met hun dure pretenties, het is nu onze waterkant en we waren net begonnen er wat van te maken!

**Die kwaadheid is natuurlijk een goede, gezonde reactie. Zij zal alleen niet voldoende zijn om de „ontwikkeling” te keren, want veel te weinig Amsterdammers**

Maar moeten we dan niets doen langs het IJ, en alles maar zijn goddelijke gang laten gaan? Natuurlijk is dat het andere uiterste. Je zou bijvoorbeeld, als stad, een plan als het water-kade-project kunnen overnemen in plaats van erop te beknielen en te vitten tot er niets van overblijft: dat plan heeft tenminste wat marges in zich, en dus toekomst. Je zou je ernstig moeten afvragen wat de toekomstwaarde is van het zoveelste koopcentrum, toeristenhotel, congrescentrum, kantoor. De veronderstelling dat het huidige succes van Düsseldorf, Lyon of Frankfurt de toekomst van Amsterdam is, is onzin: eerder het bankroet, want tegen een succes daarginds is het kwaad concurreren. Dus: sommige kantoren wel, andere niet, en waar je ze niet doet, voorlopig maar even de oever de oever laten. Niet zomaar veel rijstroken neergooien, maar niet teveel dan dat andere ontwikkelingen nog door kunnen gaan (woningbouw) en nadenken over andere oplossingen voor de vervoersbehoefte — die zouden bijv. in de toekomst o.a. kunnen bestaan uit middelen om die vervoersbehoefte terug te brengen tot een hanteerbaarder niveau. Een paar zulke middelen zijn al wel bekend, zij liggen bijv.

zie verder pag. 12.



# De Slag om het IJ-eiland

Het Oostelijk Havengebied moet een nieuwe stadswijk worden. Het Water/kade-plan heeft groot enthousiasme opgeroepen; het laat zien hoe prachtig het hier wonen kan zijn op 'n siereiland in het IJ, met mooi uitzicht, steigers, bootjes en schepen, en waar het ook voor niet-bewoners goed toeven is om te wandelen, fietsen, joggen, surfen, op 'n bankje zitten, of een kijkje nemen in het Open Havenmuseum.

## Uitstel

Jaren van breed overleg zijn er aan vooraf gegaan. Met excursies, discussies en tentoonstellingen heeft de Bewonersgroep Oostelijk Havengebied vele mensen weten te bereiken om mee te denken over de toekomst van het IJ-eiland in het Amsterdamse IJ.

Zo kon in juni 1987 het Water/Kade-plan aan stad en gemeente gepresenteerd worden. De gemeenteraad zou toen een besluit nemen. In plaats daarvan werd het heel stil. Het besluit over een stedenbouwkundig plan werd maar uitgesteld en uitgesteld.

## Waarom nu pas

Binnen de gemeente blijkt niet iedereen het er mee eens. En met „iedereen” bedoelen we Wethouder v.d. Vlis. Hij wil het eiland reserveren voor mensen met hoog inkomen, dure huizen, dure jachthavens, dure cafés en afgeschermdes kades, met zelfs mogelijkheden voor mensen om een tweede huis te bezitten. Maar hoe „verkoop” je dit aan de Amsterdammers, zitten die daar echt om te springen?

Is dit de grote stap voorwaarts op weg naar een rechtvaardiger samenleving?

Zo'n jaar geleden kreeg de wethouder in de gaten, dat het Water/Kade-plan een groot succes aan het worden was. De steun kwam van alle kanten, van mensen die belang hebben in sociale woningbouw, tot mensen die zich bezig houden met nieuwe ontwikkelingen voor oude havengebieden; zelfs de beleggers in de particuliere woningbouw vonden het plan zo gek nog niet, zo'n plan waar leven in zit.

Dat gaat de verkeerde kant op, moet het machtig baasje gedacht hebben. En zijn trucendoos ging open.

## Generalissimo

Het begon ermee, dat de Nota van Uitgangspunten voor het IJ-eiland niet - zoals gebruikelijk - in de Gemeenteraad gebracht werd. De gemeenteraad legt dan de afspraken voor de verdere uitwerking van het plan vast en iedereen weet dan waaraan hij zich moet houden. Over die uitgangspunten was grote overeenstemming, eerst tussen bewoners en ambtenaren, en later ook met twee Woningbouwverenigingen, één belegger en één projektontwikkelaar. Want deze mochten als eventueel geïnteresseerden toen ook aan het overleg deelnemen.

