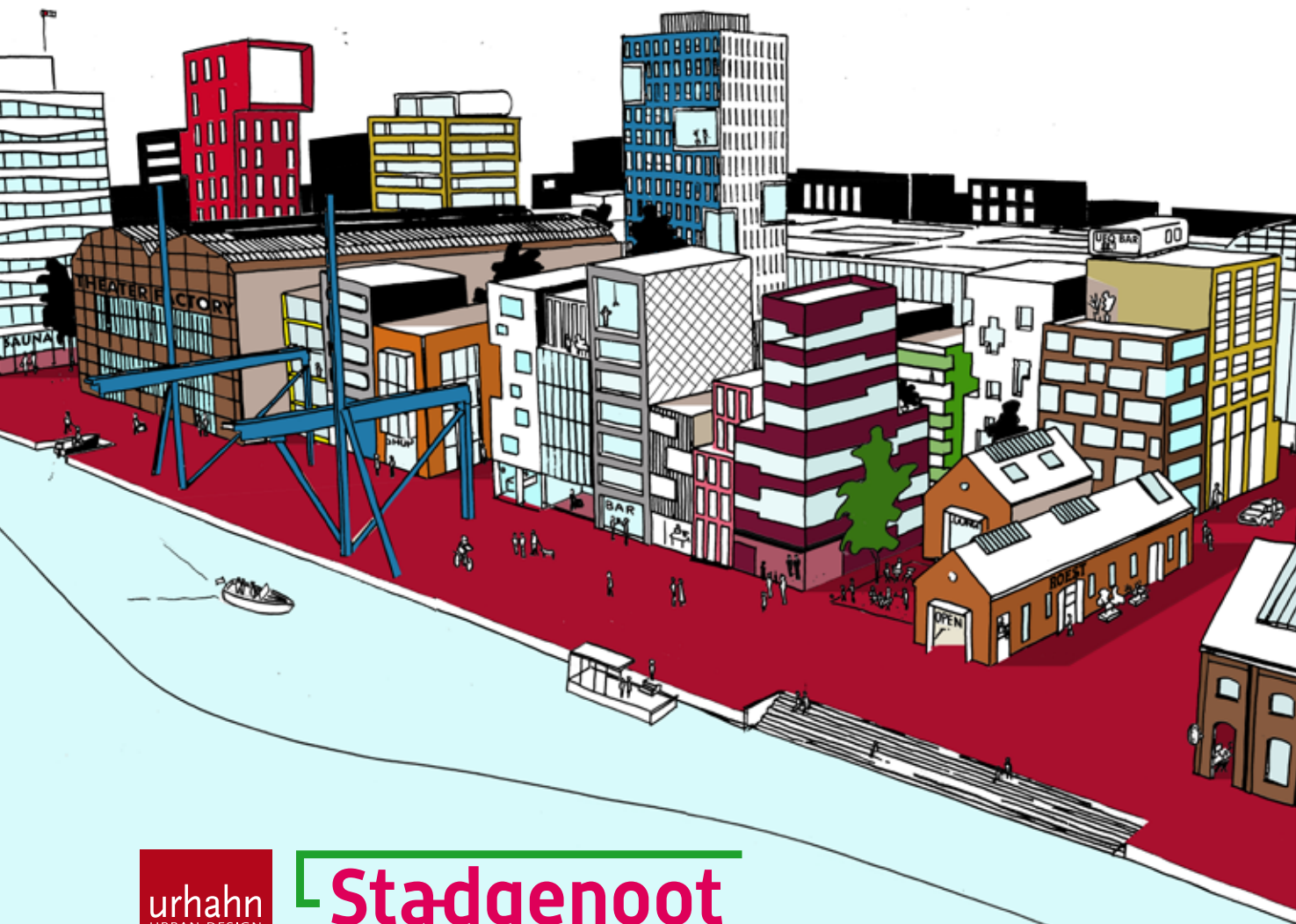


# STADSWERF OOSTENBURG

WERKBOEK: DE ONTWIKKELING OP WEG

19 MAART 2012



## COLOFON

Urhahn Urban Design in opdracht van Stadgenoot  
19 maart 2012

Urhahn Urban Design:  
Bernardina Borra  
Tess Broekmans  
Maarten Lankester  
Gert Urhahn  
Josje-Marie Vrolijk  
Eriko Watanabe

Stadgenoot:  
Albert Ravestein  
Giorgio Norbiato

historisch beeldmateriaal is eigendom van Bureau Monumenten en Archeologie



# STADSWERF OOSTENBURG

WERKBOEK: DE ONTWIKKELING OP WEG

## **INHOUD**

Inleiding	5
Visie	9
Openbare ruimte	45
Bouvvelden en kavels	73
Ontwikkelingsstrategie	99

## **INLEIDING: ORGANISCHE ONTWIKKELING OP OOSTENBURG**

Oostenburg is een unieke plek: de ligging in de binnenstad maar toch in de luwte, aan het water, op het snijvlak van verschillende sferen is een fantastisch uitgangspunt voor stedelijk en metropolitaan leven. Stadgenoot wil deze plek niet alléén ontwikkelen, maar samen met de (toekomstige) bewoners, ondernemers en andere initiatiefnemers. 'Alle wereldzeeën beginnen bij Oostenburg', zegt stadsarcheoloog Jerzy Gawronski\*. De sfeer die daaruit spreekt van dynamiek, van ondernemen en een open blik is de kern van het nieuwe Oostenburg: de stadswerf. De stadswerf is een stedelijke, dynamische plek, waar het werken zichtbaar is, de historie voelbaar en wonen één van de ingrediënten.

Een echte stad groeit geleidelijk door de jaren heen, verandert met de tijd mee, maar houdt wel een eigen identiteit en uitstraling. De geschiedenis van Oostenburg is sterk: De VOC, Stork, Werkspoor, een rijke traditie van handel, internationale blik, werken aan het water. Hier voeg je niet in een paar jaar een nieuwe woonwijk aan toe. Dat moet groeien en kunnen blijven veranderen. De eerste stappen die zijn gezet om het gebied zichtbaar en beleefbaar te maken zijn gezet: restaurant Rosa&Rita, stadsstrand Roest en de dynamiek in de Van Gendthallen zijn prachtige ingrediënten. Stadgenoot kiest daarom voor een open transformatie van het gebied met een stedenbouwkundig kader dat kavelgewijs kan worden ontwikkeld, in een veel kleinere korrel dan de industriële hallen die het gebied nu kenmerken. Hierdoor kan klein worden begonnen, en dus ook snel.

\* uit het boek 11 hectare (2002)

Deze organische transformatie met kleinschalige ontwikkelaanpak en veel ruimte voor initiatieven van anderen sluit aan bij de maatschappelijke, culturele economische trends van het moment. De toekomstige vraag bepaalt straks hoe het stedenbouwkundig kader verder wordt ingevuld, op het gepaste moment, in een gepaste vorm en met een functionele invulling waaraan op dat moment behoefte is. Het ontwikkelplan is een platform voor initiatieven waaraan Stadgenoot samen met initiatiefnemers verder invulling wil geven, zonder een vaststaand eindbeeld, maar met een aantal richtinggevende kaders die inspireren en stimuleren, maar ook duidelijke grenzen aangeven.









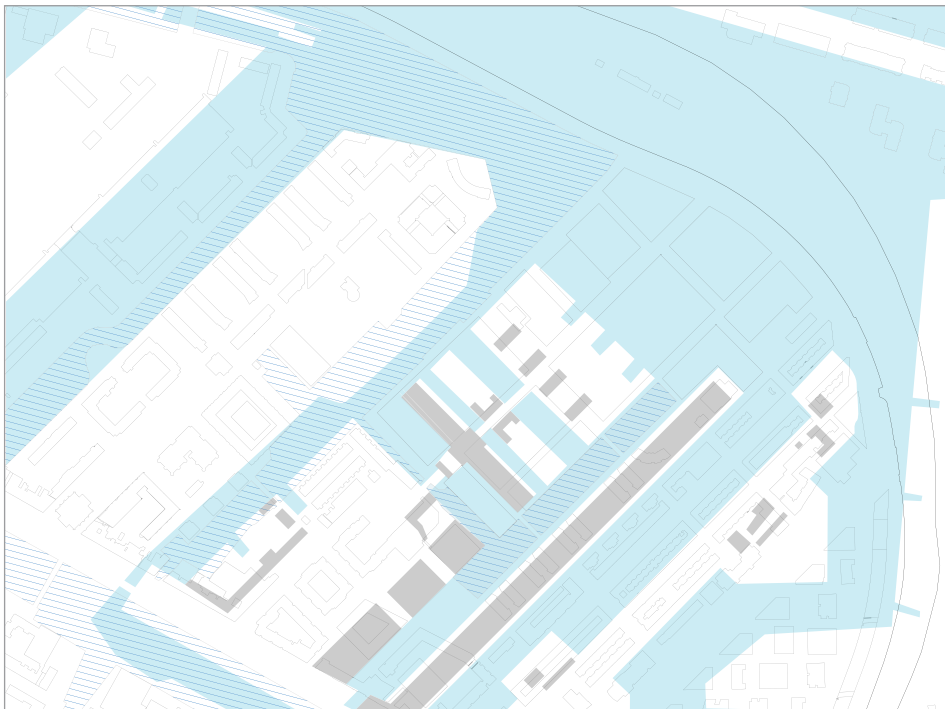
# VISIE: OPEN + ONDERNEMEND = STADSWERF

De visie bestaat uit de volgende elementen:

- Historie: een plek met geschiedenis
- Ondernemend: zelf en met anderen bouwen, wonen en werken
- Kavelsgewijs: kleine ontwikkelkorrel
- Open: een moderne manier van samenwerken
- De werkvloer verbindt binnen en buiten: Van Gendthallen en INIT worden onderdeel van het stadsweefsel
- Karakter van het eiland: groot water met stoere kades, combinatie van grote hallen met kleinschalige bebouwing
- Geleidelijk: de stad verandert en is nooit af

## EEN PLEK MET GESCHIEDENIS

Vanaf 1660 werden de Oostelijke Eilanden aangelegd in natte weide- en moerasgrond. Kattenburg werd in gebruik genomen door de Admiraliteit, Wittenburg was voor particulieren en Oostenburg voor de VOC. De VOC bouwde schepen op een afgesloten werkterrein. Over een ophaalbrug kwam je het gebied binnen. Direct daarachter lag het Oost-Indisch Magazijn, een gebouw van zo'n 215 bij 20 meter, waarachter een eigen wereld schuil ging. Aan de noordzijde werden de schepen te water gelaten: hier maakte Oostenburg contact met de wereld. Het bouwen van die schepen was voor die tijd een uniek project waar vele disciplines uit alle delen van Europa samen werkten.



kaart op basis van materiaal van Bureau Monumenten en Archeologie

Eind 18de eeuw hield de VOC op te bestaan. De Marine nam de terreinen over en in 1822 stortte het Oost-Indisch Magazijn in omdat het niet bestand was tegen het gebruik als graanpakhuis. Alleen het Nieuwe Magazijn, het huidige Pakhuis Oostenburg op Oostenburg Zuid is uit de VOC-tijd overgebleven. Al in het begin van de 19de eeuw werden de eilanden door de Dijksgracht afgesloten van het IJ om verzanding tegen te gaan. De spoorlijn sloot de eilanden eind 19de eeuw definitief af van het IJ.

Het besloten karakter van het eiland bleef gehandhaafd omdat het terrein in gebruik werd genomen door bedrijven, eerst door Van Vlissingen en de NSM voor de bouw van boten en stoommachines, later door Werkspoor/Stork voor de productie van dieselmotoren. Ook hier werd, net als bij de VOC, samengewerkt aan de grootste machines en motoren van die tijd. Innovatie en teamspirit als drijvende krachten. Het proefdraaien van de motor was voelbaar in de wijde omgeving. De geschiedenis van Stork is tot op de dag van vandaag herkenbaar door de Van Gendthallen, de hoge hal van de Theaterfabriek en de bokken aan de Wittenburgervaart. Stork verliet het terrein in 1998.

Rondom de werf en later de fabriek woonden de arbeiders in krappe en donkere woningen. De woonsituatie was zodanig slecht dat in de jaren 50 een wederopbouwplan werd vastgesteld. Kattenburg werd geheel gesloopt en halverwege de jaren 70 opnieuw bebouwd. Vanaf de tweede helft van de jaren tachtig waren Wittenburg en Oostenburg Zuid aan de beurt. Hierdoor ontstond een concentratie van sociale woningbouw.



# OOSTENBURG ALS 19DE EEUWS BEDRIJVENTERREIN



beeldmateriaal Bureau Monumentenzorg en Archeologie

Met de stadsvernieuwing is een deel van het karakter verloren gegaan, maar nog steeds heeft ieder eiland een eigen sfeer. Kattenburg is één groot gebouwd ensemble, Wittenburg wordt gekenmerkt door de Oosterkerk en de centrale ruimte daarachter, Oostenburg Zuid voelt door het Wienerterrein, Pakhuis Oostenburg en een aantal oudere bedrijfspanden nog deels industrieel. Aan de Nieuwe Vaart is de aanblik nog vooroorlogs met pandsgewijze bebouwing.

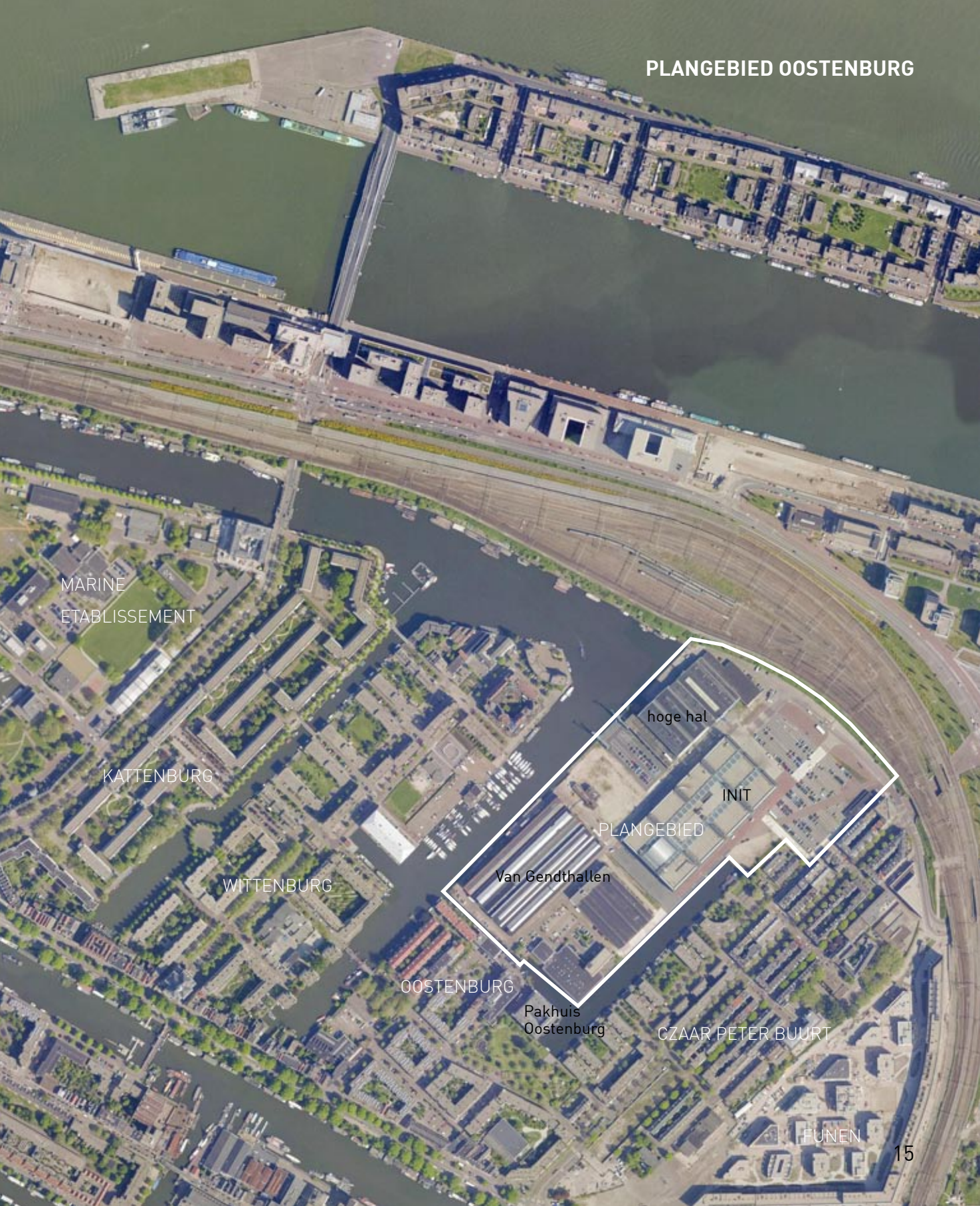
Lang waren de Oostelijke Eilanden min of meer het einde van de stad, maar met de ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied is er een nieuw stuk stad bij gekomen. De spoordijk blijft echter een barrière tussen die twee werelden. Recent hebben de bouw van het Funen, het INIT en de opknopbeurt van de Czaar Peterbuurt het beeld van de buurt veranderd, maar er is nog geen sprake van een echte imagoverandering.

