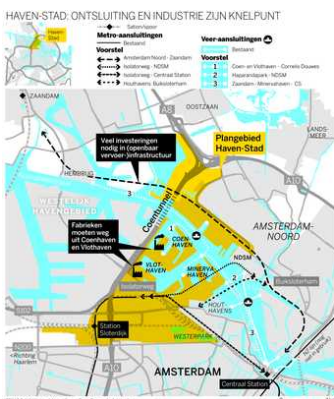


# Een nieuw stadsdeel voor 100 duizend mensen, 'now 'we're talking'



Een deel van het Westelijk Havengebied in Amsterdam waar het nieuwe stadsdeel Haven-Stad is gepland.

Foto Siebe Swart / HH



## AMSTERDAM

Het is nu nog een uithoek waar de meeste Amsterdammers zelden komen. Maar in de plannen van de gemeente wordt het Westelijk Havengebied de komende decennia omgebouwd tot een woon- en werkwijk met 70 duizend huizen.

TJERK GUALTHÉRIE VAN WEEZEL

Het was een stagiair bij stedenbouwkundige dienst die als eerste doorhad welke megawijk de komende decennia zal ontstaan in het Amsterdamse Westelijk Havengebied. In de zomer van 2015 kreeg de student de opdracht uit te rekenen hoeveel woningen en bedrijven er zouden kunnen komen als de huidige bedrijven- en industrieterreinen zouden transformeren tot een 'woon- en

werkwijk'.

In eerdere verkenningen gingen de planologen ervan uit dat er in het gebied zo'n negenduizend woningen zouden passen. Maar die schatting was gebaseerd op een wijk waarin bedrijven en woningen strikt gescheiden zouden zijn. Wat nu als die twee functies veel meer gemengd zouden worden, liet hoofdontwerper Bart Vlaanderen zijn stagiair uitrekenen. Met gebouwen van zo'n zeven lagen met op de begane grond kantoren, winkels of bedrijven en op de bovenverdiepingen appartementen. Zodat er een moderne stadswijk zou ontstaan, waar dicht bij elkaar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd.

'Een paar dagen later stond die jongen aan mijn bureau met een schatting van 40- tot 70 duizend woningen. En dan zou er genoeg bedrijfsruimte zijn voor zo'n 50 duizend arbeidsplaatsen, voor parken, scholen en sportvelden. Ik dacht eerst dat hij een fout had gemaakt, maar toen ik het narekende, bleek het te kloppen.'

## Ongekende omvang

Vandaag maakt het Amsterdamse stadsbestuur bekend dat die nieuwe megawijk in het Westelijk Havengebied er inderdaad komt. De wijk Haven-Stad zal de komende decennia stapje voor stapje worden ontwikkeld.

Het is een project van ongekende omvang. 70 duizend woningen is net zoveel als er in Haarlem staan en een veelvoud van recente grote stedelijke bouwprojecten zoals IJburg (18 duizend woningen) en Leidsche Rijn (30 duizend woningen). Ruim 100 duizend mensen zullen er volgens de plannen komen te wonen. En dat aan het IJ, binnen de ringweg, met een nieuw te ontwerpen stadspark

aan de 'Noorderplas'. Op een kwartiertje fietsen van het Centraal Station. Vlaanderen: 'Toen ik het allemaal op me liet inwerken, dacht ik: now we're talking.'

Het is hard gegaan met de expansiedrift in de hoofdstad. In de crisisjaren, tussen 2009 en 2012, hadden de Amsterdamse stedenbouwers grote moeite om de de woningproductie op gang te houden. Toen de economie in 2013 de eerste tekenen van herstel vertoonde, explodeerde de prijs van vastgoed. Die ligt inmiddels bijna 70 procent hoger dan toen. Niemand kijkt meer op van berichten over microappartementen die voor meer dan twee ton worden verkocht. Projectontwikkelaars bieden over elkaar heen om de hopeloze plannen van weleer te mogen uitvoeren.

