



4 x Amsterdam

Maurits de Hoog

Amsterdam staat aan de vooravond van een totale gedaanteverandering. In de stad is ruimte gevonden om 100.000 woningen toe te voegen aan de bestaande woningvoorraad. Aan meer dan driehonderd projecten wordt parallel gewerkt. De beoogde intensivering van het stedelijk grondgebruik komt binnen handbereik. Maar hoe staat het met die andere doelstelling van het stedelijk beleid - 'kwaliteitsverbetering'?

Tegenover het homogene model van de lobbenstad en de sterk planologisch-juridische invalshoek van het huidige structuurplan plaatst de auteur de stedenbouwkundige kwaliteiten van vier onderscheiden delen van de stad: de gridstad op het veen, de waterstad in het IJ, de poldersteden in de droogmakerijen en de woonparken rond de dorpslinten.

Het onderscheid is een bruikbaar vertrekpunt om de stedenbouwkundige ontwerpgegevens in de vernieuwing van de stad scherp te stellen. Maar het biedt ook een nieuw gezichtspunt ten aanzien van de kwaliteit van de stad als geheel. Tegenover de focus op de relatie met het landschap rond de stad, wordt de kwaliteit van het landschap in de stad aan de orde gesteld. Daar, rond Amstel, IJ en Noord-Hollands Kanaal, liggen prachtige kansen om de attractiviteit van de stad een krachtige impuls te geven.

Maurits de Hoog (1955) is stedenbouwkundige en werkt sinds 1996 bij de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. Hij was daar hoofd van Ontwerpteam Stad en betrokken bij het opstarten van een groot aantal vernieuwingsprojecten. Hij was gemeentelijk projectleider voor het opstellen van het Masterplan Wibautas, schreef Panorama Noord, de ontwikkelingsvisie voor Amsterdam-Noord, en werkte aan een nieuw perspectief voor de Centrale Markthallen.

Maurits de Hoog schreef opiniërende artikelen in onder andere De Architect en in Blauwe Kamer, tijdschrift voor stedenbouw en landschapsvorming, en publiceerde eerder Strategische vernieuwing in Moerwijk (1991), Schöner Wohnen (1995) en samen met Dirk Sijmons en San Verschuuren Laagland in het kader van Het Metropolitane Debat (1998).

Ten geleide

Eind 2001 gaf Klaas de Boer, directeur van de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening, mij de gelegenheid om drie maanden te lezen en te tekenen. Doel daarvan was de ambities in de projecten, die in de jaren daarvoor verspreid over de stad waren opgezet, nog eens tegen het licht te houden. Een buitenkans. De gemeentebrede zoektocht naar mogelijkheden om het grondgebruik in de stad te intensiveren was uiterst succesvol geweest, maar nu kwam het er op aan een vervolgstap te zetten. Wat hebben we geleerd; zijn er parallellen aan te wijzen; waar zitten verschillen; wat is de betekenis van de projecten voor de kwaliteit van de stad als geheel; wat is essentieel in de uitvoering; hoe groot is de woningbouwcapaciteit in bestaand stedelijk gebied nu eigenlijk? Dit boek is het tastbare resultaat van die reflectieperiode. Ik hoop dat het bruikbare antwoorden biedt, al was het maar op een paar van de genoemde vragen.

Veel van de ideeën voor dit boek zijn ontstaan in het werk aan projecten in alle uithoeken van de stad. Ik bedank de medewerkers van Ontwerpteam Stad voor het enthousiasme en de energie die in het werk gestopt zijn. Ik hoop dat jullie je herkennen in wat ik er van gemaakt heb. De projecten waren bovendien alleen uitvoerbaar door opdrachten van bestuurders, sectorhoofden en projectleiders, die er brood in zagen. Het is tegelijkertijd goed om te benadrukken dat stedenbouwkundig ontwerpen mooi is, maar dat het pas body krijgt in brede samenwerkingsverbanden. In vrijwel alle projecten werd intensief opgetrokken met professionals uit andere disciplines en projectmanagers van het Amsterdamse PMB, BVR, Bureau de Stad en Agora.

Eerdere versies van de tekst zijn door Krik van Ees, Allard Jolles en Eric van der Kooij kritisch onder handen genomen. Zij gaven bovendien waardevolle adviezen voor toevoegingen en aanscherpingen. Arjan de Jager, Bart Gerrits, Gregor van Lith en Johan Snel maakten de meeste tekeningen. Jan Derwig begreep na tien minuten waar het om ging en kwam terug met een rijke oogst aan foto's. Hans Brons vloog speciaal over de stad om op een paar cruciale plekken de meest recente toestand vast te leggen.

Het schrijven vond plaats in roerige tijden. Ik heb heel wat tv gekeken en kranten gelezen. Na de politieke aardverschuivingen in 2002 bleek het draagvlak voor het streven naar stedenbouwkundige kwaliteit in de stad bovendien minder groot dan ik in de jaren ervoor vermoedde. Ik hoop dat het boek een bijdrage levert aan het preciseren van de doelstellingen van het ruimtelijk beleid in Amsterdam.

Even leek het er op dat van publicatie niets meer terecht zou komen. Het tijdelijk stopzetten van het project in 2003 zorgde voor een fikse relativering. Schrijven bleek echter een uitstekend revalidatiemiddel. Ik bedank het Stimuleringsfonds en uitgeverij Thoth voor het vertrouwen in een goed eindproduct. Han Goes, Wim Platvoet en Fred Vogelaar hielpen de draad weer op te pakken. De inperking werkt.

Ik bedank tot slot Engelen voor de morele en praktische steun in de afgelopen jaren en Calle en Samira voor de vrolijke tochten door de stad. Zonder jullie was dit boek er niet geweest.

Inleiding

Op zoek naar referenties voor een betere integratie van de Amsterdamse ringweg A-10 in het stedelijk weefsel deden Mark Eker en Bart Stoffels in 1995 twee spannende ontdekkingen. Allereerst bleek de Parijse Periphérique vrijwel even lang als de A-10: 35 kilometer. Maar tegelijkertijd werd duidelijk dat binnen de ring in Parijs ruim vier keer zoveel mensen wonen als in Amsterdam: 2,2 miljoen versus 490.000. In plaats van een compacte stad bleek Amsterdam wijdlopig. Het is een stad met een behoorlijk extensief grondgebruik.

Op basis hiervan was het destijds maar een kleine stap naar de stelling dat Amsterdam misschien geen Parijs hoeft te worden, maar dat een beetje planningsinzet er op gericht zou moeten zijn om de intensiteit van het grondgebruik in de stad flink op te voeren; is een verdubbeling denkbaar? Dat zou kunnen leiden tot een betere benutting van allerlei stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer. Het open landschap rond de stad zou gespaard kunnen worden en het dreigende verkeersinfarct op de toevoerwegen op zijn minst uitgesteld. De belangstelling voor de nieuwe wooneilanden in het Oostelijk Havengebied liet bovendien zien dat er vraag was naar aantrekkelijke vormen van stedelijk wonen.

10 jaar later blijkt op de golven van hoogconjunctuur een onvoorstelbare hoeveelheid projecten op de rails gezet te zijn. Een inventarisatie uit 2003 maakte duidelijk dat in Amsterdam verspreid over de stad aan 343 (!) fysieke vernieuwingsprojecten gewerkt wordt. De totale capaciteit in deze projecten is 91.000 woningen, 4 miljoen m² kantoorvloeroppervlak en 693 ha bedrijventerrein.

