

Nieuw-Kattenburg

Het Marinetterrein als Creatieve Oase en Lofzang op de Gemengde Stad



1597 Pieter Bast



2016 Buurtpartij 1018

Initiatiefvoorstel van Jorrit Nuijens, GroenLinks Amsterdam
Juli 2017

1. De Overvolle Stad

Het Marineterrein: wat eens Amsterdam was en snel weer moet worden

Het Amsterdam van de tweede helft van de zestiende eeuw vertoonde wel enige overeenkomsten met het huidige. Om te zeggen dat de stad leed onder een 'gebrek aan balans' zou, net als nu, een understatement zijn. Natuurlijk, voor Amsterdammers toen was oorlog heel dichtbij. Dat is vandaag wel anders. Maar toen en nu barstte de stad uit haar voegen en kenmerkte ze zich door een strijd om ruimte.

Door haar vrijzinnige natuur, internationale aantrekkingskracht en haar vermogen arm en rijk aan zich te binden en - zo goed en zo kwaad als het ging - tegelijk een thuis te bieden was het een drukte zoals Amsterdam daarna alleen in tweede helft van de 19^e eeuw nog zag. Tot vandaag, wellicht. Ook de Amsterdammers van eind 16^e eeuw leefden in hun uit z'n voegen barstende stad, in een extreem turbulente wereld. Voor vluchtelingen uit het zuiden werd plek gemaakt. In 1578 trad, na de vreedzaam verlopen Alteratie van 26 mei waarbij het pro-Spaanse stadsbestuur werd afgezet, een coalitie aan van geuzen, ballingen en voormalige regenten.

Dat bestuur begon voortvarend met het ontwerp van de Tweede vergroting van Amsterdam om aan al die nieuwkomers een plekje te kunnen bieden. Afgeleid door internationale sores was het stadsbestuur pas in 1593 uitgelopen en werd de stad aan de Oostzijde opnieuw uitgelegd. Uit deze 'vergravingen' van buitendijks land ontstonden Uilenburg, Valkenburg en het (schier)eiland Rapenburg.

De admiraliteit vestigde een werf op Uilenburg. De VOC-werf kwam op Rapenburg. Andere open ruimte was er niet of nauwelijks in het toenmalige Amsterdam, zoals dat er in het huidige Amsterdam Centrum ook nauwelijks is.

Na de eerste uitleg kwam de Lastage binnen de ommuurde stad te liggen. Die werd al snel bebouwd. De industrie verhuisde van daar naar de nieuwe eilanden. De Lastage bood zo woonruimte voor al die nieuwe Amsterdammers. De te krappe VOC werven en magazijnen verhuisden in de tweede helft van de 17e eeuw naar Oostenburg en Wittenburg. Net als nu kon de groeiende stad zich geen ruimte-intensieve industrie meer binnen haar stadsgrenzen veroorloven.

De prominente plek van het arsenaal van de Amsterdamse admiraliteit, 's Lands Zeemagazijn, is dan ook vooral te danken aan de inschikkelijke opstelling van het geschrokken Amsterdamse stadsbestuur na de ongelukkige afloop van de eerste Engelse Oorlog. Het huidige Scheepvaartmuseum werd in 1655 gebouwd. In ruil voor haar terreinen op Rapenburg, nam de Admiraliteit de gehele westelijke strook van Kattenburg voor arsenaal, magazijn en werf.

Om de stad meer te beschermen tegen eb en vloed werd in 1828 een dam tussen stad en IJ aangelegd. Tussen Zuiderzee en werf lag nu de smalle Oosterdokssluis, die er voor zorgde dat het dok moeilijk toegankelijk werd voor grote schepen. Na de aanleg van het Centraal Station voor het open havenfront en de spoorbaan over de Oosterdoksdiijk sloot de werf in 1915



Het poortgebouw, een van de weinige overgebleven zeventiende-eeuwse bouwwerken op het Marineterrein. Het Scheepvaartmuseum is na brand herbouwd.



© Studiokoning

01-04-2015

1.1 Kattenburg en de Oostelijke Eilanden

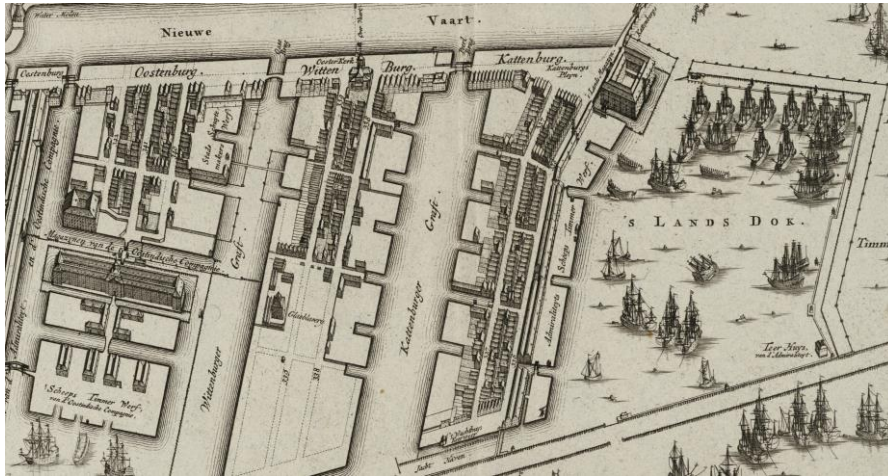
Twee generaties na Uilenburg, Valkenburg en Rapenburg werden ten noorden van de Hoogte Kadijk in 1650 de Oostelijke Eilanden aangelegd. Deze verdere oostwaartse uitbreiding gaf de stad Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg.

De timmerlieden die werkten op de werven en woonden op Kattenburg - Bijltjes - stonden bekend als mondige Amsterdammers. Toch wisten zij niet te voorkomen dat in de jaren zestig, in het kader van de stadsvernieuwing, het oude Kattenburg werd gesloopt en vervangen door nieuwbouw.

De stad leek een beetje te leren van deze te harde overgang tussen oude en nieuwe stad en van de Nieuwmarktrelen: in de jaren '70 en '80 werden ook Wittenburg en Oostenburg gedeeltelijk vernieuwd, maar hier is aanmerkelijk meer van de oorspronkelijke bebouwing en de bestaande stedelijke structuur behouden.

Aan de andere kant is de geslotenheid van het Marineterrein al eeuwen medebepalend voor de buurt. Met name Kattenburg, maar ook de andere Oostelijke

Eilanden zouden op historische, stedenbouwkundige en sociale gronden, gebaat zijn bij een integrale mee-ontwikkeling met het Marineterrein. Ook voor omwonenden van de Kadijken en Rapenburg biedt het terrein kansen voor functies die elders steeds meer onder druk staan.



De Oostelijke eilanden rond 1782 op een kaart van Gerrit de Broen (uitsnede). Links, op Oostenburg, de 'Scheeps Timmer Werf van de VOC, en rechts 's Lands Dok, de 'Admiraliteits 'Scheeps Timmer Werf'.

1.2 Politieke interesse volop

Al meer dan een decennium kunnen de kansen op het Marineterrein rekenen op de aandacht van lokale en landelijke politiek. Toenmalig Kamerlid Frans Timmermans stelde eind 2002 vragen aan de minister van Defensie, na een pleidooi van PvdA-raadslid Thijs Reuten voor gehele of gedeeltelijke functieverandering. Op 4 februari 2010 stelde D66-Kamerlid Boris van der Ham vragen over de mogelijke ontwikkeling van het Etablissement.

In Amsterdam knokte GroenLinks-wethouder Maarten van Poelgeest voor 'een openbaar toegankelijk gebied voor recreatie, werken en wonen'¹. De VVD zag er aanvankelijk weinig in, maar toen Minister Hillen in april 2011 aangaf het terrein te koop te zetten, zag men toch kansen: waar van Poelgeest verdacht werd van een inzet op 'veel, vooral veel sociale woningbouw', pleitte de VVD voor 'iconische hotels' en 'appartementen in het topsegment'². De deelraad Centrum werd een voorstel van Thijs Kleinpaste (D66), gesteund door GroenLinks en PvdA Centrum voor een stadspark³.

In 2012 maakte het toenmalige college in samenwerking met het Rijk een globale Strategienota. Op basis daarvan werd in december 2013 een bestuursovereenkomst gesloten over de openstelling, transformatie, ontwikkeling en uiteindelijk verkoop van het terrein. Zowel overeenkomst als strategienota gaan evident uit van andere, toen geldende marktomstandigheden: het werd niet voorzien dat Amsterdam - of een ander - het terrein op korte termijn kon ontwikkelen. Inmiddels is de realiteit een

¹ Trouw 5 december 2013

² VVD gemeenteraadslid Frank van Dalen, 3 september 2011

³ Het Marine Etablissement ontsloten: Visie op het 'Stadspark van de Toekomst', 2 December 2011

omgekeerde en moet Amsterdam zorgen dat het winstverwachtingen tempert om een invulling op inhoud en behoefte na te kunnen streven.

