

Planvorming Oostelijk havengebied

Interview met Jan de Waal

Jan de Waal is samen met Jaap van den Bout, Stef van der Gaag en Jan Hofmans onder de naam Chefarine 4 afgestudeerd op een ontwerp voor de Veemarkt en het Abbatoirterrein in Amsterdam-Oost. (Zie ook: O4, najaar 1982, 'De prachtige norm & het gebouw') Daarna werkte hij tot 1986 bij de dienst Stadsontwikkeling te Rotterdam. In zijn huidige functie als projectleider 'nieuwe grote lokaties' bij de dienst V.H. in Amsterdam, werkt hij in de projectgroep 'Sloten'. Verder zit hij als vervanger voor Han Michel namens V.H. in het 'Atelier' t.b.v. het stedenbouwkundig plan voor het IJ-Eiland Oost.

Het navolgende verslag van het interview dat wij in februari van dit jaar hielden met Jan de Waal, belicht de huidige ontwikkelingen in het Oostelijk Havengebied in het algemeen en die op het IJ-eiland Oost in het bijzonder. Het eerste deel van het artikel becommentarieert het planvormingsproces vanuit de optiek van de dienst V.H. In het tweede deel geeft Jan de Waal zijn visie als ontwerper op de ruimtelijke kwaliteiten van het Eiland en bespreekt daarna de drie plannen van waaruit binnenkort het definitieve plan tevoorschijn zal moeten komen.

De participanten in de huidige planvorming

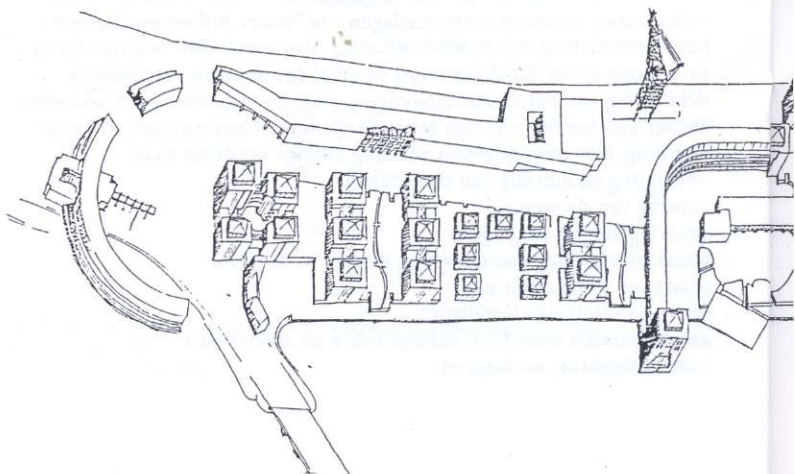
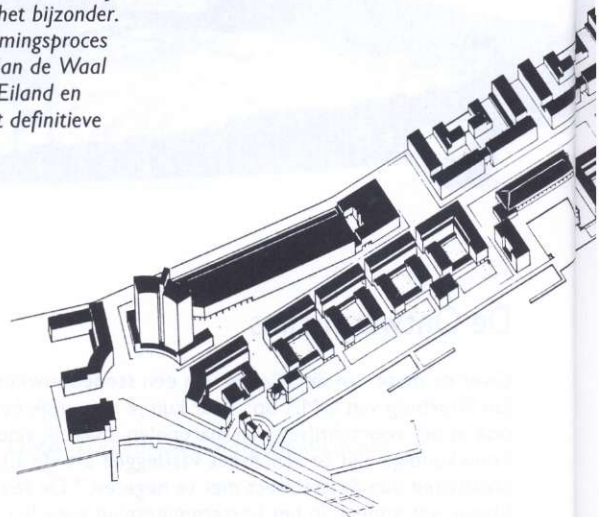
Jan de Waal zit als vertegenwoordiger van de Dienst Volkshuisvesting (V.H.) in een door de gemeente samengestelde werkgroep waaraan de opdracht is gegeven om binnen enkele maanden een stedenbouwkundig plan te ontwikkelen voor het IJ-Eiland Oost in het oostelijk havengebied van Amsterdam. Deze werkgroep bestaat verder uit vertegenwoordigers van de opdrachtgevers (het ABP en de woningbouwverenigingen het Oosten en het Westen), de bewonersgroep Oostelijk Havengebied en de Dienst Ruimtelijke Ordening (R.O.). Daarnaast is een atelier gevormd waarin architecten namens de verschillende partijen gezamenlijk het stedenbouwkundig plan dienen te ontwerpen. Hierin werken twee architecten van het bureau INBO dat is aangetrokken door de woningbouwverenigingen, de architecten Arne van Herk en Sabine de Kleijn namens de bewoners en twee stedenbouwkundig ontwerpers van de dienst R.O.

