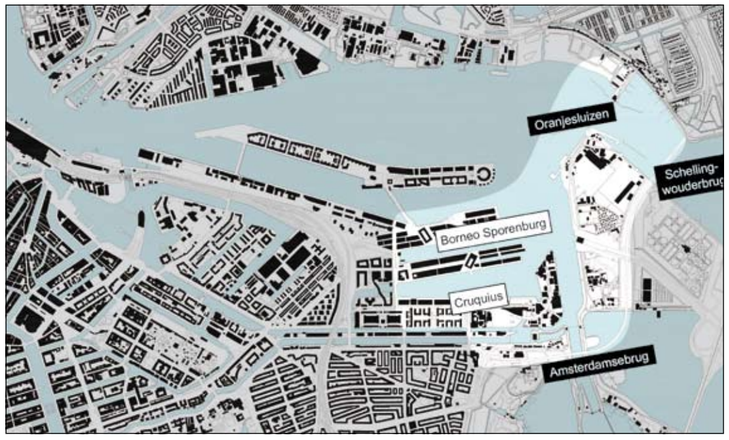
Wonen aan het Binnen-IJ?



Het Borneo Architectuurcentrum nam begin dit jaar het initiatief voor een nieuwe reeks artikelen waarin bewoners aan het woord komen. Zij beschrijven hun kijk op de relatie tussen het Oostelijk Havengebied en de wijken eromheen. In dit vierde artikel is het Zeeburgereiland aan de beurt. De plannen voor deze nieuwe stadswijk zijn veelbelovend, maar roepen bij velen ook vragen op.

TEKST: IRENE BRONSVOORT - FOTO'S: BASTIAAN VLIERBOOM - KAARTJE: PAUL OUWERKERK

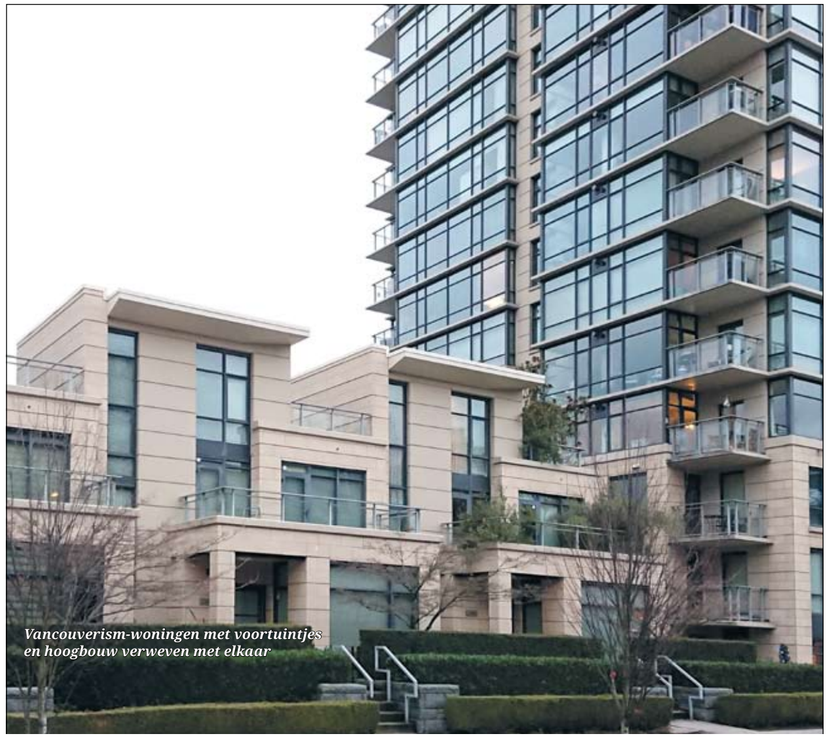
'Het enige dat ik jammer vind, is dat die mooie brug straks niet meer zichtbaar is vanuit mijn huis', zegt Bastiaan Vlierboom, wijzend naar de Schellingwouderbrug. We staan op de Zuider IJdijk, in het noordwesten van Zeeburgereiland en kijken uit over een grote lege vlakte. Hier verrijzen naar verwachting over een paar jaar de eerste gebouwen van de Sluisbuurt. Het moet een groene, duurzame wijk worden met een grootstedelijk karakter. Door de geplande 25 woontorens zal op een klein oppervlakte plaats komen voor 5.500 woningen. Tijdens de crisis legde de gemeente de plannen voor het gebied stil, maar kort daarna is het als 'versnellingslocatie' aangemerkt en zijn de plannen doorontwikkeld. Als je zelf op de Zuider IJdijk staat, snap je wel waarom. Vooral op een warme lenteavond als deze, heb je hier een mooi uitzicht over het water. Aan de overkant van het Binnen-IJ zie je links Cruquius- en Borneo-eiland liggen en rechts, verderop, Amsterdam-Noord met de Amsterdam toren als blikvanger. Op het meest noordelijke punt van de Zuider IJdijk liggen de Oranjesluizen, een indrukwekkend complex in het IJ waar de dijken en verschillende routes bij elkaar komen.
Eerder die avond zijn Bastiaan en ik op de fiets vertrokken vanaf de Entrepotbrug, waar ik een paar maanden terug heen ben verhuisd vanuit de Indische Buurt. Bastiaan Vlierboom is architect en vrijwilliger bij Borneo Architectuurcentrum en woont al sinds 1999 op Borneo-eiland, waar hij uitkijkt op het Zeeburgereiland. Hij vertelt mij graag meer over het te ontwikkelen gebied en nodigde me uit voor een fietstocht over Zeeburgereiland.