Truc nr. 2 was dat, als de bewo-

Bewonersgroep Oostelijk Havengebied

Javakade 21 1019 BE Amsterdam

Tel.: 220541.

## Vervolg: Onder het Asfalt Ligt het Strand

glasvezelkabels en bij de ruimtelijke ordening; en als je over dat laatste toch gaat denken, kom je van het een op het ander.

Bijvoorbeeld op de vraag of de algemeen aanvaarde vier hoofd-functies van een stad, wonen, werken, verkeer, recreatie, wel alle fundamenteel zijn of dat verkeer misschien er is ten behoeve van de andere drie en dus onder-

ners weer eens vroegen om de uitgangspunten vast te laten stellen, de wethouder zijn ambtenaar (dhr. v. Hattum, projektgroepvoorzitter) liet zeggen: ja, dat doe ik. Maar het gebeurde gewoon niet!

## Blokkenleer

Truc nr. 3 is een bekende: plots herinnert je wethouder zich het programakoord. Daarin staat iets van streven naar gesloten bouwblokken. Dhr. Bijdendijk (directeur van 't Oosten, een van de twee woningbouwverenigingen) wou hem wel een handje helpen. Na maanden overleg en juist op het moment dat het plan rond begon te komen, zei Bijdendijk: gesloten bouwblokken moeten er komen.

Twee maanden lang hebben we geprobeerd hem te overtuigen: het eiland is te smal voor die bouwblokken, de zon kan er niet in komen, je krijgt allemaal auto's op de kades en je ontleemt de huizen aan de achterkant van die blokken (langs de middenstraat op het eiland) behalve de zon ook het zicht op het water. Het hielp allemaal niets. Die gesloten bouwblokken moesten er komen. „Ik bouw, dus beslis”, zie Bijdendijk tenslotte.

## Corporatieve staat

En zo was het niet een besluit van de Gemeenteraad, maar een besluit van dhr. Bijdendijk van een woningbouwcorporatie dat de bewoners buitenspel zette. Als doekje voor het bloeden mochten de bewoners een eigen plan maken en dit zou volgens projektgroepvoorzitter v. Hattum een gelijkwaardige kans krijgen bij de politieke besluitvorming. Maar wie gelooft hem nou nog? Het Water/Kade-plan was gesaboteerd en de weg was nu vrij voor een ander plan. Handig daarbij was dat de uitgangspunten voor het IJ-eiland nog steeds niet waren vastgesteld.

geschikt; of op de vraag of er nog iets anders mogelijk is dan ruimtelijke scheiding van functies. Hoe komt het toch dat de Jordaan en andere wijken, waar de woningen vaak oud en klein zijn, maar waar die functiescheiding weinig is doorgevoerd, zo populair zijn als woongebied? Misschien is het wel Amsterdams toekomst om op dit soort punten met baanbrekende nieuwe inzichten en oplossingen te komen, waar de wereld nog van zal staan kijken. In dit land hebben we in elk geval een langere ervaring met een grote bevolkingsdichtheid gekoppeld aan een hoge welvaart, dan bijna overal elders.

Amsterdam is een stad aan het IJ,

Plots verschenen er dure jachthavens, op twee plaatsen zou het eiland daarvoor afgegraven moeten worden. Nog goede bestaande panden zagen er plotseling niet meer uit, slopen die handel. In zo'n sjieke wijk zal iedereen wel een auto hebben; de parkeernorm werd flink opgehoogd en op de kades moet dan maar dubbelzijdig geparkeerd gaan worden.

De mensen die hier gaan wonen zijn toch (veelal) uithuizig en hebben geen (tijd voor) kinderen, aldus schetsen ze het profiel van de nieuwe bewoners.

De twee woningbouwverenigingen vonden het prachtig en dachten alvast verder in de toekomst: die woningen langs de kades kunnen we straks wel aan de huurders gaan verkopen. De nieuwe trend, en ze zetten er nog een paar laagjes bovenop. Dat de woningen er achter dan helemaal geen zon en zicht meer krijgen, vinden ze acceptabel (dat zal dan inderdaad wel sociale woningbouw blijven).

## Ontknoping

Dit „alternatief” voor het Water/Kade-plan begint na één jaar vorm te krijgen. In plaats van dit aan buurt en stad te presenteren, wordt het direkt naar B&W gestuurd.