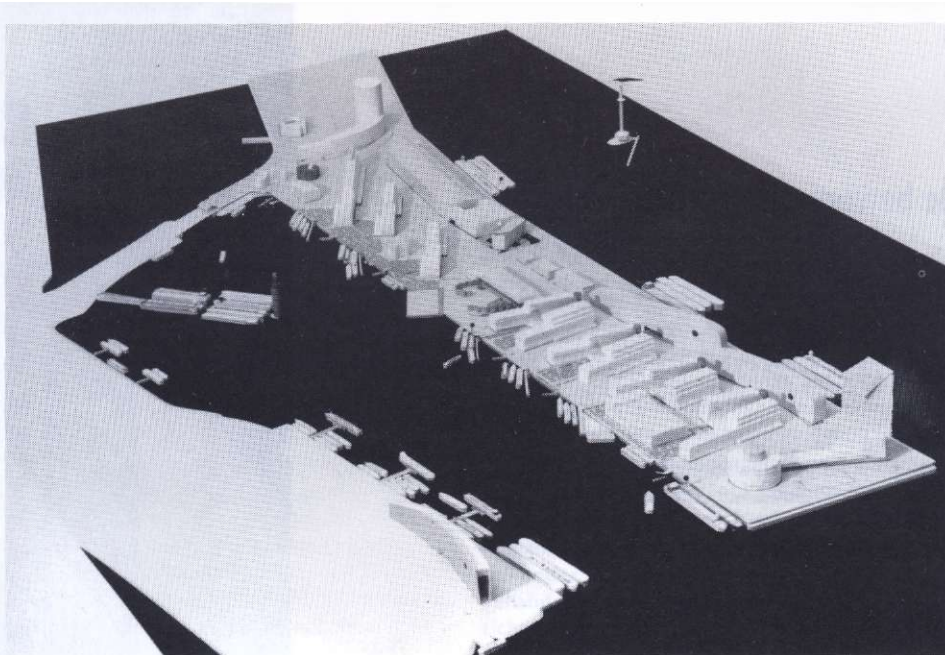
Het planvormingsproces

Volgens de normale procedure wordt er door R.O. een stedenbouwkundig plan ontworpen, waarna er via de Federatie van Woningbouwverenigingen een woningbouwvereniging als opdrachtgever wordt aangewezen om de door R.O. vastgestelde woningbouw van dat plan te realiseren. In het stadsvernieuingsproces wordt de architect veelal voorgedragen door de bewoners.

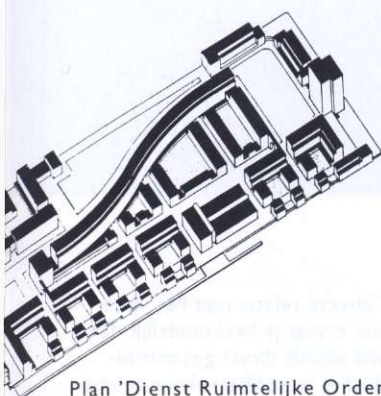
Bij de planvorming rond het IJ-Eiland Oost is echter, anders dan gebruikelijk, nu al door de wethouder een woningbouwvereniging aangewezen, terwijl, of omdat, er nog geen duidelijk plan van R.O. is. Sterker nog: de woningbouwvereniging heeft zelfs een eigen architect in de hand genomen om een stedenbouwkundig plan te ontwerpen.