1.3 Een nieuw stuk Amsterdam of een Cash Cow voor het Kabinet?

Het bruto vloeroppervlak (bvo) van de gebouwen alleen al is ruim 63.000 vierkante meter. Het gehele gebied is 15 hectare groot, een oppervlakte vergelijkbaar met Artis. Dat is groter dan de driehoek van Funenpark - Czaar Peterstraat - Keerwal.

En nu, na zoveel eeuwen van winstbejag en wereldzee, van militair en maritiem vertoon, van geldzucht en geslotenheid, moet het Marineterrein dan toch eindelijk een echt stuk Amsterdam worden. Maar hoe zorgen we dat het Marineterrein als het straks klaar is een gebied is waar Amsterdammers ook echt wat aan hebben?

De functies die in de binnenstad en de stad als geheel het meest onder druk staan zijn: groene verblijfsruimte, niet-commerciële creatieve en maatschappelijke ruimte en betaalbare woonruimte.

“Er liggen drie, nog niet vanzelfsprekend samenvallende verwachtingen en ambities op tafel: de ambitie om de ontwikkeling organisch te laten verlopen, de ambitie om op dit terrein topkwaliteit te realiseren en de verwachting (en ambitie) om op termijn een bepaalde opbrengst voor het Rijk te realiseren met de verkoop van het terrein.”

College van Rijksadviseurs, 14 januari 2015, aan Rijksvastgoed en Ontwikkelbedrijf.

Als het kabinet Rutte het Marineterrein ziet als verdienmodel - het was immers een ‘bezuinigingsopgave’ om het terrein te koop te zetten, en het is niet zomaar het Rijksvastgoed en *Ontwikkelbedrijf* - terwijl Amsterdam steeds duurder wordt, hoe zorgt Amsterdam dan dat het terrein plek zal bieden aan de functies waar de stad en de Binnenstad, om schreeuwen?

1.4 Een sturende overheid schept ruimte

Dit initiatiefvoorstel beoogt niet over burgers of reguliere processen heen te springen. Integendeel. Alles wat in onze beleving niet nu hoeft te worden besloten, staat met nadruk niet genoemd in de besluiten. Maar alleen als Amsterdam vroeg duidelijk maakt wat nu en in de toekomst nodig is voor het gebied en voor de stad, kan ze ervoor zorgen dat ze straks nog de ruimte heeft om die ambities waar te maken.

Dit is geen regulier proces: de prijs en grondwaarde van het terrein moeten nog worden bepaald. Hoewel het terrein vlakbij het duurste deel van Amsterdam ligt en heel Amsterdam middenin de vastgoedgekte zit, hangt de waardebeoordeling af van de winstverwachting, en die hangt in hoge mate af van de functies die de gemeenteraad - ook als Amsterdam niet koopt als enige bevoegd tot planologische keuzes - toestaat in het bestemmingsplan. Dat maakt Amsterdam een onderhandelingspartner met een sterke positie en de meest logische koper.

“De overheid schept ruimte, wij Amsterdammers vullen die in.”

Definitie van ‘Top-Up’ besturen, uit het Manifest ‘Voor de Amsterdamse Binnenstad’ van Stad-Forum.

Het is de overtuiging van GroenLinks Amsterdam dat we die ruimte als stad alleen kunnen bieden als we het Marineterrein beschermen tegen de markt. Of, zoals Stad-

Forum zelf zegt in haar manifest: “Dat vereist een sturende overheid, die niet alleen naar winst op de korte termijn kijkt, maar ook naar het Bruto Lokaal Geluk. Een overheid dus die investeert in onderwijs en cultuur en die betaalbare woningbouw stimuleert. Dat is economisch nog duurzaam ook.”

Door nu als raad te bepalen dat het Marineterrein creatief, groen en betaalbaar moet worden, kan voorkomen worden dat we daar vanwege de winstverwachting van een rechts kabinet straks een villawijk, hotels en een mini- Zuidas aan het Oosterdok moeten gaan bouwen, om maar de vraagprijs van het Rijk op te hoesten.

Door nu te sturen op keuzes die voortvloeien uit de evidente behoeftes van de stad, bieden we, door het te vrij waren van marktdruk, ruimte om de invulling van het terrein binnen die niet-marktgedreven keuzes, aan Amsterdam en Amsterdammers te laten.

1.5 Niet kijken naar korte termijn winst, maar naar “Bruto Lokaal Geluk⁴”

Groene verblijfsruimte, niet-commerciële ruimte voor creatieve en maatschappelijke functies en betaalbare woningen zijn de zaken die in het Centrum en in de stad als geheel, het meest onder druk staan. Het is niet aannemelijk dat de gemeente in het Centrum, of zelfs binnen de Ring, ooit nog de kans zal hebben om op enige schaal groene of creatieve ruimte en inpasbare betaalbare woonruimte toe te voegen.

De trend van de teloorgang van sociale en anderszins betaalbare huur binnen de Ring en in het Centrum is dramatisch. Blijkens de cijfers van de gemeente zelf is de Binnenstad een van de gebieden van de stad met de minste sociale huur en het minste groene verblijfsruimte. Ook heeft het Centrum het minste openbare ruimte, het meeste commercie in de openbare ruimte en lijdt dit deel van de stad het meest aan verdringing van minder winstgevendende functies. De enige niet aan de markt blootstaande huurwoningen binnen de Ring zijn op middellange termijn corporatiewoningen.

Een minder groen stuk Amsterdam dan het Centrum is er niet:



⁴ Stad-Forum Manifest “Voor de Amsterdamse Binnenstad” van Stad-Forum.

2. Doel: ruimte scheppen door het Marineterrein te vrijwaren van marktdruk

Er lijkt geen enkele voorzienbare en realistische reden te zijn om niet op voorhand te kiezen juist daar ruimte te bieden aan de drie functies die het meest onder druk staan: creatieve en maatschappelijke ruimte, groen, en betaalbare woningen. Geen enkele voorspelling ten aanzien van de ruimtelijke of sociale ontwikkeling van de stad toont enig zicht op een afnemende behoefte, of een toenemend aanbod, op deze essentiële functies. Voor de markt kan de overheid de ruimte altijd later nog vergroten. Later waarde toevoegen is makkelijker dan koopwoningen onteigenen of kantoren (laten) afwaarderen.

Desnoods stuurt het Rijk een naheffing als er nog wat extra wordt verdiend. Maar Amsterdam moet in dit proces de behoefte van stad en omgeving leidend laten zijn. Dat kan alleen door keuzes over woonsegment, een open groene invulling en voornamelijk creatieve in plaats van commerciële functies vroeg te maken.

Totdat het hele proces van ontwerp, participatie en verwerving doorlopen is, is het naast bovenstaande essentieel dat het terrein voor veel meer Amsterdammers als een huiskamer gaat voelen en die integratie in het stedelijk weefsel niet wacht tot het terrein volledig is ontwikkeld. Dat vergt een integrale blik op het terrein en de stad en het terrein en de buurt: nu al kan de openbare beleving worden versterkt. Ruimtelijk, door te investeren in de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers en het 'aanhelen' van de Kattenburgerstraat. Maar ook sociaal, door space- en placemaking, broedplaatsen, door het nu al vestigen van buurtfuncties op aandragen van de bewoners van de Oostelijke Eilanden, de Kadijken en de Prins Hendrikkade en omgeving.

Bij alle afwegingen rondom een zo broodnodig en felbegeerd stuk stad hanteert GroenLinks Amsterdam de volgende uitgangspunten:

- De meest kwalitatieve invulling moet leidend zijn, niet de verdien capaciteit.
- De meest kwalitatieve invulling is die welke het meest voldoet aan de behoefte van de stad.
- De meest kwalitatieve invulling gaat uit van de inherente waarden van het gebied zelf en biedt ruimte aan een menging van functies die elders moeilijk terecht kunnen.

Dit initiatiefvoorstel beoogt daartoe vier dingen:

- 1. Ruimte maken en houden: voor mede de grondwaarde bepalende keuzes⁵ zodat die niet later door (markt/Rijks)eisen onmogelijk worden gemaakt:*

VOORSTEL 1: Garandeer een groen autovrij stadspark en leg een bebouwingspercentage van maximaal 50% nu al vast.

VOORSTEL 2: Beschouw het Marineterrein als 'duurzaam voorbeeldproject': kies voor een volledig klimaatneutraal terrein, met een zo hoog mogelijke eigen

⁵ Keuze voor groen, duurzaam openbaar goedgevoerd onbebouwd terrein, keuze voor betaalbaar woonsegment, keuze voor creatieve en maatschappelijke functies in plaats van commerciële en kantoorfuncties.

energieproductie. Streef naar een energievoorziening die in bezit is van lokale gebruikers en bewoners. Onderzoek alle manieren waarop een volledig duurzaam Marineterrein kan fungeren als ‘motor’ voor de verduurzaming van de buurten eromheen.

VOORSTEL 3: Ontwikkel het Marineterrein zoveel mogelijk circulair, met hergebruik van aanwezige bouwmaterialen. Gebruik daarbij de inzichten van Amsterdamse pilotprojecten op het gebied van circulair ontwikkelen en de ‘Roadmap Circulaire Gronduitgifte’.

