

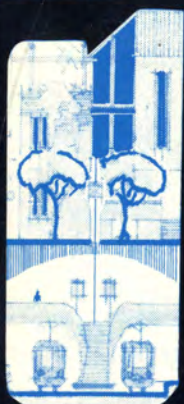
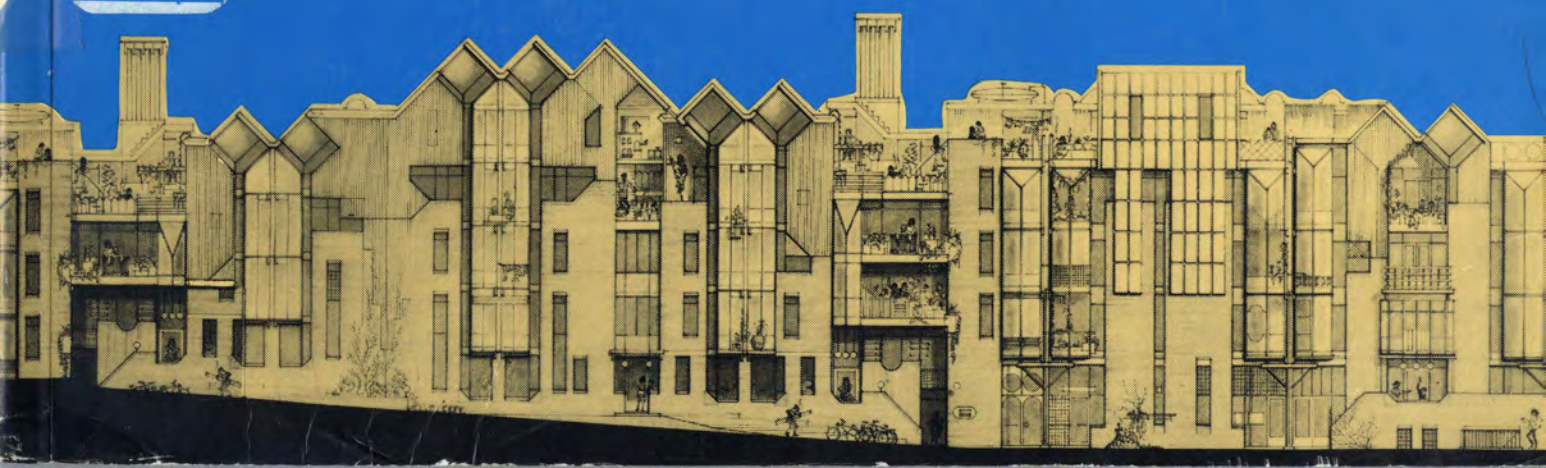
PETER VAN GERWEN 5308-19.50



DE WOON- WERK- WATERWERELD TUSSEN JORDAAN EN IJ

EEN EKOLOGISCH STADSVERNIEUWINGS- PROCES VOOR EEN MOGELIJKE TOEKOMST

NAAR HET MATERIAAL VAN PETER VAN GERWEN EN FRITS DE VRIES



5308-18.50

PETER VAN GERWEN

**DE
WOON- WERK-
WATERWERELD
TUSSEN
JORDAAN EN IJ**

**EEN
EKOLOGISCH
STADVERNIUWINGS-
PROCES
VOOR EEN
MOGELIJKE TOEKOMST**

NAAR HET MATERIAAL VAN PETER VAN GERWEN EN FRIJS DE VRIES

PETER VAN GERWEN

**DE
WOON- WERK-
WATERWERELD
TUSSEN
JORDAAN EN IJ**

**EEN
EKOLOGISCH
STADSVERNIEUWINGS-
PROCES
VOOR EEN
MOGELIJKE TOEKOMST**

NAAR HET MATERIAAL VAN PETER VAN GERWEN EN FRITS DE VRIES

studenteneditie

Delftse Universitaire Pers/1981

Delftse Universitaire Pers
Mijnbouwplein 11
2628 RT Delft
(015) 783254

De grafische vormgeving,
fotografie, reprografie,
lay-out en omslag van
dit boek werden verzorgd
door de auteur,
op basis van het
oorspronkelijke teken-
en studiemateriaal van
Peter van Gerwen en
Frits de Vries

Copyright © 1981 Delftse Universitaire Pers, Delft

No part of this book may be reproduced or used in any form or by any means –
graphic, electronic or mechanical, including photocopying, recording, taping
or information storage and retrieval systems, without written permission of the
publisher.



met dank aan:

- ir. Cees de Koning (arch.), M.D. van Wensveen (arch.), ir. Kees van Ham (stedenbouwkundige), ir. Kees Duijvestein (milieukundig arch.), prof.ir. P.K.A. Pennink (arch.), lector W.C.J. Boer (tuin- en landschapsarch.) van de T.H.-Delft, voor hun vak-technische inbreng;
- de leden van de ambtelijke werkgroep "de Gouden Reael", de afdelingen Stadsontwikkeling, Bouw- en Woningtoezicht, Volkshuisvesting, Beplantingen, Monumentenzorg, Waterschapszaken en Verkeer van P.W.-Amsterdam, de medewerkers van het wijkcentrum "de Gouden Reael", het Haarlemmerbuurthuis e.v.a. voor hun situatie inbreng en
- als laatste Mary-Ann en Nelly, plus de leden van de "werkgemeenschap Nieuwe Laan" voor hun emotionele ondersteuning tijdens het verloop van deze studie.

Bij de totstandkoming van het boek zelf wil ik nog in het bijzonder Kees Duijvestein, Ulbe Lanting en de medewerkers van de Delftse Universitaire Pers danken voor hun advies en medewerking.

INHOUD

INHOUD		VI - IX.
INLEIDING		X - XII.
BEGRIPPENLIJST		XIII - XIV.
I	a INTRO	1.
	b DE AANLEIDING	6.
	c EEN BEELD VAN DE WOON- WERK- & WATERWERELD	12.
	d DE AANPAK HET PROCES INFORMATIE	16.
II	a EKOLOGISCHE GEDACHTE	23.
	b LE ROY- BLADEN	30.
III	RICHT- DOELSTELLINGEN	35.
	kwaliteit in ruimte en tijd	
IV	AMSTERDAM EN OMGEVING	49.
	de variabelen op het schaalnivo van de stad en zijn omgeving, schaalnivo D(E) en C(D)	
	a	
	1. - "De probleemkaart"	50.
	2. - "Huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (trend)"	52.
	3. - "Urbane invloed op landschap en milieu (1977) - Verstoringen"	56.
	4. - "Het ordeningsprincipe: een idee over nevencentra, stadsvingers, spierkracht en blikfilters."	58.
	5. - "Terugdringen stedelijke perceptie in het landschap van de storende invloeden door middel van buffers, schermen, wallen, groenpenetraties ed."	60/62.
	6. - "Principe-ontwikkeling van de relatie stad-natuur; een streefmodel: "De dertien groenvingers van Amsterdam"."	61/64.
	b	
	1. - "Verkeer en ruimtelijke ordening (deelstudie "verkeersbladen")"	66.
	2. - "Het kollektief openbaar vervoermodel"	82.
	c	
	- "Zeeftkaart: relatie stad-natuur; openbaar-vervoer; fiets; auto; voorstel verdichting-verdunning"	86.
	d	
	- "Planologisch beleid: voorgestelde kernbeslissingen."	88.

V

DE WIJK EN ZIJN OMGEVING

88.

schaalnivo B(C), stadsdeel-

- a 1. - Overzicht: Aanleidingen vanuit de grote schaal. 90.
- 2. - Subcentra - Spierkrachtroutes, " " " 91.
- 3. - Orderingsprincipe, " " " 92.
- 4. { Spierkrachtroutes - groenvingers. (groene-) 93.
- { Spierkrachtroutes - subcentra. (rode-)
- 5. - Relatie Stad-Land - Groenvingers 8 1/2 m 11. 94.
- 6. - Openbaar vervoer - Autostruks. 95.
- b - Schoon water - subsystemen. 96.
- c - Groefasebeeld op stadsdeelnivo: 99.
 Konkrete voorstellen met betrekking tot de randen
 en omliggende gebieden in Amsterdam-N.W.

VI

DE WIJK "DE GOUDEN REAL" gelegen tussen JORDAAN en IJ:

100.

- **DE BASIS-
INVENTARISATIE en**
- **HET ZEEFPROCES**
schaalnivo A(B)

- a 1. - Geschiedkundige verkenning. (deelstudie: - chronologisch 12-e 1/2 m 21-e eeuw) 103.
 - over bruggen
 - straatnamen.
- 2. - Basiskaart: Geschiedkundige Verkenning 120.
- 3. - Relatie Tijd-Ruimte; Historische continuïteiten en verstoringen. (deelstudie). 124.
- 4. - Monumenten 130.
- 5. - Basiskaart: Historische Kwaliteit. 132.
- b - Basiskaart: Boompooten, -groottes en kwaliteiten. 134.
- c - Basiskaart: Open ruimten, Openbaar en Privé. 136.
- d - Basiskaart: Verkeersstromen. 138.
- e - Basiskaart: Bouwtechnische kwaliteit. 142.
- f - Basiskaart: Begane grond - functies. 144.
- g 1. - Inpraak - ontwikkeling, betrokkenen situatie (deelstudie: - chronologisch '70-'77) 147.
 - conclusies.
- 2. - Basiskaart: Het Vernieuwingsproces, Inpraak ontwikkeling. 161.
- h 1. - Democratisch blad. (deelstudie). 164.
- 2. - Basiskaart: Bevolkingsopbouw en -dichtheid. 166.
- i - Basiskaart: Voorzieningen. 168.
- j 1. - Basiskaart: Woonvloerintensiteit 170.
- 2. - Basiskaart: Bedrijfsvloerintensiteit. 171.
- k - Basiskaart: De Gevoelskaart, detail uit de Zeeheldenbuurt. 172.
- z - Het Zeefproces: 173.
 - 1. - Zeefkaarten: Historische Continuïteiten en Bebouwing. 175
 - 2. - Overzicht: Onmogelijkheids Vlekken Optel Methode. 176
 - 3. - Zeefkaart: Zeefresultaat Basiskaarten. 178
 - 4. - O.V.O.M. - Schema. 180.
 - 5. - Minimale en Maximale interpretatie 182.
 - 6. - Een voorbeeld van het zeefproces, toegepast op een stukje van de wijk. 184.

VII

DE WENSEN EN EISEN, VERTAALD IN OBJEKTDOELEN

190.

Objektdoelstellingen.

- a** — Aanleidingen omliggende gebieden. 193.
- b** — Milieuvariabelen 194.
- c** — Voorzieningen ; de Gouden Reaal. 196.
- d** — Objektdoelstellingen, per buurt afzonderlijk : - typologieën en plekkebonden normen.
- wonen.
- winkels en bedrijven.
- voorzieningen.
- verkeer en parkeren.
- deze zijn
toegesplitst op:
- | | |
|---|------|
| 1. - Haarlemmerbuurt | 198. |
| 2. - Westelijke Eilanden
(Prinsen-, Bickers- en Realen-) | 201. |
| 3. - Planciusbuurt | 208. |
| 4. - Zeeheldenbuurt | 210. |
| 5. - Westerdoksdijk en De Ruyterkade. | 212. |

"Wenskaarten"

- e** — Aktiegebieden. 213.
- f** — Oppervlakte raming - gekwantificeerde doelstellingen 215.
- g** — Ontsluitingsprincipes. 216.
- h** — Spijkrachtroutes - Groenvingers, Spijkrachtroutes - Subcentra. 218.
- i** — Schetsfase. 220.

VIII

de synthese: HET GROEIFASEBEELD

222.

schaalnivo A(B), wijk- stedebouwkundige ontwikkeling

- a** — GroEIFasebeeld no. 3 ; illustratieve uitwerking van de „eindfase“ 224.
- b** — Profielen no. 1 t/m 20. 227.
- c** — GroEIFasebeeld no. 2 ; illustratieve uitwerking van de „tussenfase“ 236.
- d** — GroEIFasebeeld van het parkeren en de verkeersruimte
illustratieve uitwerking van de „eindfase“ 238.
- e** — Details uit het groEIFasebeeld, in de eindfase als streefstadium. 240.

IX

DE WESTERDOKSDIJK: EEN INRICHTINGS- VOORSTEL

246.

schaalnivo A(e), buurt-

De ontwikkeling van de stedelijk-recreatieve „j-vinger“ t.p.v. de Westerdoksdijk.

X

HET STEDELIJK KRINGLOOPMODEL

259.

...over het gebruik van energie, wind, water, zon, afval en recycling.

- a** — Stedelijk kringloop model;
De Westerdoksdijk's schematisch doorsneden, kringloopstelsel. 260.
- b** — Stedelijk kringloop model;
Situatieve uitwerking van het leidingstelsel. 262.
- c** — Stedelijk kringloop model;
Situatieve uitwerking, schaalnivo e(d).
1. - Doorsnede : woonboten, volkstuinten, melhaangisting. 264.
2. - Doorsnede : windmolen / waterloren. 266.
3. - Doorsnede : „trekcentrum en geluidwerende plantenkas. 267.

XI

EEN KOLLEKTIEVE WOON- WERK- GEMEENSCHAP, bijvoorbeeld

268.

schaalnivo d(c), woninggroep

- a** — Situatie. 270.
- b** — Het vooronderzoek; programma, functionele analyse,
principes, constructie, ruimtelijke indeling, gevelimpressies
en plattegrond-ontwikkeling. 272.
- c** — Basisplattegrond en klustertuinen. 278 / 280.
- d** — Doorsneden 1/4 m 4. 282.
- e** — Gevel. 286.
- h** — Milieubuffers, entreegebied en interieur. 288.
- i** — Konstruktieve structuur. 290.
- j** — Dak in bouw sfeer. 292.

XII

ten slotte, als voorbeeld:

DE UITWERKING VAN EEN "GROENE" SPIERKRACHTROUTE

295.

schaalnivo A(B), A(e), e(d): wijk-, buurt-, woonomgeving-

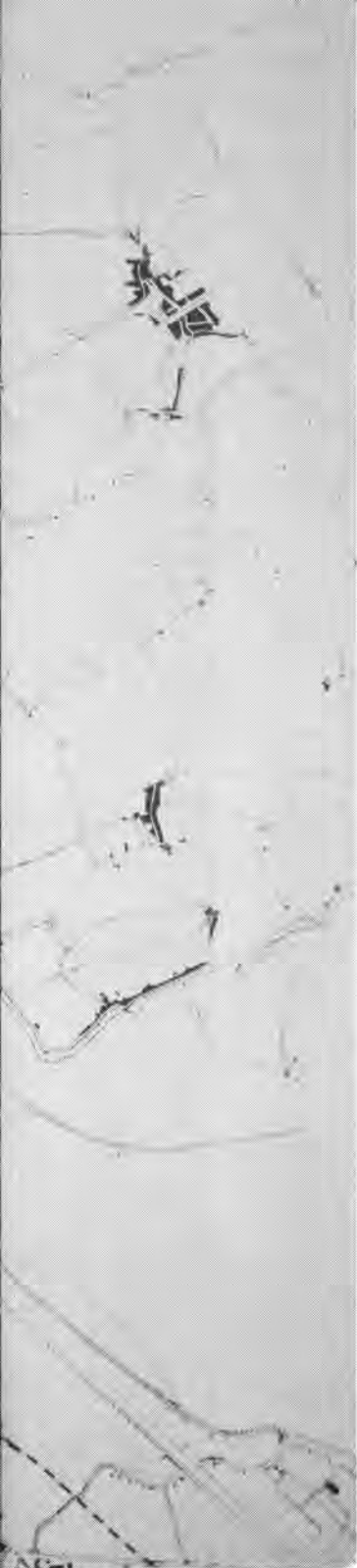
— Een gevisualiseerde wandeling van het Westerpark tot aan het 'J' over de „groene" spierkracht-route. Spaarnwoude - 'J'. —

SLOT BRONNEN

304.

305.





We leven in een tijd van schaalvergroting, machtsconcentratie, versnelling- in- de tijd, monokulturen, vervlakking, vervuiling van het milieu en verarming van het land.

Voedsel, energie en grondstoffen raken op of worden omgezet tot schadelijk afval. Steden, overal ter wereld, gaan meer op elkaar lijken. De mens wordt langzaam een "kasplantenmens", goed gekonditioneerd in asfalt en betonwoestijnen, schijnbaar beschermd door geluid- en stankwallen en beziggehouden door chip-bestuurde robot-geneugten.

Zoekend naar middelen en mogelijkheden hoe deze ontwikkelingen afgeremd kunnen worden en hoe mens, dier en plant meer onafhankelijk kunnen worden van centralistische krachten, beschrijft de woonwerk- en waterwereld het "levensproces" van een stad (Amsterdam) en hoe "groei" en "afbraak" hierin gestuurd kunnen worden.

Belangrijk hierbij is dat kleinschalige en grootschalige processen niet los van elkaar kunnen worden gezien: vandaar wordt in dit boek de ruimtelijke en temporele ordening van de stad en z'n omgeving tot aan de schaal van mens, dier en plant stap-voor-stap uitgewerkt.

Vervolgens wordt o.a. een zeefmethode, ontwikkeld vanuit de landschapskunde, op het stedelijk milieu toegepast. Hieruit wordt duidelijk welke ingrepen de stad nog kan verwerken, welke noodlottig zijn en welke nieuwe veranderingen gewenst zijn. Steeds wordt gewerkt met gegevens die via de gebiedsbewoners en uit de situatie zelf naar voren komen, waarna een synthese met eerder geformuleerde doelstellingen uit andere schaalnivo's plaatsvindt.

Als een voorbeeld "hoe 't zou kunnen" wordt een soort ideaalbeeld voor de toekomst uitgewerkt en toegespitst op een stukje van Amsterdam: namelijk het gebied tussen de Jordaan en het IJ.

Het milieukundig ontwerpen staat hierbij centraal.

Het "levensproces" van de stad in ruimte en tijd, het nooit "af" zijn, het wonen (o.a. centraal-), het werken (o.a. kollektief-) en het verplaatsen (verkeer en openbaar vervoer), het biologisch bouwen, de verdichting/verduunning, de inspraak, de energiehuishouding plus de natuur en de recreatie "in" de stad zijn onderwerpen die aan de orde komen.

Het te volgen proces en de aangedragen oplossingen zouden in principe op iedere stad van toepassing kunnen zijn, maar als voorbeeld is Amsterdam gekozen; een komplekse stad met veel verschillen, variatie, tegenstellingen en chaos.

Tijdens het proces worden een aantal rollen gesimuleerd namelijk die van de

INLEIDING

planners, de stedenbouwers, later die van de architecten en de bewoners. Op deze manier wordt geprobeerd de kloof tussen de stedenbouw en de architectuur te overbruggen.

Het voornaamste blijft het zoeken naar de mogelijkheden en de onmogelijkheden in de stad om door middel van voornamelijk kleine ingrepen, aanpassingen en toevoegingen een meer stabiele en evenwichtige situatie te verkrijgen.

De stad moet geen "perfekte" energie-vretende machine in het "groene" land zijn, aangesloten via buizen, pijpen, kabels en riolen. De stad moet "deel" zijn van de natuur, dat is geen vrije keuze maar een voorwaarde voor zijn bestaan.

Peter van Gerwen

1981



BEGRIPPENLIJST

Aktiviteiten-stappenschema	- schema waarop alle afzonderlijke handelingen in volgorde zijn geplaatst, ingedeeld naar soort, naar objectiviteit en subjectiviteit (in- en output) en naar beslissingen.
Aquadukt	- onderdeel van het regenwater-opvangsysteem (zie dubbelgoot; wateropvang).
Autodruk gebied	- gebied waar de auto weinig of geen beperkingen heeft.
Badhuisjes	- kollektieve sanitaire unit voor ± 10 personen (zie K.W.W.G.), aangesloten op kringloop-systeem
Basiskaarten	- gedetailleerde inventariskaarten.
"Blik"-filter (primaïr-/sekundair-/tertiaïr-)	- onderdeel van een parkeersysteem waarbij de parkeer kans afneemt bij nadering van het doel (woning) in een verdunningsgebied (ontspanningszone). (zie parkeer kans). - een primaïr blikfilter is het verst van de woning verwijderd en biedt de meeste parkeer kans; een tertiaïr blikfilter is het dichtst bij de woning gelegen en biedt de minste parkeer kans; een sekundair blikfilter zit hier precies tussenin. (blikfilters kunnen de vorm van een parkeerplaats, -garage, -straat of autobewaarp laats hebben.)
Biologisch bouwen	- bouwen op kleinschalige wijze met milieuvriendelijke materialen, gesplitste ruw- en afbouw aanneming. Architect "bouwt" zelf ook mee.
Buffers (gebouwe-)	- afscherming of scheiding d.m.v. bebouwing.
Centraal-wonen	- wonen met extra combinatie mogelijkheden van woonactiviteiten, verschillende samenlevingsverbanden naast en bij elkaar.
Centra (sub-)	- kernen (neven-), door loop-schaal maatgevend.
Demografie	- geboorte-, sterfte- en migratiegegevens vastgelegd in statistieken.
Drijfwonen	- wonen op het water in woonboten e.d. (zie paalwonen, waterwonen)
Dubbelhaventje	- haventje met aan één zijde aanlegmogelijkheid vanaf het open water, aan andere zijde vanaf het schoonwatersubstelsysteem (o.a. recreatie).
Dubbelgoot	- tweezijdige goot met scheiding van vuil en schoon regenwater (zie aquadukt, wateropvang).
Ekologische stadsvernieuwing	- verbetering en stabilisering van het stedelijk milieu vanuit een visie waarbij de stad als onderdeel van het totale leef-systeem wordt gezien als interactie tussen mens, dier, plant, materie en tijd.
Fasering	- in de tijd gespreide aanpak.
Gaten-verkleiners	- de eerste bebouwde aanzetten om een gat in de stad te vullen; later wordt de overgebleven ruimte verder opgevuld door andere bebouwing of door groen-voorzieningen, indien dit gewenst is.
Gaten vullen	- open ruimten, binnen stedelijke structuren ontstaan, opnieuw bebouwen.
Gevelkassen	- door bewoners zelf in te vullen erker-konstrukties die als milieubuffer (zie m); als serre of kas onderdeel uitmaken van de gevel. (zie kas-effekt).
Groeifasebeeld	- een ruimtelijk ideaalbeeld in een toekomstig groeistadium; als voorbeeld om naar toe te werken.
Groene spierkrachtroute	- een spierkrachtroute welke loodrecht op een rode spierkrachtroute staat, als verbinding van rust naar rust, verdunningsgebieden volgend, als groene leidraad naar buiten. (zie spierkrachtroute).
Groen vinger	- doordringing van groen in de stad; koppeling van bossen, parken, sportvelden, tuinen etc. via de groene spierkrachtroutes tot continue reeksen van groen-ervaringen. (zie stadsvinger, landvinger, ontspanningszone).
Halteringsdichtheid	- som van het aantal (bus, tram) haltes \times frequentie waarmee ze worden aangedaan gedeeld door de bebouwde oppervlakte van het betreffende gebied.
"Harde" konstruktie	- fundering, dragende delen, inbouw-frames en hoofdleidingensysteem. (zie zachte konstruktie).
Historische kontinuïteit	- logische opeenvolging van processen in-de-tijd; uit de eigen situatie ontstaan. (zie verstoringen). - hierbij bestaat een nauwe relatie tussen vorm en functie.
Honden uitlaat-route	- kortgesloten wandelroute met veel groene randlengte en schoon-spoelbare gootjes op riem-afstand van het pad.
Infrastruktuur	- verbindings- en transportsysteem van "stedelijke levenssappen" ofwel energie, voedsel, grondstoffen, afval etc. (leidingen, wegen, kanalen etc.)
Kas-effekt	- gebruik maken van (passieve) zonne-energie (zie z) door middel van een kas of serre. (zie gevelkas).
Kasplantenmens	- de volledig gekonditioneerde mens, afhankelijk van technische hulpmiddelen.
Kluster	- woongroep (burengroep) van ca. 15 personen (zie centraal wonen, kollektieve woon- werkgemeenschap).

Kollektief openbaar vervoer	– de voorziening in de behoefte aan (kollektieve) verplaatsing van personen met behulp van vervoermiddelen die in een openbaar vervoeraanbod ter beschikking worden gesteld op basis van dienst- en tariefregeling. (trein, metro, tram, bus).
Kollektieve Woon- Werk Gemeenschap (K.W.W.G.)	– een kringloop-bebouwing met een kollektieve woonvorm, gekombineerd met werk- plaatsen en bedrijven plus deeltaken-beheer t.a.v. bijbehorende erven. (zie centraal wonen, badhuisjes, gevelkassen, harde/zachte konstruktie, kluster, zomer/winter- huis, watermuur, wateropvang).
Kringloop-bebouwing	– bebouwing, aangepast aan een milieu vriendelijke energie-huishouding (zie K.W.W.G.).
Kringloop-erven, -volkstuinten	– erven waarop kringloop energie-installaties staan en tuinen die gebruik maken van de mest, het water etc. uit de kringloop-installaties en -bebouwing.
Kringloop-installaties	– installaties die gebruik maken van zonne- wind- afval- recycling- water- ed. energie.
Kringloop-Model	– onderlinge koppeling van de verschillende kringloop-installaties en -bebouwingen tot één systeem. (zie stedelijk kringloop model).
Land-vinger	– binnendringen van de openheid van het land in de stad (zie ontspanningszone).
Milieu-buffer	– opslag- en bergingsmechanisme van energie of grondstof. (zie kaseffect, zomer/winterhuis, watermuur).
Milieu-variabelen	– elementen uit de ruimtelijke en temporele ordening die een bepaalde mate van ruimtelijke variatie per schaalnivo vertegenwoordigen.
Objektdoelen	– wensen en eisen, per situatie apart omschreven, zie bijvoorbeeld plekgebonden normen.
Orderingsprincipe	– een schematische weergave van de gewenste relaties tussen stedelijke functies en aktiviteiten.
Onderhouds-intensief Onderhouds-extensief	– veel menselijke aktiviteit (arbeid) nodig bij onderhoud. weinig menselijke aktiviteit nodig; de natuur doet het werk.
Onmogelijkheids Vlekken Optel Methode (O.V.O.M.)	– methode waarbij alle onmogelijkheden ten aanzien van diverse ruimtelijke ontwik- kelingen worden opgeteld via een zeefproces, uitgaande van normale historisch kontinue processen; doelstellingen, wensen en eisen worden in deze methode echter niet verwerkt. (zie basiskaarten, historisch continuïteit, zeefproces).
Ontspanningszone	– voortzetting van een landvinger binnen de stedelijke bebouwing; de bebouwing kan wel een hoge dichtheid hebben, maar het accent ligt op rust en ontspanning (verdunningsgebied), op stedelijk groen, op auto-arm gebied etc. – binnen een ontspanningszone kunnen groenvingers plus groene spierkrachtroutes liggen en bijvoorbeeld een stadsvinger met daarin een rode spierkrachtroute kruisen.
Organisch riool	– een onderdeel van het leidingsysteem uit het Stedelijk Kringloop Model waarbij de faecaliën uit de toiletten naar een methaangistingsinstallatie gespoeld worden. (zie vuil riool, kringloop).
Paal-tuinen	– waterplanten-groenvoorzieningen bij paalwonen.
Paal-wonen	– woningen op palen boven het water. (steigers)
Parkeerkan	– mate van zekerheid om de auto te kunnen stallen. (zie blikfilter).
Plekgebonden normen	– ruimtelijke inrichtings- en gebruiksnormen, specifiek en voortkomend uit een bepaalde situatie, teneinde iedere (kultuur historisch) waardevolle plek in de stad zijn identiteit te kunnen laten behouden, ook bij een nieuwe funktie en moderne vormgeving. (zie historische continuïteit, objektdoelen, thematische verkenning, typologieën).
Potenties	– gebruikt bij het zeefproces om de mogelijkheden ten aanzien van bepaalde ontwikkelingen te lokaliseren. (zie O.V.O.M., zeefproces).
Privé-onderhouden groenvoorzieningen	– tuine, volkstuinten, kringlooperven, weilandjes e.d. die vanuit de openbare ruimte duidelijk als onderdeel van het totale stedelijke groen ervaren worden. (zie groen- vinger, onderhouds-intensief/-extensief, ontspanningszone, paaltuinen, stads- boerderijen).
Rehabilitatie	– vernieuwing (grotendeels op basis van de bestaande infrastruktuur), nieuwbouw plus verbetering en behoud van de bestaande waardevolle elementen in de stad. (zie ekologische stadsvernieuwing, fasering, rekonstruktie, struktuur verbetering, woon- en wijkverbetering, gaten verkleiners, gaten vullers).
Rekonstruktie	– algehele aanpak en vernieuwing op langere termijn van een verstoringsgebied met monokultuur-vormen en funkties, teneinde hier de menselijke maat weer terug te brengen door middel van nieuwe woon- werk bebouwingen, rekreatievoorzieningen en andere ontbrekende funkties. (zie rehabilitatie etc.).
Rode spierkrachtroute	– een spierkrachtroute die de kortste verbinding vormt tussen twee sub-centra in de stad, de verschijningsvorm is stedelijk, besloten etc. – een rode spierkrachtroute ligt in een stadsvinger en loodrecht hierop staan de groene spierkrachtroutes. (zie spierkrachtroute).
Ruimte konsumptie	– gebruik en verspilling van (leef)ruimte voor niet essentiële levensbehoefden.
Ruimtelijke ordening	– het groeperen van funkties met bijbehorende ruimte-behoefden en vorm-relaties volgens gedifferentieerde doelstellingen en patronen zodat alle betrokken levens- vormen een zo groot mogelijke bestaanskans en -functie binnen het maatschappelijke en ekologise interaktie-stelsel krijgen. (zie temporele ordening, orderings principe, milieu variabelen).

Schaalnivo's	<ul style="list-style-type: none"> - overeenkomsten tussen schaal, structuur, vorm, functie relatiepatroon e.d. binnen eenheden met een afgebakende ruimtelijke omvang. (zie milieuv variabelen).
Schakels	<ul style="list-style-type: none"> - koppelmogelijkheden tussen gebieden die t.o.v. elkaar geïsoleerd zijn. (zie winkelschakel, dubbelhaventje, gatenverkleiners, schoon water subsysteem).
Schoon water subsysteem	<ul style="list-style-type: none"> - gedecentraliseerd waterhuishoudings-systeem, opgedeeld in kompartimenten; stapsgewijs verlopend vanaf de bron (regenwater) tot aan de zee. - elk subsysteem dient zichzelf zoveel mogelijk te zuiveren. (zie aquadukt, bad-huisjes, dubbel-haventje/-goot, kringloop model, wateropvang).
Segregatie	<ul style="list-style-type: none"> - afzondering van een deel van de bevolking.
Spijkrachtroute	<ul style="list-style-type: none"> - route op stedelijk nivo waarbij het accent ligt op spierkracht-bewogen vervoer-middelen en gebruik van openbaar vervoer. - kwa gebruik en ruimtelijke verschijningsvorm dienen zij goed herkenbaar te zijn. - er zijn twee soorten spierkrachtroutes, namelijk de rode- en de groene spierkrachtroutes. (zie rode spierkrachtroute, groene spierkrachtroute).
Stadsboerderijen	<ul style="list-style-type: none"> - verzamelterm voor volkstuinen in de stad, agrarisch gebruikte groenvoorzieningen, restruimten e.d. (zie kringloop, onderhouds in-/extensief).
Stadsvinger	<ul style="list-style-type: none"> - primaire verbindingszone tussen twee (sub)centra in de stad, het accent hierbinnen ligt op spierkracht-dynamiek, beslotenheid, menselijke levendigheid, weinig auto-druk etc. (zie ordeningsprincipe, rode spierkrachtroute).
Stedelijk Kringloop Model	<ul style="list-style-type: none"> - stedenbouwkundig geïntegreerd kringloop model als aanvulling op het normale leidingennet. (zie kringloop Model).
Structuur verbetering	<ul style="list-style-type: none"> - verandering van stedenbouwkundige structuur wanneer het betreffende gedeelte aan algehele vernieuwing toe is. (zie rehabilitatie, rekonstruktie).
Tangentiaal (sneltram)systeem	<ul style="list-style-type: none"> - een sneltram systeem met de eindpunten in naar buiten gelegen wijken, vanaf de beide eindpunten radiaal gericht en daartussenin een ringvormig patroon wat aan de rand van de binnenstad het normale tramsysteem raakt. (zie kollektief openbaar vervoer, verdeling).
Taludwoning	<ul style="list-style-type: none"> - dijkwoning tegen de rand van het voormalige spoorweg-talud.
Temporele ordening	<ul style="list-style-type: none"> - ordening van beslissingen en processen, zodat er een vanuit het ekologisch evenwicht gestuurde logische opeenvolging in-de-tijd ontstaat. (zie ruimtelijke ordening, historische continuïteit).
Thematische verkenning	<ul style="list-style-type: none"> - een ruimtelijke inventarisatie naar thema gerangschikt, bijvoorbeeld: hoeken/straten/binnengebieden/binnen-buiten overgangen e.d. (zie plekgebonden normen, typologieën).
Typologieën	<ul style="list-style-type: none"> - zones of gebieden op buurtschaal met specifieke thematische overeenkomsten in vorm en verschijning, veelal het gevolg van hun functie, die aan zo'n gebied een bepaalde identiteit verlenen. (zie historische continuïteit, plekgebonden normen, thematische verkenning).
Verdeeling	<ul style="list-style-type: none"> - dit is de tramlijn die de ringvormige overlapzone om de binnenstad heen bedient. (in deze overstapzone raken de tangenten uit het sneltramsysteem elkaar en het binnenstads-vervoer). (zie kollektief openbaar vervoer, tangentiaal sneltram systeem).
Verdichting (verdichtingsgebied)	<ul style="list-style-type: none"> - opvullen van de amorfe restruimten in de stad zoals veel beton- en asfaltwoestijnen, met name in de na-oorlogse uitbreidingswijken teneinde de menselijke maat terug te brengen en de woningbehoefte in de stad op te vangen.
Verdunning/ontspanning (verdunningsgebied)	<ul style="list-style-type: none"> - het accentueren van rust en ontspanning binnen (ver)dichte stedelijke bebouwing, door het aanbrengen van intimiteit, stilte, stedelijk groen, lage auto-druk etc. (zie ontspanningszone, stadsvinger, spierkracht).
Verstoringsen	<ul style="list-style-type: none"> - gebieden en situaties ontstaan door onlogische opeenvolging van processen in-de-tijd, door versnelling en grootschalige aanpak. - relatie vorm en functie hoort niet meer bij de situatie. (zie historische continuïteit, segregatie, ruimte consumptie).
Vuil riool	<ul style="list-style-type: none"> - de afvoer van was- en spoelwater, van straatputten en andere door niet-organische bestanddelen verontreinigde afvoersystemen. (zie organisch riool).
Watermuur	<ul style="list-style-type: none"> - een door de zon beschenen (binnen)wand bestaande uit watertanks, -vaten, -leidingen e.d. - fungeert als milieubuffer door gebruik te maken van passieve zonne-energie. (zie milieubuffer).
Wateropvang	<ul style="list-style-type: none"> - opvang van regenwater ten behoeve van waswater. (zie aquadukt, badhuisjes, dubbelgoot).
Wenskaarten	<ul style="list-style-type: none"> - kaarten waarop de objectdoelen situaties zijn vastgelegd. (zie objectdoelen).
Woon- en wijkverbetering	<ul style="list-style-type: none"> - dit omvat woningverbetering, verkeers- en parkeermaatregelen, voorzieningen van recreatieve en sociaal-kulturele aard en verplaatsing van hinderlijke bedrijven.
Winkelschakel	<ul style="list-style-type: none"> - concentratie van winkels gelegen langs een rode spierkrachtroute op de grens van twee t.o.v. elkaar geïsoleerde gebieden. (zie schakels, centra, rode spierkrachtroute).
Winterhuis	<ul style="list-style-type: none"> - 's winters is het huis kleiner omdat dan de serres en kassen niet als leefruimte gebruikt worden, deze fungeren als milieu-buffer, als breed dubbel glas. (zie zomerhuis, gevelkas, kas-effekt).
Zachte konstruktie	<ul style="list-style-type: none"> - afbouw- en invulkonstrukties, aankleding en toevoegingen. (zie harde konstruktie).

Zeefproces	- het inventariseren, groeperen en coderen van (objektieve) basisgegevens uit een situatie om vervolgens hieruit (on)mogelijkheden ten aanzien van bepaalde ontwikkelingen te kunnen destilleren. (zie Onmogelijkheids Vlekken Optel Methode).
Zomerhuis	- 's zomers is het huis groter omdat dan de serres en kassen wel gebruikt worden als leefruimte. (zie winterhuis).
Zonne-energie, passief- /actief	- passieve zonne-energie is direct gebruik maken van de aangeboden zonnewarmte door situering, constructie en materiaalgebruik van de bebouwing; bij actieve zonne-energie worden allerlei (mechanische) installaties als tussenmedium gebruikt. (zie gevelkassen, kas-effekt, kringloop-installaties, milieu-buffer, watermuur, zomer/winterhuis, zonne-kollektor).
Zonne-kollektor	- zonnewarmte-opvangpaneel als onderdeel van een actieve zonne-energie-installatie. (zie kringloop-installaties, zonne-energie).

Handleiding bij het gebruik van dit boek:

Het boek is ingedeeld in 12 hoofdstukken.

Ieder nieuw hoofdstuk of belangrijk onderdeel begint met zwarte pagina's waarop in witte letters met name de titel, het schaalnivo waarop het hoofdstuk betrekking heeft en de inhoud zijn weergegeven.

Daarnaast is meestal ook een detail uit het "aanpak"-schema te zien waarop men de plaats die zo'n hoofdstuk in het proces inneemt kan terugvinden.

In het algemeen geldt: hoe groter de letters, hoe belangrijker de informatie. Veel deelstudie-materiaal en achtergrond-informatie is daarom sterk verkleind weergegeven en hoeft dus niet per sé gelezen te worden.

De handgeschreven letters van het volgende type:

... van het zeeproces weten waar de mogelijkheden ...
 ... liggen, gaan we kijken wat er gewenst wordt. Dit doen we on-
 net zeeproces, zodat we ons niet uitslaten over de mogelijkheden en haalba-
 komt later, wanneer de wensen en eisen geconfronteerd worden met het
 ... te kijken waar de wenselijkheden het beste gesitueerd kunnen
 ... ind alles aan kan!

vormen echter de **rode draad** door het boek en wil men snel een indruk van het verhaal krijgen dan kan men zich beperken tot het lezen van deze handgeschreven teksten.

Daarnaast verdient het aanbeveling de begrippenlijst door te nemen, wil men alle essenties goed begrijpen.

Vanwege de te hoge kosten was het niet mogelijk de kaarten en tekeningen in kleur af te drukken.

Hopelijk is daarom uit het skala van grijs tinten nog voldoende informatie te halen om de bedoeling van de oorspronkelijke kleurkoderingen te begrijpen.



**NATUUR
verliest...**



De wereldvoorraad olie en aardgas is het resultaat van miljoenen jaren. Die maken we in 45 jaar op.



Gas komt uit een kraan, elektriciteit uit het stopcontact en benzine uit de pomp. Dat vindt u heel vanzelsprekend.

HERRIE!



De wereld van de grote mensen



Wat Nederland aan energie verbruikt, staat gelijk aan het verbranden van 35 miljoen hopen per maand

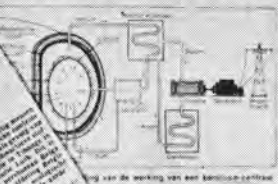


ONDANKS SUCCES PRINCETON-GROEP

Kernfusie-energie nog onafzienbaar ver weg



Ongeval met kernenergie in België



MANIFEST ALARM '81 AANGEBODEN

Milieugroepen ongerust over gevolgen B...

Protestleuzen in olie vervuילend Bretagne:

ZWARTE VLOEDGOLF IS



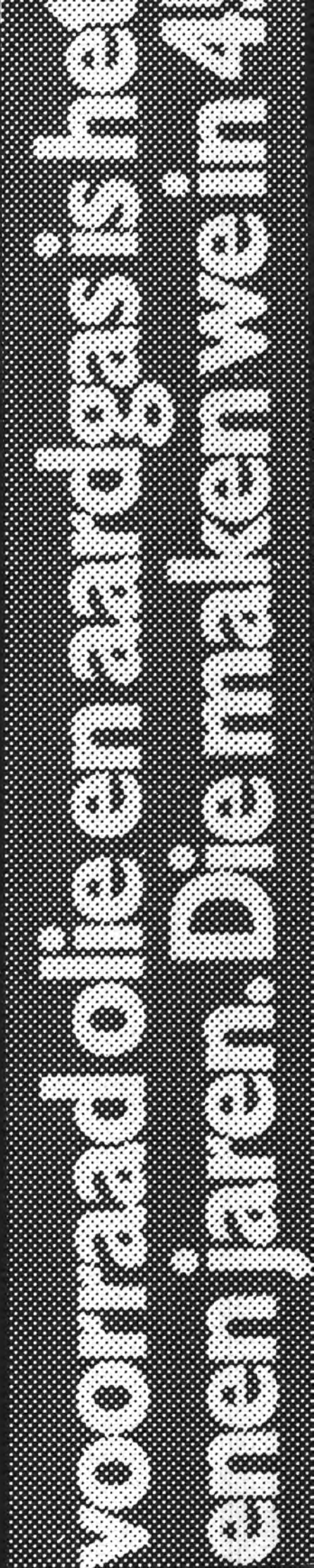
KAPIT...

ELEKTRISCHE CENTRALES
Stoken van kolen geeft te veel vuil
Exploitanten waarschuwen voor gevolgen

VERBRUIK KAN KWART OMLAAG
Energie-voorlichting
bedrijf wordt beto...

Olie stroomt nog steeds uit tanker

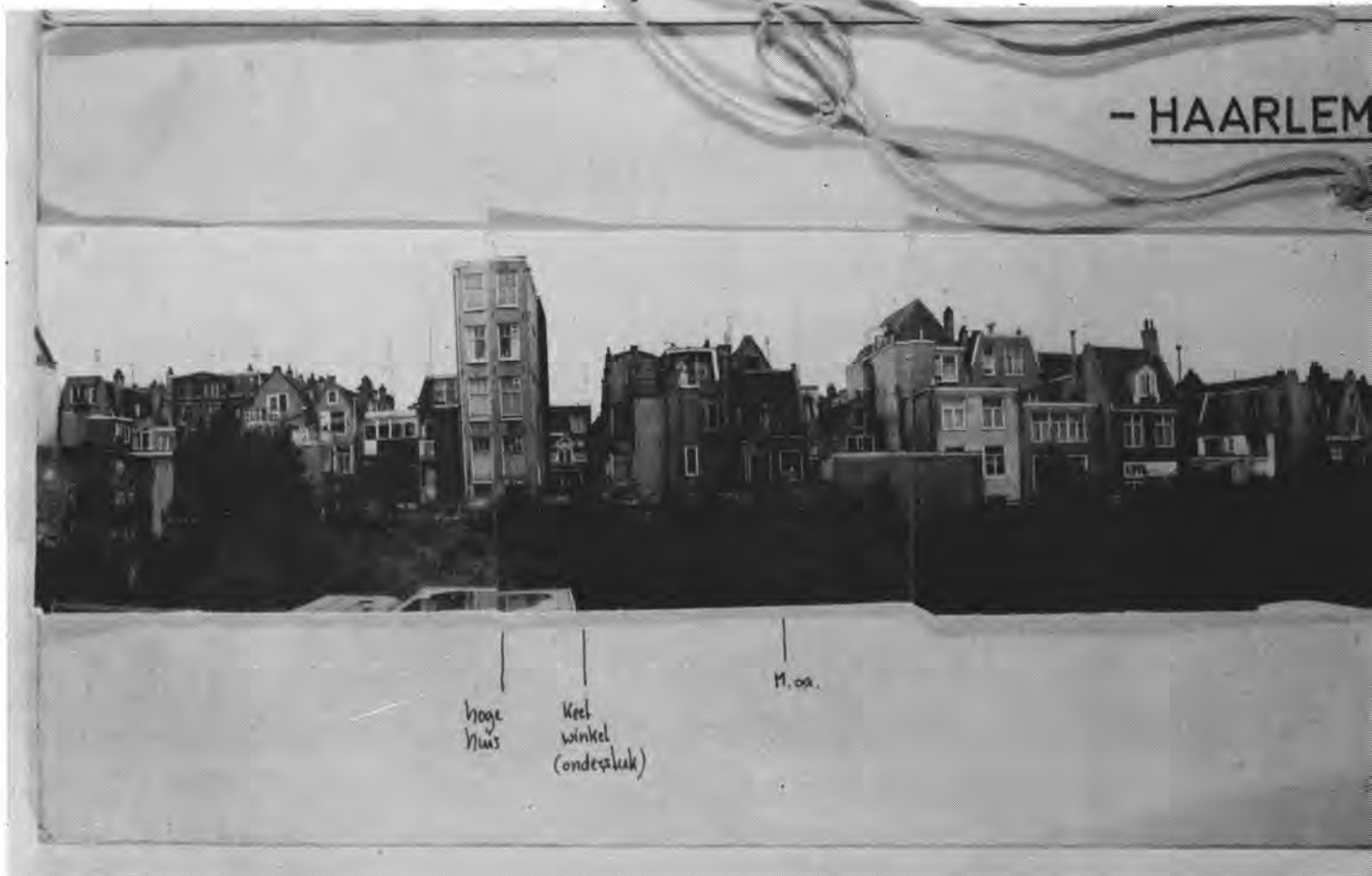
Zelf opwekken elektriciteit



b DE AANLEIDING

1977 We starten in de Haarlemmer Houttuinen, een kaatslaggebied aan de noordzijde van de Haarlemmerbuurt.

Ten gevolge van het uit de dertiger jaren bekende Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, waarbij een grote verkeersdoorbraak langs de spoorlijn naar Haarlem werd gepland, plus de toenemende autodruk en saneringsdrang uit de '60-er jaren, werd in 1969 de bebouwing langs de Haarlemmer Houttuinen waarin ± 3000 mensen woonden gesloopt. De volgende stap zou de aanleg van een auto-weg met 4 rijstroken zijn. Gelijktijdig met acties op de Westelijke Eilanden ontstond er een georganiseerde vorm van verzet vanuit de buurten. In 1973 kwam er een keerproces op gang en dankzij de acties kwam de nadruk te liggen op bebouwingsmogelijkheden langs de weg plus de accent-verschuiving van 4-baans autoweg naar 2-baans stadsstraat, waarbij de rooilijn weer in de nabijheid van die van de oorspronkelijke bebouwing werd vastgesteld. Vanuit het inspraak-gebeuren ontstond vervolgens het plan om, teneinde voldoende variatie te krijgen een aantal verschillende architecten het z.g.n. "Gat van de Haarlemmer Houttuinen" te laten vullen. Vóór af aan het bestemmingsplan werd eerst een opdracht tot het maken van stedenbouwkundige bebouwingvoorstellen een eventuele bouw-opdracht. Dit werden van Herman Herzberger; Jouke van den Bout; en Frijckelenboom, Gerritse en Middelhoek tegenwoordig waren. Hoewel de opzet samenwerking tussen ± 7 ontwerpers overleggroep Haarlemmerbuurt, een opbouw- en andere wijkdes- kundigen enz. uiterst moeizaam. De meeste tijd ging



in het uitleggen van elkaars ideeën zitten. Zoals te voorzien waren er bijna net zoveel plannen als er meningen waren, maar desondanks kwam er uiteindelijk toch een voorlopig eindkompromis, principieel enigszins chaotisch, maar eenmaal gebouwd zou 't best aardig kunnen worden en zeker boven het gemiddelde liggen gezien de reputaties van de verschillende architecten... Maar hierover gaat ons verhaal echter niet.

We merkten dat bijna alle aandacht en energie op dit project kwam te rusten. Daarnaast waren er ook andere stadsvernieuwingsprojecten met ieder hun eigen aandacht en energie. Veel politiek-bepaalde beslissingen die de doorslag gaven in plaats van beslissingen die inhoudelijk over het wonen / werken en alles wat daarmee samenhangt gingen.

Projectgroepen die zich met hun eigen gebied intensief bemoeiden en daardoor minder energie over hadden voor problemen van een paar kilometer verderop.

Kortom, veel activiteit op het kleine schaalnivo, ad-hoc oplossingen etc.

Een samenhangende visie ontbrak, mede door de langs elkaar heen werkende grote gemeentelijke diensten en de tegenstrijdige krachten van externe belangenbonzen, maar ook niet te vergeten de veelheid van detaildiscussies en daardoor verlies van de grote lijn.

Welnu, de behoefte ontstond om, in het kader van een studie een veel groter gebied dan alleen een gat in de stad onder de loep te gaan nemen en daarvoor een min of meer onafhankelijke visie op papier te gaan zetten, in ieder geval losgekoppeld van politieke subjectiviteit en meer vanuit het wonen, werken, recreatie, milieu en toekomst ontwikkeld.

Onze belangstelling richt zich daarna in eerste instantie op de omgeving van de Haarlemmer Houttuinen, het gebied tussen Jordaan en J en op Amsterdam als totaliteit.

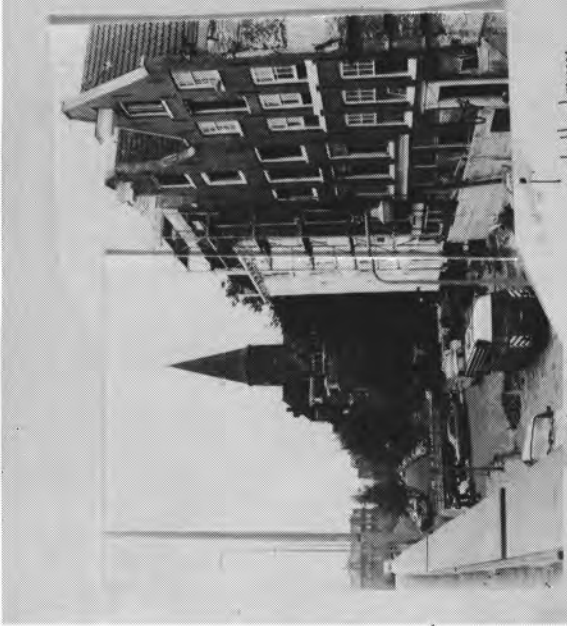
MER HOUTTUINEN. -



wilgang
buiten oranjestraat.

tpv. viadukt.

— Situatieve verkenning Haarlemmer Houttuinen en omgeving (1977) —



voodukl.

kerk Prinsengracht.

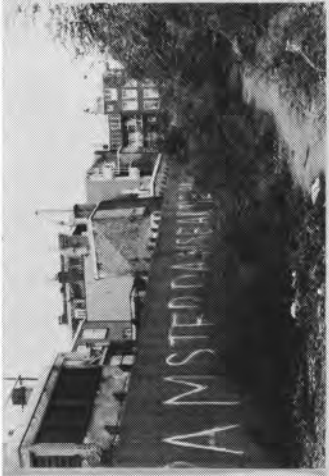
gebied Haarlemmer-
Houttuinen.
(restaurant)



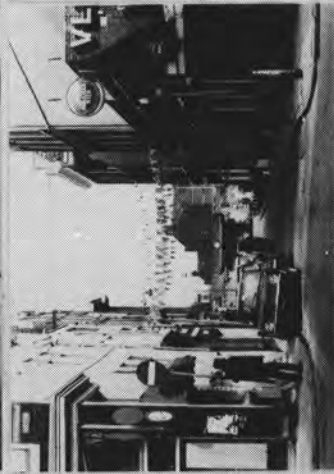
BELA meubelen
HAARLEM
MERDUK



BELA meubelen
HAARLEM
MERDUK



AMSTEDEREN

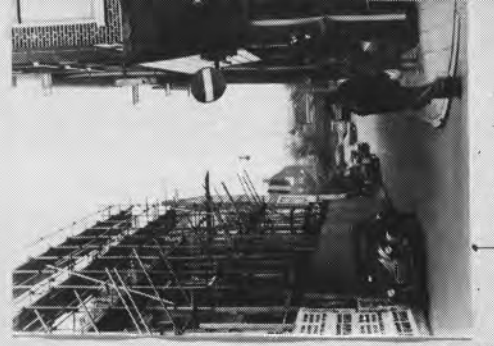


VE

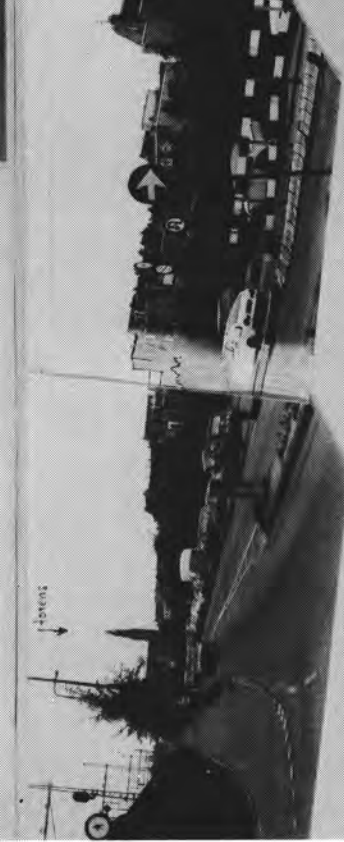


aankomst
tussen
S. Donarspoel en
XI. Houttuinstraat.

Buiten
Donarspoel



Buiten
Donarspoel



Houttuinen



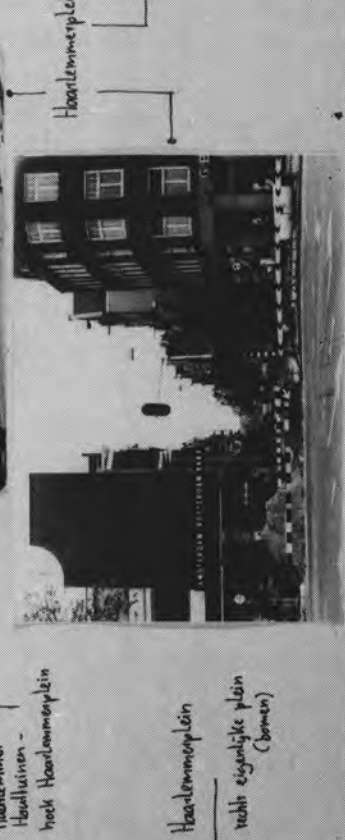
Haarlemmer-
Houttuinen -
hock Haarlemmerplein



(recht:
Willem's
poort)



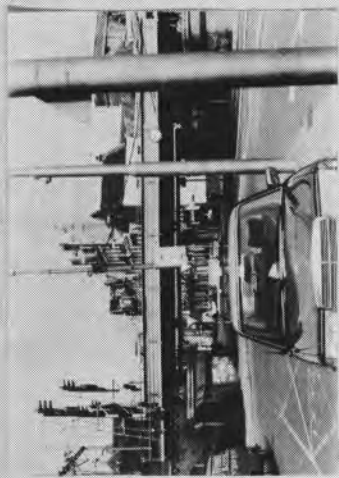
Haarlemmerplein
rechtse zijde plein
(bomen)



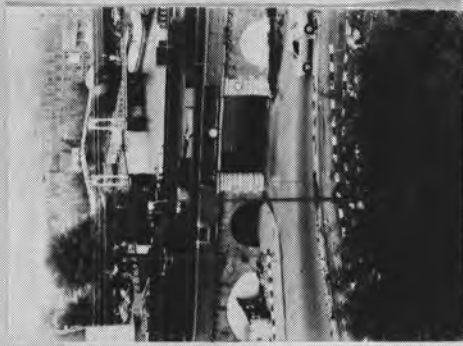
Haarlemmerplein



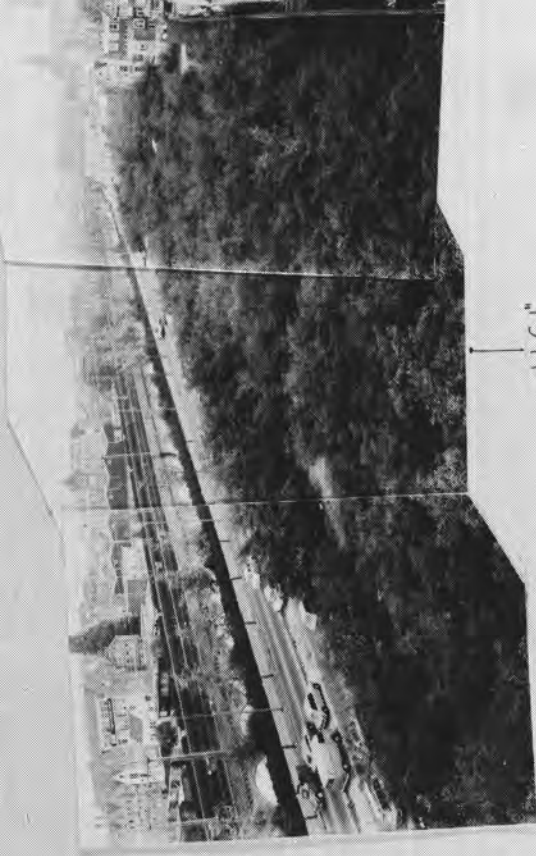
Haarlemmerplein



voorkant Planckiusstraat.



doorgang naar IJsselmeer
(eilanden)

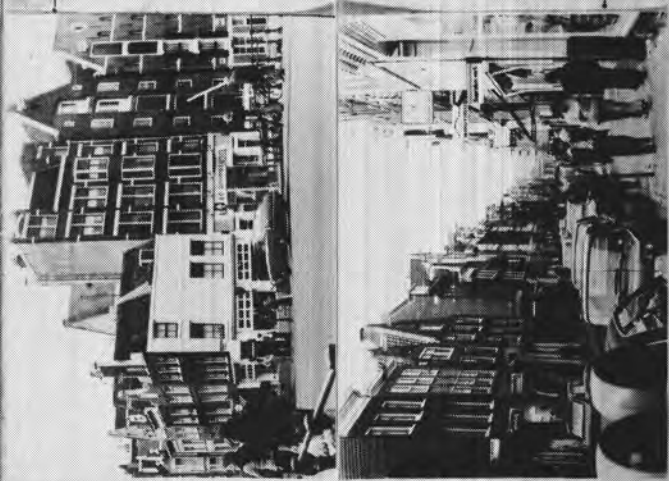


Haarlemmer Houttuinen (spoorlijn + weg)

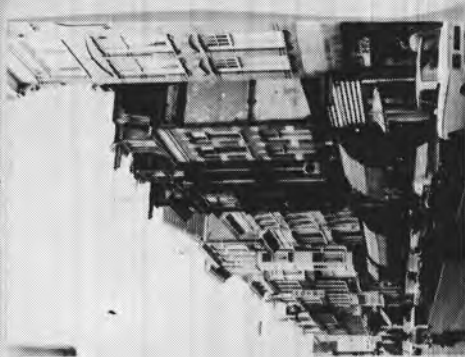
het "Gat"



achtergevels
Haarlemmerdijk.

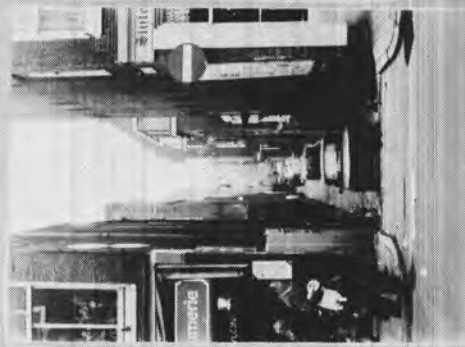


— Hout Haarlemmerdijk. — K. P. Prinsengracht.

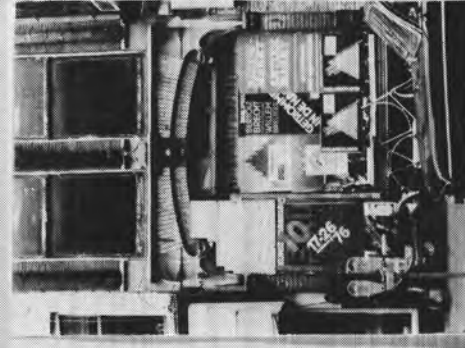


— Haarlemmerdijk

te restaureren pandje's
(bij hoge huizen en
onderstuk.)



steeg



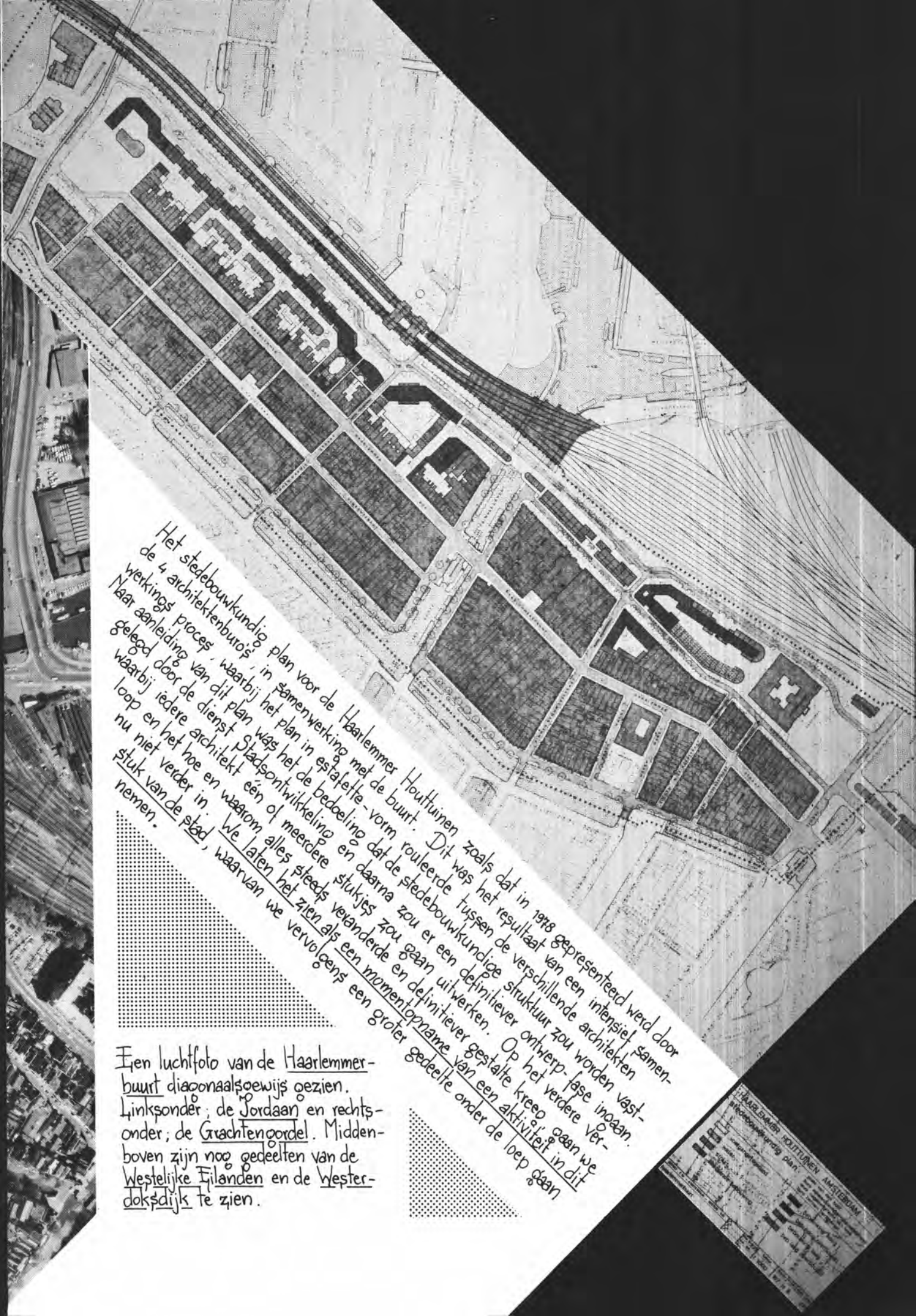
'in pui' (ex. Leuke doorgang)
(Haarlemmerdijk)



steeg (S. Dommestraat)

— Voorbereidingen ten behoeve van de nieuwbouw in "het gat van de Haarlemmer Houttuinen", Amsterdam. —





Het stedenbouwkundig plan voor de Haarlemmer Houttuinen zoals dat in 1918 gepresenteerd werd door de 4 architectenbureaus, in samenwerking met de buurt. Dit was het resultaat van een intensief samenwerkings proces, waarbij het plan in estafette-vorm routeerde tussen de verschillende architecten. Naar aanleiding van dit plan was het de bedoeling dat de stedenbouwkundige structuur zou worden vastgelegd door de dienst Stadsontwikkeling en daarna zou er een definitiever ontwerp-fase inaan-gelegd worden waarbij iedere architect één of meerdere stukjes zou gaan uitwerken. Op het verdere verloop en het hoe en waarom alles steeds veranderde en definitiever gestalte kreeg, gaan we nu niet verder in. We laten het zien als een momentopname van een activiteit in dit stuk van de stad, waarvan we vervolgens een groter gedeelte onder de loep gaan nemen.

Een luchtfoto van de Haarlemmerbuurt diagonaalsgewijs gezien. Links onder; de Jordaan en rechts onder; de Grachtengordel. Middenboven zijn nog gedeelten van de Westelijke Eilanden en de Westerdoksdijk te zien.



c EEN BEELD VAN DE WOON- WERK- & WATERWERELD

Een gebied, genaamd de Gouden Reel, gelegen tussen de Jordaan in het zuiden en het IJ in het noorden, wordt als onderzoekslokatie gekozen. Het gebied ligt min of meer op de grens van stad, land en water, waar grootschalige en kleinschalige elementen elkaar ontmoeten, heeft veel ruimtelijke variatie in zich, historisch gegroeide gedeelten en gebieden met een groffe structuur. Bovendien wordt het doorsneden door grote verkeersaders. In dit stuk van de stad vinden diverse stadsvernieuwings-activiteiten plaats en daardoor zijn er veel gegevens beschikbaar verspreid over verschillende gemeentelijke diensten, actiegroepen en particulieren.



Werkgebieden:

Westelijk
Havengebied.

De Overbraker-
binnenpolder is
nog een relatief
open gebied
waarin o.a. een
volkstuintenkom-
pleks plus het
Westerpark als
groenelementen
diep de stad
binnendringen.



- De grote schaal -

Stadsrand
aan het J:

De Westerdoks-
dijk in de
richting van de
stad gekeken.
Op de achter-
grond de Post-
hoorn-kerk.



- De tussenschaal -

De Stad:

Brouwers-
gracht.

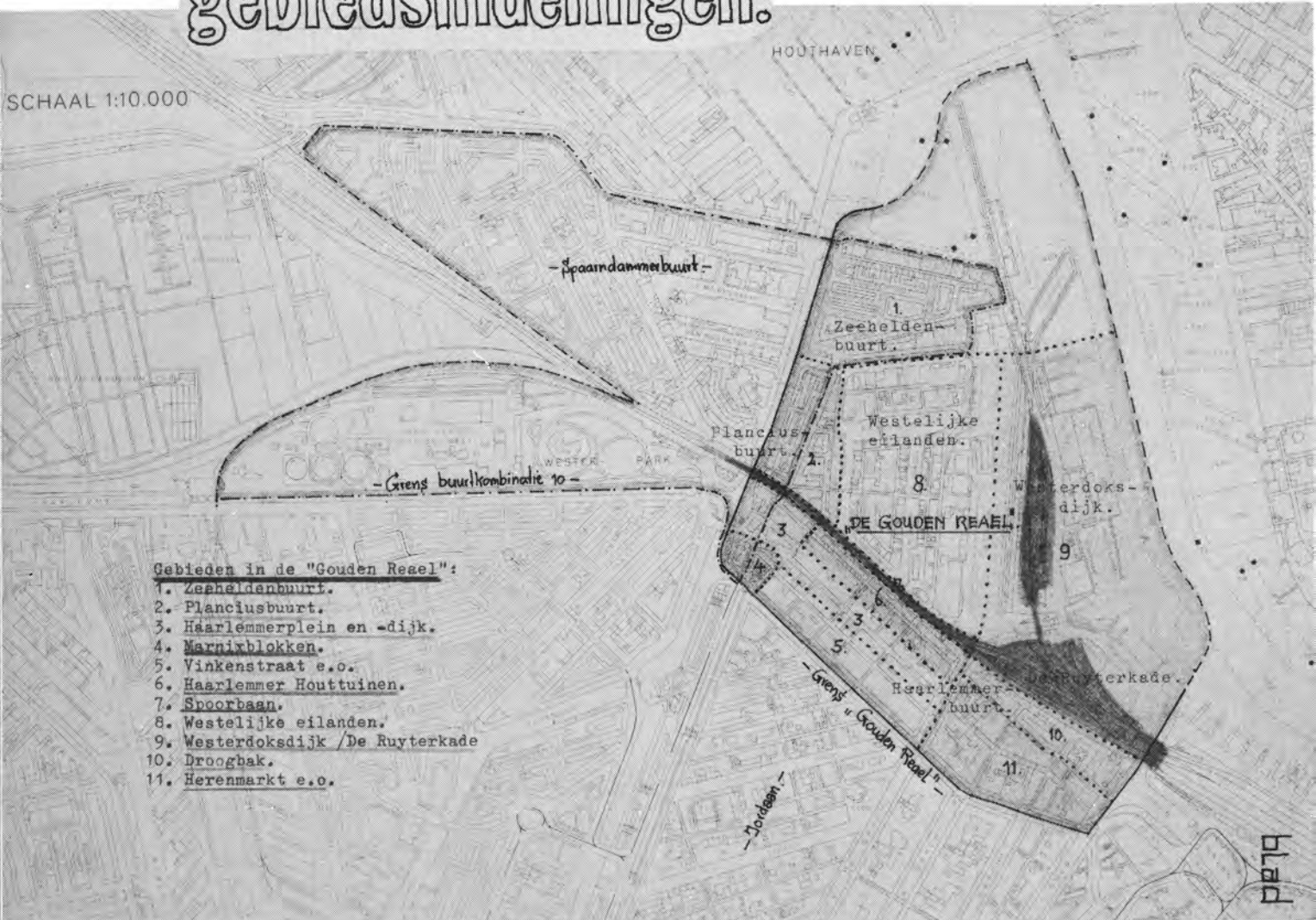
Intensieve
vermenging
van wonen
werken
wateraktivi-
teiten,
verkeer
stadsgroen
etc.



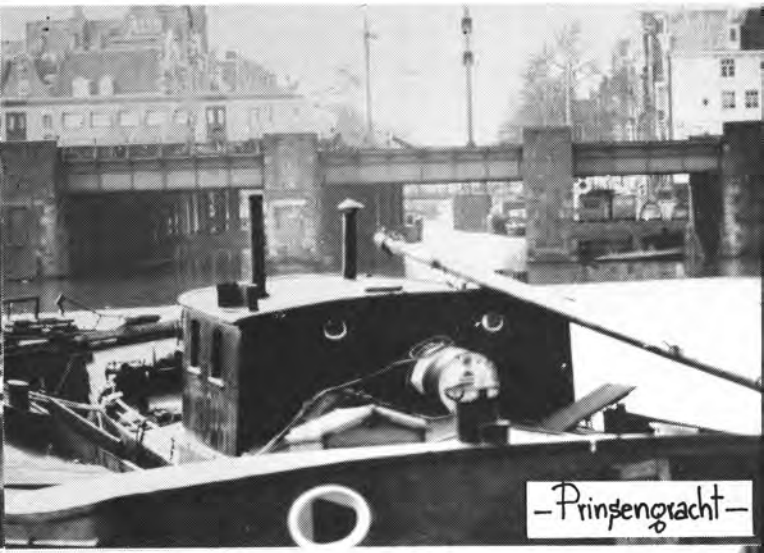
- De kleine schaal -

gebiedsindelingen.

SCHAAL 1:10.000



- Brouwersgracht -



- Prinsengracht -



- Haarlemmerdijk -



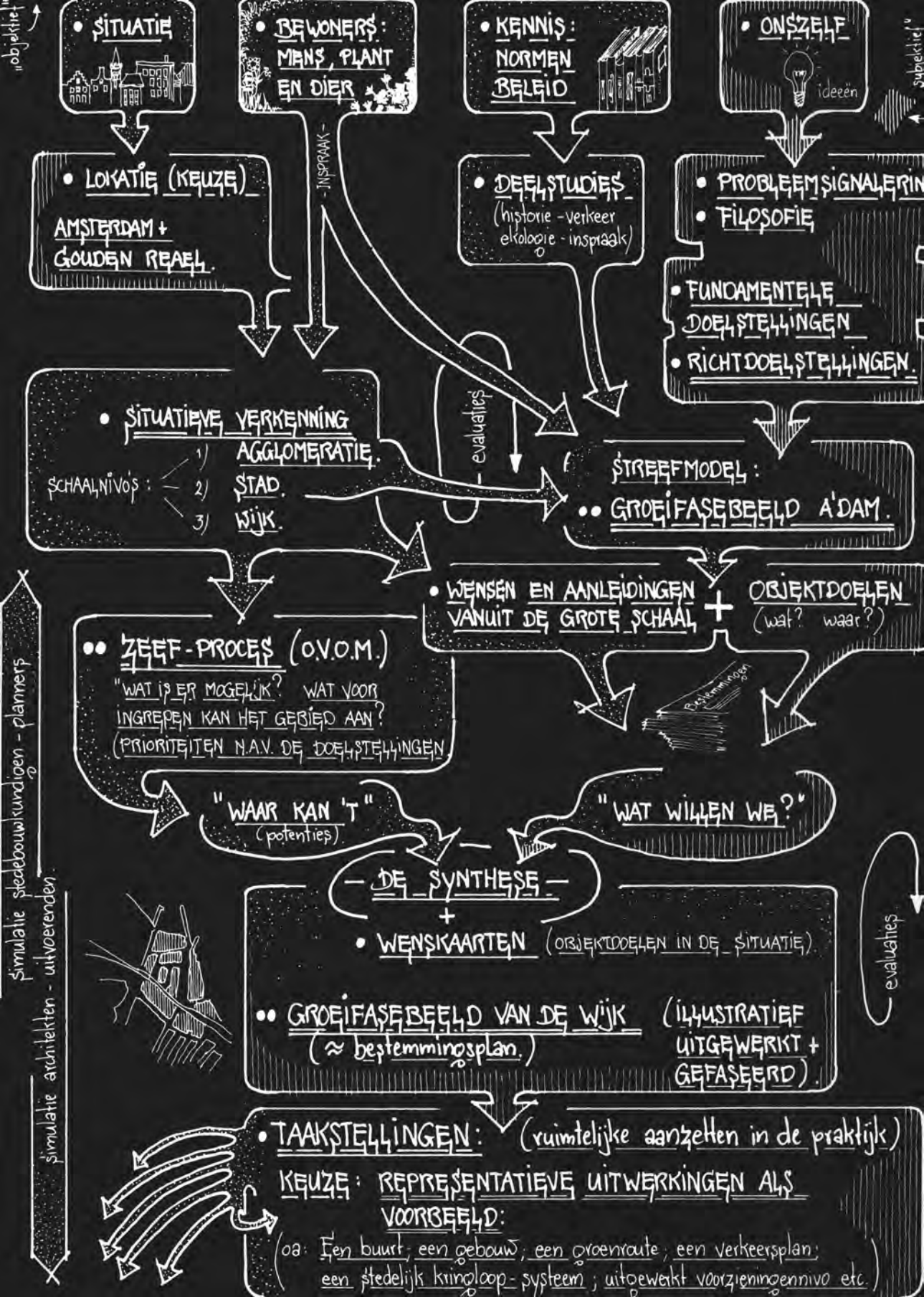
- Droogbak -



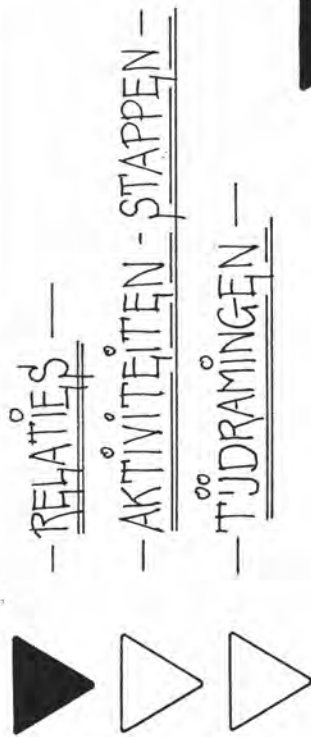
- Westerdok -



- De Zandhoek -

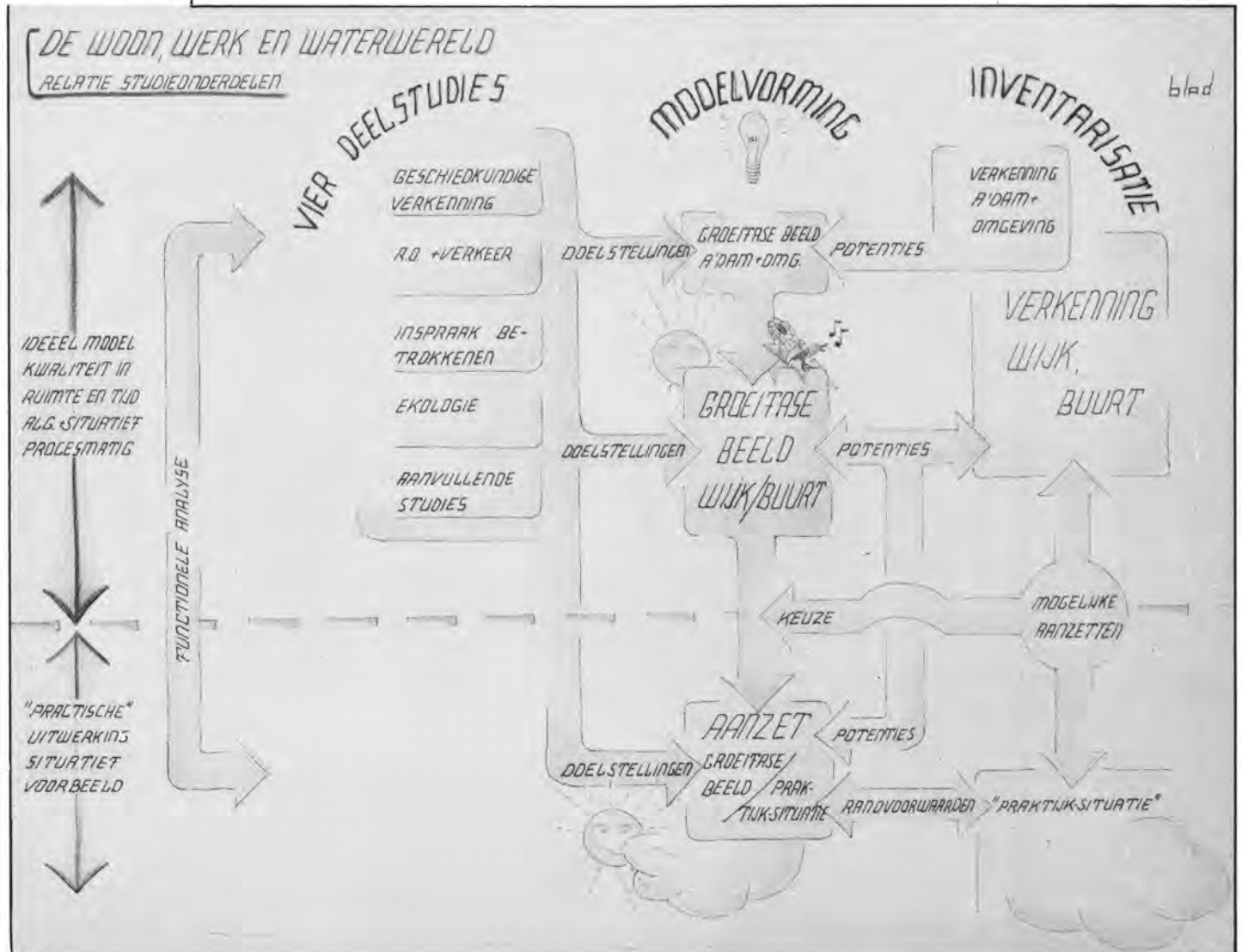


In dit schema is te zien hoe de gegevens van mens, plant, dier en materie door middel van deelstudies en gerichte inventarisaties in de modelvorming betrokken worden. Deze deelstudies werden tijdens het proces direct vastgelegd in een zogenaamd draaiboek.



Rechts: Een voorbeeld van een tijdraming en een tweewekelijkse controle van het stedenbouwkundig onderzoek voor zover dat in het begin te overzien was. Met name het maken van zogenaamde „basiskaarten” en het bepalen van „potenties” door middel van een zeefproces bleek naast de nodige aandacht voor lay-out en kleurwerk erg arbeidsintensief te zijn. Van het maken van „toetsingsmiddelen” een soort „ontwerp-kruidentwijzer voor architectonisch ontwerpen” is, gezien de hoeveelheid werk van de overige handelingen, vanaf gezien. Maar in het schema is dit nog aangegeven als een grote verdragende faktor. Later, bij het maken van (steden) bouwkundige schetsplannen waren we al weer bijna 'n jaar verder en liepen we 4 maanden achter op het oorspronkelijke tijdschema. Van deze uitwerkingsfasen is verder geen soortgelijke tijd-kontrolle bijgehouden. Het hele proces, inkl. de bouwkundige uitwerkingen, duurde $\pm 1\frac{1}{2}$ jaar (2 personen) '77-'78. De samenstelling van dit boek ruim $\frac{1}{2}$ jaar (1 persoon) '80.

Op de volgende bladzijde zijn twee zogenaamde „Aktiviteiten - stappen schema's” te zien uit de stedenbouwkundige fasen. Gesimuleerd wordt de manier van werken van een stedenbouwkundige dienst of ontwerpgroep. Input en output handelingen zijn gescheiden. In het midden ligt het beslissingsgebied v.d. ontwerpers. Links v.d. link-lijn is „objektief” - rechts is „subjektiever (plannen).

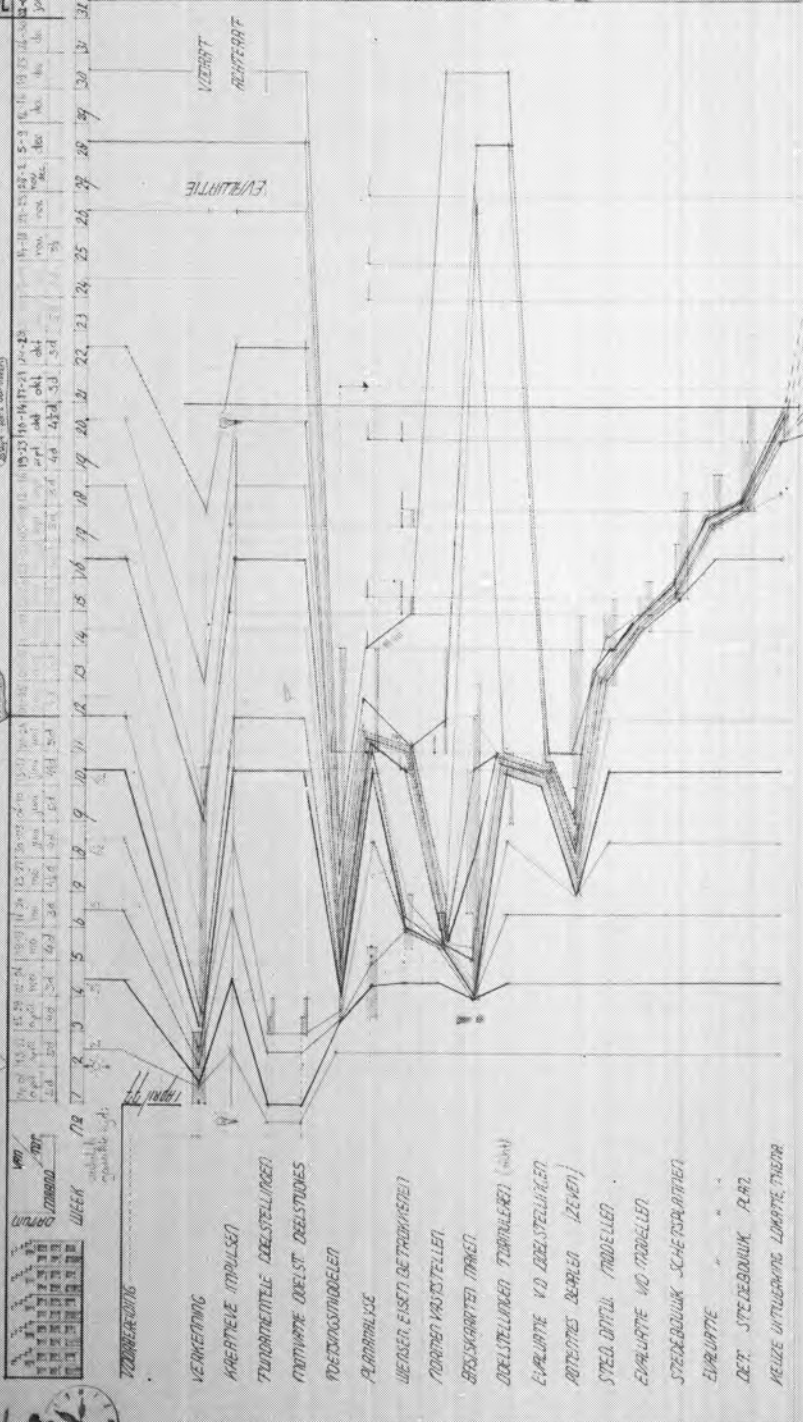


PROGRAMME STEDEBOUWKUNDIGE FASE, STADWILK NVD EN BUURT NVD

DE WERK WERK EN WATERWERK
TUSSEN JOHANN EN U.

WEEK

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----



- VERKEER
- KAPITELE IMPULSEN
- TOEGANGSMODELEN
- WEGEN, EISEN EN TRAMWEGEN
- ANDERE OORSTELLINGEN LOKALITEIT NVD
- STED. BOUWKUNDIG PLAN LOKALITEIT
- EVALUATIE VERBODEN PVE
- POTENTIAL BEPALEN
- MODELLEN VOOR UITWERKING BESTEMD
- EVALUATIE MODELLEN HELE NVD
- DEEL. VOORSTELLEN WATTOEGANGEN
- HELE BOUWKUNDIG UITWERKING NVD

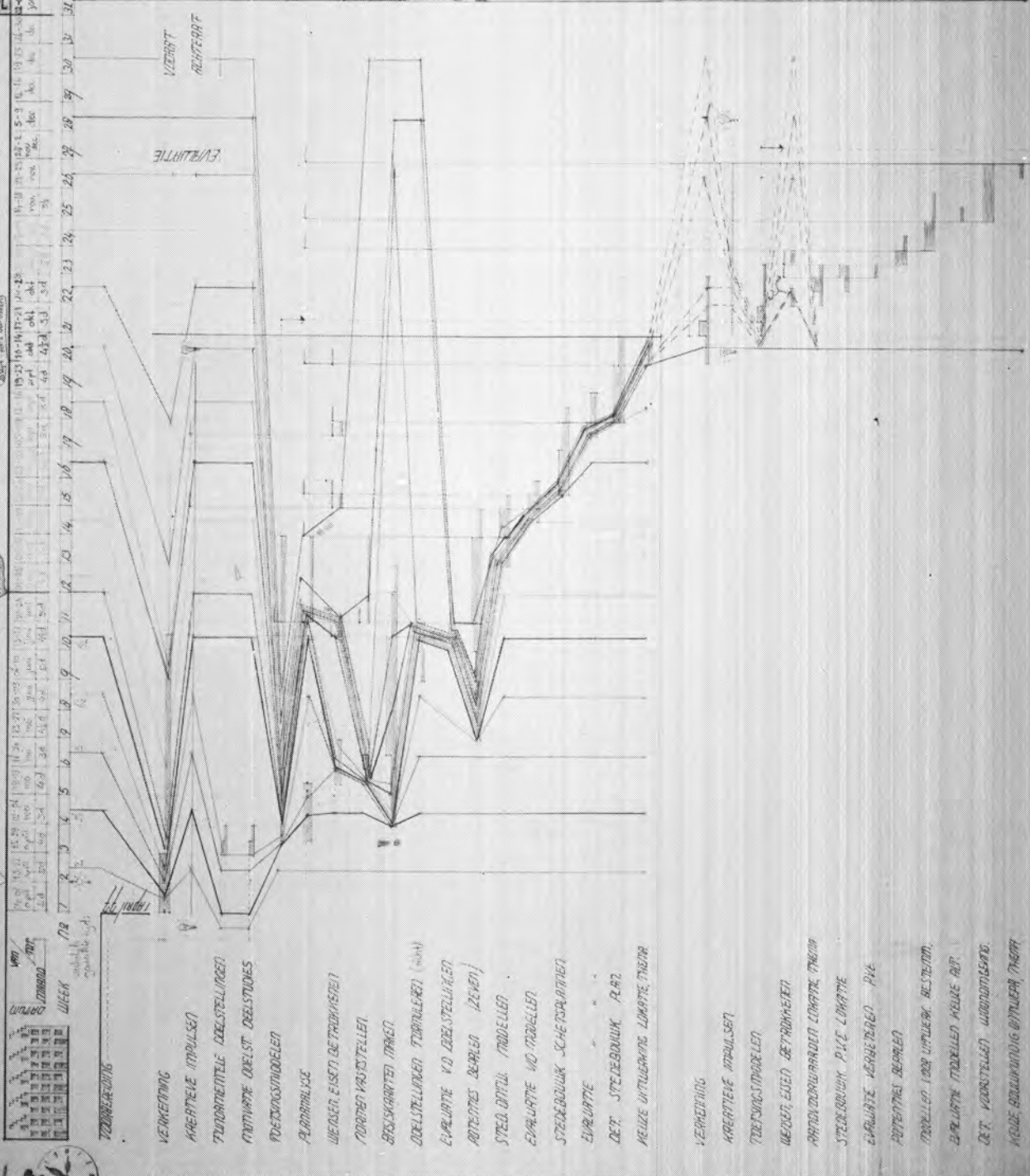
STADWILK NVD, STED. BOUWKUNDIG NVD, STADWILK NVD EN BUURT NVD, STED. BOUWKUNDIG NVD

BUURT NVD EN BUURT NVD, STADWILK NVD EN BUURT NVD, STED. BOUWKUNDIG NVD

MARKTOEFFENING

MARKTOEFFENING

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

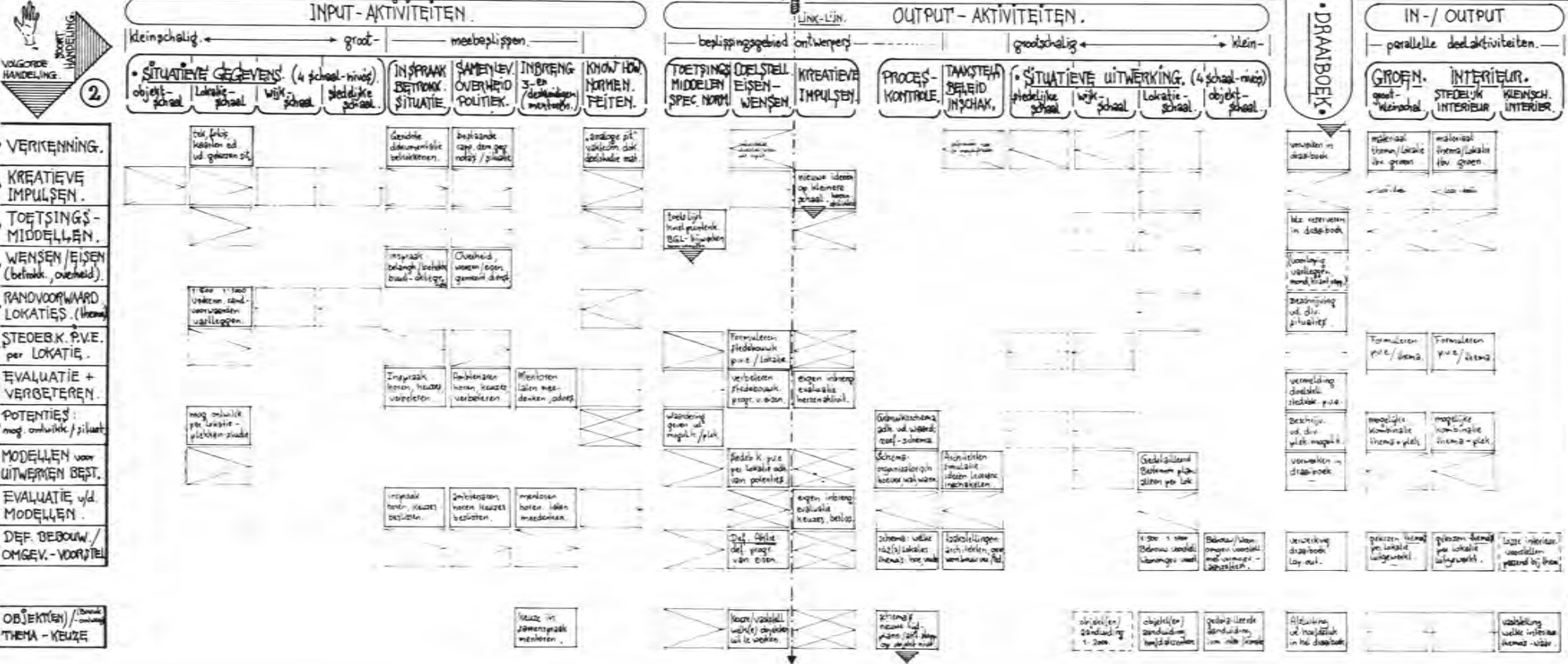


- VERKEER
- KAPITELE IMPULSEN
- TOEGANGSMODELEN
- WEGEN, EISEN EN TRAMWEGEN
- ANDERE OORSTELLINGEN LOKALITEIT NVD
- STED. BOUWKUNDIG PLAN LOKALITEIT
- EVALUATIE VERBODEN PVE
- POTENTIAL BEPALEN
- MODELLEN VOOR UITWERKING BESTEMD
- EVALUATIE MODELLEN HELE NVD
- DEEL. VOORSTELLEN WATTOEGANGEN
- HELE BOUWKUNDIG UITWERKING NVD

STADWILK NVD, STED. BOUWKUNDIG NVD, STADWILK NVD EN BUURT NVD, STED. BOUWKUNDIG NVD

BUURT NVD EN BUURT NVD, STADWILK NVD EN BUURT NVD, STED. BOUWKUNDIG NVD

AKTIVITEITEN - STAPPENSHEMA. STEDEBOUWKUNDIGE FASE: BUURT- NIVO.



Hand icon: VOLGORDE HANDELING

Elk hokje stelt een handeling of activiteit voor.

Downward arrow icon

Van boven naar beneden gelezen volgen zij elkaar in-de-tijd op.

Box with diagonal lines icon

Dit betekent dat de bovengeslagen handeling wordt verwerkt in de volgende naastgelegen handeling(en).

Box with diagonal lines icon

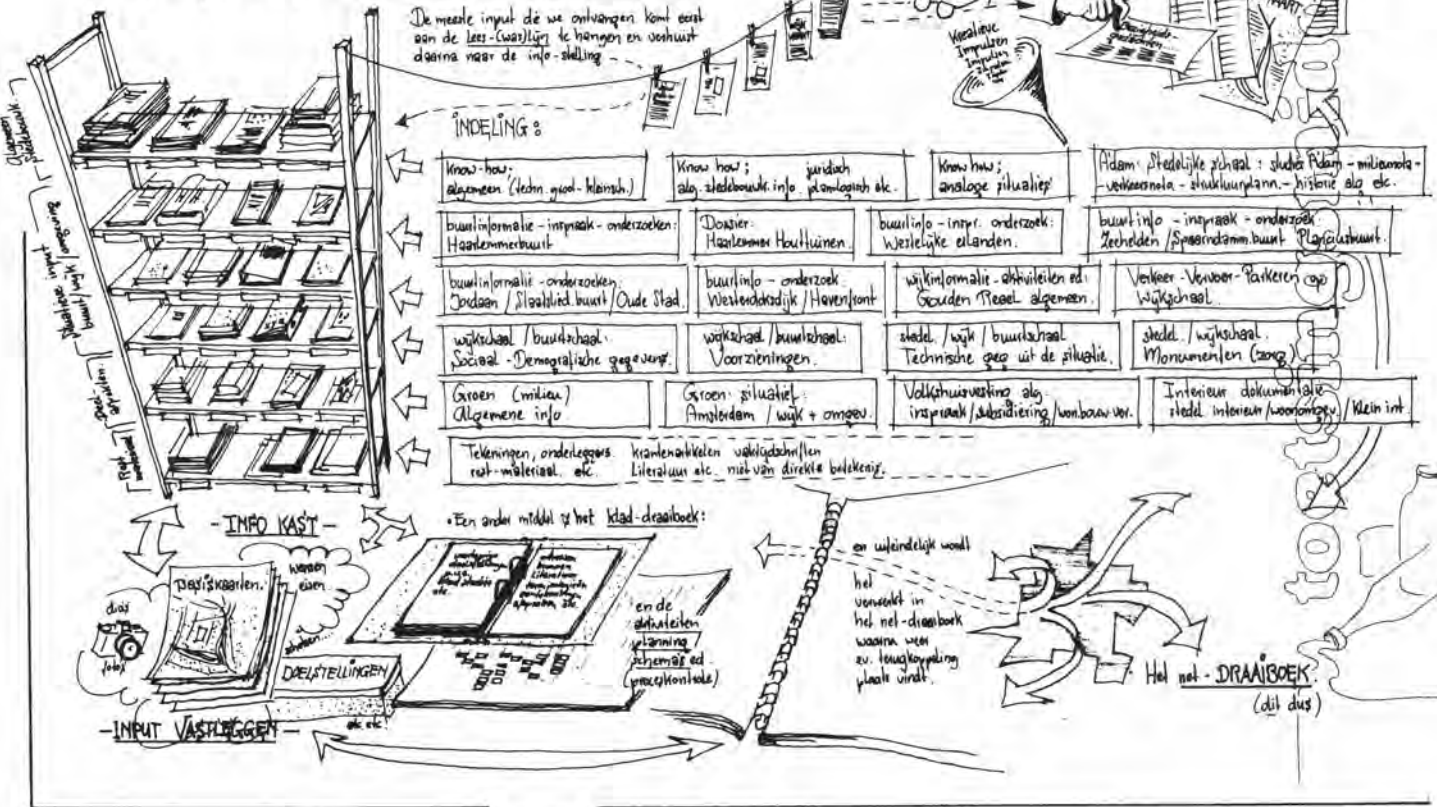
Na deze fasen volgen de uitwerkingsfasen t.a.v. de bebouwing en de buitenruimten.

Downward arrow icon

bezigheidsgedachten lijst.

informatieverwerking

• Een vd. bezigheden die het verwerven van de nodige informatie kunnen versimpelijken is het bijhouden van een goed geordende informatie-stelling:

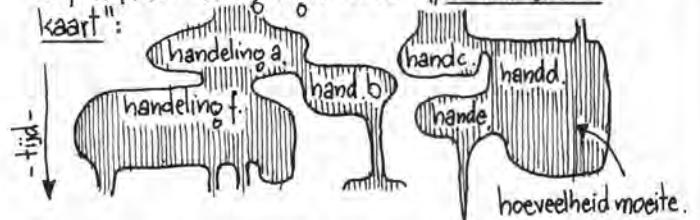


Hulpmiddelen bij het proces en de relatie met de praktijk

Al deze schema's, toetslijsten en draiboek-studies behoren bij de mogelijke hulpmiddelen die bij zijn ontwerp- en beslissingsproces gebruikt kunnen worden (planning, functionele analyses e.d.).

Zoende kan het proces steeds controleerbaar blijven en blijft het duidelijk wanneer - wie - wat - en waar - beslist heeft. In de praktijk dient dan ook steeds een goede rapportage plaats te vinden, niet door bv. alleen verslagen van vergaderingen te produceren, maar door bv. op afdrucken van slappenschema's steeds opnieuw het verloop van de handelingen, beslissingen, evaluaties en wijzigingen in te kleuren. Men kan bv. één reeks van handelingen die tot een bepaalde keuze leiden, 'n kleur geven. Op een andere afdruk de volgende handeling enz. Zo hebben wij ook een tijdlang de hoeveelheid moeite of energie die de handelingen

ons kosten vastgelegd in een „moeite-ballenkaart“:



In deze studie zijn ook vaak duidelijke keuzes gedaan en beslissingen genomen die normaal in de praktijk jaren zouden vergen zoals inspraakprocedures en evaluatierondes. Om tot duidelijke praktijkvoorbeelden te komen teneinde de doelstellingen ook op kleine schaal waar te kunnen maken zijn sommige beslissingen gesimuleerd. Toch is steeds zoveel mogelijk rekening gehouden met de wensen en idealen van bv. de gebiedsbewoners en met de wensen en eisen van de omgeving, de stad, het land, de overheid etc. omdat een gebied functioneel niet los kan worden gezien van het grote maatschappelijke - en het grote eko - gebeuren.

Andere middelen die het proces sturen; schema's van een zelfproces, stadsvernieuwingaanpak, faseringen, een milieukundig model, kollektief wonen etc. zijn verder op bij de betreffende onderwerpen te vinden.



ekologische

Planten, mensen en dieren vormen met elkaar de biosfeer van onze aarde. De bijzondere eigenschappen die aan het vernuft van de mens kunnen worden toegeschreven maken het mogelijk om binnen de biosfeer een aparte noösfeer (noos = geest) te onderscheiden.

De onderlinge wisselwerking tussen organismen (mens, plant en dier) en hun abiotische omgeving noemt men het ekosysteem.

Hierin heerst een bepaalde rangorde: n.l. dat de biotische omgeving heerst over de biotische en dus ook over de mens.

Daarom moeten we als mens ook bijzonder veel aandacht besteden aan onze omgeving; in de eerste plaats aan de abiotische (kosmo-, atmo-, hydro-, lithosfeer), en vervolgens de ons omringende planten- en dierenwereld, (Ruimtelijke ordening).

Binnen het ecosysteem mens-omgeving zijn wij vooral bezig de uitwendige levensomstandigheden van onze eigen soort zo gunstig mogelijk te sturen.

Hiervoor hanteren we vooral technieken en maken gebruik van abiotische (technische) hulpmiddelen en biotische (andere mensen, dieren en planten) stuurmiddelen.

Bijvoorbeeld:

De civiele techniek is een techniek vooral gericht op de abiotische component van onze omgeving; de kultuurtechniek op de biotische. Bij ons streven (op wetenschappelijk-technische basis) naar steeds betere uitwendige levensomstandigheden voor steeds meer mensen ondervinden we hierbij ook steeds meer ongewenste neveneffecten. Hiertoe heeft men in onze tijd de Milieu-techniek ontwikkeld. Echter: het belang van de mensen staat hierbij steeds voorop.

Ook voor andere organismen uit de aardse ecosystemen heeft onze technische aanpak gunstige of nadelige neveneffecten.

Vroeger (tot ± het begin van deze eeuw) waren echter de gunstige neveneffecten groter dan de ongunstige terwijl dit tegenwoordig andersom ligt! Om dit te bestrijden heeft men de Natuur-techniek ontwikkeld, welke gericht is op de bescherming van de niet-menselijke wezens en daardoor indirect op de mens.

Om nu evenwichtiger te kunnen „sturen“ in de processen die om ons heen plaatsgrijpen vinden wij het van belang de fundamentele gedachten die voorafgaan aan het formuleren van doelstellingen te baseren op een ekologische visie.

Meeestal beperken middelen als het aanwenden van de natuurtechniek zich tot de gebieden die nog het minst door menselijke organisatievormen zijn ingekapseld en proberen we hiermee te redden wat er nog aan waardevolle natuurlijke elementen aanwezig is.

Een complexe ordening van biotische en abiotische componenten zoals een stad of een stad in wisselwerking met zijn omgeving is echter eveneens een ekosysteem waarbij de interacties tussen mensen onderling en mens-, dier-, plant- en materie volgens dergelijke principes verlopen.

Alleen hebben we hier niet te maken met een stabiel milieu, zoals de complexe ordening in een bos, maar met een zeer dynamisch milieu; vaak in negatieve zin (snelle veranderingen - in-de-tijd). We kunnen hierin wel stabielere situaties ontdekken en proberen te bereiken.



gedachte.

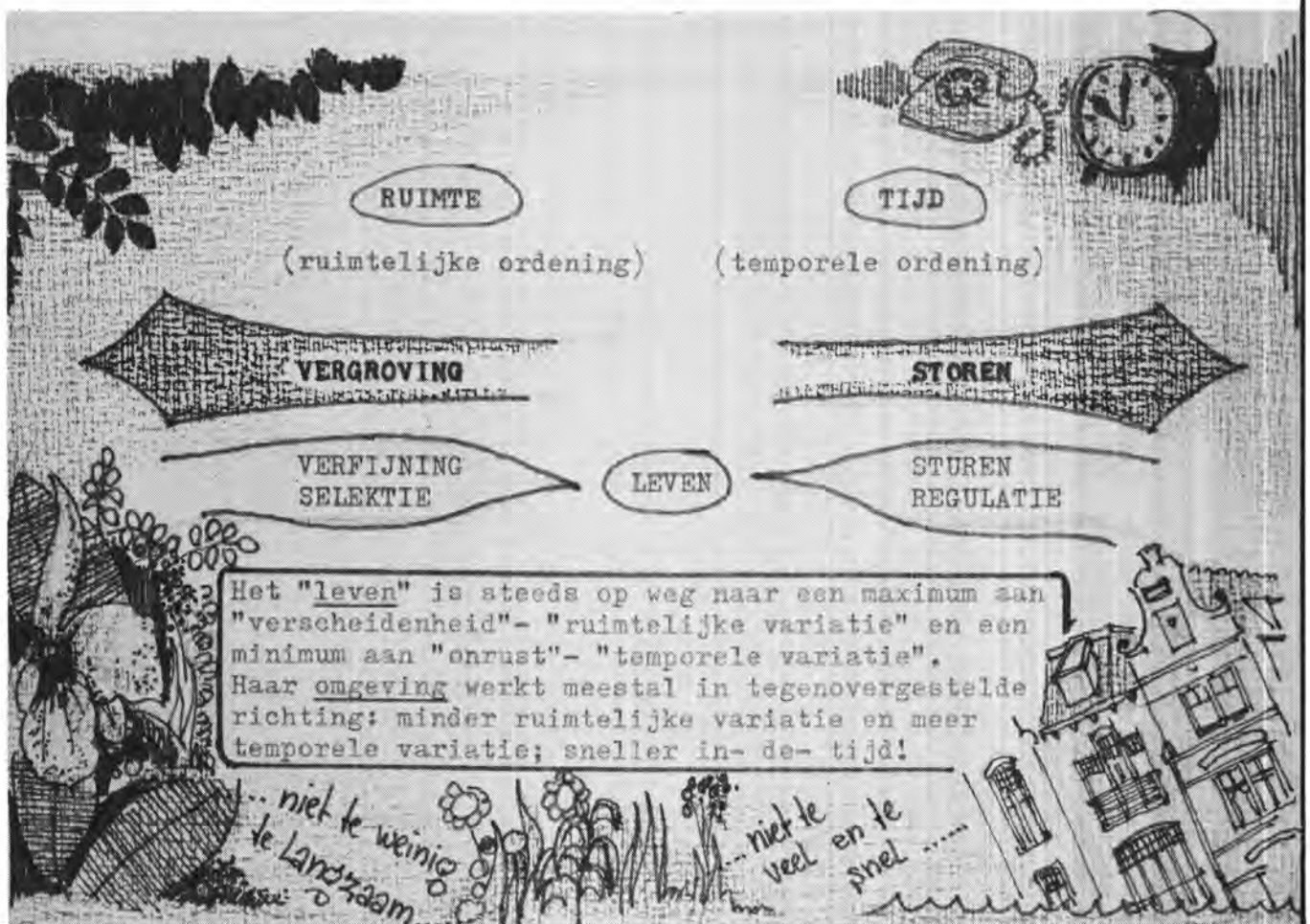
Hiervoor kunnen we gebruik maken van de zogenaamde Struktuur-ekologie, dit is: nagaan hoe de wisselwerking tussen organismen en hun omgeving in ruimte en tijd geordend moeten zijn.

We vinden hierbij twee basisbegrippen:

- Ruimtelijke Ordening (gedaante / patroon / structuur)
- Temporele Ordening (gedrag / proces / dynamiek)

Een van de belangrijkste spelregels is: "Gunstig" dwz. niet te veel van iets en niet te weinig, maar net goed. ongunstig - bovenste tolerantiegrens → gunstig ← onderste tolerantiegrens - ongunstig.

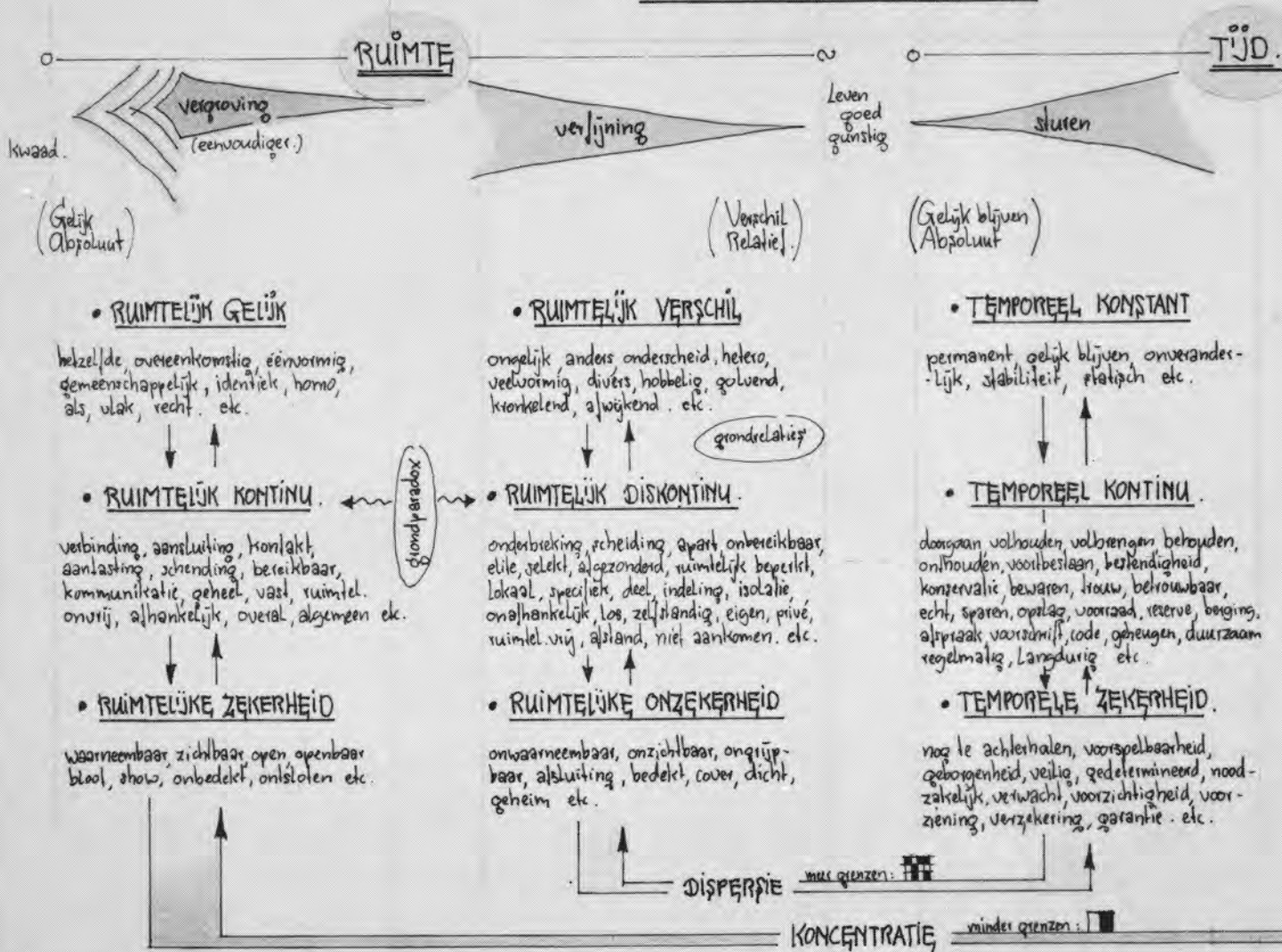
De vraag is nu hoe de ruimtelijke en temporele ordening van stelsels in elkaar zit, hoe ze werken en hoe "gedaante" en "gedrag" op elkaar betrokken zijn:



ekologische gedachte.

In schema :

- GRONDRELATIE VAN EEN SYSTEEM -



Iedere relatie bevat zowel aspecten van „verbinding” als „scheiding” en wel in Ruimte en Tijd; relaties duidt men vaak aan met de term: „tussen-” of „meso”begrippen.

- Bijvoorbeeld:
- Patroon
 - Structuur
 - Proces
 - Dynamiek
 - Grens
 - Rangorde

- omvat verschil + gelijk
- „ scheiding + verbinding
- „ verandering + gelijk blijven.
- „ temporele onderbreking + doorgaan.
- „ contact tussen verschillen.
- „ verschil in scheiding.

• Midden

milieu - optimum - evenwicht - harmonie - norm.

• Functie

dit is het bereiken en handhaven van bepaalde tussenposities op de schalen van ruimtelijke en temporele variatie.

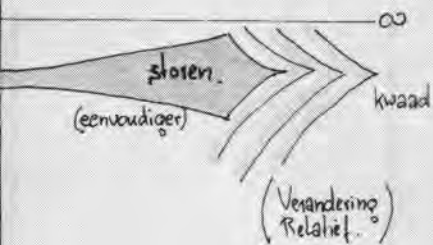
• Beweging

dit is een relatie uit het ruimte - tijd veld.





blad



• TEMPORELE VERANDERING

anders worden, omzetting, conversie, mutatie, transformatie, versuiming, instabiliteit, bedrog

• TEMPOREEL DISKONTINU

onderbreking, ongeregeld, slagzwaai, falen, ontrouw, onbetrouwbaar, staken, beginnen, nieuws, verliezen, vergeleken, vinden, kortslonkig, vergelijkelijk, etc.

• TEMPORELE ONZEKERHEID

niet meer te achterhalen, onvoorspelbaar, risico, onverwacht, avontuur, onvoorzichtig, onveilig, loeval etc.

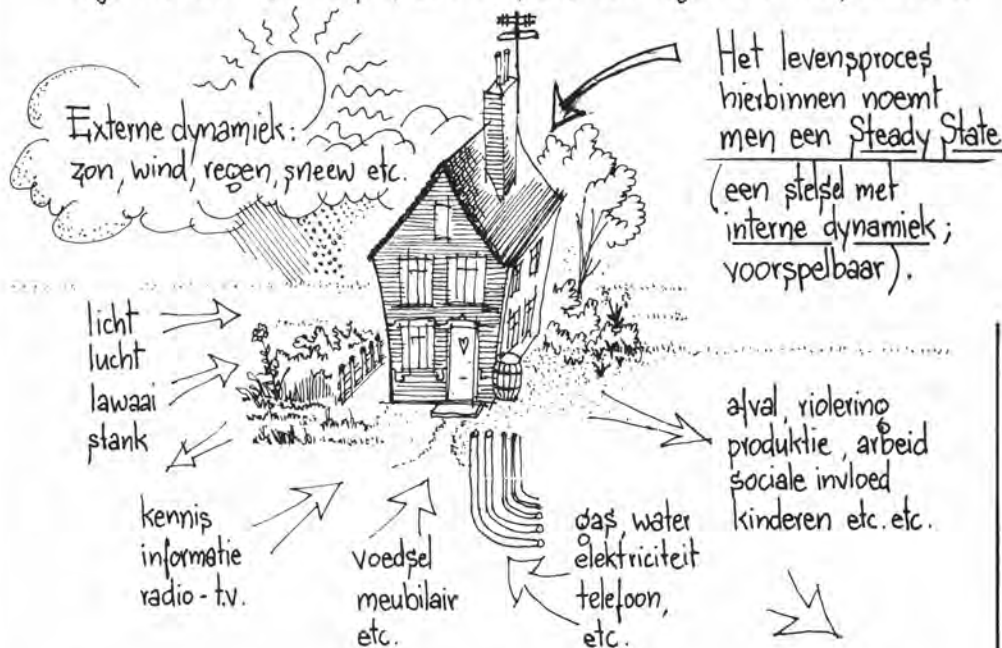


SELEKTOREN EN REGULATOREN

Ruimtelijke structuren die een middel leveren tot het verkrijgen, respectievelijk handhaven van een bepaalde tussenpositie op de nominale schaal van de ruimtelijke variatie (bijvoorbeeld: een bepaald successiestadium), noemt men selektoren. Werken zij ten aanzien van de temporele variatie dan spreekt men van regulatoren.

Het verschijnsel "leven" zou zich zonder deze biotische en abiotische selectie- en regulatiemogelijkheden niet hebben kunnen ontwikkelen.

Bijvoorbeeld: Een huis is een kompleks van regulatoren en selektoren:



Wanneer er een evenwicht bestaat tussen de interne dynamiek en de externe dynamiek (omgevingsdynamiek), kunnen we spreken van een stabiele situatie ofwel een Steady State.

Als de (interne) steady state dynamiek veranderd heet dat Successie-dynamiek: bijvoorbeeld, een kind wordt geboren → dus meer voedsel e.d. is nodig.

Als de hoeveelheid omgevingsdynamiek ten opzichte van het interne gebeuren wordt veranderd; bijvoorbeeld het dak waait van het huis, de stroom valt uit etc., funktioneert het Steady State ook niet meer.

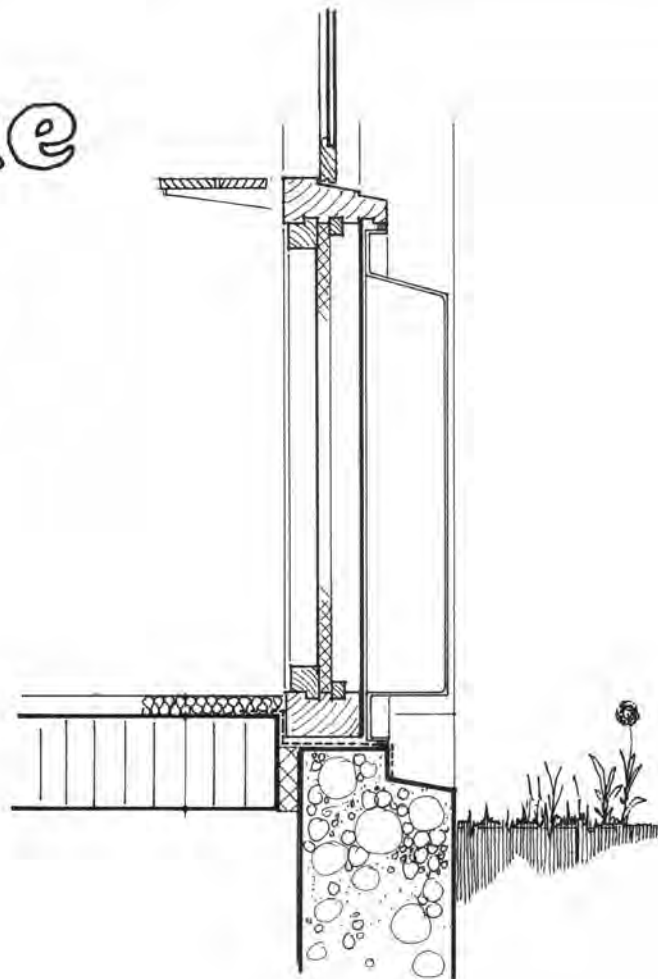
Daarom wordt de hoeveelheid externe dynamiek geregeld door middel van selektoren en regulatoren. Er is bijvoorbeeld een isolatie (scheiding + vertraging) nodig ten opzichte van wind, water, sneeuw, zon ed. door middel van een omhulsel, een buffer, in de vorm van muren, ramen en een dak. De hoeveelheid dynamiek moet worden geregeld door middel van buizen, pijpen, kleppen, kranen, deuren, ramen, schoorstenen, vuilnisbakken, violeringssystemen etc.

ekologische gedachte.

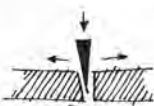



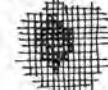
Een isolatiemateriaal is bijvoorbeeld een opslagmechanisme wat de warmte vasthoudt en gedeeltelijk doorlaat. Een dikke muur fungeert overdag bij felle zonneschijn als berging van warmte, 's nachts staat hij deze weer af en fungeert als voorraad van de warmte omdat hij het proces in de tijd vertraagd. Dit is dus een voorbeeld van een regulator.

Een deur is bijvoorbeeld een selektor t.o.v. mensen; hij is of open of dicht. Ten opzichte van warmte is hij een selektor plus een regulator.

Zo kan men de selektoren en regulatoren eenvoudig terugbrengen tot 7 basisvarianten:

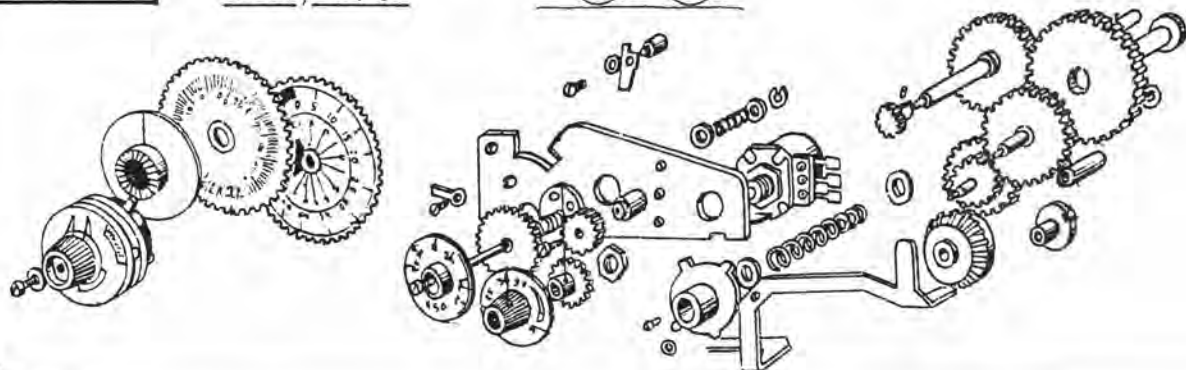


Selektoren:

- 1) de wig  snijden en scheiden of verbinden
- 2) de dam  tegenhouden of doorlaten
- 3) de kom  vasthouden.
- 4) de pijp  leiden
- 5) net, zeef, ruit  doorlaten en tegenhouden.

Selektor + Regulator:

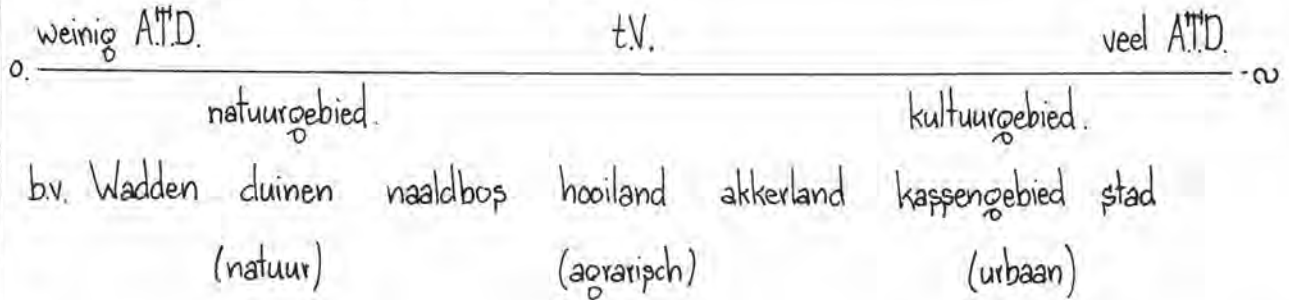
- 6) klep, schuif  een selektieve regulator (tijdsaspect.)
- 7) rad, wiel, knop, kraan, hendel 



ANTROPOGEEN TOEGEVOEGDE DYNAMIEK (A.T.D.)

Dit is een begrip dat verband houdt met de invloed van de mens op zijn omgeving en dus ook op de planten en dierenwereld.

Gezien op de schaal van de temporele variatie:



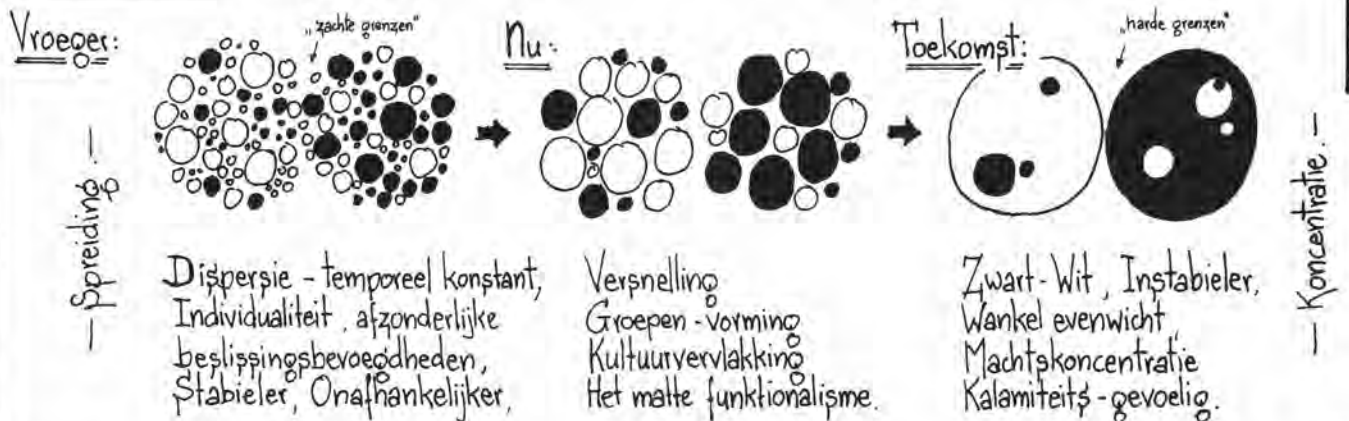
Wanneer er veel menselijke invloed op een natuurgebied wordt losgelaten, kan dit een verstoring van het stabiele milieu tot gevolg hebben (bijvoorbeeld de aanleg van een weg erdoorheen: dit geeft meer dynamiek hetgeen een verarming van het aantal planten- en diersoorten kan betekenen. Andere, minder waardevolle, plantensoorten krijgen dan bijvoorbeeld de kans om zich sterk uit te breiden en de gevarieerde soorten te overwoekeren).

De juiste hoeveelheid A.T.D. losgelaten op een bepaald gebied, kan echter ook een waardevol of interessant stadium van successie doen voortbestaan (bijvoorbeeld het snoeien in een parkgebied, afplaggen van de heide, de waterstand kunstmatig op een bepaald peil houden in een natuurgebied etc.)

Wetnu, voor de stad en in het bijzonder voor een temporeel konstant gegroeide stad zoals oud-Amsterdam met veel ruimtelijke verschillen gaat een dergelijk verhaal ook op.

De laatste jaren zijn de veranderingen in-de-tijd schrikbarend toegenomen, heeft er een nivellering van de ruimtelijke variatie plaatsgevonden; dus een ver grote instabiliteit plus ruimtelijke gelijkvormigheid.

Een algemene tendens die we overal om ons heen waarnemen, op kleine zowel als grote (wereld-)schaal; het verhaal over concentratie:



De trend van momenteel is dat op ons leefsysteem (maatschappij, ruimtelijke omgeving ed.) een steeds grotere hoeveelheid A.T.D. wordt losgelaten. De vraag is: kan onze wereld, of een stad die afhankelijk is van externe dynamiek (voedsel, grondstoffen, energie etc.) dit nog wel aan? Niet te veel en te snel, ook niet te weinig en te langzaam..... het is zaak te zoeken naar de juiste dosering A.T.D.



le roy-blad

FUNCTIE BOS: CONTINUERING ALLE LEVENSPROCESSEN ↔ LANDBOUW-DIRECTE BEHEDTTES MENS

blad

ROOFBOUW

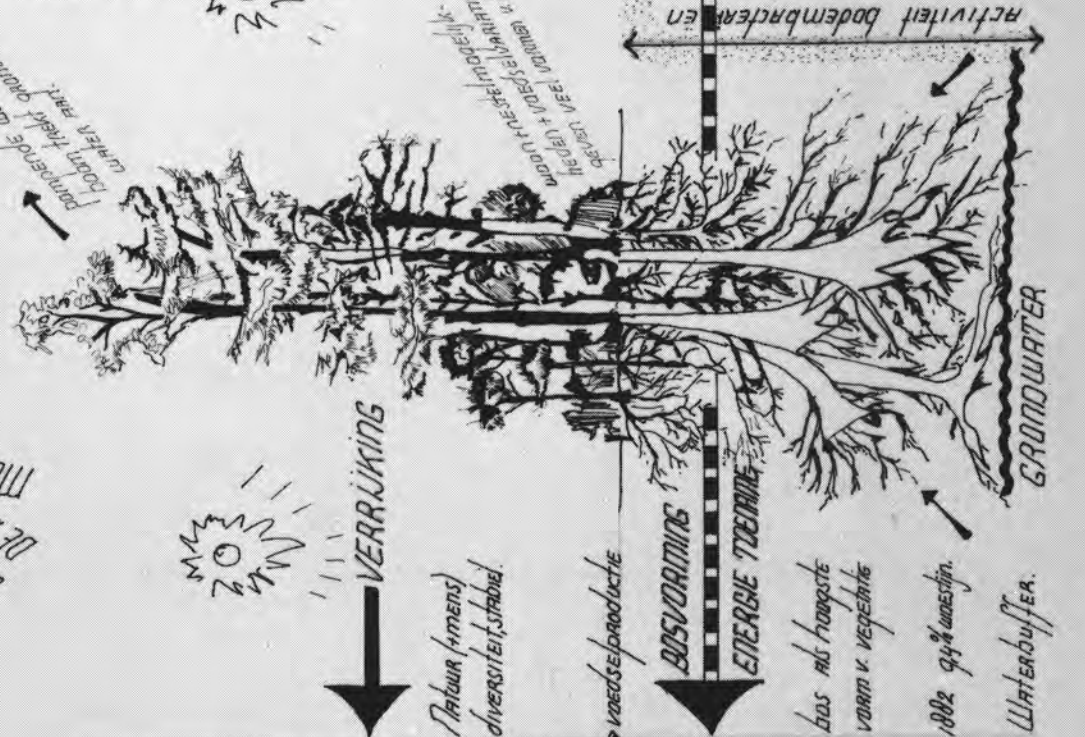
HUMUS EN WORTELS

VOORBEREIDEN DE BESTAND MENSHEID

Als over humus wordt gesproken dan wordt daar vaak het organisch materiaal mee bedoeld dat in halforgane toestand op de bovenste laag aarde ligt (blad, raketten, takjes). Met het woord humus wordt echter de zware substantie bedoeld die ontstaat als eindproduct van het ontzettingproces van dood plantennutrientiaal (door bacteriën en micro-organismen). Deze zware humuslaag vormt de overgang tussen de strooisellaag en de aarde. Humus kan niet alleen worden gevormd door organisch materiaal. Dit proces kan plaatsvinden als resten van dode planten tezamen met kleine deeltjes aarde gedurende het spijsverteringsproces van de bacteriën en micro-organismen onderling worden vermengd. Om humusvorming ter plaatse zo sterk mogelijk te activeren moet de grond onder de te vormen humuslaag zowel horizontaal als verticaal zo intensief mogelijk doorworteld zijn. (Het aantal bacteriën wordt nl. sterk bepaald door de hoeveelheid plantewortels die aanwezig zijn. De hoeveelheid micro-organismen bij plantewortels is ongeveer 43 maal zo groot als in de grond zonder wortels volgens J. W. Rumow.)

Kieren we alleen diepwortelende planten dan is dat onjuist. Als omgekeerde keuze zich beperkt tot alleen die planten die in de bovenste lagen wortelen (gras, gras), dan is dat ook onjuist. De plant wordt vrijwel steeds gekozen om de schoonheid van de bloem. Voor een goede opbouw van de tuin is de aarde van het wortelgestel van de planten aan veel groter belang.

Omdat de wortels van gras maar tot een bepaalde diepte kunnen doordringen, blijven activiteiten in de bodem beperkt tot de bovenste lagen van de grond. Aanvoer van basisch reagerende stoffen, die meestal door diepwortelende gewassen wordt verzorgd, is bij grascultuur niet mogelijk, zodat ook hier tenslotte een verzurende werking valt te verwachten. Het volledig op gang brengen van het gehele natuurlijke proces veronderstelt, dat zoveel mogelijk alle lagen van de grond hierbij actief worden betrokken.



- humuslaag beschermt de grond tegen dichtstaan door harde beogen, voorkomt uitspoeling.
- humuslaag beschermt tegen zonlicht.
- vogels brengen zaden, worden planten krijgen water, maken humus, voedsel

- **BOSSCHAPING**
- **ENERGIE TOEGANG**
- bos als grootste vorm v. vegetatie
- 1882 94% woestijn.
- Waterbuffer.

- **VERRIJKING**
- **Natuur (mens) diversiteit, stabiliteit.**

- **DEGRADATIE**
- **MENS TECHNIEK**
- **monocultuur, instabiliteit**

Activiteit bodembraken

- **EROSIE, WOESTIJNWARMING**
- **ENERGIE AFTAK**
- landbouw, woestijn
- laatste voorb. v. veg.
- 1952 23% woestijn
- **EROSIE, uitspoeling**

GRONDWATER

GRONDWATER

le roy-blad

NATUUR INSCHAKELEN



Natuur, regeneratie ↔ Machine, degradatie
 zon, water, humus, etc. ↔ Onomkeerbare processen
 bosvorming, diversiteit ↔ woestijnvorming, zand-als-
 klei-baksteen, alle-energie.

- Natuur beheer nu statisch, aangepast aan technische ontwikkeling
- Le Roy, een landschap is in beweging.
- Elk ecologisch model, dat wordt gerealiseerd zonder dat dit wordt gedaan door inschakeling van het potentiële arbeidsvermogen en de potentiële creativiteit van al diegenen waarvoor dit model wordt ontworpen

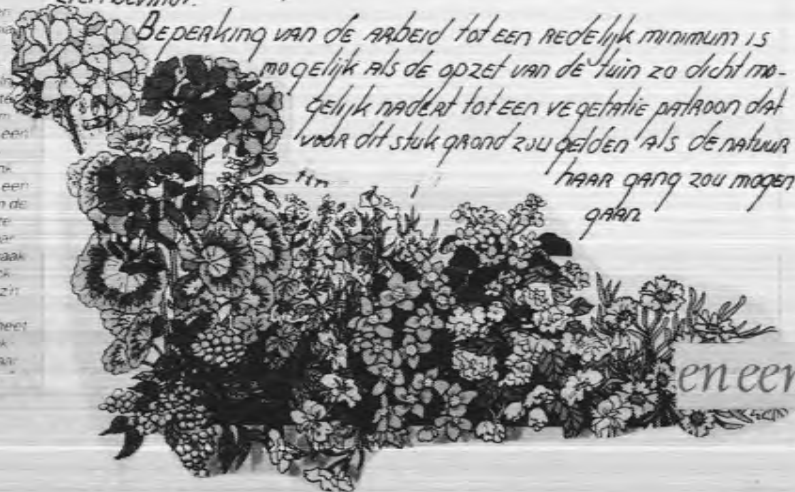
4 Natascha's heksenkring

Ook varen's haren
 thuis in een wilde tuin
 En omdat t'ijne va-
 rengroen geen zon-
 licht kan verdragen
 hebben Ruud en
 Anke van siertegels
 een beschermend
 muurtje opgebouwd.
 „Over een paar jaar
 zal dat nog nauwelijks
 zijn te zien,” denkt
 Anke. Dan is het
 cement verdwenen
 achter de enthousias-
 groeiende klimop.
 achter de bramen-
 struiken en het heide-
 kruid. Toen er achtere-
 in de tuin een boom-
 sneuvelde tijdens een
 woeste voorjaars-
 storm, kwamen An-
 ke en Ruud op t'idee een
 aantal stukken van de
 stam in een kring te
 leggen. Anke: „Daar
 speelt Natascha vaak
 en in de zomer pick-
 nicken we er met z'n
 allen.”

