

deze brochure is een uitgave van
Podium Werken aan het IJ
te Amsterdam

ARCHITECTEN

Laurens Jan ten Kate, Lucien Kroll,
Liesbeth van der Pol

COÖRDINATIE

Peti Buchel

TEKSTEN

Peti Buchel, Jan van Duyn, Guido Keizer

FINANCIËLE PLAATJES

KD\Consultants

FOTO'S

Ton van Til

GRAFISCHE VORMGEVING

Esther Mosselman

LITHOGRAFIE, DRUK, EN AFWERKING

De Appelbloesem Pers

MET DANK AAN

de leden van

Podium Werken aan het IJ

Frank Bijdendijk, Cees de Boo, Humb Bongers,
Tjeerd Dijkstra, Jan van Duin, Walter Elly,
Carolien Feldbrugge, Willem F. Heimenmeijer,
Guido R. Keizer, Harm Jan Korthals Altes,
Lex Pouw, Paul van Schilfgaarde,
Jauwillem Schrofer, Henny Wasmoeth.

de leden van

Gilde van Werkgebouwen aan het IJ

de belangstellende leden van
woningbouwvereniging "Het Oosten"

van de gemeente:

Endre Timar, Jan van Dijk, de heer Jacobs,
Hans van der Made, Sonja de Jong, Kees van Ruyven

van bureau B&B: Michael van Gessel

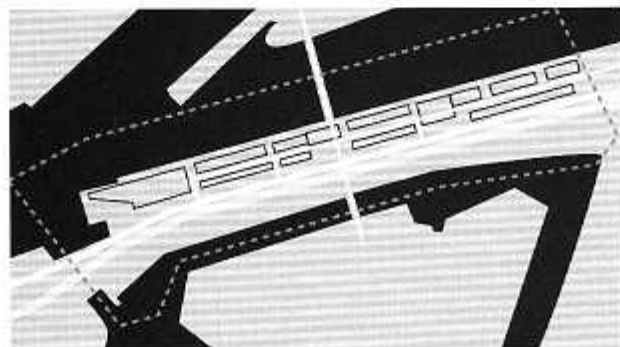
de beheerder van P.T.A.: Ab Rousseau

de maquettebouwers

bijzondere dank gaat uit naar de turbo-motor van het
Podium en Gilde, Carolien Feldbrugge

DE OOSTELIJKE HANDELSKADE, STEDERUWKUNDIG PROGRAMMA VAN EISEN

- Plangebied (excl. water) 282.520 m²
- 150.000 m² wonen
- 130.000 m² niet woon functies
- 82 woon- binnenvaartschepen
- Grondexploitatie moet kosten infrastructuur dragen.
- De Pakhuizen Wilhelmina, Amerika, De Zwijger, Afrika en Azië voor wonen.
- De Pakhuizen Australië en De Zwijger voor andere functies.
- Passagiers Terminal Amsterdam, Cruise-schepen



- Extra pier voor Cruise-schepen
- Indonesia House
- Langzaam-verkeer verbinding en sneltram
- Verlenging Kattenburgerweg onder De Zwijger door naar brug tussen Java-eiland en De Zwijger
- Brug alleen open voor Soil

- Profielbreedte langs de IJ-haven van 15m.
- Verbreding spoordijk
- Dubbelgrondgebruik?
- Geluidsverlast door cruise-schepen en verkeer
- 3/4 de van het gebied ongeschikt voor traditionele koopwoningen
- Atelier Pakhuis Wilhelmina wel goed voor dure koopwoningen
- Parkeernorm 250 m² bov
- 1360 woningen van gemiddeld 110 m²
- Bouwhoogte 25 m met uitschieters naar 35 m.



DE AANPAK

'Het Podium werken aan het IJ' heeft het gebied van de Oostelijke Handelskade gekozen om de stellingen die geponeerd zijn in het manifest 'De Stad als Casco' uit te testen in een aantal workshops.

Het gebied is door z'n kleine oppervlak, z'n infrastructurele en geluidshinderlijke problemen en schijnbaar geïsoleerde ligging een nachtmerrie voor stadsplanners. Volgens het Podium is het een ideale plek om het casco gebruik te introduceren.

