

# IJburg kent sterkere integratie met water dan IJburg

**De discussie over IJburg wordt zelfs internationaal gevoerd. Tussen 21 juli en 4 augustus vond in Amsterdam de vierde editie plaats van de workshop van de Association of European Students of Planning (AESTOP), alwaar de deelnemers alternatieven voor IJburg presenteerden.**

FRANK DEN HERTOOG, EDWIN DEKKER  
EN KATHRIN BECKER\*

De AESTOP heeft als doel om de integratie tussen studenten architectuur, stedenbouw en geografie uit heel Europa te bevorderen. Een van de middelen daartoe is de jaarlijks terugkerende workshop waarin aan de hand van een concreet en actueel project gediscussieerd wordt over de mogelijkheden van dit project. De Amsterdamse workshop had het uitbreidingsplan IJburg als onderwerp. De circa 25 studenten uit Turkije, Duitsland, Polen, Zwitserland en Nederland werden gedurende de eerste week middels lezingen en excursies vertrouwd gemaakt met de stad Amsterdam, de huidige ontwikkelingen op het gebied van de woningbouw en het project IJburg zelf. Er werd gesproken met verschillende vertegenwoordigers van onder meer het architectenbureau van Van der Broek & Bakema (in de jaren zestig de initiators van het bouwen in het IJmeer), de projectgroep IJburg, het consortium Waterstad, het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf, de milieudienst van de gemeente en de protestgroep *Boos op Nieuw Oost*. De tweede week van het programma was vrijgemaakt voor het werken aan alternatieve plannen voor IJburg. Discussies in de vier ontwerpgroepen vormden het begin van het ontwerpproces, waarvan het uiteindelijke resultaat op zaterdag drie augustus werd gepresenteerd aan het publiek op de Nieuwmarkt. Getuige de vele, soms felle, reacties leeft het plan bij de bevolking, zij het niet altijd in positieve zin.

## WATERWONEN

Opvallend was dat de vier ontwerpgroepen elk een geheel eigen invulling hadden gegeven aan



Door middel van uitlopende dijken met haaks aanliggende steigers wordt een binnenwater-woonmilieu gecreëerd.

hun alternatieven. Een van de groepen concentreerde zich daarbij op een alternatieve invulling van het bestaande plan, waarbij de mogelijkheid werd geschapen om middels pontjes een verbinding te maken tussen het vasteland en de autovrije eilanden. Een andere groep zocht vooral naar alternatieve locaties in Amsterdam-Noord en op het Zeeburgereiland. Door het ontwikkelen van deze locaties wilden deze groep bereiken dat Amsterdam-Noord beter inpasbaar zou worden in het stedelijke systeem. De meest in het oog springende ontwerpen waren de plannen waarin het wonen op en aan het water zeer letterlijk werden genomen. Beide plannen wilde een aanzienlijk deel van de woningbouw, op verschillende wijzen, situeren op woonschepen en pontons. Hieronder volgt een korte beschrijving van deze twee projecten.

## BEETJE BANGKOK

Het uitgangspunt van het woningbouwprogramma van de projectgroep IJburg omvat 18.000 woningen en wordt verdeeld in dertig procent sociale woningbouw en zeventig procent vrije sector. De eerste ontwerpgroep heeft deze percentages omgekeerd, daar de trend waarneembaar is dat de hogere midden-inkomens zich momenteel bij voorkeur vestigen in het historisch centrum van Amsterdam waar zij kunnen genieten van de voordelen die het grootstedelijke milieu kan bieden. Zij vormen delen van de centrale stad, zoals de Jordaan, om tot welvarenderen wijken met eigen, specifieke voorzieningen als restaurants en trendy cafés. Door dit proces van *gentrification* worden op termijn de sociaal zwakkeren 'gedwongen' te verhuizen. Het is nastrevenswaardig om dit proces van verdringing enigszins af te remmen, maar ervaring leert dat dit nauwelijks mogelijk is. Daarom is in hun ontwerp voor IJburg

de nadruk gelegd op sociale woningbouw. De zeventig procent sociale woningbouw is voor een groot gedeelte gesitueerd op een zeer dichtbebouwd, autovrij eiland. Hier wonen voornamelijk de zogenaamde starters: een- en tweepersoonshuishoudens die pas kort een eigen huishouding voeren. Dit eiland neemt tevens de meeste dienstverlening van het gehele project voor zijn rekening. Door de hoge bebouwingsdichtheid en het auto-loze karakter is het mogelijk een relatief dure, snelle verbinding met het centrum van Amsterdam te bekostigen.