Alle nieuwbouwprojecten, waarbij woningen vervangen worden, zijn hierin meegeteld. Het aantal woningen dat sec toegevoegd kan worden is dan ook lager, bijna 75.000. De zes deelprojecten van IJburg, in feite een grootschalig uitleggebied, maken hier overigens onderdeel van uit. Daar staat tegenover dat alle potentiële woningbouwlocaties niet in deze inventarisatie zijn betrokken. Daarbij gaat het om locaties waar woningbouw op termijn mogelijk is, maar waarop nog gestudeerd wordt en waarvoor nog geen formeel projectbesluit genomen is.

Niet alle potentiële woningbouwlocaties zullen uiteindelijk bebouwd worden. Desondanks zal het geen moeite kosten om plekken te vinden om forse taakstellingen voor toevoeging van woningen te realiseren en het grondgebruik te intensiveren. Wordt de capaciteit in lopende projecten en van potentiële locaties bij elkaar opgeteld, dan zijn zoveel locaties beschikbaar dat het mogelijk moet zijn om in de periode tot 2030 100.000 woningen aan de Amsterdamse woningvoorraad toe te voegen. Dat komt overeen met een stad als Eindhoven. Ten opzichte van de huidige voorraad van 370.000 woningen zou dit een toevoeging van 27 % betekenen; geen verdubbeling, maar toch een respectabele toename.

Intensivering en kwaliteitsverbetering

Veel projecten kwamen op stoom toen in 1998 een nieuw college van B&W aantrad. Geconfronteerd met een flinke achterstand in de vernieuwing van de woningvoorraad uit de jaren '50 en '60 startte het college onder het motto 'intensivering en kwaliteitsverbetering' de systematische vernieuwing van de naoorlogse stad.

Amsterdam-Noord, de Bijlmermeer en Parkstad, het samenwerkingsverband van de Westelijke Tuinsteden, werden aangewezen als zogenaamde ontwikkelingsgebieden. De reeks projecten en locaties kent inmiddels een

veel grotere spreiding over de stad. Dit hangt samen met de aard van de vernieuwingsopgave.

Net als in de jaren '70 en '80 is de opgave veel breder dan alleen de vernieuwing van de woningvoorraad. Toen ging het om de vernieuwing van de 19de en vroeg 20ste eeuwse industriestad, inclusief de herbestemming van haventerreinen, tramremises, gasfabrieken, abattoirs, brouwerijen, drinkwaterleidingsterrein et cetera. Nu is de opgave aan de orde om de naoorlogse dienstenstad te vernieuwen; de stad van de verzorgingsstaat, met alle infrastructuur, werkgebieden en stedelijke voorzieningen, die zo kenmerkend waren voor de Wederopbouwperiode en de eerste jaren van groeiende welvaart.

Veel grootschalige werkgebieden hebben hun functie verloren en kunnen herbestemd worden – denk aan de scheepswerven en de metaalindustrie in Amsterdam-Noord. Maar ook in de stedelijke voorzieningen tekent zich de laatste jaren onder invloed van commercialisering en privatisering een sterke ruimtelijke dynamiek af. Dit blijkt grote kansen te bieden voor een intensiever grondgebruik in de stad. Daarbij valt te denken aan de clustering van rioolwaterzuiveringsinstallaties, een slimmere situering van busremises, emplacementen en afvalinstallaties, aan de clustering in het hoger en het beroepsonderwijs, en aan de talloze concentraties en combinaties in sport, leisure en gezondheidszorg.

Door de verplaatsing en clustering komen gebouwen en terreinen vrij, die zich – vooral als ze in de nabijheid van haltes van openbaar vervoer liggen – uitstekend lenen voor hergebruik ten behoeve van gemengde bestemmingen met veel gebruikers en bezoekers, als het even kan overdag en 's avonds, door de week en in het weekend. Aan deze transformatieprocessen kan actief gestuurd worden. Daar hebben we veel van de huidige vernieuwingsprojecten in de stad aan te danken.

Kwaliteit en stadsontwerp

Met de intensivering van het stedelijk grondgebruik komt het dus wel goed in Amsterdam. Maar hoe zit het met die andere doelstelling van het college: kwaliteitsverbetering?

Er bestaat grote consensus over de gewenste verbeteringen in het gebruik van de stad, of het nu gaat om de vervanging van kleine en slecht geïsoleerde portieketagewoningen of om de clustering van stedelijke voorzieningen en functiecombinaties in de nabijheid van openbaar vervoer. Voorgenomen interventies in de ruimtelijke opbouw en de vorm van de stad zijn vaker omstreden, als we al beschikken over de begrippen om het debat over dit type kwaliteitsverbetering goed te voeren.

Het is in dit perspectief opvallend dat veel van de huidige projecten op elkaar lijken. Ze kenmerken zich vrijwel allemaal door forse dichtheden, inpandige parkeeroplossingen en menging van functies op blok- en soms zelfs op kavelniveau. Daarmee wordt gekoerst op een vorm van stedelijkheid, die goed aansluit bij de intensiveringsdoelstelling van het college van B&W, zoals die neergelegd is in het nieuwe Structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid'. Maar het is de vraag of het nastreven van deze vorm van stedelijkheid wel van toepassing zou moeten zijn op alle transformatieopgaven in de stad. Het recente Structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' maakt een onderscheid in drie typen stedelijk gebied: grootstedelijk kerngebied, stedelijk wonen-werken en werkgebieden. Maar zou een goed functionerende woningmarkt niet gebaat zijn bij een sterker gedifferentieerd en specifiek aanbod? Stad en stedelijkheid zijn bovendien geen eenduidige fenomenen. Door een al te onbesuisde intensiveringsstrategie verdwijnen ruimtelijke en

programmatische contrasten in de stad. De stad wordt homogener, waar de bestaande heterogeniteit door velen juist als een kwaliteit gezien wordt. Zou dat niet ook voor het stadsontwerp moeten gelden, voor de kwaliteiten, die in vernieuwingsprojecten gerealiseerd worden? Operaties rond het IJ hebben toch een heel ander karakter dan de vernieuwing van de Tuinsteden. Vernieuwing van de Bijlmer is een andere opgave dan het ontwikkelen van een perspectief voor het naoorlogse Noord.

4 x Amsterdam

In dit boek worden de ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten van vier stedelijke milieus in Amsterdam nader onder de loupe genomen: de gridstad op het veen, de waterstad in het IJ, de poldersteden in de droogmakerijen en de woonparken rond de dorpslinten. De kenmerken en kwaliteiten worden in een historisch perspectief geplaatst en met foto's en tekeningen geïllustreerd.

In de manier van kijken naar de stad sluit dit boek aan op de traditie van historisch-morfologische studies uit de 'nieuwe Delftse School'. In drie opzichten verschilt het van illustere voorbeelden als 'Amsterdam als stedelijk bouwwerk' van Jos Louwe en Caspar van der Hoeven, 'Rotterdam, verstedelijkt landschap' van Frits Palmboom of de Structuurvisie voor Maastricht van Rein Geurtsen.

