



februari 2019

Jaarverslag ANGS AW 2017 - 2018

1. Algemeen

In de afgelopen jaren is er een praktijk ontstaan waarbij jaarvergaderingen steeds later in het daarop volgende jaar gepland werden. De vorige jaarvergadering over het verslagjaar 2016 vond bijvoorbeeld plaats op 26 oktober 2017. Het nadeel van deze praktijk is dat een jaarverslag op die manier eerder een bijdrage vormt voor de geschiedschrijving van ANGS AW dan een verantwoording van recente activiteiten.

Daarom hebben ervoor gekozen om in één klap schoon schip te maken door de twee afgelopen jaren in het begin van 2019 te schrijven met de belofte dat jaarvergaderingen voortaan weer in het begin van het nieuwe jaar gepland gaan worden.

Dat neemt niet weg dat het algemene thema van de jaarvergadering van oktober 2017 in Het Gemaal achteraf getuigde van een vooruitziende blik. Stedenbouwkundige Ron Zijk hield een interessante inleiding over het thema "Verdichting". In de afgelopen jaren bleek dat juist dit thema een centrale rol is gaan spelen in de activiteiten van ANGS AW.

Hieronder volgt een overzicht van waar ANGS AW zich in 2017 en 2018 zich mee heeft bezig gehouden.

2. Sprong over het IJ

In 2017 werd – op basis van een reeks workshops over mogelijke verbindingen over het IJ – een voorkeursbesluit geformuleerd voor a) versneld aanleggen van een Sixhavenstation van de NZ-lijn, b) nader onderzoek naar de wenselijkheid van een voetgangerspassage onder het IJ vanaf Overhoeks naar het CS, c) twee bruggen op de flanken: de al in 2009 door ANGS AW bepleitte Javabrug en een brug van het Stenen Hoofd naar Buiksloterham en d) nader onderzoek naar de mogelijkheid van een kabelbaan over het IJ.

De algemene lijn van dit voorstel heeft ANGS AW toegejuicht.

Minder enthousiast waren we over de uitwerking van bepaalde onderdelen zoals de aanlanding van de Javabrug aan de Noordzijde: die aanlanding zou gerealiseerd moeten worden via een half over het Motorkanaal slingerende aflopende afrit.

Het voorkeursbesluit impliceerde ook een verplaatsing van de PTA-terminal naar bij voorkeur Westpoort of het Westelijk Havengebied. Aanvankelijk werd ook gedacht aan de NoorderIJ-plas maar mede door het verzet van bewoners van het Zijkanaal – ondersteund door ANGS AW - werd deze optie geschrapt.

3. Schaatshal naar Noord?

Het is hoogst onzeker of de Jaap Edenbaan vernieuwd gaat worden. Dat leidt ertoe dat er verschillende ideeën geopperd worden voor een andere plek voor een nieuwe schaatshaan. Ook in Noord is er een initiatiefgroep actief die zich inzet voor een schaatshal in Noord. ANGSAW heeft contact gelegd met deze groep en pleit ervoor om de zogeheten “sportdriehoek” ten noorden van de ringweg (de locatie van de oude rioolwaterzuivering) daarvoor aan te wijzen. Het voorstel wordt ondersteund door het DB van de Bestuurscommissie van Noord.

4. Woningbouwplannen Sixhavengebied

In 2017 werd ook een 1^{ste} versie van de Principenota Sixhavengebied en omgeving gepubliceerd. Daarin werd voorgesteld om woontorens te bouwen in het gebied met inbegrip van de groenzone ten oosten van het Laanwegkwartier. Ook zou een deel van het Laanwegkwartier eventueel gesloopt worden t.b.v. een doorgaande fiets-, voetgangersverbinding naar een brug over het NH-kanaal. Nader onderzoek zou worden gedaan naar de mogelijkheid/wenselijkheid van sloop van een deel van de IJpleinbuurt t.b.v. nieuwbouw. De voorstellen leidden tot een ware opstand onder bewoners. Ook ANGSAW heeft zich daarin geroerd door gebruik te maken van inspraakmogelijkheden. Het Sixhavengebied vormt immers het begin van de groen-blauwe scheg die het IJ verbindt met Waterland. Dat karakter moet zorgvuldig bewaard blijven. Er is o.i. ook geen enkele reden voor sloopplannen. De huidige vormgeving van de IJ-pleinbuurt heeft een cultuurhistorische betekenis die niet onderschat mag worden. In een nieuwe versie die begin 2018 uitkwam, waren de sloopplannen geschrapt. Dat is natuurlijk pure winst. Maar de verdichtingsplannen in het Sixhavengebied zijn niet van de baan.

