

Integraal Raamwerk Haven-Stad kritisch bezien

Over inspraak en Samen stad maken

Het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad is niet zomaar een toegankelijk boekwerk, en de keur aan referentiebeelden van all over the world maakt het ook niet eenvoudiger. Het is dik en gecompliceerd, net zo complex als het conglomeraat van de 12 deelgebieden, die zich niet makkelijk in hun onderlinge samenhang als Haven-Stad laten lezen. Zo laten ook de verschillende kaartbeelden zich moeilijk in het hoofd combineren. Nog afgezien van de themakaarten, het feit dat er voor land en water twee separate basiskaarten zijn getekend lijkt mij een contradictio in terminis voor Haven-Stad. Het is kortom voor de lezer lastig een idee te vormen hoe die nieuwe Haven-Stad zou kunnen werken of eruit gaat zien. U zult wellicht aanvoeren dat dat ook niet de bedoeling is van het Raamwerk: het is een 'regiedocument' en B&W neemt hiermee 'nog geen beslissing over concrete ontwikkelingen' (p. 9).

Maar soms lijken uitspraken, zoals over de Hemknoop, de Transformatorweg, het Haparandapark behoorlijk concreet, net zo concreet als het programma van 40.000 – 70.000 woningen uit de Ontwikkelstrategie uit 2017 (ook al is onduidelijk waarmee deze marge verband houdt, met de woninggrootte?), dat nu 4 jaar later in het Raamwerk één op één wordt herhaald, zonder enige twijfel, discussie, verdieping, of nuancering. Opmerkelijk is ook de 'volledigheid' en gedetailleerdheid van de informatie, zoals bijvoorbeeld de aanduiding van de plek voor Warmte-koude-wisselaars op de Themakaart Identiteit (sic) of de precieze berekeningen van de behoefte aan soorten groen en voorzieningen.

De Basis- en Themakaarten uit het Raamwerk lijken opzettelijk minder eenduidig dan de getallen en woorden. Het zijn abstracte puzzels van kleuren, stippellijnen, sterren en symbolen, en - met hun suggestieve transparante kleuraanduidingen op zwarte achtergrond - illustratief voor het dilemma van het Raamwerk: richting aangeven, maar open en flexibel blijven. Maar er zijn ook nog andere tekeningen (de 'gewone', op witte achtergrond en goed leesbaar). Die blijken veel preciezer. Als die wel letterlijk gelezen worden, hoe verhouden ze zich dan tot de 2 Basiskaarten en de Themakaarten?

Ik hoop dat het uw bedoeling is dat het onderhavige Raamwerk waarlijk flexibel moet zijn en open moet staan voor nieuwe en andere inbreng. Dat zou ook alleen maar logisch zijn gezien de gigantische grootte van het gebied en de lange termijn waarop de transformatie plaats gaat vinden. Alleen dan lukt het ook om zoals u schrijft 'een dynamische wisselwerking tot stand te brengen tussen overheid, markt, bedrijven en bewoners' (p.8).

Daarom denk ik ook dat Haven-Stad nu al meer publieke aandacht verdient dan uw huidige uitnodiging tot inspraak op het Raamwerk zal kunnen genereren (gegeven Corona en de meivakantie). Zo gauw Corona het toelaat zouden fysieke bijeenkomsten wenselijk zijn om daadwerkelijk tot uitwisseling van inzichten te komen. Waarom niet wat meer tijd genomen voor zo'n belangrijk project?

Het is begrijpelijk dat u voor dit moment de vraag probeert in te perken. U zegt op Overhavenstad.nl met de inspraak twee vraagstukken voor te willen leggen, dezelfde vraagstukken die u in het Raamwerk als principekeuzes presenteert (p. 8):

- (1) *Mobiliteit: hoe maken we Haven-Stad bereikbaar met openbaar vervoer, fiets en auto?*
- (2) *Ruimtegebruik: hoe maken we van Haven-Stad een aantrekkelijk gebied voor diverse bewoners, bedrijven en bezoekers?*

Ik zou echter na gedegen lezing van het Raamwerk niet zomaar kunnen samenvatten welke principekeuzes u dan heeft gemaakt. Wat is de rode draad in het Raamwerk?

Ik wil uw beide vragen met een vergelijkbare vraag (en een antwoord) beantwoorden:

- (1) *Waar is de voetganger?: ik pleit voor de Wandeling als structurerend principe.*
- (2) *Wat is de verbindende factor tussen verschillende vormen van ruimtegebruik door bewoners, bedrijven en bezoekers?: ik pleit voor een stelsel van publieke verblijfsruimten als structurerend principe.*

Dát is mijn rode draad in deze inspraakreactie. Ik zal dit toelichten aan de hand van het deel van Haven-Stad aan de zuidkant van het IJ, omdat ik daar woon.

