



theo baart

theo baart

In het voormalig Burgerweeshuis van Aldo van Eyck zijn de komende maanden foto's van Theo Baart te zien. Aanleiding voor deze tentoonstelling is het project van Theo Baart over de Metropool Regio Amsterdam (MRA), dat resulteert in een publicatie.

Groot-Amsterdam. Metropool in ontwikkeling.

Fotograaf Theo Baart is opgegroeid in Hoofddorp en woont en werkt er nog steeds. Lang zag hij Hoofddorp als een voorstad van Amsterdam, maar steeds meer is hij zich gaan beseffen dat hij in een metropoolregio woont. Maar wat is een metropoolregio?

Die vraag was aanleiding voor een drie jaar durende expeditie door Groot-Amsterdam: van Westknollendam naar Havenstad, via Almere naar de Sluisbuurt in Amsterdam. Steeds kijkend vanuit de randen van de regio naar de grote stad. Hoe haakt het buitengebied bij de groeiende stad aan?

In mei verschijnt het boek 'Groot-Amsterdam. Metropool in ontwikkeling.' waarin Theo Baart met fotografie en een reisverslag de bijzondere onderdelen toont van de Nederlandse variant op een metropool in ontwikkeling.

**groot
amsterdam**

In acht routes laat hij de plekken zien die ingrijpend gaan veranderen of juist pas op de plaats maken door de stapeling van opgaven. Kaarten en datavisualisaties onder redactie van planologen Ton Bossink en Jurjen Tjarks vormen het fundament onder deze metropolitane verkenning.

Metropool Regio Amsterdam

De MRA is een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland en drieëndertig gemeentes. Het gebied strekt zich uit van Lelystad en Almere, via het Gooi naar de kust, en van de Beemster en Purmerend in het noorden, tot de ringvaart in de Haarlemmermeer in het zuiden.

De noodzaak om regionaal samen te werken, met name tussen stad en de omgeving, kwam op het moment dat veel Amsterdammers naar satellietsteden als Purmerend en Hoofddorp vertrokken. Zowel door de woon-werk relatie als door het sociale en culturele leven bleven zij met de stad verbonden en was regionaal samenwerken nodig om de gebrekkige infrastructuur aan te pakken.

De urgentie om Amsterdam als regio te zien neemt alleen maar toe. De regio staat ruimtelijk onder druk door onder andere de gevolgen van de energietransitie, de klimaatopgave, veranderende mobiliteit, economische transitie en groei en het verstedelijkingsvraagstuk. De metropoolregio staat aan de vooravond van ingrijpende keuzes en moet in overleg en in samenhang antwoorden zien te vinden. De samenwerking is nodig, maar de besluitvorming blijkt weerbarstiger. De belangen van de metropool sluiten niet altijd aan bij de lokale belangen.

Tentoonstelling in Burgerweeshuis

De tentoonstelling van Theo Baart in het Burgerweeshuis laat één van de routes uit zijn boek zien. De route start in de Haarlemmermeerpolder en loopt tot aan Amstel III in Amsterdam Zuidoost. De tentoonstelling bestaat uit foto's met teksten van Theo Baart en een kaart van de MRA met daarop de toekomstige woningbouwopgaven gebaseerd op data van de De Nieuwe Kaart van Nederland, RIGO, NWB en CBS. De blik vanuit het ommeland naar de stad, die Theo Baart voor zowel zijn boek als deze tentoonstelling gebruikt, refereert aan het verleden. Stedenbouwkundig ontwerper Cornelis van Eesteren gebruikte in 1935 voor zijn Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP) eenzelfde perspectief om naar de stad te kijken. Het AUP was een groot plan dat moest voorzien in ruim 110.000 nieuwe woningen vóór het jaar 2000. Het plan kan gezien worden als de voorloper voor het ontstaan van een metropoolregio.

De plek waar nu het Burgerweeshuis staat, was oorspronkelijk de Binnendijksche Buitenveldersche Polder. Met de aanleg tussen 1920 en 1940 van Amsterdam-Zuid waren al grote delen van deze polder geannexeerd, tot aan het Zuider Amstelkanaal. De locatie van het Burgerweeshuis markeerde vroeger de westkant van de voormalige Zuidelijke Wandelweg. Dit recreatiegebied ten noorden van de ringspoorbaan was aangelegd in de jaren 1917-1920 als tijdelijke groenvoorziening, in het kader van werkverschaffing. Inmiddels is er van een recreatiegebied weinig over en heeft de stad de ruimte ingenomen, wat ook weer heel actueel is. Het Burgerweeshuis vormt dan ook een toepasselijke achtergrond om de werken van Theo Baart te kunnen tonen.