5. Elzenhagen-Zuid

In de laatste door de gemeenteraad vastgestelde versie van de woningbouwambities die in Koers 2025 werden vastgelegd, wordt voor Elzenhagen-Zuid gestreefd naar de realisatie van in totaal 1800 woningen. Dat aantal is – gelet op de beperkte ruimte in dit gebied – heel erg fors. Het gevolg is dat de groenzone langs het NH-kanaal smaller is dan wenselijk (75 i.p.v. 100 meter). Ook de inrichting van de singel met woningbouwblokken vlak aan de oever van de singel gaat ten koste van de algemeen toegankelijke openbare groene ruimte. En - last but not least - de ontsluiting van deze wijk is problematisch. Er zijn maar twee manieren om uit de wijk te komen: via de botonde en de Nieuwe Leeuwarderweg of via de Singel en de IJdoornlaan. Daarom heeft ANGSAW ervoor gepleit om het Waddenwegviaduct niet te slopen maar te behouden t.b.v. de verkeersafwikkeling mede t.b.v. de toekomstige bewoners/bezoekers van Elzenhagen-Zuid. Het Stedenbouwkundig Plan voor Elzenhagen-Zuid maakt duidelijk wat de risico's zijn van de huidige stedenbouw en met name het functioneren van Koers 2025.

Koers 2025 werd in 2016 vastgesteld. Daarin werden ambities vastgelegd voor transformatie van verschillende gebieden binnen de stadsgrenzen t.b.v. nieuwe woningbouwlocaties met inbegrip van plannen voor verdichting van bestaande woonwijken. Bij elk van de verschillende gebieden werden op basis van voorlopige verkenningen streefgetallen vermeld voor het aantal te realiseren woningen.

ANGSAW ging er vanuit dat stedenbouwkundigen vervolgens de opdracht zouden krijgen om na te gaan of deze streefgetallen ook te realiseren zijn als ook rekening wordt gehouden met randvoorwaarden wat betreft de omgevingskwaliteit (openbare ruimte en groen).

Maar de praktijk tot nog toe is anders: De streefgetallen blijken te functioneren als strikte uitgangspunten voor de aantallen te realiseren woningen. Dat is een riskante strategie. Op die manier lopen we het risico om de probleemwijken van de toekomst te creëren.

6. Verdichting en de aanpak van de overspannen woningmarkt

Amsterdam is onverminderd populair als woon- en werkplek. De geldt ook voor Noord. Zowel voor middeninkomens als voor degenen die aangewezen zijn op de sociale huursector is sprake van een groeiende woningnood: starters komen nauwelijks aan de bak en de wachtlijsten voor sociale huurwoningen nemen jaarlijks toe. Daarom wordt alom gepleit voor transformatie van traditionele bedrijfs- en kantoren-gebieden en voor verdichting in bestaande woonwijken. Gentrificatie ligt op de loer maar desondanks wordt ook de ambitie van sociaal gemengde wijken nog steeds omarmd.

In het najaar van 2017 organiseerde ANGSAAW een thema-bijeenkomst over deze problematiek. Stedenbouwkundige Ronnie Zijp was gevraagd om een inleiding te verzorgen over de verschillende dilemma's die voortvloeien uit de huidige situatie.

De bijeenkomst werd voorafgegaan door de jaarvergadering waar verantwoording werd afgelegd voor het ANGSAAW-beleid in 2016 en waar het bestuur werd herkozen.

7. Raadsadres omgevingsvisie voor het IJ

Voor de toekomst van de IJ-oeveren zou het wenselijk zijn om een samenhangende visie te ontwikkelen om enige afstemming te realiseren tussen de verschillende plannen voor deelgebieden aan de IJ-oeveren. Tot op heden functioneren de verschillende projectteams los van elkaar. Het gaat wat ons betreft niet om een dichtgetimmerd totaalplan maar om een aantal algemene spelregels waar de verschillende plannen aan dienen te voldoen, zoals: (a) waar mogelijk openbaar toegankelijke oeveren en (b) zo min mogelijk hoogbouwaccenten pal aan de oeveren en (c) bij voorkeur oplopende bouwhoogten vanaf de oeveren.

Algemene noemer van deze gezichtspunten is dat zoveel mogelijk mensen/bewoners moeten kunnen genieten van de zichtlijnen op het IJ.

Harkolien Meinsma heeft een cruciale rol gespeeld bij dit initiatief en de samenstelling en vormgeving van het Raadsadres.

Het leek ANGSAAW wenselijk om ook bewoners aan de zuidzijde van het IJ bij dit initiatief te betrekken. Daarom werd aan de Vereniging van de Vrienden van de Binnenstad gevraagd om het raadsadres mede te ondertekenen en gezamenlijk in te dienen. De Vrienden van de Binnenstad reageerden positief. Eind september 2017 werd het raadsadres "*Het IJ, de parel van de stad*" naar de Gemeenteraad gestuurd.

Een paar maanden later werd het Raadsadres gepresenteerd tijdens een openbare bijeenkomst in de Tolhuistuin. De bijeenkomst werd voorafgegaan door de première van de documentaire "*Van wie is het IJ?*" van Remy Vlek in Eye.

De presentatie werd verzorgd door Harry van den Berg. Daarnaast hield Tjeerd Dijkstra een inleiding over de ontwikkeling van de IJ-oeveren, Maarten van Poelgeest over de grenzen aan de regio van het stadsbestuur en Bas Kok over het IJ als het Blauwe Plein van Amsterdam.