Verbinding met Amsterdam

Om Zeeburgeiland als woon-werklocatie te laten slagen, is een goede verbinding nodig met de rest van Amsterdam. Met de auto ben je snel op de A10-ring en via de Piet Heintunnel in het centrum. Vanaf Borneo-eiland fietsen we over de Amsterdamsebrug in 10 minuten naar het eiland. Maar deze brug, die het eiland verbindt met de Indische Buurt, zou niet genoeg zijn om de verwachte 40.000 auto's per dag van en naar de stad aan te kunnen. De verbinding die de gemeente in 2016 voorstelde, namelijk een extra brug naar Sporenburg, zorgde voor ophef onder bewoners van het Oostelijk Havengebied. Sommige bewoners vrezen voor duizenden fietsers die Sporenburg zullen passeren, anderen betwijfelen de noodzaak van een extra brug of pleiten voor een andere verbinding.

De gemeentelijke plannen voor de Sluisbuurt zijn geïnspireerd door het Vancouverisme

Bastiaan dacht als een van de leden in de klankbordgroep mee over de beste variant van een fietsverbinding. Volgens hem zouden we met een breder perspectief moeten kijken naar de ligging van Zeeburgereiland: 'Als je verder uitzoomt en kijkt naar het eiland ten opzichte van de stad, zie je dat de rest van de stad vooral in het zuiden ligt. Via de Amsterdamsebrug en de Indische buurt ben je veel sneller op het Leidseplein of in Oud-West dan via een nieuwe brug naar Sporenburg.' De gemeente heeft het zoekgebied daarom uitgebreid.
'Vanuit de klankbordgroep hebben we het advies gegeven om te kijken naar wat je al hebt en dat te verbeteren', zegt Bastiaan als we over de Amsterdamsebrug fietsen. 'Als het aan mij ligt, zou deze brug alleen voor fietsers en OV worden, en zou het autoverkeer voor de kruising een tunnel in duiken. Dan kan de brug veel meer mensen aan.' Dat de Amsterdamsebrug niet bij iedereen populair is als enige fietsverbinding, komt volgens Bastiaan ook door de vrees voor tegenwind en het gebrek aan een mooie entree. 'Het is belangrijk hoe mensen de entree naar Amsterdam ervaren vanaf het Zeeburgereiland. Als je nu de Amsterdamsebrug af komt, word je daar niet heel vrolijk van. Maar die entree kan je prima opwaarderen.'