Maar de wethouder is nog steeds niet helemaal zeker van zijn zaak. Hij speelt zijn laatste troef uit: bij het bouwplan hoeft geen rekening meer gehouden te worden met de boten en het watergebruik rond het eiland. Daarover komt later overleg. Anders gezegd hij is die boten liever kwijt dan rijk. En zo zijn we dan allemaal terug bij af, en wordt het allereerste uitgangspunt van het overleg onderuit geschoten. Dit uitgangspunt heette „integrale planvorming”, dit wil zeggen dat je voor zo'n eiland in het IJ een plan maakt waarbij land en water tegelijk worden bekeken. Dan moet er voor gezorgd worden dat landgebruik (wonen, werken, recreëren en parkeren) niet botsen met het watergebruik (boten, steigers, recreatie, enz.).

## Raad

Nu zijn alle uitgangspunten van tafel. Wat doen B&W nou? In plaats van ronduit stelling te nemen, en te zeggen wij willen persé een jachtyup wijk op het IJ-eiland, is het argument: wij vinden het van groot belang dat de opdrachtgevers unaniem kiezen voor dit plan. Met die opdrachtgevers bedoelen ze die 2 woningbouwverenigingen (Bijdendijk: ik bouw, dus beslis), die belegger en die projektontwikkelaar, diezelfde dus die als „eventueel geïnteresseerden” een jaar geleden aan de overlegtafel mochten bijshuiven. Ook noemen ze nog even de gesloten bouwblokken, maar dat hoeven we al helemaal niet serieus te nemen, want door die blokken komen enge ste-

kijk maar naar de kaart. Amsterdammers, van Noord tot Buitenveldert, van Osdorp tot de Gaasperplas, wonen aan het IJ. Wat er met het IJ gebeurt is een zaak van hen allen, veel te vitaal om alleen maar aan politici, ambtelijke diensten en zogenaamde „beleggers” (= meestal grote instellingen zonder gezicht en zonder hart) over te laten. En als dat volkje snode plannetjes met óns IJ uitbroeden, past het ons allen, Amsterdammers, om kwaad te worden, wat zeg ik wóedend! Dan moeten we ze leren met hun vingers van onze zaken af te blijven!

- Henk Takens

## IJKUST GOUDKUST

Op 2 mei koos een gemeenteraadscommissie voor het plan van de Dienst Ruimtelijke Ordening. Er waren net genoeg raadsleden aanwezig om zo'n besluit te kunnen nemen. De discussie nam niet meer dan een half uur in beslag, als je tenminste van een discussie kunt spreken: achter de schermen waren de zaken al gedaan. Het DRO-plan werd zelfs niet eens meer uitgelegd of toegelicht. Een half uur, waarin raadsleden van PvdA, CDA en D66 zich door de afgrijselijkste bochten wroongen, zoals Heyne, die toegaf dat in het DRO-plan 40% van de (overwegend minder draagkrachtige) bewoners niet over het water kan uitkijken, maar het „zo'n aardig idee vindt dat yups en minima geïntegreerd op één eiland zouden kunnen wonen.” Hij zou het misschien ook wel een aardig idee vinden als daarmee het laatste woord gesproken zou zijn, maar dát, kunnen we hem garanderen, is niet het geval.

## OOSTELIJKHAVENGEBIED:

## Docklands Fights Back

Het Oostelijk Havengebied is een prachtig verouderd zeehavengebied. Op de kaart is te zien dat het een aantal vrij smalle landtongen zijn en een gebied langs de spoorlijn naar het Centraal Station.

De grote havenbekkens bepalen de omgeving: luchten, vogels, de wind en het licht, schepen en bedrijvigheid. Het plan om hier in de komende 15 jaar zo'n 10.000 woningen te realiseren waarvan 70% sociale huurwoningen is een geweldige uitdaging.

Havens oost kan een bijzondere en levendige wijk worden. Buurten waar je graag op straat of op de kades komt. Met ligplaatsen voor allerlei soorten schepen en ruimte voor werk en plezier.

Het ontwikkelen van een aantrekkelijke wijk staat helaas niet bij iedereen voorop. Toen in '85 de uitgangspunten voor de woningbouwplannen in het Oostelijk Havengebied werden vastgesteld, was er veel discussie geweest over de IJ-boulevard.