De planning van de gemeente m.b.t. de Oostelijke Handelskade is in een cruciaal stadium gekomen. Het ontwerp Stedebouwkundig Programma van Eisen (stap 3) wordt voor de zomer 1995 afgerond en de bestuurlijke besluitvorming daarover vindt in oktober 1995 plaats. De selectie van de stadsontwerper vindt medio 1995 plaats. De exclusieve nadruk van de gemeente op een procedureel, financieel en maatschappelijk 'haalbare' invulling en het dreigend tekort aan conceptuele kwaliteit doen te weinig recht aan de uitdaging die het gebied stelt. Het Podium vindt dat met wat meer voorstellingsvermogen en goed begrip van het bestaande er plannen te ontwikke-

len zijn die de uniciteit van het gebied Oostelijke Handelskade benadrukken. Zonder dat daarmee de exploitatie onaantrekkelijk hoeft te zijn voor investeerders en ontwikkelaars.

Voor de workshops waren behalve de drie architecten, Lucien Kroll, Liesbeth van der Pol en Laurens Jan ten Kate, bewoners/gebruikers van werkgebouwen aan het IJ en geïnteresseerden uitgenodigd.

Karel Dekker, ontwerper van het gebouwcyclusmodel, gaf de studies een financiële onderbouwing.

Bootsman van de workshops was architect en Podiumlid Guido Keizer.

Organisator voor het Podium was Henny Wasmoeht van woningbouwvereniging 'Het Oosten'.

Mentor was Podium-voorzitter Frank Bijdendijk, directeur van woningbouwvereniging 'Het Oosten'.

De plaats waar de workshops gehouden werden was de Passagiers Terminal Amsterdam aan de Oostelijke Handelskade.

De workshops waren een groot succes. Niet alleen hebben ze drie klinkende studies opgeleverd, ook hebben ze tussen neus en lippen door bewezen dat een 'open' proces geen 'stuurloos' proces hoeft te zijn.