4 x Amsterdam is allereerst globaler. De analyse is geconcentreerd op het benoemen van de structurerende principes in de ruimtelijke opbouw van de onderscheiden stedelijke milieus. Vernieuwing en uitbouw van deze structurerende principes is een centrale opgave voor het stadsontwerp. Door de opgave op de middenschaal – tussen regio en project – scherp te formuleren ontstaat een gemeenschappelijke noemer voor de verschillende vernieuwingsprojecten in de onderscheiden delen van de stad.

Een tweede verschil is dat 4 x Amsterdam op onderdelen juist concreter is en meer aandacht besteedt aan sociaal-ruimtelijke en strategische aspecten. Sociaal-ruimtelijke aspecten komen aan de orde bij de analyse van de vorm en betekenis van het publieke domein in de onderscheiden delen van de stad. Vernieuwing en uitbouw van het publieke domein wordt gezien als één van de kerntaken van het stadsontwerp. Strategische aspecten zijn van belang nu het door de overheid opgestelde stedenbouwkundig plan als instrument van stadsontwikkeling en stadsontwerp aan betekenis inboet. In een planpraktijk waarin velen participeren worden grondpolitiek en gemeentelijke initiatieven en investeringen van steeds groter belang.

Tot slot is een belangrijk verschil dat het onderscheiden van de vier steden ook een nieuwe blik op het vraagstuk van de kwaliteit van de stad als geheel mogelijk maakt. Al vele decennia geldt Amsterdam als een fraai voorbeeld van een lobbenstad. Daarin draait het vooral om de relatie met het landschap rond de stad en een efficiënte infrastructuur. Wordt de stad echter beschouwd als heterogeen en samengesteld, dan volstaat deze schematische benadering niet langer. Wat 'bindt' dan de verschillende stedelijke milieus? Hoe kan de relatie met het landschap opnieuw geïnterpreteerd worden en welke opgaven liggen hier voor het stadsontwerp?

Opzet van het boek

De kern van het boek wordt gevormd door de hoofdstukken 2 tot en met 6, waarin het onderscheid in stedelijke milieus geïntroduceerd wordt en de vier milieus achtereenvolgens aan bod komen. Hoofdstuk 1 schetst de achtergronden van de gehanteerde methode. In het slothoofdstuk wordt ingegaan op de verhouding van de vier steden en de structuur van de stad als geheel.

Hoofdstuk 1: Deel en geheel

Amsterdam kent een rijke stedenbouwtraditie. De eerste ideeën over de vormgeving van nieuwe stadsfragmenten en de vorm van de stad als geheel dateren al uit de 15de eeuw. Sinds die tijd zijn in uiteenlopende perioden heel verschillende en vaak inspirerende concepten gehanteerd om de ontwikkeling van de stad te sturen en haar een aansprekende vorm te geven.

Het denken over de ontwikkeling en de vorm van de stad heeft echter in de laatste decennia een bedenkelijk peil bereikt. Anders gesteld: er is een grote kloof ontstaan tussen het planniveau van concrete projecten en het planniveau van de stad als geheel. Op projectniveau wordt ook nu weer naar hartelust geëxperimenteerd met openbare ruimte-, blok- en verkavelingsvormen. Daartegenover staat een merkwaardige radiostilte als het gaat om het denken over en het vormgeven van de stad als geheel. De kakofonie van projecten past ongetwijfeld bij het huidige, vluchtige tijdsbeeld. Structuur en samenhang blijven mijns inziens echter onverminderd relevant voor de kwaliteit van de stad.

De plantraditie van de lobbenstad

Amsterdam geldt internationaal als een geslaagd voorbeeld van een lobben- of vingerstad. Nogal wat auteurs verwijzen in dit kader naar het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934, opgesteld door Van Eesteren en Van Lohuizen, beiden werkzaam binnen de Dienst Publieke Werken van de Gemeente Amsterdam. In dit plan zou de basis gelegd zijn voor de lobbenstad die wij nu kennen.

Het lobbenstadprincipe is geïntroduceerd door Möhring, Eberstadt en Petersen in hun inzending voor de prijsvraag voor Gross-Berlin uit 1910. Het model is vervolgens door Fritz Schumacher (1869-1947) uitgewerkt in zijn plannen voor Hamburg en Keulen. In 1909 werd hij benoemd tot stadsarchitect in Hamburg. Later gaf hij daar ook leiding aan de stedenbouwkundige dienst. Tijdens de Weimarrepubliek werkte hij bovendien aan het uitbreidingsplan voor Keulen (1923-1927).

Zijn schema's voor de wenselijke ontwikkeling van beide steden maken in één oogopslag duidelijk waar het om draait. Schumacher breekt met de 19de eeuwse, concentrische groei van de stad, maar keert zich ook tegen een utopische decentralisatie, zoals bepleit in de voorstellen van Ebenezer Howard en Raymond Unwin voor zelfstandige Garden Cities op afstand van de stad. Hij kiest voor een harmonieuze radiale stadsuitleg, die het landschap een nieuwe betekenis geeft in relatie tot de expanderende stad. De groene scheggen met parkenreeksen en bossen maken het landschap tot diep in de stad ervaarbaar en zorgen tevens voor een hoge kwaliteit van de aanliggende nieuwbouwingebieden. Ze zijn direct georiënteerd op het groen. Het is een even simpel, als adequaat model.

Het lobbenstadmodel is een planprincipe dat in de naoorlogse stedenbouwpraktijk ook werd toegepast in een aantal andere Noord-Europese steden. De verwantschap tussen Amsterdam en steden als Hamburg, Kopenhagen en Stockholm gaat echter verder. Met Amsterdam vormen ze de 'Nordic League'. De steden hebben een vergelijkbare cultuur en geschiedenis, of het nu gaat om de roots in handel en scheepvaart, om de dominantie van protestantisme en sociaal-democratie of om hun omvang en ligging. Stuk voor stuk zijn het bovendien veelzijdige en internationaal georiënteerde concentratiepunten van stedelijk leven. Ze zijn wel een stuk kleiner dan Londen of Parijs en ze liggen min of meer terzijde van de grote Europese krachtlijnen.

De grote uitbreidingen van Hamburg, Kopenhagen en Stockholm uit de jaren '40 en '50 volgden het lobbenstadmodel getrouw. Het 'Vingerplan' voor

Groot-Kopenhagen uit 1948 is ongetwijfeld het bekendste plandocument; Stockholm-noordwest met Nockeby, Vällingby en Hässelby de beroemdste lob.

De drager van de uitbreidingen in Hamburg, Kopenhagen en Stockholm was zonder uitzondering een snel railsysteem: een combinatie van spoorlijnen, U- en S-bahn en trams in Hamburg, een combinatie van trein en metro in Kopenhagen en een metronet in Stockholm. Het U- en S-bahnnet uit Hamburg strekt zich vanuit het historische centrum circa 20 kilometer uit in de regio. De lijnen van het 'Tunnelbaan'-net uit Stockholm hebben een bereik van 10 tot 15 kilometer.

