

Bedrijvigheid en werkterreinen in Amsterdam West



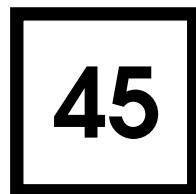
Van Eesterengesprek
#45 14 oktober 2015

Van Eesterenmuseum
Amsterdam



Bedrijvigheid en werkterreinen in Amsterdam West

Geen reden voor nostalgie	4
Nieuw-West is blij met ondernemers	9
Discussie	12
Meer lezen	13
Colofon	13



Met het thema 'Werk in West' wil het Van Eesterenmuseum een overzicht geven van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Amsterdam Nieuw-West. De Westelijke Tuinsteden staan bekend als monofunctioneel woongebied waar plaats was voor enkele winkels maar niet voor andere bedrijvigheid. Wat is er terecht gekomen Van Eesterens ideeën over functiescheiding, en hoe is het werk er anno 2015 georganiseerd?

Vincent van Rossem neemt de luisteraars mee langs de - destijds nieuwe - werkterreinen aan de rand van de wijk, zoals Industrierrein Osdorp dat bedoeld was voor de lichte industrie, de terreinen van het Gemeentelijk Energiebedrijf, het GVB, de afvalverwerking en de Centrale Markthallen. Hoe succesvol zijn deze terreinen? Jerry Sluisdom, adviseur ruimtelijk economisch beleid in stadsdeel Nieuw-West, schetst de mogelijkheden voor werken in de stad, nu en in de toekomst.



Noorderkerkstraat met in het midden de kolenboer.

Geen reden voor nostalgie

Vincent van Rossem

Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, noemt Van Rossem 'een typisch ambtelijk product'. De historicus herinnert de aanwezigen eraan dat men men in die tijd eigenlijk niet wist hoe een stad functioneerde. 'Planologie bestond nog niet. Zelfs in dat wereldberoemde Plan Zuid van Berlage is aan het toeval overgelaten waar scholen, winkels en andere voorzieningen moesten komen.'

Het idee om de functies te benoemen, en daarna te scheiden, dateert al uit 1913. 'In Amsterdam begon men ermee in de jaren dertig. Van Eesteren verwerkte er modernistische ideeën in over functiescheiding die had opgedaan op zijn reis door Europa. Het was voor het eerst dat hier al tijdens de ontwerpfase rekening mee werd gehouden.'

'En niet zonder reden', zegt Van Rossem. 'Tegenwoordig bestaat bedrijvigheid uit een zpp'er met een laptop, maar destijds gaf echt ál het werk overlast; als het geen lawaai gaf dan stonk het wel.' Van Rossem, die in de Jordaan naast een timmerbedrijf woonde, weet er alles van. 'Het was niet alleen de herrie, het was er ook altijd een komen en gaan van auto's, getoeter en laden en lossen. En dat was nog maar een klein bedrijf. Denk eens aan de klokkengieterij in de Jordaan.

Daar brak ook nog regelmatig brand uit. Hetzelfde verhaal bij de tegelbakkerijen in de Tichelstraat. En de stank van Klene, de dropfabriek, was ook niet te harden. Idem in de buurt de verschillende bierbrouwerijen die de stad rijk was.' 'Overigens woonden er in die tijd méér mensen in Amsterdam dan nu met veel meer oppervlak. Dankzij een woningbezetting van vier personen per woning pasten er 800.000 Amsterdammers