De vrolijke kring heet
 nu „Natascha's hek-
 senkring” — en daar
 is ze wat trots op.

zal geen verandering ten goede brengen in de benauwde situatie
 waarin wij t.a.v. onze energievoorziening verkeren.

- Dynamische benadering van de natuur → alle „andere werelden” behalve de mens (??) verrichten constant in tijd ruimte werk.
- De tuin is een stuk milieu dat volkomen door de mens (?) kan worden gevormd overeenkomstig (?) het natuurlijk proces.
- Het terrein zoveel mogelijk aan vaarden in de situatie waarin het zich bevindt.



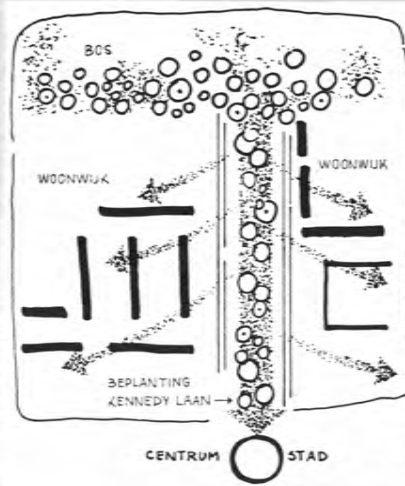
Bepijking van de arbeid tot een redelijk minimum is
 mogelijk als de opzet van de tuin zo dicht mo-
 gelijk nadert tot een vegetatie patroon dat
 voor dit stuk grond zou gelden als de natuur
 haar gang zou mogen
 gaan

en een tuin die de sfeer van het sprookjesbos ademt

blad

NATUUR UITSCHAKELEN

PROJECT HEERENVEEN



106/109. Project Kennedylaan Heerenveen.
 Foto's en tekening geven een beeld van de wijze waarop vanuit het centrum van Heerenveen contact is gezocht, via de kilometerlange beplanting (breedte 18 meter) aan de Kennedylaan, met de bestaande bosvegetatie in het aangrenzende landschap (foto 106 horizon). De diepe penetratie tot ver in het stadscentrum is een uiterst gunstige voorwaarde om de natuur een zo groot mogelijke kans op ontplooiing te geven. Er wordt naar gestreefd de gevarieerdheid van de vegetatie zo hoog mogelijk op te voeren.

• Om een tuin een zo rijk mogelijke verticale opbouw te kunnen geven, moet het oppervlak van het terrein een zo groot mogelijke gevarieerdheid in reliëf bezitten.
 Stimuleren natuurlijke reliëfvorming, vergroting diversiteit, microklimaten, rijke plantengroei, voedsel en beschutting, komst dieren van verschillende pluimage.

Zelf ben ik een liefhebber van de gele kleur van de Cambrische papaver (*Meconopsis cambrica*) en er bestaat bij mij dus waarschijnlijk de neiging deze kleur overmatig in mijn tuin in te voeren. Toch laat ik de plant zelf bepalen, waar voor haar de juiste plaats is. Zij zwerft dus, staat dan hier, dan daar. Zij maakt nu tot een bepaald percentage deel uit van de totale beplanting. Deze hoeveelheid papavers is dus de drager van de totale hoeveelheid kleur, die voor mij in deze situatie mogelijk is. Eens zal de tijd komen, dat de situatie zodanig is veranderd (bosclimax — veranderde lichtvoorwaarde), dat de plant geheel verdwenen zal zijn. Komt er in uw tuin dus nooit verandering in grootte en plaats van kleurpatronen, dan is dat een duidelijk, zichtbaar teken, dat in deze situatie het natuurlijk systeem geblokkeerd wordt.



77. De grote gevarieerdheid, die het kenmerk is van alle landschappen die langzaam in de tijd zijn ontstaan, was juist het gevolg van het feit dat verschillende mensen met hun eigen opvatting over orde en chaos hebben meegewerkt aan de vorming van het landschap. De cultuursteppe zal het eindresultaat zijn van een werkwijze die wordt bepaald door een economische gedachtegang, die de natuurlijke orde als chaos beleeft.

le roy-blad

NATUUR GROEIT OP ATGESTORVEN MATERIAAL - TECHNIEK VOERT MATERIAAL AF

blad

ENERGIE
AFTAFINGENERGIE
TOEGANG

Er zijn twee situaties denkbaar, waarin de huisjesslak, als hij daartoe gedwongen wordt door een te hoge temperatuur, de gelegenheid zal hebben een onderkomen te vinden. In het geval dat de boom, die hij moet verlaten, staat in grond die permanent is afgedekt met een rijke humus- en strooisellaag, of in een grond die volledig is afgedekt door een sluitend plantenklee; dan is aan de voet van de boom voldoende gelegenheid tijdelijk een vochtiger en koelere schuilplaats te vinden. Wijzigt de situatie zich weer ten gunste van de slak, dan komen zij vaak in grote aantallen te voorschijn en gaan weer voedsel zoeken op de vochtig geworden stammen.

Zowel voor dier als mens geldt blijkbaar, dat de kwaliteit van de woonsituatie geheel wordt bepaald door de aanwezigheid van uitwijkmogelijkheden naar gebieden grenzend aan de habitat, als de omstandigheden in de geconstrueerde woonruimten tot vluchten dwingen.

6/7/68. Beplanting van beuken (*Fagus sylvatica*) in monocultuur. Omdat hier een eenzijdige beplanting is toegepast heeft dit onvermijdelijk tot gevolg dat men rekening zal moeten houden met een daling van alle activiteiten die juist een goede humusvorming bevorderen (pag.

24/25. Als de grond volkomen schuilgaat onder een dicht plantenklee dan is het meestal wenselijk dat de paden een open karakter behouden. De ruimtewerking van de tuin kan zeer sterk worden beïnvloed door de wijze waarop het licht wordt benut. Als het zonlicht kan worden gereflecteerd door middel van het lichte oppervlak van de paden dan kan het licht zich, komend vanuit andere richting dan het invallende zonlicht, opnieuw binnen de vegetatie verspreiden. Het reflecterende licht kan nu opnieuw in contact komen met de groene delen van de plant waardoor de productiviteit van het vegetatiedek kan worden vergroot (zie ook foto 15). Bovendien wordt de temperatuur in de vegetatielaag die dicht tegen de grond aansluit op gunstige wijze beïnvloed.



RECREËREN = WONEN

WOONKAZERNE IN
BOOMLOZE CULTUUR-
WOESTIJN, TEGELS,
ASFALT EN BETON,
DOOR FELLE ZON BE-
SCHEREN, VERKOE-
LING D.M.V. RECREA-
TIE OP AFSTAND?



VORMGEVING RESULTAAT VAN ECONOMIE?
"VAARTE TUD", WERKVELOZEN, VOLKSTUINEN, RECREATIEGEBIEDEN? ?

12. Een vorm die veel door de hedendaagse mens wordt toegepast bij zijn wijze van bouwen en die juist ongunstig is voor de vorming van microklimaatssituaties is het platte vlak. Het platte vlak, evenals de rechte lijn en de zuivere bol, zijn extreme vormen, die in de natuur vrijwel nooit voorkomen. Omdat de mens zijn woon- en leefmilieu vrijwel volledig realiseert door middel van extreme vormen moeten zijn handelingen als ongunstig worden gezien voor het stimuleren van natuurlijke processen.

W. J. A. Snelder:

'Het bouwen van een woonomgeving zou een groeiproces moeten zijn maar dat is het helemaal niet meer. Vroeger zijn de steden op vrijwel natuurlijke wijze gegroeid, maar waar we nu mee te maken hebben, dat zijn uitbarstingen.'

HUIZEN, WEGEN ETC. ZIJN BLIJVEND VAN
AARD. SAMENGAAN MET NATUURLIJKE
ELEMENTEN IS UITGESLOTEN.

Als Kho Liang Ie, van beroep binnenhuisarchitect, gevraagd wordt hoe men op de beste wijze tot de vorming van een verantwoord interieur kan komen, dan is zijn antwoord, dat dat alleen mogelijk is als men het interieur laat ontstaan (voortdurende aanvullingen over een langer tijdsverloop) en niet, als men het interieur volledig wil maken in korte tijd, dus een volledig af - interieur zonder aanvullingen. Volgens zijn mening moet men de ruimte, die men toegewezen krijgt, van een minimum aan meubels voorzien. Als men met deze opstelling genoegzaam vertrouwd is geraakt, kunnen aankopen worden gedaan om het geheel te vervolmaken. Op deze wijze komt het interieur geleidelijk tot stand en wordt deze totstandkoming als een groeiproces gezien.

W. C. J. Boer:

'Niettemin zouden de deskundigen - om de betrokkenheid van de bewoners met het eigen woonmilieu te honoreren - niet langer bezig moeten zijn met het maken van ontwerpen die een bepaalde eïnfase weergeven.'

J. T. de Smidt:

'Daarom zou bij plantsoenen, gemaakt door bewoners, het toeval een centrale rol moeten spelen. Dat kan juist gebeuren door het ondeskundige individu te waarderen om zijn ondeskundigheid. Alleen een ondeskundige is in staat het toeval mee te laten spelen. De deskundige kan dat niet meer, want hij heeft geleerd hoe het moet. Het onbeholpene, het grillige, het intuïtieve, het gevoelsmatige, het emotionele, dat is de deskundigheid van de ondeskundige.'

le roy-blad

blad

NATUUR ↔ **BUFFERZONES**, **MENSELIJKE SCHAAL** ↔ **MONOCULTUUR**, **MACHINE SCHAAL**.

voorstel

Beplanting binnen stedelijke bebouwing. Omdat de cultuurcentra in de toekomst steeds meer zullen worden ontsloten door cultuurgronden die om economische redenen zo grootschalig mogelijk worden ingericht, is het nodig om de stad een oasefunctie te veelenen.

stad, relatie natuur, bron van voeding is zoek. Voedsel-transport over grote afstanden / lenk / leveries / vloorgang. pheraries voortdurend bedreigd (voedsel en cultuurvorm).



Monoculturen, machinele schaal, productiebos, veeteelt, landbouw, tuinbouw — **degradatie**.
 grens tussen monocultuur en bufferzones niet permanent. (regeneratie, degradatie)

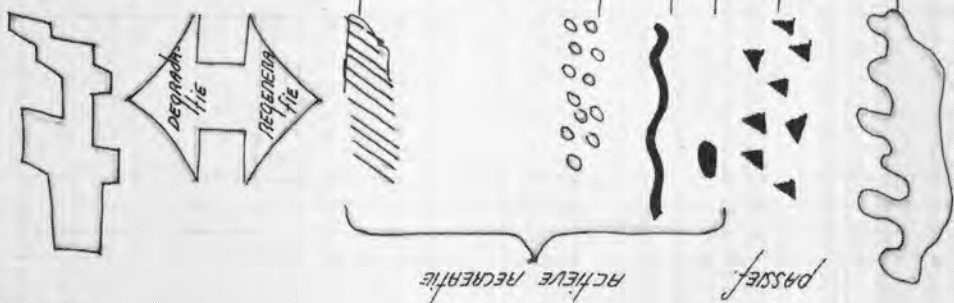
Bufferzones in en om de stad, menselijke schaal, ontspanning, natuur — **regeneratie**.

ZEER GEVARIERDE WILLEN, GESCHAKEERDE BOTANISCHE SAMENSTELLING. — diversiteit, overtrekken tot in natuurreservaat. Voetgangerspaden. Flora en fauna, via volkstuinen en kunstmatige ecosysteemtijnen tot (diep) in de stad. Natuurgebieden niet isoleren, gevaar uitschakeling natuur.

— kunstmatige ecosystemen, gevarieerd, diep in de stad.
 — spoorherreinen.

— recreatie gebieden, passieve recreatie.

Klein-schalige culturen, biologisch-dynamisch, macrobiotisch, Tai-chai, Tsemboga — **regeneratie** van marginale gronden, menselijke schaal, product bij stad, geen energieverlies, woning en met een klein-schalige architectuur, — **regeneratie**.



actieve recreatie

passief

le roy-blad

blad

WOLKEN VERDELEN WATER OVER LAND → GOTEN, RIJLEN, KANALEN, (MENS), WATER NAAR ZEE



Van nature wordt water, dat eenmaal op aarde is gevallen en weer terug wil stromen naar zee, voor een oneindig aantal hindernissen gesteld.

Hoe droger en lossere de grond hoe groter het gevaar dat dikke rollende waterdruppels een weg gaan zoeken over het terrein heen i.p.v. een directe weg verticaal het aardoppervlak in te volgen hetgeen de normale gang van zaken is. Druppels, geultjes, stroomsnelheid, erosie.

Met betrekking tot onze tuin en de stedelijke groenvoorzieningen zou hier nu het advies op zijn plaats zijn, de afvoer van regenwater gewoon via de grond te laten plaatsvinden. Gebruikelijk is echter, al het regenwater via goten en afvoerbuizen naar het riool af te voeren, zonder dat het op normale wijze zijn functie heeft kunnen vervullen. Het direct inbrengen van water in de tuin geeft zeer verrassende resultaten, omdat plekken met een relatief hogere vochtigheid ontstaan, die bovendien in verbinding blijven met het grondwater (geen dichte plastic bakken of vijvers).

Omdat de economische belangen primair worden gesteld, valt dus te verwachten, dat de waterlopen zodanig worden gereguleerd, dat in de eerste plaats economische belangen worden gediend. De gevolgen van deze benaderingswijze zijn duidelijk: waterplanten moeten verdwijnen, afstanden verkort, sluizen gebouwd en strekdammen gelegd. Resultaat van al deze ingrepen is tenslotte, dat waterlopen het karakter van afvoergoten gaan aannemen.

Inmiddels gaan wij door al onze meststoffen via closets af te voeren. Met deze methode verminderen wij de grond en eutrofiëren wij de zee. Wij kunnen dit alleen doen door gebruik te maken van enorme hoeveelheden drinkwater.

Hier volgt uit "Stop the five gallon flush" (A survey of alternative waste disposal systems - Mc Gill university)

Water om (in) te leven



30% VAN DE MENSCHLIJKE WATERLEIDING

EEN OVERZICHT VAN HET WATERGEBRUIK VAN DE GEMIDDELDDE NOORD-AMERIKAANSE FAMILIE:

30.000 liter per jaar.

40% voor toilet doorspoelen

gemiddeld toilet 20-30 l. per spoeling

450 l. (exclusief toilet) per persoon per maand is haalbaar.

De kosten van het riool systeem zijn die van het zuiveren van het transportmiddel, n.l. het water. (99,9% water.)

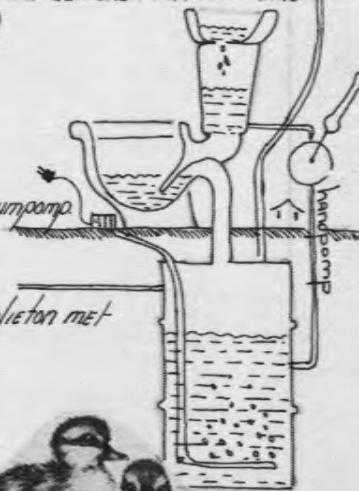
v.b. water wordt gezuiverd en weer voor doorspoelen gebruikt.

± 5-10 cm neerslag per jaar waswater wordt ook gebruikt om te spoelen.

Andere methoden: vacuüm zuigen, invriezen, verbranden, compost etc.

12 v. aquariumpomp

200 liter olieton met overloop



richtdoelstellingen

kwaliteit in ruimte en tijd

"Doelstellingen die op de lange duur van veel belang worden geacht, dienen hoger gewaardeerd te worden dan doelstellingen die alleen nu van veel belang zijn."

Tendenzen: De huidige internationale ontwikkelingen, gevolg van o.a. communicatie en kennisuitwisseling, leidende tot schaalvergroting, gelijkgeschakeling, spreiding, machtsverschuivingen enz. zijn een gegeven geworden in onze samenleving.

De gevolgen van schaalvergroting zijn bekend: eenvormigheid, vergrijzing, vervlakking, contact (in neg. zin: aantasting), grote structuren krijgen meer macht enz.

Er zijn ook wel ontwikkelingen te signaleren die op zich positief overkomen:

Zoals b.v. de vergrote communicatie (spreiding en verbinding) geeft keuzemogelijkheden voor meer individuen om deel te nemen aan een uitgebreider kultureel aanbod op een bepaalde plaats; leefstijl, muziek, taal, vakantie, eetgewoontes enz.

De op zich uitstervende culturen kunnen samen op een bepaalde plaats wel weer tot een nieuwe (sub-)cultuur worden en wanneer er voldoende aanleidingen vanuit de situatie geboden worden (omgevingsimpulsen) en deze kunnen konstant- in- de- tijd invloed blijven uitoefenen, dan kan er eigenlijk pas een nieuwe cultuur ontstaan.

(b.v. Amsterdam is door de eeuwen heen, als gevolg van z'n bemoeienissen over de hele wereld, een verzameling van kultuurinvloeden gaan herbergen die samen aan de stad een eigen gezicht hebben gegeven.) (identiteit).

Maar de laatste tijd vinden deze ontwikkelingen echter overal plaats op de wereld en doen de identiteiten met elkaar versmelten, er is nog nauwelijks meer sprake van enige situatieve inbreng. We kunnen beter zeggen: schaalvergroting in de cultuurverspreiding.

Gevolgen: cultuurvervlakking, stijlen- versmelting, de oorsprong is zoek.

De werkelijke cultuur sterft uit!

is onze "cultuur" wel op de goede weg?



de Schaal:

DE DOELSTELLINGEN (met een maatschappelijk-ekologische visie) DIE KWALITEIT IN RUIMTE EN TIJD (richtdoelen) BEGEGEN, DIENEN ZICH NIET ALLEEN TE BEPERKEN TOT AMSTERDAM OF HET STUDIEGEBIED.

Zij kunnen in het studiegebied als start van een reeks van activiteiten gezien worden, maar willen zij kunnen functioneren, dan dienen zij op grote schaal toegepast te worden.

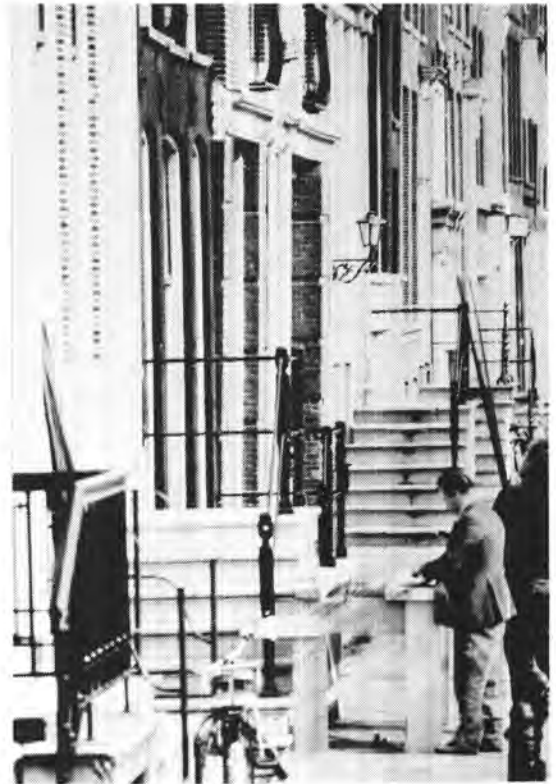
De negatieve gevolgen van deze internationale ontwikkelingen dienen daarom geremd te worden.

WERKELIJKE VARIATIE UIT HET VERLEDEN IS 'T GEVOLG VAN BEPERKTE TECHNISCHE MOGELIJKHEDEN, WEINIG KOMMUNIKATIE EN EEN SPECIFIEK ACHTERGEBIED (VOORGEBIED).

MOGELIJKE VARIATIE EN IDENTITEIT KAN ONTSTAAN DOORDAT EEN GEBIED ZICH D.M.V. INDIVIDUELE KEUZES IN EEN BEPAALDE RICHTING ONTWIKKELD, BESCHERMD DOOR PLEKGEBONDEN (TIJDSVARIABLE) NORMEN, TEGEN PARASieten, TEGEN MONOKULTUURBEVORDERENDE ELEMENTEN, TEGEN MACHTSOVERWICHT.



De sociale opbouw van een wijk b.v.: Binnen loopafstand (kruip-, ledemaat-) werkt een waarneembare variatie in bevolkingssamenstelling en -dichtheid positief op het functioneren van het gebied.

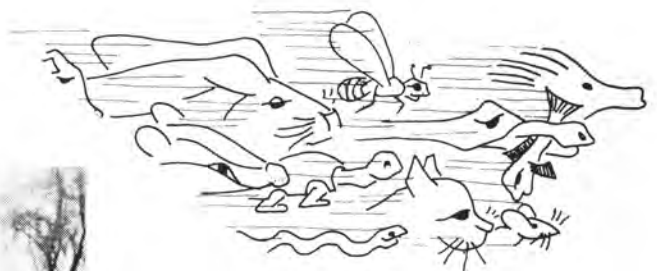


1

De gedachte over gebundelde dekoncentratie (stad/land - wijk/stad - huis/wijk - kamer/huis - plant/kamer - bakterie/plant) dient van grote schaal tot op kleine menselijke schaal te worden doorgetrokken.

(anders wordt deze niet ervaren door de mens, evenzo plant en dier, als gebruiker in tijd en ruimte.)

-schaal-



De dynamiek van een wijk b.v.: De voor- en nadelen van het wel of niet bundelen van verkeersstromen dienen tegen elkaar te worden afgewogen: op welke schaal?
 -"Oversteekbaarheid verkeersstroom": indien niet 't geval; isolatie van buurten t.o.v. elkaar.
 -"Een vervoersmiddel (auto) moet lage verplaatsings-snelheid hebben (veiligheid), maar moet daardoor geen onnodig lange afstanden behoeven af te leggen." Buiten de spits kunnen op hoge verplaatsings-snelheid ontworpen wegen als racebaan gaan dienen; het gebied ertussen wordt rustiger (woonerf gedachte) maar de rand ervan krijgt een enorme overlast (en moet dus geheel kantoor/ fabriek worden?).... Het een wordt een hemel, het ander een hel...

De link naar de kleine schaal is zoek. (zie verder "hand reiken naar de kleinschaliger natuurkrachten".)

richtdoelstellingen

kwaliteit in ruimte en tijd

2

Algemene doelstelling:

Onomkeerbare processen tegengaan.

REGENERATIE D.M.V. HET NATUURLIJKE PROCES BEVORDEREN
MET ALS GEVOLG:
DIVERSITEIT
STABILITEIT
KONTINUERING VAN LEVENSPROCESSEN.

Natuurlijke energietoename, humusvorming, wortelbacteriën, bosvorming enz.
Niet machine doet werk; natuur doet werk (inkl. mens).
De mens is een deel van de natuur.

Dus de voestijlvorming van onze planeet tegenwerken.



3

Regeneratie:

De plant het plantenkleeft, de plantenresten dienen zoveel mogelijk de naakte aarde te bedekken.

Een oeroude natuurwet vaaraan iedere plant gehoorzaam:
"Geen plekje op de wereld mag onbedekt blijven",
anders: de zon droogt de grond uit, doodt het leven en
de vorst doet de rest.

Een aarde bedekt met planten leeft! (humusvorming enz.)





4

Water zo lang mogelijk op het land houden!

Van nature wordt water dat eenmaal op het land is gevallen en terugwil naar zee, voor een oneindig aantal hinder-
nissen geplaatst.
Normaal is dat water wordt afgevoerd via de grond, bodem,
wortels, planten, humus, bacteriën etc. dus opslag en gebruik
i.p.v. via kanaal-, buis- en rioolssystemen.
(Verarming v.h. land- verrijking van de zee, inkl. schadelijke
← stoffen.)

5

AFBRAAKMATERIAAL, AFVAL, MEST, VOEDSEL (DUS ENERGIE),
DIENT ZO LANG MOGELIJK IN HET GEBIED TE BLIJVEN.

(De schaal van het gebied wordt bepaald door de mate en
de vorm van natuurlijk transport, dus zonder ekstra energie-
verlies.)

Ook materiaal en grondstof zoveel mogelijk vanuit de situatie
te worden betrokken (energiebehoud):



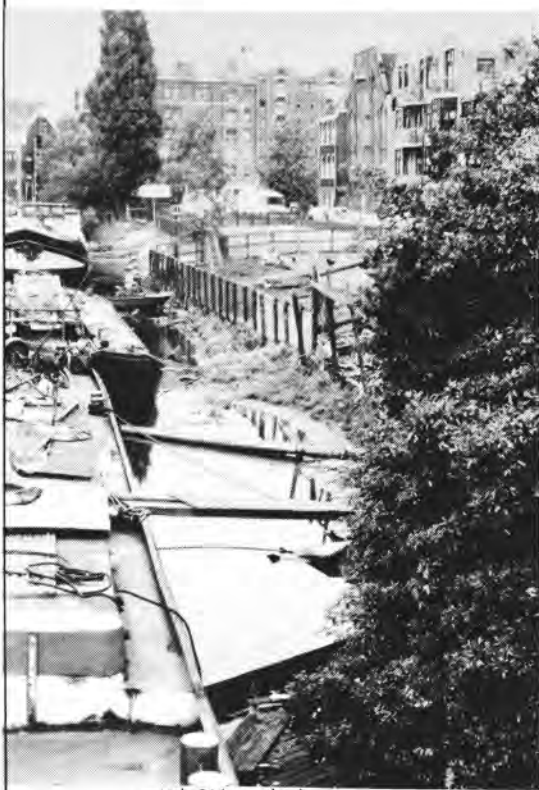
-regeneratie-



MATERIAAL, GRONDSTOF EN VOEDSEL ZOVEEL MOGELIJK VANUIT DE
SITUATIE BETREKKEN.

Energie:

ALLE POTENTIELE KRACHTEN IN EEN GEBIED GEBRUIKEN.



—Wal Bickerspeiland—

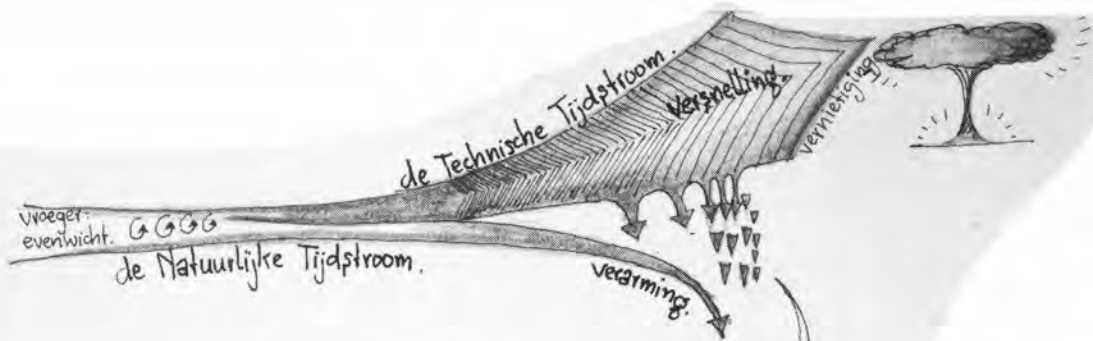
richtdoelstellingen

kwaliteit in ruimte en tijd

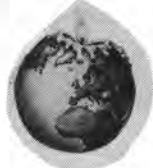
(vervolg energie:)

ALLE
POTENTIELE
KRACHTEN
IN EEN
GEBIED
GEBUIKEN.

Energieverlies d.m.v. transport ("technische energie" =
secundaire, tertiaire energie) zien te voorkomen



energieverlies v.d. techn. tijdstroom
overhevelen naar de natuurlijke.....



leefsysteem:

6

DISTRIBUTIESYSTEMEN OPBOUWEN UIT SUBSYSTEMEN DIE E.V.
APZONDERLIJK KUNNEN FUNKTIONEREN. (zo min mogel. energieverlies.)

Hierin dienen aan de kringloop- doelen (plantenklee, water,
afval, mest, voedsel, grondstof enz.) hoge prioriteit te
worden verleend.

b.v.



transport grote schaal.
minder energie.

transport klein(st)e schaal.
hier vindt de meest effectieve
energieuitwisseling plaats.

-energie-

-verplaatsing en energie-

voorbeelden van regeneratie en energie- doelen:

- toepassing van milieu- en natuurtechniek in het inrichten van de ruimte om ons heen (inkl. bouwen)
- zoveel mogelijk binnen bestaande stad, gemeente, bouwen in aansluiting op bestaande infrastrukturen.
- Men moet dicht bij het werk kunnen wonen en dicht bij het wonen kunnen werken.
- gebundelde dekoncentratie van city- functies over de gehele stad, gemeente enz.: deze dienen met natuurlijke energie (te voet, fiets, paard, ezel, roei- en zeilboot enz.) onderling bereikbaar te zijn. Ook de gebruikers van de (oude) binnenstad, het hart, de "oorspronkelijke cultuur- identiteit", en van de verder van elkaar gelegen "harten", dienen ook zonder de "auto" zich goed en vrij comfortabel te kunnen verplaatsen. (openb. vervoer). Dit als alternatief voor de verplaatsing d.m.v. eigen energie (voet, fiets enz.).

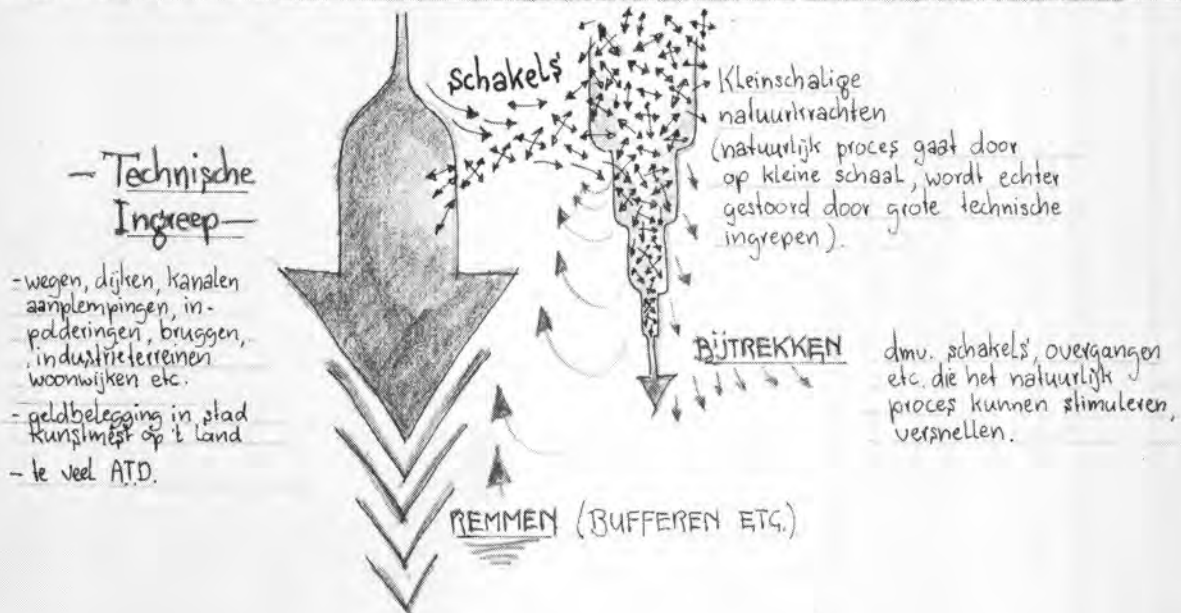
- het openbaar vervoer dient niet alleen het woon- werkverkeer en de cityvorming, maar al het verkeer en een harmonische opbouw van de stad: dus niet domweg het openbaar vervoer inschakelen om de verplaatsingsbehoefte, daar waar de auto zichzelf verstikt, te laten verwerken. Zo werkt b.v. de astro, cityvorming en groot- schalige ingrepen in de fijschalige bebouwing in de hand: veer meer mensen die overdag de stad in kunnen; de economische waarde van een klein stuk grond neemt onevenredig toe (beleggerdruk).
- De auto moet door reistijd, parkeerkan en kosten het minst aantrekkelijke vervoermiddel zijn.
- Het parkeerbeleid dient afgestemd te worden op de gevenate verkeersafwikkeling.

GEEN: HYPER-EURO-MAXI-SUPER-JUM

De hand reiken naar kleinschaliger natuurkrachten.

GROOTSCHALIGE, EENMALIGE INGREPEN PROBEREN TE VOORKOMEN.
INDIEN HET TOCH NODIG BLIJKT, DAN IS DE VOORWAARDE;

HET AANBRENGEN VAN SCHAKELMOGELIJKHEDEN OM DE INGREEP
D.M.V. KLEINSCHALIGE (in natuur aanwezige) KRACHTEN IN
HET NATUURLIJKE PROCES (inkl. mens) TE LATEN OPNEMEN.



PRODUKTEN, BEDENKSELS EN ONTWERPEN DIENEN ZOVEEL MOGELIJK AANLEIDINGEN TE GEVEN OM HET ECOSYSTEEM TE STIMULEREN, M.A.W. EEN ONDERDEEL UIT TE MAKEN VAN HET LEEF- EN AFBRAAK- PROCES.

Grootschalige ingrepen behoren aan de natuur toe.
(Overstromingen, orkanen, vulkaanuitbarstingen enz.)
De mens probeert ze na te bootsen; een even grote macht op de natuur uit te oefenen.

Ze mist echter de mogelijkheid de kracht(jes) van de natuur hierop te laten inspelen; verrotten, afkalven, laten inwerken, omzetten, nieuwe levensvoorwaarden scheppen, groeien; kortom "herstel" ... en dat kost tijd.
Een produkt is meestal het gevolg van de techniek: fabricage, ekonomie en niet hoe het in het natuurlijk proces kan worden opgenomen (tijd). Het produkt dient meestal een andere schaal en mist de aanleidingen waarop de situatieve schaal kan inspelen.



VARIATIE: TERUG NAAR MENSELIJKE SCHAAL - "VERDICHTINGS GEBIEDEN" ALS VOORBEELD.

0 - MAKRO - INTER - EXTRA - ENZOVORUIT.

-schakelmogelijkheden tot kleinschalige krachten-

-Een voorbeeld van een grootschalige ingreep waar kleine krachten op konden voortborduren vinden we in de geschiedenis van Amsterdam: de 17-e eeuwse grachtengordels met individueel bebouwde percelen erlangs en de aanleg van de eilanden met z'n langzame ontwikkeling van wel of niet bebouwde, individuele vestigingen.

richtdoel

thematische verkenning.

blad

• De sloepen
terruen-
souterrain
marge:



• Een van de thema's die kenmerkend zijn voor de situatie, die historisch zo geproefd zijn (temporeel kontinu) en waarbij steeds kleinschalige veranderingen, toevoegingen etc. hebben bijgedragen tot veel ruimtelijke variatie is het overgangsbied tussen de woning en de straat (het gebouw en de verkeerstruimte).

namtelijke diskontinuiteit.

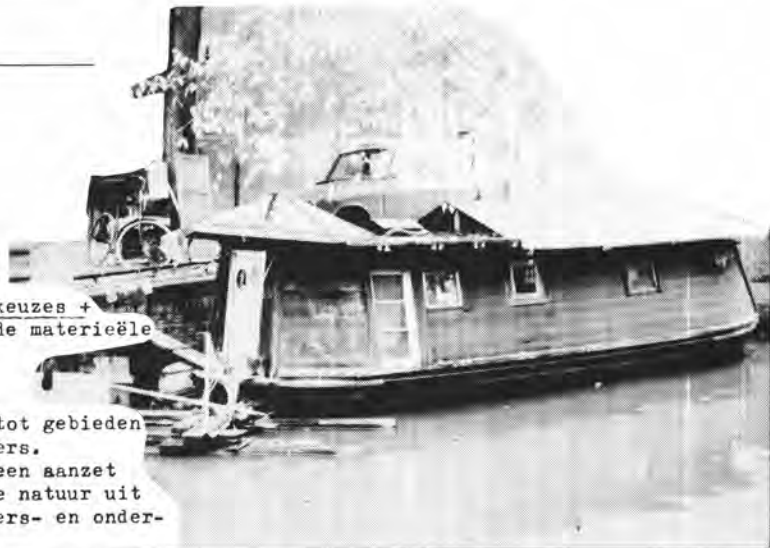
beplanting.

8

Gebiedsbewoners; mens, dier en plant moeten zoveel mogelijk volgens hun individuele wensen en instinkten (orderingsdrang) hun omgeving tijdelijk of meer permanent, kunnen aanvullen, wijzigen of verrijken.



stellingen



Dit betekent t.a.v. het individu: individuele keuzes + verantwoordelijkheid in tijd en ruimte binnen de materiele omgeving mogelijk maken.

voorbeelden:

- Slaapsteden kunnen zich ontwikkelen tot gebieden met een eigen gezicht en eigen bewoners.
- Bij de inrichting van terreinen kan een aanzet gegeven worden in een richting die de natuur uit zichzelf ook zou kiezen. (Minste beheers- en onderhoudsenergie).

9

Een historisch gegroeide continuïteit (bouwkundig, sociaal, economisch, cultureel, ecologisch) dient zoveel mogelijk in dezelfde lijn doorgetrokken te worden

Anders verliest het z'n karakter, z'n oorsprong: weg variatie dus je krijgt nivellering, geen spanningsvelden meer.

HET DIEN ECHTER NIET TEN KOSTE TE GAAN VAN AANGRENZENDE OF ANDERE MILIEUS:

Een stabiele situatie bevat een bepaald optimum aan variatie, hierin houden (voedsel)arm en rijk elkaar in evenwicht. Er vindt energieuitwisseling op kleine schaal plaats; arbeid, voedsel, discussie enz. Indien nu de ene soort of groep of cultuur zich steeds verrijkt ten koste van de andere, dan is er sprake van overdaad, te veel energieopslag, parasitering bij de eerste groep, terwijl de tweede groep steeds armer wordt.

Dit is hetzelfde verhaal als bij de uitspoeling van het land, de woestijnvorming en de inspoeling van de zee, de overdaad inclusief de vergiftiging.

Een niet konstant- in- de- tijd verlopende ruimtelijke variatie (dus: verrijking- verarming) leidt eneneens tot monokulturen (aan elkaar tegengestelden)

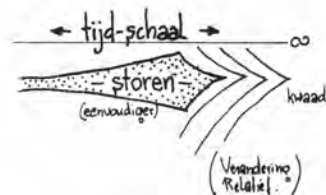
Ecologisch gezien is dit het verhaal over concentratie, aan de ene kant wit en aan de andere kant zwart; gevolg minder grenzen.

-historische continuïteit-
-groei- -optimum aan variatie-

kwaliteit in ruimte en tijd



Bij het bepalen wat een Historisch gegroeide konituïteit is (temp. konstantie) gaat het er dus om te bepalen welke elementen aan temporele verandering onderhevig zijn; hierop dient in ieder geval niet voortgeborduurd te worden. (temp. verandering, -diskontinuiteit en -onzekerheid werken storend in het ecosysteem)



• TEMPORELE VERANDERING

ander worden, omzetting, conversie, mutatie, transformatie, vervorming, instabiliteit, bedrog.

• TEMPOREEL DISKONTINU

onderbreking, ongeregd, signale, lalen, ontloos, onbetrouwbaar, staken, beginnen, nieuws, verliezen, vergeten, vinden, kortlandig, weggelukkig etc.

• TEMPORELE ONZEKERHEID

niet meer te achterhalen, onvoorspelbaar, risico, onverwacht, avontuur, onvoorzichtig, onveilig, loeval etc.

richtdoelstellingen

kwaliteit in ruimte en tijd

WIJ, LEVEND IN HET HEDEN, ZIEN SLECHTS EEN MOMENTOPNAME VAN EEN LEVENDE SITUATIE (LAND, BOS, STAD enz.): INDIEN WE NIET VOLDOENDE NAAR DE HISTORIE KIJKEN BESTAAT DE KANS DAT WE WAARDEVOLLE GROEIPROCESSEN, ONTWIKKELINGSSTADIA, VOORGOED DE GROND IN BOREN. (Onomkeerbare processen)

Daarom is het zoeken naar de oorsprong, karakter, cultuurontwikkeling van wezenlijk belang willen we niet vervallen tot de willekeur, de "nieuwe eentonigheid" enz. leidende tot de vergrijzing in de wereld. ("willekeur").

b.v.:

- Een oude structuur is maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen en niet andersom.
- "Stop ontwikkelingen in het spoor van Brussel-London- New York".
- Milieu, structuur en stad leggen verkeer beperkingen op; zie Geschiedkundige verkenning.
- Men kan beter spreken van een wijk "verbouwen" i.p.v. "rekonstrueren".



-vinkenstraat-

EEN STAD IS
NOOIT "AF"

10

-daarom dient ook niet naar een z.g.n. "eindfase" gestreefd te worden-

-groei en afbraak-

GEBIEDSBEWONERS IN EEN BESTAANDE SITUATIE MOETEN DE VERANDERINGEN ALS EEN LOGISCH AFBRAAK (rot, versleten afsterven) EN OPBOUW- GROEIPROCES ERVAREN: DERHALVE DIENEN OOK PLANT EN DIER GERAADPLEEGD TE WORDEN.

De plaats van planten en dieren is ook in een dichte mensensamenleving van eminent belang; vgl. doelstelling: "Voeling houden met de elementen" en het verhaal over de "kasplanten- mens".

brainstorm



blad

• Proces van uitkultivering in de vorm van door-groei in de vorm van afbraak

Leven en afsterven

Tijd

bv: Een gat in de Vinkenstraat.

(gaten hoeven niet altijd dichtgebouwd te worden; soms zijn ze een versademing in de donkere volgegroeiende straten en kenmerken het proces van temporale ordening in een stad (een stad is nooit af; groei- en afbraakprocessen horen erbij, als ze maar niet te snel in de tijd plaatsvinden en te grootchalig! Meestal wordt de temp. continue groei niet gestimuleerd doch wordt meens ingegrepen zoals bv. de tendens om meens overal gaten te gaan vullen).

tijdelijk nut ; het „onaf“ zijn :

11

Men dient te ontwerpen met een verbouwbaar-, veranderbaar- en toevoegbaar doel.

tijdelijk nut:

- b.v.:
- Ventilatiekanalen, kaden, sluisen, pakhuizen,
- kasteelen, herenhuisen, woonkassen, vladuiken,
- parkeergarages, snelwegen, govangetuinen, waren-
- huizen, eenageterhuizen, 2-e woningen enz.



(kollektieve woon-waerkgemeenschap „de Westerdoksmolen“ te Amsterdam als voorbeeld.)

extremen:

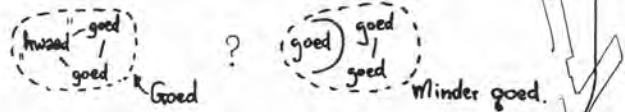
Het platte vlak, de zuivere bol en de rechte lijn zijn extreme vormen die in de natuur bijna niet voorkomen: omdat de mens zijn woon- en leefmilieu vrijwel volledig heeft gerealiseerd d.m.v. extreme vormen, moeten zijn handelingen als ongunstig worden gezien voor het stimuleren van natuurlijke processen.

orderingsprincipes: toeval en onzekerheid:

HET TOEVAL EN DE ONZEKERHEID DIENEN MEDE ALS ORDERINGS-PRINCIPE GEHANTEERD TE WORDEN. (Geen ekologisch toeval)

De waarde van het toeval: Het onbeholpene, grillige, intuïtieve, gevoelsmatige, emotionele: dat is de deskundigheid van de ondeskundige! Dit is het tegenovergestelde van de wil tot systeem en overzicht.

(Het begrip „toeval“ en „onzekerheid“ is inbreng van de „ondeskundige“ is eigenlijk geen echt toeval in de zin van temp. onzekerheid, maar meer een faktor van temp. zekerheid (voorzichtigheid) omdat de plannemakers ook geen objektief overzicht kunnen hebben over „goed“ en „kwaad“.)



-orderingsprincipes-

normen:

"Grote gevarieerdheid, ontstaan in de tijd, is het gevolg van verschillende normen, opvattingen over orde en chaos van alle wezens die dit tot stand hebben gebracht."

- Al vele eeuwen lang kan Amsterdam krachten die de stad kunnen aantasten weren (d.m.v. keuren enz.)
- v.g.l. ook doelstell. over "individuele keuzes".

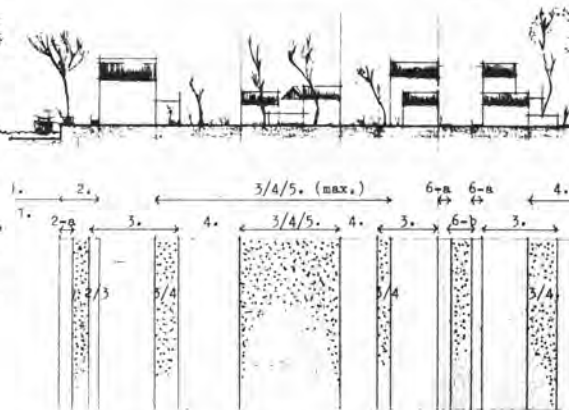
nr.	zone.	plekgebonden normen.
6-a	Straat. (met overlap)	-individueel en/of kollektief gebied -gestraat. -openbaar gebied met aanvullende voorschriften.
6-b	Straat. (met overlap)	-bevestiging door gemeente. -openbaar gebied. -Rooilijn handhaven.
	Oostelijk deel Haarlemmerbuurt	
3/5	Overgang bebouwing-Straat.	-specifieke maat; trappen, stoepen, luiken, berging, pothaken's.d. -individuele inrichting.
5.	Straat.	-doorlopend profiel, -trottoir toegestaan, -verharding door gemeente.

12

Plekgebonden normen, variabel in de tijd, dienen zo veel mogelijk gehanteerd te worden

- Maatregelen die segregatie moeten tegengaan mogen niet nivellerend werken.
- voorzieningen kunnen, naast hun sociale functie, ook zorgen om de diversiteit, karakter meer identiteit te geven: v.g.l. school, kerk e.d. in flat-monokultuur. Daarom kan b.v. school in Groningen ook anders zijn dan in Middelburg. enz.

Konklusies uit o.a. historische verkenningen, situatieve-thema's, onderzoek bij de gebiedsbewoners (inspr.ontwikk.), demografische ontwikk., mobiliteit (verkeer), recreatie en het wonen en werken kunnen leiden tot het vinden van specifieke normen.

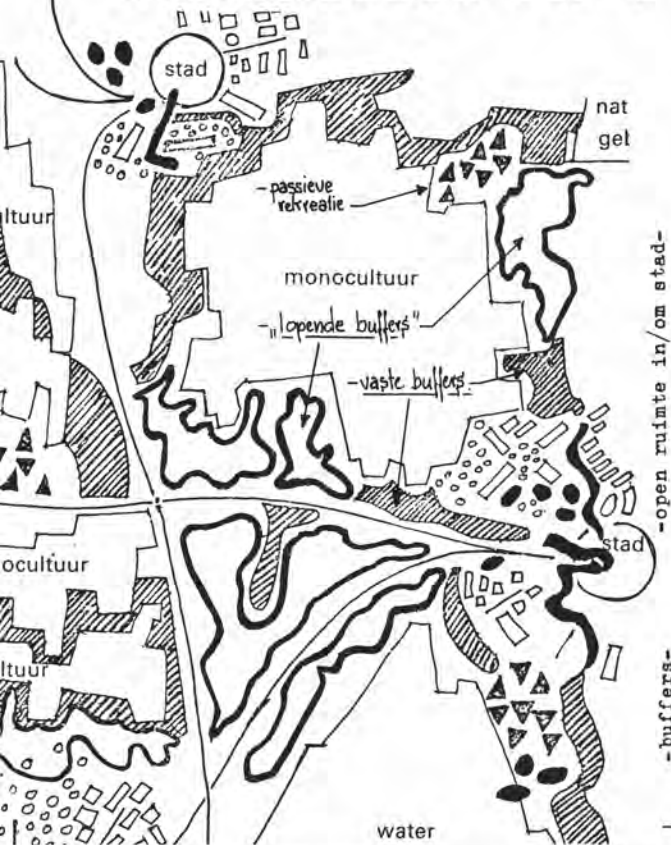


Haarlemmerbuurt.

-specifieke normen-

richtdoelstellingen

kwaliteit in ruimte en tijd



Stad- land:

In de stad is de relatie met de natuur (voedselbron) zoek; daardoor vindt voedsel en energietransport over grote afstanden plaats waardoor woonagglomeraties voortdurend bedreigd worden. (Instabiel in geval van 'n calamiteit; b.v. oorlog of crisis.)

Op een bepaalde schaal is hieraan nog wel wat te doen indien we meer aandacht besteden aan het beter gebruiken van onze kringloopmogelijkheden (zie vorige doelstellingen m.b.t. regeneratie en energie).

Ook hebben de open ruimte in- en om de stad nog de mogelijkheden om overeenkomstig het natuurlijk proces te functioneren. Dit zelfde geldt voor de marginale gronden die niet direkt economisch geëxploiteerd worden.

Een planologische oplossing hiervoor kan zijn:

"De relatie tussen, in, onder, boven de stad+ het natuurgebied- de monocultuur schakelen d.m.v. BUFFERS".

"LOPENDE BUFFERS"; deze zijn niet statisch, niet plekgebonden;

De buffers kunnen bestaan uit vaste bufferplaatsen dicht bij de stad en dicht bij de natuurgebieden (volkstuinten, kleinschalige kulturen e.d.) en lopende bufferplaatsen, wisselend, tussen de monoculturen. (zie Le Roy- blad)

13

n.a.v. "het verhaal van de slak":
Zowel voor mens als dier geldt dat de kwaliteit van de woonsituatie geheel wordt bepaald door de aanwezigheid van uitwijkmogelijkheden naar gebieden grenzend aan de habitat.

Rekreëren = Wonen Wonen = Rekreëren

Recreatie dient gezien te worden als directe uitwijk-
mogelijkheid in, tussen, door, op enz. de habitat
of leefplek.

Wij, als biotische componenten, kunnen niet bestaan zonder onze interactie met de abiotische omgeving om ons heen. Er is evenzeer iets mis als onze biotische omgeving, dichtbij of veraf, verwaarloosd wordt; er treedt dan een proces van versterking op in het gedrag van de mens en hij wordt een slaf van technische artefakten en vervangingsmiddelen. (de "kasplanten- mens".)

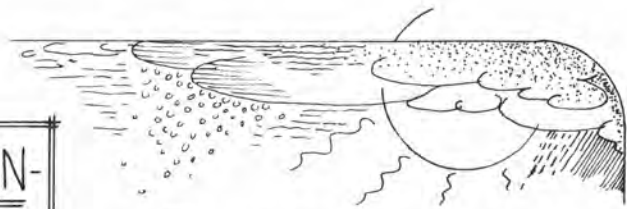


De mens wordt stee-
regels en wetten (
bestaansbron: de
staan te brengen o
"Als je in het gro
bij onszelf, mens



-VOELING MET DE ELEMENTEN HOUDEN-

Ervaren van klimaat, weersgesteldheid, bodem, water, licht, lucht, vuur enz. (kosmos-, atmos-, lithos- en hydrosfeer) en met elkaar (bios- en noösfeer).



Q - abiotisch (kosmos-, atmos-, lithos-, hydrosfeer)
- biotisch (biosfeer)
- mens (noösfeer)

14



-voeling elementen-

-voorbeelden:

- Verstaanbaarheid is 'n voorwaarde voor contact (binnen 't kleinschalig systeem.)
- dus liefst geen transitoverkeer door tere gebieden.
- ontspanningsmogelijkheden tijdens de, door de schaal noodgedwongen, verplaatsing.
- geen loop- en fietsgebieden; maar de hele stad een gevarieerd loop- en fietsgebied met veilige auto-gebieden: lees b.v. auto-oversteekplaats i.p.v. voetgangers-oversteekplaats.

-Het zoveel mogelijk vermijden van technische hulpmiddelen die het klimaat binnen gebouwde ruimtes willen regelen (tegengesteld aan de natuurlijke cyclus), nog afgezien van de vraag of het economisch wel of niet rendabel is. (o.a. klimaatbehandelingsinstallaties, centrale verwarming etc.)

-I.v. hiermee dienen de z.g.n. "behaaglijkheidsnormen", die een bepaald optimum (werkklimaat afgestemd op konstante produktie, woongenot met het bankstel van Van der Meer, chips en kijken naar de buis) beogen, nog eens kritisch bekeken te worden.

-Het weer herwaarderen van warme (kachel) en koude (raam) plekken in een woning, een gebouw i.p.v. overal (nivellering) dezelfde temperatuur + vochtigheidsgraad (klimaatverschillen).

- "ijsbloemen op de ruiten, pegels aan het dak, zweet op je voorhoofd en pantoffels tegen de kou"....

- 's Zomers kan de scheiding huis- buiten gezien worden als minimaal: het huis verdwijnt.

's Winters bereikt het huis een minimale maat (plekken).

-De vanzelfsprekendheid van zelfsupporting van woningen gebaseerd op "het gezin" dient betwijfeld te worden. (Keuzemogel. heden voorzieningen samen te gebruiken.)

-Meer zinniger leefstijl met minder energieverpilling; wasgewoonten zijn te vanzelfsprekend en worden gestimuleerd door stopcontacten en water uit de muur.

-Voorkomen dat de mens afhankelijk wordt van onnatuurlijke, van buiten de kringloop komende middelen: voedselprodukten, chemische middelen, medicijnen, drank en drugs, reclame en psychotherapie, politiek, wetenschap en techniek: kortom:

"voorkomen dat de mens verwordt tot de "kasplantenmens", volkomen gekonditioneerd."

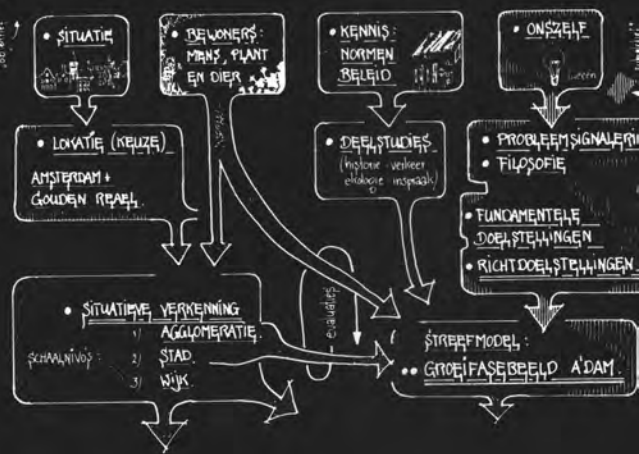
-Streven naar integratie van die elementen in het leven die in deze maatschappij liever (gecentraliseerd) verborgen blijven: ziek zijn; sterven; onaangepast en afwijkend. Liefst ook op kleine schaal (loopschaal), want ook dit betekend: VOELING BLIJVEN HOUDEN MET DE ELEMENTEN EN MET ELKAAR.....

-de kasplantenmens"-

is afhankelijker van de techniek en van elkaar, d.m.v. gezag), raakt steeds verder verwijderd van z'n primaire natuur. Het lijkt haast onbegonnen werk dit proces tot ten minste te vertragen, maar wij stellen 't zo: tot iets wilt aanpakken, moet je in het klein beginnen, dier en plant, anders komt er nooit iets van de grond".



aanpak van het proces :

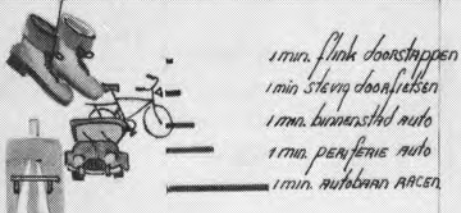


We starten nu met de verkenning van de grote schaal van Amsterdam en omgeving en zijn in het proces hier aangeland



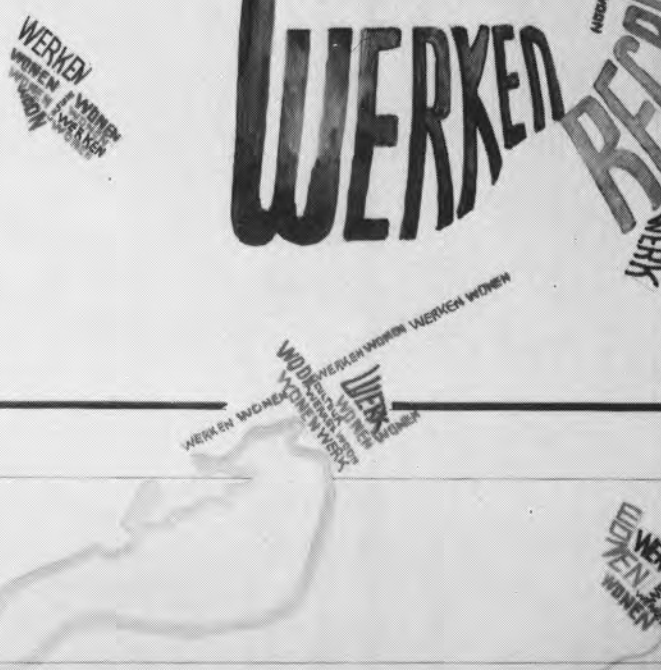


legenda



- | | |
|---------------------|------------------------|
| Mens, techniek | Mens, natuur |
| Communicatie | Levenswijze |
| Pivellening | Dienstadt |
| Centralisatie | Decoratieve kunst |
| Functionalscheiding | Practische vernieuwing |
| Grootschaligheid | Pijnbesluit |
| Energieverbruik | Energieverbruik |
| Instabil | Stabil |

Gebundelde deconcentratie op menslyks (vol-)schaal nastreven.



1:50 000 no 1



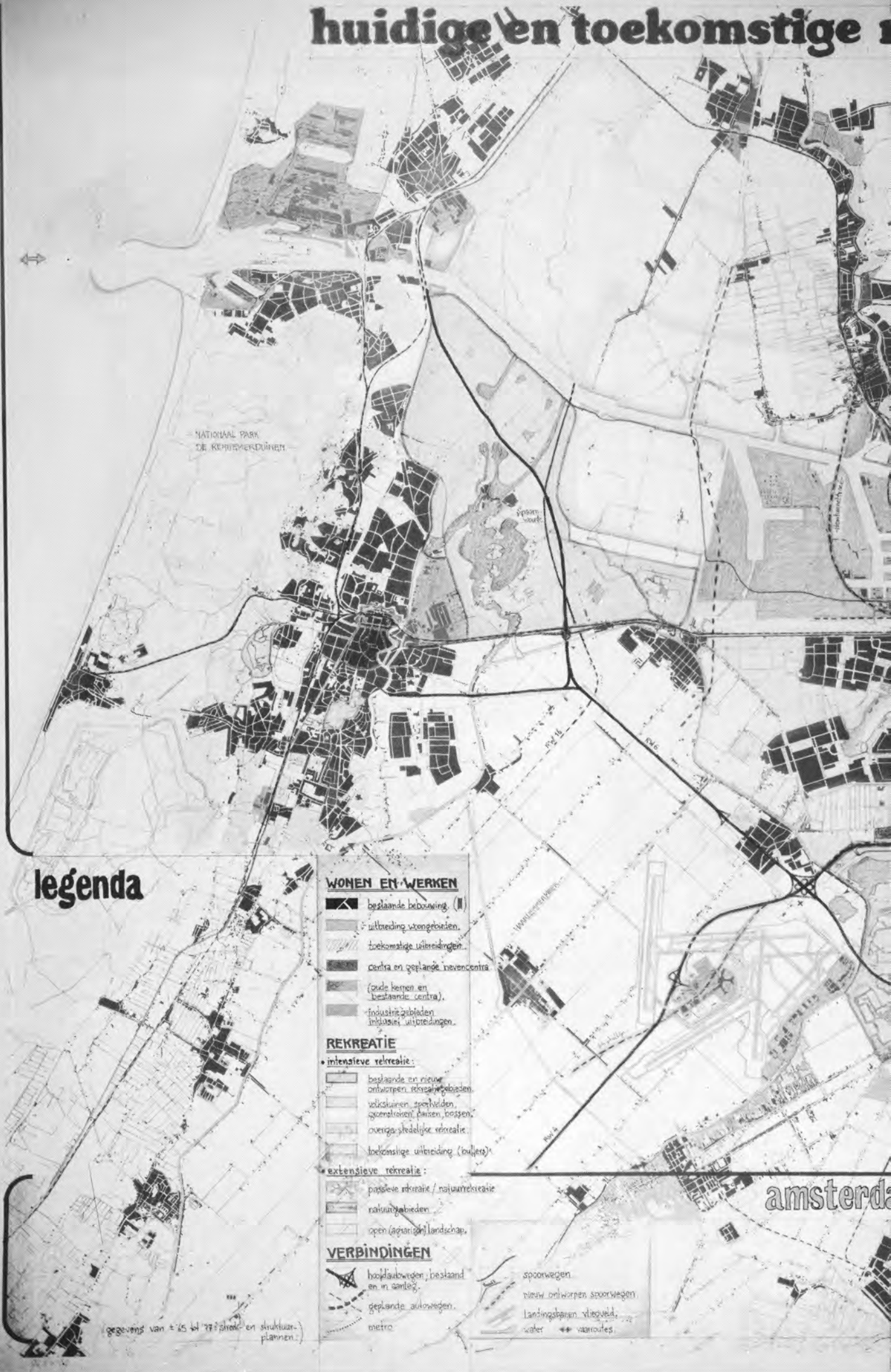
het probleem

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

HET GOOI

huidige en toekomstige



legenda

WONEN EN WERKEN

- bestaande bebouwing (II)
- uitbreiding wijkgebieden
- toekomstige uitbreidingen
- centra en geplande havencentra
- (oude kernen en bestaande centra)
- industriegebieden
- industriële uitbreidingen

REKREATIE

- **intensieve recreatie:**
 - bestaande en nieuw ontworpen recreatiegebieden
 - wijkstraten, sportvelden, openbare parken, bossen
 - overig stedelijke recreatie
 - toekomstige uitbreiding (buurten)

• extensieve recreatie:

- passieve recreatie / natuurrecreatie
- natuurgebieden
- open (agrarisch) landschap

VERBINDINGEN

- hoofdlijnen, bestaand en in aanleg
- geplande autowegen
- metro
- spoorwegen
- nieuw ontworpen spoorwegen
- landingsbanen, vliegveld
- water
- vaarroutes

gegevens van 1965 tot 1977 (plan- en structuurplannen)

amsterdam

ruimtelijke ontwikkelingen. (trend.)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



m en omgeving

Peter van Gerwen
Frits de Vries



de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

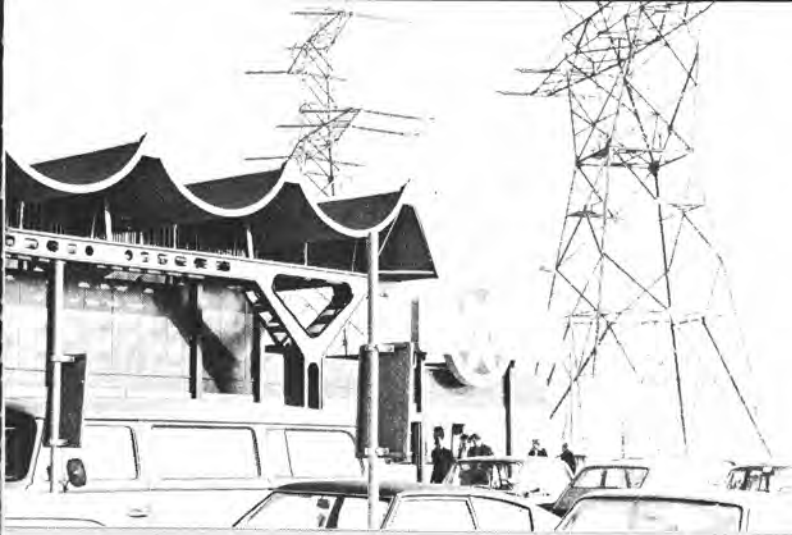
de trend

Amsterdam bestaat uit een aantal los op zich staande ontwikkelingen waarmee veel instanties zich bemoeien. De twee kaarten op de vorige bladzijden laten het probleem zien; de trend waar 't momenteel naar toe gaat. Steeds grootschaliger woon- en industriegebieden, auto-snelwegen, massa-recreatiegebieden en bedreigingen van watergebieden.

Een zich naar buiten uitdijend patroon met steeds minder ruimtelijke variatie, monokulturen, slaapsteden met grote percentages beton en asfalt, biljartflaken-groen en op autosnelheid ontworpen structuren.

Kortom, zaken die allemaal wel bekend zijn en die we op de eerste kaart (a1) woordelijk-visueel hebben gemaakt. Op de tweede kaart (a2) zijn al deze mogelijke toekomstige ontwikkelingen verzameld en dit geeft ons een beeld hoe de topografische kaart van de komende jaren er uit zal kunnen gaan zien. Veel plannen zullen steeds veranderen, wegen zullen een ander verloop krijgen, nieuwe uitbreidingen zullen een nabootste kleinschaligheid krijgen in b.v. hun „vorm-verschijning, maar de tendens blijft hetzelfde. Veel gescheiden functies (wonen, werken, recreatie, cultuur) en de noodzaak zich op een energie-verslindende manier te verplaatsen. De identiteit en de menselijke schaal blijven voorlopig in de buitengebieden ontbreken en daarom maakt het kwa woonomgeving weinig uit of je nu in een buitenwijk van Adam, Rotterdam, Groningen of Vlissingen woont. De Bijlmer vormt hierop enigszins een uitzondering; het principe heeft wél een grootstedelijke identiteit, de menselijke schaal is echter ver te zoeken. „Voelbare“ stedelijke ruimte is schaars in deze tijd.





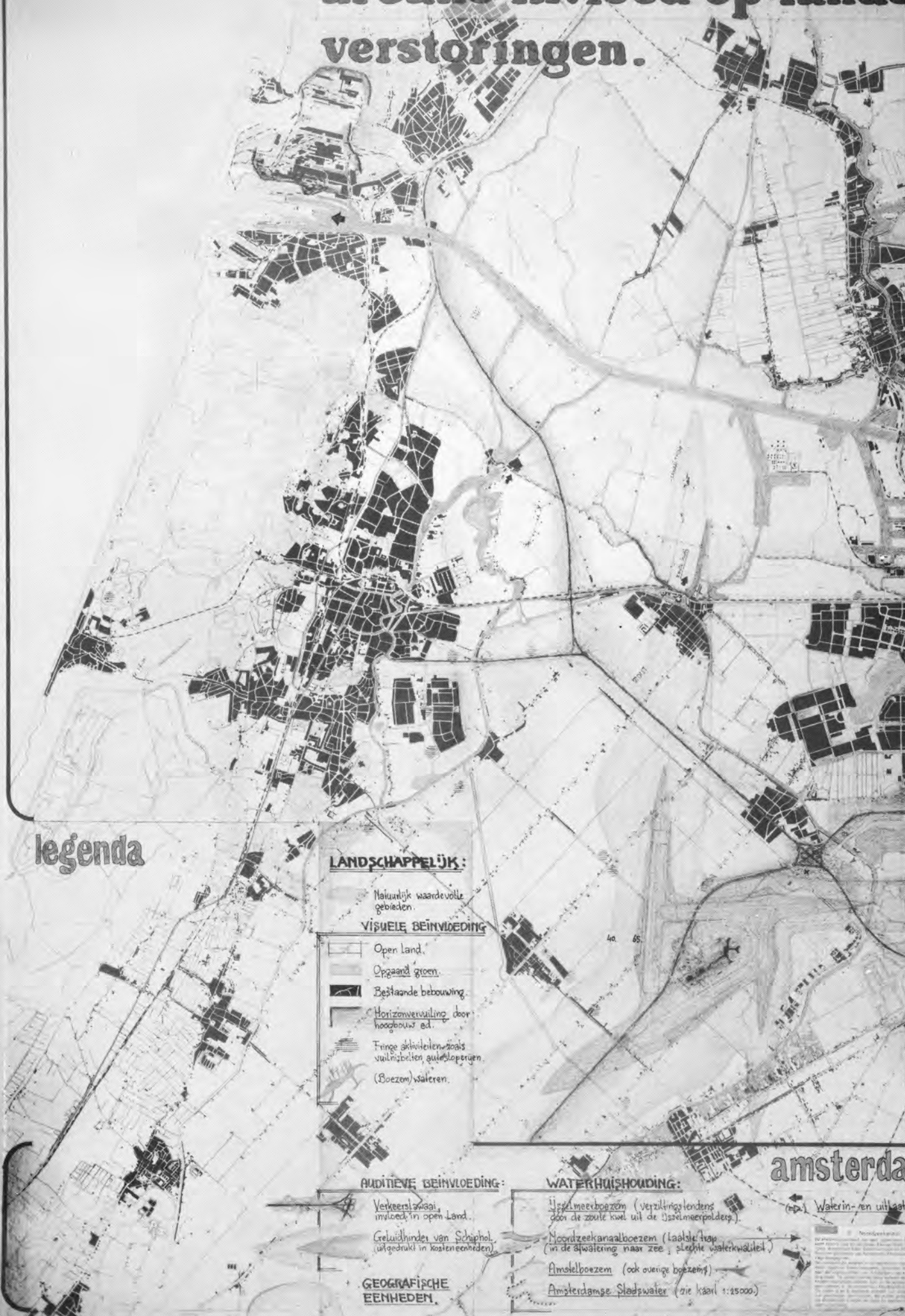
verstoringen

Op de volgende bladzijde zijn de invloeden van de stad op het landschap en het milieu bijeengebracht zoals; visuele beïnvloeding d.m.v. horizonvervuiling, fringe-activiteiten e.d.; auditieve beïnvloeding als verkeerslawaaï, geluidhinder van Schiphol en verontreiniging plus verziltning van het oppervlakte-water. (kaart a3). Een ander punt is bijvoorbeeld de bodemverontreiniging bij vuilnisbelten en (klandestiene of 'vergeten') stortplaatsen van chemisch afval. Dit laatste is echter moeilijk te inventariseren omdat het pas aan het licht komt wanneer er b.v. ergens vaten met chemicaliën gaan doorroesten of mensen in een bepaalde woonwijk allerlei lichamelijke klachten gaan vertonen, zoals in 1980 o.a. in Lekkerkerk gebeurde. In ieder geval is geprobeerd op deze kaart door middel van rode en paarse tinten (hier lichtgrijs) een aantal "verstoringen" te lokaliseren om er op het schaalnivo van de stad en zijn omgeving een indruk van te krijgen. Daarnaast zijn summier nog een aantal andere landschappelijke elementen aangegeven.

Op zich buigen reeds vele commissies en studiegroepen zich over dit soort problemen; daarom gaan we er in het kader van deze studie niet verder op in. Ons gaat het in eerste instantie om het grote geheel, teneinde schematische principes in o.a. kaart a5 en a6 te kunnen verwerken.



urbane invloed op lands verstoringen.



legenda

LANDSCHAPPELIJK:

Natuurlijk waardevolle gebieden.

VISUELE BEÏNVOEDING

- Open Land.
- Opgaand groen.
- Bestaande bebouwing.
- Horizonvervuiling door hoogbouw ed.
- Fringe activiteiten, zoals vulnisbeton, gielstoperijen, (Boezem)wateren.

AUDITIEVE BEÏNVOEDING:

- Verkeerslawaai, invloed in open Land.
- Geluidshinder van Schiphol, uitgedrukt in kosteneenheden.

GEOGRAFISCHE EENHEDEN.

WATERHUISHOUDING:

- IJsselmeerboezem (verzikkingslandens door de zoute kwel uit de IJsselmeerpolders).
- Noordzeekanaalboezem (Laatste trap in de afwatering naar zee, slechte waterkwaliteit).
- Amstelboezem (ook overige boezems).
- Amsterdamse Stadswater (zie kaart 1:25000).

amsterdam

Waterin- en uitlaat

De afbeelding is een reproductie van een kaart uit de 'Atlas van Amsterdam' van de Dienst Landmeetkunde van de Rijksoverheid. De afbeelding is auteursrechtelijk beschermd door de Staat. Het is niet toegestaan de afbeelding te kopiëren of te verspreiden. De afbeelding is te koop bij de Dienst Landmeetkunde van de Rijksoverheid.

chap en milieu (1977).

1:50 000 no 4.



INGEGESTE VERKLEINING VAN WATERBLAD

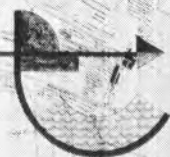
schiedm
(vriete)

ZOUTE KWEEI

MANDEIENK.

m en omgeving

Peter van Gerwen
Frits de Vries

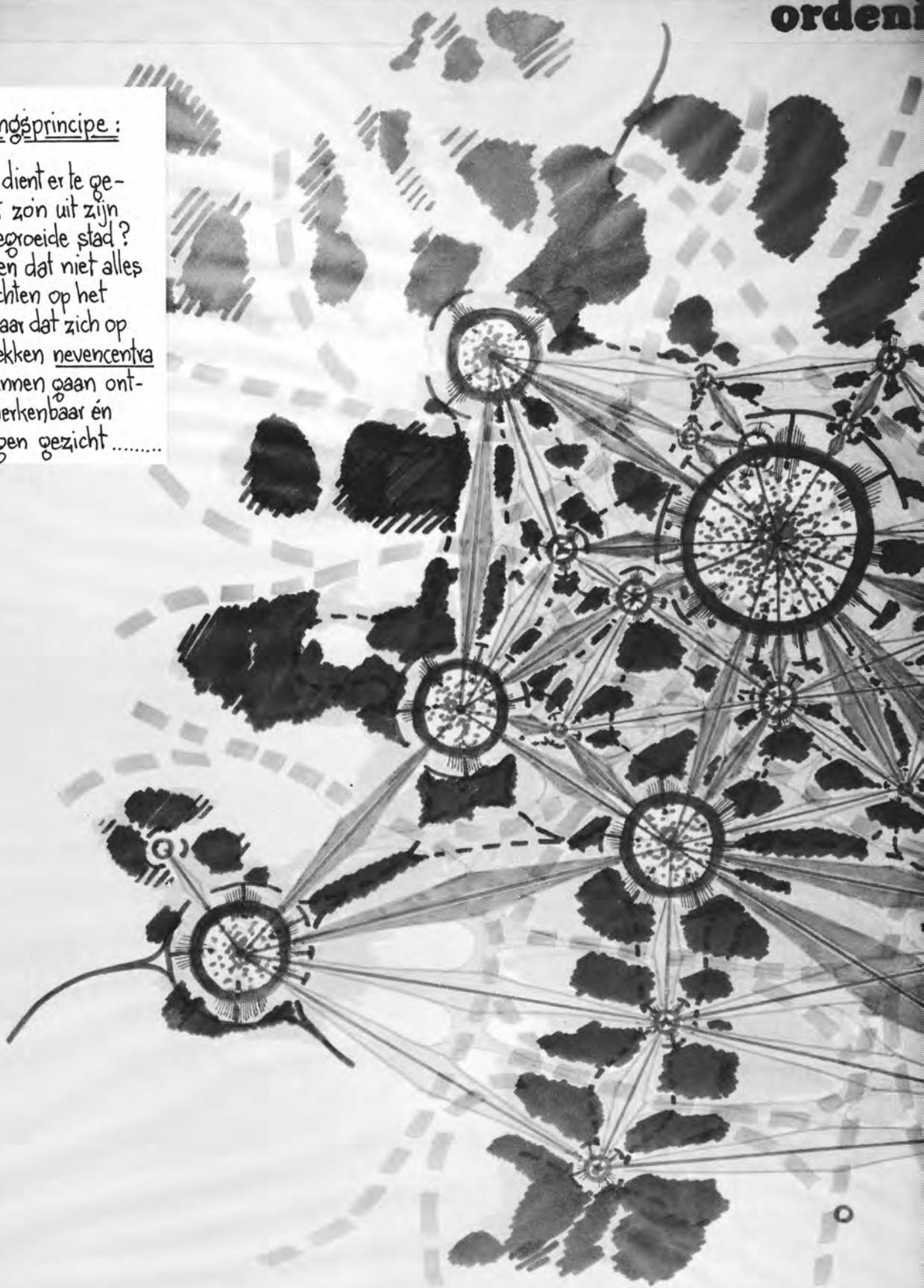


de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

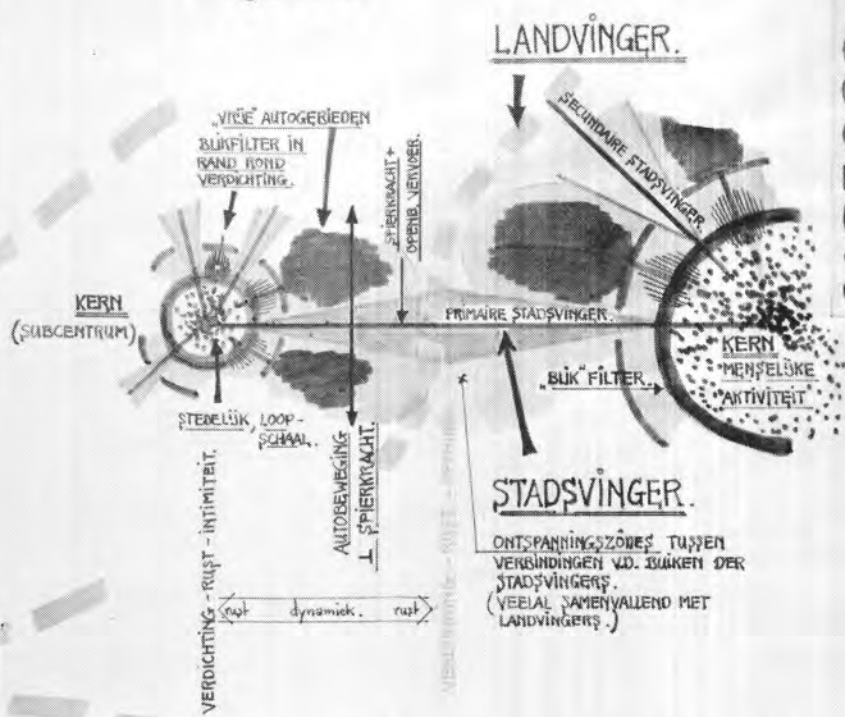
De kaart is vervaardigd door de Dienst Geografische Diensten van de Rijksdienst voor de Landmeetkunde. De kaart is gebaseerd op de kadastrale kaart van de gemeente Amsterdam, versie 1975. De kaart is schaal 1:50.000. De kaart is vervaardigd op 1 september 1977. De kaart is vervaardigd door de Dienst Geografische Diensten van de Rijksdienst voor de Landmeetkunde. De kaart is gebaseerd op de kadastrale kaart van de gemeente Amsterdam, versie 1975. De kaart is schaal 1:50.000. De kaart is vervaardigd op 1 september 1977. De kaart is vervaardigd door de Dienst Geografische Diensten van de Rijksdienst voor de Landmeetkunde. De kaart is gebaseerd op de kadastrale kaart van de gemeente Amsterdam, versie 1975. De kaart is schaal 1:50.000. De kaart is vervaardigd op 1 september 1977.

Het orderingsprincipe:

Welnu, wat dient er te gebeuren met z'n uit zijn krachten gegroeide stad? Je zou willen dat niet alles zich zou richten op het centrum, maar dat zich op bepaalde plekken neventra zouden kunnen gaan ontwikkelen, herkenbaar én met een eigen gezicht

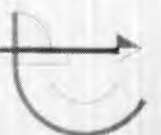


legenda.



....links is dit schematisch over Amsterdam getekend: De (rode) ballen zijn kernen van menselijke activiteit ofwel (sub)centra. De kernen zijn verbonden door zogenaamde „stadsvingers“ waarin de prioriteit ligt op het gebruik van spierkracht -bewogen vervoermiddelen en openbaar vervoer. Waar de stadsvingers het meest dik zijn, moet het accent op rust en openheid liggen en loodrecht hierop lopen dan de z.g.n. „landvingers“ die de mens het gevoel geven snel buiten de stad te kunnen komen via aaneengeschakelde groen-belevenissen, fietsroutes e.d. Rond de „neventra“ vinden we z.g.n. „blik“filters waarin de auto tot op zekere mate kan doordringen en dan blijft steken; de parkeer-kans neemt namelijk af. De auto-beweging is in principe loodrecht op de spierkracht-beweging; dus korte confrontatie. (Zie legenda.)

Peter van Gerwen
Frits de Vries



de
Woon,Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

bufferende en remmende middelen

Een stad als Amsterdam is nu eenmaal zo gegroeid als hij nu is en we gaan ervan uit dat bestaande situaties structureel niet zo gemakkelijk meer te veranderen zijn (in eerste instantie).

Een bijlmermeer overnieuw bouwen of opnieuw invullen is dus niet zo realistisch evenals het verplaatsen van industrieën naar kunstmatige eilanden in de Noordzee, een extra Schiphol naar de Markerwaard om de huidige te ontlasten, het verplaatsen van snelwegen enz. Dit alles kost veel moeite en energie en bovendien zijn zij een exponent van hun tijd.

Het is het verplaatsen van de problemen naar een andere plek of tijdstip, vergelijkbaar met kern-energie-afval dumpen in zee, of het wegsaneren van kleine „hinderlijke“ bedrijfstjes uit de binnenstad naar industrieterreinen.

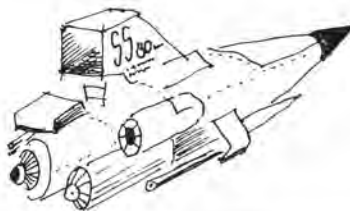
In eerste instantie moet de bron van het maatschappij- en milieu onvriendelijke gebeuren worden aangepakt.

Dit is b.v. bij lawaai: de auto de industrie → vermindering v.h. aantal verplaatsingen en het aantal decibels.

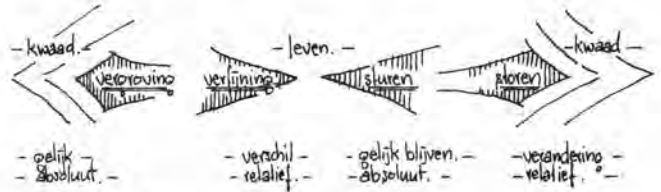
Bij chemisch afval → minder plastic toepassen of kopen, minder gif spuiten, minder pillen slikken en geen vlees van de bio-industrie consumeren.

Bij sociale onrust → geen bijlmer-bajessen en mobiele eenheden maar zorgen voor goede woon- en leefomstandigheden niet alleen voor de bezittende klasse.

Bij politieke spanning → geen NATO's en multinationals, geen kernbommen en raketten, laser paktalieten en koude oorlog-verkiezingslobbys maar decentralisatie, onafhankelijkheid van grote supermogendheden en concerns.



Kortom: steeds weer de vergelijking met de theorie van de grondrelaties uit de ekologie:



Het aanpakken van de bron van verovering en verstoring is een politieke en maatschappelijke zaak. Op de tweede plaats kunnen we proberen om de schadelijke gevolgen ervan te bestrijden door o.a. op het gebied v.d. ruimtelijke ordening een aantal bufferende en remmende middelen toe te passen zoals b.v. het aanleggen van geluidwallen, groen-buffers, schermen, penetraties van kleinschalige kulturen in-de-stad, overbouwingen over verkeersknooppunten, compartimentering van vuil-water gebieden, aanleggen van zuiveringsinstallaties, het concentreren en isoleren van lawaai, stank en vuil plus t zo mogelijk vernietigen etc. (Hiervoor zijn reeds diverse wetten van kracht.) Maar deze middelen moeten niet lukvaak worden aangelegd zoals nu vaak gebeurt. Vandaar dat we geprobeerd hebben potentiële plekken hiervoor aan te geven die het ordeningsprincipe (a4) kunnen helpen versterken.

Zie hiervoor kaart a5 op de volgende blz. → →

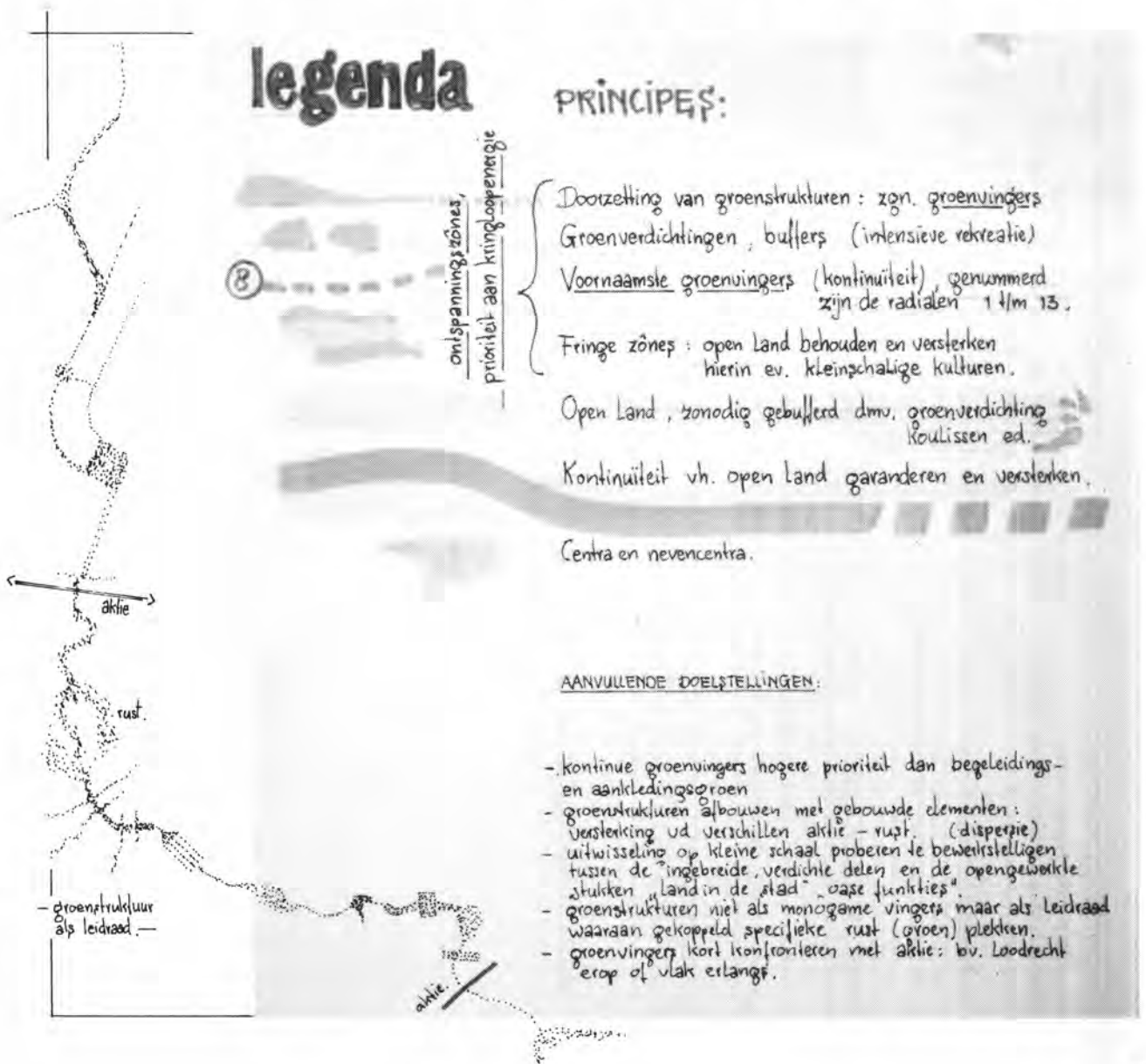


de dertien groenvingers van amsterdam

Verlovens is in kaart af de gewenste principe-ontwikkeling van de relatie stad-natuur aangegeven; n.l. "de dertien groenvingers van Amsterdam".

Groenvingers die van buiten tot diep in de stad kunnen gaan doordringen. De principes berusten op het koppelen van zoveel mogelijk parken, sportvelden, weilanden, bossen, (groene) grachtjes, straatjes en achtergebieden tot continu-doorlopende reeksen van "groen"-ervaringen zodat je b.v. op de fiets relatief snel in de polder of in 't bos bent of makkelijk de groene draad naar 't stadspark vindt. Ook moet er zo weinig mogelijk confrontatie met auto-verkeer zijn. Een mooi voorbeeld hiervoor is b.v. het Vondelpark dat onder de vondelbrug (Constantijn Huygensstraat) doorloopt en aldaar het karakter van een verbreed binnengebied heeft.

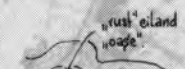
Later zullen in ons verhaal de voornaamste zon. "groene" spierkrachtroutes deel uit gaan maken van deze groenvingers en de "rode" spierkrachtroutes vallen dan samen met de "stadsvingers" uit het ordeningsprincipe. De "landvingers" vallen meestal samen met de "ontspanningszones" waarin groenvingers, intensieve recreatie, fringe- en kleinschalige culturen een plaats kunnen krijgen.

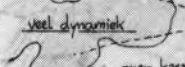



terugdringen sted. perce





legenda

- 

rust eiland
rooie
- 

veel dynamiek
- 

open karakter
- 

Tendens tot uitbreiding.
- 

Terugdringen van de stedelijke invloedslijnen, d.m.v.:
- MIDDELEN :**

 - Groenverdringen - penetralies, schermen en woon-recreatie, kleinschalige, volkstuinen etc.
 - Aarde- en groenbulten / schermen
 - Gebouwde bulten - schermen (stedelijke verdichtingen + groen) of louter gebouwde ingrepen.
 - Aangepaste laaikoncentraties, wegen, doorgaande routes; stedelijke autostruik verlagen door de verbeelde woon-werk-recreatie-verdeling + openb. vervoer.

amsterdam

ptie in het landschap.

1:50 000 205



ANNEK CONTOURLIJNEN
VOR. TERPANDERINGEN VOOR
VERSCHEIDEN IN WATERHOOGTE.

m en omgeving

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

principe ontwikkeling:



legenda

PRINCIPE'S:

- ⑧ ontpanningszones, gericht aan kingsloperweg
- Doorzetting van groenstructuren: zgn. groenvingers
Groenverdichtingen, buffers (intensieve recreatie)
- Voornaamste groenvingers (continuïteit), genummerd zijn de radiale 1 t/m 15.
- Fringe zones: open land behouden en versterken hierin ev. kleinschalige culturen.
- Open land, zonedig gebufferd dmv. groenverdichting Koullissen ed.
- Continuïteit v.h. open land garanderen en versterken.
- Centra en nevencentra.

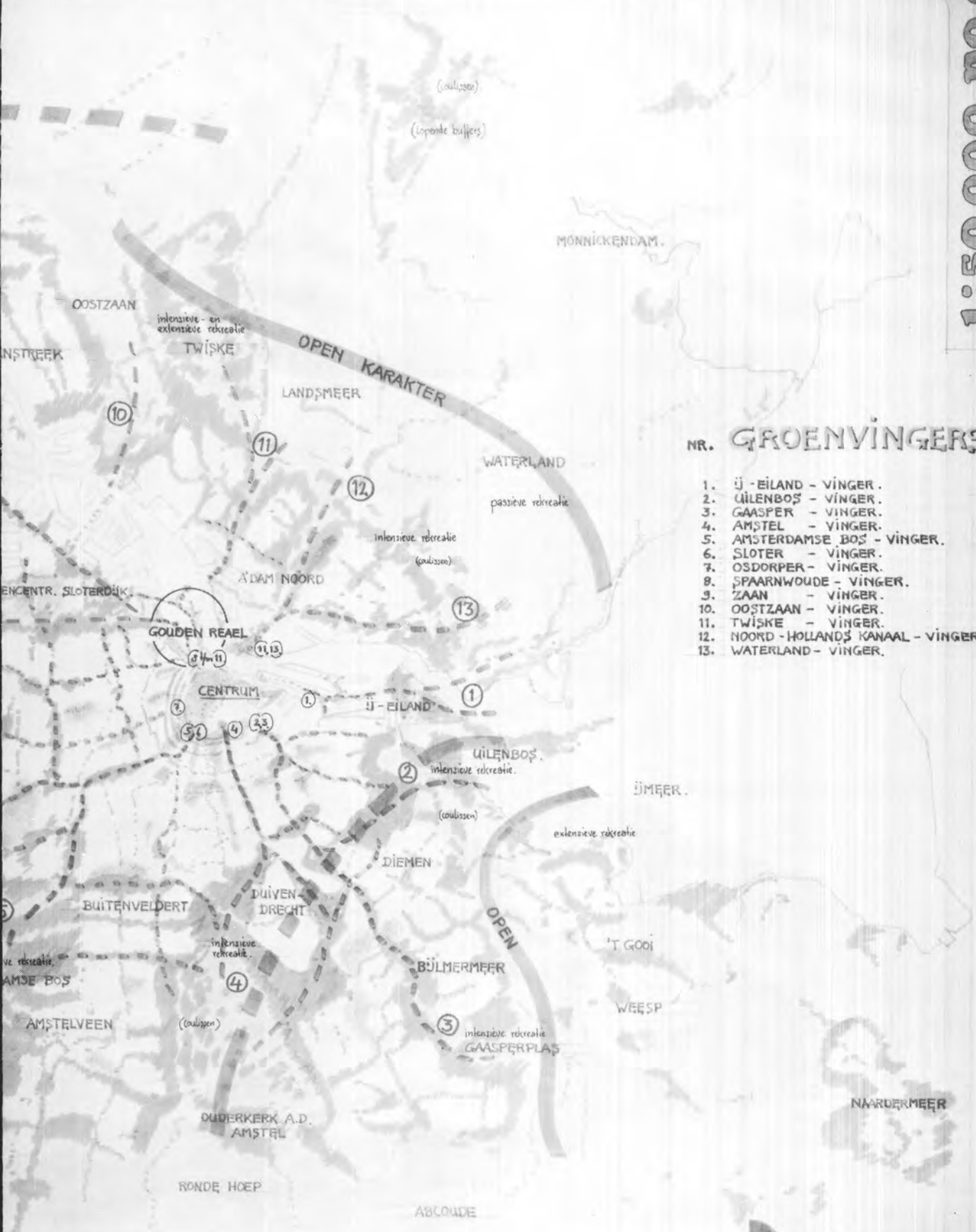
AANVULLENDE DOELSTELLINGEN:

- continue groenvingers hogere prioriteit dan begeleidings- en aankledinggroen
- groenstructuren afbouwen met gebouwde elementen
- versterking vd verschillen aktie - rust, (dispergie)
- uitwisseling op kleine schaal proberen te bewerkstelligen tussen de uitgebreide, verdichte delen en de opengevoerde stukken "land in de stad", oase funkties
- groenstructuren niet als monogame vingers maar als leidraad waaraan gekoppeld specifieke rust (groen) plekken
- groenvingers kort konfiteren met aktie: bv. Loodrecht erop of vlak erlangs.

amsterdam

relatie stad - natuur. (streven)

1:50 000 no 6



NR. GROENVINGERS.

1. IJ - EILAND - VINGER.
2. UILENBOSS - VINGER.
3. GAASPER - VINGER.
4. AMSTEL - VINGER.
5. AMSTERDAMSE BOSS - VINGER.
6. SLOTER - VINGER.
7. OSDORPER - VINGER.
8. SPAARNWOUDE - VINGER.
9. ZAAAN - VINGER.
10. OOSTZAAN - VINGER.
11. TWISKE - VINGER.
12. NOORD - HOLLANDS KANAAL - VINGER.
13. WATERLAND - VINGER.

m en omgeving

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

verkeersblad

blad

STUDIE BIJ DE VERKEERSBASISKAART

- INHOUD -

In het structuurplan Amsterdam van 1973 staan de uitgangspunten die verder zijn ontwikkeld tot concrete plannen (varianten) in het voorontwerp verkeerscirculatieplan Amsterdam van 1975. De stedenbouwkundige studiegroep "Amsterdam" heeft in haar eindrapport (juni 1975) met name afwijkende uitgangspunten en conclusies. De twee studies, met aanvullend materiaal die wij erop plaatsen, zullen ons in staat moeten stellen bevestigende het verkeerprobleem te geven.

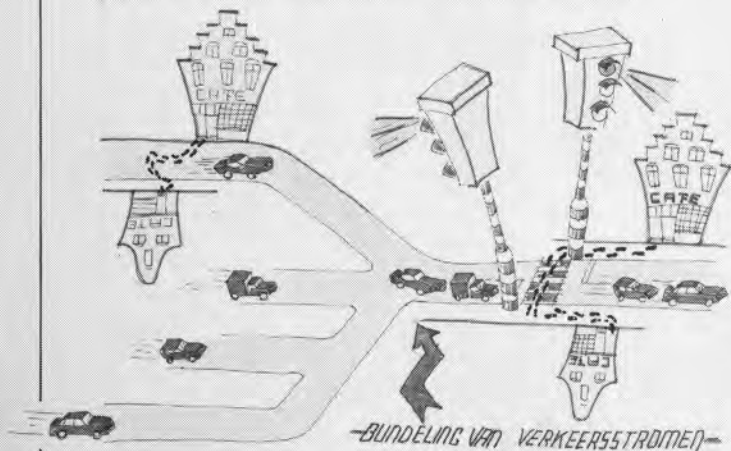
Deze verkeersstudie bestaat uit de volgende delen:

- 1. Samenvatting van de uitgangspunten betreffende de ontwikkeling van het verkeer uit het structuurplan, met voorstel.
- 2. Samenvatting van voorontwerpcirculatieplan - confrontatie met de conclusies uit het eindrapport van de stedenbouwkundige studiegroep "Amsterdam", waar wij weer enige voorstellen bij plaatsen.
- 3. Overzicht van de concrete gevolgen van de varianten uit het voorontwerp voor het studiegebied. Een stukje uit "Een voorstel voor een nota van uitgangspunten t.b.v. de toekomstige ontwikkeling in de Haarlemmerbuurt" waar wij weer enige voorstellen plaatsen.

- 4. "feldstudie" van onszelf in het studiegebied (foto's etc).
5. De verkeersbasiskaart: - visualiseren van problemen en mogelijkheden.
6. Mogelijkheden toetsen aan onze fundamentele doelstellingen.
7. Motivering van de verkeersontwikkelingen die wij voor het studiegebied in relatie met gebied Amsterdam voorstellen.



verkeersblad

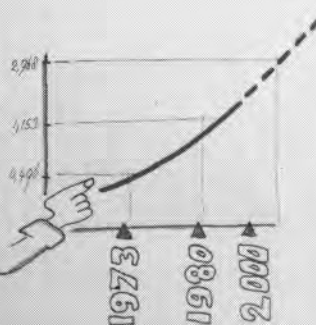


AUTO-OVERSTEEKPLAATS



De auto-oversteekplaats:
Langzaam nadert hij de voet en fietsweg. Hij dwingt op de weg, wacht een minuut of wat. Het licht wordt groen ten begin. Alleen te kruisen en nu begint hij is overgestoken. Het is een auto-oversteekplaats in een woonwijk of auto-oversteekplaats in een woonwijk. Sim?

PROGNOSIS?



De statistieken wijzen duidelijk aan dat we in het jaar 2000... 180 auto per persoon hebben. De bevolkingsdichtheid spoedig nihil zal zijn. De afgeleide afstanden ontwikkelen zich kinematisch, terwijl de reistijden zich steeds halveren. Hierin de planeeet aan de blijft het investeren waard.



Wat de met prognoses...
de met...
prognoses...

BIJDELEN VAN VERKEERSSTROMEN - COMMUNICATIE

"De aantrekkelijkheid van de stad in haar veelzijdige functies is haar functionaliteit als communicatie-eenheid. Een stad is geen verzameling van dorpen. Het is ook elke plaats een eigen karakter van dorpen, maar een ingewikkeld samenspel van communicatiefuncties, waarin zowel mogelijk lage keuze van de burgers voor vestiging van wonen, werken en verkeer een essentieel gegeven is." Of wel handhaven of verhogen van het communicatieniveau?

"... dat de aanbevelen in de richtlijn van de COBPA uit de culturele Geluidshinder van augustus 1973 van de minister van Volksgezondheid en milieuhygiene langs vrijwel alle Amsterdamse straten en in de wijken van de gemeente Leidschendam te worden overschreden. Maatregelen tot vermindering van de luudoverlast zullen nu kunnen worden gezocht in het bundelen van verkeersstromen, hetgeen een vermindering van de totale geluidshinder mogelijk met zich kan brengen."

Verkennende studies leiden tot de veronderstelling dat een hoofnet van doorgaand autoverkeer binnen de stad een maximale van 1500 m zal moeten hebben om aan de gestelde milieueisen te kunnen voldoen. Voor het openbaarvervoernet leidt het uitgangspunt van max. loopafstand van 400 m tot een maximale van circa 2500 m. De invloering van een dichtmaziger hoofdruifstructuur gaat gepaard met een besparing van de capaciteit van het wegennet voor autoverkeer. Deze op-

WAAIE BAREN → LEUWETROUDE STUNT.

... de samenstelling is anders dan voorheen... HET COMMUNICATIE-EENHEID VAN DE GEMEENTE VERBODEN, DE BEKLEEDTE STUK
... van de burgers... VERBODEN ALS OF HET WIL WORDT DAN
... van de burgers... RETE GEDRAGEN ZIJNEN
... van de burgers... DAREN VAN DIT EN DIT
... van de burgers... COMER. MET INHOUTIGHEIT
... van de burgers... OEN NUNTE MEER AN WIL
... van de burgers... JODI ALPHAVIAES
... van de burgers... DE STRAAT HET
... van de burgers... GENET DE
... van de burgers... PLAAT
... van de burgers... TEKENS
... van de burgers... LEF
... van de burgers... aan woel
... van de burgers... het hoofd-
... van de burgers... namen. Herby
... van de burgers... sen en ende vrag-
... van de burgers... De wiken worden
... van de burgers... gaarder, de wijken worden
... van de burgers... onbevangen. De verkeersstro-
... van de burgers... men is te verhooren het communicatie
... van de burgers... niveau dat per fiets of lopend wordt bereikt.
... van de burgers... Overstaren, lokale van straten 202

VERANTWOORDING VAN DE VERGELIJKENDE STUDIE

Confrontatie van het voorontwerp verkeerscirculatieplan met de uitgangspunten en conclusies van de stedsbouwkundige studiegroep "In de vorm" lijkt geen serieuze zaak. Het voorontwerp is in z'n geheel een product van en voor velen. De studiegroep wil sommige ontwikkelingen remmen, andere bevorderen. In z'n politiek beleid kunnen de huidige alternatieven opstellen; de beslissingen worden echter niet over hen gemaakt. Het voorontwerp is velen gebaseerd op het structuurplan (een lange termijn planning). De voorgaande samenvatting heeft wij blijk dat het voorontwerp geheel binnen de mogelijkheden van het structuurplan is gemaakt. Het voorontwerp leent zich buiten een zwaarte die omvat het structuurplan wat betreft het realiseren van een bestemd is.

Indeling in de volgende vier hoofdstukken moet de isopropieler studie overzichtelijk maken:

- I Ruimteconsumptie en segregatie
- II Verplaatsingsbehoefte en parkeren
- III Openbare vervoer
- IV Milieu en veiligheid

VERKEERSLAWAAI BEPERKEN Leiderdorp wil flats boven weg bouwen

Van oorsprong... **LEIDERDORP** — De gemeente Leiderdorp heeft het plan een verbreedde autoweg die dwars door een aantal woonwijken loopt met flatwoningen te overtuigen. Hierdoor zou niet alleen een einde gemaakt kunnen worden aan de voortdurende geluidshinder die bewoners van aan deze weg gelegen flats dagelijks van het autoverkeer ondervinden, maar ook zouden 150 redelijk goedkope woningen kunnen worden gebouwd als extra fudge aan het lenigen van de woningnood in de Leidse agglomeratie.
De weg is het Engelsdal, een belangrijke verbandsing tussen de wijk (nuweg Leiden-Utrecht (de Hage Biddijck)) en de route van Leiden naar de Noordtoegangsmeulen. Hij loopt dwars door de gemeente Leiderdorp met 18.000 duizend huizen en scheidt de bestaande nieuwbouwwijk Zijlhof van de Buitenhof, een afbreidingsgebied waar de gemeente nu jaar 150 tot 175 huizen zal bouwen.
De bewoners van de flat langs het Engelsdal zouden met een aanzienlijke besparing van de geluidshinder te maken krijgen, wanneer aan de andere kant van de verkeersweg het gebied door nieuwe huizen teruggekaakt zou worden. Daarom zocht de gemeente Leiderdorp in overleg met de bevestigingsgemeente Buitenhof, een groep bewoners en raadtleden die ontwikkeling van dit nieuwbouwschep begeleid, naar een mogelijke ont-

geldigvervoert terug te brengen. Dinsdagavond werd aan de leden van deze commissie het plan voor de bouwtoelafvoert...
Het idee van het bouwen van appartementen... de verandering van de ruimtelijke ordening van de gemeente Leiderdorp. In Drenth (Parry van de Arbeid), naast zijn wethouderschap verbonden aan de voorlopige Centrale Raad voor de Milieuhygiene. Hij heeft een ingenieursbureau uit Den Haag laten uitwerken van zijn idee en haalbare kaart was en dat bleek te zijn.
Het voorlopige plan voorziet in een overkapping, die over een lengte van bijna een kilometer over het Engelsdal moet worden geplaatst. Omdat voor woningen normaal ook rekening gehouden moet worden met de kosten van fundering en een begrensd grondvlak kan dat deel van de kosten zonder meer aan de woningen worden toegerekend. Dan blijft er volgens voorlopige berekeningen nog een bedrag van vijf miljoen extra over voor iedere zes meter van de bouwtoelafvoert. Wethouder Drenth gaf ervan uit dat op zijn sterk gemiddeld vijf woningen gebouwd worden in maximaal drie bouwlagen. Financiële voordeel van dit is dat de grondkosten nihil zijn, omdat de verkeersweg er toch al is.

Sociale sector
Ervan uitgezakt dat de appartementen vooral moeten dienen voor alleenstaanden, tweepersoons huishoudens en kleine gezinnen komt wethou-

der Drenth op rond 150 appartementen. De gemeente Leiderdorp zal met de minister van Volkshuizen en van Volkshuizen en van Volkshuizen subsidies voor de bouwtoelafvoert vragen. Met die overbesteding kunnen alle woningen in de sociale sector worden gebouwd. Zonder die subsidie zal het grootste deel al in de premiecoöperatie komen te liggen, en verwacht de Leiderdorpe wethouder...
Algezien van het effectieve gebruik en het beperken van geluidshinder door de overkapping, wordt de bouwtoelafvoert een belangrijke voorwaarde voor de realisatie van het plan. Dit is een plan dat in z'n geheel een voorwaarde is.



verkeersblad



RUIMTE-CONSUMPTIE 2.I

blad

INHOUD

hooflijnen uit het voorontwerp verkeerscirculatieplan, met aanvullend enige vraagtekens die wij erbij plaatsen.

INHOUD

hooflijnen uit het eindrapport van de stedenbouwkundige studiegroep "amsterdam" met aanvullend enige vraagtekens die wij bij de studies plaatsen.

De toenemende ruimte behoefte wordt geaccepteerd.

De gemeente leidraad heeft een middel gevonden om deze behoefte te beperken. (zie kranteuitgave)

De studiegroep wil de toenemende ruimte behoefte beperken.

VARIE KEUZE?

afstand woon-werk	voertuig keuze (minuten)
1 km	15 6 10 5
2 km	15 20 10
6 km	40 20
12 km	30

WERKELIJKE AFSTANDEN EN REISTIJDEN AFHANKELIJK VAN DE SITUATIE (Bijvoorbeeld)

RUIMTELIJKE VARIATIE

Uit de historische verkenning blijkt dat al van voorschrift ten eeuwenlang de groei van amsterdam in hoge mate bepaald hebben. Dit waren veelal gemeentelijke keuren, terwijl we in onze tijd vaak met landelijke voorschriften te maken hebben. Zo hebben keuren het aanzien bepaald van de westelijke eilanden, de jordaans, de grachten-gordels. Ze waren specifiek voor amsterdam; - alle met een duidelijke reden. Veel gemeentelijke bevoegdheid van groot de landelijke variatie. Zo kan elke wijk eigen voorkeuren en aanpak hebben. Elk huis zijn eigen wettten, elk huis een eigen gezicht.

verkeersblad

2.I.



RUIMTE-CONSUMPTIE-VERVOLG

blad

?

BOUWCHARAKTEREN



De gemeente accepteert de toenemende segregatie. De jonge gezinnen verlaten de stad.

- BEPERKEN RUIMTE BEHOEFTE -

De studie groep ruikt de volgende mogelijkheden om de ruimtebehoefte te beperken:

- De geïsoleerde woningen uit de 19^{de} eeuwse gordel worden in veel lagere dichtheden herbouwd. Kwaliteit wordt teveel gerelateerd aan dichtheid.
- Geen kantoren rond de stad met enorme ruimte reserveringen.
- De daling van de gemiddelde woningbezetting rechtvaardigt het bouwen van kleinere woningen.
- Bouwen in aansluiting op de bestaande infrastructuur.

De studiegroep wil segregatie tegengaan:

- Financieel en qua voorkeuren moet het voor alle bevolkingsgroepen aantrekkelijk zijn in amsterdam te wonen.

?

aan: Verkeersveiligheid, criminaliteit, milieuverontreiniging, etc.



Parkeren is en blijft duur

Mensen moeten het niet als een plicht, maar als een voorrecht beschouwen, een kroonjuweel. Parkeren is duur en blijft duur. De gemeente van Rotterdam heeft een plan om de kosten van het parkeren te verhogen. Dit wordt gedaan door de kosten voor de parkeerticket te verhogen. De gemeente wil de kosten van het parkeren verhogen van 1,50 naar 2,00 per uur. Dit wordt gedaan door de kosten voor de parkeerticket te verhogen. De gemeente wil de kosten van het parkeren verhogen van 1,50 naar 2,00 per uur. Dit wordt gedaan door de kosten voor de parkeerticket te verhogen.

Parkeerbeleid

De gemeente van Rotterdam heeft een plan om de kosten van het parkeren te verhogen. Dit wordt gedaan door de kosten voor de parkeerticket te verhogen. De gemeente wil de kosten van het parkeren verhogen van 1,50 naar 2,00 per uur. Dit wordt gedaan door de kosten voor de parkeerticket te verhogen.

verkeersblad

2.II.

VERPLAATSINGSBEHOEFTE

blad

PERIFERIE ↔ BINNENSTAD

In het voorontwerp staan de volgende doelstellingen:

- kwaliteit en snelheid van het verkeer moet omhoog
- communicatieniveau moet verbeterd worden
- aan de toenemende verplaatsingsbehoefte moet worden tegemoet gekomen

De toename van de verkeersdruk komt voornamelijk door de toename in afgelegde afstanden, niet door het aantal verplaatsingen. De centrale gebieden produceren nu relatief een geringe verplaatsingsbehoefte; hier nemen echter inwoneraantal en arbeidsplaatsen af. Deze nemen toe in het stadsgebied waar ze grote verplaatsingen produceren. De periferie kan deze behoefte verwerken; de binnenstad met zijn eenzijdige structuur niet. De periferie ontwikkelt zich tot autostrad. In de binnenstad zou het verkeer zichzelf verstoppen. Hier verwerkt het openbaar vervoer de toenemende verplaatsingsbehoefte. Het woon-werk verkeer moet meer dan het openbaar vervoer worden verzorgd, meer auto's van bewoners blijven dan overdag staan (in de 19^e eeuwse wijken van 45 naar 65%)

VERMINDEREN VERKEER



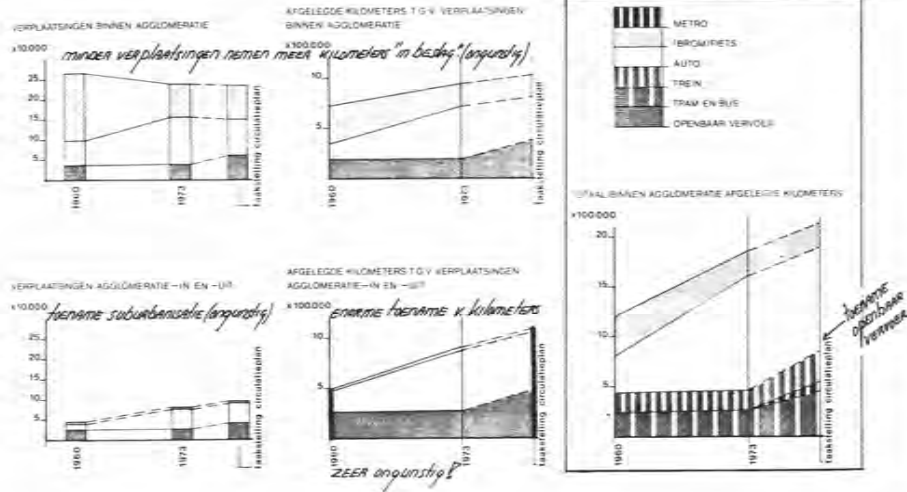
De stedenbouwkundige studiegroep wil de verplaatsingsbehoefte sterk verminderen dmv:

- het situeren van recreatiegebieden dicht bij de steden.
- suburbanisatie tegengaan:
 - geen uitgebrede wegennet / suburbanisatie stimulerende premie en bijdrage regelingen aanpassen, in hogere dichtheden binnen de huidige gemeente grenzen bouwen. (volgens de studiegroep is het bouwen voor amsterdam in noord-holland of almere niet nodig?)

In het kranteknipseel "Parkeren is en blijft duur" wordt opgemerkt dat ook de huishoudens die geen eigen auto bezitten aan de parkeergegante moeten meebetalen. In de werken en voorschriften zou een eigen parkeerplaats verplicht moeten worden. Dit soort landelijke voorschriften gaat echter voorbij aan de specifieke eisen die de karakteristieke omgeving aan nieuwbouw stelt (ruimtelijke variatie)

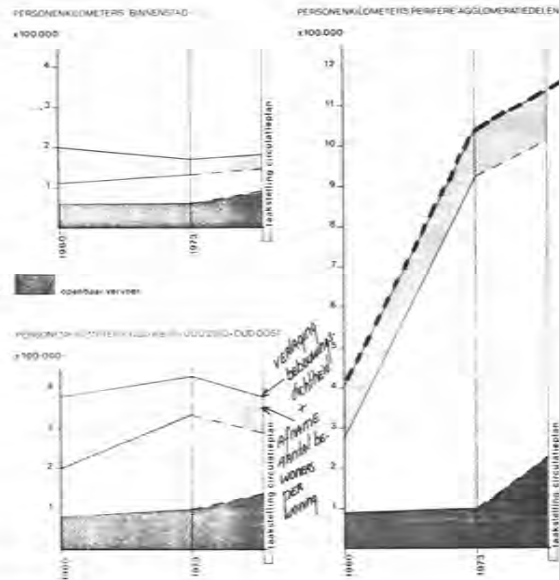
Aantallen verplaatsingen en personeenkilometers (exclusief voetgangers en transitoverkeer) in de agglomeratie Amsterdam in het avondspitsuur 1960-1973-1980 (volgens taakstelling circulatie)

TAAKSTELLING V.C.P.



Aantallen personeenkilometers op de openbare weg afgelegd per tram of bus, per auto en per (brom)fiets

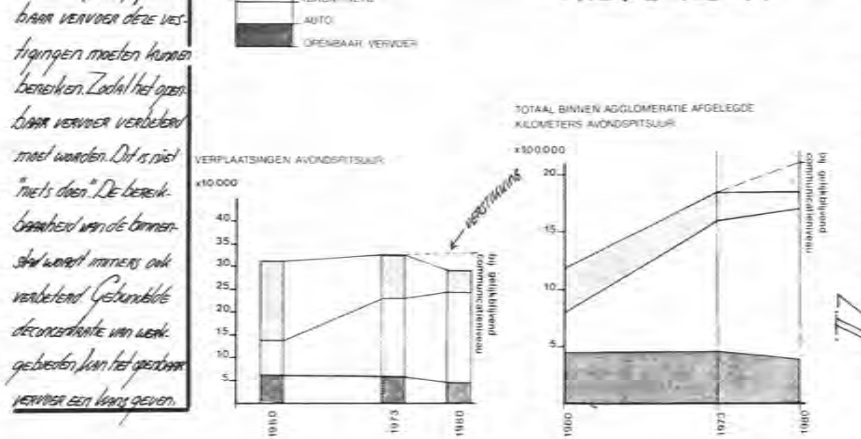
■ exclusief tram en metro
□ op openbare weg
■ exclusief transitoverkeer



STUDIE BIJ DE VERKEERSBASISKAART

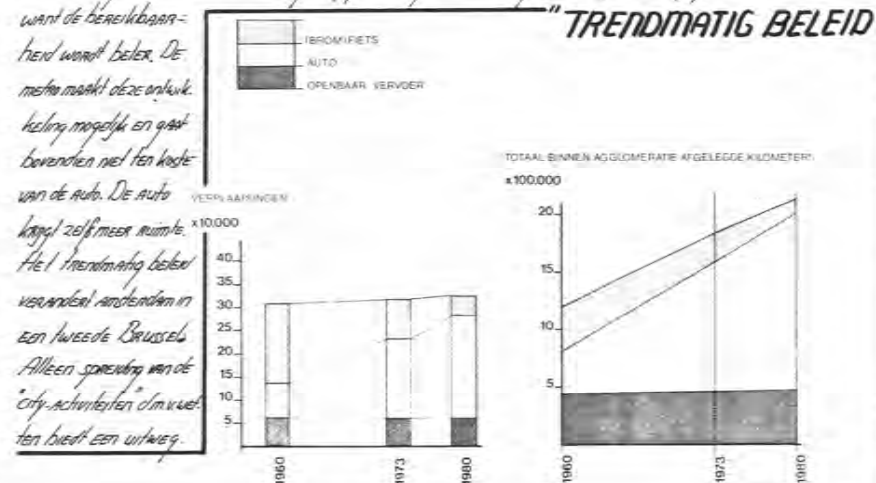
Aantallen verplaatsingen en personeenkilometers (exclusief voetgangers en transitoverkeer) in de agglomeratie Amsterdam in het avondspitsuur 1960-1973-1980 (indien er geen extra overeenstemming zodanig is worden "Niets doen"

De auto eet nog meer ruimte op, ten koste van het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Hij verdringt echter ook zichzelf. Het communicatie-niveau daalt. De binnenstad wordt minder goed bereikbaar, de economische waarde neemt af. City warming stopt en kiest andere plekken die zich beter voor grootschalige vestigingen lenen. Bij Schiphol, Buitenveldert, Amstelveer. De gebruikers van de binnenstad zouden te voet, met fiets of openbaar vervoer deze vestigingen moeten kunnen bereiken. Zodat het openbaar vervoer verbeterd moet worden. Dit is niet "niets doen". De bereikbaarheid van de binnenstad wordt immers ook verbeterd. Gebundelde decentralisatie van werkgebieden kan het openbaar vervoer een kans geven.



Aantallen verplaatsingen en personeenkilometers (exclusief voetgangers en transitoverkeer) in de agglomeratie Amsterdam in het avondspitsuur 1960-1973-1980 (indien de ontwikkeling 1960-1973 zich ongeveer zo zal voortzetten) "Trendmatig beleid"

Het communicatie-niveau wordt nog iets beter. Het aantal afgelegde kilometers stijgt enorm. Het aantal autoverplaatsingen stijgt enorm, ten koste van de fiets. Wegaanleg, parkeerplaatsen, grootschalige vestigingen. De oude structuur wordt aangetast. City warming. Bevordering van het openbare vervoer kan de structuur van de stad sparen omdat minder wegen of parkeerplaatsen nodig zijn. City warming gaat echter anders, want de bereikbaarheid wordt beter. De metro maakt deze ontwikkeling mogelijk en gaat bovendien niet ten koste van de auto. De auto krijgt zelf meer ruimte. Het trendmatig beleid verandert anderszins in een tweede Brussel. Alleen spreiding van de city-activiteiten d.m.v. wetten biedt een uitweg.



verkeersblad

blad

verkeersblad

1.11 Stroombeeld auto 1956

17.00-18.00 uur



1956

STUDIE BIJ DE VERKEERSBASISKAART

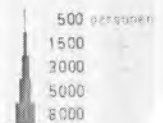
blad

Stroombeeld auto 1971 1.12

17.00-18.00 uur



1971



tabel 2
Ontwikkeling van de verdeling over de vervoermiddelen, avondspitsuur 1960-1973

	1960	1973
interne verplaatsingen (per openbaar vervoer)	37.000	36.000
(per auto)	60.000	119.000
(per fiets)	169.000	83.000
externe verplaatsingen (per openbaar vervoer)	24.000	24.000
(per auto)	16.000	53.000
(per fiets)	3.000	3.000

taandeel in het totaal aantal persoonskilometers binnen de agglomeratie

	1960	1973
(openbaar vervoer)	37%	25%
(auto)	30%	61%
(fiets)	33%	14%
	100%	100%

- Uit het bovenstaande kunnen de volgende conclusies worden getrokken:
- 1) Het aantal binnen de agglomeratie afgelegde kilometers is sterk toegenomen.
 - 2) Bij de verdeling van deze kilometers over de vervoermiddelen heeft een verschuiving plaatsgevonden naar de auto, die meer ruimte vergt voor verplaatsen en stallingen.
 - 3) Het aandeel van het externe verkeer neemt sterk toe.

Maar wat willen we in de toekomst, Stadsheer, van we echt niet om 't is trekkien.

tabel 11
Gemiddelde verplaatsingsafstanden bij interne verplaatsingen per auto, avondspitsuur 1960-1973

	per auto	alle vervoermiddelen
1960	2,7	2,7
1973	4,4	4,0

verkeersblad

tabel 10
Per auto binnen de agglomeratie op de openbare weg afgelegde persoonskilometers, avondspitsuur 1960-1973

de rol van de auto	in binnenstad		in oud west, oud zuid en oost agglomeratiedelen		in perifere agglomeratiedelen		in gehele agglomeratie	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1960 per auto	50.000	25%	120.000	32%	190.000	46%	360.000	37%
1960 totaal*	200.000	100%	380.000	100%	410.000	100%	990.000	100%
1973 per auto	70.000	42%	240.000	56%	820.000	79%	1.130.000	69%
1973 totaal*	170.000	100%	430.000	100%	1.040.000	100%	1.640.000	100%

tabel 1
Ontwikkelingen verkeer en vervoer avondspits 1960-1973

	1960	1973
aantal interne verplaatsingen	266.000	238.000
aantal externe verplaatsingen	43.000	80.000
<u>gemiddeld afgelegde afstand bij een interne verplaatsing</u>	2,7 km	4,0 km
bij een externe verplaatsing gemiddeld afgelegde afstand	11,5 km	11,5 km
het binnen de agglomeratie afgelegde aantal persoonskilometers	1.200.000	1.840.000

* exclusief persoonskilometers die binnen de agglomeratie zijn afgelegd per trein of fiets bij de z.g. transitieverplaatsingen (veel door de agglomeratie maar zonder herkomst of bestemming in de agglomeratie). Kleine afwijkingen in deze tabel zijn het gevolg van afrondingen.

! af 16 2,7 af 4 km loopt markt wat wbt uit.

Ten aanzien van de ruimtelijke veranderingen en wenselijkheden is in dit plan de volgende stelling van belang:

- Er moet rekening worden gehouden met een verdere toename van de ruimtebehoefte en het ruimtebeslag voor stedelijke doeleinden. Verder moet rekening worden gehouden met een veranderende maatschappelijke omstandigheden, behoeften en inzichten leiden tot bij voorbeeld kleinere gezinnen en meer woningen, tot eisen voor beter wonen en werken, kwalitatief betere voorzieningen op alle mogelijke gebied.
- Samenhangende hiermee moet rekening worden gehouden met een verdergaande ruimtelijke spreiding van praktisch alle stedelijke functies over een groter gebied, zowel in het stadsgewest als in de stad zelf. De ruimtelijke ordening dient o.a. als doel te hebben dat deze spreiding van functies doelmatig geschiedt, niet in de laatste plaats met het oog op een effectief verkeer en vervoer.

Waarom? Betekent beter wonen en werken meer ruimte gebruiken? Alle woonwettelijke plannen maken verkeer. Functie scheiding, lage dichtheid, ruim asfalt?

UIT HET VOORONTWERP



1.27 Automodel 1980 'Trendmatig beleid'

verkeersblad

2.II

VERPLAATSINGSBEHOEFTE-VERVOLG

blad

OPRUIMEN PARKEERPLAATSEN

- Het aantal verplaatsingen per auto naar de binnenstad wordt niet zo zeer beperkt door de waa capaciteit maar door het aantal parkeerplaatsen. Er dus geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd. De bestaande parkeerplaatsen die opgeruimd worden om meer speelruimte of groen te maken moeten in parkeergarages komen. In 1980 moet al het langparkeren in de binnenstad in parkeergarages zijn ondergebracht. Het kortparkeren dient het economisch belangrijke verkeer en blijft dus gehandhaafd. (15% v/d plaatsen altijd vrij-staarf).
- Transitieverkeer moet uit de binnenstad blijven. Overstap centraal buiten de stad, zoekt kleinere eenheden (electrisch) of binnenstad binnen komen.
- Eenrichtingverkeer moet vermeden worden omdat dit grotere verplaatsingen ten gevolge heeft.
- Parkeergarages van bewoners zijn alleen nodig in de Vinkenbuurt, de Pijp en de Oosterparkbuurt.



-Parkeren in het „gat van de Haarlemmer Houttuinen.-

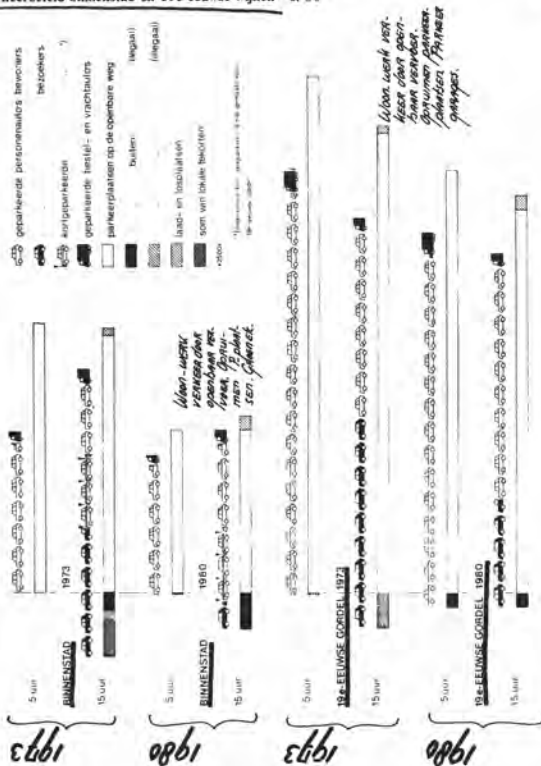
verkeersblad

2.II

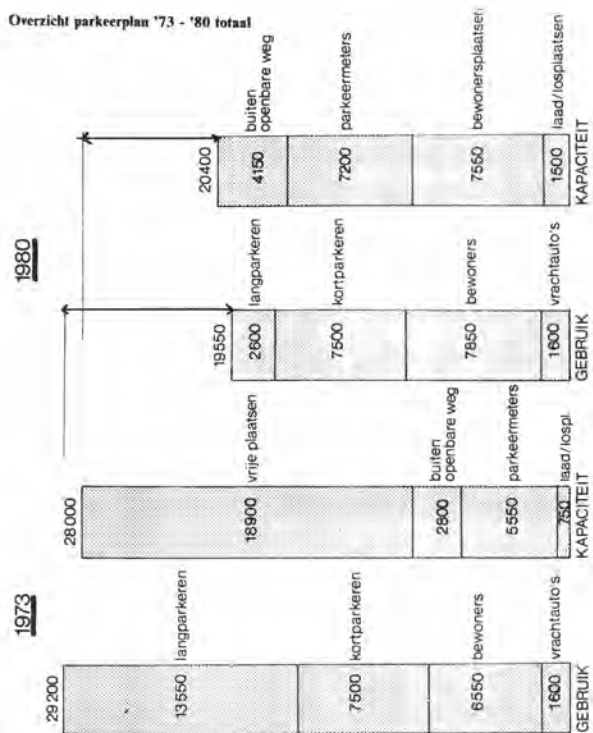
PARKEERBELEID

blad

Parkeerbeleid binnenstad en 19e-eeuwse wijken I. 80



Overzicht parkeerplan '73 - '80 totaal



verkeersblad

2.III.

VERPLAATSIJGSBEHEFTTE

-Rijnkade en Tangentiale lijnen - Decentralisatie

PARK AND RIDE

"De verhoging van de openbaar vervoer capaciteit blijkt voor een belangrijk deel al noodzakelijk te zijn om de door de nog voortgaande decentralisatie van stedelijke functies ontstane extra kilometers op te vangen, opdat het autoverkeer zichzelf en de andere weggebruikers niet verder verstoort."

De nieuwste werken verkanit door de ontbrekende directe verbindingen in tangentiële richting aan te leggen. Iedereen straatlab een radiale en een tangentiële lijn. Zo kan het openbaar vervoer de toenemende verplaatsingsbehoefte van en naar de oude stad verwerken.

Vaants moeten de secundaire stations tijdens de spitsuren een veel groter deel van het forensenverkeer verwerken. Park and ride voorzieningen moeten geheel buiten de stedelijke verkeersdruk te worden gesitueerd. Uit de ervaring blijkt dat indien men zijn bestemming te dicht genaderd is, men niet meer op het openbaar vervoer overschijpt. (De vraag is of dit aan verdere suburbanisatie niet teveel tegetmoet komt - n.s. lijnen.)

OPENBAAR-VERVOER

blad

PERIFERIE -> BINNENSTAD

-Hogere capaciteit - Afname dichtheid

Plan de eisen die een goed openbaar vervoer moet zowel in de oude als in de nieuwe wijken worden voldaan. Hoge halteringsdichtheid stelt de voorwaarde van een hoge bebouwingsdichtheid.

Vervoers aantrekkelijke objecten moeten langs openbaar vervoerslijnen worden gesitueerd.

Sociaal verkeer heeft een veel geringere afstandelastcriteit dan het woon-werk verkeer. Een stad antwoorden voor alle bevolkingsgroepen heeft een kwalitatief goed openbaar vervoer met een hoge halteringsdichtheid.

Op het volgende blad is de ontwikkeling van het openbaar vervoer te zien. De capaciteit is nauwelijks gewijzigd. De "trikken" zijn verder doorgetrokken. De halteringsdichtheid is daan nihil. De vergrading van de afstanden treft vooral het sociaal verkeer. Van het woon-werk verkeer treust men nu al twee maal zo veel.

verkeersblad

2.III.

I. 6 Stroombeeld openbaar vervoer 1962

17.00-18.00 uur



tabel 3 Gemiddelde verplaatsingsafstanden lotere openbaar vervoerreiziger per motief, middagu en avondspitsuur 1973

	middagu O.V. reizigers in km	total personen in km	avondspitsuur O.V. reizigers in km	total personen in km
werken-werken	3,9	4,7	4,3	3,1
werken-met wonen	3,9	4,0	4,2	4,3
ander werk-wonen	6,7	4,7	6,8	5,3
eigen werk-wonen	6,3	5,7	6,1	5,6
overgr/winkelen	4,7	2,7	4,9	2,7
totaal	4,9	3,3	5,3	4,0

tabel 4 Gemiddelde verplaatsingsafstanden* in km van inwoner relaties in het avondspitsuur

	per tram/bus	alle vervoermiddelen
1960	5,0 km	2,7 km
1973	5,5 km	4,0 km

* inclusief loopafstanden

OPENBAAR-VERVOER

blad

Stroombeeld openbaar vervoer 1972 I. 7

17.00-18.00 uur



verkeersblad

2.IV

-VERZAMELDE OPMERKINGEN VOORONTWERP-

- In het voorontwerp staat de volgende doelstelling: „milieu naar aanvaardbaar peil.“ De concentratie van het verkeer in verkeersströmen moet het verkeer uit de woonwijken houden, i.v.m. veiligheid, verkeerslawaaï, stank en hinder.
- Het lawaaï kan ook verminderd worden door profiel en bestrating van de weg aan te passen. Het vrachtverkeer kan verminderen door het transitieverkeer te weren en druk overslagcentra naar kleinere eenheden.
- Plaanvoorgesloten voetgangersgebieden, loop- en fietsroutes moeten de veiligheid verhogen. Alle verkeerssoorten krijgen zoveel mogelijk hun eigen netwerk. Brommers mogen soms op de fietsroutes, afhankelijk van milieu en veiligheid.
- De auto is vaak betrokken bij een ongeval, na het openbaar vervoer is de auto echter het veiligst voor de gebruiker.
- Druk langsparkeeren in beide richtingen toe te staan, is de kans groot dat de trottoirs vrij blijven.
- Voorts wordt de vraag gesteld of het niet beter is naar structurele oplossingen te zoeken dan de hele stad vol te planten met „arrestdammertjes“.
- Zie ook: „verkeerslawaaï beperken - leidendamp wil flats bouwen“.