Bouwen is het belangrijkste antwoord dat de gemeente op deze prijzenslagkan geven. Waar er in 2012 zo'n tweeduizend woningen in aanbouw werden genomen, brak de gemeente in 2015 een absoluut record met ruim achtduizend huizen. Vooral op een aantal oude bedrijventerreinen binnen de stadsgrenzen wordt volop gebouwd. Adjunct-directeur Pieter Klomp van de dienst Ruimte en Duurzaamheid: 'Vorig jaar lag het wat lager, maar dit jaar gaat het weer hard richting de achtduizend. Het doel van het stadsbestuur om voor 2025 minimaal 50 duizend woningen bij te bouwen, lijken we ruimschoots te halen.' De dienst heeft berekend dat er de jaren daarna binnen de huidige stadsgrenzen nog 200 duizend woningen gebouwd zouden kunnen worden.

## Uithoek

Haven-Stad is veruit het grootste van die bouwplannen. Een stadsdeel opgebouwd uit twaalf

wijken op zowel de zuid- als de noordoever van het IJ. Grotendeels binnen de ringweg A10.

Nu is het nog een uithoek waar de meeste Amsterdammers slechts bij hoge uitzondering komen. Ze rijden er doorheen de stad uit. Misschien zijn ze weleens binnengelopen bij de loodsen boven het Westerpark om badkamertegels te kopen of de auto te laten repareren. En dan zijn er de Coen- en Vlothaven, waar zeeschepen en rijnaken af- en aan varen met onder meer sojaproducten en kunstmest.

Hoe snel al die loodsen, fabrieken en kantoren plaats zullen maken voor de woon-werkwijken van Haven-Stad is moeilijk te zeggen. Het hangt er onder meer vanaf hoe snel het openbaar- vervoersnet kan worden uitgebreid. Om de wijk leefbaar te houden zijn er onder meer nieuwe metrolijnen nodig. Daarnaast is ook de verhuisbereidheid van de industrie in de haven bepalend voor de snelheid waarmee het gebied kan transformeren.

Maar zelfs als dat voor elkaar is, blijft het onzeker wanneer de duizenden woningen er zullen zijn. De gemeente bouwt die huizen niet zelf. De bestuurders kunnen alleen via erfpachtregels en bestemmingsplannen stimuleren dat eigenaren hun kantoren en loodsen slopen of verkopen. Velen zullen dat de komende jaren doen, is de verwachting bij de gemeente. De wet van het geld leert immers dat het loont om de hoogte in te bouwen met appartementen en bedrijfsruimte en voorzieningen zoals scholen op de begane grond.

Vanaf volgend jaar zal rond station Sloterdijk blijken hoe groot de animo is onder projectontwikkelaars. Daar begint de eerste fase van Haven-Stad, binnen tien jaar zullen er zo'n tienduizend woningen staan, schat de gemeente.

Het blijft ook spannend hoe de nieuwe woon-werkwijken eruit komen te zien. Op de tekentafels van het stadhuis wordt volop

gepland waar gebouwen, parken, bruggen, scholen en sportvelden zullen komen. Er is zelfs al een idee voor een fietspad van 21 kilometer: 'rondje Haven-Stad'. Ook zijn er strakke regels voor het soort huizen dat er komt: 40 procent sociale huur, 40 procent middeldure huur en 20 procent vrije sector.

### Minervahaven

Maar uiteindelijk zijn het anderen die al die gebouwen moeten neerzetten. En je kunt ook niet plannen welke bedrijven zich er zullen vestigen. Om te illustreren welke verrassende resultaten dat kan opleveren, verwijst Bart Vlaanderen naar de Minervahaven. Een landtong aan de zuidoever van het IJ, en toekomstig onderdeel van Haven-Stad. In een convenant dat de gemeente, provincie en de industrie in de haven vorig decennia sloten, is vastgelegd dat er pas vanaf 2029 gewoond mag worden.