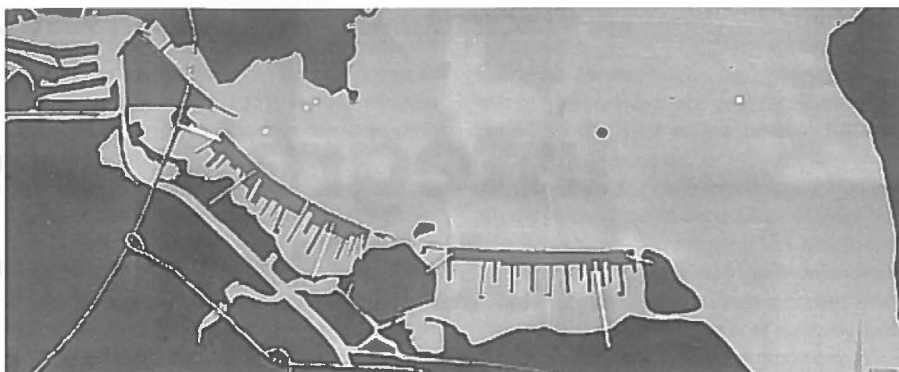
## PLATFORMS

Een ander gedeelte van de sociale woningbouw is gesitueerd op platforms welke via bruggen met elkaar en het eiland zijn verbonden. Elk platform biedt plaats aan een eengezinswoning en is tevens de verbinding met het laatste onderdeel van de sociale woningbouw: de woonschepen en pontons (zie foto bovenaan). De gedachte achter deze manier van woningvoorziening komt voort uit de idee dat in deze tijd waarin grote vraag is naar flexibiliteit, het wonen hierin achterblijft. Zowel de locatie van de woning als de woning zelf kunnen in dit plan worden aangepast aan de persoonlijke behoefte van de bewoner. Als de locatie bijvoorbeeld niet bevalt, kan worden verhuisd zonder dat direct van woning moet worden gewisseld. Anderzijds, als de woning niet meer voldoet, kan deze worden gewisseld voor een andere terwijl de locatie gelijk blijft. Op deze wijze kunnen gelijkgestemden eenvoudig hun eigen buurt vormen en zal de veel bediscussieerde sociale integratie worden overgelaten aan de bewoners. De dertig procent vrije-sectorwoningen worden gesitueerd aan de noordrand van het gebied. Hier worden enkele dammen aangelegd waarop aan zijdammen woningbouw mo-

gelijk is. De geïnteresseerde koopt eenvoudigweg zo'n zij-arm waarop naar eigen inzicht een woning kan worden gebouwd. Het voordeel van deze manier van woningbouw op het water is dat de (weg-)infrastructuur direct aanwezig is (op de dammen), en dat er een divers gebied ontstaat waarin contact met het water voor alle woningen aan drie zijden gewaarborgd is. Tevens hoeven hier geen polders of eilanden te worden gebouwd die bescherming tegen het water behoeven, daar de dammen zelf het object van bewoning zijn.

## HOLLANDSE RIVIÈRA

Het tweede plan stelde zich als hoofddoel om, door middel van een duidelijke structuur en een hoge bebouwingsgraad langs het water, een rendabel plan te maken waarin de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zo optimaal mogelijk is. Dit plan heeft tevens als groot voordeel dat slechts een beperkt gedeelte van het IJmeer bebouwd hoeft te worden (zie foto rechtsboven). Een eventuele uitbreiding van het concept, in een tweede fase, richting Almere is langs dezelfde lijn mogelijk, hetgeen het openbaar vervoer-rendement natuurlijk nog aanzienlijk kan verhogen. De ontwerpgroep heeft zich vooral gericht op de eerste fase, tussen het Zeeburgereiland en het PEN-eiland. Door mid-

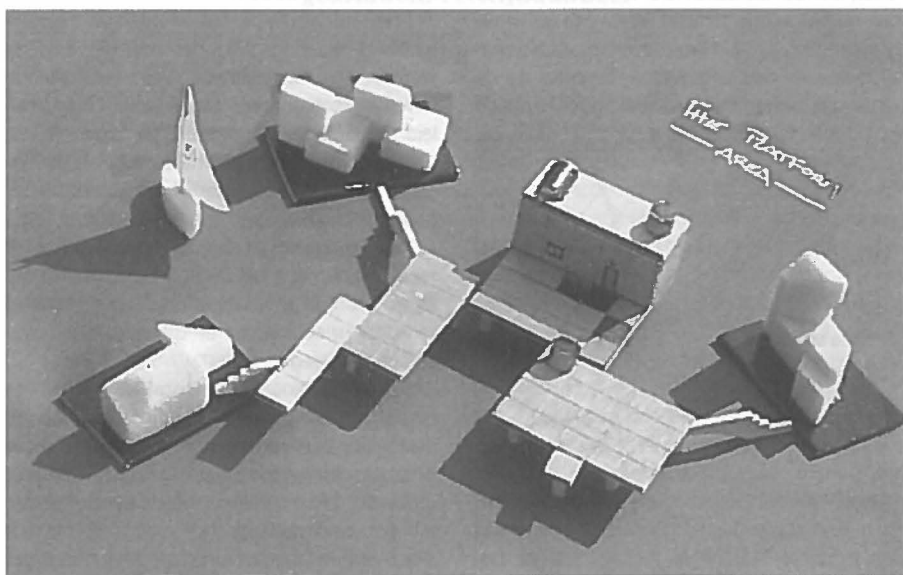


Door rendabel openbaar vervoer hoeft slechts een beperkt gedeelte van het IJmeer bebouwd te worden.

plekken en winkeltjes. Dit, inclusief de hoge bebouwing moet de sfeer oproepen van een Hollandse Riviera.

