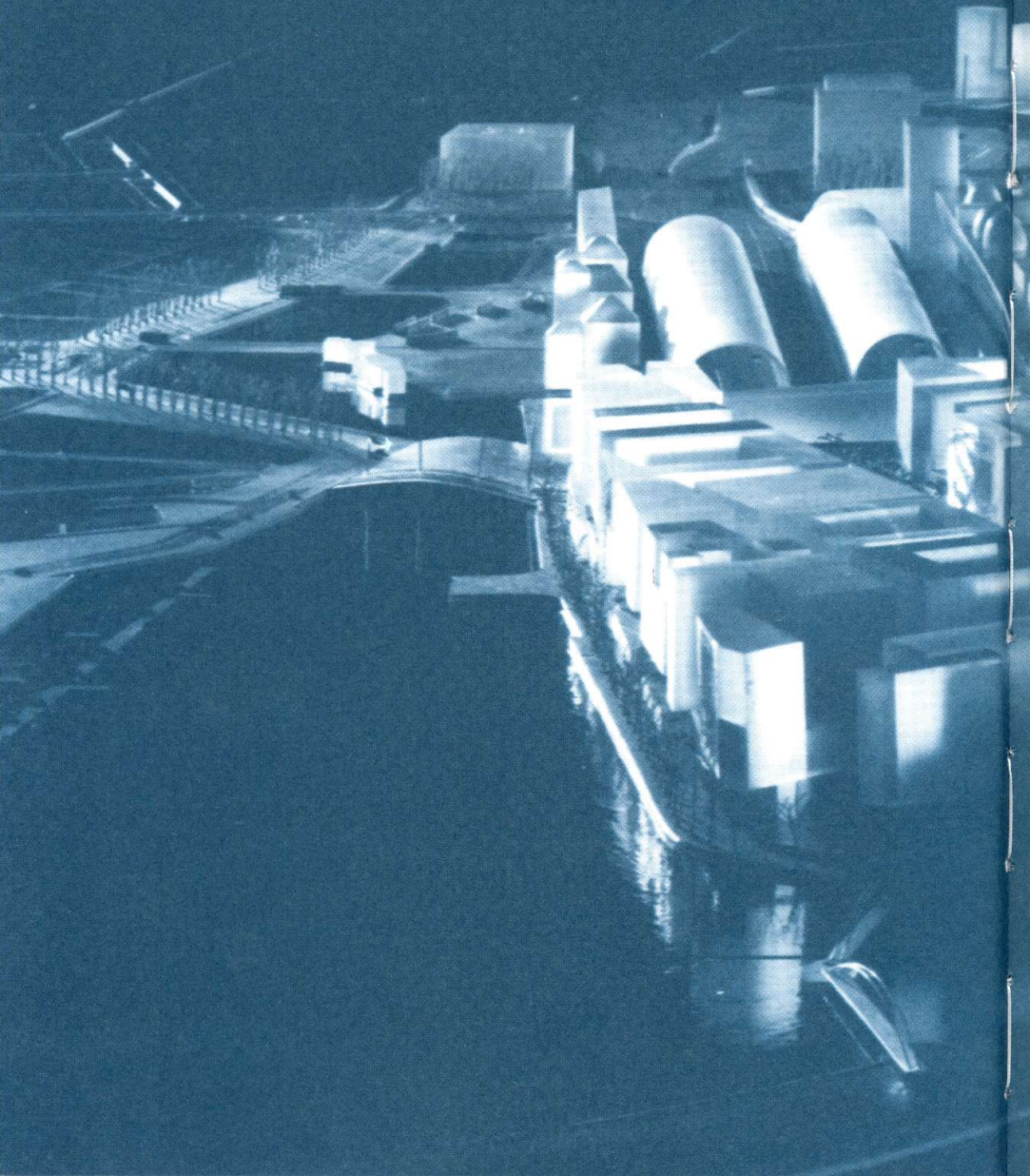


# Toelichting ruimtelijk scenario

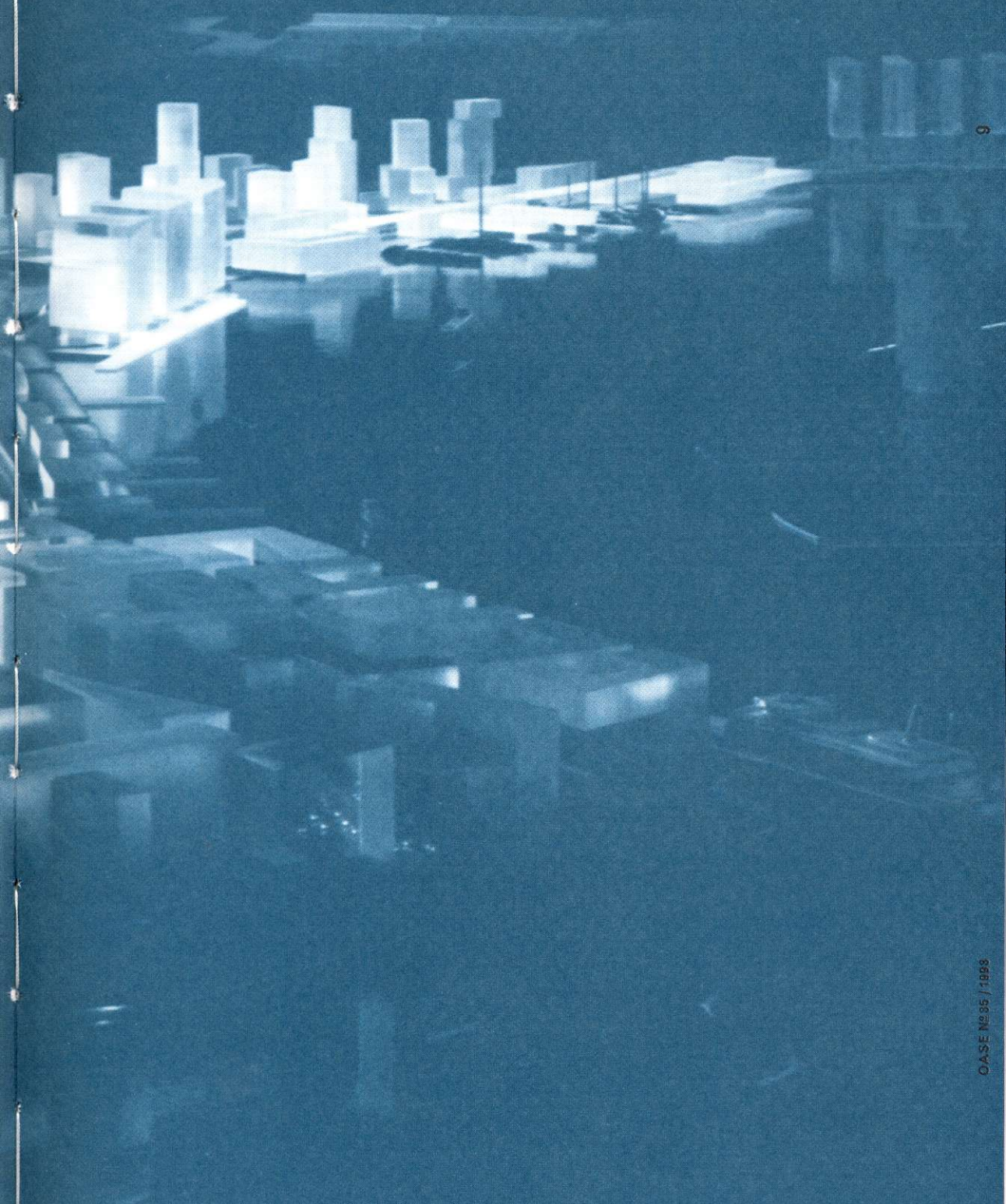
00





# IJ-oeveren Amsterdam

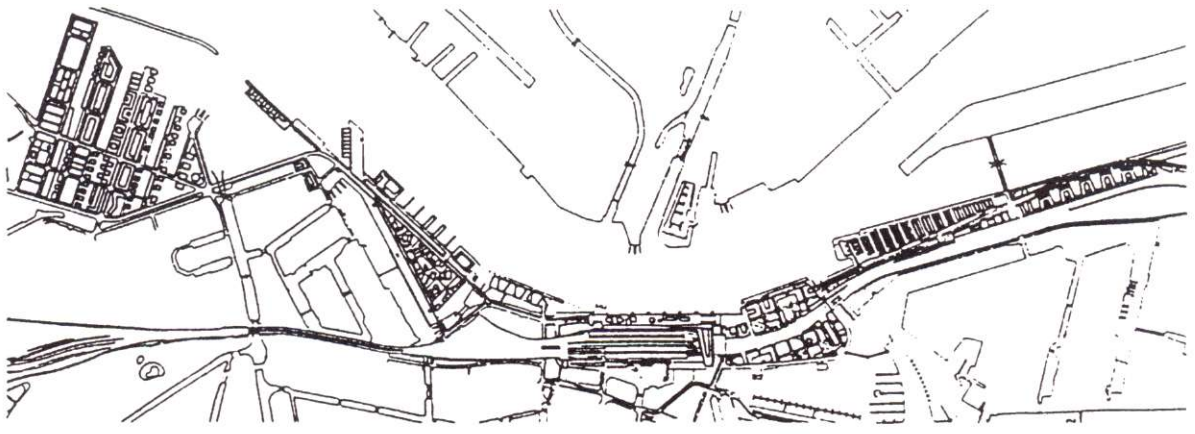
Rem Koolhaas



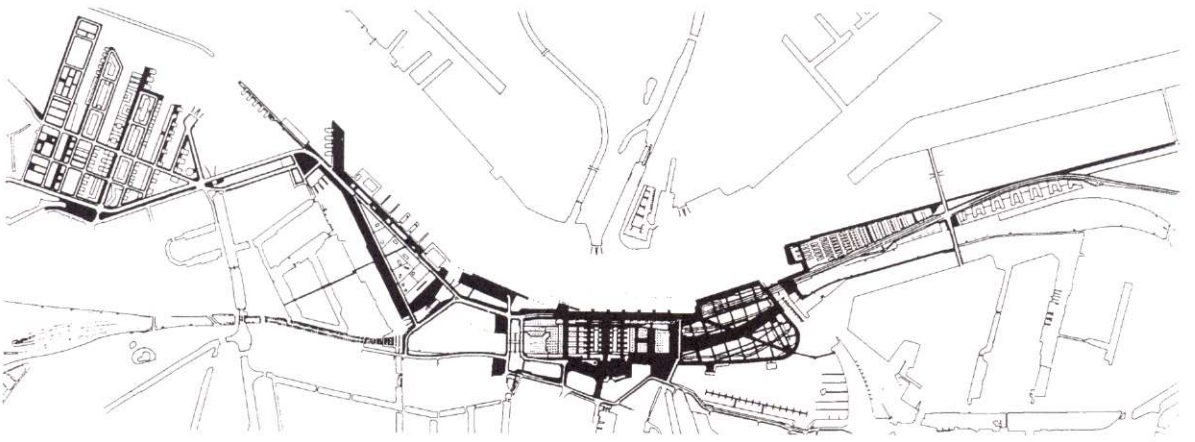


← 4320 m →

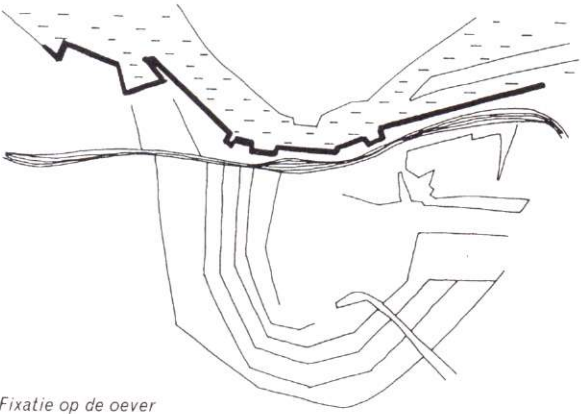
10



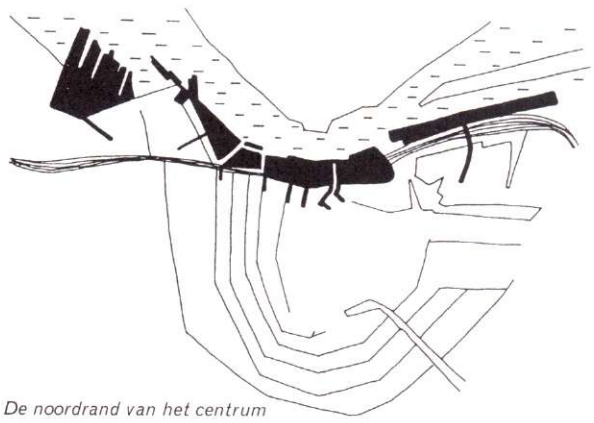
*Bebouwingsconcentratie in m<sup>2</sup> bebouwing per m oever*



*Openbare ruimte: weefsel tussen de eilanden*



*Fixatie op de oever*



*De noordrand van het centrum*

## Appendix

Aan het einde van de twintigste eeuw maken steden zich op voor een concurrentiestrijd. Het is, zelfs in het historische Europa, niet langer genoeg te vertrouwen op natuurlijke gegevens die steden eeuwenlang levensvatbaarheid gaven. Nieuwe infrastructurele ingrepen en mogelijkheden zullen de kaart van Europa doorslaggevend beïnvloeden.

Amsterdam heeft, als grootste troeven, zijn historische centrum en zijn culturele activiteit. Om te overleven als een echte stad, dat wil zeggen als een stad die niet louter op haar verleden teert, is het essentieel dit strategische arsenaal uit te breiden. Door de ligging in belangrijke infrastructuur – Schiphol, de A1 – is Amsterdam-Zuidoost het 'natuurlijke' moderniseringsgebied. Die gebieden tot bloei brengen is relatief eenvoudig. Hoewel 'gemak' de doorslaggevende factor is bij deze spontane ontwikkeling, gemak in verbindingen vooral, is het niet gezegd dat deze ontwikkeling ook in het belang van de stad is.