De voorgenomen transformatie van Oostenburg kan een belangrijke bijdrage leveren aan het versterken van de Oostelijke Eilanden. Zij vormen het Scheepvaartkwartier van Amsterdam, met de kop bij het Scheepvaartmuseum, de staart bij de molen en de kade langs de Nieuwe Vaart als de ruggengraat.

Kernbegrippen voor Oostenburg zijn:

- open naar de wereld, tegelijk onderscheidt het eiland zich daardoor van zijn omgeving;
- ondernemend, innovatief in de traditie van de VOC;
- stadswerf: het specifieke karakter van het eiland met traditie als werkeiland met stoere kades en functionele openbare ruimte.

# PLANGEBIED OOSTENBURG



MARINE  
ETABLISSEMENT

KATTENBURG

WITTENBURG

OOSTENBURG

Pakhuis  
Oostenburg

CZAAR PETER BUURT

FUNEN

hoge hal

INIT

PLANGEBIED

Van Gendhallen

# HUIDIGE SITUATIE OOSTELIJKE EILANDEN



NEMO

SCHEEPVAARTMUSEUM

KATTENBURGERSTRAAT

WITTENBURGERSTRAAT

OOSTERKERK

NIJWE VAART

WIENERTERREIN  
IN ONTWIKKELING

KROMHOUT WERF





LLOYD HOTEL

WITTENBURGERVAART

OOSTENBURGERVAART

CZAAR PETERSTRAAT

WERKTEATER

DE MOLEN



## **OPEN**

Open is zowel letterlijk: open de deuren, als figuurlijk: open naar de wereld.

Letterlijk is openen het verbinden van binnen en buiten, waar dat op dit moment bij gebouwen als het INIT en de Van Gendhallen nog ontbreekt. Het werken zichtbaar maken op straat. Maar ook open op de schaal van het eiland naar de buurt: van een gesloten bedrijventerrein naar verbonden met de stad.

Figuurlijk past een open houding bij het innovatieve en internationale verleden van Oostenburg. Een open manier van werken, waarbij kennis wordt gedeeld en je samen tot een beter resultaat komt. Ontmoeting speelt hierbij een belangrijke rol: individuen ontmoeten elkaar op informele wijze en komen daardoor samen tot nieuwe initiatieven. Hiervoor moeten de juiste condities worden geschapen.



**BINNEN EN BUITEN VERBINDEN**

Storefront for Art and Architecture New York



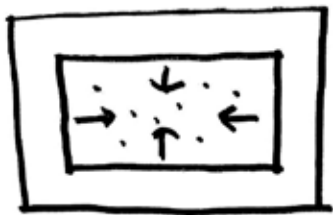
# OPEN GEVEL AAN DE STRAAT

Tokio

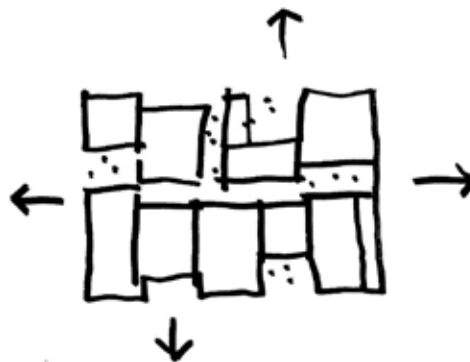


## BINNENSTE BUITEN

Ook voor de ontwikkeling in kavels is openheid het belangrijkste uitgangspunt: de relatie met de werkvloer en een actieve plint, waar mogelijk met voorzieningen, maar ook door open gevels aan de straat en buitenruimte zo veel mogelijk aan de aantrekkelijke randen van het eiland. Groen op de kavel gaat daarmee mede het beeld bepalen van het eiland. Je zou kunnen zeggen dat het klassieke bouwblok met gesloten binnenterrein zich binnenste buiten keert en de interactie aan gaat met de straat.



klassiek bouwblok keert zich naar binnen



Oostenburg: blok keert zich naar buiten

## **ONDERNEMEND**

Op de stadswerf is iedereen straks 'ondernemer': toekomstige bewoners en initiatiefnemers zijn deelnemers in het proces van stad maken. De Amsterdamse binnenstad heeft een verhouding van wonen en werken van ongeveer 1:1 met een kleine nadruk op werken. Dit is een bewezen, werkende mix die leidt tot stedelijkheid en levendigheid (zie ook het Trendrapport Binnenstad 2010-2011 uitgave Stadsdeel Centrum).

Ondernemen is de identiteit van Oostenburg, vroeger van VOC tot Stork, nu weer opnieuw met ondernemers zoals botenbouwer Stormer, horeca zoals Rosa & Rita en Roest, de Theaterfabriek met grote shows, en belangrijke gebruikers in het gebied zoals de redacties van Volkskrant, Trouw en Parool. Hier kan iedereen die echt wil ondernemen meedoen: collectieven die samen hun huis willen bouwen, combinaties van wonen en werken, nieuwe kleinschalige ontwikkelaars die hier een eigenzinnig product neer durven zetten. De eerste stap hiervoor is het verruimen van de programmatische mogelijkheden: een gemengd gebied voor wonen, werken, verblijven...

## **KAVELS IN PLAATS VAN BLOKKEN**

Om iedereen mee te kunnen laten doen is een kleine korrel essentieel. Kavels uitgeven in plaats van een groots plan maken. Het beeld dat ons daarbij voor ogen staat is het beeld van de oude delen van Manhattan, waarbij groot en klein door elkaar staan, maar een smalle kavel het uitgangspunt is.

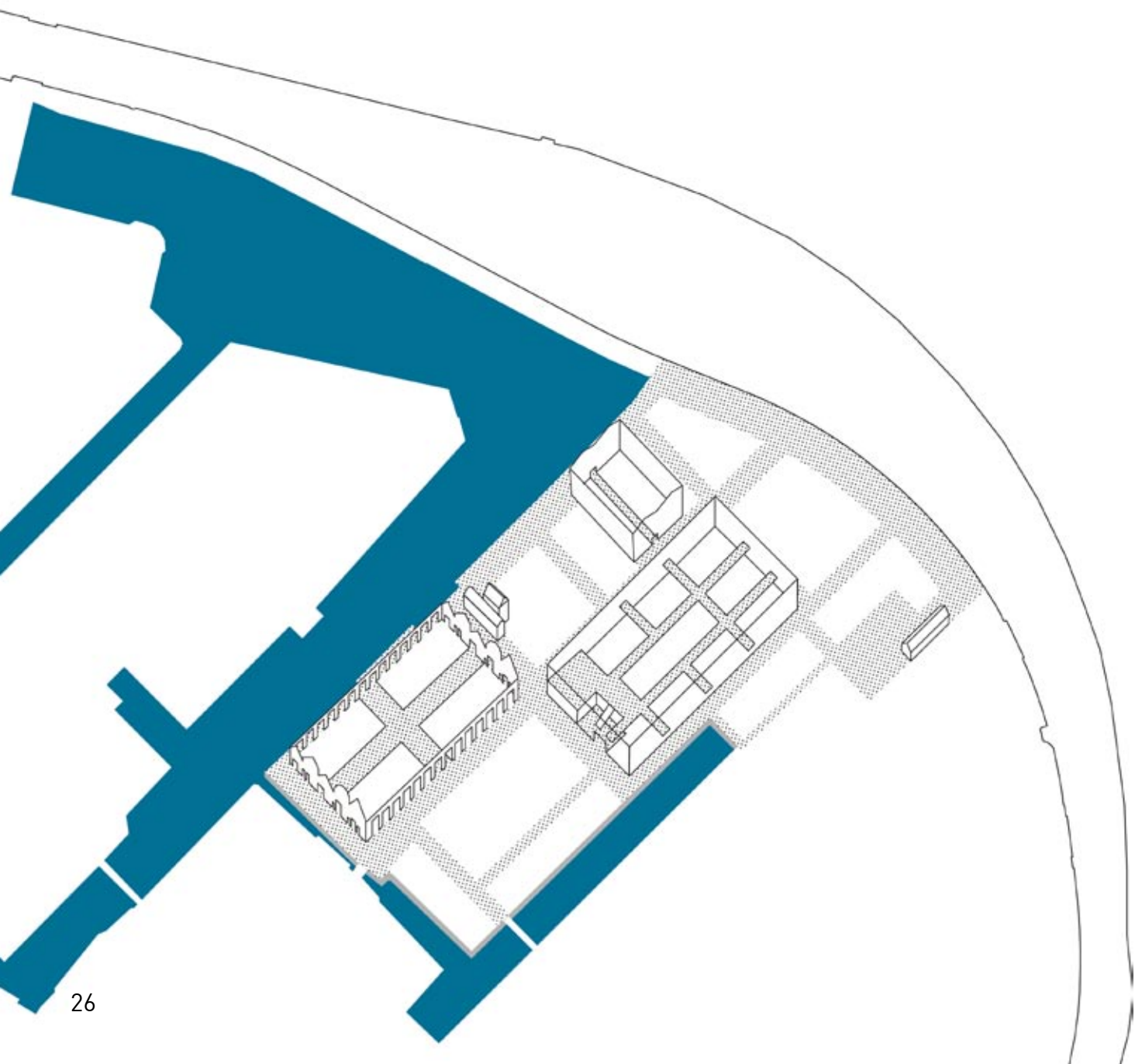


**INITIATIEVEN BIJ BURGERS EN BEDRIJVEN**  
collectief opdrachtgeverschap in Tübingen



## DE WERKVLOER

(semi) openbare ruimte rondom en in de gebouwen



## **DE WERKVLOER**

De werkvloer is de basis van het hele eiland: een eenvoudige, industriële openbare ruimte waar de verschillende verkeerssoorten de ruimte delen. Zowel de nieuwbouw als de bestaande gebouwen openen zich naar de straat, waarbij de werkvloer de gezamenlijke ruimte is die zorgt voor interactie en dynamiek. De centrale hal in de Van Gendthallen, maar ook de entreegangen van het INIT, zijn overdekte openbare ruimten die voor wisselwerking met de stad kunnen zorgen. Maar ook de plinten van deze grote gebouwen moeten zich openen om te zorgen voor aantrekkelijke en levendige straten.

In het INIT ligt alle semi-openbare ruimte op +1 niveau. Sleutels kunnen zitten in het openen van de entreehal, een betere plint en het beter aansluiten van het +1 niveau op maaiveld. Gebruikers zoals de Volkskrant en het Parool moeten worden uitgedaagd om mee te gaan doen, om zichtbaar te worden, om deel te worden van de nieuwe identiteit. De gevel aan de middenstraat zou voordeuren en gebruikers moeten krijgen: de plint is daarvoor uitgerust, maar wordt nog niet zo gebruikt. Hier is de wisselwerking met de omgeving cruciaal.

De Van Gendthallen bestaan uit 5 parallelle hallen. Het is een door de tijd heen gegroeid complex, steeds aangepast aan de behoeftes van het moment. Uitgangspunt bij de transformatie is dat we het zien als een 'levend monument', dat net als in het verleden nu opnieuw moet worden aangepast aan het toekomstig gebruik. Door de middelste hal openbaar te maken, ontstaat de mogelijkheid van een nieuw adres voor de 2 binnenste hallen. Een dwarsdoorsteek in oost-westrichting zorgt ervoor dat de kade beter wordt aangesloten op het werkspoor.