Het ontbreekt de dienst R.O. aan een duidelijke visie en aan uitgangspunten, waardoor de planvorming blijft steken op het nivo van een





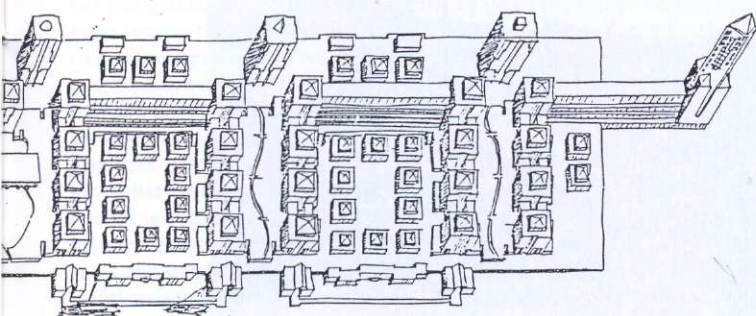
Plan 'Van Herk en De Kleijn'
26 maart 1987



Plan 'Dienst Ruimtelijke Ordening' - 26 maart 1987



Plan 'INBO' - 26 maart 1987



rekenmodel. Men werkt niet vanuit een meer thematische benadering, zoals door V.H. is voorgesteld in de 'Nota van aanpak'. Verder presenteert R.O. haar plannen binnen het atelier op een manier die niet vraagt om enige reactie. De samenwerking in het atelier is eigenlijk een schijnvertoning, omdat R.O. niet haar rol als gelijkwaardig participant opeist.

De uitslag van de onderhandelingen staat nu al vast: R.O. kiest de zijde van INBO, met het mogelijke gevolg dat R.O. het definitieve plan tot bestemmingsplan maakt. De Bewonersgroep is binnen deze verhouding een te zwakke partij om de planvorming naar haar hand te zetten.

De positie van de woningbouwvereniging in het planvormingsproces

Een reden voor deze afwijkende gang van zaken wordt gevormd door de relatief sterke positie van de woningbouwvereniging als opdrachtgever. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om zoveel mogelijk te voldoen aan de enorme woningvraag. Verder hebben de gemeenten als gevolg van het contigenteringsbeleid belang bij een hoge en constante woningbouwproductie. Aangezien de woningbouwverenigingen beschikken over de capaciteit om zulke grote hoeveelheden woningbouwprojecten te realiseren en bovendien goed georganiseerd zijn in de Federatie, is de gemeente afhankelijk geworden van de woningbouwverenigingen.

De slechte relatie tussen de dienst R.O. en haar wethouder vormt een tweede reden voor de ongebruikelijke procedure. In het verleden is de dienst R.O. meerdere malen onderuit gehaald door haar wethouder vanwege 'slechte ervaringen' met ondermeer de Bijlmer en de Dapperbuurt (de Roomtuintjes) en recentelijk het stedenbouwkundig plan voor het IJ-plein.

Het gevaar van deze ontwikkeling binnen het planvormingsproces schuilt in het feit dat de belangen die door woningbouwverenigingen worden nagestreefd niet altijd overeenkomen met de algemene belangen van de volkshuisvesting.

De positie van de diensten V.H. en R.O.

Voor het Oostelijk Havengebied heeft de dienst V.H. een 'Nota van aanpak' geschreven, gebaseerd op studies van vergelijkbare gebieden (o.a. de Venetiaanse schiereilanden en het Noordereiland in Rotterdam), waarin verschillende woonmilieus thematisch worden onderzocht. Hoewel deze nota overhandigd is aan de dienst R.O. en haar wethouder, om daarna volgens de gebruikelijke gang van zaken verwerkt te worden in de ruimtelijke planvorming, zijn de plannen van R.O. niet gebaseerd op de uitgangspunten van de nota. Bij bestudering van de plannen, blijken er überhaupt weinig uitgangspunten aan ten grondslag te liggen. Het ontbreekt aan een duidelijke visie, er wordt weinig rekening met de situatieve kwaliteiten van het gebied.

De positie van de bewonersgroep Oostelijk Havengebied

Sinds 1 januari 1986 heeft de bewonersgroep Oostelijk Havengebied de mogelijkheid om via het 'water/kade project' eigen plannen te ontwikkelen voor het Eiland en het aangrenzende water. Dit water/kade project wordt gesubsidieerd door het ministerie van W.V.C. en gesteund door de Begeleidingscommissie Ontwikkelingsprojecten. Dankzij deze financiële steun konden de architecten Van Herk en De Kleijn worden aangetrokken. De bewonersgroep heeft echter geen formele status in de planvorming rond het Oostelijk Havengebied. Haar positie is daardoor in principe vrij zwak, hoewel men in de praktijk tot nu toe aardig stand heeft weten te houden.