Bij een pure extrapolatie van de bestaande aantrekkingskracht van de Zuid-as ontstaat een gevaarlijke omdraaiing: het centrum wordt het aanhangsel van een aanhangsel.

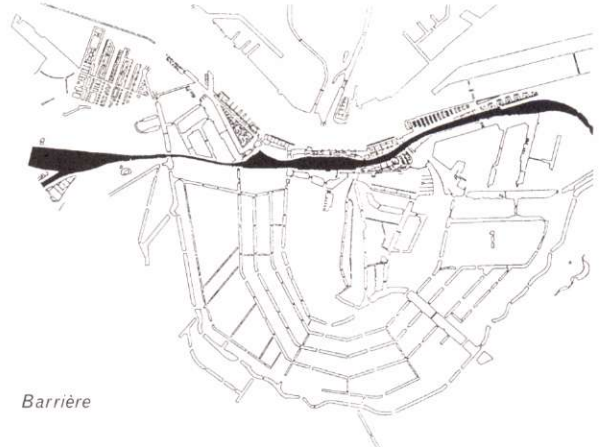
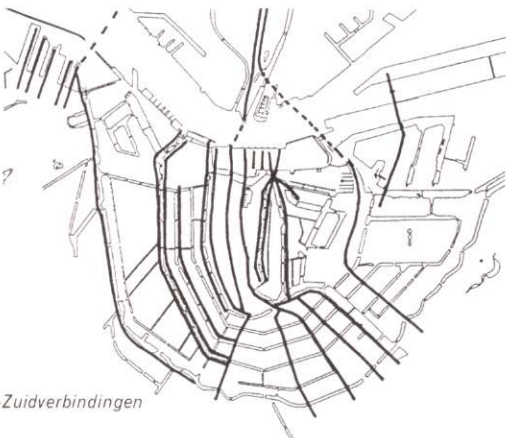
## Belemmering

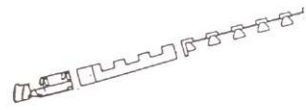
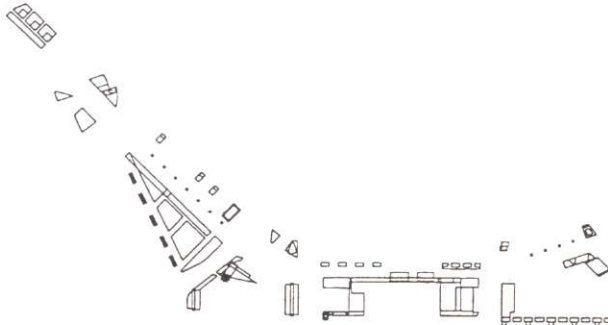
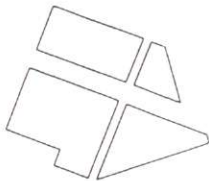
De benaming 'IJ-oever' zelf is tot nu toe een belemmering geweest voor het ontwikkelen van een visie. Het gaat niet om een oever – grens tussen stad en het IJ – maar om de vernieuwing van de noordrand van het centrum.

Als het IJ-oeverproject gezien wordt als onderdeel van een toekomstig evenwicht – tussen Noord en Zuid – is het duidelijk dat de inzet van de ombuiging van voldoende kaliber moet zijn om ook werkelijk effect te hebben.

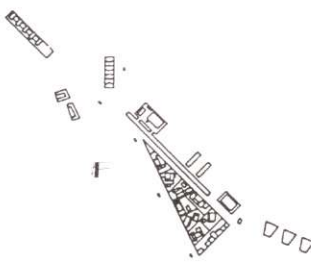
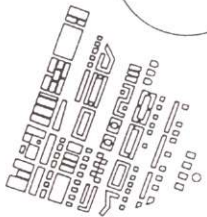
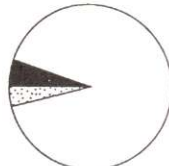
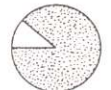
## Kritische Massa 1

Het programma van het IJ-Oeverproject – 1.250.000 m<sup>2</sup> verdeeld over een compleet spectrum aan stedelijke functies – vertegenwoordigt een enorme injectie van mogelijke vernieuwing en vitaliteit in het centrum. Een project dat zich voornamelijk op de oevers concentreert, wordt daarmee onherroepelijk lineair. De totale 'massa' van het programma wordt gedistribueerd in een 4,5 km lange band langs het water. Daarmee 'verwatert' – letterlijk – het effect van de injectie. Om dat te voorkomen is in dit concept gezocht naar vormen van concentratie: er is gezocht naar gebieden waar het samenspel van de verschillende onderdelen meerwaarde genereert. Door de combinatie van infrastructuur en locaties wordt de massa een 'kritische massa'.

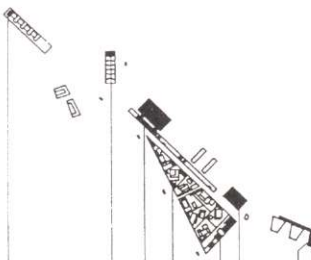
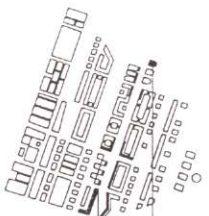




Nota van uitgangspunten



Voorstel

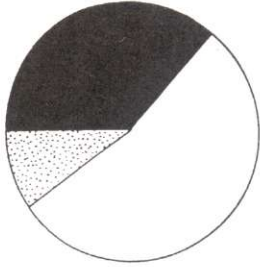


- winkels/horeca
- winkels/horeca
- winkels/horeca
- winkels/horeca
- winkels/horeca
- museum
- hotel
- rockdock
- PTA-lobby
- bioscoop
- winkels/horeca
- ijsbreker
- bibliotheek
- winkelcentrum
- PTA
- winkels/horeca
- ontspanningscentrum
- winkels/horeca
- rechtbank
- roeiclub

