

strategie en ontwikkeling

De herontwikkeling verloopt volgens de strategie van versterking van een over Noord verspreid policentrisch netwerk van stedelijke **knooppunten**. Elk knooppunt heeft een eigen programmatische karakter dat geïntenseiveerd gaat worden. Voor de revitalisering van het centrum in de directe buurt van de Europan locatie is een beperkte programma gereserveerd van winkelen, een regiobibliotheek, een multicultureel centrum en een regionaal opleidingscentrum.



Karakteristiek voor de Europan locatie in Amsterdam Noord is dat dit stadsdeel als geheel in een fase van **transformatie** verkeert. (zie Panorama Noord, november 2000)

Noord was lange tijd een van de rafelranden van Amsterdam, een perifere zone zonder echt urbane karakter, een 'groene waste land' met lage dichtheid wonen voor de onderklasse en (inmiddels teloorgegangene) zware (scheepvaart) industrie. Een verzameling van losse wijken, een stempellandschap, een "mozaiek van **fragmenten**", zonder vervloeiing, zonder richting of hiërarchie.

De transformatie behelst de verandering van Noord van een onaantrekkelijk afgesneden buitengebied naar een aantrekkelijke volwaardige **suburbane satelliet** van Amsterdam. Waterrijk en groen vormen hiervoor de basis. Omdat het verwachte inwonertal groei van Noord gering is, van 90.000 nu naar 105.000 in 2015 ligt de nadruk dus niet op kwantiteit maar op het creëren van hoogwaardige groene woonomgevingen.



De infrastructurele ontsluiting zal in oost - west richting worden versterkt door twee nieuwe hoofdontsluitingswegen. Voor de prijsvraag locatie is de verlenging van de Nieuwe Purmerweg in oostelijke richting (koppeling aan de Buiksloterdijk) van belang.



Ontwerpvoorstel

Om in Noord hoogwaardige en groene woon/werkomgevingen te creëren stellen wij voor: **wonen in het groen**.

De scheiding die de Nieuwe Leeuwarderweg veroorzaakt wordt van ons niet als problematisch ervaren maar wordt tot aanleiding genomen om in de gehele zone ten westen van deze weg een stempelgebied met een eigen herkenbare identiteit te laten ontstaan. Dit sluit aan bij de stempelachtige karakter van Noord. De centrumfuncties blijven in het westen.

stempel lo225

Europan 6

Kritiek



Het voorstel voor het SPVE is ambivalent in zijn ambitie. Het wil urbaniteit met lage dichtheid, eigen tuinen en toch royale ruimtelijke kwaliteit door veel groen, het schept een groenzone die geen echte park is.

Wij stellen dat een woonwijk ontstaat die niet echt stedelijk is, met versnipperd groen en onbruikbare restruimtes, die in het ergste geval als goedkope parkeerplaats zal worden gebruikt. Ook het aanleggen van een standaard park in dit gebied levert geen nieuwe ruimtelijke kwaliteit op. Er is een overdaad aan parken in de nabije omgeving aanwezig; in het noorden door Waterland, in het zuiden door het Flora-, het Volewijkspark en het Vliegengros. De groene oost-west wiggen geven evenmin een toevoeging aan kwaliteit en gebruikswaarde van dit gebied en het groenplan zelf.

