



mensen & plannen

een sociologisch perspectief op de
ontwikkeling van stationsomgeving
Amsterdam Lelylaan

Anne Hemker & Lard Buurman

Anne Hemker (1972) is zelfstandig socioloog en werkt sinds 2007 onder de naam Stadstij. Zij is kwalitatief onderzoeker en werkt met name op het vlak van stedelijke vernieuwing en hergebruik. De discrepantie tussen (beleids-)ambities en het alledaagse is een belangrijke focus in haar werk. Om verschillende visies in te brengen werkt zij regelmatig samen met andere disciplines, zoals architecten en kunstenaars.
www.stadstij.nl

Om ook in beeld de relatie tussen mensen en de ruimtelijke omgeving te karakteriseren is socioloog Anne Hemker voor dit project samenwerking aangegaan met fotograaf Lard Buurman.

Lard Buurman (1969) is fotograaf. In zijn werk onderzoekt hij de relatie tussen mensen en de publieke ruimte. De stad is een plek vol tegenstrijdigheden. Zijn werk toont aandacht voor het individu in de massa. De laatste jaren zijn deze thema's uitgebreid met de urbanisatie in de tweede en derde wereld. Momenteel werkt hij aan een project over steden in Afrika. Hij raakte daar gefascineerd door de ongeplande stad en de informele publieke ruimte.
www.lardbuurman.nl

www.stadstij.nl/lelylaan





Mensen en Plannen

Station Amsterdam Lelylaan ligt in de suburbane Westelijke Tuinsteden, net buiten de ringweg en het vooroorlogs Amsterdam West. Het stationsgebied scheidt de dure binnenstad van de goedkopere naoorlogse stad. Het station zelf is een gewaardeerde voorziening, maar als plek is het gebied ongeliefd. Het wordt omschreven als autistisch, benauwend, lelijk, rommelig en nikserig. Bovendien staan het station en de omgeving nationaal als crimineel bekend. Nu ligt er een stedenbouwkundig vernieuwingsplan klaar voor uitvoering. Het doel van dit plan is er een aantrekkelijk en stedelijk gebied van te maken, dat zich bewijst in hogere vastgoedwaarde. Een heldere opgave. Het eindbeeld krijgt de betiteling 'Poort van West' mee. Het grote verschil tussen de huidige situatie en de gewenste uitkomst kan echter het resultaat zijn van persoonlijke politieke ambities, heersende doctrines van professionals, en stedenbouwkundige en architectonische totaaloplossingen. De grootste valkuil is de verwachting dat een fysiek nieuw gebied met een nieuwe doelgroep het tij zal keren. Dit tast de aantrekkelijkheid voor andere groepen en daarmee de stedelijkheid van het gebied aan. Voor een duurzame verbetering moet bestaande aantrekkelijkheid en stedelijkheid van het gebied en haar gebruikers ingezet en gestimuleerd worden, ondersteund in vormgeving en programmering. De stedelijke ontwikkeling van het gebied zal daarom tegelijkertijd een proces van betekenisgeving moeten inhouden. Het gaat erom de vernieuwing aan te gaan als emancipatieproces in plaats van een *make over*. Het uiteindelijk succes hiervan vertaalt zich in het uitkomen van de ambities en is niet af te lezen in ontwerp, maar in gebruik.

Cultuur van het plan

Het perspectief van gebruik en gebruikers raakt in plannen gemakkelijk op een zijspoor onder invloed van politiek en vakdoctrines, maar is een noodzakelijke focus voor een succesvolle transformatie.

Het vernieuwingsplan *Uitwerkingsplan Stationslocatie Lelylaan*¹ ligt op tafel. Het is de herziene versie van een uitwerking van stedenbouwkundige verkenningen, rapporten en adviezen over het gebied, die de afgelopen jaren geproduceerd zijn. In het plan staat de ambitie beschreven "... het gebied te transformeren tot een veilige en aantrekkelijke stedelijke stationsomgeving. Met deze transformatie wordt tevens een versterking van de positie van station Lelylaan (en omgeving) als entree van stadsdeel Slotervaart beoogt."²

Wiens cultuur

De Amerikaanse socioloog Herbert Gans stelt in zijn boek *People and Plans* uit 1968 een cruciale vraag: "whose culture will be reflected in the plan's scheme"³ Oftewel: wiens cultuur ademt het plan eigenlijk uit? Is het plan het resultaat van de persoonlijke of professionele voorkeur van plannenmakers en beslissers, gebaseerd op eigen culturele waarden, of weerspiegelt het plan de cultuur van gebruikers? Deze vraag van Gans houdt een spiegel voor. Persoonlijke en professionele invalshoeken zijn gemakkelijk dominant bij het opstellen en uitvoeren van plannen. Locaties zoals stationsgebied Lelylaan zijn echter geen onbeschreven blad, dus het perspectief van gebruikers mag niet veronachtzaamd worden. Zelfs bij het aantrekken van een nieuwe doelgroep zullen de toekomstige gebruikers voor een belangrijk deel blijven bestaan uit de huidige gebruikers. Toch verschuift bij het ontwikkelen en uitzetten van plannen de aandacht vaak genoeg naar een politiek spel en het vakperspectief, waarbij financiën in de regel een cruciale rol spelen.

Zo valt bijvoorbeeld persoonlijke politiek te bespeuren in de dreiging van voormalig staatssecretaris Van Bijsterveldt tot terugvordering van 25 miljoen euro van de TU Delft⁴. Er is namelijk voor de nieuwe huisvesting van de afgebrande faculteit Bouwkunde geïnvesteerd in herontwikkeling in plaats van in een architectonisch icoon. Maar een architectonisch icoon is politiek gezien natuurlijk veel sexier. Terwijl de keuze voor herontwikkeling⁵ weer past bij de groeiende hedendaagse stroming onder professionals die strijdt voor hergebruik van erfgoed en duurzaamheid.

In het Uitwerkingsplan voor Lelylaan wordt de oplossing voor het stedelijk en aantrekkelijk maken van de locatie vooral in ruimtelijk ontwerp gezocht. Naast ingrepen om het stationsgebied veiliger te maken met bijvoorbeeld meer programma en transparante gevels, zijn er torens opgenomen in het plan. "Met de hoogte van de torens wordt het station als een "Poort van West" gemarkeerd."⁶ Het plan wordt door een raadslid van Nieuw West badinerend een "kindje van Ineke Ketelaar" (voormalig stadsdeelvoorzitter Slotervaart) genoemd.

Ook dominante discourses in de vakwereld lijken het plan, meer en minder bewust, beïnvloed te hebben. De mantra van het trekken van de middenklasse, de verdichtingsdoctrine en het dogma van de kwaliteitsimpuls zijn goed herkenbaar. De woningen en voorzieningen in het plan zijn voornamelijk voor

de middenklasse, de verdichting van het gebied sluit volgens het plan aan op een verstedelijkingsrend⁷ en de uitstraling en kwaliteit van het vernieuwde gebied heeft ook in dit plan een hoog ambitieniveau". Hoewel deze standpunten in andere projecten succesvol zijn gebleken, zijn er voor deze locatie kanttekeningen te plaatsen.