# ONDERNEMEND OP DE WERKVLOER

Van Gendhallen



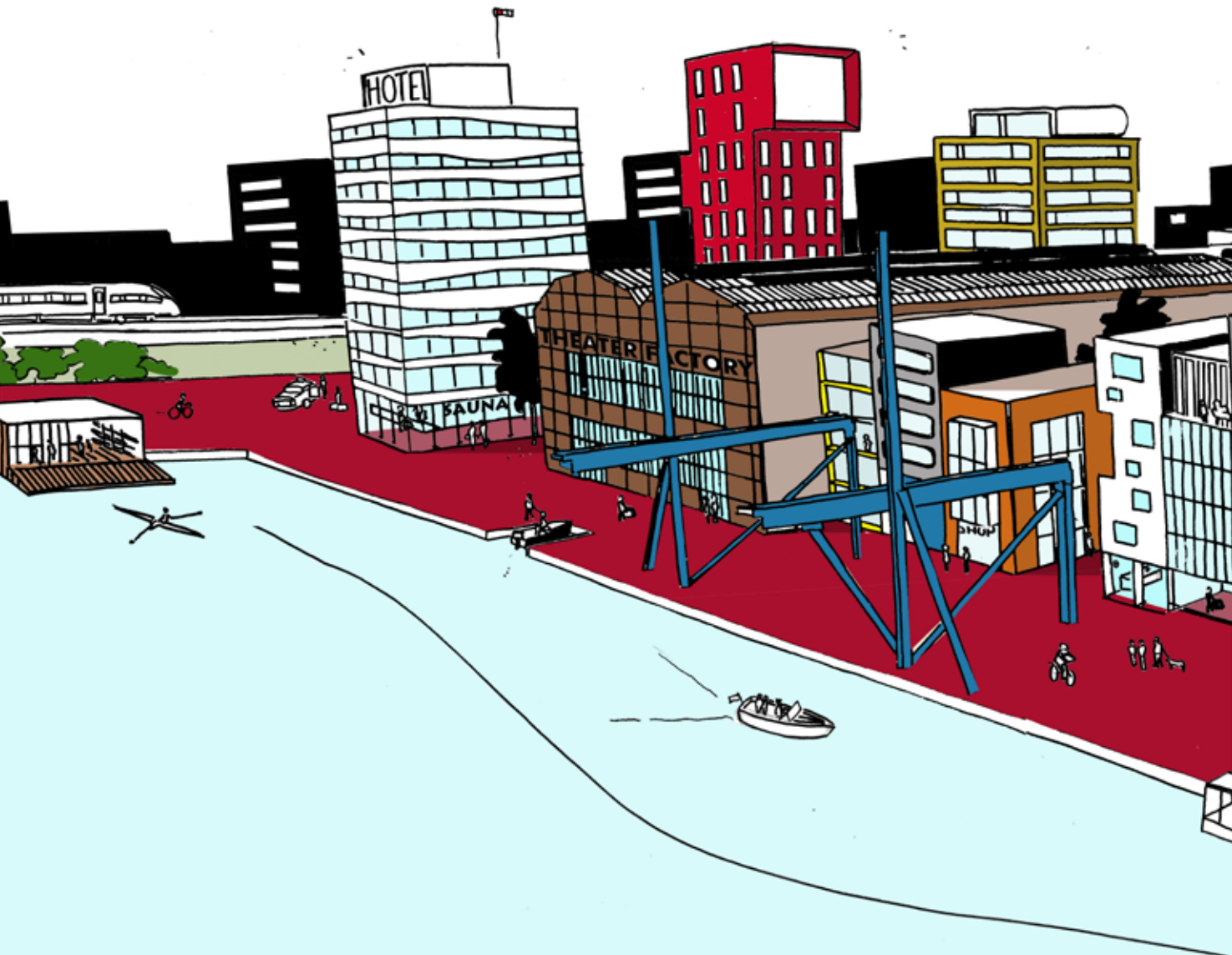


# KAVELGEWIJZE ONTWIKKELING

Lower East Side New York









**KAVELGEWIJZE ONTWIKKELING**

collectieven maken samen de stad op Oostenburg

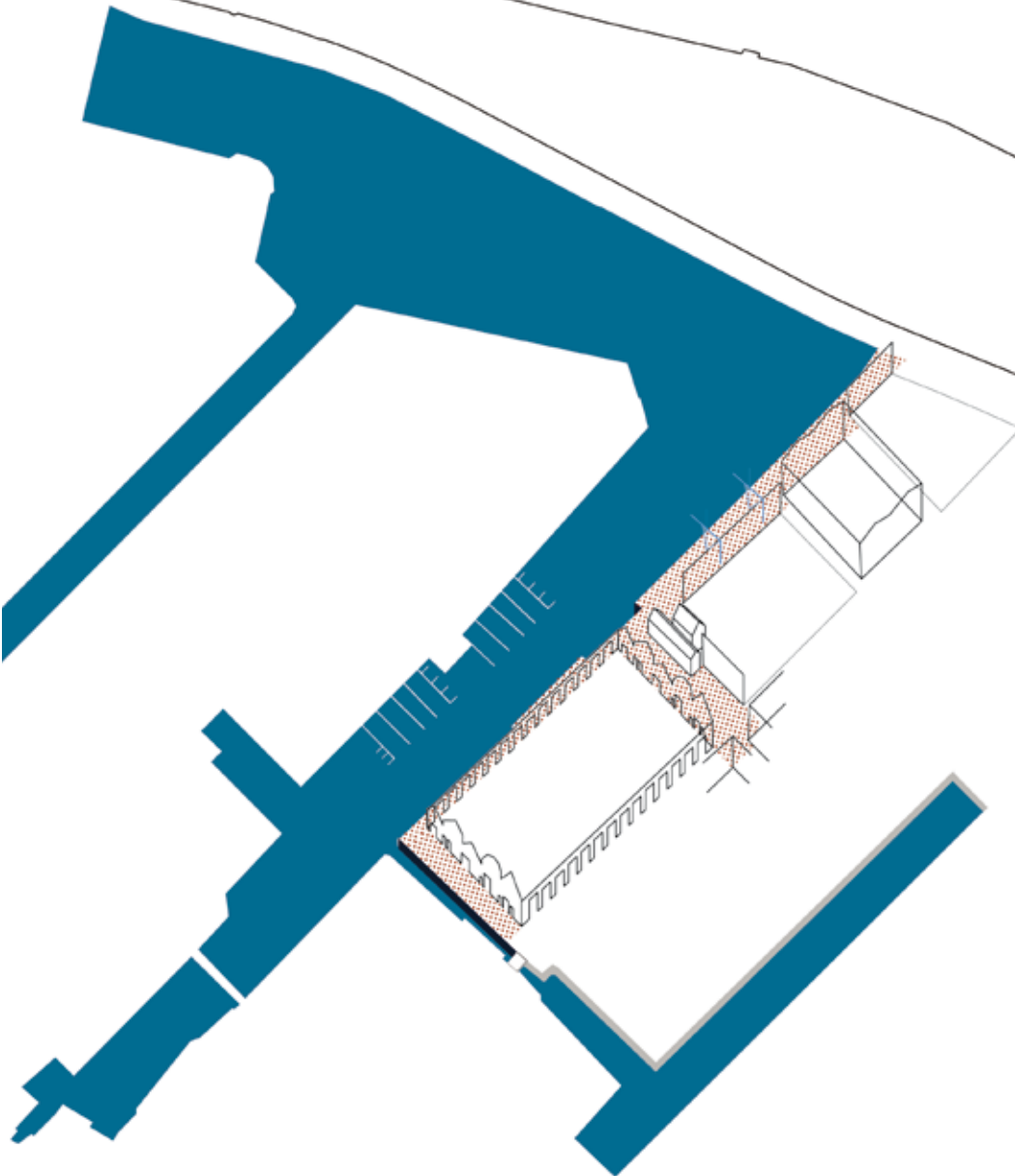


## **KARAKTER VAN HET EILAND: STADSWERF**

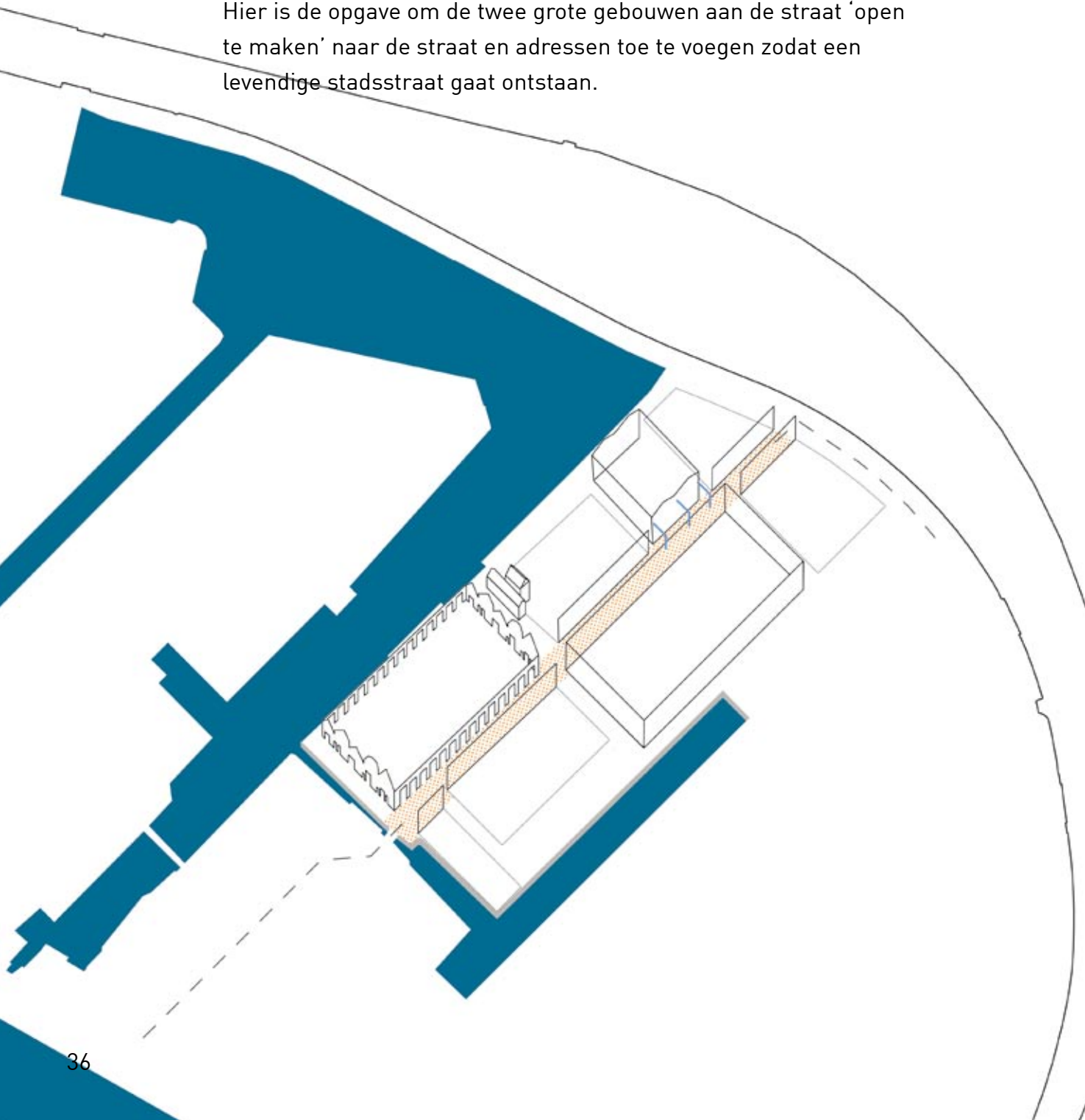
Oostenburg is rijk aan sfeer en karakter. Het water, met name de brede Wittenburgergracht, de kades, de industriële bebouwing en de ruwe werkvloer zijn in de binnenstad een onderscheidende kwaliteit. Tegelijk kan dit ook vrij zwaar en donker worden. In het gebied moet letterlijk en figuurlijk kleur worden toegevoegd. Vanaf het eerste begin wordt gebouwd aan het vergroten van de publieke waarde van het gebied: openbare kades, toegankelijk industrieel erfgoed, zichtbaar cultureel erfgoed. Door naast de twee grote gebouwen kleinschaliger bebouwing toe te voegen ontstaat een nieuwe sfeer, de rechtlijnigheid en overzichtelijkheid maakt plaats voor een meer complete en complexe stadssfeer. Het eiland wordt beter bereikbaar door het toevoegen van verbindingen, maar het eilandkarakter blijft overeind.

Op het eiland zijn drie sferen te onderscheiden: de VOC kade, de middenstraat, ofwel het Werkspoor, en de Isaac Titsinghkade, ofwel de Lijnbaan. De namen herinneren aan de geschiedenis van het gebied. Samen zorgen deze karakteristieken voor een diverse buurt, met ruimte voor kleinschalige woningbouw aan een buurtplein, stoere woon-werkpanden aan de kade en een prettige middenstraat die het eiland verbindt met de omgeving.

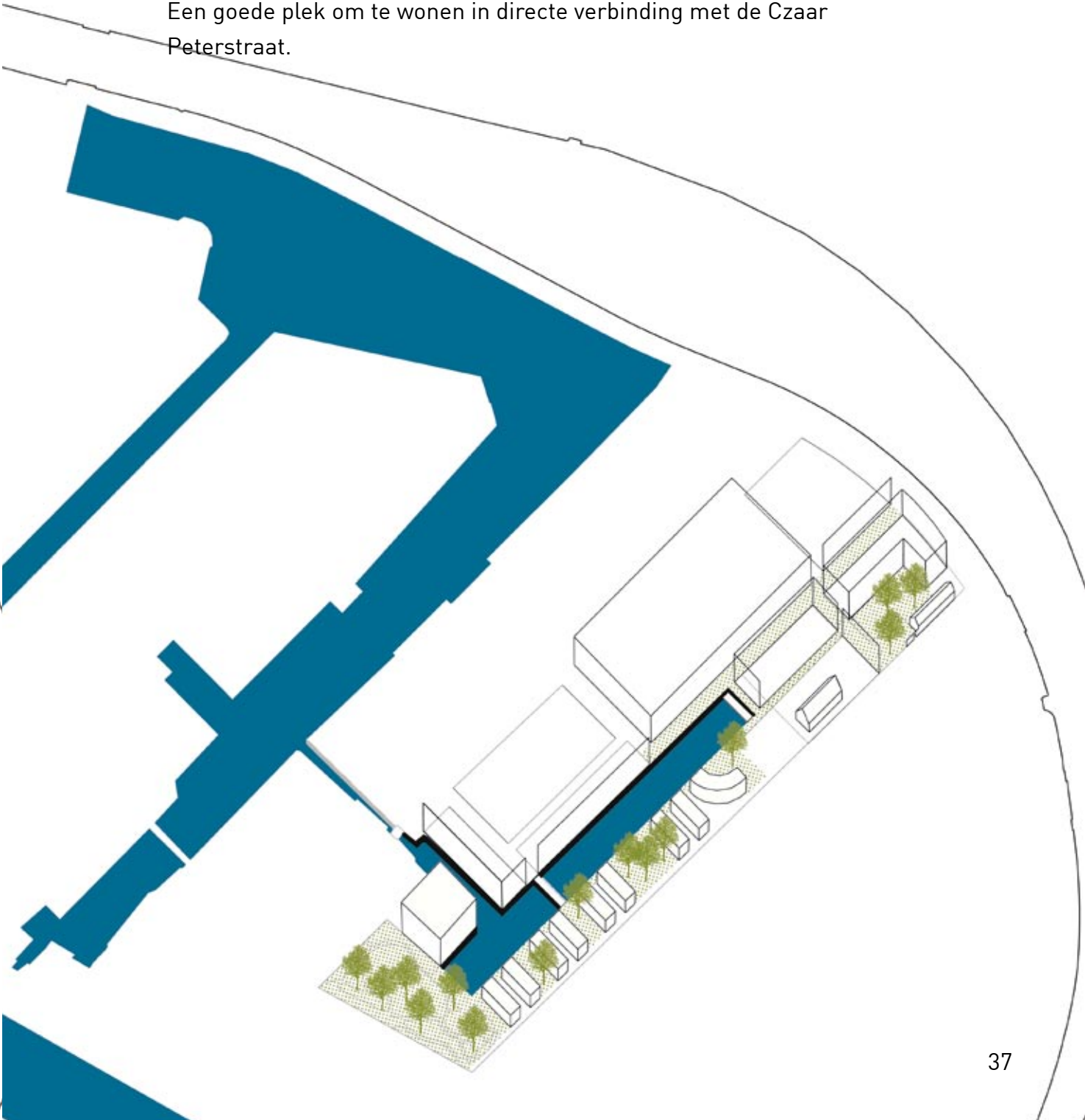
**De VOC kade** wordt een stadse, metropolitane kade aan het brede water met een mix van wonen en werken, jachthaven aan de overkant, publieke functies zoals horeca en theaterfabriek, gebruik van het water met busboot, watertaxi en aanlegplaatsen. De Van Gendhallen, stadsstrand Roest en de Theaterfabriek zijn hier nu al de kwartiermakers.



De Oostenburgermiddenstraat, ofwel het **Werkspoor**, vormt de hoofdstraat van het eiland, het belangrijkste adres. Goed bereikbaar, de plek voor bedrijven, stedelijk wonen en parkeren. Hier is de opgave om de twee grote gebouwen aan de straat 'open te maken' naar de straat en adressen toe te voegen zodat een levendige stadsstraat gaat ontstaan.



