

SLUISBUURT de bouw het debat het plan

Mirjana Milanović

Uitgeverij THOTH Bussum

DEEL 1
planvorming en debat 14

— 1

Tussen tekentafel en debatzaal 15

- De stad groeit en verandert 15
- Het plan en het debat 18
- De opgave is: snel en veel 21
- De hoogte in? 34
- Het bestuur is aan zet 48
- ‘Toevoeging aan het bestaande palet’ 56
- De laatste stap 56

DEEL 2
stedenbouwkundig plan 60

— 2

De derde oever van het IJ 61

- Een eiland aan het IJ 61
- Scharnierpunt tussen IJ en IJmeer 67
- De oude dijk beschermt en verbindt 69
- Het land en water achter de dijk 70

— 3

Hier woon je in de stad 76

- Binnen de Ring en aan het IJ 76
- Hoe ontstaat een hoogstedelijke buurt? 78
- Een buurt is meer dan wonen alleen 82
- Stedelijk leven, stedelijke ruimte 88

— 4

Ontwikkelen is verbinden 91

- Een eiland op een eiland 91
- Meer huizen, maar niet zoveel auto’s 94
- Lijnen, haltes en looproutes 100
- Autoluw, niet autovrij 102

— 5

Alle straten leiden naar de dijk 103

- Het lege vel 103
- Op de dijk begint het landschap 105
- Blik op de stad 105
- Verbinden en ontmoeten 113
- ‘Puccini’ brengt eenheid 117

— 6

De buurt krijgt vorm 119

- Raamwerk biedt vrijheid en tijd 119
- Typologie van de Sluisbuurt: blokken met torens 119
- De hoogte in 127
- Terug naar de straat: de plint 133
- Stratenstad en verticale stad 137
- De kavel is de korrel 141

DEEL 3
de Sluisbuurt verrijst

— 7

Hier komt de Sluisbuurt 145

- Grondwerken 145
- Starten in het midden 154
- Blok en toren in uitvoering: een tussenstand 173
- Hoogbouw hoort bij de stad 183

