

Aanbevolen lectuur

Onder redactie van Robbert Coops (rcoops@schuttelaar.nl)

Wil de echte Wibaut opstaan?



Begin oktober 2009 kwamen vele stadsbestuurders, stedenbouwers, planners en experts naar Amsterdam in verband met het internationale congres "MorgenTomorrow". Volgens de auteurs van 'Steden redden de wereld' was het een geïnspireerde bijeenkomst die nu eens niet doemscenario's maar oplossingen biedt.

Welke dat zijn wordt uit deze congresimpresie niet erg duidelijk; wel duidelijk is dat het stedelijk leef- en consumptiepatroon deel uitmaakt van het mondiale klimaatprobleem en de oplossing daarvan. Elke investering in de stad zou dan ook moeten anticiperen op toekomstige klimaatomstandigheden. Want hoewel steden maar twee procent van het aardoppervlak beslaan, gebruiken ze 75 procent van alle hulpbronnen. Vreemd eigenlijk dat een dergelijke benadering niet expliciet in Kopenhagen aan de orde is geweest. En dat terwijl de transitie naar duurzame metropolen en dus naar een duurzame wereldeconomie binnen handbereik ligt. Maar dan wel oneer bezielende leiding van bevlogen aanvoerders. 'Op een vlak speelveld met duidelijke kaders, maar ook met veel vrijheidsgraden en ruimte voor creativiteit. Wel gestructureerd, niet gepland.' (RC)

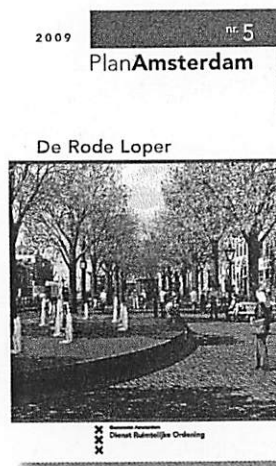
SASKIA HOOGSTRATEN EN SAN VERSCHUUREN (2009): *STEDEN REDDEN DE WERELD*, PLANAMSTERDAM, JRG. 15, NR.9, GEMEENTE AMSTERDAM, DIENST RUIMTELIJKE ORDENING, 26 BLZ.

Amsterdamse Rode Loper

De argeloze toerist of voetganger – en dat zijn er dagelijks ruim honderdduizend – die vanuit het Amsterdamse Centraal Station naar het centrum wil verdwaalt al ras tussen de verkeerschaos en

een armoedige opeenhoping van fastfoodketens en souvenirshops. De oorspronkelijke historische bebouwing en structuur zijn nauwelijks nog herkenbaar. Ook de bestrating is versleten: de rijbaan van het Damrak, Rokin en Munt zal moeten worden vernieuwd.

Kortom, Amsterdam zal aan de slag moeten. Dat gebeurt met een al eerder aangekondigde Amsterdamse herstructureringsproject onder de naam 'De Rode Loper'. Het tracé bevindt zich pikant genoeg boven dat andere ambitieuze project, dat van de Noord/Zuidlijn. Er zijn drie doelstellingen: zoveel mogelijk ruimte reserveren voor voetgangers, ervoor zorgen dat de entree van Amsterdam een passende uitstraling krijgt en de historische structuren meer herkenbaar maken. Volgens stedenbouwkundige Maaïke Maréchal speelt de Rode Loper in de nabije toekomst ook een belangrijke rol in een context van de metropoolregio. In 2019 zullen 'we' dat gaan ondervinden. (RC)

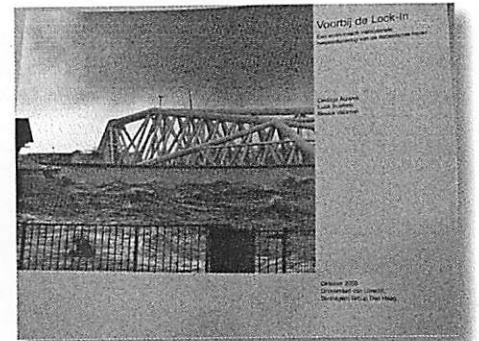


MAAIKE MARÉCHAL (2009): *DE RODE LOPER*, PLANAMSTERDAM, JRG. 15, NR. 5, GEMEENTE AMSTERDAM, DIENST RUIMTELIJKE ORDENING, AMSTERDAM, 26 BLZ.

Herpositionering Rotterdamse haven

De Havenstad Rotterdam is toe aan een grondige update, waarbij bestaande kwaliteiten worden vernieuwd en aangevuld. Dat constateren onderzoekers van de Universiteit van Utrecht in het kader van een "brede verkenning maar mogelijke herstructurering van bedrijfsterreinenstrategie in het kader van de gewenste transitie van het mainportconcept". Vanuit de huidige

Utrechtse traditie is in deze studie gekozen voor een actor relationele benadering, die in Rotterdam goed toepasbaar lijkt vanwege de economische evolutie die de stad doormaakt. Het draait om de vraag wat de ruimtelijke effecten



zijn van processen zoals co-siting, co-spourcing en co-flowing (en opmerkelijk genoeg niet van co-productie) en in hoeverre netwerkvorming de ontwikkeling van kennis en innovatie in de havenconomie bevorderen.

De huidige ruimtelijk-economische dilemma's tussen staf en haven dateren al van enige tijd. Toch is er veel veranderd. Klassieke oplossingen werken niet meer om die dilemma's te beslechten en de gemeente en het Havenbedrijf zijn niet langer de dominante factoren; ze blijven wel belangrijke toezichthouders en facilitators. Door de steeds grotere omvang en diepgang van zeeschepen en de toenemende mogelijkheid om via logistieke technieken tijdwinst te behalen verschuift het zwaartepunt zeewaarts (richting Maasvlakte). Dat biedt nieuwe economische kansen (absorptiecapaciteit), maar ook impulsen voor de realisatie van een duurzame havenstad, zoals indertijd ook in het kader van het ROM-Rijnmond project is bepaald. Om te kunnen anticiperen op nieuwe marktomstandigheden en milieueisen zullen ruimtelijke uitbreiding en transformaties onvoldoende soulaas bieden. Het vergt vooral nieuwe institutionele arrangementen. (RC)

OEDZGE ATZEMA, LUKK BOELENS EN BOUKE VELDMAN (2009): *VOORBIJ DE LOCK-IN; EEN ECONOMISCH INSTITUTIONELE HERPOSITIONERING VAN DE ROTTERDAMSE HAVEN*, UNIVERSITEIT VAN UTRECHT EN STICHTING CALAMITIJ, ISBN 978-90-6266-270-8, 96 BLZ.