MILIEU EN VEILIGHEID

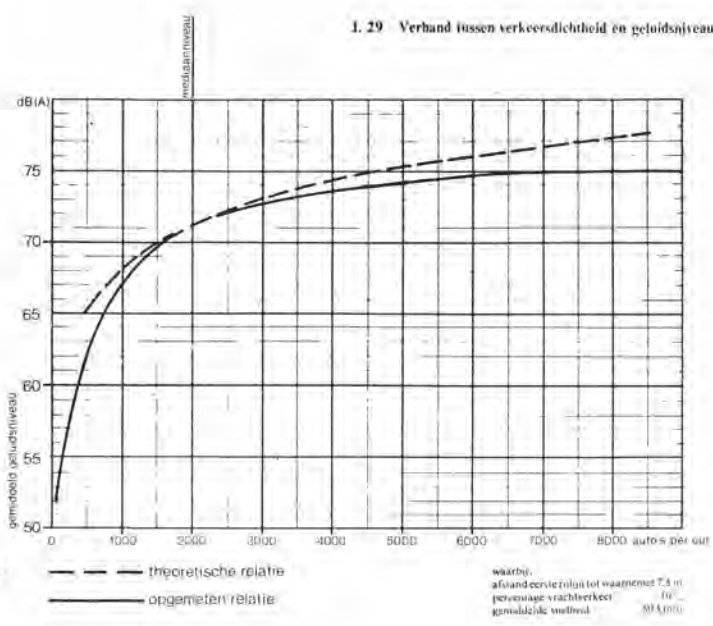
In het rapport van de stedsbouwkundige studie groep staan de volgende doelstellingen: „Tegegaan verontreiniging“, „Tegegaan suburbanisatie platteland“, „Geleidelijke overgang stad-land-schap, geen horizonvervuiling.“

-BUNDELEN VERKEERSSTROMEN-

De bundeling van het verkeer in grotere verkeersströmen, betekent de aanleg van wegen met grote capaciteit, -en dient te voldoen met hoge antwoopbaarheid. Buiten de spits, in de avonden zijn deze wegen waarschijnlijk niet al te veelge „ingebaar“. Vooral de voetgangers en fietsers kunnen dit soort wegen moeilijk veilig oversteken. In engelse new-towns zijn daar deze fout gewaarlijkte situaties ontstaan. Spelers de kinderen en gehandicapte voetgangers maken dikwijls geen gebruik van de tunneltjes. De bijlmer is al beten omhet voetgangersgebied op de grond doorloopt. De wegen zijn moeilijk bereikbaar voor spelende kinderen. Dit soort bijlmer oplossingen zijn echter in de binnenstad ondenkbaar. Maaken we een voetgangersgebied in een autostrad, of een auto gebied binnen een voetgangersstad. Het werkelijk gebruik van verkeersoplossingen is maar al te vaak totaal anders dan het theoretische geplande gebruik.

verkeersblad

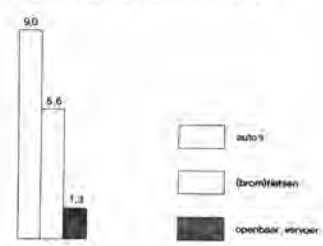
2.IV



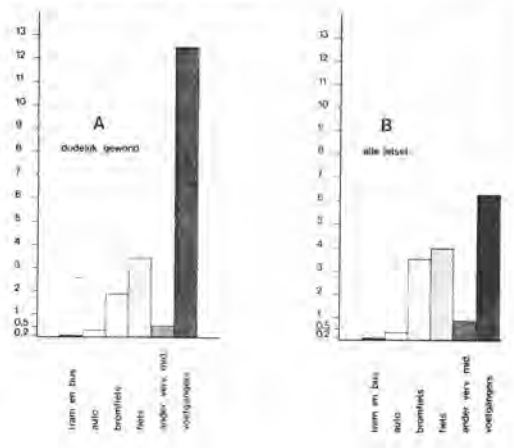
blad

1.31 Ongevallens

DE GEMIDDELD AANTAL ONGEVALLEN PER MILJOEN MOEDELE PERSONENKILOMETERS



VERHOUDING TUSSEN PERCENTAGES GEWOON EN PERCENTAGES BIJ ONGEVALLEN BETROKKENEN NAAR WIJZE VAN DEELNEMING



I. 15 Stroombeeld (brom)fiets 1961

17.00-18.00 uur

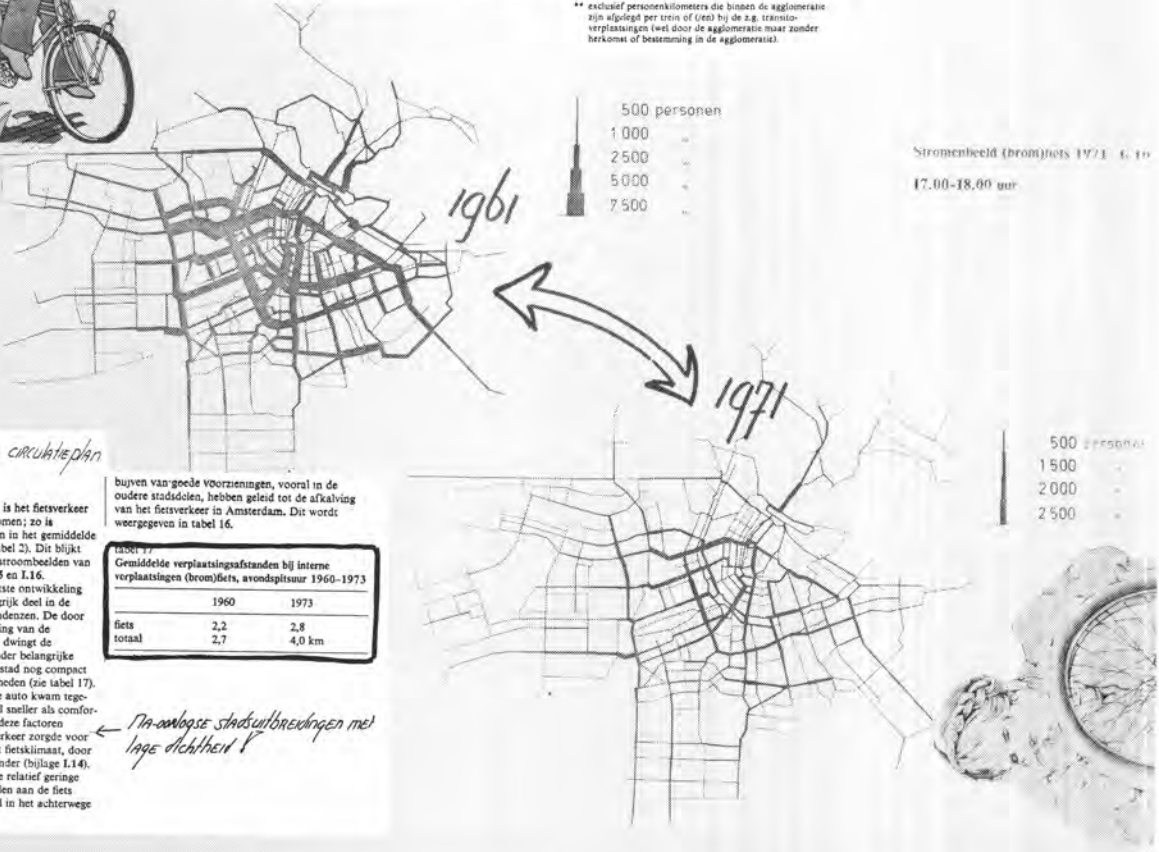


tabel 16 Per (brom)fiets in het avondspitsuur binnen de agglomeratie op de openbare weg afgelegde personen-kilometers**, avondspitsuur 1960-1973

de rol van de fiets	in binnenstad		in oud-west, oud zuid en oud-oost		in perifere agglomeratiedelen		in gehele agglomeratie	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1960 fiets	90.000	44%	180.000	46%	130.000	32%	390.000	39%
1960 totaal**	200.000	100%	380.000	100%	410.000	100%	990.000	100%
1973 fiets	40.000	25%	90.000	21%	120.000	11%	250.000	15%
1973 totaal**	170.000	100%	430.000	100%	1.040.000	100%	1.640.000	100%

** exclusief personenkilometers die binnen de agglomeratie zijn afgelegd per trein of (veel) bij de z.g. transitieverplaatsingen (wel door de agglomeratie maar zonder herkomst of bestemming in de agglomeratie).

blad



Stroombeeld (brom)fiets 1971 6.10 17.00-18.00 uur

Lijf het voorontwerp circulatieplan

I. 2.5 Fiets

In de periode van 1960 tot 1973 is het fietsverkeer in Amsterdam belangrijk afgenomen; zo is bijvoorbeeld het aantal fietsritten in het gemiddelde avondspitsuur gehalveerd (zie tabel 2). Dit blijkt ook uit een vergelijking van de stroombeelden van het fietsverkeer: zie bijlagen I.15 en I.16. De samenhang met de geschetste ontwikkeling van de auto ligt voor een belangrijk deel in de invloed van de decentralisatietendenzen. De door de spreiding optredende vergroting van de gemiddelde verplaatsingsafstand dwingt de afstandgevoelige fiets in een minder belangrijke rol dan in de situatie waarin de stad nog compact was, met hoge bebouwingsdichtheden (zie tabel 17). De binnen veler bereik komende auto kwam tegenwoordig te verplaatsen. De door deze factoren optredende groei van het autoverkeer zorgde voor een sterke verslechtering van het fietsklimaat, door verkeersonveiligheid en milieuhinder (bijlage I.14). Deze oorzaken, gevoegd bij de relatief geringe aandacht die in het nabije verleden aan de fiets werd besteed, zich manifesterend in het achterwege

buiten van goede voorzieningen, vooral in de oudere stadsdelen, hebben geleid tot de afkapping van het fietsverkeer in Amsterdam. Dit wordt weergegeven in tabel 16.

Tabel 17 Gemiddelde verplaatsingsafstanden bij interne verplaatsingen (brom)fiets, avondspitsuur 1960-1973

	1960	1973
fiets	2,2	2,8
totaal	2,7	4,0 km

→ Plaatselijke stadsuitbreidingen met lage dichtheid

verkeersblad

PERIFERIE → MEER VERKEER OP MINDER WIEGEN → BINNENSTAD CAPACITEIT BEPERKEN → BUS, TRAM

3

VARIANTEN

Het voorontwerp wordt door S.O. uitgewerkt tot drie varianten. Deze hebben nadelig verschillende consequenties voor het studiegebied. We zullen deze niet uitgebreid beschrijven, omdat de uitgangspunten van het v.o.p. met onze fundamentele doelstellingen botsen. De gevolgen van de bouw van alle varianten zijn: Samenhang met stads- en houtmarkt in autohoofdwegennet. Maar stads- en houtmarkt uit hoofdwegennet.

Autohoofdwegennet 1973 - I. 53



Autohoofdwegennet Variant I



— geen doorgaand verkeer voor C.S. langs grachtengroeven beh. Nieuwzijds Burgwal, alleen bestemmingsverkeer van Thullstraat, Tiedenkamp, Herengracht plantsoen + steen uit hoofdwegennet. Bij de drie varianten zijn aan de hoofdwegen in de buurt zeer uitbreidbare inrichtingen toebedacht, afhankelijk van de route voor het oost-west verkeer achter C.S. en de aansluiting op de rijsweg (plantsoen, h. tuinen of houtmarktde).

blad

verkeersblad

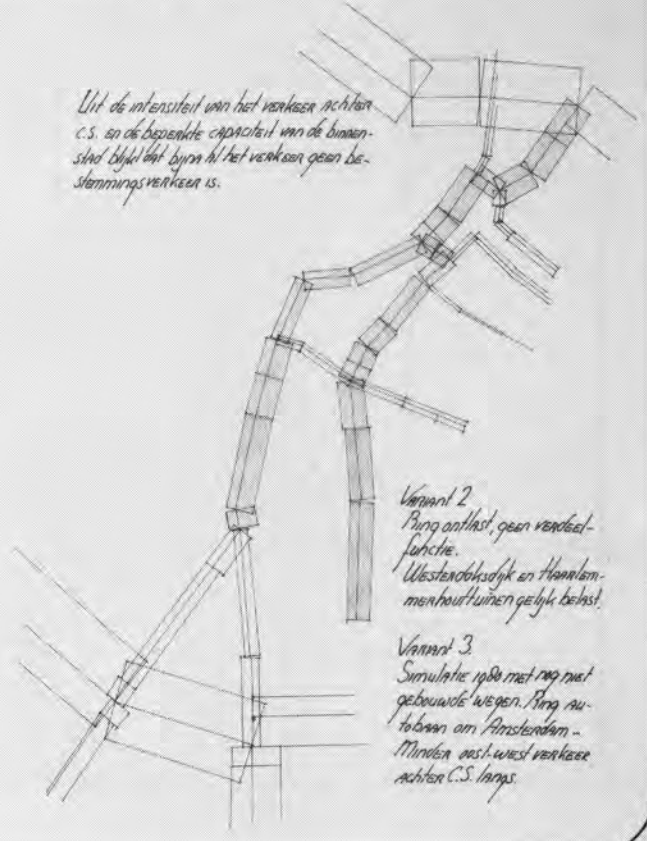
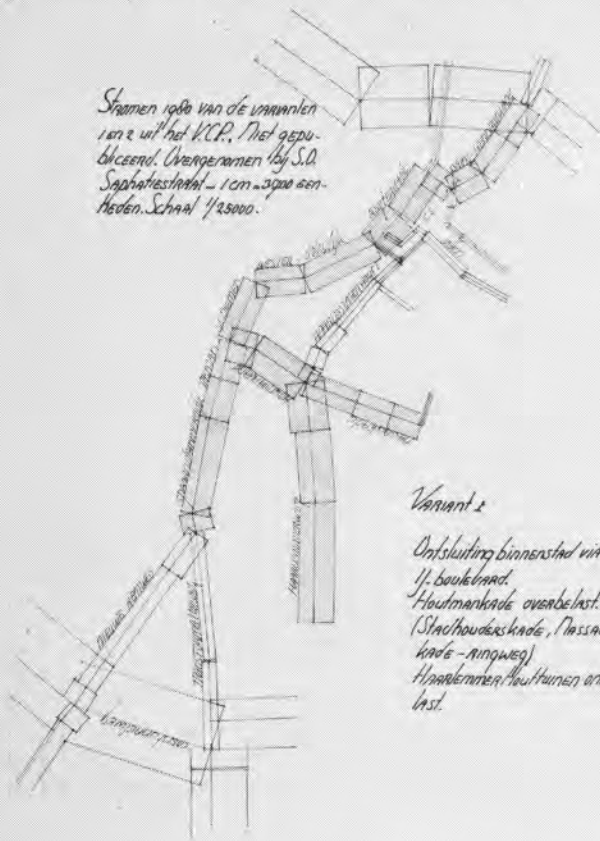
blad

by verkeerscirculatieplan / Straat / Hoofdweg / Auto (0-100) / Bus (2000) 3

VARIANT 1 → RING BELAST → V. 2 RING ONTL.

Stammen 1980 van de varianten 1 en 2 uit het VCP. Niet gepubliceerd. Overgenomen bij S.O. Saphorststraat - 1 cm = 300 eenheden. Schaal 1/25000.

Uit de intensiteit van het verkeer achter c.s. en de beperkte capaciteit van de binnenstad blijkt dat bijna al het verkeer geen bestemmingsverkeer is.



Variant 1

Ontsluiting binnenstad via 11. boulevaard.
Houtmankade overbelast.
(Stadhouderskade, Nassaukade - ringweg)
Harlemmerhouttuinen ontlast.

Variant 2

Ring ontlast, geen verdeel-functie.
Westendokbuslijn en Harlemmerhouttuinen gelijk belast.

Variant 3

Simulatie 1980 met ring met gebouwde wegen. Ring auto- en buslijn om Amsterdam - Minder oost-west verkeer achter c.s. langs.

verkeersblad

blad

3

3

STUDIE-GEBIED ?

CONSEQUENTIES VOORTUWPERP → STUDIE-GEBIED

HAARLEMMEHOUTTUINEN

P.P.P. 1975

Het voorontwerp verkeers circulate plan heeft de volgende consequenties voor ons studiegebied:

- een secundaire weg langs de Harlemmerweg ten oosten van Bos en Lommer.
- combinatie van beuentsluiting en doorgaande route Thomanstraat is ongewenst (van Diemenstraat). Verlepping doorgaande verkeer naar strook op het hooftwengebied.
- Bestaande het profiel van de Harlemmerhouttuinen:
 1. Het spitsverkeer van en naar havens west, oost en Amsterdam naar heeft een heel veel passagiers aanbod. De rest van de dag is openbaar vervoer onrendabel. Een groot deel van het verkeer van en naar deze gebieden zal de 11. tunnel route, de 11. boulevaard, de Harlemmerhouttuinen en de Pius den Driekade gebruiken. Hierdoor geen doeling doorgaand verkeer binnenstad.
 2. De Harlemmerweg, de Harlemmerhouttuinen, de Pius den Driekade en de Connelshoeweg houden een deernate zware frank als autoroute, dat weg openbaar vervoers voorzieningen dan nauwelijks ten koste mag gaan van de voor de auto in de huidige situatie beschikbare ruimte.
 3. De vrije bus-linien op de haal houttuinen dienen hoofdzakelijk voor voor- en na-transport van treinsreizigers.

De secundaire stations krijgen tijdens de spitsuren een veel groter deel van het personenverkeer te verwerken. Park and ride voorzieningen moeten bij het toekomstige station stelsel aan de nieuwe hemlijn en Harlemmerlijn (aan RWS) komen. Deze voorzieningen werken echter verdere city vorming en suburbanisatie in de hand.

"De overbelasting van het parkeerareaal alsmede de nog vrij grote hoeveelheid transverkeer leveren een aanwijzing dat een deel van het gebruik van parkeerplaatsen het verkeer naar de binnenstad bezesit dan de weggevoerd is in de

HAARLEMMEBUURT - OPENBAARVERVOER

S.O. - PLANNING - S.O. - PLANNING

binnenstad de meest zware factor zou zijn. Wil men werkelijk het openbaarvervoer bevorderen dan moeten er geen parkeerplaatsen bij komen. Wil men voortdurend veel bewoners hun auto niet voor het woon-werk verkeer gebruiken dan moet de resttijd van de auto t.o.v. het openbaarvervoer zijn en de kans om te parkeren klein zijn. Het openbaar vervoer krijgt dan een hoge haltemopdracht. Fiets en voetgangers kunnen niet veilig en comfortabel zich door Amsterdam verplaatsen. De auto moet vaak omrijden, verlaat voortdurend openbaarvervoer, fiets en voetganger. De Harlemmerbuurt krijgt wat minder winkels, omdat parkeren moeilijk is. De omringende struiscelen krijgen wat meer winkels. Daar stijgt dan het voorzichtige nu tenzij de veld aan ingebestelde, verkeersoverlast en slooprecht minder wordt.

In het concept "Parkeren in de Harlemmerbuurt" van de projectgroep quaden nietel (Louise van Delden, Beint Uithoovens S.O. - Planvorming) wordt de naam 0,75 auto per woning aangehouden 1,0 u de veel lagere naam uit het circulatieplan van 20,9 auto per 100 mw.

1. Parkeren in de studiegebied

100 Plaatsen verduygen t.b.v. het profiel van Barneveldspoor en zijdenaltes.

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de behoefte en het tekort bij verschillende normstellingen.

auto per woning	auto's absoluut	parkeerplaatsen tekort
0,5	900	210
0,6	1080	390
0,7	1260	570
0,75	1350	660
0,8	1440	750
20,7 auto p. 100 inv. (VCP)	787	97

1976 Voorontwerp Verkeerscirculatieplan

PROJECTGROEP
GEMENDEPOST
BIJLAGE

MAAT 1000
CORRESPONDENTIE
S.O. - PLANNING

872

II. De huidige behoefte en het aantal beschikbare legale parkeerplaatsen.

Bij een parkeertelling, die najaar 1975 is gehouden, bleek dat er 872 legale parkeerplaatsen op de openbare weg in de Haarlemmerbuurt aanwezig waren. De telling leverde het volgende beeld op van het aantal legaal en illegaal geparkeerde auto's:

	personenauto's	vrachtauto's	totale
's ochtend tussen 4.30 en 6.30 u	703	51	754
's middags tussen 14.00 en 16.00 u	1014	118	1132
's avonds tussen 20.00 en 22.00 u	762	70	832

Hieruit blijkt dat het huidige tekort aan parkeerplaatsen vooral tot uitdrukking komt in het parkeren op illegale parkeerplaatsen overdag. Bij het in 1975 gehouden bevolkingsonderzoek in de buurt blijkt echter dat 50% van de gezinnen en 22% van de alleenstaanden een auto bezit. Gecorrigeerd aan de absolute aantallen gezinnen en alleenstaanden (1-1-1976) geeft dit een totaal autoeigen van 1000 auto's.

In het Voorontwerp Verkeerscirculatieplan worden de volgende normen voor het autobezit gegeven.

personenauto's	binnenstad 1973	1980	19e eeuwse wijken 1973	1980
's nachts p. 100 inv.	20,1	20,7 ca 0,5 per woning	18,0	19,2
overdag thuisgelaten auto's per 100 inv.	9,0	13,5	8,0	12,5

Uitgaande van een geraamde potentiële bevolking van 3900 te bereiken in de komende tien jaren, zouden er 's nachts volgens de norm van 20,7 auto's per 100 inwoners 787 auto's geparkeerd mogen staan. Uitgaande van het huidige aantal legale parkeerplaatsen (872) minus de vermindering als gevolg van de herprofilering van de Brouwersgracht en zijstraatjes, betekent dit een tekort van 97 parkeerplaatsen. Dit exclusief de behoefte aan parkeerplaatsen voor winkels, bedrijven, etc.

De parkeermogelijkheden spelen tegenwoordig een aanzienlijke rol bij het bepalen van de plaats waar men gaat wonen of winkelen. Het is echter de vraag of de schaarse ruimte op straat wel het meest geschikt is om als parkeerplaats te fungeren, gezien het feit dat er in de buurt behoefte bestaat aan o.a. meer groenvoorzieningen.

Het is te verwachten dat het percentage bezitters, dat met de auto komt stijgt ten opzichte van de andere vervoersmiddelen. Voor het instandhouden en goed functioneren van het winkelapparaat is op korte termijn een zeker surplus aan parkeervoorzieningen noodzakelijk.

stijging aandeel auto	totaal nodig parkeerplaatsen
10%	132 (132-12=120) = 0%
20%	144
30%	156
40%	168

conclusie overdag	nacht	vrijdag overdag	zaterdag overdag	V.C.S. norm '80 zaterdag overdag
	parkeren bewoners auto's (0,75)	1350	877	1350
parkeren bij winkels (1976+40%)	-	65	168	168
parkeren voor hotels/bedrijven	100	50	50	50
totaal	1450	992	1568	1005

Door de week moeten 1390 parkeerplaatsen van bewoners (40%) en 1000 parkeerplaatsen van winkels, totaal 2390 plaatsen beschikbaar zijn. Dit is ruim voldoende voor het kortparkeren en parkeren winkelnemers. Laten dus de behoeftige groepen dit kan misschien op zaterdag plaatsen in het gras, op een plein. Of de auto wordt niet gebruikt, zodat de ruimte meer en een winkeltje minder krijgen?

Volgens de projectgroep zijn er zaterdag 1500 plaatsen nodig. Voor kortparkeren 100, voor langparkeren 1400. Op de beschikbare 800 legale parkeerplaatsen geeft dit een totaal tekort van 900 plaatsen. Bij de voorontwerp verkeerscirculatieplan nammen voor 1980 zijn dit er 905. Het buurtcomité wettelijke eilanden stelt in een brief aan de gemeenteraad dat de toenemende verplaatsingsbehoefte van en naar de binnenstad, city-voeding niet gerealiseerd mag worden. Alle gemeentelijke raadsleden dit wel.

662

890-662-28 872-662-210

787-630-97

872-102-680

787

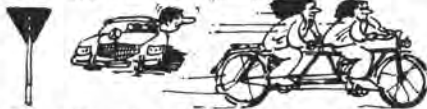
De Amstelense binnenstad heeft iets anders te bieden dan een jeroen sendorp

ZATERDAG 120-121 1568 380 210-120-90 → P. PLATSEEN VOOR PARKEREN HOTELS ENZ-LEZARL OERBURG P. 3

Buurtbewoners uit de wijk Noord de goederen naar de markt 1979 tegen het concurrentievervalsysteem van de haan. 1. Marktbeide voor overname. 2. Brouwersgracht te dicht bij de route naar haan (P.M.). 3. Afsluiting van haan (P.M.). 4. Haanlommerplanten heeren. 5. Profiel van haanlommerplanten. 6. Sluipwachter op haanlommerplanten. 7. Profiel van haanlommerplanten. 8. Sluipwachter op haanlommerplanten. 9. Profiel van haanlommerplanten. 10. Sluipwachter op haanlommerplanten.

het verkeer (eind 1974, betreft haanlommerbuurt)

Met uitzondering van de Haanlommerhouthuizen en de Flancliusstraat-Korte Marixstraat moet het autoverkeer slechts een buurtverzorgend karakter hebben. Circulatieplannen moeten daarop worden gebaseerd. Straten waar autoverkeer geen prioriteit heeft dienen zo geprofileerd te worden dat de voelganger en fietser er zich prettig voelen en de auto zich moet aanpassen.



Gezien de langgerekte oost-westvorm moet speciale aandacht besteed worden aan goede verbindingen voor fietsers en voetgangers in noord-zuidrichting, terwijl het voor de Haanlommerdijk en Haanlommerstraat van belang is een aantrekkelijke route te vormen voor beide lastiggenoemde groepen. De relatie met de Westelijke Eilanden moet verbeterd worden door middel van een brug van het Prinsenvoerand over de Elandsgracht, een nieuwe doorgang onder het spoor en veilige oversteekmogelijkheden van de Haanlommerhouthuizen.

Parkeergelegenheid (vooral voor wat het kort parkeren betreft) dient geconcentreerd te worden langs de dienvoeg in de Haanlommerhouthuizen.

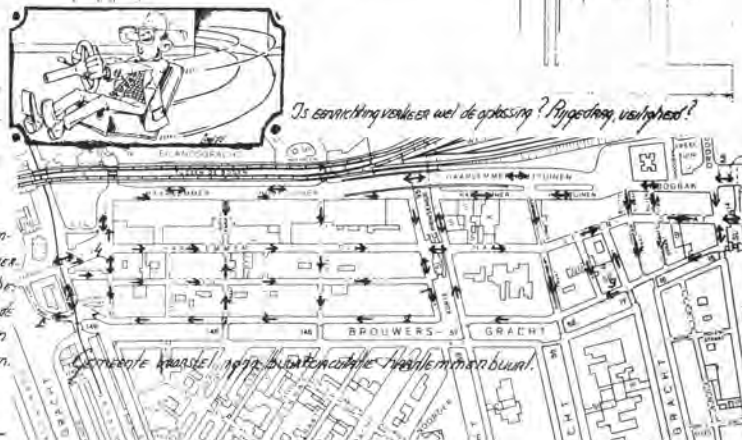
De nieuwe bebouwing op de Haanlommerhouthuizen oekent de mogelijkheid in de kelder parkeerplaatsen te maken voor de bewoners en ten behoeve van het winkelapparaat. Voor wat betreft het openbaar vervoer is het gebied redelijk bereikbaar.

Volgens het Raadsbesluit van 16 mei 1966 is een geleidelijk aan met metrolijn geprojecteerd op de Haanlommerbuurt. De buurt wordt zoen metro door de buurt. (B) de opbouw van de Haanlommerbuurt a enen geen reserveringen voor de metro gedaan te worden.

De haanlommerhouthuizen is een twee stroken brede stadsstraat. Volden de breedte om transitieverkeer achten 65 lang en het buurt verkeers verkeer. De metro zou city-voeding en sluissteden in het openbare land bevinden. Om die reden wil de buurt dat geen vrije baren voor bus en de tram. De gemeentelijke moet werken voor (gebundelde) decentralisatie van de 'city-functies', en openbaar vervoer, fiets, voetganger ruimte geven.

Voorstel profiel haanlommerhouthuizen, voorontwerp verkeerscirculatieplan van 1976. Vertwijg buurtontsluitend, hoofdbanen ook transitieverkeer.

NOTA VAN UITGANGSPUNTEN-BEWONERS-5.0.
t.b.v. de toekomstige aanbesteding in de haanlommerbuurt, gebiedsbestemmingplan



Is overtuiging verkeer wel de oplossing? Rijpe vraag, urgent!

DE GROOTE KRAAIE, 1977, BUITENSTADSE HAANLommerbuurt

conclusies uit onze verkeersstudie — als steun te gebruiken bij het bepalen van de doelstellingen.

I

- t.a.v. Ruimteconsumptie en segregatie.
- Zoveel mogelijk binnen de bestaande gemeentelijke bouwen.
- In aansluiting op bestaande infrastructuur bouwen.
- Elk gebied stelt eigen eisen. Normen op landelijk, stedelijk niveau weten invullend.
- De buitenwijk met lage dichtheid biedt (gemakkelijker) ruimte woningen, veel parkeerplaatsen, privacy en veel groen. Veel charities en voorzieningen die de "binnenstad" tyden zijn in de buitenwijk ver te zoeken. Happy families naar de stad lokken om segregatie tegen te gaan mag niet gebouwen door in de binnenstad aan hun normen te voldoen. De bestaande karakteristiek ken verduijnen dan als steun voor de zon (lichtheid). Uiteindelijk wonen we dan netjes, zoals dat hoort in een gezijde brei.
- Slaapsteden moeten zich minder éénzijdig ontwikkelen. Gebieden met een eigen gezicht en eigen bewoners.
- Men moet dicht bij het werk kunnen wonen en ook dicht bij het water kunnen werken.
- Gebuilde deconcentratie van "city-functies" over de gemeente.
- Al vele eeuwen van Amsterdam kwachten die de stad kunnen aanhasten (welstand, brand, sociaal etc.) wenen.
- De oude structuur is maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen, niet andersom. (stop ontwikkelingen in het spoor van Brussel, Londen, New-York...)
- Functies die het voortbestaan van de kleinschalige bebouwing in gewaar bren gen elders situeren. Zoveel mogelijk mensen moeten deze nieuwe plekken te voet, per fiets of openbaar vervoer kunnen bereiken. Ook de gebruikers van de oude binnenstad moeten zonder op een auto te zijn aangewezen "er snel" en "comfortabel" kunnen komen.
- t.a.v. verplaatsingsdoel te en parkeren.
- Bedenken verplaatsingsdoel te / b.v. door:
- Recreatie (gebieden) in, om en door de stad te vlechten. (de hele stad een re-

II

- creëre gebied, thuis op vakantie, tennis en een biertje op waterton)
- parkerenbeleid afstemmen op gewenste verkeersontwikkeling (milieu)
- geen transitieverkeer door tere gebieden.
- auto moet door reizijd, parkeerplaats en kosten het minst aantrekkelijk vervoersmiddel zijn.
- t.a.v. het openbaar vervoer:
- het openbaar vervoer dient niet het woon-werk verkeer en city-voeding maar al het verkeer en een harmonische gebouw van de stad.
- dus niet het openbaar vervoer inschakelen om de verplaatsingsbehoefte daar waar de auto zichzelf verslucht te laten verwerken.
- metro werkt city-voeding, groot-schalige ingrepen in de fysieke bebouwing in de hand. Weet meer mensen die overalop de stad in kunnen. De economische waarde van een klein stuk grond neemt onverenigdig toe. De- reikbaarheid
- eerst een duidelijk beeld vormen van de gewenste maatschappelijke processen, dan pas statistieken interpreteren en tot planvorming overgaan.
- Geen tegenstelling perisene autostad en openbaar vervoer binnenstad.
- Onderzoek, staat als verduij- ruimte, vervoer te water.

III



verkeersblad

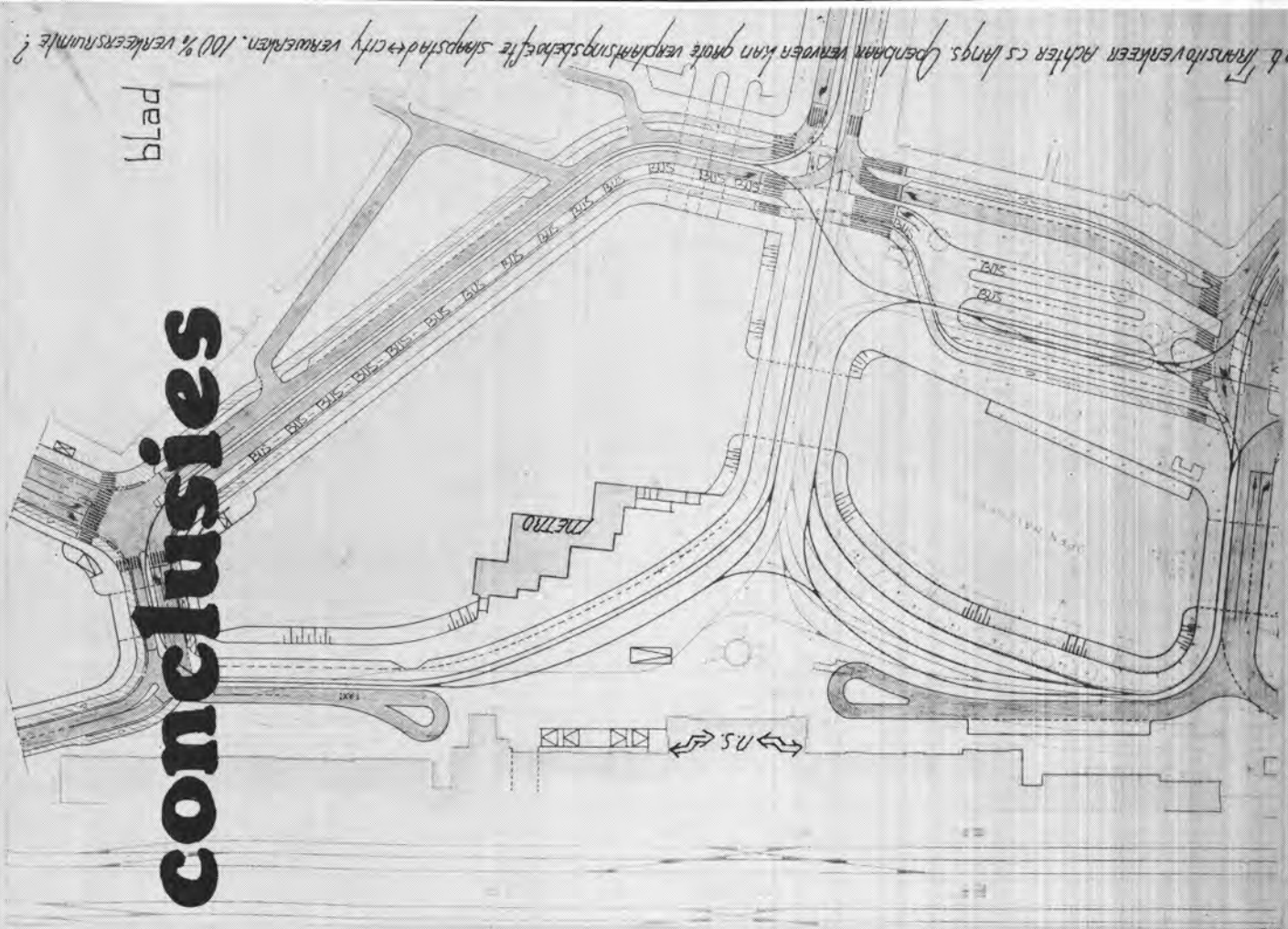
vervolg:

IV

- TAK MILIEU EN VEILIGHEID:
- Ontspanning, rust (recreatie?) is een deel van het dagelijks leven in de stad. Geen onafhankelijke activiteit "op grotere afstand" (recreatiegebied) verschaarbaarheid voorwaarde voor contact.
- Stad zo min mogelijk afhankelijk maken van energie van verre (onzekerheid)
- Stad als "base" in de same landbouwgebieden (Le-Roy). Beperkt verplaatsingsbehoefte. Rijk aan offerenatie
- Verderen loop, fiets gemt en veiligheid. Ontspannings mogelijkheden bij deis de verplaatsing. Geen loopgebieden en fietsroutes maar de hele stad een aantrekkelijk, gezamenlijk, veilig loop en fietsgebied. Autoverkeer te verplaatsen of voetgangersoversteekplaats.
- Alleen verkeerssoorten eigen trace geven als dat het rijgedrag, de waaikzaamheid van de automobilist met ten ongunstige beïnvloed.
- Voor- en ra-deken van wiel of niet kunnen van verkeersstromen teken en ken afwegen. Oversteekbaarheid verkeersstraten. Isolatie van buurten tot elkaar. Onnooig ontmoeten. (auto moet een lage verplaatsings-snelheid hebben, maar moet geen onnodig lange afstand afleggen) wijk's kunnen deze op hoge verplaatsingsnelheid ontworpen wegen als raakbaan worden gebruikt. De wijk wordt rustiger maar de rand van de wijk krijgt een enorme overlast (en moet geheel kantoor worden?)
- Milieu, structuur van stad en bebouwing leggen het verkeer bepalen.
- hingen op.
- Substeden van verkeer te water, onder de grond of in de lucht op het milieu (inclusief de mens) betrekken.

blad

conclusies



v.c.p 1976 Transitieverkeer achter cs langs. Denkbaar verkeer van grote verplaatsingsbehoefte stadsstadcity verwerken. 100% verkeersruimte?

het kollektief openbaar vervoers- model.

0



b2

Het Kollektief Openbaar Vervoers-Model is vervolgens het resultaat van de voorgaande verkeersstudie gekombineerd met de ordeningsprincipes, groenvoer- en spierkracht modellen.

Het idee van kernen, nevencentra, sneltrams, evenals veel andere onderdelen van dit (geschematiseerde) voorstel, leeft in de praktijk ook, los van onze ww&ww-aanpak.

Legenda

• stadsdelen functioneren onafhankelijker van elkaar.

• sloterdijk, west, minerva/pari (bijkmer?), amstel, muiderpoort zijn belangrijke overstap-intercity-stations

• c.s. ontlast, gebundelde decoratieve City-voertuig stopt

• tramlijn dient intern stadsdeelvervoer, en raakt de oude binnenstad - tangenten i.p.v. radiaalen

• zoveel mogelijk bestaande rails en dijklichamen zijn gebruikt

• goede aansluiting op bustrein op ringspoor

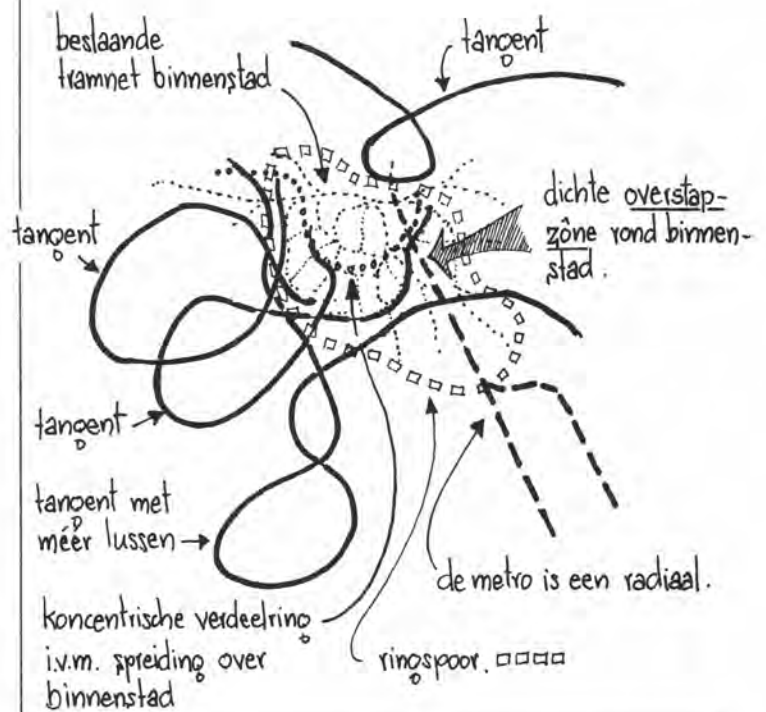
• stations d.m.v. tram snel bereikbaar

• recreatie gebieden in en om de stad d.m.v. frequente lijnen bereikbaar

• eenvoudig beeld, weinig overstappen

- De verschillende „lobben“ van Amsterdam worden aangesloten op een tangentiaal sneltram-systeem, wat zoveel mogelijk gebruik maakt van bestaande tramlijnen, rails en dijklichamen.
- Elke kleur stelt één tangent voor. (in zwart-wit is dit hier moeilijker te onderscheiden).
- De tangenten raken steeds het centrum waar nog het bestaande dichtere openbaar vervoers-net aanwezig is, verbinden de buitenwijken onderling en hebben steeds haltes in de nevencentra, waar dan weer aansluiting met het landelijk vervoer aanwezig is. Bovendien wordt het ringspoor doorgetrokken waarop een bustrein kan gaan rijden (bijvoorbeeld: een „sprinter“).
- De tangenten zijn vaak doorgetrokken tot in de recreatiegebieden.
- Meestal kan men door slechts 1x overstappen van de ene buitenwijk in de andere buitenwijk of in de binnenstad komen.

• Principe:



Het grote voordeel is dat men nu niet meer alleen op het centrum gericht is, maar zich ook gemakkelijker dwars door de stad kan verplaatsen.

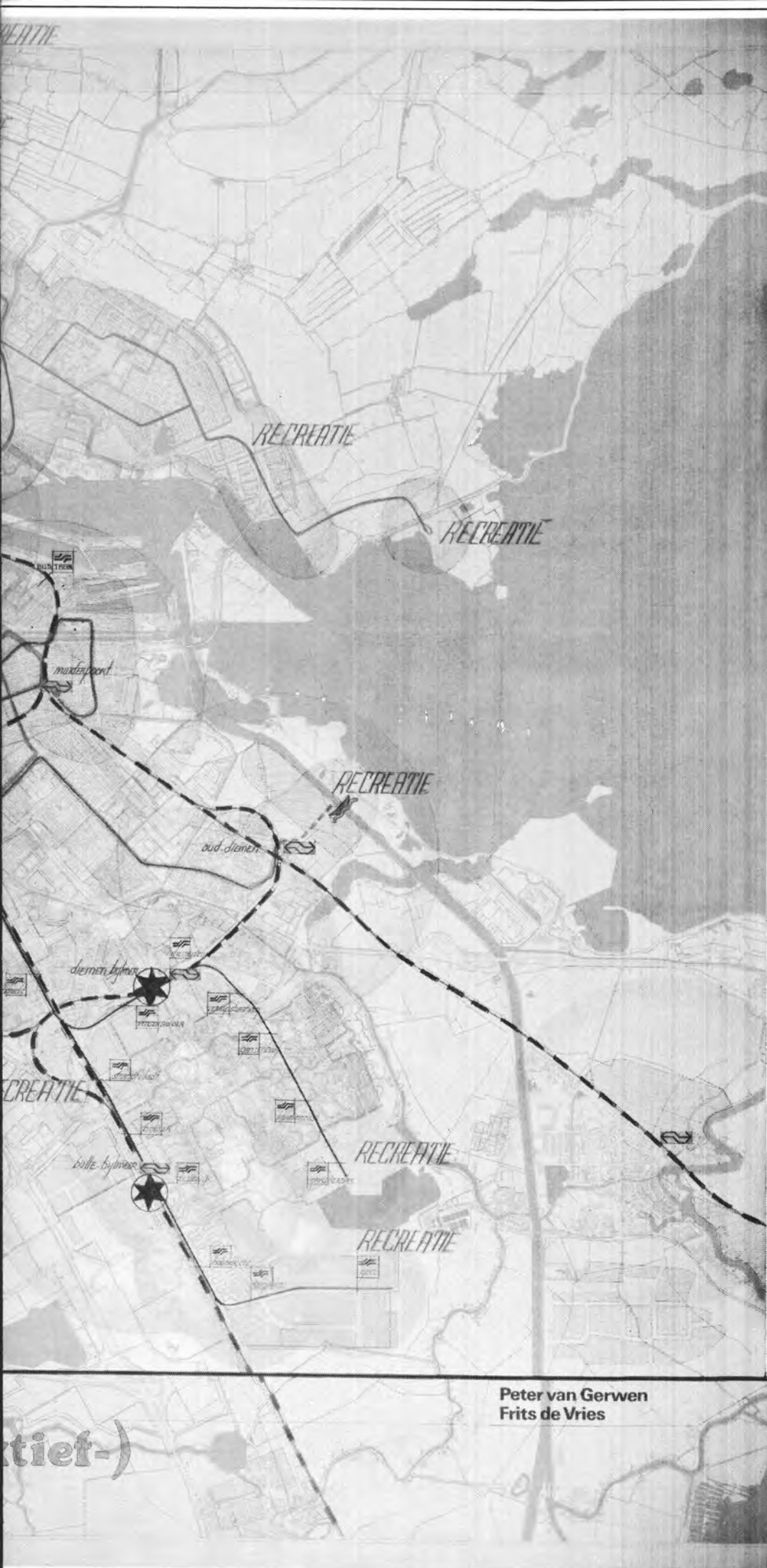
De stadsdelen kunnen onafhankelijker ten opzichte van elkaar functioneren.

Hopelijk zal dit de noodzaak om een auto te bezitten met name in de buitenwijken verminderen!

Zie de kaart op de volgende bladzijde:



openbaarvervoers-model (kolle



trams - sloterdijk, binnenring, muiderpoort

sloterdijk - west tinguet (west sloterdijk/cs)

oost-west tinguet (west, minervatuin, muiderpoort)

amstelveer tinguet (minervatuin, amstel, oud diemen)

bijlmer metro rijksweg (cs, amstel, bijlmer)

(metro, + 750m / ovd / sluisd)

noord tinguet (metro, noord, cs, poort)

looptafstand ± 500m

ns spoor, ringspoor met bustreinen

fiets-voetpadstand + 2000 m

Peter van Gerwen
Frits de Vries



de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

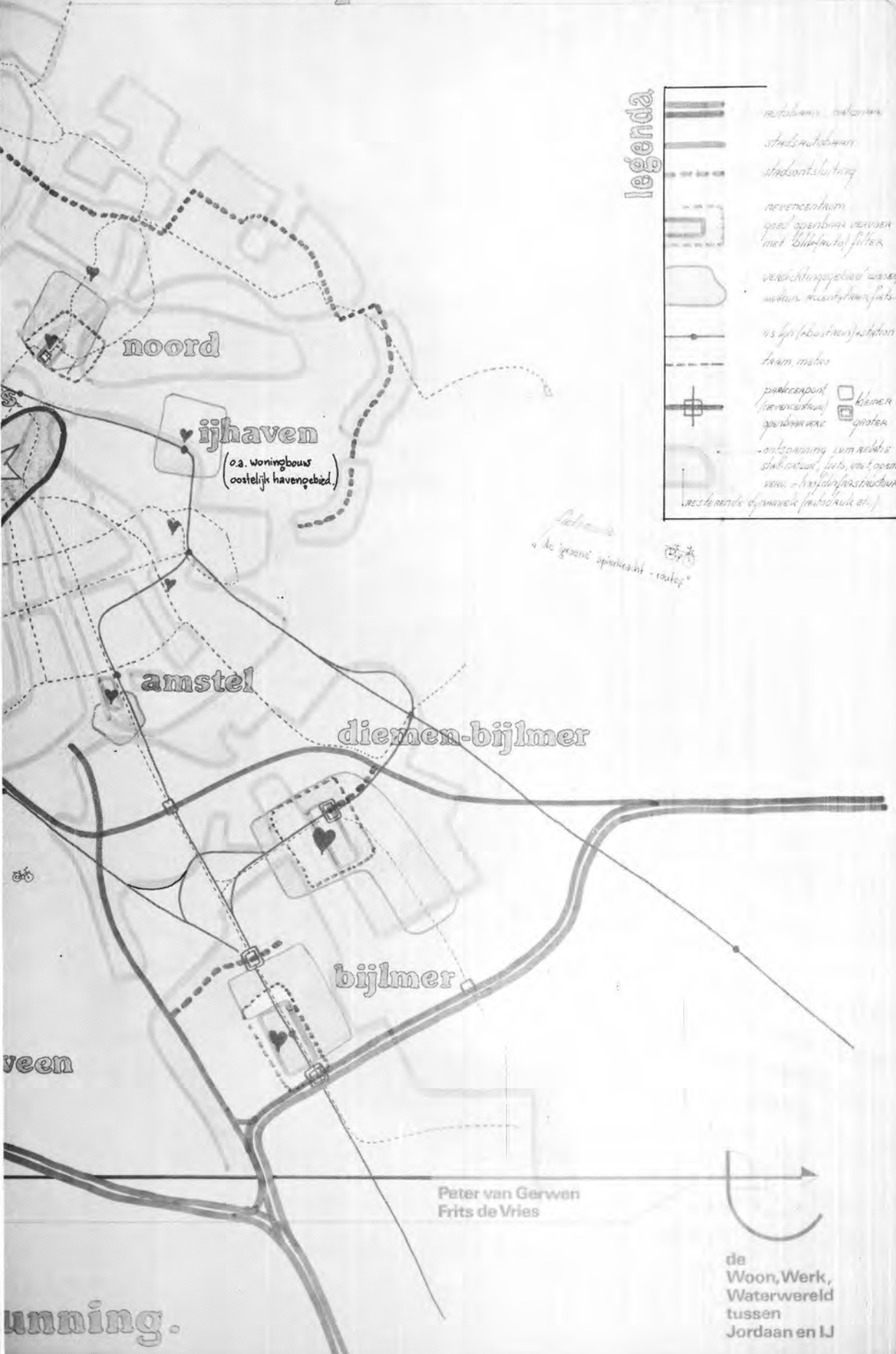
stief-)

Alle voorgaande kaarten over elkaar gelegd, geven een schematische optelkaart wáár in de stad het accent op rust en ontspanning gelegd dient te worden en wáár dynamiek getolereerd kan worden. Verdichtings- en verdunnings (ontspannings-) gebieden / 11 subcentra + blikfilters / tram en trein -lijnen / autowegen.



zeeftkaart relatie

stad-natuur, openb. vervoer, fiets, auto.



legenda

	hoofdweg
	stadsweg
	stadsweg
	vervoerscentrum
	openb. vervoer met (bicycle) filter
	verrichtingsgebied 'water' natuur recreatie/voet- fiets
	fiets (auto) station
	tram
	parkeerpunt
	klein
	groot
	ontspanning van nabij's stad-natuur, fiets, voet, openb. vervoer - (rijwiel)structuur (bestaande dynamiek (auto) etc.)

1:25000 no 8.

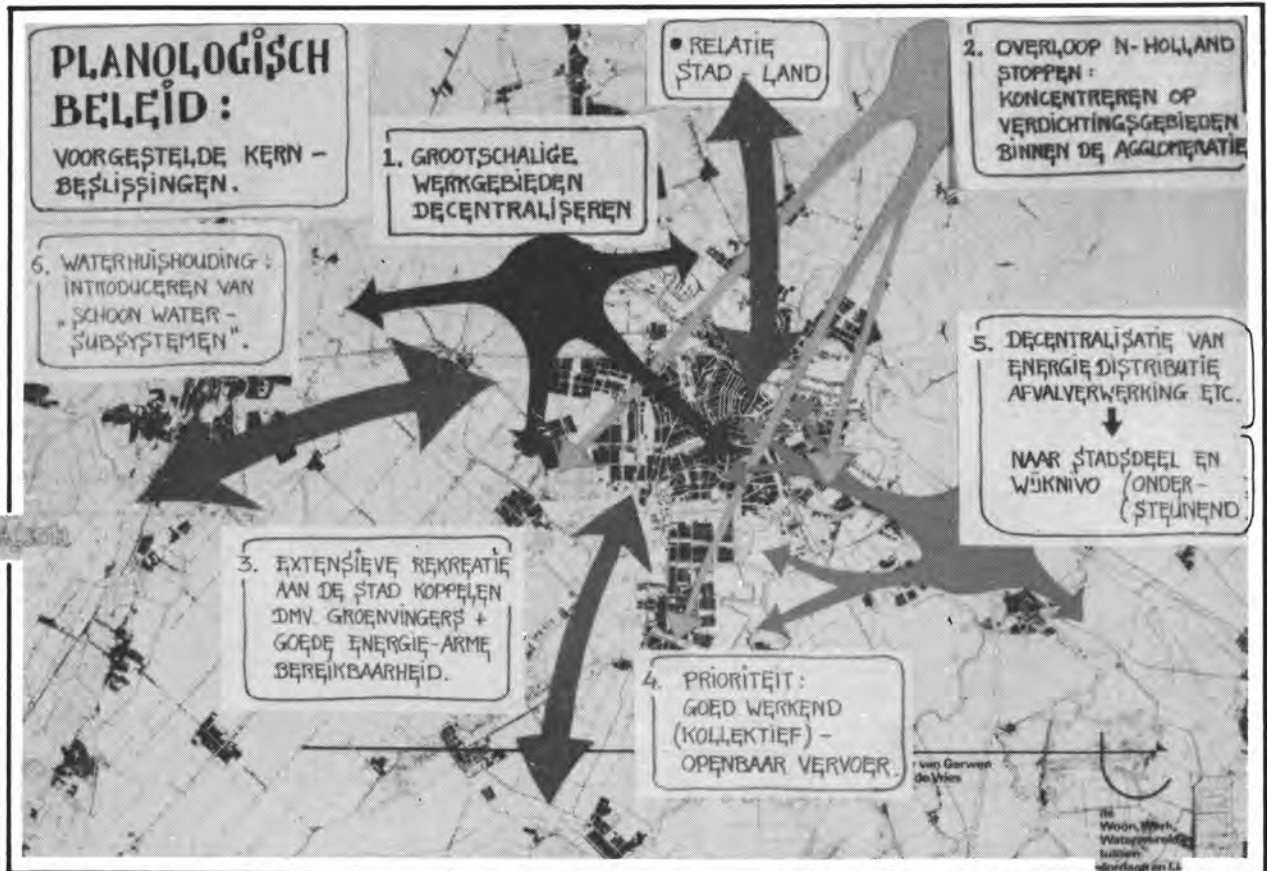
fiets
 "de 'open' openbaar - vervoer"

Peter van Gerwen
 Frits de Vries

de
 Woon, Werk,
 Waterwereld
 tussen
 Jordaan en IJ

unning.

d Naast de tot nu toe voorgestelde „groefase-beelden“ voor Amsterdam en omgeving, die betrekking hebben op de ruimtelijke ordening van wonen, werken, recreatie en verplaatsing, zouden we nog een aantal beleids-uitgangspunten willen samenvatten die tot stimulering en verwezenlijking van een dergelijke aanpak kunnen leiden:



al aanleidingen vanuit de grote schaal

Aanleidingen vanuit de grote schaal (Amsterdam en omgeving)
op het studiegebied.

1.

ORDENINGSPRINCIPES

Subcentra: a) Haarlemmerdijk.
b) Zoutkeetsplein.

Spijkracht-

routes: a) H. dijk-
Zoutkeetspl.
b) H. dijk-
Spaarndammerdijk.
c) H. dijk-
Centrum A' dam.
d) H. dijk-
Sloterdijk.
e) H. dijk-
Jordaan.
f) H. dijk-
Staatsliedenbuurt.
g) H. dijk-
Kinkerbuurt- Rembrandpark e.d.

h) Zoutkeetsplein- Spaarndammerbuurt.
i) Zoutkeetsplein- Staatsliedenbuurt
(gekombineerd met landvinger.)

Ontspannings-

zones: PRIMAIRE: a) IJ- zone.
b) Westerpark- IJ zone
(over Prinseneiland)
c) Westerkanaalzone
d) Singelgrachtzone.

SECUNDAIR: a) Haarlemmerbuurt- Oude Stad.
(buffers) b) Haarlemmerbuurt-
Jordaan.

Autobeweging:

De auto zoveel mogelijk weren uit
subcentra, spijkrachtroutes en ontspannings-
zones:
Autodruk verminderen in Singelgracht- en
Westerkanaalzone.

2.

Relatie STAD- LAND:

Groenvingers: (Groen- open ruimte- fringe) nrs: 8;9;10;11.

3. ONTWIKKELING NEVENCENTRA:

Sturen naar een ontwikkeling van het nevencentrum
SLOTERDIJK in noordelijke richting;
-verdichting industriegebied d.m.v. wonen, werken,
en recreatie.
-ruimte openhouden voor groenvinger- continuïteit nr. 8.

4. OPENBAAR VERVOER:

train: a) Interlokaal: Sloterdijk; intercitystation.
C.S. ; "
b) Verbindings subcentra met bustrein
(ringspoor) ; bustreinstop Sloterdijk
Brediusbad
C.S.

tram:

a) Stedelijke functie:
oranje: Verdeling Sloterdijk (intercity)-
Singelgracht- Maiderpoort (intercity).
groen: Tangent Geuzenveld/ Osdorp- Verdeel-
ring om de binnenstad.
Verbinding C.S.- Tangenten en Ver-
deeling.

blauw: Tangent Amstelveen- Verdeling
(eindpunt in Staatsliedenbuurt).

b) Wijkfunctie:

oranje: Gouden Reaal- Spaarndammerbuurt-
Sloterdijk.

groen: idem + verbinding C.S.

5. AUTOVERKEER:

Vermindering totale verkeersbelasting:

Door de ontlasting van de stad van landelijk verkeer
en door funktieverschuiving Coen- en IJtunneltracé
naar stadsfunctie, hierdoor:

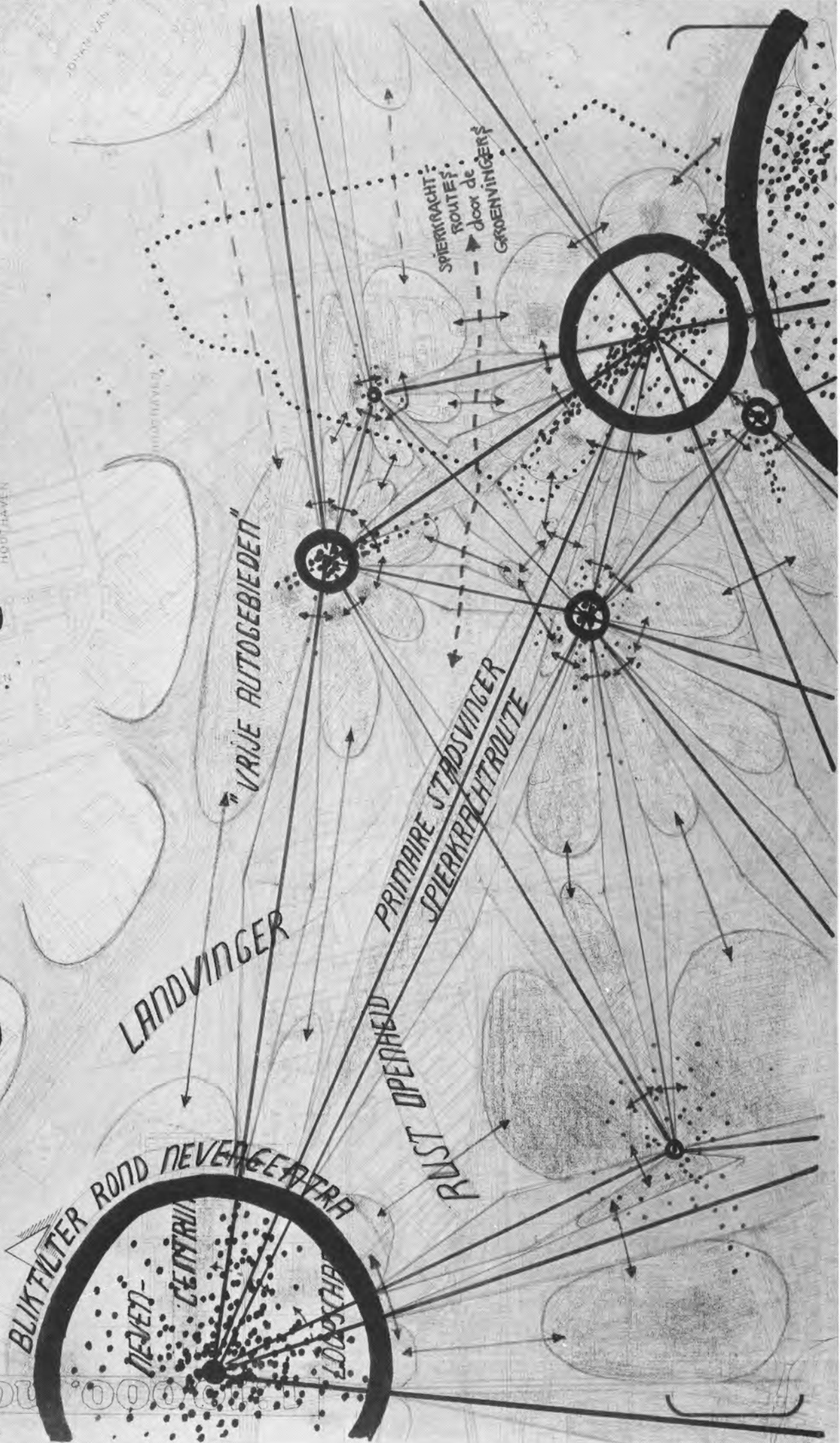
Global + halvering Oost- Westverkeer over IJ- boulevard
Geen doorgaand verkeer vóór C.S.
Belangrijkste vracherverkeer over stadsringautobaan.

ordeningsprincipe

aanleidingen vanuit de grote schaal

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ a3



spierkracht-routes

groenvingers (groen)

spierkracht-routes

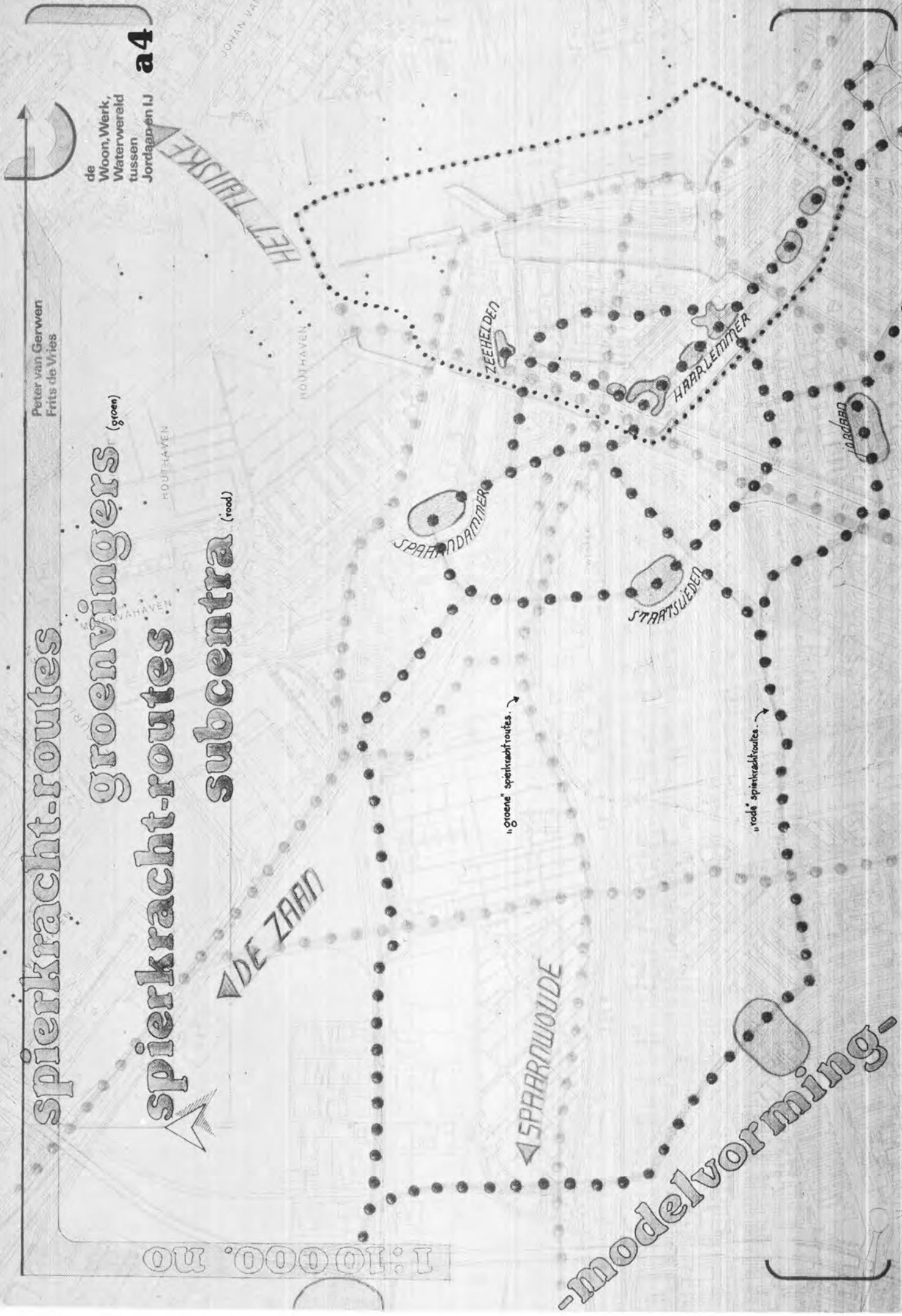
subcentra (rood)

de Woon, Werk, Waterwereld tussen Jordaan en IJ

a4

Peter van Gerwen
Frits de Vries

1:100000 no



-modelvorming-

relatie stad-land

Peter van Gerwen
Frits de Vries

aanleidingen vanuit de grote schaal

1:10000. no



9 10

ZAANVINGER

SPARNOUDE VINGER

8

11

TWISKKE VINGER

IJ-VINGER

groenvingers

H'DRITSE BOS

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

a5



MEGRIDSHAVEN
MINER HAVEN
HOUTHAVEN
NIEUW HOUTHAVEN

JOHAN VAN H

openbaar vervoer-autodruk

Peter van Gerwen
Frits de Vries

aanleidingen vanuit de grote schaal

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

a6

1:10000



RINGSPoor

ONTWIKKELING
NEVENCENTRUM

SLOTERDIJK IN
NOORDELIJKE RICHTING

SPoor HAARLEM-HEM-TUNNEL

GEEL → GEBIED MET VERMINDERDE AUTO-DRUK

BUSTREIN STATION

TANGENT GEUZENVELD-OSSDORP - VERDEELRING

VERDEELRING SLOTERDIJK-SINGELGRACHT-MUIDERPOOR

TANGENT

AMSTELVEEN-VERDEELRING

VERBINDING G.S.

MET TANGENTEN

EN VERDEELRING



JOHAN VAN DE

HOUTHAVEN

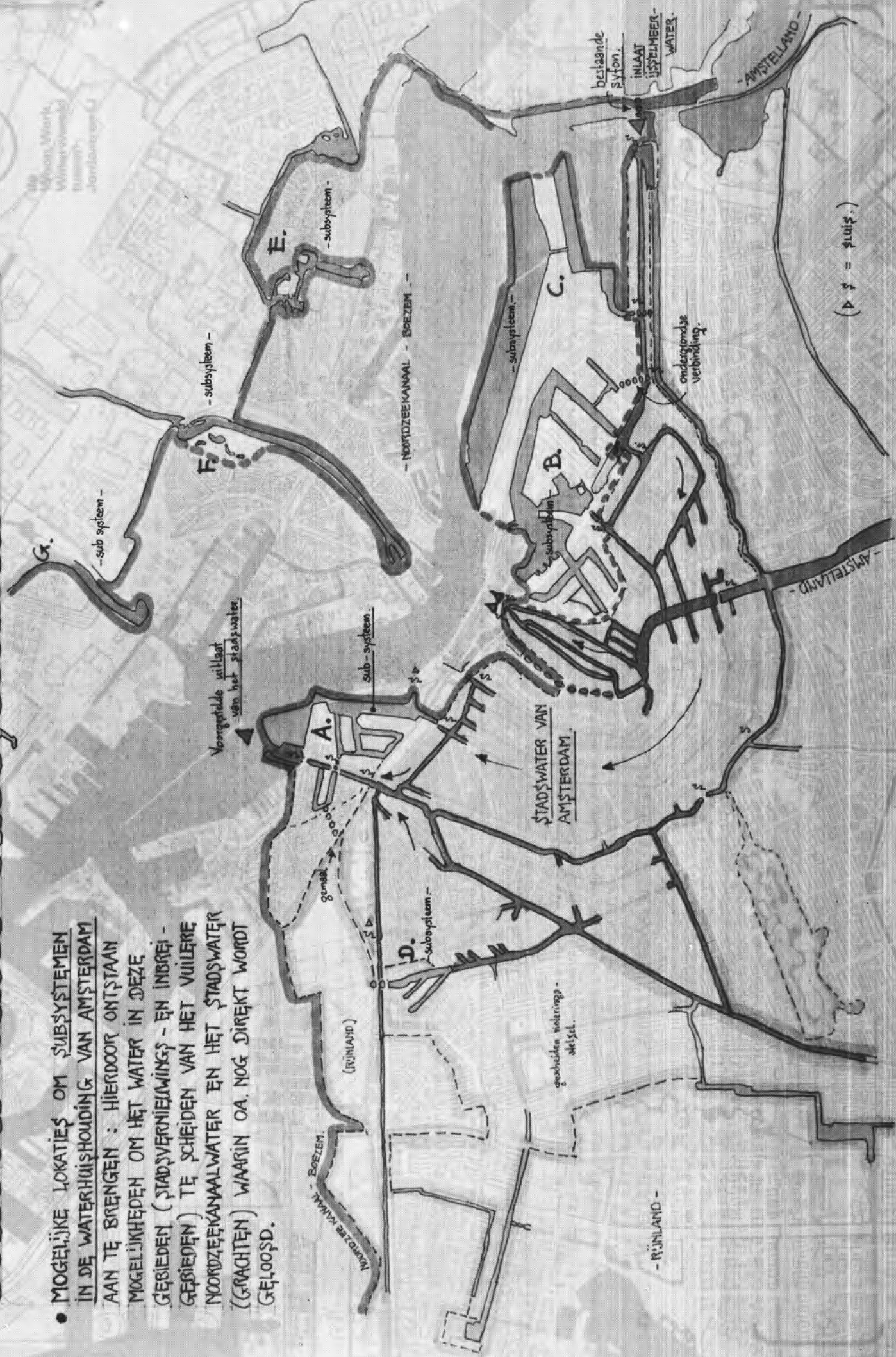
HOUTHAVEN

MINE

HIJLWE

schoon water subsystemen

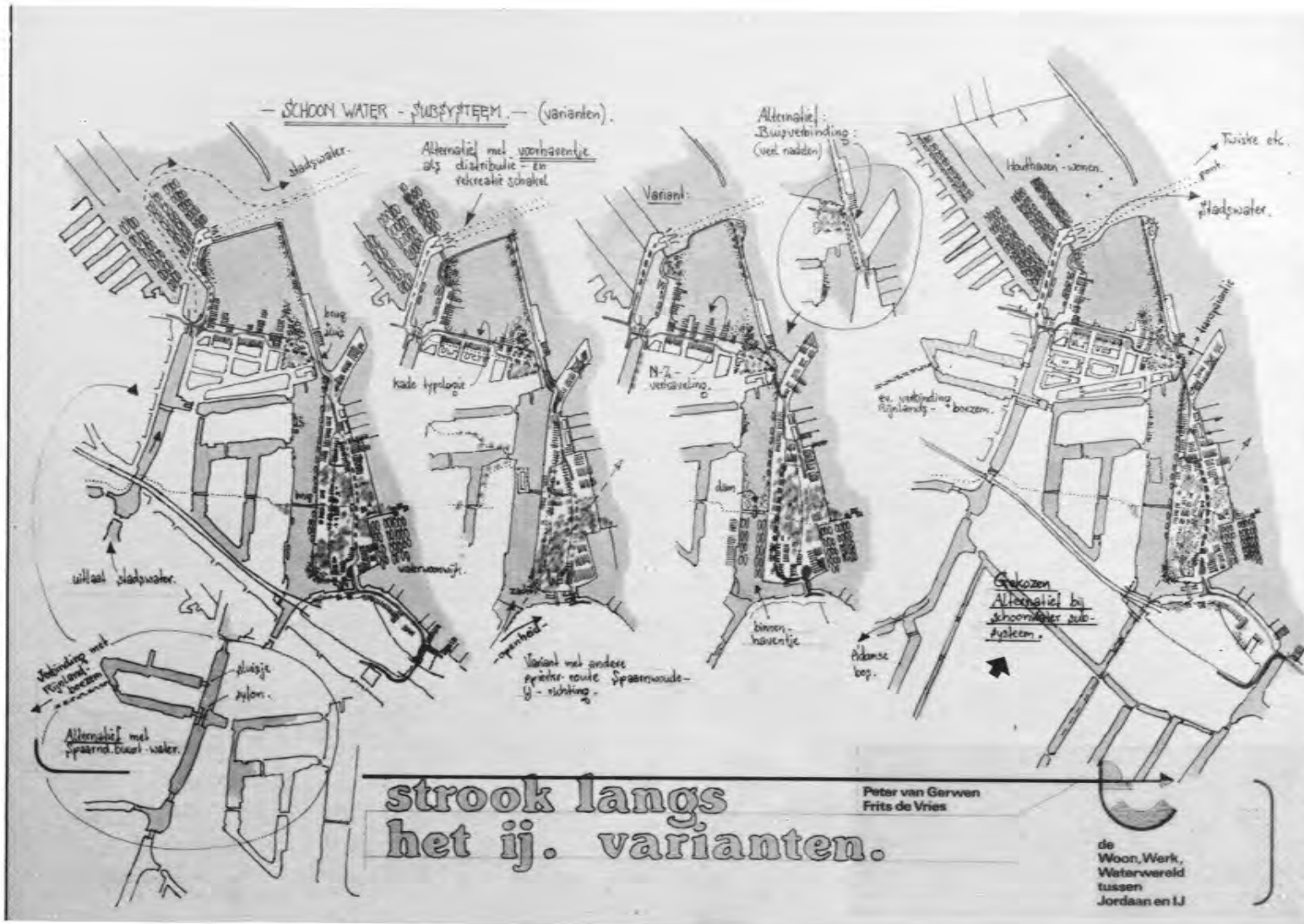
- MOGELIJKE LOKATIES OM SUBSYSTEMEN IN DE WATERHUIZHOUING VAN AMSTERDAM AAN TE BRENGEN: HIERDOOR ONTSTAAN MOGELIJKHEDEN OM HET WATER IN DEZE GEBIEDEN (STADSVERNIEUWINGS- EN INBREI- GEBIEDEN) TE SCHEIDEN VAN HET VUILERE NOORDZEEKANALWATER EN HET STADSWATER (GRACHTEN) WAARIN O.A. NOG DIREKT WORDT GELOOŠD.



(Δ = sluis.)

Physisch Instituut
Universiteit van Amsterdam

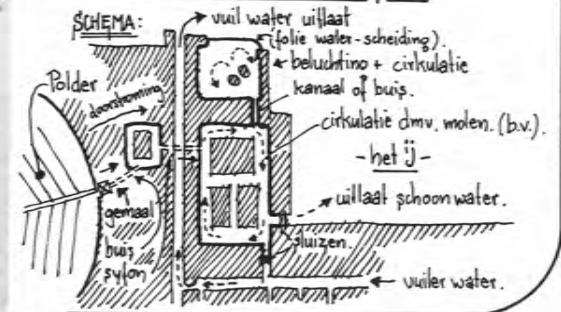
1940
W. van der Meulen
W. van der Meulen
W. van der Meulen



principe

Het doel van dergelijke ingrepen is om het oppervlakte water in te delen in meer afzonderlijk regelbare eenheden, zodat gebieden met vuiler water ingedamd kunnen worden. Dit kan door op uitgeknipte plekken waterscheidingen, buizen en sluisjes aan te brengen zodat de z.g.n. "schoon-water gebieden" ontstaan. Naast de bestaande maatregelen zoals de aanleg van nieuwe rioleringen en waterzuiverings-installaties, kan hierdoor de kans op calamiteiten bij b.v. giflozingen worden beperkt.

Bovendien zou er in de schoon-water gebieden weer gezwommen kunnen worden; de terugkeer van een belangrijk stuk actieve recreatie-in-de-stad!



Waterhuishouding - Schoon Water subsystemen.

Op de vorige bladzijde zijn een aantal lokaties aangegeven waar subsystemen of compartimenteringen in de waterhuishouding aangebracht kunnen worden.

Om te laten zien dat het hier niet om een eenmalig voorstel gaat, zijn, behalve de lokatie A (zie boven), nog een aantal andere potentiële plekken in de stad aangegeven (B t/m G). Deze andere lokaties (wellicht zijn er nog meer te vinden)

zijn niet nader bestudeerd, maar daar gaat 't nu niet om. Het gaat om het principe, het idee.

De gekozen variant op de linker tekening, hoort bij de schetsfase voor het groeifasebeeld; Hoofdst. VIII.

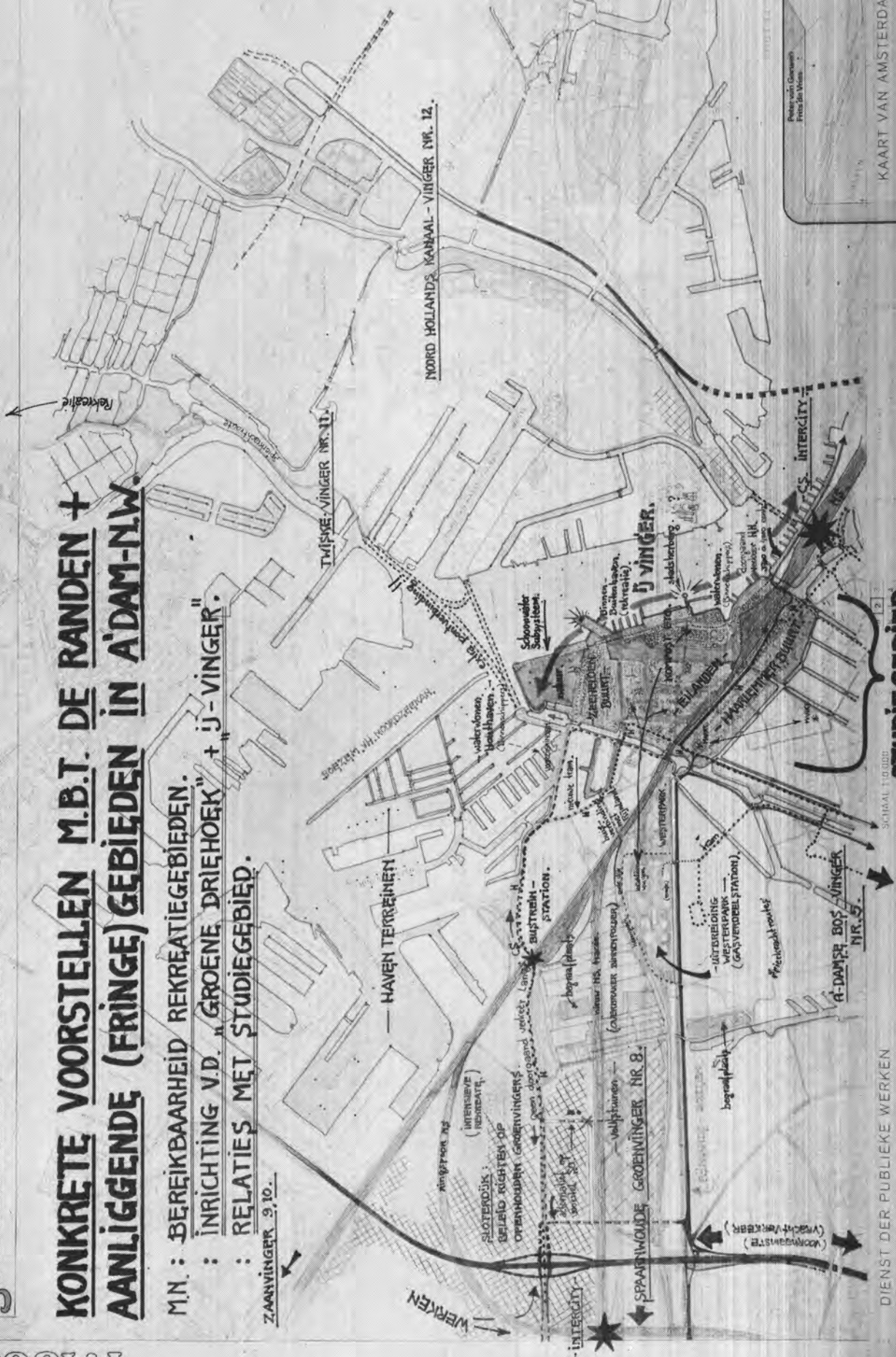
groeifase beeld 1:10000

c

KONKRETE VOORSTELLEN M.B.T. DE RANDEN + AANLIGGENDE (FRINGE) GEBIEDEN IN A'DAM-N.W.

- M.N. : **BEREIKBAARHEID REKREATIEGEBIEDEN.**
- : **INRICHTING V.D. "GROENE DRIEHOEK" + "J-VINGER".**
- : **RELATIES MET STUDIEGEBIED.**

ZAAKVINGER 9.10.

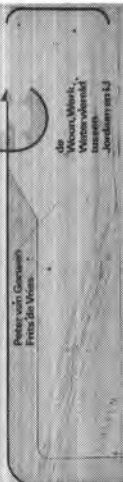


DIENST DER PUBLIEKE WERKEN

SOONAL 1.0.000

STUDIEGEBIED

KAART VAN AMSTERDAM BLAD 2



geschiedkundige verkenning

inleidend

Om wat inzicht te krijgen hoe de haarenmerbuurt en de westelijke eilanden ontstaan zijn moet de geschiedenis van heel Amsterdam beschouwd worden. De eilanden hebben steeds functies gekregen die in de oude stad niet geweest waren of die veel met de zeevaart te maken hadden. De ontwikkeling van Amsterdam is sterk afhankelijk van de civieltechnische mogelijkheden van de tijd en, in nauwe relatie hiermee, met de economische bloei van de stad.

Publieke werken heeft aan de hand van oude kaarten de ontwikkeling van Amsterdam op 20 samengestelde kaarten weergegeven. Met details uit 10 van deze kaarten volgt nu een overzicht van de groei van de haarenmerbuurt en de westelijke eilanden, aangevuld met enkele markante parochies en illustraties.

XXXX

XXXX

Buckle'splein
foto Oetleken
te 'ARCHEL



fragment uit de kaart a'dam in 1544 de uitbreiding van 1450 zwart aangegeven

Omstreeks het jaar 1000 maakt de meren zeeoeveringen en bedijkt de rivieren. De eerste polders ontstaan door moerasen en menen te bedijken en bij eb het water weg te laten stromen. In de 13^e eeuw ontstaat Amsterdam, politiek en tov de zee is en voldoende veiligheid. zie kaartje Stedelijke ontwikkeling 12^e + 13^e eeuw

In 1290 bouwt men de damsluis in de Amstelmond. In 1295 verkent Graaf Floris talrijkeheid op de hollands wateren. Eind 15^e eeuw kunnen door de uitvinding van de windmolen ook de laagere gelegen gebieden drooggepompt worden. Zo verrijkt het rijktheland van Amsterdam zich door de eeuwen heen omv steeds grotere inpolderingen.

In 1340 verschijnen er langs de grachten en het ij houten palissaden, waardoor binnen de oortuwing behoefte ontstond aan muresten en omstand.

Uitbreidingen volgden in 1361, 1381, 1425 (muren met poorten, wal, tuinen en randbellen) en 1450. Op de vogelvluchtkaart van Conradus Anthoniszoon van 1544 is de laatste als oevergebied aan de oostkant bij de stad getrokken.

Aan beide zijden van de haanleemmerlaken lagen melklanden (de zgn. vinken) - sommige hoog (bv. Hoopvond, nu de Zandhoek) andere laaggelegen (de zgn. braken - oeverbraken van een vloedgate bescherming).



1452 verplichte vestiging van gewestelijke bedijningen buiten de omwallings stad (i.v.m. bombardement) - 1500 de stad controleert de landbouw. Van oevergebied gebouwen zijn buiten muren op kaart papiljes verpocht. Sinds de 15^e eeuw van de 16^e eeuw is dit de meest gebruikelijke bebouwingsmethode. - 1521 de buitenmuren moesten voortaan van ijsen zijn (i.v.m. bombardement)

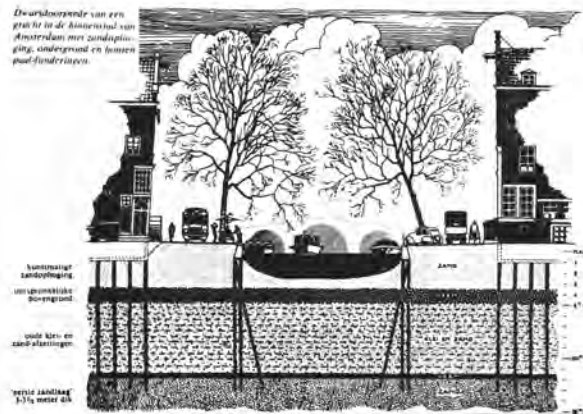
fragment uit de kaart a'dam in 1597 de uitbreiding van 1593 zwart aangegeven

Bewaakt naar de kaart van Pieter Blaeu. De stad breidt zich hoofdzakelijk uit in oostelijke richting. Aan de westkant komt de haanleemmerlaken van singel tot de lakens herengracht binnen de verdedigingswerken. Zwart is de nieuwe bebouwing aangegeven.

De ligging in een voormalig moerasgebied brengt voor het bouwen in Amsterdam bijzondere problemen mee. De bovengrond bestaat als regel uit metersdikke slappe veenlagen. Daaronder komen klei, dunne zandlagen en soms zandlagen met kleine steentjes. Op een diepte van 11 à 12 meter ligt onder Amstelendam een maritieme zandlaag van 3 tot 1 1/2 meter dikte. Daaronder herhalen zich de klei en de samentegestelde veenlagen. Op een gemiddelde diepte van 18 à 19 meter ligt een tweede maritieme zandlaag van grotere dikte. Mede in verband met deze slappe grondgesteldheid bestond de oorspronkelijke bebouwing van Amsterdam tot in het begin van de 17^e eeuw voornamelijk uit relatief lichte houten huizen, zoals die nu nog in sommige Noordhollandse dorpen staan. Looze.



In 1525 worden de binnen muren van de grachten al beschermd. Een verbod schiedt aan de bomen op de meren, wijk. braken te plaatsen of plaatsen vast te leggen. De ontwatering leep het nu ook een van afgesloten te worden, of een hand volk aan te moeten maken.

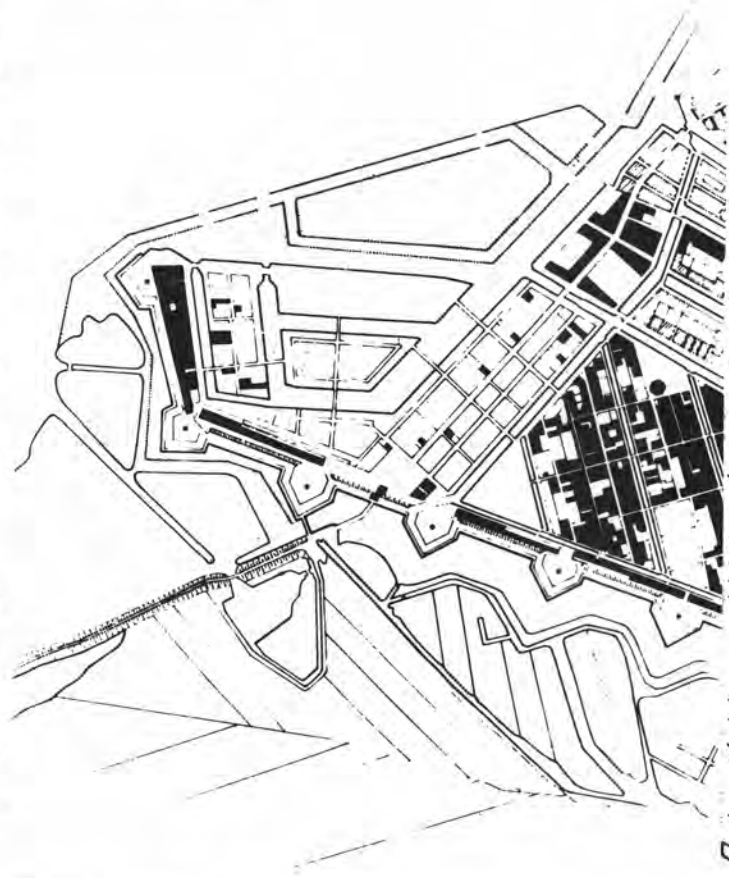


fragment uit de kaart d'adam in 1625 met de uitbreiding van 1612

Bekijkt naar de kaart van Ballhuus Florisz van Berken. De economie neemt behoorlijk vlucht na de makke van het begin van de 17e eeuwse uitbreiding komt het stad (Keizers-, Heren-, en Prinsengracht en tevens de Haarlemmerdijk) De rechte straten en de regelmatige opzet laten zien dat dit ontworpen en niet langzaam gevormd is. De Bruijersgracht toont de uitbreiding in zijn profiel: voor 1612 smal, na 1612 van Heren- tot Prinsengracht breed. Enkele oude stadspoorten en middelen worden als stierhoorns in het stadsparadijs openstaan. De onderbouw is van steen, de bovenbouw oprijtende van hout. (haringpakkerijen, van rooden pouten, munttoren, marktplein, toren). De Janthor, een tuindersgebied, komt ook binnen de omwalling. De aquatische verkenning is hier behandeld omdat er al veel bebouwing aanwezig was. De arbeidersklasse en veel bedrijven, die niet op de hofopdrachten toegelaten werden, kwamen hier. Zo ontstond een kleinschalig gebied met veel verschillende functies.

De stadswallen en bulwerken drukten de eenheid van de stad uit ten opzichte van het omliggende land. De stad werd gezien als een kunstwerk, een geestelijk product.

We zien nu voor het eerst het Haarlemmerplein met de Haarlemmerdijk. Het plein diende voor het uitspannen van de wagens en parkeren. Per diligencie of te voet werd de reis vervolgd. Zie ill. van het Haarlemmerplein in 1964.



In 1612 werd de stad enen uit op het Achteveiland in 1612. West de stad ergeren. Van 1612 waren er van het linien van de zeilen verspreid over de stad overal weerkanten, linien is een uiterst geschikt uit bereikbaar. Verspreid over de stad erger, zodat de stad erger, zodat op het Achteveiland.



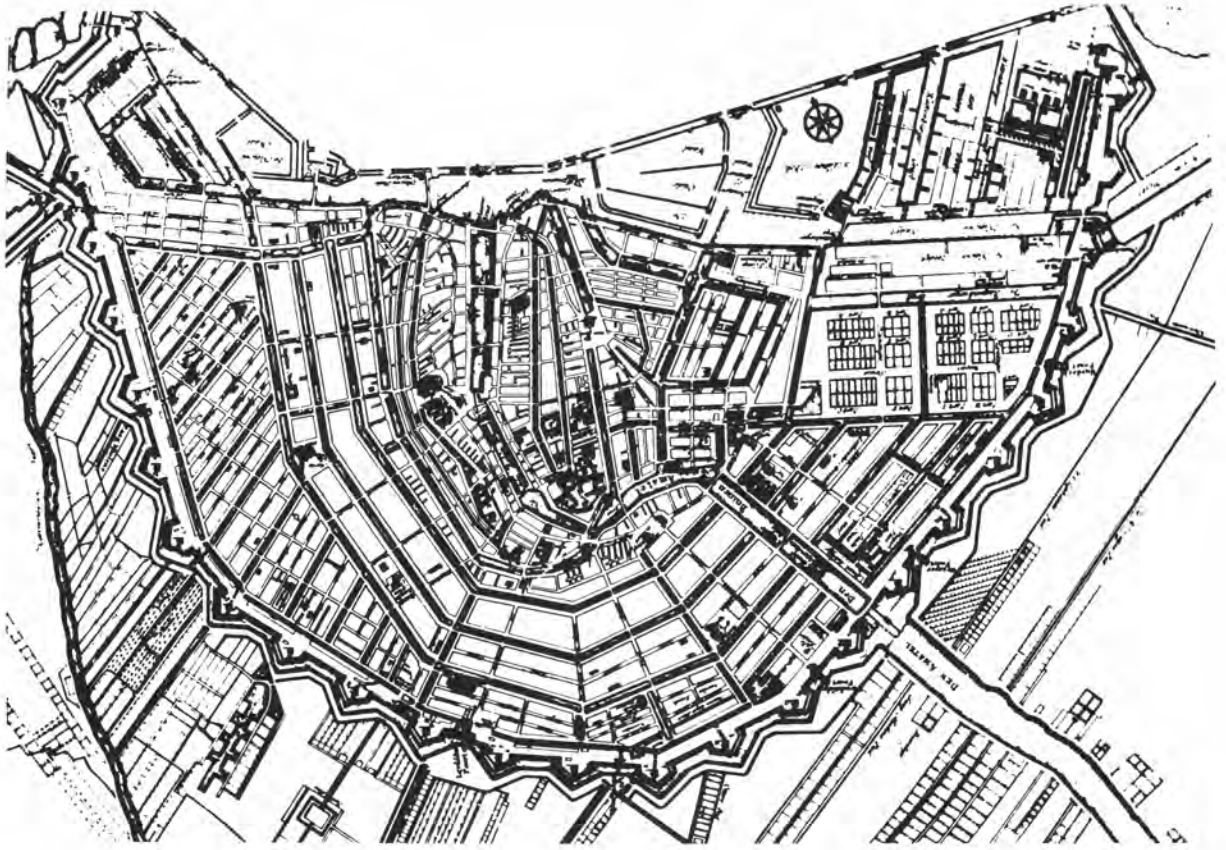
Bruijersgracht haek nieuwe wingerstraat. (getekend ± 1900)

blad
Vingerstraat (getekend ± 1900)
1714 Haarlemmerplein met Haarlemmerdijk.

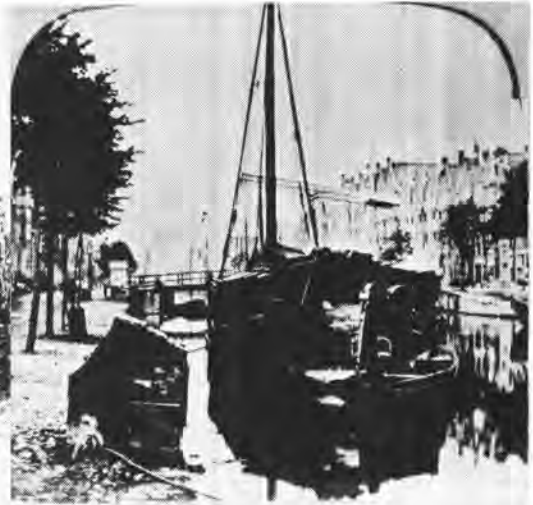
In 1613 ontstonden, buitendijks aan het IJ, in het oevergebied tussen land en water, voor-, achter- en middeland door raan geslibte rietlanden met palen te omsluiten en vervolgens aan te pletten. (Op de kaart zijn de ompalingen goed te zien)

Cromhouten Oetgens, twee Amsterdamse regenten kopen hier stukken grond voor speculatie. De schepen Rieaal - gehuwd met de dochter van Oetgens - bezit veel grond op het Achteveiland.



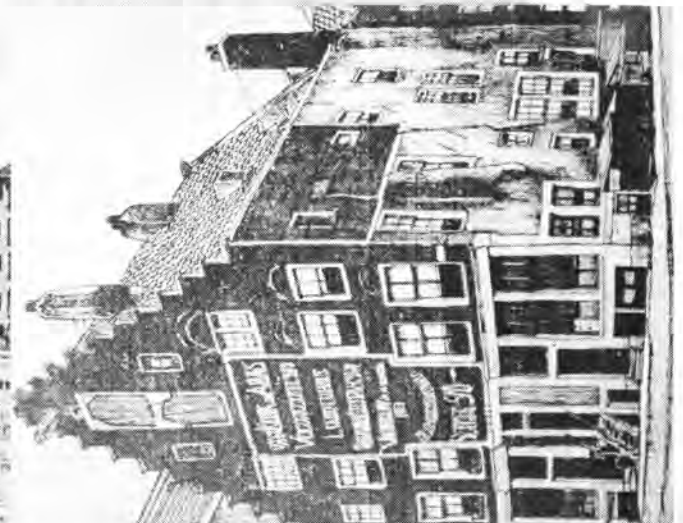


DE LEKKE STEG



blad

*brouweergesicht, prinsengesicht met sluis. De
lekkere sluis. - Hoekhuis, singel en draagbak.
Foto 184, bruuweergesicht met oude bak.*



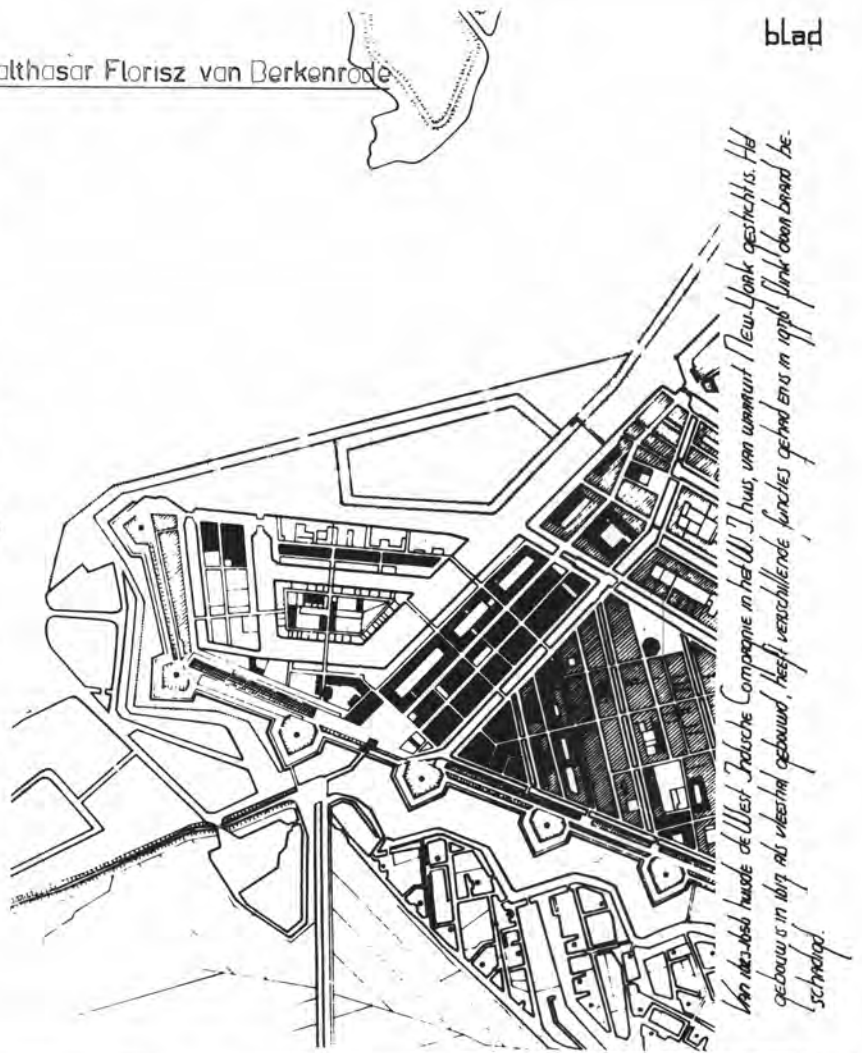
Op de kaart van Philips Melenwilt van 1623 is de stad aan de zuid en aan de oostkant omkranst met tuinderijen en buitens. Het woonhuis in de stad is nog woning, winkel, pakthuis en werkplaats onder een dak.

In 1623 verkocht de stad op de westelijke eilanden 77 kavels bij openbare veiling. Bij ieder erf hoorde een stuk wal, even breed als het erf en 35 voet diep, de z.g.n. houtwallen die volgens de verkoopakte bestemd waren voor houtnering. Steed regelt de stad bestemmingen, plichten en verboden d.m.v. tal van keuren.

In 1631 kocht Dn Jan Bicker - scheepsbouwer, koopman, schepen en burgemeester van Amsterdam - het z.g.n. Voorstendijk bouwde hier huizen en werfjes. Spoedig was het eiland bekend als het Bickerseiland.

In 1634 werd d.m.v. een keur de huidige zandmarkt aan gewezen als zandmarkt. Een keur van 1648 veranderde de Sloterdijkstraat in een straat die spoedig de naam Nieuwe Teentunen veruurf. In 1652 werd een stuk grond bij het Blouwlood gekozen om alle bakkerijen te bouwen. Dit zijn schuren waar de haring gerookt wordt tot bakking. Alleen vis die hier gerookt was mocht in de stad geveert worden.

De vaten teer werden met windassen op vlotschuiten geladen en naar de houten schepen gebracht voor onderhoud tijdens de lange reizen. Op het Prinseneiland staat een gestruimde windas.



Van 1623-1625 huurde de West-Indische Compagnie in het W.J. huis van wammant Nieuw-Lonk gesticht is. Het gebouw is in 1679 al vreesdel gebouwd, heeft verschillende functies gehad en is in 1976 sterk door brand beschadigd.



Een stuk van de wallen van de eilanden. De kerkeiland met Elanbsteek (gesloopt 1660) Bickerseiland (geheerd 1620)



fragment uit de kaart d'adam in 1725 met de uitbreiding van 1650



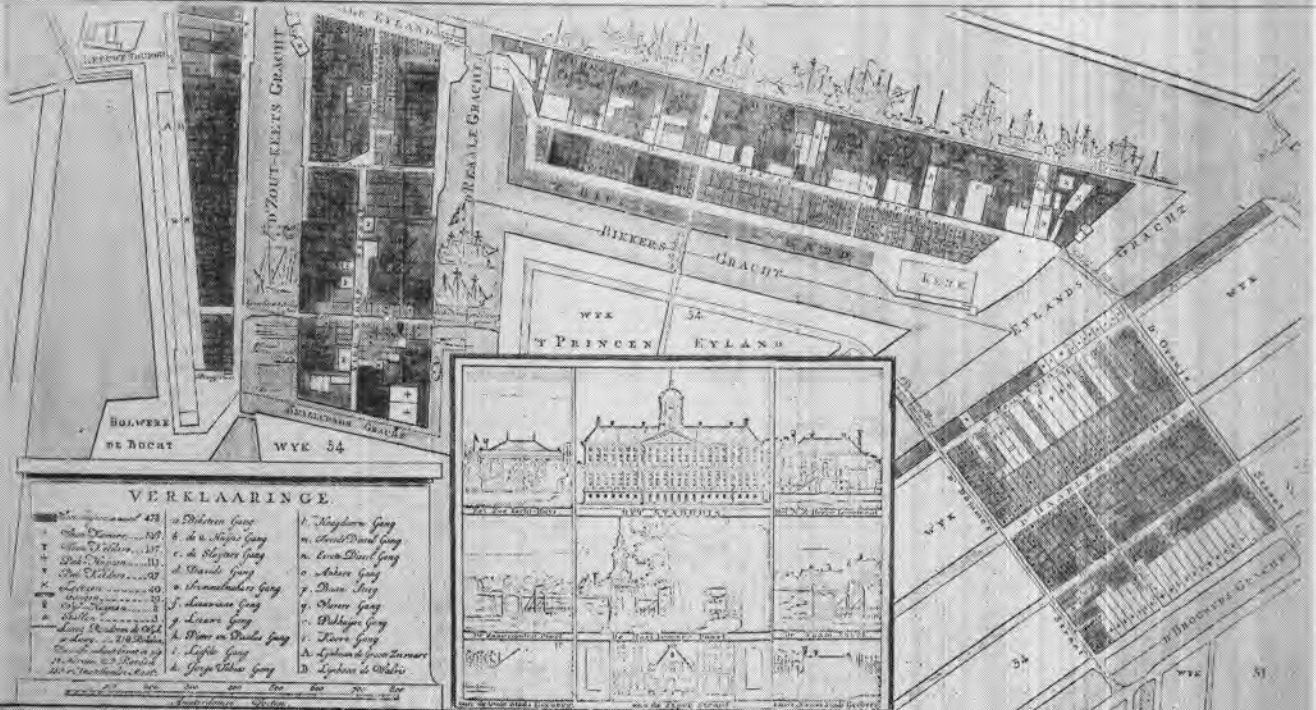
Naar de de kaart van Gerrit de Broer. Van 1650-1663 werden de zuidelijke grachtenpolders vrij snel bebouwd, aan het oostelijk deel was echter weinig behoefte. Hier vestigden zich veel Joodse immigranten en bouwden charitatieve instellingen. In 1638 werd Plantage gelegd. De plantage was pas aan het einde van de 17e eeuw bebouwd. In het jaar 1700 is Amsterdam 800 ha groot en telt 20.000 inwoners (263 inw./ha). In 1700 is de grote bloei voorbij. De oorlogen met de machtige buurlanden en de te geringe diepte van het IJsselmeer om de steeds grotere zeeschepen te ontvangen waren hier de oorzaak van.

Op de kaart van 1725 zijn de eilanden bijna volledig bebouwd, alleen de loden niet.



1665 Vershad om op de kneden te bouwen, deze zijn bestemd voor opslag, handel en schepwerven.

de schutterswijkkaart van 1777



VERCLAARINGE

1. Brouwersgang	11. Nieuwmarkt	21. Nieuwe Markt
2. Brouwersgang	12. Nieuwe Markt	22. Nieuwe Markt
3. Brouwersgang	13. Nieuwe Markt	23. Nieuwe Markt
4. Brouwersgang	14. Nieuwe Markt	24. Nieuwe Markt
5. Brouwersgang	15. Nieuwe Markt	25. Nieuwe Markt
6. Brouwersgang	16. Nieuwe Markt	26. Nieuwe Markt
7. Brouwersgang	17. Nieuwe Markt	27. Nieuwe Markt
8. Brouwersgang	18. Nieuwe Markt	28. Nieuwe Markt
9. Brouwersgang	19. Nieuwe Markt	29. Nieuwe Markt
10. Brouwersgang	20. Nieuwe Markt	30. Nieuwe Markt



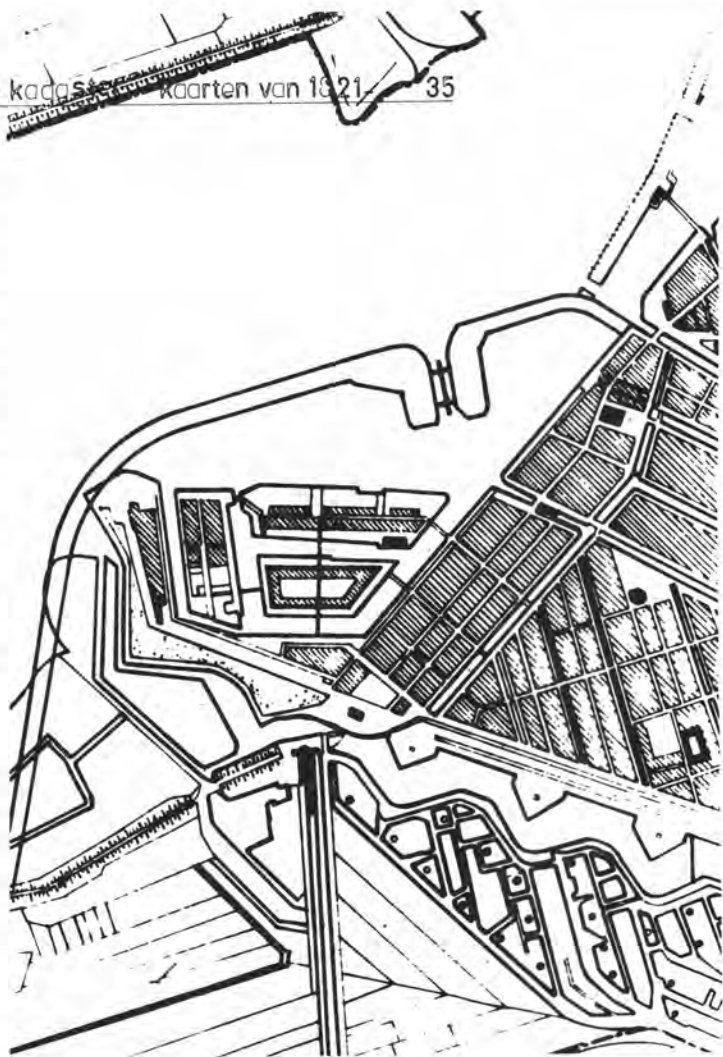
overgenomen van origineel (op het
cassette-archief) en tot de helft veranderd
vergelijk met functiebasis-varianten van ons.

De industriële revolutie betekende voor Amsterdam een periode van herbloei. In 1825 werd het Noord-Hollands kanaal gegraven. De spoorlijn naar Haarlem volgt in 1843. Het (2^e) eindstation kwam vlak buiten de Willemspoort. Deze poort was ter ere van Willem II gebouwd precies in de as van de Haarlemmerdijk. De Haarlemmerpoort van Hendrik de Keijzer werd eerst gestopt. Het Haarlemmerplein behoudt nog zijn "entree" functie (parkeeren, overstappen). Na 1850 kon men van hier één van de twee stadsomnibuslijnen nemen. De Haarlemmerdijk ontwikkelt tot een belangrijke winkelstraat. (Leef op de mooie rijke puien uit de 19^e eeuw)

De Schutterswijkkaart van 1777 geeft het volgende beeld van de nu volledig bebouwde eilanden: (nl. 202)

Bickerseiland	150	woonhuizen	123	woonkamers	10	pakhuizen
Rekenereiland	106	...	105	...	42	...
Prinseneiland	-	...	-	...	64	...

Tussen 1820-25 wordt de omwalling gesticht, op het voor- malige bolwerk Blauwvoofd komt het eerste park van Amsterdam. (1843). Ook de Mannusstraat wordt aangelegd. Zie ook de kaart van de eilanden aan de stadswal gelegen tussen het gesloopte Blauwvoofd en de Haarlemmerpoort van nu. 1832. De eilanden worden als haven gebied steeds minder belangrijk. De stoomboten worden steeds groter. In 1854 worden de eilanden door aanleg van de Westerdokdijk afgesneden van het IJ (en van het getij).



den van het IJ (en van het getij).

In 1843 stelt de directeur van Hortus Botanicus voor binnen de stadsvest van Willemspoort tot aan Blauwvoofd een groot park te maken. "Vele Amsterdammers hadden en een wands- ling voor over om vanaf de plek - (het Blauwvoofd) - het IJ en de Zaan in alle glorie te kunnen zien met aan de overzijde de Waterland met zijn vermaakte dorpen". In 1848 besluit Ben W tot aanleg van een plantsoen op de Westerdokdijk aan beide zijden van de sluus.

Illustraties ± 1860

Het eerste houten station van de Hollandse IJzeren Spoor- weg Maatschappij naar Haarlem lag nog een halve km. buiten de stad. Dit inconvenient werd in 1842 verholpen door de spoor- baan tot vlak buiten de Willemspoort te verlengen.

Het stationskoffiehuis buiten de Willemspoort met op de achtergrond de windmolen „de Kruui" op het bolwerk Slotendijk, nog voor de christische wijziging van de Singel opocht na het graven van het Westerdokkanaal.



-Het stationskoffiehuis-

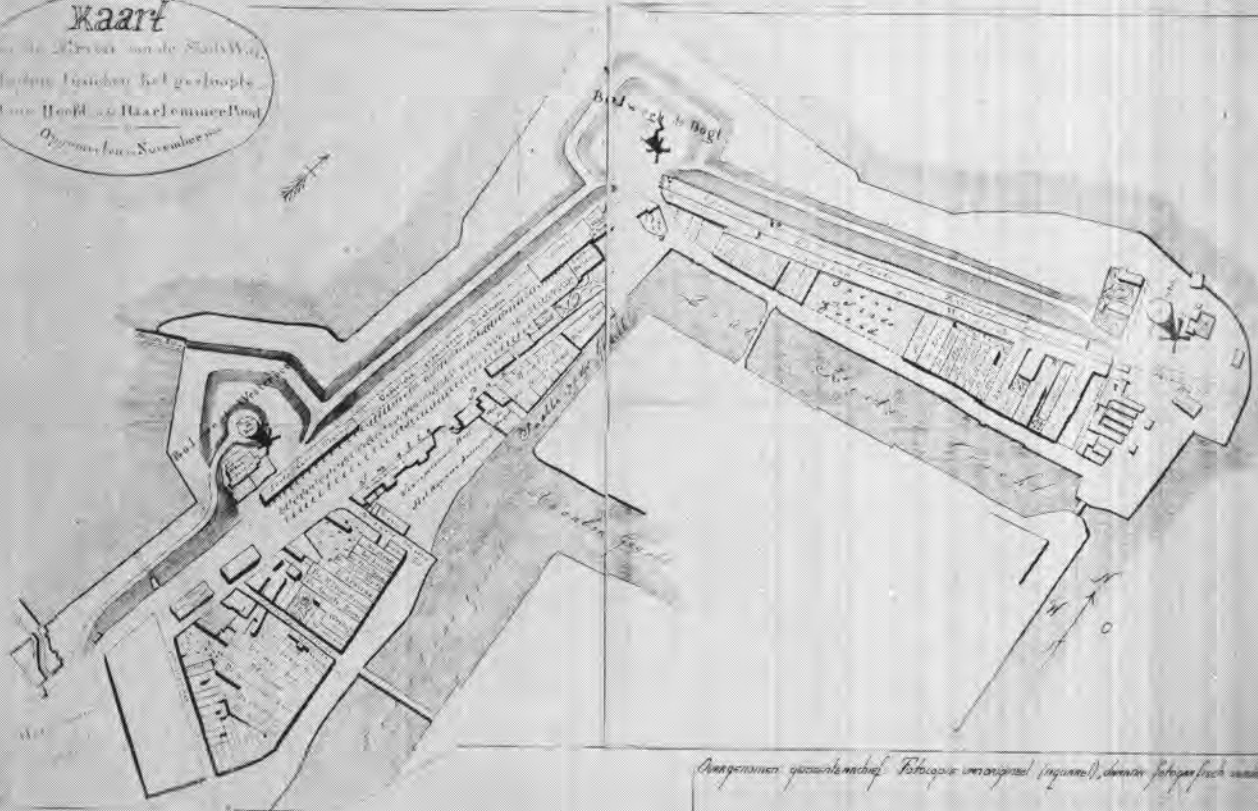


-Het station Willemspoort-

1832

Kaart

van de Streeke om de StadsWeg
en het om de StadsWeg het gesloopte
Blade Hoofd en Haar ommekeer
Opgevoerd in November 1832



Overgenomen van de oorspronkelijke teekening van de StadsWeg, door de StadsWeg, door de StadsWeg, door de StadsWeg

kaart van de gedeeltelijk gesloopte stadsweg

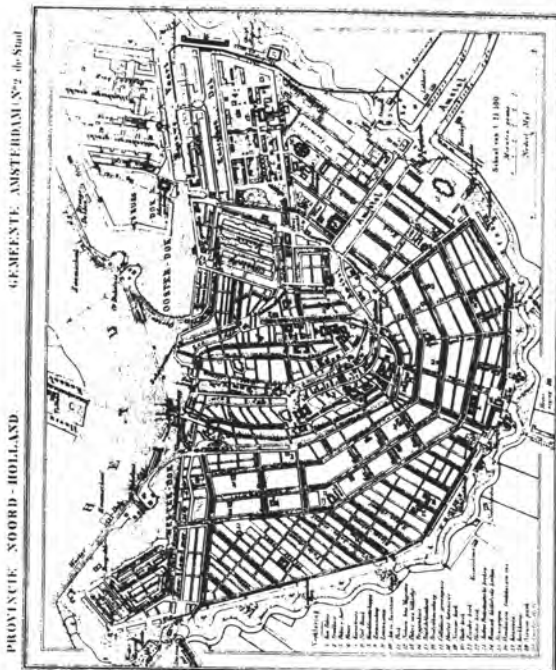
blad

amsterdam en

omgeving

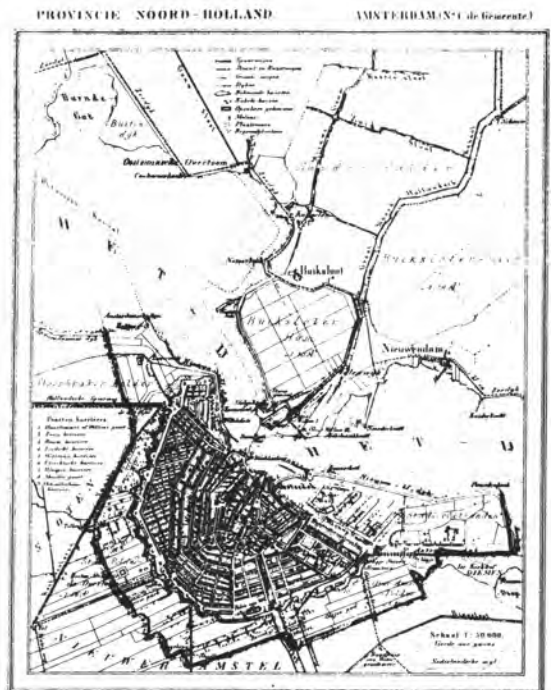
1866

blad



PROVINCIE NOORD-HOLLAND GEMEENTE AMSTERDAM N° 2 de Stad

1866 Bandoen 210.000 teekening van de StadsWeg, door de StadsWeg, door de StadsWeg, door de StadsWeg



PROVINCIE NOORD-HOLLAND AMSTERDAM N° 1 de Grootste

1866 Bandoen 210.000 teekening van de StadsWeg, door de StadsWeg, door de StadsWeg, door de StadsWeg

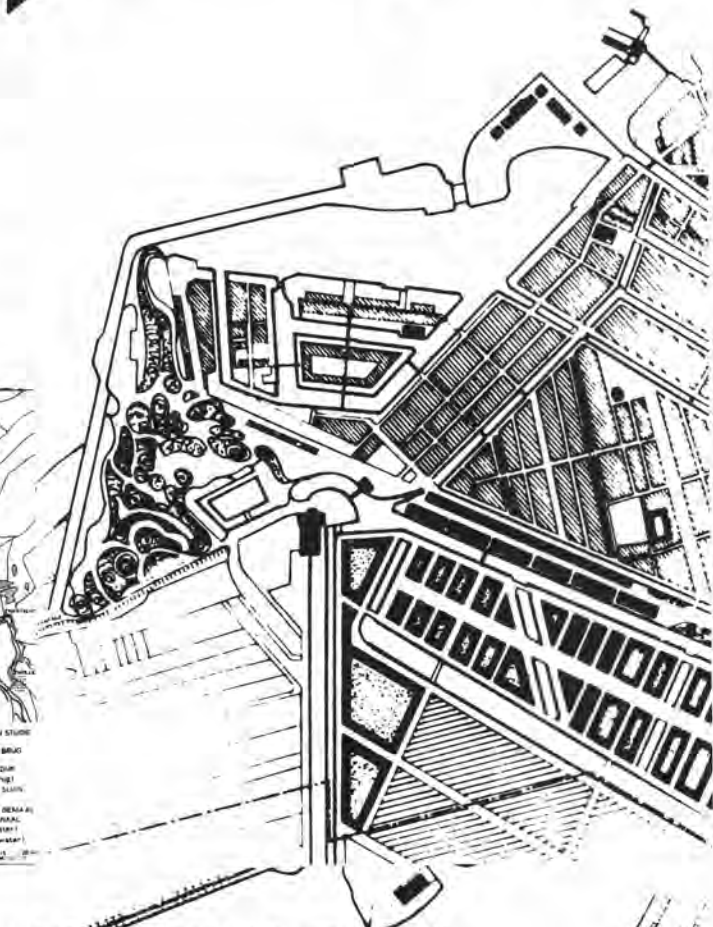
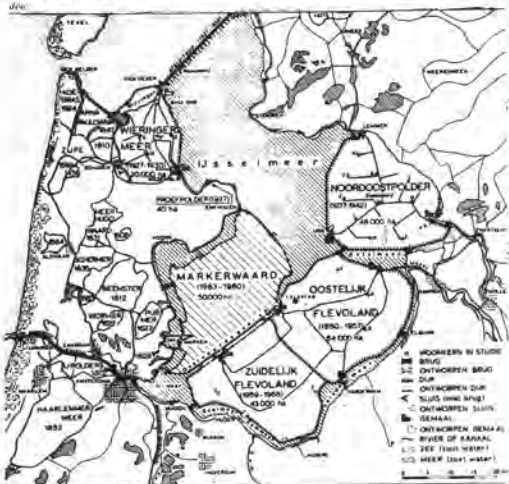
fragment uit de kaart d'adam in 1066 met het uitbreidingsplan van ir j c van niftrik

In 1852 verkocht de gemeente aan de Vereniging for de Arbeidende Klasse, die in 1854 hier 104 woningen in het planbouwde, een stuk grond aan het Smalls Pad.

Het park Blauwvoet werd vengood in 1857 en 1865 met de Westendbeendplaats en een aanzienlijk stuk tot aan de Westendbrdyk.

De stoomkracht maakte in de 19e eeuw grotere droogleggingen mogelijk, zoals de Haarlemmermeer (18.500 ha.), waarin nu de Luchthaven Schiphol ligt, in 1848-1852, en de 11-polders (5.800 ha.) bij de aanleg van het Noordzeekanaal in 1863-1872. In de 20e eeuw tentoon maakten krachtige elektrische en diesel gemalen de drooglegging van grote gedeelten van de voormalige Zuiderzee, nu IJsselmeer-polders, ca. 200.000 ha., mogelijk (zie blz. 31).

Droogplannen in Noord-Holland 1850-1872 en 11-polderpolders 1880 tot heden.



blad

fragment uit de kaart d'adam in 1877 met het uitbreidingsplan van ir j kalff

Na 1870 volgt opnieuw herstel van de Amsterdamse economie door belangrijke verbeteringen van de infrastructuur. Weer blijkt hetzeken de welvaart van Amsterdam afhankelijk is van de mogelijkheden op civieltechnisch gebied. In 1870 wordt het centraal Station gebouwd. Hierdoor verliest het Raamsterplein een belangrijk deel van zijn functie. Tot die tijd was het Damrak 'de poort' van de stad voor de bezoekers uit het noorden en voor de passagiers van de zeeschepen. Ongeveer waar nu het station tot kon men tot 1905 in de vante slechts de opken zien op het Volewylkerkerk als afschrikkend voorbeeld, en het Tolhuis. Vanaf de nieuwe stadsterberg kon men het IJ naar het Noorden oversteken; het IJ-polder was nog niet droog en de landong die nu in de buikstotekham polder van 1848 is opgenomen stak vanaf het noorden 2 km het IJ in. De stad wordt voortaan van het IJ afgesneden door het spoor. De havenactiviteiten verschuiven naar het westen. In 1878 komt het Noordzeekanaal gereed. De uitgebreide aanleg van spoorlijnen en steeds grotere polders zoals de IJ-polder en de Haarlemmermeer verplaatsen Amsterdam's achterland.

Zo groeit van 1870 tot 1900 de bevolking van een kwart tot een half miljoen inwoners.



Doordat de zekeringen op geestelijk en maatschappelijk gebied aan het wankelen gebracht waren kon en wilde de overheid de stadsuitbreiding niet met vaste hand leiden, — zoals b.v. in 1812 —, maar voltrok zich de groei van de stad voornamelijk op particulier initiatief. Er bestond een partieel straatplan waarin nauwkeurig rekening werd gehouden met de particuliere eigendomsgrenzen. Zo is het straatpatroon van de 19^e eeuwse uitbreiding van Amsterdam een vrij nauwkeurige weergave van de tracees van kavelsteden en paden in de polders.

In 1877 verscheet een algemeen plan, hetgeen weinig verandering bracht omdat de gemeente middelen als ont-eigening nog ontbraken.

De havenactiviteiten op de eilanden nemen door de schaalvergroting af. In 1878 mag al tot 575 m hoog gebouwd worden. In 1892 wordt de straatbreedte bepaald op 10 m en de bouwhoogte op 13 m.



- Het IJ van Amsterdam -

- Het kamloos van stedelijke accijnzen ad Droogbak -

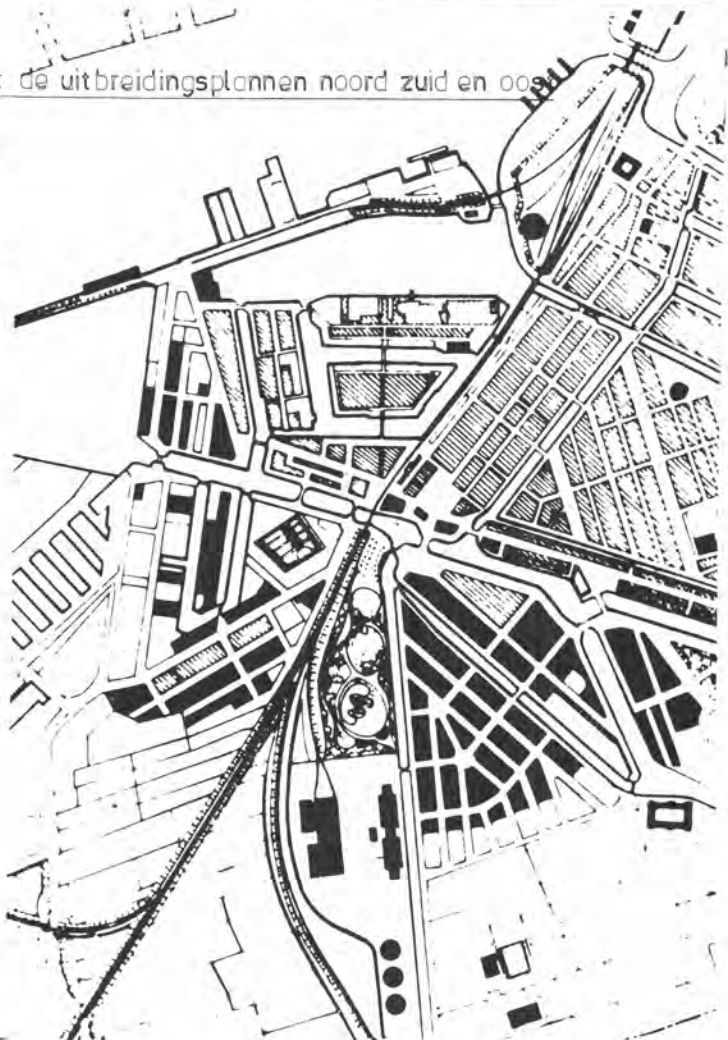
fragment uit de kaart 'd'Am in 1903 met de uitbreidingsplannen noord-zuid en oost

blad

In 1898 werd het station bij de Haarlemmerpoort gesloopt. Hier komen in 1886 de gasfabriek en het Westerpark (geopend 1890).

Na aanleg van de spoorwegdijk volgt in 1886 bebouwing van de noordkant van de Haarlemmerhouttuinen. In 1894 wordt de Westerbegraafplaats gesloten. In 1895 wordt de Westeroedijk aangelegd, spoedig volgde bebouwing aan de Banendijkstraat tot aan de Diemenstraat.

De woonomstandigheden op de eilanden waren erg slecht. Zo woonden op Zandhoek n.b. 30 kinderen en op n. 4 11 gezinnen.



fragment uit de kaart a'dam in 1915 met de uitbreidingsplannen noord zuid west gem sloten
oost gem watergraafsmee

Van 1900 tot 1930 vergroot het opp van Amsterdam zich met 100% terwijl de bevolking slechts met 50% toeneemt (van een half tot driekwint miljoen inwoners en van 4.600 ha tot 17.500 ha.). De verlaging van de dichtheid was mogelijk door steeds beter openbaar vervoer. De snelle elektrische trein bood de mogelijkheid vanuit het Gooi te forensen.

De oude wijken van voor 1900 zijn vaak nog particulier eigendom, de erfpacht bestaat de er sinds 1896. Nu is $\pm 72\%$ van het gemeente oppervlak in eigen handen.

De woningwet van 1906 geeft de gemeente een machtig instrument, de mogelijkheid te ontzeggen. In 1923 zijn tevens welstandsvoorschriften in de bouwverordening opgenomen. Een plan als Oud Zuid van Berlage was voorheen ook niet mogelijk geweest. Na ± 1920 is de invloed van de Amsterdamse School, gesteund door een socialistische gemeenteraad zichtbaar.

In 1924 wordt SO opgericht, die in 1935 het algemeen uitbreidingsplan tot stand brengt. Pas na de 2^e WO wordt dit plan uitgevoerd (Sloterplas, Buitenveldert). Tien noord-westen van de stad zijn industrie terreinen gepland. De doorbraak door de Haarlemmerhouttuinen met de industrie terreinen met het centrum verbonden.



algemeen uitbreidingsplan van amsterdam 1935



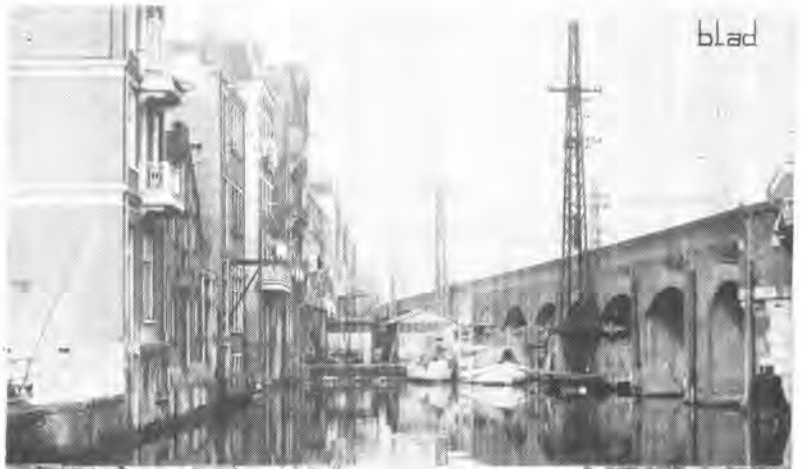
verdere ontwikkelingen

↑ de haven
naar de oop

In 1850 woonden er nog 300.000 mensen in de oude binnenstad, nu zijn dat er slechts 95.000. De binnenstad wordt 'city-werkgebied' of buitenwijken woongebied. Steeds toenemende functiescheiding. Waar in de oude gebieden het wonen blijft, worden woonvormen toegepast die ontstaan zijn voor de buitenwijken. De relatie van de nieuwe woonvormen met hun omgeving is veel zek. De dichtheid neemt af, zodat veel voorzieningen verdwijnen. Zo treedt een toenemende nivellering op tussen de oude stad en de buitenwijken. Scheiding van wonen en werken over steeds grotere afstanden leidt tot grote verkeersströmen en voortgaande sloop t.b.v. het verkeer.

Belangrijke gebeurtenissen na de 2^e W.O.:

- 1953 In het bestemmingsplan van de gemeente is de woonbestemming van de eilanden grotendeels verdwenen. De panden werden van de monumentenlijst afgevoerd. (Sinds de oorlog zijn er 25 panden van de lijst verwijderd)
- 1961 woonverbod prinseneiland i.v.m. brandgevaar.
- 1965 de bouw van het kantoorgebouw 'de walvis'.
- 1966 restauratie van de panden aan de Zandhoek (goed voorbeeld)
- 1968 de eilanden krijgen in de 2^e nota binnenstad weer een werkbestemming
- 1969 samentrekking houtwijken t.b.v. de verkeersdoorbraak.
- 1970 plan voor kantoorgebouw 'de ninnel'
- 1973 de eerste twee rijstraten van de haven, houtl., hebben robberside ca.
- 1975 paciteit i.v.m. de kruisingen, Plooiplanbesluit, stadsstraat 25.29 m.



Amsterdam anno 1975

Als laatste heeft de stedenbouwkundige in 1975 de plan van het centrum van de stad, dat in 1974 in de vorm van een stadsplan is vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld.

De plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld.

Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld.

Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld. Het plan van het centrum is in 1975 vastgesteld.

straatnamen

De namen van de eilanden en straten verhalen nog eens in het kort het verleden van de Gouden Rieel. De ambachten verbonden aan een bepaalde straat, de ontdekkingsreizen van veel belang voor de havenactiviteiten, de band met Nederlands Oost Indië. Hier volgen nog enige tekeningen van 1900 per buurt of eiland, met een overzicht van de herkomst van de namen.



II. links onder
oude gevels
aan de Bick-
ersgracht.

III. rechts boven
oude huizen
aan de Grote
Bickersstraat



I. Bickersplein - naar burgemeester Jan Bicker

II. Bickersplein - voormalig Bickersplein - naar Jan Bicker ten Z'n, fabriek v stoom en andere werktuigen.

herkomst van straatnamen binnen de gouden reeël

straatnamen

Realeneiland - naar den Schepen houwens Jacob Koon Pearl.

Zandstraat - naam van kleurstof bereid uit eikenashors die gebruikt wordt om zeilen en netten te kleuren (gevaarlijk)

Boekinghangen - boekinghang is een schuur waar de haring tot bokking wordt gerookt. (brandgevaar, rook.)

Zandhoek - voormalige zandmarkt, huizen der oude Bickersgracht

Zandhoek - voornamelijk langs de noordkade van de gracht stonden in de 17^e en 18^e eeuw hier de zoutkisten, huizen waar het grove zout gezeefd werd



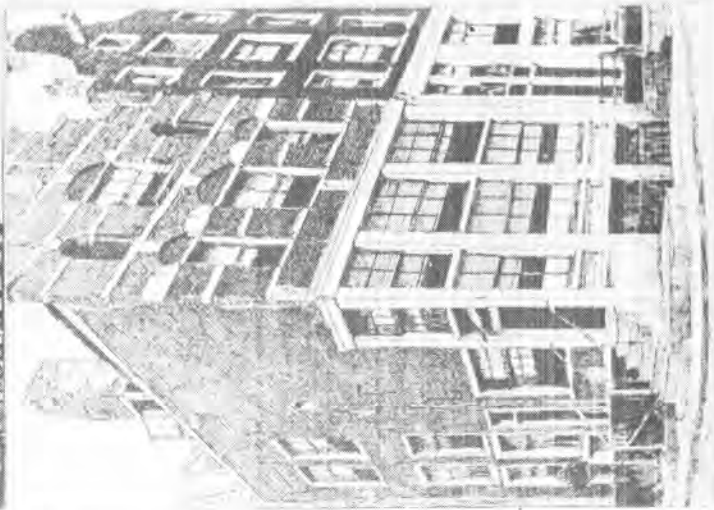
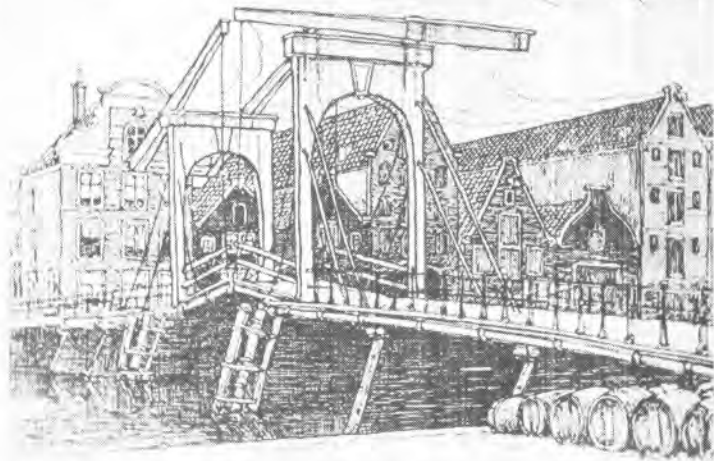
de straatnamen. II. 1900 links onder. - Zandhoek met uitzicht over het II. III. 1900 rechts boven. Verwonderstraat met Vier wonderwaaersstraat. III. 1900 door L.W.R. Wierdeboer, rechts onder.

straatnamen

Prinseneiland - naar Prins Frederik Hendrik.
Galgenstraat - uitzicht op de galgen veld Vo-
 lewijk aan de overkant van het IJ.

Haarlemmerbuurt

Haarlemmerhouttuinen - opslag houthandel voordat het
 spoorweginfrastructuur de kaden van het water scheidde.
Dommerstraat - vroege 2^e Haarlemmerdwaarsstraat.
Ijsbraut Jansz. Dommer werd in 1597 Schepen.
Oranjestraat - naar gevelsteen huis, de prins v. Oranje



blad
 ill. 2 1000 Nieuwe Teertuinen, Sloterschebrug over Prinseneilandgracht - ill. 21000 Korte Prinsengracht
 met links de Haarlemmerhouttuinen - en rechts onder - Hoekhuis Korte Lindengr. en Harnis'hoofd.

straatnamen

Planciusbuurt - naar Petrus Plancius 1556-1622 hervormd
 predikant bovendien groot zeevaartrundige + ontwerper van
 de voornaamste ontdekkingsreizen van het laatste deel 16^{de} eeuw
Houtmanstraat - naar de gebroeders Houtman, diezen maak-
 ten in 1596-1597 de eerste reis onder Nederlandse vlag naar
 Oost-Indië
Sloterijk - naar een gevelsteen van het dorp Sloten.
Breeuwersstraat - "breeuwen" is het dichten van de binten
 tussen de planken van de schepen met touw en werk.
Teertuinen - Nieuwe Teertuinen voormalige Sloterijk-
 kade, Oude Teertuinen, tussen Kampersteegeren & Kam-
 perhoofd bij het Damrak. Teertuinerij met afschakjes.
Zeeheldenbuurt
v. Diemenstraat - naar Anthonie van Diemen 1593-1645
 de achtste gouverneur-generaal van Nederlands Indië.
Proggeveestraat - naar mr. Jacob Roggeveen 1659-1729.
 raad van justitie te Batavia, ontdekker Paaseiland.
Heginsleuk - Dapentstraat - uitgezonden om een zee-
 weg naar Indië te vinden ten noorden van het Europese
 vaste land
Jacob van Neckstraat - van 1584-1638 admiraal van acht-
 tal gewapende koopvaardischepen die op Amboin voeren.



blad
 amsterdam 1766

overbruggen

De stenen bruggen bij de sluisen hadden oorspronkelijk voor de masten (basculie kranen) - sluisstenen op de bogen. Deze werden dichtgevoerd door de komst van het verkeer. De westerse eilanden hadden echte houten bruggen, deze moesten vaak doorgang kunnen verlenen aan schepen, voor de werven en pakhuisen. Deze klappbruggen vroegen veel meer onderhoud en moesten geregeld geheel vervangen worden.