De ruimtelijke kwaliteiten van het IJ-eiland

Het plangebied heeft de volgende kenmerken:

- 1650 strekkende meter kade, dus evenzoveel meters overgang tussen water en land;
- een smalle en langgerekte locatie van 150 bij 700 meter omgeven door water, slechts aan één kant ontsloten door een smalle verbindingsdam;
- 1180 woningen die ten minste gedurende een aantal jaren een zelfstandig woongebied vormen, waarbij de dichtsbijzijnde buurt op meer dan 1500 meter afstand is gelegen.

Het eiland als geïsoleerde eenheid

Ruimtelijke helderheid en morfologische eenheid zijn de belangrijkste aspecten van een stedenbouwkundig plan. Voor het Oostelijk Havengebied is de morfologische eenheid echter van minder belang, omdat een eiland al een eenheid op zich is. Juist vanwege de enorme ruimte en leegte rondom is een dichte bebouwing op het eiland belangrijk, vergelijkbaar met het beeld van de middeleeuwse stad, waar intensieve bebouwing in contrast stond met de leegte van het eromheen gelegen land. Waar bij een groot woongebied aan het water vaak op een vanzelfsprekende manier ruimtelijke verschillen aanwezig zijn, daar is het IJ-Eiland geheel op zichzelf aangewezen. De huidige langsverkaveling van de loodsen zou daarbij als structuur- en beelddrager voor de nieuwbouw kunnen dienen.

De relatie wonen-water

Een centraal thema voor het Oostelijk Havengebied en de IJ-oever is de oriëntatie van de woningen ten opzichte van het water. Volgens Jan

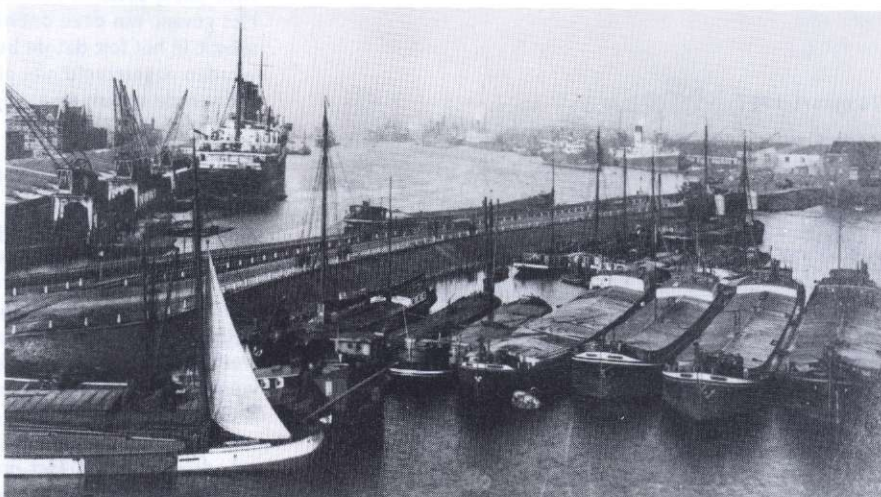
de Waal hoeven niet alle woningen een directe relatie met het water te hebben. Want al op de verbindingsdam ervaar je heel duidelijk dat je op een eiland bent. Je hoeft daarna niet steeds direct geconfronteerd te worden met het water, om je bij het water betrokken te voelen. De nabijheid van het water is, ook zonder direct uitzicht erop, op zich al een grote kwaliteit.