Om het belang van het gebruikersniveau te benadrukken, hier alvast meer over de eerst genoemde mantra. In herstructureringsgebieden, zoals Slotervaart, is het tegenwoordig gemeengoed om voor midden- en hogere inkomensgroepen te bouwen. Daar is gezien de vaak homogene sociale woningvoorraad veel voor te zeggen, zeker als het argument van wooncarrière wordt aangedragen. Maar er worden wel meer positieve effecten aan toegeschreven, met name op het vlak van sociale cohesie. En daar valt helaas behoorlijk op af te dingen. In *De Mantra van de Mix, Hoe ideaal is een gemengde wijk?*⁸ schrijven onderzoekers Bolt en Van Kempen dat menging een onbevestigd en ongedefinieerd beleidsmiddel geworden is. Er is volgens hen weinig te verwachten van sociale contacten tussen oude en nieuwe bewoners in gemengde wijken. "Een groet kan soms nog net, verder gaat het contact niet."⁹ Dichter op elkaar wonen betekent dat mensen zich meer bewust zijn van de verschillen. Dat kan juist leiden tot spanningen of ergernissen. Vooroordelen en onuitgesproken irritaties kunnen zo uitmonden in burenruzie en ervaring van overlast. Zo worden jongeren rond station Lelylaan gezien als overlastgevend. Vincent Alberts, buurtregisseur bij de politie, ervaart dit dagelijks. "Het is ook een wisselwerking van mensen die jongeren niet meer durven aan te spreken. Dat doet tegenwoordig bijna niemand meer. Mensen vragen meteen aan de politie er op af te stappen." Ondanks spanningen tussen groepen zijn de meeste mensen tevreden over hun eigen buurt.¹¹ Er lijkt vooral *'bonding social capital'* (netwerken binnen sociale groepen) te zijn en veel minder *'bridging social capital'* (netwerken tussen sociale groepen). Terwijl buurtorganisaties, zoals Eigenwijken, juist proberen sociale groepen te verbinden via allerlei culturele initiatieven. Beide vormen van contact zijn namelijk nodig voor het werkelijk functioneren van een buurt. De Amerikaanse politoloog Robert Putnam verwoordt het belang beeldend: "Bonding social capital constitutes a kind of sociological superglue, whereas bridging social capital provides a sociological WD-40."¹²

Gebruik en gebruikers

Oog hebben en houden voor de cultuur en sociale structuur van mensen in relatie tot het gebied is van essentieel belang voor een succesvolle uitwerking van een stedelijk vernieuwingsplan. Het Uitwerkingsplan biedt echter voornamelijk een uitwerking van en richtlijnen voor stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp. Met dit sociologisch essay wil ik een aanvullend doen, zodat ontwerpers, beleidsmakers en beleidsmakers hun focus expliciet verboden naar het alledaags gebruik en de gebruikers. Dat is niet alleen een belangrijke bijdrage omdat het succes van ontwerp zich pas bewijst in gebruik, het is ook van belang omdat beleving van tijd en beeldvorming voor plannenmakers nou eenmaal anders georganiseerd is dan voor alledaags gebruikers. In een strakke bouwplanning zit tussen de start van de bouw en de oplevering al snel twee jaar, terwijl tien minuten wachten op een tochtig station eindeloos kan voelen. De zogenaamde tussentijd, de tijd tussen plan en eindresultaat, is voor gebruikers een essentieel onderdeel in de transformatie. Het verschil tussen het huidige beeld en het toekomstbeeld van stationslocatie Lelylaan is immers groot, heel groot. Dat is natuurlijk ook de bedoeling, maar de switch tussen die twee beelden is op de *'metal maps'*¹³ van alledaags gebruikers niet zomaar gemaakt. Vervlochten met de fysieke vernieuwing is voor het gebied, vanuit de cultuur van gebruikers, een proces van betekenisgeving nodig. Dit essay vormt daartoe een aanzet.

Voor het opstellen van dit essay heb ik onderzoek gedaan in de periode met tot oktober 2010. Om gebruik en gebruikers goed in beeld te krijgen ben ik een samenwerking aangegaan met fotograaf Lard Buurman. Met hem heb ik het gebied en de omliggende buurten geobserveerd en vergeleken met andere locaties. Daarnaast heb ik gesprekken gevoerd met gebruikers van het station en de omgeving, bewoners, ondernemers en betrokken professionals. Daarnaast heb ik rapporten, publicaties en websites over de specifieke locatie en vakliteratuur geraadpleegd.

Aantrekkelijk en stedelijk

Om het heden op de toekomst te laten aansluiten moet de huidige aantrekkelijkheid en stedelijkheid van het station en de omgeving ingezet en gestimuleerd worden. De aantrekkelijkheid van stationsomgeving Lelylaan lijkt op het eerste gezicht vooral te zitten in het beruchte imago. De stedelijkheid in de diversiteit aan mensen.

Label

Per dag maken zo'n 25.000 reizigers gebruik van station Lelylaan, waarvan de helft overstapt. In prognoses is voor de toekomst een flinke groei af te lezen.¹⁴ Maar het station met de directe omgeving wordt door alledaags gebruikers als onaantrekkelijk of op z'n best als "nikserig" ervaren. Het functioneert en dat is het. Maar er is een groter identiteitsvraagstuk. Het gebied is nationaal berucht. Het station en de directe omgeving, voormalig stadsdeel Slotervaart, zijn regelmatig in de media geweest met nieuws over overvallen en terroristen. Deze negatieve beeldvorming domineert van buitenaf het imago van het gebied.¹⁵ Als ik Nederlands-Marokkaanse jongeren van begin twintig uit de Jacob Geelbuurt vraag om hun buurt te beschrijven begint de eerste met: "Wij hebben een veilige buurt. Ik voel mij veilig. We hebben sociale bureu." Een ander steunt dit opmerkelijke antwoord: "Ik betrap mezelf erop dat ik altijd in de verdedigingsmodus schiet, als ik het met mensen over mijn wijk heb. Hier wonen heft en een label." Maar dat label heft volgens wijkbeheerder bij corporatie Rochdale Cirdan Perlot ook gezorgd voor een zekere aantrekkelijkheid onder een bepaalde groep. "Ik kom hier jongeren tegen uit Amsterdam Oost. De 'West Side'¹⁶ is stoor voor *wannabe gangsters*." De tag 'West Side' zie je dan ook her en der op de muren staan. Daar komt bij dat in deze omgeving verder maar weinig elementen van lokale identiteit te vinden zijn. Ook socioloog Thomas Spauwen merkt dit op in zijn onderzoek naar woonervaringen in Slotervaart. "Wat hieruit volgt is dan ook een label betekenisfundament - een schaarste aan symbolen en andere betekenisfactoren - waardoor de identiteit van de wijk eenvoudig door een impuls van buitenaf kan gaan 'schommelen'."¹⁷ Dat betekent dat een lokale identiteit als 'West Side' eigenlijk eigen gemaakt zou moeten worden. En heel vervelend is dat niet. Het is immers ook een sterk en trots beeld. De bijzondere uitdaging ligt erin de negatieve connotatie ten positieve te keren en meer lokale identiteiten te benoemen.