Rechts twee illustraties van de drijvende brug bij het Prinseneiland. Over de Pienengracht voor de Vierwinden, dwarsstraat lag dit kippebruggetje. Het was de 'Drie haarn' gen brug en opvolger van de dubbele houten wipbrug zoals de Landhoeksbrug (hier op de achtergrond nog zichtbaar). In 1922 is de gehele boerenbouw vernieuwd, waarbij het oorspronkelijke kwam te vervallen. De ijzeren voetbrug heeft een doorvaarthoofte van 1,76 cm (springbrug, vliegende brug)

Slotendijkensbrug, nog originele dubbele houten klappbrug, h. 2,64 m - ston - Warsseboombrug, gestoopte ijzeren beweegbare brug - Petemayenbrug, dubbele ijzeren klappbrug h 2,00 m - Landhoeksbrug, idem h 2,00 m - Galgenbrug, vaste brug op houten pijlers h 1,60 m - Eilandbrug, (gestoopt) vaste brug bij Fonteynplein - Dommersbrug, (gestoopt) houten brug



Pienengracht met Kippebruggetje
N. J. Brou, 1868

Amsterdam



Tussen het Prinseneiland en de nieuwe haarnen is nu nog een directe verbinding geweest, wel was er een brug tussen het Prinseneiland en de haarnen nu niet.

geschiedkundige verkenning

BRONNEN GESCHIEDKUNDIGE VERKENNING

Amsterdam in de 18 ^e eeuw		Urban de Wit
Amsterdam in oude afzichten	W. Hofman	1975 afbeelding
Amsterdam omstreeks 1900	L.W.B. Wendelbich	1962 rd. de begraaf.
Amstertechn. stedschouwkundige	S.D. dienst P.W.	1975 rd. stadsarchiv.
ontwikkelingen		
Amsterdamse straatnamen de	P. Thunissen van	1975 rd. p.n. van k.m.
geschiedkundig verkenning	Ufford	pen en zoon
Amsterdam van het strand	CCG Quiltes van	rd. de cury
inverleden		
Beschermde monumenten en de		1976 den hang steds
rijksdienst voor monumenten-		afgave
zorg		
De quai van de eilanden		1976 rd. (bibliotheek
		archief)
Hersteld vier leden van dorpen		den hang steds
en steden (een wijk) van een		archief
stads en dorps herstel)		
Verantw.		
Geneconsulerende kamten P.W.	S.D. dienst P.W.	kamtenkong
Schutterswijk		1979 gem. archief
kant van de evenen van de stad		1882 gem. archief
wal gelegen tussen het oer-		
sluicte blauw hoofd en de haan		
ledmenpoort		
Algemeen uitweringsplan	S.D.	1925 handboek nota van
van Amsterdam		inrichting H.
Kijk op Amsterdam	Pied Heyden.	1975 rd. Elsevier.
	B. Kaasch	

BRONNEN

- Duid Amsterdam in het licht v. L.W.B. Wendelbich 1962 rd. H. de Busy
- de 19^e eeuw - tekeningen
- Plan (Hedera) 1971 2. de
- westerse eilanden 1971
- Prinseneiland dorp in een stad Avenue 10 1972
- de reis van het (beheersend) Prinseneiland
- Normantisch Amsterdam den helder de baan
- Wie zijn de handelingen houter H. P. 1975 rd. het hall. uitgeverij
- Wijk van de Gouden Buisel verschillende stukjes
- Zeven eilanden Amsterdam verschillend. uitgeverij 1973
- De graven Amsterdam 1975-1975

MONUMENTENZORG

VERKENNING

AMSTERDAM

thematiese verkenning

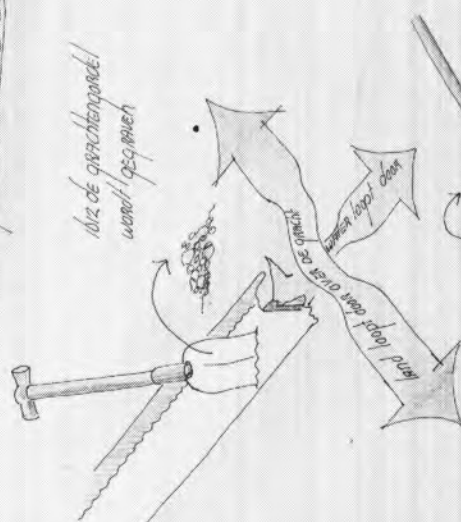
blad

1/2 restanten omstandigheden



Eilanden (kunstmatig) in het water (natuur)

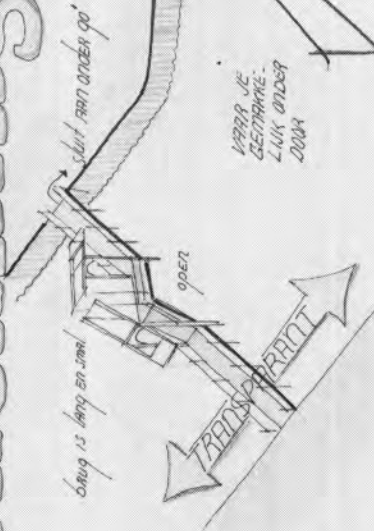
1/2 de geschiedenis wordt geschied



Natuur is stad of de stad in de natuur

19-20 eeuw, 11 kilometer van de 55 km gassen in de binneland van den oedemp.

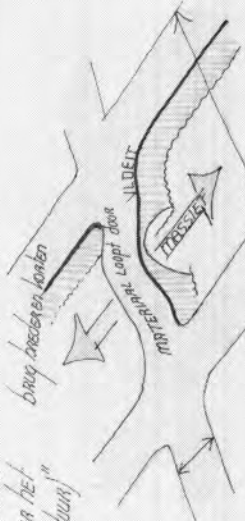
brug is lang en smal



WATER JE ZENNARE. LIJK ONDER ZONN

EILAND GERCENTUEERD

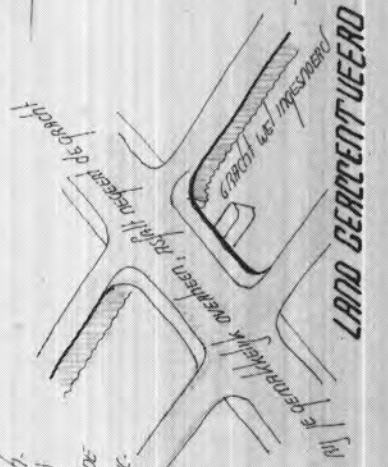
geschieden (kunstmatig) door het land (natuur)



garcht en straat impressie

STRAAT, STRAAT GEZUKWARDIS

oedempe garcht. ten (kunstmatig) versieren vrank de kunstmatige) stuc. tuur



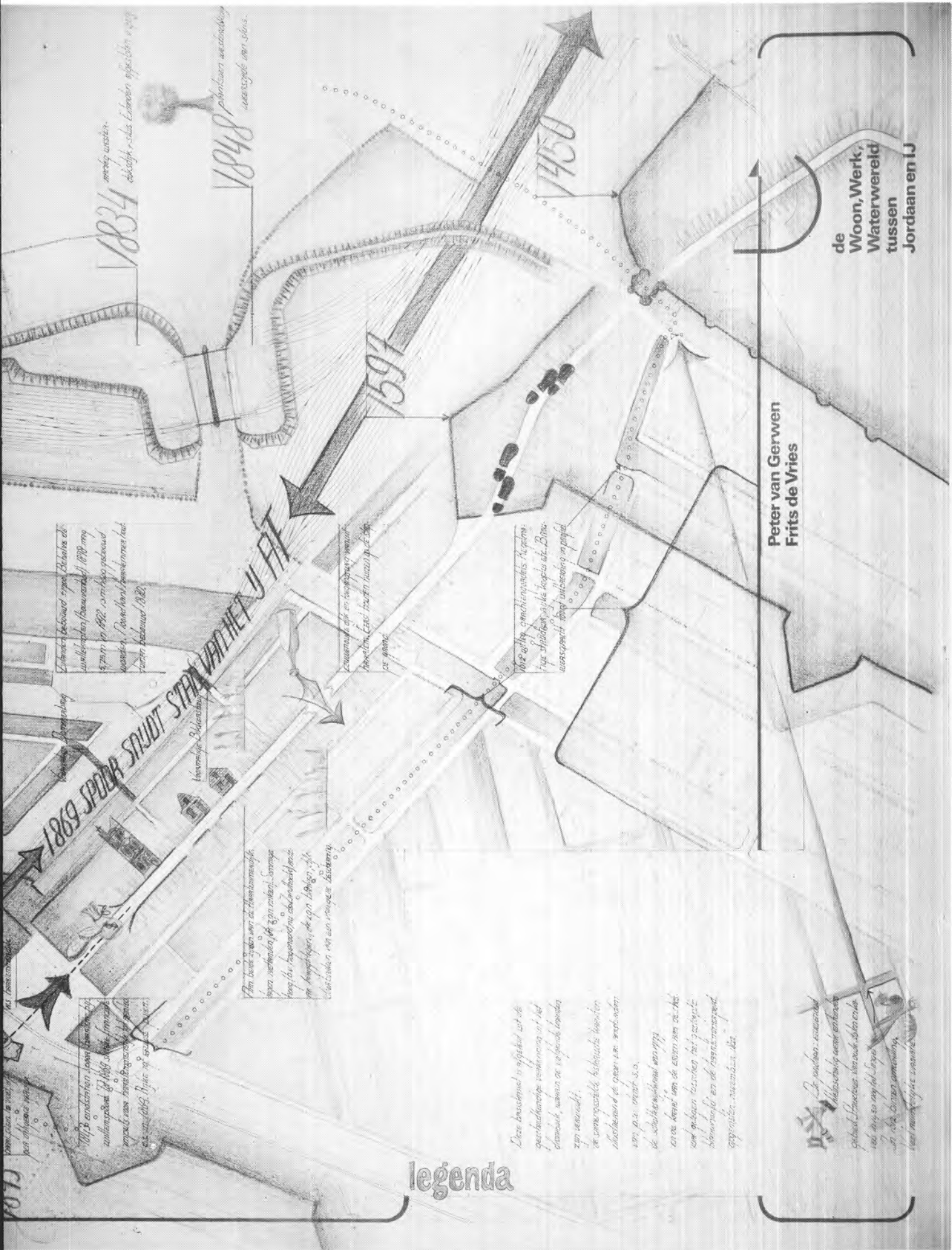
LAND GERCENTUEERD

oedempe + material v straat garcht rechte met licht, bomen van de garcht

natuurlijk overgang

oedempe

oedempe



1834
meer wasser-
dicht - als Linné's opgestel v. 1834

1848
aanbouw waterdicht
watergele van stels.

1869
Linné's bebouwd op de Buitenwal
aan de Linné's (bouwjaar 1869) met
370 m in 1869, 100 m bebouwd
aan de Linné's (bouwjaar 1869)
aan de Linné's (bouwjaar 1869)

1897

1950

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

1869 SPOORSTRAAT SPAN VAN HET IJ PRT
Binnenste Buitenwal

Van oudsher was de Buitenwal
een verdedigingslinie. In 1869
was de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal

Zoumen die en de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal

1950
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal

1897
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal

Deze tekening is afkomstig uit de
opdracht van de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal

1950
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal
aan de Buitenwal met de Buitenwal

legenda

1830 was de spaarzaamheidswijze en de gestichte omwalling van de willems poort tot het blauwhoofd een groot park. "Veel amsterdammers hadden er een wandeling voor over om vanaf het blauwhoofd het IJ en de Zaan in alle glorie te kunnen zien met aan de overzijde de waterland met zijn verrukkele dorpen.

1893

Westerdoosdijk range plant. Bouw zeeheldenb.

blauw hoofd

blauw de boot.

Voormalige kraanboombrug - 17^e 18^e eeuwse zoutheten.

Voormalige handoversla.

1856 soen de woningbouw. 104 woningen in het parksoen. Oors. bouw de 17^e 18^e eeuwse klasse.

→ Typering eilanden. Verplichte vestiging gevarieerde bedrijven. Leefwijze ondergeschikt. Veel architecturale variatie. Wonen + winkels op 1^{ste} verdieping. Veel kleine dijke en bruggen.

Opening Westerpark

Eindstation van het havenplein. In 1869 werd de eerste lijn van de spoorlijn naar Amsterdam gebouwd.

1843 eindstation spoor naar de Zuiderdijk. In 1869 stelde de gemeente van de spoorlijn naar de Zuiderdijk. In 1869. Rijk 19^e eeuwse dijk.

Willemsdijk 1890 vrs. Haarlemmerdijk

Voormalig teerplein.

Voormalige Blommerbrug

Eilanden bebouwd ± 1700. Behalve de willemsdijk (bouwverbod) 1878 mag 5,75 m in 1892 13 m hoog gebouwd worden. Polderkant Haarlemmer houttuinen bebouwd 1880.

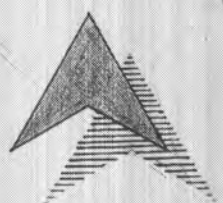
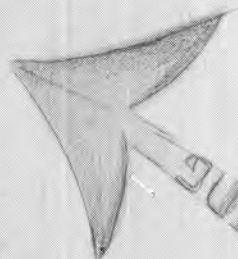
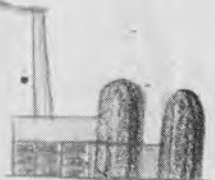
1869 SPAARSTRAAT
STRAAT VAN DE
WILLEMSPOL

Voormalige Dijkersbrug

Plan beide zijden van de Haarlemmerdijk tegen de dijk (de zgn. rijked). Sommige huizen (bv. Hogenaard en de Zandhoek) andere huizen (bv. de zgn. bruggen) zijn door bruggen van een vroege bescherming.

Leuvenhove dijk en de dijk van de Haarlemmer. Eerst houten huizen op de dijk.

edkundige verkenning



WINDMILLEN
WALLEN

1612

bouwerk blauwvoet

1820-25

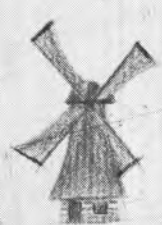
omwalling gesticht. Eerste park
1843 park blauwvoet amsterdam.

17^e & 18^e eeuwse zoutkelen
beemattige landbouwstr.

typering eilanden. Verplichte vestiging
gevaarlijke bedrijven. Werfunctie
ondergeschikt. Veel ruimtelijke varia-
tie. Werfentwallen oors. toegank-
lijk voor schepen dmv. houten klap-
& drijvende bruggen.

→ Ontwikkeling westelijk haven-
gebied. Steeds grotere schepen,
bedrijven en toenemende
handel

- 1825 noordhollands kanaal
- 1834 westerdijk (toegankelijk-
heid vermindert)
- 1843 spoor haren
- 1878 noordzeekanaal
- 1880 bebouwing wallekanten.



1:2000: no hb1
basiskaart

details

a3 relatie tijd- ruimte historische continuïteit

De geschiedkundige verkenning in relatie met de ruimtelijke ontwikkeling levert een aantal gebieden die we kunnen onderscheiden in Historische Continuïteiten: gebieden met een vrij konstante groei en veel ruimtelijke variatie en Historische Diskontinuiteiten of Verstoringen, voortkomend uit onelle ontwikkelingen met veel ruimtelijke eenvormigheid en starre structuren waar kleinschalige processen moeilijk op in kunnen spelen.

Bijvoorbeeld:

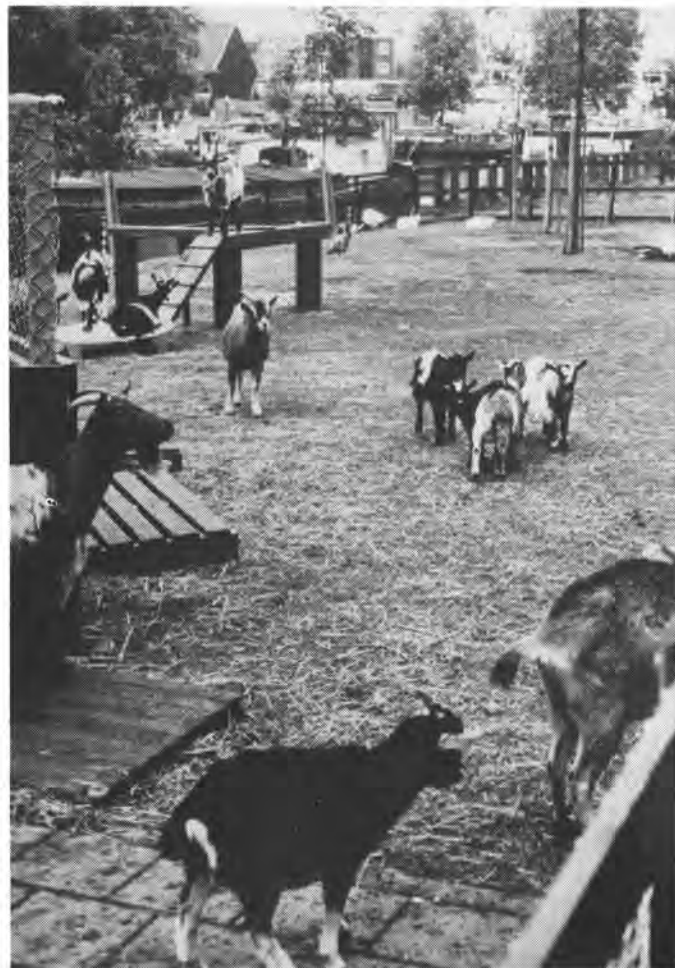


De wallen van de Westelijke Eilanden links, vormen een typische historische continuïteit. Al eeuwenlang werd d.m.v. keuren en voorschriften geregeld dat hier geen permanente bebouwing mocht worden neergezet maar dat de wallen zich aan steeds veranderende functies moesten kunnen blijven aanpassen. Zo waren er scheepswerfjes, opslaattereinen, laad- en losplaatsen en kleine bedrijfjes. Momenteel, nu de oude functies verdwenen zijn en verplaatst naar het Westelijk Havengebied, kunnen nieuwe gelijkwaardige functies, zoals links een kindertoeristerij op het Bickerseiland (helaas tijdelijk) en op andere plaatsen knutsel- en timmerwerfjes voor de watersport, ambachtelijke en kleine toeleveringsbedrijfjes naast voorzieningen in de recreatieve sfeer hier een plaats krijgen.

Aldus verloopt het proces - in - de - tijd - kontinu. De functie verandert: de vorm, namelijk een marginale ruimte langs het water om minder economisch - harde activiteiten een plaats te geven, blijft bestaan.

Hetzelfde verhaal geldt voor bijvoorbeeld oude grachtenpanden als individuele invulling in een grote structuur: veel variatie verschillen en functieveranderingen; de grachtenstructuur en -vorm blijven als een stedelijk casco. (Een stedelijke kapstok als het ware).

Een "verstoring" (temporele verandering) is minder stabiel; hij komt niet uit de plek voort maar is een onderdeel van een grootschaliger structuur of proces. Bijvoorbeeld een spoorlijn: de vorm is sterk afhankelijk van de functie. Verandert de functie (trein), dan verandert de vorm (betekenis) meteen over een veel groter gebied (b.v. héél Nederland). Ook heeft het gebied zelf weinig invloed op de verschijningsvorm.



RELATIE TIJD-RUIMTE

1:10000. NO



HISTORISCHE KONTINUITeiten

- | | | |
|---|--|-------------------------|
| {
(RUIMTELIJK
VERSCHIL
TEMPOREEL
KONSTANT | | STAPSGEWIJS
GEGRAEID |
| | | LANGZAAM
AANGELEGD |
| {
(RUIMTELIJK
GEIJK
TEMPORELE
VERANDERING | | STELLER
AANGELEGD |
| | | SNEL
AANGELEGD |

WEINIG TECHNIEK
(LANGZAAM 'BOUWEN')

VERSTORINGEN

**STEEDS MEER
TECHNIEK**
(SNEL 'BOUWEN')

HAARLEMMEERDIJK EN JORDAAN

A'DAM VOOR 1600

A'DAM NA HET SLECHTEN VAN
DE OEWALLING.

STADUITLEG 1612-1625

1:10000. NO

HISTORISCHE KONTINUITeiten

- | | |
|--|-----------------------|
| | 1 AMSTERDAM VOOR 1600 |
| | 2 HAARLEMMEERDIJK |
| | 3 JORDAAN |
| | 4 GRACHTENGRDELS |
| | 5 HAARLEMMEERPLEIN |
| | 6 WESTELIJKE EILANDEN |

VERSTORINGEN

- | | |
|--|---------------------------------------|
| | A 1820 SLECHTEN VAN DE OEWALLING |
| | B 1834 AANLEG WESTERDONSDIJK |
| | C 1865 AANLEG WESTERKANAL |
| | D 1890 DOORTREKKEN SPOOR NAAR C.S. |
| | E 1970 DOORBAAR HAARLEMMEERHOUTTUINEN |
| | F (AANPLEMMINGEN) |

3 4 2

historische continuïteit

grachtengordel

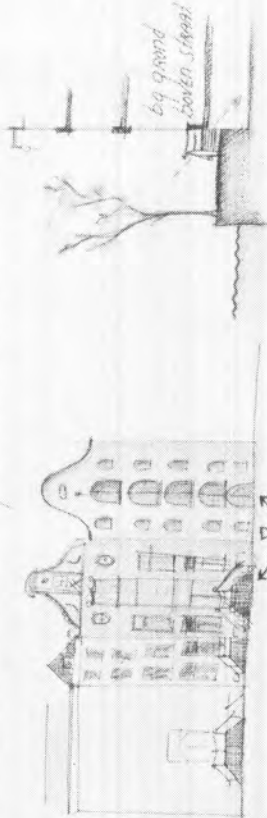
ANALYSE

KARAKTERISTIEKE ONTSTAANSVOORWAARDEN

functiescheiding tijdens blauw industriële naar werkeenheden (de wesehake eiland), kleine ambacht in dorps en oude stad. Rijke kooplieden - wonen en pakhuizen op de oeveren en op grachtengordels.

KARAKTERISTIEK BEELD

strik gedend, langzaam bebouwd gebied. Vrij monofunctioneel vrij bebouwen beeld. Pakhuizen -> direct contact met de straat. woonhuizen "kantoren" -> geen direct contact met de straat.



- vrij geringe bouwhoogtes
- 1e verdieping over de straat
- steden beeld ontstaat door hoogte op grond vloer (proeven)
- direct bebouwing beschermend
- sterke ritmiek

KONTINUERINGSVORWAARDEN VAN HET KARAKTERISTIEKE BEELD

- bebouwen en waerfunctie
- geen scharniering / Maximale project grade.
- plekkebouden waerhaken de treffende bebouwing, straat
- kade / en gracht
- representatieve functies?

- bereikbaarheid beperkt houden
- relatie kade - water verbeteren

KONTINUERINGSVORWAARDEN

- binnenstad is goed ontsloten (cityvorming => gebundelde deconcentratie)
- grachtkade als parkeerlini (blokkeert relatie met water)
- verduidelijk functie tusschen gebied (geen vering waaer gebied)
- grachtfuncties verduidelijken (schaarvergroting in handen)

KONTINUERINGSMOGELIJKHEDEN

aan de meeste voorwaarden van voldaan worden. De vorm van dmv een gedeeltelijke veranderende functie van bestaan

CONCLUSIES

BELANGRIJKE HISTORISCHE KONTINUÏTEIT
"VORM" D.M.V. GEDEELTELIJK VERANDERENDE
FUNCTIE KONTINUÏTEREN

PLEKKEBONDEN NORMEN BETREFFENDE "TUNCI
TIE EN VORM" VAN BEBOUWING, KADE EN
GRACHT BEPERKTE BEREIKBAARHEID

historische continuïteit



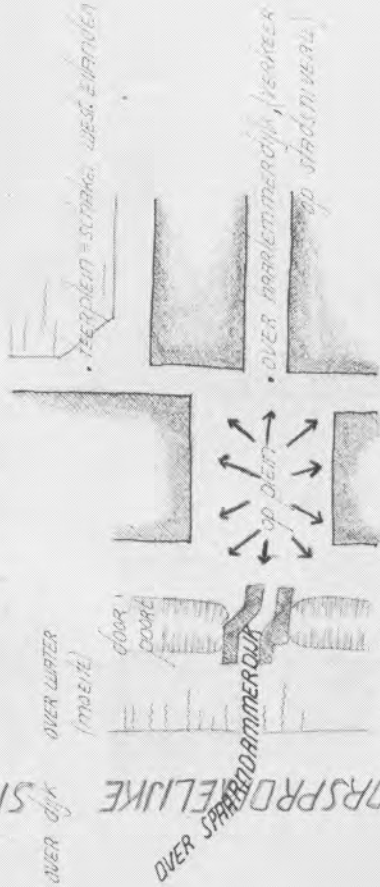
5

haarlemmerplein

KARAKTERISTIEKE ONTSTAANSVOORWAARDEN

plein bij poort in omwalling. Litspinnen, overstappen op
saks verkeer of te wel verder

OVER DIJK
SITUATIE



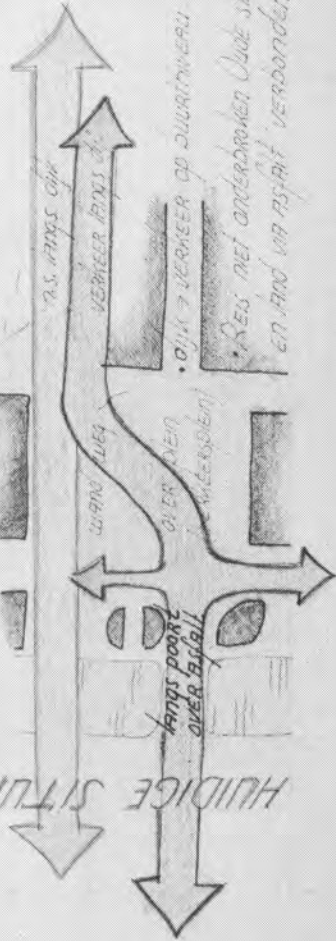
KARAKTERISTIEK BEELD

- Omwalling met poort, plein met drie wanden
- Plein als plein (aansluiting) maar loopt niet door over L. plein

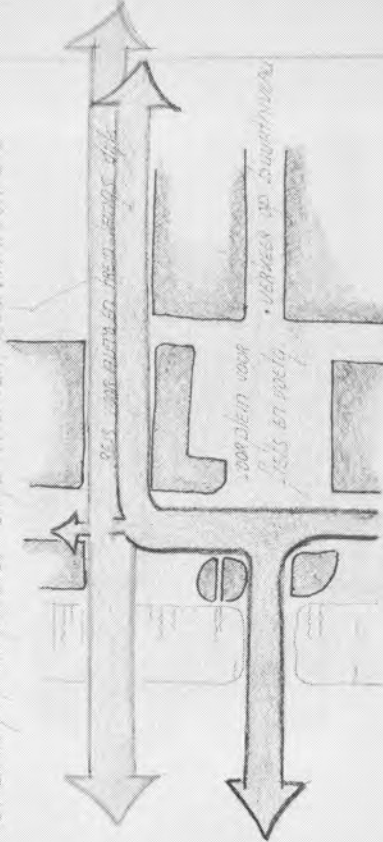
KONTINUERINGSVoorwaarden van karakteristiek beeld

- Plein als verduys plein, als onderbreking in de reis

HUIDIGE SITUATIE



TOEKOMSTIGE SITUATIE



KONTINUERINGSVORWAARDEN

- Plein wordt verkeersruimte, geen verduysplein

KONTINUERINGSMOGELIJKHEDEN VAN HET KARAKTERISTIEKE BEELD

- Overstappen van auto naar loopplein → drie karakteristieke
- "bestreem" → overstapen van bus naar verkeer
- Stabielheidsmogelijkheid fietsen
- Stabielheid "verduysplein" cafe, theater, bioscoop etc

CONCLUSIES

HISTORISCHE KONTINUÏTEIT ONDERBROKEN

plein krijgt deel vroegere functie; beperkt parkeren in P. garage. Overstappen op openbaar verkeer. Plein strik en plein functies.

VORM EN FUNCTIE AANPASSEN

CONCLUSIES

historische continuïteit

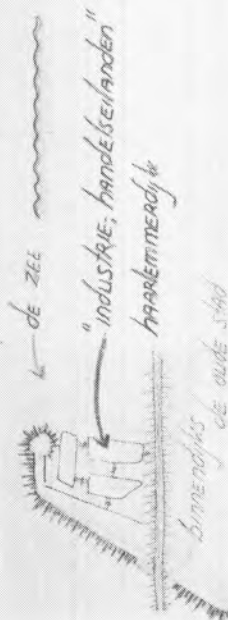


westelijke eilanden

ANALYSE

KARAKTERISTIEKE ONTSTAANSVOORWAARDEN

- buitendijks op de grens van stad en zee
- "buiten de stad", 1 km baarndgevaar "industrieel en goede bereikbaarheid" voor zeeschepen
- binnen de omwalling, 1 km verdedigbaarheid



De omwalling

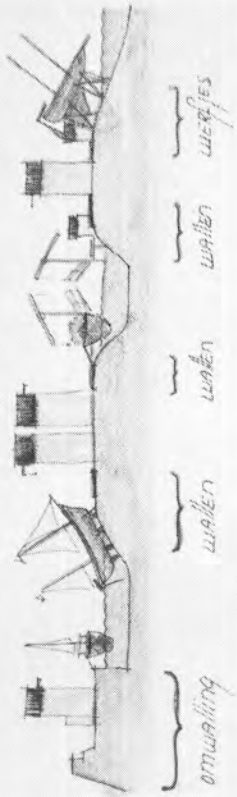
KARAKTERISTIEK BEEID

- land verkeer ondergeschikt aan waterverkeer (2e thema)
- sche verkenning over land en water in de vrachtoplossing en in de westelijke eilanden
- kades ipv straten. Alleen bestemmingsverkeer. Verplichting van eigenaren grond grenzend aan de straat van bestaande te voorzien



- woon- en fabrieken achter strakke rooijlijnen midden op eiland
- bouwverbod permanente oostkanten op de wallen
- concentraties van gevarieerde bedrijven
- snel aanlegd, langzaam bebouwd gebied

- parkhuizen -



KONTINUËRINGSVOORWAARDEN

- geringe land bereikbaarheid, grote waterbereikbaarheid
- relatief bebouwing - staat wal - water verbeteren

KONTINUËRINGSMOGELIJKHEDEN

- maximale bebouwing op de wal-kanten, lage grondprijzen, slecht bereikbaar voor auto's (Westenbolsch uit hoofdbekerswegennet)
- jachthavens, roeibotenverhuur, natuurwanden
- auto's aan quade eigers en beperkt parkeren
- wonen op water, wal-kanten vrijhouden. Straatvoer en natuur in de stad

CONCLUSIE

- BELANGRIJKE HISTORISCHE KONTINUITET
- VORM AANLEIDING VOOR (NIEUWE) SPECIFIC
- FIEKE FUNCTIES
- PLEKGEBONDEN NORMEN

voor bebouwing, wal-kanten en water



MONUMENTENBLAD

van het bouwwerk en de delen die van belang van het monument zijn. Comfort, een nieuwe badkamer etc. vallen hierin in het algemeen buiten. De subsidie komt meestal uit op een te tot 3% deel. Wil men voor subsidie in aanmerking komen, dan moet de keuze van architect en aannemer aan c.r.m. worden voorgelegd.

In de monumentenwet staat niets over onderhoudsplicht; onderhoud is niet subsidiebaar. Wel zijn er fiscale mogelijkheden, tenminste als het pand een woning is. Dit is niet alleen het groot onderhoud maar ook het gewone onderhoud, lichten en afschrijven afstelbaar, althans als deze groter zijn dan 2% (tabel) van de waarde van het pand in het economisch verkeer.

De monumentenwet kent ook het beschermde stads- of dorpsgezicht: "groepen van omliggende zaken, waaronder begrepen bomen, wegen, straten, pleinen en bruggen, grachten, vaarten, sloten en andere wateren, welke met een of meer tot de groep behorende monumenten een beeld vormen, dat van algemeen belang is."

VERBODEN STANDELIJKE SUBSIDIE
FISUS
BESCHERMD STADSGEZICHT



a4 monumenten

Van 1875 daleren de eerste georganiseerde activiteiten van de rijksoverheid op het gebied van de monumentenzorg. In 1906 krijgt de rijksoverheid monumentenzorg zijn huidige vorm, gevestigd hierin is opgenomen de rijksoverheid ouderkundig bodemonderzoek; het a.o.b. te Amersfoort. In 1919 komt de monumentenwet tot stand, die de minister verplicht monumentenlijsten samen te stellen. De monumentenraad waarin deskundigen op historisch, architectonisch, stedenbouw en bestuurlijk gebied zitting hebben, plaatst panden op de lijst. Op het pand is dan een tijdelijke bescherming van max 2 jaar van kracht. Beroop hiertegen is mogelijk bij de Kroon.

Er zijn er ruim 4000 monumenten geregistreerd, de meeste echter van voor 1850. Hiervan bevinden zich 2000 in Amsterdam. Volgens de monumentenwet moet het pand tenminste 50 jaar oud zijn, en van algemeen belang zijn wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of volkskundige waarde.

Voor het verbouwen van een monument is behalve de goedkeuring van b. en w. ook de goedkeuring van c.r.m. vereist. Beroop op de procedure is mogelijk binnen twee maanden d.m.v. een geargumenteerde brief aan h.m. de koningin.

Voor subsidie komt in aanmerking herstel van de constructie.

MONUMENTENLIJST B.W.
VERBOUWEN, WIRT, IS OOK, EEN
MONUMENT, 24

2000 monumenten in a'dam

gens de schoonheid of het karakter van het geheel." Van het als gezicht aangewezen gebied moet binnen één jaar een bestemmingsplan gemaakt worden. Bij de totstandkoming van de aanwijzing tot beschermd gezicht in het betrokken gebied is een aantal woonhuizen, alhoewel zij geen beschermde monumenten zijn, op een historische kwaliteitskaart als beeldbepalend aangemerkt. Voor het behoud van de karakteristiek van de omgeving is het gewensd dat vooral in het uiterlijk van deze panden zoveel mogelijk het behoud van de bestaande vorm wordt nastreeft.

50% van de door c.r.m. aanvrage kotten zijn de basissubsidie, met een maximum van 150.000 gulden.

Bij het gedetailleerde bestemmingsplan is o.a. een historische kwaliteitskaart gevoegd. Hierin worden de volgende kleuren gebruikt:

- | | | |
|------------------------------|--|------------|
| monument | | paars |
| beeldbepalend pand | | blauw |
| indifferent | | lichtblauw |
| structureel beeld verstorend | | wit |
| open ruimte | | wit |

Hoewel er veel 16e eeuwse woonhuizen in Amsterdam voorkomen vestigen de meestal een 18e eeuwse of vroege 19e

eeuwse beeld. Toen de rijke amstedammers zich vooral in de 18e eeuw in landhuizen en buitenpanden in de omgeving van Amsterdam gingen vestigen, leenden de grote grachtenhuizen zich nog lange tijd heel goed aan niet te grote kantoren. De schaalvergroting in het bedrijfsleven leidde echter in de 20e eeuw tot de vervanging van hele rijen panden, de huizen door grote nieuwe bank, kantoorgebouwen en hotels.

Van de 55 km grachten die de binnenstad rond het midden van de 19e eeuw nog rijk was zijn er inmiddels 11 km overblijft, deels om hygiëne redenen, deels i.v.v. het verkeer, deels om economische redenen, omdat onderhoud van walwanden en bruggen een lastbare zaak is.

In 1906 is ingevolge de monumentenwet van 1901 een officiële lijst van 643 meerpandige oude monumenten voor Amsterdam vastgelegd. Deze lijst omvat 19% van Nederlandse monumenten. In 1973 is de lijst aangevuld met nog 81 architectonisch waardevolle gebouwen en woningblokken uit het einde van de 19e en begin 20e eeuw. Op de huidige lijst voorhanden kan het totale monumentenbestand van Amsterdam, waarvan 33%

AMSTERDAM 6743+ MONUMENTEN-SCHAALVERGROTING



HIST. KWAL. KAART
BESTEMMINGSPLAN



monumenten

2025 JAAR

WONEN

HAARLEM BUURT

sinds 1953, — het jaar waarin het gemeentelijk bureau monumentenzorg werd opgericht, — is gereserveerd, binnen 20 à 25 jaar zijn hersteld. Het restaureren wordt echter steeds moeilijker, nu omdat de ambachtelijke bouwvakarbeiders geleidelijk uitsterven. Amsterdam kent nu enkele beschermde stradsgezichten, waar nieuwbouw in aangepaste vorm is voor geschreven. Vast zullen nieuwbouw aan door het ministerie van C.R.M. en aanwoningssociëteit beschikbaar worden gesteld.

De kantoorfunctie wijzigd zich ten gunste van kleinere representatieve kantoren. Het accent ligt nu vooral het bevinden van de woonfunctie. Het wonen in gereserveerde monumenten heeft het gevaar dat delen van de binnenscheid een elitair karakter krijgen. Uit maatschappelijk oogpunt is het daarom goed dat in buurten als de Jordaan ook goedkope nieuwbouw door woningbouwcorporaties plaats vindt. Er wordt nu naar gestreefd om door extra subsidies gereserveerde monumenten betaalbaar te maken voor de aanspronkelijke bewoners.

De haanlemmerbuurt tellt nu monumenten veel verkeren in slechte bouwkundige staat of hebben achterstallig onderhoud. Toch behouden de monumenten de wijk tegen graadschappige sloep. Aan de brauwiersgracht staan de van de 140 panden op de monumentenlijst als monument of beschermde steunend pand. Veelal betreft het pakhuisen die een woonfunctie krijgen, omdat het transport te water in onbruik is gebracht, de bereikbaarheid met vrachtwagens steekt is, en omdat expanderingsmogelijkheden ontbreken. De pakhuisfunctie is specifiek en behoort niet geheel te verdwijnen. In een voorstel voor een nota van uitgangspunten t.b.v. de toekomstige ontwikkeling in de haanlemmerbuurt staat op het volgende (van S.O. en bewoners) "Een traject naar worden gestreefd sociale woningbouw ook in gereserveerde monumenten te realiseren, zeker in een buurt waar de monumenten zo een hoog percentage van de bebouwing uitmaken. Het wordt dan beter te aanvaarden, dat de gronden van gesloopte met waardevolle bebouwing gereleveerd blijven voor groenruimte, ring of speelvelden." Een traject bij bebouwing voor de panden aan de zuidoostzijde van de vinkenstraat is dat zij vaak letterlijk in de schaduw van de veel hogere en zeer diepe pakhuisen van de brauwiersgracht liggen. Uit men de bebouwingmogelijkheden van deze zijde van de vinkenstraat verbeteren, dan zal het in principe mogelijk moeten zijn deze pakhuisen in te korten. In samenwerking met de belanghebbenden, m.n. monumentenzorg, zal gezocht moeten worden naar een nieuwe achtergevelruimte passend bij het nieuwe gebruik en afhankelijk van de mogelijkheden die de bebouwing ten plaatse biedt. Hierdoor zal binnen de buurten tussen vinkenstraat en brauwiersgracht meer open ruimten ontstaan, hetgeen het leefklimaat zeer ten goede komt. In korten van de pakhuisen zal bij wijziging van functie van be-



50+BEWOONERS

INWONEN

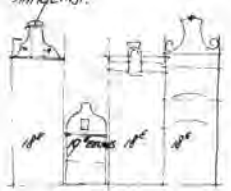
monumentenmonumentenmonumenten

BABS RIETJES

ACHTERGEVELROOIJLINIEN

gang naar wonen ook deze panden beter bewaardbaar maken. Voor de haanlemmerbuurt en de westelijke eilanden worden nu de achtergevelrooijlijnen bepaald. Bert Uiterhoeve van stadsontwikkeling en Babs Rietjes van monumentenzorg werken hieraan. Voor S.O. is licht, licht en groen (of parkeren) van primair belang. Monumentenzorg is voorzichtiger. Een gesprek met Babs Rietjes verduidelijkt de meningen en doeleinden van monumentenzorg:

- onderscheid maken tussen voor- en achterhuizen, bv 19^e eeuwse gevel met daarachter een ouder achterhuis. Voor lichtaesthetiek van de achterhuizen soms andere normen stellen.
- achtergevelrooijlijnen van (diepe) pakhuisen horen bij het monument. Alleen het inkomen besluten indien lichtaesthetiek, ontsluiting brandessen e.d. van nieuwbouw in een aangrenzend gat dit wettelijk noodzakelijk maken. Een lichtgat maken in een pand heeft bij monumentenzorg de voorkeur, omdat het object in zijn vorm zo minimaal mogelijk wordt aangepast.



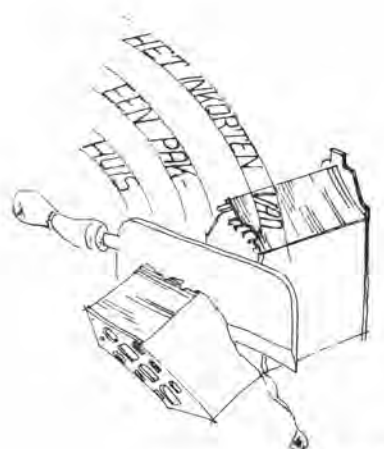
- In een 18^e eeuwse geveling staat bveen waardevol 19^e eeuwse pandje. Alhoewel de straatgevel structureel aangepast is, behoudt dit beeld het proces van verandering dat de stad gemaakt heeft tot wat hij nu is.

IN WIEKE STUUL??

EN STRD EEN PROES

RESERVEEREN

De vele onderstukken in de Jordaan kenmerkend misschien het aristocratische karakter van de Jordaan. Die reden dat de onderhuizen nog aanwezig zijn is dat voor de bewoners van de op de sloeplijst geplaatste panden wel een nieuw onderkomen gevonden wordt, terwijl dit voor de bedrijfjes veel moeilijker is.



historische kwaliteit

1:2000, no

basiskaart

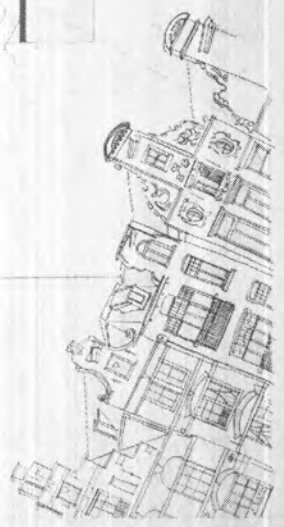




de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

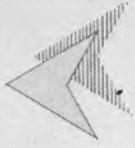
Peter van Gerwen
Frits de Vries

op: marmarisch
 beeld: rood
 marmarisch
 structuur: marmarisch
 (marmarisch) het bouw: bouw
 bouw: 1999-2001, 2001-2002
 1999/02



legenda

boomsoorten, -groottes en kwal.



1 : 2000. no

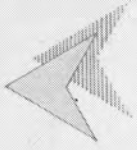
basiskaart



open ruimten (maaiveld - nivo).

1 : 2000 . no

basiskaart





legenda

- OPEN RUIMTEN:** grond en bodem onder open hemel ; naar materiaal- en bodembedekking.
- PRIVÉ:**
 - tuin ; grond met zachte bodembedekking (groen)
 - plaats ; stenen bodembedekking, houten pluis, plugges ed. (xix)
 - werk- en opslagterrein (meestal geen bodembedekking).
 - schrepschellingen.
 - restuimte (open gaten ed.) , soms met lichtgrijze begroeiing.
- OPENBAAR:**
 - plantsoen, park, park (aflissend groen)
 - wilde- erof lichtgrijze begroeiing, veldstanden ed. (overhard)
 - overhard terrein ; zand, grind ed.
 - overhard terrein ; betonnen, steen-, tegelen ; stenen bedekking.
 - water ; (overhard, zicht.)
- bebouwd terrein.

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

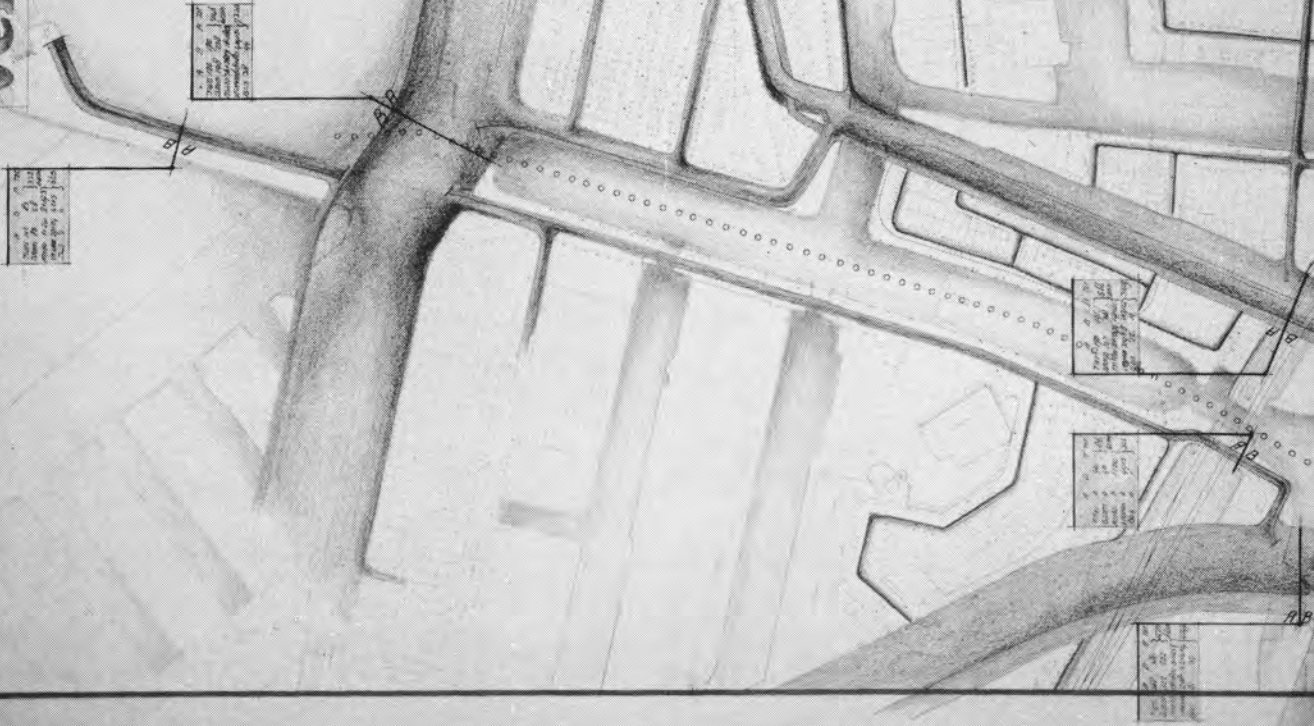
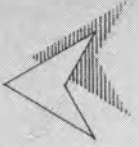
• Koninklijk • Gaten : van 13 t/m bezicht
de Woningwetgeving juni - sept '77.
• Vrijkeuzel. 1968 20 sept '77.
• (Lucht) july ed.

Open ruimten-laan , zamengeteld uit:
• Grijze bebouwbouderzoek , Zwaartebeur / (behouw)rijck
en de Rijkswijk 1971 okt '70.
Planologisch, NIE, 1970.
Planologisch april / juni '72.

verkeersstromen

1:2000, no

basiskaart



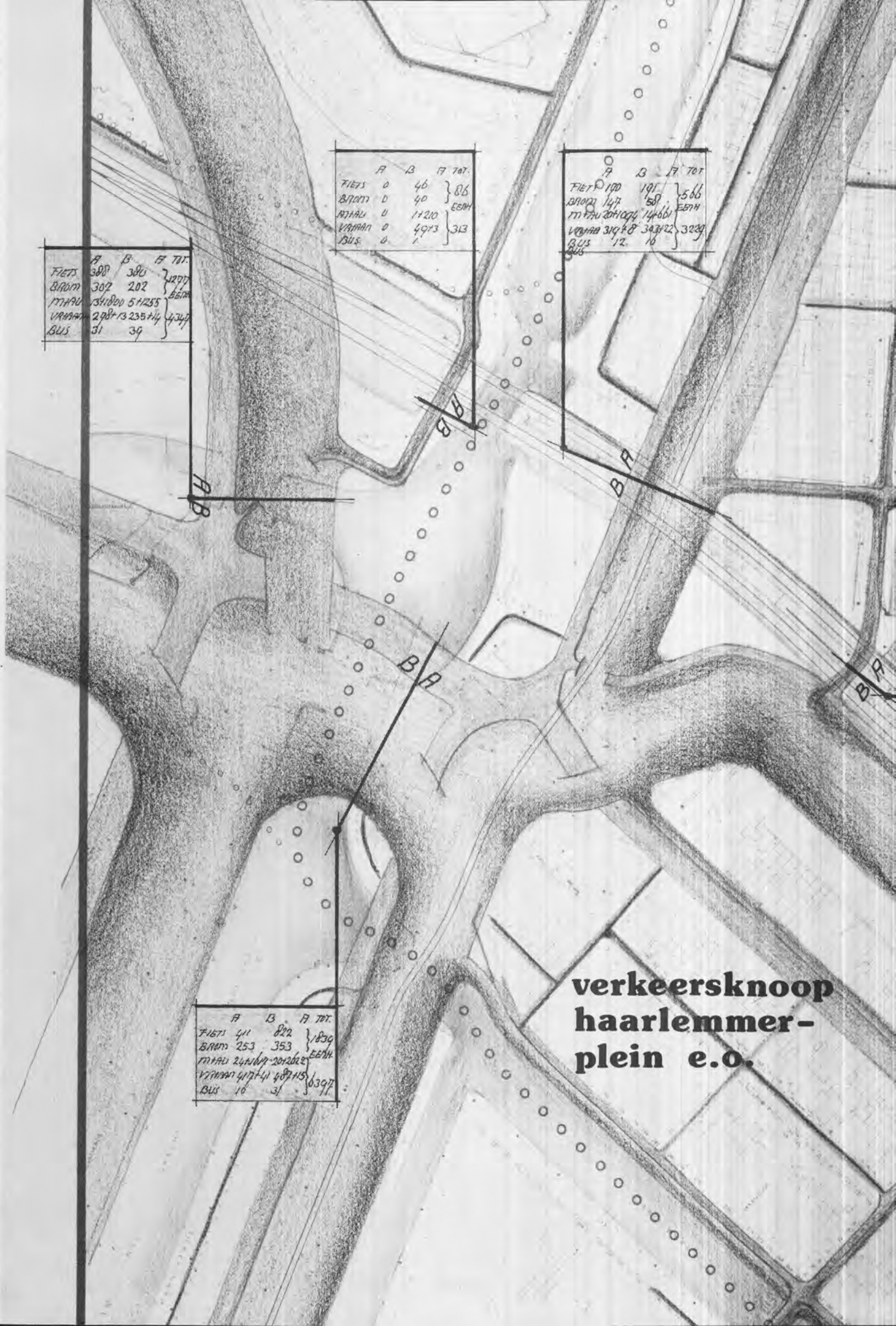
	A	B	A Tot.
FIETS	0	46	86
BRONN	0	40	
MATAU	0	1120	1230
VANMAN	0	4973	
BUS	0	1	1

	A	B	A Tot.
FIETS	100	191	291
BRONN	147	58	
MATAU	20100	1460	21560
VANMAN	31978	34302	
BUS	12	16	28

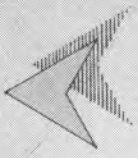
	A	B	A Tot.
FIETS	388	380	768
BRONN	302	202	
MATAU	51800	51255	103055
VANMAN	29873	23574	
BUS	31	39	70

	A	B	A Tot.
FIETS	411	822	1233
BRONN	253	353	
MATAU	24100	201202	225302
VANMAN	41741	48715	
BUS	10	31	41

**verkeersknoop
haarlemmer-
plein e.o.**



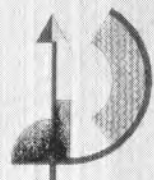
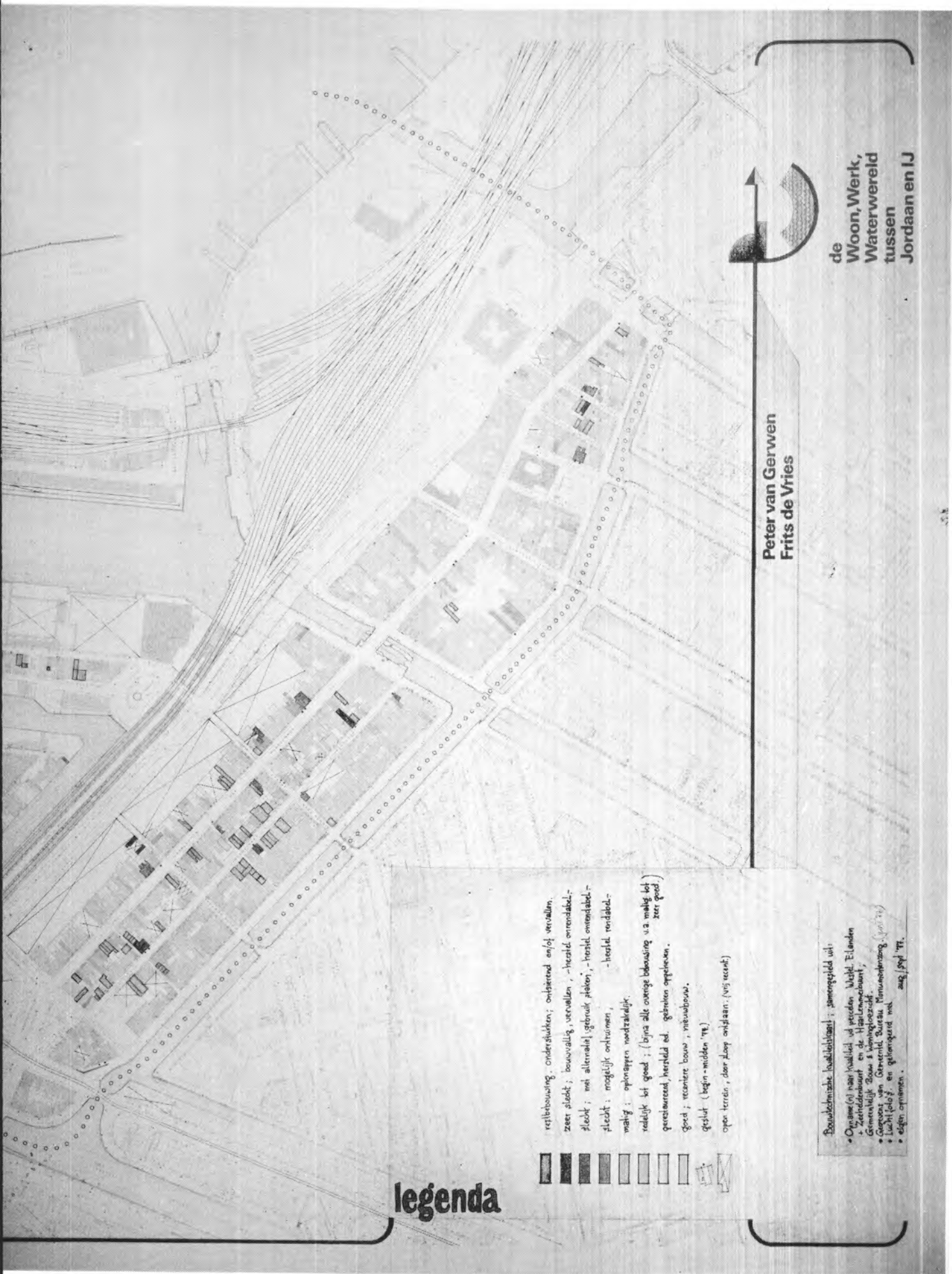
bouwtechnische kwaliteit.



1:2000. no

basiskaart





de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

Peter van Gerwen
Frits de Vries

legenda

- restbouwing, onderstukken; omhertend en/of vervullen.
- zeer slobd; bouwvallig, vervallen, -herstel onrendabel.
- slobd; met alternatief gebruik plekken, -herstel onrendabel.
- slobd; mogelijk ontwerpen, -herstel rendabel.
- matig; openbaren noodzakelijk.
- redelijk tot goed; (bijna alle overige bebouwing v.a. matig tot zeer goed)
- geestverreerd, hersteld en gebouwen opheffen.
- goed; recente bouw, nieuwbouw.
- gestikt (begin-midden 're).
- open terrein, doorloop ontploaan. (Nij recent)

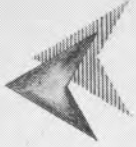
Doelmatigste kwaliteitsmaat: samengesteld uit:

- Opname(n) naar kwaliteit uit velden Westel. Eilanden
- Zetveldbouw en de Huiswoningbouw,
- Gemeentelijke Bouw & Woningbouw
- Gemeentelijk Bureau Minuutontwikkeling (1960-70)
- Lucht foto's, en getoonde met
- eigen opnamen. aug. 1961 '71.

begane-grond funkties.

1:2000. no

basiskaart





legenda

- Kantooren.
- Winkel-, reparatie- ed.
- Restaurant, café, bar, theater, ontmoetingscentra.
- Instellingen, ziekenhuizen, kloosters.
- Educatieve geb., kerken, vitropak, kultureel, wettelijk behoudsk.
- Publieke ruimte en -gebouwen.
- Fabrieken, werkplaatsen
- Streekl. veld, fietsen- en transportbedrijven.
- Optslag, kelders, schuilen, loodsen, stallingen.
- Woningen.
- Leegstaand.
- Afbetrouwde (geen goed ad. openbare weg) :
- alleen beg. grond (locus, natuur ed.)
- overzichte verdiepingen.
- Kelder . (hier geeft puntje aan)
- Kouskruin . "
- Beruimte . get.
- Biorientat bij alliaar (puntje).

Functiekaart v.d. begane grond, samengesteld uit:
 • Aldemix bouwbekendingsonderzoek : Zeeheldenbuurt / historisch gebied
 • Bouwplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970
 • Bouwplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970
 • Bouwplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970
 • Bouwplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970

• Koninklijk Stadsplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970
 • Koninklijk Stadsplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970
 • Koninklijk Stadsplan van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, 1970

Peter van Gerwen
 Frits de Vries

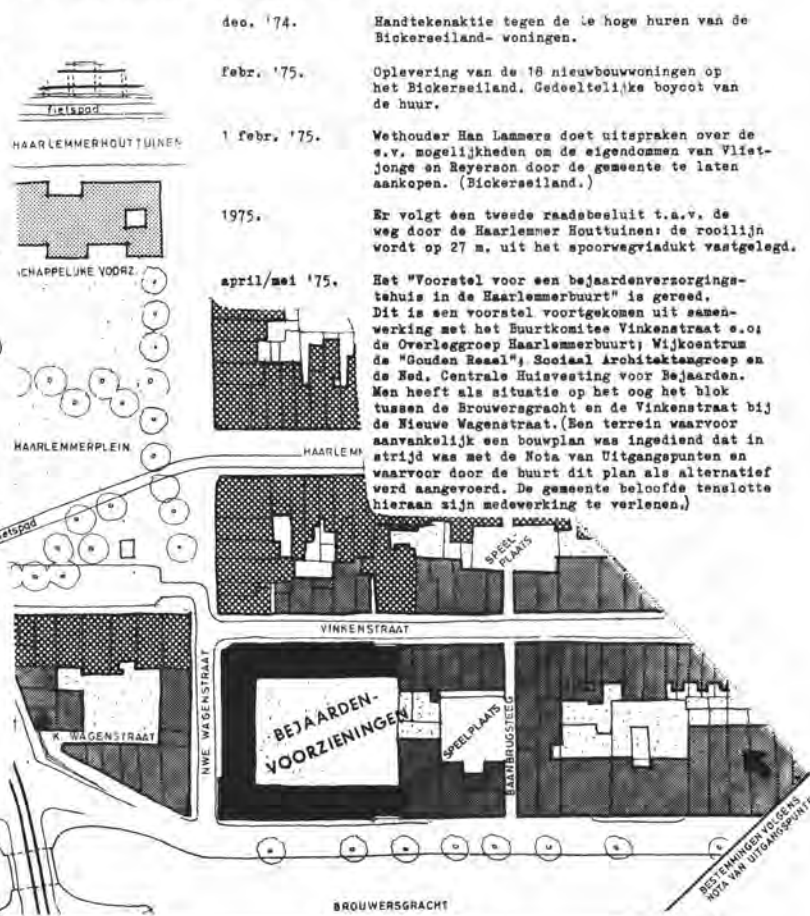


de
 Woon, Werk,
 Waterwereld
 tussen
 Jordaan en IJ

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

blad

- voorjaar '74. Op verschillende plaatsen in de Haarlemmerbuurt vindt speculatie plaats, dus de behoefte aan een bestemmingsplan wordt nijpender. In de Posthoornkerk volgt een buurtbijeenkomst waarbij wethouder Lamers overtuigd raakt van de noodzaak tot het nemen van een voorbereidingsbesluit voor de Haarlemmerbuurt.
- 27 maart '74. De gemeenteraad neemt een Voorbereidingsbesluit tot het maken van een Bestemmingsplan voor de Haarlemmerbuurt.
- 14 mei '74. Onderhoud buurtcomité Vinckenstraat met weth. Lamers; toegesegd wordt dat de gemeente de grond achter Brouwersgracht 204-206 zal kopen. Bij de verbouw tot appartementen van Brouwersgracht 212-210 wordt de achtergevelrooilijn teruggelegd en dit geeft mogelijkheden voor nieuwbouw in de Vinckenstraat.
- 22 mei '74. Besluit gemeenteraad: Eigenaar van de poortwoningen aan de Grote Bickersstraat (Vlietjonge) moet achterstallig onderhoud (7200.000,-) uitvoeren.
- zomer '74. Voorbereidingsbesluit voor het Reaeleneiland wordt genomen. Dit besluit komt wel wat laat volgens de buurt. Het Reaelen eiland is een teer gebied, belaagd door grote ondernemingen (Britisch Tabacco Comp. Touven en Co. Pakhoek met dochter Blaauwhoed), Reaelengracht 15-18; pakhuisen door ontwikk. s.j. Hillen en Boosen gekocht ('69); de buurt komt met alternatief plan voor woningbouw in de pakhuisen (vederom Jouke v.d. Bout en Paul de Ley).
- okt. '74. Onder het oog van verbijsterde buurtbewoners worden de pakhuisen afgebroken.
- eind '74. Structuurplan Amsterdamse binnenstad komt uit.
- 9 okt. '74. gevolgd door: Een tweede Voorbereidingsbesluit met een maximale looptijd van 3 jaar, voor de Haarlemmerbuurt. Ongeveer tussentijd zijn S.O. en de Overleggroep Haarlemmerbuurt met de "Nota van Uitgangspunten" klaar.



inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

blad

- okt. '75. Pas een jaar na het verschijnen komt de Nota van Uitgangspunten voor de Haarlemmerbuurt uit de Raad en wordt in de raad behandeld.



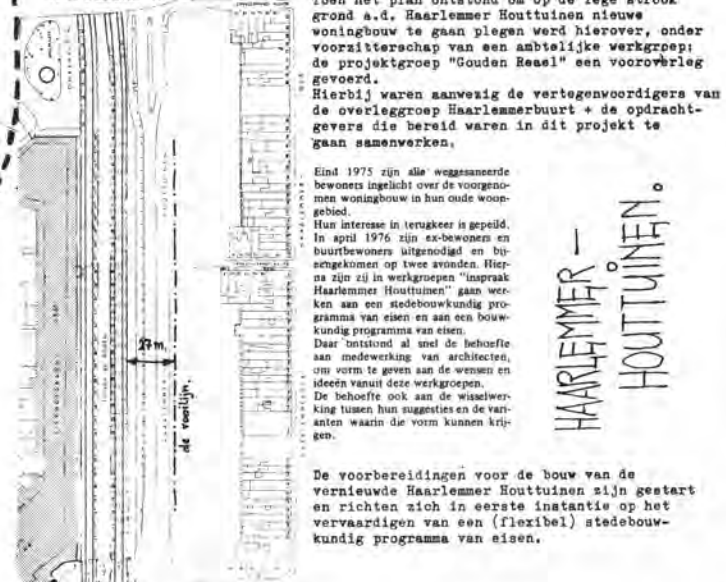
- dec. '75. Er is een overeenkomst tussen de buurt en de gemeente over het opknappen bereikt. De huisbasen hadden jarenlang achterstallig onderhoud gepleegd. (Marnixblokken.)
- eind '75. Haarlemmer Houttuinen: ontwikkelingen in het buurtgeburen:

Reeds kort na het annemen van de "motie - Treumann" zoals hij ging heten, bleek dat de Diensten gezamenlijk van plan waren zich eraan te houden, maar een rooilijnafstand van zeker 37 meter voorstonden. Langdurig gewroet hierover leidde tenslotte in 1975 tot een tweede Raadsbesluit, dat de rooilijn (grens der bebouwing) op 27 meter uit het spoorwegaaduct vastlegde.

Destijds vonden wij dat geen erg goede zaak. Wij waren, om aan de andere kant van de grens druk te kunnen zetten, inmiddels bezig geweest na te denken over de bebouwingsmogelijkheden en tot de slotsom gekomen, dat elke decimeter wel degelijk telde, juist in die smalle, langwerpige strook.

Bovendien vonden wij, dat een zinnigere grens zou zijn, die tussen doorgaand en buurtgericht verkeer en dat deze dan zou kunnen liggen aan de rand van de huidige asfaltstrook. Hoe dienweg, parkeerplaatsen, werkplaatsen en woningen dan ten Zuiden van deze grens ten opzichte van elkaar georganiseerd zouden moeten worden, leek ons een zaak die met de verkeersdoorbraak niet meer te maken had en bovendien als een samenhangend geheel moest worden uitgedacht. Die voorgestelde grens noemden we "woongrens" of "stadsgrens". Een aantal leden van de Raad vond het een sympathiek idee, maar juridisch bestond zo'n grens niet en een rooilijn wel.

We hebben ons toen afgevraagd of we nu nog verder moesten pogen de weg te reduceren, maar de opgedane ervaring dat een zo duidelijk lege strook grond als een magneet werkt op de opperaars van alle mogelijke grootschalige technologische plannen, alsmede een zekere moeheid van het tegenwerken, deed ons besluiten maar te trachten aan de nu vastgelegde rooilijn de beste bebouwing van de eeuw te veroorzaken.



Toen het plan ontstond om op de lege strook grond a.d. Haarlemmer Houttuinen nieuwe woningbouw te gaan plegen werd hierover, onder voorzitterschap van een ambtelijke werkgroep; de projectgroep "Gouden Reaal" een vooroverleg gevoerd.

Hierbij waren aanwezig de vertegenwoordigers van de overleggroep Haarlemmerbuurt + de opdrachtgevers die bereid waren in dit project te gaan samenwerken.

Eind 1975 zijn alle weggeaanerde bewoners ingelicht over de voorgenomen woningbouw in hun oude woongebied.

Hun interesse in terugkeer is gepeld. In april 1976 zijn ex-bewoners en buurtbewoners uitgenodigd en bijeen gekomen op twee avonden. Hierna zijn zij in werkgroepen "inspraak Haarlemmer Houttuinen" gaan werken aan een stedenbouwkundig programma van eisen en aan een bouwkundig programma van eisen.

Daar ontstond al snel de behoefte aan medewerking van architecten, om vorm te geven aan de wensen en ideeën vanuit deze werkgroepen.

De behoefte ook aan de wisselwerking tussen hun suggesties en de varianten waarin die vorm kunnen krijgen.

De voorbereidingen voor de bouw van de vernieuwde Haarlemmer Houttuinen zijn gestart en richten zich in eerste instantie op het vervaardigen van een (flexibel) stedenbouwkundig programma van eisen.

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

blad

eind '75 begin '76.

Zeeheldenbuurt: de eerste paal voor het nieuwbouwkomples aan de Bokkinghangen + hoek Heemskerckstraat- Barentsstraat wordt geslagen.

Renovatie van 318 woningen van de woningstichting Labor.

De nadelen van deze bouwactiviteiten waren voor de toch al druk bevolkte en enigszins graue buurt; nog meer lawaai, ongemak en stof t.g.v. de bouwactiviteiten. Veel winkeliers verlieten tijdens deze periode de buurt.

18 febr. '76.

De officiële "Nota van Uitgangspunten voor de Haarlemmerbuurt" door de gemeenteraad vastgesteld.

april '76.

Ontmoetingsavonden buurt- / ex bewoners; bedrijfsouders; winkeliers. Samenstellen van praatgroepen over de nieuwbouw in de Haarlemmer Houttuinen i.h. kader van de inspraak.

mei '76.

In maart '76' werd de R.K. kerk de Posthoorn aan de Haarlemmerstraat voor de eredienst gesloten en vroeg de eigenaar, de R.K. Citykerk de minister van G.R.M. om een sloopvergunning. Minister van Doorn heeft deze vergunning geweigerd o.a. met het argument, dat de kerk in een gerehabiliteerde Haarlemmerbuurt de rol zou kunnen vervullen van een sociaal- cultureel centrum voor deze buurt.

Om deze sociaal- culturele functie te kunnen vervullen is in mei '76 de stichting "de Posthoorn" opgericht. Omdat de kerk slechts een deel is van een heel complex en daarvoor de tijd ontbrak om hiervoor snel een passende bestemming te vinden is men gestart met het gebruiken van de ruimte voor allerlei mogelijke doeleinden zoals concerten, repetities tentoonstellingen t.b.v. de inspraakactiviteiten e.d. Ook is de mogelijkheid overwogen om de ruïne als Moskee (voor Amsterdam) in te richten.

Posthoorn buurtgebouw

De R.K. kerk had in het Posthoorngebouw de geloofsoefeningen gestaakt. Het stond leeg en het lag in de bedoeling het gebouw te verkopen, voor sloop aan een projectontwikkelingsmaatschappij. Op het laatste moment werden ze hiervan weerhouden, voornamelijk door actie van buurtbewoners. Het kerkgebouw is nu monument, maar het staat nog steeds leeg.

POSTHOORN



In het door de gemeenteraad goedgekeurde nota van uitgangspunten voor een bestemmingsplan Haarlemmerbuurt staat duidelijk: "Mogelijkheden voor sociaal-culturele bestemmingen bieden het Haarlemmerplein en het Posthoorncomplex".

De Stichting heeft in haar oorspronkelijke plannen ook een mogelijke moskee betrokken. Combinatie van moskee en culturele ruimte bleek echter onmogelijk. Tegen de gedachte: "Posthoorn uitsluitend moskee", is op het eerste gezicht weinig in te brengen, ware het niet, dat hierdoor weer dezelfde monofunctie in het gebied terugkeert, als er oorspronkelijk in gevestigd was, hetgeen veien, die het gebouw in zijn huidige opzet kennen, toch wel diep zouden betreffen. De vestiging van een moskee wordt door de overheid gesteund en gesubsidieerd, zodat men van die zijde een gedegen onderzoek zou verwachten naar de gunstige plaats voor een moskee in Amsterdam. Over de Haarlemmerstraat zijn de meningen zeer verdeeld; de een zegt, dat het juist hier leuk zou zijn in verband met de hier reeds aanwezige Turkse vestigingen, bij anderen heerst juist de angst, dat een moskee ghetto-bevorderend zou werken. Een andere plaats, waar kroekreekt aan gewerkt wordt, is de voormalige Nieuwezijde Kapel

aan het Rokin, die vorig jaar korte tijd als moskee gediend heeft.

De stichting 'de Posthoorn' moet proberen de kerk te behouden, en er de best mogelijke functie aan te geven, dit in nauw contact met diegenen, die met de opbouw van de buurt betrokken zijn. Dit houdt in, dat zij nu de verschillende buurtgroeperingen de meeste voorkeur verdient, en dat is in dit geval de sociaal-culturele functie. Behalve voor uitvoeringen, dient de kerk beschikbaar te zijn als repetitieruimte voor bijvoorbeeld koren en orkesten. CREA, de overkoepelende culturele organisatie van de Universiteit van Amsterdam is zeer geïnteresseerd, maar dit verdient verdere uitwerking. Voor wat de bijgebouwen betreft, zou men hier graag een nieuwe lagere school zien, die in deze buurten te klein behuid zijn. Dit laatste zou men, gezien de recente opheffing van de Planclus school aan de Nieuwe Teertuinen, niet verwachten, maar daar zijn andere, onderwijs-politieke motieven de oorzaak van. Overigens zal het duidelijk zijn, dat alle plannen voor kerk, bijgebouwen en scholen pas verwezenlijkt kunnen worden, als er een koper van het complex opduikt, die de buurtplannen wil verwezenlijken.

Posthoorn buurtgebouw

De R.K. kerk had in het Posthoorngebouw de geloofsoefeningen gestaakt. Het stond leeg en het lag in de bedoeling het gebouw te verkopen, voor sloop aan een projectontwikkelingsmaatschappij. Op het laatste moment werden ze hiervan weerhouden, voornamelijk door actie van buurtbewoners. Het kerkgebouw is nu monument, maar het staat nog steeds leeg.

... we ons ook aanmelden bij die tegen het slo...
... hebben het gezien aan de "Willibrordus" kerk; of ou...
... te blijven; de "Magdalena". Het zijn nu allebei plantsoenen.
... de toekomst van de kerken in Amsterdam? Een stad zonder torens is
... een stad zonder gezicht. Bovendien hebben onze ouders kromgelegd om de
... bij elkaar te krijgen; en de kerk steeds te verfraaien. Moeten we dat
... zo maar opofferen? Dan kunnen we toch beter het gebouw gebruiken om er
... muziek in te laten horen.
Maar waarom aan die commerciële dingen er in?
dat is wel lammer...

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

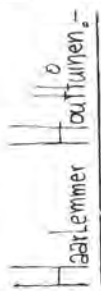
blad

31 mei '76

Haarlemmer Houttuinen: "Grote vergadering"; De inspraakgroep(en) is op gang gekomen, men praat vooral veel over de woningen; hoe die eruit moeten komen te zien etc.

16 juni '76.

Er vindt een gesprek plaats tussen de opdrachtgevers en de inspraakgroep over de architectenkeuze voor de Haarlemmer Houttuinen. Men vindt dat zoveel mogelijk architecten hun visie moeten kunnen geven en daardoor zoveel mogelijk kwaliteit uit de ideeën te kunnen halen. In overleg met alle betrokkenen wordt uiteindelijk een keus gemaakt. Dit wordt door de opdrachtgevers, die reeds een architect in gedachten hadden, aanvaard: (zie knipsel uit de notulen!)



juni '76

Het Stedebouwkundig Programma van Eisen wordt besproken op de inspraakavonden. De materie is erg moeilijk en de belangstelling neemt duidelijk af.



1 juli '76.

De nota "Opbouwwerk in de Gouden Reaal" verschijnt. Deze geeft inzicht in het opbouwwerk in de Gouden Reaal en in samengesteld door een voorbereidingscommissie van wijkbewoners samen met de nieuwe opbouwverker Otto Tonino.

9 aug. '76.

S.O. komt met het officiële concept Programma van Eisen voor de Nieuwbouw Haarlemmer Houttuinen.

okt. '76.

De Nota van Uitgangspunten bestaat nu al twee jaar en ongeduldige leden van de overleggroep Haarlemmerbuurt gaan naar vethouder de Cloe (opvolger van Lammers) om aan te dringen op het maken van het bestemmingsplan.



Er is door de groep een brief verstuurd naar de opdrachtgevers waarin hen gevraagd wordt vóór 23 juni een gezamenlijke uitspraak te doen.

Dat is gelukt. Het voorstel van de drie opdrachtgevers luidt: **Behouwingvoorstel.**

De drie opdrachtgevers zouden één gelijklopende opdracht willen geven aan de architecten: Hertzberger, Gerritse (Eykelenboom Gemke & Middelhoek) v.d. Bout van Herk en Nagelkerke.

voor een behouwingvoorstel. Dit zal inhouden:

- In de vorm van schetsen en modellen een visie te geven op het hele gebied aan de Haarlemmerhouttuinen. Hierbij wordt gedacht aan tenminste een verkavelingschets 1 : 500, de verdere presentaties zal op gelijkwaardige wijze, die bepaald moet worden in onderling overleg tussen de architecten, moeten geschieden.

Deze visies kunnen onafhankelijk van elkaar ontwikkeld worden.

- Het in overleg treden met de overige betrokkenen en trachten met hen de verschillende visies te verwerken tot één conceptie.

Uitgangspunt bij de ideevorming zijn de verslagen van de inspraakgroepen en het concept stedebouwkundig programma van eisen.

Na het gereedkomen van het behouwingvoorstel zal de architectenkeuze voor de woningen bepaald worden, in overleg met alle betrokkenen.

Een verdere uitwerking van bovenstaande samenwerkingsvorm en een financiële regeling zal in nader overleg tussen de opdrachtgevers, architecten en dienst Volkshuisvesting worden geregeld.

Hier werd mogelijk de 4 architecten hierover een opdracht te verlenen. Standaard en subsidie van de Minister van G.R.M. en het kader van de reguliere Omroep in het kader van de reguliere "keuze en goedkope woning" werd toegezegd.

Bestemmingsplan ? Haarlemmerbuurt

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

22 okt. '76. Bouwaanvraag ingediend voor 10 won. in de Vinkenstraat.

Het buurtcomité Vinkenstraat bestaat deze maand mei al weer vijf jaar. Vijf jaar actie voeren voor het in stand houden en verbeteren van de buurt. Acties voor de bouw van een bejaardenverzorgingshuis op de plaats van de voormalige tramremise, voor woningen in de Nieuwe Wagenstraat en in de Vinkenstraat. De panden Vinkenstraat 43-51 werden in 1970 gesloopt, nummer 53 brandde later uit en is pas dit jaar gesloopt. Het buurtcomité was bang dat dit het begin zou zijn van een langzame afbraak van de Vinkenstraat aan de oneven zijde. De pakhuizen aan de Brouwersgracht zijn immers zo hoog en diep dat volgens de normen woningbouw niet mogelijk is. De onderste bouwlagen krijgen veel te weinig licht. Na de sloop van de Haarlemmerbuittuinen zou dit een verdere ontvolking van de buurt tot gevolg hebben. De verbouw van pakhuizen aan de Brouwersgracht tot dure appartementen stelt daar weinig tegenover.

Begin 1973 nam het buurtcomité contact op met de S.A.G. (Sociale Architectengroep) om na te gaan of er in de Vinkenstraat en Nieuwe Wagenstraat woningen gebouwd konden worden. In oktober was er een gesprek met wethouder Kuijpers (volkshuisvesting) waarin ook gepraat werd over Vinkenstraat 43-53. De wethouder gaf aan de S.A.G. de opdracht om na te gaan of daar woningen gebouwd konden worden. Ondertussen praatte het buurtcomité al met de woningbouwvereniging Lieven de Key om een beetje vaart achter de plannen te kunnen krijgen. Lieven de Key heeft ook woningen op het Bickersveld gebouwd. Op 14 mei 1974 was er een onderhoud met wethouder Lammers.

Volgens de S.A.G. was woningbouw mogelijk en Lammers zegde toe dat de gemeente de grond zou kopen. Dan zou er gebouwd kunnen worden. In 1975 had de gemeente alle grond. Maar op het perceel achter Brouwersgracht 204-206, een tot appartementen verbouwd pakhuis, werd door de gemeente een bouwverbod gelegd. Dat betekent dat niet één groot blok huizen gebouwd kan worden, maar twee met daar tussen een tuin of iets dergelijks. Het is duidelijk dat de bouwkosten hierdoor omhoog zullen gaan.

Wel bepaalde de gemeente in mei 1975, dat de achtergevel van Brouwersgracht 212-210 enkele meters terug gelegd moest worden, wanneer ook het pakhuis tot appartementen verbouwd zou worden.

Dat is ondertussen al gebeurd. Samen met architect S. de Swaan werden de plannen voor de woningen verder ontwikkeld. Na veel vergaderen kwamen we tot het plan zes vierkamerwoningen, één drie- en twee tweekamerwoningen en één aangepast driekamerwoning te bouwen, in totaal tien woningen. Op 22 oktober 1976 werd bij de gemeente de bouwaanvraag ingediend. De gemeente had ondertussen contact opgenomen met de vorige bewoners voor zo ver zij die kon achterhalen. Deze komen als eersten in aanmerking om de woningen te kunnen huren. Verschillende bewoners hebben hierop positief gereageerd. Maar veel zal afhangen van hoe hoog de huren zullen worden. Ook is er al contact met een aannemer. Het is de bedoeling dat deze eerst in de Vinkenstraat gaat bouwen en dan in de Nieuwe Wagenstraat en de Marnixstraat. Als alles volgens plan gaat moet de eerste paal in juni 1977 geslagen worden. Het resultaat van veel jaren actie voeren. En de plannen voor een bejaardenverzorgingsstelsel krijgen ook een steeds vastere vorm.

Ton van Velzen

nieuwbouw vinkenstraat

okt. '76.

Def. rapport van het onderwijsplanburo waarin wordt geadviseerd de Planciuschool te sluiten en de kinderen naar de Hudsonschool over te brengen.

PLANCIUS-SCHOOL.



In de vorige rubriek hebben wij u al bericht over de noodprong van de ouders met de beslissing om de Planciuschool te sluiten. Zij zijn nu in beroep bij Gedeputeerde Staten.

Over de uiteenzetting van de problemen aan inspecteur Haukmat

Aan de orde komt hoe het van voor de zomervakantie tot nu toe is verlopen. En dat de vergadering niet bevestigd dat als er in de buurt (de Zeeheldenbuurt niet meegerekend) 643 woningwoningen binnen 3 jaar gerealiseerd worden, en particulier initiatief ook zeer veel nieuwe woningen (o.a. verbouwde pakhuizen en renovatie) het onderwijsplanburo denkt dat er maar een paar schoolgaande kinderen zullen gaan wonen. En daarom ook niet een negatief advies naar de gemeenteraad is gekomen. Ouders en buurtbewoners uiten hierbij het vermoeden, dat er een bewuste politiek is gevolgd om tot sluiting van de Planciuschool over te gaan zonder dat zij er in zijn gekend. Dit alles ten gunste van de Hudsonschool.

Ouders en buurtbewoners stellen, dat het onderwijsplanburo de laatste 5 jaar geen kinderen meer heeft doorverwezen naar de Planciuschool en hiermee heeft bijgevoegd tot de afbouw van de Planciuschool. Dat ook de heer Krukenberg, het voormalige hoofd der school, hiervan afgeweten moet hebben en z'n mond heeft gehouden. Dat er al lange tijd ideeën hebben moeten bestaan om de twee scholen samen te voegen. Eerst kort voor de zomervakantie hoorden zij van de dreigende sluiting maar er werd toen niet van een fusie met de Hudsonschool gesproken. Wel werd aan hen gevraagd of het goed was de Hudsonschool tijdelijk in het Planciusgebouw onder te brengen, omdat hun eigen schoolgebouw beginnend in oktober gerenoveerd zou worden. Ook werd aan de ouders gevraagd of het goed was om dan de klassen van de twee scholen te mengen, omdat door vertrek en verloop van enige onderwijzers er vakatures waren ontstaan die niet gauw vervuld konden worden. Door het samenvoegen was

men wel in staat het geheel te bemannen, met het bijkomende voordeel dat men 6-klassig zou kunnen draaien (i.p.v. allerlei gecombineerde klassen).

Omdat de ouders de Hudsonschool wilden helpen, vonden zij dat goed althoewel dit plotseling op hun dak kwam vielen en zij niet in staat waren geweest (of dit op korte termijn te doen) om er onderling over te praten.

In oktober kregen zij pas het definitieve rapport in handen waarin het onderwijsplanburo adviseerde de Planciuschool te sluiten en de kinderen naar de Hudsonschool over te brengen.

Op 19 februari j.l. is de beslissing tot sluiting door de gemeenteraad genomen. Voor deze voor de Planciuschool belangrijke vergadering zijn de ouders met hun kinderen naar de zitting gegaan.

Omdat de behandeling van het agenda-punt eróór nogal lang duurde, zijn de ouders omdat de kinderen nogal onrustig werden weggegaan om later, 's avonds, weer terug te komen. Er werd hen vanuit de raad gesuggereerd dat de Planciuschool 's middags niet meer aan de orde zou komen. Voor de zekerheid is een buurtbewoners blijven zitten, en moest 's avonds de teleurgestelde ouders meedelen dat de raad na de tijd waarop de vergadering normaal gestopt wordt toch het punt van de Planciuschool in behandeling had genomen, en de raad tot sluiting had besloten. De ouders vinden dit het zoveelste teken dat zij er buiten worden gehouden.

Nu pas in maart de Hudsonschool toestemming is verleend om te gaan renoveren, vermoeden de ouders en buurtbewoners dat de voorwaarde

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

om te kunnen renoveren de fusie van beide scholen was. En dat de keuze om dan juist de Hudsonschool op te knappen een voorkeur van "onderwijs" was, omdat de partij-politieke gezindheid van de buurtgroep die in de Zeeheldenbuurt achter die school staat dezelfde is als die in onderwijs heerst.

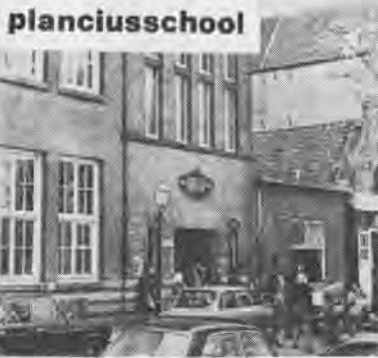
Dit alles wordt nog gesterkt door de sterk agressieve houding die planburo en Hudsonschool hebben ingenomen (o.v.v. de plannen van de wijkenvereniging "De School" die tot een wijkenrichte school wil komen, zo mogelijk met de bestaande Planciuschool. Zelfs de in de wijke liggende christelijke Smallepadeschool werd ingeschakeld. Zij stuurde waarschuwende brieven rond, gericht tegen de vereniging "De School".

Ouders en buurtbewoners stellen dat buiten de mededelingen er nimmer met hen "overleg" is geweest over het samengaan van de scholen en de daaruit voortvloeiende sluiting van de Planciuschool. Zij zijn ook nooit betrokken bij de renovatieplannen voor de school waar hun kinderen in de toekomst naar toe zouden moeten gaan, ze zijn er zelfs geweerd. Zij stellen dat als er overleg was geweest al de problemen aan het licht waren gekomen die nu worden onderzonden en dat de beslissingen zou hebben beïnvloed.

Voorts stellen zij uitdrukkelijk, dat zij niet tegen het voortbestaan van de Hudsonschool zijn. Uit nieuwbouw en renovatie in de Zeeheldenbuurt zullen in de toekomst genoeg kinderen komen om de school te vullen. Van de Planciuschool zullen maar 3 à 4 kinderen overgaan naar de Hudsonschool.

De ouders hebben nu bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een verzoek ingediend ter vernietiging van het raadsbesluit. Mocht dat verzoek niet worden ingewilligd, dan wordt verder in beroep gegaan bij de Kroon.

De Hudsonschool blijft nog tot in het schooljaar 78/79 in het Planciusgebouw, zo heeft men van mevrouw Zwart vernomen. Wordt de Planciuschool dan nog een jaar gegeven, dan is ook de meeste nieuwbouw klaar en kan, omdat er dan weer voldoende kinderen zijn, de school open blijven.



Er wordt opgemerkt dat het ook juist erg handig is geweest en van weinig inzicht in de situatie getuigt als er tussen 2 scholen spanningen bestaan, om dan het hoofd van de ene school tevens het hoofd van de andere te laten zijn. Het zou goed zijn als er een onderwijzer met hoofdfunctie werd aangetrokken die hoofd van de Planciuschool wordt.

Op deze uiteenzettingen antwoordt de inspecteur dat hij veel zaken en feiten heeft gehoord die hem nog wat bekend waren uit de stukken die hij heeft gekregen en gesprekken die hij heeft gevoerd. Hij verkeerde in de veronderstelling, dat alles in overeenstemming was geregeld en dat daarna pas de moeilijkheden zijn begonnen.

Over onderwijs en welzijnsproblemen in de buurt

Tijdens de vergadering komen ook andere welzijns en onderwijsproblemen aan de orde. Er is behoefte aan een huiswerkklas voor kinderen. De buurtbewerker Chris Clement werkt een aantal kinderen bij, maar vindt het eigenlijk te gek dat hij dat moet doen. Hij heeft geen onderwijskundige achtergrond.

Er blijken meer buurtbewoners te zijn die andere dan hun eigen kinderen met huiswerk helpen. Het is toch absurd dat dit werk op vrijwilligers neerkomt en dat het niets mag kosten.

Dit probleem is zo groot omdat er veel ongeschoolde ouders in de buurt zijn. Deze ouders hebben ook vaak zelf de behoefte met hun kinderen mee te gaan in het onderwijs, zoals in een "ouders op herhaling" cursus. Zo'n cursus wordt gegeven in de Zeeheldenbuurt, maar gezien de problemen is er voor veien een drempel om daar naar toe te gaan. Het liefst ziet men een huurschool voor kinderen en ouders komen, waar ook Mavo-onderwijs aan beiden gegeven kan worden. Maar eerst wil men een huiswerkklas plus een extra onderwijzer, waar men recht op meent te hebben gezien de situatie in de buurt.

De inspecteur stelt vast dat de buurt erg weinig school en welzijnsvoorzieingen kent. Als de Planciuschool dan toch gesloten zou moeten worden, dan moeten we kijken welke andere mogelijkheden op onderwijsgebied er tot stand gebracht kunnen worden. Voor een extra onderwijzerkracht moet de buurt een verzoek (vraag) bij de wethouder indienen.

sept/ okt. '76

Bewoners van de Westelijke Eilanden gaan op eigen initiatief beginnen met het verrichten van achterstalig onderhoud aan de begane grond woningen van de eerstwoningen (Bickersstr. 26/42). Nr. 40 wordt het eerst opgeknapt als voorbeeld dat het in de buurt ernst is. Het benodigde kapitaal is door de buurt zelf aangedragen en sommigen hebben er zelfs hun hele bezit ingetopt.

9 okt. '77

Haarlemmerbuurt: het Voorbereidingsbesluit van '74 vervalt.

oktober '76.

De architecten (Herzberger, v.d. Bout, v.Herk/Nagelkerke en E.G.M., waarvan wij de vertegenwoordigers waren) starten met de idee-ontwikkeling voor de nieuwbouw aan de Haarlemmer Houttuinen. Al snel blijken er zeer verschillende onderlinge opvattingen over de oplossing van de problemen te bestaan.

Bij de architecten die al langer in het gebied werkzaam zijn liggen de "ontwerpuitgangspunten" veel meer op het politieke vlak en manifesteren zich al vanaf de eerste streep- of papier in een agressieve bebouwing; een defensieve reactie t.a.v. de gemeente (voortbouwend op eerdere ervaringen in het "Gevecht om het behoud van de stadsstraat" etc.)

Dit sluit natuurlijk vanaf het begin af aan al een soepele samenwerking met de gemeente (o.a. de projectgroep, S.O. e.d.) uit wat later dan ook onvermijdelijk zal uitlopen in een breuk.

8 nov. '76

Presentatie van de eerste schetsen (bebouwingsvoorstellen Haarlemmer Houttuinen) van de arch. in de Ahrend.

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

blad

15 nov- 20 nov. '76.

POSTHOORNWEEK:
Presentatie van de voorstellen aan de bevolking gedurende een week in de Posthoorn, tesamen met andere activiteiten die er plaatsvinden (muziek, film, stands met andere buurtactiviteiten- plannen e.d.)



(ze worden vaak Houttuinen)

HET BEGINT IN DE POSTHOORN



Posthoornconcerten
Het Resistenloorkest en Drs. P.

Planciusbuurt

nov. '76.

Er vindt een grote vergadering plaats in de Ahrend i.v.m. het maken van een bestemmingsplan voor de Planciusbuurt.

nov. '76.

Vereniging "De School" opgericht.

DE SCHOOL

De scholensituatie in de Haarlemmer- en daaromheen gelegen buurten is op 1 ogenblik ongeveer als volgt:

- Op de Herengracht staat de Burghschool welke naar mijn informatie zwaar overbezet is.

- Op de Nieuwe Teertuinen staat de Planciuschool, welke, als alle gemeentelijke plannen doorgaan, gesloten zal worden. De kinderen van deze laatste school zouden naar de Hudsonschool worden overgeplaatst. De ouders van de kinderen zijn het met de overplaatsing niet eens.

- Op de Keizersgracht staat de Christelijke Van Wijlenschool, welke onderbezet is.

- Op de Zoutkeetsgracht staat de Christelijke Smallepadschool welke naar mijn informatie door niet zoveel kinderen wordt bezocht.

- Op de Prinsengracht is kortgeleden de Katholieke St. Jozefschool gesloten.

Uit de bovengenoemde situatie zou men kunnen opmaken dat de twee eerstgenoemde scholen niet juist georganiseerd zijn en dat er aan opge-

loofsovertuiging gebaseerde scholen geen behoefte meer bestaat. Alle bovengenoemde scholen geven meer of minder klassikaal onderwijs, waarbij de ouders geen of praktisch geen eigenschap hebben. Ook zou men kunnen afleiden dat de onderwijsbehoefte in de binnenstad en op de grachtengordel groter is dan rond het Haarlemmerplein.

Dit laatste zou veroorzaakt zijn door de geweldige ontvolking in de laatste jaren van het gebied rond het Haarlemmerplein. Het wordt m.i. gedeeltelijk hersteld door een aantal grote nieuwbouwplannen die daar in voorbereiding zijn. Al deze gegevens overziend hebben een aantal mensen uit de buurt een vereniging opgericht ter verbetering van de scholensituatie. Deze vereniging, genaamd 'De School' heeft een aantal belangrijke eisen opgesteld waaraan een nieuw op te richten school zou moeten voldoen.

Plannen o.a. om een Jenaplan- school in de wijk te starten;

In oude schoolgebouwen onderwijs voor kinderen + ouderen (faciliteiten dubbel gebruiken) . Gedacht wordt aan de Planciuschool om alvast een startruimte te hebben.

nov. '76.

Tijdens de vergadering in de Ahrend wordt ook gesproken over de behoefte aan een buurthuis voor de Haarlemmerbuurt/westelijke Eilanden. (Huidige onderkomens ongeschikt: Loods Prinseneil. 40; buurthuis de Vink, Vinkenstr. 81. Gedacht wordt aan de nieuwbouw Haarlemmer Houttuinen.)

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

blad

nov. '76/
jan. '77.

Haarlemmer Houttuinen: de 4 architecten proberen de 4 verschillende plannen tot één (stedebouwkundig) voorstel te smeden. Dit gebeurt d.m.v. een soort estafette- vorm. Veel compromissen worden gesloten, waardoor er veel van de oorspronkelijke ideeën verloren gaan.

Daarnaast vindt regelmatig contact met de inspraakgroep en met de ambtenaren plaats.

3 jan. '77

"Het begint weer in de Posthoorn". Presentatie van de eerste gezamenlijke voorstellen van de architecten over de nieuwbouw Haarlemmer Houttuinen in de Posthoorn. Er is nog niet veel overeenstemming bereikt; veel conflicten en meningsverschillen. De plannen blijven in de kerk hangen als permanente tentoonstelling en.....

jan. '77.

Een paar maal per week gaan we voortaan in de Posthoorn werken (moelzaam) terwijl wekelijks een confrontatie met de inspraakgroep en met de ambtenaren plaats vindt. Ook wordt er aan een schets- makette gewerkt.

10 jan. '77

Belangrijke vergadering! De standpunten van de inspraakgroep en de winkeliers worden uitgesproken.

2 febr. '77.

Posthoornkerk: openbare hoorzitting over de toekomstige verkeerssituatie in de Haarlemmerbuurt. Het nummer van maart '77 v.d. wijkkrant is aan de verkeerscirculatie door de Haarlemmer buurt gewijdt. O.a. verkeerscirculatie, parkeren, woonerven, openbaar vervoer w.o. lijn 5 en 10 worden hierin behandeld (Zie Verkeersbladen).

febr. '77.

In de Posthoorn is een appartement op ware grootte te zien van het toekomstige bejaardentehuis in de Vinkenstraat. Er worden vanaan van de toekomstige bewoners verwerkt die leiden tot verbeteringen in het ontwerp.

BEJAARDENTEHUIS

Het kan bijna niet meer misgaan. U loopt over twee of drie jaar door de Vinkenstraat en u komt bij de hoek Wagenstraat. Dan staat daar op de plek van de oude tramremise een bejaardentehuis. De bejaarden uit de buurt hoeven dan niet meer naar de rand van de stad. Ze kunnen in hun eigen buurt blijven wonen. Hoe het nieuwe bejaardentehuis er uit zal zien?

Het buurtcomitee van de Vinkenstraat is daar op dit moment druk mee bezig. Het is wel even passen en meten. Want zo groot is het terrein niet. En in het huis komen 80 mensen te wonen. Daarnaast moet er natuurlijk nog ruimte komen voor keukens en ruimtes waar de mensen bij elkaar kunnen zitten. Ook oudere mensen uit de buurt, die niet in het bejaardentehuis komen wonen zullen welkom zijn. Ze kunnen komen eten, een potje biljarten of een kopje koffie drinken. Ze kunnen gebruik maken van de maaltijden thuis te laten bezorgen. Het bejaardentehuis ligt mooi centraal, zodat mensen uit het huis hun eigen boodschappen nog kunnen doen. Het Haarlemmerplein kun je zien liggen als je op de hoep van de Wagenstraat en de Vinkenstraat staat. En in 10 stappen ben je op de Haarlemmerdijk.

Het is de bedoeling dat de Wagenstraat een voetgangersstraat wordt. Met plantebakken en in de zomer zitjes op straat kan het daar best gezellig worden.

De gemeente gaat in principe met de bouw van het huis akkoord. Het terrein zal op 1 januari 1978 bouwrijp opgeleverd worden. Hopelijk kan er dan meteen met de bouw begonnen worden.

Het wachten is op de uiteindelijke toestemming van de Provinciale

Staten en het Ministerie. Daarvoor is het buurtcomitee van de Vinkenstraat hard bezig met het uitwerken van het bouwplan.

Ze plutzen uit hoe het gebouw eruit moet komen te zien. Een U-vorm met vier verdiepingen aan de Brouwersgracht en drie verdiepingen aan de Vinkenstraat en de Wagenstraat? Of kan er anders gebouwd worden? En wat gebeurd er met de binnenplaats? Kómt daar een binnentuin of een keukencomplex?

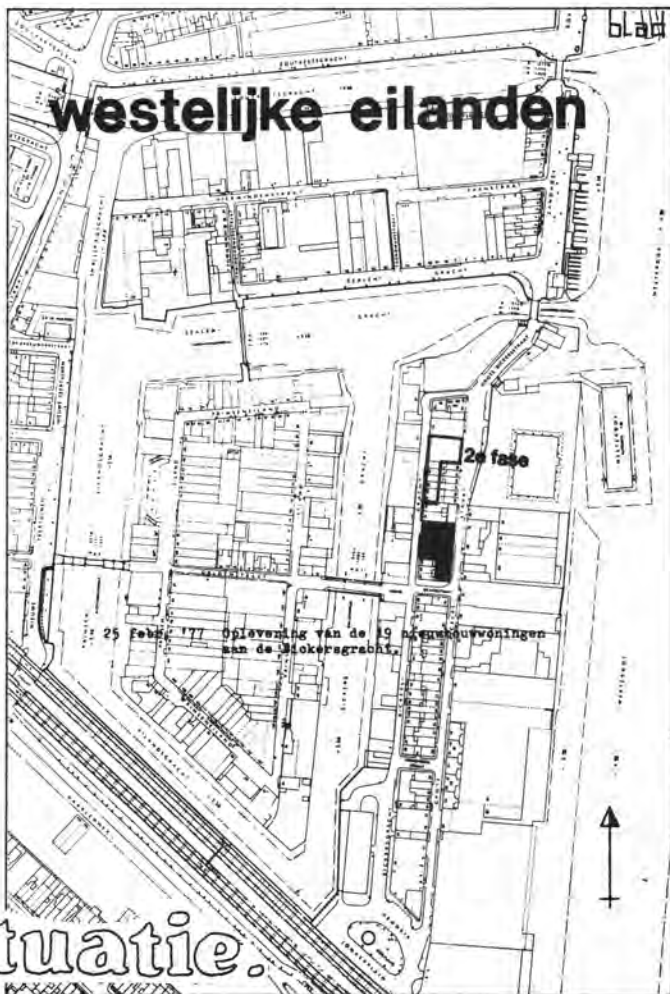
In het huis komen kamers voor een of twee personen. De eenpersoonskamers worden minimaal 15 m². Hoe die kamers ingericht worden, wordt aan de bewoners zelf overgelaten. Ze kunnen zelf de gordijnen kiezen en natuurlijk hun eigen meubel meubels meebrengen. De gangen van het huis zullen ook het stempel van de bewoners dragen. Gedacht wordt aan zijtes van overvloedige meubels van de bewoners.

Verder komen er ruimtes als keukens waagelegenheden. Er komt een grote en een kleine recreatie-ruimte een biljart-ruimte, een bibliotheek en een ruimte, die als kapel te gebruiken is. Deze ruimtes zullen zo gemaakt worden dat ze voor verschillende doeleinden gebruikt kunnen worden. Zodat bijvoorbeeld in de ruimte, waar koffie en thee gedronken wordt, ook het lordeau-kabaret kan optreden. In de keuken komt een hoek waar de bewoners zelf nog eens kunnen koken of bakken en er wordt ook aan funderuimte gedacht. Er is al een sichtsingsbestuur gevormd, waarin ook een aantal buurtbewoners zitten. De plannen selecten dus op. Het wachten is op de definitieve toestemming van provinciale staten en de minister.

BUURTKOMITEE VINKENSTRAAT



inspraak - ontwikkeling.



- half febr. '77. Voelige avond bij Herzberger op kantoor. Het ene kompromis na het andere over de plannen voor de nieuwbouw Haarlemmer Houttuinen wordt gesloten; het plan wordt inhoudelijk steeds onduidelijker, weliswaar rijker aan afwisselingen maar armer aan visie, relatie met de rest van de stad etc. Een duidelijke lijn is niet meer te vinden.
- 16 febr. '77. Kraakactie Haarlemmerplein nr. 17 door de buurt.
- 19 jan. '77. Gemeente neemt beslissing tot sluiting van de Planciuschool. (Ontstaan uit ideeën ('76) van verandering voonfunctie v.d. buurt). Hiertegen ontstaat verzet en de buurt gaat over tot bezetting van de school; men wil er de Jenaplan- methode gaan doorvoeren.
- 21 febr. '77. De architecten presenteren het def. bebouwingsvoorstel voor de Haarlemmer Houttuinen. (De inspraakgroep heeft zich inmiddels laten opraten en schaart zich tenslotte, mee van het vragen stellen, achter de mening van de architecten.)

Het plan wijkt op een aantal belangrijke punten af van het Stedebouwkundig p.v.e. van S.O. (Koncept). (o.a. de "rooilijn", het hete hangijzer uit '75 wordt overschreden en div. plekken buiten het gebied van de opdracht vallend (op zich aardige politieke ontwerpen) worden onlosmakelijk aan het plangebied gekoppeld. Gevolg hiervan is dat hierdoor de zaak vertraagd kan worden omdat alles weer opnieuw de "diensten" moet passeren.) S.O. (Frank Smit) gaat verder met de stedebouwkundige schets om het geheel (in samenwerking met de architecten) te proberen aan te passen aan de stedebouw. vrij harde uitgangspunten van het concept stedebouw. p.v.e.

- febr. '77. Ook de dienst Volkshuisvesting gaat op de plannen door en maakt een concept globaal p.v.e. voor de woningen in de Haarlemmer Houttuinen. (V.H.V. heeft duidelijk minder moeite met de plannen.)

betrokkenen situatie.

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie

blad

25 febr. '77.

NIEUWBOUW BICKERSEILAND

NIEUWE WONINGEN VOOR BEWONERS VAN DE WESTELIJKE EILANDEN.

Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan de opknop van het bouwblok op het Bickerseiland, gelegen tussen Bickersgracht, Kleine Bickersstraat, Grote Bickersstraat en Realengracht. Naast de reeds eerder opgebouwde nieuwe woningen en gerenoveerde woningen, binnen hetzelfde blok worden nu in maart 1977 twee nieuwbouwplannen van 13 en 6 woningen opgeleverd, welke samen met de onlangs gestarte renovatie van 5 monumentenpandjes (woningwetsektor) één geheel vormen binnen genoemd bouwblok.



HUURAKTIE OP BICKERSEILAND

HOE IS DAT NU GEKOMEN?
Het Ministerie van Volkshuisvesting heeft doorgewoond de boel belazerd door bij de aanvang een te lage rente te berekenen. (Aantrekkelijk maken voor de aannemers!) En dat gaat zich nu wreken. En over de ruggen van de toekomstige bewoners moet dat recht getrokken worden.

WAT GAAT ER NU GEBEUREN?
Er gebeurt al heel wat. Overal in Amsterdam, vooral waar nieuwbouw is verzezen, zijn huurcomités gevormd door mensen die het niet meer pikken. In de Dapperkwart (Roomtuinjes!), Kikkerbuurt, Staatsliedenbuurt, Jor-

daan, zijn de groepen zich aan het opmaken voor huuracties.

Met als voornaamste eis: 10 procent van het netto-inkomen mag aan huur bestoeds worden niet meer en niet minder. De mensen worden allemaal in de maling genomen. Eerst worden ze lekker gemaakt met huurprijzen tussen de 150 en 200 gulden maar bij het overhandigen van de sleutel krijg je te horen dat de huren opgelopen zijn tot 370 gulden.

En laat dit een waarschuwing zijn voor de nieuwbouw- projecten die nog gebouwd moeten worden. (Haarlemmerhouttuinen!)

eind febr. '77 Inmiddels heeft Frank Smit ook een plan gemaakt om te proberen de verschillen tussen het concept stedebouw. p.v.e. en de architecten plannen voor de Haarlemmer Houttuinen, weg te werken. Hij maakt dus het zoveelste kompromis (nu tussen S.O.- arch.) dat op sommige punten belangrijk afwijkt van de arch. plannen.

De gevolgen hiervan zijn dat de architecten gewoon verder gaan met hun eigen plan (samen met de inspraakgroep) terwijl S.O. nu aan een "eigen plan" gaat werken.

"DE POORTWONINGEN"

Dit is het trieste verhaal van 6 jaar strijd over het verrichten van achterstallig onderhoud, wat eindelijk ten slotte toe geleid heeft dat de bewoners van de Westelijke Eilanden zelf het goede voorbeeld hebben gegeven en in de avond-uren een woning hebben opgeknapt.

De poortwoningen op het Bickersseiland omvatten een 40-tal kleine (35m²) bouwtechnisch goede woningen, welke gelegen zijn op het terrein van de Vlietjonge tussen Grote Bickersstraat en Westerdok. Zij vormen een belangrijk onderdeel van de betaalbare woningvoorraad op het Bickersseiland; ondanks dat zij op een deel van het eiland liggen met hoofdzakelijk bedrijfsbestemming.

Na 2 jaar van strijd binnen de buurt, om de oprukkende kantoorkolossen binnen bovengenoemde strook een halt toe te roepen, wordt in juni '72 een nieuw bestemmingsplan aangenomen, waarin de mogelijkheid voor 25% woonbebouwing binnen de bedrijfsstrook is opgenomen en waarin het behoud van de poortwoningen tot 1981 wordt gegarandeerd.

Dit laatste tot grote ergernis van de toenmalige eigenaar Vlietjonge, die reeds enige malen een sloopvergunning heeft aangevraagd. Helaas steekt Gedeputeerde Staten voor de bewoners een spaak in het wiel door de "handhaving van de woningen tot 1981" uit het bestemmingsplan te schrappen.

Een storm van protest ontstaat op het Bickersseiland. Er wordt krachtig bij de gemeente aangedrongen om Vlietjonge te verplichten zijn woningbezit naar behoren te onderhouden.

Hierop wordt Vlietjonge aangeschreven door B&W tot het verrichten van achterstallig onderhoud.

De firma gaat in beroep bij de gemeenteraad, waarbij zij verwijst naar het oordeel van Gedeputeerde Staten.

In mei '74 oordeelt de raad na het advies van de beroepscommissie dat het de plicht is van de eigenaar om zijn woningbezit te onderhouden.

Bij het verrichten van achterstallig onderhoud moeten alle poortwoningen inclusief de 2 dichtgemetselde begane-grond-woningen worden betrokken, aldus Kuypers (weth. V.H.) in de raad.

Niet gerust op de goede afloop, dienen de bewoners bij de gemeente een plan in "woon-werk ruimte tussen poort en dok", waarbij zij met gebruikmaking van de in het aanwezige gebied voor 25% woningbouw tussen Grote Bickersstraat en Westerdok, een woningbouwplan op het Vlietjonge terrein ontwikkelen met inpassing van de poortwoningen.

Zij dringen bij de gemeente aan om het Vlietjonge-complex aan te kopen, ook gezien het feit dat Gaus (bouwer van de Narwal) en Vlietjonge nogal wat contacten over en weer hebben over de uitbreiding van de kantorenbouw binnen de buurt.

In februari '74 wordt Lammers (weth. P.W.) tijdens de opening van de eerste nieuwbouw woningen op het eiland nogmaals dringend verzocht Vlietjonge aan te kopen in het belang van Volkshuisvesting (en van de poortwoningen)

INTUSSEN IS ER NOG NIETS AAN DE POORTWONINGEN OPGEKNAPT!!!

Vlietjonge is opnieuw tot de aanval overgegaan en heeft zich tot de Kroon gewend voor de vernietiging van het raadsbesluit, (opknapplicht) Eind '74 besluiten B&W ten slotte na veel andrang om zelf de aanschrijving uit te voeren op kosten van Vlietjonge.

EEN MOOI GEBAAAR, MAAR ER GEBEURT NIETS!!!

In februari '75 sturen de bewoners van de Westelijke Eilanden in samenwerking met bouwstichting "Lieven de Key" een nota van uitgangspunten voor het gebied rond de poortwoningen, (eigendom Vlietjonge) aan de gemeenteraad, waarbij Lieven de Key aanbiedt een bouwplan te ontwikkelen in de woningwet-sector inclusief inpassing van de poortwoningen.

Het duurt tot september '75 voor er weer een gesprek plaats vindt op het stadhuis tussen de buurt en wethouder Lammers. De discussie rond de aankoop van Vlietjonge (die reeds lang elders aan het bouwen was) en opknop van de poortwoningen stonden centraal in dit gesprek.

Na telefonisch overleg met Kuypers wordt besloten om eindelijk het achterstallig onderhoud te gaan verrichten. Eind oktober zijn de bewoners het goed zat. Er wordt een vergadering met de gemeentelijke diensten georganiseerd in de buurt. Hier deelt Bouw- en Woningtoezicht mee dat met de aanschrijving zal worden begonnen. Maar..... de zolderkamers, waar de meeste bewoners een slaapkamertje van hadden gemaakt, moest op last van de brandweer worden verwijderd, en de begane-grond-woningen waren (om duistere redenen) niet in de aanschrijving opgenomen, terwijl daar notabene het meest aan moest gebeuren! Voor wat betreft de ruimtenood die ontstond na het verdwijnen van de bovenkamers, was Herhuisvesting bereid om medewerking te verlenen. En voor wat betreft de vergeten aanschrijving van de begane-grond-woningen, dat zou door Bouw- en Woningtoezicht worden verholpen. Eindelijk na 5 jaar arbeid binnen de buurt wordt het Vlietjonge-complex aangekocht door de gemeente. Het ministerie geeft 80% bijdrage voor de verwervingskosten mits er + 150 woningen binnen de woningwetsector komen.

Hoewel de poortwoningen nu als nieuwe eigenaar het Grondbedrijf hebben gekregen, gaat het moeizame verhaal over de opknop van de poortwoningen verder.

Begin '76 vindt tenslotte een gedeeltelijke opknop plaats, zeer sumier en voor heel veel geld (± f 485.000.- excl. voor wat gevelwerk, kozijnwerk en wat oplapwerk aan de trappenhuisen.)

Maar aan de OPKNAP VOOR DE BEGANE GROND WONINGEN GEBEURT NIETS, sterker nog; de bewoners worden uitgeplaatst en de woningen DICHTGESPIJKERD!

Wél begroot B.W.T. de opknop van de benedenwoningen op ± f 265.000.- incl. maar uitvoeren.....nee hoor!

Nieuwe gesprekken met Kuypers (juni '76) en de Cloe (sept. '76) leveren bitter weinig op.

Terwijl Bouwtoezicht het Grondbedrijf aanschrijft om de begane-grond-woningen op te knappen komt deze eigenaar met een rapport aan zijn wethouder de Cloe waarin het advies staat: laat Lieven de Key het zaakje maar opknappen of sloop de hele zaak maar!

De buurt staat perplex over de wandel van deze nieuwe eigenaar. Zij dient via Lieven de Key een verder uitgewerkt plan in voor het Vlietjongeterrein (150 woningen) met behoud van de poortwoningen. Maar tevens besluiten de bewoners om de handen ineen te slaan en daar waar het partikulier en gemeentebestuur faalde zelf te gaan opknappen in de vrije avonden en week-enden.

Met behulp van enthousiaste bewoners en medewerkers (sters) is de dichtgetimmerde woning (nr 40) omgebouwd tot een paleisje aan een betaalbare huur van ± f 100.- p.m. voor een urgent echtpaar uit de buurt.

Eind '76 wordt de Cloe (weth. P.W.) naar het eiland gehaald om de opknop vorderingen te zien en wordt hem verteld dat er niets gesloopt wordt. "Denk aan de onderhoudsplicht heer de Cloe!" Geschrokken trekt deze de mogelijkheid tot sloop in, maar verder GEBEURT ER NIETS VAN GEMEENTEWEGEN!!!!

En intussen is het nu februari '77, dus 6 jaar later. Het blijft touwtrekken tussen V.H.(bouw- en woningtoezicht) en Grondbedrijf (eigenaar), wie voor de veel te hoog geschatte kosten voor opknop van de begane-grond-woningen opdraait.

De buurt vindt dat Grondbedrijf als eigenaar van de poortwoningen zijn

plichten moet nakomen en de aanschrijving van B.W.T. voor de begane-

grond-woningen moet uitvoeren.

De buurt heeft in deze voor de zoveelste maal het voorbeeld gegeven hoe het moet. Hoe met weinig geld en veel goede wil een betaalbaar wonkje kan worden gemaakt.

Buurt comité Westelijke Eilanden.

betrokkenen situatie.

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

begin '77 Men is over het dieptepunt van de bouwactiviteiten in de Zeeheldenbuurt heen en pleit voor betere groenvoorzieningen, verkeerssituatie, reiniging en med./ sociale voorzieningen. Diversas activiteiten worden ondernomen vanuit het buurtthuis "t Turfship", Roggeveenstr. 12.

Als dit jaar de ruimte op de Bokkinghangen wordt opgeleverd, dan is daarin een ruimte van 100M² voor sociale en medische voorzieningen. Dit wil zeggen dat in deze 100m² het maatschappelijk werkteam spreken houdt en dat ook de Dienst Volkshuisvesting hier op bepaalde tijden inlichtingen verstrekt, zoals bij het aanvragen van huur- en gewenningssubsidies. Er zal ook een behandel- en wachtkamer komen, waarin een team van artsen, een wijkverpleegster en een verloskundige gaat functioneren. De 3 artsen die in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt wonen en werken zijn van plan in deze ruimte bij toerbeurt spreekuur te houden.

Ook heeft het actiescomité het hard weten te maken dat er in het kader van de wijkopbouw een vernieuwde speeltuin met een nieuw clubgebouw komt. Ongeveer gelijk met de oplevering van de Bokkinghangen zal de speeltuin gereedkomen en een belangrijke aanvulling vormen op de opvang van de kinderen in de buurt. Als dan ook nog de Hudsonschool zo onder handen wordt genomen dat hij na de renovatie weer gelijk gesteld kan worden aan een moderne school, dan bestaat er reden voor enige tevredenheid.

Dan rest me nu nog slechts u mede te delen dat medio maart begonnen zal worden met de werkzaamheden voor het verkeerscirculatieplan Zeeheldenbuurt. Het eerste wat onder handen genomen wordt, is het stuk Baerensstraat-Zoutkeetsplein-boek Houtmankade. Het speelterrein op het Zoutkeetsplein zal dan verplaatst worden naar de Houtmankade. Als afsluiting van de eerste fase wordt er éénrichtingsverkeer ingevoerd in de Baerensstraat.

U ziet, we zijn op de goede weg en met steun van allen gaan we door met het leefbaar maken van de Zeeheldenbuurt.

J. Eerthuisen, voorzitter Actiecomité Zeeheldenbuurt.



De Zuiderpeeltuin wordt vernieuwd



Nieuwbouw Bokkinghangen

- ZEEHELDENBUURT -

2 maart '77. Opening Haarlemmer Buurthuis, Haarlemmerstr. 130, naast de Posthoorn. (De wens is in vervulling gegaan. Ruimte opgeknap en ingericht door buurtbewoners).

8 maart, '77. De directeur v.d. gemeentel. dienst V.H.V. biedt een exemplaar van het architectenplan (N.H.) aan aan de dir. van P.W. (waaronder S.O. ressorteerd) en verzoekt om de afwijkingen v.h. stedenbouw. p.w.e., indien mogelijk, in de plannen van S.O. op te nemen.

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

9 maart '77. Korte Marnixblokken: De plannen voor een algehele renovatie zullen worden veranderd in een meer subtilere aanpak (w.o. het plegen van achterstallig onderhoud).

De bewoners van de Korte Marnixstraat en omgeving hebben het eerste succes behaald in hun verzet tegen de algehele renovatie van hun woningen. Op woensdag 9 maart hadden enkele bewoners uit naam van het Bewoners Comité Korte Marnixstraat e.o. een gesprek op het stadhuis met wethouder Kuypers van Volkshuisvesting/Woningbedrijf en de hoofden van de diensten.

geen renovatie

Tijdens dit gesprek deed de wethouder verschillende toezeggingen.

De belangrijkste was wel dat er niet meer zal worden uitgegaan van een algehele renovatie. De diensten kregen de opdracht om binnen twee maanden (gerekend vanaf 9 maart) cijfers op tafel te leggen over de kosten van het achterstallig onderhoud. Ook besliste de wethouder dat er binnen twee weken begonnen kan worden met de technische opname van de woningen en met het wegnemen van zogenaamd "rendabel achterstallig onderhoud" b.v. het schilderen van de buitenboel. Op een op 15 maart gehouden buurtvergadering zijn vervolgens een aantal plannen opgesteld om de gemeentelijke toezeggingen te blijven controleren. Dat controle geen overbodige luxe is bleek uit het feit dat de heer Velthuis van het woningbedrijf kort na de vergadering met de wethouder alweer begon te zeuren over de daadwerkelijke uitvoering van het rendabele achterstallige onderhoud. Hij verklaarde plotseling dat hij de opmerking van de wethouder zo begrepen had dat gestart zou worden na de afronding van de opname, d.w.z. na ongeveer 2 maanden en niet binnen 2 weken.

Verder werd besloten een Technische bewonersploeg samen te stellen om met de gemeentelijke rapporten in de hand de opname te controleren.

brouwersgracht

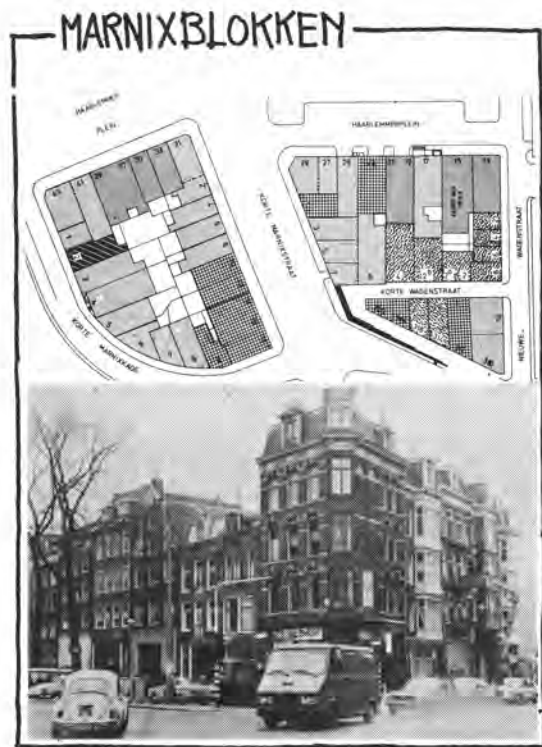
Op deze vergadering en op een op 21 maart gehouden overleg met bewoners van de Brouwersgracht en Nieuwe Wagenstraat kwamen ook de plannen met de zogenaamde "traarpunt" K. Wagenstraat-Nwe Wagenstraat-Brouwersgracht aan de orde.



De plannen om de Nwe Wagenstraat 2 t/m 8 te slopen en daar 5 nieuwe woningen te bouwen zijn in een gevorderd stadium. Om dit project goedkoper te maken is bij de gemeentelijke plannenmakers het idee geboren de hele punt te slopen. Dit is voor de bewoners onaanvaardbaar!!! Nwe Wagenstraat 10 en Brouwersgracht 310 zijn uitstekende woningen (8 driekamerwoningen van ca. fl. 100,- p.m. uit 1935) waaraan alleen achterstallig onderhoud uitgevoerd moet worden. Brouwersgracht 314 en 316 blijken op de monumentenlijst te staan. De bewoners vinden dat de gemeente eerst moet laten zien dat ze werkelijk van plan is nieuwbouw aan de Nwe Wagenstraat 2 t/m 8 neer te zetten. Deze panden zijn al ongeveer 6 jaar dichtgespijkerd en zo'n situatie mag niet nog eens ontstaan in de "traarpunt" zodat er een hele dode hoek ontstaat. Verder werd gesteld dat de nieuwbouw als wisselwoning gebruikt kan worden als er op de Brouwersgracht dan toch gesloopt gaat worden. Ook mogen er geen ontruimingen plaatsvinden zonder verregaande garanties met betrekking tot de nieuwbouw en de terugkeer van de huidige bewoners. Dit standpunt zal op alle mogelijke manieren aan de gemeente duidelijk gemaakt worden.

F.W.

eerste succes in lange strijd van bewoners tegen gemeente



inspraak - ontwikkeling.

- maart '77. Bijeenkomst bespreking nieuwbouwplannen Westerdokstrook: Men bespreekt de mogelijkheden om de Reyersonhallen te behouden omdat deze als buffer kunnen dienen tegen het spoorweglawaai.
- 29 maart '77. Haarlemmer Houttuinen: De architecten zijn nu officieel klaar met ideeën leveren. De bedoeling is nog steeds om samen met S.O. één plan te kunnen maken, maar de vooruitzichten zijn somber.
- 22 april '77. Oplevering eerste nieuwbouwwoningen van de Bokkinghangen a.d. Barentsstraat, in totaal bevattend 132 won. + 26 in de rest van de buurt. Heet hangijzer alweer de hoge huren (f264,-f302,- 2 k. won. tot f416,-f423,- 5 k. won.) Vooral de grotere woningen blijken moeilijk te verhuren te zijn. Als alles bevoord is zullen er ± 475 mensen meer in de buurt bijkomen.
- april '77. De plannen voor de Houtmanstraat gaan verzevenlijkt worden.



wat gebeurt er in 1978

In het geheel zal de straat eerst open gaan voor het aanbrengen van nieuwe leidingen en kabels. Daarna zal een geheel nieuwe bestrating (tegels) worden aangebracht, waarbij de rijweg komt te vervallen en het hele wegdek en trottoir op één hoogte wordt gebracht. Dit profiel wordt ook in de Houtmandwassstraat doorgetrokken. In de Houtmanstraat, bij de ingang van de kleuterschool, komt een speelvoorziening waar de kleintjes van de scholen zich kunnen amuseren. In de Houtmandwassstraat komt een afgescheiden gebied, waar voor de groteren een trapveldje of basketbalveld wordt gemaakt. Dit stukje wordt, zowel aan de Houtmanstraat als aan de Houtmankade, afgeschermd met houten palen, zodat de ballen niet weg kunnen rollen of ruiten beschadigd zullen worden.

In de Houtmanstraat komen aan weerszijden nieuwe bomen, enige plantenbakken en een paar banken. Ook zal getracht worden de achtertuinen te verbeteren en de hekwerken te voorzien. Dit laatste is wel een wens, maar nog niet zeker.

niet parkeren!

In de Houtmanstraat en de dwarsstraat zal dan niet meer geparkeerd

kunnen worden of mogelijk zijn in en uit te rijden. De hele straat wordt afgesloten voor het verkeer, dit zowel auto's, rijwielen en bromfietzen. Het wordt een wandelstraat, alleen voor voetgangers.

Natuurlijk zal het dienstverlenend verkeer, zoals de vuilnisauto, ziekenauto, brandweer enz. wel toegang tot de straat houden. Maar de rest van het verkeer heeft hier geen toegang meer er zal geparkeerd moeten worden in de nieuwe parkeervakken in de Breeuwersstraat, die hier worden gemaakt en op de Houtmankade of Planciusstraat. Dat het een wandelstraat is, zal worden aangegeven met het verkeersbord nummer 61 (voetpad) en een verhoogde toegangsrempeel. Mocht U meer informatie willen hebben, dan kunt U dagelijks terecht bij het wijkcentrum, Schiemanstraat 2 van 9 tot 4 uur.

B. Frank

situatie.



In april 1973 werden de eerste plannen ontworpen om van de Houtmanstraat en de Houtmandwassstraat een "wandel- en speelstraat" te maken. Nu, vier jaar later, is het dan eindelijk zover, dat aanstellen wordt gemaakt met de uitvoering en zal aan het eind van dit jaar hiermee begonnen worden.



Voetspad

inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

2 mei '77. Haarlemmer Houttuinen: Agressieve vergadering. De gevolgen van de verschillen in de plannen van de arch. en S.O. leiden tot een agressieve sfeer.

midden '77. De gemeente heeft plannen met de brug: Bullebak. De Bullebak (over Brouwersgracht tussen Marnixstraat en Korte Marnixstraat) wordt vervangen (de oude maakt te veel lawaai); echter de nieuwe brug wordt een "vaste" brug, zonder "middenklap"-met doorvaarhoogte 2,18 m. Dit kan nadelig zijn voor woonboten en leidt tot bezwaren van waterbewoners.

De inspraakgroep is tot verwondering van Frank Smit zeer boos aan het worden.
"Wat we nu weer voorgeschoteld krijgen is ouwe koek! Wie ligt er dwars? Waarom zitten de diensten ertussen? We hebben voor niets zitten te ouwe hoeren! Alles wat in de inspraakgroep gebeurd is en in de Posthoorn verdwijnt! Waarom kunnen we niet met z'n allen met ons plan in de raad komen?"

... schepen hoger dan 3,00 meter zou dus in de Brouwersgracht en omgeving geen plaats meer zijn: een stille sanering van het woonschepenbestand door de gemeente. Althans mochten de plannen doorgaan voor een vaste Bullebak.

en dit leidt tot het besluit om koste wat kost het architectenplan (buurtplan) in de gemeenteraad te kunnen brengen, naast het S.O. plan.

- 4 mei '77. Er wordt weer een nieuw Voorbereidingsbesluit voor de Haarlemmerbuurt genomen met een nieuwe looptijd van 3 jaar.
- 9 mei '77. S.O. (Frank Smit) maakt een nieuw (definitiever) concept stedenbouwkundig p.v.o. voor de nieuwbouw a.o. Haarlemmer Houttuinen.
- mei '77. Er wordt een "Werkgemeenschap Bebouwing Haarlemmer Houttuinen" opgericht; d.i. een juridisch-organisatorische vorm om de 4 architecten bure's te laten samenwerken met de 3 opdrachtgevers.
- 3 juni '77. Perskonferentie architecten plan Haarlemmer Houttuinen; de breuk met S.O. wordt op de spits gedreven.
- 12 juni '77. Een officiële brief van de inspraakgroep over de onvrede met de gang van zaken, gaat naar B & W. (het duizet de stand van zaken van vóór de zomervakantie....)

mei/juni '77. Een plan voor een bruggetje vanaf het "landje van Kläsen" over het vaagat naar het Zoutkeetsplein, wordt door enkele ambtenaren voorbereid om hiervoor toestemming van de wethouder te verkrijgen.



inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

STAND VAN ZAKEN: WONINGBOUWPLAN VIERWINDENSTRAAT 11, 13, 15.

Het ministerie van Volkshuisvesting in Den Haag heeft de gemeentelijke aanvraag voor 80% subsidie in de overplaatsingskosten van de firma Touwen, uiteindelijk afgewezen. Op alle mogelijke manieren is hieraan door ons gewerkt, door omwonenden, het actie-komitee, de woningbouwstichting Lieven de Key, en mijzelf. Na ruim 1 1/2 jaar zit deze "oplossing voor het woonprobleem" in de Vierwindenbuurt - Rekenland helemaal vast.

DIT BETEKENT:

- 1) dat er een ander, kleiner bouwplan gemaakt moet worden voor Vierwindenstraat 11 / 15. Zoveel kleiner, dat daardoor opnieuw vertraging bij de ambtelijke goedkeuring kan ontstaan.
- 2) het verbeteringsplan, voor de naastliggende panden, op de hoek in de Vierwindendwarsstraat 19 / 27 gaat veel geld kosten, ruim f 55.000,- per kleine woning, terwijl de bouwtechnische kwaliteit dat nog minder is dan bij nieuwbouw. Dan ontstaat een hogere huur voor een opgeknapte woning dan voor een nieuw bouw woning van betere kwaliteit.
- 3) bij mijn onderzoek van totale nieuwbouw binnen één plan bleek dat tussen de geldende voor- en achtergevel rooilijnen een beter woningbestand, in aantal en grootte, ontstaat dan in de twee afzonderlijke plannen mogelijk was.

Deze drie punten zijn verleden jaar september al doorgepraat met de bewoners van Vierwindendwarsstraat 19 / 27, Lieven de Key en de dienst Volkshuisvesting, om nieuw oponthoud te vinden. Het komt bij afdrijving van de uitplaatsing van Touwen. Er is toen gekozen voor een totaal nieuwbouwplan, op voorwaarde dat de bewoners van de te vervangen woningen tijdens de bouw een goede tijdelijke woning hebben op een goede plaats. Volkshuisvesting verzoekt tevens Vierwindenstraat 19/21 in de planvorming te betrekken, door een voorstel te doen over nieuw weer opbouwen, of wachten tot rond 1990 als Touwen weg is en dan bouwen gelijk met het terrain en land van Touwen.

mei/juni '77 Bericht over de plannen in de Vierwindenstraat; moeilijkheden met subsidie, de plannen zitten vast.

Maar ja, "de eerste paal" is hiermee wel uitgesteld tot eind 1978, omdat er geheel nieuw bouwplan gemaakt moet worden, dat allerlei goedkeuringen moet krijgen. Het gat in de Vierwindenstraat ligt dus nog 2 zomers open. We hebben de Gemeente gevraagd deze plek op te vullen met grond en gras te planten en een hek te plaatsen tegen het pr. kerem, zodat er zit- en speelplek ontstaat. Maar zoiets eenvoudig is al door "ouwe" wethouder De Olee, Publieke Werken en Stadsvernieuwing, erg moeilijk te verwezenlijken. Hij laat zijn ambtenaren die dit zouden moeten doen met een lege geïgoot zitten. Tot en met volgend jaar kunnen zij geen nieuwe initiatieven meer nemen. Er worden nu allerlei brieven geschreven en gesprekken gevoerd om dit gat in de Vierwindenstraat weer wat netjes en bruikbaar te maken.

HOOBLANG ZULLEN WIJ EROP WACHTEN??



Tot dusver de globale kalender van voorvallen.....

inspraak - ontwikkeling.

Konklusies uit de inspraak ontwikkeling, te gebruiken bij het bepalen van onze doelstellingen.

Beschouwingen over het huidige proces.

Uit de ontwikkelingen in de inspraak blijkt dat de gebiedsbewoners van dit stuk Amsterdam de negatieve ontwikkelingen, die leiden tot grootschaligheid en verstoring, willen beperken. Zij willen onder meer dat het oorspronkelijke fijschalige karakter van de gemengde woon- werkbesteding gehandhaafd blijft. De mensen uit deze gebieden zijn als bewoners ook de eersten die kunnen aanvoelen welke bedreigingen, die het leven in zo'n wijk kunnen verstoren, er boven hun hoofden hangen. Zij beginnen zich dan, als de bedreigde groep, te weren.

We doelen hierbij op de mensen in deze wijk, maar: Ook de andere gebiedsbewoners; planten en dieren, hebben baat bij een gedifferentieerd milieu waarbij weinig grote veranderingen (in de tijd) plaatsvinden en weinig verkeer (ruimte nivellering) met z'n energie- verspilling en milieu overlast. Echter van de planten en dierenwereld is hier bijna niets meer over en bovendien bezit zij de mondigheid niet om tegen haar uitroeiing te ageren (behalve wanneer het te laat is).

De grens van een "biotische" omgeving houdt natuurlijk niet op aan de randen van de wijk, de stad, het land etc. Zij is eveneens een onderdeel van de totale samenhang zowel op makro- als op mikro nivo.

Het biotische milieu in de direkte woon/ werk- omgeving bestaat niet alleen uit wat boompjes, wat groen, wat vogels, vissen etc. maar het betekend ook voeling kunnen blijven houden met de elementen. Met wind, water, zon, regen, sneeuw, geuren, geluiden, kleuren, stemmen, fluiten, insecten, bacteriën, gezondheid, kortom: met **L E V E N**.

Wij, als biotische componenten, kunnen niet bestaan zonder onze interactie met de abiotische omgeving om ons heen. Er is evenzeer iets mis als onze biotische omgeving, dichtbij of veraf, verwaarloosd wordt; dan treed er een proces van verstoring op in het gedrag van de mens en wordt hij een slaaf van technische artefacten en vervangingsmiddelen. ("de kasplanten- mens")

Dit is een natuurlijke impuls die de bewoners van een bedreigd gebied gewoon aanvoelen, bewust of onbewust. In hun streven naar kleinschaligheid, naar het oude verweven leefpatroon, pleiten zij dus ook voor het behoud en de terugkeer van de andere "levende omgevingscomponenten".

konklusies.



Op grote schaal geldt ditzelfde verhaal ook. Daar is men ook veel bewuster hiermee bezig (Milieu-, Natuurtechniek e.d.). Op de kleinere (wijk)schaal worden deze motieven veelal onbewust als minder belangrijk ervaren en wordt het accent voorlopig alleen op de mens gelegd.

Het voortbestaan van de groep (wijk, buurt etc.) die bedreigd wordt, wordt natuurlijk primair gesteld en overschaduwd al het andere. In eerste instantie is het een defensieve houding van bewoners en belanghebbenden tegen hogere machten, gemeente overheid en daarboven eigenlijk het kapitaal of de starre ideologie (maatschappij- systeem links of rechts; het maakt niet uit). Naar een werkelijk e v e n w i c h t wordt nog bij lange na niet gestreefd. Allereerst wordt gevochten tegen de gevaarlijkste symptomen en systemen die de soort of groep (in dit geval de authentieke gebiedsgebruikers) bedreigen en wordt gezocht naar middelen om erger te voorkomen. Vandaar dat "strijd" en "aktie" kreten zijn (en waren), die gehanteerd moeten worden om de vaak logge bestaande systemen (zoals b.v. gemeentelijke diensten, de hele grondpolitiek, de ijzere greep van beleggers etc.) flexibeler te doen worden.



betrokkenen situatie.



inspraak - ontwikkeling. betrokkenen situatie.

De sfeer van wantrouwen die er tussen burgerij en bestuurders is gerezen ten gevolge van deze ontwikkelingen blijft tot op heden nog steeds voelbaar. Er moet nog steeds actie en strijd gevoerd worden, woorden worden verdraaid door diverse partijen ter bescherming van de eigen belangen, vaak gaan ook kwesties van persoonlijke eer de boventoon voeren en daartussendoor komt er langzaam een contact op gang tussen de verschillende belanghebbenden. Het begrip "inspraak" begint gestalte te krijgen; een moeilijke vorm van overleg waarin steeds meer verbetering gaat komen omdat de diensten zich ook geleidelijk vernieuwen.