Publiek programma

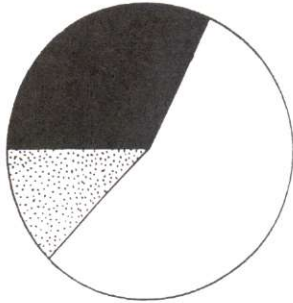


PROGRAMMA



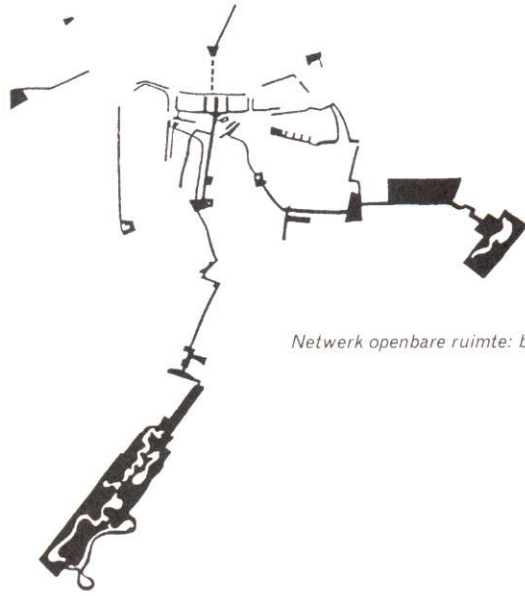
PROGRAMMA N.V.J

	WONEN	COMMERCIEEL	PUBIEK	TOTAAL
DHANDELSK	140 000	98 000	3 000	241 000
OOSTELIK	23 400	85 500	15 200	124 200
C.S.	40 200	44 900	85 100	85 100
WESTELIK	85 000	56 500	6 500	73 000
WESTERDOKS	105 000	112 000	24 000	221 000
HOUTHAVENS	105 000	115 000		220 000
TOTAAL	353 900	517 200	93 600	964 700

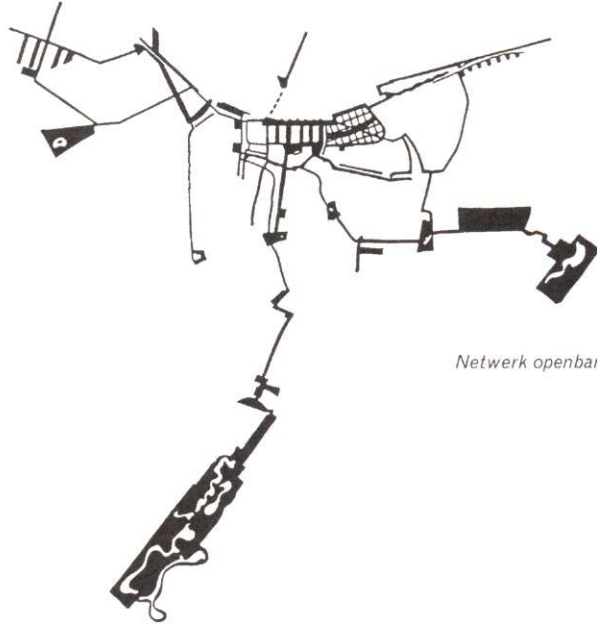


PROGRAMMA A.W.F

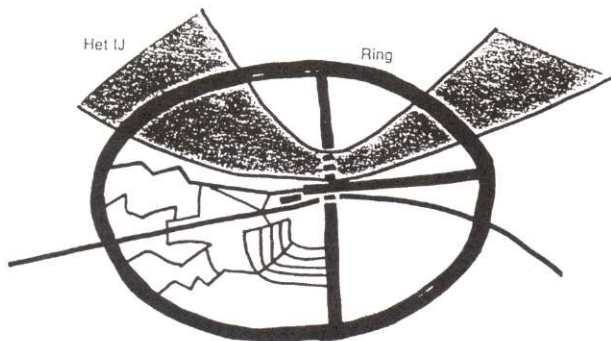
	WONEN	COMMERCIEEL	PUBIEK	TOTAAL
DHANDELSK	85 200	112 900	5 000	203 100
OOSTELIK	20 000	341 000	14 000	381 000
C.S.	12 000	84 900	108 900	108 900
WESTELIK	75 000	3 500	78 500	78 500
WESTERDOKS	125 000	42 700	28 900	206 600
HOUTHAVENS	170 000	103 000	5 000	278 000
TOTAAL	400 200	692 200	161 300	1 253 700



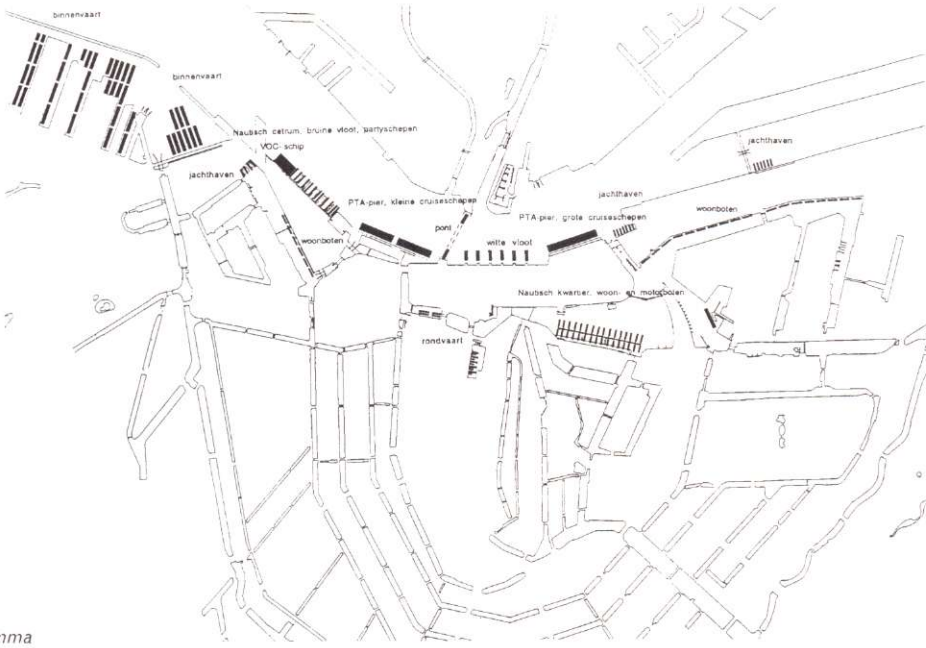
Netwerk openbare ruimte: bestaande toestand



Netwerk openbare ruimte: voorstel



Asymmetrie IJ-boulevard



Waterprogramma



Massa-leegte-diagram

Omdat het grootste potentieel zich concentreert op het CS-eiland – uitgerekend de plek met het meest nijpende ruimtegebrek – is het Oostelijk Eiland – het grootste qua oppervlak – de meest aangewezen gelegenheid tot concentratie.

### **Kritische Massa 2**

Het 'kantoor' als karikatuur – middengang met kamertjes aan twee kanten, tevens voorkeursinstrument voor kapitalistische uitbuiting – functioneert al minstens twintig jaar als eenvoudig 'schrikbeeld'. Maar het feit dat 'kantoren' de Nederlandse omgeving – van weiland tot stadshart – in toenemende mate verzieken, betekent niet dat het begrip 'werkplaats' daarmee gedegradeerd is tot een onbelangrijk onderwerp. Integendeel: het feit dat een steeds groter percentage van de mensheid – ook van de Amsterdamse bevolking – een steeds groter gedeelte van zijn tijd in 'kantoren' doorbrengt, en het feit dat dit soort 'onderkomens' een steeds groter aandeel van de stedelijke nieuwbouw vertegenwoordigt, maken een herdefinitie – tevens herwaardering – des te essentiëler.