01 Buitenkaag – Haarlemmermeer

Om kwetsbaarheden in het watersysteem op te vangen komt er een waterberging in de zuidpunt van de Haarlemmermeerpolder die naar verwachting eens in de vijftien jaar voor hooguit tien dagen gebruikt zal worden. Er komt een dijk binnen de bestaande dijk. Een biologische boer gaat het terrein beheren. De grond wordt verrijkt met een erosiebestendige grassoort.

Een zichtbaar gevolg van de aanpassing van ons waterhuis-houden en klimaatadaptie.



02 Abbenes – Haarlemmermeer

Schiphol is overal in de metropoolregio. Ook in Abbenes waar ogenschijnlijk sinds de droogmaking van de polder niet veel gebeurd is. De drukte is er wel maar bevindt zich op 600 meter hoogte waar de vliegtuigen overkomen richting de Kaagbaan. Hier genereert Schiphol stagnatie want woningbouw is hier niet mogelijk door de hindercontour.



03 Lisserbroek – Haarlemmermeer

Lisserbroek is een bescheiden dorp in de westelijke Haarlemmermeer. Gezien vanuit de grote stad lijkt het ver weg maar het ligt strategisch tussen Leiden en Schiphol. Door de hindercontour van Schiphol is er nog weinig ruimte beschikbaar voor woningbouw in de Haarlemmermeer. In Lisserbroek komen waarschijnlijk 3.500 woningen waardoor het dorp verdrievoudigd. Daarmee is het één van de grotere bouwlocaties van Groot-Amsterdam. De buurgemeente Lisse, die aan de overkant van de ringvaart ligt, levert de voorzieningen voor de bewoners van Lisserboek. Het is niet alleen een zelfstandige gemeente maar ook onderdeel van een andere provincie. Gezamenlijk optrekken ligt voor de hand maar de harde bestuurlijke grenzen maken de ringvaart tot een slotgracht.



04 Hoofddorp – Haarlemmermeer

A room with a view. Vanuit de Zuidertoren op kantoorlocatie Beukenhorst bij het NS-station. Het open polderlandschap loopt de komende jaren vol met bedrijfsgebouwen gerelateerd aan Schiphol en Groot-Amsterdam: Schiphol Trade Park. Ook komen hier hotels dicht bij het NS-station waar naar verwachting de Noord-Zuidlijn op termijn zal beginnen waardoor de reiziger een rechtstreekse verbinding heeft naar de Albert Cuypmarkt en het Rijksmuseum.



05 Hoofddorp – Haarlemmermeer

Wanneer de Noord-Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp en het NS-station daar een intercity station wordt, is het onvermijdelijk dat de verstedelijking van Hoofddorp versnelt: Groot-Amsterdam-Zuid. Nu al zijn de voortekenen daarvan te zien. Er komt steeds meer hoogbouw in het centrum, behoud van cultureel erfgoed is geen vanzelfsprekendheid.

De Concourslaan, veertig jaar geleden de grens van het voormalige plattelandsdorp, is nu onderdeel van het stads-hart. Het woonhuis uit het begin van de vorige eeuw wist nog decennialang stand te houden als Cafeteria Vork en eindigde als Eetcafé Concoursje. Alleen de afvoer overleefde de transitie naar nieuwbouw.



06 Schiphol – Haarlemmermeer

Wanneer de huidige provinciale weg (N201) in noordelijk richting verlegd wordt en aansluit op rijksweg A5 ontstaat ruimte om nog net buiten de hindercontour van Schiphol te bouwen. Aan de Schipholkant zullen dat bedrijfsgebouwen zijn en richting het westen woningbouw. Huidige bedrijventerreinen aan de noordzijde van Hoofddorp worden dan gemengd met woningen.





07 Vijfhuizerweg – Haarlemmermeer

Schiphol maakt geregeld studies naar nieuwe configuraties van landingsbanen. Zo is er ruimte tussen de Zwanenburgbaan en de Polderbaan voor een nieuwe landingsbaan die zal eindigen op deze akker. De laatste boerderijen die de aanleg van de Polderbaan overleefden verdwijnen dan alsnog.