Stijgt...
Akte...



Er zijn zo insidels al heel wat bewegingen in de goede richting ontstaan die een aanzet kunnen geven tot een verdere stabilisering en continuering van het oude groei- patroon van de stad.

Maar vaak blijkt het middel ook een doel te worden:

b.v. Soms blijkt sociale woningbouw een positieve komponent te kunnen zijn om in bepaalde gevallen een historische koninuiteit (een groei- ordening) te kunnen waarborgen, vooral in een situatie waar de cityvorming de overhand dreigt te nemen. Zij wordt dan min of meer "heilig" verklaard. Het is helemaal nog niet gezegd of dit in alle gevallen ook wel op gaat. Misschien moet men wel helemaal niet bouwen in sommige gevallen of juist wel die fabriek i.p.v. woningen, of misschien is een duur herenhuis daar meer op z'n plaats (ruimtelijke verschillen).

De politiek, de ideologie, de "onbekende macht", doen echter (vooral bij aktievoerders) meestal de vrees ontstaan dat dezelfde fouten van vergroving, grootschaligheid en geldbelegging zullen worden wanneer ergens potentiële plekken waar iets mee gedaan kan worden, vrijkomen in de stad.



konklusies.

Er wordt dan haastig naar nieuwe bestemmingsvormen gezocht om b.v. (toekomstige) gaten en/of inefficiënte plekken in de stad te vullen. Gezien vanuit het gezichtspunt van de beperking van de ruimteconsumptie in het "open land" buiten onze stedelijke konzentaties is dit natuurlijk een nobel streven, maar vanuit de situatie of de bestemmingsfunctie zelf geredeneerd is het nog lang niet altijd duidelijk of het gebied dit zelf allemaal aan kan. Of dit het onderling funktioneren van de kleinschalige omgeving ten goede komt: m.a.w. wanneer heeft het gebied z'n verzadigingspunt bereikt? (Niet te weinig, maar ook niet te veel van het goede.)



Naar onze mening gaat dit hele proces zoals het nu gaat evenzeer te snel en overhaast, zoals het de laatste decennia overal te snel gaat. De motieven berusten op het opheffen van de direkte noden, daarbij voortgedreven door (tijdelijke) economische en politieke systemen.

VOOR HET "NU" IS HET GOED;
MAAR WE MOETEN VOORZICHTIG ZIJN.....



instellingen en organisaties.

Opbouwwerk.

Een van de vruchten die de maatschappelijke mentaliteitsveranderingen van de jaren '70 afwierp was het opzetten van buurt- en wijkgericht opbouwwerk, bedoeld om de mensen van de wijk zelf hun problemen stap voor stap te kunnen laten oplossen.

Een wijkopbouwwerker zou hierbij deze mensen kunnen ondersteunen en helpen bij hun streven naar gunstige veranderingen en de hulp van deskundigen kunnen inschakelen.

De R.M.W. (Raad voor Maatschappelijk Welzijn)- sektor wijkopbouw stelde in 1976 een opbouwwerker voor de Gouden Reael aan (Otto Tonino). In datzelfde jaar verscheen er van de hand van een z.g.n. voorbereidingscommissie en Otto Tonino zelf een stuk waarin de meeste knelpunten, die er vanuit de bevolking ervaren worden, uit de doeken gedaan worden. Tevens is hierin een uitgebreide beschrijving te vinden van de instellingen, voorzieningen, organisaties e.d. die zich met de problemen van de wijk bezighouden.

Een van de knelpunten die als taak van de opbouwwerker gezien kan worden, is de samenwerking te bevorderen tussen wijkbewoners- overheid en andere dienstverlenende instanties.

De meeste energie van de wijkbewoners gaat verloren in het tot stand brengen van de samenwerking met degenen die het voor het zeggen hebben (overheid, gemeente) en andersom is het voor de ambtenaren van projectgroepen e.d. even moeilijk om door de eenmaal opgeworpen berg van wantrouwen heen te dringen.

De benaming "Gouden Reael" en de begrenzingen hiervan behoren bij het gebied van het wijkcentrum "de Gouden Reael", gevestigd in gebouw de Ahrend, van waaruit het opbouwwerk z'n diensten verleend.

Sommige gemeentelijke instellingen en andere maatschappelijke organisaties gebruiken andere staatsindelingen zodat het moeilijk is om exakte (statistische) gegevens over de hele wijk te verkrijgen.

b.v. De Zeeheldenbuurt behoort statistisch en bestuurlijk bij de Spaarndammerbuurt. (bc.10)

Sommige delen van de wijk behoren daardoor onder het gebied van een andere projectgroep.

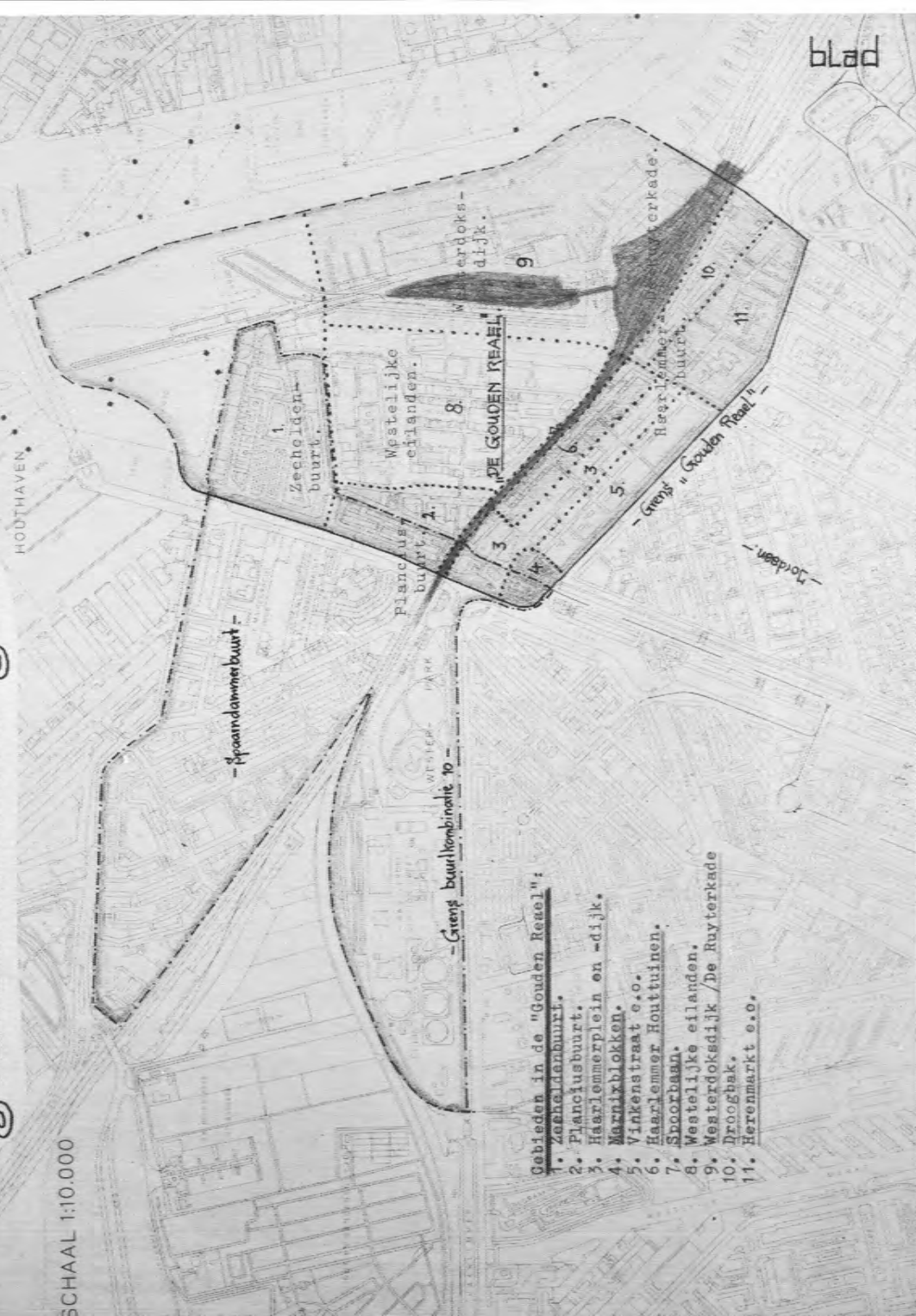
Hierdoor kunnen wijkbewoners moeilijk vat krijgen op de dienstverlening die over de verschillende wijken verspreid is.

Ook hebben b.v. de Westelijke Eilanden een eigen vorm van overleg met de projectgroep Gouden Reael.

De overleggroep Haarlemmerbuurt is daarentegen het georganiseerde overleg van alle wijkbewoners, dus ook de afzonderlijke buurtgroepen.

gebiedsindelingen.

SCHAAL 1:10.000



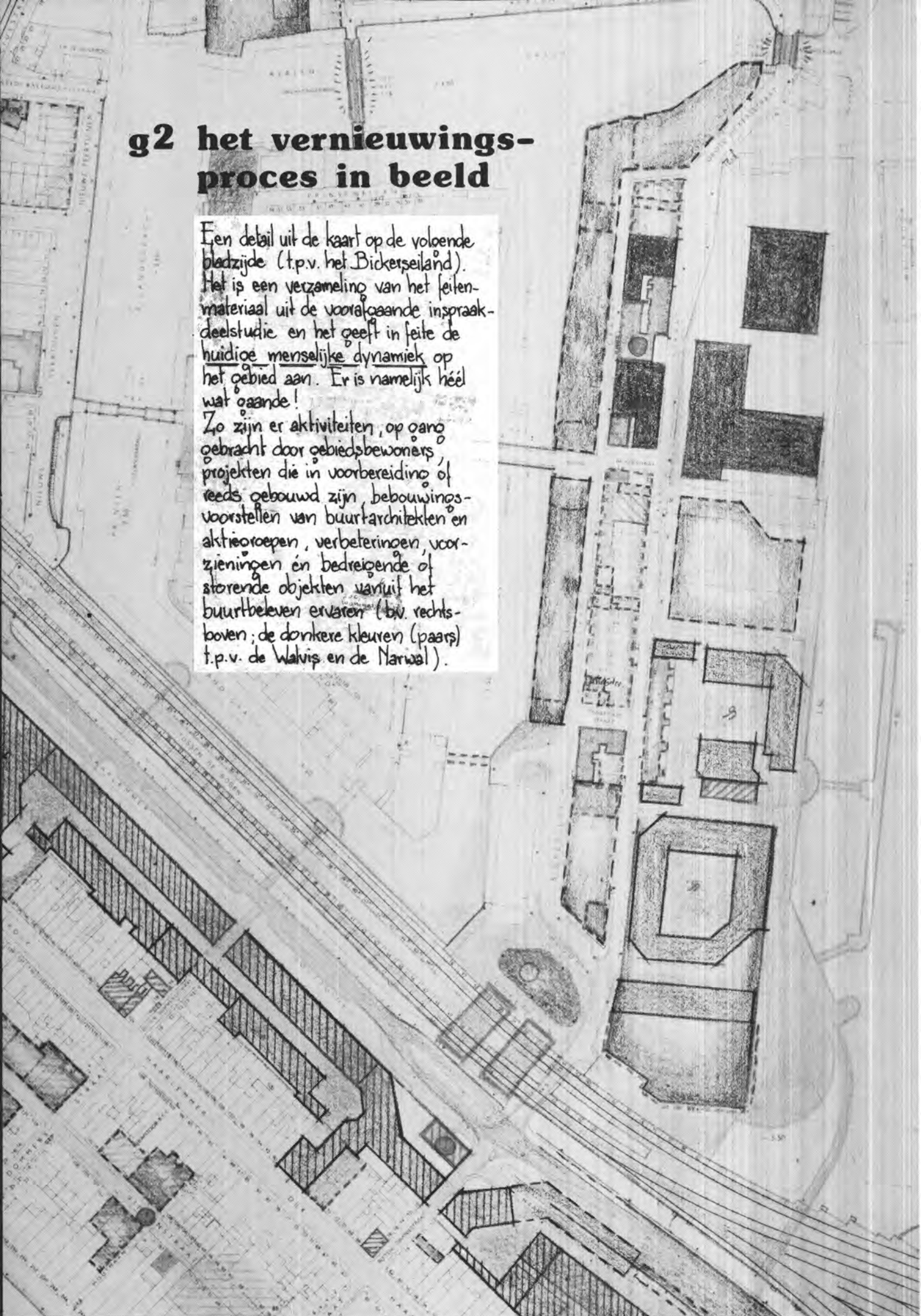
Gebieden in de "Gouden Reael":

1. Zeeheldenbuurt.
2. Planciusbuurt.
3. Haarlemmerplein en -dijk.
4. Marnixblokken.
5. Vinkenstraat e.o.
6. Haarlemmer Houttuinen.
7. Sporbaan.
8. Westelijke eilanden.
9. Westerdokedijk / De Ruyterkade
10. Droogbak.
11. Herenmarkt e.o.

g2 het vernieuwings- proces in beeld

Een detail uit de kaart op de volgende
bladzijde (t.p.v. het Bickerseiland).
Het is een verzameling van het feiten-
materiaal uit de voorafgaande inspraak-
deelstudie en het geeft in feite de
huidige menselijke dynamiek op
het gebied aan. Er is namelijk héél
wat gaande!

Zo zijn er activiteiten, op gang
gebracht door gebiedsbewoners,
projecten die in voorbereiding of
reeds gebouwd zijn, bebouwings-
voorstellen van buurtarchitecten en
actieoroeppen, verbeteringen, voor-
zieningen én bedreigende of
storende objecten vanuit het
buurtbeleven ervaren (bv. rechts-
boven; de donkere kleuren (paars)
t.p.v. de Walvis en de Narwal).



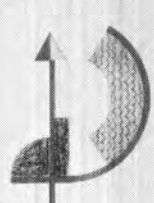
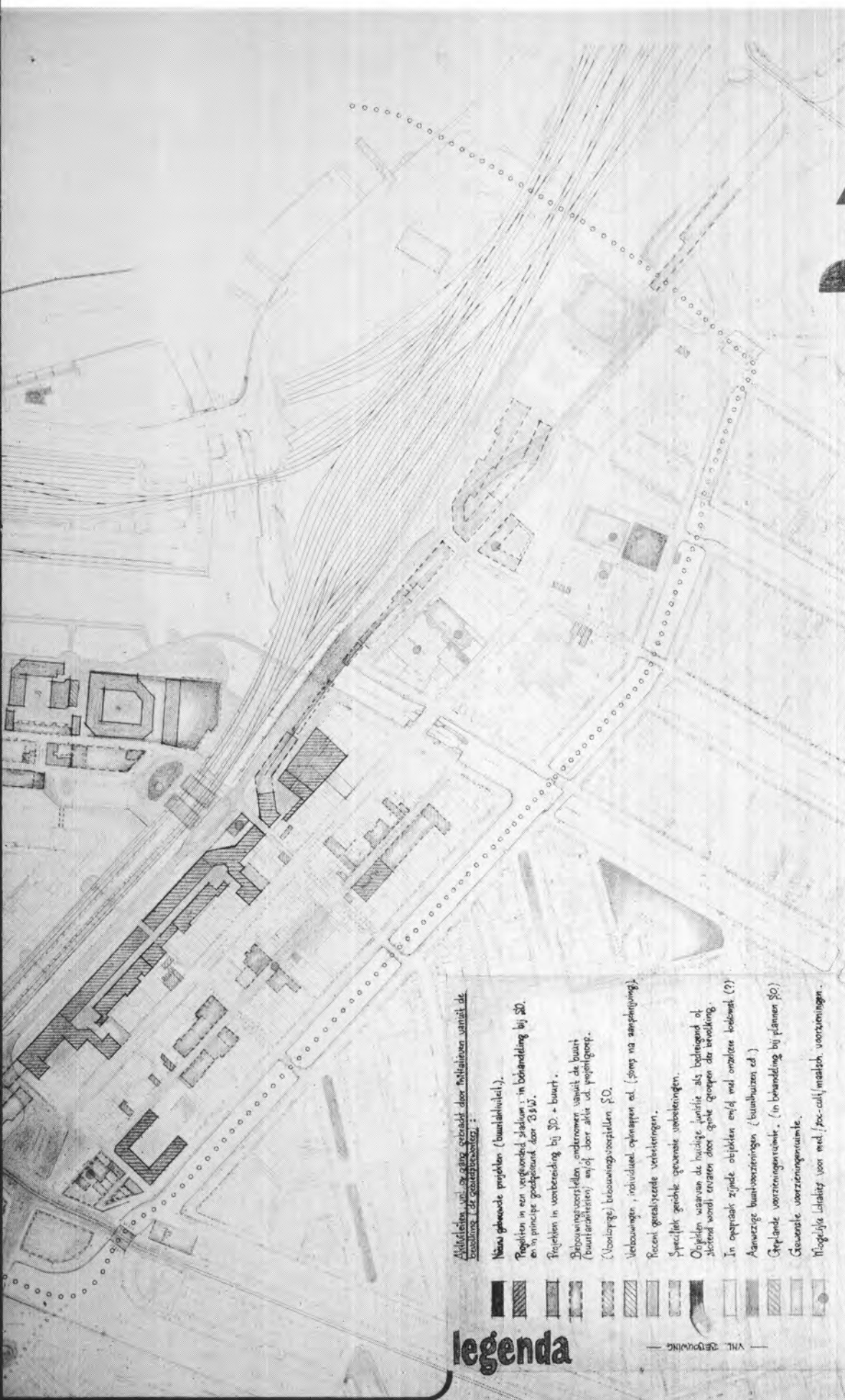
**het vernieuwingsproces -
inspraak ontwikkeling.**



1 : 2000. no

basiskaart





de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

Peter van Gerwen
Frits de Vries

legenda

Alleen in een vergoed stadium: in behandeling bij SD en in principe goedgekeurd door B&W.

- Nieuw gebouwde projecten (buiswoningbouw).
- Projecten in een vergoed stadium: in behandeling bij SD en in principe goedgekeurd door B&W.
- Projecten in voorbereiding bij SD + buurt.
- Bouwaanpakketten, ondernemen vanuit de buurt (buiswoningbouw) en/of door lokale ondernemers.
- (Voorlopige) bouwaanpakketten SD.
- Verbouwingen, individueel ondernemen of (soms na aanpakking).
- Recent gerealiseerde verbouwingen.
- Specifiek gebiedseigen verbouwingen.
- Objecten waarvan de huidige functie als achtergrond of steunpunt wordt ervaren door lokale groepen die betrokken zijn.
- In opmaak zijde objecten en/of met andere bebouwing (?)
- Aanwezige buswoningbouw (buiswoningbouw).
- Geplande buswoningbouw. (in behandeling bij plannen SD)
- Gewenste buswoningbouw.
- Mogelijke locaties voor med. / soc. cult. / maatsch. voorzieningen.

Voorstellen voor verbouwingen en ingrepen in de verkeerssituatie zoals wegprofielen, parkeerproblemen etc., reeds in een vergoed stadium.

- n = idem = minder definitief.
- Herplanningen, bestemmingen etc.
- Plannen voor autoverkeer (spreek) platen (vrij definitief)
- Gewenste ruimtelijke groen- en speel- en markt- voorzieningen.
- Aanwezige groen- en speel- (markt) -voorzieningen.
- (Niet efficiënte voorzieningen) Buiswoningbouw, stads, gebieden, steigers, (woning)bouwvoorzieningen etc.

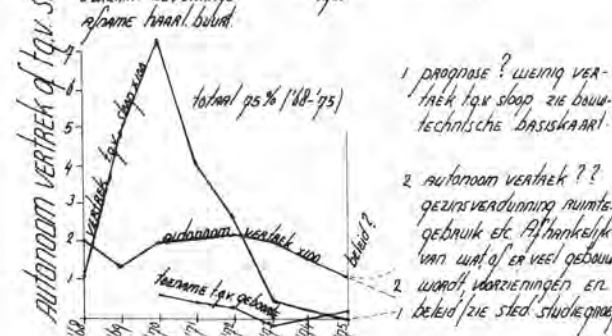
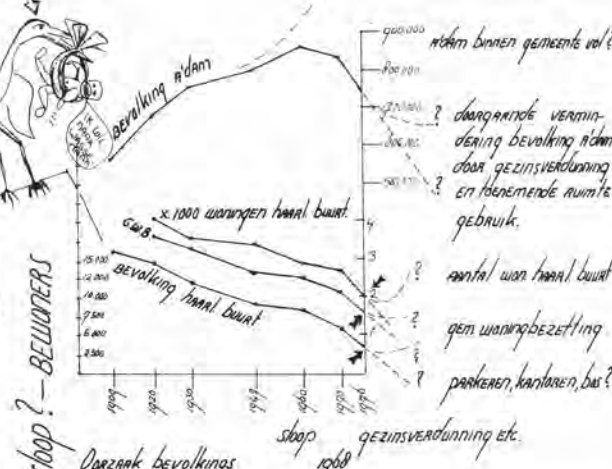


— AANDE KUNSTWERK
— VRIJ VERVOER

demografisch (h1)

BEVOLKING HAARLEM-MERBUURT, B.C. 06, VERLOOP, PROJECTIE? S.O., BELEID

blad



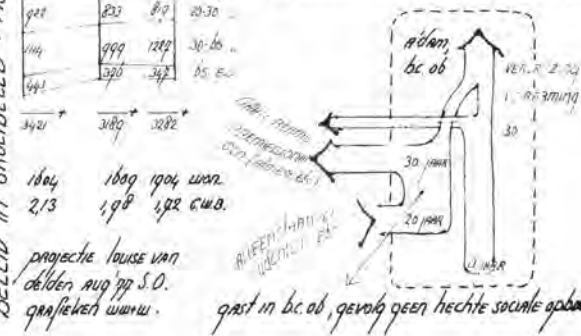
PROJECTIE DOORTREKKEN - DOELWIKKELINGEN
BELEID IN GROEIJEELD - TIJD

levendgeborenen per 1000 vrouwen van 15-44 jaar
1974 Nederland 64,7 buurtcombinatie 06 54,7
1975 " " 69,8 " " " " 48,0

migratie van gezinnen en alleenstaanders in bc. 06
1973 1974 1975
-30 178 155
afname
431 330 224
afnemend vertrek? (wilma project etc.)
gezinspersonen vertrek / vertrek gezinnen x gem gezinsgrootte 2,78 haarl. buurt / nederl. 3,49

1.1.1976 huishouden grootte haarlemmerbuurt
1352? 1 pers (oekels of of samenwonend) 4/2? 2 pers. en 408 3-9 pers.

Alleenstaanden Ned. 8% A'dam 25% bc. 06 38,8%
1975 1980 1985
603 520 522 0-10 jaar
921 803 810 20-30
1144 999 1212 30-40
1441 1370 1422 45-50



demografisch

BEVOLKING HAARLEMMERBUURT, B.C. 06, VERLOOP, PROJECTIE S.O., BELEID??

blad

BEVOLKINGSPROJECTIE B.C. 06

814	807	593	0-20 jaar
1322	1285	1030	20-30
			30-45
1869	2256	2071	45-50
529	570	430	
4550	4925	4736	
2047	2490	2400	woningen
222	198	192	q.w.b.

tot 1980 toename bevolking 8%
1985 afname " " 16%
projectie S.O., grafisch w.w.w.

bc. 06 8% buitenlanders, 3% rijksgenoten → relatief veel alleenstaande mannen → ev. familiehereniging.

leeftijdopbouw in de haarlemmerbuurt en amsterdam '70 en '75

1970	1975	1970	1975
24,3	19,6	27	25
38,4	42,3	29	31
27,4	28,2	30	29
11,9	13,0	14	15

haarlemmerbuurt ± 16% is gepensionneerd
(aug 1977) ± 12% is werkloos } 38% zonder beroep.
± 7% is studierend

... veel mensen met een laag inkomen

CONCLUSIES T.B.V. DOELSTELLINGEN

- m.b.t. bevolking amsterdam. Deze mag niet blijven afnemen zolang dit meer verkeer over grote afstanden ten gevolge heeft.
- m.b.t. aantal woningen. Prioriteit heeft een grote diversiteit die op "loopschaal" waarneembaar is. Veel woningen is geen doel op zich. Invulling kan door woningbouw worden tegengaan. Zo kan een bepaald deel van de wijk om grote, een ander om kleine, veel of juist geen nieuwe woningen vragen.
- m.b.t. de gemiddelde woningbezetting. Deze wordt steeds lager. Veel factoren zijn van tijdelijke aard, betrekken woningen zijn minder tijdelijk.
- Per plek beslissen welke woninggroottes wenselijk zijn. Woningen kunnen samen iets hebben (veel alleenstaanden) of kunnen nog wat groeien of afsterven. In elkaar opgaan of zich juist afsplitsen.
- grote sloop behooft voorlopig tot het verleden. Kleine sloop, b.v. van een deel van de woning (boekenplank) gaat daar.
- autonoom vertrek naar premiewoningen in overbopgebieden is ongunstig m.b.t. energiegebruik en m.b.t. diversiteit.
- de wijk heeft veel langblijvende gasten (studenten etc.). Deze groei kan de buurt in haar identiteit steunen. Activiteiten bepaalde woonvormen, voorzieningen.
- Groepsvorming van buitenlanders moet ween aan de loopschaal getekende worden.
- Meer kinderen zullen alleen komen als voor gezinnen (delen van) de wijk aan eisen als veiligheid, contact, speelgelegenheid etc. voldoen.

demografisch beleid tot op "loop-voel" schaal.



11



3 0 6



5 0 S



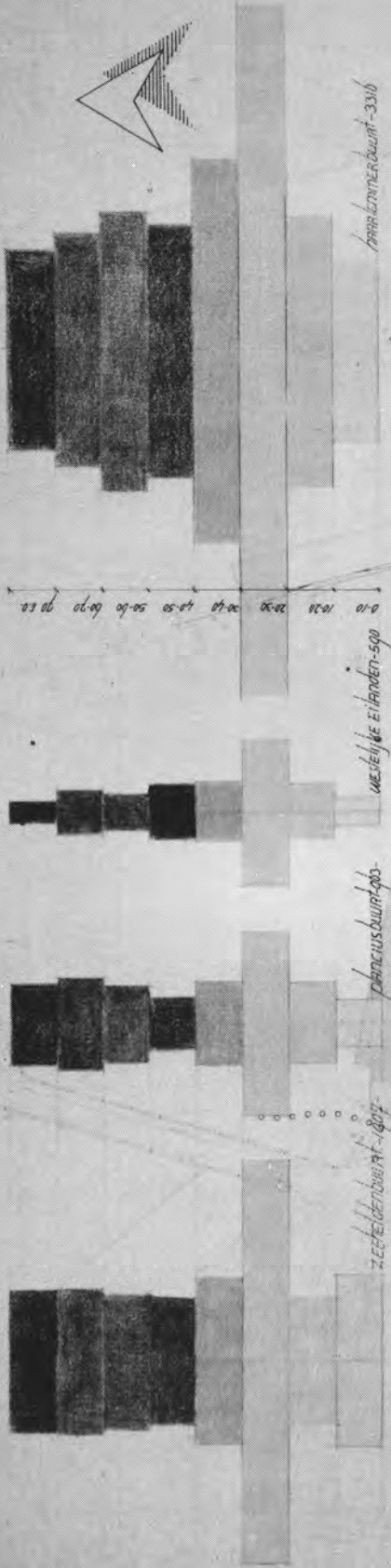
66

67



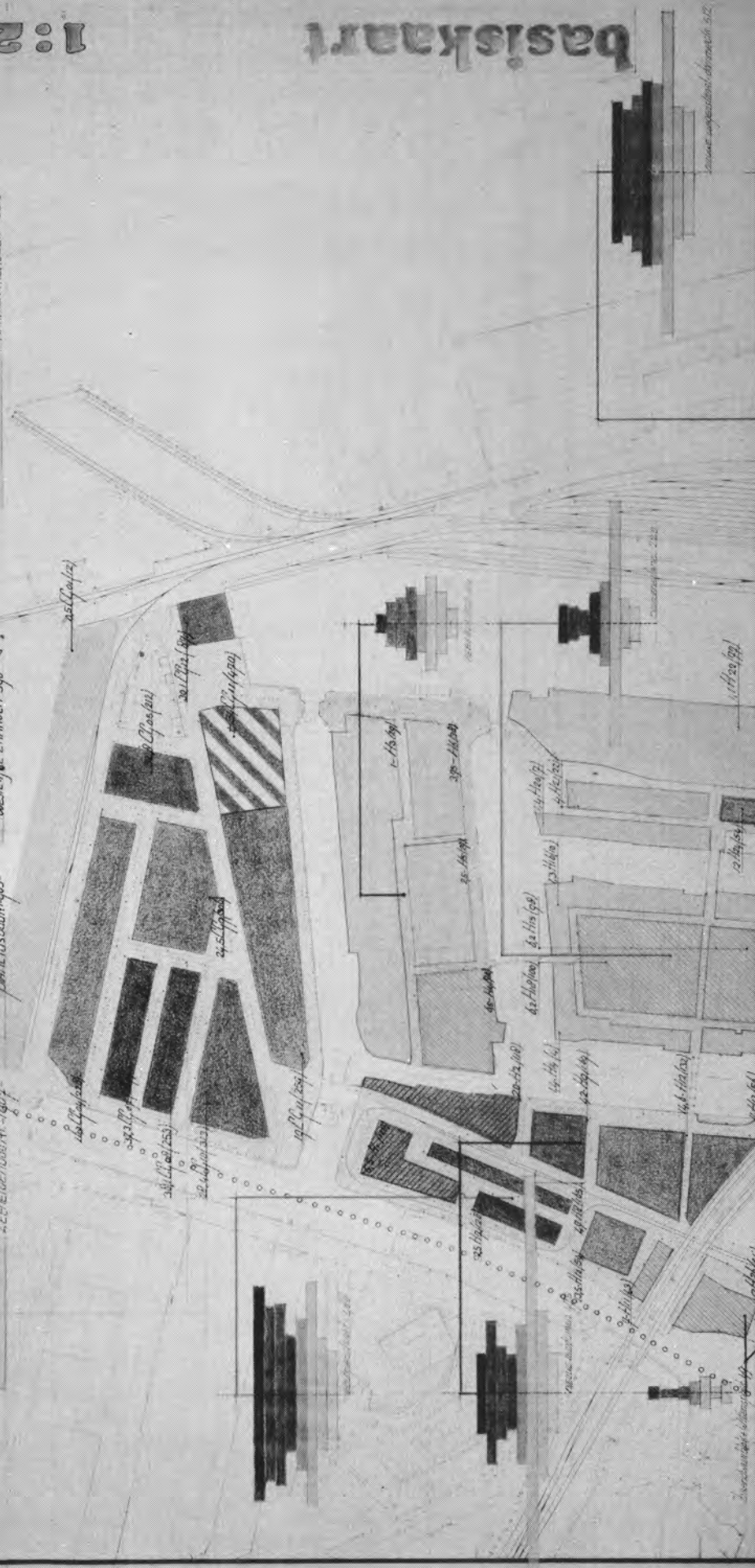
2 0 2

bevolkingsopbouw en -dichtheid

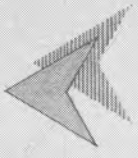


1:2000. no

basiskaart

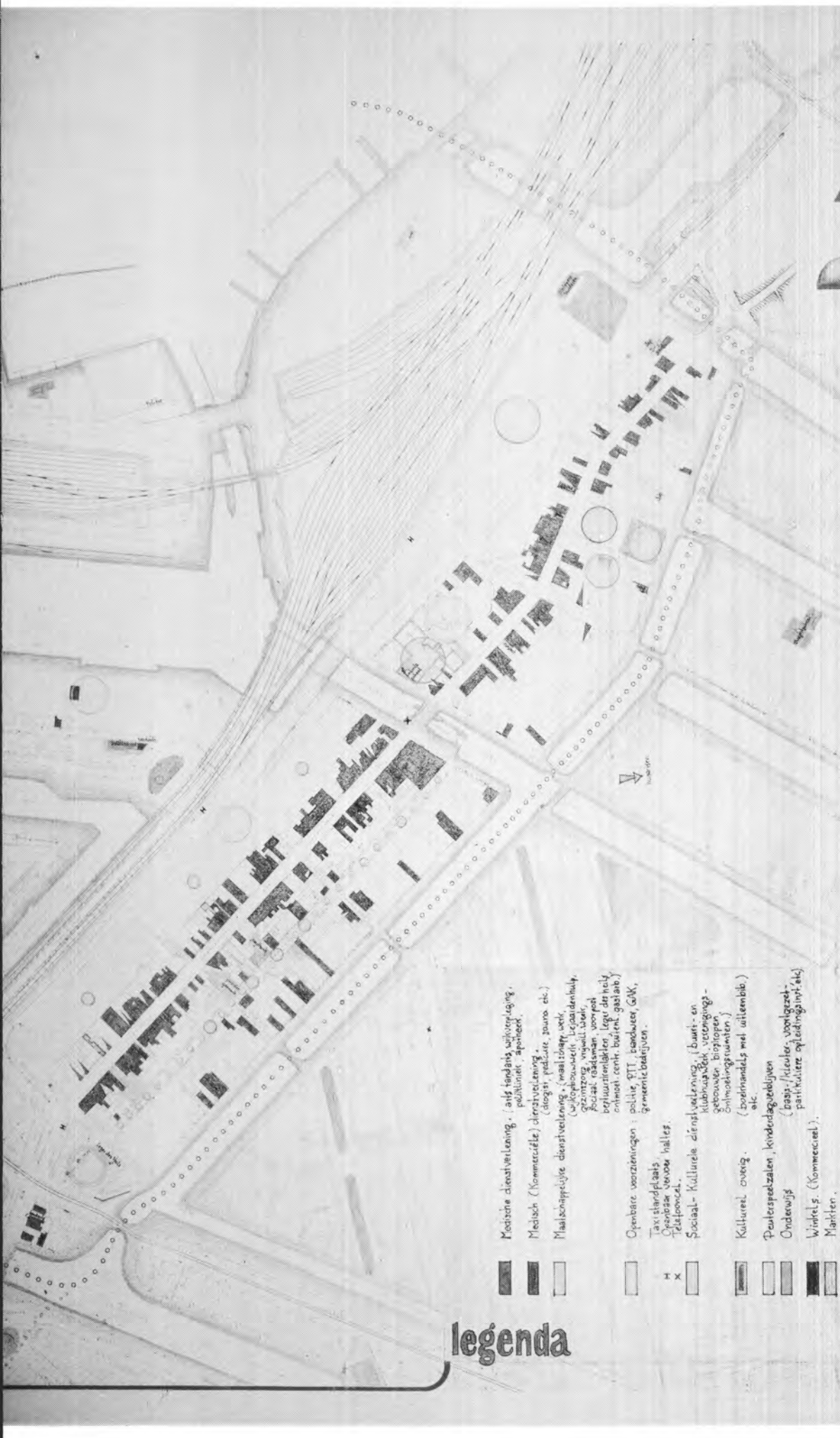


Source: population structure in 1877



voorzieningen.





legenda

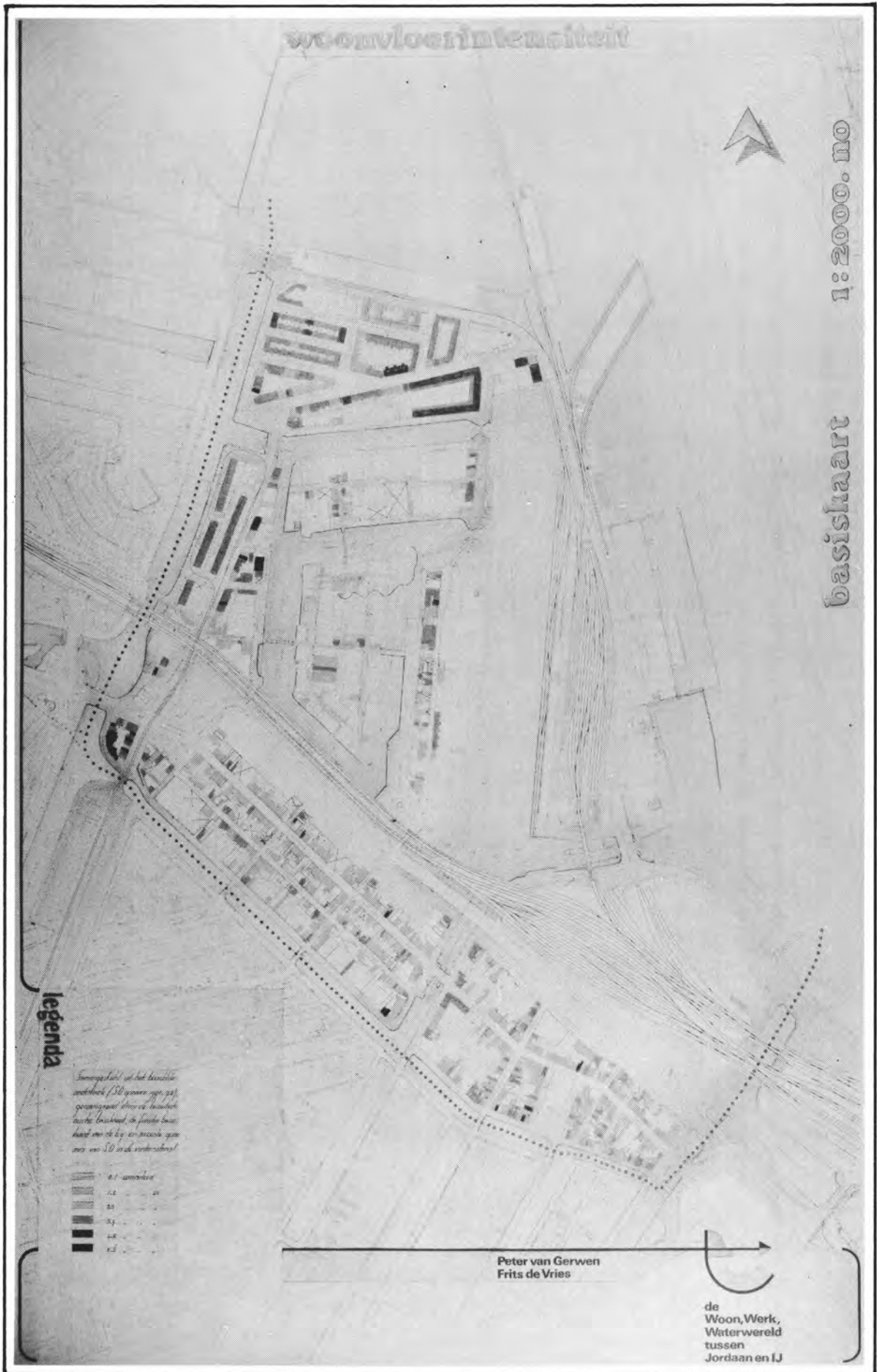
- Medische dienstverlening, (als fondatoir uitvoering, polikliniek, apothek).
 - Medisch (kommerciële) dienstverlening, (dokter, praktijk, sauna, etc.)
 - Maatschappelijke dienstverlening, (waartoe ook cultureel, sport, recreatie, etc.)
 - Opbouw van de buurt, (bestaande gebouwen, voorlopige bouwwerken, laag- en hoogbouw, etc.)
 - Openbare voorzieningen: politie, PTT, bankwinst, GAK, gemeentelijke diensten.
 - Taxi-standplaats.
 - Openbaar vervoer.
 - Telefooncel.
 - Sociaal-kulturele dienstverlening, (burea- en clubruimte, verenigingsgebouwen, bioscoop, ontmoetingsruimten, etc.)
 - Cultureel overig, (boerhandel met wittenbld, etc.)
 - Peuterspeelzalen, kinderdagverblijven
 - Onderwijs, (basis-, kindert-, voortgezet-, paritair onderwijs, etc.)
 - Winkelz, (kommerciële).
 - Markten.
 - Cafe's, restaurants.
 - Benzinepompen.
 - Speel- en groenvoorzieningen (officieel karakter)
 - Speel- en groenvoorzieningen (tijdelijk karakter)
 - (Groenige activiteiten) (soc. Kult. Maatschapp.)
 - (Sportvoorzieningen: niet aanwinstig)
- Door SO is buurt voorgestelde slijningsmogelijkheden voor diverse voorzieningen, (niet voortbreiding bestemmingsplan HaarLemmerbuurt).

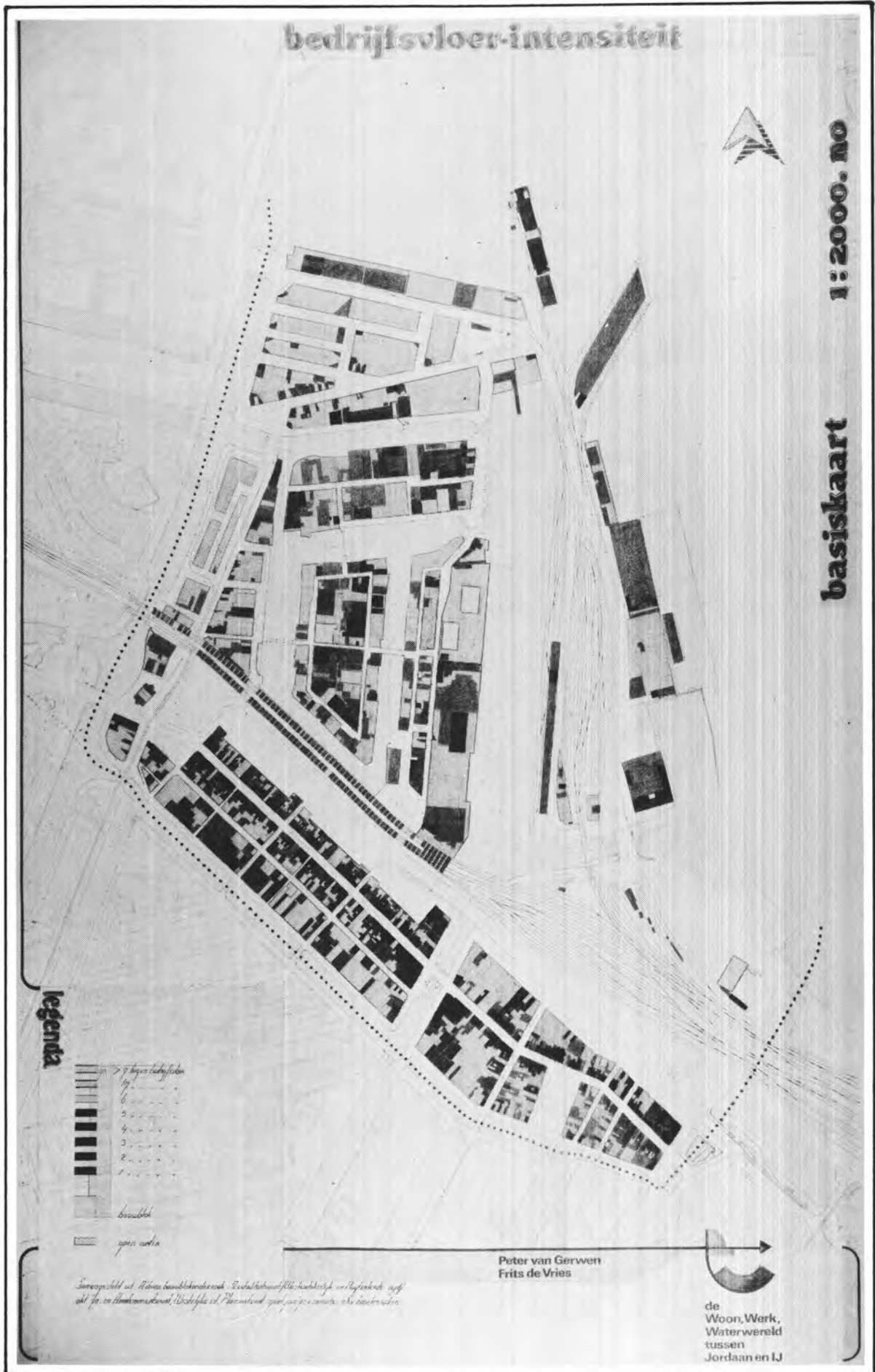
Peter van Gerwen
Frits de Vries

- Voorzietingen in de Gouden Steel: Zonnen:
- Winkelaparaat HaarLemmerbuurt '73; resp. '73 (zie linkskant b.g.)
 - Voorzietingenprogramma SO (Mijnbouw B.L.H. 25-01-77 / 1-04-77)
 - Onderwijsprogramma en bestemmingen, okt. '74
 - Opbouwplan in de Gouden Steel, 00. Oldo Toniao, juli '75.
 - Verlagen Rijdschoupe Souden Steel, '73 en Bidsame bouwtekend.

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

j1





**- DE ZEEHULDEN
BUURT -**
 een detail uit de
 "gevoelskaart" **k**



zeefkaart bebouwing

kombinatie-kaart 1:2000. no

legenda

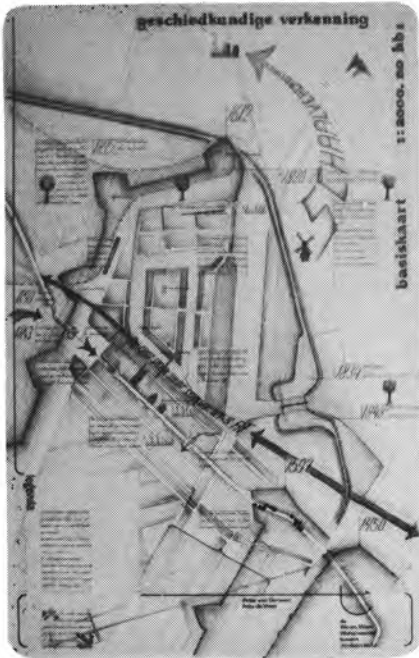
BOUTECHNIEK 3000		bouw goet - dicht (huur) verduif - man - indiffrentiel
		bouw goet - heel aard, monument - laag
		• beeltdsp.
		• indiffrent.
BOUTECHNIEK 1000		• monument - onoplyke stel
		• beeltdonstruere
		• bouw • beeltdschik
		• laag
BOUTECHNIEK 500		bouw motig
		• vest. bouw • beeltdschik (laag)
		restbehouwing - dicht (huur) onernd - monument
		restb. - stel (huur) onernd - monument - laag
BOUTECHNIEK 250		• beeltdspakod
		• laag
		• laag
		• beeltdonstruere
BOUTECHNIEK 100		• laag
		• beeltdonstruere
BOUTECHNIEK 50		• laag
		• open terrein, door ship ontstaan (vry terrein)

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

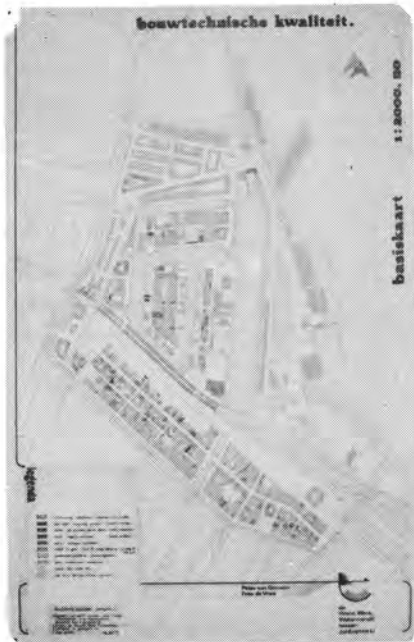
DEELSTUDIES:

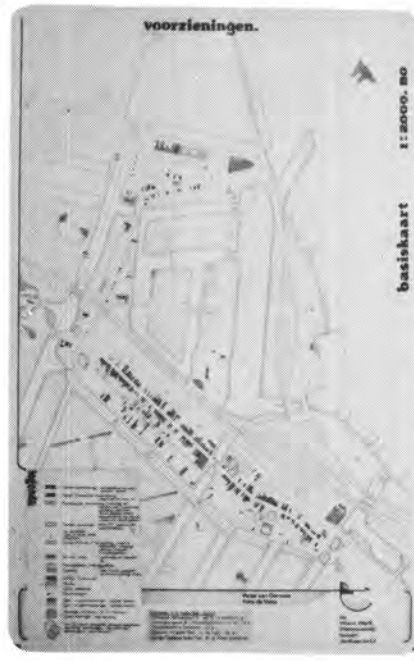
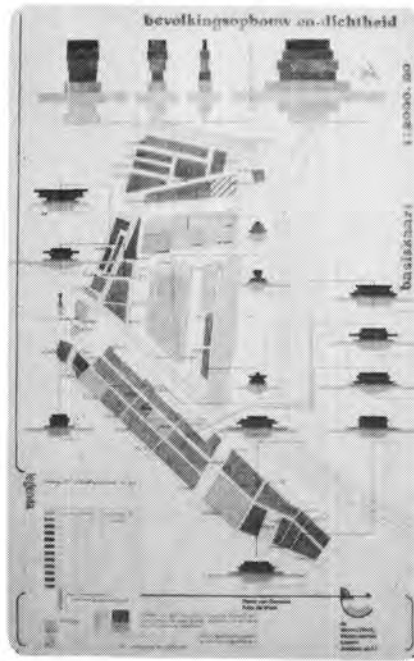
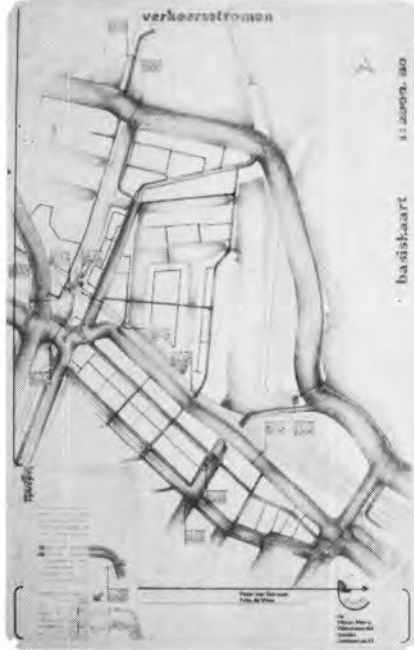
- GESCHIEDKUNDIGE VERKENNING. ↓
- HISTORISCHE KONTINUÏTEITEN 2 1/2 m 6.
- VERKEER EN RUIMTELIJKE ORDENING.



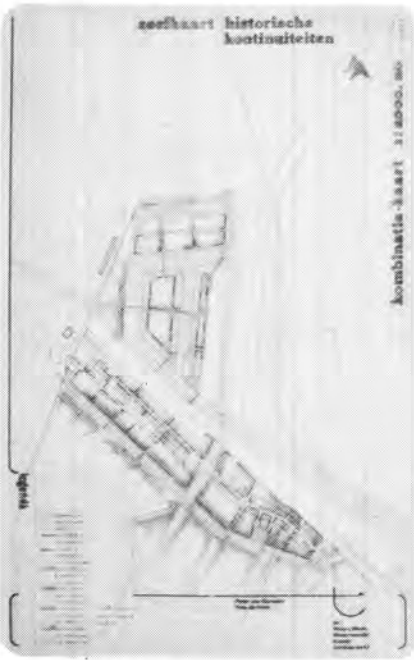
DEELSTUDIES:

- INSPRAAK.
- DEMOGRAFIE.



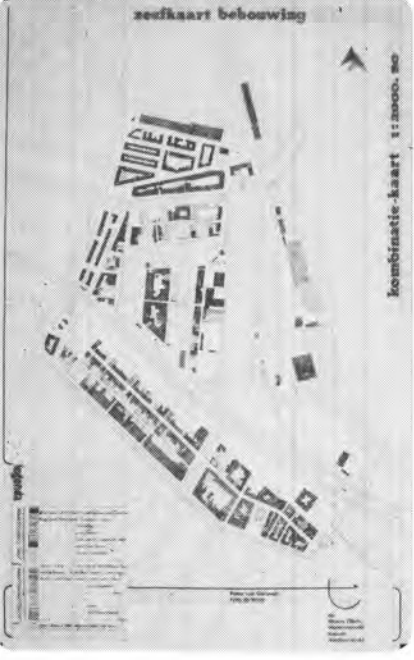


overzicht
onmogelijkheidsvlekken-
optel- methode. **z2**

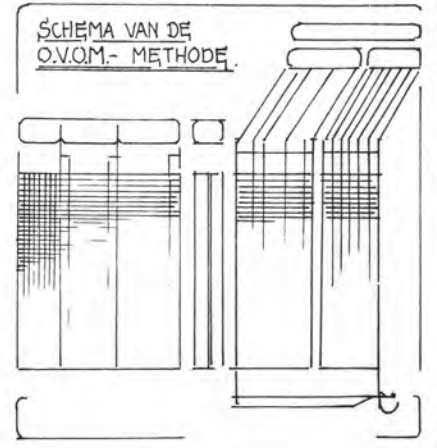


-KOMBINATIE KAART-

-KOMBINATIE KAART-



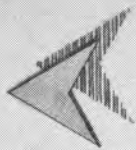
zeefresultaat.



N.B: NIET „GEZEefd“ ZIJN:
 - BEVOLKINGSOPBOUW - EN DICHTHEID.
 - DE GEVOELS- KAART.
 - WOONVLOERINTENSITEIT.
 - BEDRIJFSVLOERINTENSITEIT.

zeefresultaat basiskaarten

1:2000. no



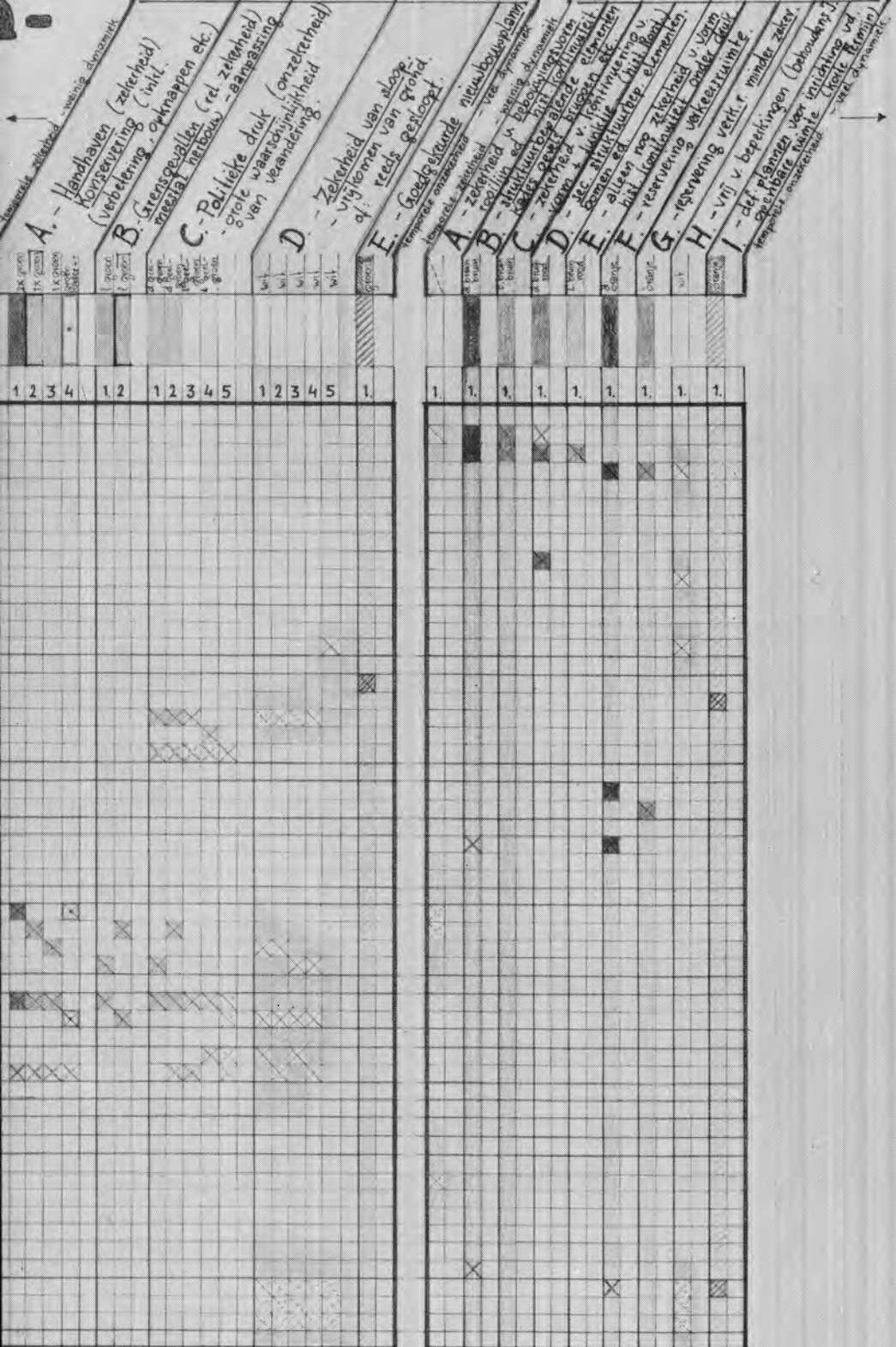
ONMOGELIJKHEDEN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING.

(BEPERKINGEN)

(VERANDERINGEN)

BEBOUWD GEBIED. BEBOUWING - OPSTALLEN.

ONBEBOUWD GEBIED. STEBEBOUWK. RUIMTE.



zeefresultaat.

Peter van Gerwen
Frits de Vries



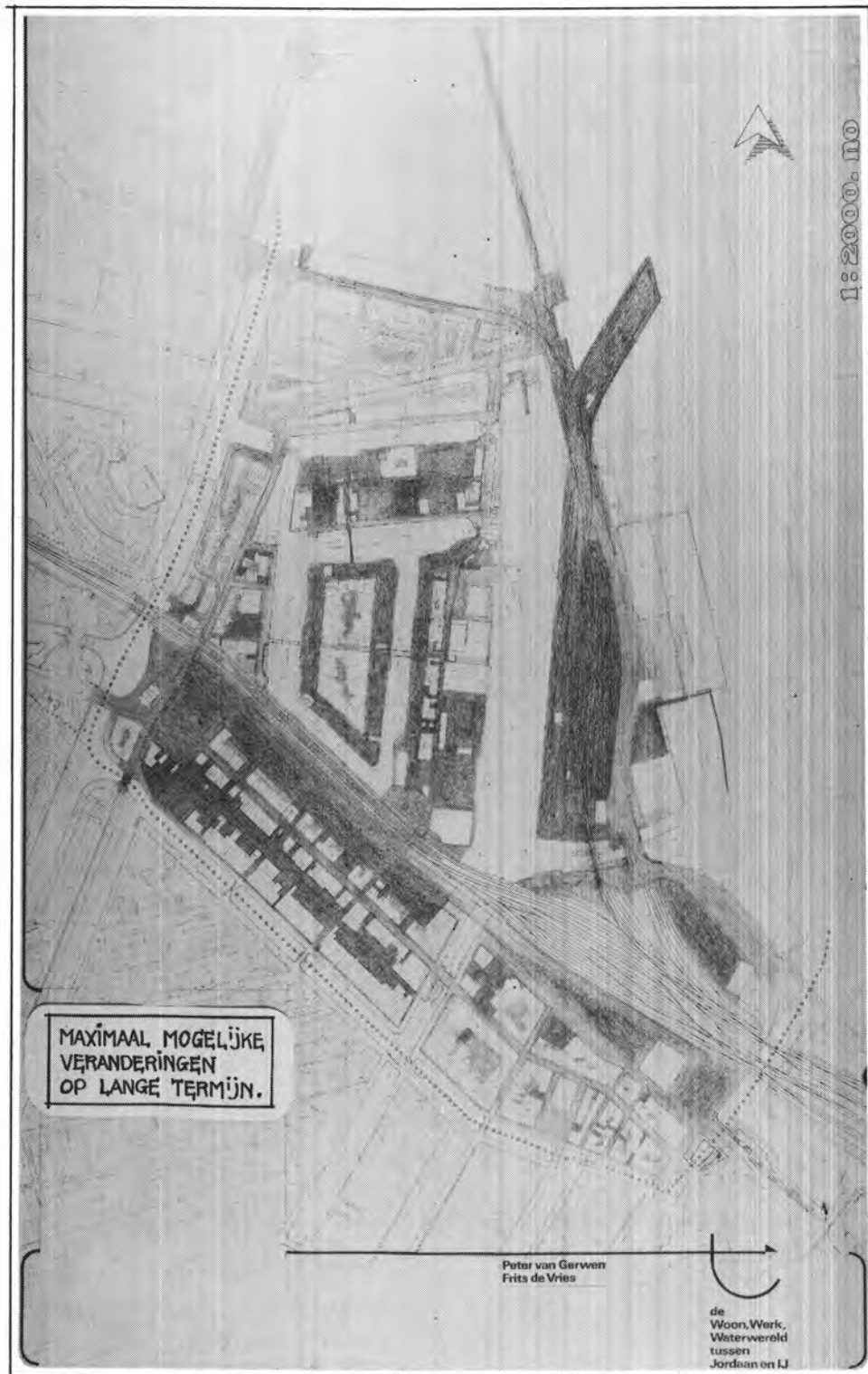
de
Woon,Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

z5 minimale en



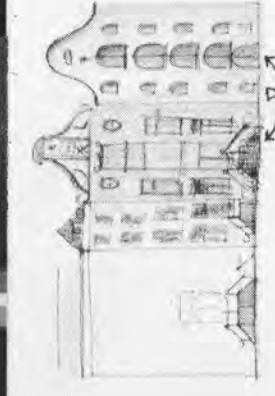
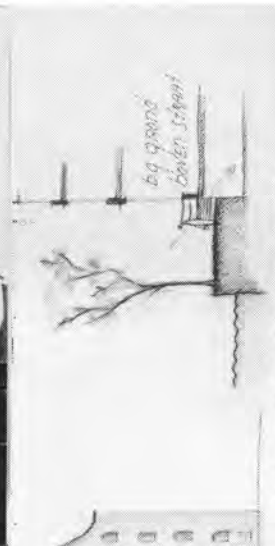
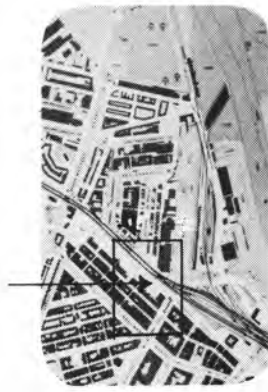
Uit het zeeresultaat kunnen we twee extremen halen. We kunnen nu aflezen welke gebieden op korte termijn zeker veranderingen zullen ondergaan. Dit zijn namelijk de gebieden die reeds gesloopt zijn of binnenkort gesloopt worden, waar nieuwbouwplannen voor bestaan of gebieden die op andere wijze als temporeel onzeker uit het zeeresultaat naar voren kwamen. (Zie de donkere vlekken, de lichte vlekken zijn secundair.)

maximale interpretatie



Op langere termijn geldt dit voor alle gebieden die in het zelfresultaat een lichte kleur kregen of helemaal wit bleven. Voor deze gebieden (op de tekening donker gekleurd) is de toekomst nog onzeker. Hier kan daarom gewaakt worden voor ontwikkelingen, die positieve groei-tendenzen de grond in zouden kunnen boren. Zo kan de bouw in open gaten en de inrichting van open ruimte van nu én de toekomst op elkaar afgestemd worden.

Een voorbeeld van het zeefproces, toegepast op een stukje van de wijk namelijk: het gebied rond de Haarlemmerdijk (Prinsengracht, Brouwersgracht Haarlemmer Houttuinen, Vinkenstraat, Bi/Bu. Oranjestraat).



aanmerkingen 1500 voren 100/10 10
5,75 m in 1892 13 m hoog gebouwd
worden. Noordkant Haarlemmer
tuinen bebouwd 1880.

Voormalige Bikkersbrug

Leuvenouwe dijk en toegangsweg
naar de Eerste houten huizen op
de grond.

- GESCHIEDENIS -

- MONUMENTEN -

holl. Vesta

Urus holl
Vesta Belgica

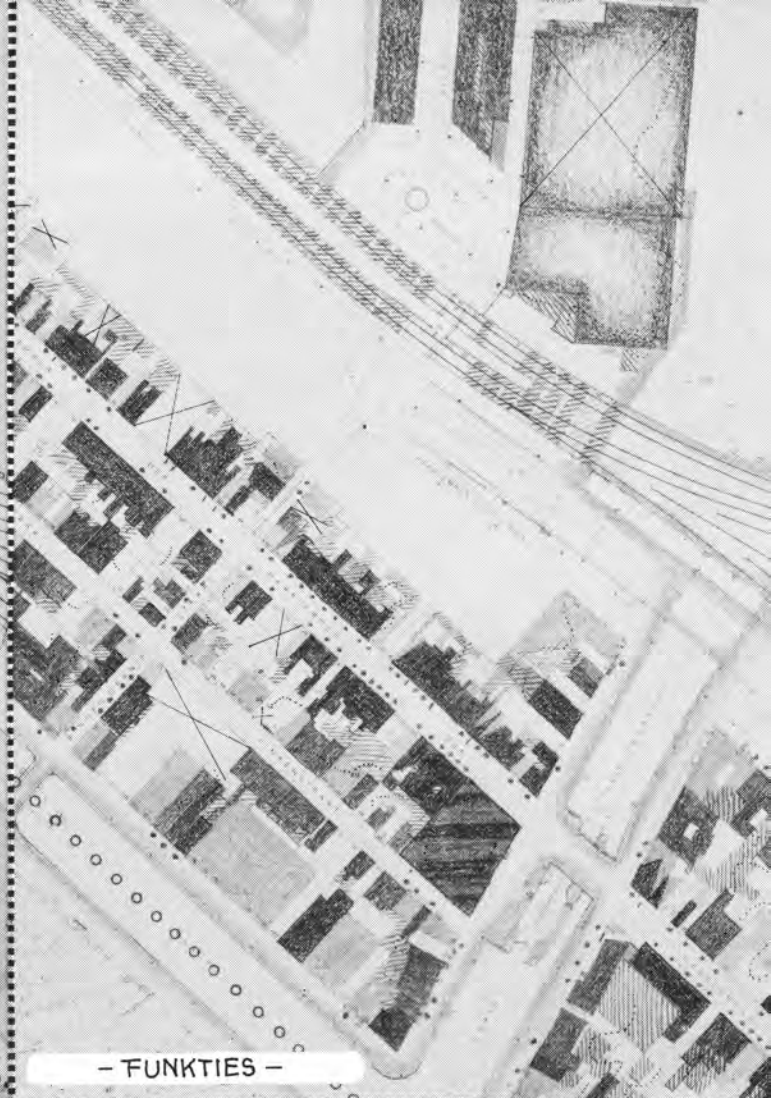
Urus holl
Vesta Belgica

- BOMEN -

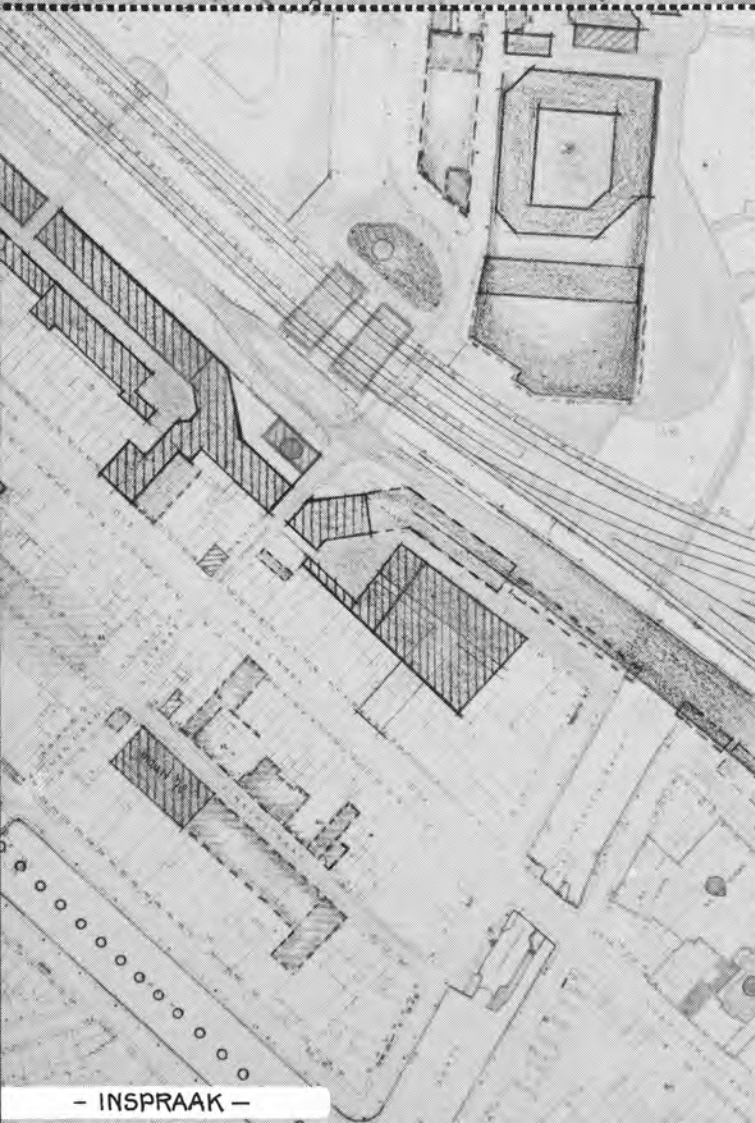
- OPEN RUIMTEN -



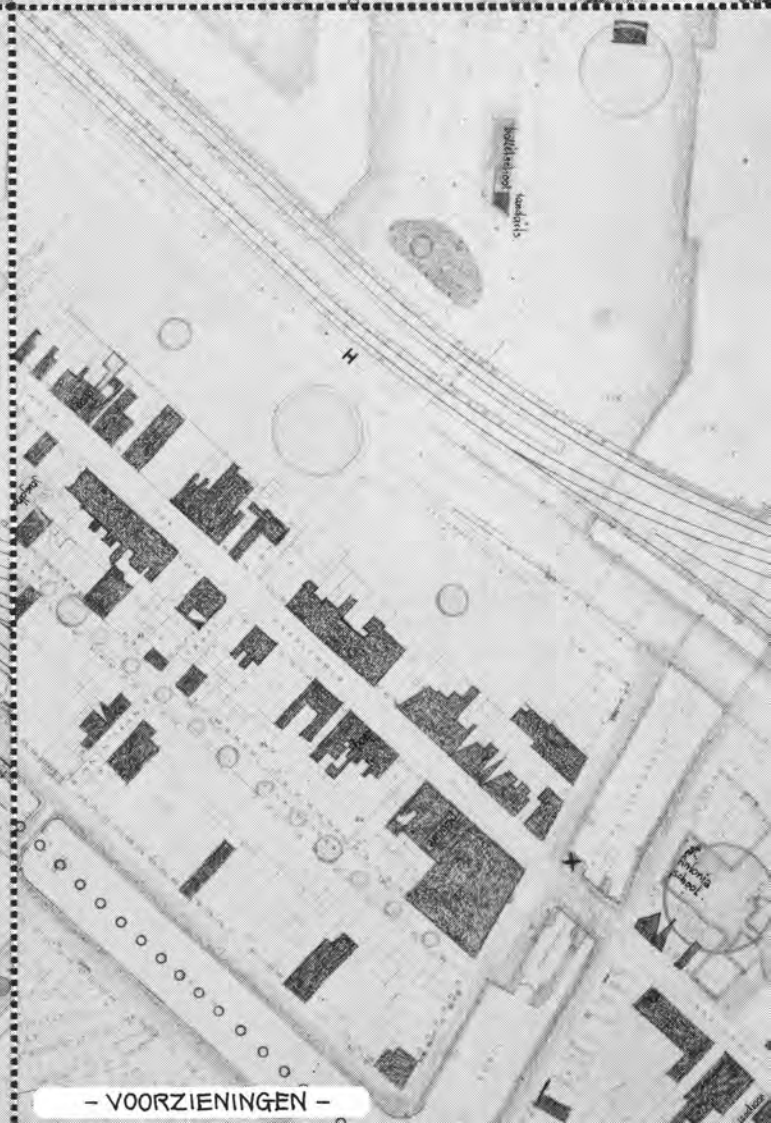
-BOUWTECHNISCHE KWAL-



- FUNKTIES -



- INSPRAAK -



- VOORZIENINGEN -

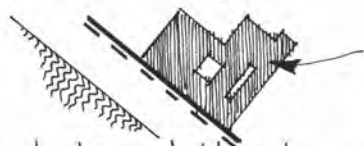
In dit voorbeeld zijn de geschiedenis inclusief de historische continuïteiten van Haarlemmerdijk en Brouwersgracht; de monumenten, de bomen; de open ruimten; de bouwtechnische kwaliteit; de functies; de inspraak en de voorzieningen met elkaar in verband gebracht en gezeefd.

Rechts zijn de twee combinatiekaarten van de historische en de bebouwinggegevens te zien. (Zie voor de verklaring van de kleuren de betreffende legenda's bij de basiskaarten.)

Op de volgende bladzijde is vervolgens een detail uit het zeefresultaat te zien met daarnaast een vergelijking van de huidige situatie (luchtfoto '77, t.o.v. '80 weinig ingrijpende verschillen).

Bekijken we nu in het zeefresultaat de meest donker (groene) kleur, dan betekent dit dat hier 5 onmogelijkheidsvlekken over elkaar vallen;

monument, beeldbepalend, bouwtechnisch goed, bewoond en vallend in een historische continuïteit (voorzieningen en functies zijn hier niet meegezeefd maar worden als extra gegevens bij 't zeefproces meegenomen omdat zij op zich reeds veranderlijk zijn en daarom moeilijk "hard" te maken).

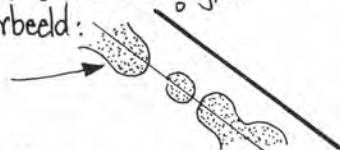


Panden hierbinnen hebben dus geen grote mate van verandering te verwachten in hun verschijningsvorm.

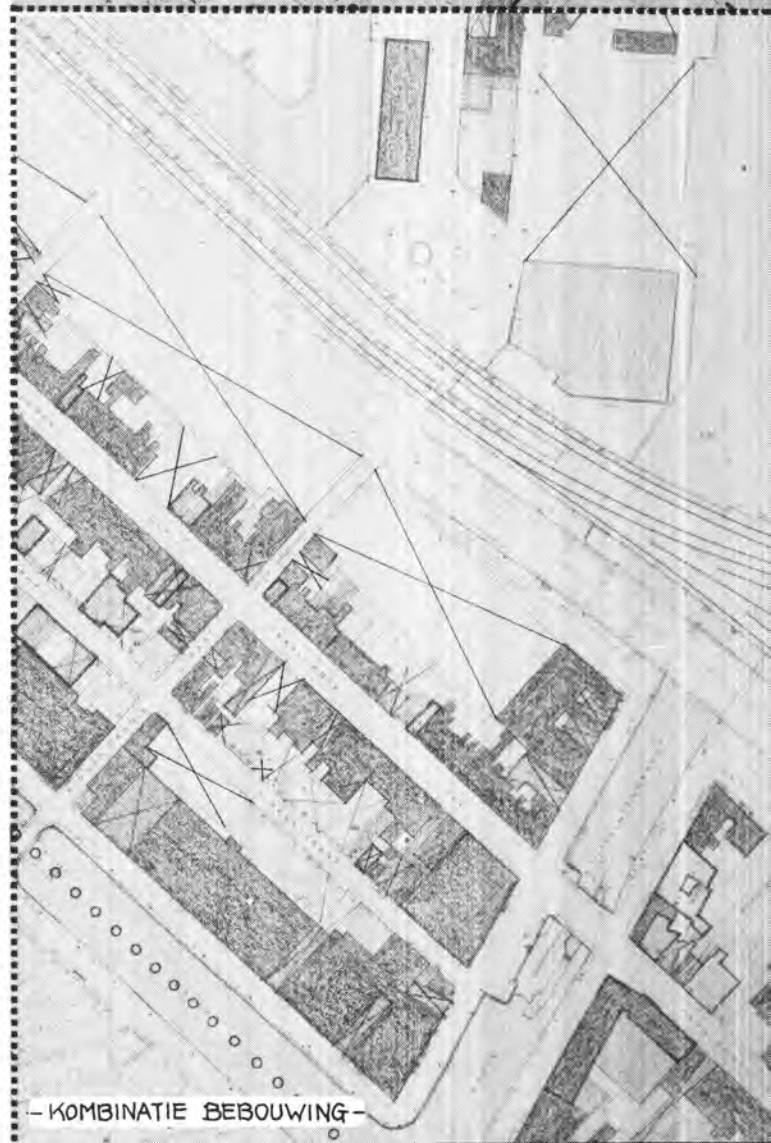
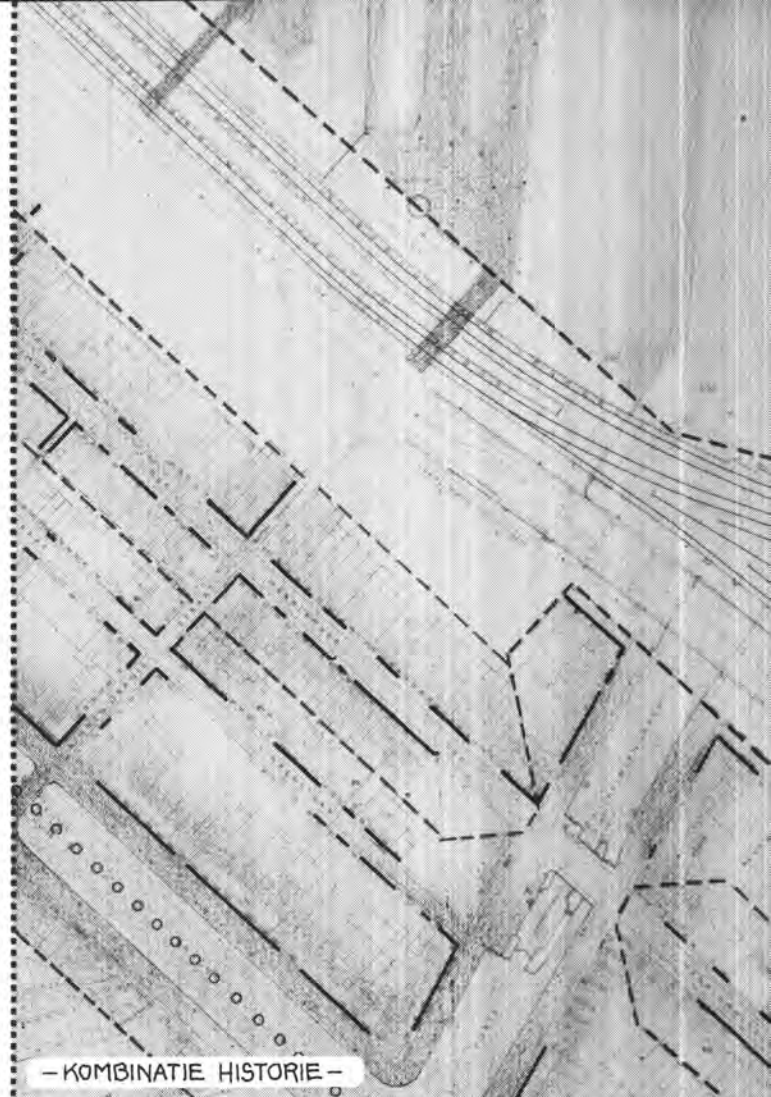
Voor de lichtere kleuren wordt dit echter steeds onzekerder (zie het overzicht v.d. O.Y.O.M. z4.).

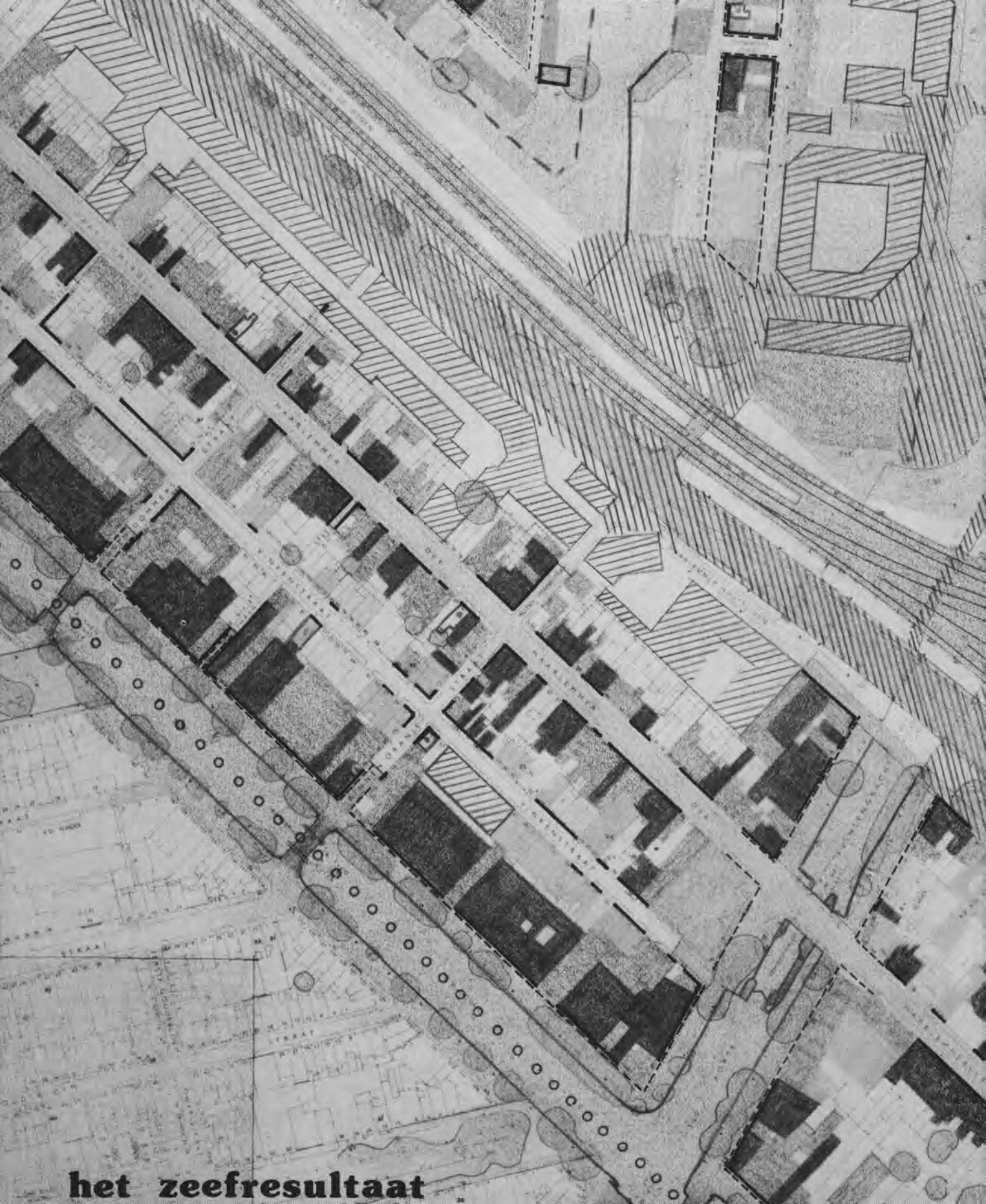
Voor het onbebouwde gebied gelden de oranje kleuren (hier lichtgroen).

Bijvoorbeeld:



Hier vallen 2 onmogelijkheden over elkaar namelijk; gezonde boom met forse kroon en stedebouwkundig beeldbepalend (valt in een historisch continue stedelijke ruimte).





het zeefresultaat



DE WENSEN EN EISEN, VERTAALD IN OBJEKTDOELEN

Deze objektdoelen, hoewel zoveel mogelijk waarheidsgetrouw anno '78, moeten steeds in het licht van de studie gezien worden. Als een voorbeeld hoe te werk gegaan zou kunnen worden alvorens een bestemmingsplan - procedure op het gebied los te laten.

In de praktijk dient alles steeds over-en-weer geëvalueerd te worden met de betrokkenen. De volgende bladzijden laten voornamelijk de manier zien; de prognoses, cijfers en dergelijke moeten daarom als momentopname van een bepaalde periode gehantereerd worden en zijn daarom niet zaligmakend.



a objectdoelstellingen aanleidingen omliggende gebieden

Relatie Oude Stad- IJ: versterken d.m.v.:

Openheid: transparantie Singel- IJ.
transparantie K. Prinsengracht-
IJ (Westerdoksdiijk).

Schakels: Droogbak- de Ruyterkade.
Westerdoksdiijk
Jonkerplein
Teerplein
Planciusstraat
Westerkanaal

Middelen toepassen zoals:

- Openheid, zichtlijnen, verdunning;
- Grensversterping, randenversterping d.m.v. gebouwde buffers.
- Groenkontinuiteiten- groenverdichtingen.
 - groenpenetraties, scherm.
 - aarde- en groenbuffers.

Verbinding Spaarndammerbuurt- Oude Stad:

Mogelijkheid van een alternatieve (rust- sluip) verbinding via de Zeeheldenbuurt- Westelijke Eilanden. (Snel "de stad uit" naar "open ruimte".)

Daarnaast verbetering van de ruimtelijke situatie tussen de Spaarndammerdijk en het Haarlemmerplein (idem verbinding Gouden Reel met Westerpark, ontspanningszone).

Koppeling van de groenvoorzieningen:

Jordaan, Oude Stad, Gouden Reel, Spaarndammerbuurt, Staatsliedenbuurt met groenvingers 8, 9, 10 en 11 en eventueel continueren met 12, 13 en 1.

(b.v. parken, volkstuinten, stadsoberdijken, sportterreinen, speelgelegenheden, binnengebieden, tuinen e.d. accent op natuur- in- de- stad, plant en dier.)

Pontverbinding naar landvinger 11:

a) Extra aanlegplaats v.d. bestaande pont bij Klaprozenweg in Amsterdam- Noord. (Verbinding Oude Stad, Gouden Reel, Jordaan, Spaarndammerbuurt e.d. met Twiske, Buikslotermeer, Tuindorp- Oostzaan.) Accent op spierkracht.

b) Of: kleinere (fiets, voetganger-) pont tussen Houthavenpier en Klaprozenweg, naast de bestaande pont.

Waterwonen Houthaven, Westerdoksdiijk: ((oud)binnenschippers).

Deze dienen meer in de buurten te worden geïntegreerd:

- Voorzieningen geven (schipperskinderen, buurthuisactiviteiten, (groenvoorzieningen, stal- en parkeergelegenheid).
- Goede spierkrachtverbindingen naar primaire subcentra.
- Aansluiten op kringloop- subsystemen.

Algemeen: de verbindingen met de omliggende buurten, wijken:

zie: Aanleidingen Grote Schaal: Spierkrachtroutes en Ontspanningszones, waarin de 2-e keuze- routes via natuur in stad.

Stedelijke Voorzieningen in het gebied, met groter draagvlak dan de Gouden Reel:

- Mogelijkheid om op het Haarlemmerplein een markt te vestigen (behoefte en wens).
- Winkelvoorzieningen Haarlemmerdijk/ straat: gedeeltelijk stedelijk: sektor niet- voeding vervult bovenwijkse functie: stadsdeelfunctie (draagvlak ca. 2000 m.)
- lokaal: voeding en genot; draagvlak ca. 1000 m.

(Zie winkelonderzoek Haarlemmerbuurt).

- Gezondheidscentrum (zie Voorzieningsprogramma)
- 10 klassige basis/ kleuterschool (" ")
- Kinderdagverblijf (" ")
- Watersportvoorzieningen (o.a. de Ruyterkade)
- Sporthal (" ")

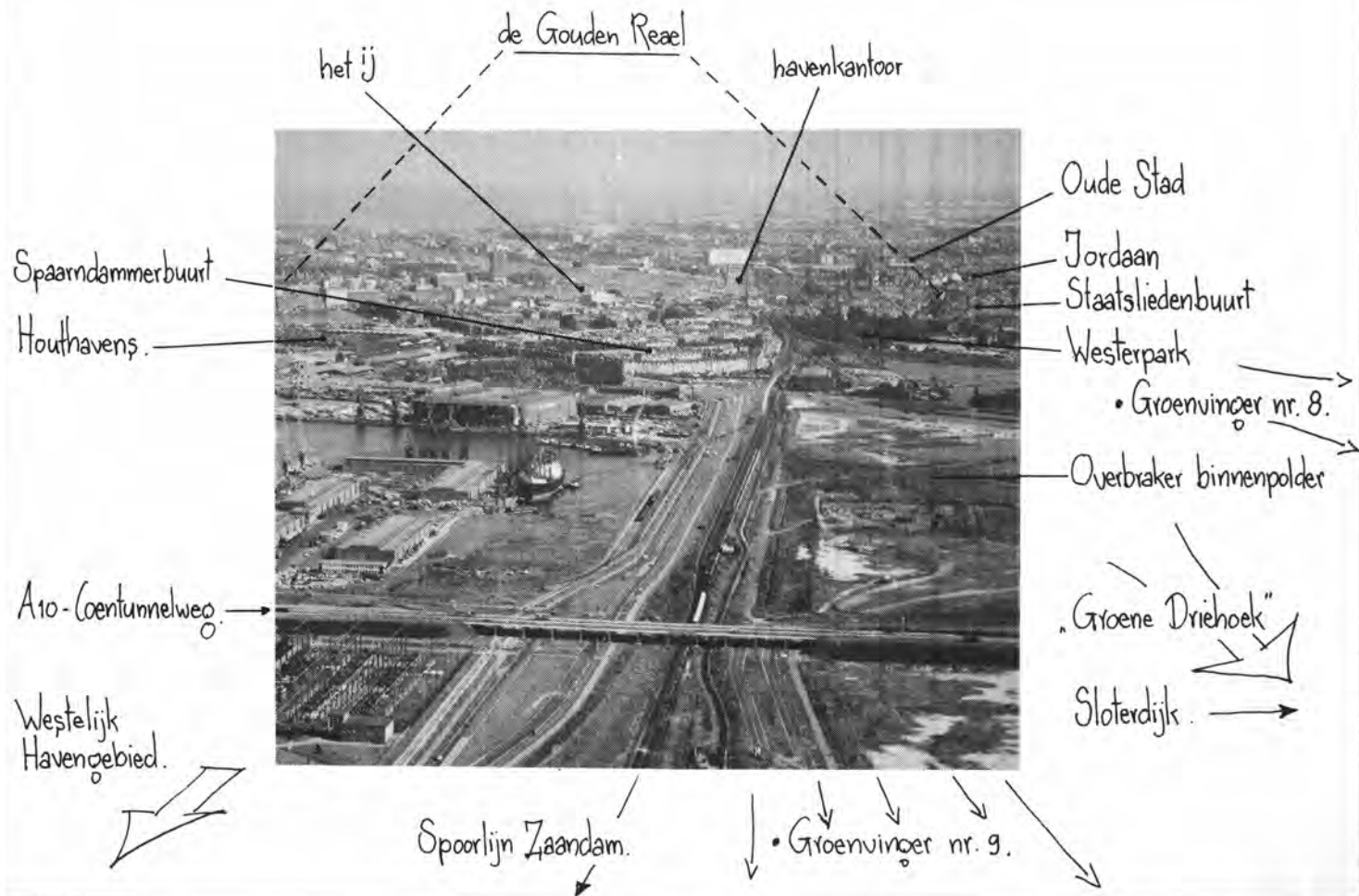
- Westerpark- uitbreiding en "Groene Driehoek"- invulling.

- Westerdoksdiijk: mogelijkheid van intensieve (actieve en passieve) recreatie.

- Tussen Houthavenpier en Blauwhoofd: mogelijkheid voor natuur- recreatie (relatie water).

- Zie voor bestaande stedelijke voorzieningen het Voorzieningsprogramma.

a



objectdoelstellingen

— b milieuvariabelen van het stad- wijknivo —

Eén van de wenselijkheden is:

Het versterken van de ruimtelijke relaties en overgangen die in principe reeds aanwezig zijn in het gebied.

De barrières die ontstaan zijn door grootschalige ingrepen kunnen worden verzacht en aan gebieden met monokultuur en verstoring kan meer identiteit gegeven worden door sommige grenzen te verleggen.

Bijvoorbeeld:

De sfeer van de Westelijke Eilanden houdt niet midden in het water op maar eindigt bij de gevelwand aan de overzijde van het water bij de Nieuwe Teertuinen (west), de Zoutkeetsgracht (noord) en de spoorbogen of vroeger zelfs de Haarlemmer Houttuinen aan de zuidkant.

Zo kan deze sfeer of eiland-typologie in het oosten ook beëindigd worden in een nieuwe kwa schaal en functie soortgelijke gevelwand op de kade van de Westerdoksdijk en kan aldus een gedeelte van deze monokulturele dijk „aangetaast” worden.

De overgangsrand (van de ene typologie naar de andere, op een harde of zachte manier) komt nu op de Westerdoksdijk te liggen en verwaterd in de 'j'-sfeer: de wereld van schepen, wind, water, werken en wandelen langs het water begrenst door wuivende platanen, waarom niet.....?



.....bijvoorbeeld gebruik maken van de transparantie van het water onder bruggen door. (Prinsengracht, zuidwaart gekeken). Dit soort relaties kunnen worden versterkt.

milieu-variabelen v.h. stad-wijk nivo

de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

1:10000. NO

WESTERPAARK VERWEVEN MET GROENVINGER "SPAARWOUDE, DE ZAAI."

WESTERKANAAL, SINGELGRACHT EN MARNIXSTRAAT ALS DELEN VAN STADSWAAL

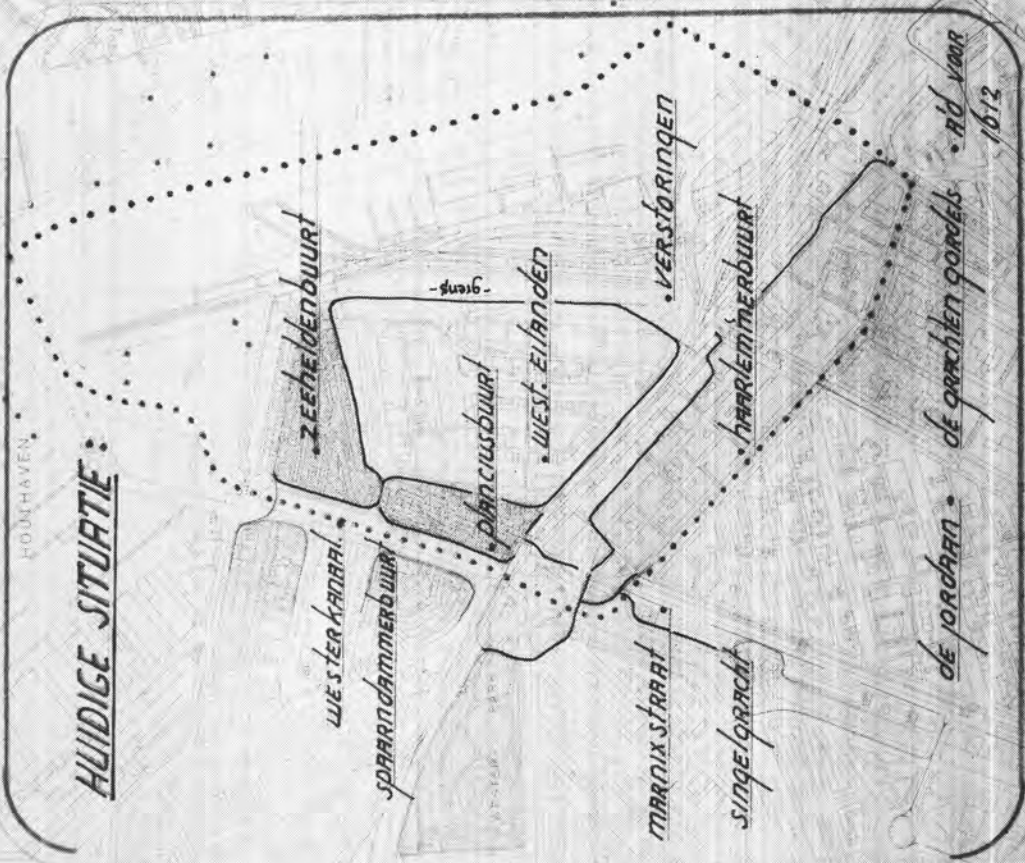
HAARLEMMEERBUURT TERUG NAAR OUDE FORM.

WESTELIJKE EILANDEN OVER WESTERDOEKSDIJK VOORTZETTEN

ZEEHEIDENBUURT VERVLECHTEN MET N. VINGER. (GROEN OP STEDELIJK NIVO)

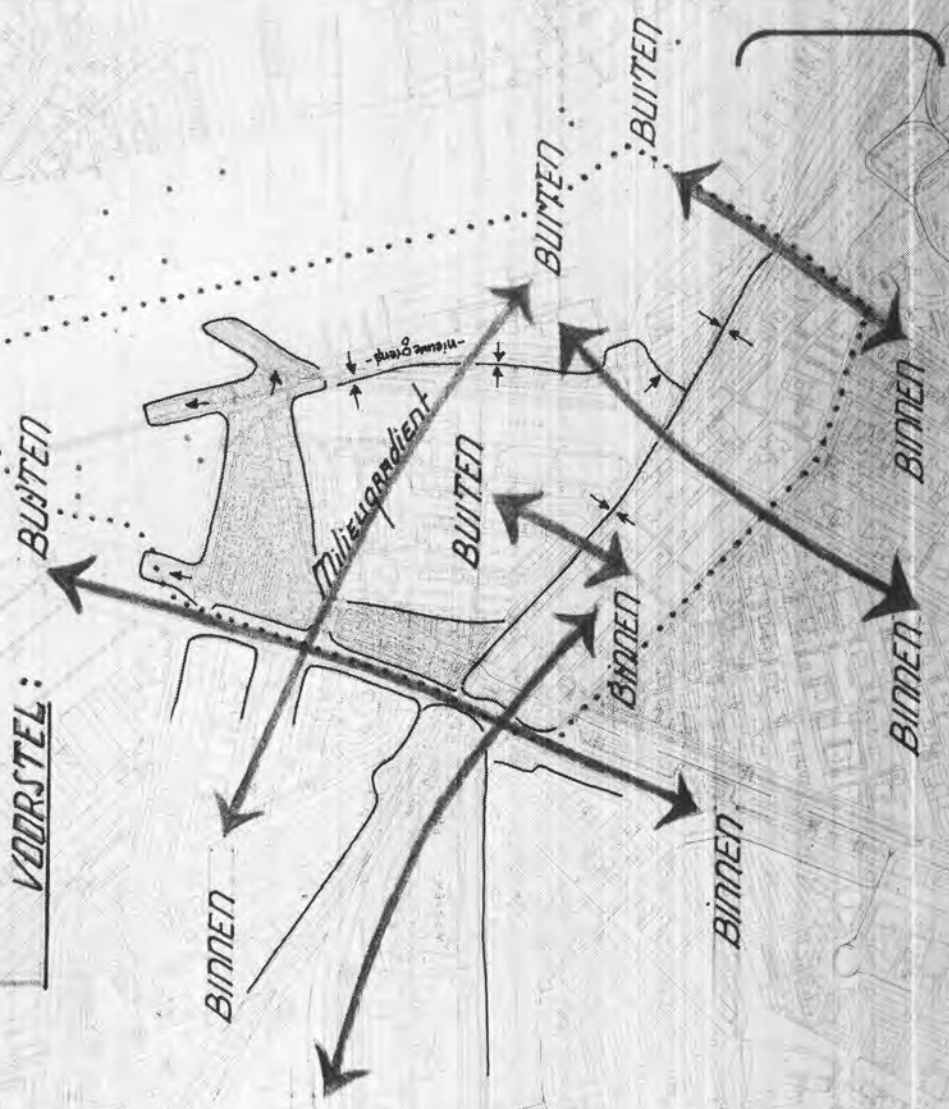
HOOTHAVEN

HUIDIGE SITUATIE:



DE JORDAAN • DE GRACHTEN GORDELS • RID VOOR 1612

VOORSTEL:



objectdoelstellingen de gouden reael

voorzieningen

C

RUIMTELIJK PROGRAMMA VAN VOORZIENINGEN.

-voorzieningen met de Gouden Reael en/of de omliggende wijken als draagvlak.
-stedelijke voorzieningen in of nabij het gebied.

Een inventarisatie van de aanwezige voorzieningen in het gebied van de Gouden Reael leert, dat dit gebied wat betreft de voorzieningen nogal slecht bedield is vergeleken met andere buurten.

Daarbij komt nog, dat het gebied omgeven is door een aantal natuurlijke barrières, zoals waterwegen, verkeersaders en bedrijfsterrainen.
Mogelijkheden om buiten de buurt bepaalde voorzieningen te bereiken zijn dus enigszins beperkt.
(Met behulp van div. verkeersoplossingen, versterking van de spierkrachtroutes e.d. kan hierin verbetering worden aangebracht.)
De huidige bevolking van de Gouden Reael (± 5000) zal in de toekomst kwa omvang en samenstelling nogal kunnen veranderen; daarom dient voor sommige voorzieningen een zekere flexibiliteit mogelijk moeten blijven, afhankelijk van de behoefte.

Medische dienstverlening:

(aanwezig: huisarts, apotheek, pedicure, polikliniek, wijkverpleegster, G.G. en G.D. poliklinieken.)

reservering: Gezondheidscentrum voor ca. 10.000 mensen in Gouden Reael, Kop van de grachten en de Noord-Jordaan. (Huidigge voorzieningen hierin.) ca. 600 m² netto (750 m² bruto). stedelijke voorz.

Maatschappelijke dienstverlening:

(aanwezig: bejaardensprekuren en wijkopbouwwerk, voorpost huistaalcontacten, ontmoetingscentrum buitenlandse werknemers (stedelijk), (100 m² maatschapp/medisch in de Bokkinghangen.)

reservering: Algemeen Maatschappelijk Werk
Gezinszorg
Bejaardenhulp
Vrijwillige hulpverlening ca. 115 m² netto.
Wijkvoorziening voor bejaarden ca. 70 m² netto.
Sociaal raadman. ca. 50 m² netto.

Sociaal- Kulturele dienstverlening:

(aanwezig: verenigingsgebouw "De Ahrend", gebruikt door de wijk; wijkopbouwwerk, als verenigingsgebouw voor de waterbevoeren en binsenschippers en verenigingen uit de hele stad stedelijke voorziening.
-Haarlemmerbuurt- huis a.d. Haarlemmerstraat.
-Buurthuis "De Vink", in de Vinkenstraat.
-Buurthuis "De Loods", Prinseneiland.
-"Het Turfschip" buurthuis voor de Zeeheldenbuurt.
-Buurthuis Aktiekomité Westel. Eilanden, Kl. Bickerstr.
-Planciusschool gebruikt door div. verenigingen.
-Oosterse vechtsportklub in Hudsonschoon.
-Bewegings-theater in Reyersonhall (niet permanent).
-de Botenloods op het Prinseneiland.
-Evangelisch Verenigingslokaal, Vinkenstraat.

reservering: in Haarlemmerbuurt ca. 450 m² ruimte voor buurthuis, de Eilanden: e.v. vervanging voor "de Loods".
Clubhuizen e.d. bij speelvoorzieningen. (200 m²)

Onderwijs:

(aanwezig: -R.K. v.b.o. school "De Burchtschool", Herengracht 36, met 6 lokalen; rest: gebouw Droogbak 1c (slecht) Keizergracht 41.
-Planciusschool (kleuter- en lager ond) (opheffingsplann.)
-Smallepadschool (kleuter- en lager onderwijs).
-Hudsonschoon (kleuter- en lager ond; gerevererd.)
-kleuterklas v.d. Schippersaschool, 1-e Breeuwerstraat.
-(St. Antonia in Posthoornkompleks; opgeheven).

reservering: Er is behoefte aan een 10- klassige, geïntegreerde basis- kleuterschool (inkl. gymnastieklokaal). nodig ca. 2300 m² terrein. draagvlak: de hele Gouden Reael.

De wensen van de buurt zijn: basis- en kleuteronderwijs meer gespreid over de buurt(en); de grotere kinderen meer centraal.

(verder is nog aanwezig de bibliotheek van de theaterschool aan de Herenmarkt en enige uitleenbibliotheekjes (bij boekhandels) in de Haarlemmerstr. en Planciusstraat.

objectdoelstellingen de gouden reael

voorzieningen

Kinder- en peuteropvang:

(aanwezig: -Haarlemmerbuurt; één peuterspeelzaal.
-speeltuin + clubhuis Barentsplein,
-speeltuin + clubhuis (Schippersaschool) Droogbak,)

reservering: (In Haarlemmerbuurt) een kinderdagverblijf van ca. 450 m² d.i. een stedelijke voorziening. 2 daarnaast vier peuterspeelzalen van elk ca. 80 m². (draagvlak peuterspeelzalen: Gouden Reael.)

Sportvoorzieningen:

(aanwezig: in het gebied geen; behalve jachtnaven de Ruyterkade, grotere sportvoorzieningen in de Jordaan en de Spaarndammerbuurt, twee zwembaden.)

reservering: Bij de bevoeren bestaat behoefte aan een gerichte sportvoorziening; plannen om van de Reyersonhallen een sporthal te maken.
Ook plannen voor een botensteiger bij plan v.d. Westerdokastrook.

Groen- en speelvoorzieningen:

(aanwezig: speeltuin aan de Droogbak ca. 2500 m² met clubhuis, speelplaats aan de Herenmarkt en in de Vinkenstraat. Zuiderspeeltuin (vernieuwd) a.h. Barentsplein. Speelplaats a.d. Roggeveenstraat en Speelplaats Zoutkeetsplein. Speelreintje naast Rijkspolitie op Westerdoksdijk voor de schipperskinderen.

Groenvoorzieningen zijn er zeer weinig in de wijk; Haarlemmerbuurt, Zeeheldenbuurt en Planciusbuurt nagenoeg geen; Eilanden; op de wallekanten beperkte groenvoorzieningen.

Buiten gebied: Westerpark (slecht bereikbaar) en de voorzieningen in de Jordaan en Spaarndammerbuurt.)

reservering: Voor Haarlemmerbuurt en omliggende buurten: ter vervanging v.d. huidige (droogbak) speeltuin: ca. 7800 m² nodig voor nieuwe speeltuin inkl. ca. 200 m² clubhuis.

normen groen: Voor de categorie 0- 6- jarigen één speelvoorziening per 100 woningen. Uitgegaan wordt van een aktieradius voor deze groep van 100 m.
Oppervlak: 200- 1000 m² per speelveld.
Voor de 6- 13- jarigen één voorziening per 500 woningen. Aktieradius is ± 400 m. Opp: 600- 1500 m²/ st.

Groen in de woonomgeving: Struikturnota stelt norm van minimaal 4 m² per inwoner.

Het belang dat aan de groenvoorzieningen moet worden gehecht illustreert de volgende tabel uit een enquête onder bevoeren uit de Haarlemmerbuurt:

Voorziening	Gemiddelde plaatsings-score	rangorde
Verskillende groenvoorz.	2.37	1
speelveldjes	1.36	2
sociaal raadman	1.31	3
parkeerruimte	1.28	4
maatschappelijk werkster	1.02	5
tandarts	1.02	6
kinderboerderij	0.99	7
wijkverpleegster	0.96	8
bibliotheek	0.93	9
sportruimte	0.91	10
clubruimte	0.84	11
vrijtijdsruimte	0.51	12
voortgezet onderwijs	0.43	13

Het blijkt, dat de groenvoorzieningen verreweg bovenaan staan; deze voorzieningen zijn dan ook door 63% van de mensen bij de 5 belangrijkste geplaatst.

De tweede in rangorde (speelveldjes) is meteen minder vaak geplaatst, nl. door 41%. Het is duidelijk gebleken, dat, als men prioriteiten moet aanbrengen, dan de voorzieningen, die maar een beperkte groep mensen aanspreken, laag in de ladder komen.

In het gebied tussen het Westerpark en Sloterdijk kunnen meer stedelijke groenvoorzieningen een plaats krijgen, zoals buffergebieden met kleinschalige kulturen, volkstuinen, regeneratie van marginale gronden, groenvingers die van hieruit de wijken in lopen enz.
Kortom: ontwikkeling van landvingers 8, 9 en 10.
Uitbreiding van Westerpark door de gebouwen van het gasverdelstation (hier komt een nieuwe tramremise, gasverdelstation wordt opgeheven).

Kommerciële voorzieningen:

Winkelfunctie Zoutkeetsplein e.o.:

Handhaven van de bestaande functie met accent op het buurtverzorgende karakter:
- m.n. voeding en genot; draagvlak ca. 400 m. (ondersteunend t.o.v. Haarlemmerdijk, Spaarndammerdijk).
- Draagvlak (alle voorzieningen) versterken: mogelijkheden liggen o.a. op Westerdoksdijk, Stenenhoofd, Blauwvoerd en in de Spaarndammerbuurt indien aangesloten wordt op de spierkrachtroutes.
- Stimuleren van minder kommerciële distributievormen, plek-eigen-winkels e.d.

objectdoelstellingen

voorzieningen

Kommerciële voorzieningen:

Winkelfunctie van de Haarlemmerdijk/- straat:

Ten behoeve van het bestemmingsplan is door Stadsontwikkeling in samenwerking met de organisatie van winkeliers een onderzoek ingesteld naar de huidige functie van het winkelapparaat en de toekomstige mogelijkheden er van. Het onderzoeksrapport bevat een overzicht en een analyse van de huidige situatie. Ten aanzien van de toekomstige mogelijkheden wordt in het rapport uitgegaan van een aantal in de toekomst te verwachten ontwikkelingen, die uitmondten in de conclusie dat het gesloten winkelfront in de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk niet gehandhaafd zal kunnen worden, tenzij een aantal meer of minder ingrijpende maatregelen zullen worden getroffen. Het rapport geeft een aantal mogelijkheden voor de toekomstige ontwikkeling:

a. Reductie van de bestaande oppervlakte (ca 35000 m²) tot een winkelvoorziening voor de directe omgeving (4 à 5000 m.l.).

Deze ontwikkeling wordt door de winkeliers afgewezen op grond van de overtuiging, dat het winkelapparaat meer mogelijkheden heeft dan middels deze reductie tot uiting komt. De uitkomsten van het onderzoek steunen deze opvatting ten volle.

b. Handhaven van de bestaande winkelwanden in de Haarlemmerstraat/ Haarlemmerdijk door uitbreiding van de huidige functie.

Bij het handhaven van de huidige functie is een reductie tot 20 000 m² noodzakelijk. Een ontwikkeling is echter denkbaar, waarbij een uitbreiding van deze huidige functie plaats vindt door het grotendeels opheffen van winkelfuncties in aanliggende gebieden (Sparndammerbuurt, Staatsliedenbuurt, Jordaan) onder gelijktijdige concentratie in de Haarlemmerbuurt.

Uiteraard heeft een dergelijke ontwikkeling aantrekkelijke kanten voor de winkeliers in de Haarlemmerbuurt, maar verwacht mag worden dat een dergelijk beleid op praktische (en ook principiële) gronden op grote bezwaren zal stuiten.

* c. Handhaven van de bestaande functie met aanvullende bestemmingen.

Bij het handhaven van de huidige functie is een reductie van de huidige 35.000 m² winkelvloer tot 20.000 noodzakelijk.

Teneinde te voorkomen dat bij een reductie tot ca 20 000 m² het verband in het winkelapparaat verloren gaat, waarmee het voortbestaan op het spel komt te staan is het volgende beleid denkbaar. In de Haarlemmerstraat en -dijk wordt ca 20 000 m² winkelvloeroppervlakte gehandhaafd, waarbij de overblijvende ruimte in de straat wordt bestemd voor functies die een zekere samenhang met het winkelapparaat hebben. In het bijzonder geldt dit voor de volgende functies:

- sociaal-culturele dienstverlening (buurthuizen, vergaderruimten, bibliotheken, bioscopen), evenals medische- en maatschappelijke dienstverlening.
- horeca (in samenhang met winkelfunctie en lunchpauze)
- kantoren met een loketfunctie (postkantoor, banken)

• ambachtelijke bedrijven van een soort die bij de winkelstraat past.
• vestigingen met een specifiek marktsegment (kleding, antiek, voedsel).
Onder deze laatste twee categorieën vallen uiteraard ook die bedrijven die een winkelfunctie hebben, maar waarvan de winkel een nevenfunctie is of gericht op een zeer specialistisch assortiment.
De Haarlemmerstraat en -dijk kan door het aannemen van een specifiek karakter zijn winkelfunctie behouden, maar tevens een bijzondere functie in de stad ontwikkelen.

Anders geformuleerd: de Haarlemmerstraat en -dijk behoudt het buurtverzorgend karakter en de positie in het noord-westelijk stadsdeel, maar kan tegelijkertijd ontwikkeld worden tot een straat met een stedelijke functie.

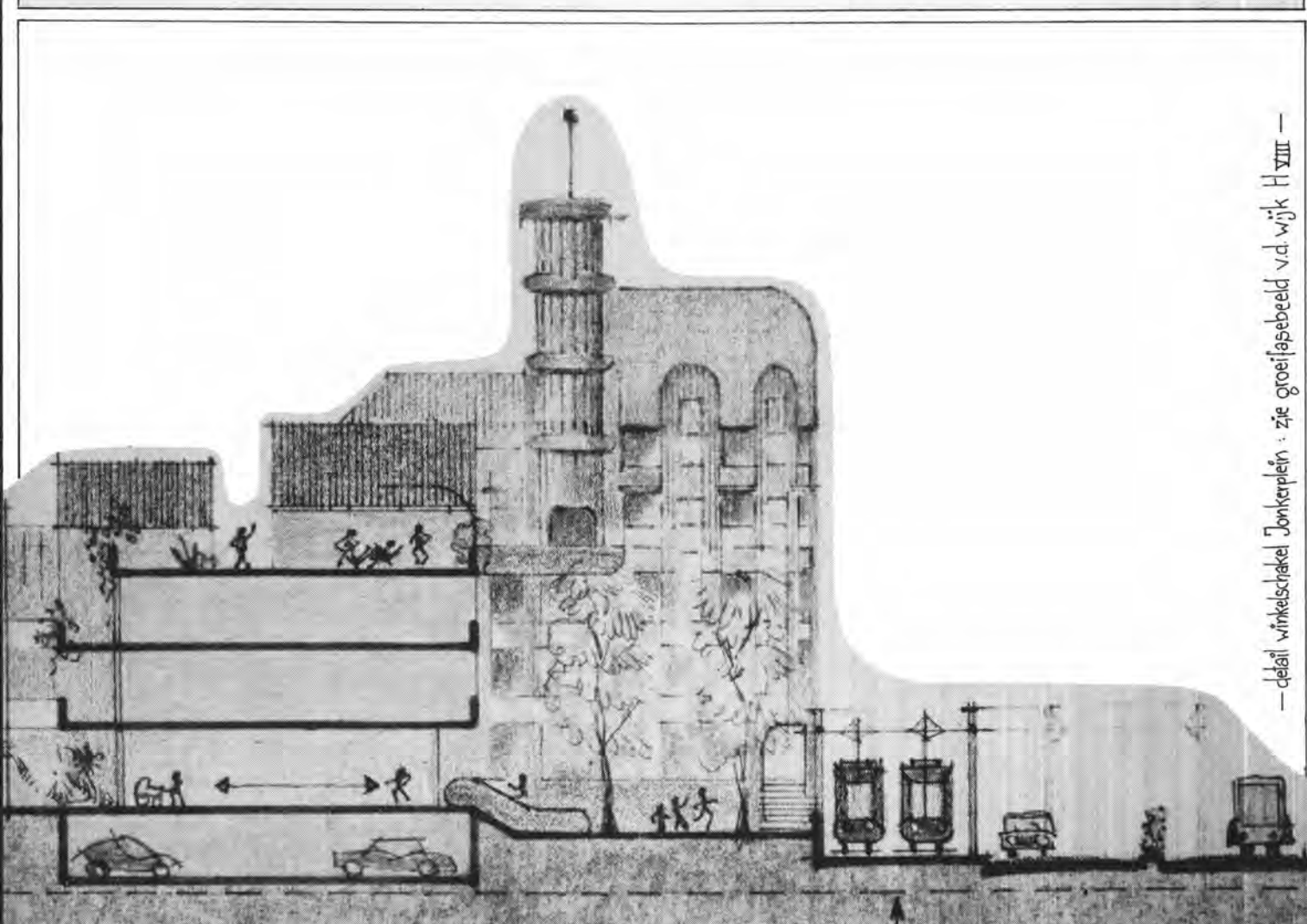
Aanzetten tot een dergelijke ontwikkeling zijn in de Haarlemmerstraat en -dijk aanwezig.

In het overleg met de winkeliersorganisatie is naar voren gekomen, dat het ontwikkelingsprincipe handhaven huidige functie met aanvullende bestemmingen (model C) voor hen als basis voor het bestemmingsplan aanvaardbaar is. Als uitgangspunt wordt daarbij gedacht aan een ruimtelijk spreidingsmodel waarbij de winkels en ander soortige bestemmingen elkaar in de Haarlemmerdijk en -straat afwisselen. Deze gemengde situering biedt een goed aanknopingspunt bij de huidige situatie.

Maatregelen zullen genomen moeten worden om de gedachte functie op een kwalitatief goed niveau tot stand te laten komen. Allereerst zal de bouwkundige kwaliteit van de panden langs de straat en dijk op een goed niveau moeten worden gebracht en/of gehouden. Een goede looproute tussen het Haarlemmerplein en Singel is middels de herprofilering van de dijk en straat tot stand gebracht. Verder zullen voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels beschikbaar moeten zijn. Een aantal van 150-250 is minimaal vereist. (?) De bereikbaarheid van de winkelstraat met het openbaar vervoer zal verbeterd moeten worden.

De keuze van model C komt overeen met ons verhaal over decentralisatie van functies, alsmede uit de historische continuïteit: wel vormaanleidingen maar geen specifieke functie meer zoals in historie (stadstoegang- lineaire beweging).

Uitgangspunten: -voeding en genot: lokaal verzorgende functie, Haarlemmerbuurt e.o. ca. 1000 m.
-niet voeding : bovenwijkse functie/stadsdeelfunctie draagvlak ca. 2000 m.
-vergeleken met Kinker/ dapperbuurt: een winkelapp. met zwakke intensiteit en perifere ligging: (halve omzet Kinkerbuurt en 1/3-e v.h. bezoekersaantal).
-groei v.h. bestedingspatroon: 1 à 2% / jaar voed/ genot, 2 à 3% / jaar overig, daarnaast terugloop v.d. bevolking (b.v. haarl. buurt: '75- 3400 -- '85- 3280 inw. = daling gem. von. bezett.
-attractiepunt dat bezoekersverwend blijkt te werken: overweging van een markt op het Haarlemmerplein.
-mogelijkheden voor marginale verkoopactiviteiten a.d. randen van de commerciële subcentra: zoals eethuisjes alt; ambachtwinkels; alt. werkplaatsen naast de andere dienstverlening.



— detail winkelsnede Jonkerplein : zie groeifasebeeld v.d. wijk H VIII —

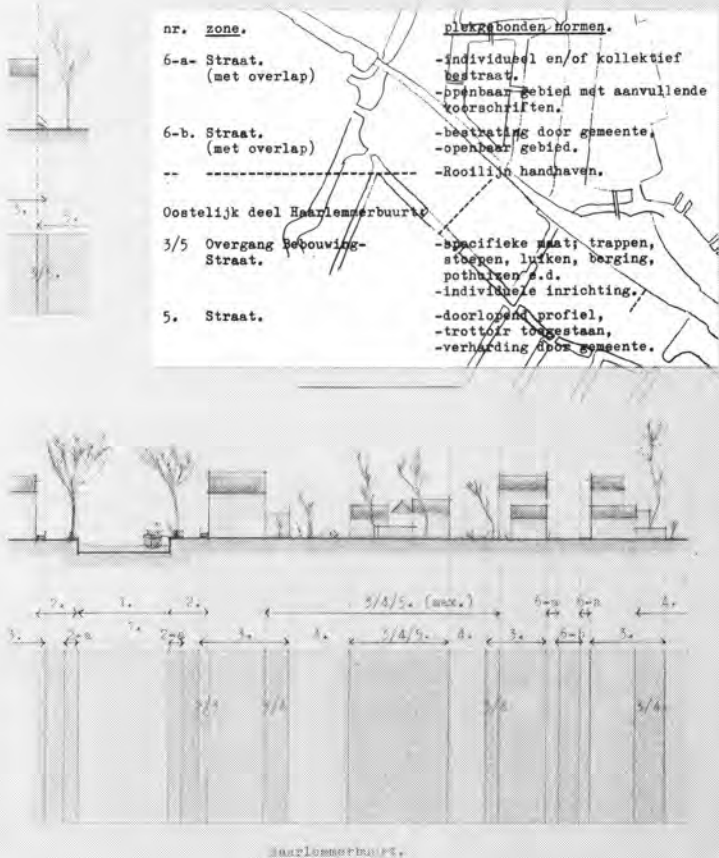
objectdoelstellingen haarlemmerbuurt

typologieën

d1

a- HAARLEMMERBUURT.

nr. zone.	plekgebonden normen.
1. Grachtwater.	-beperkt drijfwonen toegestaan, aanlegplaatsen, steigers incidenteel.
2-a. Grachtrand- Kade.	-uitloop voor drijfwonen. -verharding door gemeente, openbaar toegankelijk.
2. Gracht- Kade.	-doorlopend profiel, -verharding door gemeente, openbaar gebied.
2/3. Overgang Kade-Bebouwing.	-specifieke maat, trappen, stoepen, berging, luiken, pothuizen e.d. -individuele inrichting.
-----	-Rooilijn handhaven.
3. Bebouwing.	-voorschriften t.a.v. bouwvorm, -hoogte en gebruik, lichtinval, ontsluiting, aard der bebouwing, bouwtechnische en woontechnische voorschriften e.d.
3/4. Overgang Bebouwing-Binnengebied.	-lichttoetreding, gebruik en grootte in combinatie met afmetingen der binnenterreinen regelen.
4. Binnengebied.	-geen permanente bebouwing boven m.v. nivo. -individuele/ kollektieve inrichting en gebruik of gedeeltelijk openbaar (hof, plein, groen- speelvoorz. etc.
3/4/5. of: Binnengebied of: Bebouwing Of: Openbaar gebied.	-het accent voor deze zone ligt op ontspanning, rust, recreatie e.d. -bij Bebouwing: lichtinval, besonning, gebruik, e.d. -als Openbaar Gebied: plek-vorming, ontsluiting, recreatie.
-----	-Rooilijn handhaven.



objectdoelstellingen haarlemmerbuurt wonen

WONEN - HAARLEMMERBUURT.

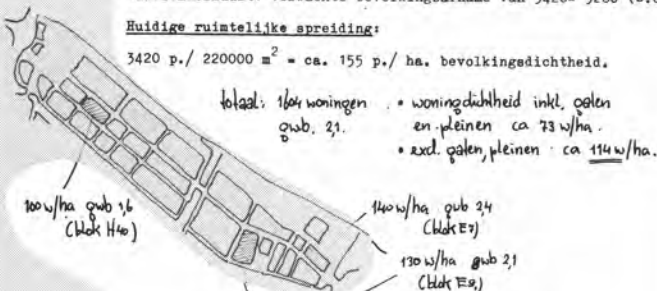
Haarlemmerbuurt: verwachte bevolkingsafname van 3420- 3280 (S.O.)

Huidige ruimtelijke spreiding:

3420 p./ 220000 m² = ca. 155 p./ ha. bevolkingsdichtheid.

totaal: 1604 woningen
gub. 21.

- woningdichtheid inkl. gaten en pleinen ca 73 w/ha.
- excl. gaten, pleinen : ca 114 w/ha.



woningvoorraad '77: 1604 won. waarvan 16% groter en 84% kleinere (hierbij is grootste sloop, renovatie e.d.)

I.v.m. de daling van de gemiddelde woningbezetting van 2,1 naar 1,7 ('85) inkl. de nieuwbouw in open gaten en ± 1/3-e daling van de groepen in de leeftijd 5- 9; 10- 13- jarigen, is er een totale bevolkingsafname van 4320 naar 3280 ('85) te verwachten volgens S.O:

-Restauraties, verbouw, samentrekken van 2 woningen tot 1, levert minder woningen op; hierin komen v.n.l. kleine gezinnen met een relatief hoog inkomen: ca. 80 à 100 won. minder + sterkere daling g.w.b.

-Verbouw van pakhuizen tot woningen levert meer woningen op; ca. 15 x 4 à 6 = ca. 80 won. indien dit beter geregeld zou kunnen worden: in de praktijk zal dit echter ± 40 à 50 won. zijn.

-Sloop levert minder woningen op: bouw in open gaten kan ± 200 à 300 won. extra opleveren.

De totale stijging van het aantal woningen in de Haarl. buurt kan dan zijn: van 1604 naar 1850 à 1900 won.

Bij een beter beleid voor het verbouwen, restaureren van pakhuizen e.d., waarbij ook sociale woningbouw een kans krijgt naast het particulier initiatief met 'n hoger inkomen, "stadsherstel" e.d., is het mogelijk hierin meer woningen met streefgetal g.w.b. = 2 te realiseren (ca. 80 à 100 won.)

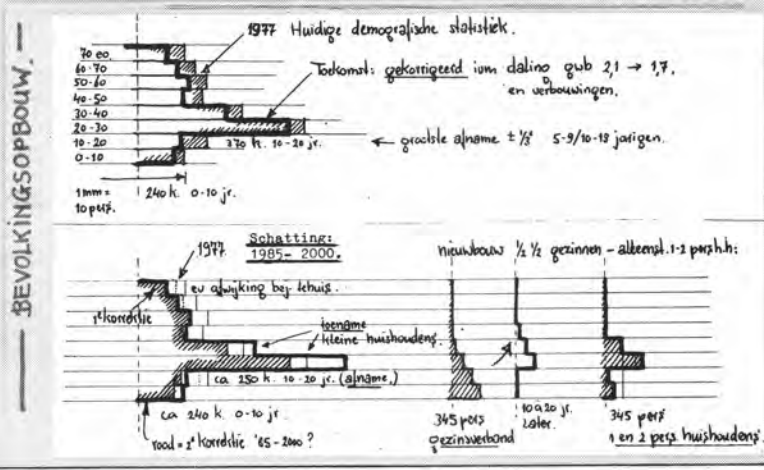
Een zorgvuldige wel/ niet bebouwing van open gaten, inkl. Haarlemmerplein, Droogbakgebied, Haarlemmerhouttuinen, Vinkenstraat, Paddegon e.d. met de grootste prioriteit gericht op de woonomgevingskwaliteit; Hierin kan dan een g.w.b. = 2 gehaald worden; max. 300 à 500 won.

Totale stijging aant. won. Haarlemmerbuurt: van 1604 naar + 2000 won.

	aant. won.	g.w.b.	pers.
aantal woningen '77	1604 w.	2,1	3420 p.
restauraties, verbouw, samentrekken.	- 100 w. van	2 n. 1,5.	- 60 p.
verbouw pakhuizen e.d.	+ 100 w.	2.	+ 50 p.
sloop Vinkenstraat e.a.	- 30 w.		- 50 p.
		blijft:	3310 p.
correctie i.v.m. daling g.w.b. 1,7/2,1 x 3310 =			2680 p.
bouw open gaten (helpt gezinnen)	+ 250 w.	2.	500 p.
extra H. plein, Droogbak e.d.	+ 150 w.	1,7	250 p.
		totaal:	690 p.

Bevolkingsafname met Haarlemmerplein, Droogbak- gebied e.d. 2680 + 690 = 3370 p. (50 pers.)

zonder: 2680 + 440 = 3120 p. (300 pers.)





objectdoelstellingen haarlemmerbuurt wonen

Konklusies uit de schatting van de bevolkingsopbouw van '85- 2000:

- Het aantal kleine kinderen (0-10 jr.) blijft ongeveer gelijk.
- De groep 10- 20 jarigen daalt van ca. 370- 250.
- De groep 20- 30 jarigen stijgt aanzienlijk van ca. 900- 1100.
- Alle oudere leeftijdsgroepen dalen in aantal, behalve 30- 40 jr.

Woningdifferentiatie:

De **nieuwbouw**: In 1-e fase extra veel kleine woningen.
(80% kleine huishoudens komen bij sloop en renovatie op straat te staan; dit levert 110 urgenten op.)
Differentiatie 1-e fase: 50% kleine woningen.
50% grotere woningen.

langere termijn: (g.w.b. 1,7 à 2. de helft gezinnen)
40% kleine woningen
60% grotere woningen,
met accent op
4- kamervoningen.

Doorstroming: Van de 2- 4 pers. gezinnen is 50% te krap gehuisvest, dus doorstroming van veel grotere gezinnen naar de nieuwbouw is gewenst (4,5-k. won.)

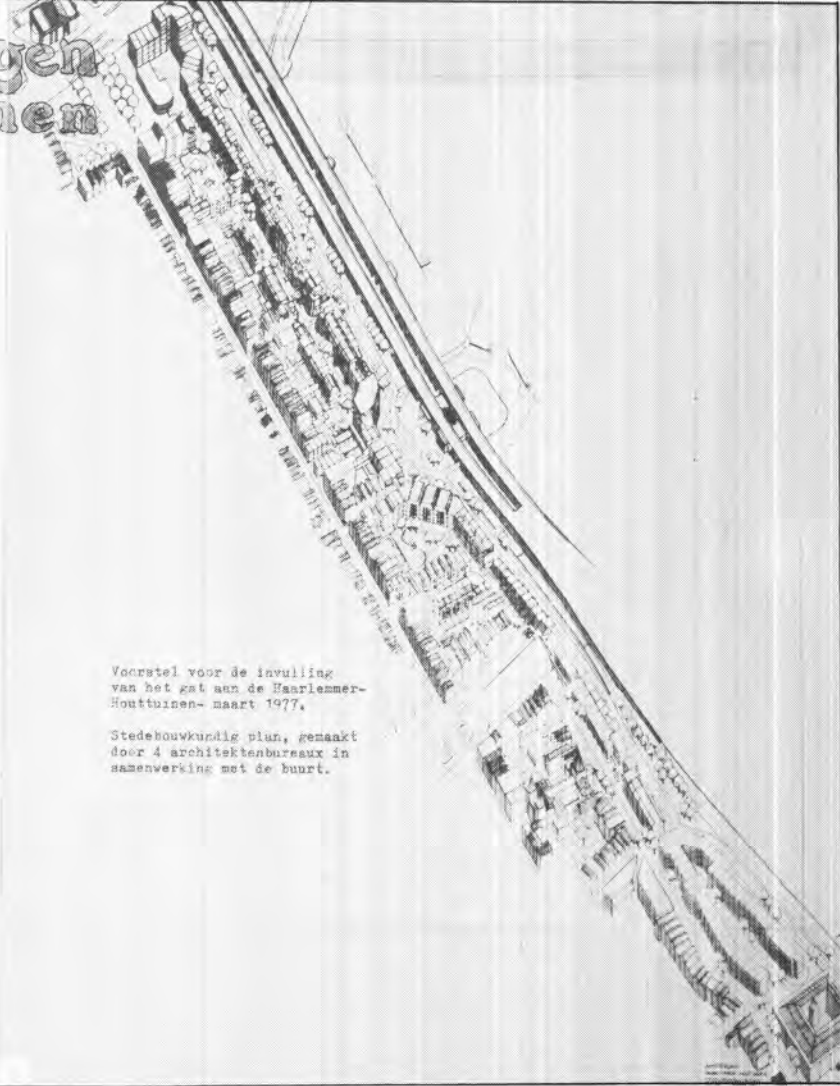
Stabiele opbouw- lange termijn voor de Haarlemmerbuurt:

25%	1,2- kamervoningen	55%
30%	3- " "	
35%	4- " "	
10%	5 en meer "	45%

Overloop:

De overloop van gezinnen naar buitenwijken zoveel mogelijk trachten te voorkomen of uitwisselen met "binnenstadszoekers" en stadsvernieuwings-urgenten uit andere stadsvernieuwingsgebieden.

Ruimtelijke mogelijkheden voor "interne overloop" zijn aanwezig op de eilanden, de Westerdoksdijk en de Zeehelden-buffer- en schakelgebieden.



Voorstel voor de invulling van het gat aan de Haarlemmer-Houttuin- maart 1977.

Stedehouwkundig plan, gemaakt door 4 architectenbureaus in samenwerking met de buurt.

objectdoelstellingen haarlemmerbuurt

1.- WINKELS EN BEDRIJVEN - HAARLEMMERBUURT.

Winkels: Zie Ruimtelijk Programma van Voorzieningen Gouden Reael.

Bedrijven:

- Bedrijvigheid niet meer laten afnemen; er is nog een gevestigd patroon van afzetrelaties. Hierdoor is er voor kleine ambachtelijke, handel- en nijverheidsbedrijven nog voldoende bestaansrecht.
- Om de bedrijven kleinschalig te houden, dient er een grens aan het vloeroppervlak gesteld te worden.
- Hinderlijke bedrijven veren uit ontspanningsgebieden e.d. Lange H.Houttuinen e.v. nog mogelijkheden voor enigszins dynamischer bedrijfjes; echter geluidseisen hoog stellen.
- 50% van de werkers wonen ook in de buurt; Gouden Reael ca. 4500/2 = 2250 personen. Voor de overigen geldt dat ongeveer 5% met de auto komt; de rest dient van een goed openbaar vervoer gebruik te kunnen maken.

Distributiesysteem:

- Laden en lossen: hiervoor beperkte mogelijkheden scheppen + kortparkeren.
- Weinig auto- aantrekkende bedrijven; indien toch noodzakelijk dienen deze zich zoveel mogelijk aan de randen van het gebied te vestigen en wel in de autodrukzones (b.v. Haarlemmerhouttuinen.)

2.- VOORZIENINGEN.

Zie Ruimtelijk Programma van Voorzieningen v.d. Gouden Reael.

(± 3370 pers.) **Mogelijke Lokaties:**

Medische dienstverlening:	(750 m ² , gezondheidscentrum) -langs Haarlemmerdijk- straat. -West- Indisch huis.
Maatschappelijk: Sociaal- Cultureel:	(115 + 70 + 50 m ² netto). (450 m ² buurthuis, e.v. 200 m ² clubhuizen). -langs Haarlemmerdijk- straat. -Haarlemmerplein (Nota v. Uitg. punten; stedel- recreatieve funkt.) -Haarlemmerpoort. -Posthoorn. -Evangielisch Verenigingslokaal.

Onderwijs:	(Cedecentraliseerde kleuter/ basisschool Gouden Reael, grootste deel in Haarlemmerbuurt, ca. 2000 à 2300 m ² .) -Posthoornkompleks. -Vinkenstraat.
Kinder- en peuteropvang:	(480 m ² + 2 x 80 m ²) -of Haarlemmerbuurt of Eilanden. -e.v. in komb. met onderwijslokatie(s) -Lange Haarlemmerdijk- straat.
Groen- en speelvoorzieningen:	-Speeltuin 7800 m ² inkl. clubhuis (200 m ²); of Eilanden of Droogbakgebied (ca. 5000 m ² beschikbaar.) -ca. 15 speel- groenvoorzieningen 0-6 jr. opp. 200- 1000 m ² (6000 m ²) -ca. 2 à 4 speel- groenvoors. 6-13 jr. opp. 600 à 1500 m ² (3200 m ²) -Openbaar groen: 4 x 3370 = 13480 m ² -Buurt- en wijkpark: verbindingen ontspanningszones Eilanden en Westerpark- Jordaan, Westerdokdijkpark. -Totaal: ca. 26700 à 31700 m ² (inkl. speeltuin.)