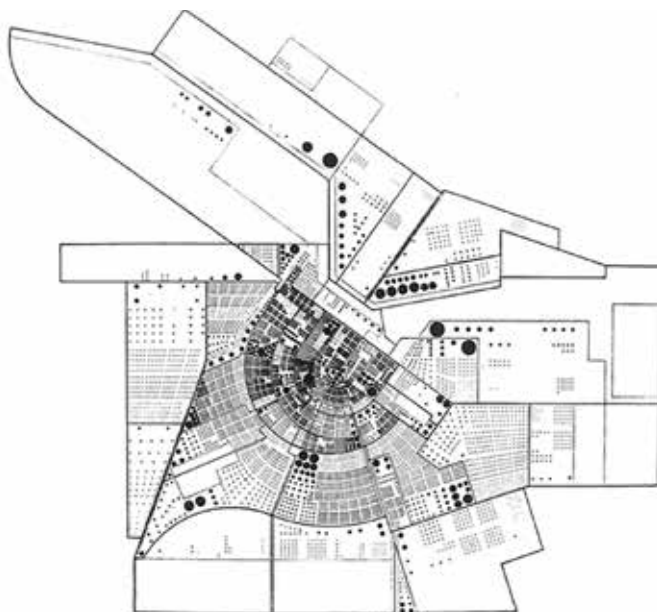
Vincent van Rossem

was tot voor kort werkzaam als architectuurhistoricus bij het gemeentelijk Bureau Monumenten & Archeologie. Daarnaast doceert hij architectuurgeschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en is daar sinds 2009 hoogleraar Monumenten en stedenbouwkundige vraagstukken van de periode sinds de 19e eeuw, in het bijzonder van de stad Amsterdam. Van Rossem is gepromoveerd op onderzoek naar het 'Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp'.



Amstel bierbrouwerij aan de Mauritskade, 1953

in die stad. En daarbovenop dus al die bedrijven nog een keer. Vergelijk het met een disco in je achtertuin.’ Al met al is er volgens Van Rossem echt geen reden om romantisch te doen over de bedrijvigheid in de oude Amsterdamse binnenstad. ‘Niet alleen de oude binnenstad zat vol met bedrijven, ook de negentiende-eeuwse ring. Daaromheen is nog een ring gebouwd, de zogenaamde Ring 20 – 40, en ook daarin was betrekkelijk veel bedrijvigheid. In onze ogen was het een volstrekte chaos’, zegt Van Rossem. ‘Dat hebben de ontwerpers van het AUP ook gedacht. Daarom hebben ze drie middelgrote bedrijventerreinen aangewezen; Duivendrecht, Schinkelhaven en een in Landlust. Deze drie terreinen lagen buiten, maar ook niet al te ver uit de stad. Ze waren bedoeld om de bedrijven weg te kunnen saneren uit de binnenstad.’



- BEDRIJVEN MET 1000 OF MEER PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 500 — 999 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 250 — 499 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 100 — 249 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 50 — 99 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 25 — 49 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 10 — 24 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 5 — 9 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 2 — 4 PERSONEN
- BEDRIJVEN MET 1 PERSON
- GRENSLIJN STADSGEOELTE
- GRENSLIJN WIK

Spreading der bedrijven over Amsterdam in 1935, in grootte variërend van 1 tot 1000 of meer werknemers. De grootste stippen zijn scheepswerven.

Ook werden in die tijd de markthallen verplaatst van de Marnixstraat naar de Jan van Galenstraat. Daar was nogal wat verzet tegen. 'Bedenk dat groenteboeren daar hun waren ophaalden met een handkar. Zeker te voet met een zware kar is de Jan van Galenstraat een heel stuk verder weg, zeker van en naar de Nieuwmarktbuurt of verder.' Wat Van Rossem betreft had de stad bij de herontwikkeling in 2007 opnieuw in verzet moeten komen. 'Dat hele marktterrein is natuurlijk een enorme stedenbouwkundige vergissing. Dagelijks rijden tientallen loodzware en vervuilende vrachtauto's af en aan door die Jan van Galenstraat. Er is geen enkele reden om het op die plek te laten voortbestaan; de tuinders komen allang niet meer met een trekschuit uit Sloten.'

Van Rossem laat een luchtfoto zien. 'Hierop is te zien dat Noord in de jaren twintig in feite al één groot industriegebied was. Er stonden grote werven waar tot na de Tweede Wereldoorlog supertankers werden gebouwt. Je ziet hier ook het begin van het Westelijk Havengebied. Dat was oorspronkelijk gepland aan de andere kant van het IJ, de westelijke



Het lossen van een vrachtschip met aardappelen bij de Centrale Markthallen. Foto: J.C. van Dijk, 1944

IJ-oevers in Noord, maar de bedenkers van het AUP zagen in de haven een heel groot werkgelegenheidsproject op fietsafstand van de tuinsteden. Daar is natuurlijk helemaal niets van terechtgekomen want in tegenstelling tot stedenbouw valt de economische ontwikkeling van een stad niet te plannen.’ Van Rossem is verheugd over de plannen voor Haven-Stad. ‘In de Houthavens zie je de eerste woningen verschijnen. Het wordt tijd om die mallotige haven eindelijk een keertje op te doeken.’

