



Advies uitgebracht door de
AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STADSONTWIKKELING
(v/h stedenbouw)

April 2000
Adviesnr. 243
Serie 2000, nr. 9

OVER
het Concept-Ontwerp
voor STEIGEREILAND
(Stedenbouwkundig Plan)

Aan:
het Gemeentebestuur van de Centrale Stad



Secretariaat:
Bezoekadres: Weesperplein 4, kamer 150
Postadres: Postbus 1316
1000 BH Amsterdam
Telefoon: 020 - 5206.322/323
Fax: 020 - 5206.325

INHOUDSOPGAVE van het ADVIES over het Concept-Ontwerp voor STEIGEREILAND
(Stedebouwkundig Plan)

INHOUDSOPGAVE:

	SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN	3
I.	INLEIDING	5
II.	ALGEMENE INDRUK: de tegenstellingen	5
III.	DE AMBITIES	6
	1. De voorpost	
	2. De voorzieningen	
	3. De openbare ruimte en toegankelijkheid	
	4. Eigenbouw	
	BIJLAGE	9
	§ IV.3 uit: ADVIES over de conceptplannen voor ZEEBURGEREILAND (NvU) en STEIGEREILAND (SPvE) (p.9/10)	

Verder gebruik van dit advies staat ieder vrij, mits dit gebeurt met bronvermelding.

SAMENVATTING en AANBEVELINGEN van het ADVIES over het Concept-Ontwerp voor
STEIGEREILAND (Stedebouwkundig Plan).

Samenvatting

Dit vervolgadvisie becommentarieert het Stedebouwkundig Plan (SP) voor het Steigereiland op verzoek van gemeentelijke projectgroep.

Eerst kijkt de ARS terug op de ontstaansgeschiedenis van dit eiland. Door allerlei belemmeringen van buitenaf heeft dit eiland het karakter van een verzameling losse buurten gekregen. De ARS accepteert deze wijze van plannen als gegeven en heeft waardering voor de creativiteit waarmee elke buurt is opgezet. Wel constateert hij dat een veelheid aan eisen op de diverse locaties is geprojecteerd. Hierdoor ontstaat een aantal tegenstellingen, waardoor de gewenste effecten deels weer teniet worden gedaan. Als de bedoelde extra kwaliteiten niet haalbaar zijn, ziet de ARS een tweedeling in IJburg ontstaan tussen betere en minder goede eilanden (Steigereiland), waarbij de laatste de concurrentieslag om de woonmilieus dreigen te verliezen. Een belangrijke tegenstelling zit in de inzet op experimenten met eigen bouw, terwijl de kavels te krap zijn om de nodige experimenteerruimte toe te laten. Hierdoor ziet hij ook moeilijkheden ontstaan bij het oplossen van het parkeren in die experimentele bouw.

Een andere ligt in de Noordbuurt die volgens de ARS door de geïsoleerde ligging sterk is aangewezen op (auto-)mobiliteit. De hoge dichtheid laat slechts een lage parkeernorm toe en beperkt de mobiliteit. Hij stelt daarom een minder dichte opzet voor, maar kan door het ontbreken van een grondexploitatie in het S.P. niet verder op de gevolgen ervan ingaan. Wel waarschuwt hij er voor dat een te hoge grondprijs ten koste van de kwaliteit van de buurt zal gaan.

De ARS pleit verder voor enige mate van centraliteit, omdat het stedebouwkundig verband door de grote diversiteit van de buurten zo zwak is. Een van de thema's dat daarbij speelt, is hoe de entree van het eiland gestalte krijgt. Hij ziet in het volume van het Sluishuis wel een blikvanger, maar mist een weloverwogen idee om hier IJburg kwalitatief te introduceren. Enige verbetering van de tegenoverliggende bedrijvenlocatie kan eveneens aangewend worden om meer kwaliteit bij de entree aan te brengen.

Er zit meer openbaar groen in het plan dan in een vorige fase, maar dit is aan de randen gesitueerd. De ARS wenst een duidelijker beeld over de openbare ruimte, waarin zowel het groen, de steigers als het water opgenomen zijn als contramal van de bebouwing. Het Sluishuis acht hij als grootste bouwvolume het eerst aangewezen punt waarbij bruikbare openbare ruimte geschapen moet worden. Bij zo krap bemeten privé--kavels benadrukt hij de noodzaak van een beheerplan om te voorkomen dat steigers dichtgezet worden met opslag of het water met bijboten vol raakt. Ook het transport naar de woonboten via water of steigers dient er al geregeld te worden.