In Hamburg en Kopenhagen waren de netten al voor de Tweede Wereldoorlog operationeel. In Stockholm ging de aanleg van de Tunnelbaan gelijk op met de uitbreidingen. De eerste lijn werd in 1940 geopend, zij het dat deze toen nog bereden werd met trammaterieel. In 1959 was echter al 37 km baan ter beschikking. In 1980 was het metronet zo goed als voltooid en werd de 19de eeuwse tram uit exploitatie genomen.

In de jaren '60 en '70 werd het lobbenprincipe in alle drie de steden tot ver in de regio uitgebouwd. In Hamburg lag de nadruk op de verlenging van de bestaande lobben. In Kopenhagen en Stockholm werden nieuwe toegevoegd. De bekendste nieuwe lobben in Kopenhagen zijn de lob richting Roskilde met de patioverkavelingen van Albertslund en de verstedelijking van de Køge-bocht ten Zuidwesten van de stad, een immens project met nieuwe woongebieden zoals Brøndby en Ishøj Strand.

Een bijzonder fenomeen in deze periode is de centrumontwikkeling. Hamburg groeide sterk uit aan de noordzijde van de Elbe. Het zwaartepunt van de stad verschoof daardoor. Dat was aanleiding om in de jaren '60 nabij de luchthaven een nevencentrum – City-Nord – te ontwikkelen. Ook in Kopenhagen is sprake geweest van decentralisatie van centrumfuncties. Daar werd echter niet gekozen voor één nevencentrum, maar voor een meer gespreide ontwikkeling. Stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid werden gesitueerd rond knopen in de railinfrastructuur bij de nieuwe ringweg voor autoverkeer.

AUP – mengvorm van stadsmodellen

Hoe verhoudt Amsterdam zich nu tot deze traditie? Op het eerste gezicht komt de vorm van de stad uit het AUP globaal overeen met het structuurbeeld van een lobbenstad. Groenelementen zoals het Amstelpark, het Martin Luther Kingpark, de Sloterpas en het Amsterdamse Bos geleiden het stedelijk gebied en halen het landschap de stad in. De uitbreidingen kunnen met enige goede wil geïnterpreteerd worden als lobben: twee smalle naar het westen en één brede naar het zuiden.

Daar staat tegenover dat het begrip lobbenstad – of een variant daarop – in het hele AUP niet voorkomt. Dat is opvallend omdat het begrip sinds het Internationale Stedebouwcongres van 1924 in Amsterdam algemeen bekend was. Een voor de hand liggende verklaring daarvoor is dat de opstellers van het AUP een beperkte bevolkingsgroei verwachtten. Amsterdam zou in het jaar 2000 maximaal 1 miljoen inwoners tellen en waarschijnlijk minder. De woningbehoefte kon betrekkelijk eenvoudig op Amsterdams grondgebied opgelost worden. De noodzaak om een regionaal groeiemodel te ontwikkelen ontbrak daardoor. Het Amsterdam van het AUP kon daarom een compacte stad blijven. Het is een stad met een straal van 6 kilometer, uitstekend te bestrijken met fiets en tram.

Bij nadere beschouwing blijkt het AUP eerder een compromis te zijn tussen de verschillende stadsmodellen, die in de jaren twintig in het vakdebat en de Amsterdamse stadspolitiek circuleerden. Het principe van de tram- en fietsstad sluit aan op het idee van de compacte, concentrisch groeiende stad, zoals onder andere bepleit in het Schemaplan voor Groot-Amsterdam uit 1926. Het principe

van de afzonderlijke, door parken en groenelementen omgeven Tuinsteden – Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart, Overtoomse Veld, Westlandgracht, Osdorp, Buitenveldert – past bij het concept van decentralisatie. Een eerste voorstel voor realisering van ‘tuinwijken’ rond de stad stamt uit het commentaar van Arie Keppler, directeur van de Woningdienst, op het Schemaplan, eveneens uit 1926. De Tuinsteden zijn weliswaar groter dan de reeks tuindorpen die in de jaren twintig op initiatief van de Woningdienst rond de stad gerealiseerd werden, maar flink kleiner dan satelietsteden zoals Welwyn Garden City bij Londen. Ze kennen ook niet het bijbehorende voorzieningen- en werkgelegenheidsaanbod.

De bovengenoemde parken uit het AUP geleiden de stad, maar passen tevens in het perspectief van de lobbenstad cq. van een ‘stervormige’ groei van de stad, waarin het contact met het landschap rond de stad centraal staat. De oevers van Amstel en Nieuwe Meer krijgen een recreatieve bestemming en autoverkeer wordt afgeleid over nieuwe parallelle routes.

Het begrip compromis heeft een negatieve bijklank. Het AUP wordt meer recht gedaan door te stellen dat Van Eesteren er in zijn ontwerp in slaagde de tegenstellingen te overstijgen en uiteenlopende principes te integreren.

Vlucht voorwaarts

Pas eind jaren vijftig duikt het begrip lobbenstad in Amsterdam voor het eerst op, als onder leiding van de Provincie plannen gemaakt worden voor een zuidelijke en zuidoostelijke uitleg van de stad. Een eerste herziening van het AUP is dan al in procedure: een aanpassing van het perspectief voor Amsterdam-Noord. Deze herziening maakte een forse groei van de stad aan de overkant van het IJ mogelijk.

Aanleiding voor deze plannen waren twee in het AUP niet voorziene ontwikkelingen. Allereerst bleek de capaciteit van het AUP onvoldoende als gevolg van een sterke daling van de gemiddelde woningbezetting en een fors hogere bevolkingsgroei. Minstens zo belangrijk was de onstuimige groei van het autobezit.

Parallel aan de uitbreidingsstudies werden twee acties op infrastructuurgebied ingezet. Om de verwachte groei van het autoverkeer op te vangen werd het wegenschema uit het AUP in overleg met Rijkswaterstaat radicaal herzien. Daarnaast werd een Commissie Verkeer en Vervoer ingesteld, die de opdracht kreeg de mogelijkheden tot aanleg van een snel metrosysteem te bestuderen. Aanleg van een metronet werd in het AUP nog een “taak voor volgende generaties” genoemd. Binnen 25 jaar kwam het echter opnieuw op de agenda. Van Eesteren werd benoemd tot lid van de Commissie Verkeer en Vervoer. De twee acties leidden tot ingrijpende aanpassingen in het ontwikkelingsperspectief van de stad.

Wat betreft het hoofdwegennet werd voorgesteld vrijwel alle nog niet gerealiseerde hoofdwegen in radiaalrichting uit te voeren als stadsautowegen met 2x2 rijbanen op taluds. Ook het geprojecteerde stelsel van wegen in ringrichting werd gestroomlijnd tot één doorgaande en kruisingsvrije ringweg – de latere A-10 – onder beheer van Rijkswaterstaat. Op deze ringweg komen alle eveneens als snelweg uitgevoerde nationale routes uit: de A-1 tot en met de A-8. Met uitzondering van de aantakking van de A-2 op de Utrechtse Brug en de Rijnstraat vervielen alle aansluitingen van de snelwegen op het stedelijk wegennet. De wegen op taluds wierpen flinke barrières op. Bovendien werd het aantal afslagen op de ring- en radiaalwegen beperkt waardoor een sterkere hiërarchie werd aangebracht in het hoofdwegennet. De continue stad – een basiskwaliteit van het AUP – werd zo fundamenteel aangetast.

