



Het IJ-plein

Cultuurhistorische verkenning

CONCEPT

C 18-038 Amsterdam

Inhoud

	Inleiding	5
1	Samenvatting, conclusie en advies	7
2	Beleidskader	10
3	Historisch stedenbouwkundige analyse	11
	3.1. Voorgeschiedenis van het plangebied	11
	3.2. Sociale woningbouw in plaats van een scheepswerf	15
	3.4 Het resultaat	21
4	Het IJ-plein anno 2018 – met het oog op de toekomst	33
5	Rem Koolhaas en OMA	41
	Literatuur en bronnen	42
	Colofon	42



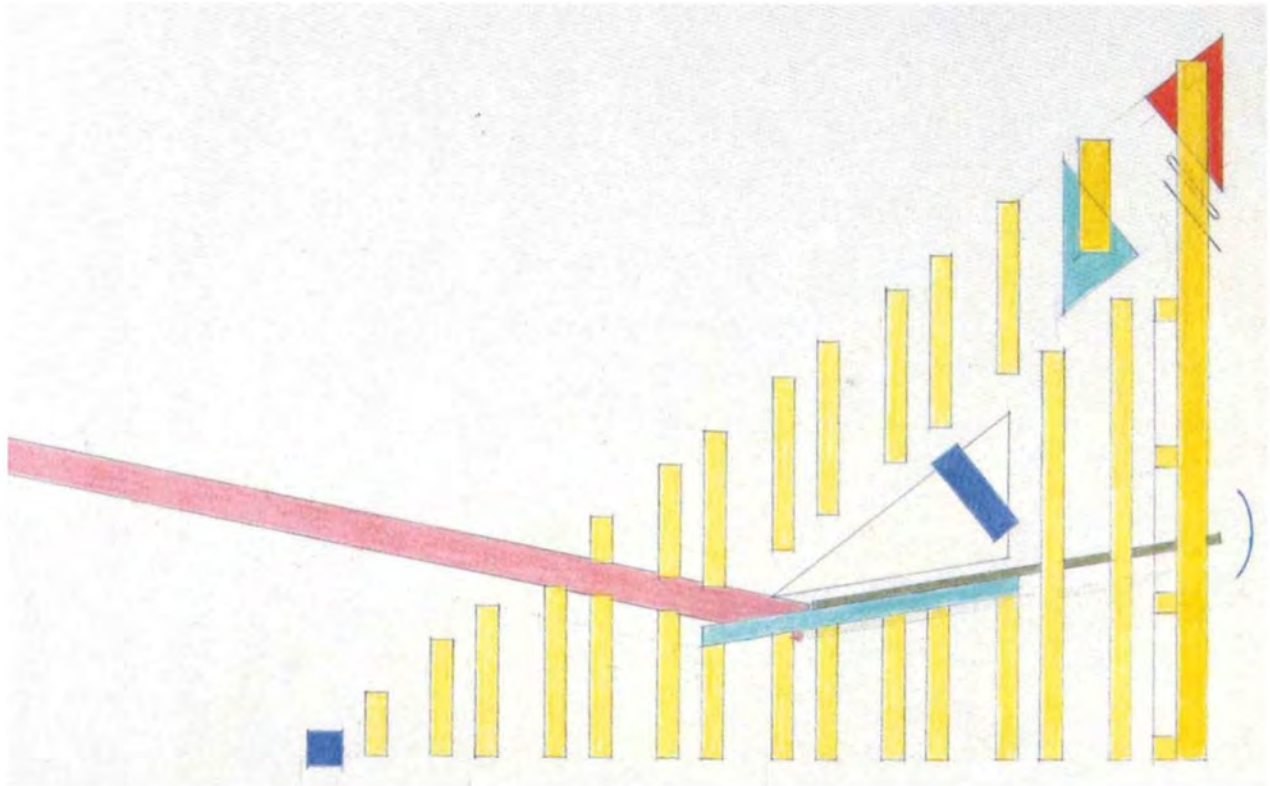
Inleiding

Ruimte en Duurzaamheid (RenD) heeft Monumenten en Archeologie (MenA) verzocht te adviseren over de cultuurhistorische waarden van IJ-plein, een woonwijk die tot stand kwam in de jaren '80. RenD wil deze waardering betrekken bij de stedelijke ontwikkelingen die momenteel langs de IJ-oeveren plaatsvinden in het kader van de Sprong over 't IJ, de mogelijke aanleg van de metrohalte Sixhaven en bijkomende gebiedsontwikkeling in dit rijksbeschermd stadsgezicht, de transformatie van het Hamerkwartier tot grootstedelijke woonwijk en de relatie met en verbetering van de bestaande Vogelbuurt.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Dit heeft geresulteerd in bijgaande uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige stedenbouwkundige, landschappelijke, architectonische en cultuurhistorische waarden.





Grafische weergave van het IJ-plein. [uit 5.1.2, e]

1. Samenvatting, conclusie en advies

Resumé

Het IJ-plein dat tussen xx en xx werd gebouwd naar ontwerp van Rem Koolhaas en zijn bureau OMA is onmiskenbaar een baanbrekende woonwijk. Om te beginnen omdat de ondernemingsraad van de verkopende Amsterdamse Droogdok Maatschappij in de jaren '70 wist af te dwingen dat deze failliete werf niet tot een goudkust zou worden, maar een sociale woningbouwwijk. Zodat de wortels van de noorderlingen – inclusief de ziel van de arbeidersbeweging – op deze historische scheepsbouwlocatie dan tenminste in de vorm van wonen stand zou houden. Vervolgens is de buurt een opmerkelijk staaltje van participatie, politieke en ambtelijke strijd. Daar waar de gemeente een reeks min of meer gesloten bouwblokken met portieketagewoningen op deze locatie opnieuw als standaard bouwvorm wilde doorvoeren, kozen de buurtbewoners nadrukkelijk voor iets anders. Zij wilden een plan dat recht zou doen aan deze bijzondere locatie aan het IJ. Een doorwaaibare buurt met aandacht voor zichtlijnen tussen de Vogelbuurt, het IJ en de binnenstad. Een aanpassing van het plan bleek niet mogelijk middels rechtstreeks overleg tussen de buurt met de wethouder Ruimtelijke Ordening Michael van der Vlis en de betrokken stedenbouwers van DRO omdat laatstgenoemden vasthielden aan hun plan. Door het aanhoudende verzet uit Noord bemoeide niemand minder dan de wethouder Wonen, Jan Schaefer zich met de ontwikkeling. Hij waardeerde het DRO-plan evenmin en hij betrok daarom Rem Koolhaas met diens bureau OMA als 'conditionerend architect'. Een functie waar op dat moment nog niemand van gehoord had en met een opdracht waarvan evenmin iemand wist hoe die geïnterpreteerd moest worden. De officiële opdracht was de deelplannen en stedenbouwkundige inpassing daarvan te coördineren en de verschillende ontwerpdisciplines op elkaar af te stemmen. Maar informeel had Koolhaas in feite de opdracht om het stedenbouwkundig plan geheel te herzien. De keuze voor Koolhaas was niet direct voor de hand liggend. Koolhaas had nog niets gebouwd en niet lang daarvoor had hij zich bepaald niet positief over bewonersparticipatie geuit: "...buurtbewoners? Ik geloof dat er in Nederland nog maar heel weinig echte buurtbewoners bestaan. Dat is allang een synthetisch leger van inspraakmonsters geworden, geoefend in een speciale vorm van terreur." [naar Leupen, p 12]. Rem Koolhaas besloot echter zijn kans te grijpen en trok in deze onduidelijke situatie en de bijzondere machtsverwikkelingen de regie naar zich toe. Het resulteerde in een *crash course* stedenbouw voor de buurtbewoners annex een samenwerkingstraject om tot een stadse wijk te komen waarin de toen al opzienbarende Koolhaas zijn ideeën voor het eerst fysiek gestalte kon geven, mét en mede dankzij de input van deze Noorderlingen.

Het resultaat is

- Een volstrekt unieke stadsvernieuwingswijk, 100% bestemd voor sociale woningbouw;
- Een doorwaaibare woonwijk met lange zichtlijnen daar doorheen, gericht op verbindingen met het IJ, de binnenstad en andere *landmarks* in de omgeving, en die de connectie tussen Vogelbuurt – IJplein – IJ – binnenstad mogelijk maakt;
- Oriëntatie van de bouwblokken en indeling van de plattegronden zo dat zoveel mogelijk mensen vanuit hun woning iets van het IJ kunnen zien;
- Montage: een stedenbouwkundige ruimte die nauwgezet en opeenvolgend geprogrammeerd is zodat er op alle momenten (fragmenten) van de dag allerlei soorten activiteiten mogelijk zijn – van nutstuintjes, tot pingpongtafels. Achter elkaar zijn in coulissen deze activiteiten en de verschillende onderdelen van de wijk waarneembaar, van wonen, tot groen, tot spelen enzovoort. Steeds in wisselende combinaties en dus dynamisch, als een gelaagde film.
- Een boeiende afwisseling binnen de onbebouwde ruimtes, heel open, lommerrijk, gefilterd, strak begeleid of meer diffuus, waarmee plek geboden wordt aan verschillende gebruiksvormen zoals bewegen of verpozen en mijmeren met uitzicht op het IJ;

- Geraffineerde integratie van 'moeilijke' onderdelen zoals de oude muren van de dokken en het IJ-tunneltracé zonder dat de stedenbouwkundige samenhang daar onder te leiden heeft;
- Een vernieuwende mix van verkavelingstypologieën en woonvormen: urban villa's en strokenbouw met uiteenlopende woonvormen waarvan sommige op zich ook vernieuwend zijn;
- Zorgvuldige groenaanleg, gestuurd vanuit de openheid en zichtlijnen, en met veel aandacht voor detail: gekozen boomsoorten sluiten aan op de kleurstelling van de gebouwen;
- Een wijk die – ook al werkten er meerdere architecten mee aan de vormgeving van de bouwblokken – toch van stedenbouwkundig ontwerp tot architectuur nauwgezet aangestuurd werd door Rem Koolhaas: zijn bouwenvoloppen en voorschriften m.b.t. ontsluitingsstructuur, materiaal- en kleurgebruik waren zo precies dat bijzonder weinig aan het toeval overgelaten werd.

Direct na oplevering werd de wijk direct geroemd en als verfrissende stedenbouwkundige en volkshuisvestelijke mijlpaal gezien. De toonaangevende architectuurcriticus Geer Bekaart verwoordde dat als volgt:

Het IJ-plein te Amsterdam, het blijft voor mij een visioen. Je ziet het, je voelt het, je ademt het in als verse zuurstof, maar je kunt het haast niet geloven, het komt van een andere wereld, het overvalt je. Je wilt het steeds opnieuw zien en ervaren. [zie Leupen, p. 5]

Dat gezegd hebbende: de open opzet met stadsvernieuwingsblokken wordt zeker niet door iedereen gezien of gewaardeerd. Niet alle onderdelen van het IJ-plein zijn even geslaagd, wat eveneens direct na de oplevering werd benoemd, en het is duidelijk dat de buurt op enkele punten verbetering behoeft. Daarbij gaat het niet alleen om de oorspronkelijke minder geslaagde onderdelen maar ook om niet uitgevoerde of inmiddels verdwenen onderdelen, ingetreden slijtage of verloedering aan te pakken, en om de wijk beter aan te laten sluiten bij de hedendaagse en in de nabije toekomst te verwachten context en behoeftes. Het is dus zinvol om zowel de geslaagde als verbeterpunten op een rij te zetten.

Advies

Ga bij de ontwikkeling van de toekomstvisie uit van de oorspronkelijke uitgangspunten en opzet. Binnen het nog altijd valide concept van 'culture of congestion' is voldoende gelegenheid om het type programmering bij te stellen.