Maar een klassiek havengebied is het al lang niet meer. Op de pier staan moderne bedrijfspanden met veel glas, waarachter lange kledingrekken te zien zijn. Voor de deur van een futuristisch wit gebouw aan het eind van die pier schuilen hippe stedelingen samen tegen de regen terwijl ze snel een sigaretje wegroken. De voertaal is Engels.

Dit is het Europees hoofdkantoor van PVH, het moederbedrijf van onder meer Tommy Hilfiger en Calvin Klein. Toen het Amerikaanse kledingmerk erover dacht zich in Amsterdam te vestigen, werden ze eerst op de Zuidas rondgeleid, vertelt Vlaanderen. 'Maar zij wilden absoluut niet tussen de advocaten en bankiers zitten, zo'n havengebied met dat rauwe imago dat past bij hen. En de grond was ook nog eens goedkoper.' Na PVH volgden andere modebedrijven en zo ontstond binnen enkele jaren de 'fashionpier'. Vlaanderen: 'Dat kun je niet plannen, dat gebeurt.'

### Obstakel 1: extra metro's

Nu al figureren de ringweg A10-west en de Coentunnel bijna dagelijks in de fileberichten. Wanneer er ook nog eens een wijk bijkomt waar zo'n 150 duizend mensen wonen en werken, zullen die opstoppingen waarschijnlijk vrij snel uitgroeien tot een compleet infarct. Om autoverkeer te ontmoedigen staat de gemeente in Haven-Stad 0,2 parkeerplekken per huishouden toe. De bedoeling is dat de bewoners zich zo veel mogelijk verplaatsen via goede ruime fietspaden en op de nieuwe veren over het IJ. Maar bovenal moeten er zowel op de noord- als op de zuidoever nieuwe metro- of lightrailverbindingen komen, zeggen de planners bij de gemeente. Bij meer dan tienduizend woningen op de zuidoever is er al een nieuwe metro nodig, hebben ze berekend. Bij voorkeur door de metroring rond de stad te sluiten met een directe verbinding tussen station Isolatorweg en het CS. Grootse investeringen in nieuwe spoorlijnen kan de stad niet alleen aan, zeker niet als ze ook nog eens in tunnels onder het IJ door zouden moeten. Daarvoor is geld uit Den Haag nodig. De voortekenen daarvoor zijn gunstig. In het regeerakkoord staat dat het nieuwe kabinet samen met steden wil werken aan uitbreiding van het openbaar vervoer, 'bijvoorbeeld via lightrailverbindingen'.

### Obstakel 2: bestaande bedrijven

Haven-Stad moet deels met de rem erop worden ontwikkeld. Vorig decennium hebben gemeente, provincie, Havenbedrijf en drie grote industriële bedrijven in de Coen- en Vlothaven een convenant gesloten. Daarin staat dat er in een deel van het Westelijk Havengebied tot 2029 geen nieuwe woningen bij kunnen komen. De industrie heeft de grond in het gebied bovendien tot 2040 gepacht. Toch zou het allemaal weleens sneller kunnen gaan, zegt Arne Padt. Hij voert het woord namens Eggerding, Bunge en ICL,

de drie bedrijven in de Coen- en Vlothaven. 'Wij zijn weliswaar geen gevaarlijke bedrijven, maar we produceren wel 24 uur per dag geluid, geur en stof. Je kunt je afvragen of dat goed samengaat met woningen in de directe omgeving. Tegelijkertijd zien wij natuurlijk ook in dat er in Amsterdam grote behoefte is aan meer huizen en bedrijfsruimte.' Om die reden gaan de drie bedrijven samen met de gemeente en het Havenbedrijf Amsterdam onderzoeken of een verplaatsing mogelijk is. 'Het gaat om een eerste verkenning die voor het eind van het jaar moet zijn afgerond', zegt Padt. 'Ons uitgangspunt is dat wij een goede alternatieve locatie krijgen in het havengebied en dat onze bedrijfscontinuïteit gewaarborgd is.'