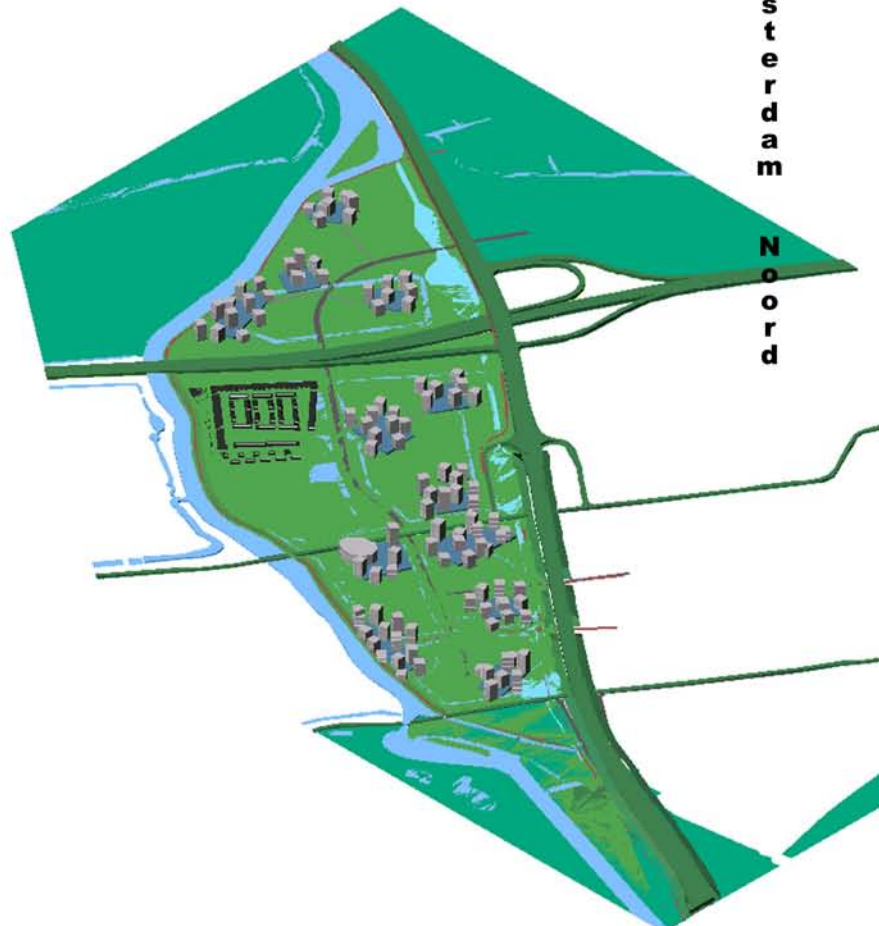
De manier waarop gepoogd wordt het centrum over de grote weg heen te tillen lijkt ons geforceerd en is alleen cosmetisch. Feitelijk blijft de Nieuwe Leeuwarderweg een harde scheiding tussen de twee gebieden veroorzaken. Het in verhouding kleine gebied dat programmatisch aan het centrum moet aansluiten en een denkbeeldige verbinding van oost en west wil zijn blijft toch afgesneden door de 70m lange tunnel. Ook is de vraag of het beperkte programma überhaupt het (1km lange) centrumgebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg kan vullen.

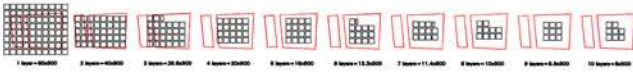


In de plannen voor de revitalisering van de gebieden links (Banne) en rechts (Nieuwendam-Noord) wordt de IJdoornlaan getransformeerd tot een stedelijk avenue. Een hoofdas met alle belangrijke functies er aan gelegen en er op gericht. Bij het centrumplan komt de IJdoornlaan echter aan de achterkant van de winkelzone te liggen.

De geplande geluidswal langs de Nieuwe Leeuwarderweg lijkt ons onnodig. De geplande dichtheid schept geen noodzakelijkheid om zo dicht aan deze grote weg te bouwen. Ook zal geluidsreflectie het geluidsprobleem verplaatsen naar de flats aan de overkant van de weg. De geluidsbelasting op die gevels zal aanzienlijk toenemen. Om de negatieve condities van hoge geluid en trilling niveaus in de "geluidswal" woningen tot acceptabele proporties terug te brengen zijn ingewikkelde oplossingen en dus grote investeringen nodig. Door zo'n 30 a 40m afstand te nemen van de weg neemt de geluidsdruk op de gevel zodanig af dat er met de standaard, dus veel goedkopere, oplossingen kan worden volstaan.

Amsterdam Noord





1 Nieuw-04000 2 Nieuw-05000 3 Nieuw-06000 4 Nieuw-07000 5 Nieuw-08000 6 Nieuw-09000 7 Nieuw-10000 8 Nieuw-11000 9 Nieuw-12000 10 Nieuw-13000

Infrastructuur

In oost - west richting gaan wij uit van de drie hoofdontsluitingswegen; de A10, de IJdoornlaan en de geplande verlenging van de Nieuwe Purmerweg.

In het midden van het gebied wordt in noord-zuid richting de bestaande G. J. Scheurleerweg doorgetrokken tot de Nieuwe Purmerweg. De noodzaak van de Buikslotermeerdijk (langs het Noord Hollands kanaal) als doorgangsweg komt hierdoor te vervallen en wordt omgezet tot fiets/looppad.

De tweede bestaande doorsteek in oost-west richting wordt als fietspad gehandhaafd.