Snel na 1930 is Landlust het eerste wijkje van het AUP dat wordt gerealiseerd. ‘Oorspronkelijk worden de bedrijven gepland aan het water, zoals aan de Kostverlorenvaart, maar Van Eesteren begrijpt dan al dat een wandelpromenade aan het water extra cachet geeft aan zo’n nieuwe woonwijk. Alle bedrijvigheid wordt dan bij elkaar geveegd bij de Haarlemmerweg.’



Luchtfoto in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening, juli 1928

Ontwerp van Bos & Lommer en Landlust, 1935

Ook in het ontwerp van Bos & Lommer is rekening gehouden met bedrijvigheid. 'Daarvoor zijn een paar kleine blokjes ingeruimd. Je proeft de weerstand bij de ontwerpers. Met frisse tegenzin is hier en daar wat ingetekend, zonder enig idee over een eventuele bestemming. De grootste van de twee is alleen maar vrijgekomen doordat het GVB, dat bij de dienst Stadsontwikkeling ruimte had gereserveerd voor een remise, hier uiteindelijk van afzag. De twee aan weerszijden van wat een westelijke Apollolaan had moeten worden, zijn er nooit gekomen want daar is de A10 aangelegd.'

'Om ten slotte nog even in de tuinsteden zelf te kijken; buiten winkels en een enkele fietsenmaker is er weinig ruimte voor bedrijvigheid gereserveerd. In Slotermeer is tussen de Haspelsstraat en de Wiardi Beckmanstraat een gebouwtje neergezet met een onduidelijke functie. Het is nog lelijk ook. Veel leuker is het gebouwtje in de Couperusbuurt; de Van Oordthof. Dan zit er in Osdorp nog een industriegebied en ook in Geuzenveld is een ateliercomplex gebouwd.'



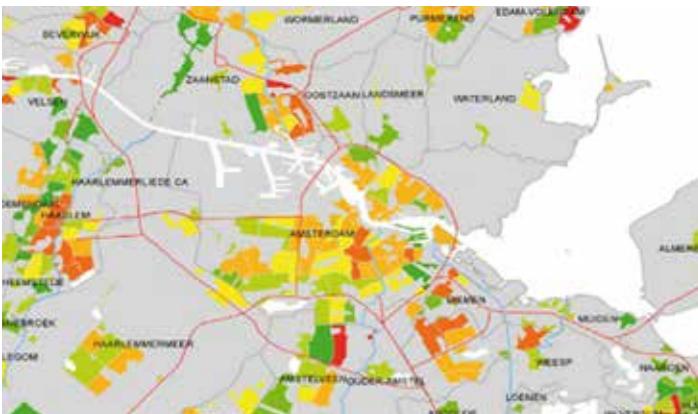
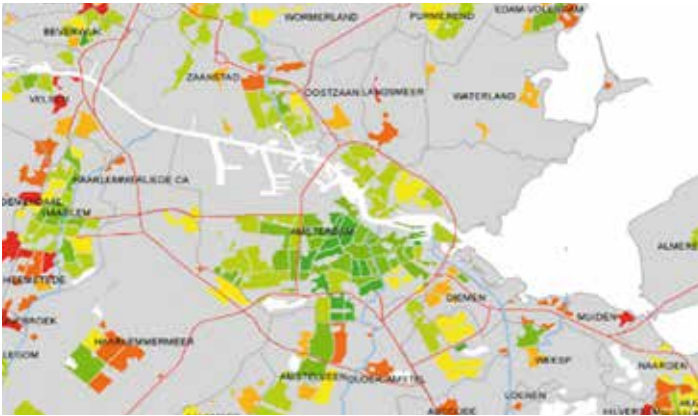
Haarlemmerweg gezien in zuidoostelijke richting vanaf het dak van de Postbank. Beneden het begin van de Bos en Lommerweg met erboven het Westelijk Marktkanaal naar de Centrale Markthallen aan de Jan van Galenstraat. Foto: Ino Roël, 1992