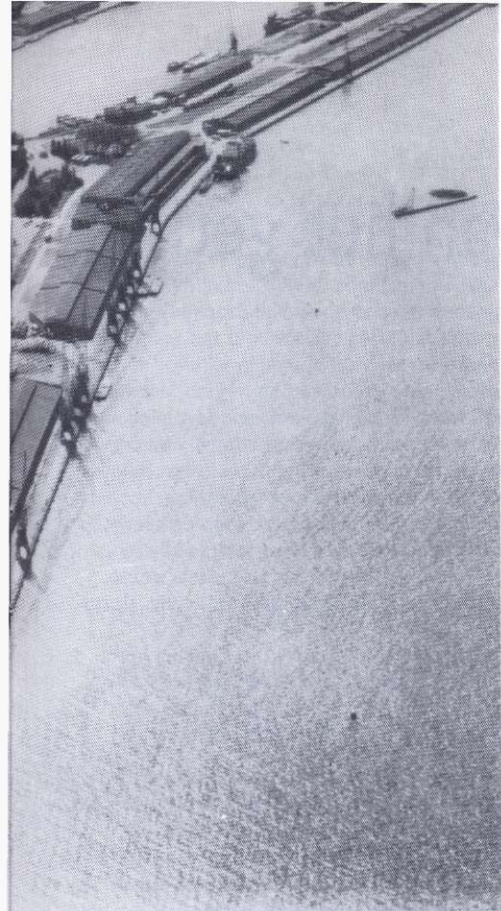
In Venetië bijvoorbeeld, waterstad bij uitstek, is ook niet alle bebouwing op het water georiënteerd; men kan daar ronddwalen en zich bewust zijn van het water, zonder de directe aanwezigheid ervan.

Het stedenbouwkundig plan van Delfshaven Buitendijks laat zien hoe het niet moet: door de 'kammetjes-structuur' dwars op het water ontstaat daar een constante open verbinding met het water waardoor iedereen net een beetje uitzicht heeft. Het Noordereiland in Rotterdam is daarentegen een goed voorbeeld, hoe een eiland in de stad op een stedelijke manier kan worden ingericht: de langszonering van brede kades gesloten bouwblokken en daarachter plantsoenen, geeft een duidelijke differentiatie van openbare ruimtes; open en gesloten.



Foto oostelijk IJ-eiland' oude situatie





Van Herk/De Kleijn

De huidige bebouwing van het IJ-eiland bestaat in hoofdzaak uit langwerpige loodsen die een directe toegang tot de kade belemmeren. Dit wordt door de bewonersgroep als zeer negatief ervaren. Het plan van van Herk en de Klein is te begrijpen als een reactie hierop. In hun plan wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke openheid van de bebouwing, zodat vanaf bijna elke plek op het eiland zicht op het water mogelijk is.

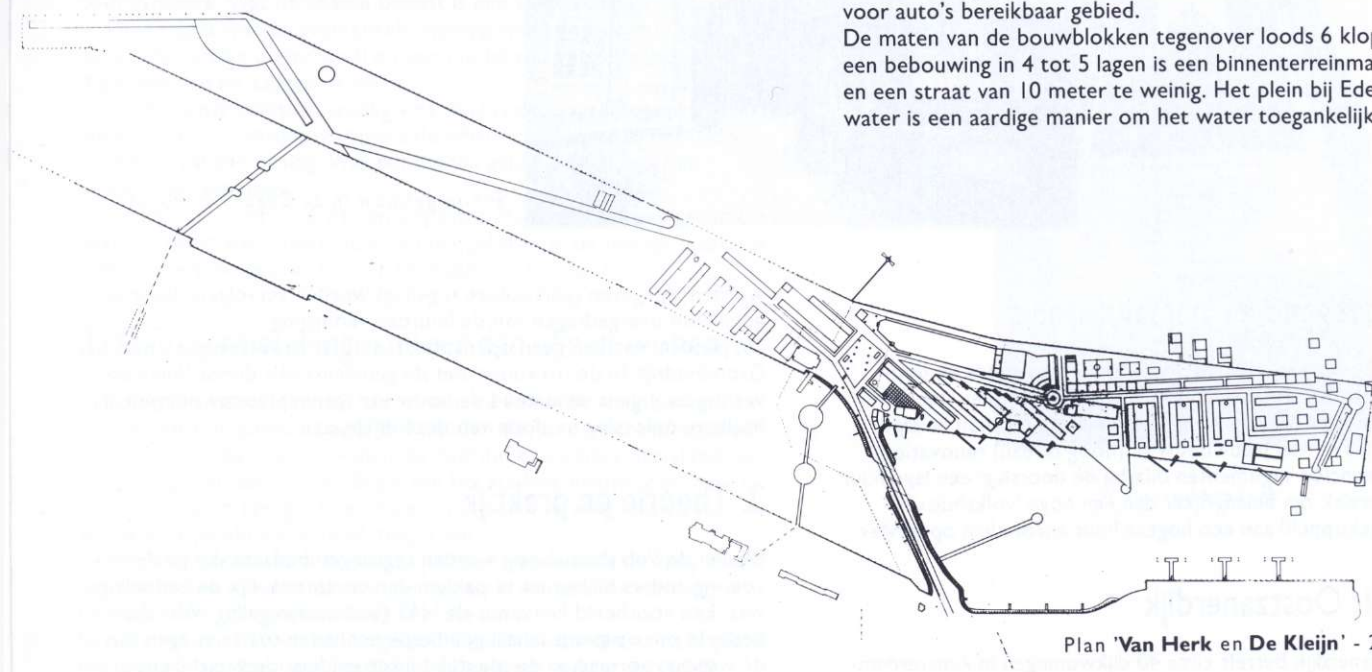
Toch is er kennelijk behoefte aan meer besloten gebieden. Die zijn in het plan in de woongebouwen zelf terechtgekomen. De blokken haaks op de kade worden per twee voorzien van een glaskap zodat besloten binnenstraatjes ontstaan die door een nivoverlaging het water meer toegankelijk maken. Van hetzelfde nivoverschil wordt gebruik gemaakt om onder de haakse blokjes op sousterrain-nivo te parkeren. Door de behandeling van de kop van het schiereiland ontstaat een aardig uitzichtspuin.