Tenslotte geeft de ARS aan dat eigen opdrachtgeverschap de nodige voetangels kent. Hij geeft de gemeen een aantal suggesties om sociale en technische belemmeringen te minimaliseren.

Aanbevelingen

1. Zoek een leidend thema voor een entree van Steigereiland en geef mogelijkheden aan om die zone kwalitatief te verbeteren (bedrijfsgebied, wonen op het water en Sluishuis).
2. Zie of er een vorm van centraliteit te creëren is waarbij het Sluishuis, de openbare ruimte en het groen een rol spelen.
3. Garandeer openbaarheid van steigers en water door een nu al uitgekend plan voor de bereikbaarheid van drijvende woningen op te stellen en een beheerplan voor de fase daarna.
4. Geef concreet aan wat de experimenteerruimte is in de Zuidbuurt bij de voorgestelde krappe kavels.
5. Los collectief de voetangels van het particulier opdrachtgeverschap op. Benut de kansen van cascobouw en zorg voor centrale sturing van het parkeren op particuliere kavels.
6. Heroverweeg de dichtheid van de Noordbuurt. Denk aan grotere woningen en meer parkeerplekken om de concurrentiepositie van de buurt te verbeteren.

Adviesnr.243, serie 2000, nr.9, april 2000



Secretariaat:
Dezandvliet Woningplein 4, kamer 50
Postadres Postbus 1316
1000 BH Amsterdam
Telefoon 020 - 5206.322/323
Fax 020 - 5206.325

AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STADSONTWIKKELING

van de Amsterdamse Raad voor de Stadsbouw

April 2000

Advies over het Concept-Ontwerp voor STEIGEREILAND (Stedebouwkundig Plan) Adviesnr. 243
Serie'00, nr.9

I. INLEIDING

Steigereiland is één van de steppingstones voor de verderweggelegen IJburg-eilanden. De ideevorming van de losse buurten op Steigereiland liep parallel met die van Zeeburgereiland. Beide zouden de entree van IJburg langs deze lijnen gestalte geven. De ARS heeft dat toegejuicht omdat deze eilanden zo een veranker kregen en via deze koppeling hun bestaansrecht konden ontlend aan het eilandenrijk IJburg.

De ARS heeft in eerder advies commentaar gegeven op de opzet uit het Stedebouwkundig Programma van Eisen (SpvE) voor deze twee eilanden. Met betrekking tot Steigereiland heeft hij een aantal aandachtspunten naar voren gebracht (*zie Bijlage*).

Na de recente vraag van de Projectgroep om commentaar op het Stedebouwkundig Plan (SP) als volgende fase in de planvorming, zullen ook punten uit het vorige advies aan de orde komen.

II. ALGEMENE INDRUK: de tegenstellingen

Bij de opzet van het eiland is geprobeerd van de nood een deugd te maken, omdat er nogal wat beperkingen aan de locatie zijn gesteld door de externe voorwaarden. Het gaat o.a. om de hoogspanningsleiding schuin over het gebied, de oergeul van het IJ, de verbindingdam midden door de locatie, de geluidsbelasting op de randen, niet meer dan één (auto)ontsluiting (verbindingdam). Er is vanuit een veelheid aan invalshoeken gereageerd op deze lastige randvoorwaarden. Gepoogd is ze stuk voor stuk op eigen wijze het hoofd te bieden.

In eerste aanleg heeft dat geleid tot een verzameling afzonderlijke buurten. De vraag is of dit als eindresultaat voldoende kwaliteit heeft opgeleverd of dat het alsnog een poging waard was een verband tussen de diverse woonvlekken geforceerd aan te brengen. Dat laatste is in het ontwerp niet meer gedaan.

De ARS heeft in zijn vorige advies het planningsresultaat van een veelheid aan losstaande buurten als startpunt voor het denken ter kennisgeving aangenomen. Hij heeft nu de afzonderlijke benaderingen getoet op hun onderlinge logica en hun plaats in het geheel.