Laurens Jan ten Kate

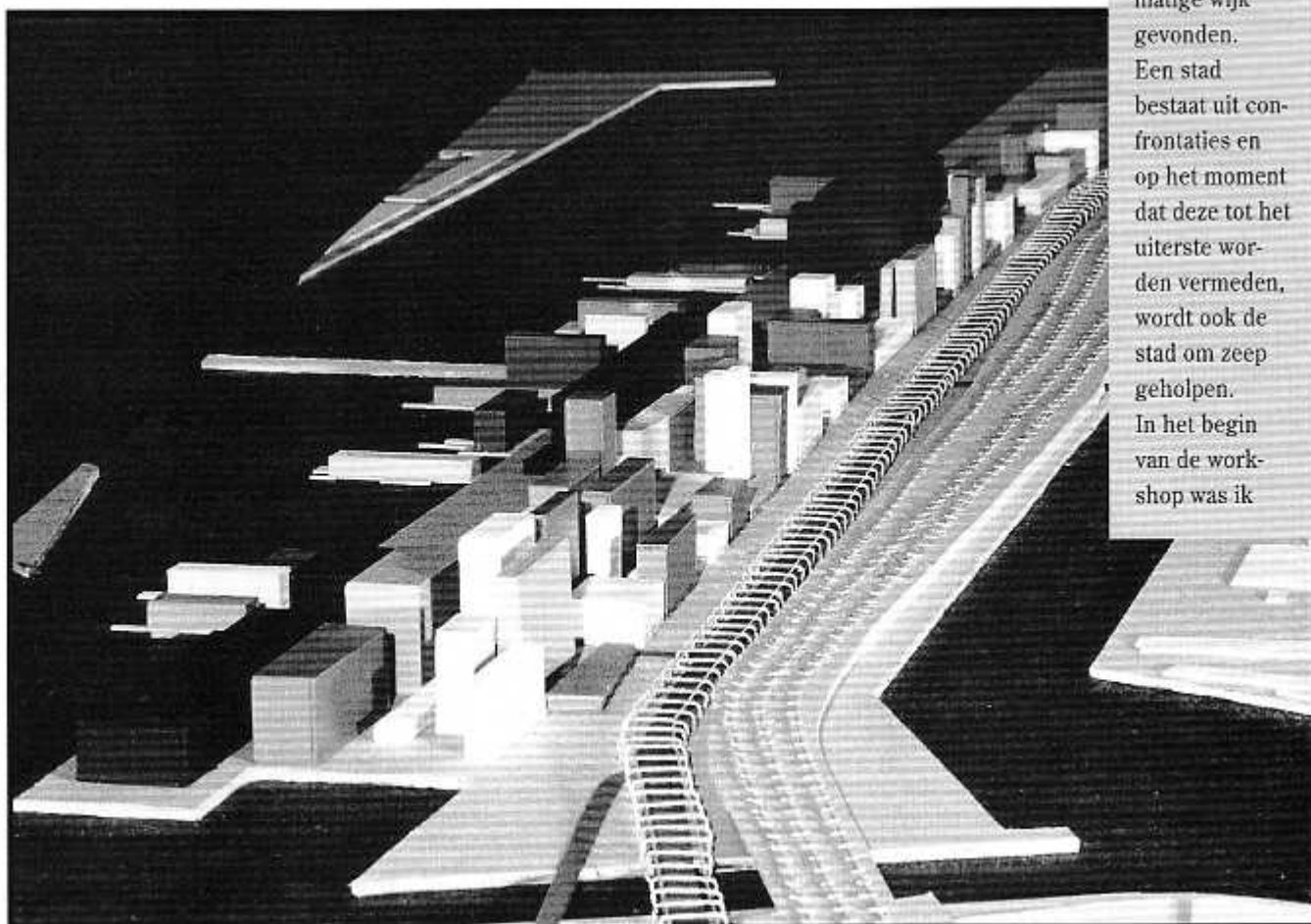
De gedoogzone

Ik ben opgegroeid in een woonwijk uit het begin van de jaren

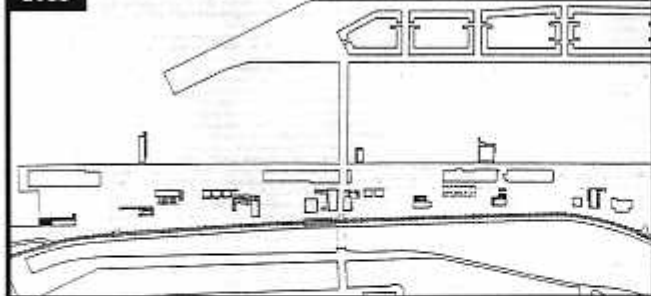
70. De wijk was een voorbeeld van menselijkheid met z'n erven en

een labyrint van doodlopende straten. Ik heb het altijd een lelijke

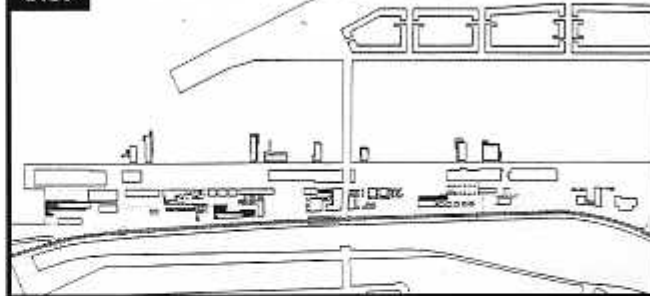
en dwangmatige wijk gevonden. Een stad bestaat uit confrontaties en op het moment dat deze tot het uiterste worden vermeden, wordt ook de stad om zeep geholpen. In het begin van de workshop was ik



2011



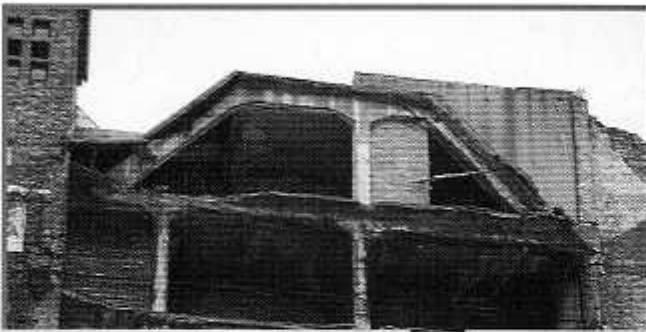
2028



De opzet van het stedenbouwkundig ontwerp gaat uit van drie gebieden. De rij pakhuizen wordt gehandhaafd. Hiertussen

wordt geen nieuwbouw gerealiseerd, waardoor er grote open plekken ontstaan. De kade die aan de noordzijde ligt wordt hier-

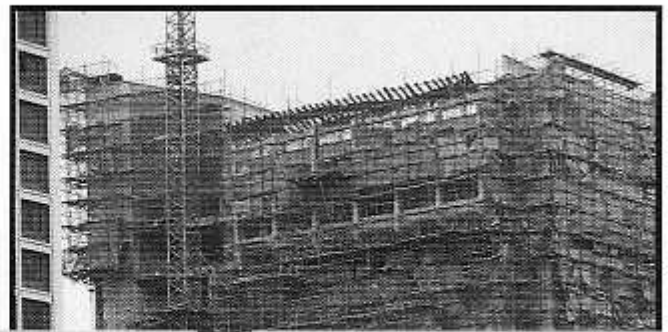
door plaatselijk zeer breed waardoor het ook een zonnige kade wordt. Aan de zuidzijde van de pakhuizen komt een ventweg.