VOORSTEL 4: Behoud de ruimte voor creatieve en maatschappelijke functies: kies voor zo weinig mogelijk kantoren.

VOORSTEL 5: Laat woonsegment geen sluitstuk van de grondexploitatie zijn: investeer in de gemengde stad en kies vroeg voor merendeels sociale huur, aangevuld met middenhuur tot 1,5 modaal.

VOORSTEL 6: Onderzoek⁶ mogelijkheden om het terrein aan te kopen en eventueel later gegenereerde meerwaarde met het Rijk te verrekenen. Onderzoek ook coöperatieve ontwikkelvormen en andere manieren om tot de minst winstgedreven invulling te komen.

II. *Open de Poorten!* De bereikbaarheid van het Marineterrein zo snel mogelijk, zoveel mogelijk versterken door de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers te vergroten:

VOORSTEL 7: Ontwikkel een ‘Actieplan Voetganger en Fietsers Marineterrein’, zodat de directe toegankelijkheid en de langzaamverkeersroutes eromheen en erdoorheen zo snel mogelijk zo veel mogelijk verbeteren.

III. *Versterk de huiskamerfunctie en openbare beleving: zoveel mogelijk versneld door op korte termijn in te zetten op space- en placemaking door creatievelingen met stedelijke aantrekkingskracht en door het vestigen maatschappelijke buurtfuncties:*

VOORSTEL 8: Reserveer in de beschikbaar komende gebouwen ruimte voor broedplaatsen en/of ateliers, nodig actief nieuwe placemakers uit, maak ‘placemaking’-afspraken in ruil voor meerjarige zekerheid en biedt zittende creatieve, niet-commerciële initiatieven met meerwaarde zekerheid.

VOORSTEL 9: Realiseer vanaf volgend jaar een ambitieus aantal atelierwoningen in de beschikbaar komende gebouwen.

VOORSTEL 10: Vestig een tijdelijke buurtfunctie in het Poortgebouw, en onderzoek de permanente huisvesting van buurt en ontmoetingsfuncties in het Poortgebouw.

VOORSTEL 11: Stel alle sportfuncties open voor buurtbewoners en initiatieven zodra het terrein open is, en investeer in de bekendheid van de sportfunctie van het Marineterrein onder Amsterdammers.

VOORSTEL 12: Kies voor een integrale, groene ontwikkeling van de openbare ruimte op en rond het Marineterrein, met bewoners en ondernemers. Onderzoek zelf/medebeheer op en rond het Marineterrein en kleinschalige stadslandbouw op het terrein zelf.

VOORSTEL 13: Reserveer in de vrijkomende gebouwen ruimte voor onderwijs en zorgvoorzieningen en doe een buurt- en stadsinventarisatie om te zien aan welke

⁶ Voor het geval een goedgekeurd, niet commercieel Marineterrein met groene, creatieve en maatschappelijke voorzieningen en betaalbare woningen niet in samenspraak met het Rijk ontwikkeld kan worden.

voorzieningen behoefte is.

IV. *Integrale gebiedsontwikkeling met Kattenburg en brede participatie:*
een transformatie, ontwerp en ontwikkelproces dat dankzij een winstluwe benadering ruimte biedt aan de behoeftes en initiatieven uit buurt, wijk en stad voort kan borduren op huidige ontwikkelingen op het terrein:

VOORSTEL 14: Maak Kattenburg, de Kattenburgerstraat en het Kattenburgerplein onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling.

VOORSTEL 15: Maak met de Woningcorporatie een verbeterplan voor de Kattenburgerstraat en omgeving, waaronder voor dubbelgebruik van de parkeergarage.

VOORSTEL 16: Kies, Top Up⁷, voor een zo organisch en adaptief mogelijke ontwikkelstrategie.

VOORSTEL 17: Kies voor een participatietraject voor stad én buurt.

2.1. Ruimte maken en houden voor groen, creatief, maatschappelijk, betaalbaar.

GroenLinks meent dat deze keuzes het meest voldoen aan de behoefte van gebied en omgeving. Belangrijker is dat het alleen mogelijk lijkt de ruimte te maken en houden voor niet-winstgedreven keuzes en te zorgen dat ze niet later in het proces materieel onmogelijk blijken, als dat tijdig gebeurt. Daarom vindt GroenLinks het essentieel dat deze keuzes vroeg worden voorgelegd. Duurder kan, zo gezegd, ook later.

2.2. Autovrij Marineterrein

“In de Verkenningstudie Marineterrein (2012) is beschreven dat we met een verdichting van het Marineterrein tegen de grenzen van de luchtkwaliteit aanlopen. Dat is reden om het Marineterrein als autoluwe wijk verder uit te werken. Ook dat past in het beleid om de uitstoot van CO₂ te reduceren.”
Strategienota Marineterrein (27 augustus 2013)

Uitgangspunt van GroenLinks is een *autovrij* Marineterrein. De ligging van het terrein leent zich uitstekend voor vervoer over water dus behalve voor nooddiensten en mensen met een beperking, lijkt gemotoriseerd verkeer volkomen onnodig.

Dat het maaiveld van het Marineterrein geheel parkeervrij zal zijn, lijkt ons een breed gedeeld uitgangspunt. Parkeerders kunnen parkeren in één van de omliggende parkeergarages: Oosterdoksgarage, Piet Heingarage en Markenhovengarage. Als de Kattenburgergarage na verbeterd gebruik nog ruimte biedt, komt ook die in aanmerking.

Op dit moment is via de Kattenburgerstraat en het Kattenburgerplein het terrein - voor zover toegankelijk - al redelijk goed ontsloten voor openbaar vervoer met de buslijnen 48 en 22. Vanaf de Kattenburgerstraat is de halte van tram 26 richting CS en IJburg redelijk goed bereikbaar en aan de kant van de Oosterdokstoegang is via

⁷ “De overheid schept ruimte, wij Amsterdammers vullen die in.”

-definitie van ‘Top-Up’ besturen, uit het Manifest ‘Voor de Amsterdamse Binnenstad’ van Stad-Forum.

de Kop Dijksgracht de halte van lijn 26 ter hoogte van het Muziekgebouw niet ver weg. Het Centraal Station ligt op 10-15 minuten loopafstand.

Voor zover er überhaupt voorwaarden zouden moeten zijn voor radicaal autovrije keuzes, zijn die dus in hoge mate vervuld. Met uitzondering van de zo nodige infrastructuur voor voetgangers en fietsers.

2.3. Groene Oase: de Voorwerf

De Voorwerf is het oudste gedeelte van het terrein. Dit wordt nu gekenmerkt door fraaie randbebouwing en een bestaand parklandschap. Er is nu al sprake van een soort tuin, ommuurd door gebouw en water, die door de buurtbewoners en Amsterdammers die het kennen, gretig wordt gebruikt. Het versterken van deze ruimtelijke kwaliteiten ligt voor de hand. Juist in het drukke Centrum is steeds minder sprake van stille plekjes. Door het historische karakter van de tuin te behouden en versterken kan hierin worden voorzien.

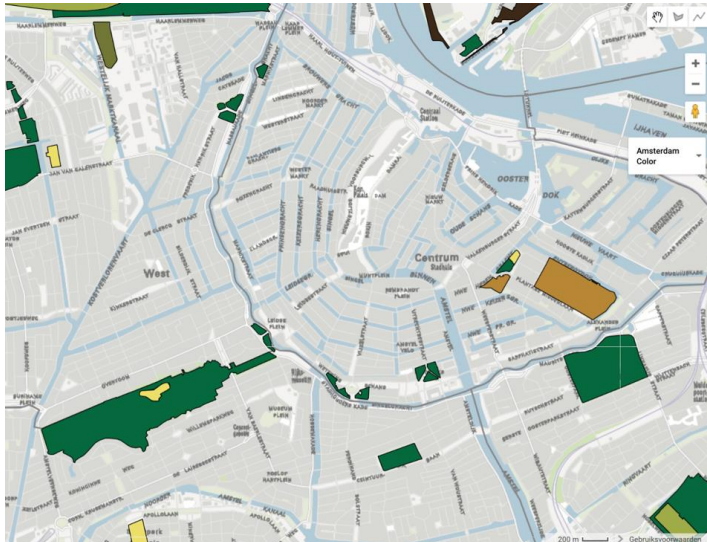
Ook de rest van het westelijke deel leent zich voor een parkachtige invulling en recreatie. De ambitie uit de Strategienota om het zwemmen op het terrein actief mogelijk te maken, had voortvarender op kunnen worden gepakt. Na een voorstel van raadsleden Poot, Glaubitz en Duijndam lijkt daar nu meer vaart in te komen. Onderzocht worden nu in ieder geval eindelijk het aanleggen van zwemtrappen, afscheiding van het zwemgedeelte en beperkte cateringmogelijkheden, zoals een foodtruck.