Plannen voor woningbouw aan de noordkant van Hoofddorp komen daardoor waarschijnlijk op de tocht te staan. Maar zou, in combinatie met deze nieuwe baan, bijvoorbeeld de Aalsmeerbaan sluiten, dan ontstaat er ruimte voor woningbouw tussen Schiphol en Uithoorn.



08 Aalsmeerderbrug – Rijsenhout, Haarlemmermeer

De achterkant van bedrijventerrein Schiphol-Rozenburg drukt de bestaande bebouwing weg. De zuidkant van dit bedrijventerrein komt angstaanjagend dichtbij de Geniedijk, dat onderdeel is van de Stelling van Amsterdam. Het dorp Rijsenhout zit op slot door een planologische kernbeslissing van het Rijk om zo een parallelle Kaagbaan voor Schiphol te kunnen aanleggen. Door de ligging binnen de geluidscontour en door deze reservering kunnen er geen woningen gebouwd worden. De voorzieningen en leefbaarheid van het dorp staan hierdoor onder druk. De paradox is dat de randen van het dorp wel mogen groeien met datacenters, logistieke bedrijven, transformatorstations en kassen waarin tomaten geteeld worden.



09 Badhoevedorp – Schiphol, Haarlemmermeer

Schiphol presenteert zich als de entree tot Nederland. Enter [NL] is een adequate titel voor de nota van een aantal overheden en Schiphol waarin de versterking van de as Hoofddorp-Zuidas-Amsterdam Centrum wordt bepleit. Hoogwaardig OV moeten de verbindingen verbeteren voor zowel de 65.000 werknemers van de luchthaven als voor de miljoenen passagiers per jaar. Terugdringen van de automobiliteit heeft dan ook gevolgen voor het verdienmodel van Schiphol met 45.000 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Het gebied tussen Schiphol en de Zuidas kent drie deelgebieden waar de komende decennia veel ruimte beschikbaar komt voor nieuwe ontwikkelingen zoals veel woningbouw, haltes van de Noord-Zuidlijn helpen daarbij.



10 Schiphol Plaza – Schiphol

De bereikbaarheid van Schiphol is een brandende kwestie. De uitdaging is om reizigers die niet op Schiphol moeten zijn niet via de luchthaven te laten reizen. Omleiding en verleiding. Uitbreiding van het openbaar vervoer met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn en het verbinden van de luchthaven met Europese steden met hogesnelheidstreinen is een optie. Treinreizigers op doorreis laten overstappen op een ander station, bijvoorbeeld op Amsterdam Zuid of Hoofddorp, verlicht het overbelaste Schiphol Plaza.



11 Voorheen A9 – Badhoevedorp

Het tuindorp Badhoevedorp ten noorden van Schiphol werd tot voor twee jaar geleden dwarsdoorsneden door rijksweg A9. De rijksweg is na een proces van veertig jaar omgelegd langs de zuidelijke rand van het dorp. De kosten van de omlegging moeten voor een deel betaald worden uit de grondopbrengsten.

De vrijgevallen ruimte wordt aan de kant van Lijnden gebruikt om een bestaand bedrijventerrein te vergroten. Het dorpshart wordt versterkt met winkels en woningen. Aan de kant van het knooppunt A9/A4, waar ook waarschijnlijk de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd, zijn opmerkelijk genoeg twee-onder-een-kapwoningen gepland op drie haltes afstand van de dichtbebouwde Zuidas.



12 Nieuwe Meer – Amsterdam

Nieuwe Meer, de oude veenrivier die verbreed is door de zandwinning voor de aanleg van de Westelijke Tuinsteden, is een recreatiegebied tussen Schiphol en de Zuidas. Zomers is dit één van de badplaatsen van de stad.

Cruciaal voor toekomstig gebruik van de Nieuwe Meer is de keuze voor het tracé van de nog door te trekken Noord-Zuidlijn. Mocht die aan de Nieuwe Meer kant komen te lopen dan komt daar ongetwijfeld een metrohalte en dus hotels en kantoren aan de oever van het meer. De verbinding tussen luchthaven en zakendistrict wordt daardoor optimaal maar de huidige vorm van recreatie door stadsbewoners komt dan onder druk te staan.



13 B.Amsterdam – Riekerpolder, Amsterdam

Aan de Noordkant van de A4 ligt de Riekerpolder. Een gebied dat sinds de jaren zestig van de vorige eeuw ontwikkeld is voor hoogwaardige industrie. Zo kwam hier IBM met kantoren en een enorme fabriekshal voor 'schrijfmachines'. Toen de computer de schrijfmachine overbodig maakte, kromp de ruimte die IBM nodig had.