Er moet gezocht worden naar een nieuw soort werkplek dat van binnen maximale mogelijkheden tot veelzijdige ontplooiing geeft en van buiten – als object – legitiem en positief onderdeel kan zijn van een stedelijke substantie. Het Oostelijk Eiland is geïnterpreteerd als een prototype van een dergelijke 'werkstad':

- superieure verbindingen (trein, tram, TGV, metro);
- concentratie;
- veelzijdige accommodatie.

### **Paradox**

Traditioneel lijdt Amsterdam onder de barrière van het spoor tussen het IJ en de stad. Het gebied ten noorden van deze barrière is tegelijkertijd 'verkeerde kant' van het spoor en, als 'IJ-oever', doelwit van een toekomstige idylle. Door die verbreding van het kader verandert de strook in een reeks van verschillende gebieden die, hoewel gekoppeld, ieder een eigen identiteit/autonomie kunnen ontwikkelen: een keten van eilanden, die op die manier het oorspronkelijke model van Amsterdam – archipel – vernieuwend kan interpreteren.

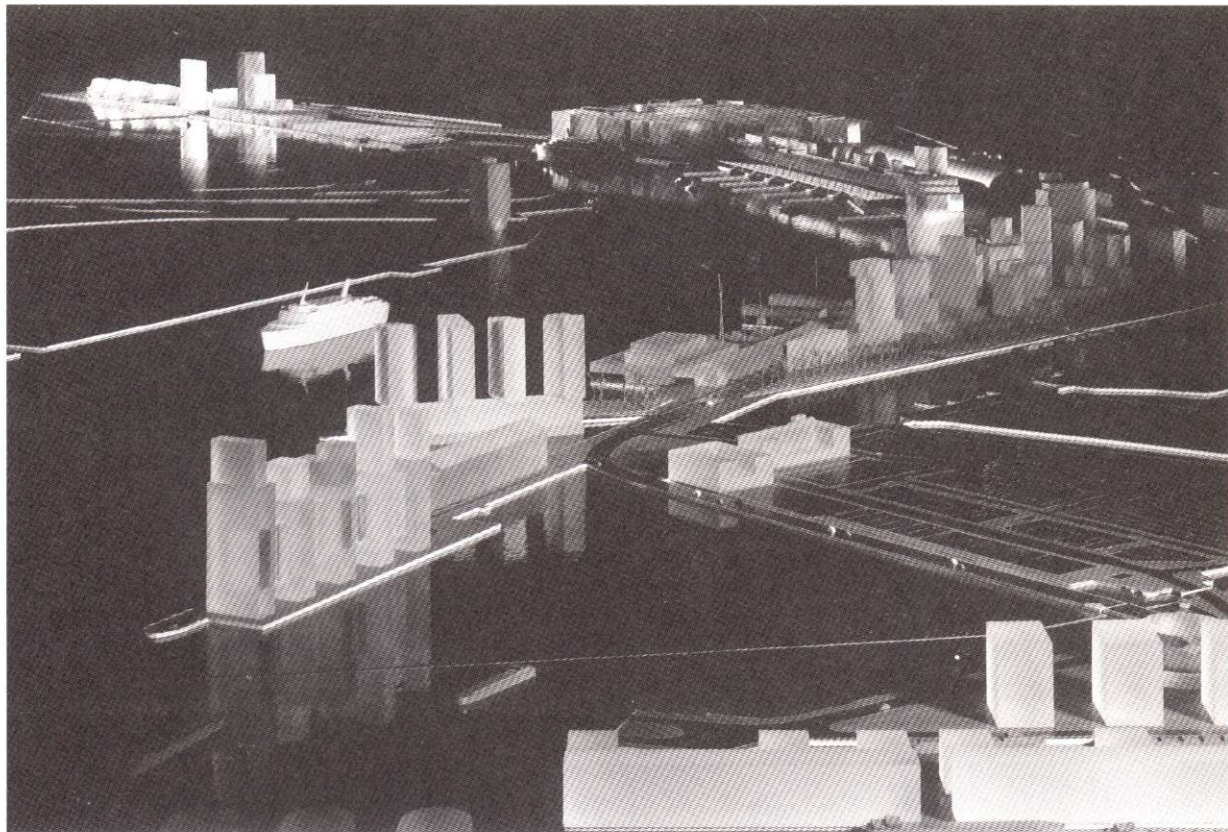
### **Samenhang**

De onderverdeling in afzonderlijke eilanden maakt het mogelijk per fragment/deelgebied een visie te ontwikkelen die recht doet aan potentieel en specificiteit zonder de molensteen van een a-priori, samenhangend beeld. Het is een samenhang van complementariteit, niet van gelijkenis.

Per eiland zijn de geschiktheid en het vermogen onderzocht om een programma op te nemen: wonen, werken, voorzieningen, groen... Hoewel op ieder eiland een mengsel van die onderdelen is geprojecteerd, zijn de componenten zo gedoseerd dat kleuring en concentraties ontstaan, die als doel hebben kwaliteiten te ontwikkelen die complementair zijn, onderling en ten opzichte van het centrum.

De belangrijkste verbinding wordt gevormd door de rijk geschakeerde openbare ruimte. Wat met nadruk vermeden is, is het dupliceren van condities in de binnenstad: er is gezocht naar ideale vormen van wonen, ideale vormen van werken, optimale concentraties van voorzieningen.