bang dat dit het onvermijdelijke resultaat zou worden. Een wijk zonder confrontaties, zonder ziel. Maar gaandeweg het proces kwam ik erachter dat er juist een grote architectonische uitdaging school in de stellingen van het Podium Werken aan het IJ. Doordat de architect niet alles bepaalt bij het vormgeven van de

stad en de gebouwen, maar de bewoners hier ook een sterke bijdrage in leveren ontstaan die confrontaties vanzelf. Naast de grotere vrijheid voor de bewoners ontstaat er dus ook een grotere vrijheid voor de architect. Je hoeft je niet meer te verplaatsen in een groot aantal anonieme bewoners maar je kunt veel meer luisteren

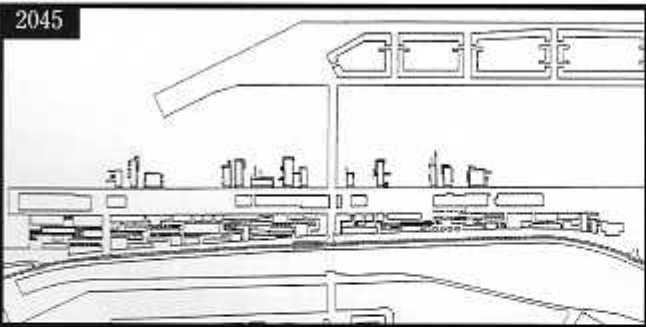
naar je eigen wensen. Je maakt a.h.w. een gedeelte van een gebouw. Maar dan ook geheel naar jouw eigen fantasie. Je ontwerp kan daardoor juist veel specifieker worden. Dat is jouw bijdrage, de bewoners doen vervolgens hetzelfde waardoor er potentieel een zeer interessant bouwwerk ontstaat.



De situatie van Oostelijke Handelskade is een prachtige omgeving met grote krachtige gebouwen. Industriële gebouwen met de schaal van paleizen. In de workshop werd dan ook al snel duidelijk hoe geliefd deze gebouwen zijn bij de huidige bewoners. Toch is het niet eenvoudig hier tegenop te boksen zonder te gaan kopiëren. Ik denk dat iedere nieuwbouw die je aan dit gebied toevoegt een eigen karakter moet hebben. Juist dan kun je deze gebouwen in hun waarde laten.