“Met name het westelijk gebied heeft een grote groene kwaliteit met uitzicht op de binnenstad. Een invulling als park ligt voor de hand. In de structuurvisie is deze beleidswens ook neergelegd. Tegelijkertijd is dit gebied, dat ongeveer 50% van het terrein bestrijkt, te benutten voor evenementen. Het is, inclusief de haven, zo groot als het museumplein. Het park dat hier al bijna natuurlijk ontstaat, biedt evengoed nog de mogelijkheid om 17.000m² aan nieuwe functies te herbergen in de te behouden (historische) gebouwen”

Strategienota Marineterrein (27 augustus 2013)

Centrum kent over het algemeen de kleinste huizen van de stad, zeker voor mensen met een kleinere portemonnee. Het parkbezoek onder bewoners van het stadsdeel is het hoogst van de stad. Centrum heeft echter, in absolute en relatieve zin, het minste groenoppervlak van Amsterdam⁸. Dat is, ook gezien de huiskamerfunctie die het stadsdeel vervuld voor stad en land, niet verstandig. Gezien de dichte, veelal monumentale bebouwing van de rest van het stadsdeel is dit alleen op te lossen met een groene, parkachtige, openbare invulling van een groot deel van het Marineterrein.

⁸ Trendrapport Amsterdamse Binnenstad 12/13



2.4 Bebouwing versus open ruimte

In de Verkenningstudie uit 2012 is van het gehele terrein (circa 14 hectare) een gebied van circa 50.000 m² opnieuw ingevuld met woningbouw. De strategienota schetst een drietal mogelijke modellen:

Dok-model: bebouwde randen met een centrale open publieke ruimte.

50/50-model: parkachtige strook en meer compact bebouwd deel.

Campus-model: verspreide verkaveling van losse gebouwen in publieke ruimte.



Bovenstaand is te zien dat het gehanteerde bebouwingspercentage van 50% in alle modellen hetzelfde is. Dat versterkt het vertrouwen van GroenLinks in de realiseerbaarheid van onze visie: het lijkt in meerdere ontwerpmodellen mogelijk om een multifunctioneel terrein met een multifunctioneel karakter te ontwikkelen, waar gewerkt, gewoond en gecreëerd kan worden.

VOORSTEL 1:

Garandeer een groen autovrij stadspark en leg een bebouwingspercentage van maximaal 50% nu al vast

2.5 Duurzame buurtmotor en toonaangevend duurzaam voorbeeldproject

GroenLinks ziet duurzaamheid als essentiële randvoorwaarde, en kan zich niet anders voorstellen dan dat de gebouwen - nieuwbouw of getransformeerd - op het Marineterrein klimaatneutraal of zelfs energiepositief zullen zijn. Toch ziet GroenLinks voor het Marineterrein grote kansen, die vroeg moeten worden benut.

Vanwege de ontwikkeling van een relatief groot gebied, een unicum in het Centrum, heeft het terrein echter grote potentiële waarde als de motor voor het versnellen van de verduurzaming van bijvoorbeeld Kattenburg. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan een lokaal warmtenet, of een energiecoöperatie waar ook de bewoners en gebruikers van omliggende buurten aan deel kunnen nemen.

VOORSTEL 2:

Beschouw het Marineterrein als ‘duurzaam voorbeeldproject’: kies voor een volledig klimaatneutraal terrein, met een zo hoog mogelijke eigen energieproductie. Streef naar een energievoorziening die in bezit is van lokale gebruikers en bewoners. Onderzoek alle manieren waarop een volledig duurzaam Marineterrein kan fungeren als ‘motor’ voor de verduurzaming van de buurten eromheen.

Vanwege de uitstraling en bekendheid van het terrein, en de centrale ligging in het midden van de hoofdstad, vindt GroenLinks dat het Marineterrein een toonaangevend en aansprekend voorbeeld moet worden van hoe je een stadswijk duurzaam en circulair ontwikkelt. De lessen die geleerd worden uit pilots zoals ‘Circulair Buiksloterham’ en de ontwikkeling van Centrumeiland moeten op het Marineterrein worden toegepast. Gebruik daarbij de ‘Roadmap Circulaire Gronduitgifte’ die in opdracht van de gemeente voor Metabolic en SGS Search ontwikkeld is.

Een bijzondere kans die de transitie naar een zero-emissie energievoorziening biedt, is dat energiesystemen gedecentraliseerd en gedemocratiseerd worden. De energievoorziening wordt dan ontwikkeld met en komt in handen van (een coöperatie van) lokale bewoners en gebruikers. Het Marineterrein is uitstekend geschikt om de energievoorziening op deze manier te ontwikkelen.

VOORSTEL 3:

Ontwikkel het Marineterrein zoveel mogelijk circulair, met hergebruik van aanwezige bouwmaterialen. Gebruik daarbij de inzichten van Amsterdamse pilotprojecten op het gebied van circulair ontwikkelen en de ‘Roadmap Circulaire Gronduitgifte’.

2.6 Zo weinig mogelijk kantoren, of een Internationaal Topmilieu?

Toenmalig wethouder Maarten van Poelgeest in 2013, in de Strategienota over kantoren op het Marineterrein:

“In de Kantorenstrategie is het centrum, waarbinnen het Marineterrein ligt, aangewezen als balansgebied. Dit betekent dat het huidige kantoorareaal niet mag toenemen. Op het Marineterrein is in de huidige situatie al sprake van kantoorgebruik. Maar omdat dit een militaire bestemming heeft is dat niet meegeteld in de kantorenvorraad van het Centrum. Het vrijkomen van de kantoren op het

Marineterrein voor de vrije markt geldt dus als een toevoeging. De gemeentelijke werkgroep Kantorenstrategie acht het logisch dat een deel van het bestaande vastgoed ook in de toekomst in gebruik blijft als kantoorruimte omdat het pand en de locatie zich hier naar alle waarschijnlijkheid goed voor lenen. De werkgroep adviseert echter wel om de omvang van kantoorruimte dat toegestaan wordt zo beperkt mogelijk te houden en er voor te zorgen dat de totale kantorenvoorraad in het Centrum per saldo niet groeit. Dit betekent dat kantoorgebruik op het Marineterrein pas toegestaan kan worden nadat bestaande kantorenvoorraad elders in het Centrum is onttrokken. Dit kan dan afhankelijk van de hoeveelheid te onttrekken kantoorruimte maximaal 27.000 m² bedragen, maar bij voorkeur minder. “

GroenLinks ziet vandaag de dag eerder meer dan minder redenen om in te zetten op zo weinig mogelijk kantoren. Het lijkt alsof dit college dat anders ziet. Wethouder Kajsa Ollongren liet namens het college in de consultatieversie van ‘Ruimte voor de Economie van Morgen’, de concept-kantorenstrategie weten:

“De vestigingskeuze voor deze bedrijven is tussen Amsterdam of een andere internationale stad. In de strijd om talent kan het bouwen van een kantoor op een aantrekkelijke locatie midden in de stad een strategie zijn om nieuw talent te werven of te behouden.” Waarna als voorbeelden genoemd worden: Booking.com, 70.000 m² en Oracle, 13.000 m² schuin tegenover het Marineterrein.







Links Nemo, rechts nieuwe complex waarin Booking.com zich vestigt. Linksonder Nemo
© Ben van Berkel

De nota vervolgt:

“Als bijzondere locatie in het Centrum biedt het Marineterrein op korte termijn een bijzondere kans voor het versterken van het vestigingsklimaat in Amsterdam. Deze locatie heeft alle kwaliteiten voor de ontwikkeling van een internationaal milieu: historische uitstraling, in het hart van de binnenstad en, door de nabijheid van het Centraal Station, internationale connectiviteit en goede verbindingen met de regio. Naast kansen voor internationale bedrijven biedt het Marineterrein ook kansen om economische programma’s te ontwikkelen voor innovatieve bedrijvigheid.”

Fijn, dat daar ook nog wat kansen voor overblijven. Naast al dat ‘internationale milieu’.

Kantoren- strategie	INTERNATIONAAL TOPMILIEU	MULTIMODAAL KNOOPPUNT	INNOVATIE DISTRICT	CREATIEVE WIJK
				
Wat	Hoogwaardige vestigingslocatie. Vestigingseisen: <ul style="list-style-type: none"> Directe verbondenheid luchthaven Verbonden met MRA Hoogwaardige omgeving Groot aanbod stedelijke voorzieningen. 	Multimodale knooppunten bieden ruimte voor grootschalige kantoren door goede verbondenheid met stad én met metropoolregio.	Stedelijk gebied dat door mix bijdraagt aan innovatief vermogen van stad. Werk-woongebied met woon-werkbalans van +/- 50%-50% rond kennisinstelling of trekker.	Gemeente woon-werkwijk. Sluit programmatisch aan bij bestaand centrummilieu in Amsterdam. Menging met kleinschalige kantoren.
Groeikansen	<ul style="list-style-type: none"> Centrum / Zuid / Zuidas Groei later mogelijk op: <ul style="list-style-type: none"> Sixhaven Marineterrein (of innovatief) Kerncorridor Zuidas-Schiphol 	Bestaande knooppunten: <ul style="list-style-type: none"> Sloterdijk Amstelstation Amstel-Arena Nieuwe kansen op: <ul style="list-style-type: none"> Duivendrecht Lelylaan 	<ul style="list-style-type: none"> Riekerpolder (West Innovatiedistrict) Amstel 3 (kantorenpark) Marineterrein (of internationaal) 	<ul style="list-style-type: none"> Wijken die aansluiten bij bestaand centrummilieu Centrale locaties in stad Minder goede logistieke bereikbaarheid in toekomst

Uit: Ruimtelijk Economische Bouwstenen voor de groei van Amsterdam / Koers 2025, versie voor consultatie mei/juni 2017.

