

reinder nust en marc de reus amsterdam, oosterdok: prijzen en spelen

gemengde gevoelens bij een prijsvraag



Ligging in de stad.

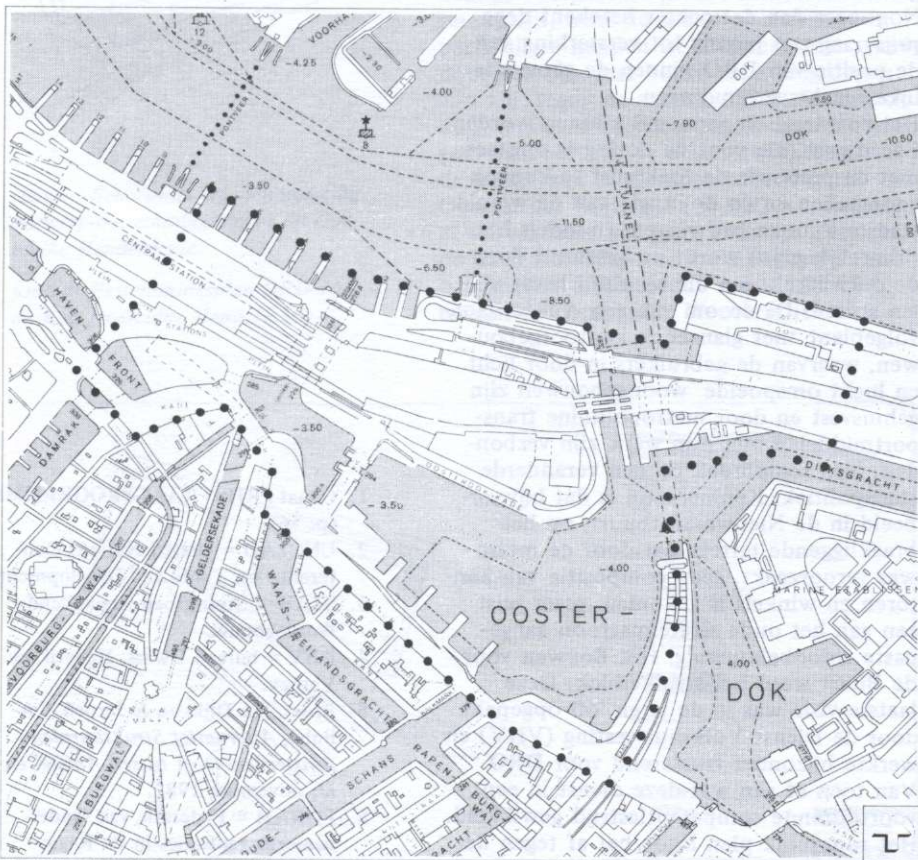
Voor de deelnemende architecten heeft een prijsvraag-inzending natuurlijk in de eerste plaats als doel om direct of indirect opdrachten te verwerven. Maar tegelijk kan een prijsvraag de functie van een laboratorium-experiment vervullen. Prijsvragen worden immers veelal uitgeschreven in het kader van een probleemstelling waarvan de oplossingsmogelijkheden niet bij voorbaat nauwkeurig bekend zijn. In die zin kan een prijsvraag een wezenlijke bijdrage leveren aan het verhelderen van haar eigen probleemstelling, maar vooral ook aan het vernieuwen van het architectonisch denken in het algemeen.

Keerzijde van deze medaille is echter het feit dat de initiatiefnemers van een prijsvraag zichzelf verzekeren van een omvangrijke productie van architectonisch ontwerp en onderzoek, die in belangrijke mate naar eigen goeddunken kan worden aangewend. Voor de deelnemende architecten kan een prijsvraag weliswaar een spannende en inspirerende ontwerp-opgave zijn, de strategieën waarbinnen hun inzendingen worden ingezet ont-

trekken zich veelal aan hun waarnemingen. Dit effect wordt nog eens versterkt door de huidige werkloosheid onder architecten.