2045

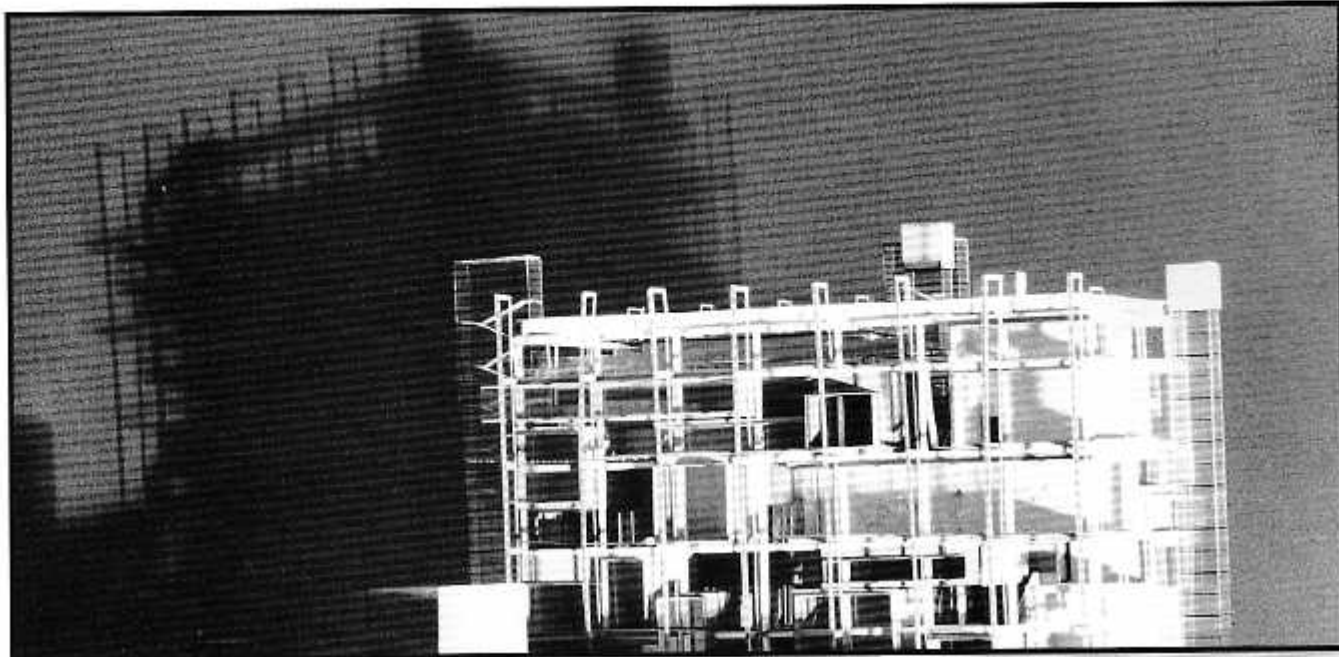


Aan de andere zijde van de kade komen in het water losse gebouwen te staan, vergelijkbaar met de pieren achter het Centraal Station.

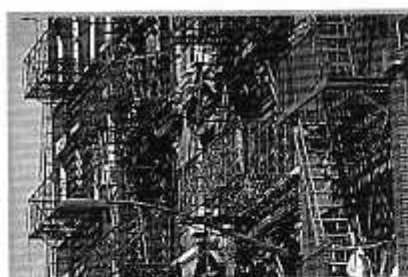
Tussen de ventweg en het spoor komt een vrije bebouwingszone. Dit gebied heeft strenge grenzen maar binnen deze grenzen is alles mogelijk. Hierdoor ontstaat een diffuus gebied met stegen, straatjes en binnengebieden. Dit gebied zal groeien in de tijd. Zowel de gebouwen als de buitengebieden worden in sterke mate door de bewoners bepaald.

Hierdoor komen de pakhuisen als losse paleizen op de kade te staan en blijft het mogelijk ze aan beide zijden te passeren.

Het is de bedoeling dat er gebouwen komen voor wonen/werken, bedrijven en winkels. Juist een grote sociale verscheidenheid zal er een levende stad van maken. Hierdoor zullen de gebruikelijke problemen van wijken die geheel vergrijzen of die na vijf jaar totaal uitgestorven zijn vermeden worden. Een echte stad dus.



4



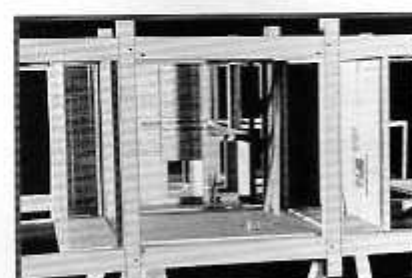
Voor de woon- werkgebouwen heb ik twee uiterste varianten ontwikkeld waartussen nog diverse principes te bedenken zijn. De bewoners worden zelf eigenaar van hun woning en kunnen dus zelf bepalen wat ze er in investeren, hetgeen weer invloed heeft op de uiteindelijke marktwaarde.

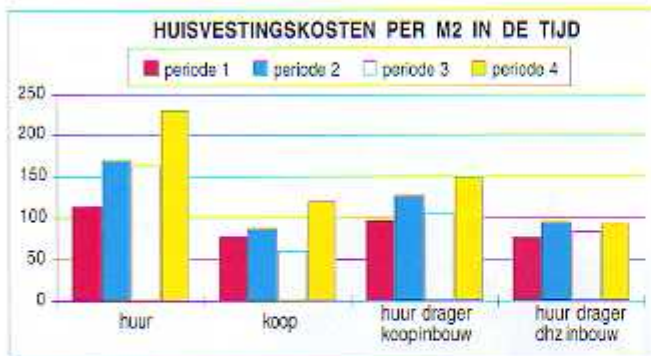
In de minimumvariant wordt zo weinig mogelijk aangeboden door de verhuurder en moet de toekomstige bewoner zoveel mogelijk zelf doen.

Het casco gaat uit van een betonnen raster van kolommen en balken op een afstand van 6 meter. Om dit frame zijn permanente steigers aangebracht die de toegang tot iedere potentiële woning waarborgen. Ook zijn er een trap een lift en de verticale leidingen in aangebracht. Het frame is omhuld met collectieve voorzieningen. De bewoner bepaalt welk volume van het frame hij wil annexeren. Ook hier geldt dat reeds gebouwde woningen de randvoorwaarden vormen voor de nieuwkomers. Om dit principe werkbaar te maken zit er onder het gebouw een grote kelder met standaard elementen. Balken, tussenbalken, vloerdelen en wanddelen.

Dit meccano systeem maakt het bouwen van de woning veel gemakkelijker en garandeert de kwaliteit van de woningscheidende elementen.