Het Marineterrein als internationaal topmilieu of als plek voor innovatie met 50/50 woon werk? Opties als 'creatieve wijk' lijken niet te voldoen aan de verdienverwachting van het College. GroenLinks verwacht en vreest dat die van het Rijk (nog) hoger is. Nu kantoren expliciet nastreven op het terrein werkt prijsopdrijvend en potentieel verdringend voor belangrijker functies, zoals de parkfunctie, de creatieve en maatschappelijke functies en de betaalbare woonfunctie. Als er al kantoren komen op het Marineterrein, moet het gaan om flexwerkplekken, het versterken van de start-ups, en het bieden van kantoor ruimte aan creatieve initiatieven.

VOORSTEL 4:

Behoud de ruimte voor creatieve en maatschappelijke functies: kies voor zo weinig mogelijk kantoren.

2.7 Nieuw Kattenburg: een nieuwe Amsterdamse woonwijk op een monumentaal terrein.

De dichtheid, uitgedrukt in de *Floor Space Index (FSI)* waarmee is gerekend in de onder de Strategienota liggende 'Financiële verkenning Marine Etablissement Amsterdam' (d.d. 09-01-2012) is 3, waarbij wordt uitgegaan van blokken van gemiddeld zes lagen, met een totaal in de grondexploitatie van 1.350. Over segmenten zegt de Strategienota niets. Dat was in de toen heersende markt ook totaal onnodig.

Op onder andere de Westerdoksdijk is sindsdien in een hogere dichtheid (FSI 4 en daarboven) gebouwd. Op de stedenbouwkundige opzet van de Westerdoksdijk valt veel af te dingen: met name de omsloten bouwblokken met lege atriëms, en het daardoor ontstane tekort aan openbare verblijfsruimte kunnen beter.

Toch geeft dit voorbeeld aan dat het aannemelijk is dat, ongeveer tot de hoogte van het nu op het Marineterrein aanwezige Marechausseegebouw een relatief hoog aantal woningen gebouwd zou kunnen worden. Dat kan zonder dat daarbij de inherente monumentale waarden van het Marineterrein of de Binnenstad of andere, even prangende maatschappelijke en creatieve functies, in het gedrang hoeven te komen.

GroenLinks wil een gevarieerd, niet commercieel, creatief en maatschappelijk gericht, woon/werk terrein van het Marineterrein maken. Wij denken dat een stevige woonfunctie inpasbaar is, zonder dat de monumentale waarden van het terrein, of de ruimte voor groen en creatieve en maatschappelijke functies, in het gedrang komen.

2.8 Easterdok Amsterdam Marine Village™ of investeren in gemengde stad?

"Het Marineterrein is een van de meest gunstige locaties voor woningbouw en transformatie binnen Amsterdam."

Strategienota Marineterrein

In nagenoeg elk ander stedenbouwkundig proces is het doodnormaal dat de raad, gehoord het college en de inspraak, een eigen afweging maakt voor wat betreft de segmenten van de woningvoorraad die het college had bedacht. De raad behoudt zich dat recht voor, of dat nu kleine financiële gevolgen heeft (Oostenburg) of grote (Zuidas).

Dat recht heeft de raad uiteraard ook in het geval van het Marineterrein ook, zoals in de voorbeelden hierboven, helemaal aan het eind van een eventueel besluitvormingsproces. Met als cruciaal verschil dat de raad in bijna alle andere gevallen zelf de eigenaar van de grond vertegenwoordigt, namelijk de gemeente Amsterdam.

Gezien de eerdere opstelling van het Rijks Ontwikkel- en vastgoedbedrijf (ROVB) op bijvoorbeeld Oostenburg, past het de raad nu op voorhand al te voorkomen dat Amsterdam straks geen Apollolaan-aan-het-Oosterdok, of een Coca Cola International Navy Establishment moet realiseren. Noch de keuze voor (de mate van) bebouwing, noch die voor de functies of woonsegmenten, mag afhangen van de markt, en dus niet van het ROVB.

2.9 Actief investeren in een gemengde Binnenstad

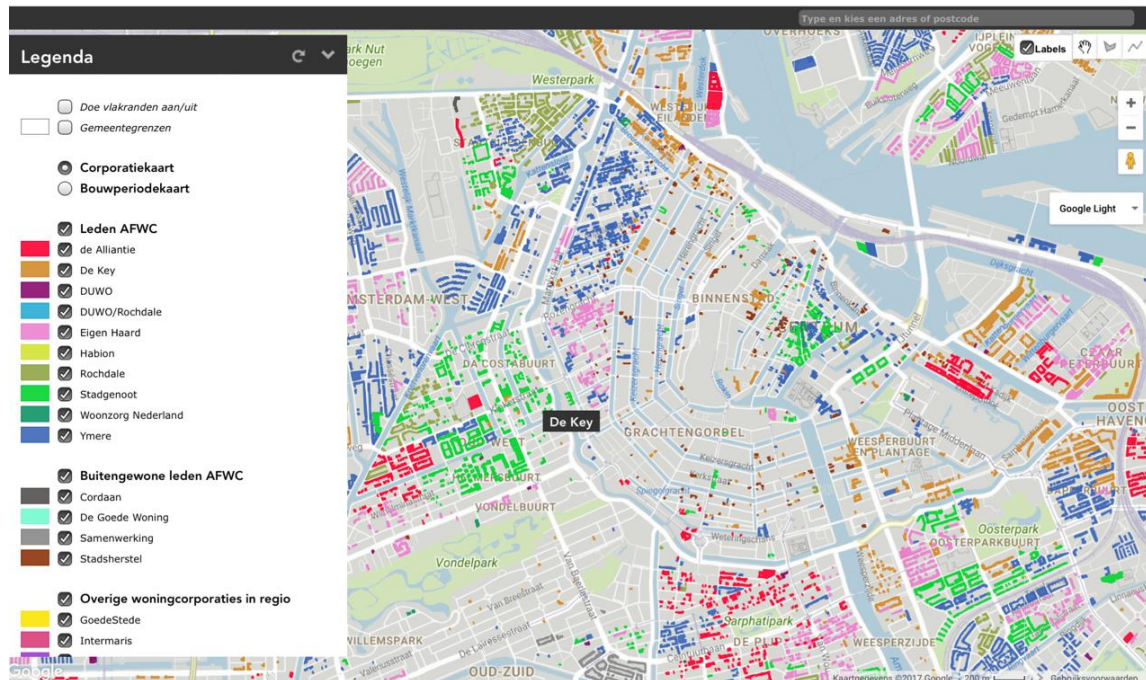
De hoeveelheid sociale huur in het gebied Centrum-Oost is slechts 28%⁹. De Samenwerkingsafspraken¹⁰ vragen niet alleen om behoud, maar ook om herstel van de menging tussen verschillende inkomens in wijken waarin minder dan 35% sociale huur is.

Het geldt inmiddels als onbetwiste realiteit dat zonder drastisch ingrijpen een groot deel van de huren van woningen uit de particuliere huurvoorraad binnen de Ring door inprijzing van hogere WOZ-waardes tot ver boven de liberalisatiegrens zullen

⁹ Wonen in Amsterdam, 2015

¹⁰ Tussen Gemeente, Corporaties en Huurders.

stijgen, waarna ze voor sociale huurders en voor middeninkomens onbetaalbaar zullen worden. De enige niet aan die marktdruk blootstaande woningen zijn - helaas - corporatiewoningen.



Corporatiewoningen in Amsterdam, met het Centrum als minst bedeed.

Ook is evident dat betaalbare nieuwbouw binnen de Ring op enige schaal onwaarschijnlijk is, zeker in het Centrum. In beginsel zou de stad hier in moeten zetten op 100 procent sociale huur. Eventueel kan worden ingezet op een deel middenhuur tot anderhalf keer modaal.

VOORSTEL 5:

Laat woonsegment geen sluitstuk van de grondexploitatie zijn: investeer in de gemengde stad en kies vroeg voor merendeels sociale huur, aangevuld met middenhuur tot 1,5 modaal.

VOORSTEL 6:

Onderzoek¹¹ mogelijkheden om het terrein aan te kopen en eventueel later gegenereerde meerwaarde met het Rijk te verrekenen. Onderzoek ook coöperatieve ontwikkelvormen en andere manieren om tot de minst winstgedreven invulling te komen

¹¹ Voor het geval een goeddeels onbebouwd, niet commercieel Marineterrein met groene, creatieve en maatschappelijke voorzieningen en betaalbare woningen niet in samenspraak met het Rijk ontwikkeld kan worden.