De aktiegroep IJ-boulevard Nee-Nee had de gevolgen van een 4-baans weg langs het IJ, die de ringweg om Amsterdam kortsluit, onder de aandacht gebracht. Verkeersaantrekking met alle overlast vandien, kantoren en parkeergarage gordels waar anonimiteit en onveiligheid ontstaan. De Gemeenteraad had al eerder de besluitvorming over de aanleg van de IJ-boulevard uitgesteld tot de jaren 90. In alle toonaarden beweerde wethouder Van der Vlis dat de IJ-boulevard zeker niet meer dan 2-baans zou worden. Er zou onderzoek worden of er een „knip” bij het CS kon komen zodat auto's niet van oost naar west kunnen via de IJ-boulevard. Plannen voor het oostelijk havengebied zouden met en zonder IJ-boulevard getekend worden voor een goede afweging. Nu in '88, wordt door ambtenaren uitgegaan van een vierbaans snelweg dwars door het Oostelijk Havengebied. De kop Oostelijke Handelskade (bij CS) moet kantoorgebied worden.

Het woningbouwplan rond de Entrepôthaven gaat uit van een kantoorwand langs de IJ-boulevard (waarbij wordt toegelicht dat er langs de vierbaansweg een parallelweg moet komen voor de kantoren en een geluidsmuur). Het kleine gebied wat dan nog „over” is voor woningbouw is geïsoleerd door bedrijfsterreinen, een snelweg en de spoorlijn.

Kantoren en bedrijven kunnen deel uitmaken van een woonbuurt. Geen anonieme en gevaarlijke gebieden maar juist levendigheid en werk in de buurten. Door een stadsstraat aan te leggen, gewoon tweebaans met stoplichten kunnen auto's die ergens heen moeten de weg nemen, maar er is geen aantrekking door het race-effect van een snelweg. Uitstekend openbaar vervoer is en blijft de manier om veel mensen te vervoeren in Amsterdam zonder de stad te verkankeren. In het waterrijke havengebied kan een busboot daar een belangrijke bijdrage aan leveren.

De Bewonersgroep Oostelijk Havengebied organiseerde vorig jaar oktober de tentoonstelling en de conferentie 'Docklands fights back!' Het was een ontmoeting met aktievoerende bewoners uit de Londense havengebieden. De regering Thatcher pompt daar miljarden in de Docklands waarmee de grond „bouwrijp” wordt gemaakt en wegen, een onbemande metro en een vliegveld zijn aangelegd. De Docklands is nu speculatie-objekt geworden en de grondprijzen schieten omhoog. Gevolg is dat er geen één betaalbare woning meer wordt gebouwd en de vaak werkloze bewoners vanuit verkrotte woningen uitzicht hebben op luxe appartementen van de yup's.

Op de conferentie 'Docklands Fights Back' was de centrale vraag hoe je het beste kunt aktievoeren tegen dergelijke ontwikkelingen. De mensen van de Joint Docklands Action Committees die naar Amsterdam waren gekomen, benadrukten dat het heel belangrijk is om duidelijk te maken hoe het anders kan. Door alternatieve bouwplannen te maken maar vooral ook eigen werkgelegenheidsplannen en initiatieven.

Veel mensen houden zich nu nog vast aan het idee dat de bedrijven die zich in de Docklands vestigen uiteindelijk ook voor hun welvaart zullen betekenen.

De aktiegroepen staan voor de uitdaging de mensen een andere mogelijkheid te laten zien om hun situatie te verbeteren. Omdat zulke projecten en grondspeculatie slecht samengaan, hebben de bewoners stukken terrein gekraakt om toch door te kunnen gaan.

De situatie in de Londense Docklands is veel schrijnender dan die in Amsterdam. Maar Londen heeft veel fans. Neem Heerma, oud Havenwethouder in Amsterdam, nu staatssecretaris van Volkshuisvesting, die beweert dat sociale woningbouw in het Oostelijk Havengebied niet gewenst is. In zijn visie wordt het de nieuwe goudkust van Amsterdam...

Een vierbaans IJ-boulevard, parkeergarages en grote bedrijfsterreinen staan een aantrekkelijke woon-werkwijk die het Oostelijk Havengebied kan worden in de weg. Wij willen hard maken dat het anders kan!

- Bewonersgroep Oostelijk Havengebied