Het fenomeen prijsvraag roept dus de nodige vragen op, reden voor de redactie om de gelegenheid te bieden in **O** op deze problematiek in te gaan. In **O4** is ondermeer naar aanleiding van de Rotterdamse Kruisplein-prijsvraag hieraan al eens aandacht besteed. In **O5** werd op de STAWON-prijsvraag ingegaan. In deze **O7** krijgt dit nu een vervolg met onderstaand artikel over de Oosterdok-prijsvraag die recentelijk in Amsterdam werd uitgeschreven. De schrijvers hebben scherpe kritiek op de stadspolitieke context waarbinnen de prijsvraag z'n beslag krijgt. Het artikel heeft daarmee niet tot doel om een afdoende verklaring of een definitief oordeel te formuleren. Het biedt wel de nodige aanknopingspunten voor een nadere analyse van het functioneren van prijsvragen binnen de context van zowel het architectonisch denken als van de stedelijke politiek. Voor reacties houdt de redactie zich graag aanbevolen. (red.)

Het plangebied.



DIENT RIJMTIELIJKE ORDENING AMSTERDAM - PRIJSVRAAG OOSTERDOK e.o.

OOSTERDOK PRIJSVRAAG

Mocht ooit de arbeidsmarktpositie van architecten (in omgekeerde evenredigheid) bepalend zijn voor het succes van een prijsvraag, dan lijkt nu de situatie vrij ideaal. Met een malaise in de bouw en in de beroepspraktijk, ongekende werkloosheidspercentages en juist een recordproductie aan b.i.-titels aan de hogescholen is er nog nooit sprake van zo'n groot beschikbaar ontwerperspotentieel geweest in Nederland. Als de betreffende prijsvraagorganisatie dan ook nog de beschikking heeft weten te krijgen over een aanzienlijk prijzengeldfonds (f100.000,- voor tien prijzen, waaronder een eerste prijs van f30.000,-), dan lijkt niets een, in ieder geval kwantitatieve, grote respons in de weg te staan. Zelfs al blijkt het een ideeën-prijsvraag te betreffen; wat in dit geval in het duister laat waartoe de winnende plannen worden ingezet. Inderdaad waren er 198 plannen ingeleverd op 29 januari j.l.; voorwaar een rijke (?) oogst.

We zouden ons kunnen wagen aan een voorspelling over het winnende plan. Dat wordt natuurlijk een blik in het duister, of een beschrijving van ons eigen plan. Wat we wel kunnen zeggen is, dat het ongetwijfeld het plan zal zijn, dat het smakelijkste beeld oplevert. Een oplossing in de

trant van een uitvinding of een briljant concept is niet mogelijk. De gevraagde vierkante meters zijn niet gespecificeerd en de verschillende stedenbouwkundige problemen zijn na 'een ingrijpende verbouwing' al opgelost of kunnen niet worden opgelost omdat dat 'in verband met de complexe technische problematiek niet mogelijk is'.¹ Wat wil de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) met die beelden? Wat wil ze met deze prijsvraag?

De situatie

Het prijsvraaggebied strekt zich uit van het plein voor het Centraal Station tot de IJ-tunnel, wordt ten zuiden begrensd door de Prins Hendrikkade en in het noorden door het IJ, waarbij tempatief de kop van de Oostelijke Handelskade wordt meegenomen.

75.000 m² hotel, kantoren en woningen kunnen op deze kop worden weggezet, zo blijkt uit het prijsvraagprogramma.