Daarnaast verdient het aanbeveling om het IJplein een impuls te geven. Daarbij moet zorgvuldig aandacht besteed worden aan de aan de potentiële en de vertroebelde kwaliteiten:

- Openbare ruimte inrichting en onderhoud, inclusief het beplantingsplan;
- Erfafscheidingen die de buitenruimte verbrokkelen;
- Kade / route langs het IJ (soms erg smal, blinde plinten, flankerend autoverkeer);
- Vrijhouden/-maken van de zichtassen
- Relatie bebouwing met omgeving verbeteren (blinde plinten, anonieme doorgangen, relatie bouwblokken met de openbare ruimte Het Dok, Hollandia Kattenburgpad; Motorkanaal, Noordkade, Meeuwenlaan, pontplein IJ-pleinveer)
- Routing vanaf IJ-pleinveer verbeteren;
- Overmaat aan verstening, asfalt en het dominante beeld van geparkeerde auto's in sommige delen aanpakken;
- Relatie openbare ruimte met aangrenzende gebieden prominente stedenbouwkundige plekken verbeteren (het Motorkanaal/Hamerkwartier, IJ/Noordkade en Meeuwenlaan);

Opmerkelijk is dat nu, net 30 jaar na oplevering, de betekenis en het bestaan van de wijk al ter discussie wordt gesteld. En dat in de discussie daarover dezelfde aspecten aan de orde zijn als bij de totstandkoming van de wijk: de potentie van de plek als goudkust versus het voorzien in goede en betaalbare woningbouw voor 'gewone' Amsterdammers. Daarbij wordt nu ook de vraag gesteld 'van en voor wie is de wijk en hoe moet daarvan gebruik gemaakt worden?'. Gezien de ontstaansgronden van het IJ-plein is het evident dat niet alleen de ontwerper, maar ook de rol en behoeftes van de bewoners daarbij van doorslaggevende betekenis dienen te zijn.



2. Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012

bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld 5 juli 2016).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van. Vandaar deze cultuurhistorische verkenning.

3. Historisch stedenbouwkundige analyse

3.1 Voorgeschiedenis van het plangebied

Pre-stedelijke situatie – De Volewijk

Het huidige IJ-pleingebied was tot halverwege de 19^e eeuw onderdeel van de Volewijk met daarlangs wat buitendijks land en verder het IJ. De Volewijk was een landtong die recht tegenover het centrum van Amsterdam en vanaf de Buiksloterdijk het IJ instak. Het was een drassig stuk buitendijks land dat slechts voorzien was van een zomerdijk en alleen gebruikt werd voor veeteelt. De vorm van de landtong was het gevolg van de constante erosie van de oevers. De zuidwestzijde van de Volewijk was sinds de 15^{de} eeuw in gebruik voor het illustere Galgenveld, aan de oostzijde was geen bijzondere activiteit. Ongeveer in de middenlijn van de landtong werd in 1622 een rijweg met een trekvaart naar Buiksloot aangelegd, werd het Tolhuis gebouwd en kwam er meer en meer vertier. In 1825 werd deze trekvaart opgewaardeerd tot het Noordhollandsch Kanaal met de bijbehorende Willem I Sluizen. Daarbij werd een complex aan nevenwerken aangelegd: dijken, een voor- en veerhaven, een kantonniersgebouw en dienstwoningen. Vanaf 1860 werd naast de sluizen aan de oostkant de grotere Willem III sluis gebouwd, om de naar kwantiteit en afmetingen toegenomen scheepvaart te kunnen verwerken. In die tijd werd ook vanuit de Volewijk land aangeplempt op het IJ, zodat de oeverlijn naar het zuiden verschoof.

Economische impulsen – de aanleg van kanalen

De aanleg van het Noordhollandsch Kanaal hoort bij een reeks infrastructurele en waterbouwkundige projecten met het oog op een betere bereikbaarheid van de Nederlandse havens en het achterland teneinde daarmee de bereikbaarheid te verbeteren en de economie uit het slop te halen. De aankoop van de Nieuwendammerham door de gemeente Amsterdam in 1853 maakt hier onderdeel van uit, het werd als baggerdepot in gebruik genomen om het dichtslibbingsprobleem van het IJ en de bereikbaarheid van de Amsterdamse haven aan te pakken. In diezelfde periode werd ook het Noordzeekanaal aangelegd, wat een verder inpoldering van het IJ betekende. Bovendien werd het IJ door de aanleg van de sluizen bij IJmuiden en de Oranjesluizen bij Schellingwoude voor het eerst getijdenvrij. Als onderdeel van het Noordzeekanaal werd in 1870 gestart met inpolderingswerkzaamheden van de Nieuwendammerham.

De ontwikkeling van nieuwe gronden, scheepsbouw en woonwijken

In 1877 werden de nieuwe gemeentegrenzen ten noorden van het IJ wettelijk vastgelegd, waarbij het grondgebied ten zuiden van de Waterlandse Zeedijk onderdeel van Amsterdams werd. De hiervoor genoemde grootschalige infrastructurele ingrepen leidden tot de zo gewenste economische impuls. Scheepsvaart, -bouw en -reparatie en overzees handel namen toe. Steeds meer industrieën vestigden zich aan de IJ-oevers. De in 1877 opgerichte Amsterdamse Droogdok Maatschappij liet direct na de inpoldering van de Nieuwendammerham weten een nieuwe werf aan de oostkant van de Volewijk te willen ontwikkelen en daarvoor gronden en water van de gemeente te willen kopen, wat na enige financieel gehakketak nog in datzelfde jaar gebeurde. Het zou vervolgens nog vele jaren en talloze gemeenteraads-discussies vergen voordat de gemeente de knoop doorhakte wat ze verder met de pas verworven gebieden aan het IJ in Noord wilde en daar plannen voor opstelde. Dat gebeurde uiteindelijk pas in 1906 met de vaststelling van een bestemmingsplan. Er werd tot die tijd door het gemeentebestuur en de raad vooral in twijfel getrokken of bedrijven danwel bewoners zich daadwerkelijk in Noord zouden willen vestigen, en hoe dat dan moest met de verbinding over het IJ. Het bestemmingsplan uit 1906 betrof de uitwerking van het rapport dat de *Commissie voor het ontwerpen van een plan tot uitbreiding van de bebouwde kom der Gemeente Amsterdam benoorden het IJ* na enkele jaren van onderzoek in 1903 presenteerde. Er was dringend behoefte aan (per schip en spoor) goed bereikbare industriegronden zodat de bedrijfsoverlast aan de zuidkant van het IJ weggenomen kon worden en daar interessante bouwlocaties konden komen. Om die reden werd in 1906 besloten om de overkant van het IJ primair als haven- en industriegebied in te richten met enkele insteekhavens, waaronder het Motor- en Hamerkanaal in de Nieuwendammerham, en een nieuwe oost-westverbinding in de vorm van het Johan van Hasseltkanaal. In de daarop volgende jaren werd de strook direct aan het IJ

inderdaad door verschillende bedrijven in gebruik genomen. Meer landinwaarts werd naar aanleiding van de voortdurende ernstige woningnood en aan de hand van een plan uit 1915 door J.C. van Tellegen, definitief gebied aangewezen voor woningbouw – de eerste woningen in de Vogelbuurt dateren dan al van 1905. Dat resulteerde in de unieke reeks tuindorpen van Amsterdam-Noord. In de Nieuwendammerham was en is een duidelijke scheiding tussen het woon- en industriegebied - in de vorm van de Meeuwenlaan. De industriezone was een gunstige vestigingslocatie, de ligging aan het IJ, de nabijheid van de grote stoomvaartmaatschappijen en de goede arbeidershuisvesting droegen daaraan bij. De ADM groeide uit tot een aanzienlijke werf. Andere bedrijven waren vaak direct aan de scheepvaart verbonden waren. In de Nieuwendammerham waren dat onder andere de machinefabrieken Kromhout, Stork en motor(onderdelen-) fabrikant BREVO, maar ook bedrijven als Ducroo & Brauns voor smalspoormaterieel, de machinefabriek Voorwaarts en uiteenlopende fabrieken voor voedselverwerking of drukkerijen.



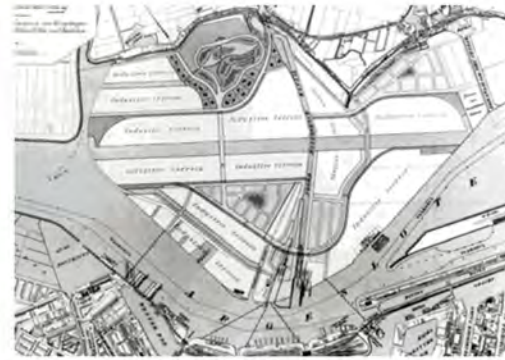
Kadastrale kaart van 1832 geprojecteerd op actuele ondergrond (M&A, T. Terhorst, 2016)



Situatie 1873, waarop de Nieuwendammerham nog als in te polderen gebied staat ingetekend. Uitsnede van de kaart "Nieuw Amsterdam met den Noordelijken IJ-oever", A.J. van der Stok.



Links: Uitsnede kaart van Publieke Werken, 1881. Tegenover de kop van het Java-eiland, is de reeds bestaande ADM-werf zichtbaar.



Rechts: Definitieve plan van de Commissie voor het ontwerpen van een plan tot uitbreiding van de bebouwde kom der Gemeente Amsterdam benoorden het IJ uit 1906. Daarop is het ten oosten van de Willem III sluis het tramstation met de sporen en verbinding via de Adelaarsweg zichtbaar.



Detail ontwerp voor herziening bestemmingsplan voor de gebieden ten noorden van het IJ door J.C. van Tellegen uit 1915. De ADM-werf is uitgebreid met een insteekhaven en in het Hamerkwartier zijn ook kanalen gegraven. Aan de oostzijde van het stoom tramstation is de Valkenweg voor de tweede pontverbinding ingetekend.

De Waterlandse tram

Behalve dat de (inter)nationale infrastructuur voor scheepsvaart in de 19^{de} eeuw sterk verbeterde, moderniseerde ook het regionale goederen- en personenvervoer. Zo werd in 1884 door de Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NHT) een stoomtramspoorlijn ontwikkeld die Amsterdam, Monnickendam en Edam verbond. De lijn werd in 1888 in gebruik genomen. Het tramstation was gevestigd aan de Adelaarsweg (toen Zuiderdijk). De lijn omvatte ook een bootdienst over het IJ, vanaf het Open Havenfront. Het fraai vormgegeven, langgerekte station had aan de oostzijde een aanlegsteiger met daarnaast twee sporen, even verderop een emplacement en diverse dienstgebouwen. Het tracé liep over de Adelaarsweg naar de oostelijke dijk langs het NH-Kanaal en vervolgens via Buiksloterdijk verder noordwaarts.

Ruim baan voor de auto – de IJtunnel

Tegenwoordig zijn van de hierboven geschetste situatie binnen het plangebied IJ-plein alleen de ruimtelijke hoofdlijnen over. De tramspoorlijn werd in 1956 vervangen door busvervoer van de Nederlandsche Auto Car Onderneming (NACO). Op de plaats van het tramstation verscheen de nieuwe aanlandingssteiger voor het Valkenwegveer (nu IJpleinveer) en ten noordwesten daarvan kwam een platform voor de NACO-bussen. Deze ontwikkeling viel samen met de aanleg van het volgende grote infrastructurele project in dit gebied: de aanleg van de IJtunnel vanaf eind jaren '50. De aanpak daarvan ging gepaard met rigoureuze infrastructurele ingrepen dwars door het bestaande stedelijk weefsel. Hier leidde dat tot de demping van de aantakking van de Willem III sluis, de gedeeltelijke sloop van de voorhaven en het afgraven de Buiksloterdijk ten behoeve van de bijbehorende Nieuwe Leeuwarderweg.



Detail kaart van Publieke Werken, 1922. De Sixhaven is inmiddels aangelegd. Parallel aan de Voorhaven van de Willem III sluis zijn het tramstation met de sporen en verbinding via de Adelaarsweg zichtbaar. Iets meer naar het oosten, aan de Valkenweg, is een aanlanding voor de pont vanaf de De Ruijter- en Handelskade. Ten oosten daarvan de insteekhaven met droogdokken van de ADM.