Massa, continuïteit, gebruik en diversiteit

De term '(hoog)stedelijk' komt in het huidig vakjargon, dat doorspekt is met woorden als verstedelijking, metropoolvorming, krimpregio's en creatieve en kennissteden, veel voor in visies en ambities voor stedelijke ontwikkeling. Nu de laatste decennia 'de stad' bij de middenklasse in trek is en (nieuwe) economie genereert, klinkt het wenselijk. Maar wat houdt stedelijkheid eigenlijk in, specifiek voor deze locatie?

Wanneer het begrip stedelijkheid stedenbouwkundig geïnterpreteerd wordt, gaat het bijvoorbeeld om de diversiteit aan functies, de intensiteit, hoogte en monumentaliteit van de bouw en hoe centraal het gebied ligt. In sociologisch perspectief wordt stedelijkheid vooral gekoppeld aan de levendigheid van een gebied. Die kan zitten in massa (veel mensen), de continuïteit in gebruik (over de uren van de dag), divers gebruik (diversiteit aan actie in het gebied; diversiteit van functies, inclusief mate van openbaarheid); en de diversiteit aan mensen (gebruikersgroepen, inclusief gedrag en levensstijl¹⁸). Uiteraard zorgen stedenbouwkundig en sociologische kenmerken tezamen pas voor een stedelijke ervaring, maar hier worden de sociologische kenmerken besproken.

Bij station Lelylaan zijn de sociologische tekens van stedelijkheid niet te vinden in massa, continuïteit of divers gebruik. Station Lelylaan trekt geen massa's mensen. Het is een goed gebruikt station, maar in de omgeving zijn geen bestemmingen voor het trekken van grote aantallen mensen, zoals bijvoorbeeld bij station Amsterdam Bijlmer aan de ArenA Boulevard. Er zijn wel veel scholen in de omgeving. De scholieren vallen dan ook op in het gebied. Het station is druk in de spits, maar na acht uur 's avonds is het er stil. Het stationsgebied wordt monofunctioneel gebruikt. Naast de transportvoorzieningen is er slechts een informatiebalie en een Albert Heijn To Go aanwezig. "Er zijn niet eens openbare toiletten", merkte een Nederlands-Marokkaanse jongere in een gesprek op. Deze jonge buurtbewoner en zijn vrienden zitten dagelijks op een bankje op de hoek van de Comeniusstraat en het station. Deze plek noemen ze "Niggers", omdat hier zo'n tien jaar terug Surinamers hun *hangout* hadden. Ook scholieren blijven hangen op het station. Vijf meiden vertelden me dat ze na school vaak meerdere bussen voorbij laten gaan om nog even te kunnen blijven kletsen. Eigenlijk is alleen voor jongeren en mensen die op het station werken (zoals beveiliging, balie medewerkers en het winkelpersoneel van de Albert Heijn To Go) het station een (tijdelijke) bestemming en dus meer dan een doorgangsvaart. Maar omdat de jongeren daarin in feite alleen staan, koloniseren zij, in de ogen van andere gebruikers, de plek en worden als overlastgevend ervaren. Voor wat betreft de hoeveelheid mensen, continuïteit in gebruik en de wijze van gebruik is het stationsgebied op dit moment dus weinig stedelijk te noemen.

Anders is het als je naar de diversiteit aan mensen in het gebied kijkt: Op een zonnige juniochtend zie ik luchtig, maar netjes, gekant, klinkende vrouwelijke derftigers op hun trein wachten. Ze lezen een krant, kijken voor zich uit of kletsen wat met een buurvrouw of door de telefoon.

Tussen hen zitten en staan mannen, in pak, poloshirt en een enkelling in hawaishirt. Na het stoppen van een metro stroomt het metroperon vol, met in allerlei handen telefoons en iPods. In de hal verzamelt zich een groepje middelbare dames. Twee mannen in uniform wijzen toeristen met rolkoffers de weg. Vrouwen met en zonder hoofddoekje lopen met kinderen aan de hand onder de sporen door. Schoonmakers legen vuilnisbakken en buschauffeurs roken buiten een keet. Bij de tramhalte wacht een moeder met kindervagen, iemand in een schoonmaakuniform, een hip gekleed vriendinnenstel, een dikke zwarte dame, een kale man met schoudertas, een man in stropdas en een man in trainingsjas. Vanaf het station lopen tieners over een olifantenpaadje dwars over een braakliggend veld naar scholen op de Schipluidenlaan.

De huidige stedelijkheid van stationsomgeving Lelylaan zit dus in de diversiteit aan mensen. En dat is een belangrijke kwaliteit van het gebied. Het station wordt immers omringd door diverse buurten met een min of meer homogeen bewonersprofiel. Station Lelylaan is daarmee het meest stedelijke deel van Slotervaart te noemen. Die stedelijkheid van het stationsgebied wordt alleen niet verzilverd. Mensen zonder reisdoel worden weggestuurd, of zoals de beveiliging van de GVB het aardig formuleert: "Wij zorgen voor de doorstroom."

Categoriseren

Om de diversiteit aan gebruikers in te kunnen zetten bij de vernieuwing van het gebied is het goed te kijken naar hoe de mensen te categoriseren zijn. Het benoemen van de diverse categorieën helpt het gebied op verschillende manieren sociaal te karakteriseren. Dit kan richting geven aan de invulling van het programma en de uitstraling van het gebied. In het Uitwerkingsplan wordt echter alleen op gebruik gecategoriseerd, waarbij vooral de reizigers worden benoemd. Daarin gaat het om de wijze van vervoer: met openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus), per auto, fiets of te voet. Verder wordt in zekere zin onderverdeeld naar bestemming (bewoners, scholieren, werkenden, bezoekers en overlastgevers). Maar als je rondkijkt zijn er meer categorieën voor deze locatie te benoemen, zoals verblijfsduur, leeftijd, uiterlijk, sociale bewonersklasse en nationaliteit.

Verblijfsduur is een categorie van belang. Deze zegt iets over de mate van binding met het gebied. Redouan Boussaid, programmamanager economie bij Koers Nieuw West en bewoner van Nieuw West, beschrijft de forensen op station Lelylaan. Voor hen is station Lelylaan nooit een tussenspot. "Zij vertrekken vanaf huis en landen hier nooit, ook niet vijf minuten met een lekkere kop koffie. Dat doen ze pas als ze bijvoorbeeld op station Bijlmer zijn. Dan pas kijken ze om zich heen. Vaar huis tot station Bijlmer is voor hen één lange weg, zonder *break*." Daartegenover zijn de hangjongeren op hun plek "Niggers" en de scholieren te typeren als de *residents* van het gebied. Jongeren zijn niet alleen goed vertegenwoordigd op het station, de jeugd is tegelijk een dominante en daarmee onderscheidende groep in heel Nieuw West¹⁹. Jongeren worden in de gesprekken die ik gehad heb getypeerd als scholieren, hangjongeren en criminele jongeren. Daarmee kan jeugd als onderscheidende categorie benoemd worden. Vooral bij jongeren valt uiterlijk en houding op. Daarbij nodigt het wandelen en wachten op een station ook uit tot het kijken naar mensen. Het uiterlijk loopt uiteen van bijvoorbeeld hip, zakelijk, casual, traditioneel tot slordig. Bovendien sluit deze categorie inhoudelijk aan bij nabijgelegen modevoorzieningen, zoals het World Fashion Center.