Deze vierkante meters hebben een geschiedenis waarbij de rekbaarheid van de planning, in dit geval van een bestemmingsplan, duidelijk naar voren komt. Het begint in 1974, als, voor een toezegging aan een Engelse projectontwikkelaar, het vrolijke gebouw van de Meteorologische Dienst wordt gesloopt. Een lange rij gegadigden dient zich bij de eigenaar, het Havenbedrijf, aan. Geen van hen blijkt echter voldoende belangstelling te hebben. Op basis van een rapport van een ambtelijke werkgroep — Oostelijk Havengebied —, die de verzekeringen van het Havenbedrijf kenmerkend serieus nam, wordt er in 1980 een structuurschets vastgesteld. Als echter een Amerikaans hotelbedrijf — Jacktor Inc. — concrete plannen heeft, en de UNCTAD² zich ook in Amsterdam wil nestelen, wordt met voorrang een bestemmingsplan vastgesteld, dat werkelijk op maat gesneden is: gentlement's tailoring. Maar wanneer blijkt dat zowel Jacktor Inc. als UNCTAD zich hebben teruggetrokken wordt er een globaler plan gemaakt, zodat eventuele nieuwe initiatiefnemers zich niet in een doorsneeformaatgebouw hoeven te wringen. Dat de belangstelling op het laatste moment toch niet blijkt te bestaan is geen wonder. Een bouwlocatie op 500 meter afstand van het Centraal Station, maar voor fietsers en voetgangers slechts bereikbaar via een soort opgevouwen klaverblad dat, met een brug over de Oosterdoksdorogang, naar het Oostelijk Havengebied leidt. Een eventuele hotelgast zou toch op zijn minst een kopie van de Magere Brug verwachten.

De constructie van afrit en brug en de weg, die in het verlengde daarvan ligt, is bekend onder de naam IJ-boulevard, een nog onaffe snelweg. Deze weg is bedoeld als een van de radialen van de toekomstige ringweg naar het hart van de stad en zou een twee-baansprofiel moeten krijgen. Over de verkeersintensiteit is niets bekend. Door voortvarende planners wordt deze weg stelselmatig doorgetrokken gedacht naar Almere. Een project dat niet alleen de bewonderaars van de produkten van onze modderjongens (N. Smit-Kroes voorop) tranen van ontroering in de ogen zal doen springen, maar ook het conglomeraat van o.a. Bijenkorf-beheer, Kamer van Koop-



Gezicht op het westelijk deel van het plangebied (1972).

handel & Havenzaken, Heerma, niet onwelgevallig zal zijn. Amsterdam kan ook achter het Centraal Station worden opgestoten in de vaart der volkeren.