In 1960 bracht de Commissie voor Verkeer en Vervoer haar interim-rapport

uit met het voorstel voor de aanleg van een compleet nieuw metronet. Net als in Stockholm werd voorgesteld om op termijn de trams uit bedrijf te nemen. De vier sectoren van de stad (West, Zuid, Zuidoost, Noord) worden steeds door twee metrolijnen bediend. De maximale afstand van de Dam naar de geprojecteerde uitbreidingen in Amstelveen en Zuidoost is 12 kilometer.

De maatvoering van de uitbreiding in Zuidoost is geheel gebaseerd op aanvaardbare loopafstanden naar de haltes. De 19de eeuwse gordel, de gordel 20-40, maar vooral de Westelijke Tuinsteden en Buitenveldert komen er wat dit betreft bekaaid af. Het voorgestelde secundaire net van buslijnen levert maar beperkt soelaas voor dit kwaliteitsverlies. Het voorstel is op meer punten strijdig met het perspectief van het AUP. Net ontworpen winkelconcentraties zoals het Osdorpplein in West en het Gelderlandplein in Buitenveldert bijvoorbeeld werden in het voorstel niet ontsloten door een metrolijn. Ze lagen opeens niet meer op de goede plek.

Op de plankaart van het Amsterdamse metronet in het interim-rapport geven pijltjes de mogelijkheid aan de lijnen te verlengen. Binnenskamers werd doorgestudeerd op de mogelijkheid om de zuidelijke en zuidoostelijke lobben te verlengen naar Uithoorn respectievelijk naar Weesp. Ook een noordelijke lob richting Purmerend dwars door Waterland verscheen op de tekentafel. Zo bereidde Amsterdam zich voor op een regionale schaa sprong en de uitbouw van de compacte fiets- en tramstad uit het AUP tot een daadwerkelijke lobbenstad.

Niek de Boer heeft betoogd dat Amsterdam met het vooroorlogse AUP een voorsprong op steden als Kopenhagen scheen te nemen. Het ontwikkelingsperspectief voor de stad bleek echter inflexibel en moest flink aangepast worden. De vermeende voorsprong werd een complete achterstand toen het Rijk eind jaren zestig koos voor een radicaal spreidingsbeleid in de vorm van de bouw van groeikernen op afstand van de bestaande steden.

Aanvankelijk ging het hierbij nog om kernen zoals Lelystad, Alkmaar en Hoorn. Deze liggen zo'n 40 kilometer van Amsterdam, voorbij een green belt, zoals we die uit Londen kennen. De kernen werden geacht betrekkelijk zelfstandig te kunnen functioneren. Al snel werden echter ook Purmerend, Almere en Haarlemmermeer als groeikern aangewezen. Deze kernen liggen zo'n 20 kilometer van de stad en leunen sterk op het voorzieningenapparaat en het werkgelegenheidsaanbod van de stad. Ze werden echter niet ontsloten door Amsterdamse metrolijnen, maar door bestaande of nieuwe spoorlijnen. Deze grofmazige systemen noodzakten tot veel overstapbewegingen en komen de efficiency in het vervoer niet ten goede. De green belt rond de stad slonk tot postzegelformaat.

Van realisering van een volwaardig metronet in en rond Amsterdam is het niet meer gekomen. Sterker, iedere 'lob' van de stad kent zijn eigen openbaar vervoerssysteem: trams aan de westkant, een sneltram naar Amstelveen, metro's naar Zuidoost en weer een nieuw type tram naar IJburg.

Veel van de actuele problemen in de vormgeving en het functioneren van de naoorlogse stad zijn te herleiden tot interventies in het AUP onder de vlag van de lobbenstad, c.q. tot de onvermijdelijke herzieningen, die in de jaren '70 en '80 volgden op de overgang naar het groeikernenbeleid en later weer terug naar de compacte stad. Hoewel vaak gesteld wordt dat de lobbenstad geïntroduceerd werd in het AUP, ben ik dan ook geneigd het AUP juist tegen deze lobbenstad in bescherming te nemen.

Milieudifferentiatie

Merkwaardig genoeg zijn de Structuurplannen van de laatste decennia uiterst terughoudend met uitspraken over de ruimtelijke opbouw van de stad. Het zijn sterk planologisch-juridisch getinte plandocumenten. De reeks wijzigingen in het ontwikkelingsperspectief voor de stad met alle consequenties voor de kwaliteit van vooral de naoorlogse stad zijn niet systematisch onderzocht. Aanwijzingen of uitgangspunten voor het stadsontwerp ontbreken.

Voorzover er gestuurd wordt aan de kwaliteit van de stad, dan gebeurt dat door te sturen aan programma's. Het belangrijkste instrument daarbij is een typologie van stedelijke milieus met uitspraken over dichtheid, stapelingspercentage en mate van functiemenging. Door uitleg- en herstructureringsgebieden in te delen bij een bepaalde categorie wordt de richting voor het programma bepaald. 'Kiezen voor stedelijkheid' uit 2003 onderscheidt wat dit betreft nog slechts drie typen stedelijk gebied: grootstedelijk kerngebied, stedelijk wonen-werken en tot slot werkgebieden. Kwalitatieve aspecten zoals ligging, ruimtelijke structuur, oriëntatie en identiteit komen in een dergelijke typologie niet aan de orde.

Het Structuurplan 'Open Stad' uit 1996 is tot nu toe het enige structuurplan, waarin een ruimtelijke opgave is geformuleerd. De basis daarvoor is een onderscheid tussen zogenaamde stadsfragmenten en overgangszones. Stadsfragmenten zijn delen van de stad, die zich kenmerken door een eenduidige en heldere ruimtelijke structuur zoals de gordel 20-40. Overgangszones, ook wel breukvlakken genoemd, zijn de gebieden tussen stadsfragmenten, die zich juist kenmerken door een meerduidige ruimtelijke structuur, vaak als gevolg van doorsnijdingen door snelwegen en spoorlijnen. De overgangszones zijn uitstekend ontsloten, maar ze hebben meestal een rommelig karakter en zitten vol overhoeken en enclaves. Een goed voorbeeld is de Ringzone rond de ringweg A-10.

Bepleit werd de ontwikkelingspotentie van de overgangszones te benutten en de continuïteit van de stedelijke routes te herstellen. Hierdoor zou de stad zich van een verzameling fragmenten of eilanden opnieuw tot een ruimtelijk geheel kunnen ontwikkelen. Uit deze probleemstelling zijn onder andere de ambities voor het huidige Zuidasproject ontstaan. De Zuidas was al in de jaren '70 aangewezen als subcentrum. Nu kwam de mogelijkheid aan de orde de ringweg ondergronds te brengen en Amsterdam-Zuid en Buitenveldert direct op elkaar te betrekken.

Een impliciet vertrekpunt in het Structuurplan Open Stad is dat de ruimtelijke opgaven in de onderscheiden stadsfragmenten helder zijn. Daarvoor hoefde het Structuurplan blijkbaar geen uitgangspunten te formuleren. De huidige kakofonie van projecten toont de noodzaak van het tegendeel echter duidelijk aan. Is het mogelijk stedenbouwkundige kenmerken en kwaliteiten van delen van de stad zo te omschrijven, dat daar een heldere stedenbouwkundige ontwerpopgave uit valt af te leiden, zonder te vervallen in abstracte typologieën?