VERKEER:

- (Meerjarennota Openbaar Vervoer '77- '81; wens Haarlemmer-Houttuinen **vrije trambaan**.
N.S: wens lange noordzijde H.Houttuinen **2 sporen extra**.)
- HaarlemmerHouttuinen blijft doorgangsfunctie houden, alhoewel met verminderde verkeersbelasting (autodruk).
-(afwägen: H.Houtt. of Westerdokdijk doorgangaccent.)
- Trambaan: Tangenten- Ring- C.S. of HaarlemmerHouttuinen. of Haarlemmerdijk- straat.
(I.v.m. de grote capaciteit van de lijn en de drukke frequentie, lijkt HaarlemmerHouttuinen het meest aangezegen.)
- Overige straten: buurtcirculatie + fiets- voetgangerverbindingen en speelstraten.



objectdoelstellingen haarlemmerbuurt

Parkeren:

Het autobezit in de Haarlemmerbuurt neemt weinig toe de laatste jaren (15 auto's / jaar).
1975: 1 op de 5 Haarlemmerbuurters bezat een auto= 0,4 auto/won.
(1 op 3,7 is het landelijke gemiddelde)
verder had 50% v.d. gezinnen en 22% v.d. alleenstaanden een auto.

Bij nieuwbouw en herprofileringen zijn ca. 900 parkeerplaatsen **legaal** mogelijk.
Bij winkels: niet uitgaan van een stijging v.h. aantal bezoekers dat met de auto komt (wat de trend is.)
Momenteel zijn 120 kortparkeerplaatsen nodig op zaterdag.
Verdere stijging v.h. bezoek dient gestimuleerd te worden door de spierkrachtroutes en het nieuwe openbaarvervoer- systeem.

Het arbeidsplaats- parkeren (ca. 5/ 100 arbeidsplaatsen; 125 /2400 a.p.) valt weg tegen de vrijkomende langparkeerplaatsen van bewoners (ca. 100) die overdag met de auto naar hun werk elders gaan.

Bewonersparkeren: toename categorie 20- 30 jarigen, afname ouderen gezinnen ± stabiel. Kat. 20- 30 j. minste autobezit. schatting van stabilisering van het autobezit in Amsterdam i.p.v. groei en verwachting van (hopelijk) een afname indien 't openbaar vervoer en de decentralisatie een kans van slagen krijgen.
Huidige trend:
Amsterdam 1990; 0,85 à 1 auto/ woning.
H. buurt 1990; 0,6 auto/ woning.

I.p.v. de ruime schatting van 0,75 auto/ won. zoals in 't ontwerp- bestemmingsplan nu gebeurt willen we liever sturen naar 0,5 auto/ woning.

Zaterdag: 1800 woningen (max 2000) :	900 auto's
zaterdag- winkelen:	120 "
hotels- bedrijven :	50 "
Maximale behoefte :	1070 "
Legaal mogelijk:	(500) 900 (570) 170 parkeerplaatsen extra; hiervoor e.v. voorzieningen nodig.

Op zaterdag kan veel parkeerruimte gekombineerd worden met groen- en speelvoorzieningen.

Uit tellingen + berekeningen:

	nacht.	vrijdag over- dag.	zaterdag.
parkeren bewoners- auto's (0,5)	900	600	900
parkeren bij winkels		50	120
hotels bedrijven	100	50	50
	1000	700	1070.

Bij max. behoefte en gebruik makend van legaal parkeer- aanbod van 900 p.p. blijven er nog 170 (à 200) p.p. over waarvoor b.v. gebouwde voorzieningen nodig zijn. (of groen- komb.)
Bij uitvoering van 500 p.p.; 570 p.p.
Op zaterdag kan hiervan dan het grootste gedeelte (370 à 400) op "tijdelijk legale parkeerplaatsen" in groen- en speel- gebieden e.d. opgevangen worden.

Doordeeweek: behoefte 700- 200 (in de extra gebouwde voorzieningen) = 500 legale parkeerplaatsen bezet:

Overzicht:	500 legaal uitgevoerd: 350 op straat. 150 in H.H. tuinen nieuwbouw. 200 extra in gebouwde voorzieningen of gekombineerd met groenbuffers, -schakels e.d. 370 op "tijdelijk legale parkeerplaatsen" gedurende de zaterdagdrukte. 1070 maximaal.
-------------------	--

Mogelijke lokaties voor gebouwde parkeervoorzieningen: (max. 200)

Bebouwing Haarlemmerplein:	90 p.p. (1 laag)
Paddegon:	30 p.p.
Vinkenstraat:	50 p.p. "
Droogbakgebied- westelijk:	140 p.p. "
Droogbakgebied- oostelijk:	80 p.p. "
Brandweerblok:	200 p.p. "

(En op afstand: de Westerdok- uitloop, v.n.l. bedoeld voor de Eilanden, Zeeheldenbuurt en Westerdokdijk.)

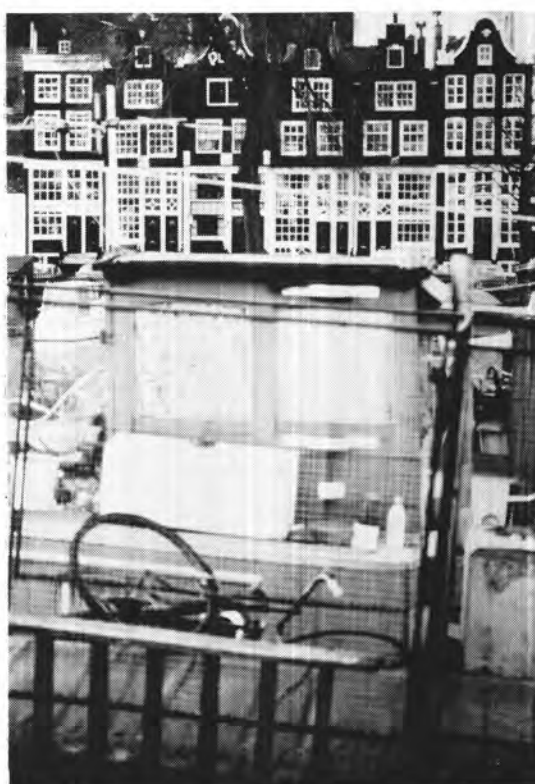
De parkeervoorzieningen dienen naar verhouding over de buurt gespreid te worden: H. buurt west: 1050 woningen. ('77)
H. buurt oost: 750 woningen. "

d2

westelijke eilanden



Bickerseiland.



Zandhoek.

objectdoelstellingen westelijke eilanden

algemeen

WESTELIJKE EILANDEN: ALGEMEEN:

Ruimtelijke Ordening:

- De ontspanningszone/ groenvinger nr. 8; Spaarnwoude- IJ loopt over:
Teertuinen; Noord- Prinseneiland; Noord- Bickerseiland; Westerdoksdijk.
- De spierkrachtroute Haarlemmerbuurt-Zeeheldenbuurt loopt over
Zuid- Bickerseiland; Prinseneiland; West Reaeleneiland.
- Prinseneiland: grootste ontspanning. (Ontmoeting spierkrachtroute "stads- vinger" met ontspanningszone nr 8.)

De Westelijke Eilanden vallen in een historische continuïteit en worden gekarakteriseerd door plaatsgebonden typologieën. Deze typologieën dienen te worden beschermd en/ of vervolmaakt door het toepassen van plekgebonden normen en voorschriften.

Op de eilanden dient het spierkracht- accent prioriteit te krijgen, voorts dienen ze gekarakteriseerd te worden als autoarm gebied.

Een essentieel onderdeel van de typologieën vormt de waterverbinding die het gebied kenmerkt:

De waterverbinding met IJ en grachten dient te worden gestimuleerd (o.a. voorzieningen, aanlegmogelijkheden, laad- en losplaatsen, doorvaar- routes e.d.)

Het water rond de eilanden kan grotendeels opgenomen worden in een gescheiden schoonwater- systeem, los van het A'damse stadswater. Doorpui- mogelijkheden Korte Prinsengracht en Westerkanaal onderzoeken.

De plekgebonden objectdoelen zijn uitgesplitst naar aspect en naar gebied. Ze worden behandeld in de volgende pagina's.

Overzicht OBJECTDOELSTELLINGEN WESTELIJKE EILANDEN.

- | | |
|---|---|
| 1) PRINSENEILAND. | a-1) TYPOLOGIEN.
b-1) WONEN.
c-1) WINKELS EN BEDRIJVEN.
d-1) VOORZIENINGEN.
e-1) VERKEER. |
| 2) BICKERSEILAND. | a-2) TYPOLOGIEN.
b-2) WONEN.
c-2) WINKELS EN BEDRIJVEN.
d-2) VOORZIENINGEN.
e-2) VERKEER. |
| 3) REAELENEILAND. | a-3) TYPOLOGIEN.
b-3) WONEN.
c-3) WINKELS EN BEDRIJVEN.
d-3) VOORZIENINGEN.
e-3) VERKEER. |
| 4) NIEUWE TEERTUINEN.
ZOUTKEETSGRACHT. | a-4) TYPOLOGIEN. |



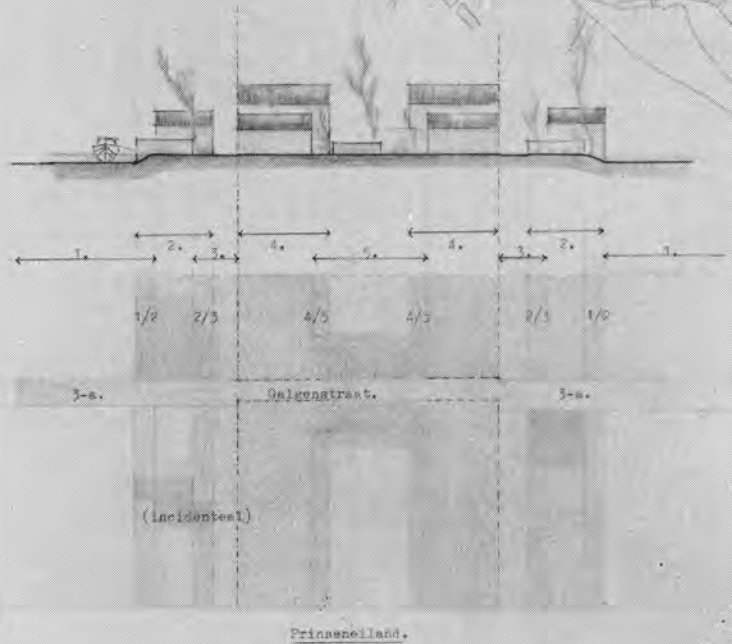
objectdoelstellingen westelijke eilanden

d2

prinseneiland typologieën

a- 1) PRINSENEILAND:

nr.	zone	plekgebonden normen.
1.	Westel. Eil. Water.	-beperkt drijfwonen toegestaan.
1/2.	Overgang Water- Wal.	-zachte overgang water- land, vage grens.
2.	Wal.	-weinig permanente bebouwing. -uitloop v.h. drijfwonen. -stadsboer, groenvoorziening.
2/3.	Overgang Wal- "Straat"	-vage grens, functievervlochtening.
3.	"Straat".	-plekvorming, verblijfsfunctie. -frottoirs ongewenst. -verplichting openbare ruimte voor elk pand individueel in te richten; bestrating door eigenaar (bewoner), uitvoering privé, kollektief of gemeente.
--	-----	-Rooilijn handhaven.
4.	Bebouwing.	-specifieke voorschriften t.a.v. bouwvorm, -hoogte en gebruik, lichtinval, ontsluiting, aard der bebouwing, bouwtechnische en woontechnische voorschriften.
4/5.	Overgang Bebouwing- Binnenterrein.	-lichttoetreding, gebruik en grootte in combinatie met afmetingen der binnenterreinen regelen.
5.	Binnenterrein.	-gemeenschappelijk gebruik stimuleren. -bouwverbod voor permanente opstallen.
3-a.	Galgenstraat- Bruggen.	-verkeersfunctie (v.n.l. spierkr.) -openbare ruimte; bestrating en inrichting door gemeente.

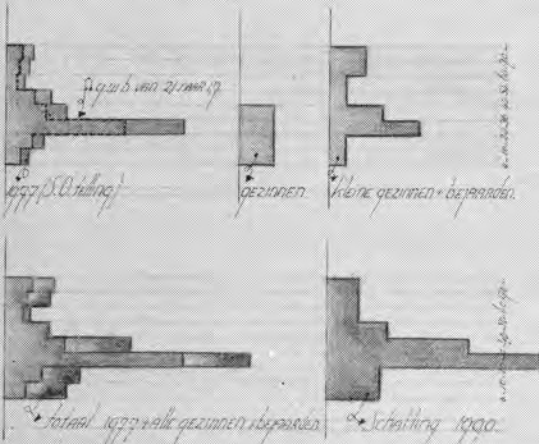


objectdoelstellingen prinseneiland

b-1) WOVEN - PRINSENEILAND.

Gesien de ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijkheden:
geschatte verwachte bevolkingsgroei van ca. 220 naar 375 p.

Bevolkingsopbouw:

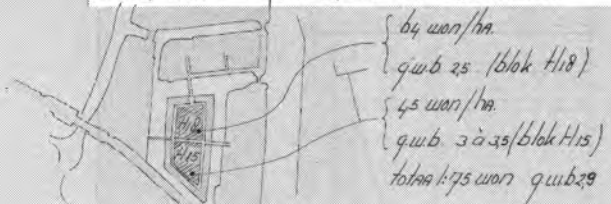


Verwachte bevolkingsopbouw in de 1-e fase en op latere termijn.

Konklusies: -Het totaal aantal kinderen in de groep 0-20 stijgt tot ± 40 p.
-De groep 20- 30- jarigen stijgt tot ± 110 p.
-De groep 30- 60- jarigen stijgt tot ± 125 p. waarbij het accent bij 30- 40 jaar ligt.
-De groep 60- en ouder stijgt ± 40 p.

Huidige ruimtelijke spreiding:

220 p./ 28800 m² = ca. 97 p./ ha. bevolkingsdichtheid.



In b.c. 06 valt gemiddeld een daling waar te nemen van de g.w.b. van 2,1 naar 1,7:
Zo kan men er ook van uitgaan dat in de bestaande panden op het Prinseneiland een daling valt te verwachten van de g.w.b. van 2,9 naar ± 2.
Dit geeft een vermindering van het aantal bewoners tot:
2/ 2,9 x 220 = 155 p.

De middenblokken:

Het max. bouvvolume dient in overeenstemming gebracht te worden met eisen die aan besonning en belichting, beluchting en gebruik van binnenterreinen voldoen (zie plekgebonden-normen).
Dit geldt vooral voor die delen waar pakhuisen e.d. omgebouwd kunnen worden tot woonhuizen.

De woonomgeving, tevens bezien in het licht van de aanwijzing tot ontspanningsgebied en het aanwezig zijn van een spierkrachtroute, is bijzonder geschikt voor kleine gezinnen met kinderen, bejaarden en samenlevingsvormen met de mogelijkheid om kollektief gebruik te maken van bep. voorzieningen.

Uitgaande van een verdeling: 50 à 60% wonen en 50 à 40% werken, opslag, zijn er max. ± 25 pakhuisen beschikbaar om te verbouwen tot woon- pakhuisen (voorstel).
gem. 4,5 l. x 25 = ca. 120 middelgrote woningen extra.

Stabilisering g.w.b. op 1,75: 1,75 x 120 = 220 p.
Totaal Prinseneiland: 155 + 220 = ca. 375 mensen.



objectdoelstellingen prinseneiland

Nieuwbouw: Deze beperkt zich tot het incidenteel gaten vullen en het afbouwen van bestaande bebouwing.

Wallekanten: Hiervoor geldt het bouwverbod, behoudens het oprichten van incidenteel permanente bebouwing (reeds aanwezig). Tijdelijke opstallen zijn toegestaan. Tevens dient rekening te worden gehouden met de uitloop (voorzieningen) van de groep drijfwoners.

Drijfwoners: Het drijfwoners dient zodanig te geschieden dat het open karakter van het water niet wordt aangetast en de relatie wal- water niet in de verdrukking komt. Drijfwoners v.n.l. concentreren bij kades (zie andere eilanden).

Woningdifferentiatie Prinseneiland:

Het accent dient vooral te liggen op 1, 2 en e.v. 3-persoons huishoudens en meer kollektieve samenlevingsvormen met een enigszins permanent karakter.

Differentiatie: b.v. 60% 1,2,3- kamervoningen.
40% 4,5+ kamervoningen.

Distributie: (Voedsel, energie, afval).

- Winkelen op spierkrachtwijze.
- Systeem: boodschappentas-, wagen inkl. berging en opslagcap.
- Geen auto als distribuerend middel.
- Afval: hiervoor kan een kringloop- systeem en/of transport via water ontwikkeld worden.

c-1) WINKELS EN BEDRIJVEN - PRINSENEILAND.

- Ruimtelijk spreidingsmodel:**
- Geen winkels, ontspanning non- kommercieel.
 - Bedrijven: accent in drukzones.
 - Wallekanten: incidenteel, niet- permanente activiteiten.
 - In de middenblokken; vermenging van wonen en werken (50- 50%)
 - Bedrijven: berging en voorraad- functie; weinig verkeer- aantrekkend. (toeleverende bedrijfjes, ambachtel- bedrijfjes, kleine kantoor- tjes, ateliers e.d.)
 - Stadsboer- en recreatie- onder- steunende bedrijfjes dienen gestimuleerd te worden. Eventueel koppeling aan kringloop- subsysteem.

Distributiesysteem:

- Laden en lossen; hiervoor beperkte mogelijkheden toegestaan.
- Geen bezoekers- en bewoners- parkeren, behoudens uitzonderingen.
- Accent op transport via water.

a-1) VOORZIENINGEN - PRINSENEILAND:

-Te overwegen: nieuwbouw of verbouw van "de Schuur"; tot buurt-/ praathuis met e.v. uitbreiding voor kinderopvang ca. 80 m² (e.v. decentralisatie to.v kinderdagverblijf- peuterspeelzaal op Bickers-eiland, Reaeleneiland of Haarlemmerbuurt)

-"De Botenloods", deze wordt reeds ge-(ver-)bouwd. (voor nr. 2-3.)

Groen- en speelvoorzieningen, Stads- agrarische bedrijfjes:

Het accent op het Prinseneiland ligt vooral op de groen- en kringloopvoorzieningen. Hier geldt ook de aanwijzing tot ontspanningsgebied met groenvinger- en spierkracht- accenten.

-3 speelvoorzieningen 0-6 jr. 200- 1000 m ² .	(2400)
-1 speelvoorziening 6-13 jr. 600- 1500 m ² .	(1500)
-Openbare groenvoorzieningen 4 x 375 =	1500 m ²
-Stadsboerderijen op de wallen	extra

-Buurt- en wijkpark- deel (zie Reaeleneiland) extra-2
totaal ca. 6500 m²

e-1) VERKEER - PRINSENEILAND.

-Geen doorgaand bestemmingsverkeer t.b.v. de andere eilanden toegestaan (behalve noodgevallen)

-In verband met de typologie- bescherming en de aanwijzing tot ontspanningsgebied, waarbij het Prinseneiland de kern vormt (kruising land- en stadsvinger met spierkracht- route), dient hier een lagere parkeernorm aangehouden te worden dan op de andere twee eilanden; n.l. 0,1 à 0,2 auto/ woning.

-Totaal ca. 20 à 30 p.plaatsen en liefst gekoncentreerd in secundaire blikfilters nabij de bruggen aan de Galgenstraat. Het overige parkeren dient overbodig te zijn; indien niet het geval: parkeren op afstand in de blikfilters Bickers- eiland (30 p.p.) en Reaeleneiland (30 p.p.). (extra cap. inbouwen).

Andere mogelijkheden liggen op de uitloop Westerdoksdiijk.

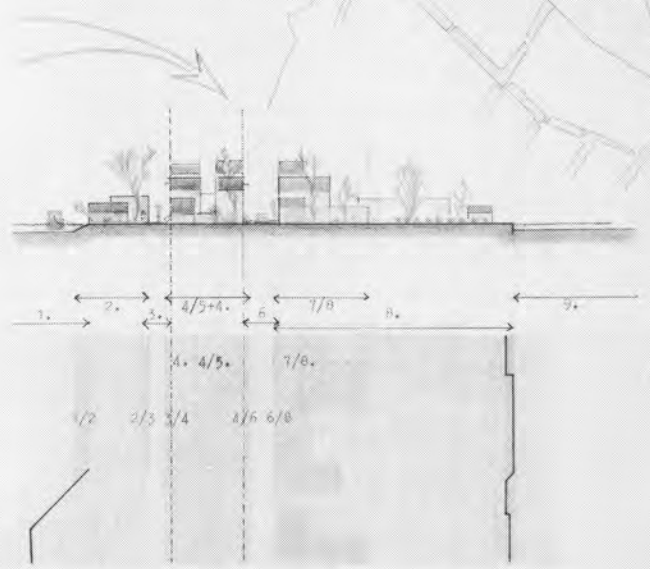
-Voetgangers- fiets- en bootvoorzieningen hebben de prioriteit.

objectdoelstellingen westelijke eilanden typologieën

d2

a-2) BICKERSEILAND:

NR.	zone	plekgebonden normen.
1.	Westel. Eiland Water.	-beperkt drijfwonon toegestaan.
1/2.	Overgang Water- Wal.	-zachte overgang water- land, vage grens.
2.	Wal.	-geen permanente bebouwing. -uitloop v.h. drijfwonon. -stadsboer, groenvoorziening.
2/3.	Overgang Wal-Straat.	-vage grens, functievervlechting.
3.	"Straat".	-plekvorming, verblijfsfunctie. -trottoirs ongewenst. -voorschriften bestrating te verzorgen door eigenaar/ pand.
3/4	Overgang "Straat"-Bebouwing.	-specifieke maat; stoepen, trappen, berging, groen- zone.
--	-----	-Rooilijn handhaven.
4.	Bebouwing.	-specifieke voorschriften (enz).
4/5.	Overgang Bebouwing-Bi- buitengebied.	-licht- en luchttoetreding. -gebruik en inrichting, individueel en/of kollektief.
4.	Bebouwing.	(idem)
--	-----	-Rooilijn handhaven.
4/6.	Overgang Bebouwing-Straat.	-specifieke maat, stoepen, trappen, enz.
6.	Openbare Straat.	-doorlopend profiel, trottoir toegestaan. -verharding door gemeente.
6/8.	Overgang Straat- Wal.	-vervlechting, verzachting, straat- bedrijven, groen enz.
7/8.	Incidentele wel/ niet permanente opstallen.	-wonen toegestaan. -kantoorfunctie en bedrijven toegestaan (kleinschalig 20-50 p.)
8.	Wal- Werf.	-niet permanente bebouwing, -groen, stadsboer, wateractiviteit.
--	-----	-verspringende harde land/ watergrens.
9.	Westerdok- Water.	-zuidelijk deel goed ontsloten t.o.v. IJ, ligplaats rijnaken e.d. -beperkte havenactiviteiten. -recreatie.



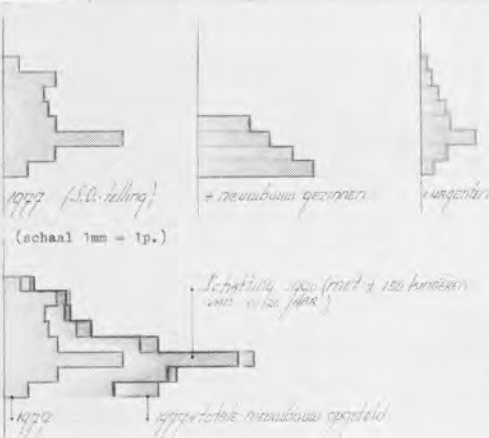
Bickerseiland.

objectdoelstellingen bickerseiland

b-2.) WONEN- BICKERSEILAND.

Gezien de ruimtelijke mogelijkheden: verwachte bevolkingsgroei van 210 naar 500 p.

Bevolkingsopbouw:

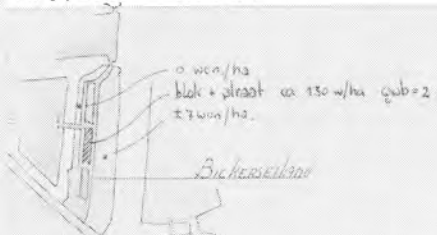


Gewenste en verwachte bevolkingsopbouw in de 1-e fase en schatting van de bevolkingsopbouw op langere termijn.

- Konklusies:**
- Het aantal kinderen (0-10) stijgt tot ± 60.
 - Het totaal aantal kinderen in de groep 0-20 stijgt tot ± 150.
 - De groep 20- 30- jarigen stijgt aanzienlijk tot ± 125.
 - De oudere leeftijdsgroepen boven 40- 50jr. vertonen een sterkere terugloop in 't dem. beeld.
 - De grootste oververtegenwoordiging zal dus in de groep van ± 15- 35 jaar liggen.

Huidige ruimtelijke spreiding:

210 p./ 48000 m² = ca. 45 p./ha. bevolkingsdichtheid.



In b.c. 06 valt gemiddeld een daling van de gemiddelde woningbezetting van 2,1 naar 1,7 waar te nemen (inkl. de e.v. nieuwbouw.)

In de middenstrook op het Bickerseiland; verwachting daling g.w.b. lager dan 2. De renovatie en restauratie van pakhuizen e.d. + de nieuwbouw op de plaats van voormalige bedrijfsgebouwen levert meer woningen op, zodat hier het aantal mensen ongeveer gelijk kan blijven. In deze strook dient het accent vooral te liggen op rel. kleine woningen en incidentele projecten die toegevoegd kunnen worden aan oud- bewoners, stads- vernieuwingsurgente en particulieren.

Op de Westerdokenstrook kan uitgegaan worden van de gedeeltel. bouw van bestaande nieuwbouwplannen (v.d. Ley) + de mogelijkheden voor redeconcentreerde extra nieuwbouw.

-Dit gebied is geschikt voor gezinnen met kinderen; dus prioriteit: grotere woningen (± 60% = overloop vanuit de Haarlemmerbuurt e.d.)

-Sturen naar g.w.b. van ± 3.

-Beschikbaar: ± 25% v.d. strook: wonen, 75% verken + recreatie en stallen. ca. 10800 m² te gebruiken voor gemengde woningbouw (wonen + kleine bedrijfsjes.) Geschikte woningdichtheid ± 125 won./ha. (31.)

-d.i. 135 woningen, waarvan een gedeelte bedrijfsruimten; dus ca. 100 woningen nieuw te bouwen. 100 x 3 = 300 mensen.



objectdoelstellingen bickerseiland

Woningdifferentiatie:

Deze kan zijn: 60 % 1,4,5- kamerwoningen.
40 % 2,3- kamerwoningen.

In de 1-e fase zal het aanbod gezinnen met kinderen groot zijn en kan de behoefte voor de kleine huishoudens opgevangen worden in de middenstrook en de Haarlemmerbuurt. Later dient of een goede doorstroming mogelijk te zijn of ca 10% v.d. grotere woningen gesplitst.

Distributie: (Voeding, energie, afval.)

- Winkelen op spierkrachtwijze, langs
- Distributieschakels Eilanden- Haarlemmerbuurt.
- Zelfde systeem als Prinseneiland (boodschappentas e.d.) + beperkt de auto dicht bij de woning toegestaan.

c-2) WINKELS EN BEDRIJVEN. BICKERSEILAND.

Ruimtelijk spreidingsmodel:

-Winkelschakel op Jonkerplein.

-Wallekanten: gemengde woon- werkbestemming (25% wonen, 75% werken, recreatie en stalling/ opslag.)

-Iets grotere bedrijfjes (± 20 à 50 p.) en kleine kantoor-functie toegestaan. (Werkplaatsen van kleine bedrijven in de onderhoudsfeer, kleine bedrijven die zich toeleggen op handel, nijverheid en dienstverlening e.v. met accent op transport via water.)

-Stadsboer- en recreatie ondersteunende bedrijfjes dienen gestimuleerd te worden.

Distributiesysteem:

Laden en lossen: accent op transport via water.

Beperkt bezoekersparkeren en arbeidsplaatsenparkeren.

c-3) VOORZIENINGEN BICKERSEILAND.

-Keuze kinderdagverblijf en/of peuterspeelzaal (80 m²), met draagvlak Gouden Reaal;
In nieuwbouwwijkdeelten of Jonkerhuis.
Eventueel in combinatie met gedecentraliseerde kleuter-basisschool.

-Sporthal en/of theater in de Reyersonhallen.

-Kroeg, waarvoor gegadigde aanwezig; in schakelgebied Jonkerplein.

Groen- en speelvoorzieningen:

-Overweging of Bickerseil. of Haarlemmerbuurt:
Vervanging Droogbak- speeltuin:
-3 groen- speelvoorzieningen 0-6 jr. 200- 1000 m² (1800)
-2 à 3 groen- speelvoorz. 6-13 jr 600- 1800 m² (2000)
-Openbare groenvoorzieningen 4 x 500 2000 m²
-Stadsboerderijen op de wallen extra
totaal ca. 15000 m²

c-4) VERKEER BICKERSEILAND.

-Beperkt doorgaand bestemmingsverkeer t.b.v. de andere eilanden toegestaan.

-Blikfilters a.d. koppen van de eilanden (Jonkerplein en Reaeleneiland) alwaar het bewoners- en bezoekersparkeren gekoncentreerd dient te worden.

-Geen parkeren t.b.v. de Haarlemmerbuurt op Bickerseiland.

-Parkeer- uitloop t.b.v. de eilanden: op Westerdoksdijk.

-In verband met de typologie- bescherming en de aanwijzing tot ontspanningsgebied, dient een lagere parkeernorm dan in het V.C.P. aangehouden te worden;
n.l. gemidd. 1 auto/ 7 inwoners = 0,2 à 0,4 auto/ woning.

-Totaal voor bewonersparkeren: 75 à 100 p.p.
arbeidspl. laden/lossen en beperkt bezoek ± 20 p.p.

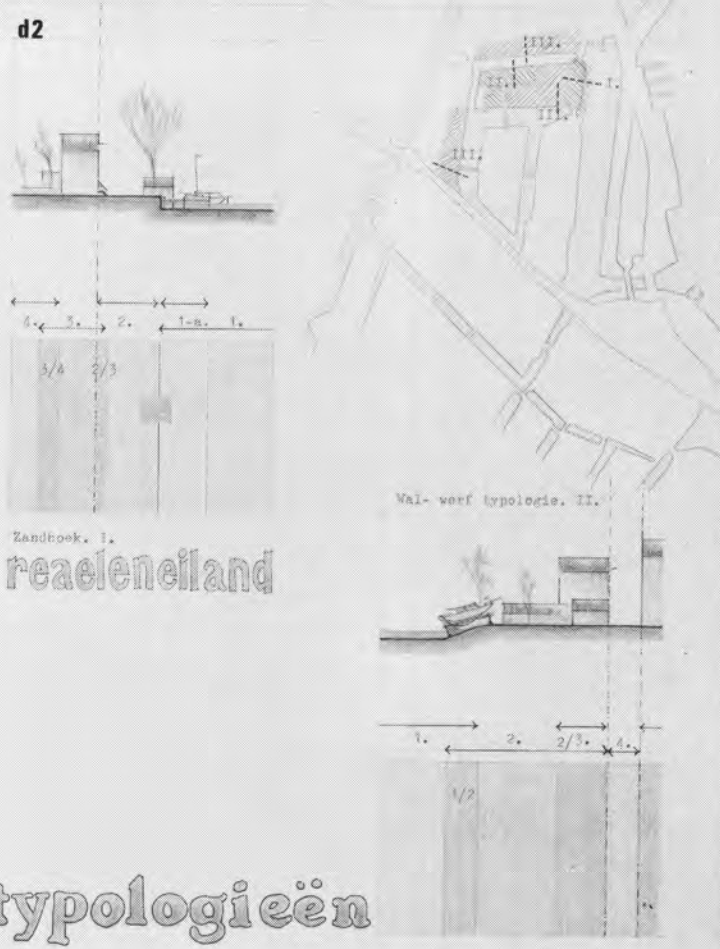
-Uitgebreide voetganger-, fiets- en boot- voorzieningen hebben de prioriteit.

objectdoelstellingen d2

westelijke eilanden

nr.	zone.	plekgebonden normen.
1.	Westerdok- water.	-recreatie.
1-a.	Steiger zone.	-individueel, kollektief en/of gemeentelijk beheer.
2.	Kade.	-verharding door gemeente, inrichting idem. -uitloop wateractiviteiten.
2/3.	Overgang Kade-Bebouwing.	-specifieke maat; trappen, stoepen, berging e.d. zone. (individuele inrichting.) -Rooilijn handhaven.
3.	Bebouwing.	-specifieke voorschriften t.a.v. bouwvorm-, -hoogte en -gebruik.
3/4.	Overgang Bebouwing-Binnengebied.	-lichttoetreding, gebruik en grootte in combinatie met afm. der binnenterreinen.
4.	Binnengebied.	-geen permanente bebouwing. -individuele en kollektieve inrichting.

nr.	zone.	plekgebonden normen.
1.	Westel Eil. Water.	-geen drijfwonen, accent op natuur, rust en recreatie.
1/2.	Overgang Water- Wal.	-zachte overgang, accent op natuur, rust en recreatie.
2.	Wal- Werf.	-geen permanente bebouwing. -groen, stadsboer, water-activiteiten, kollektief of gemeente. -beperkte uitloop bedrijven.
2/3.	Incidentele wvl/ niet permanente opstallen.	-kleine kantoorfunctie en/ of bedrijven toegestaan. -wonen toegestaan.
4.	Openbare Straat.	-doorlopend profiel -trottoir toegestaan. -verharding door gemeente.



typologieën

objectdoelstellingen

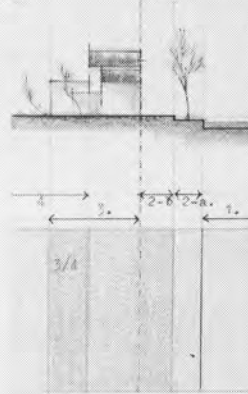
westelijke eilanden

typologieën

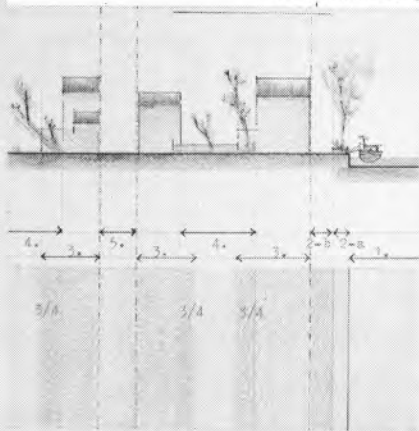
a- 3) **RAELENEILAND. KADE TYPOLOGIE** (IDEM NIEUWE TEERTUINEN EN ZOUTKEETSGRACHT.)

nr.	zone.	plekgebonden normen.
1.	Westel. Eiland Water.	-beperkt drijfwonen toegestaan.
2-a.	Kade.	-individueel bestraat (wonen, drijfwonen, bedrijven- inrichting) -openbaar toegankelijk.
2-b.	Kade.	-bestrating door gemeente, -openbaar toegankelijk.
3.	Bebouwing.	-specifieke voorschriften t.a.v. bouwvorm, -hoogte en gebruik.
3/4.	Overgang Bebouwing-Binnengebied.	-geen permanente bebouwing (boven m.v.) -individuele en/of kollektieve inrichting.
4.	Binnengebied.	-geen permanente bebouwing. -individuele en kollektieve inrichting.
5.	Openbare Straat.	-doorlopend profiel, trottoir toegestaan. -verharding door gemeente.

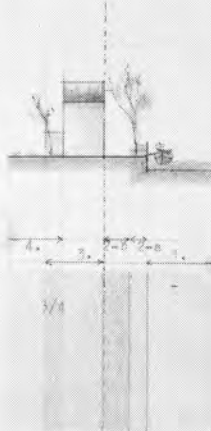
raeleneiland



Nieuwe Teertuinen. (kade typologie).



Raeleneiland. (kade typologie).



Zoutkeetsgracht.

objectdoelstellingen reaeleneiland

b-3) WONEN - REAELENEILAND.

Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijkheden: verwachte bevolkingsgroei van 165 naar 445 mensen.

Bevolkingsopbouw:

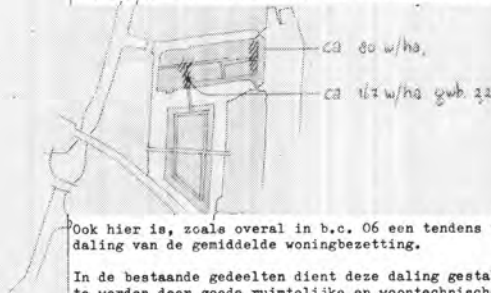


Gevenste en verwachte bevolkingsopbouw in de 1-e fase en op langere termijn.

- Konklusies:**
- Het totaal aantal kinderen in de groep 0-20 stijgt tot ± 110 .
 - De groep 20-30 jarigen stijgt tot ± 85 .
 - Overig: zelfde dem. beeld, behoudens de oververtegenwoordiging van $\pm 15-35$ jr.

Huidige ruimtelijke spreiding:

165 p./33000 m² = ca. 50 p./ha. bevolkingsdichtheid.



Ook hier is, zoals overal in b.c. 06 een tendens tot daling van de gemiddelde woningbezetting.

In de bestaande gedeelten dient deze daling gestabiliseerd te worden door goede ruimtelijke en woontechnische voorwaarden te scheppen middels verbouw, aanpassing en ombouw van sommige bedrijfgedeelten tot woningen; als richtgetal kan hier dan g.w.b. = 2 aangehouden worden.

Voorts levert verbouw, restauratie en renovatie minder woningen op; deze mensen dienen tijdelijk elders gehuisvest te worden of door te stromen naar de nieuwbouw, indien het gezinnen betreft. In de oudbouw blijven dan ± 130 mensen wonen v.n.l. liefst kleine huishoudens.

Nieuwbouw:

-In 1-e fase is er een grotere behoefte aan kleine woningen: bij verbouw en samentrekking van b.v. 2 won. tot 1 komen de kleine huishoudens het eerst op straat te staan. Ook dient er een zekere opvangcapaciteit te bestaan voor de urgenten uit Haarlemmerbuurt, Zeehelden en Planciusbuurt.

Differentiatie 1-e fase: 50% kleine woningen
50% grotere woningen.

Op de langere termijn is dit gebied zeer geschikt voor gezinnen met kinderen; dus prioriteit grotere woningen.

Differentiatie langere termijn: 55 & 50% 1,4,5- kamerwoningen.
45 & 40% 2,3- kamerwoningen.

objectdoelstellingen reaeleneiland

(vervolg nieuwbouw:)

-Beschikbaar voor e.v. nieuwbouw, mede gezien de groenvinger-ontspanningszone op het eiland: ca. 16000 m² voor bebouwing, waarvan \pm de helft voor woningbouw (8000 m²), de rest bedrijven en recreatie.

-Nieuwbouw; gedeconcentreerde, kleine projecten.

-Sturen naar gemiddelde woningbezetting van 3, woningdichtheid ± 130 won./ha. (3 & 4 l.); d.i. ± 105 woningen.
 $105 \times 3 = \pm 315$ mensen.

-Totaal Reaeleneiland: $165 - 20\% + 315 = 445$ mensen.

b-3) WINKELS EN BEDRIJVEN - REAELENEILAND.

Ruimtelijk spreidingsmodel:

- Wallekanten:** gemengd bedrijven en recreatie, stadsboer e.d.
- Soort bedrijven: berging en voorraad- functie, toeleverend-, handel- en dienstverlenend, kringloop- en stadsboerondersteunende bedrijfsjes.
- Grootte: ± 20 à 50 p. max. grens aan het vloeroppervlak; per lokatie bekijken.
- Accent op transport via water.

-**Kades:** gemengde woon- werk- en opslag- bestemming.

-Totaal aan bedrijfsbestemming: ca. 25 à 35% v.h. eiland inclusief de stads- agrariers.

Distributiesysteem:

- Laden + lossen; hiervoor beperkte mogelijkheden toegestaan
- Kortparkeren t.b.v. bedrijven: idem.
- Geen auto- aantrekkelijke bedrijven; accent op transport via water.

b-3) VOORZIENINGEN - REAELENEILAND.

-Keuze kinderdagverblijf en/of peuterspeelzaal (80 m²) met draagvlak Gouden Reael. (zie ook H. buurt, Bickerseil. of Prinseneiland.)

Groen- en speelvoorzieningen, Stadsagrarische bedrijfsjes:

Het accent op het Reaeleneiland ligt vooral op de groen- en kringloopvoorzieningen. Hier geldt ook de aanwijzing tot ontspanningsgebied en groenvinger- spierkracht accenten.

-2 à 3 speelvoorzieningen 0-6 jr. 200- 1000 m² (1400)
-2 speelvoorzieningen 6- 13 jr. 600- 1800 m² (1600)
-Openbare voorzieningen 4 x 445 ± 2000 m²
-Stadsboerderijen op de wallen extra

-Buurt- en wijkpark met aktieradius 400- 800m. 10000 m²
totaal ca. 15000 m²

b-3) VERKEER - REAELENEILAND.

-Beperkt doorgaand bestemmingsverkeer t.b.v. de andere eilanden toegestaan.

-Aan de kop v.h. Reaeleneiland 'n blikfilter als buffer tussen 'autodruk- en ontspanningsgebied; hier een concentratie van het beperkte bewoners en bezoekers- parkeren.

-G66n parkeren t.b.v. de Zeeheldenbuurt op het Reaeleneil.

-Parkeer uitloop via Bickerseiland naar Westerdoksdijk.

-In verband met de typologie- bescherming en de aanwijzing tot ontspanningsgebied, dient een lagere parkeernorm dan in het V.C.P. aangehouden te worden; nl. 1 auto / 7 inwoners = 0,2 à 0,4 auto / woning.

-Totaal voor bewonersparkeren: ca. 65 p.p. arbeidsplaatsen, laden en lossen en beperkt bezoek: ca. 20 p.p.

-Uitgebreide voetgangers-, fiets- en boot voorzieningen hebben de prioriteit.

objectdoelstellingen

planciusbuurt

d3

b) WONEN - PLACIUSBUURT.

Uitgangspunten:

- De verbetering van de woonomgeving moet vooral gezocht worden in herindeling van de buitenruimte en een verbeterde ruimtelijke relatie met de omliggende buurten.
- Teneinde meer open ruimte, groen (Ontspanningszone) en bezonning in de buurt te brengen dient op sommige plaatsen gesloopt te worden (de slechte delen). In de nieuwbouwlakaties op de eilanden, Zeeheldenbuurt e.d. kan de overloop van de vrijkomende stadvernieuwingurgenten opgevangen worden.
- Het nastreven van een stabielere bevolkingsopbouw (v.g.l. Zeeheldenbuurt); m.n. de "vergroeiing" tegengaan.

Huidige Ruimtelijke Spreiding:

963 p. / 40000 m² = ca. 240 p. / ha. bevolkingsdichtheid.

570 won / 40000 m²

→ 143 won / ha.

963/570 → gwb = 1,7

Gemiddelde woningbezetting is min. gemiddelde daling in b.c. 06; g.w.b. = 1,7.

Woningdichtheid: gemiddeld ± 140 won. / ha.

Bestaande gedeelten van de buurt:

- G.w.b. stabiliseren op 1,7 bij de bestaande woningen.
- Verlies door woningvergroting, samentrekking e.d.: ca. 70 won; 70 x 1,7 = 120 bewoners.
- Verbouw van pakhuisen e.d. levert ca. 8 à 10 woningen op = 10 x 2,0 = 20 bewoners meer.

-Woningverlies t.b.v. groen, open ruimte e.d.

Blok H9 (rattenblok) staat op de lijst om gereconstrueerd te worden; hier kan e.v. nieuwbouw met lage dichtheid en accent op groen terugkomen (ontspanningszone).

Langs de spoorlijn en bij de brug over het Westerkanaal ligt een reservering voor de N.S. en daarbij zou dit gekombineerd kunnen worden met een goede spierkrachtverbinding via de groenvinger: Westerpark- Eilanden- Westerdoksdijk. Dit levert v.n.l. verlies van opslagplaatsen e.d. op.

Blok H9 = ± 75 won; 125 bewoners.
Totaal verlies! (120 - 20) + 125 = 225 personen.

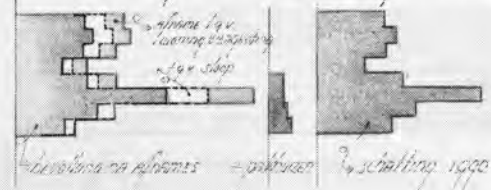
-Er blijven dan ± 963 - 225 = 738 bewoners in de bestaande bebouwing wonen. Bij de verbouw en samentrekking komen meer grotere woningen beschikbaar (hogere g.w.b.) waardoor het aantal gezinnen met kinderen kan stijgen en de vergroeiing wordt tegengegaan.
Het totaal aantal stijgt dan tot ca. 780 personen.

De Nieuwbouw: Mogelijkheden liggen o.a. bij de rekonstruktie van blok H9, lange de spoorlijn etc.
H9: i.v.m. ontspanningsgebied en behoefte aan groen; lage dichtheid- incidentele bebouwing gekombineerd met groen, stadsboer en/of parkeren. ca. 10 grotere won: 20 à 30 personen.

De totale bevolking van de Planciusbuurt zal afnemen van 963 naar ± 780 + 20 = ca. 800 personen.

Bevolkingsopbouw:

P 8 : mm = 2 personen (halve bev. piramide)



objectdoelstellingen

planciusbuurt

Stabiele opbouw v.d. Planciusbuurt op de langere termijn:

25%	1,2 kamervoningen	55%
30%	3 "	
35%	4 "	45%
10%	5 en meer "	

Overloop en Doorstroming:

Veel 2, 4 pers. huishoudens zijn krap gehuisvest; doorstroming naar ruimere nieuwbouw is gewenst. In de Planciusbuurt liggen hiervoor nauwelijks mogelijkheden. Een gedeelte ervan kan in de verbouwde en vergrootte woningen; hierbij komen dan de 1, en 2 persoons huishoudens op straat te staan.

"Interne overloop": Deze stadvernieuwingurgenten; 1 en 2 persoons huishoudens + gezinnen (ca 50- 50%) kunnen dan doorstromen naar de nieuwbouw in de Haarlemmerbuurt, de Zeeheldenbuurt of de Eilanden.

c) WINKELS EN BEDRIJVEN - PLACIUSBUURT.

Winkels: -De buurt zelf heeft geen winkel-accenten; wel e.v. als uitlopers of schakels naar de subcentra Haarlemmerplein of Zoutkeetsplein (b.v. in plaats van de garage in blok H2): concentratie aan de koppen van de buurt.

-B.v. winkelschakel Planciusbuurt- Haarlemmerplein om spierkracht- relatie te verbeteren (e.v. in combinatie met bedrijfschakel en blikfilter).

Bedrijven: -Voor kleine handel en nijverheidsbedrijven is er nog bestaansrecht: grens a.h. vloeropp. stellen.

-Aan de oostelijke zijde van de Planciusstraat: de bestaande bedrijfjes handhaven, behalve de meest hinderlijke. De garage in blok H2 kan b.v. kleiner en zich meer gaan toeleggen op spierkracht- bevoegen voertuigen

-Rekonstruktie v.d. strook langs de spoorbaan: reservering N.S. en mogelijke lokatie voor een gekombineerde winkel- bedrijfeschakel- blikfilter en spierkracht (kruis)- verbinding

Distributiesysteem: -laden en lossen toegestaan.

- bij Nieuwe Teertuinen (zie typologie) bedrijven met transportmogelijkheden via water stimuleren.
- Hier e.v. ook stallingsaccomodaties t.b.v. de kringloop- subsystemen op de eilanden

VOORZIENINGEN:- PLACIUSBUURT.

Samen met de gekombineerde openbaar- vervoer (sneltram) + spierkracht verbinding(en) over het Westerkanaal geeft dit de mogelijkheid om ook beter van de voorzieningen van de Spaarndammerbuurt (en omgekeerd) gebruik te maken. Ditzelfde geldt ook voor de verbinding met het Westerpark.

In de buurt:

maatschappij:

-Als alternatief voor de Haarlemmerbuurt (H. Plein): de vestiging van het Maatschappelijk werk (115 + 70 + 50 m²).

soc. kult:

-De aanwezige lokaties, de Ahrend en de Planciuschool kunnen in de eerste fase gebruikt worden voor het vestigen van allerlei activiteiten zoals buurt en clubhuiswerk, div. verenigingen e.d. Voor de Planciuschool kan later e.v. nieuwbouw in de plaats komen (wonen, werken, onderwijs e.d.)

onderwijs:

-De Smallepadsschool kan voorlopig met de huidige capaciteit blijven draaien. Overvogen kan worden of een deel van de gedecentraliseerde kleuterschool b.v. 80 m² in combinatie met peuter- kleuteropvang (ook 80 m² - ófop de Eilanden), hierin gerealiseerd kan worden. Alternatief: de Planciuschool.

-In de Planciuschool kan gestart worden met z.g.n. "permanente edukatie" (ouder- school).

-Ook kunnen vormen zoals "kringloop- instructie" (speciale faciliteiten) e.d. overvogen worden.

objectdoelstellingen planciusbuurt

Groen- en speelvoorzieningen:

De accenten liggen op de groenvingering (spierkrachtroute) Westerpark- Eilanden- Westerdokdijk, die over de Planciusbuurt loopt, de Westerkanaal zone (A'damse bos- Twiske vinger) en de verbinding (inkl. tram) met de Spaarndammerbuurt.

-4 speel- groenvoorzieningen 0-6 jr. 200- 1000 m ²	(2400)
-1 speel- groenvoorziening 6- 15 jr. 600- 1500 m ²	(1200)
-Openbare groenvoorzieningen 4 x 800 =	3200 m ²
-Verbindingen ontspanningszone- groenvingers e.d.	extra 6800 m ²
totaal	ca. 7000 m²

e) VERKEER - PLACIUSBUURT.

Openbaar vervoer: (oranje)

De verdeelring Sloterdijk (intercitystation)- Singelgracht- Muiderpoort (intercitystation) uit het voorgestelde stedelijke sneltramsysteem, kan gebruik maken van de reeds aanwezige tramroute in de Planciusstraat; hierna dient een verbinding via de Spaarndammerbuurt naar Sloterdijk te worden aangelegd waarbij een gekombineerde tram- voetganger- en fietsersbrug over het Westerkanaal een van de uit te voeren infrastructurale werken zal zijn.

Tevens dient er aan de Zoutkeetsgracht een tramhalteplaats te komen met goede verbindingen en faciliteiten (b.v. stallingmogelijkheden) t.b.v. de spierkracht- verplaatsingen binnen de wijk.

Autoverkeer:

De Planciusstraat behoudt zijn functie als ontsluitingsweg van de Planciusstraat e.o., de Teertuinen, Westerkanaal en Zoutkeetsplein, echter;

Geen doorgaand verkeer meer. Verminderde Autodruk: De totale belasting kan hierdoor tot ca. $((1 - \frac{1}{2}) / 2) = \frac{1}{4}$ d.i. ca. $3230 / 4 = 800$ eenheden in de avondspits (15.00- 18.30 u.) De Planciusstraat dient daardoor een smaller profiel te krijgen; cap. 250- 500 pae/ h. buurtstraat- rijbaanbreedte = 6 m.

Voor de overige straten geldt: buurtcirculatie + speelstraten (b.v. de Houtmanstraat).

Autobezit:

Zelfde karakter als de Zeeheldenbuurt: schatting voor de toekomst (1990) ca. 0,65 auto/ woning.

Parkeren:

Parkeren kan mogelijk gekombineerd worden met de blikfilters: (Winkelschakel bij spoordijk- bogen en Zoutkeetsplein.) verder in groepjes verspreid in de buurt, gekombineerd met groen e.d. Groenvingers en spierkrachtroutes liefst vrij van parkeren. Bij de nieuwbouw kunnen ook gebouwde parkeervoorzieningen betrokken worden.

Voor het arbeidsplaatsen- bezoekers- parkeren kan een getal van ca. 25 p.p. extra aangehouden worden.

Max. Parkeerbehoefte (b.v. zaterdag of 's nachts.)

800 p./ 1,7 = 470 won. inkl. gebouwen en nieuwbouw.	
470 x 0,65 =	306 p.p.
extra bezoek, laden en lossen	25 p.p.
extra zaterdag, markt, subcentra	25 p.p.
max. behoefte:	350 p.p.

Te realiseren parkeerplaatsen:

Legaal op straat:	250 p.p.
In de nieuwbouw:	± 50 p.p.
Extra in gebouwen en/of groen- speelvoorzieningen	
inclusief de zaterdag- opvang:	50 p.p.
	350 p.p.

De prioriteit dient steeds te blijven rusten bij een goede uitvoering van de zich kruisende spierkrachtroutes, de stallingmogelijkheden voor spierkracht- bewogen voertuigen en een veilige en snelle werking van het openbaar vervoerssysteem.



objectdoelstellingen zeeheldenbuurt

d4

WONEN - ZEEHELDENBUURT.

Uitgangspunten:

- Om het subcentrum Zoutkeetsplein voldoende draagvlak te geven, om de druk van het stadscentrum op de buurt te verkleinen en om het spierkracht- model een kans te geven, moet het aantal woningen in de Zeeheldenbuurt toenemen of tenminste gelijk blijven zodat in ieder geval het inwoners-aantal vermeerderd of gestabiliseerd kan worden. (Woningbouw d.m.v. buffers en schakels, naar het IJ en de natuur- groengebieden.)
- Het nastreven van een stabielere bevolkingsopbouw.
- Meer open ruimte brengen in de bestaande buurt.

Huidige Ruimtelijke Spreiding:

2350 p./ 72000 m² = ca. 326 p./ ha. bevolkingsdichtheid (bevoord opp. + straten excl. bedrijfsstrook.)

inclusief bedrijfsstrook:

2350 p./112000 m² = ca. 220 p./ ha. bevolkingsdichtheid.

blok CG 9: 140w / 9300 m² → 145 won/ha
306 p → gwb = 2,1

blok CG 10: 170w / 14000 m² → 26 won/ha
313 p → gwb = 1,1

De gemiddelde woningbezetting is ca. 1,65

Dit is lager dan het gemiddelde van de daling in de hele Gouden Reel (1,7).

Woningdichtheid: gemiddeld: ± 200 won./ ha.

T.a.v. de Bestaande gedeelten van de buurt:

- Bij de bestaande woningen de g.w.b. stabiliseren op min. 1,7.
- Het pers. verlies door woningvergroting is gering i.v.m. de lage g.w.b. en het streven naar vergroting ervan.
- Woningverlies t.b.v. groen, open ruimte e.d. is groot; n.l. ± 190 woningen oftewel 306 bewoners.
- Er blijven dan ± 2050 bewoners in de bestaande delen van de buurt wonen.

De Nieuwbouw:

Aan de randen van het gebied, naar IJ, Westerdokdijk, Stenenhoofd e.d. liggen mogelijkheden om d.m.v. gebouwde buffers en schakels ook woningbouw tot stand te brengen.

Beschikbaar ca. 20000 m²: geschikte dichtheid ± 125 won./ ha. = ± 250 woningen.

Dese gebieden zijn, indien veel aandacht aan woonomgevingskwaliteit wordt besteed, geschikt voor gezinnen met kinderen: prioriteit: grotere woningen.

Sturen naar g.w.b. van 2,25 (v.g.l. eilanden), 2,25 x 250 = ca. 560 p. in de nieuwbouw.

Een gedeelte hiervan kunnen stadsvernieuwing-urgen ten uit de Zeeheldenbuurt zijn, waarvan degenen die t.g.v. de ingrepen in de woonomgeving, de uitdunning op de eerste plaats komen: n.l. ± 300 p - (± 50 naar eilanden e.d.) = ca. 250 p.

Als "interne overloop" uit de omliggende gebieden gezinnen met kinderen ca. 310 p.

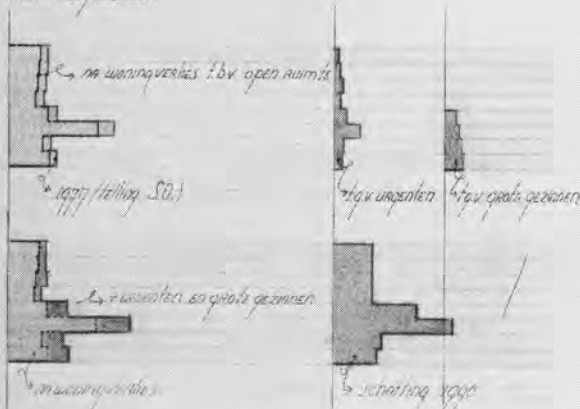
De totale bevolking van de Zeeheldenbuurt kan dan ± 2350 - 306 + 560 = 2610 personen worden.

Later zal dit getal weer enigszins kunnen afnemen i.v.m. de daling van de g.w.b. in de nieuwbouw m.n. de gezinnen waarbij de kinderen opgroeien en het huis uitgaan. Maar met een goed doorstromingsbeleid kan dit voorkomen worden.

objectdoelstellingen zeeheldenbuurt

Bevolkingsopbouw:

1 mm = 10 personen.



Gewenste en verwachte bevolkingsopbouw in de 1-a fase en op langere termijn.

Konklusies: De leeftidsgroep 0-20 blijft ongeveer gelijk; 0-10 daalt van 290 naar 270 p. 10-20 stijgt van 250 naar 290 p. De groepen 20- 30 en 30- 40 stijgen allebei; 20- 30 stijgt van 590 naar 670 p. 30- 40 stijgt van 290 naar 480 p. De groepen boven de 40 blijven ongeveer gelijk; ca. 230 p. per groep.

Woningdifferentiatie van de nieuwbouw.

In de 1-e fase kan nieuwbouw plaats vinden met het accent op de huisvesting van grotere gezinnen met kinderen ("interne overloop Gouden Reel") b.v. 70% grotere en 30% kleine. De kleine huishoudens blijven dan voorlopig in de oude situatie; later kan deze verbeterd worden en kunnen de urgen ten (t.g.v. uitdunning) + de doorstromers die b.v. gezinsuitbreiding krijgen in de inmiddels gereedgekomen nieuwbouw.

Dus in latere fase: opsplitsing van de (te) grote woningen in de nieuwbouw en bouw van de kleinere woningen.

Uiteindelijke differentiatie: 40% kleine woningen, 1,2,3 k. won. 60% grotere woningen, 4,5 k. won.

Distributie: (Voedsel, energie, afval.)

- Winkelen op spierkracht- wijze, auto toegestaan.
- Distributie voornamelijk via subcentrum Zoutkeetsplein e.o.
- Goede loop- fiets verbindingen tussen het wonen en het (de) subcentrum (-centra).

WINKELS EN BEDRIJVEN - ZEEHELDENBUURT.

Zie Voorzieningen- programma: Kommerciële Voorzieningen.

Ruimtelijk Spreidingsmodel:

-Subcentrum Zoutkeetsplein e.o.:

-Winkelfunctie ("handhaven van de bestaande functie met accent op het buurtverzorgend karakter"). m.n. voeding en genot, draagvlak 400 m. ondersteunend t.o.v. Haarlemmerdijk- Spaarnd. dijk.

-Op plaats v.d. garage in blok CG 10: mogelijkheden bekijken om in combinatie met de binnengebied- afwerking een ambachtelijke kringloop/ winkel- voorziening, met een minder kommerciële karakter te realiseren. Aansluiten op spierkracht route; kan mogelijk als spil dienen.

objectdoelstellingen zeeheldenbuurt

-Bedrijven: Op de strook tussen de van Diemenstraat- IJ en Westerdok- IJ:

Aan- en inpassing van de grotere, nog rendabele bedrijven (=weinig).
Dit gebied kan als schakel gezien worden tussen de stad en het water: mengvorm van bedrijven (iets grotere dan de eilanden), recreatie (inkl. stadsboer) en wonen.

Distributiesysteem:

- Laden en lossen toegestaan.
- Geen doorgaand vrachtverkeer (behoudens uitzonderingen).
- Bezoekers- en arbeidsplaatsparkeren per locatie bekijken.

VOORZIENINGEN- ZEEHELDENBUURT.

Uitbreiding van de med./ maatschappelijke dienstverlening in de Bokkinghangen tot ca. 150 m².

Sociaal- Cultureel: afbouw van het "Turfschip" en de ontsluiting voor voetganger- en fietsers, inkl. stallingsmogel. verbeteren.

Onderwijs: Hudsonschool: capaciteit toereikend bij 2610 p. Het kleuteronderwijs kan e.v. uitgebouwd worden: v.n.l. in 1-e fase: 2 kleuterklassen (2 x 80 m²) gekombineerd met kleuter- en peuteropvang, te realiseren in de bestaande bebouwing (Turfschip, Hudson b.v.)

Kinder- en peuteropvang: Speeltuin + klubbuis Barentzplein vergroten tot ca. 5000 m² + de bereikbaarheid en ontsluiting te voet verbeteren.

Groen- en Speelvoorzieningen:

- Speeltuin Barentzplein vergroten tot ca. 5000 m².
 - Speelplaats Zoutkeetsplein integreren in spierkrachtcentrum + groenzone.
 - 10 groen- speelvoorzieningen 0-6 jr. 200- 1000 m² (6000 m²)
 - 4 groen- speelvoorzieningen 6-13 jr. 600- 1800 m² (3500 m²) (rest in speeltuin)
 - Openbare groenvoorzieningen; 4 x 2610 = 10450 m²
 - Stadsboerderijen, volkstuinten, vistuinten e.d. in de schakel- buffergebieden: extra ca. 25000 m²
- (inclusief speeltuin).

VERKEER - ZEEHELDENBUURT.

In verband met de vermindering van de totale verkeersbelasting (zie autodruk- model; openbaar vervoers- model, de verkeers- studie; de verdichtings- verdunningsgebieden in samenhang met te voeren ruimtelijk beleid), kan aangenomen worden dat het doorgaand- + bestemmings- (vracht)verkeer over de van Diemenstraat sterk vermindert kan worden.

1977: 4600 motoren + auto's
1000 vrachtauto's + aanhangwagens } telling gedurende een avondspits.
100 bussen }
d.i. 7200 eenheden (v.g.l. personenauto) v. Diemenstr.

Alternatief 1):

Bij aangenomen halvering van de totale verkeersbelasting (doorgaand verkeer): ca. 3600 eenheden in de avondspits. (Hetzelfde geldt voor de Haarlemmer Houttuinen: ca. 2100 eenh.)

Keuze van ontlasting van het verkeer op de van Diemenstraat en de Westerdoksdijk en aksent op een verkeerscirculatie waarbij de Haarlemmer Houttuinen een doorgaande functie blijft behouden:

Van Diemenstraat: ca. 1000 à 2000 eenheden.
(Haarl. Houttuinen: 2100 + 1600 = 3700 eenheden.)
(v.g.l. 1977: 4100 eenheden.)

De van Diemenstraat- Westerdoksdijk kan dan het karakter van een buurt/ wijk- ontsluitingsweg krijgen met lichte doorgangsfunctie. (v.g.l. Barentzstraat 1977.)

Alternatief 2):

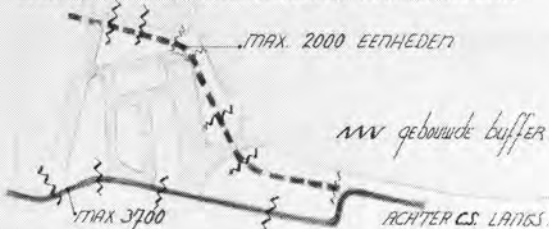
Bij volledige ontlasting van het verkeer v. Diemenstraat en alles over de Haarlemmer Houttuinen:

Haarlemmer Houttuinen max. 3600 + 2100 = 5700 eenheden; dat wordt dus nog drukker dan nu: 1977: 4100 eenheden.
dus ongewenst.

objectdoelstellingen zeeheldenbuurt

Alternatief 1):

Autodruk- verdeling- verkeersbelasting- verkeerscirculatie.



Voor de overige straten in de Zeeheldenbuurt en op de Westerdoksdijk dient de inrichting alleen op de buurtcirculatie en de direkte ontsluiting gebaseerd te zijn.

Autobezit: lichte toename te verwachten:
1975: 0,3 à 0,4 auto / woning.
Veel alleenstaanden; voor de rest veel jonge gezinnen met kinderen (0-10) woorts vertoont de demografische statistiek een zware top (60 en ouder).
Schatting lichte toename autobezit i.v.m. het grotere gezinsaandeel, ook in de nieuwbouw.

Bewonersparkeren: Huidige trend A'dam 1990: 0,85 à 1 auto/won.
H. buurt " : 0,6 " /"
Schatting S.O. M. buurt " : 0,75 " /"
" W.W & W. " " : 0,5 " /"
Schatting W. W & W. " " : 0,65 " /"
Zeeheldenbuurt " : 0,65 " /"

(Het arbeidsplaats- parkeren + winkel- parkeren valt weg tegen het vrijkomen van bewonersparkeerplaatsen overdag)

Zaterdag- winkelen: accent ligt op spierkracht; dus v.n.l. laden en lossen en beperkt bezoek: ca. 30 p.p. extra.

Maximale behoefte (i.v. zaterdag of 's nachts):

Aantal woningen: (2350- 306) / 1,7 = 1265
nieuwbouw: 250
1515 won. x 0,65 = 980 p.p.
Zaterdag, beperkt bezoek e.d. winkels: 30 p.p.
Bedrijven en bewonersbezoek extra: 20 p.p.
max. behoefte: 1030 p.p.

Legaal op straat 300 à 350: 350 p.p.
In de nieuwbouw: 200 p.p.
Extra in gebouwde- of groen- voorzieningen: 380 p.p. !
Extra zaterdag, bezoek e.d. in combinatie met groen, spelen: 100 p.p.
1030 p.p. maximaal

Eventueel kan een gedeelte hiervan gekombineerd worden met de "Westerdoksdijk- uitloop". (Zie p.a. de eilanden en de Westerdoksdijk).

objectdoelstellingen westerdoksdijs de ruyterkade n.s. terreinen

d5

DE WESTERDOKSDIJK, DE DE RUYTERKADE EN DE N.S. TERREINEN.

Uitgangspunten:

-Vooral voor de Westerdoksdijk geldt dat het accent hier v.n.l. op het herstel van de relatie stad- open water en de vervezenlijking tot stedelijke uitloop voor de Gouden Reael, Jordaan en Oude Stad, in de vorm van intensieve (aktieve en passieve) recreatie dient te vallen.

-Het wonen neemt hierbij dan ook een ondergeschikte plaats in evenals het te saneren bedrijfsbestand: beide zullen in de nieuwe situatie een recreatie- stimulerende rol moeten spelen. (Beschutting, buffers en blikfilters, menselijke maat, attractiepunten, diverse accommodaties e.d.)

-Het wonen op de Westerdoksdijk (de de Ruyterkade) is in eerste instantie bedoeld om "interne overloop" vanuit de omliggende gebieden (de Gouden Reael- Jordaan- Oude Stad) op te vangen, zij het in beperkte mate daar een groot gedeelte hiervan al in deze gebieden zelf wordt opgevangen.

-Bovendien liggen hier mogelijkheden om met een zelfstandig funktionerende kringloop- sociale woningbouw te starten; dus voorrang dient te worden verleend aan die stads- vernieuwingsurgenden die deze vorm van wonen zien zitten. Wat dat betreft zijn er genoeg aanwijzingen te vinden onder de bevolking en bij de div. buurtgroepen, die deze tendens willen helpen versterken.

-Daarnaast kan het wonen het monotone, doodse karakter van het gebied doorbreken: de nieuwbouw maakt het mogelijk ook hier de "menselijke schaal, ook voor plant en dier" te introduceren.

-Tenslotte kan het wonen + de "aangepaste" bedrijfsactiviteit als schakel of middel gaan fungeren om de andere activiteiten van de grond te krijgen.

Mogelijke lokaties voor nieuwbouw en herinrichting van buitengebieden:

- De oude kades, spoorrails en opstallen aan de westkant van de dijk, worden niet of nauwelijks meer gebruikt. De bouwtechnische en visuele kwaliteit is matig tot slecht. Hier zou een start gemaakt kunnen worden met de diverse activiteiten.

Ditselfde geldt ook voor de braakliggende terreinen aan de de Ruyterkade.

- Het verhoogde gedeelte van het spoorwegemplacement op de Westerdoksdijk fungeert momenteel alleen als opslag en bergingcapaciteit voor de N.S. Uit onderzoeken is gebleken dat de capaciteit van het Centraal Station bij lange na niet voldoende wordt benut, omdat het rijtijdenschema der treinen niet efficiënt op elkaar aansluit. Gebleken is n.l. dat het menrendeel der treinen variërend van een kwartier tot een uur staat te "niksen" i.v.m. het v.g.n. "kop maken". Dit is een handeling die veel beter in een rustige buitenplaats (eindstation) kan plaats vinden. Amsterdam wordt dan een gewone doorgangshalte net zoals het Utrechtse C.S. (De enige trein waarbij dit tot nu toe gebeurt is de Zandvoort- Maastricht- Intercity.)

v.g.l. b.v: Utrecht heeft minder perronruimte als Amsterdam en 6 rijrichtingen waarin de sporen zich vertakken.

Amsterdam heeft echter meer perronruimte en slechts 4 rijrichtingen.

Uit Utrecht blijken daarentegen 640 treinen per dag te kunnen vertrekken, terwijl Amsterdam maar aan 520 treinen per dag komt!

Indien in Amsterdam minder "kop gemaakt" zou worden, zijn er minder kruisende bewegingen over de emplacementen nodig. De exite stallingscapaciteit van de Westerdoksdijk kan dan verdwijnen en opvangen worden op het normale emplacement op de de Ruyterkade, waar nu minder gerangeerd hoeft te worden.

De overslag van goederen e.d. is momenteel toch al verhuisd naar andere gebieden (Vestel, havens, de terreinen ten oost- en zuid- oosten van de stad); hiervoor heeft de Westerdoksdijk z'n functie ook verloren (t.w. Blauwhoofd en Stenshoofd).

objectdoelstellingen westerdoksdijs de ruyterkade n.s. terreinen



- De bedrijfsterrinen aan de oostkant, bij het IJ:

Hiervan zijn er een aantal die binnenkort zullen verdwijnen naar elders (b.v. de Rijkspolitie te water) en anderen die in de huidige vorm weinig bestaansrecht kunnen blijven behouden.

De vrijkomende grond kan dan gebruikt worden om bep. overgangssituaties van land naar water te bewerkstelligen. B.v. aan de koppen nieuwe kleine bedrijven met specifieke waterfunctie (al of niet kringloop- ondersteunend of dienstbaar in de stedelijk- recreatieve sfeer)- kringloop- woningbouw-, promenade + paviljoen e.d. overgaand in groen met zachte natuur- overgangen in de ontspanningszones enz.

De doorgaande weg op de Westerdoksdijk kan door zijn veranderde functie (zie Zeeheldenbuurt) gerekonstrueerd worden en ingepast in de nieuwe situatie.

Voor wat het vrachtverkeer betreft zal hij alleen nog als ontsluitingsweg moeten dienen voor de in het gebied zelf aanwezige bedrijven en andere transport- behoevende functies.

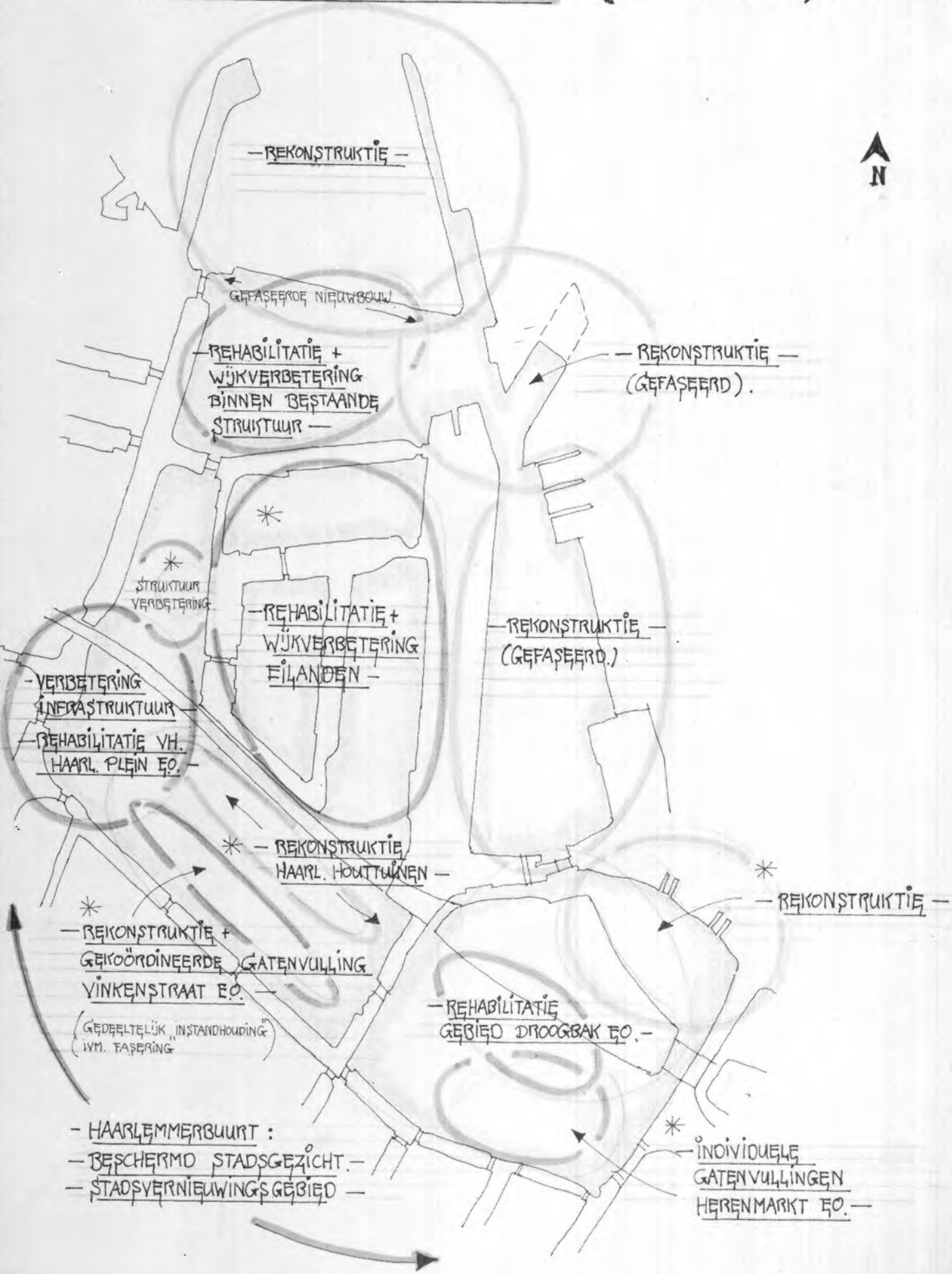
Het watervonen (v.n.l. binnenschippers), een niet onaanzienlijk aantal mensen, dient geïntegreerd te worden in geheel; hiervoor wordt o.a. gedacht aan een beter voorzieningsniveau zoals groen- en speelgelegenheid, distributieschakels (b.v. boodschappenvagenstalling- fietsenstalling, kringloopvoorzieningen, parkeergelegenheid) enz.

Het een en ander kan gekombineerd worden (via spierkracht- of water routes) met het watervonen in de Houthaven.



e ► DE AKTIEGEBIEDEN: (JURIDISCH)

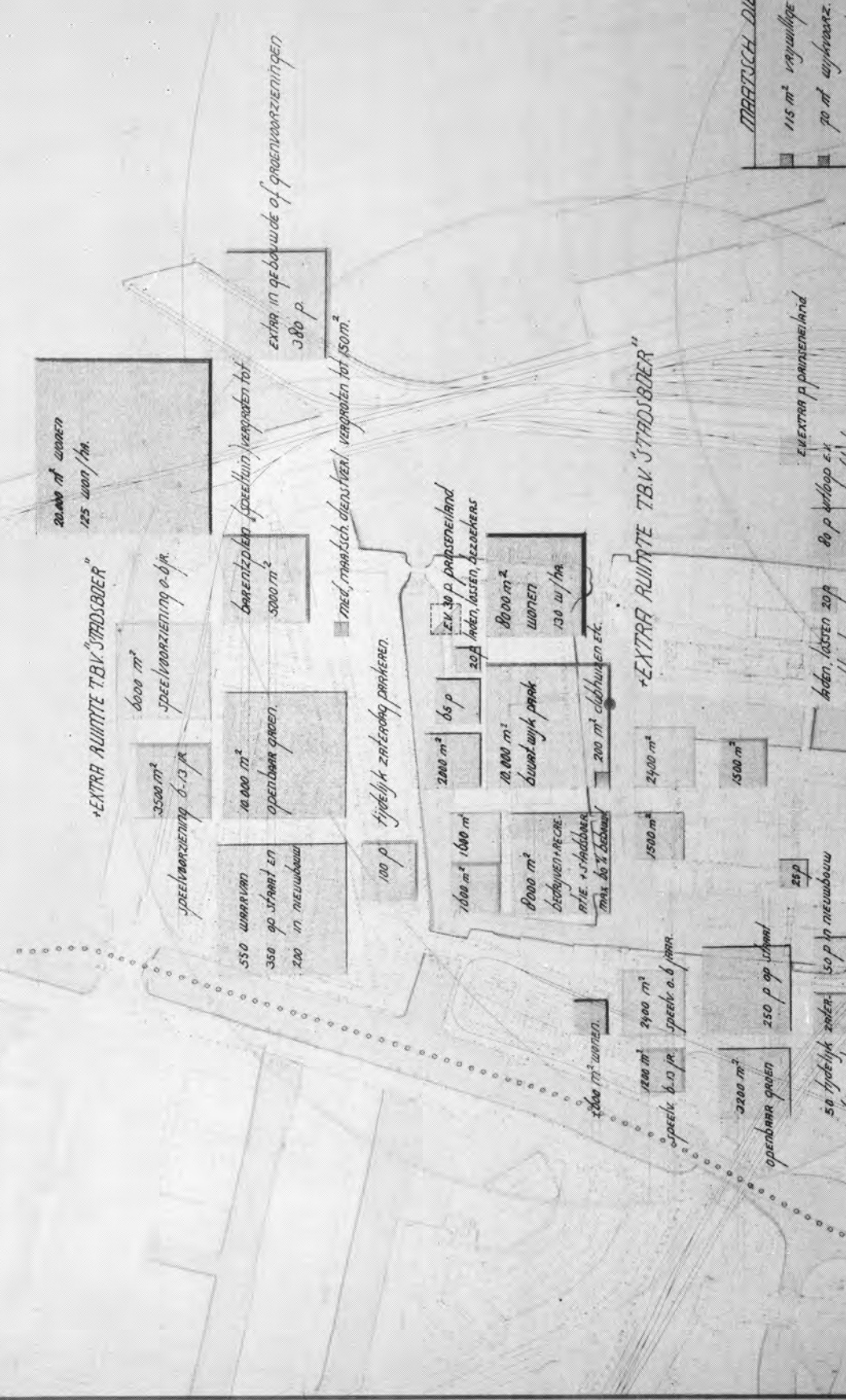
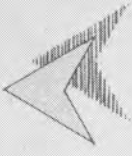
1:5000



oppervlakte-raming gekwantificeerde doelstellingen

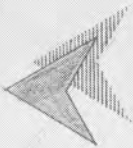
1:2000. no

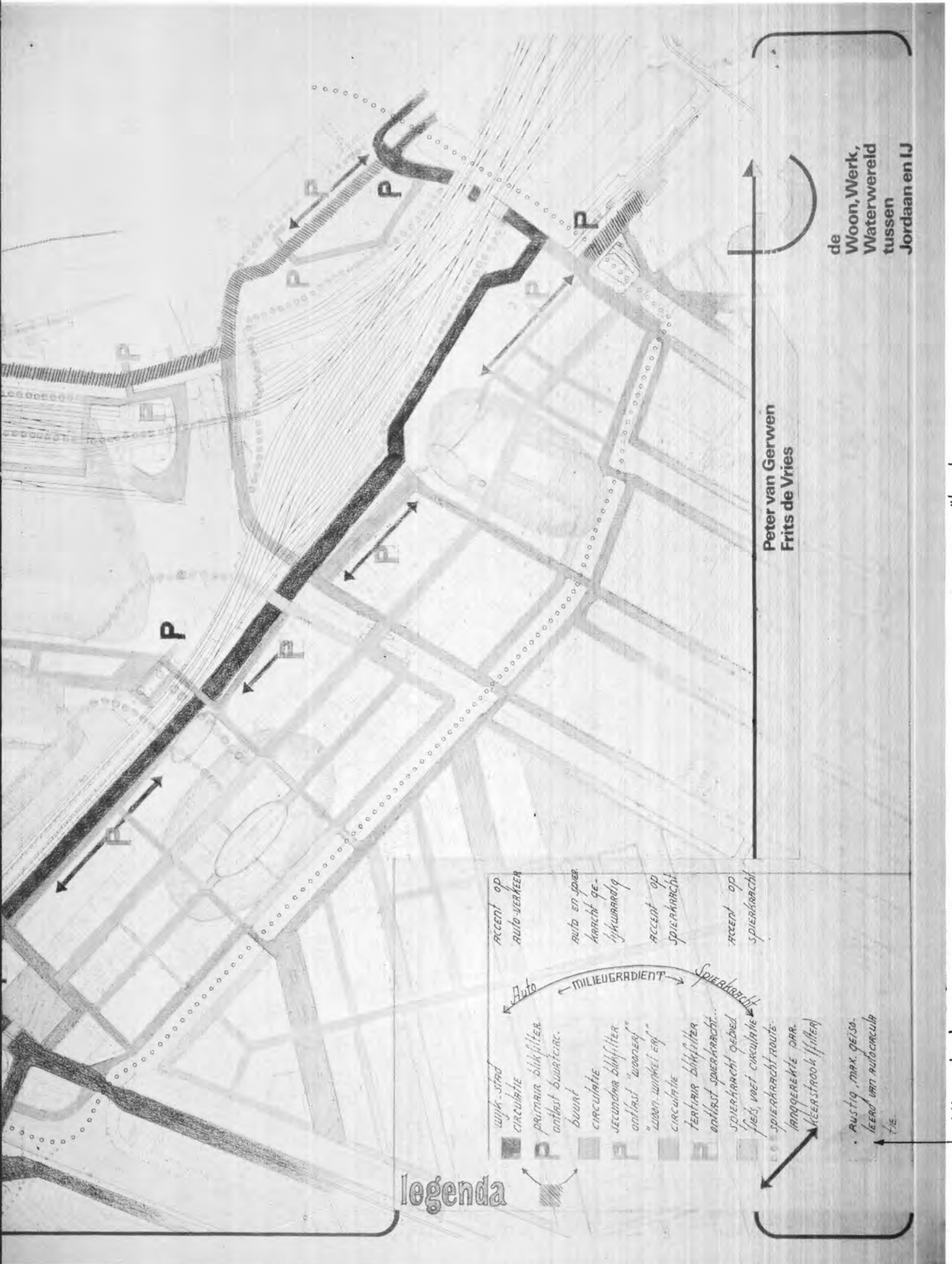
modelvorming



ontsluitings-principes

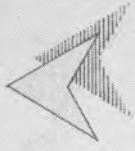
modelvorming 1:2000. no





Bij een primair blikfilter heeft men de meeste kans om z'n auto kwijt te kunnen, bij een secundair wordt dat moeilijker en bij een tertiair (in stiltegebieden) is de parkeerkans miniem.

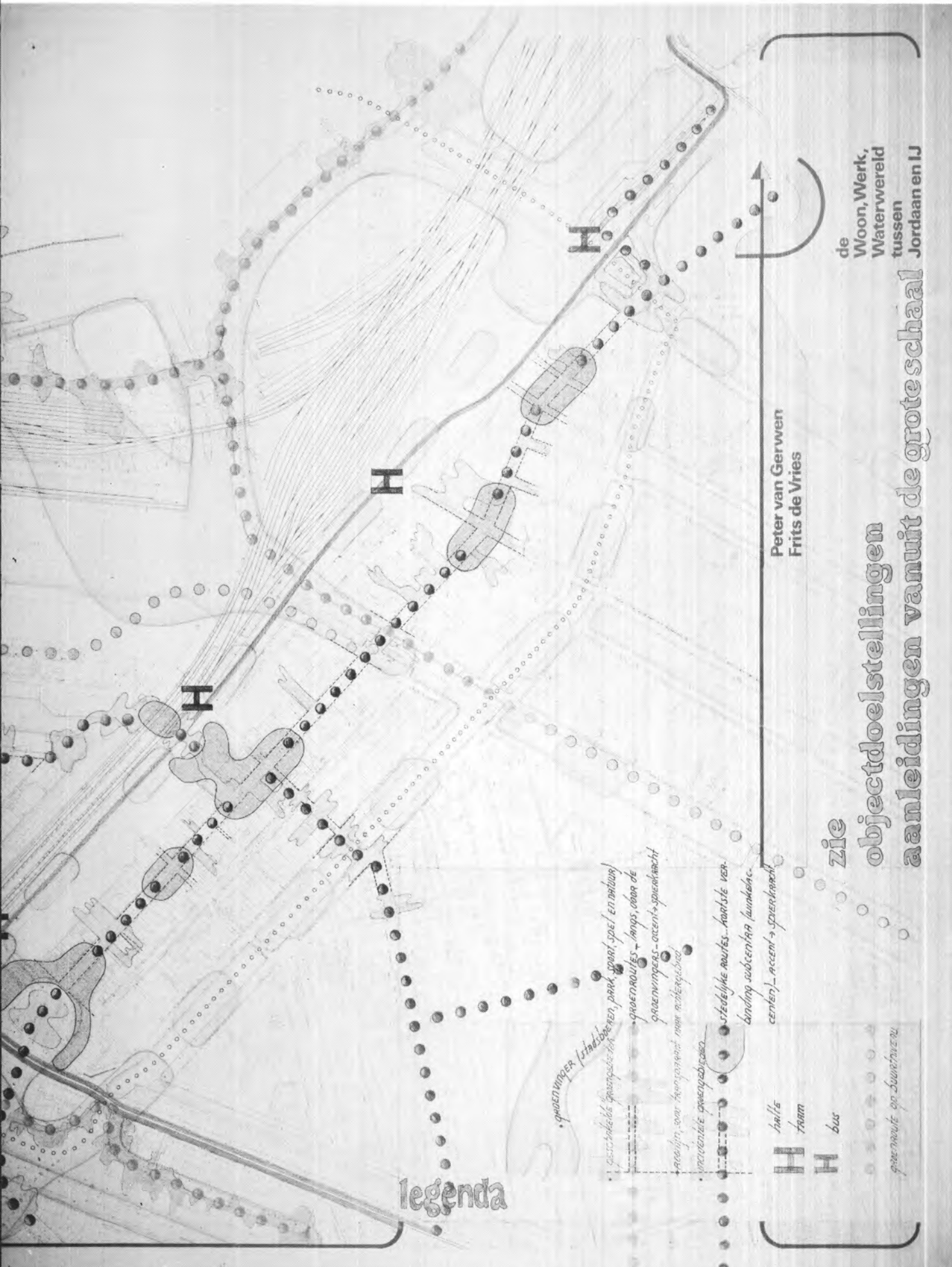
spierkracht-routes · groenvingers
spierkracht-routes · subcentra



1 : 2000 . no

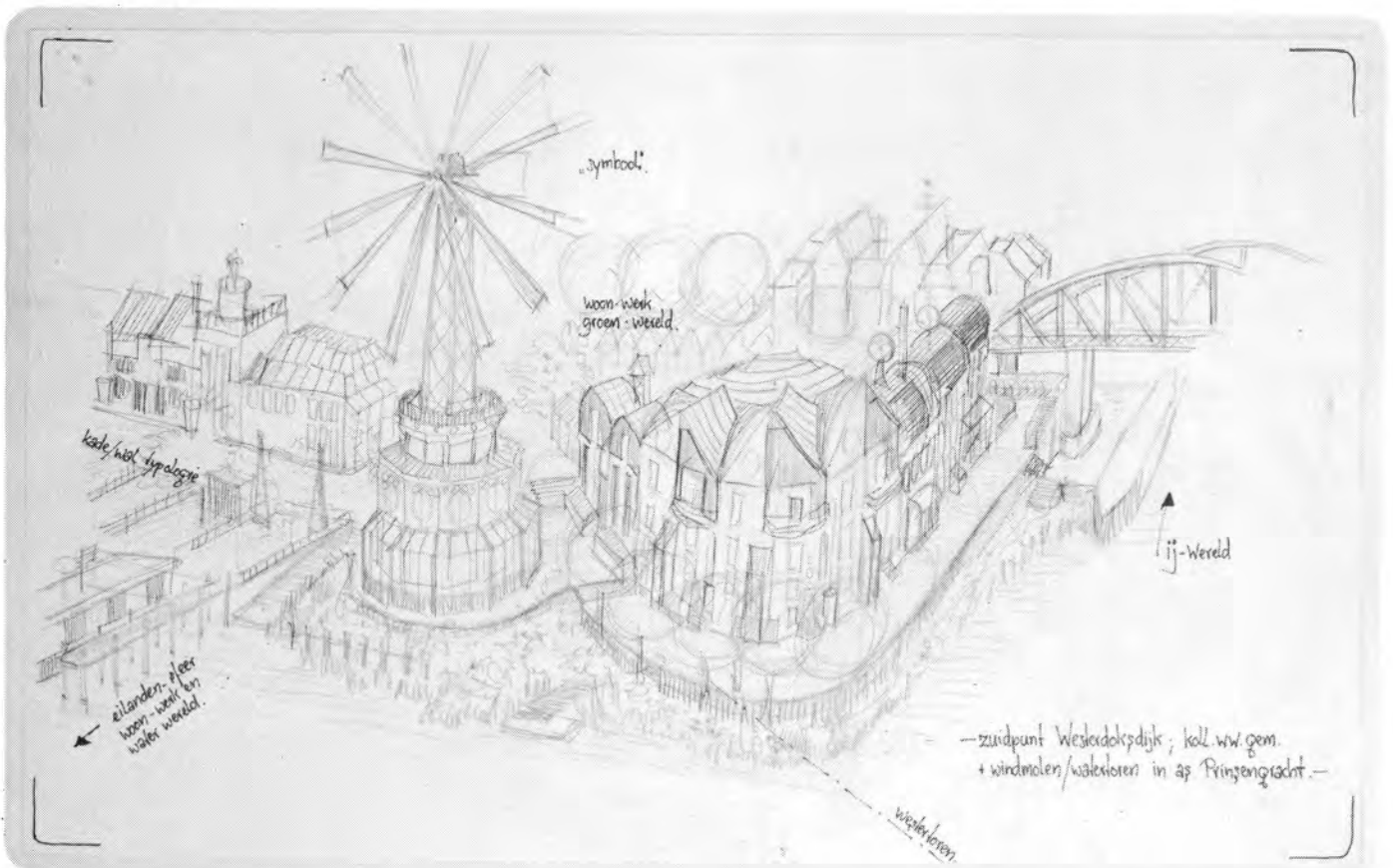
modelvorming





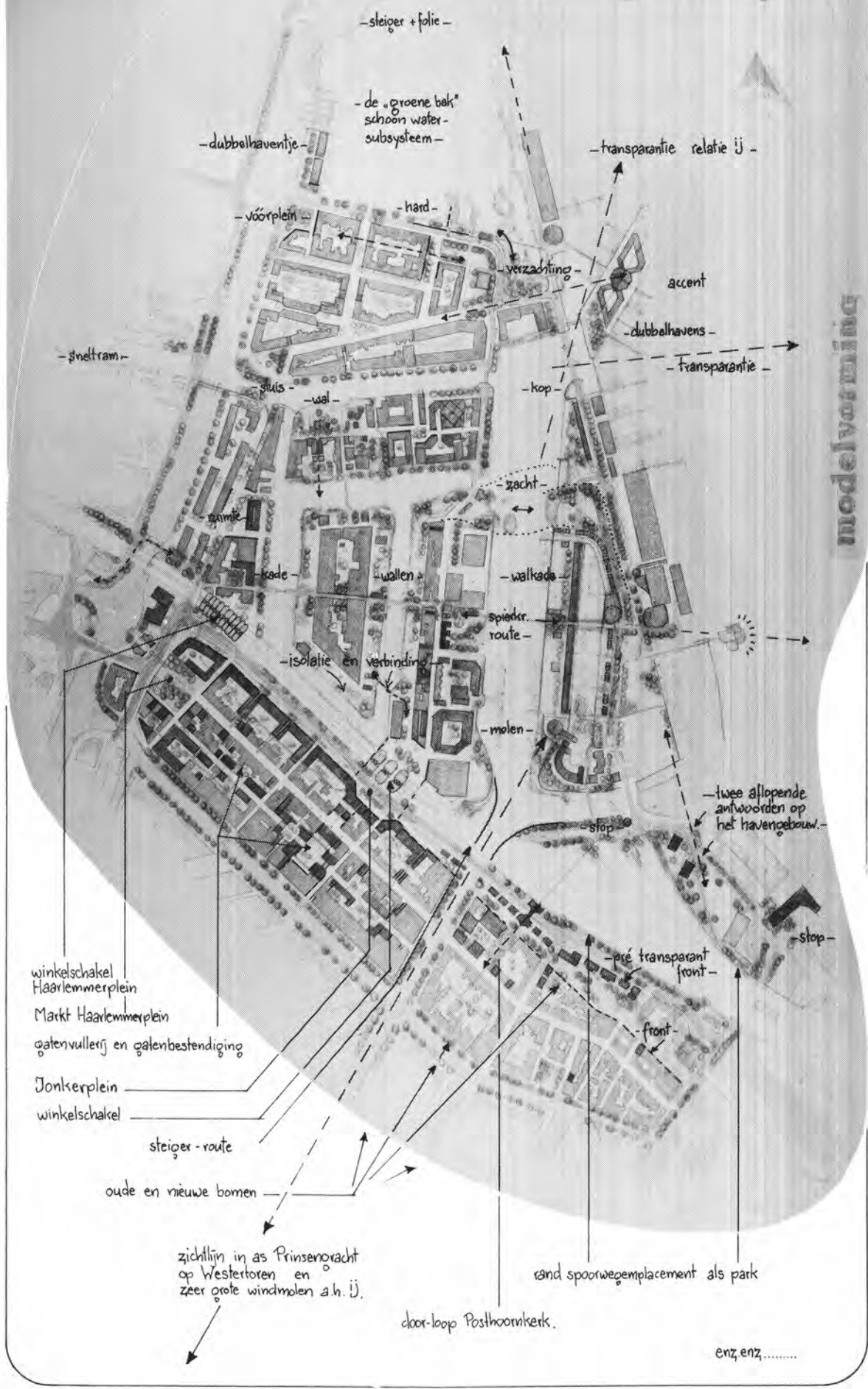
i schetsfase

Nu grotendeels bekend is wat allemaal mogelijk en gewenst is volgt er een schetsfase en uit deze schetsen, waarvan hier twee ter illustratie, ontwikkelt zich tenslotte het groeifasebeeld.



brainstorm

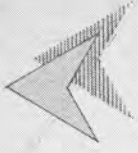
stedebouwkundig schetsplan



modelvorming

stedebouwkundige ontwikkeling





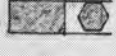


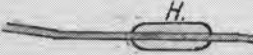


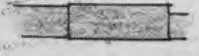
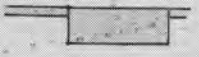

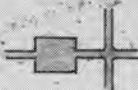
groeffasebeeld 1:2000 no 3.



legenda

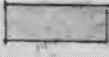
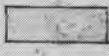


OPGAANDE ELEMENTEN

VOORSTELLEN STEDEBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING OP LANGERE TERMIJN:

-  BESTAANDE BEBOUWING MET VEEL TEMPORELE ZEKERHEID; HANDHAVING; VERBOUW; VERBETERING; RESTAURATIE.
-  MOGELIJKE BEBOUWINGSVOORSTELLEN, TE REALISEREN IN DIVERSE FASEN: VERBETERING STRUKTUUR; GATENVULL; REKONSTR.
-  PAAL-BEBOUWING IN HET WATER + DRUFWONEN/-WERKEN EN (WOON)BOTEN.
-  INGRÛPENDE ACHTERGEVELROOILIJN TERUGLEGGINGEN.
-  SEMI-PERMANENTE OPSTALLEN, KASSEN EO. (ENERGIE) INSTALLATIES.
-  BOMEN MET VEEL TEMPORELE ZEKERHEID (AANWEZIGE GEZONDE-BOMEN.)
-  NIEUW AAN TE PLANTEN BOMEN. (IN VROEG STADIUM).
-  VOORSTELLEN (SNEL)TRAM TRACEES + HALTES OPENB. VERVOER.
-  OPENBARE WEG: INRICHTING TBV ALLE VERKEERSSOORTEN M.N. GEMOTORISEERD VERKEER.
-  OPENBARE WEG: INRICHTING ALS WOONERF OF TBV. BESTEMMINGSVERKEER, LADEN, LOSSEN.
-  OPENBARE KADE: GEEN VERKEERSPROFILERING MAAR: KADE-TYPOLOGIE (VERBLUFS/WERKFUNKTIE, GED. VERKEERSONTSL.)
-  VERHARD OPENBAAR VOETGANGERS - FIETSGEBIED; BEPERKT VERKEER-/LADEN-LOSSEN TOEGESTAAN.
-  STEIGERS, PIËREN, DAMMEN: (SEMI-)OPENBAAR /-PRIVE.
-  ONVERHARDE (ZAND, GRINT, SCHELLEN) VOETGANGERS - FIETSPADEN EN RESTTERREINEN (WERK - OPSLAG TERREINEN).

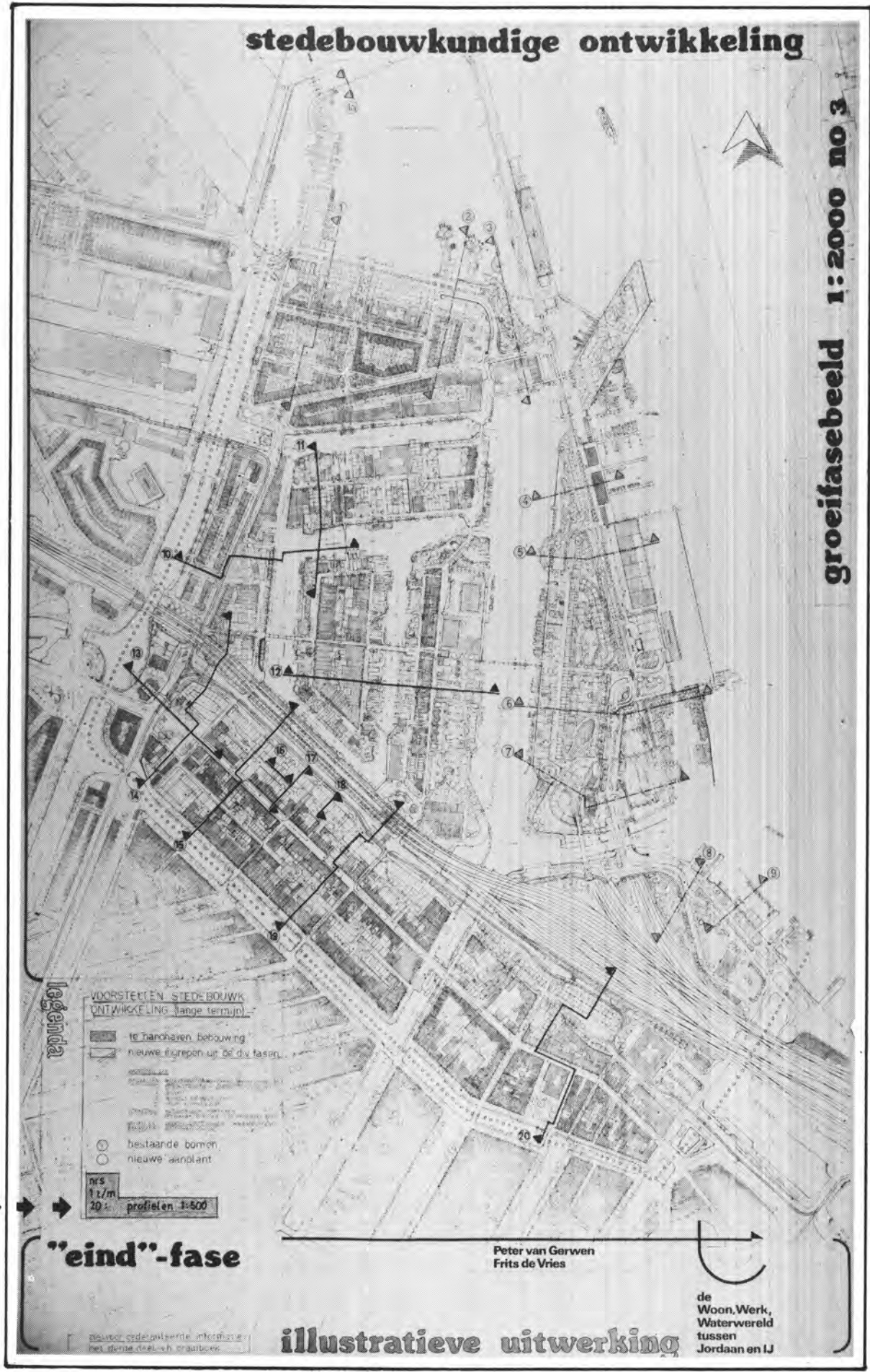
"eind"-fase

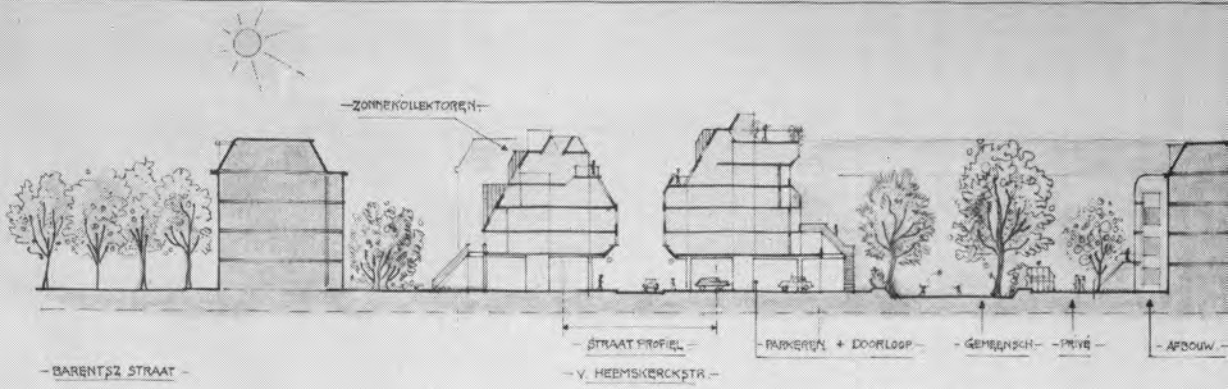
-ZIE VOOR GEDETA

-  OPENBAAR GROEN, ONDERHOUDS IN- EN EXTENSIEF; SPEEL-SPORT- EN REKREATIEVOORZIENINGEN, PARKEN, PLANSOENEN, BERMEN, OEFERVERGETATIE;
-  PRIVE- EN KOLLEKTIEF GROEN; PRIVËTUINEN, VOLKSTUINEN, STADSBOERDERÛEN,
-  WATER BEHORENDE TOT HET SCHOONWATER SUBSISTEEM
-  WATER BEHORENDE TOT HET AMSTERDAMSE STADSWATER + NOORZEEKANAAL ROEZEM.

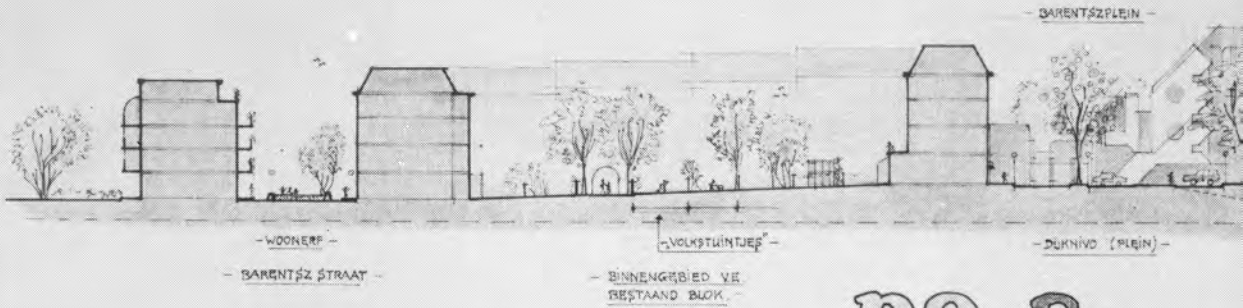
ill

b profielen "eindfase"

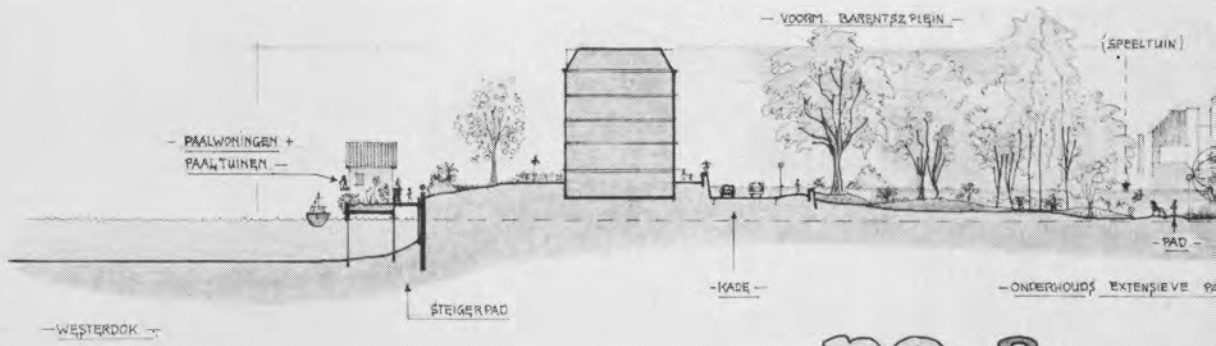




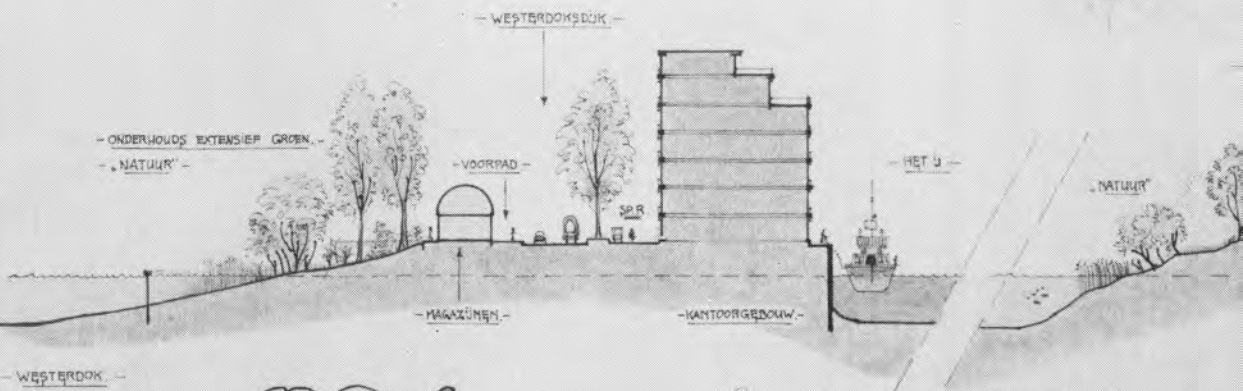
no 1.



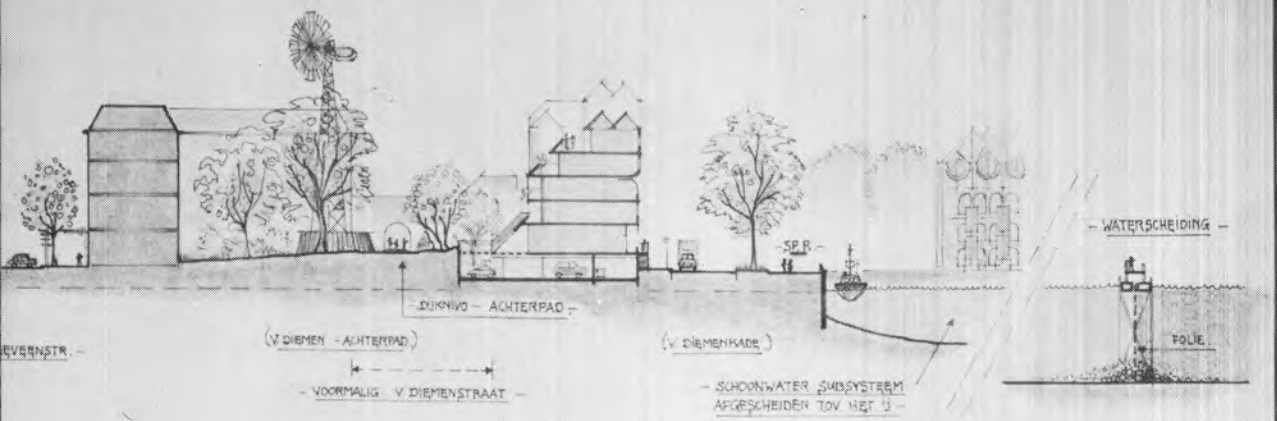
no 2.



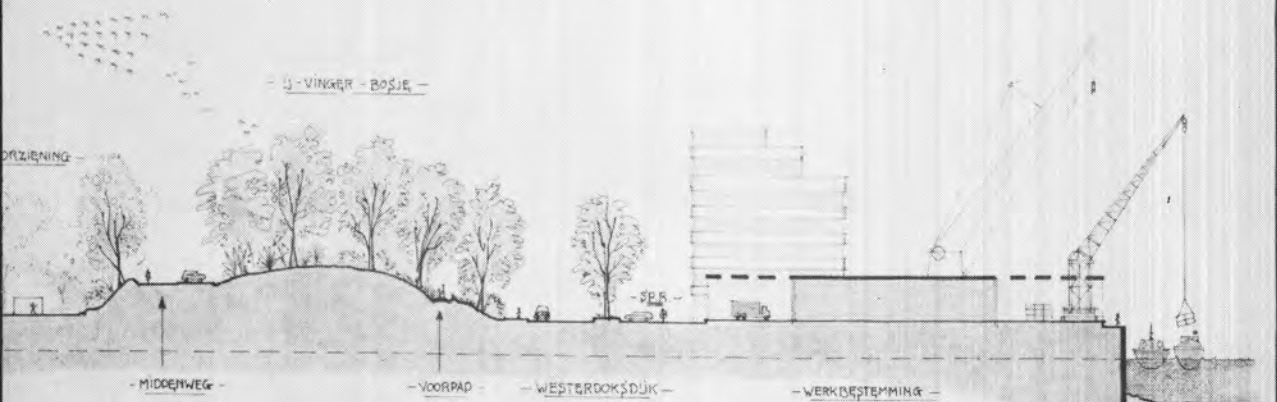
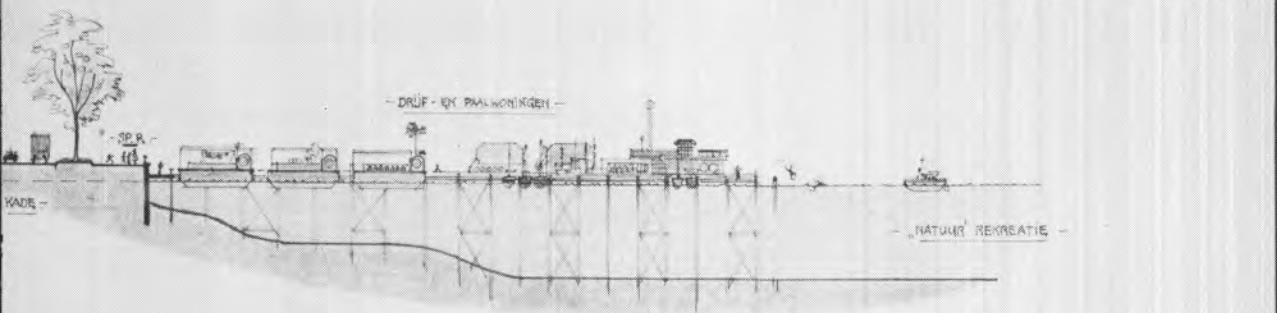
no 3.



no 4.

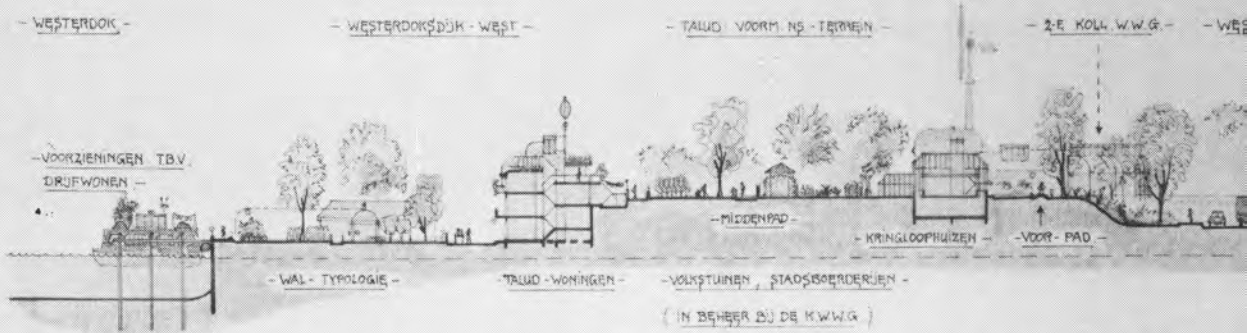


no 1a.

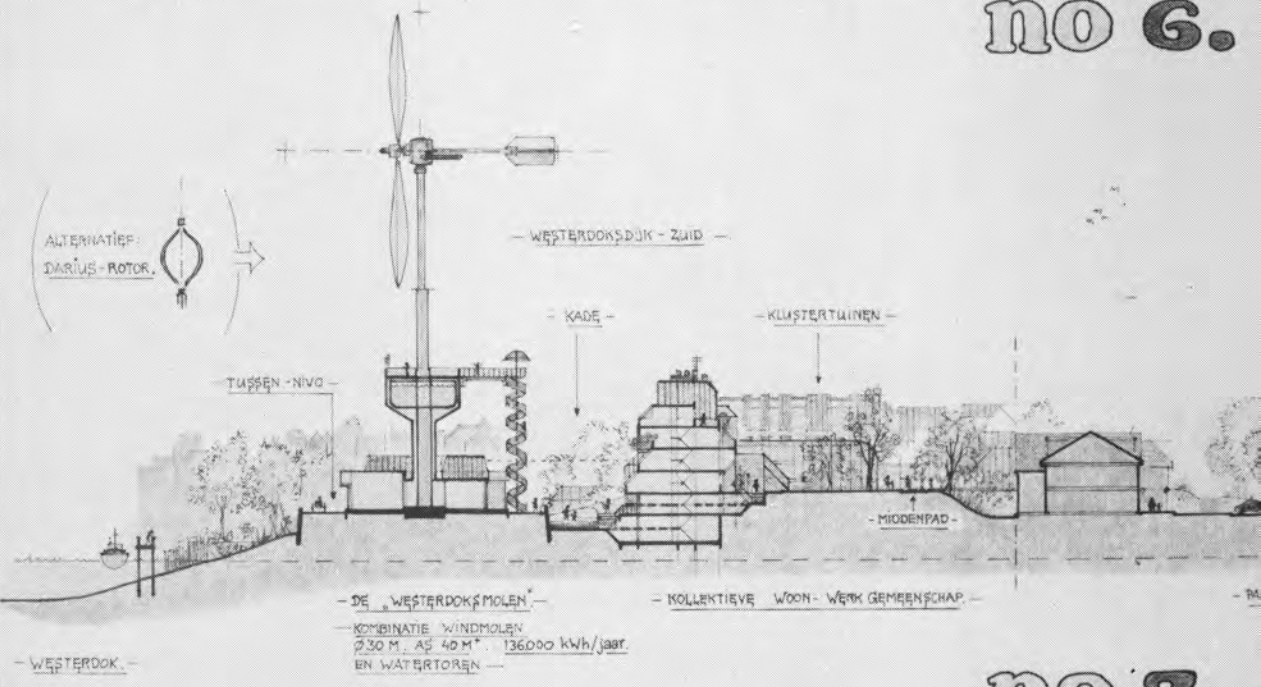


no 5.

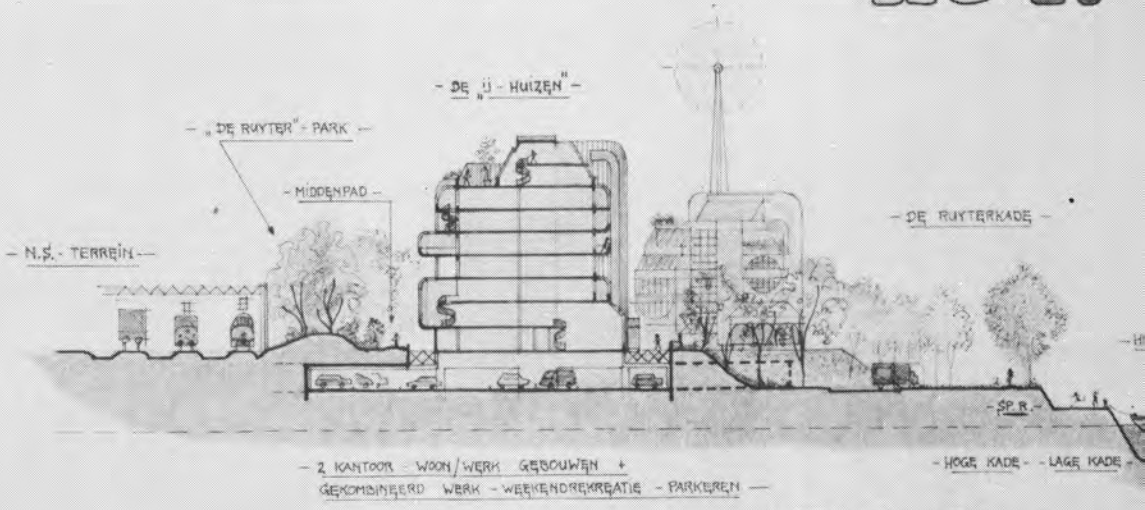
1:500



no 6.

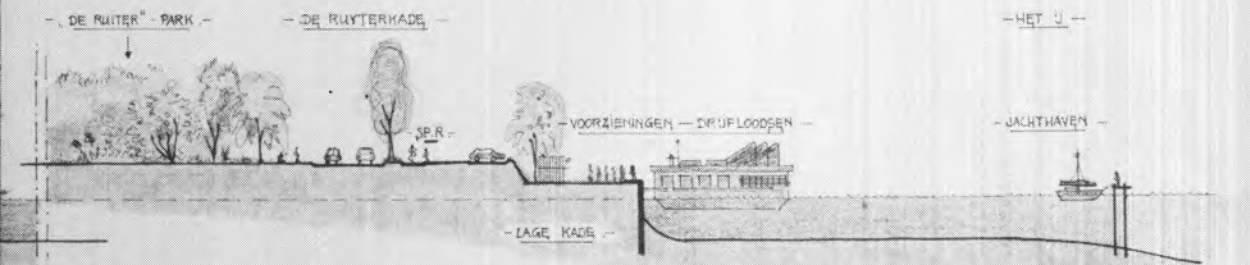
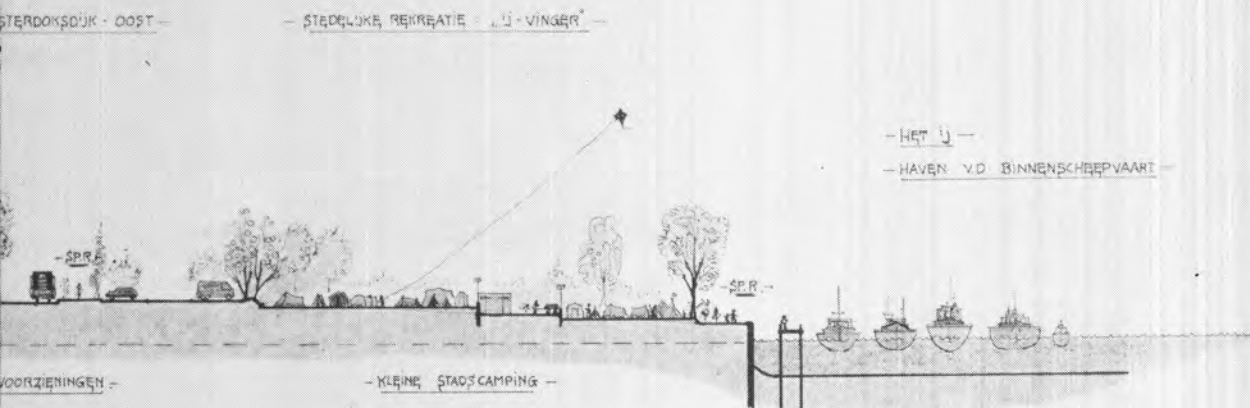
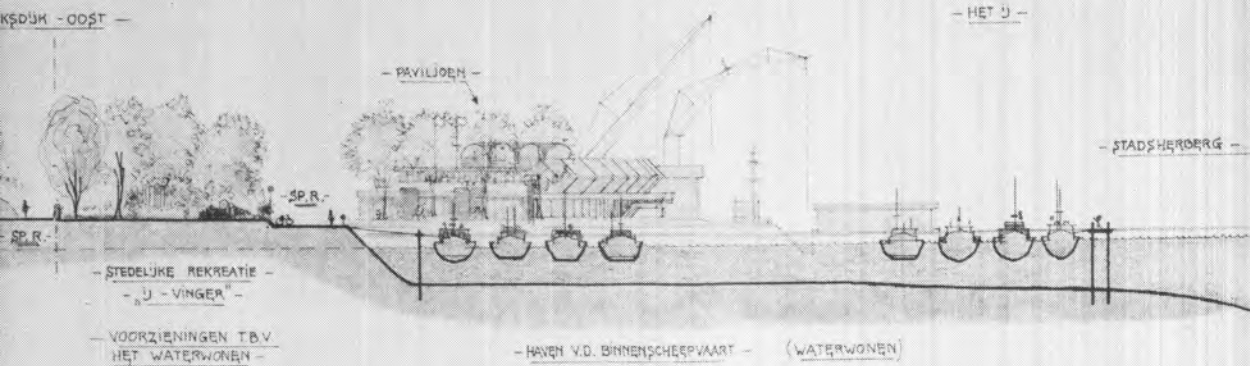


no 7.



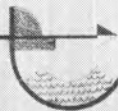
no 8.

“eindfase” - profielen -



no 9.

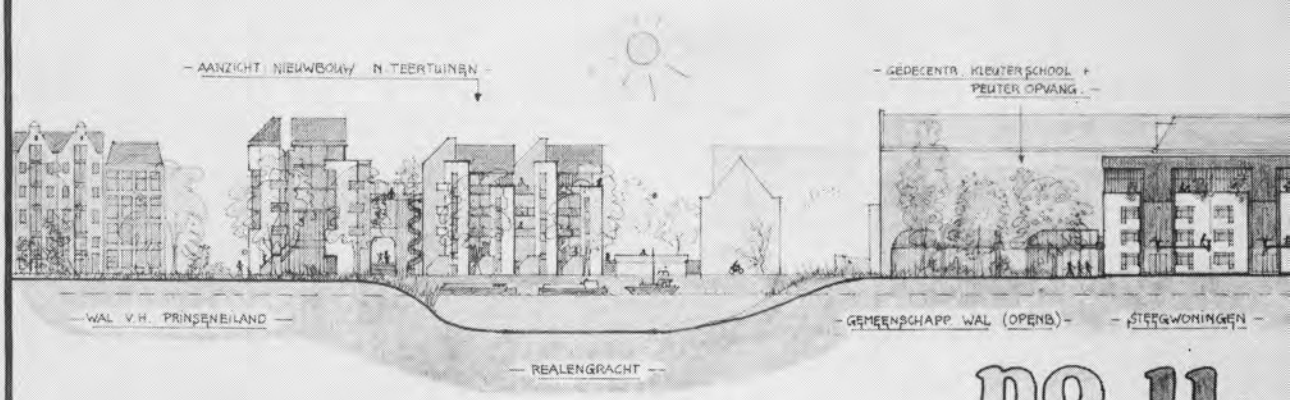
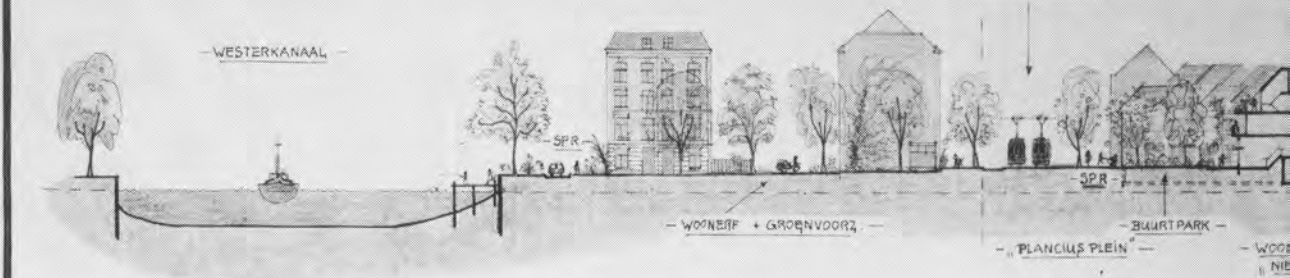
Peter van Gerwen
Frits de Vries



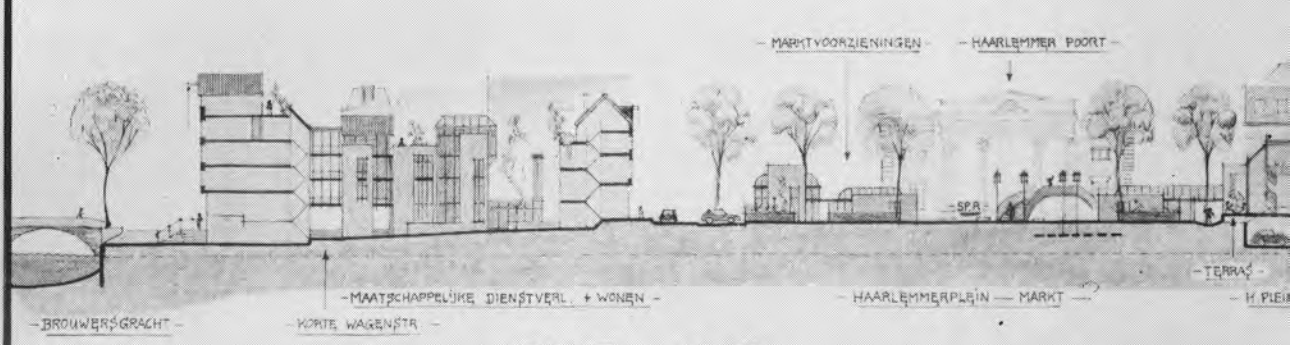
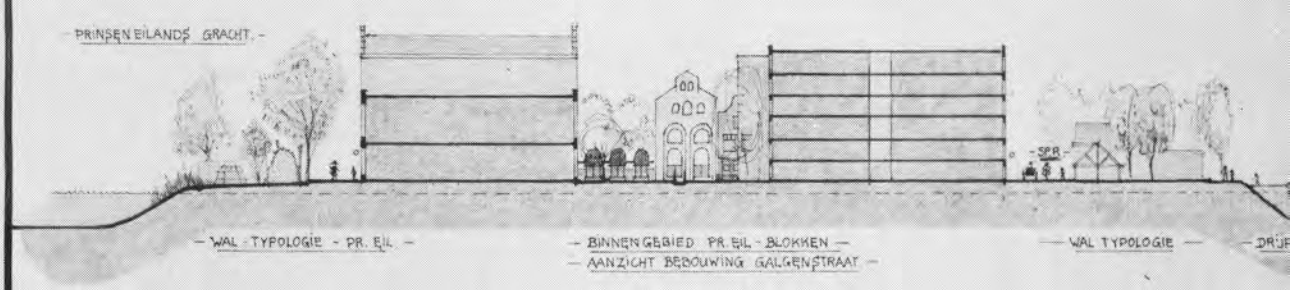
de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

BEHORENDE BIJ DE ILLUSTRATIEVE-
UITWERKING - STEDEBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING.

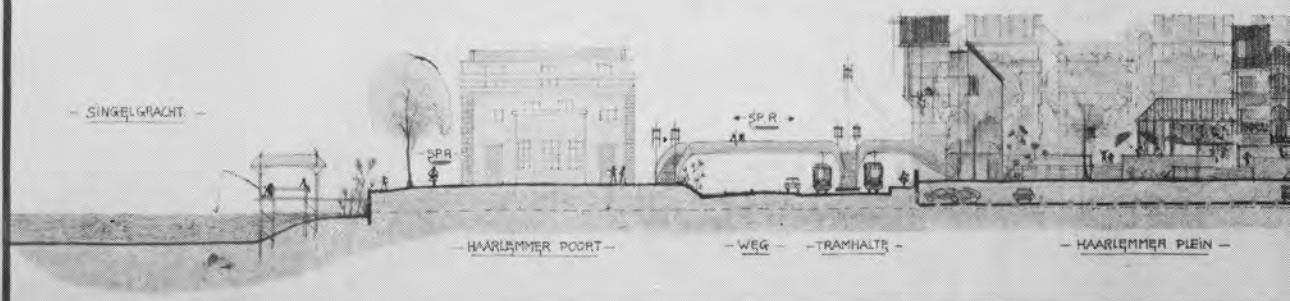
- (SNEEL) TRAM
- 1) TANGENT GEWZENVELD / OSDORP - VERDEEL
- 2) VERDEEL / BLOTERDIJK - SINGELGR - MUID
- + AANSLUITING C.S. -----



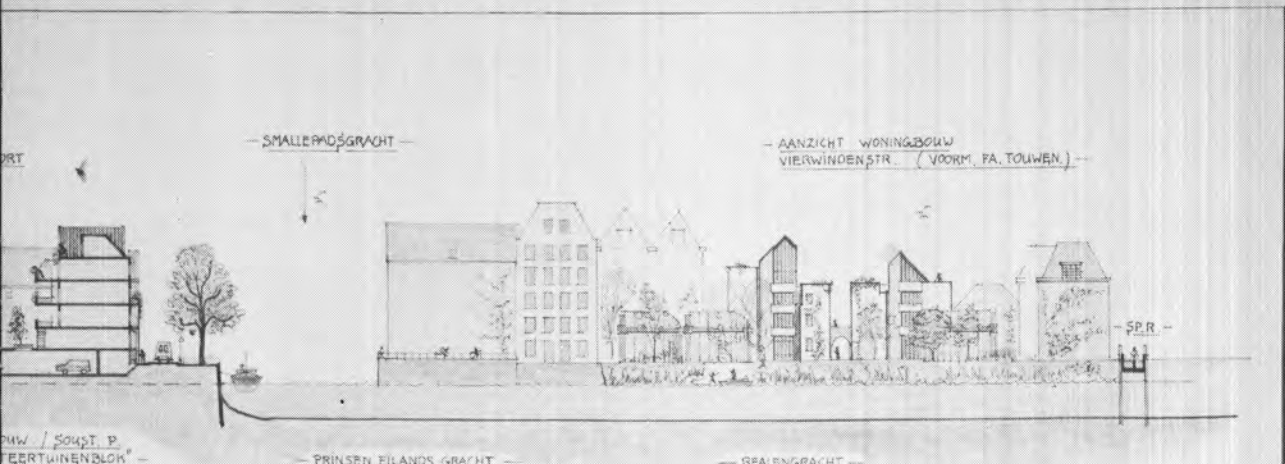
no 11.



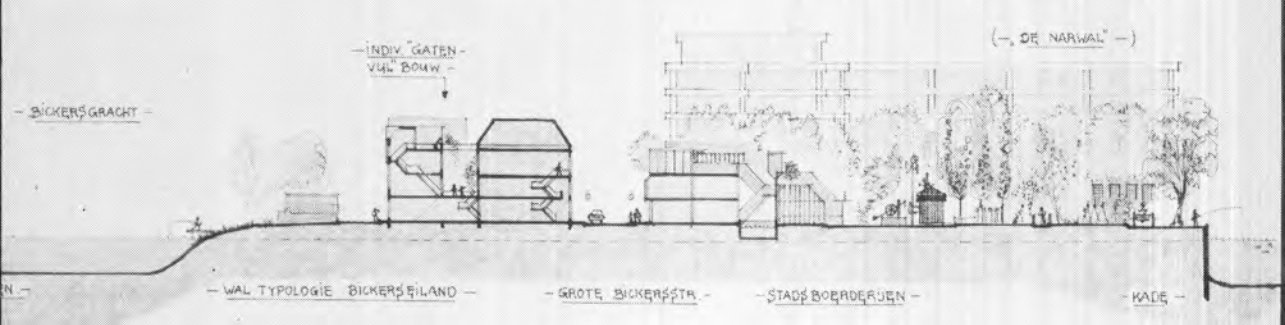
no 13.



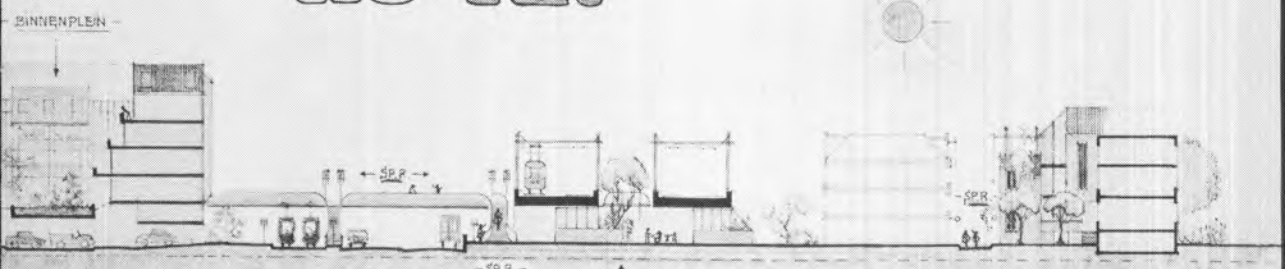
- AANZICHT WONINGBOUW + WINKEL SUBCENTR



no 10.



no 12.



— DUWING + SOUPT. PARKEREN (PRIMAIR BUKFILTER) —

— TRAMBAAN + H —

— H.H. WEG —

— WINKELSCHAPEL TERPLEIN (RESERVERING N.S.) —

— NIEUWBOUW + GROEN VOORZ. SLOTERDIJKSTRAAT — (PIETRAAR ROUTE N. SLOTERDIJK)



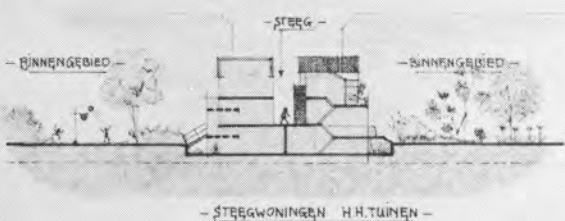
— HAARLEMMIERSDIJK —

no 14.

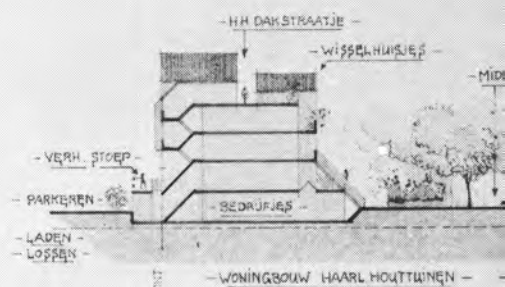
1:500.