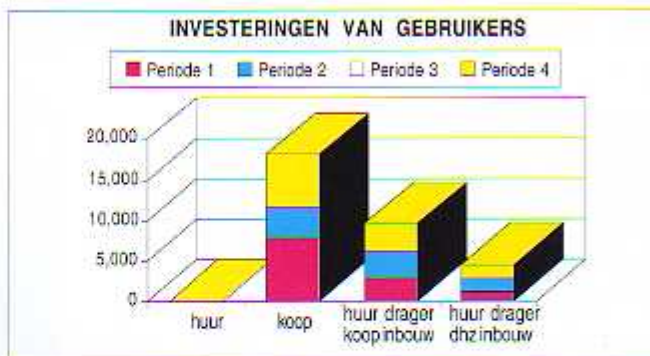
Bij de start is het casco waterdicht gemaakt met transparante golfplaten die in de loop van de tijd zullen verdwijnen.





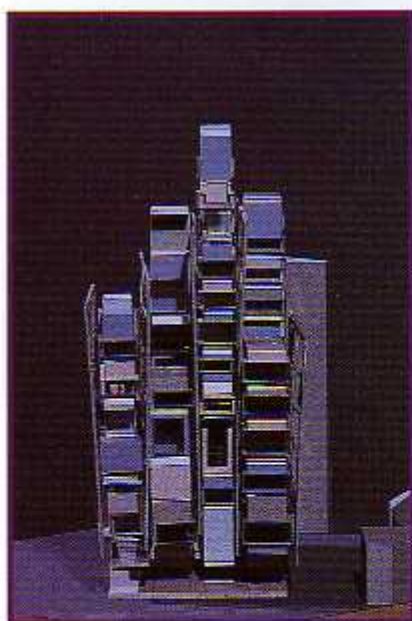
toelichting huisvestingskosten in de tijd.

De woning wordt in periode 2 en 4 gedeeltelijk gerenoveerd waardoor de kwaliteit van de woning toeneemt en de kosten stijgen. Dankzij belastingaftrek zijn de kosten bij koop laag.



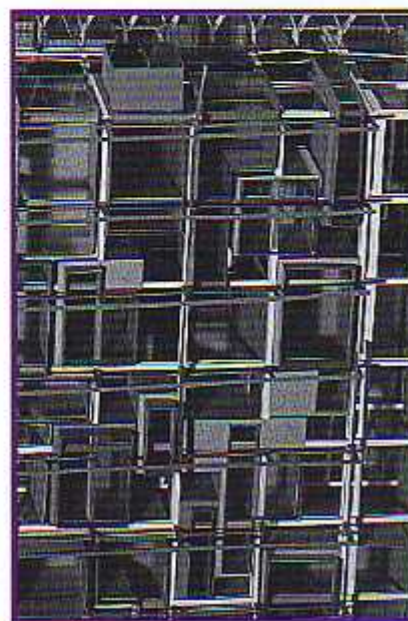
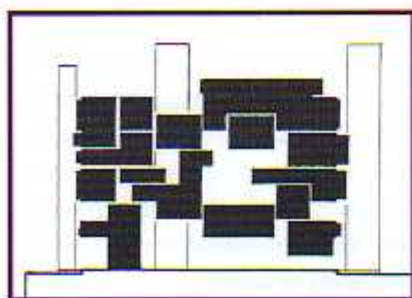
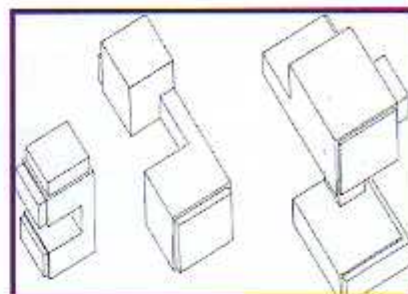
toelichting investering van gebruikers

Bij een huurwoning hoeft de gebruiker niet te investeren. Bij een koopwoning is de investering juist maximaal. Door doe-het-zelf werkzaamheden zijn de kosten van de rechter variant laag.



In de maximumvariant wordt een complex van vele vertrekken aangeboden die echter nog niet aan elkaar geschakeld zijn. De bewoner bepaalt welke vertrekken zijn woning gaan vormen en schakelt deze vervolgens tot één huis.

Het casco gaat uit van vier schijven die achter elkaar geplaatst zijn. In deze schijven bevindt zich een grote verscheidenheid aan kamers. Tussen de schijven zit een lege ruimte van 1,4 meter waarin de koppeling gemaakt kan worden d.m.v. trappen, bruggen of vloeren. Je kunt de vertrekken dus ook verbreden met 1,4 m. De woningen "packmannen" door het gebouw. De kamers zijn dicht maar verder kaal. Natte cellen, keukens en eventuele inhangverdiepingen worden door de bewoners zelf gerealiseerd.