Banham in Los Angeles

Een inspirerende uitweg uit dit dilemma biedt het begrip ecology, dat Reiner Banham geïntroduceerd heeft in zijn analyse van Los Angeles. Hij definieert het begrip niet, maar uit het betoog wordt duidelijk dat hij er stedelijke gebieden onder verstaat met bepaalde landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische kenmerken, ingebed in een ontwerp- en bouwtraditie, met specifieke gebruiksmogelijkheden en specifieke culturele betekenissen. Hiermee wordt bij uitstek de kwestie van de identiteit van stedelijke gebieden aangesneden. Niet het abstracte type milieu staat centraal, maar de concrete vorm en betekenis.

Er is veel kritiek geweest op het gebruik van het begrip ecology door Banham. Strikt genomen duidt 'ecologie' immers de wetenschap aan van de relatie tussen levende systemen en hun a-biotische omgeving. Misschien was habitat of lifestyle-environment dan ook beter geweest; maar dat klinkt natuurlijk niet 'lekker'. Hier wordt het vertaald als stedelijk milieu.

Banhams' verhaal is complex en overrompend. Hij onderscheidt vier stedelijke milieus in Los Angeles: The Plains of Id, The Foothills, Surfurbia en Autopia. Het grid van The Plains vormt de basis voor de ontwikkeling van de stad en zijn identiteit (Id). Het grid heeft – anders dan bijvoorbeeld op Manhattan – een agrarische oorsprong. Het dateert uit de 19de eeuw, toen aansluitend bij verspreid gelegen missieposten en ranches grote stukken woestijn in cultuur gebracht werden voor de fruitteelt: Sunkist! Omdat deze plantages al snel ontsloten werden door een geavanceerd spoorwegnet (t.b.v. een snelle, gekoelde afvoer van het fruit) ontstond de merkwaardige situatie, dat de plantages behalve voor de fruitteelt ook geschikt werden voor bewoning en dus voor speculatie met grond. Op geparcelleerde plantages kon met de stad onder handbereik in een tuin gewoond worden. Niet de auto, maar een uitgestrekt openbaar vervoernet biedt dus de belangrijkste verklaring voor de extreem gespreide opzet van LA.

Door het fantastische klimaat konden de tuinen in The Plains omgetoerd worden tot een instant Paradise. Het enige wat je daarvoor moet doen is "add water – and keep on adding it". In combinatie met het grid beschouwt Banham de tuin, met alles er op en er aan, als de kern van dit milieu.

De snelle groei van de stad in het begin van de 20ste eeuw werd vooral veroorzaakt door de opkomst van de filmindustrie. Deze bracht Los Angeles "an unprecedented and unrepeatable population of genius, neurosis, skill, charlatanry, beauty, vice, talent and plain old eccentricity". Op de hellingen van de heuvels van Hollywood, Beverly Hills en Bel Air en rond de stranden van Santa Monica, Venice en Long Beach ontwikkelden deze nieuwe bevolkingsgroepen de stedelijke milieus, die Banham aanduidt als The Foothills en Surfurbia. Waar exclusiviteit en totale privacy kenmerkend zijn voor het verborgen wonen aan de slingerende, doodlopende lanen op de welig begroeide Foothills, is het publieke karakter van de boardwalks het meest kenmerkende aspect van Surfurbia. Dit is het domein van jongeren en 'jonge ouderen', snel, fit en trendy. Hoewel de eerste surfplank al in 1907 vanuit Hawaiï geïntroduceerd werd, was voor de stormachtige ontwikkeling van Santa Monica ook een nieuwe railverbinding verantwoordelijk, ditmaal niet gekoppeld aan de fruitteelt, maar als onderdeel van een mislukt havenproject.

Autopia tenslotte is het uitgestrekte freeway-landschap van LA, waar de spanning tussen individuele vrijheid en publieke discipline tot het uiterste opgevoerd is. Er moeten heel wat grappen gemaakt zijn over de Engelse studeerkamergeleerde Banham die in LA auto leerde rijden. Duidelijk is dat de Angelinos in de jaren '50 en '60 collectief afscheid namen van de Pacific Electric, het light-rail-systeem waar de verschillende spoorwegprojecten rond 1910 in opgegaan waren. Het freeway-net kreeg vervolgens een minstens zo hoge dichtheid. Auto's boden daarnaast onvergelijkbaar veel meer comfort en individuele uitstraling. Ze vormen bij uitstek een voorbeeld van doing your own thing. De fantasiearchitectuur van benzinepompen, eettentjes, malls en stadions rond de freeways sloot daar perfect op aan.

Banham introduceerde met zijn analyse van Los Angeles een manier van kijken naar de stad, die weliswaar ver af staat van het actuele Nederlandse ontwerp- en verstedelijkingsdebat, maar die enorm kan helpen om een uitweg te vinden uit de dilemma's rond de inzet van het stadsontwerp. Daarbij gaat het

niet om de herontdekking van het snelweglandschap maar om de breedte en de levendigheid van de analyses.

In Banhams' beschrijving van de stedelijke milieus van Los Angeles komen zulke uiteenlopende aspecten samen als de kenmerken van klimaat en bodem en alledaagse verschijnselen als het ontwerp van auto's, constructiesystemen en reclame. Meer dan met typeringen als 'grootstedelijk centrummilieu' blaast hij leven in zijn verhaal door scherpe, al dan niet historische observaties en het gebruik van sterke metaforen. Anderzijds is de analyse niet erg diepgravend en zeker niet systematisch. Stedebouwkundige aspecten ontbreken in veel gevallen. Banham springt al snel van de woonvorm naar het landschap.

Lagenbenadering

In en rond Het Metropolitane Debat (HMD) is halverwege de jaren '90 de basis gelegd voor wat in de Vijfde Nota aangeduid werd als de 'lagenbenadering'. Het was een eerste vingeroefening om het begrip ontwikkelingsplanologie een theoretische basis te geven. Centraal in de lagenbenadering staat het idee dat in ruimtelijke ontwikkelingen sprake is van verschillende 'tijden' of 'ritmes'. Bodem en water op 'laag 1' kennen een ontwikkelingsritme van eeuwen, infrastructuurnetwerken op 'laag 2' gaan al snel honderd jaar mee. De daadwerkelijke occupatie op 'laag 3' – bebouwing, straten, pleinen, beplanting – heeft een veel kortere omloopsnelheid. Gebouwen worden doorgaans in vijftig jaar afgeschreven. In de Bijlmer is de omlooptijd van vastgoed zelfs al teruggebracht tot minder dan vijfentwintig jaar.

In de Laaglandstudie van het HMD werd Banhams' begrip ecology kort aangeduid als een mogelijk instrument om laag 3 verder te ontsluiten. Dat is destijds puur om methodische redenen niet verder uitgewerkt. De focus in de Laaglandstudie lag op het opnieuw doordenken van de verhouding tussen de lagen. Aan het benoemen van de verhouding tussen de lagen en het integreren van de verschillende sectorale aanspraken op de ruimte ontlenen stedebouw en ruimtelijke ordening immers hun bestaansrecht. In het verlengde daarvan werd gepleit voor een accent in de planning op nationaal niveau op het bieden van 'condities', een pakket maatregelen gericht op droge voeten en een sterke positie van Nederland in de mondiale kenniseconomie. Dergelijke condities bieden op regionaal en lokaal niveau vrijheden om vorm te geven aan vitale en attractieve leefmilieus, waarmee steden en regio's zich kunnen profileren in de (inter)nationale stedenstrijd. Deze kwaliteiten zijn als het goed is juist specifiek en kunnen daarom ook het best van onderop vorm krijgen.