Ik voel me tegelijkertijd uitgenodigd door wethouder Marieke van Doorninck om samen stad te maken. Maar we verschillen mogelijk van inzicht wat dat dan is. Mijn idee van samen stad maken gaat verder dan incidentele inspraak, de uitnodiging aan (nieuwe) Amsterdammers een eigen collectief of coöperatief project te starten, of mee te denken over de naam van een park.

Stadmaken moet leuk zijn en inspirerend, zegt Van Doorninck (Van der Vlislezing 16-09-2020). Ze refereert aan de kraakbeweging, alsof het spannende vooral 'op de rand' gebeurt. Maar is niet juist het 'gewone' alledaagse

leven van alle Amsterdammers de essentie van stad maken, met alle spannende en minder spannende momenten die daar bij horen? Net zoals politici, ambtenaren, ontwerpers, investeerders, bouwers, zijn ook bewoners en bezoekers iedere dag stad aan het maken in het dagelijkse genieten van de ruimte, de stenen, het groen, het water én elkaar. Met al die mensen die wonen en werken, doen en laten worden de stenen tot stad. Vanuit dit perspectief wil ik bijdragen aan het denken over Haven-Stad, voordat er toch meer vast blijkt te liggen dan de vage kaarten en de programmatische marges suggereren. Ik denk dat deze manier van kijken een verrijking kan betekenen voor de stedenbouwkundige praktijk.

Samen met andere bewoners uit de Houthaven heb ik vanuit onze dagelijkse ervaringen een Wandeling opgetekend voor het deel van Haven-Stad op de Zuidelijke IJ-oever: *Wandelen tussen Haarlemmertrekvaart en het IJ*. Op 26 april hebben we een stukje van deze Wandeling met leden van de Projectgroep Haven-Stad proefgelopen. De Wandeling laat zien hoezeer bewoners, vanuit de Spaarndammerbuurt, de Houthaven, de Staatsliedenbuurt, hoe allerlei mensen nu al van Haven-Stad genieten. De Wandeling geeft ook nieuwe mogelijkheden, routes én plekken aan, daar waar we nu op barrières stuiten.

De Wandeling: complete en gezonde stad

Het Raamwerk spreekt in navolging van de Ontwikkelstrategie uit 2017 van een mobiliteitsshift: veel minder auto's, veel meer OV en fiets. Maar waarom zijn dan de autowegen op de Basis Raamwerkkaart zo dominant aanwezig? Waarom zien we op de Basis Raamwerkkaart niet juist een netwerk voor langzaam verkeer, fietsers én voetgangers, verknoopt aan dat voor het openbaar vervoer? Dat zou toch de basis moeten zijn van de beoogde mobiliteitsshift? De Wandeling doet daarvoor een eerste voorzet. Ook al kan de ruimte op sommige plekken worden gedeeld met fietsers - die finetuning moet nog gebeuren -, essentieel is dat de voetganger voorop staat. Op de schets is dit voetgangersnetwerk in geel aangegeven.

De Wandeling verbindt unieke groene, blauwe en cultuurhistorisch waardevolle plekken met aangrenzende buurten en (toekomstige) OV knooppunten. In dit netwerk voor voetgangers ontbreken op dit moment, zo ervaren wij, een paar cruciale schakels, die nu al gerealiseerd zouden kunnen worden om het gebied beter toegankelijk te maken voor bewoners van aangrenzende buurten. Soms gaat het maar enkele bruggetjes, bijvoorbeeld om over het voormalige spoortracé in Zonnehoek te kunnen lopen. Soms is het meer ingrijpend. Een voorbeeld daarvan is de wandelpassage over het spoor om de gebroken Spaardammerdijk langs Spaarndammerbuurt en Overbraker Binnenpolder weer aan elkaar te knopen - voorlopig de Strik genaamd - . De Strik kan de aanjager vormen voor *place-making*: een attractiepunt dat het gebied letterlijk in zicht brengt bij grotere groepen Amsterdammers, een icoon voor de verbinding tussen oude, nieuwe en toekomstige wijken.

De Wandeling biedt groen en blauw en gezondheid, niet zozeer in de vorm van sportvelden en speciale recreatiegebieden – die ook nodig blijven -, maar in de vorm van een verrijkte alledaagse woonomgeving. De Wandeling laat verleden én toekomst van Amsterdam zien. Werken en wonen, creëren en recreëren, thuis én in de openbare ruimte, goed voor lichaam én geest! Corona heeft de logica om het complete pakket dichtbij huis te zoeken alleen maar versterkt.

Wanneer Corona de toekomst niet helemaal op zijn kop zal zetten en Amsterdam opnieuw in de groei schiet, dan is dat des te meer reden om de huidige én toekomstige bewoners en bezoekers van Amsterdam niet zozeer een compacte, maar vooral zo'n complete stad te bieden.