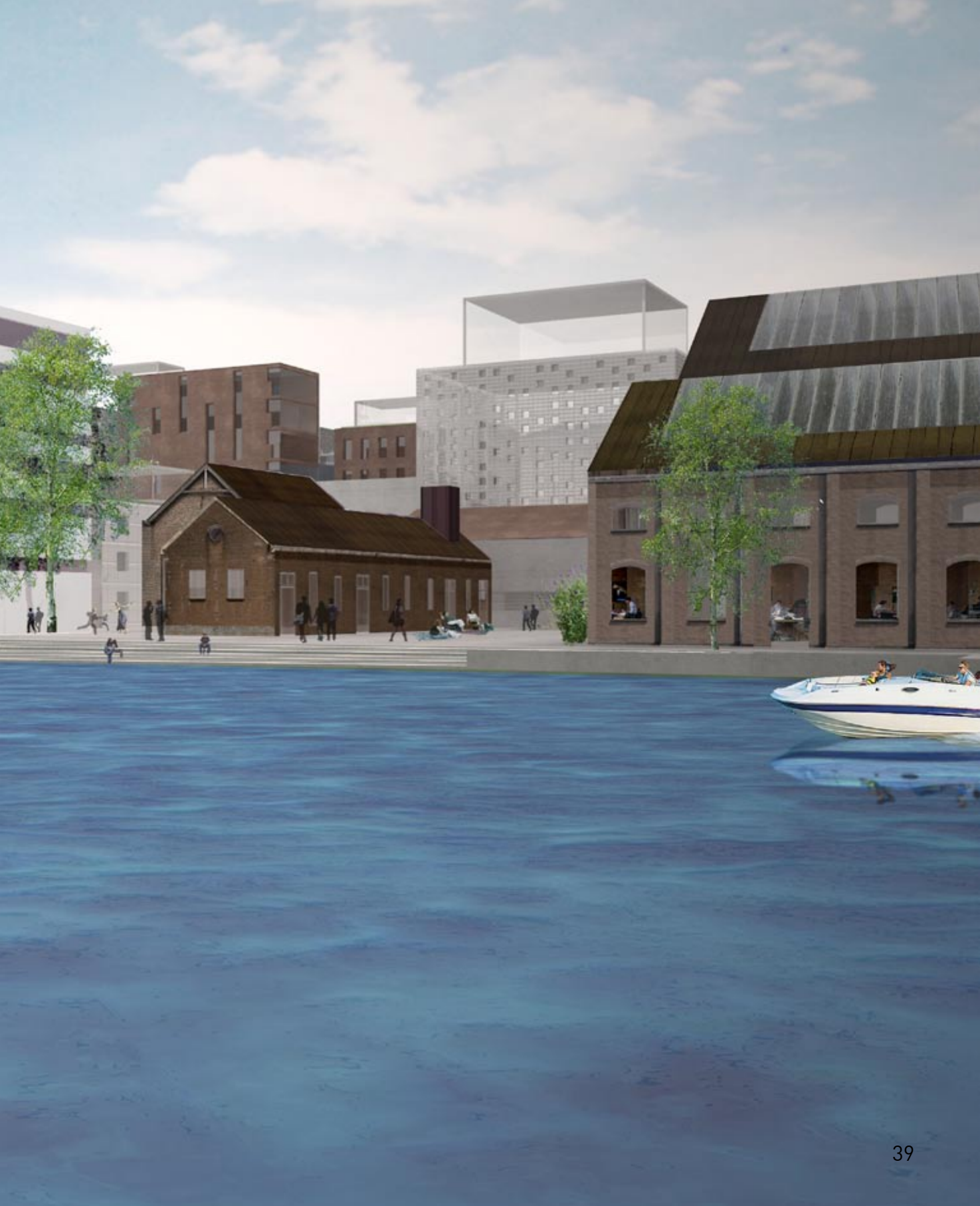
De **Lijnbaan** is de lange strip tussen de Conradstraat en het water waar in de VOC tijd touwen werden gedraaid. De sfeer rond het binnenwater is kleinschaliger, groener, meer buurtgericht. Een goede plek om te wonen in directe verbinding met de Czaar Peterstraat.



## IMPRESSIE VOC KADE

publieke functies, wonen-werken, metropolitane dichtheid





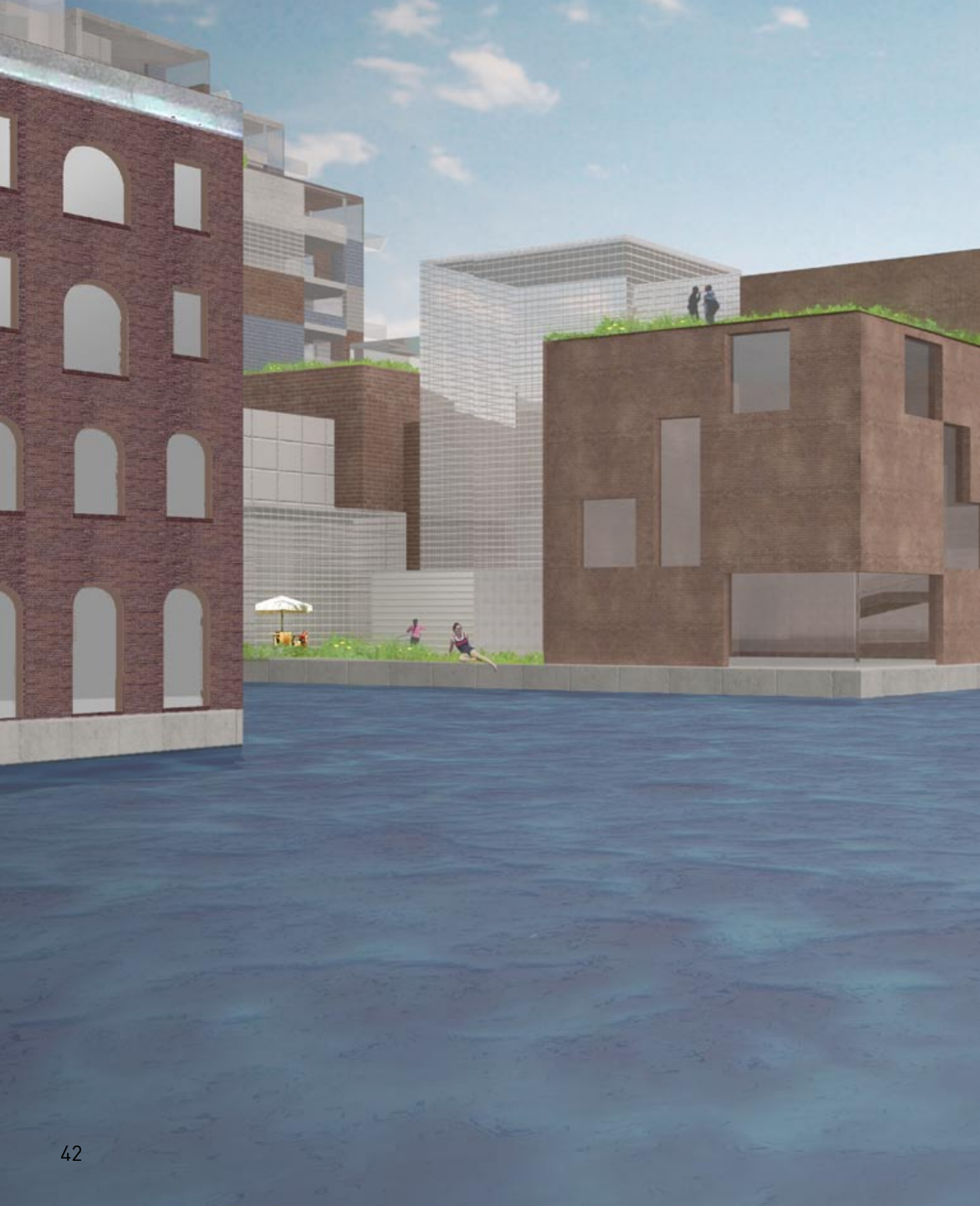
## IMPRESSIE DWARS OP HET WERKSPOOR

zicht vanaf de Van Gendhallen naar de Bontiusplaats









## IMPRESSIE LIJNBAAN

buurtgebonden, nadruk op wonen, stadse dichtheid





# OPENBARE RUIMTE: GOED VERBONDEN EILAND

De basis voor de stedenbouwkundige invulling van Oostenburg ligt er voor een groot deel al: twee mooie kades met een centrale middenstraat. Het grid van Oostenburg sluit goed aan op de Czaar Peterbuurt. Het eilandkarakter blijft behouden en de bereikbaarheid verbetert door een aantal koppelingen met de omgeving.

Er wordt een raamwerk van straten voorgesteld waarmee de ontwikkeling kan beginnen: de middenstraat, de aansluiting op de omgeving en de kades. Binnen de velden die hiermee ontstaan zijn straks verschillende verkavelingsmogelijkheden en kaveloriëntaties denkbaar. Die leggen we nu nog niet vast.

**PLEIN VOOR DE STAD MET KOUDGAS GEBOUW  
EN PLEIN VOOR DE BUURT MET POORTGEBOUW**



## DE WAARDE VAN OOSTENBURG VOOR DE BUURT EN DE STAD

De VOC kade is een plek met stedelijke allure. Het Koudgasgebouw met Café Roest en stadstrand heeft de plek nu al op de kaart gezet voor de hippe stedeling. Het brede water, de jachthaven, de Van Gendhallen, de grote blauwe kraanbokken en de hoge hallen van de Theaterfabriek geven de kade karakter en maken het een plek die de buurt overstijgt. Dit kan versterkt worden door elementen toe te voegen zoals een goed restaurant, dynamiek op het water, programma in de avond. Aan de werven wordt gewerkt, geflaneerd, gegeten, gewoond en gevaren. Het stadsplein tussen de Van Gendhallen en Roest heeft een gunstige maat, vergelijkbaar met het Thorbeckeplein. Door een paar bomen toe te voegen ontstaat een prettige plek met ruimte voor terras.

Aan de andere kant vormt het poortgebouw de entree van Oostenburg en de verbinding met de Czaar Peterbuurt. Het Poortgebouw ligt aan de Conradstraat maar is naar Oostenburg toe georiënteerd. Hier kan de aansluiting met de buurt verbeterd worden door het maken van een nieuwe straat (voor langzaam verkeer) in het verlengde van de Lijndenstraat. Een groen buurtplein bij het poortgebouw kan een plek worden met een terras voor Rosa & Rita, het restaurant in het Poortgebouw, en een speelplek voor kinderen. Deze plek kan op korte termijn al gemaakt worden en een kwaliteit worden voor zowel Oostenburg als de Czaar Peterbuurt.

Deze twee plekken en de werkvloer als verbindende factor vormen de basis voor de inrichting van de openbare ruimte. Het autoverkeer en de parkeeroplossingen zijn hieraan ondergeschikt.

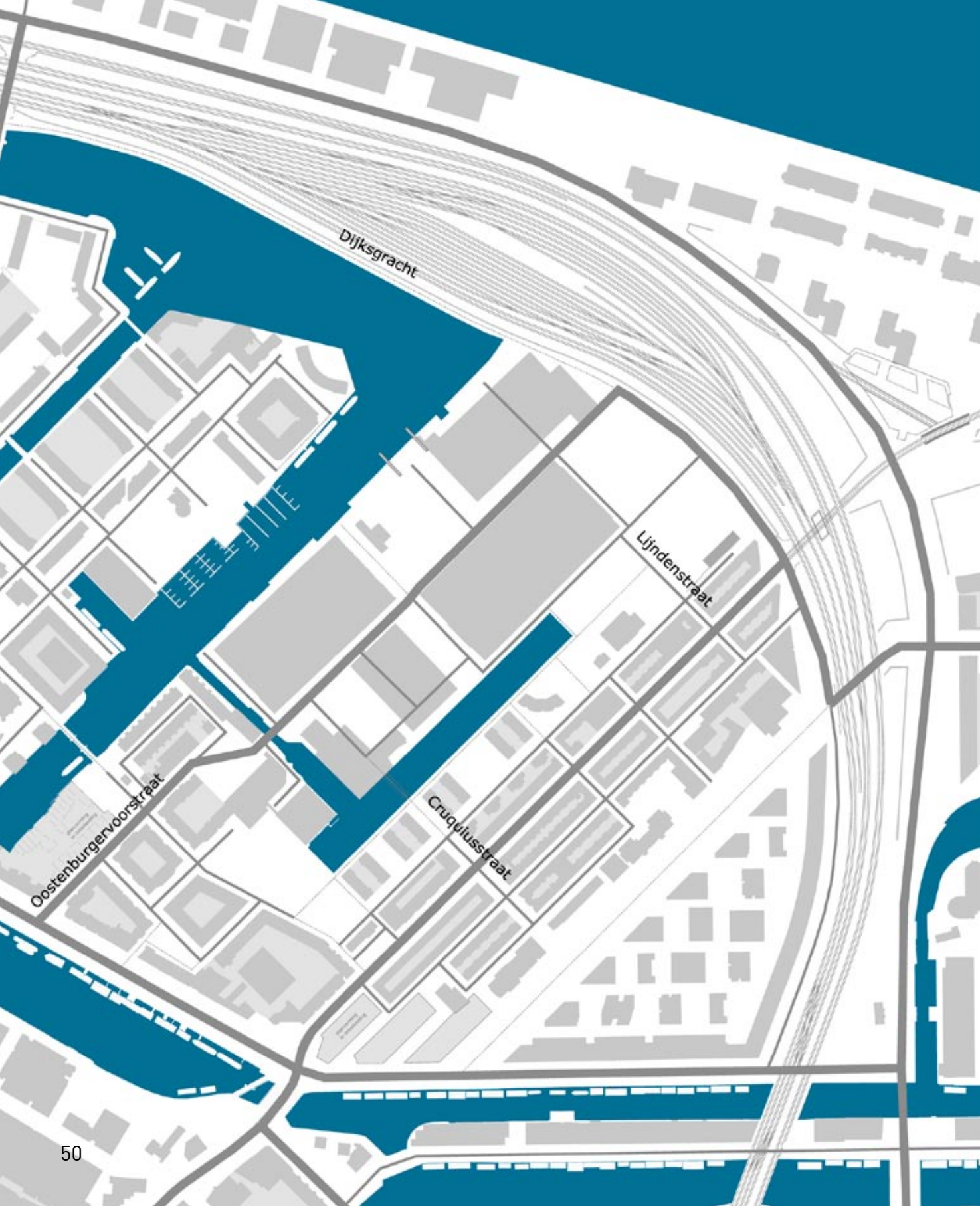


## **BOMEN OP HET PLEINTJE BIJ HET POORTGEBOUW**

Eikenplein Amsterdam







Dijksgracht

Oostenburgervoorstraat

Cruquiusstraat

Lijndenstraat

## VERKEER

Oostenburg is een (schier)eiland, en daarmee kent het een beperkt aantal toegangen. Voor autoverkeer blijft de entree aan de noordzijde de hoofdentree: snel naar de Ring via de Piet Heintunnel. Het parkeren zal ook aan de noordzijde geconcentreerd worden. Om de toegankelijkheid vanuit het centrum te vergroten wordt de verbinding met de Oostenburgervoorstraat hersteld. Het particuliere parkeerterrein moet hiervoor worden heringericht. Deze entree zal secundair zijn ten opzichte van de entree aan de Dijksgracht, het gaat om een buurtverbinding. De brug werkt hierbij als natuurlijke verkeersremmer.

Autoverkeer op Oostenburg concentreert zich op de Oostenburgermiddenstraat en langs het spoortalud. De kades en zijstraten zijn autoluw. Met de werkvloer zijn alle plekken wel bereikbaar met de auto, zodat het werken in bijvoorbeeld de Van Gendhallen wordt vergemakkelijkt. Parkeren op straat is in beperkte mate mogelijk, maar niet op de kades.