Het onuitgewerkte karakter van laag 3 is een zwak punt in de lagenbenadering. Hoe aan vitaliteit en attractiviteit op lokaal en regionaal niveau vorm te geven kwam niet aan bod. Het HMD richtte zich op de ruimtelijke vraagstukken op nationaal niveau en daar was (en is) met de nog nauwelijks aangevatte kwesties van klimaatverandering en de groei van de luchtvaart ook het een en ander te regelen. In de gemeentelijke praktijk is een nadere uitwerking van de lagenbenadering echter onontkoombaar.

Conditie en impulsen

Hoe kan de lagenbenadering op lokaal niveau ingezet worden? Daarvoor bestaan verschillende mogelijkheden. Allereerst is ook op lokaal niveau een conditionerende aanpak door de overheid denkbaar, gericht op het uitlokken en vervolgens faciliteren van transformaties door marktpartijen en mondige burgers. Met een strikte interpretatie van een dergelijke aanpak wordt echter wel heel rigoreus afscheid genomen van de maakbaarheidfilosofieën van de 20ste eeuwse verzorgingsstaat.

Een actievere rol van de overheid zou er in kunnen bestaan naast condities te bieden ook impulsen te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Vooral de ontwikkeling van het publiek domein, van knooppunten en centra lijkt daarvoor een goed middel. Gerichte interventies kunnen de veelzijdigheid van het openbare leven versterken, maar ook functioneren als aanjager voor transformaties.

In de Ontwikkelingsvisie voor het stadsdeel Amsterdam-Noord Panorama Noord uit 2002 is met een dergelijke benadering geëxperimenteerd. Er zijn zes nieuwe concentratiepunten van stedelijk leven aangewezen met gemengde programma's en een gedifferentieerd gebruik, voor Noorderlingen, voor Amsterdammers van over 't IJ, maar ook voor werkers en bezoekers uit de regio. Het nieuwe innovatiemilieu rond het Shell-laboratorium, de experimentele cultuurwerf 'Kinetisch Noord', vernieuwing en uitbouw van het winkelcentrum, een overstap- en distributieknooppunt rond het Coenplein en het nieuwe park rond het kanaal vormen stuk voor stuk een impuls voor het openbare leven en voor transformaties in de gebieden er om heen.

Het ontwikkelingsritme van dergelijke concentratiepunten ligt een stuk sneller als bij traditioneel vastgoed. In het verlengde daarvan is het goed voorstelbaar dat het publieke domein benoemd wordt als een aparte, vierde laag. Er ontstaat dan een mooi schema – een soort sandwichconstructie – waarbij de gemeentelijke overheid afstand doet van een omvattende greep op de stedelijke ontwikkeling en haar rol beperkt tot het bieden van condities op laag 1 en 2 en het geven van impulsen op laag 4.

Probleemstelling

Dit is allemaal nog erg schematisch. Het ontbeert iedere specificiteit. Over wat voor stad hebben we het eigenlijk? Is Amsterdam werkelijk zodanig homogeen, dat met één ontwikkelingsstrategie volstaan kan worden? Licht het niet veel meer voor de hand om aansluitend bij het Structuurplan Open Stad uit 1996 delen van de stad te onderscheiden, waarin op verschillende manieren geopereerd wordt, aansluitend bij bestaande kwaliteiten en dynamiek?

Banhams' invulling van het begrip stedelijk milieu kan een handig hulpmiddel zijn bij het maken van dit onderscheid. De analyse richt zich dan op het benoemen van de samenhang van een bepaalde occupatievorm op laag 3 met fenomenen op de andere onderscheiden lagen: kenmerken van de ondergrond (laag 1), kenmerken van de netwerken (laag 2) en tot slot de kenmerken van het publieke domein (laag 4).

De ondergrond blijkt in Los Angeles het meest bepalend voor het onderscheid in stedelijke milieus: de vlakke, de kust, de heuvels, dit zijn de grote landschappelijke eenheden. Dat betekent ook dat allerlei kleinere fragmenten stad, die wat betreft ligging in de netwerken of wat betreft blokvormen of verkavelingspatroon misschien verschillen, opgevat kunnen worden als variaties binnen één stedelijk milieu.

Het gebied dat Banham in beschouwing neemt meet al gauw 80 bij 80 kilometer. De Amsterdamse agglomeratie bestrijkt een gebied van 20 bij 20 kilometer. Toch tekenen zich ook hier een aantal relevante verschillen in de ondergrond en het agrarische cultuurlandschap af, die aanleiding zijn geweest voor het ontstaan van extreem verschillende stedelijke milieus. We bevinden ons hier op wat aangeduid kan worden als de 'middenschaal', tussen de schaal van de regio en de schaal van het project in.

Banhams' analyse overtuigt vooral door de relaties die gelegd worden tussen de vorm van de stad en (veranderingen in) het gebruik. De opkomende middenklasse, de filmindustrie, de strandcultuur, de kwaliteit van de auto en

buiten de deur eten verklaren niet alleen bepaalde ontwikkelingen, maar leggen ook een accent op structurerende principes binnen de verschillende leefmilieus: de tuinen in het grid van the Plains, de publieke boardwalks in Surfurbia, de absolute privacy in de Foothills, de vrolijke bouwsels in Autopia. Wat zijn in Amsterdam structurerende principes in de leefmilieus?

Om Banhams' analysemethode geschikt te maken om ontwerpogaven te formuleren is nog wel een flinke stap nodig. Zijn manier van kijken is historisch van aard, beschrijvend en verklarend. Om het debat over mogelijke transformaties te kunnen voeren is het nodig knelpunten en dynamiek in een bepaald milieu scherp te benoemen. Dan wordt het spannend.