Verblijfskwaliteit in de openbare ruimte

Middels dit netwerk voor voetgangers kan aan Amsterdammers een meer complete stad worden aangeboden: cultureel interessant, verrassend, ontspannend en inspannend, gezond. De kwaliteit van de openbare ruimte is daarvoor cruciaal. Het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad zegt daar echter weinig over. Er zijn vele sterren geplakt op 'bijzondere' punten, zowel op de Basis Raamwerkkaart, de themakaart Identiteit als de themakaart Stedelijkheid. Het sterrenpatroon op de verschillende kaarten is echter zeer verschillend (en niet in samenhang te 'denken'). Bovendien is niet duidelijk wát er dan als bijzonder wordt aangemerkt: een gebouw, een open plek, een uitzicht, een functie? ; of dat bijzondere er al is of dat het bijzonder zou kunnen worden. De kaarten en de tekst geven geen inzicht in en laten weinig ruimte voor verbeelding van bestaande of mogelijke kwaliteiten.

Om enkele voorbeelden te noemen: Hebben de ontwerpers wel 'gezien' wat voor unieke ervaringen en natuurwaarden de huidige Haparandadam en strekdam opleveren, en wat voor essentiële en juist ook marginale watergebonden activiteiten zich daar afspelen? Waarom wordt hier een deels 'vrije ruimte' weggesaneerd terwijl het stadsbestuur die volgens de Concept Omgevingsvisie juist wil stimuleren? Dat er ooit een brug over het IJ komt nabij de Haparandadam is één ding, maar waarom zou je daarvoor een park tegen de

dam plakken en dus de dam kapot maken? Erger nog, waarom staan sportvelden getekend aan de rand van de windrijke open ruimte van de nieuwe Houthaven? Ooit een sporter ontmoet die verder keek dan het sportveld zelf? Bovendien: welke (bal-) sport is zo windbestendig? Nee, laat de natuurlijke waterrand, zoals nu langs de dam aanwezig, vrij om te flaneren, paraderen, mijmeren, om de geur van water te genieten, het water te horen klotsen, uit te waaien, te vissen, vrij voor doodgewone kleurrijke bloemen en planten en voor broedende nijlganzen, krooneenden, futen en zwanen! Zulke stadsnatuur, met uitzicht op havenactiviteiten, maakt de stad waarlijk compleet. Op deze plek een park maken maakt unieke kwaliteit kapot.

Elders is extra kwaliteit juist nodig, bijvoorbeeld door een park te maken dat verschillende buurten verbindt, naar voorbeeld van het nieuwe Houthavenpark. In het gebied waar Archangelweg, Rigakade, Koivistokade en Archangelkade elkaar tegenkomen kan een nieuw park de gedeelde ruimte gaan vormen tussen de toekomstige Danzigerbochtbuurt, Moermansbuurt en Houtveemkanaalbuurt. Dit park, in de Wandeling Archangelshout genoemd, verbindt tegelijkertijd de groene zone langs de Minervahaven met het Houtveemkanaal en met volkstuintencomplex Zonnehoek. We kunnen nu al beginnen met de aanleg: het plot voor de Student Experience ligt klaar!

Wanneer er straks in hogere dichtheden gebouwd gaat worden dan nu het geval is, is het wijs om nu al te investeren in zulke verbindende openbare ruimte. Dat is ook de logica van de gewenste mobiliteitsshift: niet meer de bereikbaarheid per auto, maar de aanwezigheid van ov en van hoogwaardige openbare ruimte vormen de trekkers!

'Binnenste buiten' denken

Haven-Stad zou een inventieve rode draad kunnen laten zien door de mobiliteitsshift echt serieus te nemen en consequent 'binnenste buiten' te denken: vanuit openbare verblijfsruimte en voetgangersroutes als ruimte-structurerend netwerk. We beseffen nauwelijks hoe vanzelfsprekend we de voetganger altijd laten meeliften met auto-infrastructuur. In de Wandeling is daarentegen een aantal infrastructurele werken voorzien primair en uitsluitend gedacht vanuit de logica van de voetganger, van de gezonde stad. Zelfs de fietser is niet altijd welkom, zoals bij de Strik, om de kwaliteit van de wandelroute te garanderen. Zo'n netwerk verbindt OV knopen - met compacte hoogbouw en grootstedelijke voorzieningen bij de metro -, groene en blauwe ruimten - met woontorens ingebed in het stadslandschap - en woonbuurten - opgebouwd uit stadsblokken met buurtvoorzieningen in de plint - .

Zo'n compacte stad is werkelijk compleet, met aangename wandelruimte, parken, pleinen en plekken voor alledaags genieten.

Anna Vos, mei 2021.



Legenda

- Geel (over zwarte lijn): voetgangersstructuur primair
- Groen: groengebied
- Blauw: water
- Zwart: aanduiding kavelgrenzen
- Rood: bebouwing; rode stip: bijzondere bebouwing
- Paars: metrolijn met halte ter plaatse van paarse stip
- Paarse streepjes: pont met halte ter plaatse van paarse stip
- Bruin: autoverkeer
- Zwarte streepjes: spoorlijnen