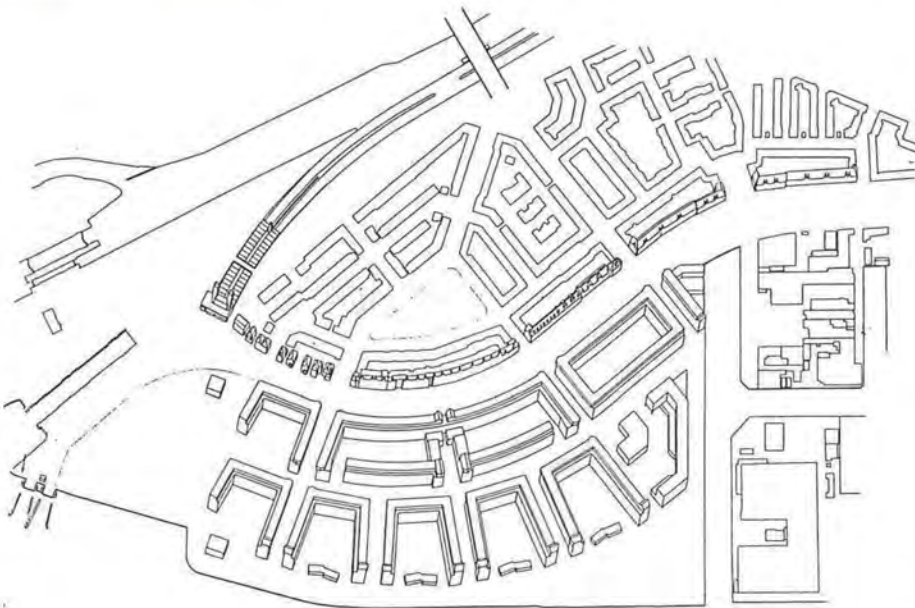
Uitsnede kaart van Amsterdam en omgeving met de streektramlijnen, 1905 (bron Wikipedia, item Waterlandse tram, 29072018)



Projectie IJ-tunneltracé. In plaats van het tramstation is er een busstation. Het pontveer is naar het westen verlegd, direct naast de Willem III voorhaven. Het tracé loopt door de Valkenweg en het daaraan gelegen industriegebied met fabrieksgebouwen van Ducroo & Brauns en Hollandia Kattenburg. Nationaal Archief 5213-1228, 28 mei 1957



Luchtfoto, zicht vanuit het westen naar het oosten. Het toont de situatie nadat de IJ-tunnel is aangelegd en met de ADM nog in gebruik. De insteekhaven met daaronder het langgerekte gebouw van Hollandia Kattenburg zijn duidelijk zichtbaar. Linksonder zijn de ventilatietorens van de IJ-tunnel een aan de Meeuwenlaan te zien. Rechtsboven het Java/KNSM-eiland. [Foto ongedateerd]



Axonometrie van het eerste plan van DRO, getekend door OMA in het kader van de participatie

3.2 Sociale woningbouw in plaats van een scheepswerf

Een ontwikkeling met ingrijpende gevolgen voor Noord was dat in de jaren '70 de grootschalige scheepsbouw in Nederland ineens stortte door de toenemende internationale concurrentie. Tegelijk nam het wegtransport toe ten koste van de regionale scheepvaart. Tal van scheepsbouw(gerelateerde) bedrijven gingen in de jaren '80 failliet. Alles bij elkaar leidde dat tot een sterke afname van de bedrijfsgerelateerde relatie van de IJ-oever met het water. Het vertrek van de scheepsbouwbedrijven betekende het startsein voor het transformatieproces van de noordelijke IJ-oever tot woongebied. Het IJ-plein is het eerste daarvan in Amsterdam Noord.

Nadat in 1978 de ADM-werf, ondanks fel bezwaar van de werknemers door de minister van economische zaken Van Aerdenne, gedwongen werd tot een fusie met de failliete NDSM-werf, kwam het ADM-terrein in de Nieuwendammerhampolder leeg te staan (overigens ging dit nieuwe samengevoegde concern in 1985 ten onder in de internationale concurrentiestrijd). Een zware slag voor de inwoners in Noord, waarvan, zoals hiervoor beschreven is, de werkgelegenheid voor een groot deel in de scheepsindustrie zat. Voor de ADM-werf aan de Meeuwenlaan werd na het vertrek in 1979 uiteraard nagedacht over nieuw gebruik en ontwikkelingen. Diverse partijen presenteerden dan ook uitbundige plannen voor deze gouden locatie aan het IJ. Ook al woonden er intussen bijna 90.000 mensen, tot dan toe werd Noord door de gemeente nog nauwelijks tot een volwaardig onderdeel van Amsterdam gerekend. Deze prachtige locatie aan het IJ en vlakbij het centrum bracht daar enige verandering in. Ook het avant-garde *Festival of Fools* dat op de verlaten werf gehouden werd droeg bij aan een nieuwe kijk op het gebied. Omdat de werf geen onderdeel uitmaakte van de gemeenschappelijke boedel met de NDSM, had de ADM-ondernemingsraad invloed op de verkoopcondities. En zij wenste dat deze werf, zo ongeveer de bron en onlosmakelijk onderdeel van de arbeidersgeschiedenis in Noord, alleen aan de gemeente verkocht mocht worden en onder voorwaarde dat het voor de noorderlingen bestemd werd; als nieuwe woonwijk met 100% sociale woningbouw. De ondernemingsraad werd daarbij ondersteund door bewoners in de Vogelwijk die al met elkaar optrokken tegen de illegale vestiging van vuilverwerking ICOVA (bij het Motorkanaal) en voor de komst van een jongerencentrum. In de lente van 1979 besloot de gemeenteraad om op het ADM-terrein woningwetwoningen te gaan bouwen, daartoe de insteekhaven te dempen én om een werkgroep IJ-plein in te stellen. In de werkgroep zaten naast ambtenaren van diverse gemeentelijke diensten ook buurtbewoners die actie hadden gevoerd voor de sociale woningbouw.

3.3 Planvorming IJ-plein

3.3.1 Een plan van gebaande paden

De opgave voor de herbestemming van het ADM-terrein besloeg 1.375 woningen in de vorm van een complete woonbuurt met voorzieningen als winkels, een buurthuis, een basisschool, een jongerencentrum en gevarieerde woningtypes. Het aantal van 1.375 was in verband met de grondexploitatie het minimum voor de gemeente, maar voor de bewoners was dat het maximum zodat er voldoende ruimte voor de voorzieningen overbleef. Naar goed gebruik tekende de dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) het plan. Onder aansturing van diens stedenbouwkundige 5.1, 2, e [redacted] presenteerde zij een reeks grootschalige gesloten en U-vormige blokken. Een deel daarvan opende zich naar het IJ met korte strookjes daartussen. De blokken bestonden overwegend uit vier lagen met portieketagewoningen en daar bovenop een vijfde laag met HAT-eenheden. Het stratenpatroon betrof op hoofdlijnen het doortrekken van de straten uit de Vogelbuurt. Ter hoogte van de IJ-tunnel was ruimte vrijgehouden voor een park — boven de IJ-tunnel kan namelijk niet gebouwd worden. Het plan ligt in lijn met de DRO-aanpak van die tijd: er is een prototype woning in een basisverkeveling en dat wordt over het hele plangebied consequent doorgevoerd totdat het 'vol' is. Zie de honingraten in de Bijlmer, de stempels van de Molenwijk, de meanders van Holendrecht en in dit geval het superblok. Nog los van de vraag of dit plan geslaagd genoemd kon worden of niet: de reactie van de werkgroep was bijzonder kritisch en bepalend voor het vervolg. Met name de buurtbewoners in de werkgroep waren van mening dat het betreffende 'DRO-plan' geen recht deed aan de bijzondere locatie. Zij wilden een open en transparant plan, met bebouwing die het zicht op het IJ en de binnenstad vrij liet en geen onafgebroken massa portieketageflats. Ook bij andere vernieuwingsplannen (zoals de Nieuwmarkt, Dapperbuurt en de Pijp) had DRO in die tijd de wind van voren gekregen, en moest ze bakzeil halen. Maar dat deed zij niet zomaar.

(...) "Ten tweede vind ik dat de inspraak het beste gewerkt heeft in de allereerste fase [= op het niveau van het stedenbouwkundig plan, HA]. Zo vind ik, maar dat heb ik al in alle toonaarden laten blijken, dat dankzij de inspraak wij in een richting gestuurd zijn en ons ook in een richting hebben laten sturen, waar ik achteraf bijzonder verheugd over was; ik doel met name op het afschaffen van hoogbouw. Dat gaf ons plan een heel wezenlijke wending.

Het gekke is dat je misschien zou kunnen zeggen, maar ik weet niet in hoeverre dat lag aan de toevallige samenstelling van de bewonersgroepen, dat inspraak beter werkt naarmate de schaal groter en de issues ideologischer zijn. Zodra het gaat over een directe betrokkenheid als bewoner, bijvoorbeeld inspraak over de plaats waar je de stopcontacten wilt hebben, ontstaat er een betrokkenheid die heel logisch en essentieel is, maar die tevens een soort bijziendheid met zich meebrengt die ieder ander belang, met name architectonisch belang totaal overwoekert. Dat wordt aangemoedigd door de manier waarop inspraak geformaliseerd en geïnstitutionaliseerd is."

Aldus Koolhaas in een interview met Bernard Leupen na afloop van het project [Leupen, pag. 65].

3.3.2 Deus ex machina: de conditionerend architect

Aan de kant van de bewoners bevond zich in die jaren een krachtige wethouder: Jan Schaefer. Hij maakte zich sterk voor de bewoners en voor de stad. Schaefer stelde de kwaliteit van de gebouwde omgeving en de ontwerpen van DRO expliciet ter discussie: "Amsterdam moet zijn positie terugkrijgen van voorloper van vernieuwer in de volkshuisvesting en de volkswoningbouw" [naar Looise, 1987, pag. 4]. Met andere woorden: de wethouder Wonen bemoeide zich nadrukkelijk met de portefeuille van de wethouder Ruimtelijke Ordening, Van der Vlis. Schaefer ging bij de ontwikkeling van het IJ-plein zelfs zo ver dat hij een conditionerend architect instelde, die een taak in het proces tussen de architecten van de deelplannen en de stedenbouwers van DRO zou krijgen, en die ook in de werkgroep deel zou nemen. Iemand met een frisse blik op de situatie, los van de bestaande relaties en diensten en met een eigen kijk op Amsterdam. DRO suggereerde de buitenlandse beroemdheid Ralph Erskine. Een Zweedse architect die zijn sporen met bewonersparticipatie en stadsvernieuwing in Engeland had verdiend en wiens architectuur met baksteen en hout als geslaagde link met die van de tuindorpen werd gezien. Maar het idee van participatie in het Engels werd niet omarmd. Schaefer zocht het dichterbij huis en op aanraden van de Rijksbouwmeester werd Rem Koolhaas gevraagd. Koolhaas had zijn naam als aanstormend talent in die periode gevestigd met zijn (prijsvraag)ontwerpen voor de Tweede Kamer en de Koepelgevangenis in Arnhem. Maar Koolhaas had nog niets gebouwd en was bepaald niet het type architect dat in gedachten komt als je aan bewonersparticipatie denkt, enkele jaren daarvoor, in '76 zei Koolhaas daarover in een interview "...buurtbewoners? Ik geloof dat er in Nederland nog maar heel weinig echte buurtbewoners bestaan. Dat is allang een synthetisch leger van inspraakmonsters geworden, geoefend in een speciale vorm van terreur." [naar Leupen, p 12] Niettemin: Rem Koolhaas liet deze kans niet schieten én de keuze viel op hem: in 1980 hij werd met zijn bureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) de conditionerend architect voor het IJ-plein.