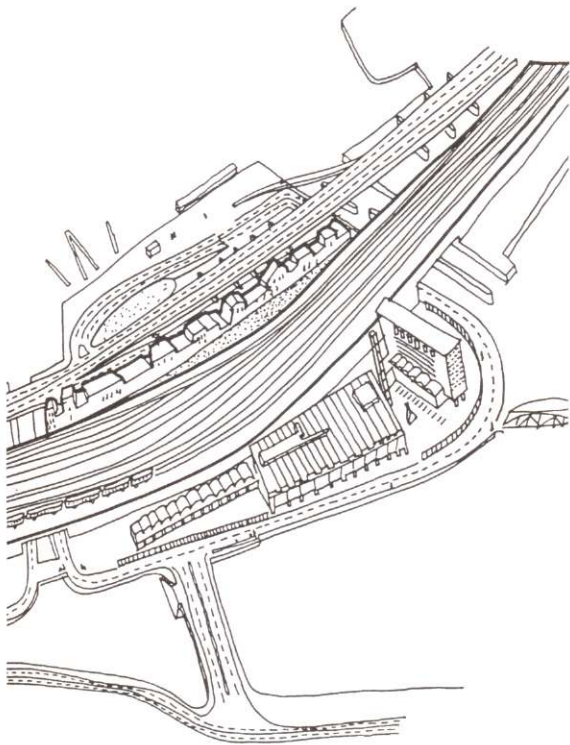




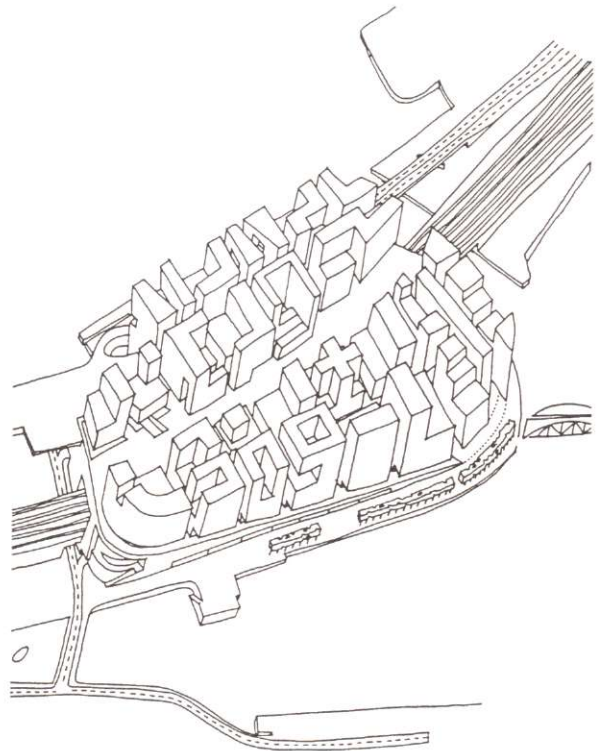
PHOTOGRAPH BY  
MARTIN H. HARRIS

Ma

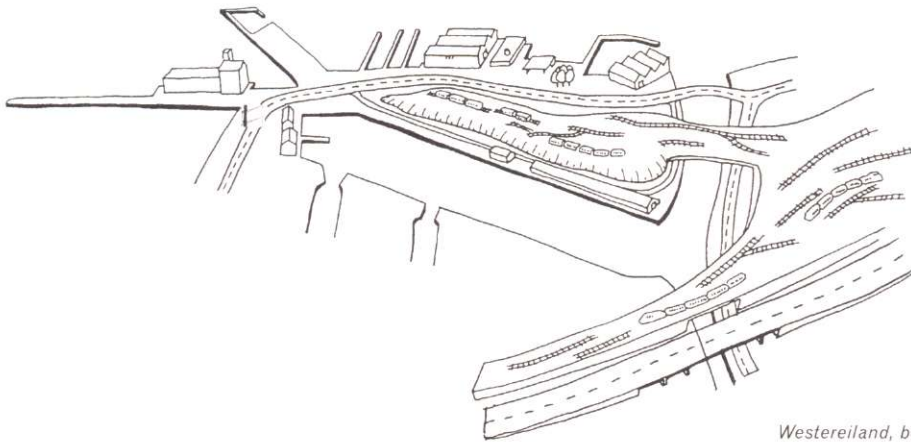




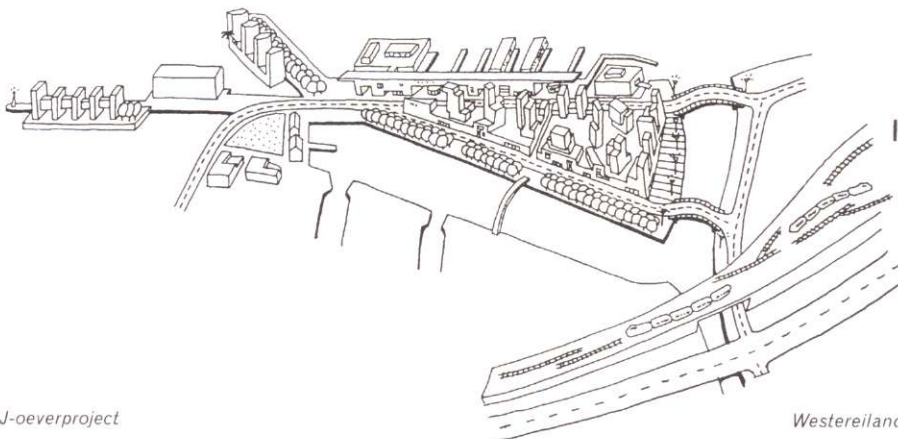
Oostereiland, bestaande situatie



Oostereiland, nieuwe situatie

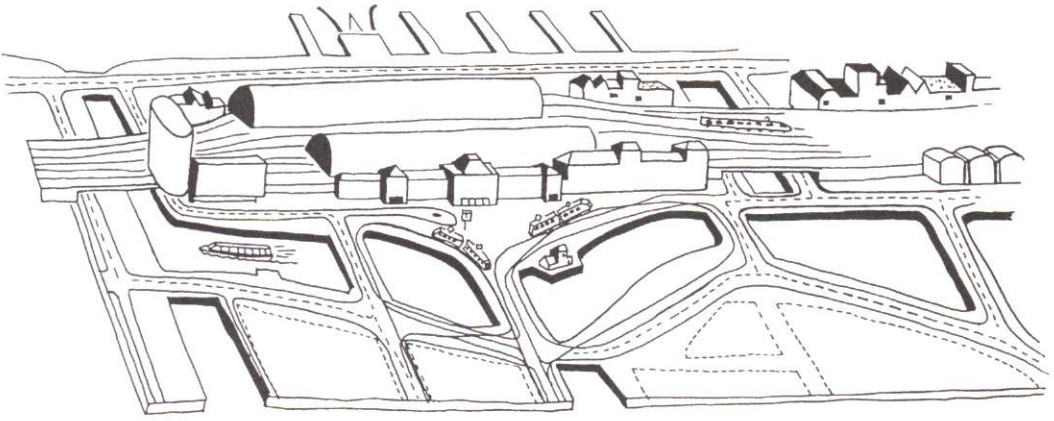


Westereiland, bestaande situatie

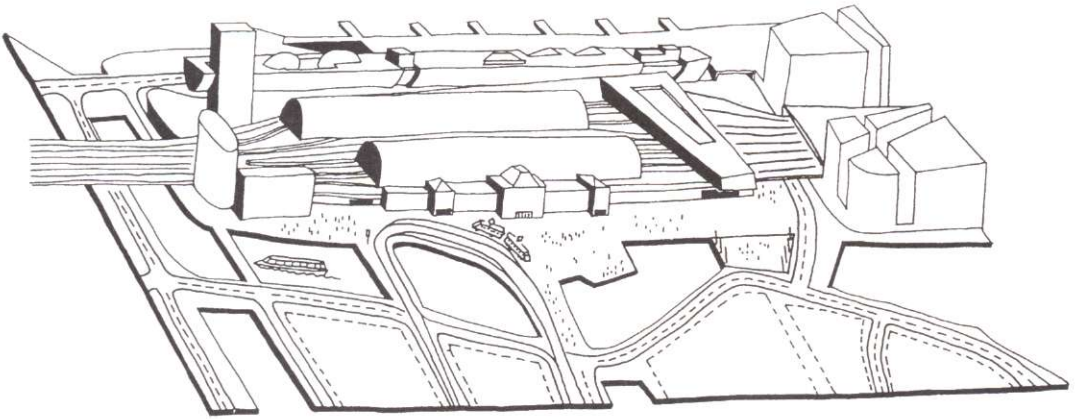


Westereiland, nieuwe situatie

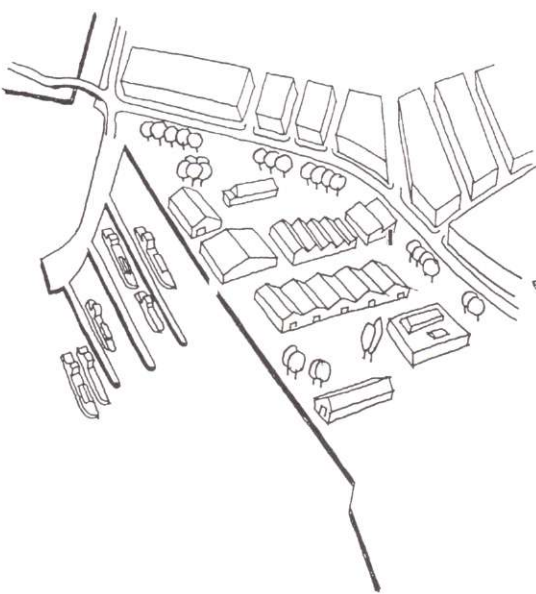




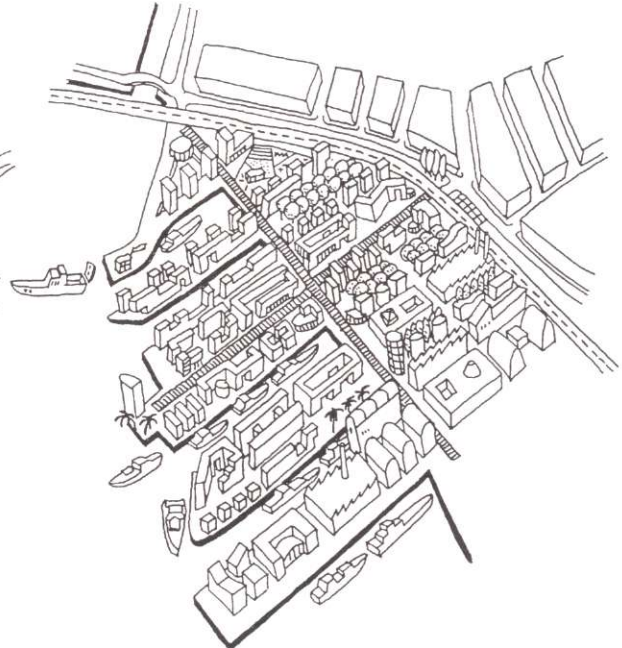
CS-eiland, bestaande situatie



CS-eiland, nieuwe situatie



Houthavens, bestaande situatie



Houthavens, nieuwe situatie

## Verschillen

Het plan breekt dus met de lezing van de binnenstad als een homogeen gebied; ook nu wordt het karakter van de stad/het centrum immers bepaald door afwisseling van sferen, door verschillen. De voormalige IJ-boulevard is, in dit model, een asymmetrische route die, per eiland, een andere transformatie ondergaat en dus anders ondergaan wordt.

Door de mindere nadruk op de Oost-Westverbinding die hiermee wordt geïntroduceerd, worden de Noord-Zuidverbindingen tussen de individuele eilanden en de binnenstad, belangrijker.

## Stationseiland

Sinds eind vorige eeuw 'leeft' Amsterdam met de stedenbouwkundige vergissing van het Centraal Station. Eiland en emplacement blokkeren – ogenschijnlijk definitief – het contact van de stad met het