Noten

1. Aan de zoektocht naar intensiveringsmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied werd vanuit de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam onder andere een bijdrage geleverd door de instelling in 1997 van een nieuw team, gericht op het aanjagen van transformaties. Het team werd Ontwerpteam Stad (OTS) gedoopt, mede met het oog op de mogelijke betekenis van het stedenbouwkundig ontwerpen als onderzoeksinstrument. Begin 2004 is OTS samengevoegd met het team, waarin aan de IJ-oeveren gewerkt wordt. Het nieuwe Planteam Stad richt zich vooral op stedenbouwkundig werk in de uitvoering van de vernieuwingsprojecten. Teamleden van OTS waren Meta Berghauser Pont, Geert de Boo, Robert Bouwman, Robert Broesi, Daniël Casas Valle, Frans Dubbeldam, Krik van Ees, Toine van Goethem, Wilma Greeter, Helga van der Haagen, Femke Huisman, Marc Jacobs, Sebastiaan Jacobs, Arjan Jager, Pieter Jannink, Mirik Jung, Eric van der Kooy, Margreet Leclerq, Sacha Maarschall, Alexandra Misch, Ellen Monchen, Erik Pasveer, Gerrit van der Plas, Esther Reith, Alies Rommerts, Johan Snel, Wil Val, Bas Vendrig en Sue Wouda. Bij het werk zijn we flink geholpen door een bonte stoet stagiaires en trainees: Jan Benden, Michel Beuving, Rogier van der Camp, John Fleeer, Rik Froma, Bart Gerrits, Barbara Gloor, Roger Hafner, Ragnhild Hilgeman, Boris Hocks, Dennis Hijkoop, Sezgin Yildirim, Martin Keller, Marine Kermel, Stephanie Klein, Sander Kinneging, Gregor van Lit, Nathalie Neary, Edwin Pickers, Sylvester Schuring en Sara van Vliet. Miriam Algera, Toon Baaten, Marijke Cornet, Corry Dekker, Frans Dubbeldam, Herrad Ford, Annemiek Hulshof, Esther Kersten, Mireille Pestel en Marcel Vorst zorgden er in verschillende perioden voor dat OTS financieel en organisatorisch uit de voeten kon.
2. De Hoog ontwerp + onderzoek: *Integratie A-10*, in opdracht van Dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam, Amsterdam 1995.
3. *Nu of straks*, Nota Investeringsprioriteiten, gemeente Amsterdam 2003.
4. Uit verschillende studies is in de afgelopen jaren duidelijk geworden dat het integreren van zware infrastructuur slechts denkbaar is bij extreem intensieve programma's, bijzondere financieringsconstructies en een hoog 'onrendabel'. Plofrisico's, geluid, stof en geur vanuit het havengebied werpen daarnaast hindercirkels op, die slechts tegen hoge kosten teruggedrongen kunnen worden. Verplaatsing van volkstuinten en sportvelden stuit op verzet van gebruikers die terecht hun paradijsjes in de verdichtende stad verdedigen. En hoewel het nog de vraag is of hiertoe ook de Centrale Markthallen met het Foodcentre en het Abattoir gerekend moeten worden, is het absoluut nodig om verspreid in de stad terreinen te houden voor kleinschalige servicebedrijven.
5. Per 1 januari 2000 telde Eindhoven iets meer dan 90.000 woningen. In de planning wordt gestreefd naar een aantal van 100.000 woningen in 2010.
6. Om de vernieuwing mogelijk te maken werden projectbureaus opgezet, stimuleringsprogramma's ontwikkeld, fondsen voor groen en openbare ruimte gecreëerd en nieuwe formules voor samenwerking en aansturing bedacht. Een groot deel van de beschikbare rijkssubsidies – zoals het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) en de gelden in het kader van het Grote Stedenbeleid (GSB) en van Groen in en om de stad (GIOS) – werd geoormerkt voor interventies in de zogenaamde ontwikkelingsgebieden. Verspreid over de stad startte vervolgens een hele serie, al dan niet interactieve planprocessen met als resultaat een bonte verzameling plannen met talloze projectvoorstellen: Panorama Noord, Ontwikkelingsplan ParkStad 2015, Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer, Finale Plan van Aanpak Bijlmermeer, Masterplan Wibautas, Visie Overamstel, Masterplan Middengebied Zuidoostlob. Om experimenten te ondersteunen

- en kennis te verdiepen werd het gemeentebrede project 'Optimalisering grondgebruik' opgezet. Experimenten met vormen van dubbel grondgebruik en menging werden financieel ondersteund; ontdekkingen en ervaringen geëvalueerd en gepubliceerd. In het kader van het opstellen van het nieuwe Structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' werden ook de lange termijnmogelijkheden verkend; kunnen in de periode 2010-2030 nog eens 50.000 woningen toegevoegd worden aan de woningvoorraad?
7. Deze brede benadering van de vernieuwingsopgave in de naoorlogse stad is aan de orde gesteld in: Kolpron en dRO Amsterdam: *Leve de Stad! Essay in opdracht van de Rijksplanologische Dienst in het kader van de Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening* 1996.
 8. Zie bijvoorbeeld: Vincent van Rossem: *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, geschiedenis en ontwerp*; deel 2 in de serie Cornelis van Eesteren architect-urbanist. NAI Uitgevers Rotterdam en EFL-Stichting Den Haag, 1993. Aan Van Rossem is ook de verwijzing naar de prijsvraag Gross-Berlin en het werk van Schumacher ontleend. Het werk van Schumacher in Hamburg en Keulen komt ook aan de orde in: Koos Bosma-Helma Hellinga (redactie): *De regie van de stad, Noord-Europese stedebouw 1900-2000*; NAI Uitgevers Rotterdam en EFL Publicaties Den Haag, 1997. Zie met name het essay van beide redacteuren: *Duitse stedebouw, tussen stadsrand en regio*.
 9. De voorgeschiedenis van het AUP wordt uitgebreid behandeld in een reeks essays in *Algemeen Uitbreidingsplan 50 jaar*, uitgave Amsterdamse Raad voor de Stedebouw, Amsterdam 1985. Zie met name: Helma Hellinga: *De jaren twintig, decentralisatie of centralisatie?*; Lucien Schoenmakers: *De Tuinstadcommissie*; Helma Hellinga: *de Commissie Groot-Amsterdam*.
 10. Het concept voor de compacte fiets- en tramstad uit het AUP was mede gebaseerd op de verwachting dat wat betreft de groei van het personenautoverkeer niet gerekend hoefde te worden op Amerikaanse toestanden. Terwijl in 1930 geschat werd dat 1 op de 4 inwoners van de stad over een fiets beschikte, was het autobezit op dat moment nog geen 1 op 100 inwoners. Mede naar aanleiding van buitenlandse voorbeelden werd aangenomen dat na een snelle groei tot 1950 ook wat betreft het autobezit in 2000 sprake zou zijn van "verzadiging op een geschat aantal van 30 personenauto's op 1000 inwoners", dwz. 1 auto op 33 inwoners (*Grondslagen voor de stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam - verkeer 1*, het verkeer te Amsterdam volgens de uitkomsten van de algemene verkeerstelling 1930, dienst der Publieke Werken, Amsterdam 1934). Ter vergelijking: in 1960 was het autobezit toegenomen tot 1 op 12, in 1980 tot 1 op 4 en inmiddels is het autobezit in Amsterdam 1 op 3,2 inwoner en 1 op 1,8 huishouden (Nederland 1 op 2,45 resp. 1,05).
 11. Commissie Verkeer en Vervoer: *Grondslagen voor het verkeers- en vervoersplan van de toekomstige agglomeratie Amsterdam*, Amsterdam, 1960.
 12. Niek de Boer: *Kopenhagen, inleiding tot een verslag*, Wonen-TA/BK 10/11/12-1981.
 13. Reiner Banham: *Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies*, Berkeley, CA, U.S.A., 1971.
 14. HMD, zie ook: Maurits de Hoog, Dirk Sijmons, San Verschuuren: *Laagland*, eindrapportage HMD-werkgroep Herontwerp, Amsterdam mei 1998 en Dirk Sijmons: *Landkaartmos, en andere beschouwingen over landschap*, Stichting Rotterdam Maaskant - uitgeverij 010, Rotterdam 2002.
 15. *Panorama Noord*, Ontwikkelingsvisie Amsterdam-Noord, stadsdeel Amsterdam-Noord, 2001.