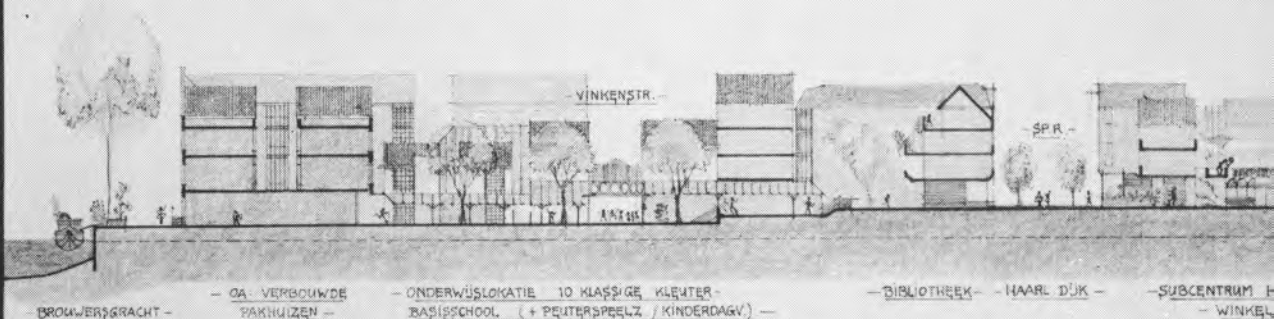
no 15



no 16.



no

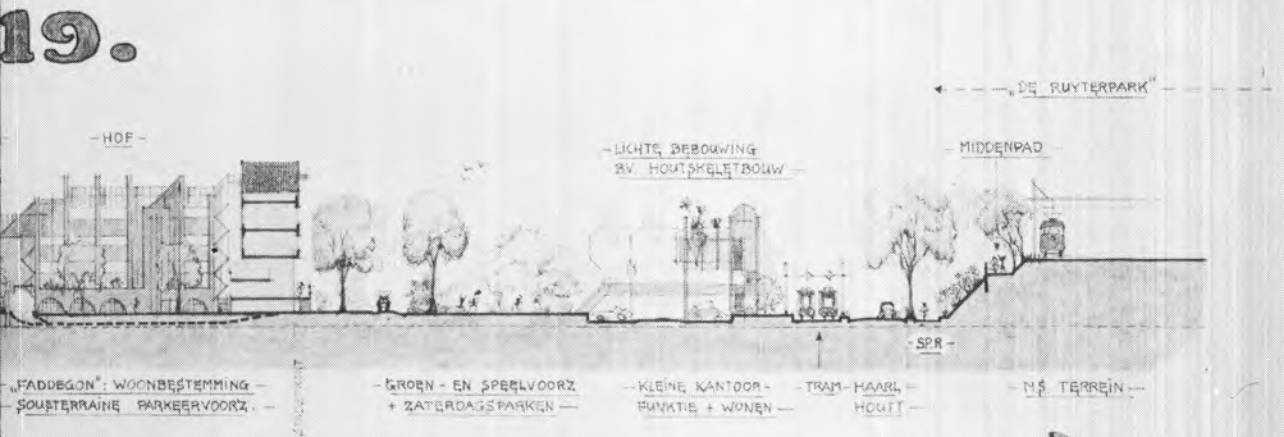
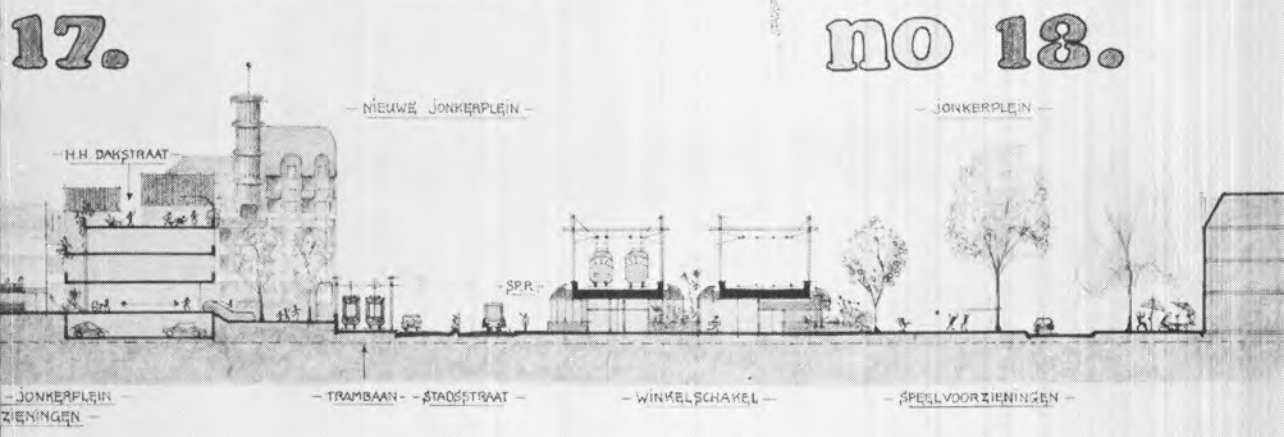
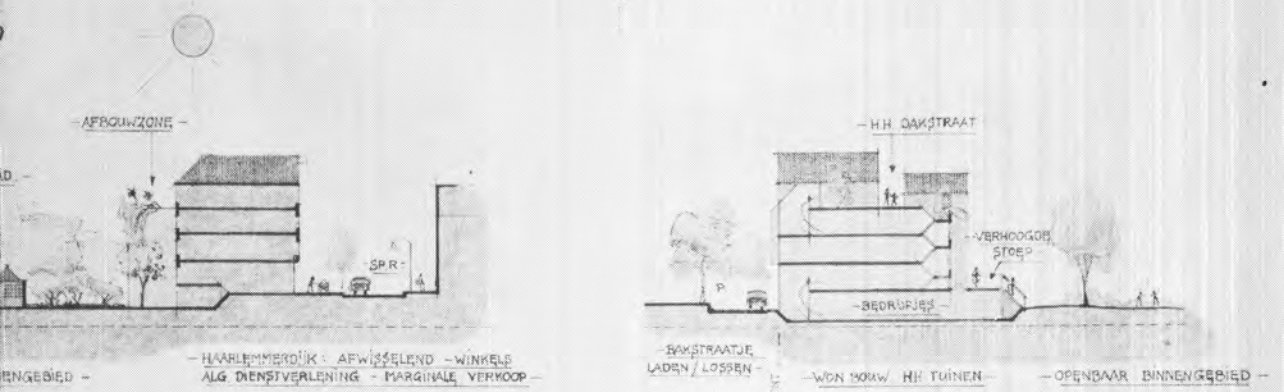
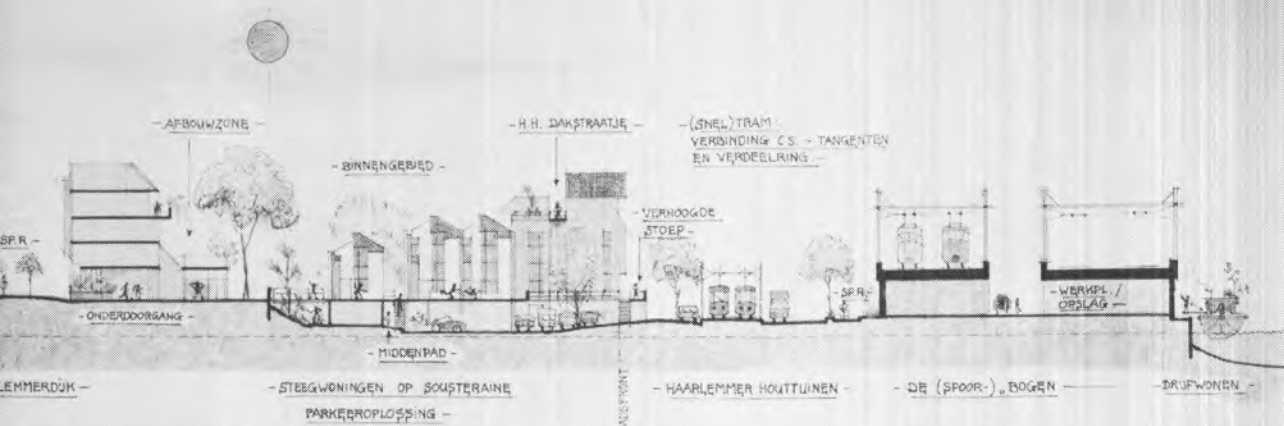


no



no 20.

“eindfase” - profielen -



Peter van Gerwen
Frits de Vries

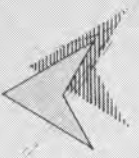


de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

BEHORENDE BIJ DE ILLUSTRATIEVE -
UITWERKING - STEDEBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING.

stedebouwkundige ontwikkeling

groei fasebeeld 1:2000, no 2



legenda

Daar we te maken hebben met een proces dat in-de-tijd verloopt zouden we diverse stadia van ontwikkeling tussen nu en 't eind-groefasebeeld kunnen onderscheiden. Deze willekeurige tussenfase geeft een voorbeeld hoe sommige overgangsstadia er uit zouden kunnen zien. Vergelijk daarom de 7 in-gekleurde cirkels met de overeenkomstige lokaties uit de eindfase.

POTENTIELE INGREPEN TIJDENS DE EERSTE FASE :
BESCHUWINGSVOORSTELLEN

tussenfase

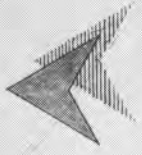
Peter van Gerwen
Frits de Vries

illustratieve uitwerking

de
Woon,Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

stedebouwkundige ontwikkeling

groeffasebeeld 1:2000, no



ZIEHE LEGENDE.

█	300
█	24
█	25
+	415

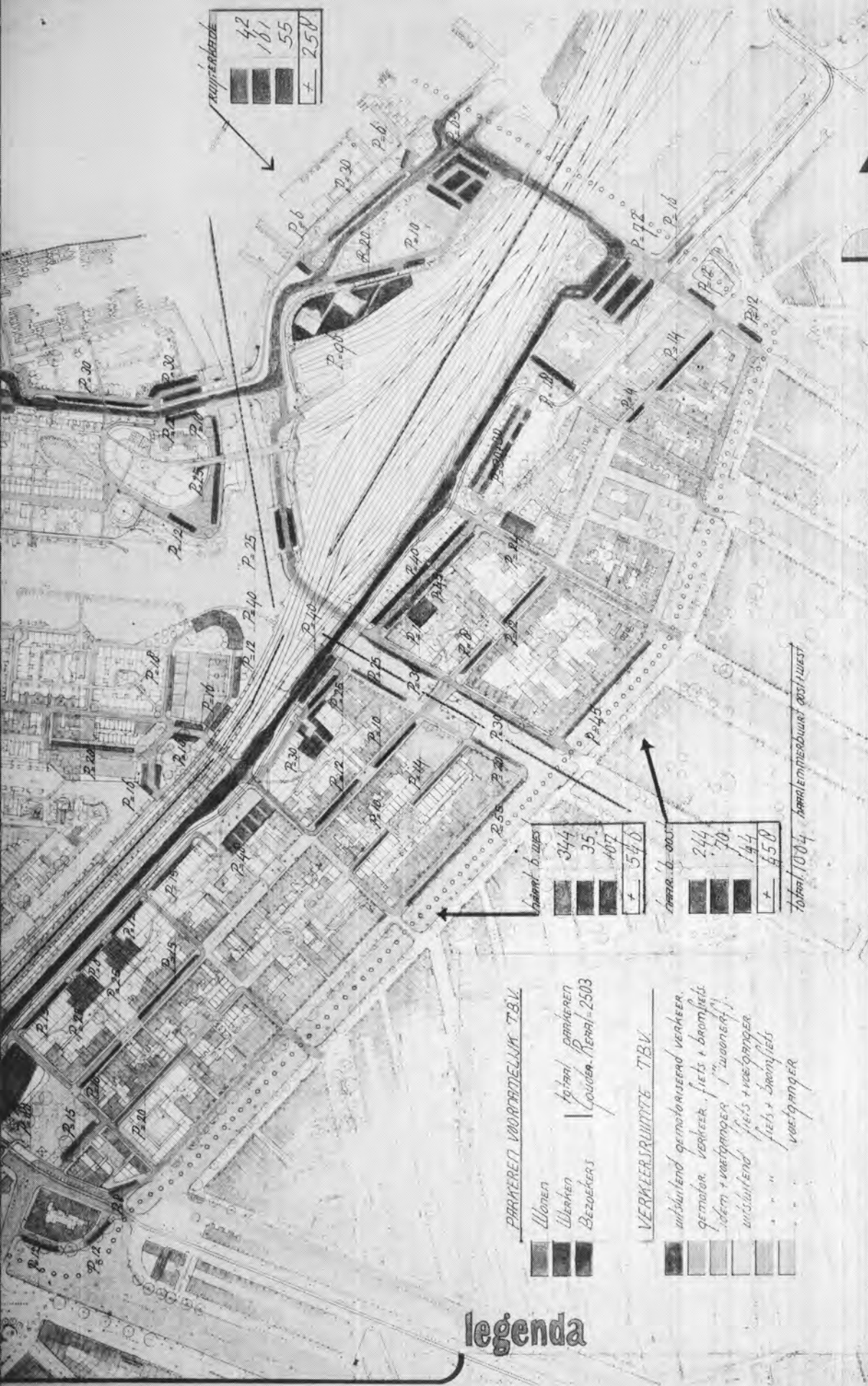
WEST ZIJKENDE TOEGANG (NATUURLIJK WEGENET)

█	300
█	48
█	140
+	584

PLANIMETRIE

█	103
█	51
█	18
+	242





KUYPENDE

42
101
55
+ 250

markt b. w. w.

344
35
107
+ 540

markt b. o. o. t.

244
70
144
+ 450

Totaal 1004, handemperebaan oost/west

legenda

PARKEREN VOORAFDELING TBV

- Wonen
- Werkruimte
- Bezoekers

Totaal
Looierstraat-2503

VERKEERSRUIMTE TBV

- subtilend gemotoriseerd verkeer
- gemotor. verkeer, fiets + bromfiet
- lokom + voetganger / woonef.
- subtilend fiets + voetganger
- subtilend fiets + bromfiet
- voetganger

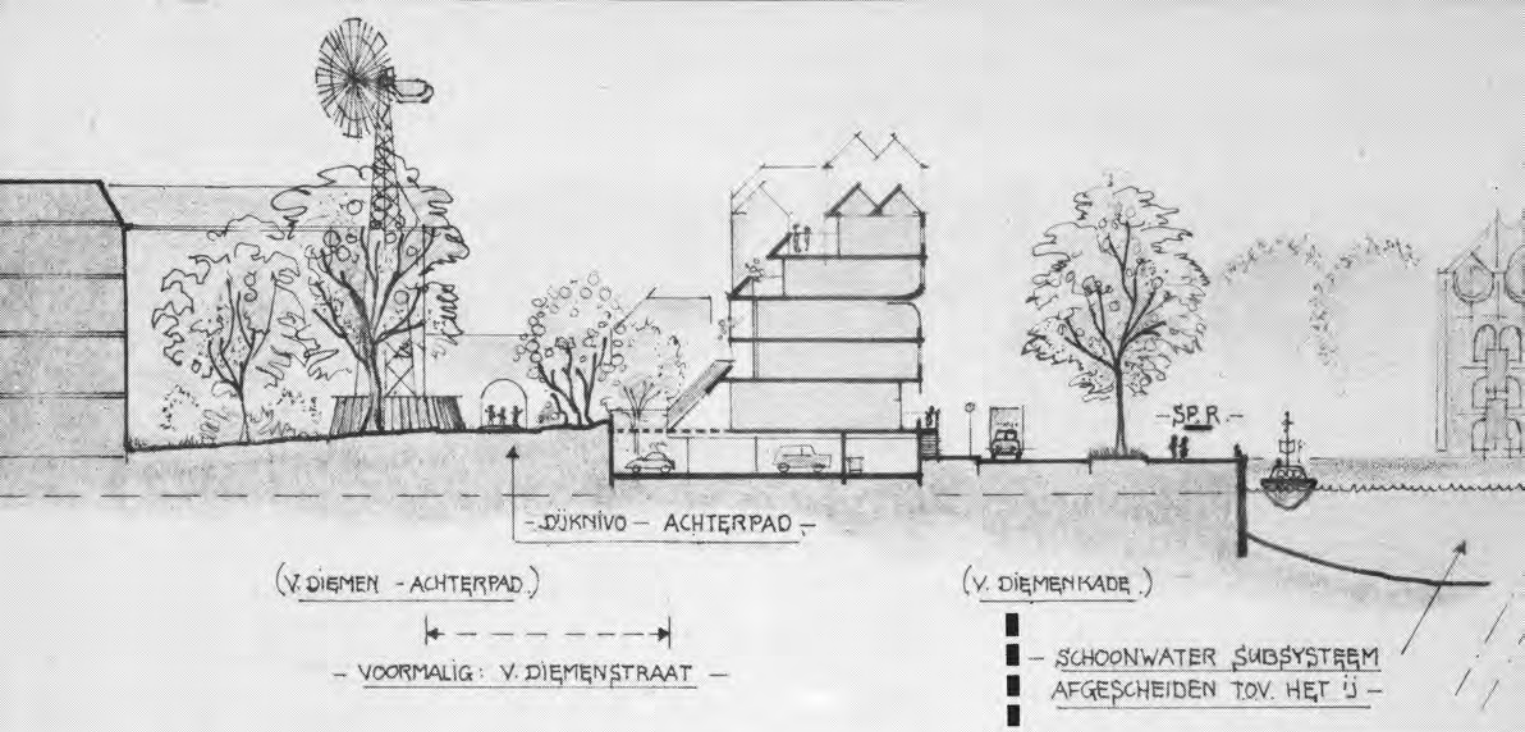
“eind”-fase

parkeren en verkeersruimte
illustratieve uitwerking

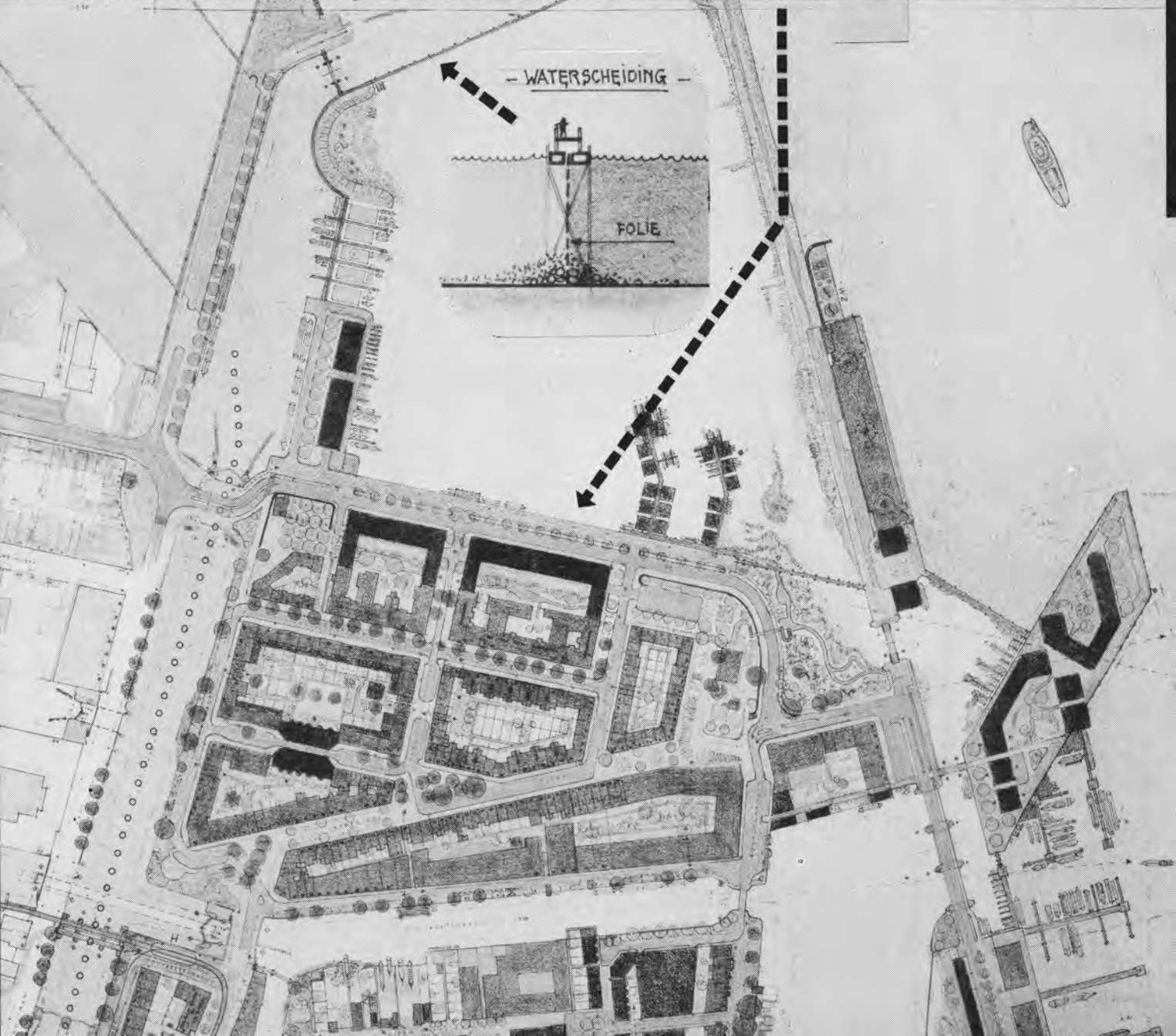
Peter van Gerwen
Frits de Vries

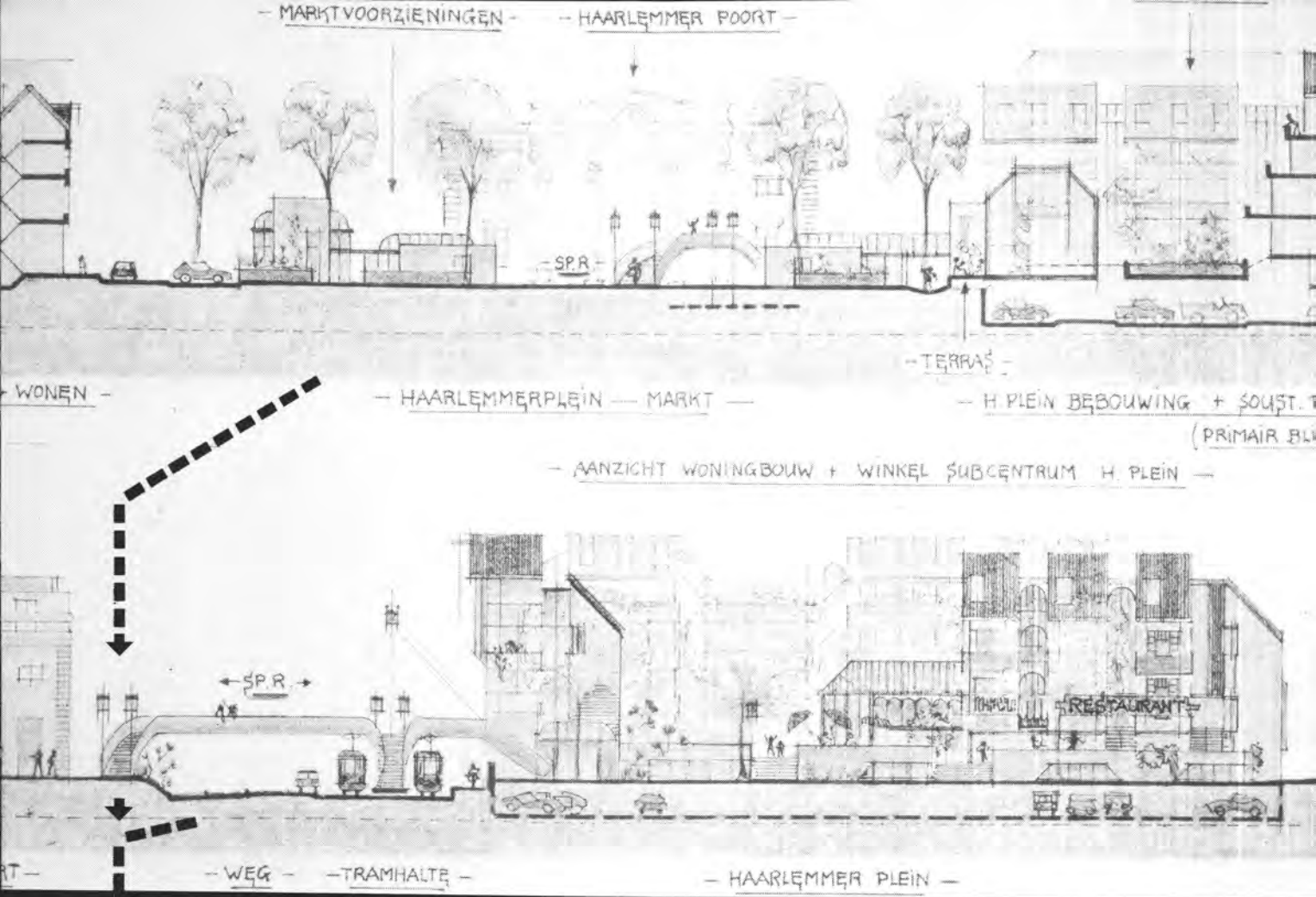
(UITWERKT
RECHTMOED)

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

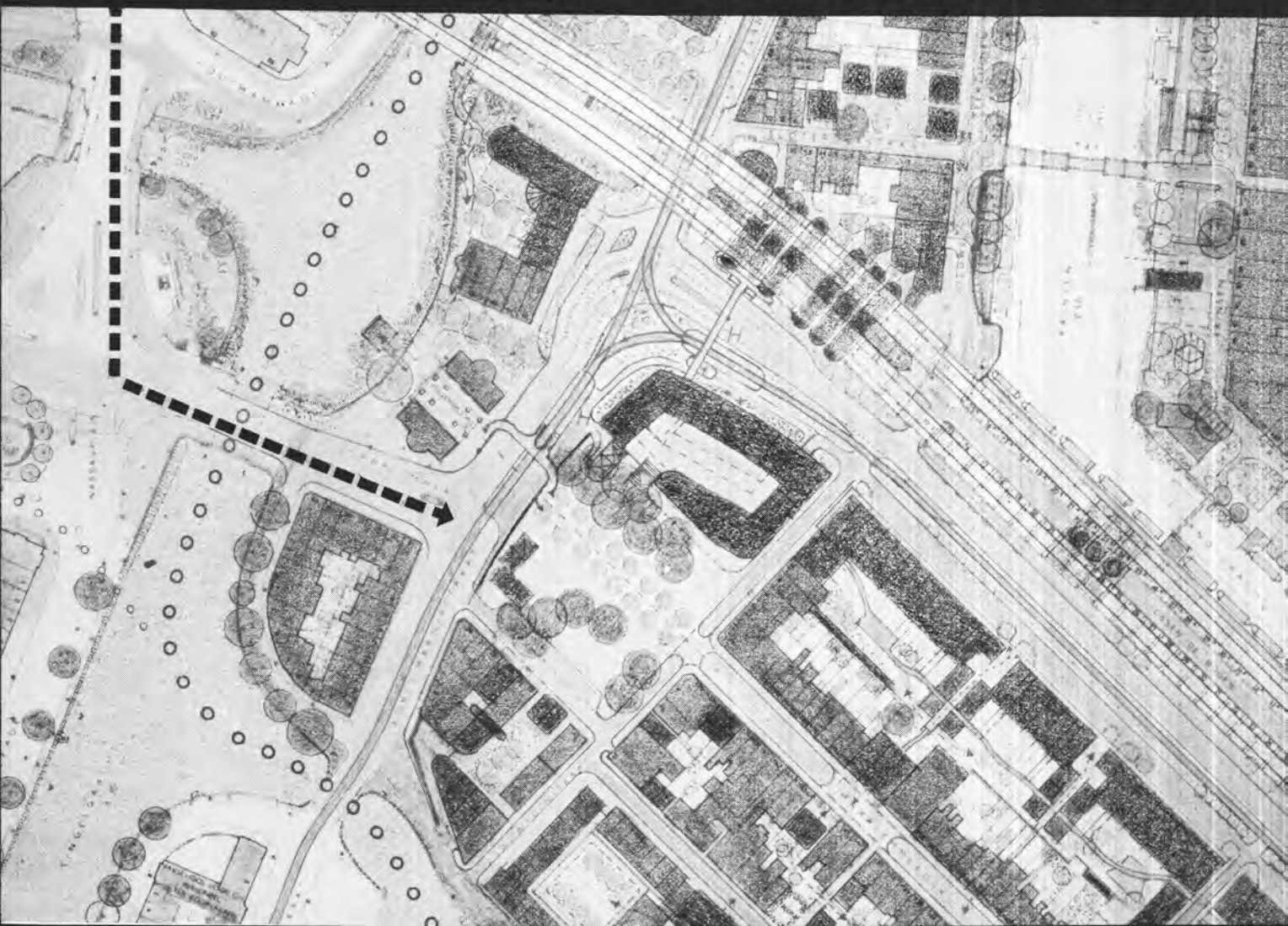


e details uit het groeifasebeeld

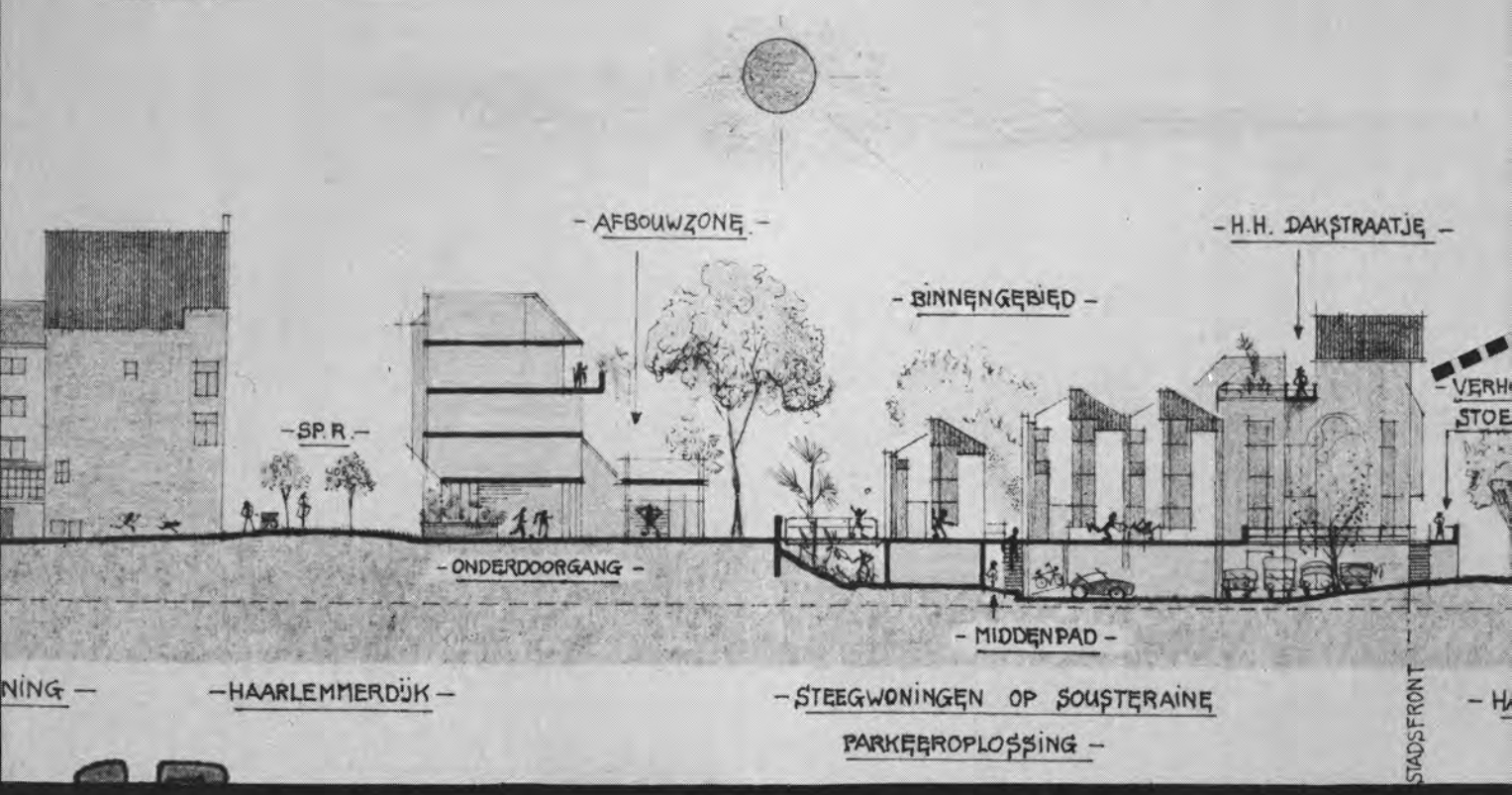
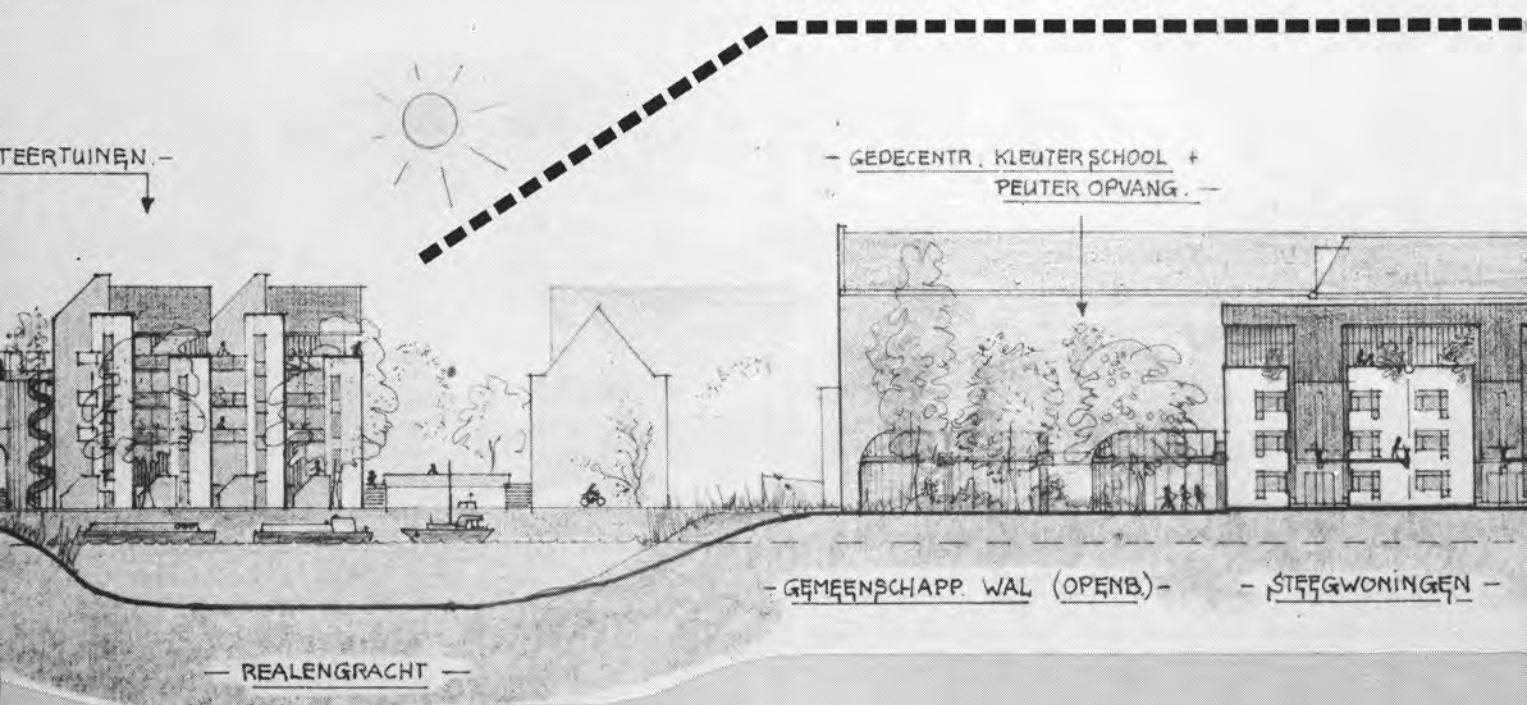
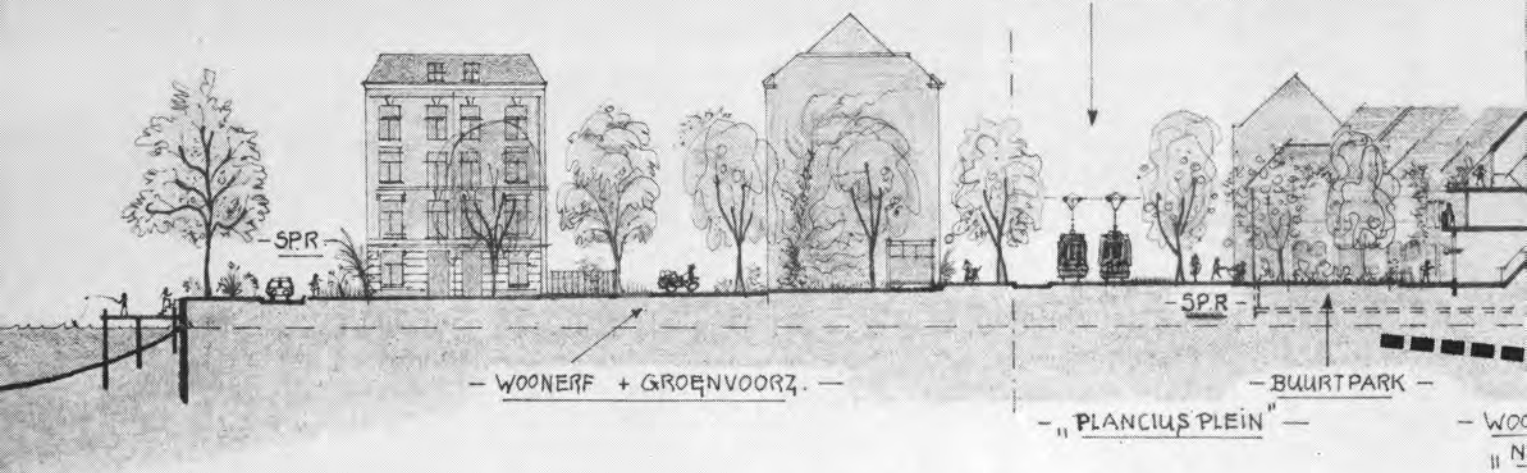




eindfase als streefstadium



- 1) TANGENT GEUZENVELD / OSDORP - VERDEEL
- 2) VERDEELR. / BLOTERDIJK - SINGELGR. - MUI
+ AANSLUITING C.S. -



e details uit het groeifasebeeld

ING
POORT

EBOW. / SOUPT. P.
V TEERTUINENBLOK" -

- SPR -

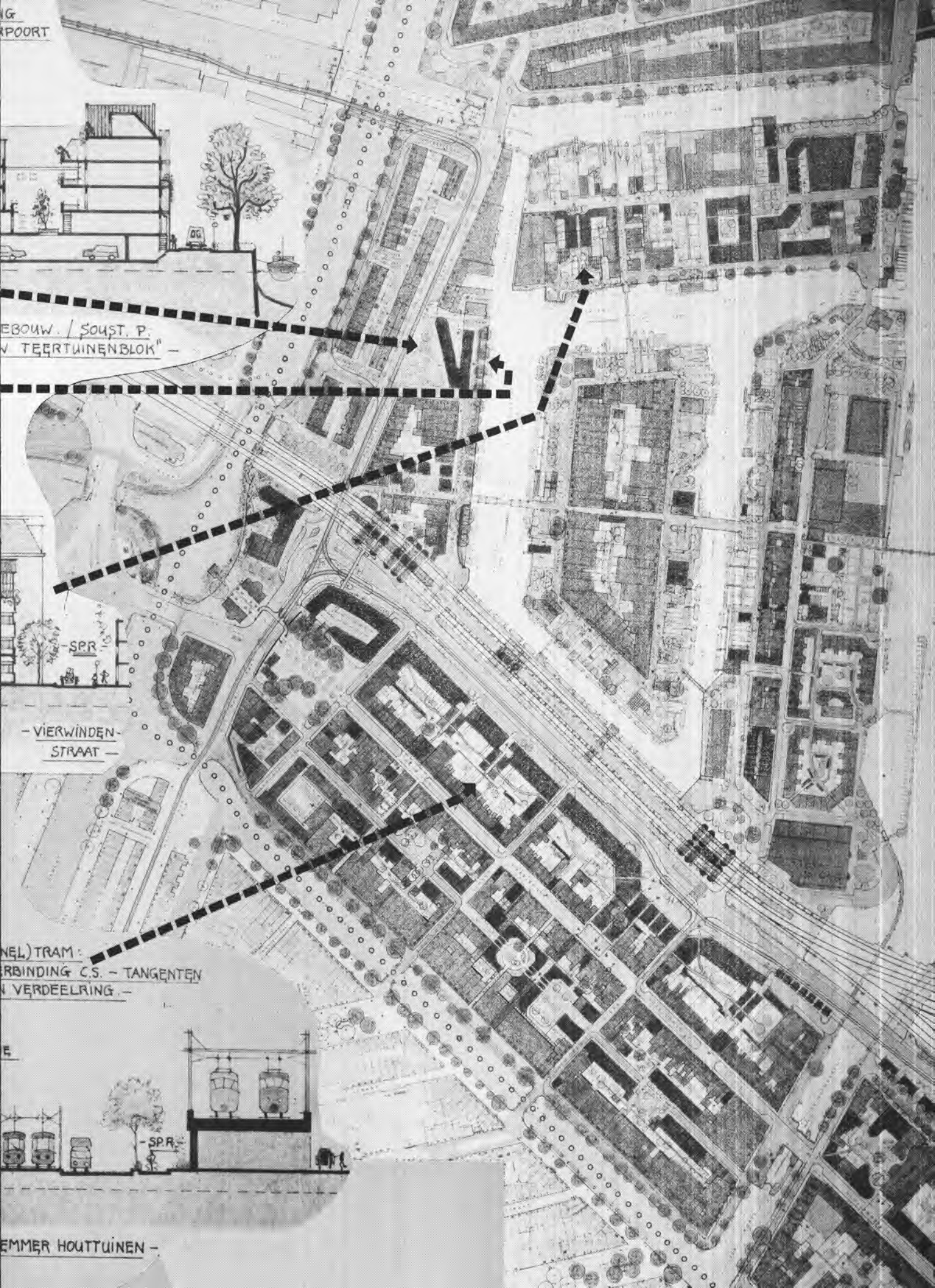
- VIERWINDEN-
STRAAT -

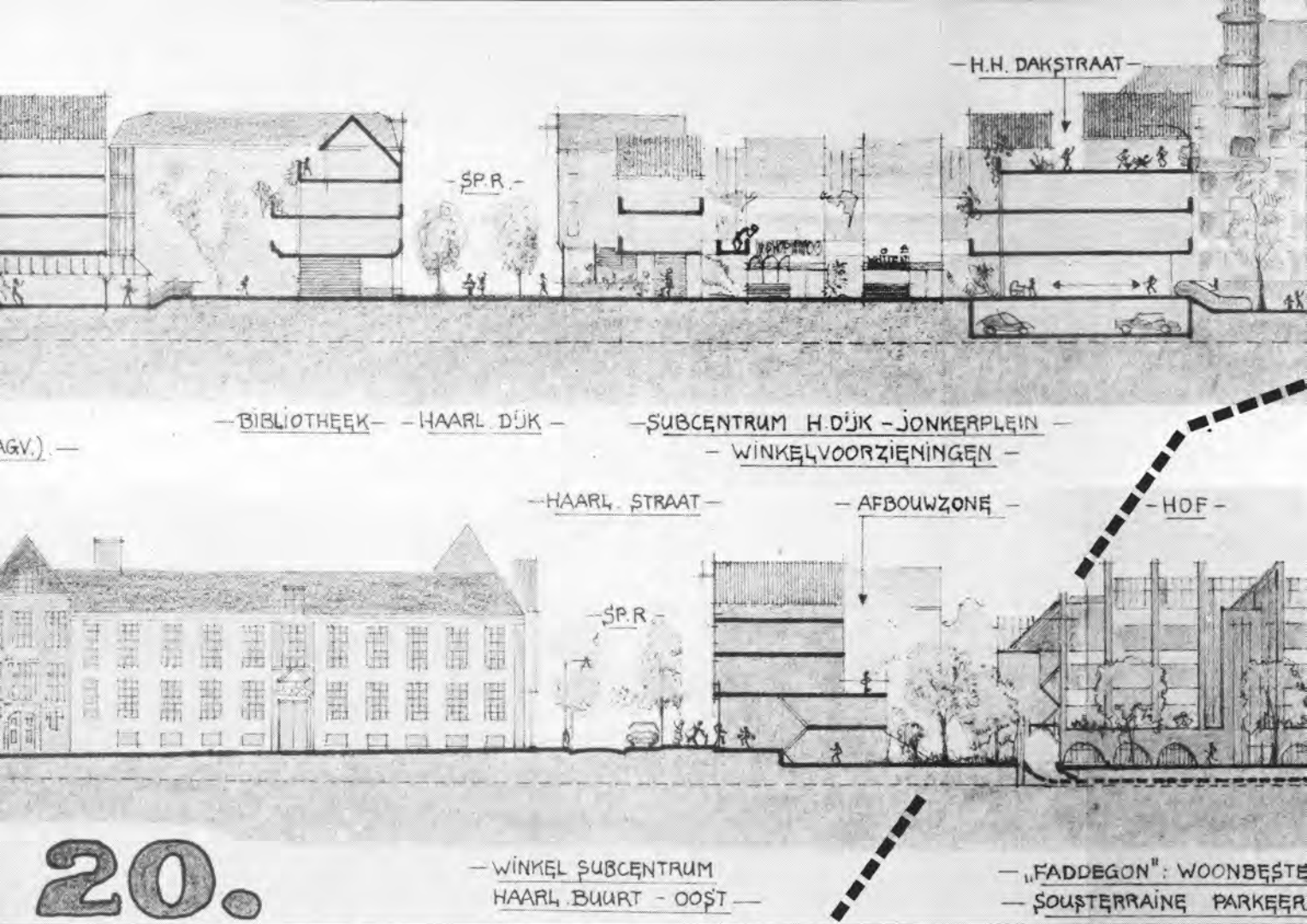
(NEL) TRAM :
RBRINDING C.S. - TANGENTEN
N VERDEELRING -

E.

- SPR -

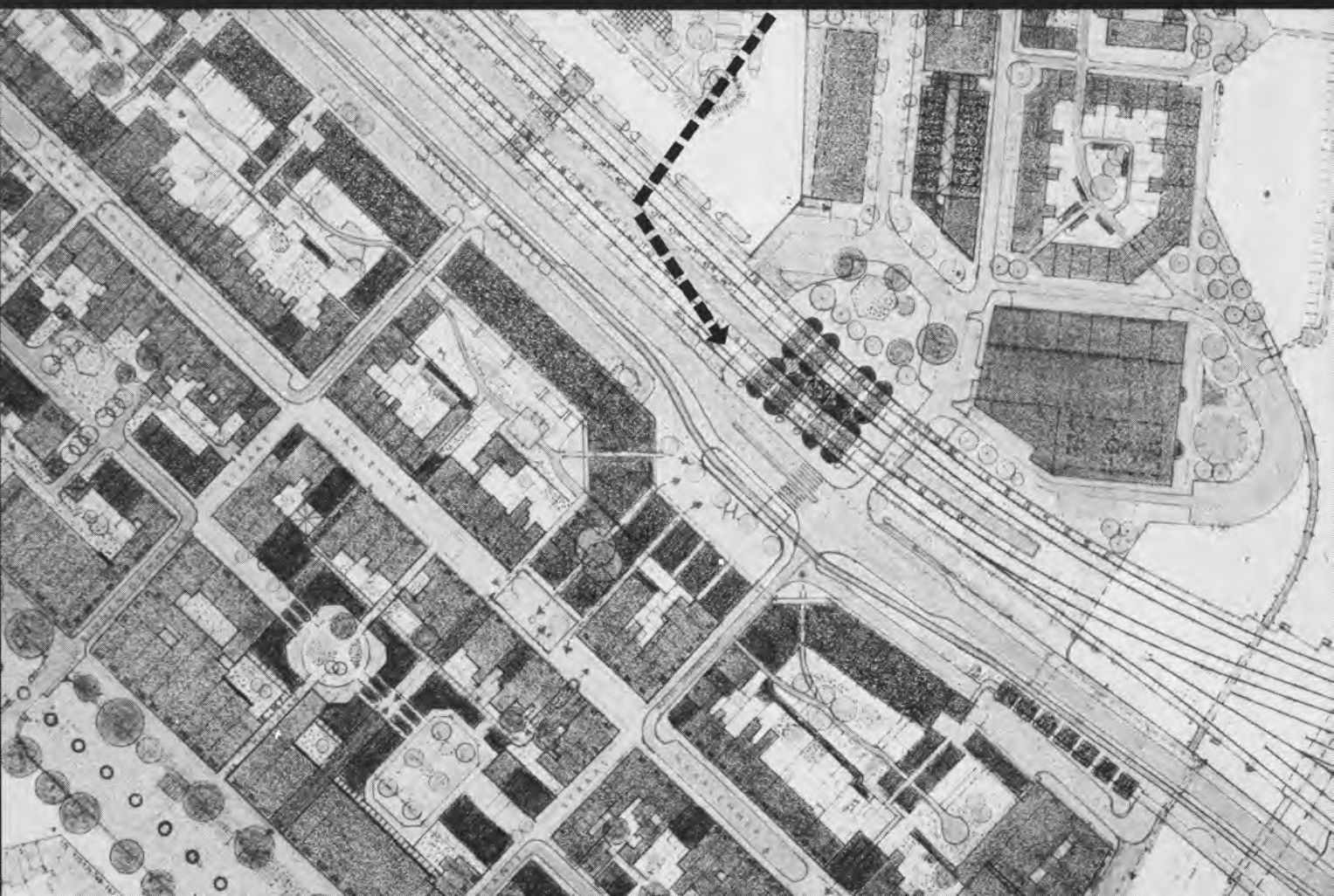
EMMER HOUTTUINEN -

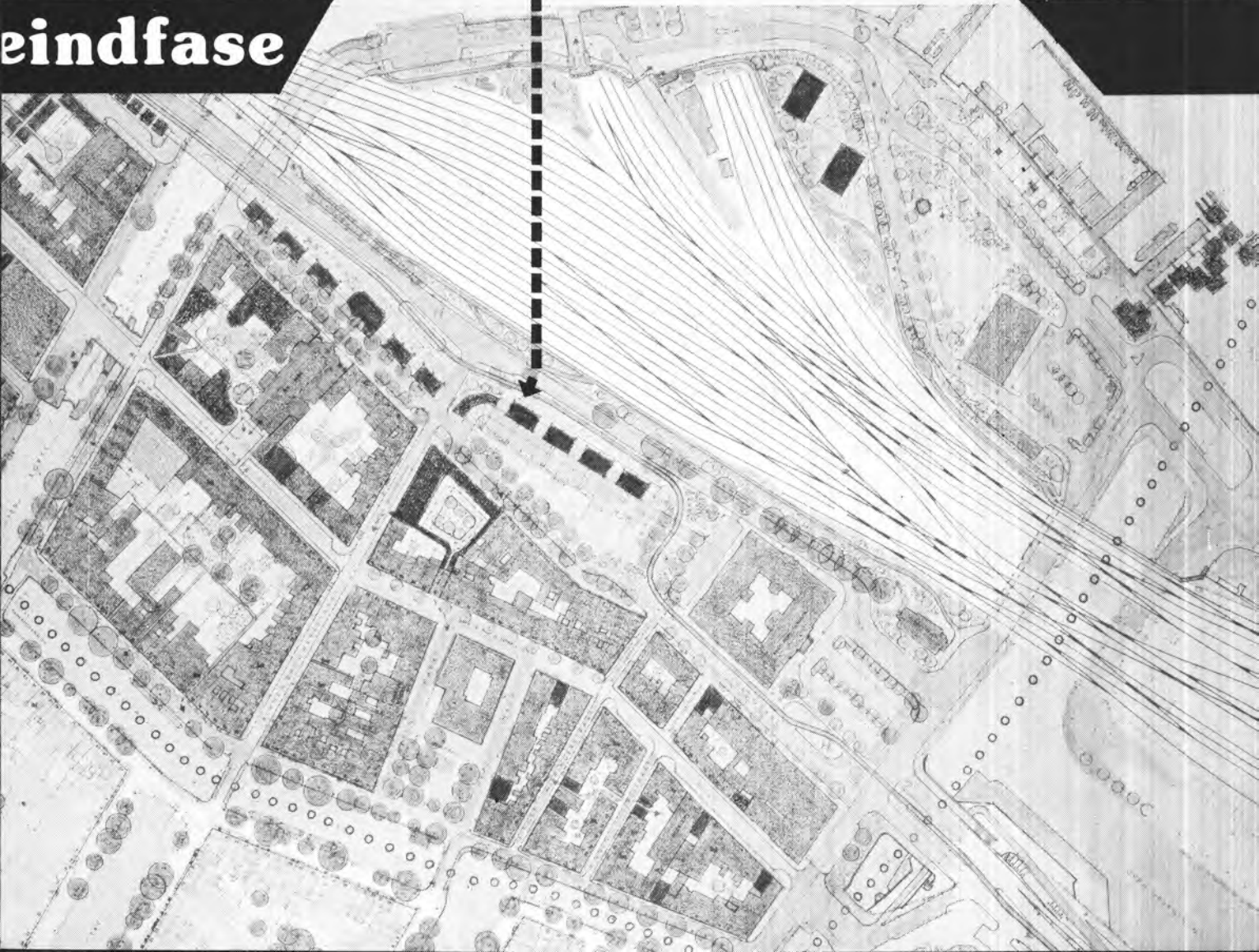
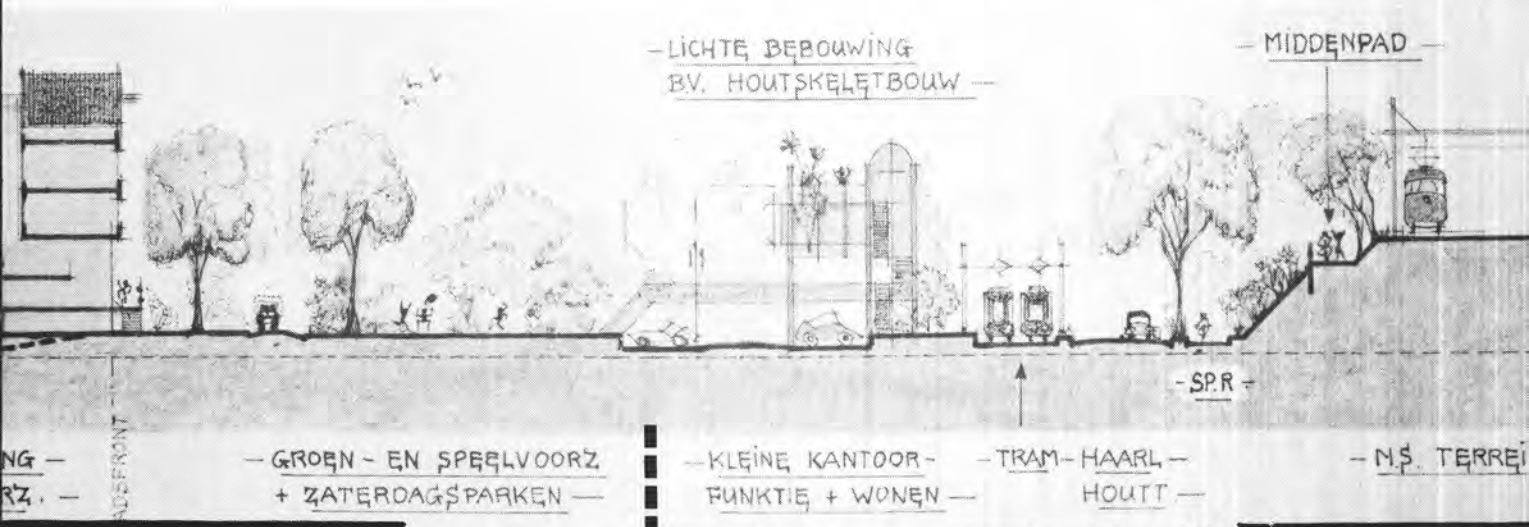
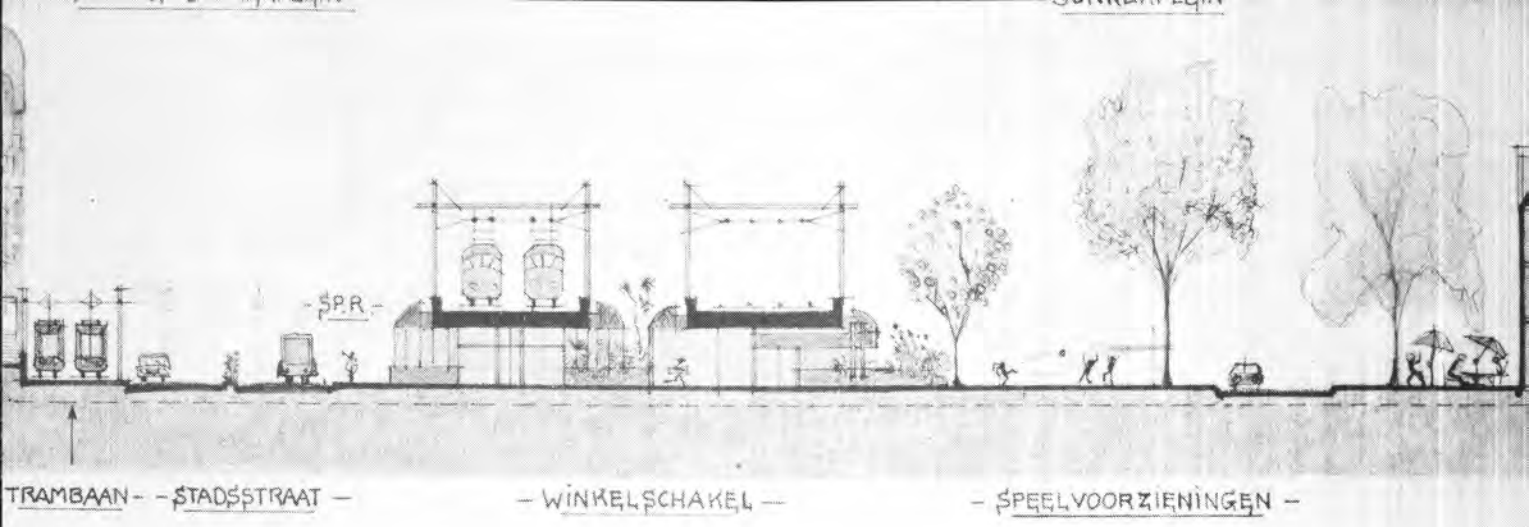




20.

e details uit het groeifasebeeld





eindfase

DE WESTERDOKSDIJK:

Vooral voor de Westerdoksdijk geldt dat het accent hier voornamelijk op het herstel van de relatie stad- open water en de verwezenlijking tot stedelijke uitloop voor de Gouden Reael, Jordaan en Oude Stad, in de vorm van een *intensieve (aktieve en passieve) recreatiezone* dient te vallen.

Het wonen neemt hierbij dan ook een ondergeschikte plaats in, evenals het te saneren bedrijfsbestand: beide zullen in de nieuwe situatie een *recreatie- stimulerende rol* moeten spelen.

(Beschutting, buffers en blikfilters, menselijke maat, attractiepunten, sociale controle e.d.) Het wonen op de Westerdoksdijk (en de de Ruyterkade) is in eerste instantie bedoeld om de "interne overloop" vanuit de omliggende gebieden (de Gouden Reael- Jordaan- Oude Stad) op te vangen, zij het in *beperkte mate* daar een groot gedeelte hiervan al in deze gebieden zelf wordt opgevangen.

Bovendien liggen hier mogelijkheden om met een zelfstandig funktionerende *kringloop- sociale woningbouw* te starten; dus voorrang dient te worden verleend aan die stadsvernieuwingsurgenden die deze vorm van wonen zien zitten. Wat dat betreft zijn er genoeg aanwijzingen te vinden onder de bevolking en bij de diverse buurtgroepen, die deze tendens willen helpen versterken.

Het wonen kan het monotone, doodse karakter van het gebied doorbreken: de nieuwbouw maakt het mogelijk ook hier de "menselijke schaal en die van plant en dier" te introduceren.

Daarnaast kan via het wonen sociale controle worden uitgeoefend op de groenvoorzieningen en volkstuinten die, hoewel visueel- en semi- openbaar door de bewoners in plaats van door de gemeente onderhouden worden. De meeste groenvoorzieningen kunnen namelijk in de kollektieve en/ of de privé- sfeer liggen.

Tenslotte kan het wonen plus de "aangepaste" bedrijfsactiviteit als schakel of middel gaan fungeren om de andere activiteiten van de grond te krijgen.

Zie voor de verdere motivaties over dit gebied ; de objektdoelstellingen op blz. 212.



Situatie 1977
Open ruimten kaart.

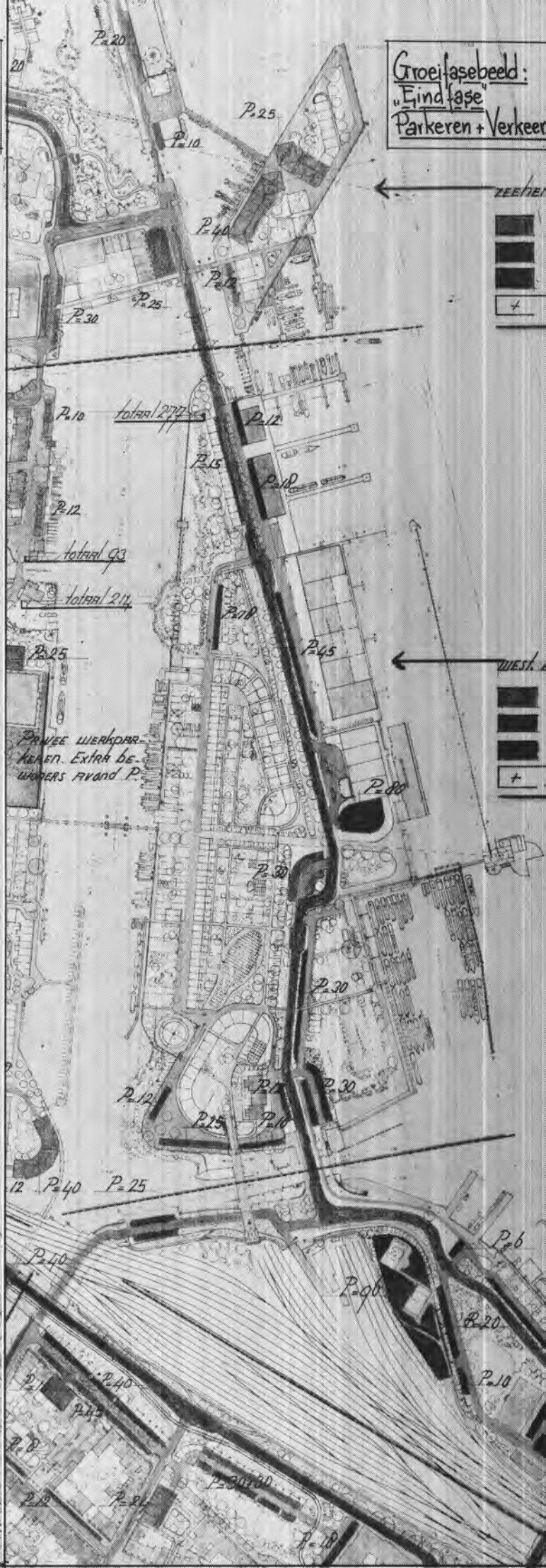
Groei fase beeld:
"Tussen fase"
(momentopname).



inmiddels
verdwenen

Groei fasebeeld:
"Eind fase"
Bebouwing + Groen.

Groei fasebeeld:
"Eind fase"
Parkeren + Verkeer



- spierkrachtroute
over steiger.

- afronding
zeeheldenbuurt

- binnen- en
buitenhaventjes.

- transparantie
naar ij.

- "aantasting"
v.d. harde kade.

- isolatie

- entrée
groenvinger
van de eilanden.

- GROENE BAK* SCHOON WATER SUBSISTEEM

- DOORGAAND VERKEER
VAN DIEMENKADE
TERUGGEBRACHT VAN
7200 PAR/11 TOT
2000 (MAX 3000) PAR/11
IN HET GROEIFASE-BEELD

- ONDERHOUDS-EXTENSIEVE
PARKAANLEG

(GA PIONIERE: POPULIER, (WATER-SCHIEF) WILG,
ZWARTE ELS, VUILBOOM;
HEMELBOOM, PRAKBOOM, WATERCYPRESS,
VLIER, ESTENHAKHOUT E.D.
RIET- EN WATERPLANTENVEGETATIE)
(BESTANDE IEPEN HANDHAVEN)

- AFBOW VAN BLOK DIV.
PAALWONINGEN +
PAALTUINEN

- ROEP-BEÏNDIGING
- PLATANEN

- ENKELE SALENRIJ
(AFMEERVERBOD)

- MAGAZINEN

- DOODLOPENDE STEIGER - (EINDPUNT)

- GEÏSOLEERD "WILD" GROEN

(ONDERHOUDS-EXTENSIEF)

(POPULIER WILG, ZWARTE ELS,
VUILBOOM)

(MET LISDOEDE, WATERLEUR, WEEGWIJER,
DIV. SCHEURBLOEMIGEN, DIV. BEREKALIV,
DIV. SLEUTELBLOEMIGEN, DIV. COMPOSITEN)

→ moeste

- "HOLLE WEG" OVER DE BULT (HINDERIS EFFEKT)
OFWEL DE MIDDENWEG: ONTSLUITING
BEÏSTEMINGSVERKEER V.D. WAL

- DE BULT ("J" VINGER BOSJE") 5 m² M.V.

- VOORPAD

- KLEINE SPORTVOORZIENING

- NETVEGETATIE, WATERWILG E.D.

- KRINGLOOP - INSTALLATIES

westerdok

• WONEN OP HET WATER -
"TUMBIËREN OP HET LAND"

• ZONERING
TALLODWONINGEN

DE WESTERDOKSDIJK: EEN INRICHTINGS-VOORSTEL

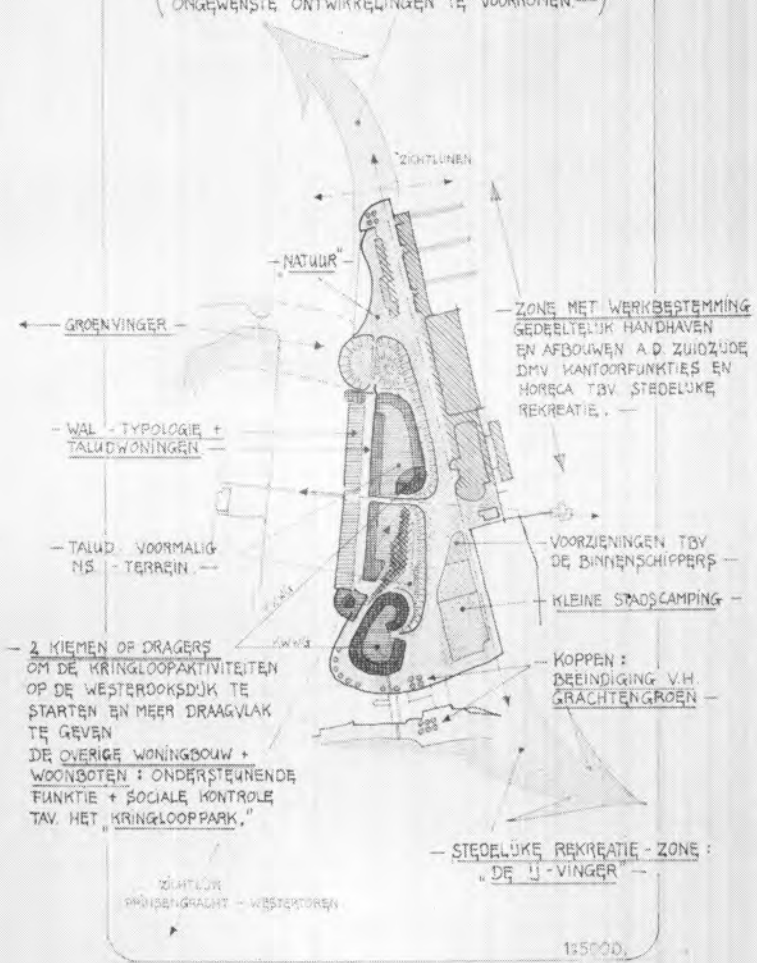
groeifasebeeld 1:1000.

• WESTERDOKSDIJK:

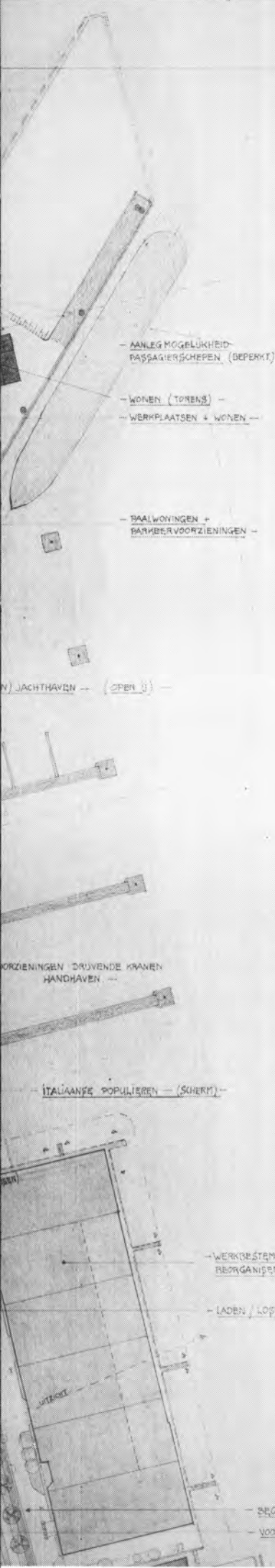
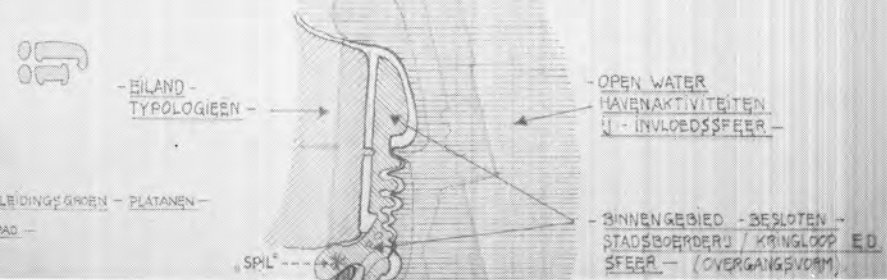
- STEDELIJK REKREATIEF "IJ-VINGER".
- MOGELIJKHEDEN VOOR TOEPASSING VAN KRINGLOOP - EN PRIVE (KOLLEKTIEF) ONDERHOUDEN GROENVOORZIENINGEN.
- WONEN: ONDERSTEUNENDE FUNKTIE.

(DE WONINGBEHOEFTE VO Gouden REAEL WORDT IN DE HAARLEMMEER -)
(- ZEEHELDEN - PLANGHUISBURT EN DE WESTER EIL ZELF OPGEVANGEN.)

- STEDELIJKE REKREATIE - ZONE -
(GEDEELTELIJK WOON - WERK - BESTEMMING OM ONGEWENSTE ONTWIKKELINGEN TE VOORKOMEN. -)



- INVLOEDS - SFEREN:



- eiland-typologie

- deze spierkracht-
route wordt
straks uitgewerkt.

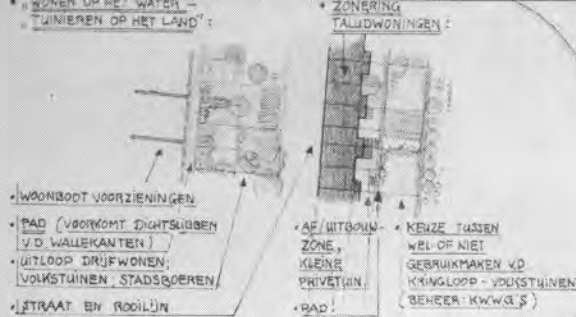
- gedeeltelijk naar
ij-kant gerelateerd
tuinier-binnen-
gebied (visueel
onderdeel v.d.
ij-vinger.)

- kringloop-erven.

- grote windmolen
als stedenbouwkundig
accent langs het
ij (zichtlijn wester-
toren).

- K.W.W.G.

- ontmoeting van
4 typologieën.



- SPIERKRACHTROUTE (GROENE) SPAARNWOUDE - 1 -

- VOORPLEINTJE + PERGOLAPOORT (ENTRÉE) -

- HAAGBOEKENLAANTJE ALS TALUDDOORSNIJDING -

- SPIER- OF GROENVoorziening BINNEN OUD FUNDAMENT -

- LEIDINGSTROKEN -

- WAL - TYPOLOGIEËN -

- TALUDWONINGEN (BEHEER WONINGSCHUWVER EN/OF PARTIJSCHUWVER INITIATIEF) -

- VOLKSTUINEN -

- STADSBOERBOERDEN (KRINGLOOPWONINGEN + PERCELEN
(IN BEHEER BIJ DE KOLL. WOON/WERKGEMEENSCHAPPEN, BV. VERENIGINGSVORM)) -

- KRINGLOOPINSTALLATIE - POTENTIELE PLEKKEN -

(O.A. WATEROPSLAG, MEST- EN AFVALOPSLAG, METUANGASTING, KOMPOSTERING, GASOPSLAG, KASSEN, ZONNEKOLLECTOREN, ELEKTR. KAPTEN E.D.)

- PLEINTJE OP TALUD (BOESHERF - KARAKTER), AANGRENZENDE
DIPPERWEILANDJE EN HOLLANDSE LINDE ALS SOLITAIR -
(VOLWASSEN TREEMOVING - BOOM)

- K.W.W.G. TREFFCENTRUM IN ONDERSZOUW (TEVENS BIJWOONHUIS)
+ LICHTSTRAATJE ALS VERBINDING VO. ARENA OF BINNENGEBIED
MET KRINGLOOP-ERVEN. -

- DE WESTERDOEK (WINDMOLLEN = KOMB. WINDMOLLEN Ø 30M. ALS 40M²
125.000 kWh/jaar MET WATERTORENEN + ENERGIE CAPE EN UITZICHTPUNT -

- DE ARENA KLEIN BINNENPLEIN, TE GEBRUIKEN ALS OPENLICHT THEATERPLEIN -

- (PLANTEN)KAS, GEMEENSCHAP. EXPRESSIE ALS AFBOUWELEMENT -

- KOLLEKTIEVE WOON- WERKGEMEENSCHAP - (K.W.W.G. - VER) →

(BESTAANDE UIT 4 KLUSTERS (MAX 30 R. ELK) IN DE NIEUWBOUW
EN 1 IN DE OUDBOUW, WONINGSBOUW + BESORVEN)

- KLUSTERTUINEN, GEMEENSCHAP. TUIN, EN GEDIELTE, PARKEREN = MV -

- STOELEN - TRAPPENZONE, HOBBY WINKELS EN BEGRUEN IN ONDERSZOUW -

- ONDERHOUDS EXTENSIEF GROEN, WILGEN - ELZEN ALS STRUKTUUR
MET VEGETATIE'S, DIV. WILDE PLANTEN (ZIE BOVEN), DIV. HESTERS -

- KADE MET VERBLUFSFUNKTIE, BEPLANTING MET IEPEN -

- BESTAANDE SPOORBUS OPNEMEN ALS
BUZONDER ELEMENT IN DE "MIDDEN- EN
VOORPAD - ROUTE" (= WJK - SPIERKRACHTROUTE) -

- PAD ROND RANGEREEREMPLACEMENT VAN G.S.
DOOR HET "DE RUYTERPARK" -

(MAAFVELD = HOOGTE V.D. WAL / KADE = 2^m N.A.P.)

ontwikkeling v.d. sted- tieve "ij-vinger", t.p.v.

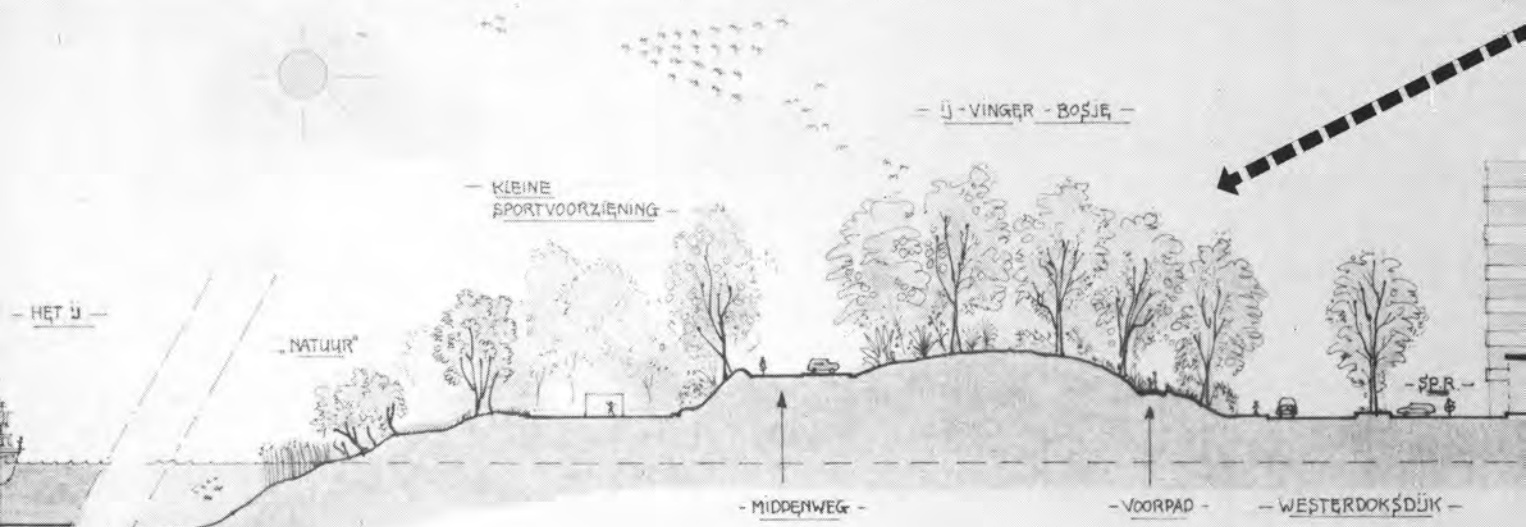
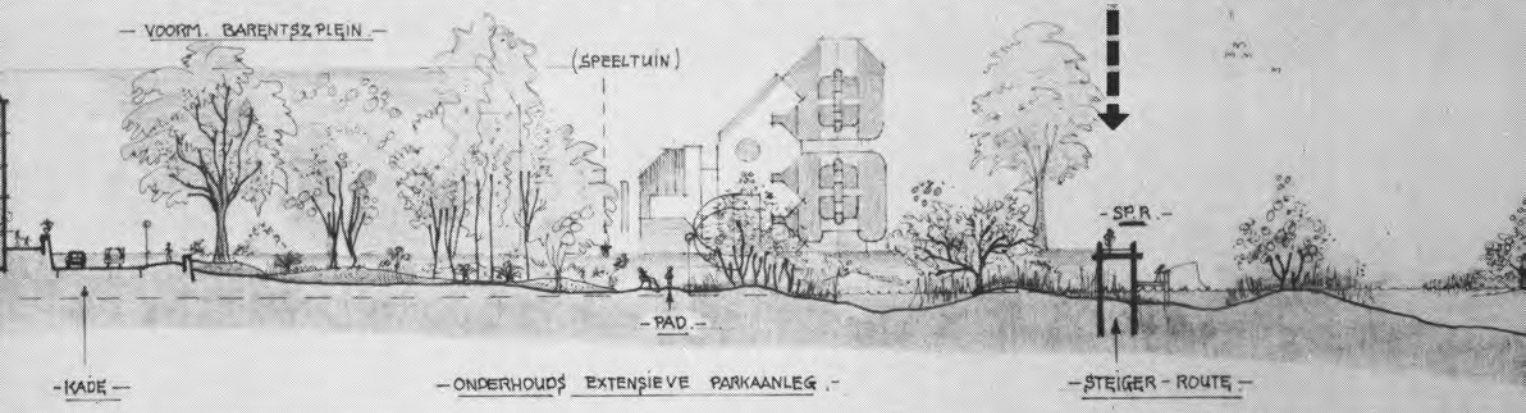


00 pae./u '77 TOT
 00 (MAX 3000) pae./u
 HET GROEIFASE - BEELD --

— ONDERHOUDS - EXTENSIEVE
 PARKAANLEG —

(OA: PIONIEREN: POPULIER, (WATER - SCHIET) WILG,
 ZWARTE ELS, VUILBOOM;
 HEMELBOOM, PRUIKEBOOM, WATERCYPRES,
 VLIER, ESSENHAKHOUT E.D.
 RIET - EN WATERPLANTENVEGETATIE.)
 (BESTAANDE IEKEN HANDHAVEN)

DE WESTERDOKSDIJK:



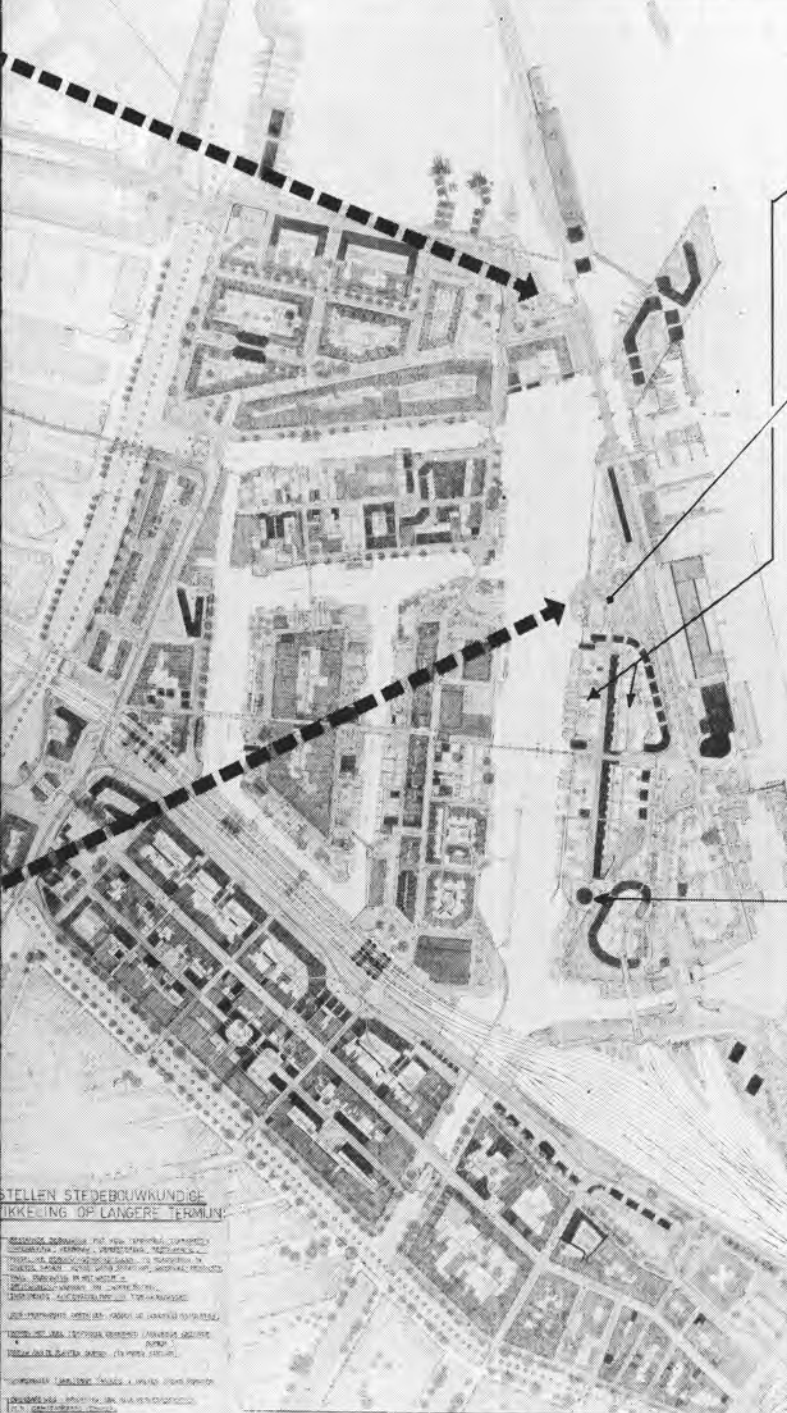
WONEN OP HET WATER -
"TUINIEREN OP HET LAND":

ZONERING
TALUDWONINGEN:

- WOONBOOD VOORZIENINGEN
- PAD (VOORKOMT DICHTSLIBBEN V.D. WALLEKANTEN)
- UITLOOP DRIJFWONEN; VOLKSTUINEN; STADSBOEREN.
- STRAAT EN ROOIJLJN

- AF/UITBOUW-ZONE, KLEINE PRIVETUIN, PAD!
- KEUZE TUSSEN WEL-OF NIET GEBRUIKMAKEN V.D. KRINGLOOP-VOLKSTUINEN (BEHEER: K.W.W.G.'S).

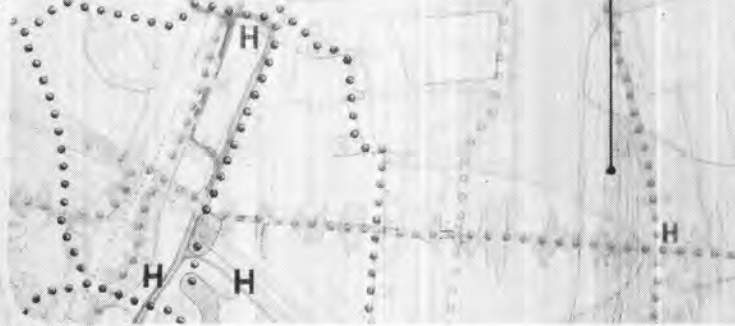
- SPIERKRACHTROUTE (GROENE) SPAARNWOUDE - ij -
- VOORPLEINTJE + PERGOLAPOORT (ENTREE) -



Volkstuinen en stadsboerderijen, uit te oefen aan in principe iedereen uit de wijk of omgeving (belangstellenden).

Een verhoogde bult introduceert de eiland-groenvinger op de Westerdoksdijk.

spierkracht-routes - groenvingervorm
spierkracht-routes - subcentraal



Het ij zelf is het park, de rand langs het water de recreatie route.

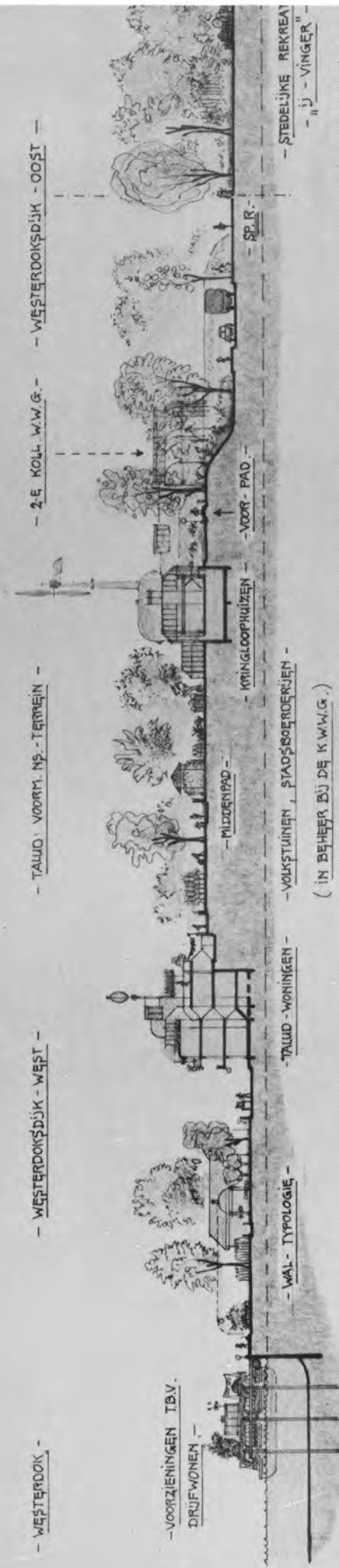
Grote molen als symbool, v.g.l. Deense molen.



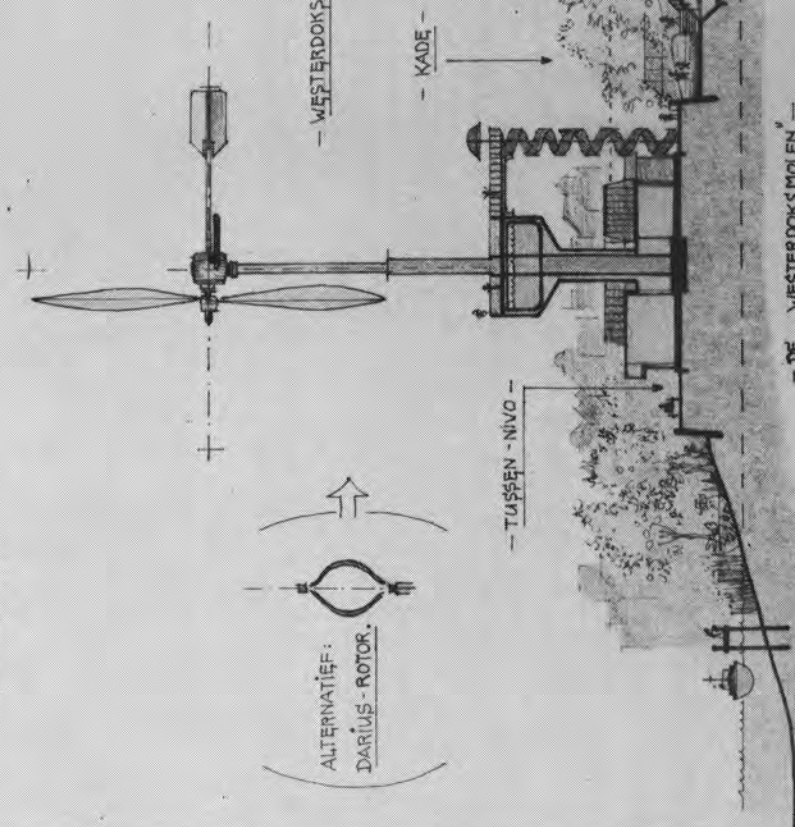
DE VRIENDEN VAN DE WIND

DE VRIENDEN VAN DE WIND
Een organisatie die zich inzet voor de ontwikkeling van windenergie in Nederland. Het doel is om de windenergie te laten groeien en de overgang naar een duurzame samenleving te versnellen. De organisatie werkt samen met overheden, bedrijven en burgers om de windenergie te laten groeien en de overgang naar een duurzame samenleving te versnellen.

groeifasebeeld



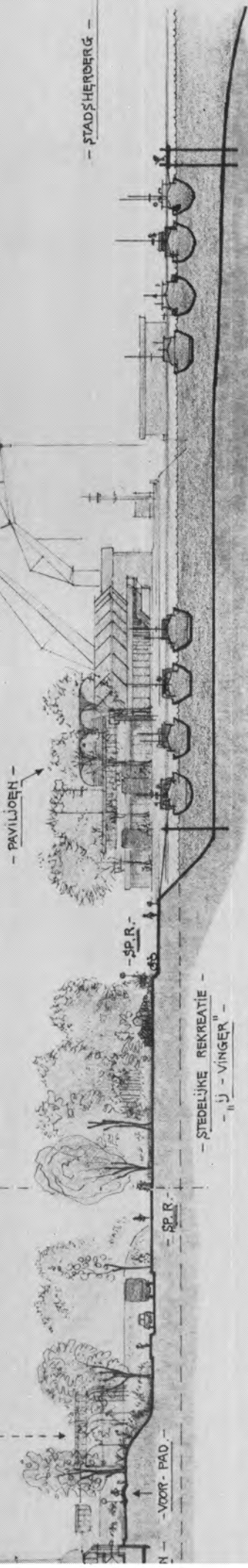
no 6.



no 7.

- 2-E KOLL. W.A.W.G. -

- HET 5 -



no 6.

VOORZIENINGEN T.B.V. HET WATERWONEN

STEDELIJKE REKREATIE "IJ-VINGER"

HAVEN V.D. BINNENSCHIEPVAART

(WATERWONEN)

PAVILJOEN

SP.R.

SP.R.

VOOR-PAD

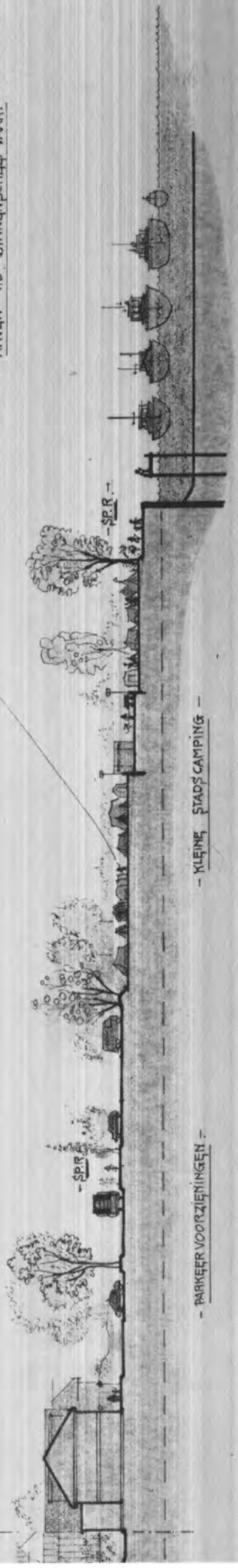
STADSHERBERG

WESTERDOEKSDIJK - OOST

STEDELIJKE REKREATIE : "IJ-VINGER"

HET 1

HAVEN V.D. BINNENSCHIEPVAART



no 7.

PARKER VOORZIENINGEN

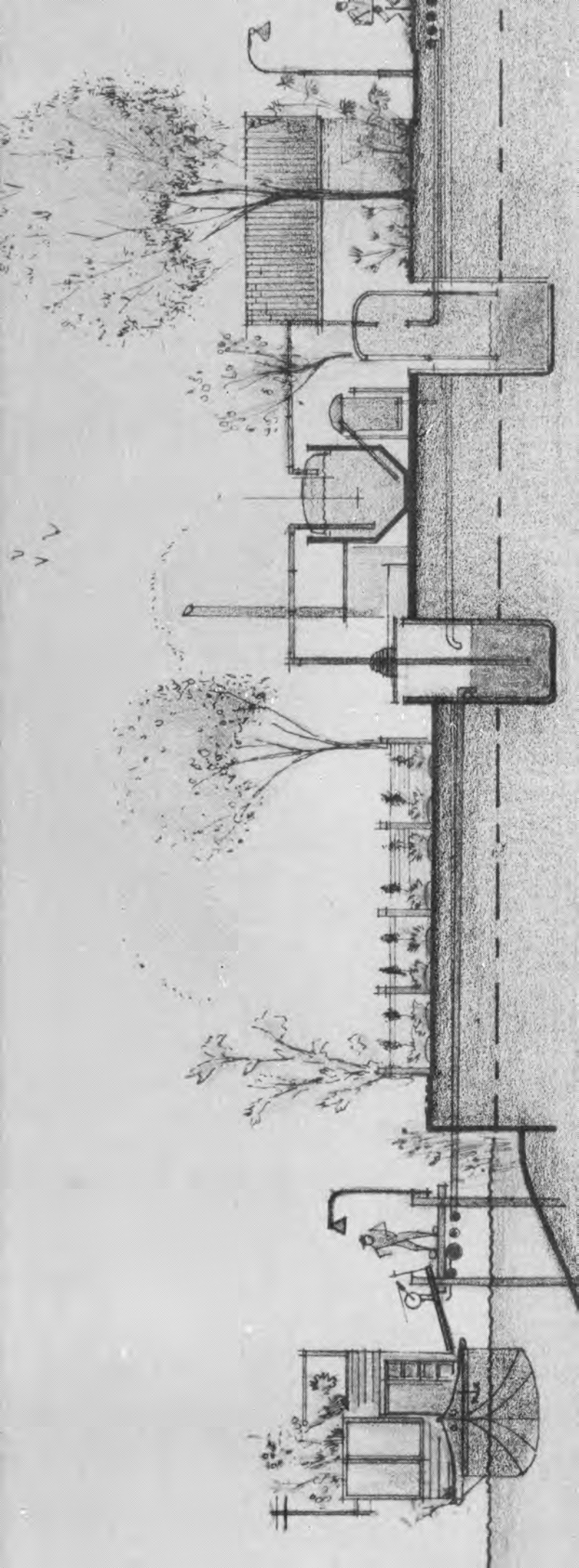
KLEINE STADS CAMPING

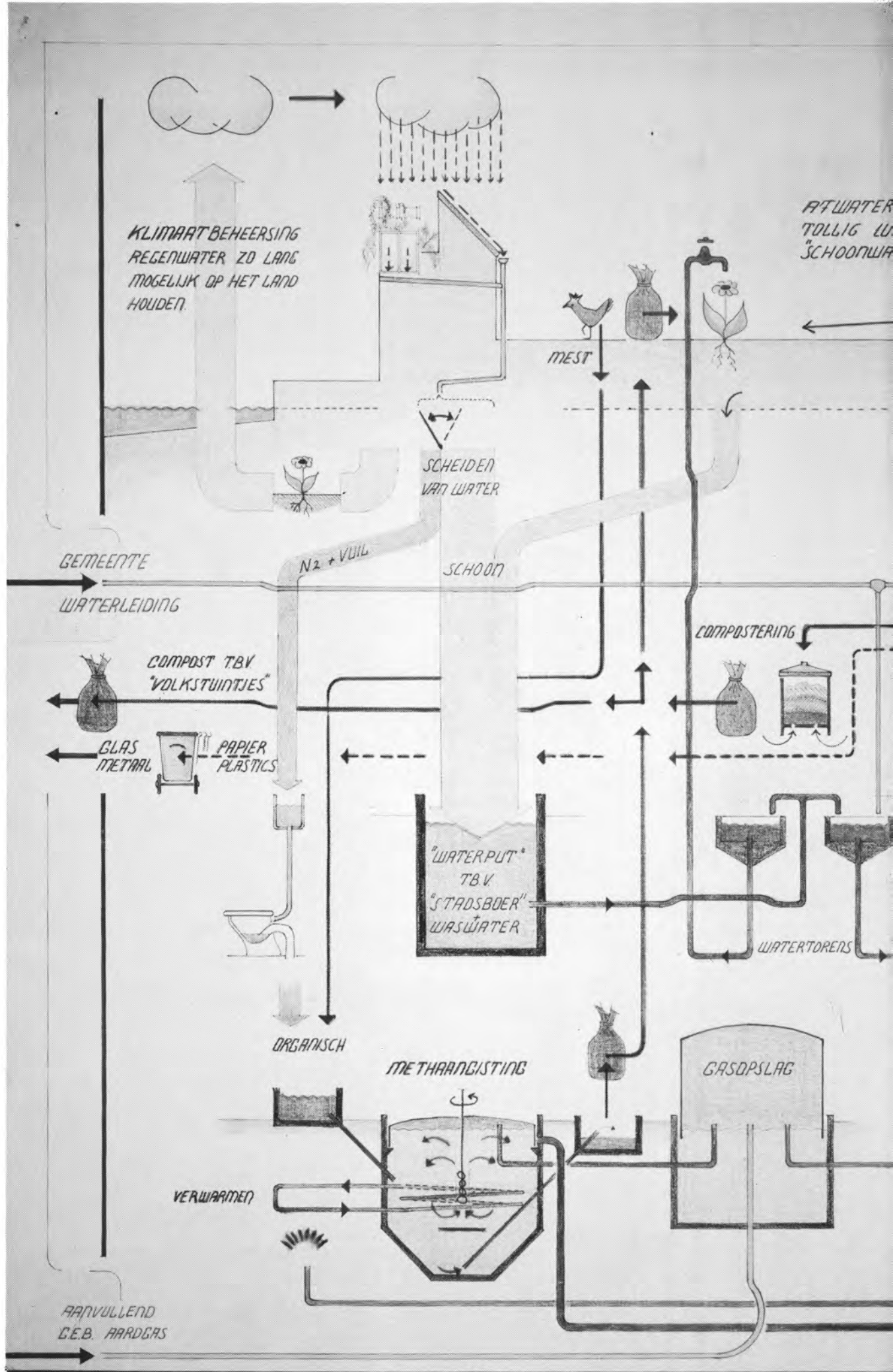
SP.R.

SP.R.

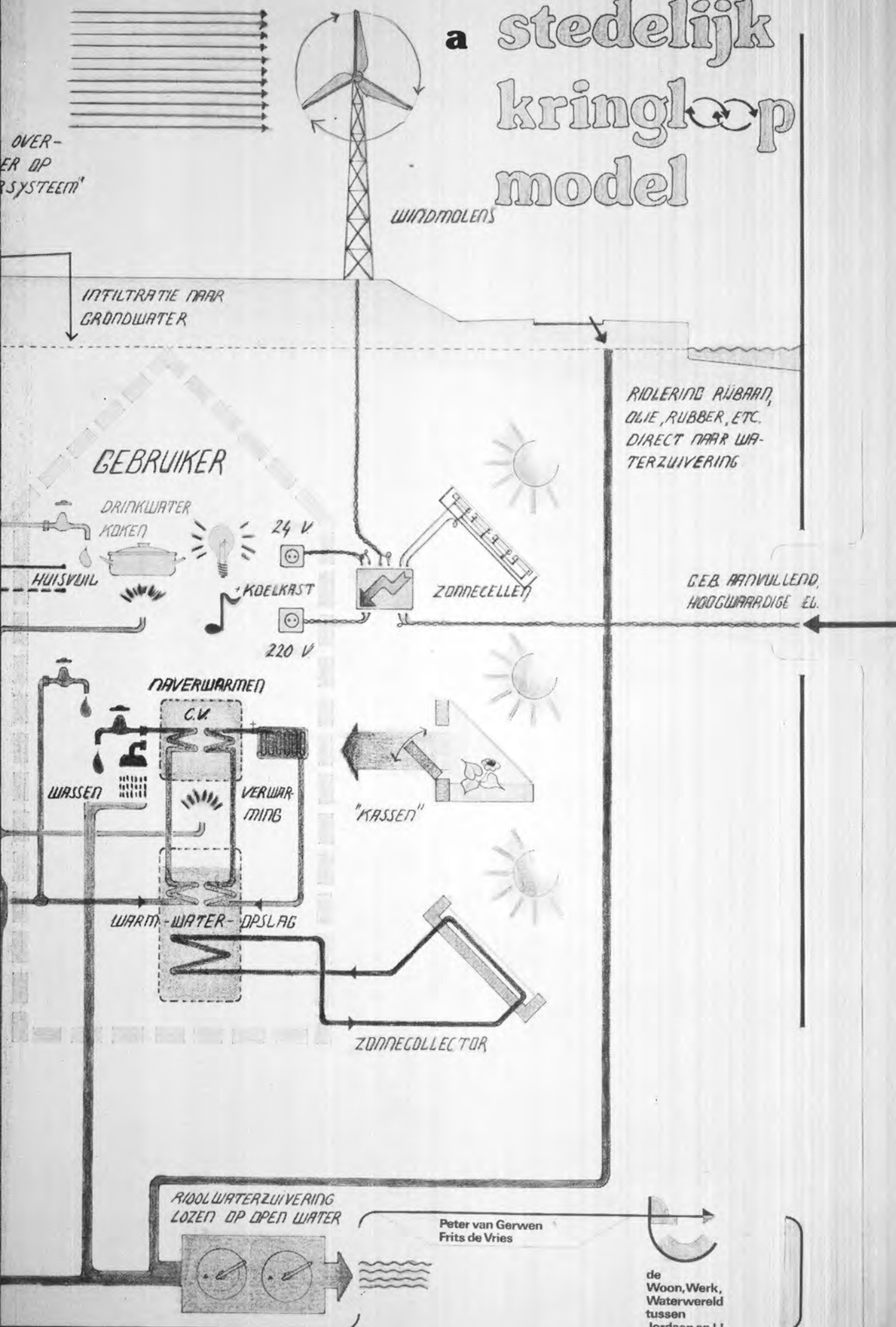
VOOR-PAD

STADSHERBERG





a stedelijk kringloop model



b **stedelijk**
kringloop
model

water

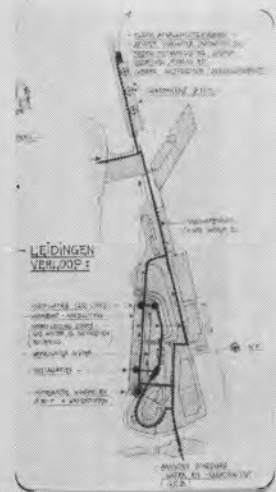
- GEMEENTE WATERLEIDING (drinkwater)
- HEMELWATER (vrij van N_2 en vuil)
- GEMENGD WATER (bv. wassen)

gas

- RIJOL ORGANISCH
- GAS G.E.B.
- GEMEND GAS (gas methaan-gisting + g.e.b.)
- "VUIL" RIJOL (niet organisch, wegdek)

electriciteit

- G.E.B.
- WINDMOLENS EN, OF G.E.B. z.v. n.v.
ZONDERLIJK MET G.E.B. (v.m. KWALITEITSEISEN)



WATER TOREN
WINDMOLEN, TRANS-
FORMATOR HUIS

METHAANGISTING

WATERPUT
MENG-INSTALLATIE

Peter van Gerwen
Frits de Vries

situatieve uitwerking

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

naar waterzuivering.

methaanopstijging 2.

waterooten (aquadukten)

hier kost het totaal slechts één pijp extra onder de grond tov. een normale aanleg, inkl. gescheiden rioleringsstelsel e.d.

methaanopstijging 1.

wateropslag

watertoren/
windmolen.
elektriciteits
huisje.

zie voor de
doorsneden
a-a' / b-b' / c-c'
de volgende pagina's.

GEB.-invoer.
(deze gaat tot aan de
installatie, waarna
menging plaatsvindt.)

talud 1 \ 200 situatieve uitwer

doorsnede

Westerbék - woon-
doel en steyer voor
de hede - 1991 - uit
wisse/done boe-rem-
ties

leidingen onder
steigerbelen

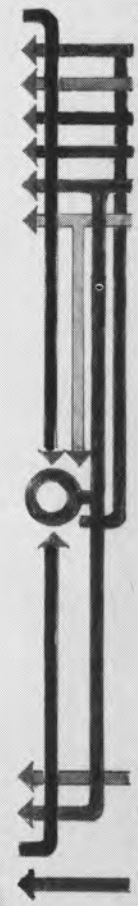
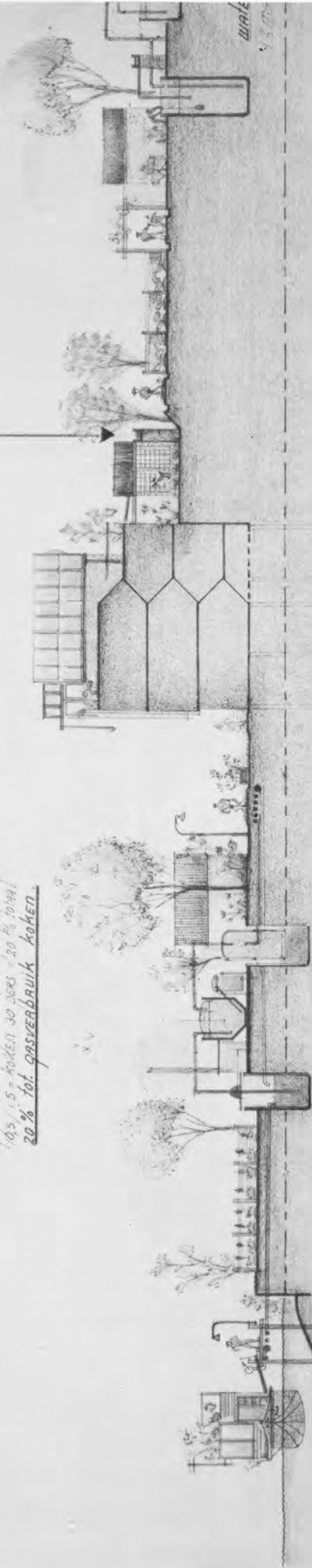
a-a'
methaangisting 2 inst.
2 installaties, elk 70 v. ± 150 mub-
ners. 1. hede + kleine huizen (10 p-
pen etc.) → tank 10 m³ → 1/2 m³ mist
per dag → opbrengst 25 m³ per dag
8,5 m³ voor proces 35°C over 10,5 m³
gas komen 2,5 pers. ± 1,5 m³ per dag
10,5 / 1,5 = 70 kisten 30 pers = 20 kg 10441
20% tot gasverbruik koken

KRDE typologie
1-2 2B 2A 2-3

aqua duct

zonnecollectoren

WATERGEBAUW
gebruik per pers.
van 100 l per dag
miserie waterbouw
4500 + 2000 m³ → 50% k
± 15 m³ pers / jaar → 3



DEM - WATER
4500 m³ gas
1000 opbrengst
et. molen geb.

methaangisting

1000 opbrengst
Vul Rood
getru water
getruend water
et. molen geb.
cementgeb geb
gas geb.

DE MELK WATER

DE MELK WATER

WATERBANK

WATER

uitwerking stedelijk kringloop model

WATERGEBAUW

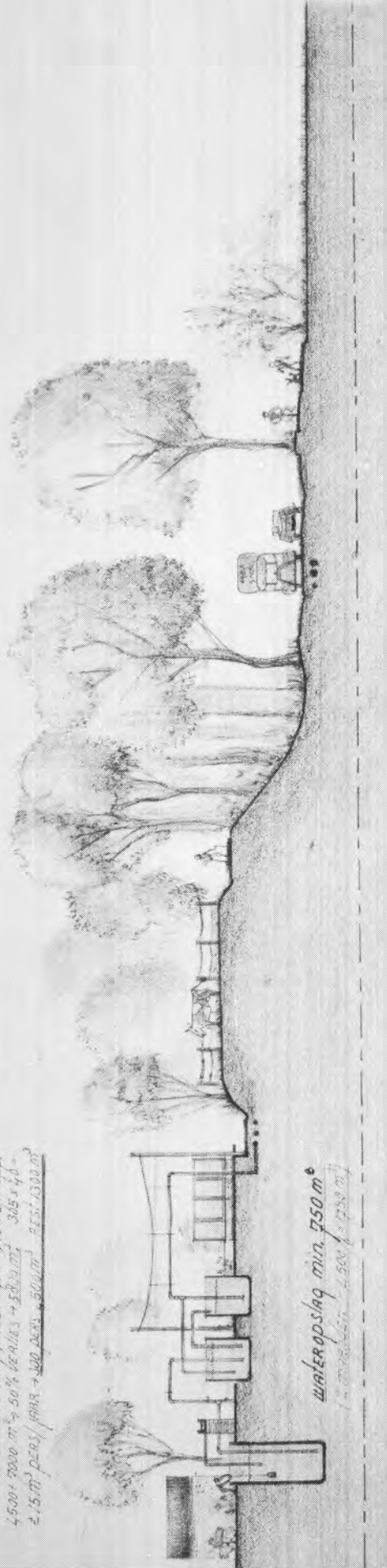
gebouwk per pers. 50% landelijk gemiddelde
 van 100 per dag + 50% pers. / dag → 10 l / ge-
 meente waterleiding, rest 40 l → tot daarvoor
 4500 + 2000 m³ → 50% te rillen → 5000 m³ 305 x 40 =
 2.15 m³ pers / jaar → 100 pers. 5000 m³ rest 1300 m³

-waterleiding
 (21500 m³ / jaar)

-voorpad -bambusbeuken-

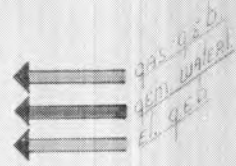
-planten-

-planten-
 -keine stadsverlichting-
 -water-



wateropslag min. 750 m³
 (100000 l / 1000 m³)

waterleiding

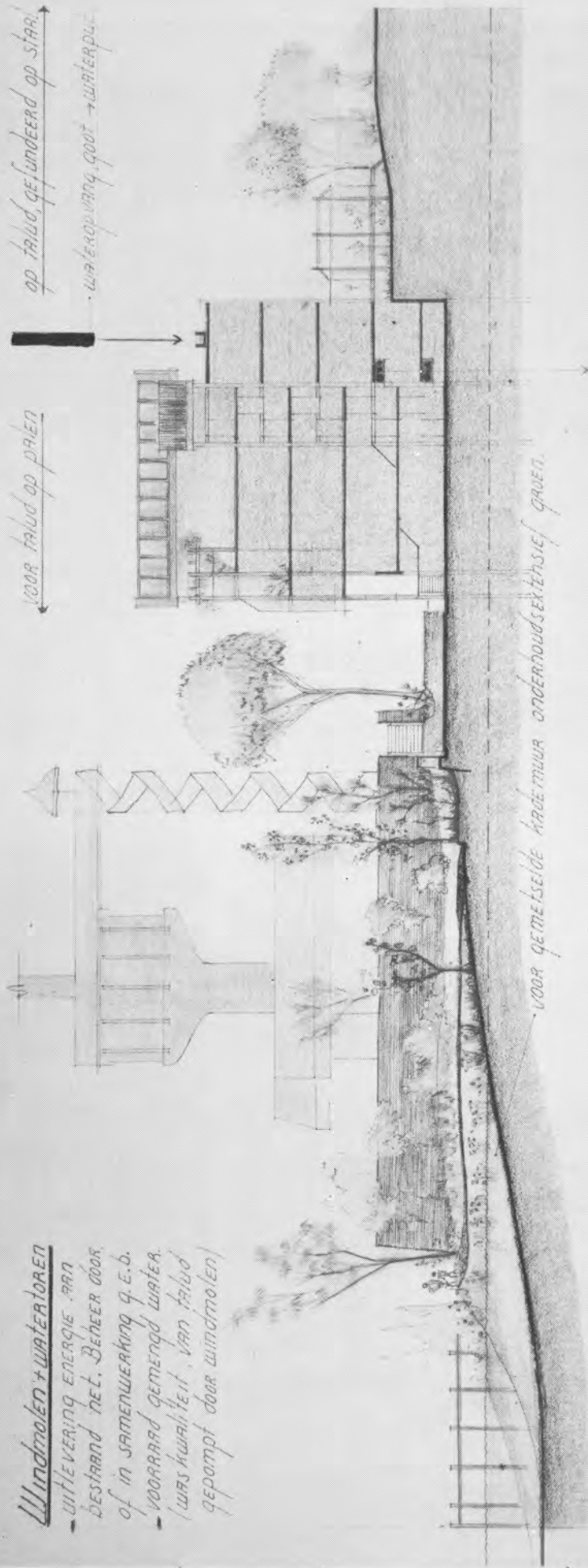


waterleiding

doorsnede b-b'

Windmolens + watertoren

- uitlevering energie aan bestaand net. Beheer door of in samenwerking g.e.b.
- voorraad gemengd water (was kwaliteit van trild opgepompt door windmolens)

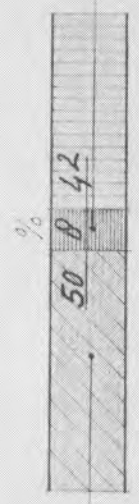


Windmolens + el. g.e.b.

Gebruik gem. ned. gezin nu 3500 kWh per jaar -> hiervoor nodig windmolens $A = 120 \text{ m}^2$ ($A =$ door wind doorsnede opp. 17 m^2)
 bezuister gebruik = 1750 kWh. $A = 17 \text{ m}^2$
 W.E.S.T.E.R.G.H.O.S.T.I.J.K. + P.I.E.R. F.O.T.I.J.A.L.
 $A = \pi R^2 = 1350 \text{ m}^2 \rightarrow 135 / \frac{1}{4} R = 22,5 \text{ gezin}$
 van de 130 "gezinnen" kan \pm 10% windenergie gebruiken.

gemengd gas
 el. trild + el. g.e.b.
 gemengd water
 vuil, riool
 riool, organisch

10% gebruik = 8% tot 10% besparing door windmolens.



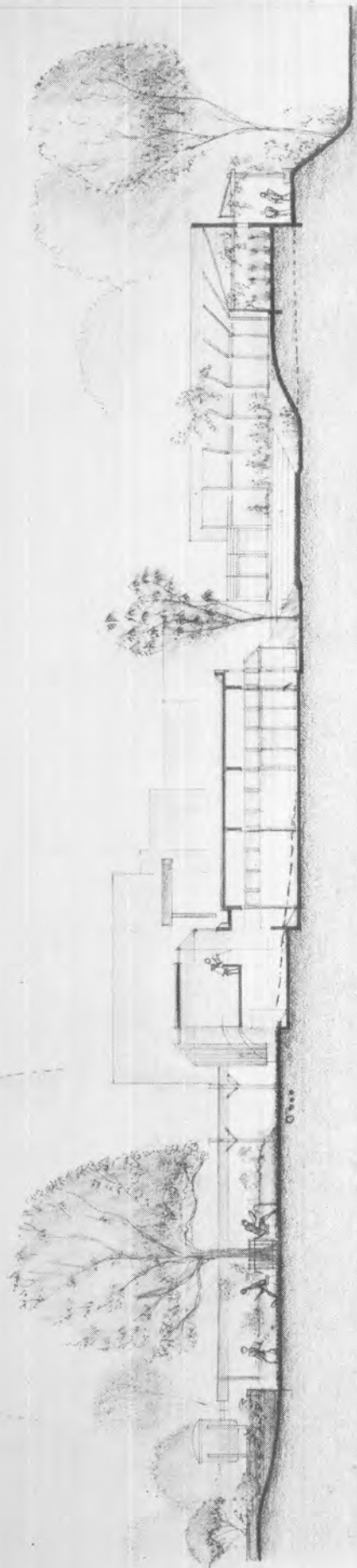
gemengd water
 el. molens g.e.b.

gemengd gas
 gemengd water
 el. trild + el. g.e.b.
 riool, organisch

beplanning stroomgebruik:
 50% door bezuister gebruik (g.e.b. meenschappelijke apparaten)

doorsnede c-c'

linde (snel groeiend, verspreide stand) 25 tot 30 m



— erf onder de linde — — beunthuis k.w.w.g. — thescenarium — de arena — praktikas —



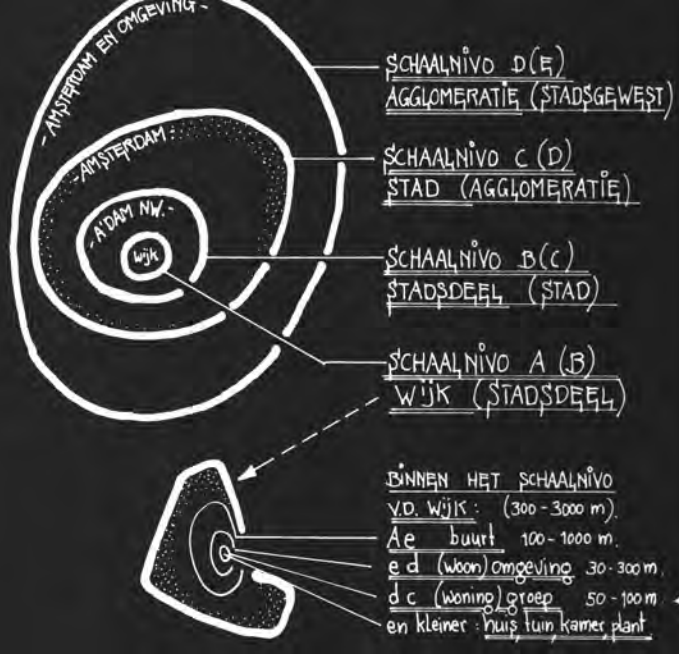
Peter van Gerwen
Frits de Vries



de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

ZONNECOLLECTOREN 1 PERS 1 m² VOOR WARM TAPWATER
 uitgewerkte kuster heeft 100 m² collector oppervlakt.
 30 PERS 30 m² → 70 m² OVER f.b.c. VOORVERWARMING C.V.
 of ALS ZONNECELLEN.
 VOORVERWARMING + WARMTE TERUGWINNEN UIT WASWATER.

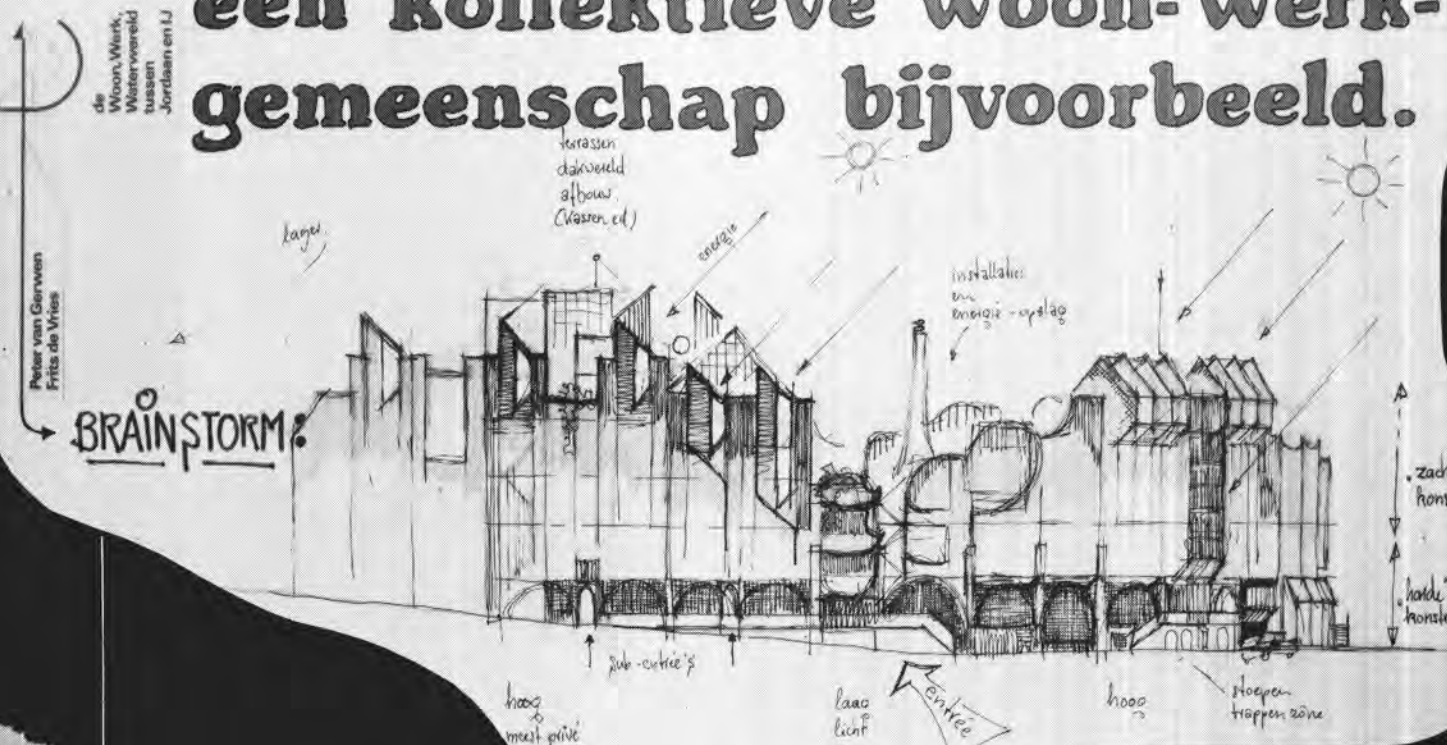
• **TAAKSTELLINGEN:** (ruimtelijke aanzetten in de praktijk)
KEUZE: REPRESENTATIEVE UITWERKINGEN ALS VOORBEELD:
 o.a. Een buurt, een gebouw, een groenroute, een verkeersplan, een stedelijk kernloop-systeem, uitgewerkt vestigingsniveau, etc.



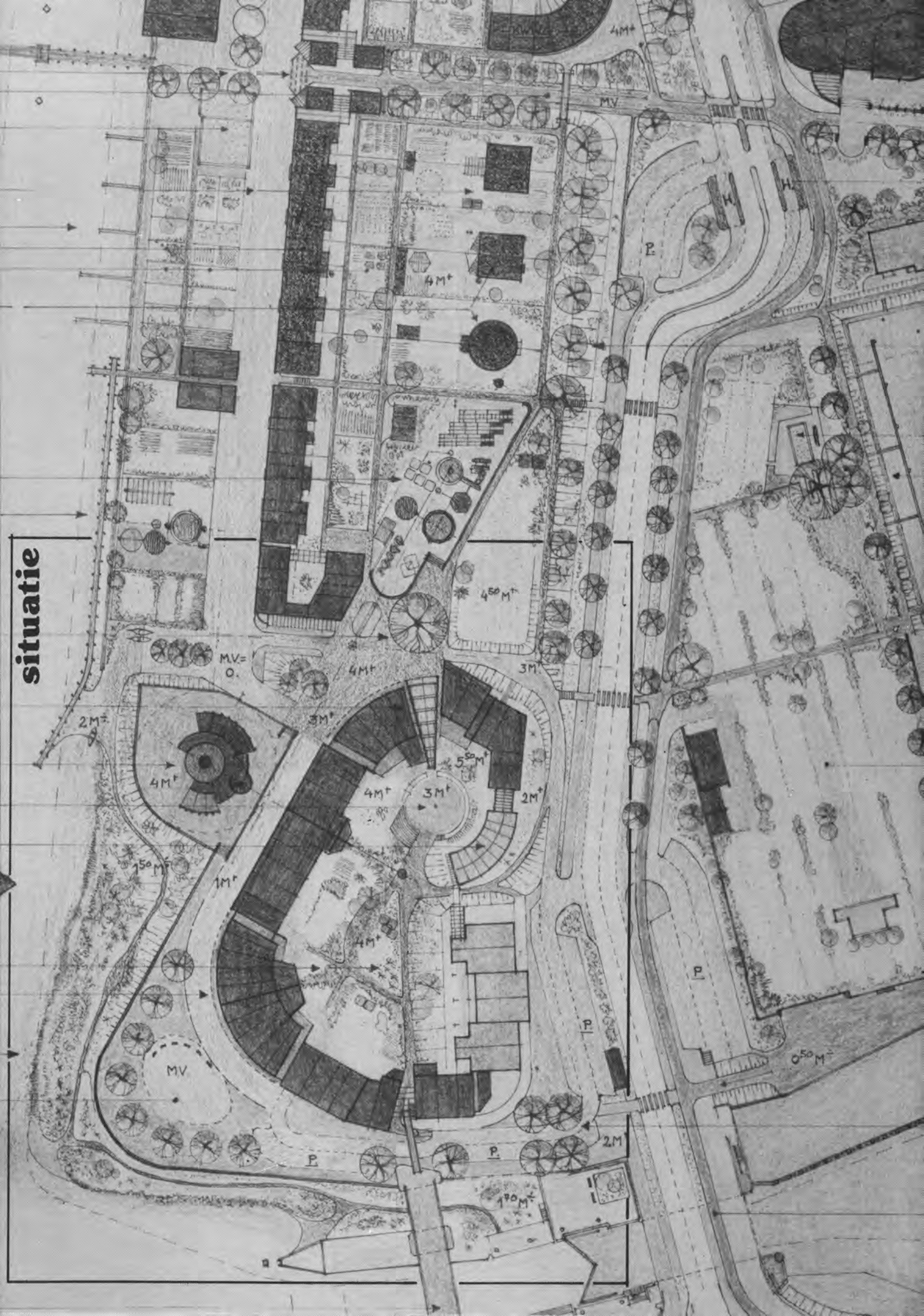
Uit het groeifasebeeld blijkt dat op de zuidpunt van de Westerdoksdijk een stedenbouwkundig zeer bijzondere situatie ontstaat. Daar, waar vier typologieën elkaar ontmoeten, op de grens stad - water in het verlengde van de Prinsengracht, naast een enorme windmolen en als dijkbebouwing tegen het voormalige N.S. talud gelegen, daar zou een uniek beginpunt liggen om een bijzondere bebouwing te starten. Een bebouwing die de belichaming zou kunnen zijn van een stukje veranderbaar en uitwisselbaar - kollektief wonen en werken, van biologisch bouwen met ruw- en afbouw-aannemers, van milieukundige inpassing in de stedelijke kontekst, van nooit „af“ zijn en van uiteindelijk een veel oedkopere leef- en bouwvorm. Een centraal wonen - achtige of kollektieve woonvorm heeft meer mogelijkheden in zich om allerlei nieuwe activiteiten van de grond te krijgen (vergeleken met de taludwoningen ernaast), d.m.v. „Memo“

-bedrijfjes, deeltijd-werkgroepen etc. Ook kan hier een gemeenschappelijk trefcentrum / buurtcentrum gevestigd worden en bij de molen, op stedelijk nivo, een „energie (voorlichtings) winkel“. Het beheer en de verdere ontwikkeling van de „j“-vinger kan van hieruit gestuurd worden en daarmee wordt dan een van de eerste aanzetten tot biologische stadsverbouwing gegeven naast de normale stadsvernieuwing in de ww & ww. Een dergelijke aanpak zal ook veel beter betaalbaar kunnen zijn, n.b: niet alles hoeft meteen gebouwd en aangelegd te worden en veel kan verschuiven naar de afbouw- en inrichtingsfase, doe- t zelf- bouw of overgenomen worden door gespecialiseerde bedrijfjes die in deze behoefte zullen gaan voorzien.

een kollektieve woon-werk-gemeenschap bijvoorbeeld.



situatie





situatie

b programma:

Peter van Gerwen
Frits de Vries

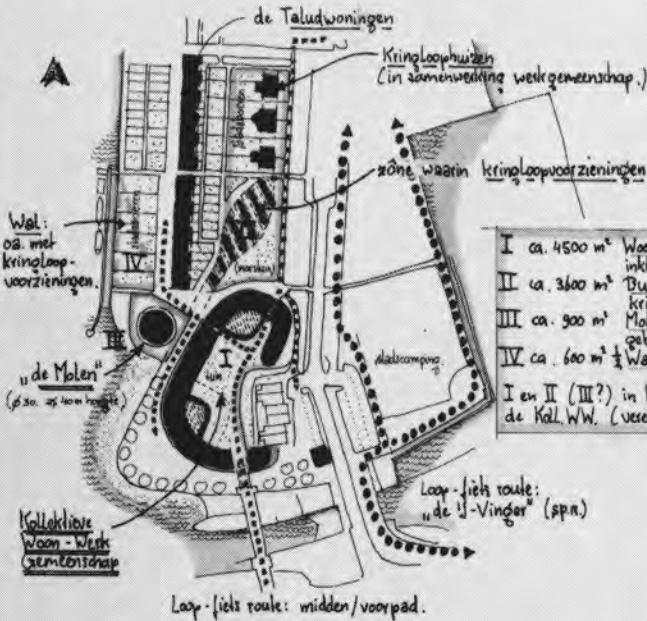
de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

kollektieve woon-werkgemeenschap

Plaatskeuze Westerdorpsdijk i.v.m. inpasbaarheid in educatief - recreatieve groenzone: "de U-Vinger" en als overgangsvorm tussen openbaar (beheerd) groen en privé (kollektief) groen.

Kollektieve Woon Werkgemeenschap "De Westerdorpsmolen".

- Doel: - Kiem om de kringloopactiviteiten op de Westerdorpsdijk te starten en meer draagvlak te geven.
- Bewaarden van een zinniger leefstijl.
- Wonen: 1) Centraal Wonen vorm; div. groepsprofielen, overlappende activiteiten en voorzieningschalen.
2) Kollektief gebruik van veel voorzieningen en installaties.
3) Verschill. gekombineerde woonrelaties (eten, ontspanning, werken, opvoeden, klussen, distributie voeding-energie-afval etc.)
4) Verschillende leeftijds categorieën, samenlevingsverbanden.



I ca. 4500 m² Woon-Werkbebouwing inclusief klusterwoning
II ca. 3600 m² Buitengebied inkl. kringloophuizen.
III ca. 900 m² Malen + install. gebieds- ondersteunend
IV ca. 600 m² Wal- ondersteunend.
I en II (III?) in beheer bij de Kol. WW. (verenigingsvorm bu.)

- max. ca 150 personen (psychologisch-organisatorisch max.)
- 5 klusters van ± 30 personen (max 75)

doorsnee kluster: bu. (gegevens vgl.: Geest. Wonen, Delft)

4 gezinseenh.	3 v. Dam	12 v.O.	15 pers.
3 2 pers. (4x1)	4 v. Dam	12	12
1 3 pers. (3x1)	3 v. Dam	3	3
1 2 pers. (2x1)	2 v. Dam	2	2
	29 v. Dam eenh.		32 pers.

- Wonen en Werken: (deel)aken o.a. in het "kringloopbedrijf")
- gemeenschappelijk / kluster: 3 groepsruimten (koken, zitten/hoofd), 2 speelruimten, 1 klusterwoning (hobby ed.) wassen, drogen, extra bergingen gezinnen, fietsenberging, klusterwoning.
- gemeenschap / 150 personen: 1) ontmoetings-vergader ruimte, toilet, koffie, podium, film, berging, opvang schoolgaande kinderen.
2) hobby, krant(en), bedrijven, moestuin.

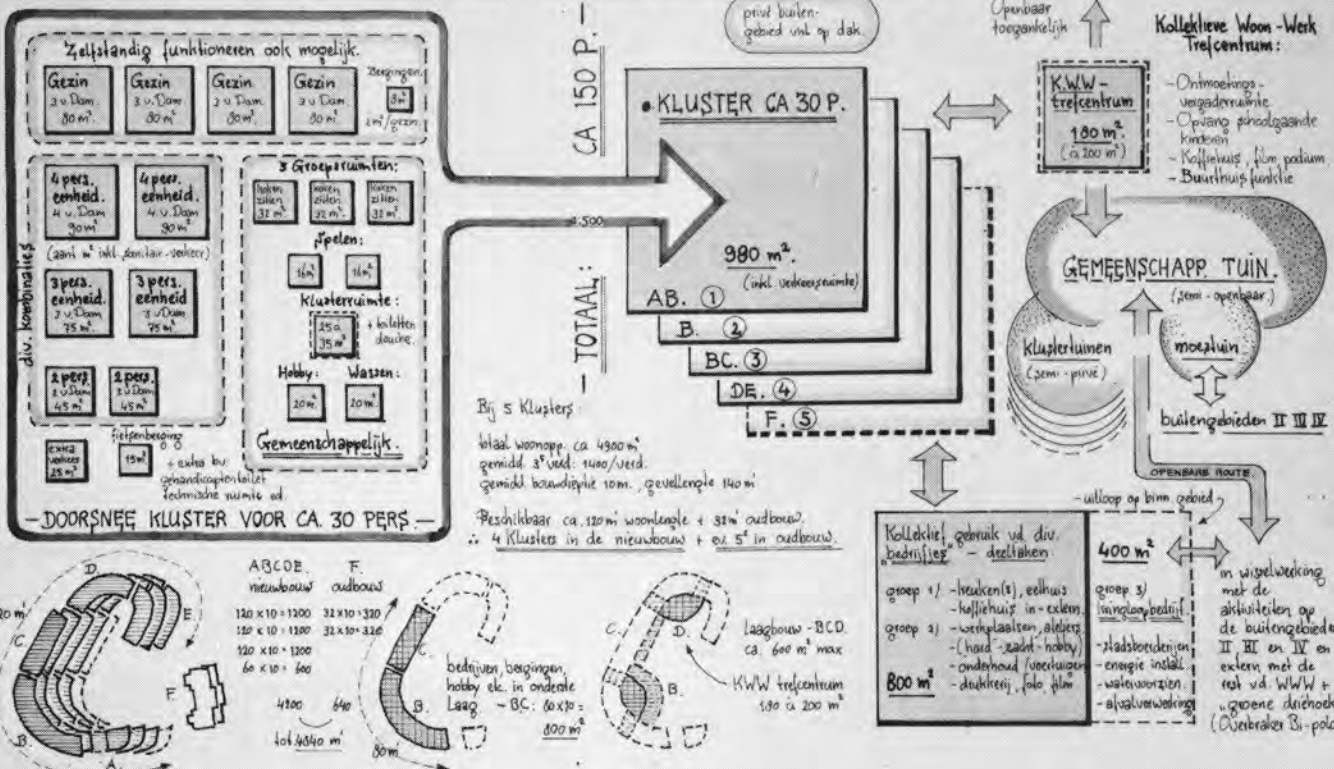
1:2000

funktionele eisen.