Gespreksleider was Jan Donkers.

In december 2017 werd het raadsadres als ingekomen stuk door de Gemeenteraad behandeld.

Tot onze verbijstering, werd besloten het Raadsadres "*Het IJ, de parel van de stad*" niet te agenderen maar individuele raadsleden de vrijheid te geven om daarop te reageren. Daarop hebben we contact opgenomen met enkele raadsleden met de vraag of dit een acceptabele procedure is om als raad ingediende raadsadressen af te doen. De betreffende raadsleden hebben vervolgens aangedrongen op een serieuze beantwoording door de wethouder van het raadsadres. Een half jaar later kregen we een brief van wethouder Erik van der Burg met excuses voor de late reactie. De inhoud van de reactie was teleurstellend: Aangekondigd werd dat in 2018 gestart wordt met de Amsterdamse Omgevingsvisie die de opvolger wordt van de huidige Structuurvisie. Daarin zal volgens de wethouder het IJ een vooraanstaande rol spelen. Voorlopig hebben we nog niets vernomen van de start van die Omgevingsvisie.

Daarom hebben we besloten om – nu er ook een nieuwe raad en college is – het raadsadres in de loop van 2019 opnieuw en wellicht aangescherpt in te dienen.

8. Stedenbouwkundig Plan Hamerkwartier

De transformatie van het huidige Hamerstraatgebied tot een gemengde woon/werkwijk is wenselijk. Positief is dat een groene openbaar toegankelijke oever van het IJ één van de uitgangspunten is van het Stedenbouwkundig Plan. Maar het SP is voor ANGS AW ook aanleiding voor kritische kanttekeningen:

(1) Wat betreft de openbare ruimte wordt voornamelijk gedacht aan ruimtes in de zogeheten Hamerblokken waarbij op de eerste etage van die woon/werk-blokken binnentuinen gecreeërd kunnen worden. ANGS AW vreest dat die binnentuinen slechts in beperkte mate openbaar toegankelijk zullen zijn. Daarom hebben we gepleit voor meer algemeen toegankelijke openbare pleinen en groen in het Hamerkwartier. Met name op de kop van het Hamerkanaal zou een mooi ingericht plein met uitzicht richting het IJ een enorme aanwinst kunnen zijn voor de omliggende buurten inclusief de Vogelbuurt. Dat vereist wel verplaatsing van de kantine/botenloods van Aeolus naar een andere plek bijvoorbeeld door het begin van het Gedempte Hamerkanaal weer open te graven t.b.v. die kantine/botenloods.

Behoud van de nautische functie die Aeolus vervult is naar de mening van ANGS AW in elk geval van groot belang. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de keuze uit de verschillende varianten voor de oprit/afrit van de beoogde Javabrug.

Wat betreft de bouwhoogten is het opmerkelijk dat gekozen is om de hogere gebouwen aan de IJ-oever te situeren. ANGS AW pleit voor oplopende bouwhoogten vanaf de oever.

(2) Wat betreft erfgoed pleit ANGS AW voor het behoud van de oudste fabriek *De Kromhout-Goedkoop-fabriek*. Er is geen enkele reden voor sloop!

9. Verdichting in de Banne Noord

In de Principenota Banne Noord die in 2018 uitkwam gaat het vaak over vernieuwing en verbetering van de wijk. Maar inhoudelijk gaat het vooral over verdichtingsplannen. Aan de zuidkant van de IJdoornlaan wordt al gewerkt aan hoogbouw tussen de Westerlengte en de Oosterlengte. Het voornemen om ook de noordzijde van de IJdoornlaan een vergelijkbare hoogbouw te realiseren is naar de mening van ANGS AW uiterst ongewenst. Het gaat om een groenstrook die voor verschillende groepen gebruikers nu goed functioneert. Er is dus alle reden om die groenstrook te behouden. De illusie dat de IJdoornlaan in de toekomst zal gaan functioneren als een gezellige stadsstraat is niet veel meer dan een vorm van wensdenken. De IJdoornlaan zal altijd een drukke verkeersroute blijven die – zodra de A10 verstopt raakt door files – als binnenring gebruikt zal worden.

10. Gentrificatie en de toekomst van de Sociale Woningbouw

Eind 2018 organiseerde ANGS AW een bijeenkomst in Het Tolhuis over de toekomst van de sociale woningbouw tegen de achtergrond van voortgaande gentrification ook in Noord. Socioloog Barend Wind was als hoofdspreker uitgenodigd. Daarnaast waren Hester Booi (vervanger van Jeroen Slot) van Onderzoeksbureau O&I, wethouder wonen Laurens Ivens en Bastiaan van Perlo van de Woonbond gevraagd, om vanuit hun visie commentaar te geven. Uit de discussies bleek dat de mogelijkheden van woningbouwcorporaties om te investeren beperkt worden door het landelijke beleid (o.a. de verhuurderheffing). Om nieuwbouw te kunnen financieren zijn corporaties nog steeds ten dele aangewezen op verkoop van bestaande sociale huurwoningen.