3. Versneld versterken van de bereikbaarheid van het Marineterrein

Volgend jaar gaat het resterende deel van het terrein open en verlaat de Marine het Etablissement. Tussen de hoofdingang en de Mariniersbrug is de muur grotendeels niet monumentaal. Dit biedt kansen voor extra toegangen, meer fiets- en voetgangersinfrastructuur en een meer openbare beleving. Juist gezien de directe ligging van de nu nog niet openbare sportvelden achter dit deel van de muur biedt juist het openen van dit stuk grote kansen voor de integratie met Kattenburg.

Essentieel in deze fase en in dit voorstel vindt GroenLinks ook het radicaal kiezen voor en versnellen van alle evidente investeringen en beslissingen voor voetgangers en fietsers die, ongeacht de verdere invulling, meteen na volledige vrijgave van het terrein volgend jaar in hoog tempo noodzakelijk zullen zijn.

Hoe meer en hoe sneller Amsterdammers het Marineterrein opnemen in hun doorgaande routes, hoe sneller het terrein als Amsterdam zal voelen.

3.1. Voetganger

Als het Marineterrein als Stadspark wil gaan functioneren, dan moeten zowel binnenstadsbewoners als toeristen daar fietsend of wandelend vanuit het stadshart of vanaf het Centraal Station makkelijk kunnen komen. Door de ontsluiting van het terrein voor langzaam verkeer, verwachten we dat wonen en werken op het Marineterrein zich hieraan zullen aanpassen.

De huidige toegangen van het terrein beslaan slechts uit:

- A) Ingang Voorwerf tegenover Bijtjespad.** Alleen voor langzaam verkeer.
- B) Hoofdingang schuin tegenover Kattenburgerkruisstraat.** Nu nog toegankelijk voor autoverkeer.

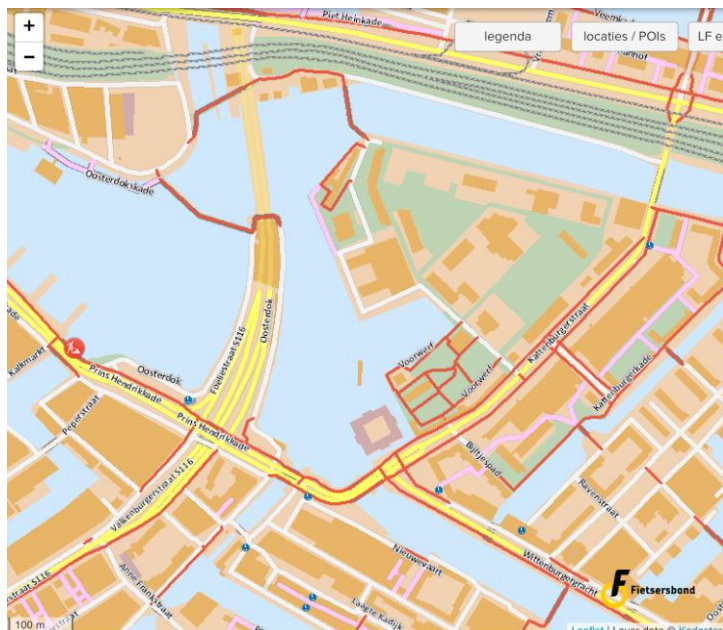
Om tot een goede ontsluiting van het terrein te komen zouden daaraan nog twee nieuwe ingangen toegevoegd moeten worden:

- C) Ingang halverwege hoofdingang en spoorviaduct.** Voorbij de opslagloods van het Scheepvaartmuseum. Dit gedeelte van de muur is herbouwd en een extra toegang hier zou de openbare beleving en de toegankelijkheid van de meteen achter dit deel van de muur gelegen sportvelden vergroten.
- D) Huidige (nog afgesloten) ingang Marechausseegebouw.** Ingang voor langzaam verkeer. Ook in de toekomst blijft het Marechausseegebouw in gebruik bij Defensie, maar dat lijkt het openen van deze poort niet op voorhand uit te sluiten.

Bij al deze ingangen zijn goede oversteekvoorzieningen over de Kattenburgerstraat nodig voor voetgangers en fietsers in de vorm van vluchtheuvels en zebrapaden.

Als onderstaande intensiveringen van fietsroutes en verbindingen voor beide soorten deelnemers, voetgangers en fietsers, worden doorgevoerd, ontstaan gerichte voetgangersroutes. Bovenstaande ontsluiting levert veel mogelijkheden voor recreatieve rondjes voor fietsers, wandelaars en joggers. De “dwarsroute” over de Oostelijke Eilanden gaat via het Marineterrein naar de Dijkgracht West en vandaar verder rond via Dijkgracht-Oost en Funenpark terug naar de “dwarsroute”.

3.2. Fietser



Op dit moment is er via de nieuwe Commandantsbrug en de brug over de Oosterdokstoegang een goede fietsverbinding via de De Ruyterkade naar de veren naar Amsterdam-Noord. Als de fietsbrug over het IJ komt te liggen van Hamerstraatkwartier naar Meeuwenlaan, wordt de Kattenburgerstraat een nog belangrijker fietsroute. Het Marineterrein komt dan nog centraler in het stedelijke fietsnetwerk te liggen.

Voor voetgangers en fietsers moet het Marineterrein optimaal ontsloten worden naar Kattenburg, de rest van de Oostelijke Eilanden en het stadshart. GroenLinks wil in ieder geval niet wachten tot de onderhandeling en ontwikkeling klaar zijn om de volgende kansen te benutten, zodra het terrein open gaat.

Fietsparkeren

Van het begin af aan moet duidelijk zijn dat de beste manier om het Marineterrein te bereiken per fiets of te voet is. Voor fietsers moeten er goede fietsenrekken of nietjes met aanbindmogelijkheden beschikbaar zijn. Bij Pension Homeland zijn die er te weinig. Daardoor heeft Kattenburg overlast van fietsparkeren voor het Marineterrein. Omdat er ruimte genoeg is op het Marineterrein, kunnen en moeten fietsparkeervoorzieningen daar snel worden aangelegd.

3.3. Verbinding Kattenburg - Wittenburg - Oostenburg - Czaar Peterbuurt - Funen.

Op dit moment is er maar één verbinding: via de Eilandenboulevard, een drukke en minder prettige route. GroenLinks wil zo spoedig mogelijk twee langzaam verkeersverbindingen toevoegen:

A) Eilanden Dwarsroute met nieuwe fietsbrug over de Kattenburgervaart.

De “dwarsroute” voor fietsers over Touwbaan en Poolstraat sluit op dit moment slecht aan op de hoofdingang van het Marineterrein. De brug over de Kattenburgervaart bij het Wittenburgerhoofd is niet geschikt voor fietsers omdat alle aansluitende paden voetpaden zijn. Om de aansluiting te verbeteren stellen we een nieuwe fietsbrug voor over de Kattenburgervaart tussen Bootstraat en Kattenburgerkruisstraat. Dat hoeft geen dure brug te zijn omdat de brug alleen geschikt moet zijn voor fietsers en voetgangers. Stedenbouwkundig gezien is het een verbetering omdat de Kattenburgerkruisstraat nu op een onlogische manier doodloopt.

In de grote Wittenburgerstraat is voor deze route tussen de fietsdoorsteek over het plein en de Bootstraat een klein stukje tweerichting verkeer voor fietsers nodig in combinatie met in ieder geval een afwijkende bestrating van de strook achter de geparkeerde auto's

B) Nieuwe route van de Czaar Peterbuurt/Funen via de Dijksgracht-Oost.

Dit moet een groene route worden met alleen medegebruik van de langzame fractie van de reiniging vanaf de werf op Oostenburg. Deze route is al opgenomen in de gemeentepannen, maar de uitvoering verloopt traag.

3.4. Verbinding van het Marineterrein met het stadshart en Oosterdok/CS

A) Permanente langzaamverkeersverbinding Commandantsbrug

Sinds kort is de Commandantsbrug in gebruik voor langzaam verkeer van de Dijksgracht-West naar het Marineterrein. Deze brug is aangelegd voor ca. 10 jaar. Wat GroenLinks, en meerdere buurtorganisaties zoals het Platform Kattenburg betreft is dit een prima plek voor een definitieve verbinding. De brug biedt aansluiting op het openbaar vervoer via de halte van tram 26 ter hoogte van het Muziekgebouw en verbindt het Marineterrein met de bestemmingen op de Kop Dijksgracht.

B) Nieuwe langzaamverkeersverbinding via brug Nemo-Marineterrein

Een brug van Nemo naar het Marineterrein kan niet gemist worden. Als het Marineterrein ook de functie van stadspark krijgt, dan moet dat ook te bereiken zijn vanuit het stadshart. Deze brug levert tevens een doorgaande fietsroute op van de “dwarsroute” over de Oostelijke Eilanden naar Oosterdokskade en Damrak. Die route biedt meteen een alternatief voor de volle, onaantrekkelijke route Eilandenboulevard-Prins Hendrikkade.

VOORSTEL 7:

Ontwikkel een ‘Actieplan Voetganger en Fietsers Marineterrein’, zodat de directe toegankelijkheid en de langzaamverkeersroutes eromheen en erdoorheen zo snel mogelijk zo veel mogelijk verbeteren.