Een nieuwe verbinding voor fiets en autoverkeer van de stadsdeelwerf over de Dijksgracht is een belangrijke mogelijkheid om een snelle fietsroute richting station te maken en om een extra verbinding voor de reinigingswagens van de stadsdeelwerf te organiseren. Als hoofdentree voor auto's is deze route helaas niet bruikbaar. Bekend is dat de stad de mogelijkheden voor een dergelijke route onderzoekt. Voor langzaam verkeer kan het netwerk fijnmaziger worden door eventueel een brug toe te voegen in het verlengde van de Cruquiusstraat die doorloopt tot in het Funenpark.



**DE WERKVLOER ALS GEBRUIKSPUIMTE VOOR BEWONERS**

Delft

## **MATERIALIZERING VAN DE WERKVLOER**

De openbare ruimte weerspiegelt de sfeer van het eiland: een werkeiland, stoer, met mooie kades. De auto is op bezoek en kan overal komen, de inrichting is ingetogen en op één niveau. De maten van de profielen zijn gekozen op basis van het toekomstige gebruik en in relatie tot de bouwhoogte. Geen brede straten, maar compacte profielen met voldoende gebruiksmogelijkheden.

Door de werkvloer, waarop de auto slechts te gast is, ontstaan andere gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte. Een straat van 12,5 meter breed waar af en toe een auto komt kan een heel eigen karakter krijgen en wordt een verlengstuk van de woning. De kwaliteit van Oostenburg zal niet zozeer zitten in een grote eigen tuin, maar in de openbare ruimte die als een collectieve gebruiksruijnte zal gaan werken.





**DE WERKVLOER NU: EEN STOER WERKEILAND**

# DE WERKVLOER NIEUWE STIJL

Hamburg Hafencity







Sala Thal  
München

Häagen-Dazs

Häagen-Dazs

Häagen-Dazs

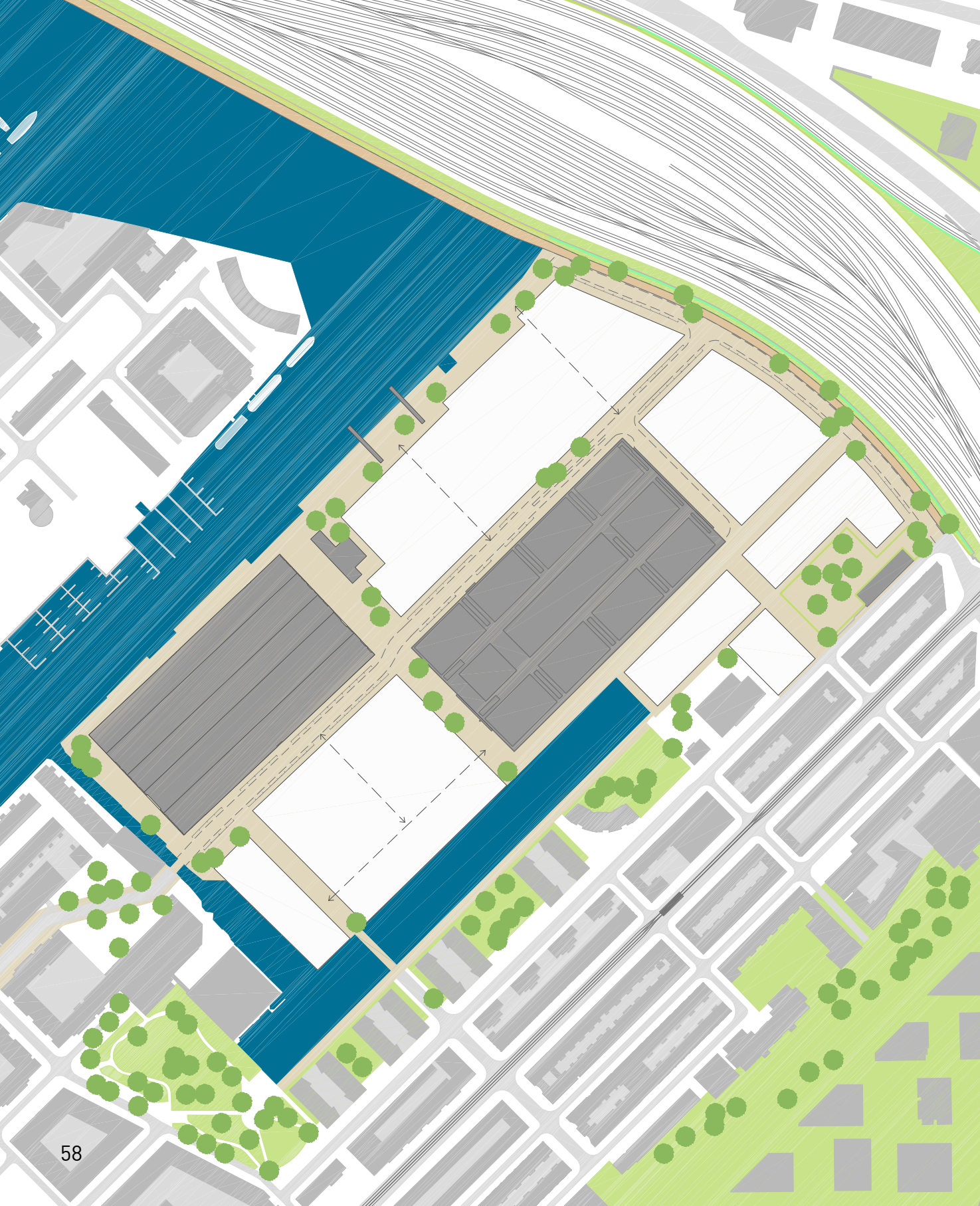
Häagen-Dazs

Häagen-Dazs

Häagen-Dazs

Häagen-Dazs

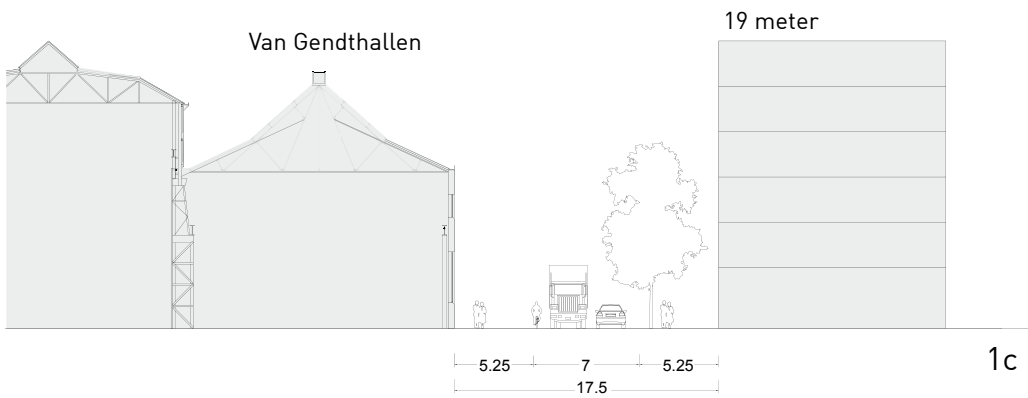
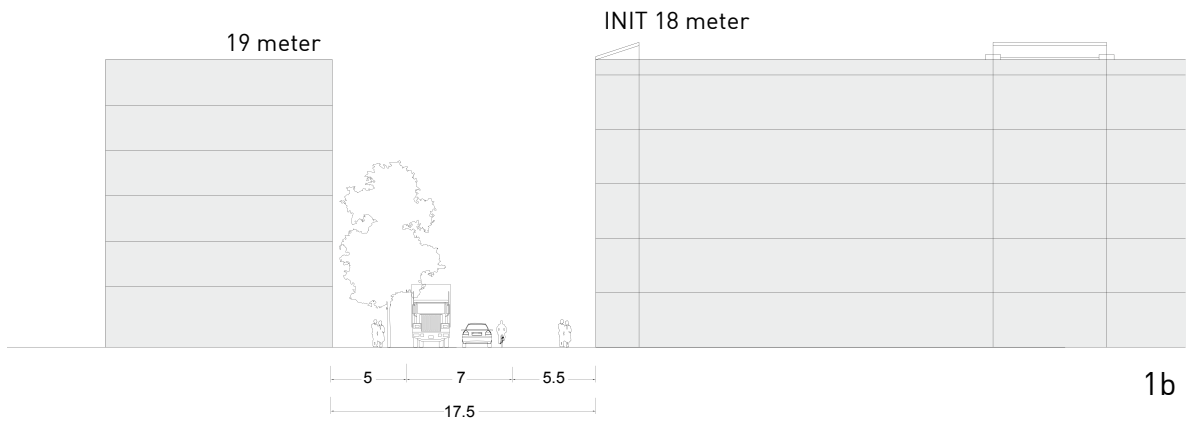
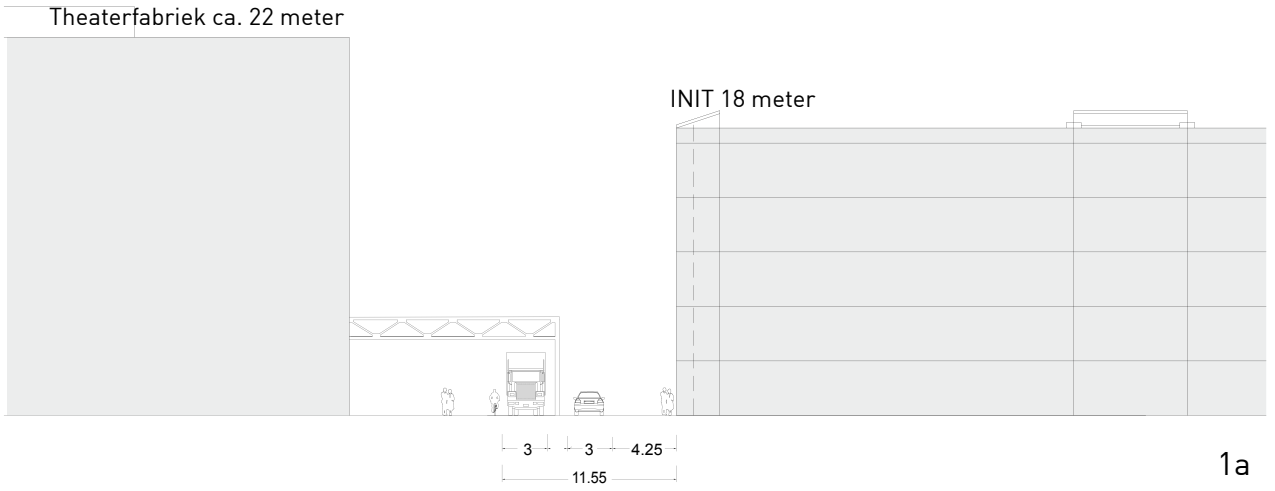
Häagen-Dazs



## HET RAAMWERK

In het raamwerk voor de ontwikkeling wordt de hoofdstructuur vastgelegd zoals we die nu kunnen overzien. Het gaat dan om de maat van de Oostenburgermiddenstraat, het profiel langs het spoortalud, de openbare kades, en de mogelijke fietsroute in het verlengde van de Cruquiusstraat. Deze straten zorgen voor de verbinding met de omgeving.

Dit raamwerk bepaalt een aantal grotere bouwvelden die naderhand nog moeten worden verfijnd in de uitwerking naar uitgeefbare kavels. Aan de oostkant kunnen kavels eventueel tot aan het water liggen, de westkant heeft een openbare kade. Hierdoor ontstaat variatie in kavelcondities en kavelmaten. In de strip aan de VOC kade is het gewenst om minimaal twee verbindingen tussen kade en werkspoor te maken, maar de precieze plek van die verbindingen is afhankelijk van het al dan niet op termijn behouden van de hoge hallen van de Theaterfabriek en de gewenste kavelmaten. De positie van die straten zal worden vastgelegd als dit veld aan de beurt is voor herontwikkeling. Op dat moment kunnen ook de ervaringen van eerdere delen meegenomen worden in de keuze voor de straten.



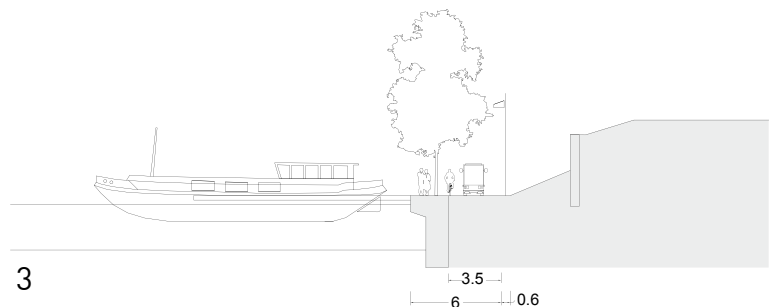
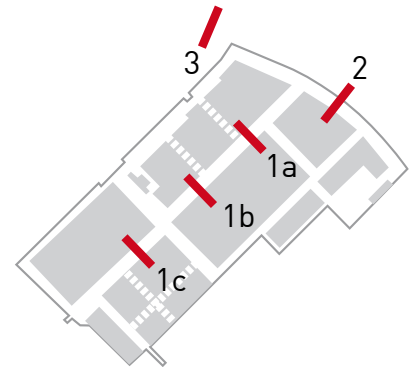
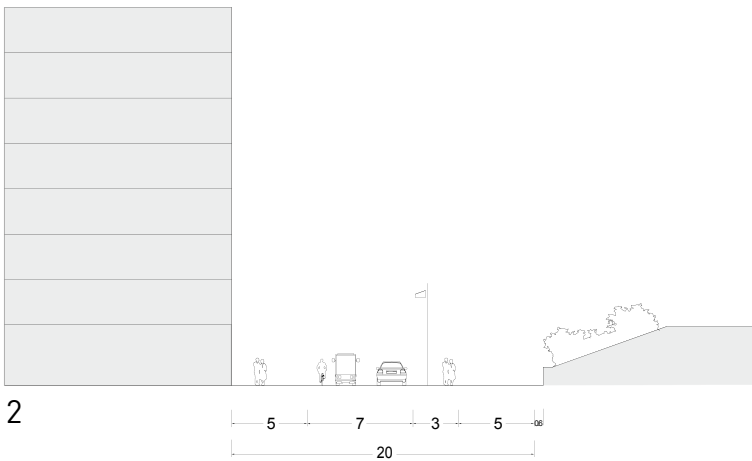
## PROFIELEN

### Oostenburgermiddenstraat: 17,5 meter (1a/1b)

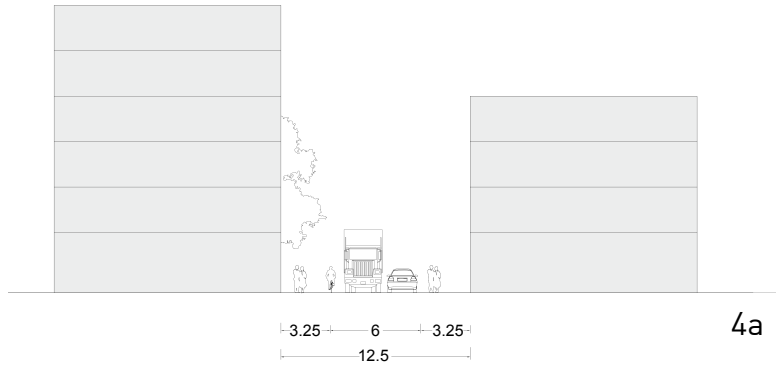
De middenstraat is met 17,5 meter zo breed dat er genoeg ruimte is voor autoverkeer en parkeren. Zelfs openbaar vervoer zou op lange termijn mogelijk zijn. Het profiel is daarmee voldoende flexibel om voor de lange termijn een goede hoofdstraat te zijn. Naast het INIT van 18 meter hoog is de straat nog steeds een compacte straat.