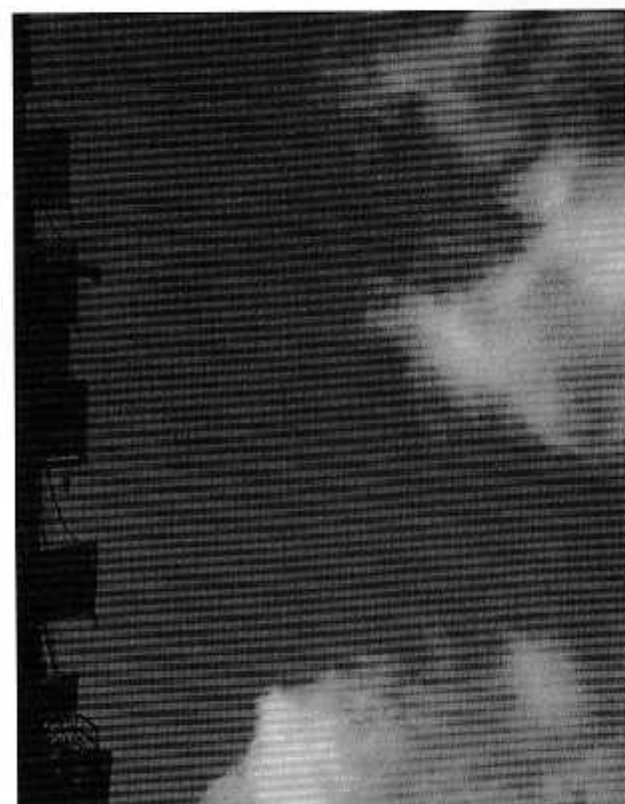
FILOSOFIE EN PRAKTIJK VAN HET PODIUM

HET BEGRIIP 'CASCO'

Wanneer het Podium het begrip 'casco' gebruikt, dan wordt daarmee een bepaalde 'toestand' aangeduid. De toestand waarin iets verkeert dat nog 'ingevuld', 'aangekleed', en 'nader vormgegeven' moet worden. Het is ook een 'raamwerk', een programma (van eisen). In de meest concrete zin is het een skelet van een gebouw of een gegeven stedelijke ruimte. ('De Stad als Casco').

Essentieel voor het 'casco-scenario' in stedenbouw en architectuur is het ontwikkelingsproces. Dit wordt bepaald door alle belanghebbende deelnemers en is onderhevig aan veranderingen door wijzigingen in inzichten, behoeftes, en smaak van de betrokkenen. Een proces dat in principe geen 'eindbeeld' kent.

Dit staat in scherp contrast met de gangbare wijze van ontwerpen van stad, straat of gebouw, waarin eindbeelden van ontwerpers dikkeren hoe iets eruit moet gaan zien binnen een vastgestelde termijn en een dito budget.



silhouet van Vrieshuis Amerika

DE STEDEBOUWKUNDIGE FILOSOFIE

De filosofie van het Podium is gericht op een geleidelijk en breed gedragen stedenbouwkundig proces. Het is de weg terug van de grootschalige dirigistische ingreep, naar de kleinschalige natuurlijke groei. Het veronderstelt een terughoudende overheid, die zich niet als marktpartij, als 'stadsontwikkelaar', opstelt, maar de voorwaarden schept

waarbinnen het initiatief vanuit de samenleving zelf de ruimte krijgt. Dit geldt temeer waar het een gebied betreft dat een historische eenheid vormt met de stad, zoals de IJ-oever.

Bij het 'casco-scenario' dat het Podium voorstaat, gaan ontwikkeling en beheer hand in hand en worden verantwoordelijkheid en

financieel risico, naast de financiers, mede gedragen door de gebruikers van het 'casco'. Zij investeren tenslotte in de 'aankleding' daarvan.

Het is niet alleen een middel om vormgeving, kwaliteit en



De Oostelijke Handelshede, gezien vanaf het oosten

kosten van de eigen woon- en werkomgeving onder zeggenschap van de gebruiker te brengen. Het is ook een mogelijkheid om de sociale, culturele en economische integratie van de gebruikers onderling te stimuleren, waar zij vanaf het begin gemeenschappelijke verantwoordelijkheden en belangen delen.

De doelgroep van het Podium is geen segment van de arbeids- of woningmarkt, maar zijn die mensen, die zelfstandig initiatieven ontplooiën en bereid zijn daarvoor een risico te dragen.