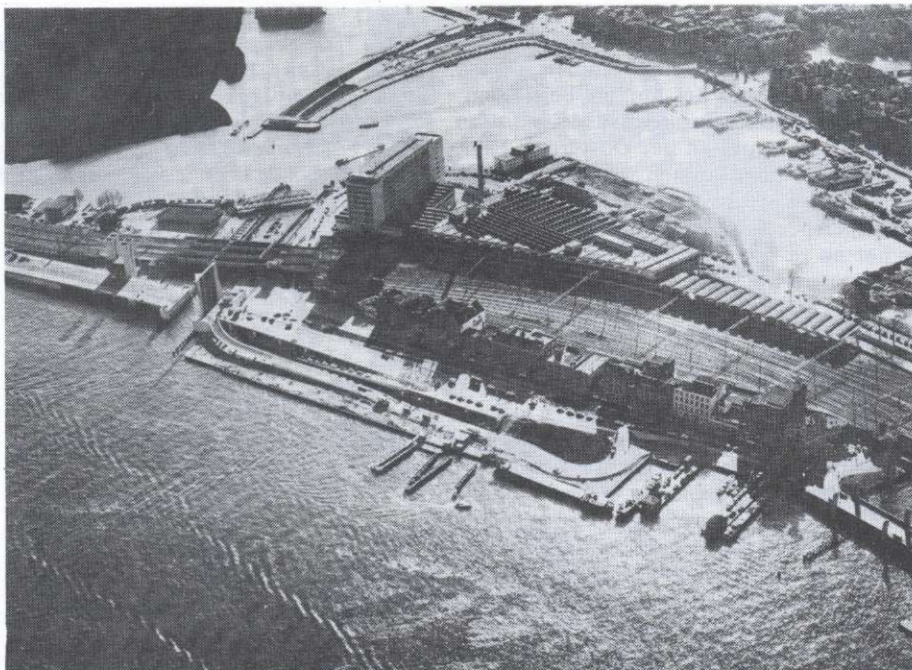
De comeback van DRO

Het ingezonden materiaal, dat in totaal zo'n duizend vierkante meter bedraagt (inclusief tweehonderd maquettes 1:2000), zal in mei bij de tentoonstelling een geducht publicitair offensief betekenen voor de strategieën die DRO voor ogen staan met betrekking tot de totstandkoming van het ruimtelijk plan van Amsterdam op grote schaal.

Nog meer dan dat echter betekent deze prijsvraag een poging tot versterking van de positie van DRO binnen de gemeentelijke machtsverhoudingen.

Het zou tragisch genoemd kunnen worden. Een dienst, die voor de oorlog is opgezet, met de pretentie de toekomst te kunnen voorspellen en zo de jungle van de wereldstad te kunnen bedwingen, (middels het ruimtelijk plan) wordt nu gestuurd door de ontwikkelingen die zij altijd heeft willen sturen. De droom van een Amsterdam, volgeplant met glanzende kantoorgebouwen, waarvan de gebruikers in door licht en lucht omspoelde woongebouwen zijn gehuisvest en door metropolitaine transportmiddelen met hun werk zijn verbonden, leed schipbreuk op een veranderde stadspolitiek. Kenmerkend is dat bijvoorbeeld in de Nieuwmarktbuurt, op het braakliggende terrein dat door de metro was veroorzaakt, geen compositie van kantoren en winkels is gekomen, maar juist een aan het oude stratenpatroon aangepaste woonbebouwing. Het Bouwen voor de Buurt werd het struikelblok. Deze laatste visie was in de jaren '60 opgepakt door de Dienst Volkshuisvesting (VHV) en werkte bijzonder frustrerend voor DRO. Van toen af aan was deze dienst in een voortdurende competentiestrijd gewikkeld. Het ruimtelijk plan legde het af tegen de idee waarin de stad wordt opgevat als so-

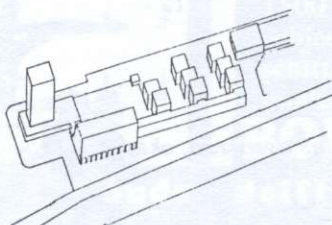
1. Citaat PRIJSVRAAGPROGRAMMA (p. 16).
2. UNCTAD = United Nations Conference on Trade and Development.
3. STAW = Stuurgroep Aanvullende Woningbouw.
4. DHV = bureau Dwars, Hederik en Verhey.
5. Bron: Jan Dijkstra & Jeroen Verhulst, *Alternatief Structuurplan — Amsterdam-Oost tussen Amstel en IJ*, november 1982.
6. FORAM = Federatie van Ondernemersorganisaties in de Regio Amsterdam.



Gezicht op het oostelijk deel van het plangebied (1972).