3.3.3 Nieuwe paden

Met deze wonderlijke mix van politieke betrokkenheid, werkgroepleden met gemandateerde ambtenaren en activistische buurtbewoners, een conditionerend architect én een toplocatie, was de weg vrij voor de unieke ontwikkeling van een volstrekt eigenzinnig stedenbouwkundig plan. Om het project te leiden trok Koolhaas de Haagse architect Jan Voorberg aan. Voorberg was zeer ervaren en een expert op het gebied van stedelijk groen. Om als conditionerend architect grip op het proces en het ontwerp te krijgen, en in feite om als pion van Schaefer hier een ander plan tot stand te brengen dan dat van DRO, besloot OMA een aantal sporen tegelijk te bewandelen. Dat begon op het strijdtoneel door in samenwerking met de werkgroep en met DRO een plan te maken. Maar al snel stelde OMA een eigen rapport op met de mogelijkheden voor het gebied, waarmee in feite aangegeven werd dat het plan (en dus de macht) van DRO op losse schroeven stond. Tegelijkertijd werd een proces in gang gezet om met de bewoners op een vakinhoudelijke manier over de ontwerpvarianten te kunnen sparren.

Participatie

Het hele proces dat volgde met tal van ontwerpvarianten staat uitgebreid beschreven in het boek *IJ-plein, een speurtocht naar nieuwe compositorische middelen* van Bernard Leupen. In het kader van deze voorliggende Cultuurhistorische Verkenning is het vooral relevant om te weten dat Koolhaas een reeks toonaangevende stedenbouwkundige modellen met name uit het begin van de 20^{ste} eeuw – dé periode waarin veel stedenbouwkundig en volkshuisvestelijk onderzoek gedaan werd – op het IJ-plein plakte. Van gesloten bouwblokken tot stadsvilla's, tot stroken- en hoogbouwvarianten. Per model werden de bijbehorende woningaantallen en de voor- en nadelen van verkavelingsvormen benoemd, zoals zichtlijnen, bezonning en uitzicht. Op die manier was in één klap voor zowel de leken als de architecten duidelijk welke opties wel en niet haalbaar waren én was er sprake van duidelijke visualisaties die voor alle betrokkenen als gelijkwaardige gespreksstof dienden. Maar deze onbevungen ontwerpaanpak leidde ook voor de professionals tot onverwachte verrassingen, inspiraties, contrasten, combinaties en dwarsverbanden. Mede hierdoor dacht Koolhaas na afloop van het proces heel anders over het fenomeen van participatie, wat uit het citaat op de pagina hiernaast blijkt.

Ruimtelijke randvoorwaarden

Ondertussen stelde OMA een rapport op met een analyse van het terrein. Daarin werden de randvoorwaarden opgenomen die in het plan geïntegreerd moesten worden: het tunneltracé dat onbebouwd moest blijven, de gedempte insteekhavens met kademuren, dukdalven (zware aanlegpalen in het water) en andere obstakels. Ook werd de relatie met de omgeving in kaart gebracht: o.a. zichtlijnen naar markante gebouwen in de omgeving, zoals de Nicolaaskerk, het Centraal Station, Havengebouw en de Shelltoren (nu Adamtoren). Vanaf de Meeuwenlaan werd het toen nog vrije uitzicht over de insteekhavens betrokken.

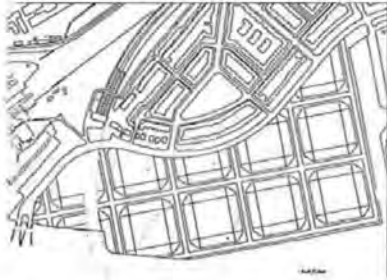
Onbevangen ontwerp en onderzoek

Dwars door deze contouren en lijnen van (on)mogelijkheden sloeg het bureau aan het ontwerpen, om onbevangen een weg in de opgave te vinden. Een bewuste manier van vrij denken die los van dogmatiek en vooroordelen staat. Koolhaas zei daar zelf over "Ook al wordt voor een grafische interpretatie gewaarschuwd, in principe ben ik er altijd open voor om alles waartegen gewaarschuwd wordt openlijk te ondergaan en te onderzoeken. Want als je dat niet doet, worden het weer een soort dwaze taboes. In Nederland wordt voor alles gewaarschuwd. De gevolgen zijn dan ook een overdreven voorzichtigheid." [naar Leupen, p. 21] Die vrije compositieschetsen tonen een combinatie van verschillende vormen, van blokjes, schijven en stroken en vooral een zoektocht naar een soort ordening binnen het wonderlijk gevormde plangebied. Zo is het lastig om de randen van het plangebied een logisch karakter te geven, met enerzijds de harde overgang met de Vogelbuurt aan de gekromde Meeuwenlaan en anderzijds de diffuse overgang bij de rechte kades aan het IJ. Het gegeven dat de Meeuwenlaan juist gekromd is en het IJ recht, staat op een van de schetsen aangemerkt als een probleem, dat andersom makkelijker zou zijn geweest. Op dezelfde schets staat ook de opmerking "gebied klein: -> niet teveel maken". Ook modellen met variaties van het ontwerp van DRO en OMA en mixen daartussen komen daar in deze onderzoeksfase voorbij.

Theoretische visie: dynamische beleving, montage en inscenering

Als verbindende element introduceerde OMA gaandeweg het ontwerpproces een oost-west route. Een essentieel onderdeel dat de verschillende activiteiten die in het plangebied geprogrammeerd zijn, aan elkaar rijgt. Die 'activiteiten' zijn een cruciaal onderdeel van het plan, en met name ook van Koolhaas' visie. In zijn roemruchte boek *Delirious New York* uit 1978 stelde hij al dat de samenkomst van allerlei soorten activiteiten het stedelijke karakter van een wijk bepaalt: de 'culture of congestion'. Dat staat in tegenstelling tot de straffe modernistische functiescheiding, de 'culture of segregation', die de Nederlandse stedenbouw tenminste sinds het begin van de 20^{ste} eeuw kenmerkt. Koolhaas pleitte voor een mix van allerlei activiteiten waar eenieder naar behoeven aan mee kan doen - of niet. De activiteiten zijn niet bedoeld vanuit idealistische overwegingen, om bewoners op te voeden, maar om hen te bieden waar stadsbewoners behoefte aan kunnen hebben. Voor een goed ontwerp is het in Koolhaas' ogen daarom niet alleen van belang om een goede stedenbouwkundige structuur en compositie van volumes te ontwerpen, maar ook om een compositie van activiteiten te maken. De gebouwde stad zelf is dan wel statisch, maar als gebruiker beweegt je daar doorheen. De opeenvolging van alle beeldfragmenten en activiteiten die je daarin kunt vinden, regisseert en monteert de ontwerper Koolhaas. De oost-westroute is dé lijn waarlangs die montage plaatsvindt. De vorm en kleur van de gebouwen, de beplantingskeuze, de plek waar men een blok in- of uitgaat, waar men een broodje eet, een balletje trapt of groenten verbouwd: alles is zorgvuldig gecomponeerd. Koolhaas vond hiervoor inspiratie bij tijdgenoten als E. Aillaud en diens Parijs wijk Pantin. In Nederland was deze aanpak toen nieuw.

Door zijn werkwijze wist Koolhaas het vertrouwen van de bewoners te winnen. Maar DRO wilde niet wijken. Na de voortdurende verwikkelingen vroegen de wethouders uiteindelijk aan de bewoners en corporaties om samen een keuze te maken. Die keuze viel op het model van OMA (het voorlopig ontwerp op pag. 20 bovenaan), op basis van de gestelde de criteria van: max. 1.375 woningen in 3 tot 5 lagen; een groenstrook in het midden; buurtvoorzieningen; goede autobereikbaarheid en parkeren; autovrije IJ-oever; driehoekig plein in het oostelijk deel; alle groen openbaar met nutstuintjes en zoveel mogelijk doorzicht naar het IJ, maar met meer variatie in de blokrichtingen i.v.m. windhinder. Van dat laatste punt weet OMA de betrokkenen te overtuigen dat dat niet zinvol is.



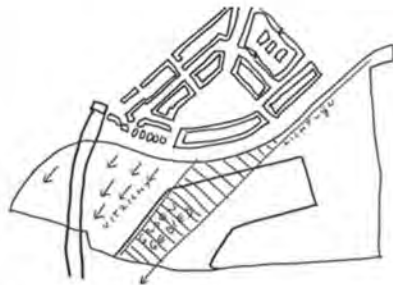
1.



2.



3.



4.



5.



6

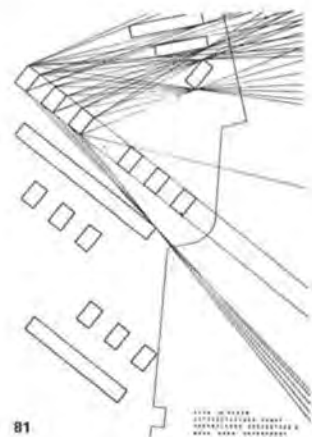


7.



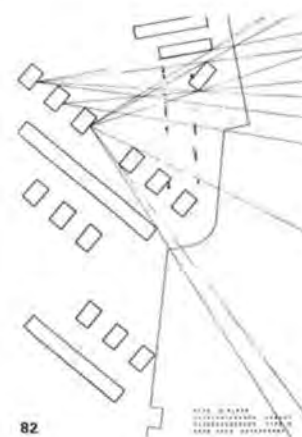
8.

1. t/m 3: Studiemodellen van stedenbouwkundige voorbeelden geprojecteerd op het plangebied (Barcelona van I. Cerdà, Frankfurt am Main van E. Main en de Unité d'habitation van Le Corbusier)
 4: Analyse van wensen en ondergrond, OMA
 5: Onderzoeksschets, OMA
 6: Vertaling analyse wensen en ondergrond in hoofdrichtingen, OMA
 7. en 8: Ontwerpschetsen, OMA



81

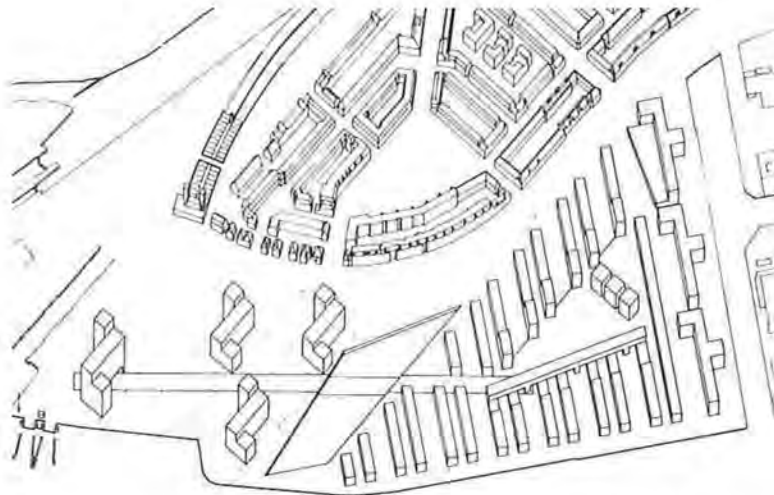
10.



82

11.