4. Reikwijdte en huiskamergevoel: broedplaats, placemaking, buurtfuncties

De afgelopen jaren is door Bureau Marineterrein, een samenwerkingsverband van de gemeente en het Rijk, stevig ingezet op het vinden van huurders die bijdroegen aan het terrein. Het kernwoord daarbij was innovatie. De selectie van de huurders vond plaats op basis van de drie domeinen uit de Strategienota: Maritieme kracht, Waterpark en Innovatieve Werkplaats.

Aan de openbare beleving kan wat GroenLinks betreft op korte termijn, voortbordurend op de innovatieve en creatieve stakeholders die nu al op het terrein aan het pionieren zijn, nog veel verbeteren.

“Partijen als VR Base, IJfontein, Glimworm, Nine Connections, Makerversity en Drain Products zijn nu tijdelijk huurder en zijn bedrijven die als kenmerk hebben dat innovatie een belangrijk element van hun bestaansrecht is. Met de selectie van huurders wordt sterk ingezet op innovatie op allerlei vlakken. Daarmee vervult het Marineterrein nu al een belangrijke functie voor de stad: als plek waar innovatieve bedrijven bezig zijn met de toekomst. Deze ontwikkeling doortrekken naar de toekomst betekent dat het terrein haar functie als “laboratorium” voor de stad verder kan versterken, en wel op meerdere schaalniveaus. Op het schaalniveau van de buurt kunnen (sociaal-culturele-economische) verbindingen gelegd worden met de Oostelijke Eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg, waar de sociaal- maatschappelijke en economische achterstand een steuntje behoeft. Op de schaal van de binnenstad kan het Marineterrein de functie van spannend experimenteel lab vervullen. Waar in het ene deel van de Amsterdamse binnenstad de nadruk op consumptie ligt, ligt deze hier op het Marineterrein op productie; van kennis, kunde en nieuwe inzichten. “

Citaat uit KOERS HOUDEN , leidraad adaptief ontwikkelen, deel 2 CASE MARINETERRAIN (bureau SLA)

4.1 Broedplaats, placemaking, pioniers belonen, atelierwoningen

Het terrein voelt nog te hoogdrempelig, en nog te weinig buurtbewoners en andere Amsterdammers weten het terrein te vinden. Space- en placemaking is een beproefde manier om een plek meer een huiskamerfunctie te geven. Goede placemakers weten dat te doen mét de buurt.

Wij zijn er dan ook voor om in de bestaande bebouwing, in de resterende of binnenkort vrijkomende ruimte, plek te reserveren voor een creatieve broedplaats met een ‘placemaking’ functie. Biedt nieuwe initiatieven, of elders verdrevenen¹² ruimte en meerjarige zekerheid in ruil voor afspraken over placemaking en samenwerking met de buurt.

Daarbij past aansluiten op investeringen van afgelopen jaren. Biedt zittende (creatieve) huurders van bestaande gebouwen die dat willen en evidente meerwaarde hebben bewezen zekerheid. Daarbij geldt dat wat elders de eigen broek op kan houden en een commercieel stempel drukt op het terrein, geen ruimte behoeft.

VOORSTEL 8:

Reserveer in de vanaf volgend jaar beschikbaar komende gebouwen ruimte voor broedplaatsen en/of ateliers, nodig actief nieuwe placemakers uit, maak ‘placemaking’-afspraken in ruil voor meerjarige zekerheid en biedt zittende

¹² Zoals bijvoorbeeld de bewoners van ADM

creatieve, niet-commerciële initiatieven met meerwaarde zekerheid.

Ook voor atelierwoningen geldt dat ze nog nauwelijks ergens toe te voegen zijn binnen de gebouwde stad. Ruimte voor kunstenaars is vandaag even essentieel als in de Gouden Eeuw. Kunstenaars hebben recht op woonruimte en belangrijker: de toekomstige gebruikers en bewoners van het terrein, en de huidige omwonenden, hebben recht op kunstenaars als burens. Zij helpen het terrein tot thuis én tot stedelijke trekker te maken.

VOORSTEL 9:

Realiseer vanaf volgend jaar een ambitieus aantal atelierwoningen in de beschikbaar komende gebouwen.

4.2. Versneld vestigen van maatschappelijke (buurt en stads-)voorzieningen

GroenLinks meent dat vanaf openstelling het terrein meteen plek moet bieden aan buurtfuncties, zodat het gebied zo snel mogelijk door zoveel mogelijk Amsterdammers uit de buurt wordt benut.

Het Poortgebouw (Kattenburgerstraat 150) kan bijvoorbeeld tijdelijk of permanent worden opengesteld en als buurtcentrum en ontmoetingsplek worden gebruikt. Juist een functie als deze in het Poortgebouw kan bijdragen aan de integratie van 'Oud-Kattenburg' en 'Nieuw Kattenburg'. Door in het Poortgebouw ook functies te huisvesten die aantrekkingskracht uitoefenen op de pioniers die al werken in het al beschikbare deel van het gebied, kan de binding tussen buurt en gebruikers worden vergroot.

VOORSTEL 10:

Vestig een tijdelijke buurtfunctie in het Poortgebouw, en onderzoek de permanente huisvesting van buurt en ontmoetingsfuncties in het Poortgebouw.

4.3. Sportfuncties voor iedereen

Het sportpotentieel van het terrein is als voormalig militair trainingsterrein enorm. De bewoners van Kattenburg werken aan een nieuwe sportvereniging met een eigen voetbalelftal: Torpedo Kattenburg. Een parcours voor hardlopers is al gerealiseerd.

VOORSTEL 11:

Stel alle sportfuncties open voor buurtbewoners en initiatieven zodra het terrein open is, en investeer in de bekendheid van de sportfunctie van het Marineterrein onder Amsterdammers.

4.4. Interactief groen en stadslandbouw

In de buurt is sprake van meerdere groene initiatieven, waaronder van het Platform Duurzaam Kattenburg. Ook op de Oostelijke Eilanden is behoefte aan interactief groen in de buurt. Dit kan de interactiviteit van en binding met het gebied vergroten.

Het Marineterrein, maar ook de Kattenburgerstraat, het Kattenburgerplein en delen van de Eilandenboulevard kunnen enorm gebaat zijn bij groene intensivering met de buurt. In de buurt leven meerdere groene wensen met kwalitatieve meerwaarde, zoals het samen onderhouden van een 'Werftuin' met kleinschalige stadslandbouw, het toevoegen van beplanting tussen de platanen op de Kattenburgerstraat, en invulling van het groen op de Marinierskade en de Kattenburgerkade.

VOORSTEL 12:

Kies voor een integrale, groene ontwikkeling van de openbare ruimte op en rond het Marineterrein, met bewoners en ondernemers. Onderzoek zelf/medebeheer op en rond het Marineterrein en kleinschalige stadslandbouw op het terrein zelf.

4.5 Zorg en Onderwijs

Maatschappelijke voorzieningen staan door de vastgoedgekte in Amsterdam zeker in de Binnenstad enorm onder druk. Zeker voor een vergrijzende bevolking als die van Amsterdam Centrum kunnen meer zorgfuncties, of een huisartsenpost, van groot belang zijn. Dit soort voorzieningen vind steeds minder betaalbare vestigingsplek. Tegelijk wonen op de Oostelijke Eilanden veel kinderen, en leent het Marineterrein zich voor verschillende onderwijsconcepten. Hoe eerder dat soort functies voor buurtbewoners en Amsterdammers een plekje krijgen op het terrein, hoe sneller het terrein zal 'integreren' in de rest van Amsterdam.

VOORSTEL 13:

Reserveer in de vrijkomende gebouwen ruimte voor onderwijs en zorgvoorzieningen en doe een buurt- en stadsinventarisatie om te zien aan welke voorzieningen behoefte is.

5. Integrale gebiedsontwikkeling met Kattenburg



Op oude gravures is te zien dat ooit om en aan de muur tussen het publieke en het 'Admiraliteits' deel van Kattenburg werd gewoond. De nu staande muur is beeldbepalend, maar heeft ook negatieve bijeffecten. Slechts een deel is monumentaal, andere delen zijn herbouwd. Hoeveel van de muur uit monumentale of andere overwegingen wellicht moet blijven staan, en waar die kan worden geopend of zelfs onderdeel kan worden van een bebouwde plint, behoeft nader onderzoek.



Fieke Tissink, TU Delft

Een gedurd ontwerp van Fieke Tissink, architectuurstudent aan de TU Delft die ter hoogte van het depot van het Scheepvaartmuseum een woon/werkblok langs de Kattenburgerstraat ontwierp, ter hoogte van het depot van Scheepvaartmuseum laat in ieder geval zien dat levendigheid aan beiden zijden van de straat veel kan doen

om beide kanten van de straat te verbinden en de tweedeling die de muur veroorzaakt te helpen slechten. GroenLinks bepleit een integrale blik op Marineterrein, Rapenburg, en met name Kattenburg.

VOORSTEL 14:

Maak Kattenburg, de Kattenburgerstraat en het Kattenburgerplein onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling.