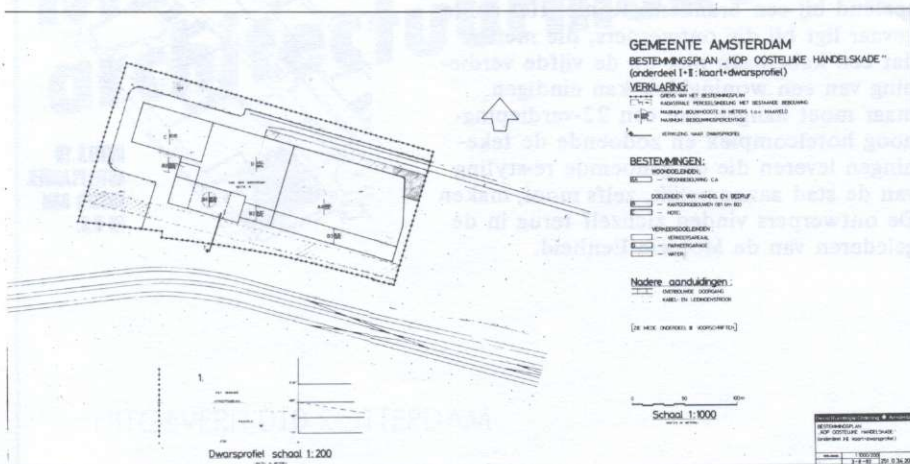
ciale complexiteit: DRO kreeg een nogal sterke beperking van haar beleidsterrein te verwerken, ten gunste van VHV. Behalve de gang van zaken in de Nieuwmarktbuurt zijn er meer voorbeelden aan te halen van dit échec, dat mede tot stand kwam door toedoen van wethouder van der Vlis van —nota bene— RO.

Deze was het, die al in 1976 stelde dat cityvorming aan de vooroorlogse stadsrand veel beter te reguleren zou zijn (grond in erfpacht bij woningbouwcorporaties) dan het door DRO (toen nog Dienst Stadsontwikkeling) voorgestane gebied rond het Museumplein, waar de grond overwegend in particuliere handen is. Hij kreeg toen, mede door gelobby met buurt- en actiegroepen, zijn zin; tegen de wil van DRO. De verhouding verslechterde nog verder doordat het gemeentebestuur de planontwikkeling van de nieuw aan te plampen wijk Nieuw-Oost in het Buiten-IJ (18.000 woningen!), zowel als later het plan Venserpolder aan de neus van DRO voorbij liet gaan en respectievelijk uitbesteedde aan de STAW³ en aan de combinatie Weeber/DHV^{4,5}.



(boven) Schetsontwerp behorend bij ontwerp-bestemmingsplan Kop Oostelijke Handelskade.

(onder) Bestemmingsplan DRO voor de Kop Oostelijke Handelskade.



De geschetste tegenstelling tussen DRO enerzijds en VHV (en gemeentebestuur) anderzijds werd voor de buitenwereld voor een belangrijk deel versluierd door het steeds meer in zwang rakende concept van de 'compacte stad', dat door beide apparaten als etiket voor hun plannen geclaimd werd. Dat het inderdaad mogelijk bleek binnen dit kader zoveel bijna tegenstrijdige opvattingen te projecteren heeft ervoor gezorgd dat dit begrip zo onhanteerbaar is geworden; een containerbegrip in plaats van een concreet idee. De vaagheid hierover van het structuurplan onder dezelfde vlag is navenant.

DRO lijkt nu dus terug te slaan doordat zij dankbaar het op het IJ-symposium geopperde idee van een stedenbouwkundige ideeënprijsvraag met beide handen heeft aangegrepen. En het lijkt niet onwaarschijnlijk dat DRO wel eens behoorlijk zou kunnen slagen in haar poging weer iets van haar oude aanzien te heroveren door de te verwachten explosie van ideeën en reacties. Een storm van beelden, met wervelende flitsen van het nieuwe Metropolis van de Lage Landen; het voortbestaan en de groei van Amsterdam als economisch en sociaal hoofdcentrum diende immers verzekerd te worden (voorontwerp structuurplan). Het dubbelzinnig te interpreteren structuurplan biedt voldoende ruimte om er de plaatselijke explosie van city-effecten in te passen.

De zeer hoge programmaconcentratie voor het prijsvraaggebied zou garanderen dat de beelden, die de architectuur produceert, alvast iets van de beschadigde mythe van de stad als kapitalistische vrijplaats zouden herstellen.