water. Maar frustratie met het onvermijdelijke is vruchteloos. Het ontwerp promoveert het niveau van de perrons van het Centraal Station tot nieuw 'maaiveld' – doorgezet tot het IJ vormt het als boardwalk een balkon aan het water, het langste terras van Amsterdam.

Omdat de kappen van het Centraal Station door hun schaal overweldigend zijn, werd ook die vorm geaccepteerd. Maar omgedraaid – een derde kap van openbare voorzieningen 'zweeft' boven de boardwalk – laat deze kap maximaal zonlicht toe en 'drukt' minimaal op de boardwalk.

## De Paradox van het Stationseiland 1

### Verdichting

Gigantische infrastructurele verbeteringen:

- uitbreiding aantal sporen
  - TGV
  - IJ-boulevard
  - Oost-West-sneltram
  - Noord-Zuid-metrolijn
  - koppeling met bestaande metrolijn (Combivariant)
  - ondergronds busstation
- maar geen ruimte om van die verbeteringen te profiteren.

## De Paradox van het Stationseiland 2

### Afstand

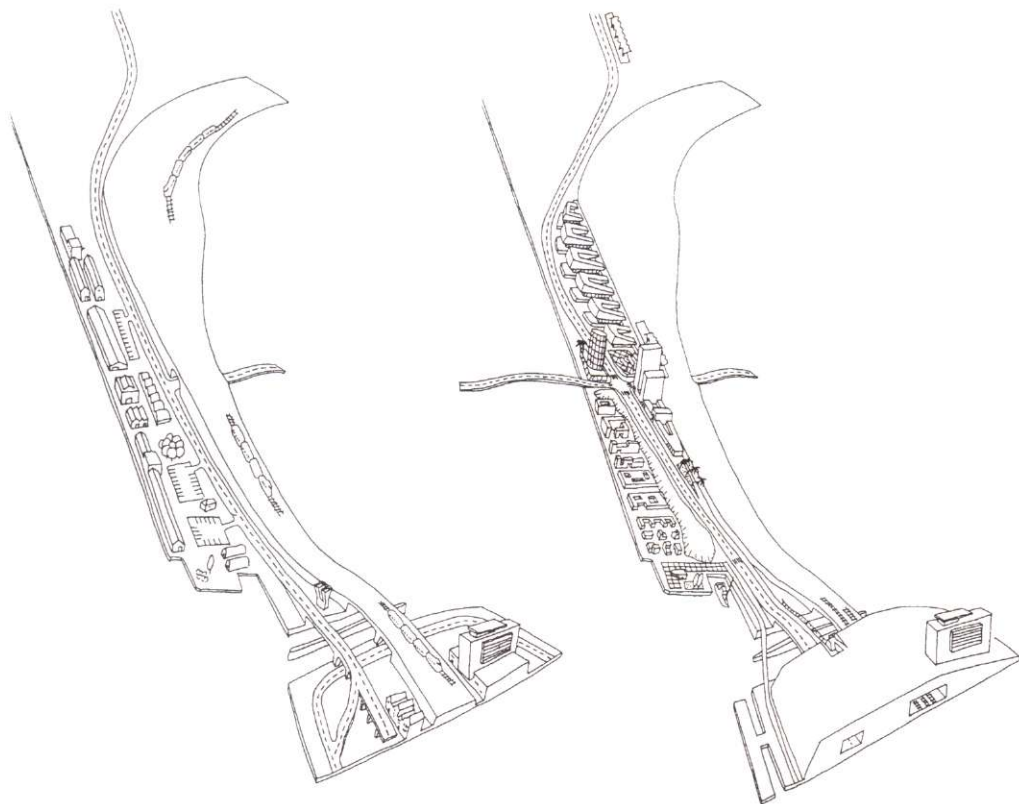
De afstand van het Centraal Station tot de meest nabije beschikbare bouwlocaties bedraagt 750 m (10 minuten lopen) in de huidige toestand. Om werkelijk van de intensivering op het Stationseiland te kunnen profiteren is gezocht naar meer centrale plekken in de directe invloedssfeer van het station. De consequentie van deze paradox: de inname van de gebieden die in het Oosten en Westen direct aansluiten op het Stationseiland.