### Verlengde Dijksgracht: 20 meter (2/3)

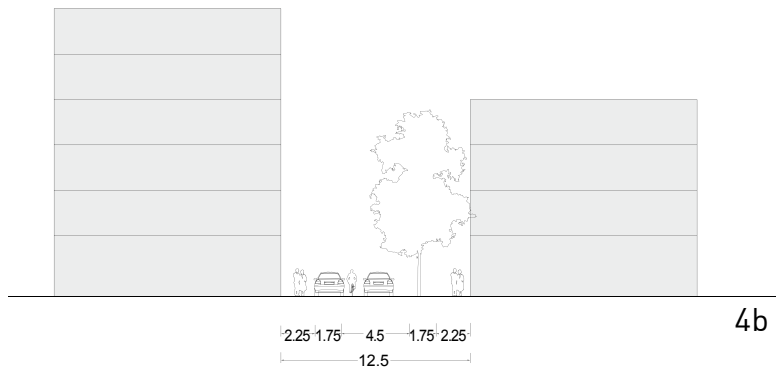
De Dijksgracht heeft een afwijkend profiel door het doorgaande fietspad dat aan de spoorzijde ligt. Dit sluit goed aan op het toekomstige fietspad richting Kattenburgerstraat.



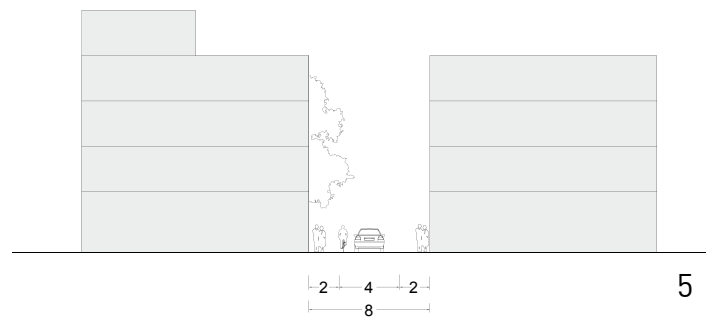
NB dit profiel ligt buiten het plangebied



4a



4b



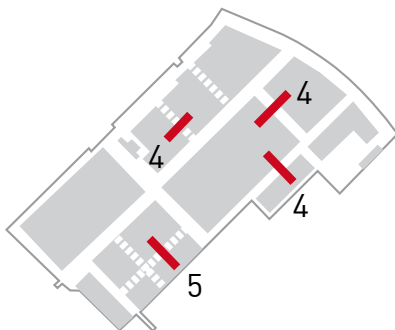
5

### **Basisstraten 12,5 meter (4a/4b)**

De straten dwars op de middenstraat zijn compacte stadsstraten met ruimte voor parkeren, en groen. Alles op één niveau. Een aantal van deze straten is flexibel in positie: zo moeten er twee straten van de middenstraat naar de werven komen, maar de positie daarvan is afhankelijk van het gebruik van de hoge hallen.

### **Binnenstraatje 8 meter (5)**

Binnen de velden kunnen extra straten worden gemaakt die meer beschut zijn. Autovrije straten waar alleen bestemmingsverkeer komt om iets in- of uit te laden.



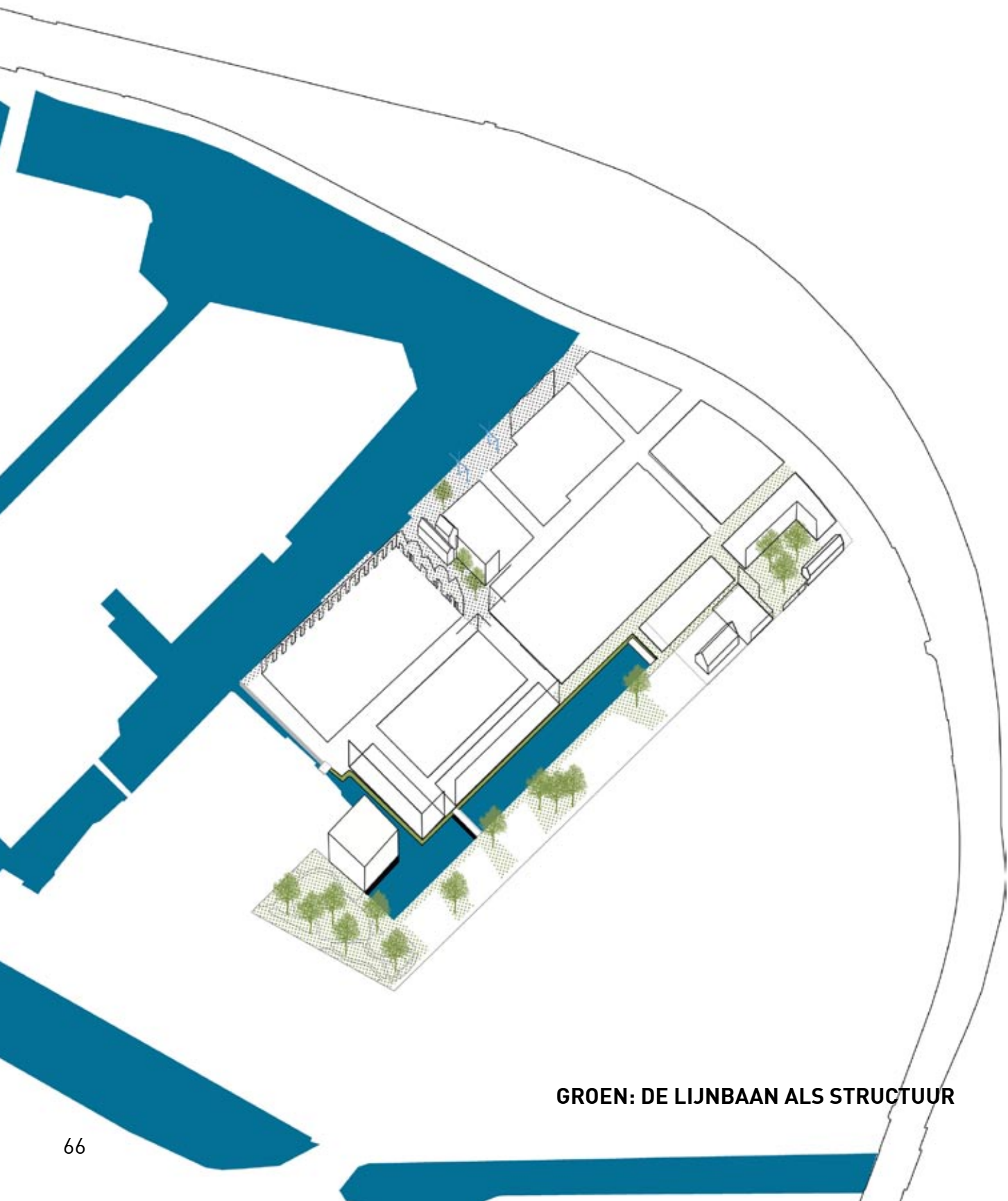
## **WATER**

De Wittenburgervaart is de belangrijkste waterpartij van Oostenburg: het water is wijds, door de jachthaven wordt het water gebruikt. In de plannen van stadsdeel Centrum wordt op termijn de doorvaart onder de Wittenburgergracht verbeterd (Oesjesduiker). Daarmee wordt de Wittenburgervaart aangesloten op de Nieuwe Vaart en dus beter bereikbaar vanuit de stad. De kade aan de Wittenburgervaart is dé aantrekkelijke openbare kade. Het contact met en het gebruik van het water kan hier worden verbeterd: opstapplaats voor busboot of watertaxi, tijdelijke aanlegplek voor boten. Het nautisch gevoel van het scheepvaartmuseum zou hier ook terug kunnen komen, bijvoorbeeld door een paar mooie oude schepen aan de kade te leggen.

De Oostenburgergracht is beschut, meer een gracht dan een vaart. De combinatie met groen versterkt het buurtkarakter. Het speelse zit hier in het water met mogelijkheid van zachte oevers, watertuinen, riet, meer natuurlijke invulling die aansluit bij het Oostenburgerpark en de plekken aan de Conradstraat.







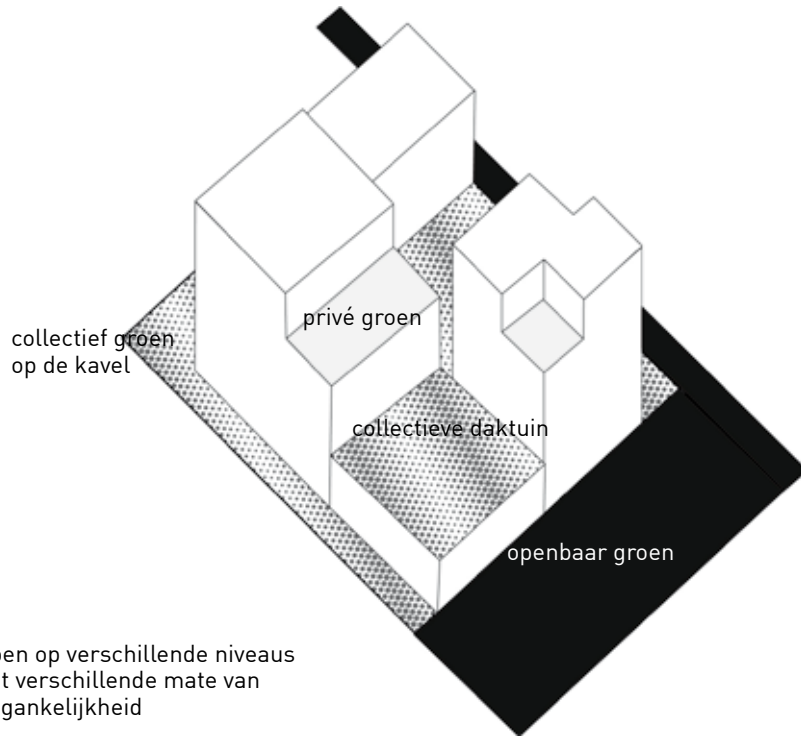
**GROEN: DE LIJNBAAN ALS STRUCTUUR**

## GROEN

De eerste groene plek op Oostenburg kan het buurtplein bij Rosa en Rita worden: in het verlengde van de lijnbaan een groene ruimte die als terras van Rosa en Rita en als speelplek kan dienen. Een prettige plek voor de buurt. Als vergroeningsstrategie voor het hele eiland zouden op afzienbare termijn al meer bomen geplant kunnen worden: bij Roest, aan de middenstraat, bij het spoor. De bomen hebben dan de tijd om te groeien. Op sommige plekken zoals bij de twee blauwe bokken, zit beton onder de grond. Hier is bomen planten lastig. Ook zullen de bomen goed bestand moeten zijn tegen deels vervuilde grond.

Naast bomen is plaats voor veel kleinschalig groen: pioniersgroen dat past bij de ruige werkvloer, daktuinen, groene gevels. Vlinderstruiken schieten op tussen de stelconplaten, op een plaats staat een groepje berken.

Daarnaast is privégroen belangrijk voor het karakter van het eiland: op de kavel, groene gevels en daktuinen verrijken het leefmilieu. Er is geen sprake van een klassiek gesloten bouwblok waarbij het groen verstopt zit aan de binnenkant van het bouwblok. De gebouwen openen zich juist naar buiten, balkons zitten aan de straat in plaats van ín het blok. Hierdoor wordt het privégroen ook echt beleefbaar.



informeel pioniersgroen



losse bomen op pleinen en aan de straat



collectieve daktuin



groene gevel



groene balkons



## **SPEELPLEK OP EEN VRIJE KAVEL**

Kadijken Amsterdam

## **SPEELPLEKKEN**

De werkvloer is grotendeels autovrij en maakt de openbare ruimte tot speelplek. Vissen aan de kade, voetballen op het buurtplein, fietsen in de straatjes. Daarnaast zullen voor de kleinere kinderen ook veilige, afgeschermdde speelplekken gemaakt worden. Dit zijn simpelweg kavels zijn die onbebouwd blijven en zo midden in de verkaveling wat lucht en speelruimte bieden. De plekken worden vastgelegd in de uitwerking per fase.





# BOUWVELDEN EN KAVELS: FLEXIBILITEIT VERSUS ZEKERHEID

De stadswerf wordt niet in één keer bebouwd. De volgorde van ontwikkelen zal van invloed zijn op de verdere uitwerking van het ontwikkelplan. Iedere stap levert inzichten op die in de volgende stap meegenomen kunnen worden. De kavelmaten, de regels voor de kavels en de parkeeroplossingen kunnen per stap verschillen. Lessen leren van de vorige stap is één van de grote voordelen van organische groei. Om dit mogelijk te maken wordt niet alles op dit moment vastgelegd, maar beperken we ons tot de principes.