Na een periode van leegstand worden gebouwen van de oude economie in gebruik genomen door de initiatiefnemers van de nieuwe economie. Zoals bij B.Amsterdam.



'Creative Workspace' in Amsterdam staat er op de website van B. Amsterdam die nu in de IBM-gebouwen zit. 350 bedrijven op het gebied van 'Internet of Things', 'HR Technology' en 'FinTech industries' zitten hier bij elkaar en delen verschillende faciliteiten zoals een enorm dakterras. De capaciteit aan elektra, ooit bestemd voor de schrijfmachinefabriek, wordt nu gebruikt door een datacenter.

De stad verandert aan de randen zonder dat planologen en stedenbouwers dat bedacht hebben.

14 Zuidas – Amsterdam

Iedere stad in de wereld van enige omvang heeft een zaken-district. Niets bijzonders maar voor de historische stad Amsterdam is zo'n concentratie van kantoren in deze vorm een recente ontwikkeling. Zakelijke dienstverlening zoekt elkaar op en de nabijheid van zowel de luchthaven, de oude stad en woonkernen maakt het een gewilde plek. Maar de bereikbaarheid staat onder druk.

Het NS-station wordt met twee sporen uitgebreid, de snelweg wordt gedeeltelijk verdiept en de openbare ruimte vergroent. Internationale treinen zullen de Zuidas verbinden met andere Europese hoofdsteden.



15 Kruising Amstel en A10 – Amsterdam

Het concept van de scheggen en lobben zoals stedenbouwer Cornelis van Eesteren dat formuleerde in de jaren dertig van de vorige eeuw in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) is gerealiseerd. Het wordt nog steeds gezien als een grote kwaliteit van de stad. De Amstelrivier met zijn groene oevers en aan de stadskant parken als Amstelpark zorgen er nog steeds voor dat bewoners op de fiets in de groene metropool belanden.



16 Amstel – Amsterdam

De Amstel is één van de favoriete recreatieplekken voor Amsterdammers. Het geliefde landschap met zijn buitenplaatsen en veenweiden blijft niet vanzelf in stand. De bodem van de veenweiden zakt, waterkwaliteit is niet gegarandeerd en aan de randen van het groene gebied knabbelen woningbouw en bedrijvigheid. Boeren proberen te overleven in deze Amstelscheg door zich aan te passen met de marketing van hun producten richting de stadsbewoners. De stad claimt het groene gebied door recreatief gebruik maar adopteert het qua beheer nog niet zo dat het voortbestaan gegarandeerd wordt. Het open landschap blijft niet vanzelf bestaan.



17 Amstelstation en Amsteldorp – Amsterdam

Rondom Amstelstation is er sprake van knooppuntontwikkeling. Onderwijsinstellingen, hotels en hoofdkantoren van internationale ondernemingen clusteren rondom deze stadspoort. Iets van de rivier af zijn de sportvelden en huurwoningen van woningcorporaties. Hoe denkt de stad met deze interessante pas de deux in de toekomst om te gaan? Worden deze woningen vervangen en komt er woningbouw in hogere dichtheden voor terug? De randen van de stad veranderen altijd – een proces van verdringing – maar hoe blijft de stad van iedereen?



18 Station van der Madeweg – Duivendrecht

De ooit zo verfoeide de metro is nu één van de katalysatoren van de stadsuitbreiding. Openbaar vervoer is één van de meest bepalende factoren als het gaat om verdichting en woningbouw in Groot-Amsterdam.

De dynamiek is van binnen naar buiten. Na de verdichting rond Amstel station kwam de kop van de Spaklerweg en de oude Bijlmerbajes. Langzaam komt de stad door woningbouw, hotels en nieuwe werkgelegenheid vast te zitten aan het ooit zo ver weg gelegen Amsterdam Zuidoost.



19 Spaklerweg – Duivendrecht

De verschuiving van kopen in winkels naar kopen op internet heeft ruimtelijke gevolgen en geeft meer verkeersbewegingen. Op strategisch gelegen plekken in de stad komen steeds meer distributiehallen voor de stadslogistiek. Deze hallen maken deel uit van de machinekamer van de stad, net als de waterzuivering en energieopwekking.



20 Duivendrecht

Volkstuinencomplexen, sportterreinen en versleten bedrijfsgebouwen tussen de Arena en de A10 maken plaats voor woningbouw, sport, horeca en recreatie. Projectnaam: De Nieuwe Kern. Hier kunnen 4.500 woningen gebouwd worden voor de regio Amsterdam in de gemeente Ouder-Amstel waar een groot deel van de grond weer in eigendom is van de gemeente Amsterdam: een metropolitaan project.