In het nu gepresenteerde SP ziet hij niet veel mogelijkheden om alsnog van de losse onderdelen één geheel te maken. Hij is van mening dat, gegeven deze resultante, des te meer op de kwaliteit van de afzonderlijke plekken ingezet moet worden.

Zich verder verdiepend in de opzet met de diversiteit aan buurten komt de ARS een zekere tweeslachtigheid tegen: de gekozen invalshoeken worden door nadere bepalingen weer voor een deel teniet gedaan. Voor de diverse onderdelen ervaart hij die tegenstelling als volgt:

* *Het ideologisch uitgangspunt* is een doorsnee-verdeling van woningsoorten/mensen, terwijl *het programmatisch uitgangspunt* is dat de doorsnee-voorzieningen niet op dit eiland zitten.

* *De Noordbuurt*: Is de meest geïsoleerde buurt, bovendien zijn er geen winkels. De mensen zijn op de auto aangewezen, de parkeernorm is daarvoor echter te krap.

Verder: Ondanks de hoge dichtheid, blijft de Noordbuurt te klein om draagvlak voor voorzieningen mee te behalen. Bovendien betekent deze dichtheid dat mensen die een huis zoeken in de marktsector, hier niet primair naar toe trekken als er elders ruimer aanbod is.

* *De Zuidbuurt*: Buurt met experimentele eigenbouw, die echter projectmatig wordt ingeperkt. Bovendien zijn de kavels erg smal waardoor de experimenteerruimte verloren gaat.

* *Het Sluishuis*: Een opvallend element bij de entree van het eiland, maar de ARS betwijfelt of dat gebouw in een context te plaatsen is en met andere elementen de entree van het gebied gestalte kan geven. Verder vormt het een collectief element in een opzet die voor de rest op de individualiteit mikt met zelfbouw en bonte

* *Aanpasbaar bouwen*: Eisen daarvoor gelden niet voor de zelfbouw, terwijl dat onderdeel nu juist het meest onderhevig is aan smaak en tijd.

* *De bedrijvenczone*: Een poging om werkgelegenheid te krijgen, anderzijds als entree te zwak.

Conclusie:

Het Steigereiland is een zeer moeilijke locatie. Er zijn bovendien weinig voorzieningen. Houd daarom rekening met verhoogde mobiliteit. Voeg daar geen complicaties aan toe door te lage parkeernormen en kavels die te smal zijn om het parkeren op te vangen of te weinig experimenteerruimte hebben. Voorkom dat bij oplevering van de overige eilanden van IJburg het Steigereiland een relatieve kwaliteitsachterstand krijgt en zo een doorgangshuis wordt.

Nu het stedenbouwkundig verband zwak is, zal de woningmarktpotentie van de buurten de dragende kracht moeten zijn. Dat betekent dat de woningdiversiteit van 'elk wat wils' in de buurten met een maximale verfijning op de doelgroepen moet worden afgestemd.

III. DE AMBITIES

1. De voorpost

Ofschoon elk deelgebied van een leidend idee is voorzien dat op zich de moeite waard is, betwijfelt de ARS ze met elkaar de ambitie waarmaken die je op zo'n locatie zou mogen verwachten. Dit eiland is de voorpost van IJburg en moet als zodanig een wervende rol spelen. Door zijn veelsoortigheid en half-alternatieve opzet kan er per plek een zekere aantrekkingskracht aanwezig zijn, maar het geheel is geen helder kwalitatief uithangbord voor IJburg. In dit licht is de opmerking te plaatsen over het Sluishuis, dat overigens als alleenstaand gebouw op zich zijn kwaliteit kan hebben of als oriëntatiepunt kan dienen.

De ARS doet de aanbeveling om kwaliteitspunten te formuleren die het idee van 'uithangbord' gestalte geven. De Projectgroep heeft zelf al aangegeven de inrichting van de bedrijvenczone te heroverwegen, mogelijk ten gunste van meer gemengde bebouwing. Dat is een belangrijk aandachtspunt, ook al omdat het mede de entree van het eiland vormgeeft.

Ook vindt de ARS dat op de kwaliteit van 'wonen op het water' hoger kan worden ingezet.