Grootstedelijke dynamiek als in een sprookjesboek (eindelijk mag het); en mededingende OMA-epigonen willen maar wat graag hun aandeel in de opleving van de ontwerpdiscipline expressief maken. Een soort Wehkamp-catalogus voor projectontwikkelaars zal het zijn, want de duizenden tekeningen mogen dan wel een Manhattan trachten te suggereren, het zal veel eerder een Babylon blijken te zijn, met juist die provinciale plompheid die projecten van deze schaal in ons land pleegt te kenmerken.

Het roer moet om

Wat eigenlijk het meest opmerkelijk is aan de huidige ontwikkelingen is de visie die steeds duidelijker doorschemert in het gemeentelijk beleid. Waren ooit leefbaarheid, functiemenging en vooral verantwoorde woningbouwplanning voorname zaken die, zeg maar, toch op zijn minst de beroepsmatige interesse van politici ter linkerzijde hadden, thans mogen de Kamer van Koophandel, de FORAM⁶ en de Vereniging Amsterdam-City zich in groeiende mate verheugen in een warme belangstelling van Nieuw-Realisten in de PvdA voor hun wensen en problemen. En anders dan bij actiegroepen of buurt- en bewonerscomité's, die hoogstens door moeizame onderhandelingen en jarenlange actie iets van hun wensen gehonoreerd zien, wordt de city-lobby de laatste tijd op haar wenken bediend, met een dienstbetoon dat opmerkelijk is. Illustratief is hierbij het aantal plannen

dat in korte tijd openbaar gemaakt is (IJ-boulevard, parkeergarages onder andere rond het Centraal Station, Noordelijke binnenstad als city, Holiday Inn, Hotel Kop Zeedijk) en plannen waarvan ambtenaren zich lieten ontvallen hoe de idee-vorming daarover zich ten bulele ontwikkelde (N.S.-speculatieplan: kantorenstrook vanaf het Centraal Station tot eind Czaar Peterstraat, aanplempingen ten noorden van het Centraal Station, IJ-boulevard doorgetrokken door het IJ naar Almere, enz.). Ook het prijsvraagprogramma, hoewel betiteld als 'indicatief', was op sommige punten juist nogal suggestief. Zo werden allerlei, nog lang niet uitgevochten, gemeentelijke beleidsvoornemens en passant als harde randvoorwaarden geformuleerd: de sneltramverbinding met Noord en Nieuw-Oost, de IJ-boulevard verknijpt tot twee ringwegradijalen, de parkeergarages bij het Centraal Station en natuurlijk het 'indicatieve' programma voor de Kop van de Oostelijke Handelskade.

Het nieuwe elan tot het doen van ingrepen op deze schaal laat zich wellicht verklaren uit het feit dat in bepaalde kringen zich een schrikbeeld heeft ontwikkeld waarin de stad alleen nog bevolkt wordt door: werklozen, buitenlanders, F-siders, krakers, studenten, junks, bijstandmoeders, criminelen en AOW'ers; de 'koopkrachtige jonge gezinnen' zijn, overeenkomstig de overloopplanning, in de jaren zeventig naar Amsterdam's satellieten verhuisd. En nu lijken grootschalige kapitaalinjecties, kantoorwerkgelegenheid en het opblazen van het toerisme de wapenen waarmee onder andere de jonge, ambitieuze PvdA-doctorandussen deze nachtmerrie trachten te bezweren.

The return of the city

Deze stadsbestuurders produceren steeds weer nieuwe locaties voor projectontwikkeling. Het domino-principe wordt ingezet: Een Hotel Komt Nooit Alleen (via dit principe zou dan zelfs de Zeedijk planologisch tot afkicken gedwongen moeten kunnen worden). Dit soort beleid klinkt ons bekend in de oren met zijn kenmerken van een door velen als achterhaald beschouwde economische denktrant uit de zestiger jaren, die juist toen met redelijk succes aangevochten is. De grote kantoornieuwbouw werd als resultaat van die strijd immers gevestigd onder andere in de ring om de vooroorlogse stad en dat bovendien tot tevredenheid van de betrokken bedrijven⁷.