In deze fase van planontwikkeling wordt vastgelegd wat nu van belang is:

- Raamwerk met flexibele invulling
- Bouwhoogte
- Programma op hoofdlijnen
- Principes voor het parkeren
- Basisprincipes voor de kavel

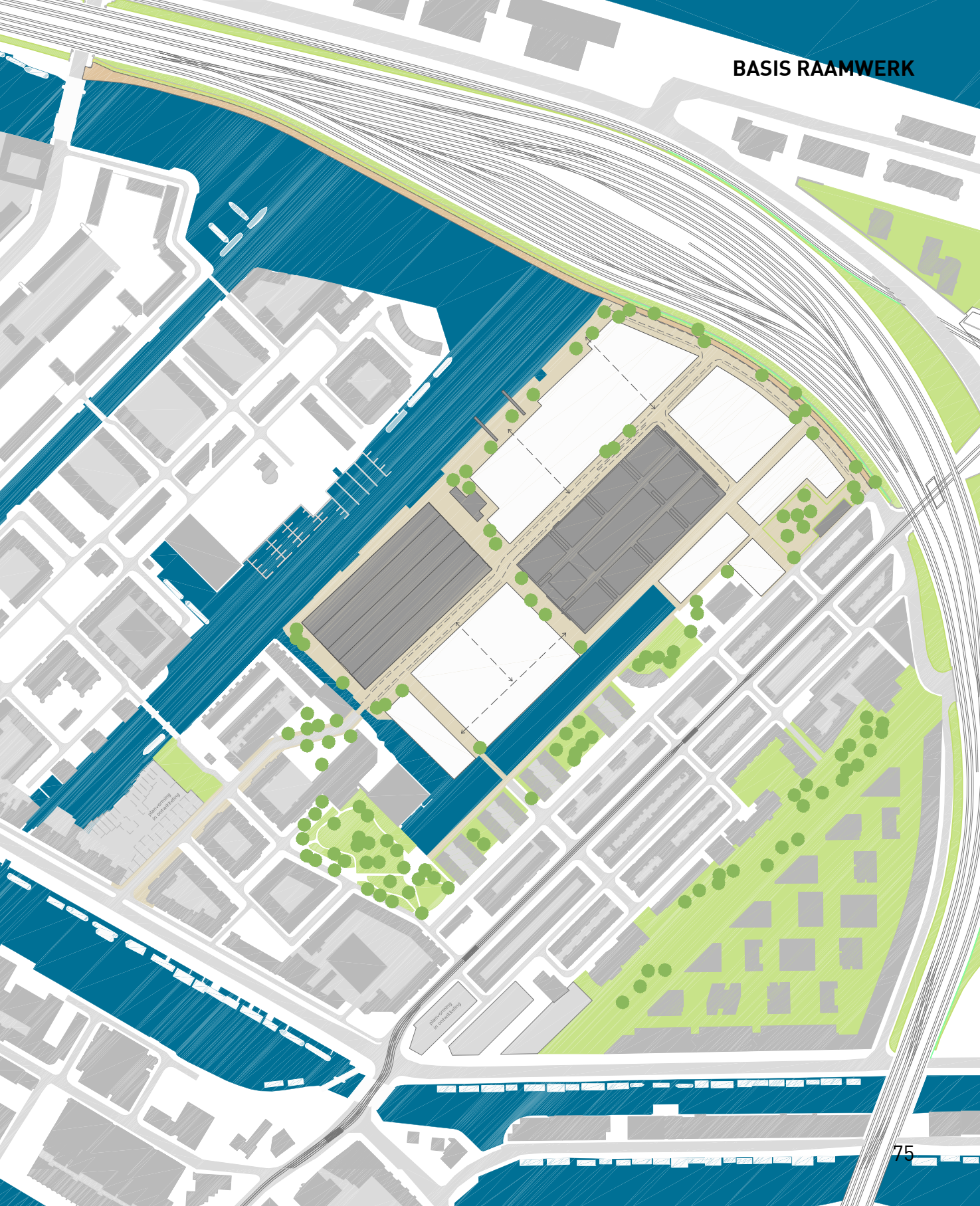
MOGELIJKE BOUWVELDEN OP BESTAANDE SITUATIE



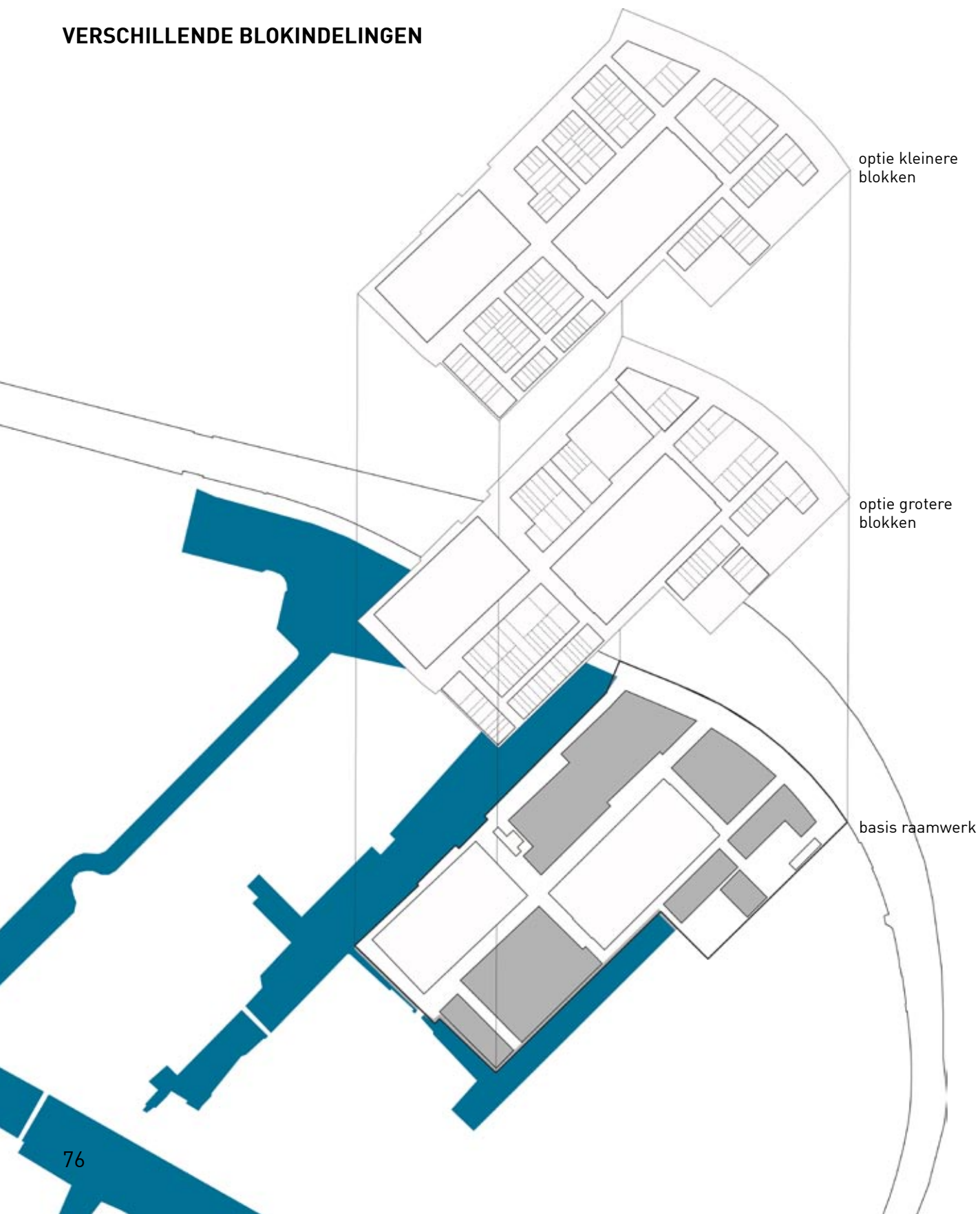
Theaterfabriek

INIT

Van Gendhallen



## VERSCHILLENDE BLOKINDELINGEN



## **VERFIJNEN VAN HET RAAMWERK**

Met aansluiting op de omgeving via het Werkspoor en de Dijkgracht, de twee kades en INIT, de Van Gendhallen en de Theaterfabriek is het hoofdraamwerk vastgelegd. Daarbinnen zijn verschillende invullingen mogelijk. Uitgangspunt voor de kavels is dat iedereen, van kleine bouwer tot bewonerscollectief, een kavel moet kunnen ontwikkelen. Wat functie betreft is het weefsel zo flexibel als een Solid: wonen kan in werken veranderen en andersom.

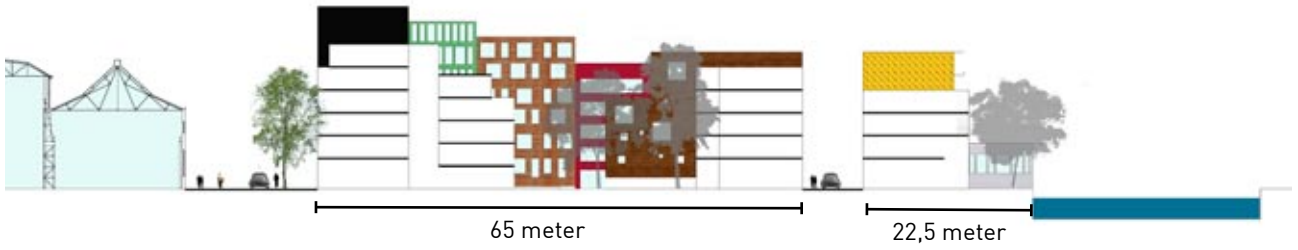
Er zijn twee voorbeelduitwerkingen gemaakt om aan te geven welke mogelijkheden er binnen het grid zijn. De diepere kavels vragen om wat meer complexe gebouwtypen, geschikt voor collectief opdrachtgeverschap en kleinere professionele partijen. De kleinere blokken zijn ondieper en bieden kleinere kavels. Daartussen zitten natuurlijk nog andere mogelijkheden en combinaties van beide. Een iets grotere korrel sluit wat beter aan bij de schaal van de hallen. Zeker aan de VOC kade liggen grotere blokken wat meer voor de hand, maar aan de kant van de buurt zijn juist weer kleinere kavels mogelijk. Per fase wordt het raamwerk verfijnd, zodat kan worden aangesloten bij de vraag van de markt en de lessen uit de vorige fase.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zullen de algemene kavelprincipes nader worden uitgewerkt, gerelateerd aan de plek op het terrein. Er zullen ook enkele uitspraken worden gedaan ten aanzien van gewenste beeldkwaliteit, waarbij het uitgangspunt is om te stimuleren en inspireren, en niet om te verplichten en verbieden. Daarbij zal rekening worden gehouden met het karakter van de omliggende buurten en de mogelijke effecten op het Werelderfgoed van de westelijke grachtengordel.

**DIEPE BLOKKEN**  
IJburg Amsterdam



# MOGELIJKE VARIANT: DIEPE BLOKKEN



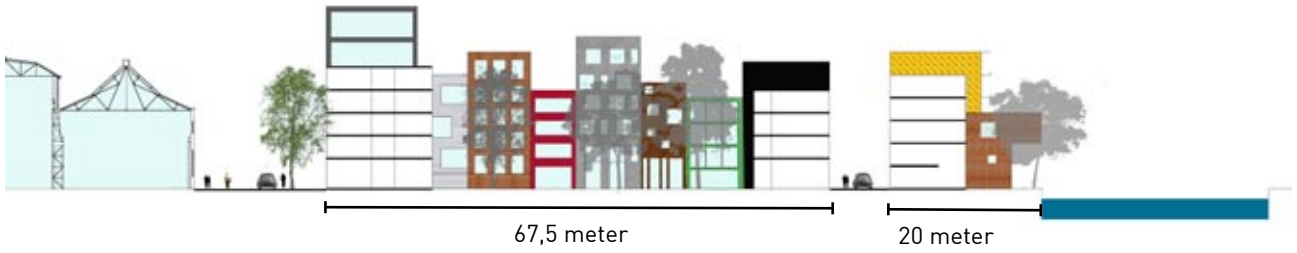
## KLEINERE BLOKKEN

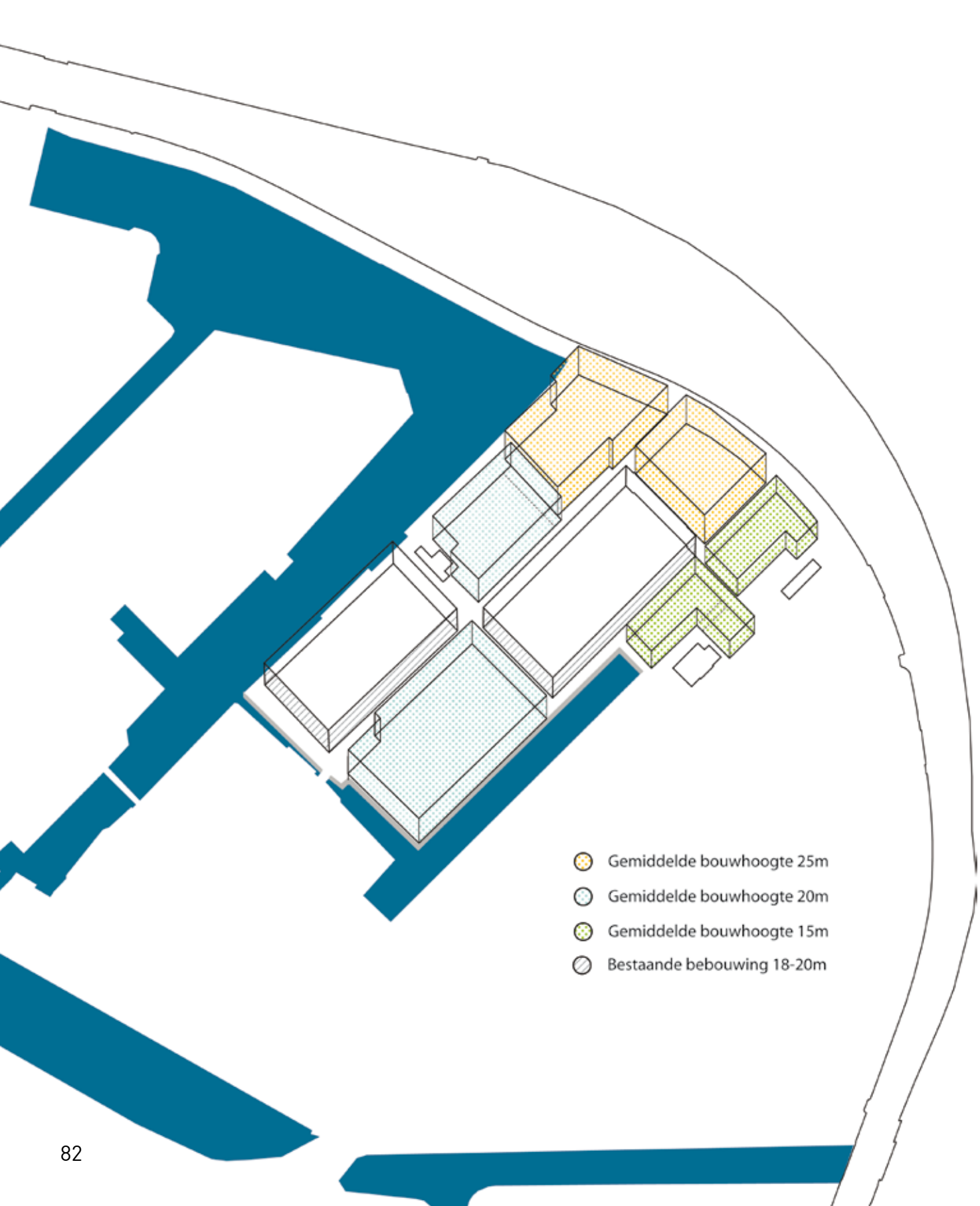
Dublin





## MOGELIJKE VARIANT: KLEINERE BLOKKEN





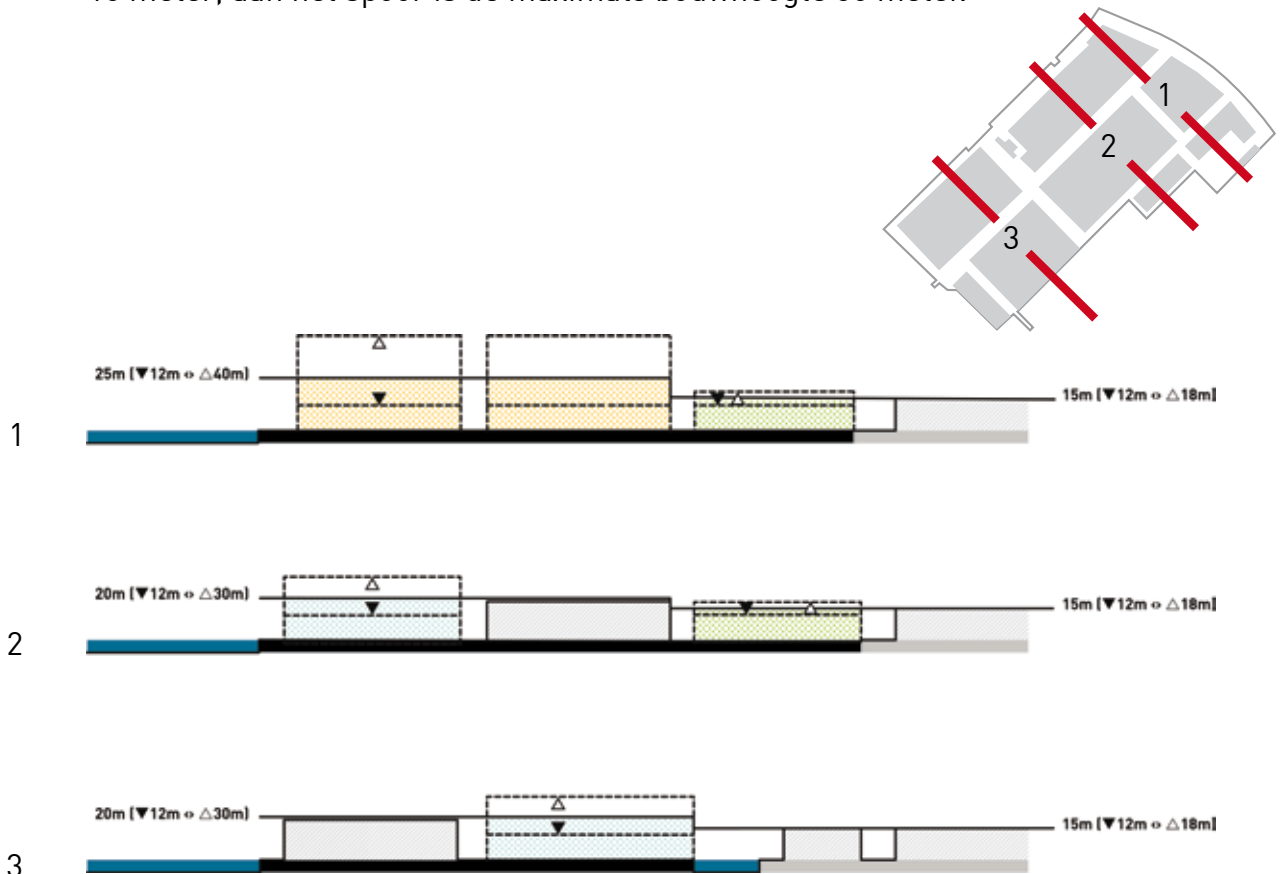
## BOUWHOOGTE

Uitgangspunt is variatie in hoogte: ieder initiatief kiest de ruimte die het nodig heeft binnen vastgestelde marges die per lokatie in het plangebied verschillen.