2. De voorzieningen

Andere stedenbouwkundige kwaliteiten, zoals het voorzieningenpakket, zijn mager aanwezig. Daar kan op ingespeeld worden met het soort woningen dat geprogrammeerd wordt. Vanwege de noodzaak om elders inkopen te moeten doen, ligt een woningbestand dat mikt op tweeverdieners met auto('s) het meest voor de

hand. Daarvoor zijn de woningen in de Noordbuurt te krap opgezet en ook het parkeren is er met een parkeernorm van 0,8 niet op ingericht.

In de optiek van de ARS betekent dit dat voor de Noordbuurt de grote dichtheid verlaten wordt. Er moet dan wijk komen in lagere dichtheid met meer grotere en duurdere woningen om de concurrentiepositie te verhogen. Laat de meest geïsoleerde buurt over aan de meest mobiele groepen. Maak aan die Noordkant een typologie die daar bij past. Als referentie kan die liggen tussen die van Bickerseiland en de meer onafgewerkte constructies in Amsterdam-Noord.

Gevolg is wel dat het aantal woningen zakt met minimaal de helft. Voor het voorzieningenpakket ter plekke hoeft dit niet veel gevolgen te hebben: Het draagvlak voor voorzieningen in de sfeer van de dagelijkse levensbehoeften werd toch al niet gehaald.

In hoeverre dit voor de grondexploitatie gevolgen heeft, kan de ARS niet overzien. Hij mist in dit Stedebouwkundig Plan de paragraaf met de grondexploitatie, waarin de keuzes voor de diverse woningsoorten financieel zouden moeten zijn onderbouwd. Voor een totale beoordeling van het plan met zijn marges had deze bij het SP moeten zitten. In ieder geval waarschuwt de ARS ervoor dat de grondkosten een niet te groot deel van de totale kosten mogen gaan uitmaken, omdat dan de kwaliteitsaspecten en ambities terugvallen. Het geld dat in de grondkosten gaat zitten wordt dan niet meer in de openbare ruimte en de woningen zelf geïnvesteerd.

3. De openbare ruimte en toegankelijkheid

Er zit in dit plan extra groen vergeleken met het vorige plan, maar dat is in de marge van het eiland gesitueerd. Het is zeker zo dat het water een bufferfunctie heeft en een bepaalde openheid geeft. Dat is een kwaliteit. Maar de ARS zoekt ook naar meer direct bruikbare openbare ruimte met een zekere centraliteit en recreatieve (speel-)plekken.

Ook rondom het Sluishuis wordt er geen tegenwicht geboden door middel van een overgangsgebied met openbare (verblijfs-)ruimte. Er is geen sociaal milieu, geen voor- en achterland. Het Sluishuis suggereert centraliteit, maar er is geen functie of voorziening die dit ondersteunt. Bovendien zit er een zeker risico in een zo groot monofunctioneel gebouw.

Vanuit dit oogpunt heeft het plan postmoderne trekken: er is geen centraliteit, geen doorlopende verblijfsruimte die structurend werkt en verband aanbrengt in het gebied. Alleen de Steigerdam neemt een centrale positie in, maar die is lineair gericht als doorgangsruiimte en dient niet als verblijfsruimte en verbindt grotere gehelen, echter niet op het schaalniveau van dit ene eiland.

Ook de kwaliteit van de routes wordt niet duidelijk uit het concept-plan. Het is onduidelijk hoe (on)veilig per fiets of te voet op de diverse punten de Steigerdam moet/kan worden overgestoken: via stoplichten of ongelijkvloers. Ook een vooraf aangegeven typologie kan verhelderend werken: Heeft de dam het karakter een Buitenveldertselaan of een Wibautstraat?

De routing van/naar de diverse buurten, met name naar onderdelen van de waterbuurten, verdient een nauwgezet ontwerp. Als er teveel wordt overgelaten aan de vrije ontwikkeling kunnen de steigers, waarover routes moeten lopen, bezet raken met opslag, fietsen of anderszins geprivatiseerd raken. In die context is het de vraag of de centrale fietsenstalling in het Sluishuis zal voldoen en bootbewoners niet dicht bij hun (drijvend) huis een oplossing zullen zoeken.

Ook al wordt bij de waterwoningen gekozen voor een grote mate van zelfbouw, de toegankelijkheid en het openbare karakter van de buitenruimten dienen gewaarborgd te blijven. In de voorfase moet goed bedacht worden welke behoeften er zich voor zouden kunnen doen, zoals bij transport van grote meubels via de dar over de steigers naar de woonboot, bijv. met lorries of over water.