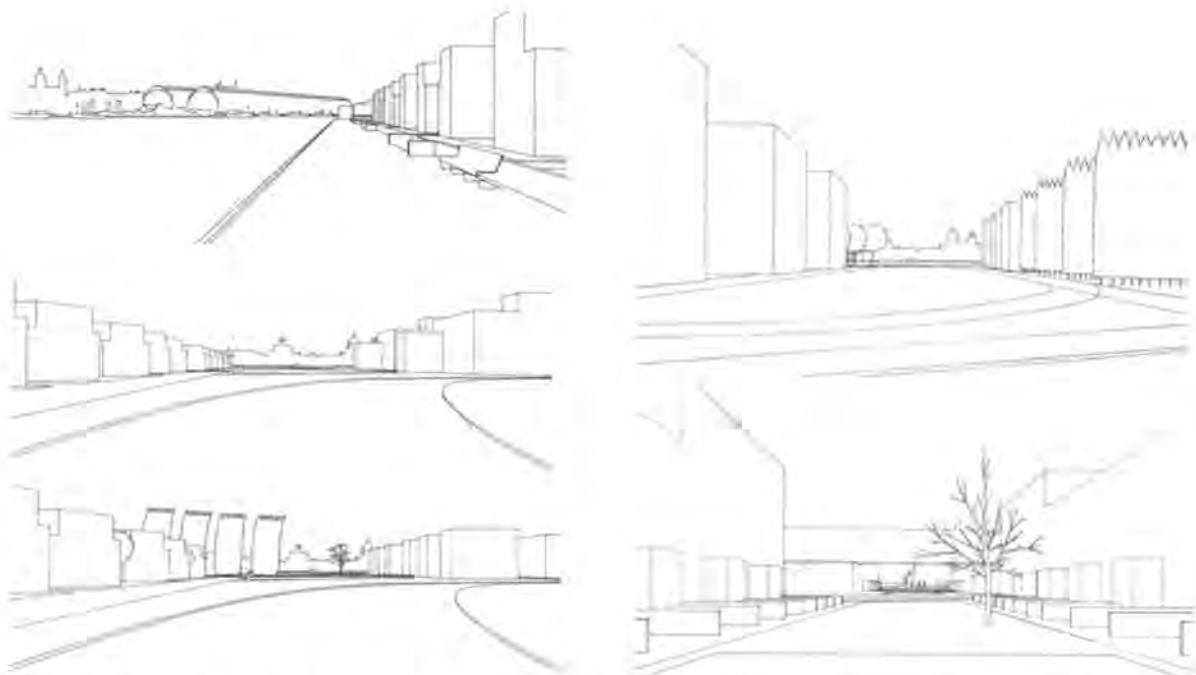
9. en 10: Zichtlijnenstudies in relatie tot de woonplattegronden zodat vanuit elke woning zicht op het IJ mogelijk is, OMA.
 [beeldmateriaal uit Leupen]



Axonometrie van het door de bewoners en corporaties gekozen Voorlopig Ontwerp, OMA. [uit Leupen]

In het gekozen model van OMA (zie voorlopig ontwerp hierboven) zit ook de door hen sterk geambieerde hoogbouw in het westelijk deel. Maar dat viel af. Dit was niet zozeer op stedenbouwkundige gronden maar omdat het OMA niet lukte om de bijkomende kosten en woonlasten (o.a. lift, blokverwarming, energiegebruik, schoonmaakkosten etc.) dusdanig te verlagen dat de buurtbewoners daarmee akkoord konden gaan.

In dit ontwerpproces zetten de corporaties in op 'geen fratsen', DRO op 'geen afwijkingen van het gangbare', de bewoners op een zo hoog mogelijke kwaliteit én betaalbare wijk en Koolhaas op het realiseren van hun stedenbouwkundige principes en een maximale ontwerp kwaliteit. De laatste twee vonden elkaar. De uitkomst van dit hele proces en de inbreng en voorkeuren van de werkgroep was dat het ontwerp voor de IJ-pleinbuurt uiteindelijk geheel in handen kwam van Koolhaas / OMA.



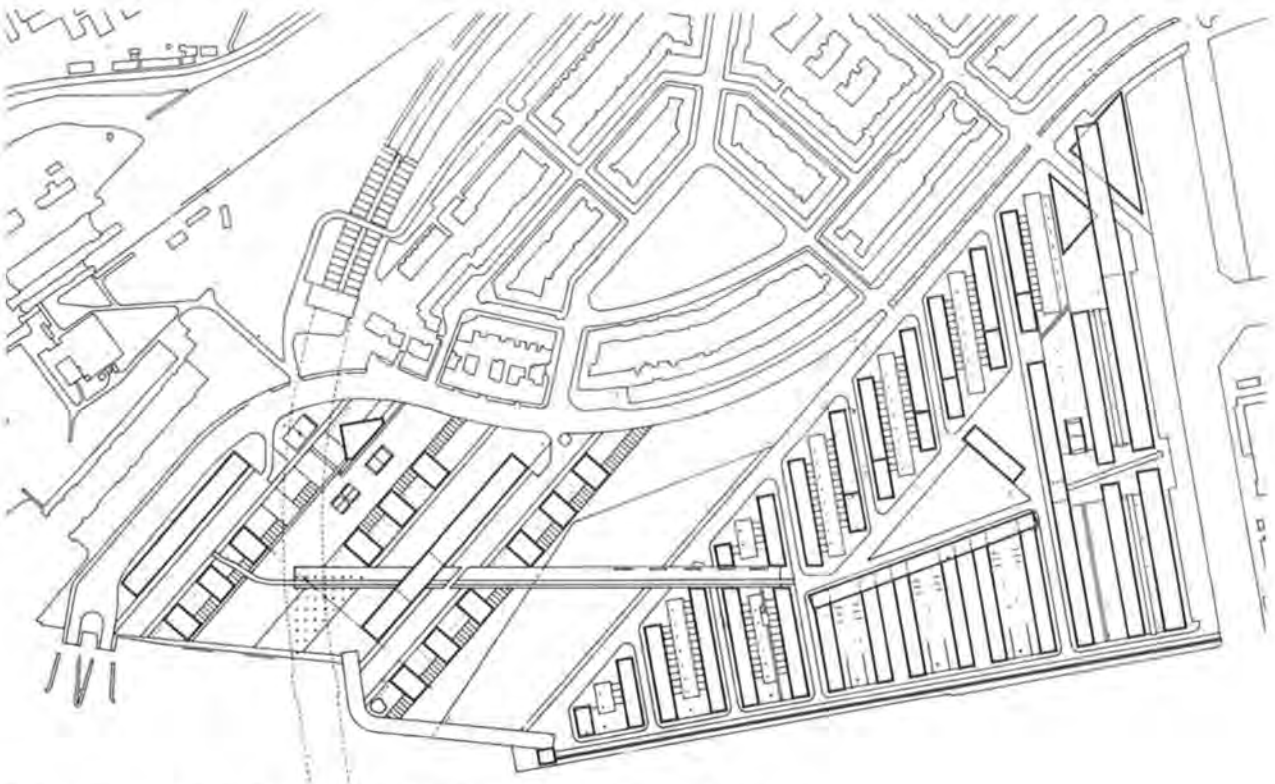
Perspectieven bij het Definitieve Ontwerp, OMA. De opbouw met de volumes, zichtlijnen met montages, encenering en dynamische

beleving en de manier waarop ook beplanting is ingezet als onderdeel van de ritmes en beeldtaal, komt duidelijk naar voren.

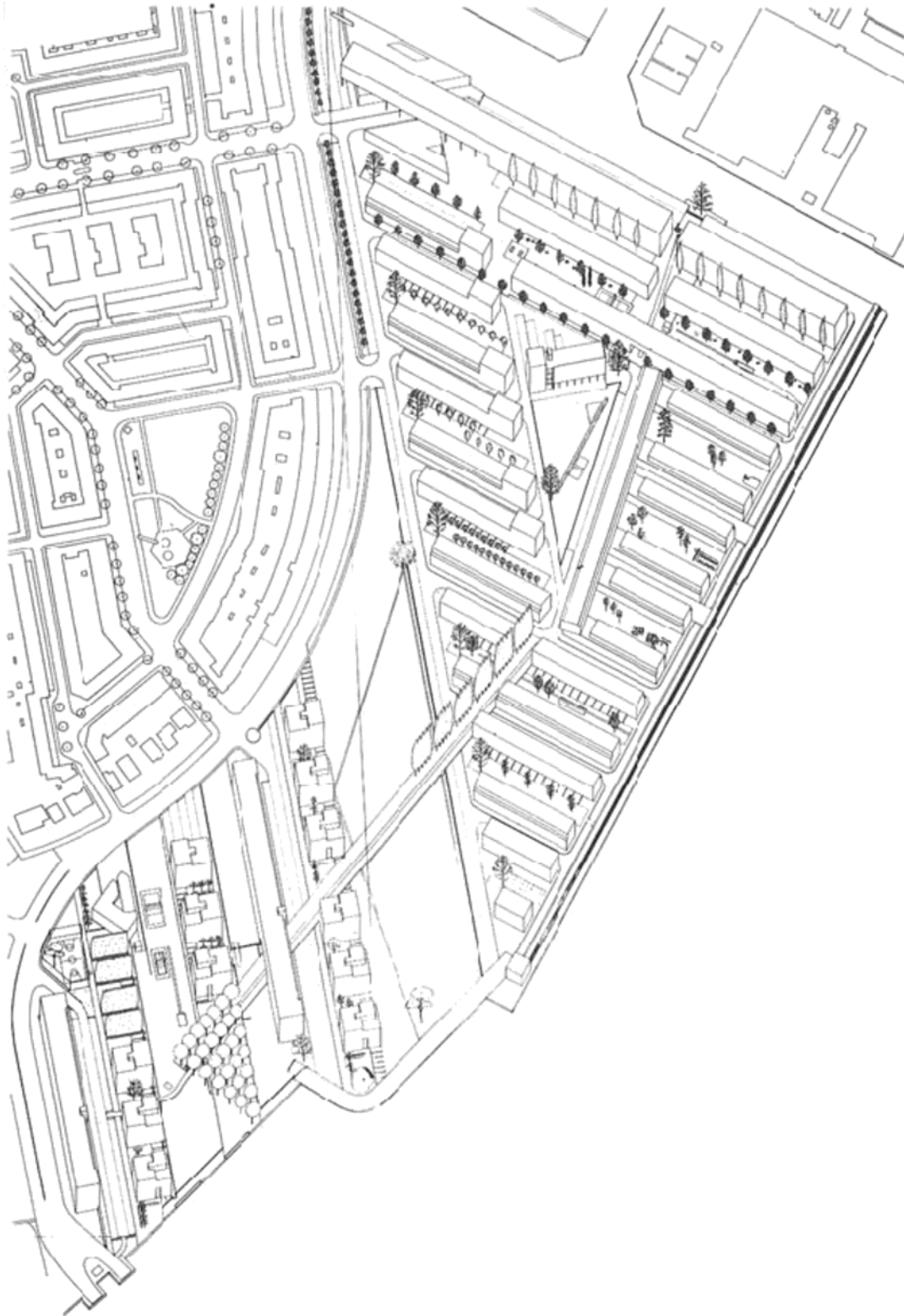
3.4 Het resultaat

3.4.1 Stedenbouwkundig ontwerp

Naast alle onderzoeken en modellen, blijken de analysekaarten richtinggevend voor de hoofdopzet van het plan: de randvoorwaarden die de IJ-tunnel (waarop niet gebouwd mocht worden); de gedempte insteekhaven met damwanden; het vrije zicht vanaf de Meeuwenlaan naar het IJ en omringende landmarks, en de verbindende oost-westroute die het programma aaneen rijgt. Andere factoren zoals de plangrenzen met de bestaande (water)wegenstructuur die de contour bepalen, gewenste zichtlijnen vanuit de nieuwe woningen naar het IJ en de omringende stad bepalen de verdere uitwerking van het type en de compositie van de woongebouwen. De rigide opzet van de stroken aan de oostzijde wordt doorbroken door twee diagonale straten een driehoekig plein. Hierdoor bestaat de totale opzet uit drie delen: aan de oostkant woningbouw in stroken, in het midden een open groenstrook voor de zichtbaan en in het westen woningbouw met vrijstaande urban villa's die zo zijn geplaatst dat (op een onmerkbare manier) het IJ-tunneltracé vrij is gebleven. Voor de invulling en vormgeving van beide woongedeeltes werd contrast gezocht, zowel ten opzichte van elkaar als ten opzichte van de Vogelbuurt en de binnenstad. De gehele compositie van bovenaf gezien wordt ook wel geduid als een vogel: het driehoekige urban-villagedeelte als de kop, de verbindende as in de vrije zichtbaan als nek en de oostelijke strokenbouw als het lijf met de vleugels.