Er is door Niek de Boer (prof. TH-Delft en jurylid) enige tijd geleden nog een andere visie belicht: die van 'geconcentreerde city-vorming in zones waardoor andere stadsdelen ertegen worden afgeschermd'⁸. Dit is natuurlijk een redelijke overweging tot functie-ontmenging, uitgaande van de, nogmaals, zeer aanvechtbare noodzaak tot kantoren- en hotelbouw, ware het niet dat

bedoelde zone zich in dit geval zou gaan uitstrekken van de Dam tot diep in het Oostelijk Havengebied. Bovendien is het de vraag hoe, met het huidige beleid van gelegenheidsbeslissingen, stadsdelen in- en rond het centrum en het Oosterdok beschermd zouden kunnen worden tegen speculatie (ook het structuurplan biedt hier geen perspectief). Voor bovenstaande optie is het nu te laat: dat heeft de ontruiming van Weyers wel duidelijk gemaakt.

In dit licht bezien moet het, in het prijsvraagprogramma gesuggereerde, streven Amsterdam een 'gezicht aan het IJ' te geven (de oude, 17e eeuwse, stad wordt uitgebreid richting IJ) welhaast in het niet vallen bij het belang van een, meer terloops in het programma omschreven, omgekeerde strategie: bij het geplande enorme volume hotels en kantoren rond het Centraal Station 'wordt de ambiance van de binnenstad gemist' en 'het zal dus daarom nodig zijn de afstand tot de binnenstad, althans psychologisch, te verkleinen' (prijsvraagprogramma). De binnenstads-horeca als bedrijfskantine, of 'how to get from your hotel to the city's famous Munt-tower'.

De oogst

Al met al wordt het beeld duidelijk: de noordelijke binnenstad wordt gebombardeerd tot hotelwijk (compleet met sauna's, dure nachtclubs en souvenir-shops), het gebied rond het Centraal Station en de Kop zal het midden houden tussen Hoog-Catharijne en een low-budget versie van La Défense en langs de (heroïsch) tot radialen geknipte IJ-boulevard zet zich dit voort.

Blijft over het Oosterdok, een watervlakte ingeklemd tussen marine (kroningen, Franse staatsbezoeken!), drukke auto-routes (Prins Hendrik- en Piet Heinkade) en de klonten hotels en kantoren. Hier zullen op de isometrieën van de prijsvraagdeelnemers ongetwijfeld leuke bootjes varen, kabelbanen vrolijk zoevend over je hoofd voorbij komen en surfers en masse present zijn voor een uitzending op locatie van Nederland Muziekland. En wie weet wat voor olympische pret er bedacht en getekend zal zijn voor deze lob aan het IJ.

Ook wij zouden ons van harte kunnen vinden in genoemde optimistische interpretaties; toch knaagt er iets. Met enige pathetiek, niet ongepast bij ideeënbrainstorms van deze grootte, is er toch dat vermoeden van een architectendom, luit spelend bij een brandend Rome. Het echte gevaar ligt bij die ontwerpers, die menen dat een kabelbaan niet op de vijfde verdieping van een woningblok kan eindigen, maar moet hangen aan een 22-verdieping-hoog hotelcomplex en zodoende de tekeningen leveren die de genoemde re-styling van de stad aannemelijk, zelfs mooi, maken. De ontwerpers vinden zichzelf terug in de gelederen van de Mobiele Eenheid.

7. Zie: Ruud Bergh & Geurt Keers, *De binnenstad als vrijetijdscentrum*, Wonen TA/BK 19-1981.
In dit artikel worden de gevolgen van dit planologische proces uitgebreid beschreven.
8. Niek de Boer, *Kansen voor de Stad*, Wonen TA/BK 7-1983, p. 30 e.v.

Uit: Wyerskrant, oktober 1983.