De organisatie hiervan moet nu al ter tafel komen: Waar laat je eventuele lorries, hoe organiseer je centraal het vervoer te water? Na realisatie is het beheer cruciaal om de ingezette koers te handhaven.

4. Eigenbouw

Onder 'Eigenbouw' vallen verschillende vormen van particulier opdrachtgeverschap, lopend van de zelfbouw met overwegend eigen activiteit tot collectief voorbereide private opdrachten.

* *Geheel eigen opdrachtgeverschap* is een categorie in de marge, waarvan er zich slechts een beperkt aantal zal voordoen. Dat is zonder aanvullende maatregelen alleen mogelijk voor mensen die heel bewust voor zichzelf of, - al geformeerd in een groep -, samen met anderen willen bouwen en er veel geld en tijd over hebben.

* *Zelfbouw* is een categorie waarbij veel eigen werk in de realisering van de woning wordt gestoken. Deze vorm kent zijn kwetsbare kanten: Niet ieder kan de benodigde tekeningen zelf uitdetaileren of lezen en de nodige tijdsinvestering moet over langere tijd worden volgehouden. Bij enquêtes is gepeild dat 80% van de mensen niet voor deze vorm voelt.

* Een tussenvorm ligt voor de hand: Er is de mogelijkheid om flink in te zetten op *collectief voorbereid privaat opdrachtgeverschap* en hiermee meer ervaring op te doen.

* *Cascobouw* is een speciale vorm daarvan, die in meerdere of mindere mate eigen inbreng openlaat. Het moet mogelijk zijn deze vormen van bouwen toegankelijker te maken door een aantal belemmeringen weg te nemen. Één moeilijkheid heeft de ARS al genoemd, n.l. dat het oplossen van parkeren op eigen kavel een probleem wordt vanwege de minieme marge om op het land echt te experimenteren bij de aangeboden krappe kavels.

Overigens zijn elders in het land al meer ervaringen opgedaan met collectief eigen opdrachtgeverschap waaruit geput kan worden.

Aan de sociale belemmeringen van het eigen opdrachtgeverschap kan het een en ander worden gedaan door mensen bij elkaar te brengen, een opstap te geven of een handleiding te ontwerpen met praktische suggesties. Hier kan een rol liggen voor de gemeente en/of consortia. Aan de technische kant zullen in ieder geval centraal normen/standaarden gewaarborgd moeten zijn voor (brand)veiligheid, vo constructiesterkte en hoogte. Meer zekerheid voor de mensen zou het kunnen geven als er een aantal beproefde bouwpakketten beschikbaar zouden zijn voor (ge-)wild bouwen.

Ook voor het parkeerprobleem kan de overheid een overall-oplossing stimuleren door bv. in een doorlopen basement parkeergarages centraal voor te bereiden, ofwel door van te voren bij smalle kavels een gemeenschappelijke parkeerkelder aan te brengen, zodat een gezamenlijke inrit mogelijk wordt die anders nooit te realiseren zou zijn. Zulke faciliteiten zijn te beschouwen als een variant op de nutsvoorzieningen die eveneens centraal worden aangeboden.

Conclusie:

De ARS ziet per plek op Steigereiland een grote inzet en creativiteit, maar komt bij nadere analyse van de kwaliteiten van de onderscheiden plekken op dit eiland tot een aantal meer en minder grote tegenstrijdigheden. Daardoor blijven er twijfels hangen over de kwaliteit van het eindproduct van dit Stedebouwkundig Plan. Hij hoopt dat die in het verdere planproces nog grotendeels kunnen worden ondervangen.

Over het grotere geheel van IJburg blijft hij positief, m. n. over de grotere eilanden die eerder de revue passeerden. Hij vreest dat er door het verschil in opzet met het Steigereiland 'betere' en 'minder goede' eilanden zullen ontstaan. Hij hoopt dat zijn twijfels door de verdere aanpak en de feitelijke gang van zaken loochenstraf zullen worden.

