PLEASANT PLACES HAPPY PEOPLE

Aan: VVAB
t.a.v. de heer Schoonenberg

Amsterdam, 7 augustus 2019

Geachte heer Schoonenberg

Op uw verzoek licht ik mijn standpunt toe ten aanzien van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Ik onderschrijf uw beroepsschrift, met name waar het de passages betreft over de stedenbouw die niet in de Amsterdamse traditie staat en bovendien in strijd is met het vigerend hoogbouwbeleid.

De gemeente Amsterdam staat voor een bijzonder grote en dringende woningbouwopgave. De tijdens de crisisjaren sterk achtergebleven woningproductie in combinatie met de toename in de vraag naar woningen na de crisis heeft in een enorm tekort aan woningen in alle categorieën geresulteerd. Omdat de wachttijden voor ingeschrevenen voor woningen in de sociale sector altijd in vijf- of tientallen jaren worden geschreven, is de uiting van het tekort beter af te lezen aan de exorbitante stijgingen van huizen in de vrije sector, waar op nieuwbouwlocaties als de Houthavens de m2-prijzen tegen de € 10.000 aanlopen en ook aan de massale uittocht uit de stad van gezinnen met een middeninkomen die in beide eerder genoemde categorieën buiten de boot vallen.

Weliswaar zijn er plannen voor de herontwikkeling van de hele noordzijde van het IJ van de Oranjesluizen tot aan Zaanstad, wordt er gewerkt aan de uitbreiding van IJburg en ook liggen de blauwdrukken gereed voor de ontwikkeling van de Coenhaven tot een zeer grote woningbouwlocatie, maar doordat voor al deze locaties nog pachtcontracten moeten worden beëindigd, gronden moeten worden verworven of land moet worden aangeplempt bieden deze geen soelaas op de korte termijn.

Anders is dat met het gebied, bekend als de Sluisbuurt, een voormalig baggerdepot dat zich bevindt op de splitsing tussen de vaarweg naar de Oranjesluizen en die naar het Amsterdam Rijnkanaal, een niet al te groot stuk grond, de meest westelijke uithoek van het Zeeburgereiland. Omdat dit stuk baggerdepot min of meer direct beschikbaar is, zou men veronderstellen dat de gemeente Amsterdam hiervoor een plan zou neerleggen waarin de ergste nood in alle categorieën zo "sober en doelmatig" als mogelijk wordt bediend, dit temeer daar in een politieke mantra al jaren wordt beleden dat de woningbouw vooral tot doel moet hebben om "de politieagent, de onderwijzer en de verpleegster" in de stad te huisvesten.

Niets is echter minder waar: onder het motto "doe eens iets geks" en "geld genoeg" zijn er plannen voor de Sluisbuurt getekend naar het voor beeld van Vancouver, waar dure torens tegen de achtergrond van een bergmassief stevig op de rotsondergrond geschroefd staan.

PPHP bv - Kerkstraat 204 - 1017 GV Amsterdam - 020 624 29 39 - info@pphp.nl
www.pphp.nl - kvk 66876591 - btw NL8567 36 028 B01 - iban NL82 ABNA 0477 3933 14

"Dat willen we ook" moeten bestuurders en ontwerpers hebben geroepen, voorbijziend aan het totale verschil in landschappelijke achtergrond en bodem-mechanische condities: "torens van honderdvijftig meter hoog" en om het verwijt van het najagen van een designers-hersenschim te vermijden: "dit is de manier om de hoge dichtheid te halen, die we nodig hebben om aan de kwantitatieve vraag te kunnen voldoen".

De nadelen van een plan dat uitsluitend gebaseerd is op de wens om torens van 145 meter aan het IJ te zetten ("kijk ons eens!) en na protest: (oké iets lager dan: max. 125 meter) zijn veelvuldig:

- voor nieuwbouwlocaties in Amsterdam wordt er voor de verdeling in categorieën sociaal/midden/duur de reeks 40/40/20 gehanteerd, een regel die al naar gelang de politiek-publicitaire behoefte van de zittende coalitie wordt aangepast.
- voor de eerste twee categorieën zou een "sober en doelmatig" doelstelling moeten worden gevolgd om ze binnen de sterk gestegen bouwprijzen toch nog te kunnen realiseren; voor de derde categorie zou ervan kunnen worden uitgegaan dat daaraan eventueel echt kan worden verdiend.
- bouwprijzen zijn na de crisis sterk gestegen; gebouwen die hoger zijn dan ca. 50 meter worden naarmate ze hoger zijn veel en veel duurder. De nationale brandweer heeft nog deze week een communiqué uitgebracht waarin gewaarschuwd wordt tegen het voornemen om steeds hogere torens te bouwen: "onze ladders gaan tot 30 meter en daarboven zullen we de brand van binnenuit moeten bestrijden; neem in elk geval 10% extra bouwkosten op voor de te nemen veiligheidsvoorzieningen binnen de gebouwen: brandweerliften, extra brandisolatie, sprinklerinstallaties, etc." De torens, of ze nu 100, 120 of 135 meter hoog zijn, zullen dus de duurste categorie vormen, en daarmee alleen geschikt zijn voor de "vrije sector" tenzij de gemeente Amsterdam de dure bouwvorm voor de categorieën sociaal en midden mogelijk gaat maken middels het schuiven met belastinggeld in de vorm van forse subsidies.
- het ligt daarom voor de hand dat "duur" in de hoge gebouwen terecht zal komen en "goedkoop" of "minder duur" eronder in de schaduw en in de windhinder, waarmee het model voor de Sluisbuurt de eerste wijk zal zijn waar de segregatie tussen bewoners met een verschillende sociaal-economische achtergrond niet als een problematische maatschappelijke ontwikkeling wordt gezien en aldus bestreden, maar waarin die segregatie meteen ook in gebouwde vorm wordt neergezet.

Omdat dit niet de enige -en dus zeker niet de beste- manier is om de gewenste aantallen appartementen te realiseren, heb ik een alternatief plan gemaakt, om te illustreren dat eenzelfde dichtheid op een meer Amsterdamse manier kan worden gerealiseerd.

PPHP

PLEASANT PLACES HAPPY PEOPLE

Door het uitgangspunt te nemen van gesloten bouwblokken van 5 tot 8 verdiepingen hoog, met binnentuinen in volle grond waar de kleinste kinderen op zichtafstand en veilig dichtbij de woning kunnen spelen, een randje van gebouwen van 15 verdiepingen langs de noord- en oostkant waardoor er geen schaduw in de wijk valt, parkeren gebundeld en gestapeld direct aan de toegangsweg, waardoor er geen dure ondergrondse garages nodig zijn en weinig auto's door de wijk hoeven te rijden, is er in schema een voorstel gedaan dat beter voldoet aan de noden en wensen van de Amsterdamse bevolking, leefbaarder, betaalbaarder, en sneller realiseerbaar is. Een dergelijk plan heeft bovendien nauwelijks een bedervend effect voor het landschap ten noorden van het IJ, maakt meer een integraal deel uit als een tussenstap tussen het Oostelijk Havengebied en Zeeburg IJburg, en heeft zeker geen nadelige invloed op de historische binnenstad van Amsterdam zoals die beschermd is als werelderfgoed.

Ik heb mijn studie om niet ter beschikking gesteld van de stad Amsterdam.

Met vriendelijke groet,

Sjoerd Soeters