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

• OPPELVAKTEN - RELATIES - AKTIVITEITEN WOON-WERKBEBOUWING GEBIED I •



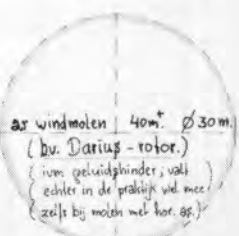
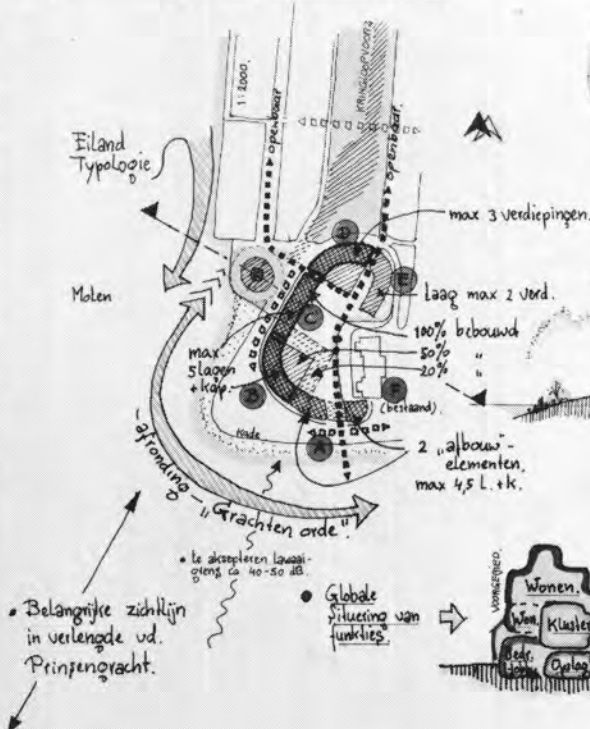
stedebouwkw. eisen.

Peter van Gerwen
Frits de Vries

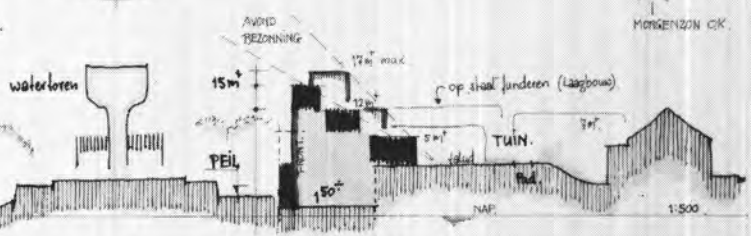
de Woon, Werk, Waterwereld tussen Jordaan en IJ

(ZIE OOK: BESTEMMINGSPLAN - ONDERLEGGER WESTERDOEKSDIJK (NAV. GROEFASE - BEELD).)

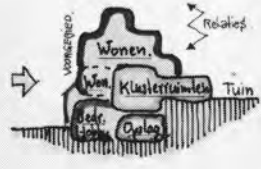
- Stedebouwkundige richtlijnen en voorwaarden:



- Principe doorsnede: (Bebouwingsvoorwaarden)



- globaal ca 120 m bebouwing
travée breedte = 6m inkl. trappen etc, gemidd. hoogte 4l + kap.
(ruimte lager dan talud vnl. bergingen, bedrijfstjes, hobby, koffiehuus ed.)
(ontmoetings- en klusterwimten op talud-nivo. (tuin))
geschalte gwb = 3, ± 2 1/2 won/travée → ca 50 woningen voor max 150 personen (tevens psychologisch max. C.W.)
(vergelijken met "gezinsbouw")



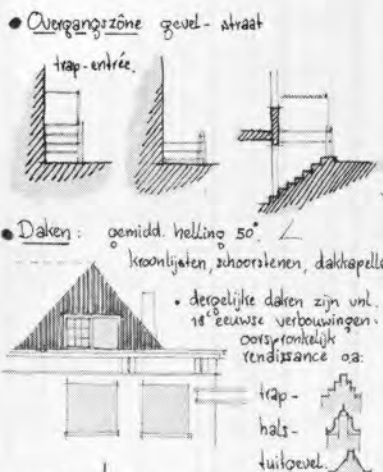
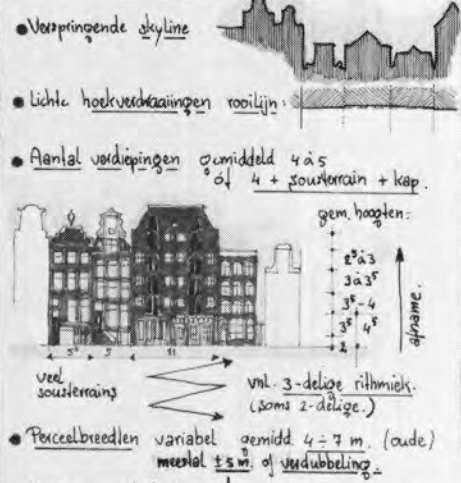
kenmerken omgeving

Peter van Gerwen
Frits de Vries

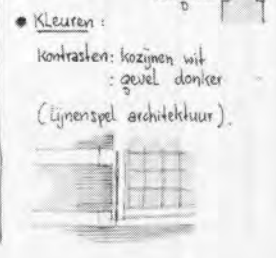
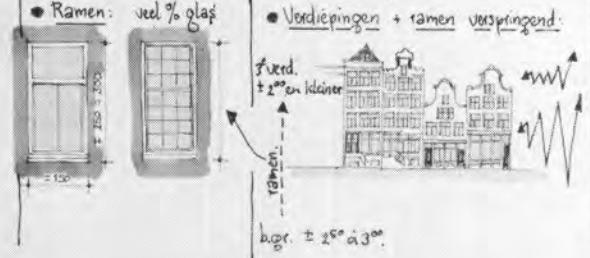
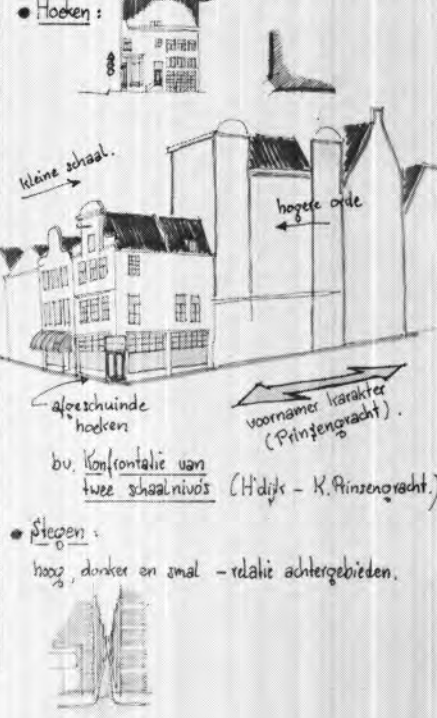
de Woon, Werk, Waterwereld tussen Jordaan en IJ

- Stedebouwkundige criteria's en schaal-thema's: Karakteranalyse t.b.v. de zuid-gevel "Grachten-orde" (zie voor West-gevel: de Eiland typologieën).

Schaalnivo vd Grachtenbebouwing.



schaalnivo grachtengordel.



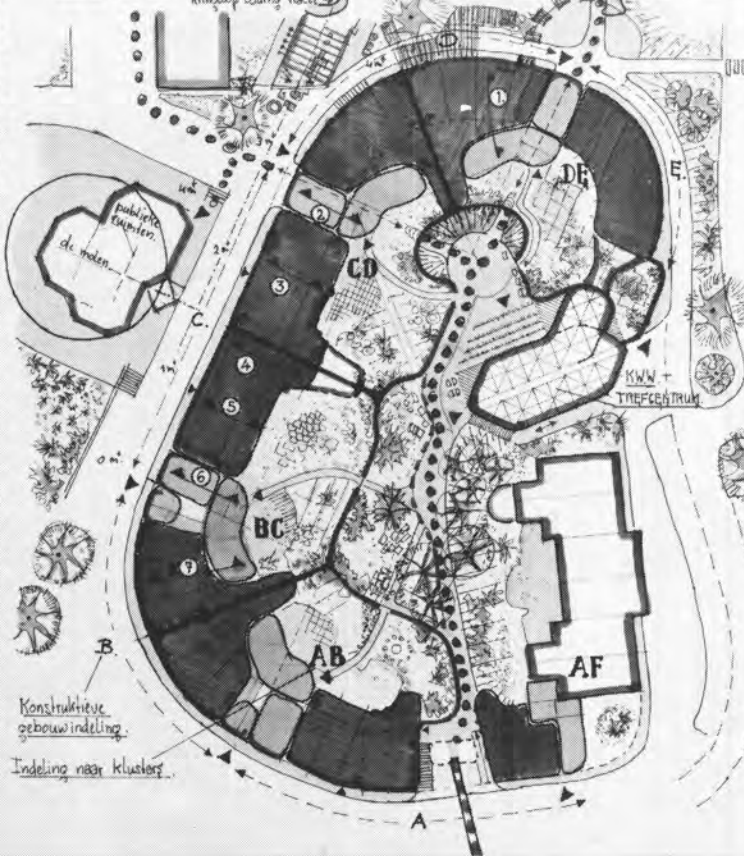
- KOLLEKTIEVE WOON - WERKGEMEENSCHAP -

globale opzet k.w.w.g. complex

Peter van Gerwen
Frits de Vries

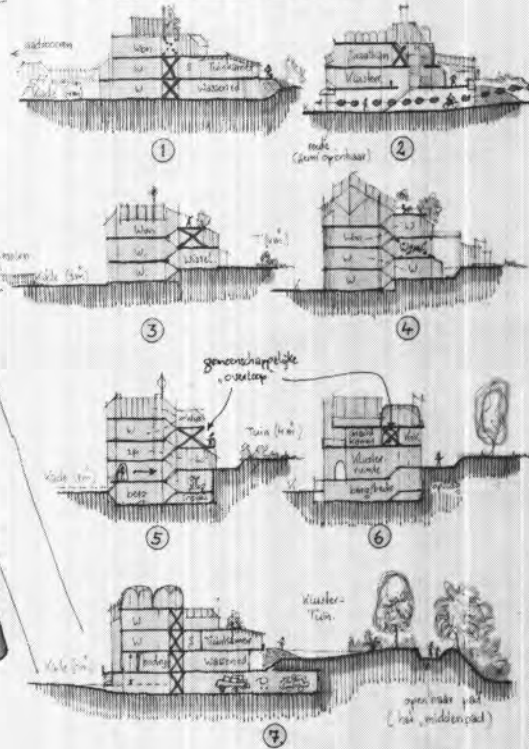
de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

DE WOON/WERK - BEBOUWING
KLUSTERS AB/BC/CD/DE/AF



1:500.

PRINCIPE DOORSNEDEN:



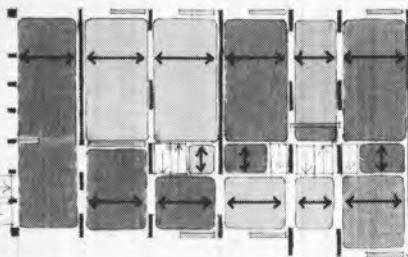
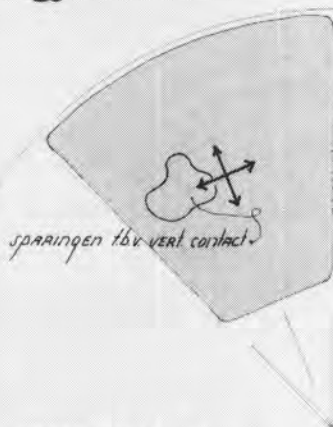
constructieve opzet

Peter van Gerwen
Frits de Vries

de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

1:200.

- KOLLEKTIEVE WOON - WERKGEMEENSCHAP -

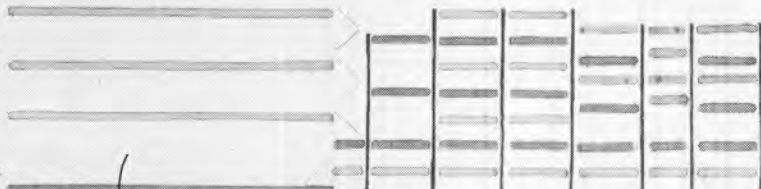


- gevel, verhuurings etc.
- "koppel" zone
- constructie "koppel" zone
- ingang, overloop
- trappen, vulberijes, natte cellen
- gang, wisselkamers
- afbouw, balkons

RONDE BEBOUWING
TER PLAATSE GESTORTE PLANTVLOER

LINEAIRE BEBOUWING
systeemvloer of, beter houten vloeren.

plaat 3
plaat 2
plaat 1
b.g. vloer



<u>LINEAIRE BEBOUWING</u>	<u>RONDE BEBOUWING</u>
veel verspringende vloeren (langs tralw)	regelmatige verdiepingshoogtes (aan korte)
dagerende gemetselde schijven (steens, ev. de fere kwal. steen specie)	dagerende gestorte kolommen (ev. schijven)
in koppelzones lichte scheidingsscausta (hout)	verste muren omw selwerk, verprole schijven
dwaarsstabiliteit omw dagerende schijven	lichte scheidingsscausta
langsstabiliteit omw gemetselde vlakken in de gevel en verste muren	kolommen stijf geklemd in fundering en in de plantvloeren
dak en achtergevelafbouw omw houten constructie, forssen etc.	ev. dwars en langsstab. idem

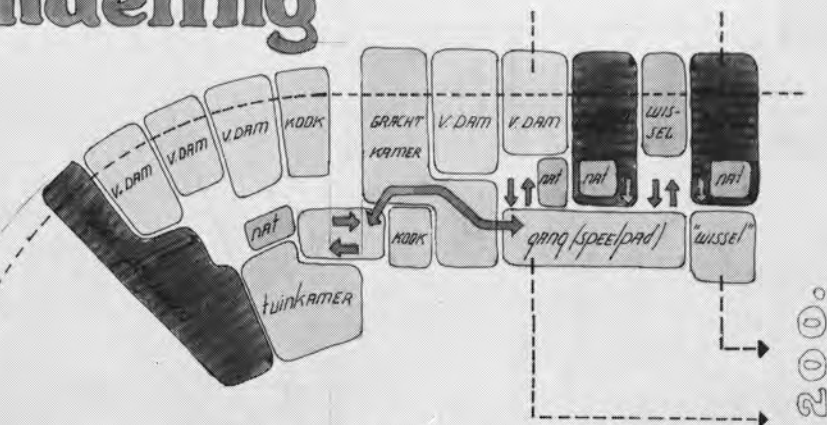
NB: later valt ook hier de keuze op een schijvenconstructie, als in de lineaire bebouwing.

(b) ruimtelijke indeling

Peter van Gerwen
Frits de Vries

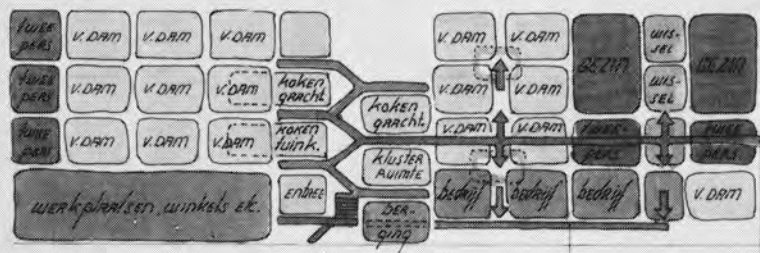
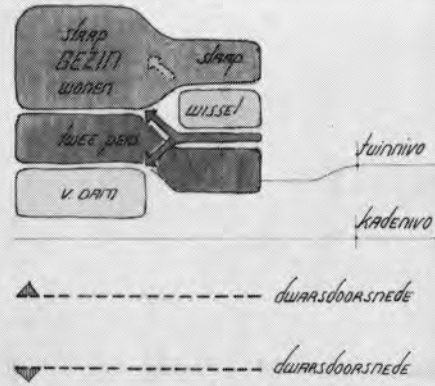
de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

- KOLLEKTIEVE WOON - WERKGEMEENSCHAP -



max. aantal eenheden

1:200

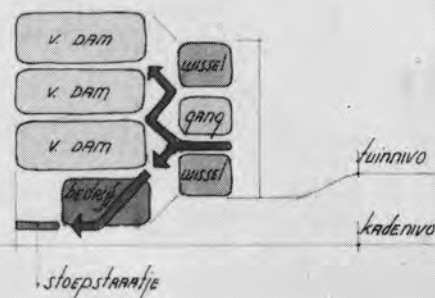


lengtedoorsnede

stoepstraatje

gang

stoepstraatje

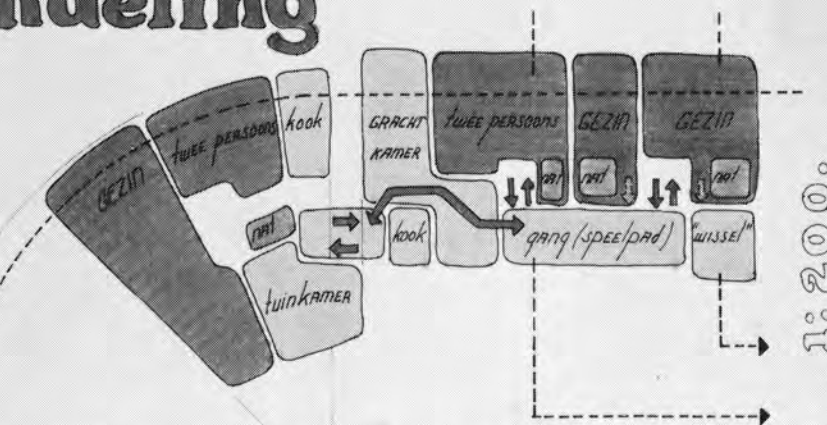


ruimtelijke indeling

Peter van Gerwen
Frits de Vries

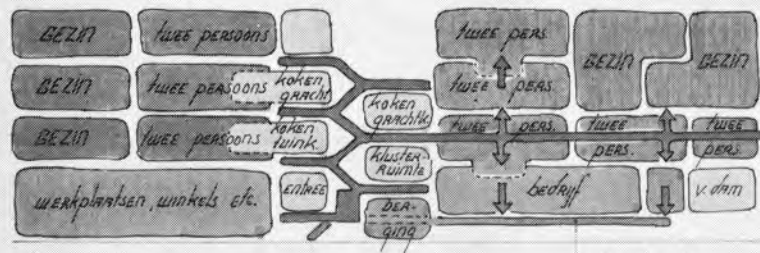
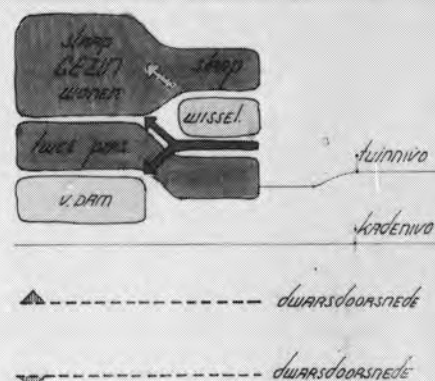
de Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

- KOLLEKTIEVE WOON - WERKGEMEENSCHAP -



min. aantal grotere eenheden

1:200

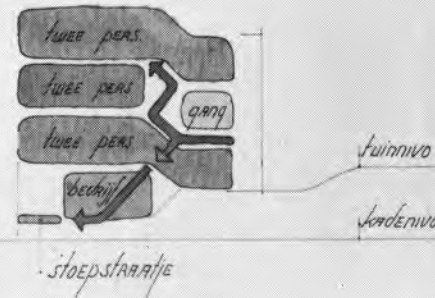


lengtedoorsnede

stoepstraatje

gang

stoepstraatje



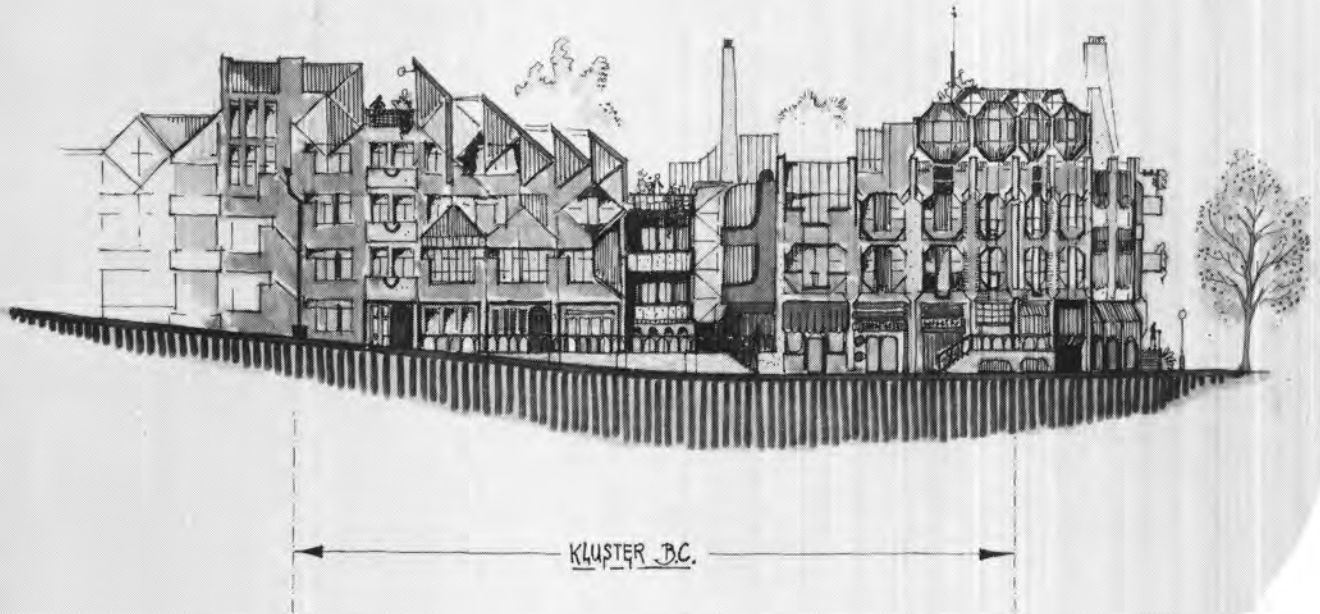
gevel impressie.

Peter van Garwen
Frits de Vries

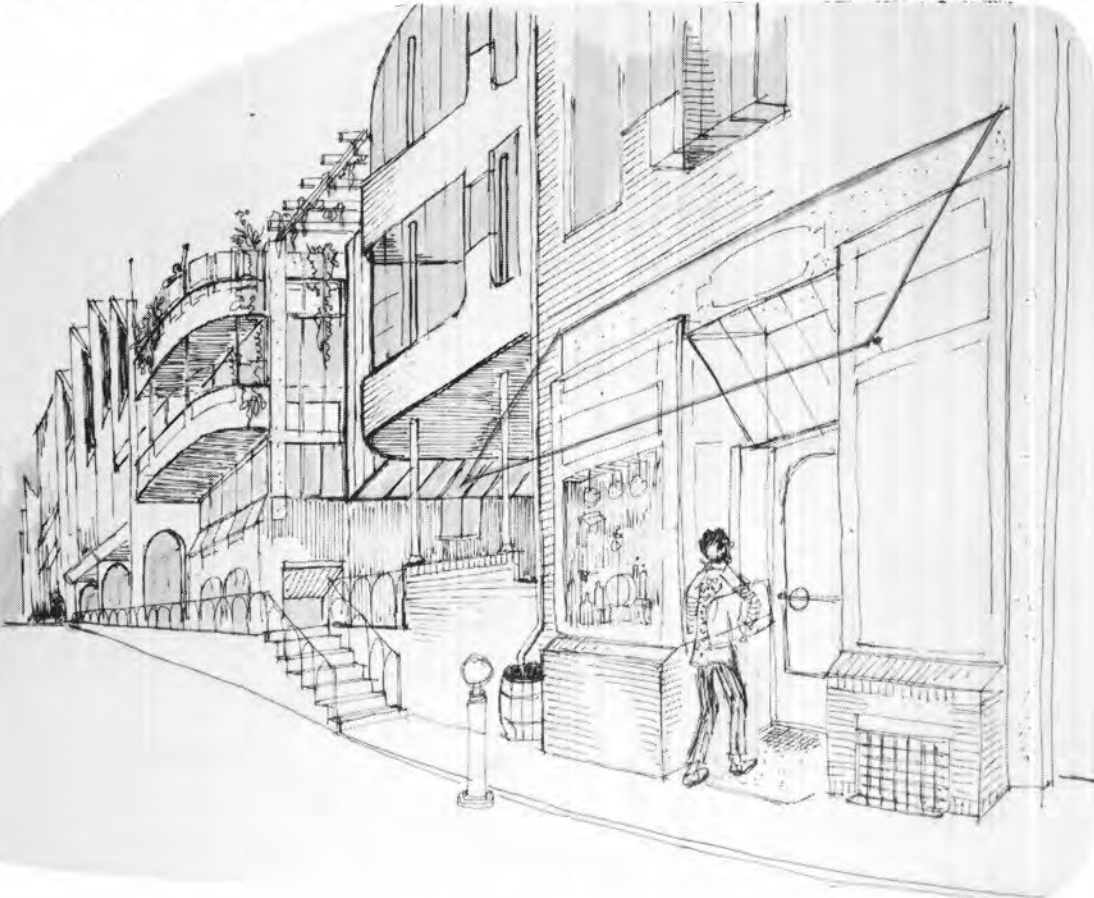
1:200.

de WoonWerk,
Waterwereld
Van der
Jardaan en GJ

— KOLLEKTIEVE WOON - WERKGEMEENSCHAP —



...een van de eerste impressies; de constructies zijn echter nog totaal niet in overeenstemming met de doelstellingen.



impressie.

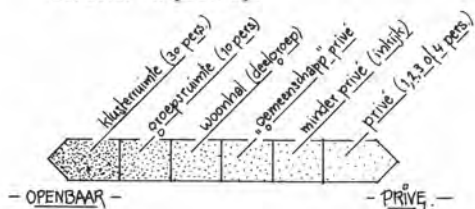
c basisplattegrond en klustertuinen

Vooruitlopend op de volgende pagina's geven we hier eerst een overzicht van het kompleks, waarin we uit het skala van invulmogelijkheden één (architektonisch) gecoördineerde versie als mogelijk "eindstadium" laten zien. Vier clusters in de nieuwbouw en één in de bestaande bebouwing. Dit zou de volgroeiende versie van de K.W.W.G. kunnen zijn; het kan ook veel soberder of uitgebreider, maar dat hangt af van de initiatiefnemers. Als voorbeeld hebben we één cluster uitgewerkt, welke te zien is op de hierna volgende bladzijden

De plattegrond (zie volgende bladzijde) laat in het midden de gemeenschappelijke groepsruimten zien. Deze grenzen aan het binnengebied waarop een serre-achtige tuinkamer staat die 's zomers wel en 's winters niet gebruikt hoeft te worden. In doorsnede 3-3' is te zien hoe de ruimten aan de gracht steeds een halve verdieping verspringen t.o.v. de gemeenschappelijke overlopen en eetkeukens, i.v.m. het vertikaal contact. Zo kan men onafhankelijk wàar men in de cluster woont bij b.v. de grachtenkamer, de tuinkamer of de dakkamergroep gaan zitten.

Aan de achterzijde, langs het binnengebied, slingert de gemeenschappelijke overloop (twee verdiepingen) die naar buiten toe steeds privéer wordt.

Schalen in privacy:



Op deze overloop kunnen allerlei activiteiten tussen wooneenheden gekombineerd worden. De losse wooneenheden, te vergelijken met van Dam-eenheden bevinden zich dicht bij de groepsruimten in het midden en de 1 en 2-persoons-huishoudens plus de gezinsvormen meer naar buiten in de privé-sfeer. In het ronde gedeelte zien we hoe 2 of 4 wooneenheden steeds iets gemeenschappelijk hebben d.m.v. een soort overgangskamertjes, die op hun beurt met de gemeenschappelijke overloop gekombineerd kunnen worden.

Aan de voorzijde bestaat de koppelmogelijkheid uit schuifdeuren die tegen z.g.n. "invul-gevelkasjes" aanschuiven.

In het linker deel kan bijvoorbeeld op de gemeenschappelijke overloop gespeeld worden en blijft toezicht mogelijk vanuit de linker twee gezinswoningen.

Links boven, in de hoek: een wisselkamer voor b.v. oudere kinderen met eigen entree.

Verder vinden we aan de achterzijde twee badhuisjes waar het sanitair gekombineerd kan worden. En, niet te vergeten, twee extra trappehuizen in het rechte en in het ronde deel opdat men niet altijd sociaal-gecontroleerd via het midden binnen hoeft te komen.

De wateropvang geschiedt d.m.v. een "dubbelgoot", waar het schone water gescheiden wordt van het vuilere: dit spoelt door de w.c.'s naar het organisch riool.

Het dak kan worden afgebouwd met duivetillen en zelfbouwkonstrukties onder een frame van zonnepanelen.

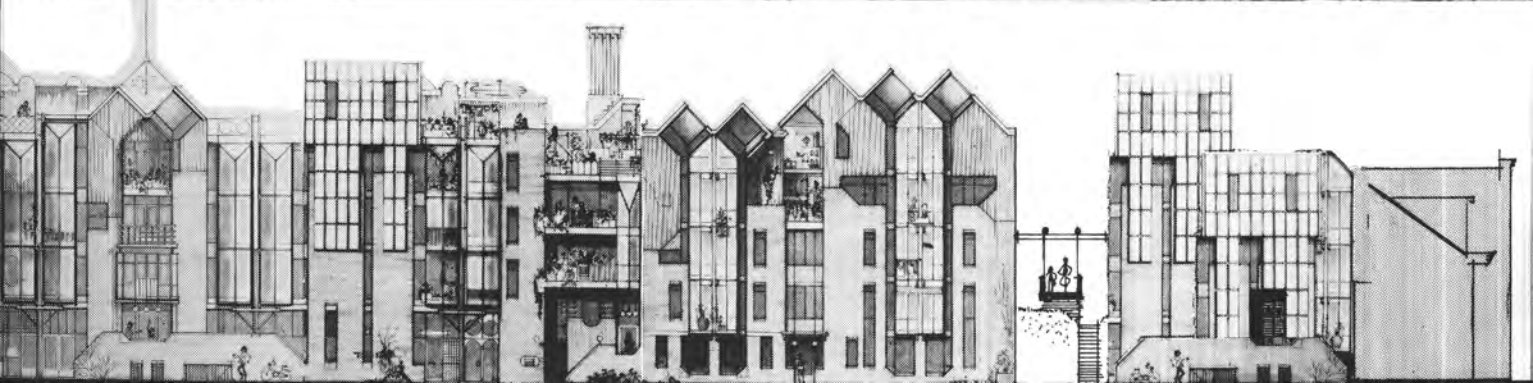
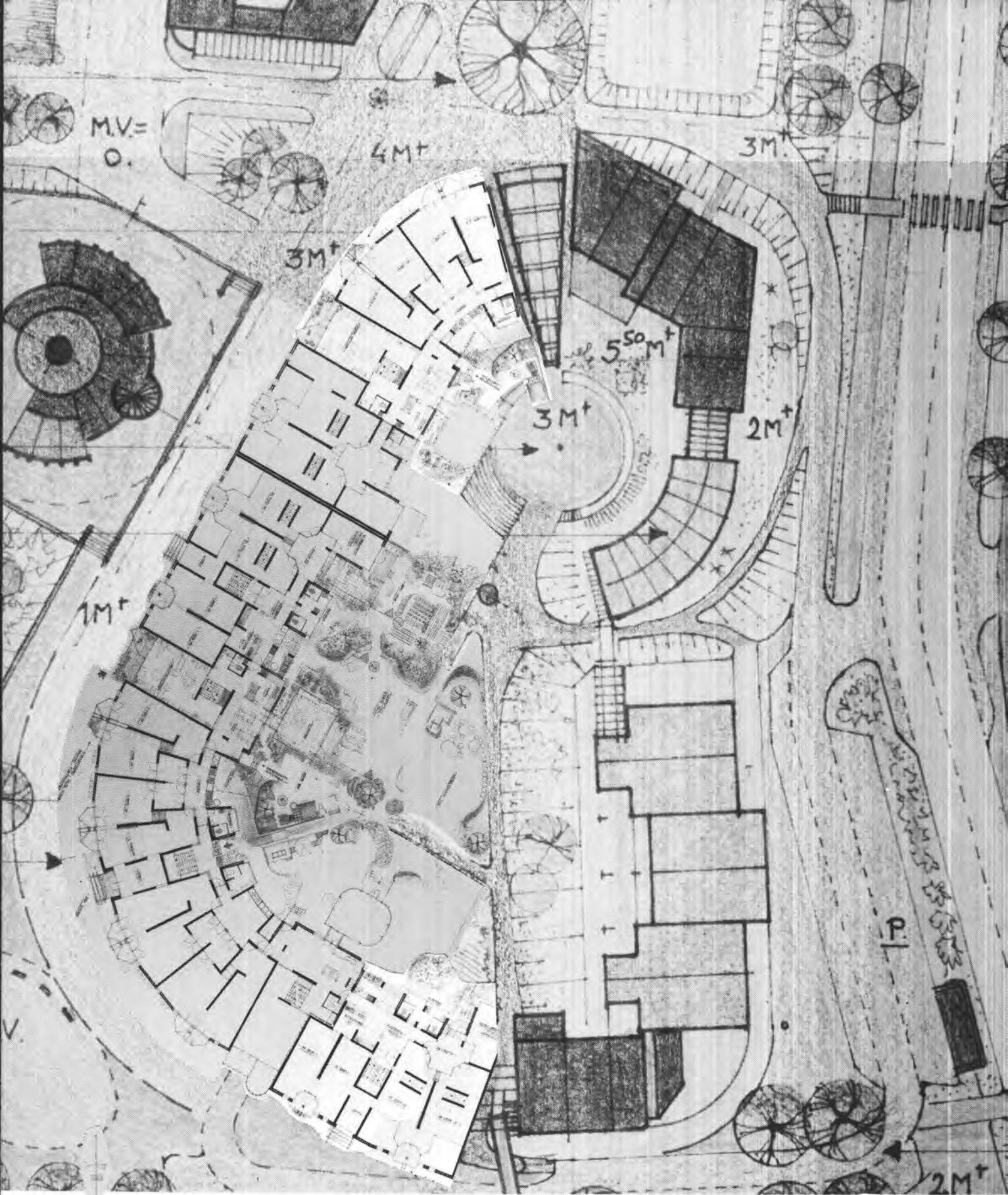
In de gevel zit relatief weinig raam; het lichtgrijs (lichtblauw) zijn namelijk de gevelkassen, de donkere stroken zijn gewone ramen.

Het metselwerk staat op de grond en vouwt zich steeds naar binnen in de schijvenstructuur.

In de tuin vinden we; links de moestuin, dan de klustertuin en rechts van de tuinkamer het hobby-erf, met naar beneden grenzend aan het sousterrain en het onderdoorsteegje, de wasplaats. De klustertuin, die groepsprivé is, loopt over in de gemeenschappelijke tuin.

Een plantenkas vormt de geluidwerende voorziening tussen de weg en de arena naast z'n functie als groepsexpressie naar de kant van de IJ-vinger, rechts.



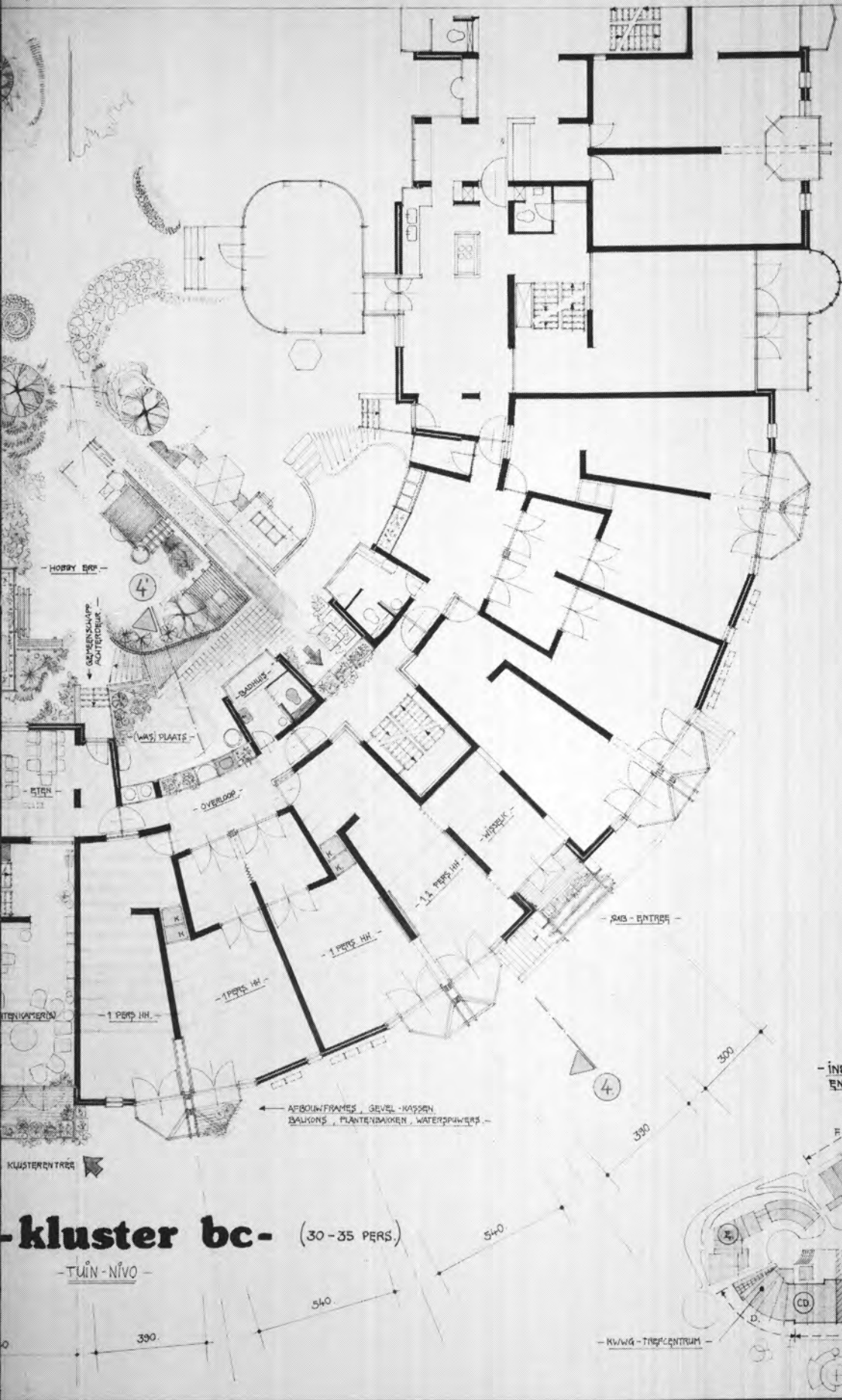


basisplattegrond zuid-west gedeelte.

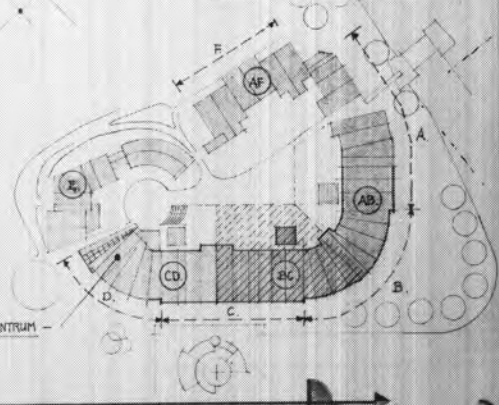
tuinnivo - nivo 1 (3).



-kollektieve woo



- INDELING NAAR KLUSTERS EN KONSTRUKTIEVE STRUKTUUR :



-kluster bc- (30-35 PERS.)
-TUIN-NIVO-

Peter van Gerwen
Frits de Vries

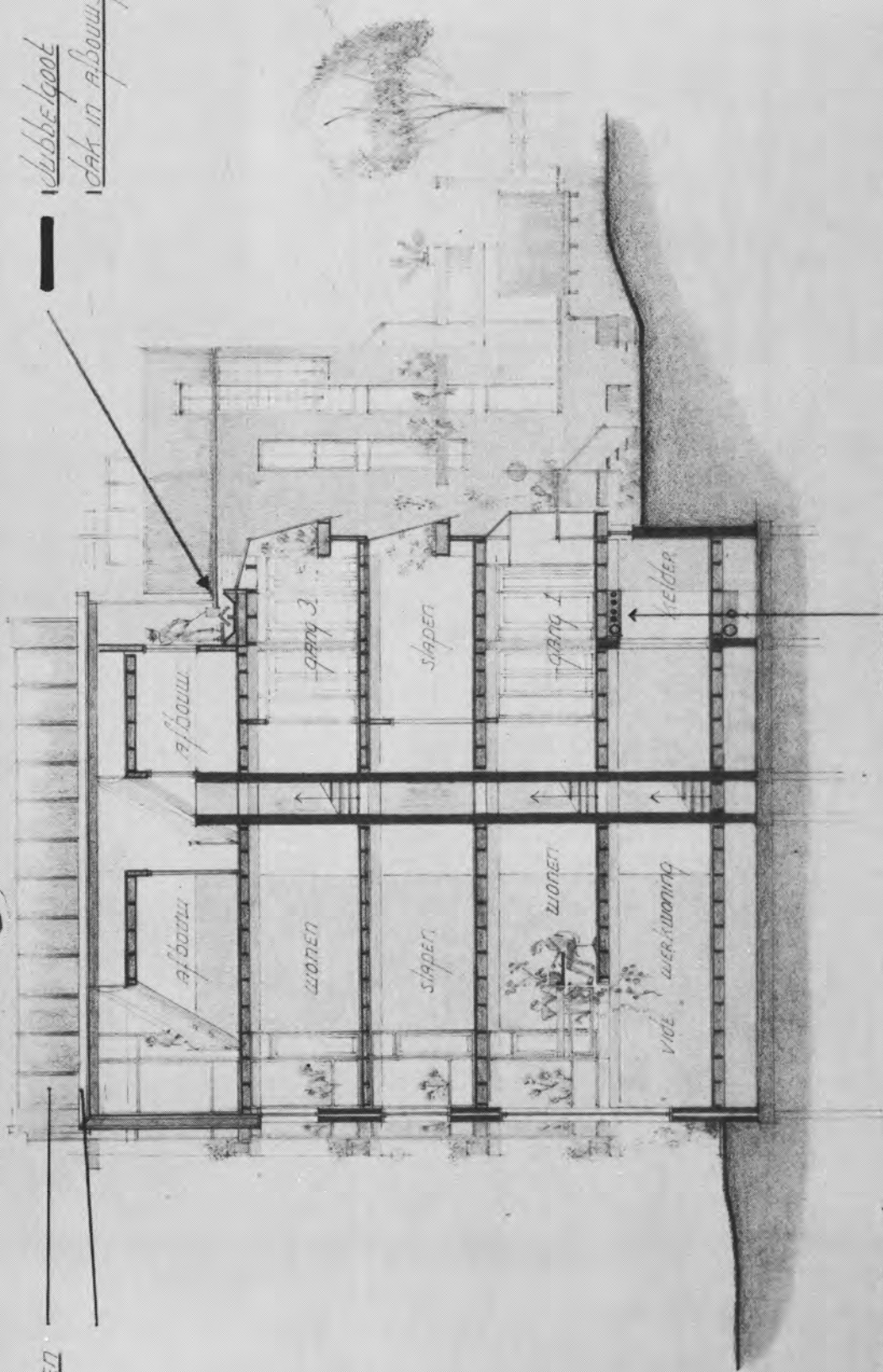


kollektieve woon-werk- gemeenschap doorsnedes

ZONNECOLLECTOREN

WATEROPVANG

— dubbelgoot
— dak in afbouwseer



DOORSNEDEN 1-1'

LEIDINGEN STEDELIJK HANDBLOED MODEL

d

ZONNE-COLLECTOREN

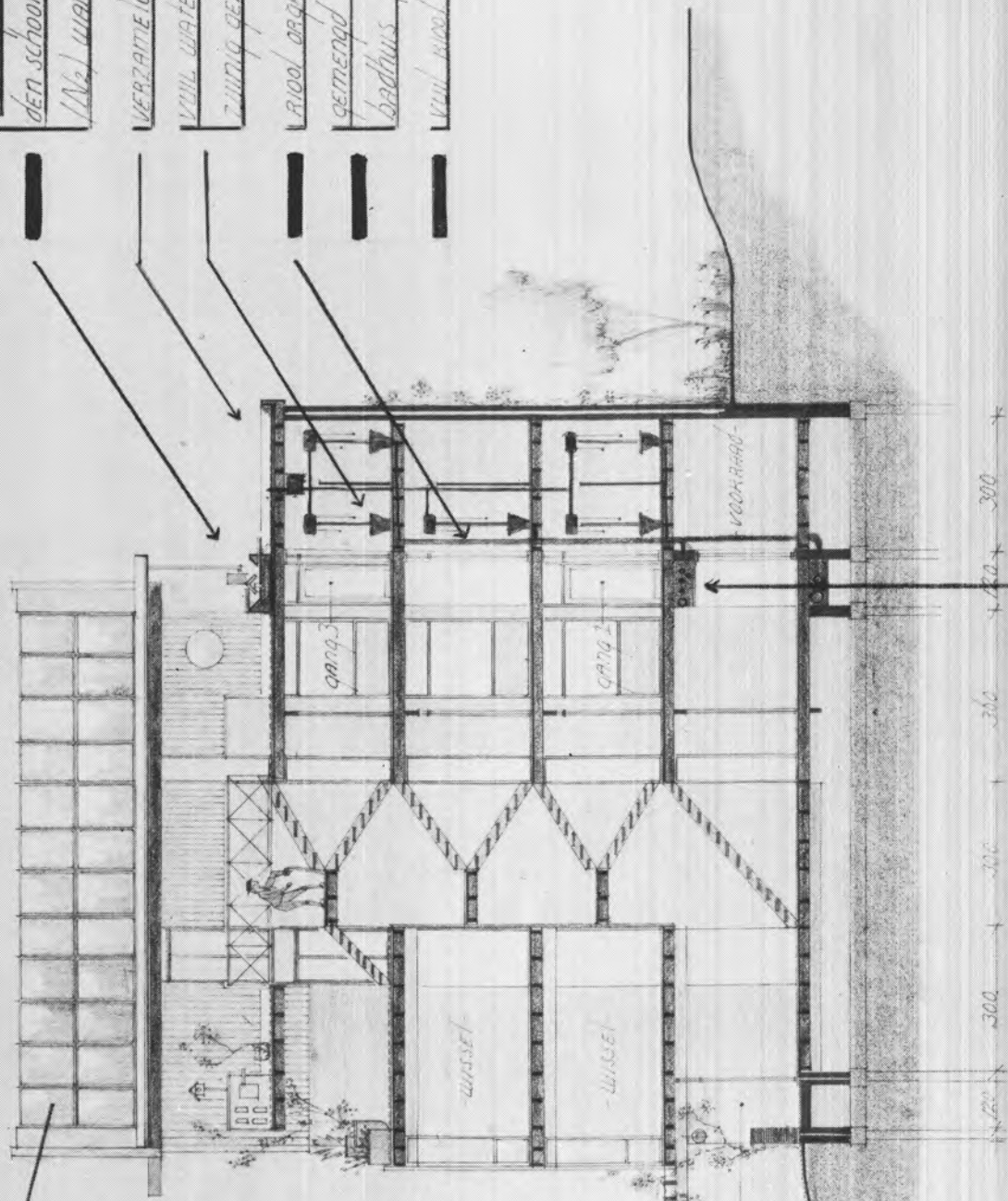
dak in aanbouw steer

wateropvang

1100
1150
1500
1200
200

steepstrafje

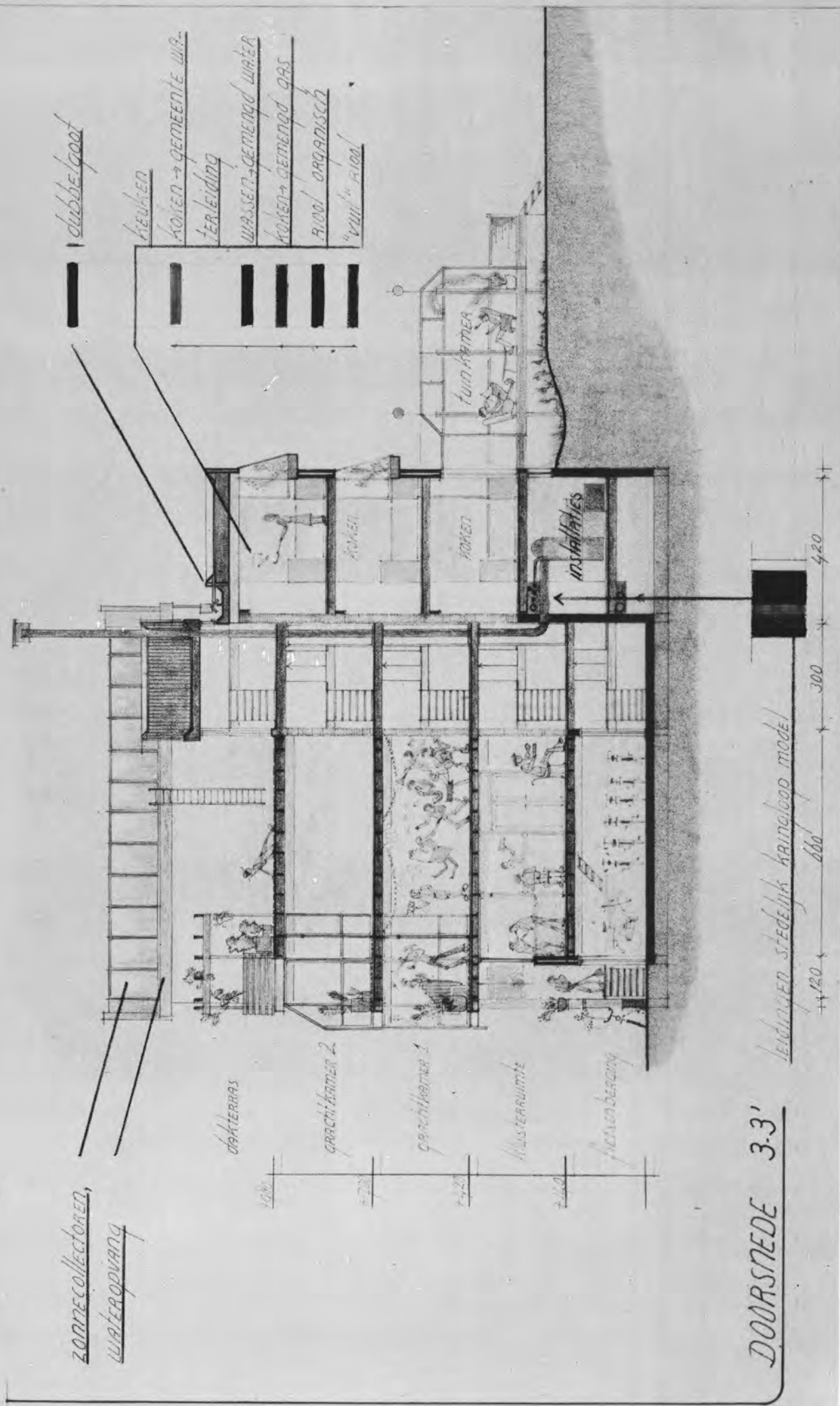
dubbelgoot, geschei-
 den schoon- en vuil-
 (No.) water
 verzamelrak vuil water
 vuil water naar gasse-
 zuinig gebruik
 riool organisch
 gemengd water naar
 badhuis (douche)
 vuil riool



DOORSNEDE 2-2'

leidingen stedelijk kraanloop model

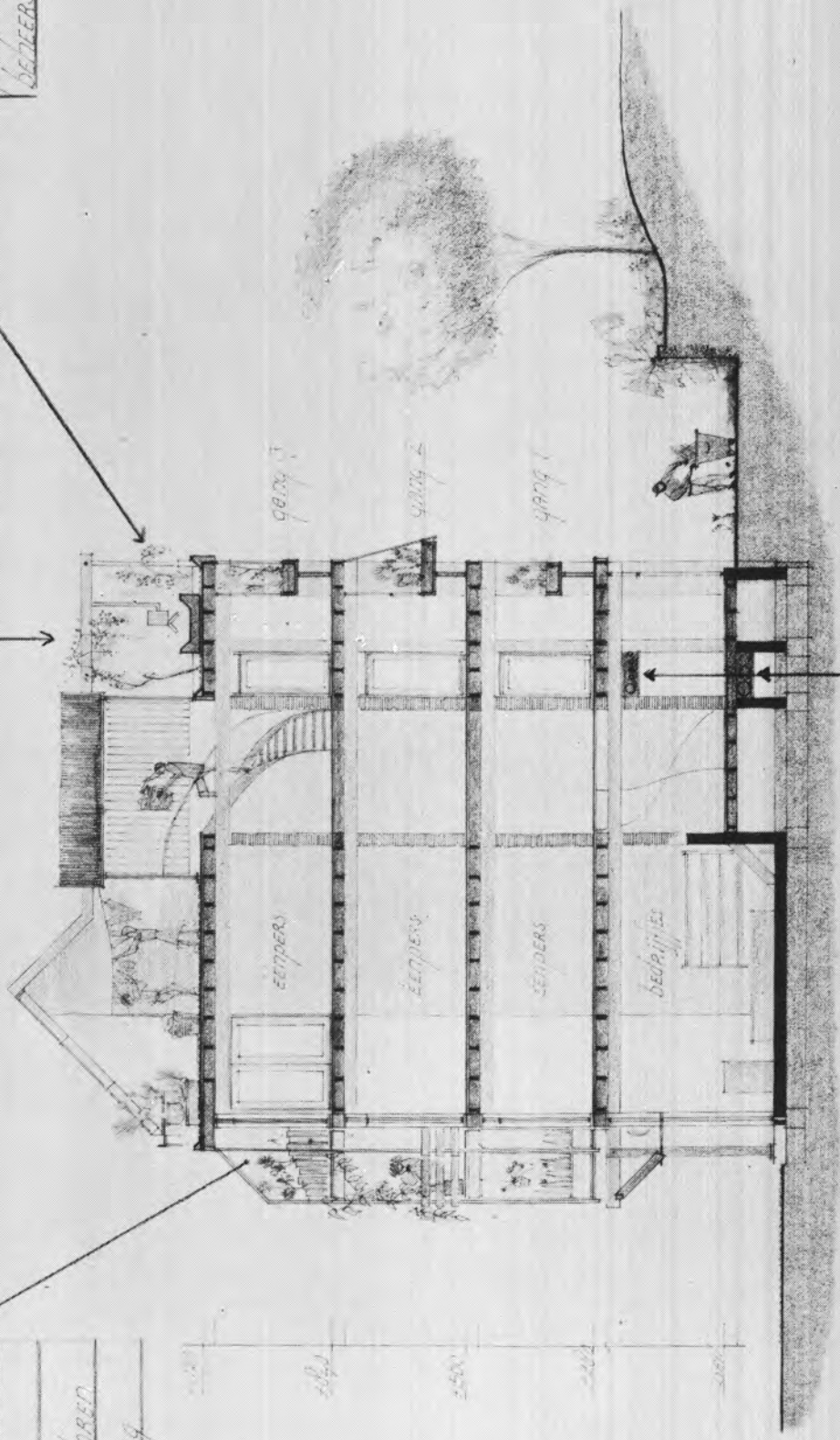
doorsnedes $\frac{1}{100}$



d

GEVEIA BOUWKASSEN
 KASEFLECT ZOMER-
 WINTERHUIS
 ZONNECOLLECTOREN
 WATEROPVANG

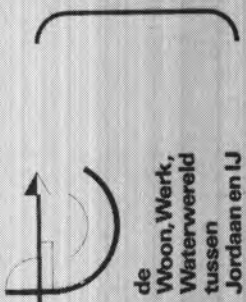
— dubbele goot
 plantendak klimaat-
 beheersing



200
 250
 250
 200
 200

210 x 300 x 300 x 120 x 180
 leidingen steeds bij handloop model

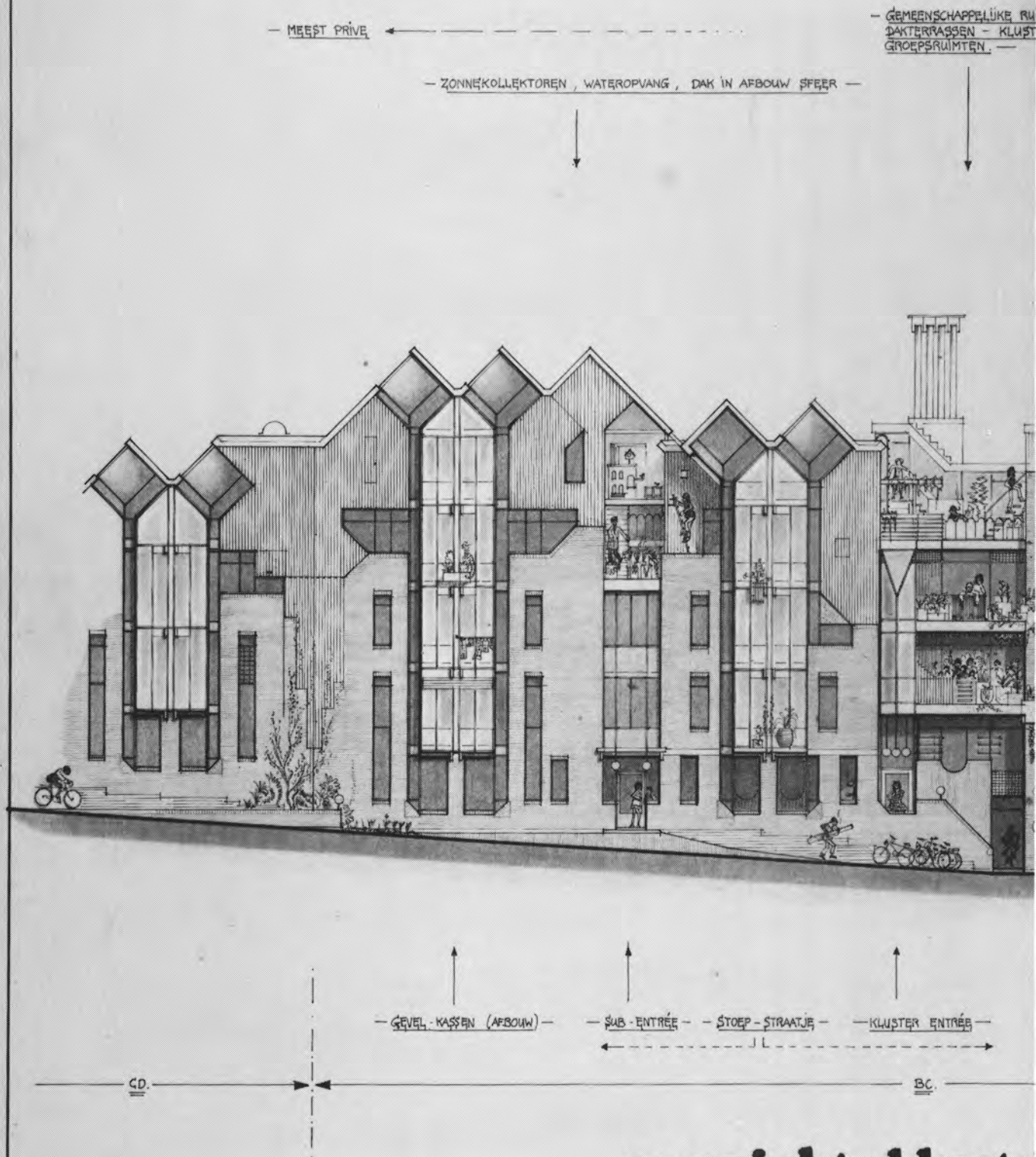
Peter van Gerwen
 Frits de Vries



de
 Woon, Werk,
 Waterwereld
 tussen
 Jordaan en IJ

DOORSNEDE 4-4

e gevel



aanzicht kluster

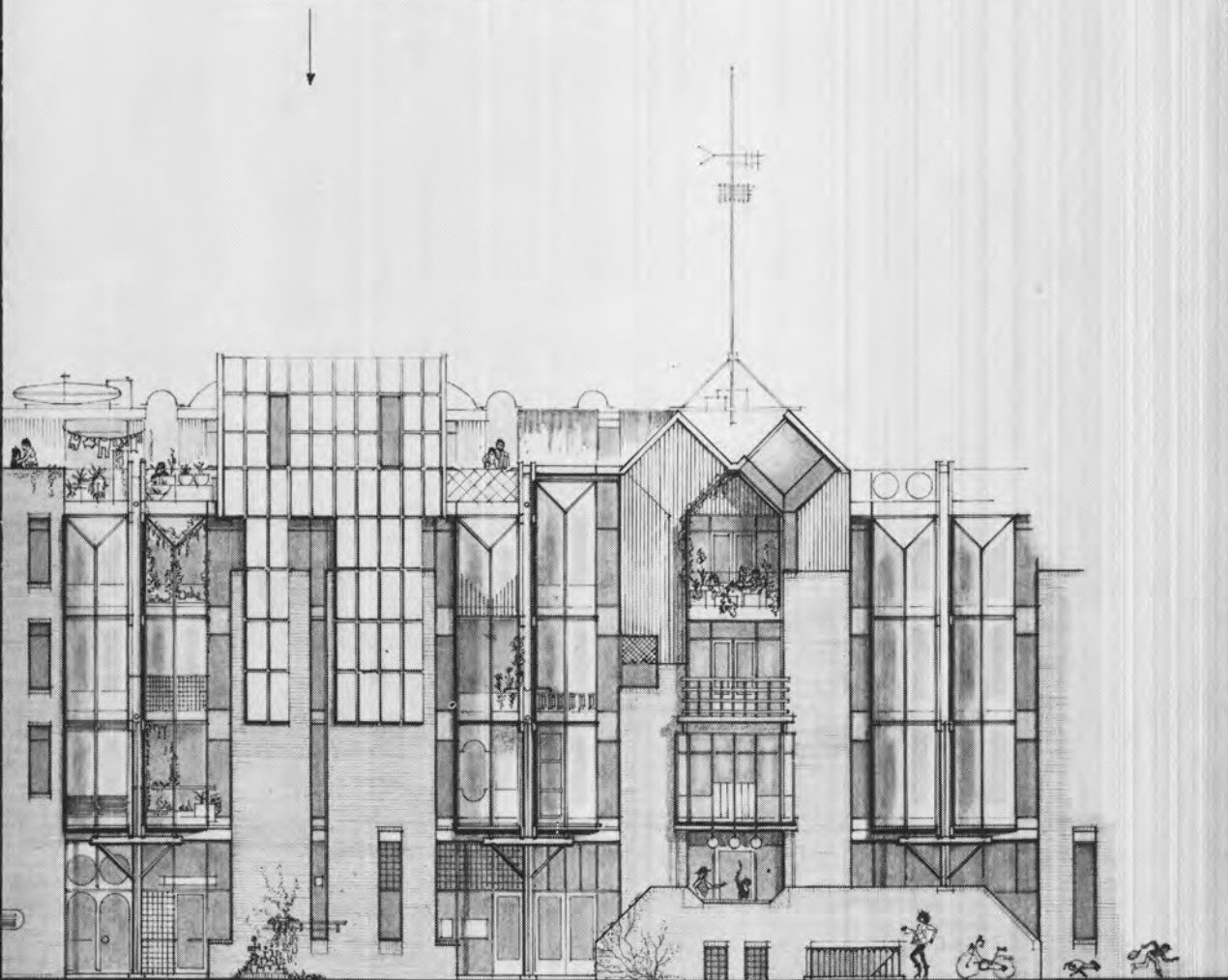
- kollectieve woon-w

EN
RUIMTE

MEER PRIVE

ZONNEKOLLEKTOREN, DAK IN AFBOW SFEER

1:100



MINDER DEFINITIEF

MEER DEFINITIEF

AFBOW FRAMES, GEVEL-KASSEN - BEDRIJES IN ONDERBOW -

SUB-ENTREE KLUSTER AB EN BC

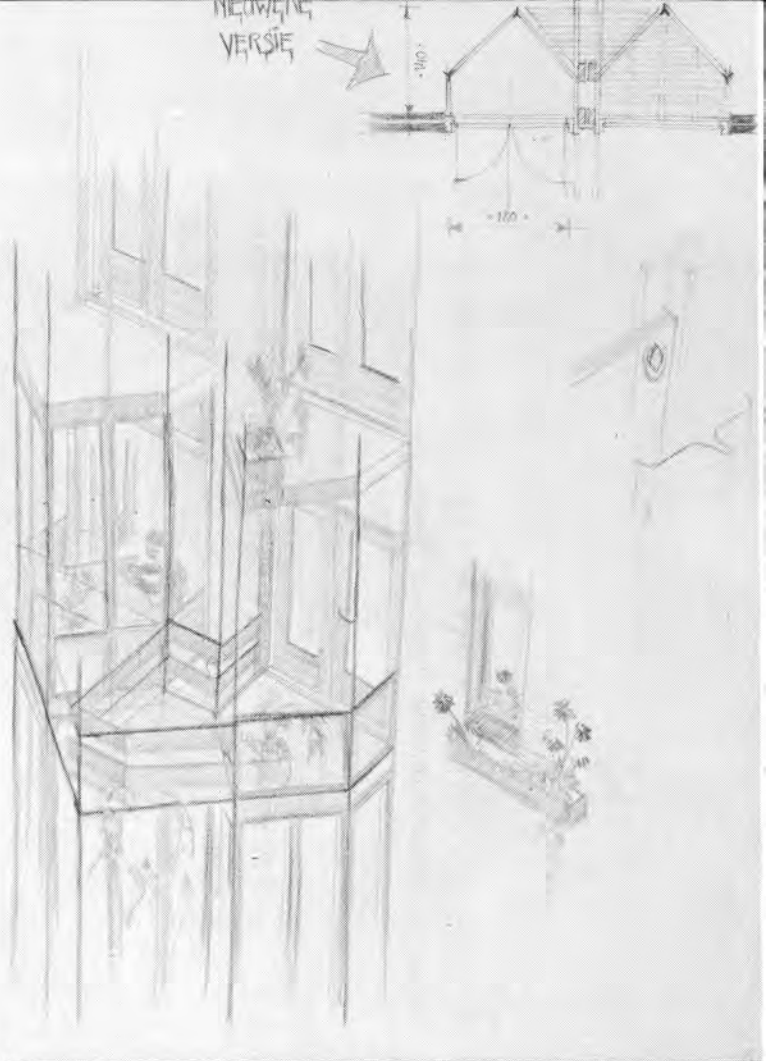
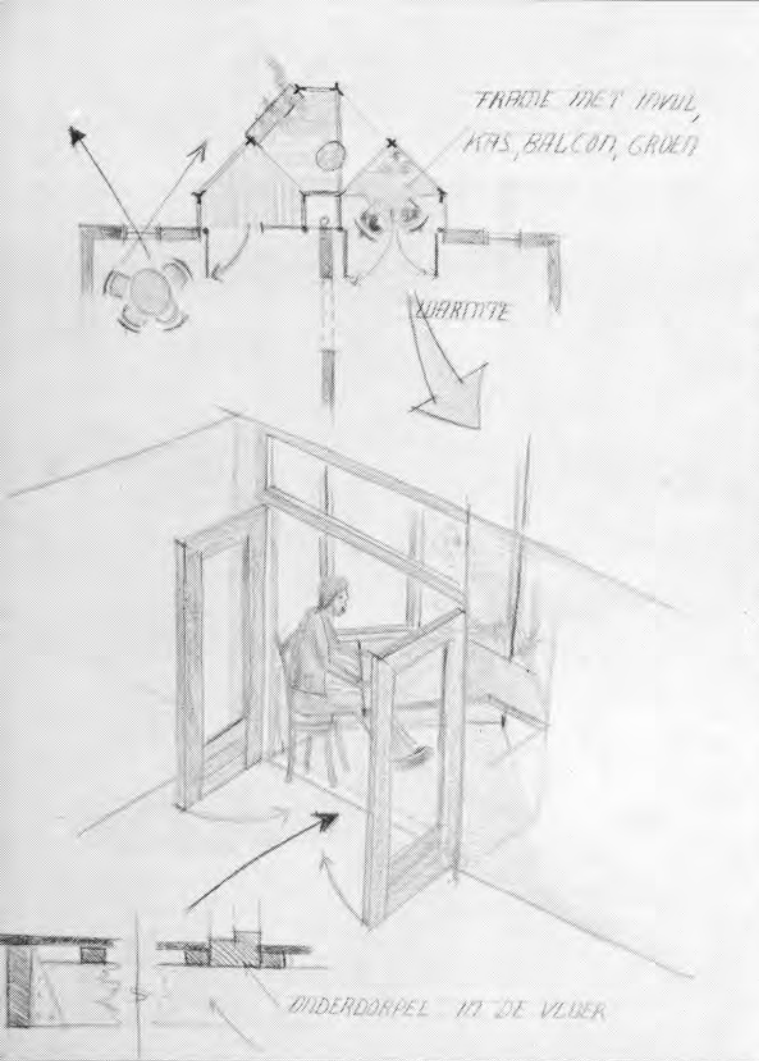
AB

bc (zuid-west)

Peter van Gerwen
Frits de Vries

erk-gemeenschap -

de
Woon,Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ



h milieubuffers,

Naast andere toepassingen van passieve zonne-energie zoals o.a. een „watermuur“ in de keukens, weerklapbare spiegels en isolatiepanelen op de gedeelten met een plat dak, zien we hier de toepassing van het „kas-effekt“ uit het stedelijk kringloopmodel. In een frame van houten dragers gekombineerd met aluminium stijlen, kunnen deze gemeenschappelijke erkers als balkon, als kras, of als plantenbak gebruikt worden. Indien twee woningen horizontaal gekoppeld worden door de dubbele schuifdeuren te openen, ontstaat een gemeenschappelijk overgang gebied bij de erkers.



**EEN KOLLEKTIEVE
WOON- WERK-
GEMEENSCHAP,
bijvoorbeeld.....**

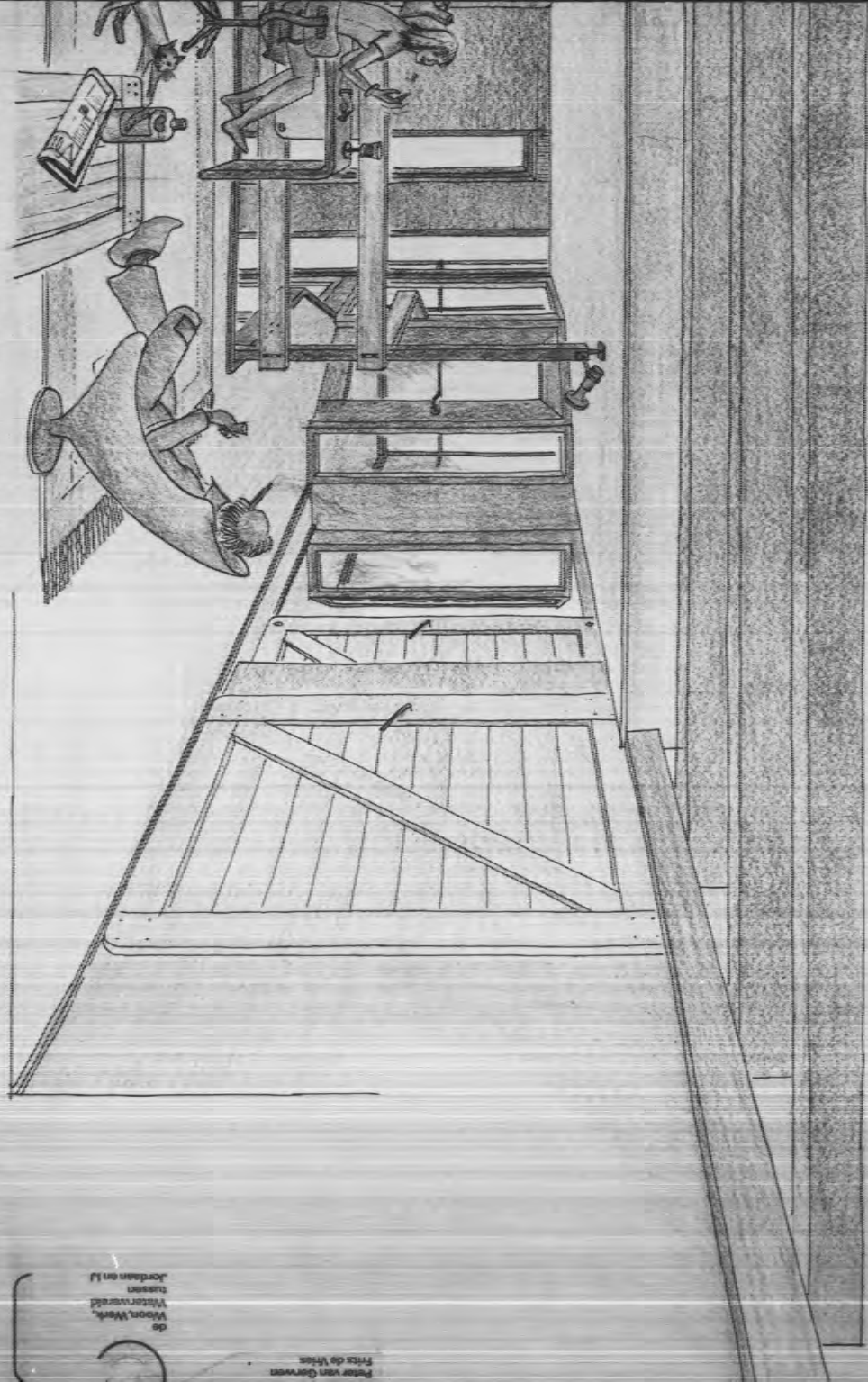
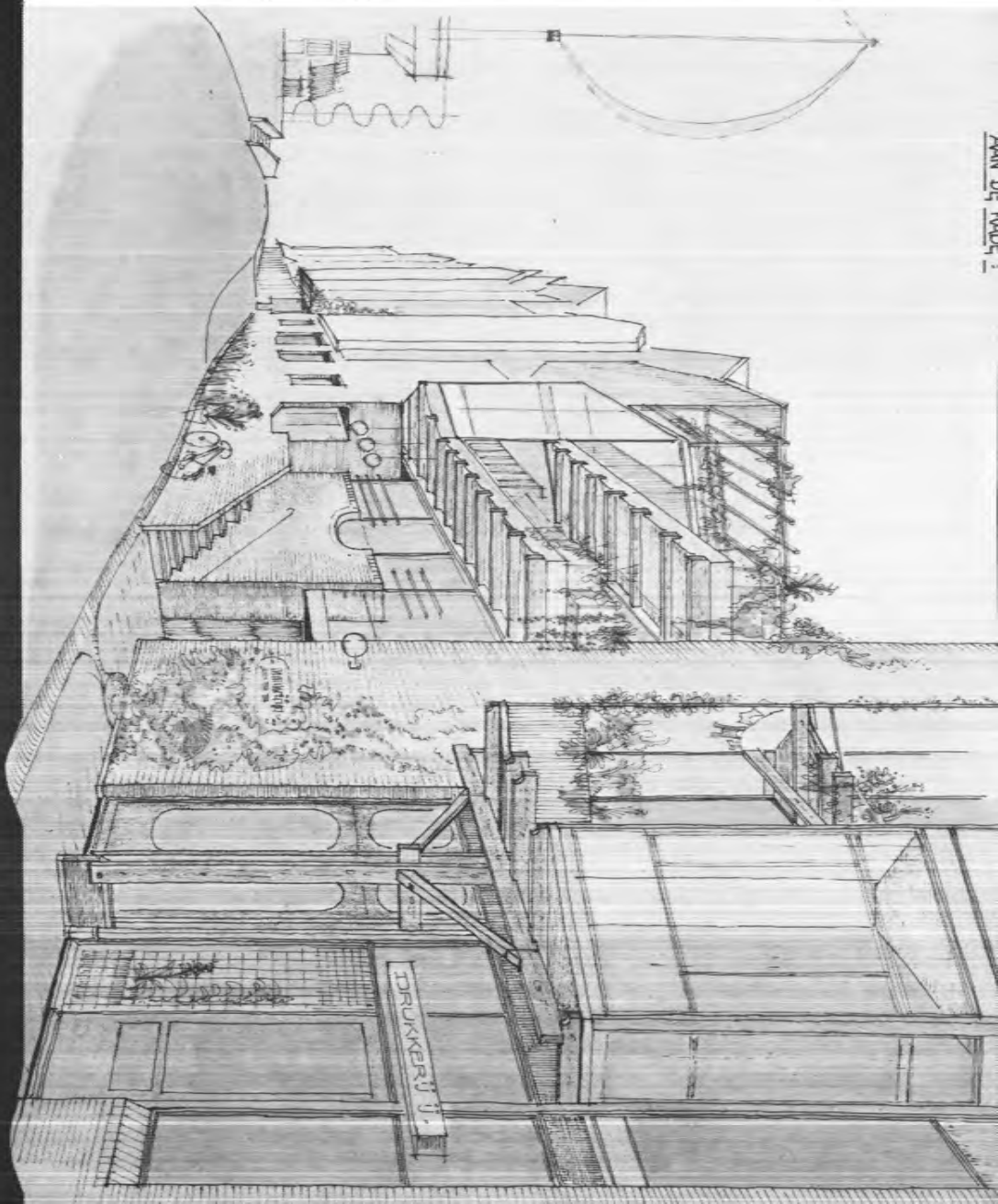


WERKLWONING, -VID

interieur

en entree gebied

In het interieur is de ligging van de houten balken goed te zien ; vergelijk de plattegrond waar de balken de draaiingsrichting van het ronde deel accentueren. (blz 278).



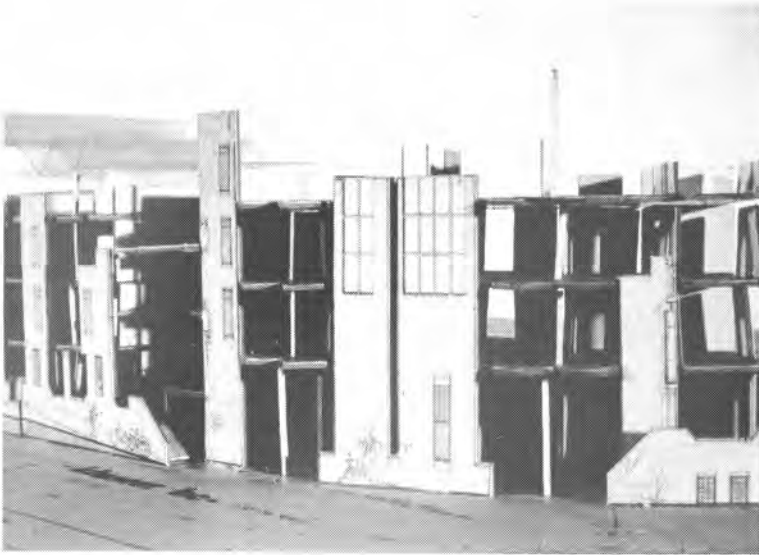
NAAR BEDRIJFJES - GEVELKAS - HORIZONTAAL KOPPELBAAR -

de
Moort, Werk,
Waterverred
tussen
Jordaan en IJ

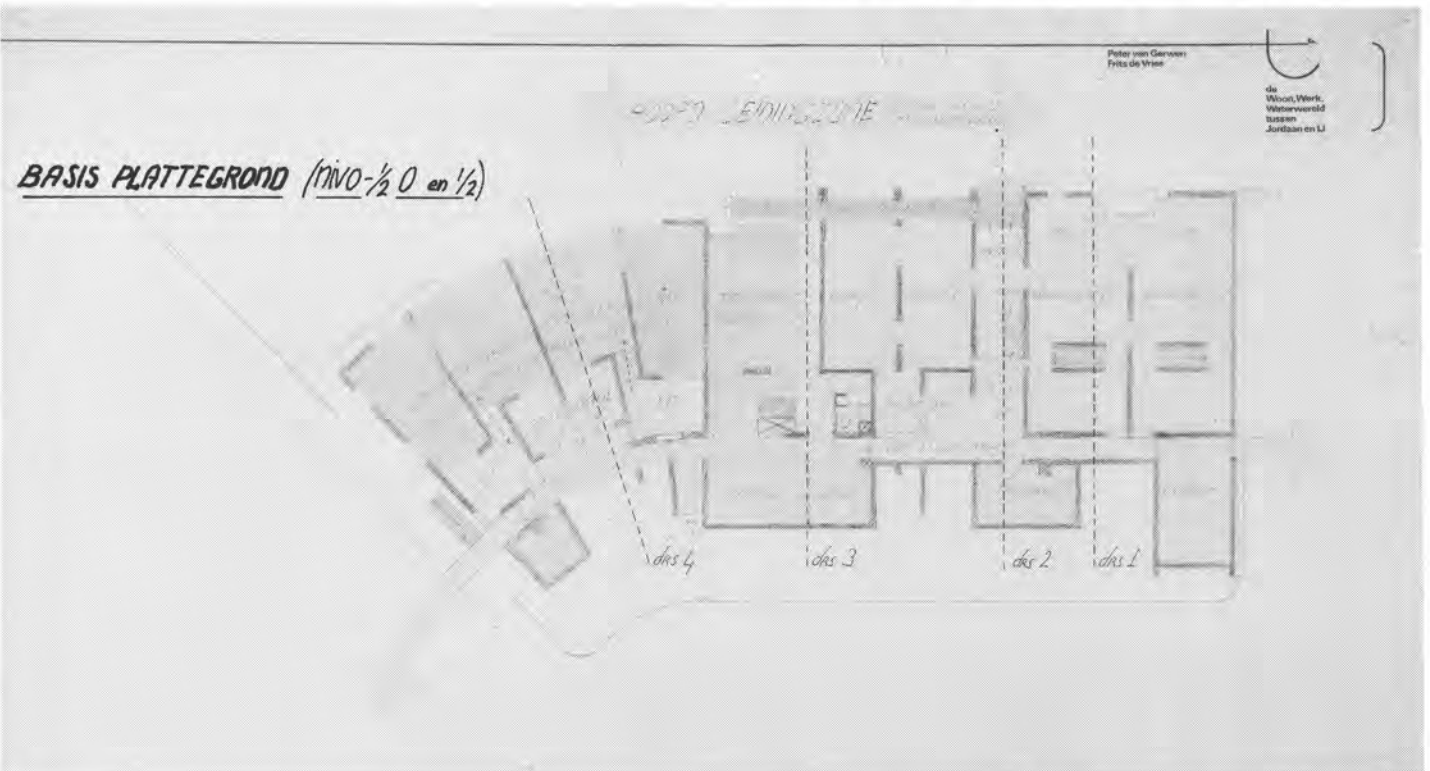
Peter van Geerwen
Frits de Vries

PLAN 25
TWOE 1

i konstruktieve struktuur



Ook op dit schaalnivo is het zoeken dus weer naar een goede kapstok of invul-structuur. De „harde“ konstruktie bestaat uit een schijvenstructuur met daartussen houten balken die gemakkelijk te verwijderen zijn zonder de draagstructuur aan te tasten (opgelegd op bv. gelamineerde muurbalk). Dit in verband met het aanbrengen van tussen- (slaap, speel-) verdiepingen. De fundering, kelders, muren en schijven die zich steeds naar binnen vouwen, bevestigingsbalken, het frame van het dak + de zonnepanelen en de diverse leidingen worden door een eerste aannemer gebouwd. Met behulp van een tweede of meerdere kleine aannemers of gespecialiseerde bedrijfjes wordt de rest afgebouwd binnen een aantal maatafspraken („zachte konstruktie“). De bewoners, die van te voren bekend zijn, kunnen zo hun eigen cluster gestalte geven en laten groeien. Ten derde, komt de afwerking geheel in de inrichtingsfeer te liggen. Steeds is uitgegaan van een biologische bouwwijze, met toepassing van zoveel mogelijk gangbare goed geëxploiteerde materialen die weinig schade aan het milieu opleveren. De gevel valt gedeeltelijk in de grachtentypologie, dus hier dient een architectonische koördinatie plaats te vinden. Technisch gezien is het mogelijk aan eisen van veiligheid, brandwering, geluid-isolatie etc. te voldoen, waarbij men steeds in het oog moet houden dat het hier om



werkplaatsen
bedrijven
fietsenberging
installaties, leidingzones etc.

een ideeel voorbeeld uit het groeifasebeeld (toekomst) gaat. Dus ook voor bouwvoorschriften e.d. zal een plekgebonden normenstelsel doorgevoerd moeten worden i.p.v. de starre verordeningen van nu







BASIS PLATTEGROOND (NIVO 1 EN 3)

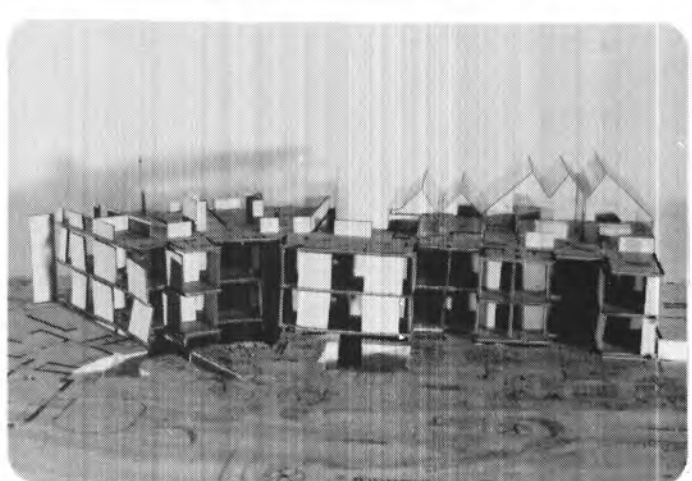
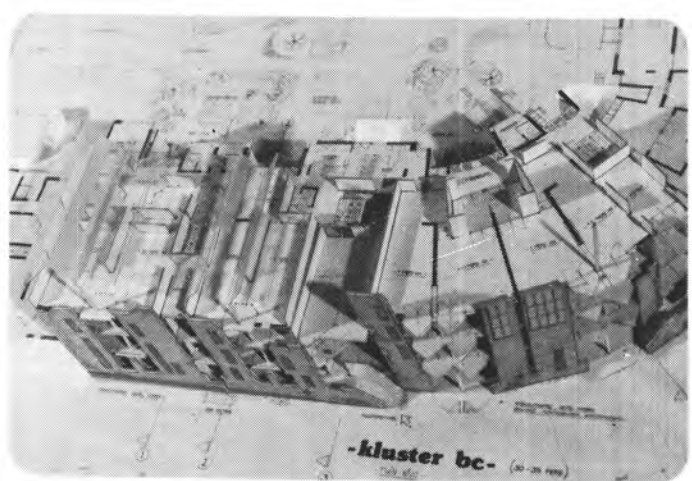
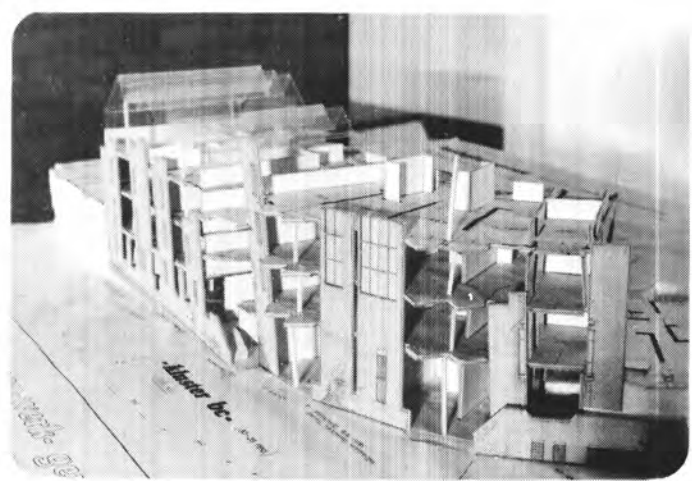
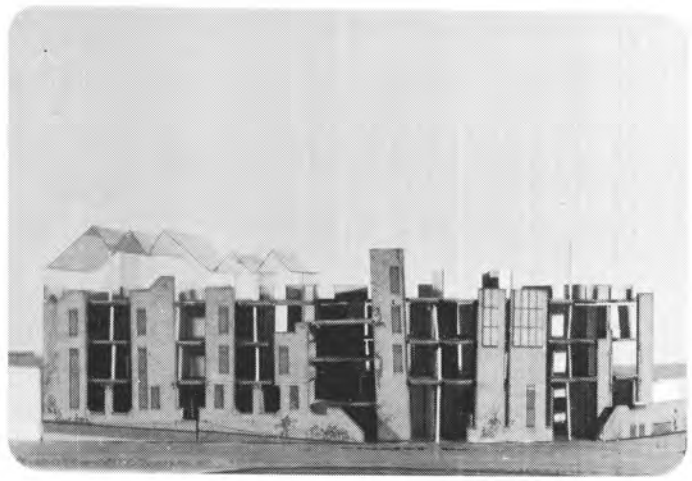
ATBOUWTERMES, balkon, kasseien, groen



MATERIAALKEUZE

1,5 m
VERANDERBAARHEID
MINDER AANSLAG OP MILIEU
DRAGEND METSSELWERK:
KALKZANDSTEEN
VUREN BALKLADG
1,5 m PLEKGEBONDEN PORTAAL:
BAKSTEELEN GEVEL, GREPEN VOOR
ZIJLEN

-  dragend metselwerk
-  NIVO 1, 2 EN 3
-  NIVO 1 1/2 EN 2 1/2
-  BALCON, BUITERKAMER
-  VERTIKAAL VERKEER
-  PLATTE CEL (BADHUIZEN, KOKEN, KOTTIENDEKJES)





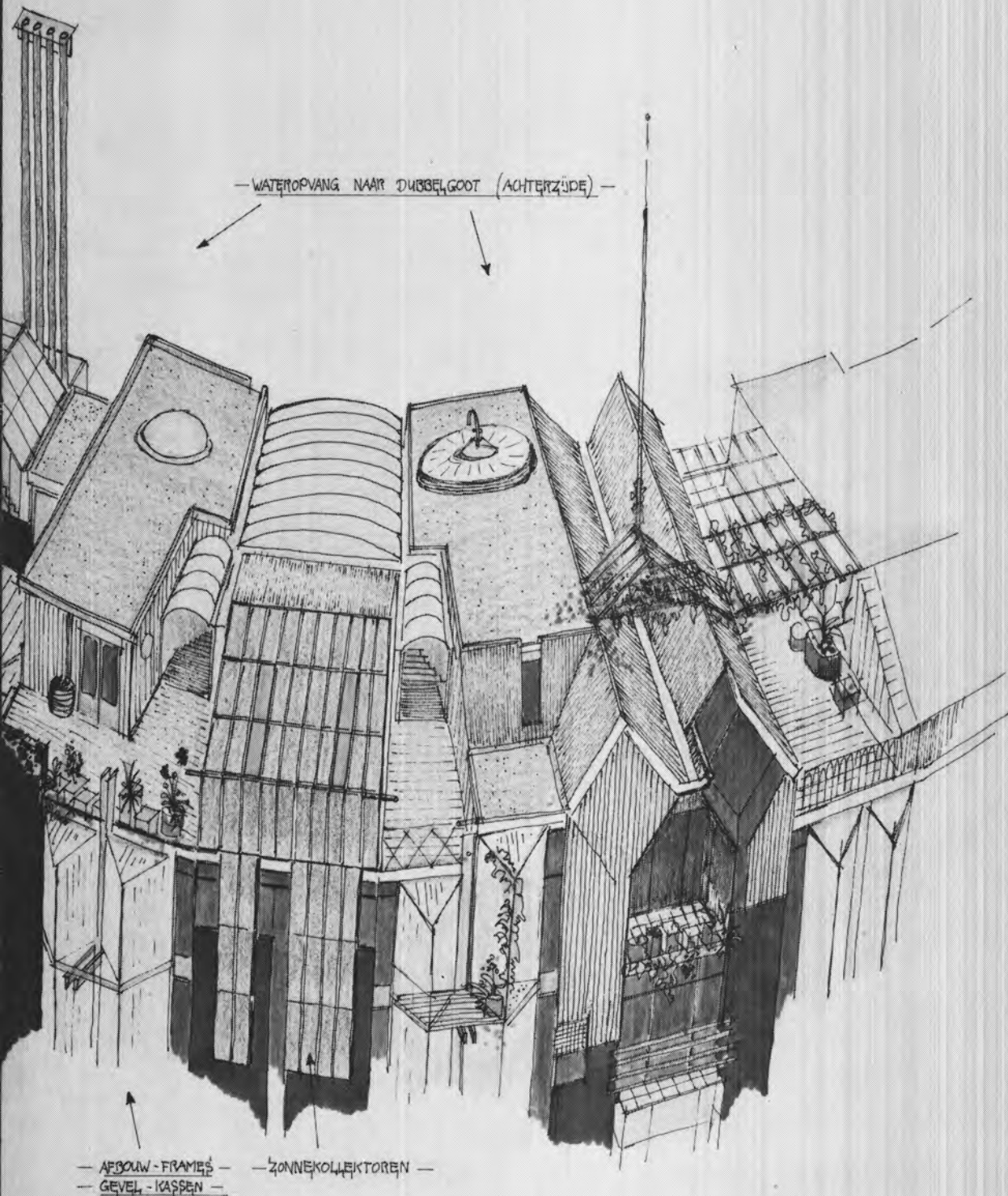
j

**dak-
in afbouw-
sfeer.**

(kluster bc)

- GEMEENSCHAPP. RUIMTEN -
- DAKTERRASSEN -

kollektieve woon-werk-



— WATEROPVANG NAAR DUBBELGROOT (ACHTERZIJDE) —



— AFBouw - FRAME'S — — ZONNEKOLLEKTOREN —
— GEVEL - KASSEN —

Peter van Gerwen
Frits de Vries

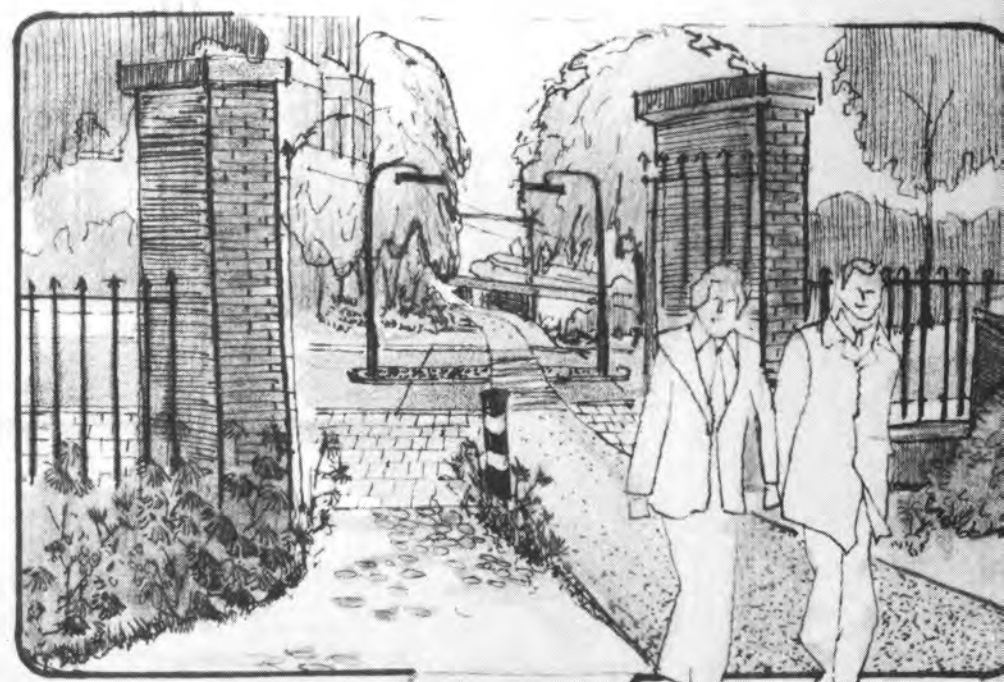
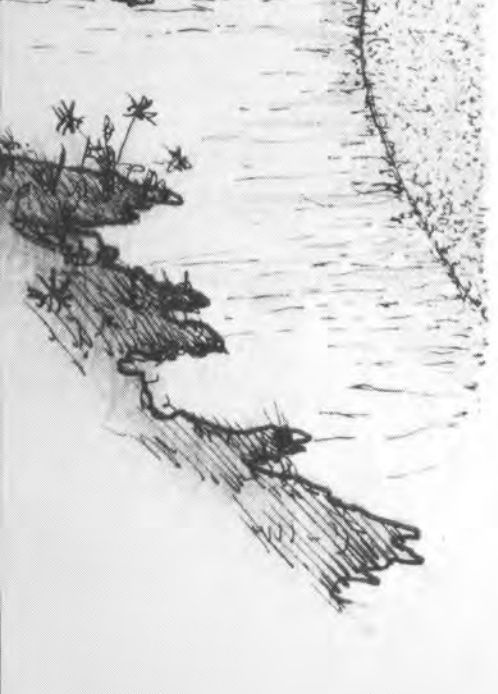


gemeenschap

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

GROENE SPANWEGTRICHTROUTE SPAARWOUDE

VIA "GROETE DRIEHOEK",
DOOR WESTERPAK,
ASFALT MET LICHTGE-
KLEURDE GRINDSLAG,
GOUDEN REGEN OP MAR-
KANTE PUNTEN BIJPLANTEN.
(STELT WEINIG EISEN
AAN BODEM)



KRUISING SPAARSDAMMERSTRAAT



Zoals bekend werd de wijk doorsneden door een aantal rode en groene spijkerkrachtroutes, de rode tussen de (sub)centra en de groene loodrecht hierop als groene draad naar buiten, door groen-, rust- en ontspanningsgebieden lopend (zie blz. 61-64-92, 193-218).

Omdat soms moeilijke en drukke kruisingen of knooppunten gepasseerd moeten worden zoals bijvoorbeeld die bij het Haarlemmerplein, de route vaak door stedelijke bebouwing loopt (intieme rust) en om te laten zien dat de start van activiteiten niet alleen in de gebouwde sfeer ligt (H XI), gaan we nu een willekeurige spijkerkrachtroute visualiseren.

Het principe:

Een goed herkenbare route, van een hoger schaalnivo dan bijvoorbeeld de normale voet- en fietspaden (zie volgende bladzijden).



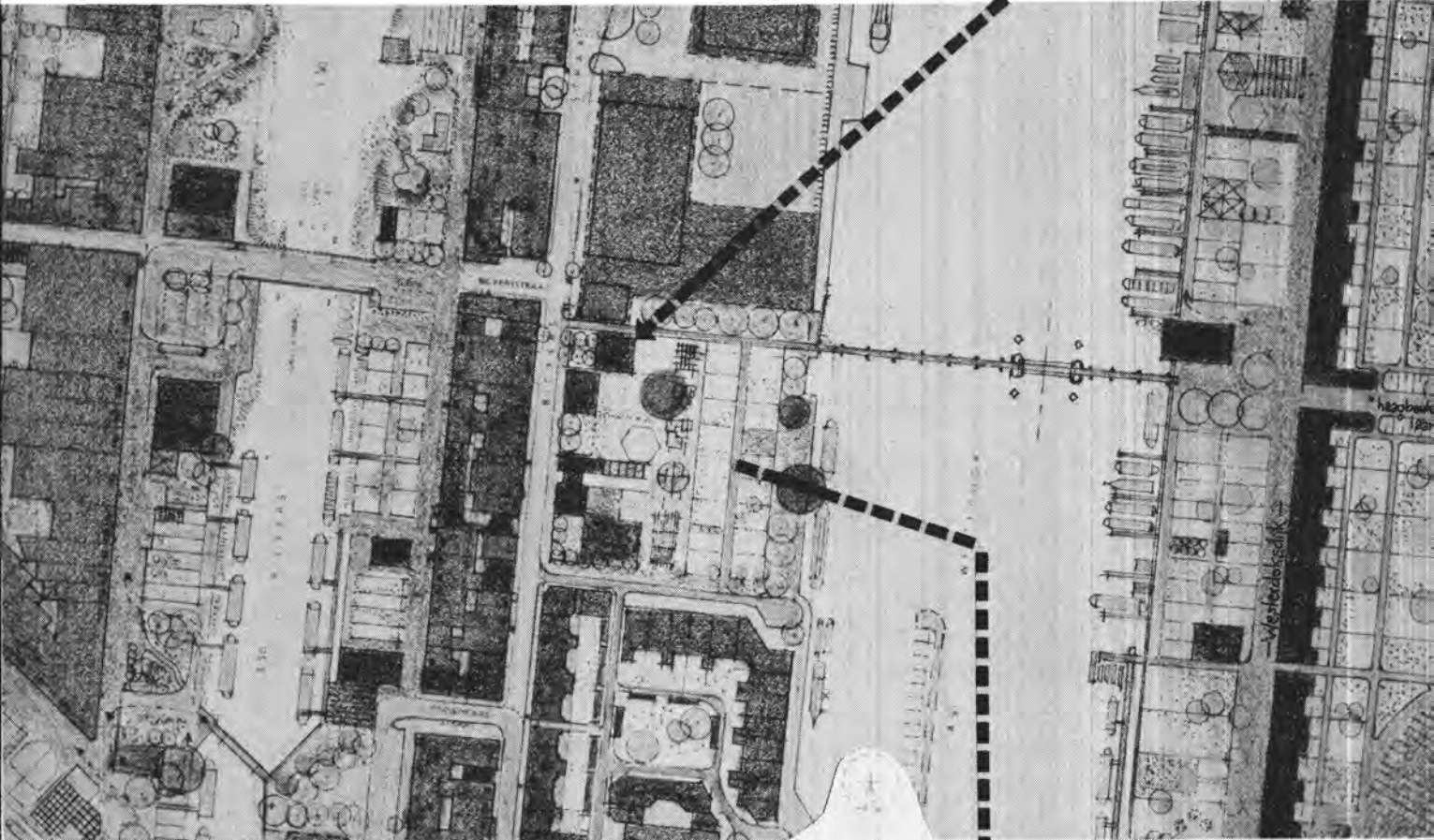
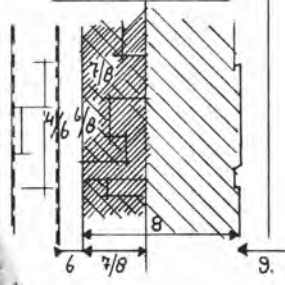
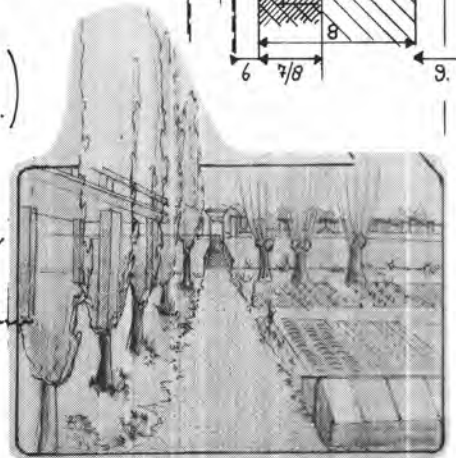
DE UITWERKING VAN EEN "GROENE" SPIERKRACHTROUTE

Ook is per plek zoveel mogelijk rekening gehouden met de gebieden (verschillende typologieën) waar de route doorheen loopt.

Een aardig voorbeeld hiervan is de wal-werf typologie van het Bickers-eiland die op het punt waar de route langs de Narwal loopt, volgens de plekebonden normen en zonerings uit de objectdoelstellingen is ingevuld. Deze plekebonden normen kwamen o.a. uit het historische continuïteiten onderzoek, waarin geconstateerd werd dat slechts in een bepaalde zone langs de Grote Bickersstraat permanent gebouwd mocht worden. (Bijvoorbeeld: bedrijfspjs, 'n stadsboerderij, opslagruimte, volkstuinen.)

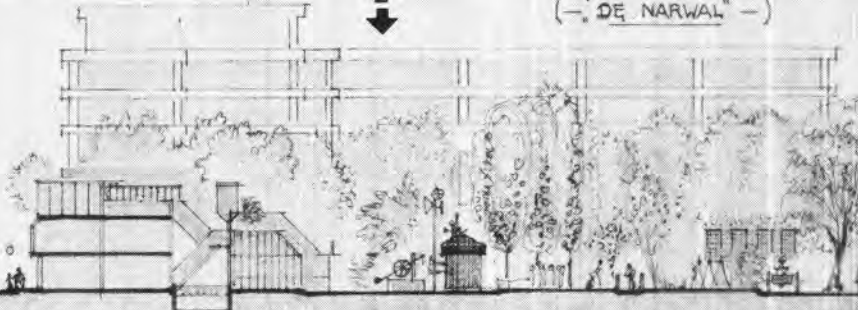
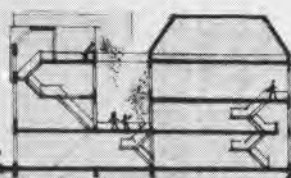
Uit objectdoelstellingen:
blz. 204.

HISTORISCHE
KONTINUITEITEN



- INDIV. GATEN -
- VUL' BOUW -

(- DE NARVAL -)



- WAL TYPOLOGIE BICKERS EILAND -

- GROTE BICKERSSTR. -

- STADSBOERDERIJEN -

- KADE -

groene spie

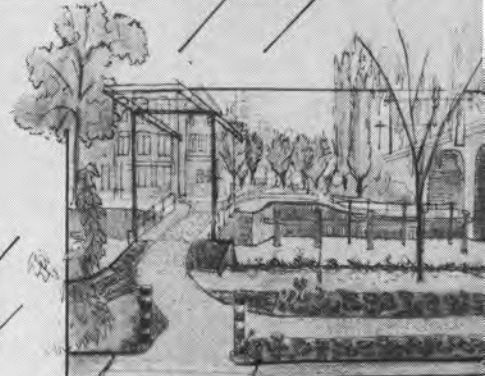
spaarwoude



Het groen is belangrijk,
 met waterpark
 naast het lichtge-
 leeuwde grasland
 gouden steen op de
 kanten, cunten (bomen),
 (steil) weinig en in
 een badem)

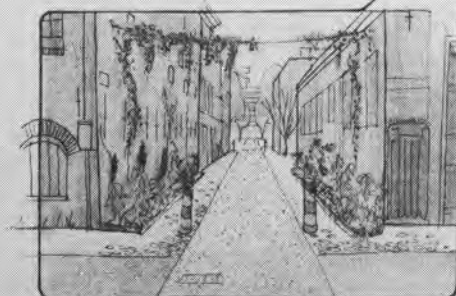
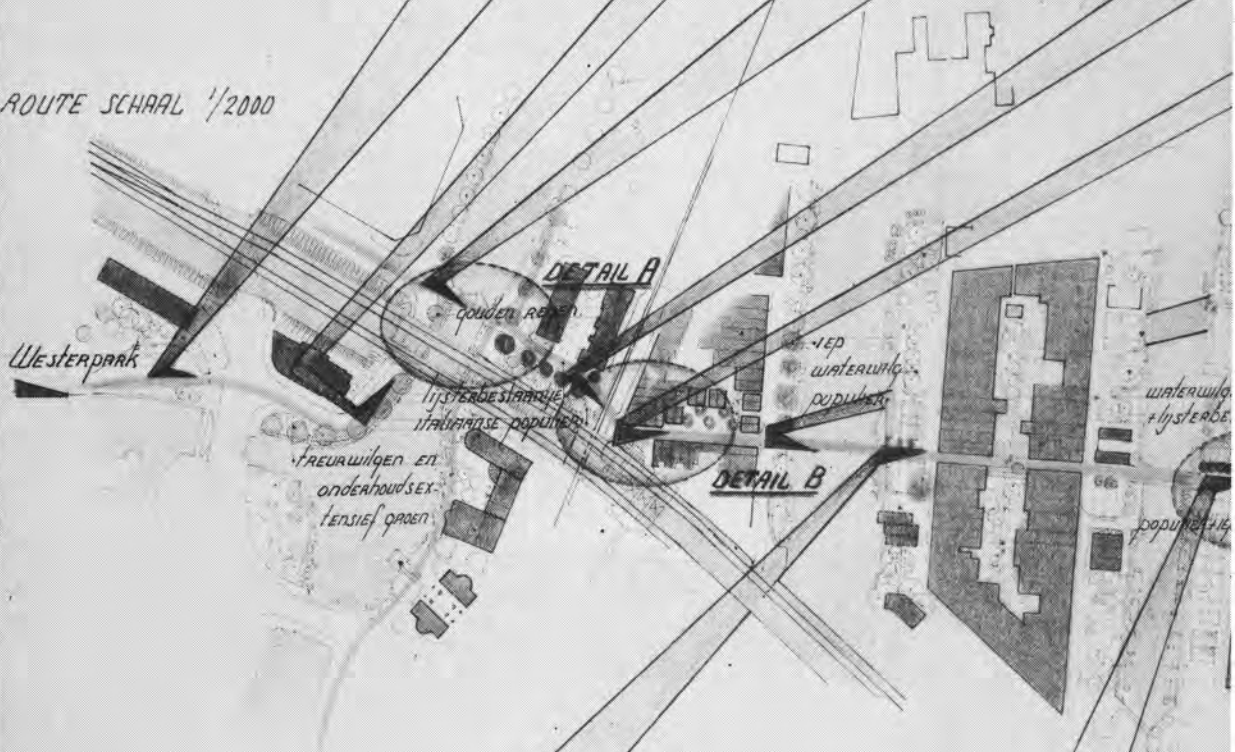


Kruising Spaarwoude met stroom

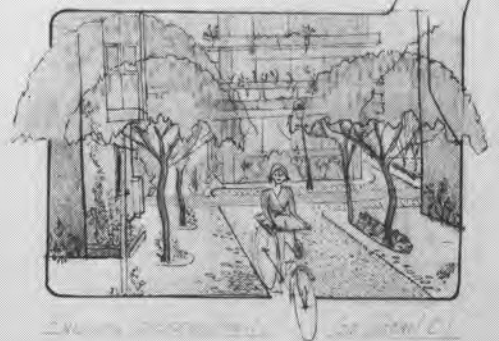


Van de stroom met de Spaarwoude (Detail B)

ROUTE SCHAAL 1/2000



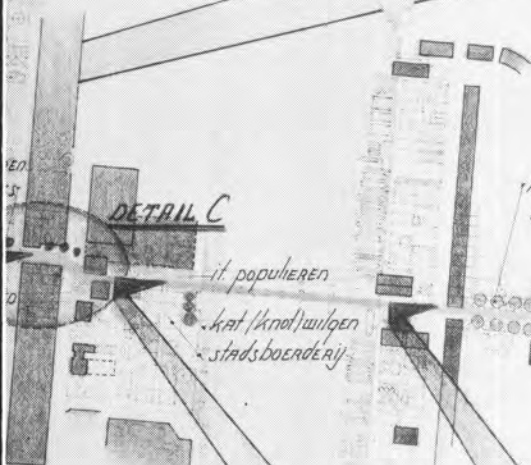
- GEBIEDSPLAN SPAARWOUDE
 (GEBIEDSPLAN SPAARWOUDE)



- GEBIEDSPLAN SPAARWOUDE
 (GEBIEDSPLAN SPAARWOUDE)

erkracht-route spaarn,

woude ↕ ij

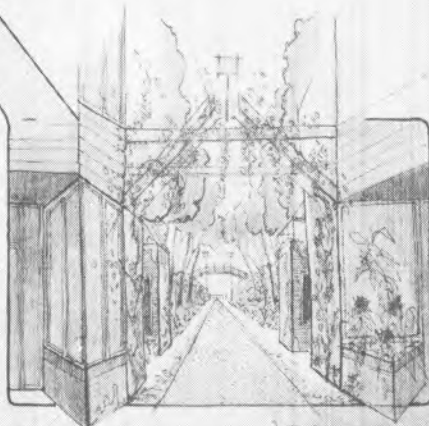
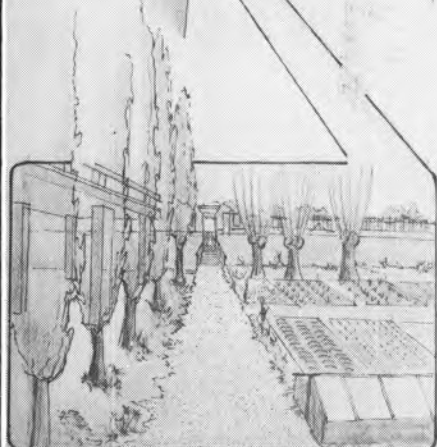


haagbeuken
platanen

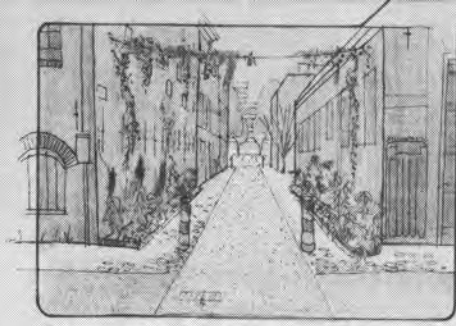
DETAIL D

kat / knolwilgen
stadsboerderij

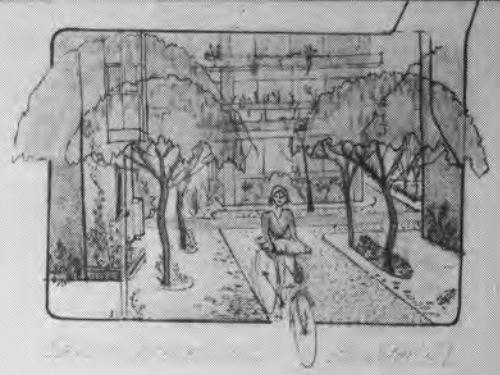
gouden regen
vleugelhoot



DE UITWERKING VAN EEN



Original sketch of a narrow street with buildings and a path leading down the center.



Sketch of a street scene with trees, a person on a bicycle, and buildings.

legenda

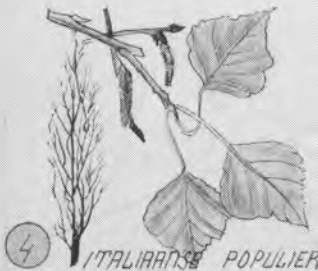


2 TREURWILG

GOLDEN REGEN 1



3 LIJSTERBES

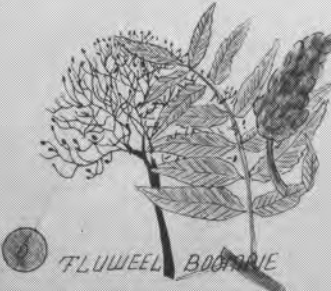
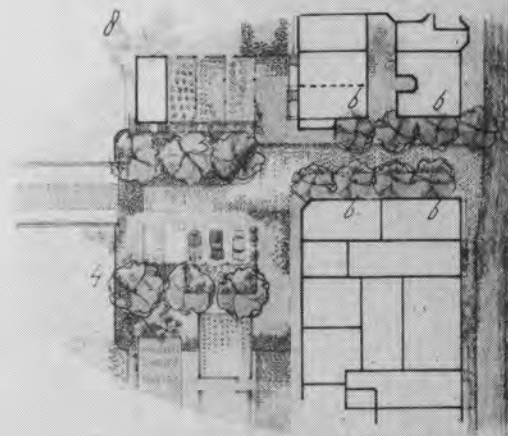


4 ITALIAANSE POPULIER



5 IEP

- GOLDEN REGEN (3,8 m)
• MOOIE BLOEI IN MEI-JUNI
• STELT WEINIG EISEN AAN BODEM.
- TREURWILG (8-10 m)
• SNELLE GROEI IN LICHT, FRISSE EN VOCHTIGE GROND. MOOI IN VORJAAR TIJDENS BLOEI EN BLADANTLUKING.
- LIJSTERBES 10-12 m
• WITTE BLOEMEN (MEI-JUNI)
• RODE VROUCHT (MERELS, LIJSTERS)
• LICHT, FRISSE GROND (E.V. KALKGROND) PARK- WIEGDEPLANTING.
- ITALIAANSE POPULIER 20-30 m
• MOOI, ZUIJVORMIG, ZIEKTE.
- IEP (30 m) KRACHTIGE GROEI
- FLUWELBOOMPJE (4-5 m)
• STAM ZEELDEN VERANKERD. GEEL-ACHTIGE BLOEMEN. KAARMIJNRODE VROUCHTKOLVEN, MOOI VERKLEUREND SAMENGESTELD WOOD.
- HAARBEUK (20-30 m)
• TAARNTES, ALS VULWOOD, ALS HAAR, MOOI GEEL IN NAJAAR.
- WATERWILG (3,5 m), MOOI BLOEIEN DE KATIES, ZOWEL OP DROGE ALS OP MOERASACHTIGE GROND.
- KATWILG (5,8 m) FRISSE NATTE BODEM.



6 FLUWELBOOMPJE



7 HAARBEUK

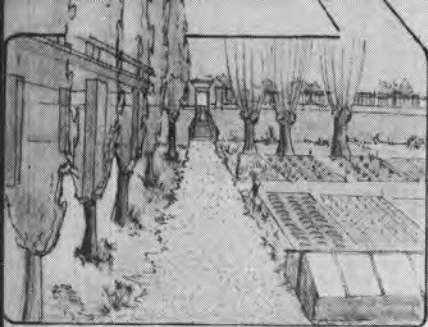


8 WATERWILG



9

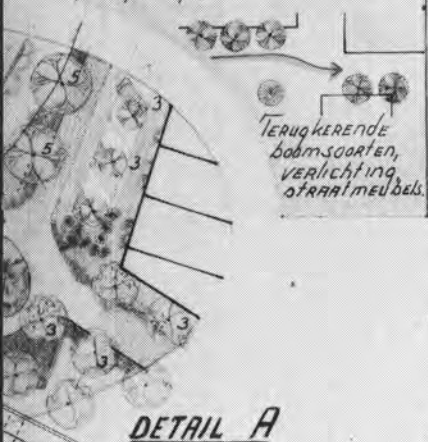
"GROENE" SPIERKRACHTROUTE



met lichtge-
le grindslag.
begeleidend kinderkopjes

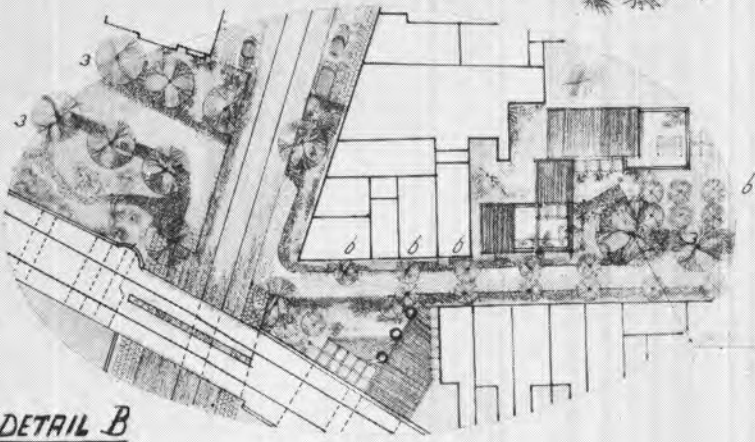
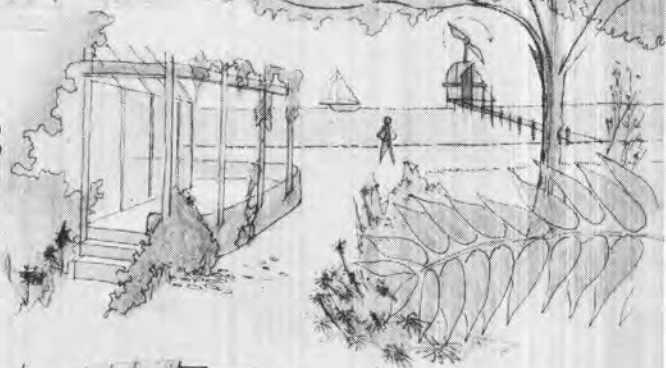
lichte betonklinker
in stedelijke ruimte

verkeersdrempel, goot,
voetpad, pleintje



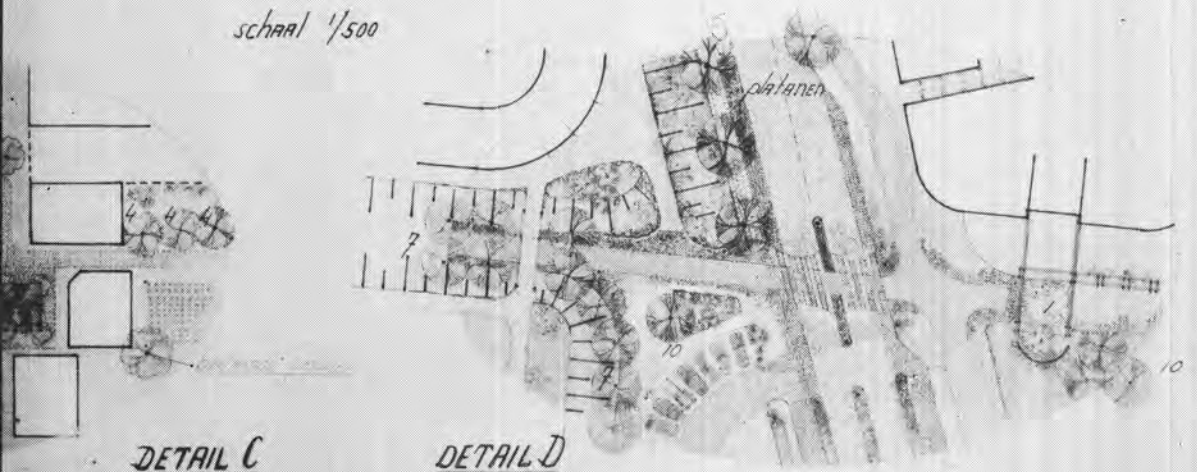
DETAIL A

ij



DETAIL B

schaal 1/500



DETAIL C

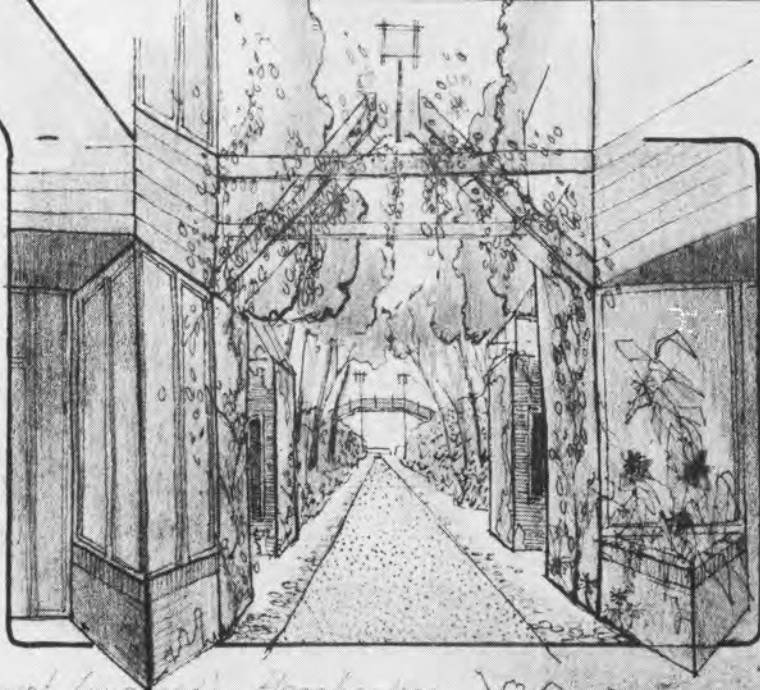
DETAIL D

Peter van Gerwen
Frits de Vries



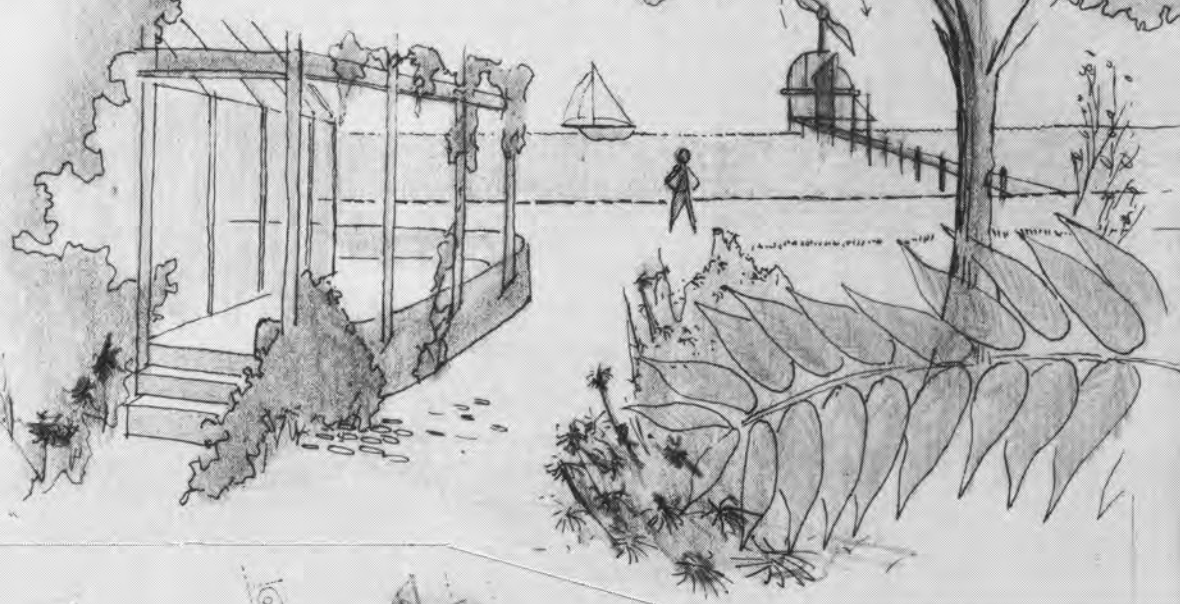
VLEUGEL 100, 11000
SINTHIA 15-3000
SNELE GROEI, VEEL
WORTELLOSTEN, FRIS-
SE VOCHTIGE GROND
dikke soms ver-
hakte stam, schors
sterk gepuncteerd

de
Woon, Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ



*Pergola over 'suikers' Haagbeuken
 lantje als raadsel
 snyding.*

ij



DETAIL D



stedebouwkundige ontwikkeling

groefasebeeld 1:2000 no 3.



- legenda**
- VOORSTELLEN STEDEBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING OP LANGERE TERMIJN
- gebouwen met een oppervlakte van meer dan 1000 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 500 tot 1000 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 200 tot 500 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 100 tot 200 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 50 tot 100 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 20 tot 50 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 10 tot 20 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 5 tot 10 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 2 tot 5 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 1 tot 2 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,5 tot 1 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,2 tot 0,5 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,1 tot 0,2 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,05 tot 0,1 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,02 tot 0,05 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,01 tot 0,02 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,005 tot 0,01 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,002 tot 0,005 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,001 tot 0,002 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,0005 tot 0,001 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,0002 tot 0,0005 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,0001 tot 0,0002 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,00005 tot 0,0001 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,00002 tot 0,00005 m²
 - gebouwen met een oppervlakte van 0,00001 tot 0,00002 m²

"eind"-fase

Peter van Gerwen
Frits de Vries

illustratieve uitwerking

de
Woon,Werk,
Waterwereld
tussen
Jordaan en IJ

..... dit, waren een aantal voorbeelden hoe zijn groefasebeeld zich zou kunnen gaan ontwikkelen wanneer de „kleine krachten“ de mogelijkheid krijgen (ekologisch) in te spelen op het groeiproces van de stad.....

..... het gaat tenslotte niet alleen om de uitgewerkte voorbeelden, de kiemen..... en ook niet om deze wijk of Amsterdam alleen; in iedere stad zou een dergelijk proces van toepassing kunnen zijn. ————— ww&ww'81.

BRONNEN

Dit boek is gebaseerd op het studieproject van Peter van Gerwen en Frits de Vries uit 1978.

Het verhaal kreeg uiteindelijk gestalte in de vorm van een breed beeld kleuren dia-serie met geluid die in 1979 in opdracht van de Technische Hogeschool te Delft gemaakt werd door de auteur, destijds onder andere als wetenschappelijk medewerker verbonden aan de Afdeling Bouwkunde.

Deze dia-serie vormde de voornaamste bron, de "leidraad" voor het boek wat in 1980 onder eigen beheer werd geproduceerd en uitgegeven bij de Delftse Universitaire Pers.

muziek uit het dia-verhaal:

The image shows a musical score for guitar and voice. It consists of three systems of music. The first system has the lyrics "de woon de week en de wa-ter we reld". The second system has the lyrics "tus-sen Jordaen en ij". The third system is instrumental. The score includes a treble clef staff for the voice and a bass clef staff for the guitar. Chords are indicated below the guitar staff, including Am, Am7, Fmaj7, Bmaj7, Bdim, G#4, G, A#4, and E#4. There are also some performance markings like 'p' and '3'.

zie voor verdere informatie hierover:
de SOM-activiteiten z.o.z.

- Literatuur: "Geschiedkundige Verkenning" zie blz. 118.
- "Amsterdam, stedenbouwkundige ontwikkeling,
Dienst der Publieke Werken (Amsterdam 1975)
- "Structuurplan Amsterdam",
Gemeente Amsterdam (Amsterdam 1974)
- Voorontwerp "Verkeers Circulatieplan Amsterdam",
Dienst der Publieke Werken (Amsterdam 1976)
- "Amsterdam, stedenbouwkundige ontwikkeling
in een notedop",
Dienst der Publieke Werken (Amsterdam 1976)
- diverse jaargangen: "Werk in Uitvoering",
maandblad Dienst der Publieke Werken (Amsterdam '70-'78)
- Frans Heddema "Groenwandelingen in Amsterdam",
uitgeverij Luitingh (Laren N.H.)
- Stedenbouwkundige Studiegroep "Amsterdam" – Eindrapport –,
afdeling Bouwkunde T.H. Delft (Delft 1975)
- v. Drooge, Kolff, Snel, Verhulst "Bouwen voor de buurt",
Stichting Wonen (Amsterdam 1976)
- Stedenbouwkundige Studiegroep "Waterland"
afdeling Bouwkunde T.H. Delft (Amsterdam, Delft, Wageningen 1973)
- I.S.P. IJmeer "IJmeer rijp voor een visie",
afdeling Bouwkunde T.H. Delft (Delft 1977)
- Streek- en Structuurplannen: Zaanstreek/Noordzeekanaalgebied/
Open Middengebied/Vecht- en Plassen-
gebied/Gooi- en Vechtstreek/
IJsselmeerpolders/Zuid-Kennemerland/
IJmond-Noord. (1960-1978)
- diverse nota's, rapporten etc. Ambtelijke Projektgroep:
"de Gouden Reael" te Amsterdam (zie ook blz. V)
- diverse jaargangen van wijk- en buurtkranten, verslagen, rapporten,
knipsels etc. van: wijkcentrum "de Gouden Reael"/overleggroep Haarlemmerbuurt/
aktiecomitee Zeeheldenbuurt/aktiecomitee Westelijke Eilanden/
aktiegroep Herenmarkt/buurtcomitee Vinkenstraat e.o./
buurtcomitee Korte Marnixstraat e.o./winkeliersvereniging
Haarlemmerdijk en -straat/AMVV binnenschippers/
inspraakgroep Haarlemmer Houttuinen/Stichting Posthoorn/
vereniging De School. (zie ook blz. 147-160)
- diverse jaargangen PLAN, Wonen TABK o.a.:
PLAN 2-1971/6, 7-1976.
Wonen TABK sept. '72/juli '73/maart '75/aug. '77.

- Louis G. le Roy – "Natuur uitschakelen – Natuur inschakelen", ANKH Hermes b.v. (Deventer 1973)
- Ian L. McHarg – "Design with nature", Doubleday/Natural History Press, Doubleday & Company Inc. (New York 1971).
- Edward Mazria – "The passive solar energy book", Rodale Press (Emmaus, PA 1979).
- Erik Lysen – "Eindeloze energie", Het Spectrum (Utrecht/Antwerpen 1977).
- J. Berends – "Milieu vriendelijke technieken en hulpmiddelen", vakgroep landschapskunde en ekologie (T.H. Delft, afd. Bouwkunde).
- Monica Hartmann/Wolfram Koblin/Roswitha Näbauer – "Selber & gemeinsam planen, bauen, wohnen", zelfstverlag (München 1978).
- W.C.J. Boer/C.M. Steenbergen – "Stedelijk groen", vakgroep landschapskunde en ekologie (afd. Bouwkunde, T.H. Delft).
- Chr.G. van Leeuwen – "Ekologie", vakgroep landschapskunde en ekologie (afd. Bouwkunde, T.H. Delft).
- prof.dr.ir. F.M. Maas – "Landschapskunde", vakgroep landschapskunde en ekologie (afd. bouwkunde, T.H. Delft).
- De Kleine Aarde uitgaven: (Boxtel 1975-1979).
- Jaap 't Hooft – "Het kringloophuis" 1975.
- DKA in vier seizoenen 1976.
- Schouten/de Jonge – "Milieubewust wonen pyramidehuizen" 1978 brochure nr. 10.
- Schouten/de Jonge – "De zon in huis" 1979 brochure nr. 11.
- Schouten/de Jonge – "Wind-energie" 1979 brochure nr. 12.
- "Energie Anders – een varende tentoonstelling", 1978.
- "Stadsontwerp en Milieu" (S.O.M.) eindpeilingsrapporten (afd. Bouwkunde, T.H. Delft. (1978-1980).

De SOM-rapporten zijn per briefkaart te bestellen bij het Centrum Technische Milieukunde, Nieuwe Laan 76, Delft

Kontaktadres SOM, ir. C.A.J. Duijvestein afd. Bouwkunde kab. 10.03 Berlageweg 1, Delft tel. 015-783168.

(tel. 015-783958).



De Woon- Werk- en Waterwereld tussen Jordaan en IJ beschrijft een ekologisch stadsvernieuingsproces voor een mogelijke toekomst. Hierin wordt een meerschalgige stedenbouwkundige en architectonische totaalaanpak voor mens, dier, plant en materie binnen de stedelijke ruimte van een stad als Amsterdam voorgesteld.

Het 'levensproces' van de stad in ruimte en tijd, het nooit 'af' zijn, het o.a. centraal- en kollektief wonen en werken, het verplaatsen (verkeer en openbaar vervoer), het biologisch bouwen, de verdichting, de inspraak, de energiehuishouding plus de natuur en de recreatie 'in' de stad zijn onderwerpen die aan de orde komen.

Het te volgen proces en de aangedragen oplossingen zouden in principe op iedere stad van toepassing kunnen zijn, maar als voorbeeld is Amsterdam gekozen; een komplekse stad met veel verschillen, variatie, tegenstellingen en chaos...

Een stad die grote behoefte heeft aan een gedifferentieerd en stabiel leefklimaat met meer speelruimte om nieuwe samenlevingsvormen te laten ontstaan en te laten uitkristalliseren.