Hiernaast zijn hardere kenmerken van gebruikers te benoemen. Wijkbeheerder Cirdan Perlot herkent verschillende sociale klassen in Nieuw West. Perlot ziet vooral een groot verschil tussen sociale huurders en kopers. Hoewel deze categorisering in bewonerstype niet per se te herkennen is in de gebruikers van het station zelf, is het wel een belangrijke structurende tweedeling in Nieuw West. En een sociaaleconomisch onderscheid is belangrijk voor het toekomstig programmeren van voorzieningen en potentieel ondernemerschap in het stationsgebied. In dit opzicht is etnische afkomst ook interessant. De mensen die ik gesproken heb, benoemen dan ook als categorie de verschillende nationaliteiten die hier te vinden zijn.

Poort van West als aanjager

Er is een emancipatie nodig om van "nikserig station" naar een 'Poort van West' te komen. De term poort dient als bruikbare metafoer bij deze ontwikkeling. Bestaande sociale, economische en ruimtelijke waarden, kansen en valkuilen moeten daarin benoemd worden en moeten het uiteindelijk ontwerp en programmering van het gebied mede kunnen bepalen.

In het Uitwerkingsplan staat: "De stationslocatie is goed inzetbaar als aanjager van de transformatie naar een hoogstedelijk milieu 'over de Ring' in het stedelijke vernieuwingsgebied Lelylaan."²⁰ Om tot een duurzaam stedelijk en aantrekkelijk gebied te komen moet die aanjagerfunctie zich verbreiden naar een proces van positieve betekenisgeving, ofwel identiteitsvorming. Hoewel dit natuurlijk niet slechts vanuit deze ruimtelijke opgave kan en identiteitsvorming een immer doorgaande ontwikkeling is, is dit ruimtelijk project wel een belangrijke spiegel. Juist deze centrale plek van Nieuw West reflecteert de specifieke stedelijkheid en aantrekkelijkheid van de gehele omgeving.

'Poort van West' wordt gebruikt als het eindbeeld van het plan en is een interessante metafoer. Een poort is een doorgang (als knooppunt en niemandsland), een grens (als scheiding en uitruiplek) en een haven (als thuishaven en entree).²¹ In deze reeks betekenissen is een emancipatieontwikkeling te herkennen: een proces van "niet weten", naar "verwaring" naar "weten"²², oftewel van onzichtbaar zijn naar zich onderkennen naar zelfbewustzijn en het eigene etaleren. Maar van deze fase worden in het huidige plan alleen de eerste en allerlaatste fase benoemd. Op dit moment is station Lelylaan een doorgang, een niemandsland, een, zoals een beleidsmaker het noemde, "autistisch ding". De stap van "autistisch ding" naar het met de torens "representeren [van] de stationsomgeving op de schaal van Amsterdam West"²³ is te groot. Om werkelijk te komen tot een extraverte haven, waarin eigen stedelijkheid en aantrekkelijkheid van de plek voelbaar is, is het ondergaan van een proces van betekenisgeving noodzakelijk.

...Als Doorgang
Op dit moment zit het stationsgebied grotendeels in een doorgangsfase. De poort als doorgang, als knooppunt en niemandsland, is de eerste toestand in het emancipatieproces: onzichtbaar zijn.

Nodus

Dat het station een belangrijke knooppunt voor de stad is, wordt duidelijk op 1 oktober 2008, als de politie een zogenaamde nodale controle op station Lelylaan houdt. De term nodale controle komt van nodus. Latijn voor knooppunt. Een knooppunt kan op basis van verkeer benoemd worden, maar het kan ook een andere plek zijn, bijvoorbeeld een koffiehuis waar veel mensen samenkomen. Vincent Alberts, buurtregisseur bij de politie, heeft deze controle mede opgezet. "Het leverde vreselijk veel bekeuringen en inbeslagnames op. En vreemdelingen. Te veel, alles wat je kan bedenken. Als je toch een nodale controle wil houden, dan genereert dat op deze plek een puist werk. Hier komt alles langs wat vandaag naar elders gaat en wat de stad inkomt." Met deze controle is Lelylaan als stedelijke doorgang voor één dag zichtbaar gemaakt.

Stand alone

Station Lelylaan is in feite een niemandsland, ook volgens Alberts: "Er komen wel heel veel mensen, maar ik heb toch het idee dat iedereen anoniem is." Bewoner Marleen Kamminga, tekstschrijver en bewoner van een koopwoning in de Wilhelminabuurt ervaart het als volgt: "Alleen de goede verbinding is goed aan het station. Het is een nikserig station. Ik wil daar altijd meteen weg: Hup, kom op met die trein!" Rob Veldman, informatiespecialist bij de politie, beschrijft het station als "onogelijk". Hij vertelt tevens dat het station één van de locaties is waar jongeren van scholen uit de omgeving afspreken om te vechten. Het is immers een neutrale plek. Ook in het Uitwerkingsplan wordt er in deze trant over het station geschreven: "Op dit moment is het een autonoom, functioneel ingericht station."²⁴

Opvallend is dat deze positie in het plan niet veranderd is. André de Reus van corporatie Ymere, één van de ontwikkelaars, zet het toekomstbeeld als volgt uiteen: "Het is echt een steengoede locatie, qua ontsluiting en ligging. De Zuidas, Schiphol, het centrum en het Vondelpark zijn vlakbij. Maar het is geen prachtige plek. Het is een prettige woonlocatie, maar dit wordt nooit De Pijp. Die ambitie moet je niet hebben. Alle vervoersmodaliteiten liggen hier onder je neus, dat is de potentie. Het is een *stand alone* ontwikkeling, strategisch." De ontwikkelaar zoekt geen aansluiting bij de bestaande stedelijkheid en aantrekkelijkheid van de directe omgeving.





gemeente Amsterdam²¹ zijn grote verschillen tussen de buurten rond station Lelylaan te benoemen, zowel wat betreft de WOZ-waarde van de woningen en de verhouding (grotere) koopwoningen en sociale huurwoningen, als de verdeling niet-westerse allochtonen en autochtonen en de verdeling van dominante leeftijdsgroepen. Daarnaast varieert de bouwperiode, inclusief de architectuur, van de woningvoorraad in de diverse buurten, wat de buurten een ander karakter geeft. Omdat de verschillen tussen een aantal buurten behoorlijk groot is, is er een tweedeling herkenbaar. Er zijn rijkere (de wat verder afgelegen Oostoever Sloterpas en de Emanuel van Meterenbuurt en de nabijgelegen Koningin Wilheminaplein) en armere buurten (met name de nabijgelegen Jacob Geelbuurt en Johan Jongkindbuurt) te benoemen. Daarbij valt direct op dat in de duurdere buurten meer autochtonen wonen en in de goedkopere buurten meer niet-westerse allochtonen. Er is langs deze lijnen een scheiding te maken tussen *haves* en *havenots*.