Definitief Ontwerp, OMA. De stippellijn links geeft het IJ-tunneltracé weer. [uit Leupen]

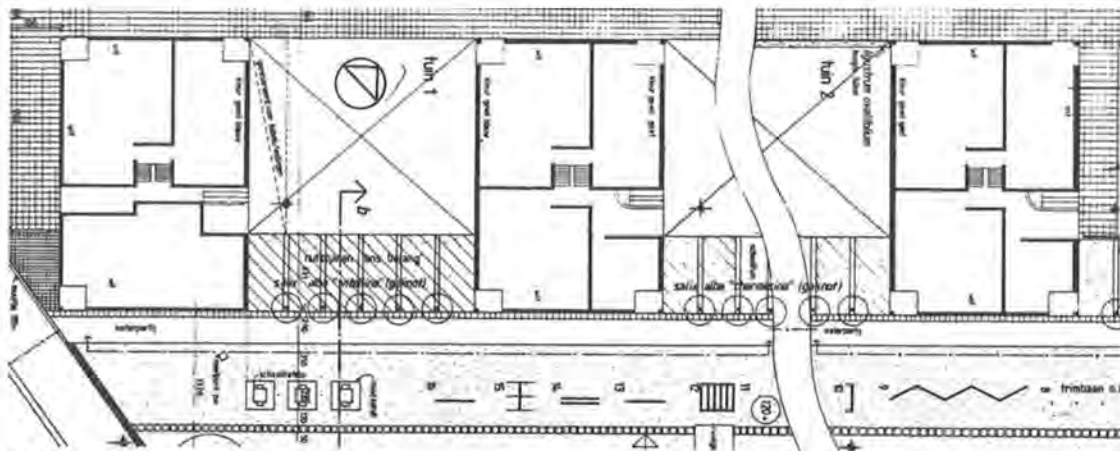


3:

Axonometrie van het inrichtingsplan, OMA.

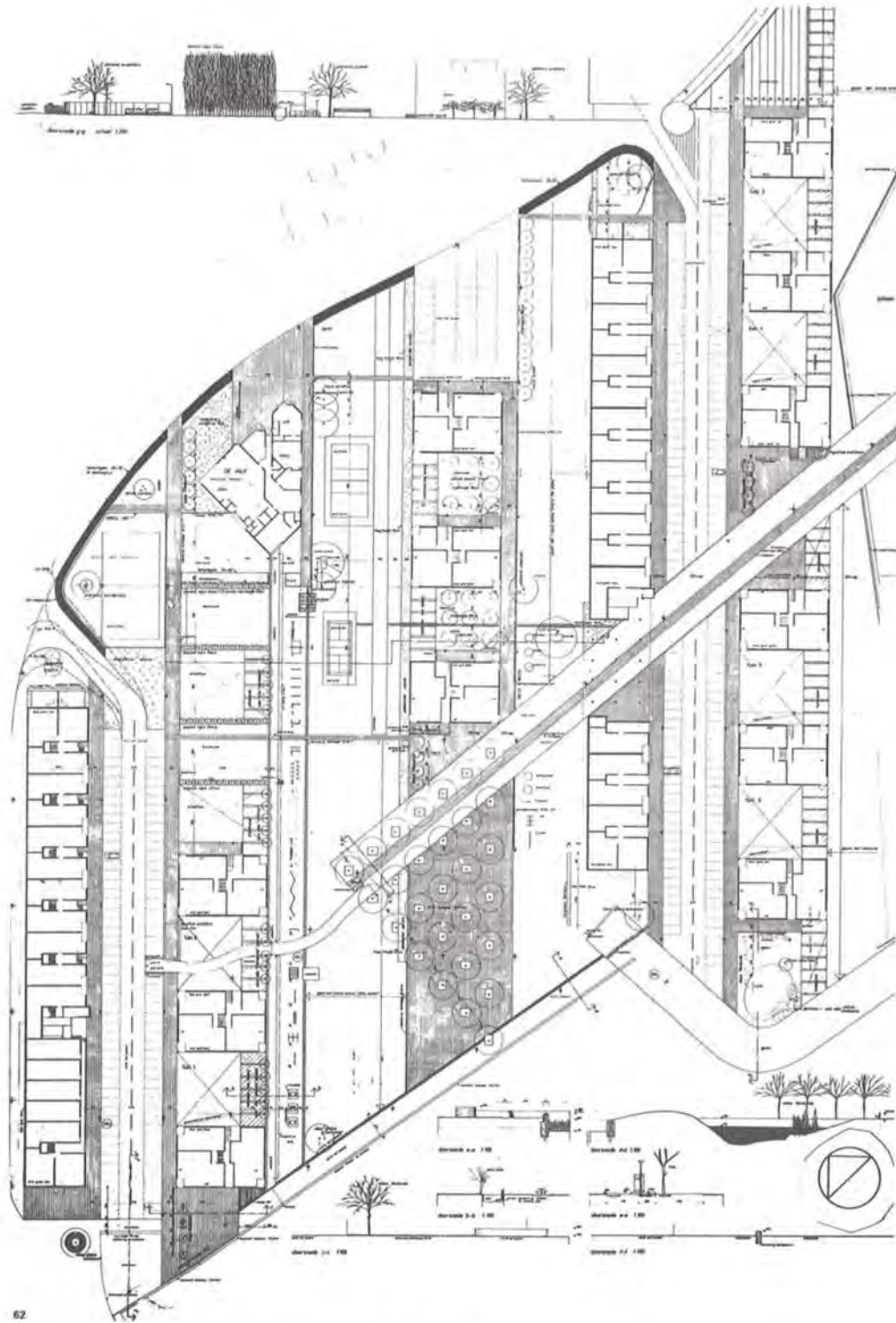


dan ook de inrichting verzorgen. Ofwel alles moest als privétuinen ingericht worden, wat het open karakter zou aantasten, ofwel de binnengebieden zouden door de woningbouwverenigingen ingericht moeten worden. Maar de kosten daarvan moesten hoe dan ook via de huur gedekt moeten worden, en dat wilden de bewoners niet. Het resultaat is in wezen de opzet van reguliere strokenbouw waar privétuinen direct grenzen aan de (groene) openbare ruimte. Dat leidt ertoe dat de inrichting en met name de erfafscheiding van de privétuinen in belangrijke mate de beleving van de openbare ruimte beïnvloeden. Zodra tegels en schuttingen de overhand krijgen, daalt de belevingswaarde en valt de eenheid van de buitenruimtes uiteen. Daarnaast zijn in de hele buurt de verkeersstroken en Het Dok en het Motorkanaal geheel ten dienste van de auto ingericht zodat asfalt en blik de weinig aantrekkelijke toon zetten. Ook is de relatie van sommige woonblokken met de buitenruimte niet overal goed benut en zijn er betrekkelijk veel blinde muren in de plint, wat leidt tot anonieme buitenruimtes.



Situatie schaal 1:500

Voorbeeld waarop de vormtaal is af te lezen met heldere volumes en vlakken enerzijds en zigzaggende en slingerende tekenachtige lijnen anderzijds. Alle ingrediënten in de openbare ruimte op deze tekening, zoals de nutstuinen, de reeksen knotwilgen, de vijverpartij en de daaronder getekende reeks sporttoestellen zijn nog altijd aanwezig.



Uitwerking inrichtingsplan westelijk deel, OMA. [Uit Leupen]



De montage: contrast tussen open en gesloten delen, coulissenwerking en 'gefilterd' beeld door boomaanplant definiëren de grote onbebouwde ruimtes en zorgen voor een opeenvolgende afwisseling van beelden en gebruiksmogelijkheden . [foto's M&A juli 2018]



Schilderachtige onderdelen bieden intieme, beschutte plekken om te vertoeven

Lijnen en tekens in de beeldtaal, hier bij de originele trimbaan



Lange lijnen benutten de belevingskwaliteit van het IJ



Groenelementen zijn als vlakken en volumes ingezet, ze verbinden de buurt en begeleiden de hoofdas



De zichtbaan verbindt de Vogelbuurt met het IJ en de binnenstad, Maar is aan de zuidzijde helaas dichtgezet met tijdelijke gebouwen.



In het oostelijk deel is er minder sprake van de montage- en coulissenwerking. De straten zijn daar doelbewust vaker 'standaard' met een afwisseling van straat, stoep, woning, tuin, openbaargroen, tuin, woning, stoep, straat enzovoort.

3.4.3 Architectuur

De vormgeving van de individuele blokken werd min of meer uit handen gegeven aan een aantal verschillende architectenbureaus. 'Min of meer', want OMA fungeerde ook als welstandscommissie, zodat niet alleen de bouwenvelop maar ook de daaropvolgende sturing buitengewoon gedetailleerd was met betrekking tot de gekozen kleur- en materiaalstelling, de plek van de entree's etc.. De architectenkeuze was een gezamenlijke taak van DRO, de woningbouwvereniging en de bewoners en kwam uit op 5.1, 2, e

5.1.2.e architectengroep 6g en OMA. Bij de uitwerking van de woningen konden de toekomstige bewoners nog invloed uitoefenen op een beperkt aantal onderdelen (indeling woning, plaats balkon, installaties e.d.). Excursies en bezoeken aan DRO's Ruimtelijk Ontwikkelingslaboratorium (R.O.L.) met 1:1 woningindelingenmodellen speelden daarbij een belangrijke rol. Omdat de corporaties niet met OMA wilden werken ('te afwijkend' en vanwege diens dubbelrol), maar de bewoners wel (hoge kwaliteit), kreeg OMA de opdracht voor de blokken van de Gemeentelijke Woningdienst in een deel van de buurt, Oost 3. Daarbinnen zijn ook de functies van buurthuis en winkels ondergebracht.

Het is in het licht van de huidige ontwikkelingen en deze Cultuurhistorische verkenning vooralsnog niet relevant om de architectuur van de verschillende blokken te duiden en te waarderen of de monumentwaardigheid te onderzoeken. Op dit moment wordt bovendien in opdracht van de gemeenteraad gewerkt aan welstands-ordekaarten. Daarom wordt volstaan met de beschrijving van de hoofdaspecten die de buurt bepalen.



Links: verdeling van de architecten. Rechts: voorbeeld van een bouwenvelop en voorkeurstypologie zoals OMA die opstelde, in dit geval Oost III (nr 4, op de afbeelding links).

Volumes, vlakken en lijnen

De architectuur wordt bepaald door het uitgangspunt dat de buurt uit sculpturale abstracte blokken bestaat. Binnen die hoekige volumes (vierkant of rechthoekig en met platte daken), is ruimte voor enig spel en variatie. Bijvoorbeeld door de volumes van een blok iets te verschuiven (zie de verspringende verdiepingshoogtes van de urban villa's), uitkragende balkons, aangebouwde trappenhuizen, opgetilde volumes of uitsparingen voor onderdoorgangen. De compositie en hoogtes van de stroken en blokken is verder gerelateerd aan de stedenbouwkundige betekenis: aan de westkant uit stroken van vijf lagen en urban villa's van vier/vierenhalve laag, de oostelijke kam bestaat uit stroken van drie lagen met rond het centrale driehoekige plein Het Dok vier lagen, en langs het Motorkanaal blokken van vijf en zes lagen.

Bouwhoogtes zijn in groepen opgezet en hangen samen met de omringende ruimte [foto's M&A juli 2018]:



Links: stroken van vijf lagen in het westelijke deel en urban villa's van deels opgetild vier lagen.

Midden en rechts: drielaagse bebouwing in het oostelijk strokenbouwdeel, met rondom Het Dok vier lagen.



Vijf- en zeslaagse stroken aan het Motorkanaal



Verspringende hoogtes, doorgangen, trappenhuisen, balkons en accentvormen verrijken de volumes

Kleur

In tegenstelling tot de traditionele toepassing van baksteen, koos Koolhaas voor gekleurd stucwerk. Omdat er werd ingezet op energiezuinige woningen, koos men voor een buitenisolatiemethode die afpleisteren noodzakelijk maakt. En dus ontstond de gelegenheid om gekleurde stuc toe te passen. Hoewel er internationaal (en zeker bij de modernisten van begin 20^{ste} eeuw) meer projecten zijn geweest waarbij de architectuur een kleur kreeg, werd het doorgaans toch beperkt tot witte of lichtgrijze muren, zoals De Kiefhoek van J.J. P. Oud - dat als een van de inspiratiemodellen tijdens het ontwerpproces fungeerde. Enkele kleurrijke uitzonderingen zijn de Unité d'habitation van Le Corbusier die in Amsterdam navolging vond in een aantal flats van A. Warners in Nieuw-West en Amsterdam Zuid. Omdat Koolhaas de wijk op wilde bouwen uit abstracte rechte blokken, bood het gladde stuc met kleurnuances de mogelijkheid om dat concept goed uit te voeren. De kleurstelling werd in het masterplan vastgelegd en vormde een gegeven voor de architecten die de afzonderlijke blokken uitwerkten. De zachte tinten en het toepassen is overigens een fenomeen dat in die tijd in de architectuur meer voorkwam.