Drs. I. Teymant (vice-voorzitter)

Drs. B. B. J. Huls (secretaris)

uit: Advies over de conceptplannen voor ZEEBURGEREILAND (NvU) en STEIGEREILAND (SPvE) (p.9/10)

December 1998

Adviesnr. 218

Serie '98, nr.29

IV. 3. Steigereiland.

Verspreide buurten: Het ontwerp van het Steigereiland is consequent in de voortzetting van de opzet van het Zeeburgereiland: verspreid liggende buurten. Ofschoon dit eiland wat minder bezwaard lijkt dan het Zeeburgereiland, zit het toch ook flink klem tussen zijn randvoorwaarden. Dat is de reden waarom hier wordt voortgegaan met de opzet van afzonderlijke woonbuurtjes. Enerzijds is er de hoogspanningsleiding die het gebied in tweeën snijdt, anderzijds is er de IJ-boulevard die nog eens een knip in het gebied aanbrengt. Het ontwerp kent daarom nauwelijks vrije marges.

Het is op zich knap dat er met de jachthaven en de buurt aan de noordoostkant nog een sfeer is geschapen rond het water, met als tegenligger de Baaibuurt. Het water blijft echter vooral een scheidend element zolang de enige verbinding de centrale as blijft en er geen circuit van de tweede, interne, orde tussen de buurten wordt opgezet zoals dat op Zeeburgereiland met het circuit gebeurt.

Parallele kwesties: Overigens is een aantal van dezelfde punten aan de orde als op Zeeburgereiland. Wij volstaan met ze te noemen:

- * *Stadsrand-effecten:* Ook Steigereiland heeft daarmee te maken. De problematische situaties worden met allerlei kunstgrepen bewoonbaar gemaakt. Ze roepen weer andere effecten op die ook weer moeten worden bestreden. Om het geluid van de A10 buiten het gebied te houden, moet er een werende wand worden aangelegd. Om het gevoel van afgeslotenheid van die wand tegen te gaan, is gekozen voor een 3 meter hoge glaswand aan de meeste westelijke buurt. Om deze wand transparant te houden zal regelmatig onderhoud nodig zijn.
- * *Overgangen:* Welke is de meest gerede overgang van de Stad naar Zeeburgereiland, vandaar naar Steigereiland (en van Steigereiland naar Haveneiland) en vice-versa in termen van: open-gesloten, entreewerking. Valt hier nog veel te kiezen of worden de condities door de omgeving gedictieerd? Is 'Westpoort' (4-6 lagen) het gewenste accent dat voldoende uitdrukingskracht heeft? Deze 'poort' heeft niet 2 zijanten (p.14), maar is naar het oosten open. Welke typologie van 'Poort' wordt hier ingezet?
- * *Centrale as:* Welke rol laat men deze spelen op Steigereiland? Hoe sterk wordt de gebieds-doorsnijding (visueel en verkeerstechnisch), blijft er genoeg vrijheid voor een hoogwaardige inrichting en hoe wordt de oversteekbaarheid georganiseerd? Welke zijn de verkeersintensiteiten en zijn die te verzoenen met het lokale verkeer?
- * *Centrumpositie:* Waar ligt deze voor het Steigereiland of mag daar niet van gesproken worden in deze opzet met losse buurtjes. Zijn de posities van de voorzieningen/scholen aan een idee van centraliteit te koppelen of speelt alleen bereikbaarheid een rol en moeten ze daarom worden gekoppeld aan de centrale as?
- * *Open/gesloten:* Welke rol spelen de wanden: moeten zij primair de assen/wegen ondersteunen of worden zij onderverdeeld om zo primair transparantie te maken en de uitzichten mogelijk te organiseren? Toegepast op de overgang van Steigereiland naar Haveneiland:

Dat moet een spel zijn van open-gesloten. De 'Oostpoort' (zie p.14) wordt echter voorgesteld als architectonisch accent van 4-6 lagen: een appartementsgebouw. Het referentiebeeld van een lange wand is nogal massaal.

Is puntbebouwing niet eerder de typologie die hier past? Wordt er gemikt op het effect van een geknepen vizier of wil je een ruime blik? Tegenover het Haveneiland zou je hier van tevoren je zichtlijnen moeten tekenen: begint IJburg daar pas echt, is er toch op een eerder punt meer verwantschap te zien of moet er aan een sequentie van losse eilanden worden gedacht?