Wijkbeheerder Cirdan Perlot geeft een schrijnend voorbeeld: "De verhouding tussen kopers en sociale huurders verhardt. Het is een ander slag mensen. In vergelijking met kopers gaan sociale huurders vaak onzorgvuldig met hun woonomgeving om. Het gedrag van rotzooi en stuk maken door sociale huurders wordt ook bepaald door slecht onderhoud, omdat de woningen toch gesloopt zullen worden. Maar dit gedrag wordt meegenomen met de verhuizing naar een nieuwe woning. Dat is goed te zien in het woonblok 'De Meester' aan de Derkinderenlaan. De eerste drie maanden na oplevering hebben de kopers daar gepatrouilleerd. Het waren twee kampen tegenover elkaar. Bij de sociale huurders wordt in de lift geplast en in de muren gekrast. Daar worden gezinnen met vier en meer kinderen. Bij de kopers blinkt het. Zij zijn betrokken bij hun woning en hebben de mentaliteit van bij jezelf beginnen. Er is slaande ruzie geweest onderling. Ik ben bezig geweest een bewonerscommissie voor huurders op te zetten, zodat er een aanspreekbaar en juridisch geldig orgaan is dat kan bemiddelen tegenover de VVE van de kopers. Dat heeft gelukkig iets veranderd." Uit een onderzoek van Thomas Spauwen²² naar bewoners van koopwoningen in Wijnand Nijenstraat (Overtoomse veld) komt eenzelfde beeld naar voren. Er is wantrouwen tussen kopers en sociale huurders. "Bijna iedereen geeft evident weer dat ze gedragsverschillen zien tussen deze twee groepen. Dit zijn contrasten die [...] kunnen leiden tot mismatches en segregatie in de buurt."²³

De woningen en voorzieningen in het plangebied station Lelylaan zijn vooral bedoeld voor mensen van 25 tot 50 jaar met een inkomen van één tot drie keer modaal, die geïnteresseerd zijn in een modern zakelijk woonmilieu. Hoog wonen en goede bereikbaarheid van werk in bijvoorbeeld De Haag en de Zuidas is volgens André de Reus van ontwikkelaar Ymere een onontgonnen segment in dit gebied. De woningen van het plan spreken, volgens hem, vooral mensen zonder kinderen aan die minder hechten aan de omgeving dan aan de woning. De voorzieningen in het plan zijn ook gericht op deze doelgroep, zoals een goed restaurant en een Health center. Aangezien er een tekort is aan hoogwaardige voorzieningen in de omgeving is dat inderdaad niet zo gek, maar er is een gevar. Wanneer uitsluitend deze doelgroep wordt bediend kan het verschil tussen woonseren in de omgeving van Lelylaan zo versterkt worden dat de scheiding tussen sociale groepen alleen maar groter wordt.

Ondernemerskansen in no-go-area

Een poort kan ook een economische grens zijn. In de middeleeuwen was de stadspoort een belangrijke handelsplek. Volgens programmamanager economie Redouan Boussaid hoeft ondernemers de potentie van station Lelylaan niet uitgeleefd te worden. Een intensief gebruikt station is per definitie interessant voor bepaalde ondernemers. Maar de wereld na de ringweg en station Lelylaan is helaas ook een no-go-area voor veel ondernemers. Hij vertelt dat de Coffee Company daarom geen filiaal wil openen in Nieuw West. Het concurrerende bedrijf Bagels & Beans heeft vier maanden op de Bos en Lommerweg gezeten. "Daar is negen keer ingebroken. Zij hebben toen op een creatieve manier de publiciteit gezocht. Ze hebben via AT5 laten weten dat ze een avond open zouden zijn voor inbrekers, om te laten zien dat er niks te halen valt. Maar dat was meteen ook een bevestiging van wat mensen al denken over Nieuw West." Volgens Boussaid moet station Lelylaan het voorant hebben van ondernemers uit Nieuw West. "Die trek je eerder over de streep. Zij kennen de mogelijkheden." Hij noemt de vishandel in de Derkinderenstraat, waar mensen uit de hele regio afkomen. Deze vishandel wil in de buurt blijven en zelfs een restaurant beginnen. Daarvoor onderneemt de ondernemer zelf actie door bijvoorbeeld een uitruil met winkelruimte voor te stellen. "Dergelijke structuren van innoveren en investeren moeten we ondersteunen." Maar dan moeten de lokale ondernemers die in station Lelylaan gaan investeren ook actief betrokken worden bij het beheer van het gebied, want "als je in één week drie keer mot met jongeren hebt en twee keer bent overvallen, dan is de lol er gauw vanaf."



...Als Grens

De Romeinse god Janus is de god van de poorten, de god met twee gezichten en de god van het openen en sluiten van de hemelpoort. Een poort is (en was vooral in de tijd van de stadstaten) een scheiding tussen twee of meer juridische, sociale, economische, politieke en ruimtelijke werelden. Door de poort als grens, als ruimtelijke en sociale scheiding en als lokaal economische uitruilplek te bespreken worden verschillende waarden van het gebied benoemd. Om tot een eigen identiteit te kunnen komen kan het handig zijn eerst te benoemen wat je niet bent, waarin je anders bent dan de norm. Dit is de fase van verwarring en afzetten tegen. Deze is op dit moment deels herkenbaar en laat kansen en valkuilen zien.

Hittekaart

Een poort is een ruimtelijke grens, waarbij het buitengebied veelal onder de invloedssfeer van het binnengebied ligt. Ook bij Lelylaan zien we de tegenstelling stad versus suburb. Nieuw West, de suburb, wordt in de publieke opinie weggezet als een mindere van de huidige norm, de stad. Het is de ambitie om dit Nieuw West via het plangebied met de binnenstad te verbinden in plaats van, zoals nu, te scheiden. In het ruimtelijk programma van eisen voor Lelylaan en omgeving *De sprong over de ringweg*²⁴ staat: "Het nieuwe raamwerk moet ervoor zorgen dat het plangebied verandert van obstakel in een logische schakel tussen de Westelijke Tuinsteden en de vooroorlogse stad." Daarbij wordt uitgegaan van de "dynamiek van het 'uitrollende centrumstedelijke milieu'"²⁵. De stad is sinds de jaren negentig weer in trek. Dat is goed te zien op de zogenaamde 'Hittekaart'²⁶. Op deze kaart is de hoogte van de transactiepreizen van appartementen in Amsterdam aangegeven, van knalrood in het dure Centrum en Zuid naar groen en blauw in Noord, Zuidoost en Nieuw West. Daaruit kan geconcludeerd worden dat het centrumstedelijke milieu als aantrekkelijk wordt ervaren door huizenkopers. Het is daarom ook begrijpelijk dat er voor de ontwikkeling van omgeving station Lelylaan wordt gedacht aan het uitrollen van de binnenstad naar dit gebied, waarbij het station 'de kop van de binnenstad' moet worden. Maar er is een valkuil. Het doet denken aan Kop van Zuid in Rotterdam. Dat is vooral een bruggenhoofd voor centrumgangers, zonder dat het inhoudelijk aansluit op die andere wereld ("de boerenzij") aan de overkant van de Maas.²⁸ Om het gebied een entree van Nieuw West te laten worden, zou het zich juist (deels en tijdelijk) af moeten zetten tegen dit centrummilieu. Daarvoor is het goed sociaalruimtelijke kenmerken van deze naoorlogse omgeving te benoemen. Zoals de auteurs van de *Atlas Westelijke Tuinsteden*²⁹, Arnold Reijndorp, Ivan Nio en Wouter Veldhuis, hebben gedaan. Zij pleiten voor goed kijken naar een herwaardering van naoorlogse stadswijken. In hun atlas brengen zij het huidige gebruik van Nieuw West in kaart en komen daarbij onder meer tot de conclusie dat typerende naoorlogse ruimte, zoals collectief groen en buurtstrips, door bewoners inmiddels wordt herontdekt.