Het fietspad langs de Nieuwe Leeuwarderweg blijft bestaan en loopt nu in de geluidsafstandzone langs rietkragen en plassen.



hoofdontsluiting



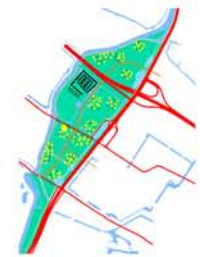
secundaire ontsluiting



fietspaden



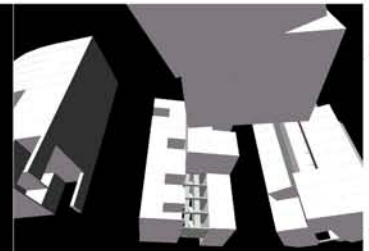
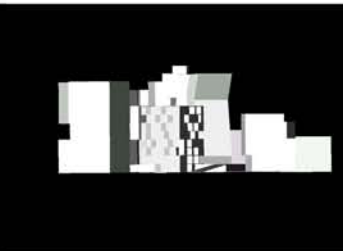
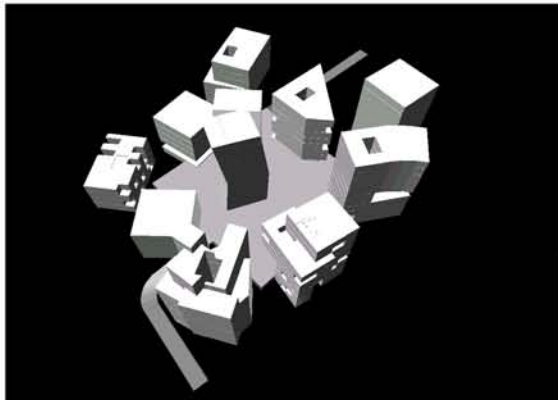
parkeren



stedenbouwkundige structuur

Step 1 0225

European 6



Amsterdam

Noord

de cluster



De basis van de cluster is een **collectieve** parkeervoorziening als kosten- en ruimte-efficiënte oplossing en als alternatieve voor het individuele ondergrondse parkeren, dat veel ruimteverlies en een hoge investering vergt. Onder bezuinigingsdruk, zeker aangezien er voldoende ruimte is, bestaat hierbij de grote kans dat het maximaal aangewend zal worden als goedkope parkeeralternatief. Dit willen wij verrijpen.

De schaal (ongeveer 400 auto's) maakt het tevens mogelijk nieuwe technologieën van geautomatiseerd parkeren kostenefficiënt te kunnen introduceren. **Plug-in** parkeren. De auto wordt voor de deur geparkeerd op een plateau waarna deze automatisch wordt opgesloten. De auto opsluiting kan onder-, half- en natuurlijk bovengronds worden gebouwd. In het uitgewerkte voorbeeld is een variant boven de grond gekozen waardoor een 3.5m meter hoge plateau ontstaat met een extra stedelijke karakter. De parkeerplateaus worden gebruikt om goede aansluitingen mogelijk te maken met de in het terrein aanwezige hoogteverschillen (verhoogde wegen en dijkhellingen).

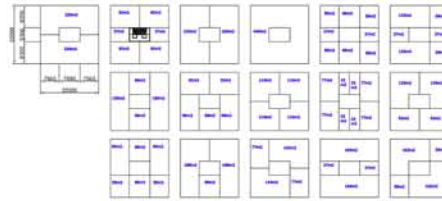
Aansluiting op deze parkeervoorziening wordt een **organiserende** principe waardoor clusterings automatisch gegeneerd wordt.



Computer parkeert auto

plan 1:2000





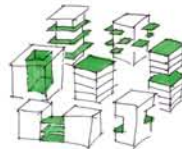
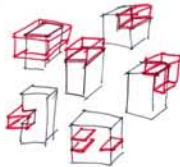
de gebouwen

Wij hebben er naar gestreefd de **ruimtelijke diversiteit** ook als uitgangspunt te laten dienen voor de ontwikkeling van de gebouwen.