De onderste laag van de in de jaren zeventig gebouwde woonblokken op Kattenburg bestaat uit gesloten plinten, met her en der een ingang naar een berging. Naast ingangen naar parkeergarages en entreetorens is er op straatniveau aan die kant van de straat dan ook niets te doen. Doordat de overkant van de straat geheel uit de muur en een de-facto hondenuitlaatstrook bestaat, heeft de straat aan weerszijden een gesloten gevoel.

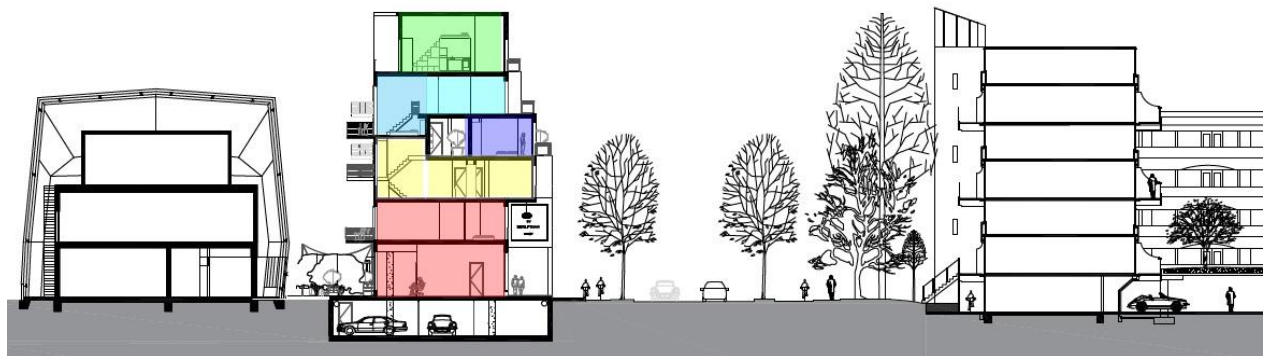
Dat de plint van de sociale bouwblokken zich via een schuin aflopend talud onder het maaiveld bevindt, draagt niet bij aan een prettige straat. Om met buurtbewoners te spreken: de Kattenburgerstraat is een straat waar je doorheen gaat, niet een straat waar je naartoe gaat.

In samenhang met de ontwikkeling van het Marineterrein zouden de huidige woonblokken aan de andere kant van de straat kunnen worden aangepakt. Bergingen zouden wellicht kunnen worden verplaatst naar deels lege garages en het talud verder worden afgegraven. In combinatie met (mogelijk) meer oversteekplaatsen in samenhang met meer toegangsplekken in de (niet monumentale delen van) de muur kan dit voor een aanmerkelijke verbetering van de straat zorgen voor huidige en toekomstige bewoners en gebruikers. De Key is eigenaar van de Woonblokken en de gemeente van de garages. Onderdeel van de Strategienota was al om de eigenaar van de woningen aan de Kattenburgerstraat te benaderen, de verbindingen met het Marineterrein te versterken en “de mogelijkheden van dubbelgebruik van de omliggende parkeergarage te verkennen”.

VOORSTEL 15:

Maak met de Woningcorporatie een verbeterplan voor de Kattenburgerstraat en omgeving, waaronder voor dubbelgebruik van de parkeergarage.

Voorbeeld



Fieke Tissink, TU Delft

5.1. Transformatie en ontwikkelproces dat voortborduurt op huidige ontwikkelingen

'Het Marineterrein vraagt om een gemengd programma, dat niet op andere, minder goed gelegen locaties past. Dat heeft ook de grootste sociaal economische meerwaarde omdat op die manier geen programma uit de rest van de stad wordt weggetrokken ('programmakannibalisme'). Er hoeft niet te worden uitgedacht welk programma precies op welke plek terecht moet komen. Het gaat meer om de structuur die de mix van cultureel, sociaal en economisch programma ruimte biedt.'

'Het CRA onderschrijft de organische ontwikkelwijze voor het terrein. Binnen deze manier van ontwikkelen is het essentieel om vast te stellen wat de publieke ambities zijn en wat de publieke investeringen zijn en kaders voor particuliere initiatieven, die daar het beste invulling aan geven.'

'In zo'n structuur kunnen belangrijke routes en plekken worden aangewezen waar een dynamische en openbare mix is gewenst, inclusief ruimte voor vrije, experimentele en niet-commerciële initiatieven, en andere plekken waar dat minder het geval hoeft te zijn. Op basis hiervan krijgen initiatieven een logische plek, zodat ze elkaar en het gebied versterken- en wordt voorkomen dat de beste plekken terecht komen bij de hoogste bieder, in plaats van initiatiefnemer met best passende programma'.

Citaten uit brief van het College van Rijksadviseurs inzake het Marineterrein, 14 januari 2015, aan Rijksvastgoed en Ontwikkelbedrijf.

GroenLinks is zich ervan bewust dat het zo vroeg invullen van zulke belangrijke keuzes als in dit voorstel worden voorgelegd de indruk kan wekken dat stad en burger worden gepasseerd. Hierop past slechts één, niet ideologisch, maar realistisch antwoord: we kunnen burgers en behoefte alleen ruimte bieden op een nieuw te ontwikkelen stuk Amsterdam midden tussen het duurste vastgoed van Nederland, als de raad, als planologisch verantwoordelijken, als democratisch gekozenen, als wijze analisten van een stad die zich vandaag kenmerkt door verschraving, prijsopdrijving en uitsluiting van lagere inkomens het Marineterrein op voorhand zoveel mogelijk vrijwaart van winstverwachting en marktdruk.

VOORSTEL 16:

Kies, Top Up¹³, voor een zo organisch en adaptief mogelijke ontwikkelstrategie

Tot slot wil GroenLinks Amsterdam dat het Marineterrein een plek wordt voor Amsterdammers en buurtbewoners. Wij vinden dat het aanbeveling verdient om voor de precieze invulling van het gebied twee parallelle participatietrajecten vroeg in te zetten.

VOORSTEL 17:

Kies voor een participatietraject voor stad én buurt.

Voorbeeld van adaptief ontwikkelmodel in clusters.

Samenvatting van het 'Clustermodel' uit 'Koers Houden, Case: Marineterrein, Buro LSA.'

¹³ "De overheid schept ruimte, wij Amsterdammers vullen die in." definitie van 'Top-Up' besturen, uit het Manifest 'Voor de Amsterdamse Binnenstad' van Stad-Forum.



Cluster 1: Tuin

Oudste deel: de Voorwerf. Mooi, volwassen parklandschap. Door gebouw en water ommuurde tuin. 'Tuin' heeft, meer dan park, een actieve connotatie. Het past derhalve beter bij het Central Innovation District. Leent zich naast recreatieve doeleinden bij uitstek voor tijdelijke evenementen. Evenementen dienen te voldoen aan de geformuleerde waarden.

Cluster 2: Stad

Strook langs de Kattenburgerstraat, leent zich voor een stedelijke omgeving. Kan fungeren als overgang naar structuur van Oostelijke Eilanden, om zo een stedenbouwkundige samenhang te suggereren. Hogere dichtheid andere ruimtelijke uitleg ook goed denkbaar. De muur is een kwaliteit in dit gebied. Te overwegen om bebouwing aan de zijde van de Kattenburgerstraat te projecteren.

Cluster 3: Publiek

Auditorium ligt verscholen achter aantal vier-laagse gebouwen. Markante gebouw verdient een beter gezicht. Renoveren en opnieuw programmeren kan het een belangrijke publieke functie geven (vgl. Tolhuistuin). Het cluster ligt in hart van het terrein. Geschikt om het publieke centrum te worden.

Cluster 4: Experiment

Niet/nauwelijks aan het water. Beslaat substantieel oppervlak. Oude heliportveld is omzoomd door laagwaardige gebouwen. Ruimtelijke kwaliteit is nu gering. Gebied leent zich voor ruimtelijk experiment. Sloop/nieuwbouw in hoge dichtheid mogelijk. Innovatieve ruimtelijke, juridische en programmatische constellaties goed denkbaar.

Cluster 5: Strip

Noordzijde, kenmerkt zich al sinds 19e eeuw door bebouwing op strip die in 1790 als dijk werd aangelegd. Bebouwing vorige eeuw meermalen vervangen. Hoogbouw goed denkbaar. Belangrijk is Noordkade altijd publiek toegankelijk te houden. Gebouw 14 is dat niet.

Cluster 6: Kade

Deel t/o Nemo, tussen brug en insteekhaven. Gebouwen verschillen sterk in karakter. Het rijksmonument aan de noordzijde (nu De Scheepskameel) wordt behouden/opnieuw geprogrammeerd. Ook de TOKM gebouwen en het logiesverblijf hebben grotendeels nieuwe functies gekregen. Gebouw 27E is onlangs ingrijpend gerenoveerd en biedt plaats aan innovatieve bedrijven.

Met dank aan:

Stad-Forum, Platform Kattenburg, Duurzaam Kattenburg-Marineterrein, Marineterrein.blogspot.nl, Buro SLA, Dingeman Coumou (Huurdersvereniging Centrum), Fred Kramer, Jan van der Griff, Thijs Kleinpaste, Rogier Noyon, Jeroen Verhulst e.v.a.