Het zijn die mensen, die een uitdaging zien in de mogelijkheid om in een dynamische sfeer te wonen en te werken. Een stedelijk klimaat waarin traditioneel ambacht en hi-tech innovatie elkaar waarderen, waarin cultuur en ondernemerszin elkaar beïnvloeden, waarin individualisme en



De Oostelijke Handelskade, gezien vanaf De Zwijger

collectief belang in een precair evenwicht samenwonen. Dit ontwikkelingsscenario zal aanleiding geven tot een aanvankelijke wirwar van bestemmingen. Een schijnbaar chaotisch proces van veranderingen, waaruit tenslotte, in de loop der jaren, iets kristalliseert dat een veelvormige en blijvende waarde vertegenwoordigt en dat hecht verankerd is in de cultuur van de stad.



Lucien Kroll (staand), en Karel Dekker

Liesbeth van der Pol

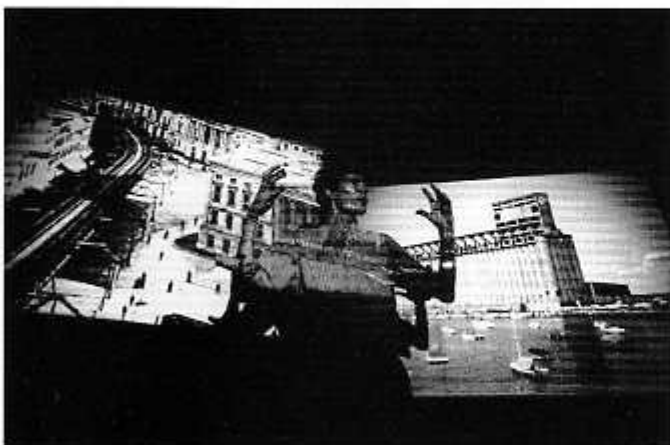


DE POLITIEKE KEUZE

De sociaal-economische en culturele variatie en integratie die wordt beoogd, staat of valt met de stichtingskosten van het 'casco'. Hier ligt een voorwaarde die de gemeente kan scheppen door o.a. de erfpacht niet af te stemmen op de potentiële waarde van de grond, maar op de potentiële waardeverhoging van het (stedelijk) 'casco'.

Het is een politieke keuze. Enerzijds de ~~genuccasoptie~~ * op korte termijn, de gok op financieel rendement en het voorspelbare risico van een stedelijk 'fremdkörper' aan het IJ; anderzijds, de Podium-optie: op iets langere termijn, de kans op een hoog maatschappelijk rendement en een natuurlijke integratie van de IJ-oever met de binnenstad. Het is bij de gratie van de gedeelde zorg over de koers die de gemeente vaart t.o.v. de IJ-oever, dat de Podiumleden bijeenkwamen. De gebleken vruchtbare samenwerking van een groep van zo diverse pluimage en maatschappelijk gewicht, zou voor de gemeente een krachtig signaal moeten zijn om haar koers te wijzigen. Het Podium roept de gemeente dan ook op om de Oostelijke Handelskade vrij te

* gebruikelijke optie



Laurens Jan ten Kate

geven als eerste experimentele zone voor deze vorm van stedenbouwkundige en sociaal-economische vernieuwing.

DE OPDRACHT

Om het casco-scenario een concrete inhoud te geven besloot het Podium drie architecten uit te nodigen om een studie te maken van een mogelijke stadsontwikkeling aan de Oostelijke Handelskade, op basis van bovengenoemde uitgangspunten.

De opdracht was een stadsdeel, een straat, en een gebouw, 'casco' te ontwerpen, in samenwerking met degenen, die langs het IJ wonen en werken, de pioniers in dit gebied, verenigd in het Gilde van Werkgebouwen aan het IJ. Eind november maakten de deelnemers kennis met de drie architecten, hun visie en hun werk en formuleerden ze hun wensen, dwz hun inhoudelijke opdrachten.

In overleg met de architecten werd besloten dat er twee groepen zouden komen, één van Lucien Kroll en één van Liesbeth van der Pol en Laurens Jan ten Kate.

Na een vrije keuze van de deelnemers voor een architect bleken vanzelf groepen van ongeveer gelijke grootte te ontstaan. Opvallend was dat de Kroll-groep bestond uit 9 mannen en 1 vrouw, terwijl in de PolKa-groep (Van der Pol/ Ten Kate, met de vrouwelijke architect), de vrouwen duidelijk in de meerderheid waren, 7 vrouwen en 4 mannen.

• *vervolg op bladzijde 12*