21 ArenaPoort – Amsterdam

De ideeën over Havenstad aan de westkant van de stad – 70.000 woningen in wat nu nog haven is – genereert de nodige aandacht. Ondertussen wordt aan de Zuidoostkant van de stad – ArenaPoort en Amstel III – tamelijk geluidloos een omvangrijke opgave uitgevoerd. Het gewicht van de stad zal verschuiven naar de zuidoostkant. Oude kantoren worden getransformeerd naar woningen en hotels. Open ruimten worden gevuld met woningen en bedrijfjes. De menging van wonen en werken komt hier tot stand. De druk op het nabijgelegen gebied – de Amstelscheg – voor recreatie zal toenemen.



22 Gaasperdammerweg – Amsterdam

Halverwege de transformatie van Amstel III van een versleten kantoorlocatie naar een levendige stadswijk met appartementen voor studenten, hotels en woningen ligt de A9, de corridor tussen Almere, Het Gooi en Schiphol. Een grote bron van overlast en een fysieke barrière. De overkluizing met daarbovenop een stadspark zorgt ervoor dat de onneembare hindernis tussen het wat afgesloten Holendrecht en de rest van de stad genomen wordt.



Het project 'Groot-Amsterdam. Metropool in ontwikkeling.' is mede mogelijk gemaakt door:

Stimuleringsfonds Creatieve Industrie
BPD Cultuurfonds
EFL Stichting
Mondriaan Fonds
Gemeente Almere
Gemeente Amsterdam
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Zaanstad
Provincie Noord-Holland
Staatsbosbeheer
Vervoerregio Amsterdam
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

De publicatie 'Groot-Amsterdam. Metropool in ontwikkeling.' verschijnt in mei bij nai010 uitgevers.

Colofon

Op verzoek van BPD presenteert Theo Baart in de vorm van een tentoonstelling een preview van het project 'Groot-Amsterdam' in het Burgerweeshuis (februari – augustus 2020).

Samenstelling tentoonstelling

Theo Baart in samenwerking met de Afdeling Kunst en Cultuur van BPD

Ontwerp tentoonstelling en folder

Ricky Rijkenberg en Carsten Klein

Fotografie en tekst

Theo Baart

Kaart

Ton Bossink, Jurjen Tjarks en Joost Grootens

Bronnen kaart

Woningbouw

De Nieuwe Kaart van Nederland (maart 2019), RIGO research en advies (2019)

Spoor

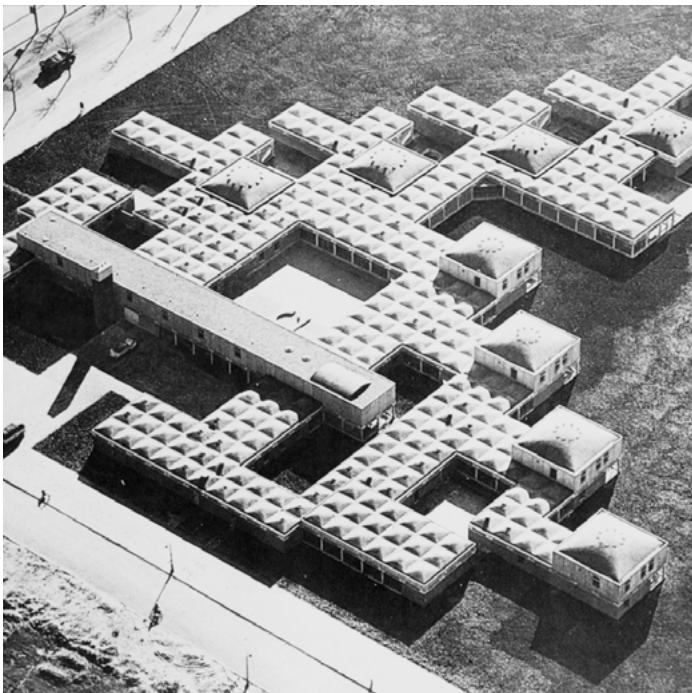
Nationaal Wegenbestand (NWB)

Wegen en bebouwing

CBS – specifiek 'Bestand Bodemgebruik 2015'

Meer informatie

www.bpd.nl/over-bpd/kunst-en-cultuur
www.theobaart.nl



burgerweeshuis