Haves en havenots

Een poort scheidt mensen. In het verleden scheidde de defensieve stadspoort de stad van het buitengebied en daarmee de geciviliseerde burger van de onbeschaafde vreemdeling.³⁰ Van een dergelijke sociale scheiding is al lang geen sprake meer. En hoewel Nieuw West als geheel, in tegenstelling tot de binnenstad, last heeft van negatieve beeldvorming is er een groot onderling verschil tussen de buurten. Juist tussen de buurten rond station Lelylaan zijnsocialeconomische en sociaal culturele grenzen te trekken. Op basis van de databank van de

...Als Haven

Tenslotte komt de fase van verwezenlijken. De poort als thuishaven staat voor de stap naar eigen bewustzijn. Wie ben ik? Wat houdt dat thuis, die geborgenheid, eigenlijk in? Belangrijk is de acceptatie hiervan. Een uiteindelijk de poort als entree, als extraverte haven, waarin vanuit gelijkwaardigheid het eigene geëtaleerd kan worden. Zover is het nog niet. Maar er zijn wel mogelijkheden te benoemen, zowel sociaal als fysiek.

Mijn station

Station Lelylaan onderscheidt zich nu nauwelijks. Als je niet oplet, rijd je zo het station voorbij. De bewoners die ik gesproken heb, zien het station als bewonersstation, niet als representatief station. Fariaza Hoesein, bewoner en student: "Als ik aankom dan denk ik: nog drie minuten en dan ben ik thuis. Dat is prettig. Maar ik blijf er nooit. Station Lelylaan is geen flits ontmoetingsplek." Een traditioneel geklede moslimmoeder onderschrijft dit. "Lelylaan is benauwend. Je kan nergens rustig zitten na een reis, even praten of even met de kinderen pauze houden." En Bahi Tehrani, sociale huurder en werkloos cineast: "Het station is heel langrijk. Je bent bereikbaar en anderen zijn bereikbaar. Ik kom er om mijn bezoek op te halen en weg te brengen, maar dat is het ook. Het gebied zelf is afschuifelijk. Niks aantrekkelijks, niet vrolijk, somber, grijs, beton." Nederlands-Marokkaanse hangjongeren riepen zelfs in koor dat het hele station wat hen betreft plat mag. Maar daar kwam één van hen toch op terug. "Ik stapte laatst uit en een man zei: dit is het leukste station dat ik ooit gezien heb. Ik was beledigd. Het is wel mijn station." Hoewel het station op dit moment dus wel enig thuisgevoel representeert, vervult het die functie nauwelijks meer dan praktisch.

Natuurlijk meeting point

Een sociaalruimtelijke vergelijking van station Lelylaan met het soortgelijke suburbane station Rotterdam Alexander is interessant. Deze stationsomgeving is namelijk net als Lelylaan niet mooi, maar er is een groot verschil. Rotterdam Alexander is een prettige plek om te zijn. Een oude boom met een parkje eromheen en trappen erlangs zorgen voor een natuurlijk *meeting point*, een openbare plek waar je even kan ontspannen. Verder zijn er terrasjes en plekken waar je kan eten en drinken, waaronder de 'Clickenspot' met 'hatal food'. Daarnaast zijn er vestigingen van Randstad en de Rabobank en een opgang naar een overdekt winkelcentrum. Het is allemaal niet hoogstaand, maar het wordt wel goed gebruikt. De binnenruimte van station Rotterdam Alexander behelst niet veel, terwijl in het plan voor het nieuwe station Lelylaan de binnenruimte juist erg belangrijk is. De extraverte opstelling van Rotterdam Alexander geeft het stationsgebied een eigen gezicht. Het laat zien dat het succes van een locatie niet altijd in fysieke kwaliteit zit, maar vooral in goed gebruik. Station Lelylaan is niet direct gebaat bij mooie materialen en prachtig ontwerp, maar bij het creëren van prettige plekken. Zodat allerlei gebruikersgroepen er willen landen. Al is het maar voor even.

Warmtekaart

Anders dan de eerdergenoemde Hittekaart, gebaseerd op huizenprijzen, beschrijft stadssocioloog Thaddeus Müller in zijn boek *De Warme stad*³⁴ de 'warmte-kaart'³⁵. Dit is de mentale kaart van gebruikers waarop zij, ieder voor zich, noteren waar stedelijke warmte en kou te beleven is. Dat wil zeggen, plekken van herkenning, vertrouwen en intimiteit tot zakelijke en bedreigende plekken. Het zal niet verbazen, maar wat mij betreft is de centrale opgave stationsomgeving Lelylaan op de warmte-kaart roder te doen kleuren. Als de dynamiek van *gentrification* ook in deze economisch mindere tijden nog blijkt te werken, zal bij stijgende stedelijke warmte ook de hitte van de huizenprijzen toenemen. Er valt niet te verwachten dat station Lelylaan ooit dieprood zal kleuren op iemands mentale kaart, daarvoor is het gebruik van een station in ieder geval deels te instrumenteel en te vluchtig.

(Hoewel dat voor verliefd zoenende scholieren die dagelijks op het station afscheid van elkaar nemen misschien toch het geval is.) Maar het kan er wel warmer worden. Nu is het er voor veel gebruikers ronduit koud. Het gaat erom betrokkenheid bij de (semi-)publieke sfeer te krijgen. De warmte is afhankelijk van de gebruikers en de organisatie van de ruimte. Hoe mensen andere mensen in die ruimte categoriseren en in hoeverre ze zichzelf bij eenzelfde categorie scharen of zich daartoe aangetrokken voelen, is bepalend voor de warmte van een plek.³⁶ Deze kan gestimuleerd worden door in het gebied diverse semipublieke, ofwel parochiale, domeinen te organiseren. Zo kunnen voor stationsomgeving Lelylaan verschillende openbare en commerciële plekken met een eigen sfeer ontworpen worden, die bijvoorbeeld aansluiten bij de reeds genoemde categorieën: jeugd, uiterlijk, bewonersklasse (betaalbaar of luxe) en etniciteit. Deze semipublieke plekken faciliteren vooral ontmoeting - en daarmee *bonding* - binnen sociale groepen, dragen bij aan het thuisgevoel en etaleren dit.