Dienst R.O.

Het plan van R.O. kent niet een grote lijn die het gezicht van het plan bepaalt. Er is van plek tot plek gewerkt. Zo wordt het plan door R.O. uitgelegd en alleen zo is het ook te begrijpen.

De toren bij loods 6 staat op een goede plek maar is misschien wat al te hoog en te dik. Het langwerpige kadeplein met de varende woonschepen erlangs is een aardige greep. Er ontstaat zo een typische kade met rommelig gebruik door bootbewoners en een informeel toch voor auto's bereikbaar gebied.

De maten van de bouwblokken tegenover loods 6 kloppen niet. Bij een bebouwing in 4 tot 5 lagen is een binnenterreinmaat van 20 meter en een straat van 10 meter te weinig. Het plein bij Edelweis aan het water is een aardige manier om het water toegankelijk te maken. De



Plan 'Van Herk en De Kleijn' - 27 april 1987

INBO

Het plan van INBO probeert de twee orthogonale richtingen die in het plangebied om het primaat strijden te verzoenen door een gebouwtype toe te passen in de vorm van een 'matje', dat in twee richtingen ingevuld kan worden. Maar bij die invulling gaat het deels mis, bijvoorbeeld bij de stadsvilla's, waarbij tussen twee gebouwen balkons opgehangen worden, terwijl een essentie van de stadsvilla juist de vrije plaatsing in de ruimte is.

Om toch een samenhang in het gebied te organiseren wordt een groot haakvormig gebouw met een ronde hoek geïntroduceerd, waarin terrasappartementen gedacht zijn. De verhouding tussen dit gebouw en de matjes is onduidelijk. Door de lange gebogen wand ontstaat een ongemotiveerd onderscheid tussen een gebied binnen die wand en een gebied daarbuiten. De hoge wand veroorzaakt op deze manier voornamelijk een lange schaduwstrook midden op het eiland.

bebouwing op de Noordkade is te specifiek. In de hoeken van de U-vormige blokken worden erg donkere plekken gecreëerd. Laagbouw langs het oostelijke deel van de Zuidkade is een goede uitwerking van de verhouding water/land maar het is de vraag of de kade over zo'n grote afstand geprivatiseerd moet worden. Semi-openbare steigers worden immers gauw volledig privé. Het gebied tussen de twee auto-ontsluitingen heeft te weinig kwaliteiten. Waar in het oostelijk deel van de gebogen wand nog wel aardige woningen met zicht op het groen en het water zijn te maken, lukt dat in het westelijk deel tussen de twee wegen nooit. Ook de oriëntatie van de haakse blokjes daar op de verkeersontsluiting is twijfelachtig. De kop van het eiland zit veel te dicht. Juist hier is er alle aanleiding voor openheid. De Oranjesluizen, de Schellingwouderbrug en de kop van het Amsterdam-Rijnkanaal vragen om een mooi uitzichtspuin.