### Fixatie op de IJ-Oever

De fixatie op de IJ-oever leidt tot:

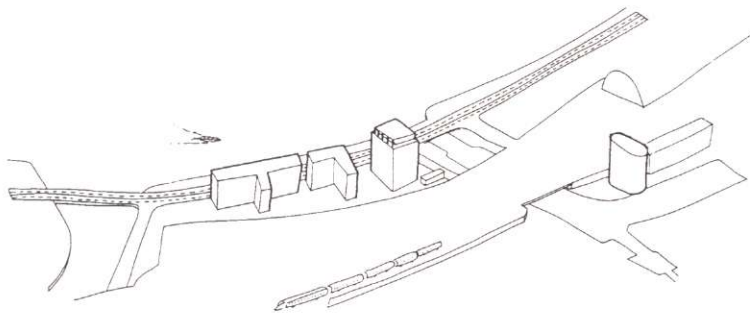
- de verwaarlozing van andere mogelijkheden: het project zou moeten gaan over de nieuwe noordrand van het centrum;
- een lineair project waarin een groot bouwvolume wordt verspreid over een 4,5 km lange oeverstrook: de massa wordt nooit 'kritiek';
- de verwaarlozing van de verbindingen met het centrum.



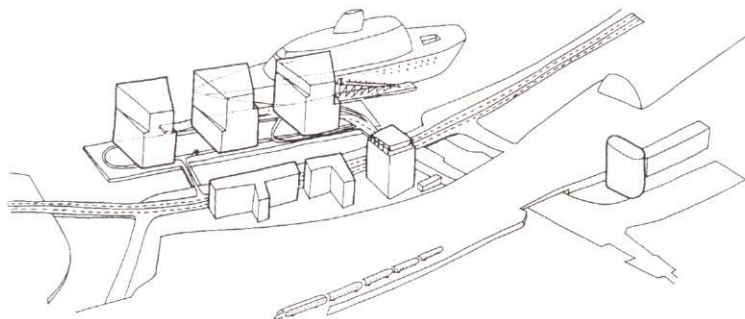


*Oostelijke handelskade, bestaande situatie*

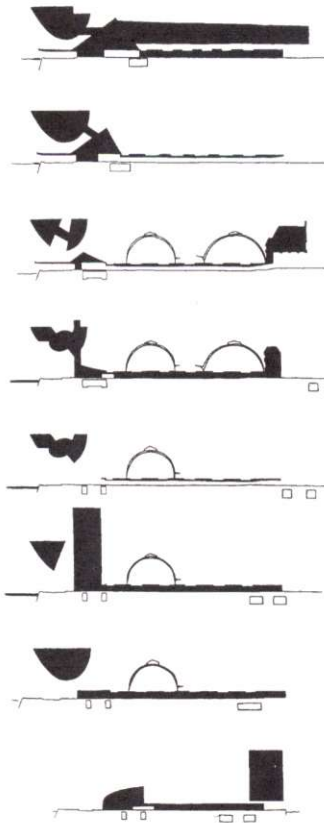
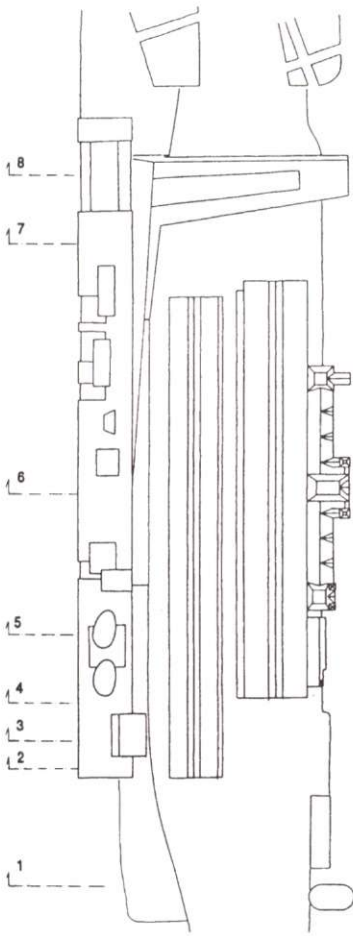
*Oostelijke handelskade, nieuwe situatie*



*West-CS, bestaande situatie*



*West-CS, nieuwe situatie*



8 ter plaatse van het winkelcentrum

7 ter plaatse van de bibliotheek

6 ter plaatse van de NS-midden-traverse

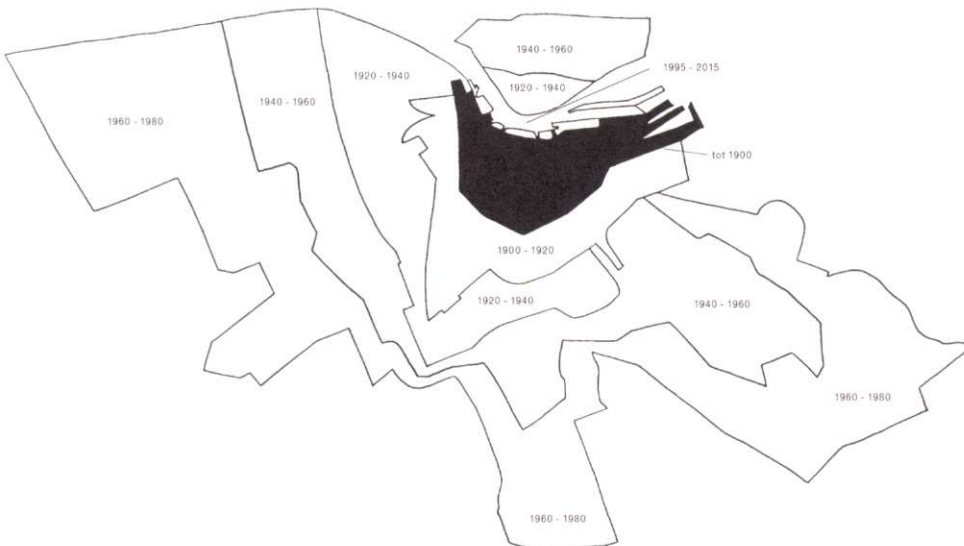
5 ter plaatse van het muziekcentrum

4 ter plaatse van de pont-traverse

3 ter plaatse van de bioscooptoren

2 ter plaatse van de vergaderruimten

1 ter plaatse van de kantoren en het Wagons-Lits-hotel



De ontwikkeling van Amsterdam in perioden van twintig jaar