Vancouverism-woningen met voortuintjes en hoogbouw verweven met elkaar


Een blik op Zeeburgereiland van de Oranjesluizen tot aan de Amsterdamse brug

Een ander advies dat Bastiaan de gemeente heeft meegegeven, is om niet alleen naar de verbinding van Zeeburgereiland te kijken, maar naar het hele oostelijke Binnen-IJ. 'Er zou meer aandacht moeten komen voor mobiliteit over het water. Met een Binnen-IJ en 100.000 nieuw te ontwikkelen woningen hier direct omheen is het nu tijd voor innovatie. Misschien zijn er wel mogelijkheden voor meer pontjes of een watertaxi zoals in Rotterdam. Ook de belevingswaarde van een rit is van belang. Een ritje met de pont kan een verademing zijn in vergelijking met een brug of tunnel.'
Als we van de Amsterdamsebrug de Zuiderzeeweg op fietsen verschijnen de appartementencomplexen van de Sportheldenbuurt. Wie een paar jaar terug over de IJburglaan reed, zag – behalve de silo's van de rioolwaterzuiveringsinstallatie – een grote lege vlakte. Inmiddels zijn al veel van de geplande 2.500 woningen gerealiseerd en bewoond. We stoppen bij de Akropolistoren aan de rand, vlakbij de Schellingwouderbrug. De toren is met 14 verdiepingen nu nog de hoogste toren van Zeeburgereiland, maar daar komt met de bouw van de Sluisbuurt snel verandering in.

Hoogbouw en Vancouverisme

Waar de Sluisbuurt zich vooral in zal onderscheiden van andere Amsterdamse buurten, is het aantal hoogbouwtorens en de uitzonderlijke hoogte van die torens, voor Amsterdamse begrippen dan. Aanvankelijk was het plan namelijk dat bijna een derde van de woningen hoogbouw van 30 meter en hoger zou worden, resulterend in 28 torens. De plannen hebben veel weerstand gekregen, gericht op zowel de hoogte en architectuur van de torens als het stedenbouwkundig plan in het algemeen. De hoogbouw zou botsen met de eigen stedenbouwkundige traditie van Amsterdam; er wordt waarschuwend verwezen naar de 'mislukte' hoogbouw in de Bijlmer en de torens zouden te zien zijn in de verre omtrek.
De gemeentelijke plannen voor de Sluisbuurt zijn geïnspireerd door het Vancouverisme, een vorm van ruimtelijke planning zoals is toegepast in de Canadese stad Vancouver, waarbij de nadruk ligt op variatie en verdichting. In 2016 reisde een aantal mensen van de gemeente Amsterdam af naar Vancouver om inspiratie op te doen.
Bastiaan en ik bekijken de kaart van Vancouver op Google Maps. 'Net als Amsterdam ligt Vancouver ook rondom het water.' Hij bezocht Vancouver zelf eind 2017, om zijn zoon op te zoeken. 'Maar ook om erachter te komen wat dat Vancouverisme – waar de gemeente het steeds over had – nu eigenlijk is.' Het meest gefascineerd was hij door de oplossingen in combinaties met torens die hij aantrof en de gemoedelijkheid op straat met de grondgebonden woningen in drie en vier lagen. 'De kwaliteit zit in het gevoel van eigenaarschap van de straat dat ontstaat door de voortuintjes, de trappetjes, de individuele huizen. Dan maakt het niet meer uit dat er ook een gemeenschappelijke toegang aan de straat of vanaf een hof is. Ik denk ook dat het wonen aan de straat veel belangrijker is dan een plint met functies, die een andere en minder eigen uitstraling heeft op straat.'

Plannen aangepast

De gemeente Amsterdam heeft de plannen voor de Sluisbuurt, in overleg met bewoners en experts, inmiddels aangepast. Zowel het aantal torens als de hoogte van de torens zijn naar beneden bijgesteld tot een totaal van 25 torens van 30 tot 125 meter (waarvan 5 tot 125 meter). De vraag blijft natuurlijk of de Vancouver-manier van bouwen net zo succesvol is in de context van de Sluisbuurt en Amsterdam. Bastiaan: 'De buurt moet wel een bepaalde eigen identiteit meekrijgen, zoals dat in het Oostelijk Havengebied, Plan Zuid en de Tuindorpen ook goed is gelukt.'
De slanke torens zoals ze in de plannen voor de Sluisbuurt staan, heeft Bastiaan nog nergens anders gezien. 'Die zijn essentieel voor de eigenheid van dit nieuwe stukje Amsterdam aan het IJ. Kortom, een nieuwe manier van wonen, waar we als bewoners van dit 'platte' land wel even aan moeten wennen. Als ik zelf terugdenk aan mijn zomer in New York, waar ik vanaf de waterkant in Brooklyn uren kon zitten kijken naar de skyline van de stad, kan ik vooral uitkijken naar mijn kennismaking met de Sluisbuurt.'

Irene Bronsvoort is stadssocioloog, woont sinds eind 2017 in het Oostelijk Havengebied en werkt bij Platform31, een kennisorganisatie voor stedelijke en regionale ontwikkeling. Irene.bronsvoort@platform31.nl