— 8

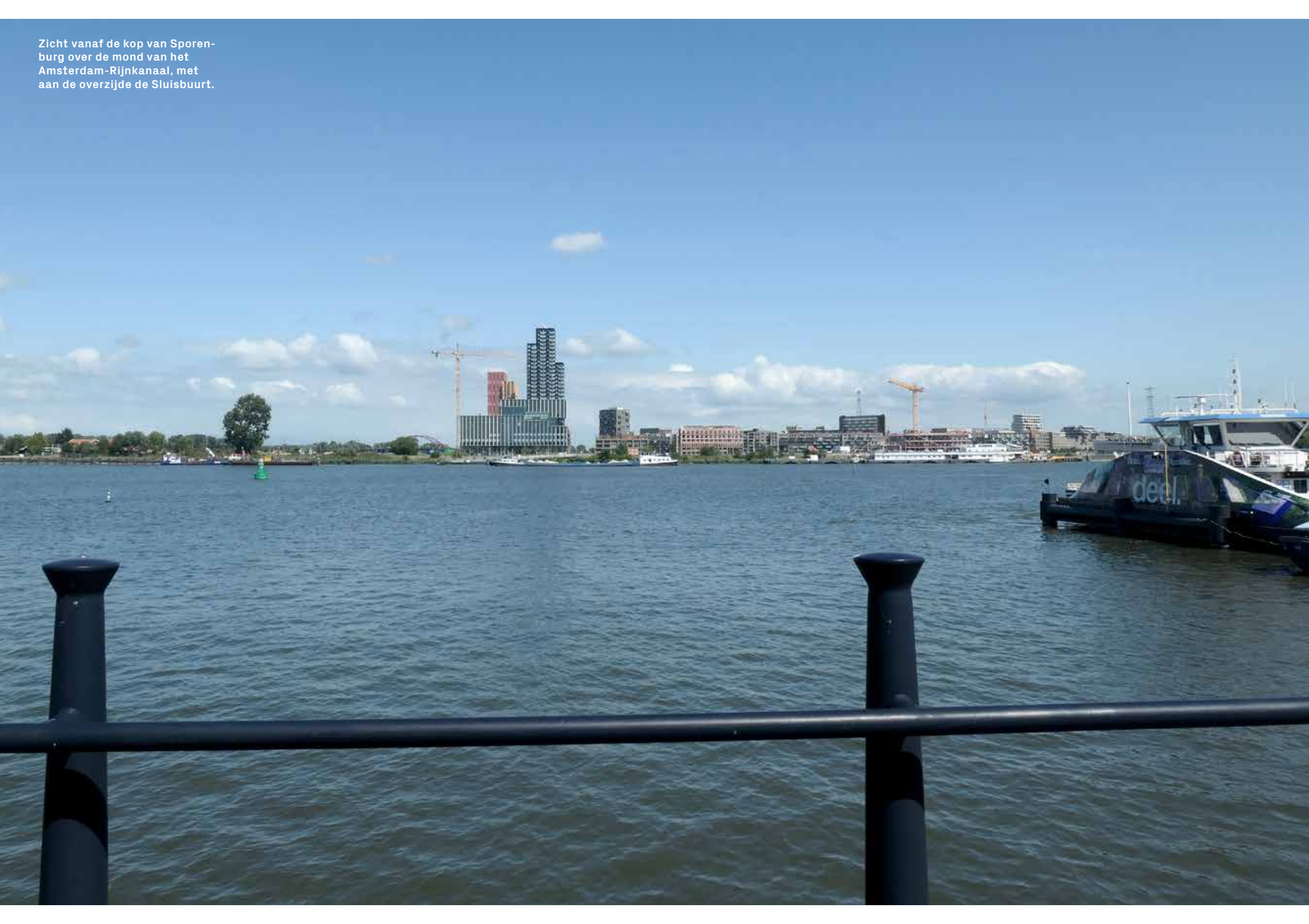
Groeien door meebewegen 190

- Wonen, leren, werken in een groeiende buurt 190
- Blauw is geen groen 198
- Klimaat bepaalt bouwcultuur 200
- De rol van tijd 204

nawoord 215
dankwoord 219

- Noten 220
- Ontwerpers, architecten en ontwikkelaars 223
- Over de auteur 223
- Colofon 224

Zicht vanaf de kop van Sporen-
burg over de mond van het
Amsterdam-Rijnkanaal, met
aan de overzijde de Sluisbuurt.





De Ertskade op Sporenburg met in de verte de hoogbouw van de Sluisbuurt.

inleiding

Wie thans, in de zomer van 2025, aan het begin van de Ertskade op het Amsterdamse eiland Sporenburg staat en de blik naar het oosten richt, kan in de verte de contouren van drie gebouwen ontwaren: het middelste gebouw is het hoogste, het gebouw ervoor is aanzienlijk lager en breder, en het achterste weer hoger. Deze gebouwen aan de overkant van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn donker in de ochtend en stralend wit in de avondzon.

Vanaf een lage steiger aan het einde van de kade vertrekt de pont van Sporenburg naar het Zeeburgereiland. Eenmaal op het eiland, staande op de oude dijk, kunnen we de gebouwen duidelijk herkennen. Het lagere gebouw is de Hogeschool Inholland, het hoogste gebouw is de woontoren Justus en de iets lagere toren op de achtergrond, nog in aanbouw, is bestemd voor studentenhuysvesting. Samen vormen ze de eerste bouwstenen van de nieuwste stedelijke buurt aan het IJ: de Sluisbuurt.

Vanaf de dijk leidt een fietspad langs de brede open ruimte van het toekomstige Waterplein naar de ingang van de hogeschool. Hier kondigt het gezellige rumoer van studenten het dynamische stadsleven in de toekomstige buurt aan. De Sluisbuurt begint als een campus met studenten en docenten die er dagelijks komen; de eerste bewoners zijn zelfbouwers en huurders van appartementen. In de komende jaren zullen zij gezelschap krijgen van bewoners van nog te ontwikkelen woongebouwen en ook leerlingen van een middelbare school.

Als de Sluisbuurt is voltooid, zal deze volgens het plan voorzien in ruim 5.600 woningen. Hiervan is medio 2025 een derde gebouwd of in aanbouw. Hoewel het dus nog te vroeg is om de oorspronkelijke ambities goed te kunnen toetsen aan de praktijk, biedt deze eerste fase van ontwikkeling een kans om een tussenstand op te maken en te reflecteren op een van de meest besproken Amsterdamse stedenbouwkundige plannen van de afgelopen jaren.

Het aantal woningen en de visuele impact op de stad, maar ook de discussies die op het plan volgden, maken van de Sluisbuurt een interessant voorbeeld van de hedendaagse stadsontwikkeling. In opiniestukken in de pers en tijdens levendige debatavonden wisselden voor- en tegenstanders van het Stedenbouwkundig Plan argumenten uit. Het was vooral de keuze voor hoogbouw die maakte dat het plan al snel onder een vergrootglas kwam te liggen. Er waren zorgen over de identiteit van

Het plein voor Hogeschool
Inholland, met tijdelijke
inrichting.



de stad Amsterdam, die onverenigbaar zou zijn met on-Amsterdamse hoogbouw. Hiermee werd het debat over de Sluisbuurt ook een debat over de toekomst van de stad, over de juiste manier om de onstuimige groei van de stad een eigentijdse vorm te geven.

Het maken van het plan was een spannend proces dat tien jaar in beslag nam en waarbij zich steeds nieuwe vragen en nieuwe bestuurlijke opgaven aandienden. Dit boek kijkt terug op die tien jaar vanuit het perspectief van stedenbouwkundig ontwerp. Het volgt de 'reis' van het plan van concept tot ontwerp, en van tekentafel tot gerealiseerde gebouwen. Het geeft inzicht in belangrijke ontwerpkeuzes, met als achtergrond de ruimtelijke en historische context van plannen voor bouwen langs het IJ.