Maar dit zijn niet de enige te organiseren sociale plekken. Een station is bij uitstek een publieke plek waarin mensen elkaar rustig kunnen bekijken. Kijken in de publieke ruimte vervult een belangrijke sociale functie. Het kan bijdragen aan het accepteren van anderen. Het in de (semi)publieke ruimte vertrouwd raken met het gedrag van vreemden heeft socioloog Taija Blokland 'publieke familiariteit'³⁷ genoemd. En kijken kan het gedrag van de kijker zelf corrigeren, zoals Müller benadrukt. "Het [kijken] zet aan tot zelfreflectie en geeft inzicht op een uitgebreid repertoire aan gedragsmogelijkheden. Door [...] het kijken naar mensen wordt het publieke domein 'gedeanomiseerd' en ontstaat er stedelijke ruimte."³⁸ Deel uitmaken van de stedelijke publieke ruimte waarin een ieder zich moet verhouden tot vreemden zorgt, zoals de Amerikaanse socioloog Lyn Lofland beschrijft³⁹, voor normatieve gedragspatronen. Deze patronen ontwikkelen zich afhankelijk van de specifieke locatie, tijdperk en cultuur. Kijken en bekeken worden kan dus zorgen dus voor het overbruggen - *bridging* - van verschillen tussen gebruikersgroepen.

Maar er valt een kanttekening te maken bij het stimuleren van stedelijke warmte. Want hoe aantrekkelijk en sociaal veilig deze warme plekken en normatieve gedragspatronen voor veel gebruikersgroepen ook voelen, het betekent ook dat er mensen zijn die zich wellicht uitgesloten voelen. De (semi)publieke ruimte is moreel bedwongen, gevrijwaard van "the presence of the unholly and the unwashed"⁴⁰ en daarmee in zekere mate geprivatiseerd. Zo worden op dit moment de hangjongeren uit de buurt geweerd. Dat maakt het gebied minder stedelijk. Het is dus de uitdaging het gebied zo inclusief mogelijk te organiseren, zeker voor de huidige *residents*, de jongeren. Om te zorgen dat het gebied niet gekoloniseerd wordt door bijvoorbeeld of jongeren of de modern zakelijke middenklasse zijn meerdere sferen nodig en werkelijk publieke ruimte om elkaar in te kunnen bestuderen en te ontmoeten.

Stedelijk coulisselandschap

Stationsgebied Lelylaan is pas een thuishaven en entree als gebruikers zich welkom voelen en mensen uit de omgeving zich engszins gerepresenteerd zien in de uiteindelijke vormgeving en programmering van het stationsgebied. Bewoner Marleen Kamminga draagt daarvoor verschillende sferen aan: "We zijn trots op het Mediterrane van Nieuw West. Dat mag wel meer zichtbaar. Bijvoorbeeld door Hoessein met zijn broodjeszaak op het Koningin Wilhelminaplein ook op het station een kiosk te laten runnen. Het gebied zou zowel mediterraan als designachtig moeten zijn. Op Lelylaan zie je namelijk ook veel mensen met mobieltes en laptops. Bij Sloterdijk heb je een hufferproof huiskamer. Dat zithoekje maakt het huiselijk. Dat zou hier dan een heel modern wif-hoekje moeten zijn."

Bart de Groot, ondernemer en bemiddelaar creatieve werklocaties in Slotervaart dringt aan op allerlei voorzieningen: "Er missen basisvoorzieningen, zoals lekkere koffie en thee, bloemen, een stomerij, een sleutelboer en een boekenwinkel voor een prettige manier van wachten. Die kunnen in loketjes en kiosks. En meer luxe voorzieningen voor de rijkere, die moeten nu altijd de stad in. Misschien een biologische winkel of een boerenmarkt, want die mist in Nieuw West. Ook zou bijvoorbeeld een tassenontwerper op deze reizigerslocatie kunnen zitten." Rob Veldman, informatiespecialist bij de politie, roept op het station als geheel op te vrolijkken: "Als je het hele station knalgeel schildert, dat maakt al zo'n verschil in belevingswereld." Dit zijn slechts een aantal ideeën. Input voor vormgeving en programmering is op straat te halen, door te kijken en te luisteren naar gebruikers en andere betrokkenen.

Hoewel in dit essay slechts eerste aanknopingspunten worden benoemd, is het duidelijk dat het stationsgebied verschillende werelden vertegenwoordigt. Het zou de gelaagdheid van verschillende lokale eigenheden, zoals West Side, collectief groen, zakelijk en jeugd, zichtbaar kunnen maken in een stedelijk coulisselandschap. Zoals Lard Buurman in zijn bekende foto's in feite een verdikking van het gebruik van de ruimte maakt: de mensen op de foto zijn allemaal op die plek aanwezig geweest, zij het niet op precies hetzelfde moment. Dit stedelijk coulisselandschap kan groeien en veranderen door gebruik, met het claimen van plekken door uiteenlopende gebruikersgroepen en met doorkijkjes naar de verschillende werelden.

Plannen voor mensen

Anbevelingen voor ontwerpers, beslissers en beleidsmakers van het vernieuwingsplan voor stationsomgeving Amsterdam Lelylaan om het gebied aantrekkelijker en stedelijker te krijgen.

Eerst en vooral:

Gebruik de vernieuwing van het gebied als startsein voor bewuste betekenisgeving aan het gebied vanuit bestaande lokale eigenheden, zodat het gebied zich werkelijk kan ontwikkelen van "autistisch ding" naar "Poort van West";

Lees het slagen van het plan af in gebruik, niet in ontwerp.

En verder:

Pas op voor het vergroten van tegenstellingen tussen gebruikersgroepen;

Erken en benoem de bestaande stedelijkheid in de diversiteit aan mensen. En houdt deze vast door voor diverse categorieën van gebruikersgroepen plekken te organiseren;

Maak verblijven in het gebied interessant. Faciliteer ontmoeten (bonding tussen gebruikersgroepen; genereren thuisgevoel) en kijken (bridging tussen gebruikersgroepen; etaleren);

Benoem lokale identiteiten, zoals West Side, collectief groen, zakelijk en jeugd, en zet deze positief in bij vormgeving en programmering. En erken veranderingen en aanvullingen in de tijd;

Betrek voor succesvolle voorzieningen lokale ondernemers bij de programmering en het beheer van het gebied;

Investeer niet zozeer in een kwaliteits, als wel in een prettige locatie voor diverse gebruikersgroepen;

Blijf kijken in het gebied en luister naar de ideeën en verhalen van gebruikers en betrokkenen.