Nieuw-West is blij met ondernemers

Jerry Sluisdom

De stad rukt op. De opgave voor Nieuw-West is te onderzoeken of, en hoeveel, bedrijventerreinen het stadsdeel wil behouden. Als beleidsadviseur bestudeert Sluisdom graag eerst de cijfers: 'Kijken we naar het aandeel van de beroepsbevolking dat ondernemer is, dan zien we dat Nieuw-West met 10,6% van alle stadsdelen in 2011 één van de laagste ondernemersquota had.' Alleen in Zuidoost ligt het aandeel ondernemers lager. De gemiddelde ondernemersquote in Amsterdam ligt rond de 18,4%. Ten opzichte van de andere stadsdelen ligt in Nieuw-West een zwaartepunt in de sectoren zakelijke dienstverlening (kantoren in de Riekerpolder en rondom Sloterdijk) en industrie, bouw en energie (Havens West). Daar komt bij dat meer dan de helft (54%) van de vestigingen in Nieuw-West wordt gerund door een zzp'er. Het grootste gedeelte

Jerry Sluisdom werkt als beleidsadviseur ruimtelijk economisch beleid voor de gemeente Amsterdam.



Kaart 1: aantrekkingskracht op personen 25-29 jaar

*Kaart 2: aantrekkingskracht op personen 30-34 jaar
(groen = groot, rood = klein)*

hiervan (18,2%) valt in de categorie 'onderzoek en advies', tegenover 27% in de rest van de stad. Daarentegen beslaan de categorieën bouwnijverheid (15,5%) en handel (15,4%) samen een derde van alle bedrijvigheid in Nieuw-West, tegen respectievelijk 7,7% en 10,8% in de rest van de stad.

'Ondernemerschap beweegt zich in een soort 'banaanvorm' naar het zuiden. Opmerkelijk genoeg volgt het daarin de route die de uitbreiding van het toerisme in de stad beweegt,' vertelt Sluisdom. 'Wat ook opvalt is dat juist jongeren zich aangetrokken voelen tot de tuinsteden.'

Sluisdom is, in tegenstelling tot Van Rossem, een 'groot voorstander van functiemenging'. Wel met mate, zegt hij zelf, en alleen in de milieucategorieën 1 en 2. Op dit moment worden de bedrijven in Nieuw-West, en dan vooral Sloterdijk en Havens West, doorgelicht. Veel blijken in een lichtere categorie te vallen, waardoor woningbouw in de omgeving toch mogelijk is. Wat lawaai maakt of stinkt, wordt de stad uit gedreven – of vertrekt vrijwillig. Zo vertrekken de bedrijven uit Sloterdijk I en II naar Sloterdijk III, IV of Westpoort, al of niet vrijwillig. Ook de Coen- en Vlothaven staat op de nominatie voor transformatie. Dat allemaal om de druk op de woningmarkt toch zoveel mogelijk binnen de ring op te vangen.

Sluisdom laat een foto zien van garagedeuren die uitkomen op een bedrijventerrein in de Diderotstraat. 'We zijn hier vijf jaar geleden bezig geweest om er een broedplaats van te maken. Dat is niet gelukt. Nu is het in verval; eeuwig zonde. Er zat werkelijk van alles, van een smederij tot een fotolab en van een pizzeria tot een galerie. Maar voor dit soort kleinscha-

In Amsterdam zijn categorieën in het leven geroepen om de mate van overlast aan te geven. De schalen zijn ingedeeld van 1 tot 5. Onder 2 vallen garagebedrijven, onder 3 en 4 bijvoorbeeld transportbedrijven. Categorie 5 komt alleen nog sporadisch in de havens voor. Functiemenging met wonen kan alleen met bedrijvigheid in de categorieën 1 en 2



Functiemenging schept voorwaarden voor sociaal contact 'op menselijke schaal'.

lige ondernemers zijn twee zaken van belang; bereikbaarheid en lage lasten. Ga je de buurt upgraden, dan moeten ze op zoek naar iets anders, ver buiten Amsterdam en raken ze hun klanten kwijt. Deze ondernemers zijn blij met de omstandigheden in Nieuw-West; de kosten, de gelijkvloersheid en de relatieve nabijheid. En Nieuw-West is blij met deze ondernemers die een nieuw publiek trekken en levendigheid en vernieuwing brengen.