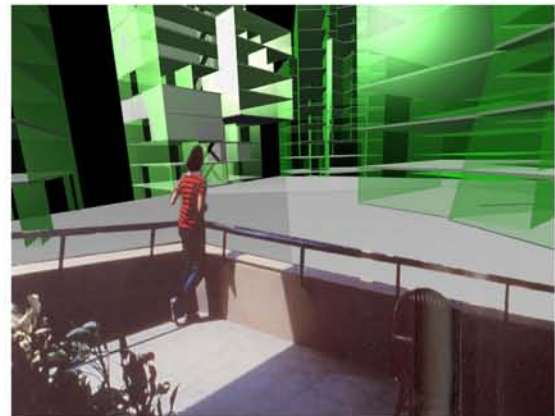
Er wordt geen ruimtelijke onderscheid gemaakt voor de programma's wonen en werken. Wat nu kantoor is kan morgen wonen zijn en visa versa. Door de verschillende eisen en wensen zal er over het gebied en binnen de clusters vanzelf een gradiënt van voorkeuren en dus verschillen ontstaan. Een **dynamisch** evenwicht.

Elk bouwwerk mag 25% in volume toenemen waardoor verrassende toekomstige uitbouwen of opbouwen mogelijk zijn. De meerkosten hierdoor voor het draagvermogen zijn uiterst gering. Door deze en de vorige maatregel kan de f.s.i. variëren van 1.5 (startpunt) tot 2.75 (maximale ingebouwde capaciteit, zonder aantasting van het park)

Om een grote stedelijke **variatie** te kunnen genereren is het wenselijk de maximale bouwlimiet te verhogen (bijvoorbeeld te stellen dat de totale *gemiddelde* bouwhoogte maximaal 40m bedraagt). Hierdoor zijn voor individuele gebouwen grotere bouwhoogtes mogelijk en is een betere afstemming van de gebouwen onderling op de bezonning mogelijk.



Het in het programma gevraagde privé grondgebruik (komt neer op circa 30% van de kavel oppervlak) wordt in het gebouwde volume geïntegreerd en komt neer op 20% per gebouwde m2.

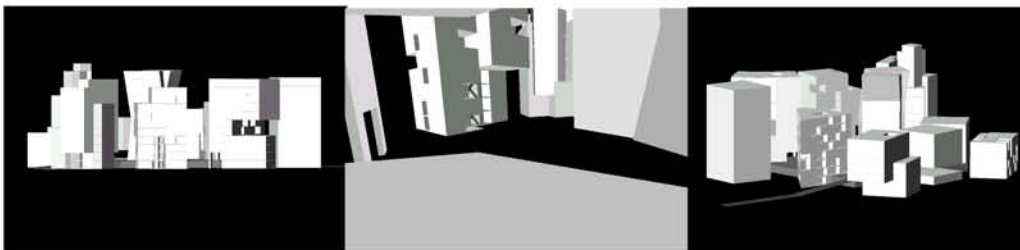


Steppe Io225

European 6

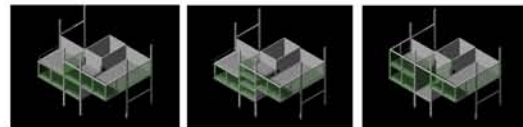
Amsterdam

Noord



Torens met een verdiepingvloeroppervlakte van rond de 400-600m2 zijn uitstekend **multifunctioneel** in te delen. Indien in het ontwerp al rekening mee is gehouden (plaats en capaciteit van ontsluiting) is de verdieping tevens goed te splitsen in meerdere wooneenheden of in kleinere verhuurbare eenheden. Door de grote verdiepingshoogte zijn ook andere functies buiten wonen en kantoor mogelijk zoals o.a. sportschool of winkel.

De bandbreedte van (minimaal) 3 lagen x 400m2=1200m2 tot (maximaal) 14 lagen x 600=8400m2 geven de mini torens voldoende **flexibiliteit** voor de soort functies en typologieën die in dit gebied gewenst en te verwachten zijn.



Door de vast verdiepingvloeren tenminste op 8.1m uit elkaar te houden en de tussenliggende vloeren demontabel (dus hout/staal of staalplaatbeton) maken ontstaat er een ingebouwde vloeroppervlaktereserve van 50%. De keuze is vrij om voor een verdiepingshoogte van 2x4m vandaag te kiezen en morgen voor 3x2.7m. (Alle vloeren demontabel kan en mag natuurlijk ook)

Toekomstige flexibiliteit in het hoofdvolume is mogelijk. Als de afzonderlijke onderdelen zichzelf kunnen dragen middels een onafhankelijke frameconstructie zijn ze later te demonteren. Deze frames worden op een beperkt aantal plaatsen gekoppeld aan een **minimale** hoofdconstructie.