Aan de westzijde komt het beoogde effect van de gekleurde blokken in combinatie met de beplantingskeuze goed tot uitdrukking. De urban villa's kunnen gezien worden als doorgesneden en uit elkaar geschoven stroken. Steeds vormt een set van drie urban villa's zo'n doorgesneden strook waarvan de tegenover elkaar liggende gevels eenzelfde kleur hebben en als het ware een kamer met specifieke beplanting vormen. De buitenwanden van de set (of strook) als geheel zijn wit.

Helaas is het concept van de abstracte, gekleurde blokken niet in de hele wijk tot stand gekomen. De meerderheid van de woningbouwverenigingen in het oostelijk deel wilde niet aan deze nieuwe bouwtechniek meewerken, maar vasthouden aan baksteen. Een strijd die Koolhaas niet won. Een compromis werd gevonden in lichtgekleurde baksteen dat hier de toon zet. Alleen bij het blok van Patrimonium aan het Motorkanaal werd na enkele problemen met de lichtgekleurde baksteen tijdens de bouw direct gekozen voor de klassiek bruinrode steen. In plaats van dat een lichtvoetige toon hier de buurt samenbrengt, botst dit blok met de omgeving. Daarmee is gelijk het belang van de samenhangende kleurstelling voor het IJ-plein als geheel duidelijk.

Kleur is integraal onderdeel van de wijk.



[D. Kransberg, 2011. SAA, D10120004209]



[M&A juli 2018]

Het gekozen kleurenpalet met de lichte tinten stucwerk en in het zicht gelaten baksteen verlevendigt en verbindt zowel de verschillende onderdelen als de buurt als geheel (links). Daar waar daarvan afgeweken wordt verstoort dat de samenhang (rechts).

Kunstwerken

In de buurt staat een zevental kunstwerken.

Een aantal daarvan verwijst naar het verleden. Aan de westelijke promenade herinnert een onopvallende driehoekige zwarte zuil sinds 1985 aan de gedeporteerde Joodse medewerkers van Hollandia Kattenburg (maker: Cephass Stauthamer). Op Het Dok staat een installatie van een drietal oude spanten uit de ADM-hallen die verwijzen naar de scheepsbouw (1988, Egon Schrama). Ervoor staat een gedenkplaat uit hetzelfde jaar (J. Hoeksel). Aan de Noordwal is eveneens in 1988 een groot anker in de kade opgenomen (maker onbekend). De twee andere werken zijn op de nieuwe situatie toegesneden. De Muur van Alfred Eikelenboom is in 1987 opdracht van de gemeente gemaakt. Koolhaas had de voorkeur voor zijn werk. Het werk moet gezien worden als de toevoeging van een utopisch object aan de echte stad. Het staat precies op het punt van waaruit de opzet van de hele IJ-pleinbuurt in keer te overzien is. Het eerste ontwerp ging uit van gaten in plaats van holtes – de buurt reageerde op dat voorstel met: 'Meneer, dat kunstwerk fluit, wij willen geen kunstwerk dat fluit'. Het is momenteel in slechte staat, maar er zijn plannen om het te restaureren. De Windzakken van Ditte Brouwers werden in 1985 tijdens SAIL Amsterdam geplaatst. De Windzakken fungeerden als een visueel filter tussen de buurt en het IJ met de achterliggende binnenstad. Het viel in goede aarde bij de bewoners en is daarom nadien gehandhaafd tot het door de wind was versleten.

Verder is in 1993 is in de stoep voor het schoolplein aan de Gedempte Insteekhaven t.h.v. nr. 85 een fotografisch werk op stelconplaten in het plaveisel opgenomen (maker Erna Nijman) en dat is toegesneden op de beleving voor kinderen.

Bovendien is er een gedenksteen aan Jan Voorberg geplaatst in het plantsoen na de onderdoorgang aan het Hollandia Kattenburgpad (datering en maker onbekend).



De Muur, Alfred Eikelenboom [uit 5.1.2, e]



De Windzakken, Ditte Brouwers, niet meer aanwezig [uit Leupen]



Monument Hollandia Kattenburg,
Cephass Stauthamer [foto M&A, 2018]



ADM-monument, Egon Schrama [foto M&A, 2018]



5. Het IJ-plein anno 2018 – oog op de toekomst

Het IJ-plein is een uniek en toonaangevend ontwerp. Het bewonersverloop blijkt er laag, wat een indicatie voor de (hoge) woonkwaliteit is. Het betreft het eerste gerealiseerde ontwerp van Rem Koolhaas, die wereldwijd als een van de meest spraakmakende architecten wordt gezien. Zijn rol in het hele totstandkomingsproces was van grote betekenis, en andersom zullen de ervaringen die hij en zijn bureau met dit project opdeden ook voor hen van groot belang zijn geweest.

Het concept dat bepaald wordt door een ruime opzet met lange zichtlijnen naar en een sterke relatie met het IJ en de binnenstad, de opeenvolgende en gemengde sferen, het streven naar 'congestion' met veel (groen)voorzieningen die naar believen gebruikt kunnen worden, de compositie met heldere volumes, afwisselende ruimtes en een veelzijdig programma zijn nog altijd sterke punten van de buurt. En aspecten die ook voor een hedendaagse stedelijke woonwijk nog altijd relevant zijn. Het plan is bovendien grotendeels nog helemaal gaaf. Desondanks staat bij velen de kwaliteit en betekenis van de wijk niet sterk op het netvlies. Dat komt voor een deel door ingetreden sleetsheid, verandering van de context en een aantal ingebouwde knelpunten.

Zo zou het goed zijn als de aanhechting met de omgeving beter en logischer wordt. En er zijn een aantal cruciale onderdelen van het plan in de verdrukking geraakt, waarvan de belangrijkste de zichtlijnen naar het IJ is. Het meest storende zijn de bouwsels in het zuidelijke deel van de zichtbaan. Andere onderdelen zijn de dichte muren aan de (beeldbepalende) openbare ruimtes. Dit gebeurt onder andere aan de kade bij de woningbouw van Oost IV en de openbare basisschool IJ-plein, aan het Motorkanaal bij de supermarkt Dirk III, aan de bij Meeuwenlaan en in de buurt zelf het jongerencentrum De Valk, aan Het Dok en de centrale verbindings-as in het oostelijke deel met de vormgeving van de plint van (een deel van de) de bouwblokken.

Vanwege de hiervoor beschreven overtuigende cultuurhistorische waarden is het advies om het oorspronkelijke ontwerp als vertrekpunt te nemen voor de ontwikkeling van een toekomstvisie voor de wijk. Stap 1 is dan om met de IJ-pleiners een update te maken van gewenste activiteiten: waar zijn zij gelukkig mee, wat is overbodig en wat missen zij? Daarnaast is het van belang te onderzoeken wat voor programma voor de direct omwonenden en vervolgens ook voor andere stedelingen mogelijk is en hoe dat zich verhoudt tot de wensen van de buurt. Dat gaat niet direct over (extra) bouwvolumes, maar over activiteiten die in de gebouwen of de buitenruimte plaats kunnen vinden. De ontwikkeling van de voedseltuinen is daar een goed voorbeeld van, net als de wandelroute langs het IJ. Maar er zijn natuurlijk nog veel meer opties.

Tegelijk is het van belang om te inventariseren op welke plekken de inrichting van de buitenruimte nog overeenkomt met het oorspronkelijke ontwerp, waarom er gewijzigd is, en of het toe is aan onderhoud, aanpassingen of juist herstel. Als onderdeel daarvan is een inventarisatie van de bomen en beplanting in vergelijking met het oorspronkelijke ontwerp van belang, en mede in relatie tot de oorspronkelijke en eventueel terug te brengen kleurstelling van de gebouwen. Hier ligt ook een opgave om met de bewoners te onderzoeken hoe de opmars van de schuttingen omgebogen kan worden naar een opmars van hagen die zowel in de behoefte aan privacy als veiligheid voorzien (het GWL-terrein en de Van der Pekbuurt kunnen daarbij als inspiratie dienen). De wildgroei aan hekjes, scootmobielkasten, paaltjes, borden en vuilcontainers zouden in samenhang met elkaar bekeken en als een ontwerpogave aangepakt moeten worden. Daar waar blinde muren, asfalt en auto's de ruimte domineren, zouden oplossingsrichtingen geïnventariseerd kunnen worden om de kwaliteit en gebruiksmogelijkheden te verbeteren (denk bijv. bij de eindeloze parkeerstroken aan omkadering met lage hagen). In alle gevallen dient de oorspronkelijke stedenbouwkundige visie en beeldtaal als leidraad.

De ruimtewerking, relatie van de bebouwing met de omgeving en de inrichting en programmering van de openbare ruimte volgens het montageprincipe kan op verschillende plekken verbeterd worden:



IJ-plein bij de aanlanding van het pontveer, de openbare ruimte biedt geen richting, idem bij de route naar het Motorkanaal



Op sommige plekken domineren auto's en asfalt de ruimte, zijn er vooral blinde muren aangrenzend aan de (openbare) ruimte en lijkt er verder geen programma aanwezig waarvan gebruik gemaakt kan worden.



De fraaie en beeldbepalende situering aan het IJ en het Motorkanaal wordt nauwelijks benut. Aanhechting aan de straat is anoniem met/door dichte plint. Inrichting openbare ruimte weinig aantrekkelijk met alleen parkeren.



Verrommeling door allerlei hekken en paaltjes, fietsparkeren enzovoort doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en leidt tot brokjes restruimte.



Schuttingen die tuinen afgrenzen verbokkelen de samenhang van de ruimte en doen afbreuk aan het ruimtelijke en groene karakter van de buurt (boven).
Terwijl erfafscheidingen en behoefte aan privacy ook gestalte kan krijgen door middel van beplanting (onder).



5.1.1 Relatie met de omgeving van het plangebied

De waardering van de IJ-pleinbuurt en het beeld dat niet-bewoners daarvan hebben hangt in belangrijke mate samen met de wijze waarop het zich aan de buitenranden manifesteert en hoe de aanhechting met de directe omgeving is vormgegeven.

Het IJ

Het IJ als dé waarde van de buurt is duidelijk onderkend, maar die wordt die niet overal benut. Over de volledige lengte is een openbare kade aangelegd. Daarin is, net als in de rest van het groenplan, een aantal verschillende sferen gecreëerd die de beleving van de hele ruimte verrijken. Direct bij het IJpleinveer is die sfeer relatief stenig met hoge kades, langs de zichtbaan groen en weids alsof je op een dijk in landelijk Noord loopt, en in het oostelijk deel als een meer formele wandelpromenade langs een verhoogd talud. Toch zijn ook hier een aantal knelpunten. Zo is de route langs de urban villa's aan de westzijde zeer smal en voelt het bijna alsof je door de voortuin van de bewoners moet. Langs de westzijde voelt de promenade ook wat afgemeten, de kwaliteit van de groeninrichting verdient aandacht en het is jammer dat op het niveau van de woningen hier een straat is waar auto's rijden en parkeren. Daarnaast heeft een deel van de bebouwing hier overwegend blinde gevels, en is er bij de school zelfs het doorzicht helemaal dichtgezet, eveneens met aan de straat blinde gevels zodat het als een anonieme achterkant aanvoelt. Hier kan de betekenis van de buitenruimte aan het IJ als uniek gegeven voor zowel de bewoners als passanten en andere gebruikers veel sterker benut worden door zichtlijnen te herstellen en de openbare ruimte daarop in te richten.