Noten

¹ *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan, versie oktober 2009*, vastgesteld door stadsdeel Slotervaart

² Idem, p.5

³ Herbert J. Gans, *People and plans, essays on urban problems and solutions*, Basic Books Publishers, New York, London, 1968, p.5

⁴ "Staatssecretaris Van Gijzenveld wil 25 miljoen terug van TU Delft, in: Trouw, 25 september 2010

⁵ Dennis Cruyen e.a. (red), *The Making of BK City: Bouwkunde, een jaar na de brand*, TU Delft, Delft december 2009

⁶ Idem, p.74

⁷ *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan*, p.10

⁸ Idem, p.59

⁹ Gideon Bolt en Ronald van Kempen, *De Mantra van de Mix, Hoe ideaal is een gemeentelijke wijk?*, Forum, Utrecht 2008

¹⁰ Idem, p.38

¹¹ Slotervaart en Nieuw West krijgen het rapportcijfer 6.6 in onderzoek van de dienst Onderzoek en Statistiek naar de tevredenheid over de eigen buurt naar stadsdelen. (www.os.amsterdam.nl)

¹² Robert Putnam, *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, 2000, p.23. WD-40 staat overigens bekend als super smeermiddel.

¹³ Een mental map, ofwel mentale kaart is een term van stadsplanner Kevin Lynch (*The Image of the City*, 1960). Deze persoonlijke kaart van gebruikers representeert hoe zij de stad waarnemen, waarop ze zich oriënteren, wat voor hen plekken van betekenis zijn en welke routes zij nemen.

¹⁴ *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan*, p.15

¹⁵ Zie tevens het hoofdstuk en de kaart "Mediascapes" in: Ivan Nio, Arnold Reijndorp en Wouter Velthuis, *Atlas Westelijke Tuinsteden, De geplande en de geleefde stad*, Trancity/ EFL Stichting, Haarlem/ Den Haag 2008, p.128.

¹⁶ West Side komt van de musical *West Side story* over straatbendes in de Upper West Side van New York. Inmiddels is er ook een Amsterdamse realiteitssoap op het lokale tvkanaal ATS met deze titel.

¹⁷ Thomas Spauwen, *In vijftig jaar kan veel gebeuren. Een schets van ervaringen van het wonen in de 'probleemwijk' Slotervaart*, De Driehoek, Amsterdam 2008, p.45

¹⁸ Cultuursocioloog Anton Zijdeveld beschrijft het historisch verschijnsel stedelijkheid in zijn boek *Steden zonder stedelijkheid: cultuursociologische verkenning van een beleidsprobleem* (Van Loghum Staterus, Deventer 1983) bovenal als een vorm van rationele solidariteit ("een onderlinge verbondenheid van burgers die niet langer gefundeerd was op landbezit en/of familie, die ook niet genietend was aan religieuze gemeenschappen, doch voor het eerst in de geschiedenis stonde op de factoren arbeid en kapitaal" p.35). Verder gebruikt hij onder meer termen als vrijheid en cosmopolitisch.

¹⁹ In vergelijking met Amsterdam als geheel heeft Nieuw West bovengemiddeld veel jongeren. Bron: Kerncijfers Stadsdeel Nieuw-West, 2006-2010 (www.os.amsterdam.nl)

²⁰ *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan*, p.10

²¹ Zie bijvoorbeeld Thimo de Nijs, *Geschiedenis van Holland*, Dl. 2, Uitgeverij Verloren, Hilversum 2002

²² Zie bijvoorbeeld Judith Schuyt, *Een atillwijzende samenleving, Lesbische vrouwen in Nederland, 1920-1970*, Stichting Beheer ISG, Amsterdam 1994, p.345

²³ *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan*, p.27

²⁴ Idem, p.23

²⁵ *De sprong over de ringweg, Het ruimtelijk programma van eisen voor Lelylaan en omgeving*, concept vrijgegeven voor inspraak door de Stuurgroep Lelylaan op 17 april 2001 (Stadsdeel Slotervaart/ Overloomsse Veld en gemeente Amsterdam)

²⁶ *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan*, p.10

²⁷ Idem, p.10

²⁸ Vergelijk de brief betreft *Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan* van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling van 11 juni 2007: "Wil het 'de entree van de Westelijke Tuinsteden' worden, dan zal het zich daarbij ook beter op het westen moeten gaan oriënteren."

²⁹ Ivan Nio, Arnold Reijndorp en Wouter Velthuis, *Atlas Westelijke Tuinsteden, De geplande en de geleefde stad*, Trancity/ EFL Stichting, Haarlem/ Den Haag 2008

³⁰ Musterd en Ottens, *De strijd om de stad: sociale en economische integratie in de stedelijke samenleving*, Uitgeverij Van Gorcum 2002, p. 86: "Maar de stadspoor was een duidelijke en heldere grens tussen binnen en buiten, tussen outsiders en gerespecteerde burgers."

³¹ Zie hiervoor de website van de dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam: www.os.amsterdam.nl

³² Thomas Spauwen, *Analyseverslag Onderzoek Overloomsse Veld, onderdeel: Eigenaren van koopwoningen in Wijnand Nuljenstraat*, UvA, Amsterdam 2009

³³ Idem, p.5

³⁴ Thaddeus Müller, *De Warme stad, Betrokkenheid bij het publieke domein*, Uitgeverij Jan van Arkel, Utrecht 2002

³⁵ Idem, p.50

³⁶ Idem, p.46

³⁷ Talja Blokland-Potters, *Wat stadsbewoners bindt, Sociale relaties in een achterstandswijk*, Kok Agora, Kampen 1998, p.188 ev

³⁸ *De Warme stad*, 2002, p.70. Het woord 'geleesnoetend' komt van anomie en betekent dus zoiets als: ontstaan van regel- en normloosheid.

³⁹ Lyn H. Lofland, *The public realm, Exploring the city's quintessential social territory*, De Gruyter, New York 1998, p.25 ev

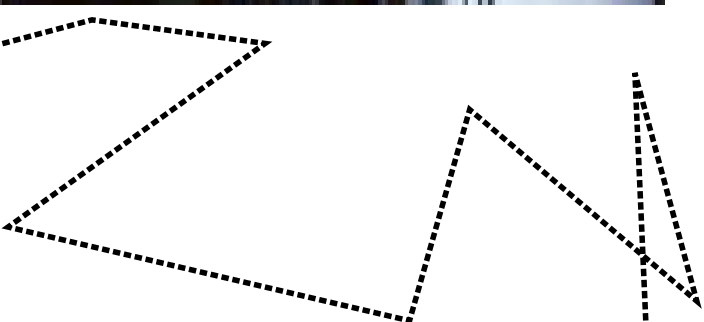
⁴⁰ Idem, p.116



Alexander, Rotterdam



Koog aan de Zaan, door NL Architects in samenwerking met Carve



Colofon

Mede mogelijk gemaakt door
atelier Rijksbouwmeester,
Rijksgebouwendienst,
ministerie Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties.
Met dank aan stadsdeel Amsterdam
Nieuw West.

Oplage
5000

Letter
Basic Commercial Bold / Bold Italic

Druk
Wegener Nieuwsdruk
(www.wegener.nl)

Ontwerp (handgeklikt)
Johannes Verwoerd
(www.johannesverwoerd.nl)

Amsterdam, november 2010