De feitelijke planvorming begon in 2015 met de *Startvisie Sluisbuurt*. De ambities uit de *Startvisie* werden uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan dat in 2017 door de Gemeenteraad werd vastgesteld, na vele ronden van debat en bezwaar. In het eerste deel van dit boek komen de verschillende fasen van de planvorming en discussies naar aanleiding van het plan ter sprake, tot en met de uiteindelijke uitspraak van de Raad van State waarmee het plan in 2019 definitief werd.

In het tweede deel wordt het Stedenbouwkundig Plan uitgelegd. De relatie met het water, de keuze voor een stedelijk woonmilieu met vele woningen, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en specifieke bouwregels zijn aspecten waarmee het plan zich tot de ruimtelijke context verhoudt en steeds concreter wordt. Het sluit zodoende aan bij de Amsterdamse stedenbouwkundige traditie.

Het derde deel ten slotte begint met de eerste stappen in de uitvoering van het plan door grondwerken en eerste bouwplannen. Vervolgens worden de tot nu toe uitgewerkte architectonische ontwerpen voor gebouwen naast elkaar gelegd en vergeleken met de uitgangspunten van het plan.

De coronajaren en bouwmaterialencrisis vertraagden de bouw, maar uiteindelijk verschenen de eerste gebouwen, als aankondiging van de nieuwe skyline aan het IJ. Het jaar 2025 – tien jaar nadat de *Startvisie Sluisbuurt* werd gepresenteerd – markeert een belangrijke stap in de uitvoering. Tussen de pieren van het Oostelijk Havengebied en de archipel van eilanden in het IJmeer ontwikkelt zich een nieuwe buurt, die nu al zichtbaar is vanuit de wijde omgeving.

Het zal nog geruime tijd duren voordat het beeld van de Sluisbuurt compleet is. Toch hebben we al de nodige ervaring met hoge dichtheid en hoogbouw dankzij de gerealiseerde gebouwen en vergevorderde bouwplannen. Welke lessen hebben we voor de toekomst? Dit boek kijkt ook vooruit: wat zijn de uitdagingen voor deze in het oog springende buurt?

DEEL 1

planvorming en debat

— 1 Tussen tekentafel en debatzaal

De stad groeit en verandert

De totstandkoming van het Plan Sluisbuurt kan niet los worden gezien van een bredere context, namelijk die van de schaa sprong van Amsterdam in de eerste decennia van deze eeuw. Wereldwijd trekken mensen naar steden vanwege goede voorzieningen, werkgelegenheid en toekomstbeloften, en veel steden maken dus een forse groei door. In Amsterdam was de groei de afgelopen decennia zelfs onstuimig, vooral door de gunstige positie van deze stad in de wereldomvattende economie. De *Structuurvisie Amsterdam 2040*¹ voorspelde in 2011 dat de stad in het jaar 2030 850.000 inwoners zou tellen, maar die mijlpaal werd al in 2015 bereikt. In 2025 telt Amsterdam ruim 930.000 inwoners en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voorspelt een verdere toename tot misschien zelfs een miljoen inwoners in 2030. De stad groeit bovendien in alle opzichten: niet alleen qua inwonertal, maar ook qua werkgelegenheid, cultureel aanbod en aantal toeristische bezoekers. Die explosieve groei is in Amsterdam goed merkbaar: op straat, in het vervoer en op de woningmarkt.

Het aantal nieuwe woningen blijft achter bij de enorme vraag, ondanks inspanningen om de bouwproductie op te voeren. Het vinden en ontwikkelen van nieuwe woningbouwlocaties in Amsterdam is al jaren een even urgente als complexe opgave. Vanwege de breed gedeelde wens om het open landschap te ontzien, moeten de tienduizenden woningen binnen de bestaande stadscontour worden gerealiseerd. IJburg is de laatste uitleglocatie, op kunstmatige eilanden in het IJmeer. Het maken van plannen voor de schaarse en toch al complexe locaties binnen de stad is zeer uitdagend. Een hoge woning- en bebouwingsdichtheid is vereist, vaak aanzienlijk hoger dan die van de negentiende-eeuwse wijken, de naoorlogse wijken of zelfs de buurten uit de jaren negentig, zoals het KNSM-eiland en Sporenburg. Een hogere dichtheid biedt meer mensen woon- en werkruimte en betekent extra draagvlak voor voorzieningen.

De bestaande en toekomstige woon-werkgebieden langs de oevers van het IJ en op de eilanden in het IJmeer vormen in de *Structuurvisie Amsterdam 2040* (2011) samen het 'waterfront'. De oriëntatie op het water was



Kaart uit *Structuurvisie Amsterdam 2040*, de planologische basis voor het Plan Sluisbuurt.

Sportheldenbuurt, ten oosten van de Sluisbuurt.



Oostelijk Havengebied, ten westen van de Sluisbuurt.

De Javastraat in stadsdeel Oost als referentie voor de in de Sluisbuurt nagestreefde stedelijke dynamiek.