Door de lengte van het gevormde eiland, ongeveer drie kilometer, hoeft de strook slechts 200-300 meter breed te zijn, hetgeen een hoge *modal split* (de verhouding tussen openbaar vervoer en autogebruik) moet bevorderen. Doordat de bebouwing regelmatig onderbroken wordt is ook vanuit de (snel)tram het eilandkarakter, met uitzicht op het water, te beleven. Parallel aan de trambaan loopt de centrale straat, die praktisch al het verkeer verwerkt. Langs deze route zijn enkele kleinere winkelconcentraties gevestigd voor de dagelijkse

tenarsenaal. Het water tussen het eiland en de Diemerzeedijk is een gecontroleerd watersysteem met drie sluisen. Dit heeft als voordeel dat het gevaar voor overstromingen veel kleiner is. Een grote diversiteit aan bouwvormen, direct aan het water, kan ontstaan doordat slechts het drijvende platform (met drijvende tuin) geleverd wordt aan een steiger en verdere bouwvoorschriften zo beperkt mogelijk worden gehouden. De platforms kunnen door verschillende sociale groepen, door mensen met verschillende levensfilosofieën en met uiteenlopende financiële inspanningen bebouwd worden. Evenals in het eerder beschreven plan kan ook hier de typerende verhuiscultuur ontstaan waarin zich een buurt- of steiger-identiteit kan ontwikkelen. De woonschepen zijn veelal goed bereikbaar met de auto en op de grotere dijken zou ook plaats moeten zijn voor kleine (bel)busjes die een relatief snelle verbinding met het grote openbaar vervoer moeten bewerkstelligen. Het plan zoals het door deze groep werd ontwikkeld biedt grofweg plaats aan 12.000 woningen in de eerste fase, waarvan een kleine 4.000 op het water en nog eens 6.000 met direct zicht op het water. Verder zouden enige dijken verder doorgetrokken kunnen worden om het contact met het groene hart van het gebied, de dan gesaneerde Diemerzeedijk, tot stand te brengen.



Elk platform biedt plaats aan een eengezinswoning en is tevens de verbinding met het laatste onderdeel van de sociale woningbouw: de woonschepen en pontons.

del van een relatief hoge bebouwing wordt hier een visuele, vloeiende lijn getrokken, die een duidelijke begrenzing vormt tussen het IJmeer en de bebouwde omgeving. Door aan de noordrand relatief hoge bebouwing te plaatsen, zes à acht verdiepingen, kan er voor veel mensen een uitzicht op het water worden geschapen. Het contact met het openbare blauw is immers de meest unieke eigenschap van de locatie van IJburg en die zou dan ook maximaal moeten worden benut. De IJmeerszijde van de eilandstrook kan daarbij ook plaats bieden aan een strandboulevard met paviljoens, aanmeer-

boodschappen. Secundaire wegen zorgen voor het bestemmingsverkeer naar de wooneenheden aan de zuidzijde van de Hoofdstraat, alwaar de bebouwingshoogte afneemt tot twee à vier verdiepingen.

## STEIGER-IDENTITEIT

Verder richting de Diemerzeedijk is, door middel van uitlopende dijken met haaks aanliggende steigers, een binnenwater-woonmilieu gecreëerd (zie foto midden van deze pagina) dat plaats biedt aan een zeer gevarieerd woonbo-

De integratie met het water is door deze beide ontwerpgroepen veel verder doorgevoerd dan in het plan van de projectgroep dat veel meer voorziet in een typisch suburbaan woonmilieu. Daarentegen is de dichtheid van bebouwing in deze plannen ook aanzienlijk hoger en blijft de aantasting van het natuurlijke milieu van het huidige IJmeer een zaak die ook in deze plannen niet vermeden kan worden. De keuze voor stadsuitbreiding naar het oosten blijft een afweging tussen verschillende belangen waarin het milieuaspect vooral moet worden afgewogen tegen de woningbehoefte zoals die in de Amsterdamse regio ervaren wordt.

\*Frank den Hertog is coördinator van de AESTOP-workshop over IJburg en student stadsgeografie aan de Universiteit van Amsterdam, Edwin Dekker is mede-organisator van AESTOP-workshop en afgestudeerd aardrijkskundeleraar, Kathrin Becker is mede-organisator van de AESTOP-workshop en afgestudeerd stadsgeografe aan de Universiteit van Amsterdam