Meeuwenlaan – relatie Vogelbuurt

Aan de noordzijde, die van de Meeuwenlaan, liggen veel kansen om de IJ-pleinbuurt een kwalitatieve impuls te geven. De gebogen vorm van deze plangrens werd in de schetsen van OMA al als een lastig punt benoemd. De oplossing is gezocht in een vertanding van de verkaveling; de blokken verspringen steeds wat ten opzichte van elkaar. Dat is op zich een voor de hand liggende oplossing. Maar er is een groot verschil met de gesloten gevelwand van het tegenover liggende tuindorp, waardoor er niet direct sprake is van samenhang. Het gebrek aan samenhang wordt verder versterkt door de volgende factoren. Het profiel van de Meeuwenlaan is van west naar oost: woningen Vogelbuurt-voortuinen-stoep-fietspad-parkeren-straat-parkeren-fietspad-stoep-parkeren-straat-stoep-woningen IJ-plein. Aan de zijde van het IJ-plein is er een overmaat aan verkeerselementen en parkeren en een sterke afwezigheid van groen. Het voelt daardoor anoniem. De voortuinen van de Vogelbuurt zorgen juist voor betrokkenheid van mensen met de buitenruimte (en buren). De route van de Meeuwenlaan is verder de dominante lijn, fietsers en voetgangers worden vooral langs de buurt geleid en niet uitgenodigd om erin te komen. De vertande opzet van de IJ-pleinzijde zorgt verder voor diverse hoekige ruimtes die niet direct een heldere functie hebben, maar eerder een restruimte lijken te zijn. Tot slot zijn veel van de koppen van de bouwblokken van het IJ-plein blinde muren en ook dat draagt niet bij aan een relatie tussen de buurt met de omgeving. Hier ligt de opgave in de inrichting van de openbare ruimte, de gebruiksmogelijkheden voor de omwonenden en de routing naar de buurt.

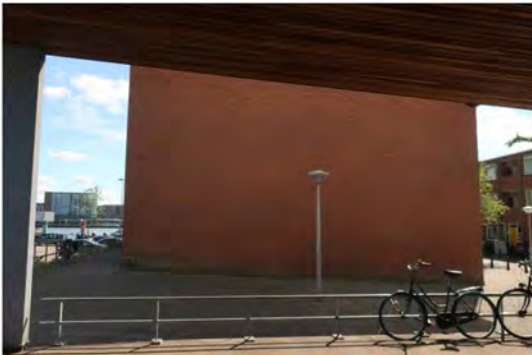


Motorkanaal – relatie Hamerkwartier

Het karakter van het Motorkanaal met het aan de overzijde daarvan gelegen Hamerkwartier was in de jaren '80 beduidend anders dan nu. Toen was er nog zware industrie in het Hamerkwartier, maar nu zitten er creatieve ondernemers, podia en supermarkten in de oude hallen en liggen er plezierboten in het kanaal. Kortom: een locatie met veel woonpotentie. Het maaiveld langs het Motorkanaal is vooralsnog ingericht als parkeerterrein voor de bewoners van de twee aangrenzende blokken. Het is opvallend dat er een groot verschil zit in de manier waarop in die blokken is ingespeeld op de buitenruimte. Beide blokken liggen op een soort dijklichaam, maar daar houdt de vergelijking op. Zo is de plint van het blok van Patrimonium naar ontwerp van Peeters en Boogers vrijwel helemaal gesloten, op de portiektogingen na. De kopse gevels zijn op de eerste lagen helemaal gesloten. Er is dus geen interactie vanuit de woningen met de openbare ruimte. Het dijklichaam zelf is niet meer dan talud. Het blok dat Koolhaas voor de Woningdienst ontwierp is boven het dijklichaam op poten opgetild, zodat je daar onderdoor kunt kijken. En het dijklichaam zelf is bij het ontwerp betrokken in de vorm van brede trappartijen die ook als zitgelegenheid aan het Motorkanaal gebruikt kunnen worden. In de open ruimte zijn ronde volumes geschoven voor een café en winkeltjes. Op de kop aan de Meeuwenlaan zijn twee grotere driehoekige volumes waarin het buurthuis en een supermarkt zijn ondergebracht. Hoewel deze opzet dus een duidelijke relatie heeft met (de potentie) van het Motorkanaal, zijn er ook hier storende elementen. Dit komt voor een deel door verloederings, maar is deels ook inherent onderdeel van het ontwerp. De belangrijkste daarvan is dat de supermarkt voor een groot deel de relatie van de Motorkanaalkade met de Meeuwenlaan en dus de Vogelbuurt blokkeert, nota bene met een blinde gevel. Het is waarschijnlijk dat mede daardoor de ingebouwde voorzieningen in de opgetild plint nauwelijks benut worden. Ook in de onderdoorgang is een deel van de gevels blind. En datzelfde geldt voor de zijgevel ter hoogte van het parkeerterrein naast de supermarkt, in het Hamerkwartier. Op de kop van het kanaal staat tegenwoordig een wonderlijke mix van bouwsels en bouwwerken, zodat noch het Motorkanaal noch de IJ-pleinbuurt hier een relatie kunnen hebben met de omgeving. In feite is het oplossen van dit knelpunt een opgave die tot het Hamerkwartier behoort, maar het is ook van belang voor de beleving en inbedding van het IJ-plein. De inrichting van de openbare ruimte, de wijze waarop de gebouwen daarop aansluiten en hoe de gebouwen gebruikt kunnen worden, hebben een impuls nodig.



De potentie van het Motorkanaal, welke nu in gebruik is als haven voor plezierboten, is niet overal benut. Ook is het kanaal niet overal (nog) goed beleefbaar.



Meeuwenlaan – relatie met de Willem III sluis

Ter hoogte van de Willem III sluis lijkt sprake van een toevallige situatie. Aan de ene zijde is de straat hier begrensd door opgeschoten bosschages en erfafscheidingen van de bewoners in de Willem III sluiskom, die zelf niet zichtbaar is. Aan de andere zijde staat het meest westelijke blok van de IJ-pleinbuurt. De zijgevel van dat blok heeft een verdiepte plint met op halve hoogte de balkons van de eerste woonlaag. De buitenruimte langs het bouwblok bestaat uit een openbare grasstrook. Daartussen loopt de weg die vooral gebruikt wordt door de forensen die van en naar de pont gaan. Geen van deze ruimtes/functies hebben op dit moment een duidelijke relatie met elkaar. Overigens is de routing vanaf de pontaanlanding de buurt in, onduidelijk. De kiosk met versnaperingen is qua functie aangenaam, maar is wel met de rug naar de Willemsluis gezet, zodat de relatie met die ruimte ontkend wordt. Zowel de inrichting van de openbare ruimte als het gebruik daarvan (aan deze drukke doorgangsroute) behoeven aandacht.



6. Rem Koolhaas en OMA

Rem Koolhaas (1944) geldt wereldwijd als een van de meest toonaangevende architecten van het eind van de 20^{ste} en de 21^{ste} eeuw. Hij studeerde aan de Filmacademie (scenarioschrijven), werkte als journalist (Haagse Poost) en studeerde van 1967-1972 architectuur aan de Architectural Association School in Londen. Vervolgens kreeg hij een beurs voor een langdurig verblijf in de VS, waar hij verder studeerde. In 1975 richtte hij samen met ^{5.1, 2, e} en ^{5.1, 2, e} ^{5.1, 2, e} het architectenbureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) op dat van meet af een belangrijke rol ging spelen in het internationale architectuur- en stedenbouwdebat. Zowel met hun (prijsvraag)ontwerpen als publicaties zetten zij zich op de kaart. Het boek *Delirious New York* (1978) vormde daarin een mijlpaal. Daarin wordt getracht te ontleden wat de onderliggende factoren voor een opwindende stad als New York zijn en wat de meerwaarde daarvan is. Volgens Koolhaas is dat de 'culture of congestion': een relatief klein oppervlak met een hoge dichtheid aan mensen en bijzondere activiteiten. Daarnaast benoemt hij het 'oxymoron': onverenigbare grootheden met elkaar verbinden – hoe een negatief aspect in het tegendeel gevormd kan worden. In Koolhaas' oeuvre blijft dit terugkomen. Naast OMA werd eind jaren '90 AMO opgericht, als eigen onderzoeksinstituut dat onder ander samenwerkt met Harvard design School en dat gericht is op identiteit (waaronder *branding*), cultuur en organisatie.

Het IJplein dat tussen 1980-87 gerealiseerd werd, is het eerste bouwproject van Koolhaas/OMA. Een omvangrijk en complex project waarvoor Jan Voorberg (1944-83), ^{5.1, 2, e}, ^{5.1, 2, e}, ^{5.1, 2, e} en ^{5.1, 2, e} ^{5.1, 2, e} werden aangetrokken (en waarvan de meesten later met hun eigen praktijk naam hebben gemaakt). Koolhaas brak door als bouwende architect met de Kunsthal in 1992. Inmiddels heeft het bureau een omvangrijk wereldwijd oeuvre op naam. Bekende Nederlandse werken zijn het Nederlands Danstheater (1987, gesloopt 2015), de Kunsthal (1989) en het grootste gebouw van Nederland 'De Rotterdam' (2013). Van een heel andere schaal maar daarom niet minder befaamd is ook het woonhuis dat georganiseerd is rond een werkvloer annex liftplateau waarmee de volledig invalide eigenaar alle etages en een zestig meter hoge boekenkast kan bereiken (Bordeaux, 1988). Tot de recente spraakmakende ontwerpen behoren de omstreden CCTV toren voor de tv-zenders van het Chinese staatsapparaat als een van de imposantste skyscrapers ter wereld op dat moment (Beijing, 2012), en de nationale bibliotheek van Qatar als spectaculaire landscaper, een anti-icoon (Doha, 2018). Ook hieruit blijkt de kenmerkende houding van Koolhaas/OMA om steeds te zoeken naar tegenovergestelde mogelijkheden, niet in dogma's te vervallen en om altijd een onbevooroordeelde open onderzoekende houding aan te nemen. Mede daardoor valt hun vormentaal niet als eenduidig te vatten, integendeel zelfs.

Koolhaas heeft een groot scala aan (inter)nationale onderscheidingen gekregen, waaronder de prestigieuze Pritzker Prize.

Literatuur en bronnen

- Dijssel, J. van den, Leeuw, drs. L. de, *Archeologisch Bureauonderzoek Plangebied Sixhaven Stadsdeel Noord, BO 11-086*, gemeente Amsterdam, november 2012
- Leupen, B. *IJ-plein, Amsterdam. Een speurtocht naar nieuwe compositorische middelen*, Rem Koolhaas / OMA, Rotterdam, 1999
- Looise, W. *IJplein dankzij ondanks Inspraak, bewonersinvloed op de totstandkoming van een nieuwe buurt*. Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, Amsterdam, september 1987
- Looise, W. 'Inspraak IJplein', *OASE Journaal*, nr. 17, pp 35-37
- Schrijver, L. 'Koppige moderniteit, IJ-plein Amsterdam (1988)', *ArchiNed*, feature – 26.05.15
- Swart, W. de, *Amsterdam-Noord, 1850-1930, de geschiedenis achter de feiten*, Hoofddorp, 2002
- Verschuuren, S., 'Een wonder aan het IJ', *Politiek en Cultuur, periodiek van de communistische partij*, november 1989, pp 231-240
- Zoelen, B. van., 'Moeten 150 huizen wijken voor bouwplannen in Noord?', *Het Parool*, 6 februari 2018

Digitale bronnen

- Beeldbank, Stadsarchief Amsterdam
- Kaarten 1:1000 Dienst Publieke Werken, Stadsarchief Amsterdam
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Waterlandse_tram
- <https://amsterdam.kunstwacht.nl/zoeken>

Colofon

Datum: 29 augustus 2018
Status: concept
Redactie: 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e
Tekst en onderzoek: 5.1, 2, e

© Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2018
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

De kennis uit deze uitgave mag door derden gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden mits van bronvermelding sprake is. Bij vermenigvuldiging op enigerlei wijze voor commerciële doeleinden voorafgaande schriftelijke toestemming van M&A nodig. M&A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek. M&A doet zelf altijd haar uiterste best rechtgebende te vermelden en waar nodig om toestemming voor gebruik te vragen. Mocht u van mening zijn dat uw copyright geschaad is dan verzoeken we contact met ons op te nemen.