Cultureel bedrijventerrein de 1800 Roeden, een voormalig munitiedepot, is een voorbeeld van een broedplaats die wel geslaagd is. Er werken veel mensen achter een laptopje, maar er zit ook een timmerbedrijfje en zelfs een 3D-printstart-up. 'Duurzaamheid in de circulaire economie is niet alleen een belangrijk gegeven voor Amsterdam,' zegt hij, 'en zeker in Nieuw-West liggen heel veel kansen. Denk aan de Tuinen van West, in combinatie met kleinschalige bedrijvigheid. Meer dan elders denk ik dat wij in Nieuw-West flexibel en dynamisch zijn, met een frisse energie.'



*Diderotstraat i.h.k.v.
Nieuw West Open.
Foto: Thomas Lenden*

*Timmerman aan het werk
in De 1800 Roeden.
Marjon Hoogervorst
Photography 2013*

Discussie

Discussieleider Gerrit van der Plas vraagt zich af hoeveel mensen er eigenlijk aan huis werken, en hoe verhoudt zich dat aantal tot de andere stadsdelen?

Sluisdom moet het exacte aantal schuldig blijven, maar vermoedt wel dat er een grote grijze economie is. 'Vooral op het gebied van zakelijke diensten; ict, accountancy etc.'

'Hét voorbeeld van functiemenging is Plein 1940-1945. Alles komt er bij elkaar; kantoren, winkels en een markt, wonen en zelfs een hotel, verkeer van kinderwagens tot de tram, een park en vroeger was er ook nog de vuilverwerking. Een idiote situatie eigenlijk.' vindt Van der Plas.

In Nieuw-West worden steeds meer ruimtes in de plinten gebruikt als bedrijfsruimte voor éénmanszaken.

Was dat eigenlijk zo bedoeld door Van Eesteren?

'Nee', zegt Van Rossem, 'maar het ontwerp van het AUP nadert zijn honderdste verjaardag en de maatschappij is ingrijpend veranderd.' Van der Plas vult aan: 'Net zoals de A10 en de gebouwen daaromheen, zoals het confectiecentrum. Die waren daar ook niet gepland.'

Anouk de Wit voegt toe dat het bestemmingsplan voor de winkelstrips wordt verruimd. 'Ze staan nogal eens leeg. Is dat geen geschikte plek voor zzp'ers om een kantoor te delen?' Sluisdom bevestigt dat er nog weinig te vinden is tussen een relatief duur winkelpand of op één cappuccino de hele dag in een koffietentje zitten werken. Maar is dat niet iets wat je heel goed aan zzp'ers zelf over kunt laten om op te lossen? 'Apple is ook begonnen in een garage', sluit Erik Swierstra dit Van Eesterengesprek af.



*Voormalige stadsreini-
gingsdienst met overslag
op vuilnisschuiten,
Plein 40 - 45.*

Meer lezen

- Dienst der Publieke Werken, *Amsterdam, Algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam. Grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam*; Amsterdam 1934, (herdruk 1985)
- 'De Functionele Stad. Stedenbouwkundige tentoonstelling in het Stedelijk Museum Amsterdam 1 - 30 Juni' in: *De 8 en Opbouw*, dubbelnummer 10/11 1935
- Engelsdorp Gastelaars, R. van, 'De stad als ideaal, het stadsgewest als realiteit. Bouwen aan Amsterdam tussen 1900 en 1970' in: Jonker, M. (red.), *Van stadskern tot stadsgewest*, Amsterdam 1984
- Rossem, V. van, *Het algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp*, Rotterdam, 1993
- Somer, K., *De functionele stad. De CIAM en Cornelis van Eesteren*, 1928-1960, Rotterdam, 2006
- Velde, J.J. van der, *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*, Amsterdam, 1978
- Brugmans, H., 'Van kleinbedrijf naar fabriek', in: *De geschiedenis van Amsterdam*, deel 5, hoofdstuk 14

Colofon

Tekst: www.ietswaart.nl

Beeld: Dienst Ruimtelijke Ordening Gemeente Amsterdam, tenzij anders aangegeven.

Rechthebbers van beeldmateriaal kunnen contact opnemen met het Van Eesterenmuseum.

Vormgeving: www.anoukjohanson.nl

Van Eesterenmuseum **Amsterdam**

Burgemeester de vlugtlaan 125

www.vaneesterenmuseum.nl

info@vaneesterenmuseum.nl