Er zijn 3 gemiddelde hoogtes vastgesteld:

- Gemiddeld 15 meter (5 lagen) in aansluiting op de Czaar Peterbuurt
- Gemiddeld 20 meter (6 lagen) in aansluiting op de Van Gendhallen
- Gemiddeld 25 meter (8 lagen) aan het grote water en het spoor

Hoe hoger de bouwhoogte, hoe meer variatie in hoogte mogelijk is. Aan de rand van de Czaar Peterbuurt is de maximale bouwhoogte 18 meter, aan het spoor is de maximale bouwhoogte 50 meter.



# VARIATIE IN HOOGTE - 6 LAGEN GEMIDDELD, VERSCHIL 5 BOUWLAGEN

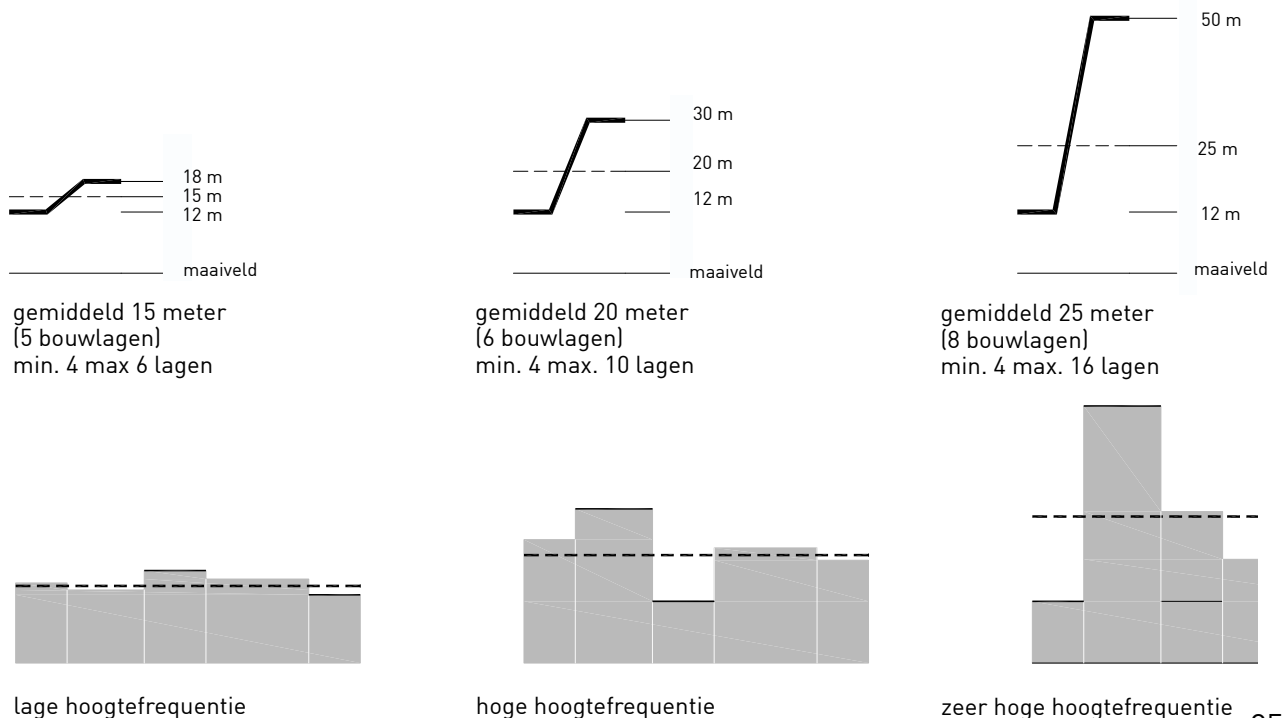
Nieuwezijds Voorburgwal. Amsterdam



## HOOGTEVARIATIE

Om wisselende bouwinitiatieven mogelijk te maken en een divers stadsbeeld te creëren wordt er variatie binnen de gemiddelde bouwhoogte toegestaan. Om een soepele, conflictvrije overgang te maken tussen de Czaar Peterbuurt en Oostenburg is hier gekozen voor een beperkte verspringing van maximaal 1 verdieping ten opzichte van de gemiddelde bouwhoogte. Dat betekent 1 verdieping hoger of lager dan 5 lagen, dus maximaal 2 verdiepingen verschil met de burens.

Daar waar de omgeving het mogelijk maakt is de maximale bouwhoogte hoger en de variatie groter. Aan het werkspoor ligt de variatie tussen 4 en 10 bouwlagen. Aan de spoorzijde en het water, bij een gemiddelde hoogte van 8 lagen, ligt de variatie tussen minimaal 4 en maximaal 15 bouwlagen, dat wil zeggen een maximale hoogte van 50 meter. Voor heel Oostenburg geldt dat de minimale bouwhoogte 12 meter is wat neer komt op 4 bouwlagen.



## VARIATIE IN HOOGTE, TOT 40 METER

Bowery, New York



## VARIATIE IN HOOGTE, GEMIDDELD 8 BOUWLAGEN

Het Eilandje, Antwerpen



## PROGRAMMA

Het huidige programma op de locatie bestaat uit werken: ondermeer de Van Gendthallen (15.000 m<sup>2</sup>), INIT (45.000 m<sup>2</sup>) en de Theaterfabriek. Een deel hiervan wordt bij toekomstige ontwikkeling waarschijnlijk gesloopt (bijv. RMO hal), circa 65.000 m<sup>2</sup> blijft staan. Om tot een mix te komen van 50% werken en 50% wonen zou dus meer dan 65.000 m<sup>2</sup> programma toegevoegd moeten worden zodat niet alleen woonprogramma, maar ook werken en voorzieningen toegevoegd kunnen worden aan het nu monofunctionele programma. Het totale programma met nieuwbouw op de locatie van de theaterfabriek is circa 138.000 m<sup>2</sup>. Er kan dan circa 70% wonen en 30% werken/overige functies aan het bestaande programma worden toegevoegd.



deelgebied	huidig gebruik	bestaand	plan		totaal nieuw
		werken	werken	wonen	
1 VOC kade	theaterfabriek	5.100	17000	7300	24300
2 VOC kade	theaterfabriek	4800	4200	16700	20900
3 VOC kade			3500	14000	17500
4 koudgasgebouw	Roest	400	400		400
5 van Gendthallen		12.900	12.900		12.900
6 werkspoor	parkeren		6.200	14400	20.600
7 INIT		45.000	45.000		45.000
8 werkspoor	RMO hal	5000	1900	17200	19.100
9 werkspoor	Stork kantoor	4.700	1.600	14500	16.100
10 lijnbaan	Rosa & Rita	400	3100	7100	10.200
11 lijnbaan			1000	8400	9.400
<b>totaal</b>		<b>78.300</b>	<b>96800</b>	<b>99600</b>	<b>196.400</b>
	functiemix		100%	49%	51%



Het uiteindelijk gerealiseerd programma zal de resultante zijn van de manier waarop de kavels bebouwd gaan worden. Stadgenoot realiseert geen programma, maar verkoopt kavels. Stadgenoot zal overigens te zijner tijd wel zelf op die kavels een aandeel huurwoningen realiseren voor en met haar doelgroepen. De prijs van de kavels wordt bepaald door het 'laadvermogen' van de kavel, dwz. hoeveel vierkante meter kun je er op realiseren. Hierbij wordt niet uitgegaan van het maximum, maar van een gemiddelde. Cruciaal is om nu nog niet vast te leggen waar welke functies komen, al kan niet overal even goed worden gewoond, bijvoorbeeld vanwege geluid- of milieuhinder. Bij de ontwikkeling blijft steeds de menging in beeld zodat de balans tussen wonen en werken goed blijft.

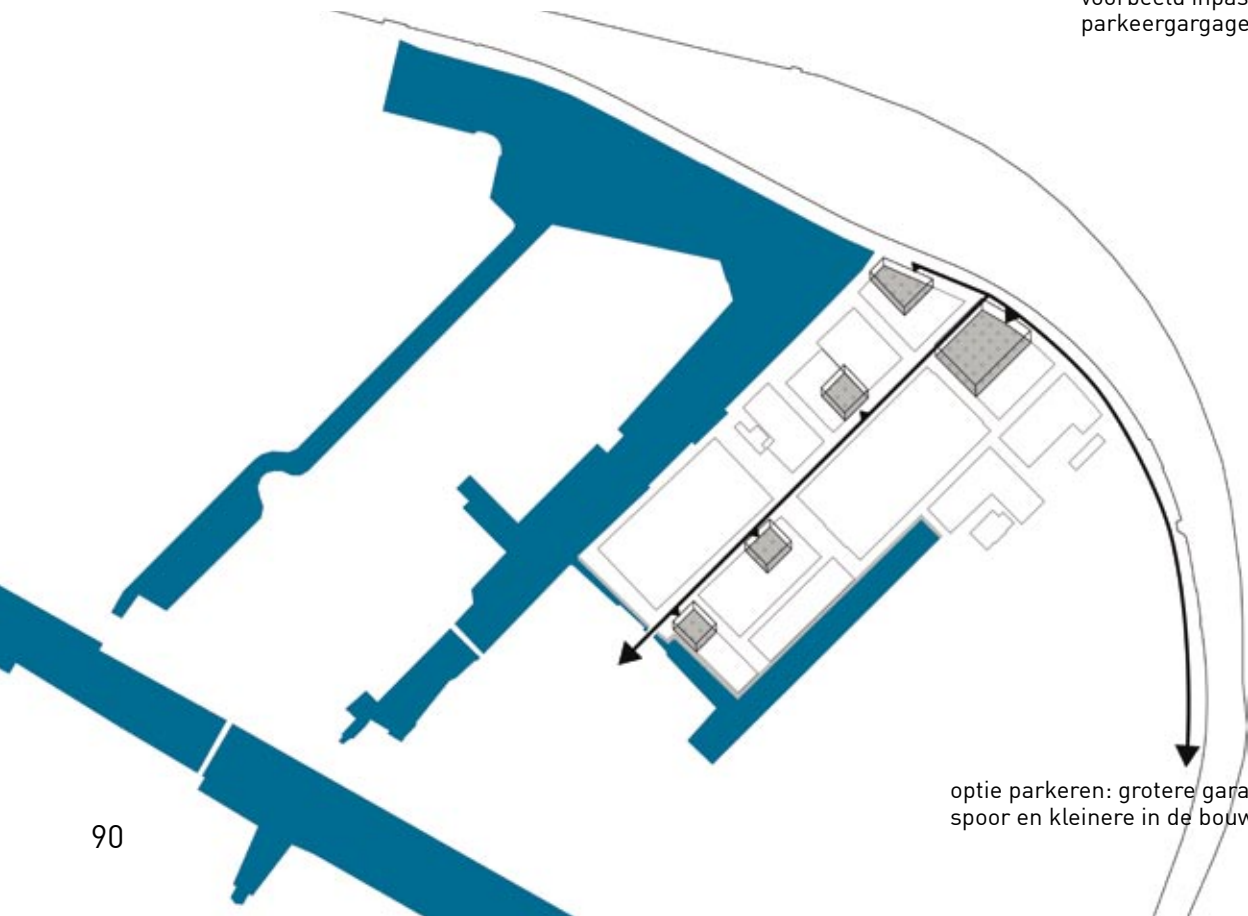
Er is een aantal factoren dat het programma kan beïnvloeden. Het al dan niet behouden van de Theaterfabriek is zo'n keuze die nu nog niet gemaakt is en samenhangt met de toekomstplannen van deze culturele onderneming. Daarnaast is voor het parkeren nu uitgegaan van volledig bovengronds parkeren (mede vanuit oogpunt van de bodemvervuiling). Als het programma afneemt, als er toch ondergronds wordt geparkeerd of als de parkeernorm wordt aangepast heeft dit consequenties voor het programma. Ook is het altijd mogelijk om minder te bouwen dan de gemiddelde bouwhoogte.

## PRINCIPES VOOR HET PARKEREN

Parkeren op maaiveld past bij het karakter van de werkvloer, maar biedt niet voldoende ruimte voor de bebouwingsintensiteit die hier wordt nagestreefd. Parkeergebouwen zijn een opgave die boven het kavelniveau uitstijgt. De parkeeropgave wordt gekoppeld aan de bouwvelden, zodat de capaciteit aansluit bij de behoefte. Stadgenoot zal hierbij zorg dragen voor een ontwikkelaar/exploitant.



voorbeeld inpassing  
parkeergarage in het blok



optie parkeren: grotere garage aan het  
spoor en kleinere in de bouwvelden

### Principes parkeren:

- Ingroeimodel: pas investeren in gebouwd parkeren als dit op het terrein niet meer mogelijk is.
- Ieder veld voorziet waar dit kan in zijn eigen parkeerplaatsen en is daarmee onafhankelijk van de voortgang van andere velden.
- Parkeren voor bezoekers op straat.
- Parkeren voor bewoners en ondernemers in collectieve parkeergebouwen, -garages of op eigen terrein, afhankelijk van typologie.
- Dubbelgebruik: parkeerplaatsen zijn overdag voor de werkers, 's avonds en in het weekend voor de bewoners. Het doel is genoeg maar niet te veel parkeerplaatsen te realiseren.
- Parkeergebouw(en) zo positioneren dat verkeer geconcentreerd wordt aan de middenstraat en langs de Dijksgracht (langs het spoor). Ook één groot parkeergebouw is een optie, mits dit goed wordt ingepast in de omgeving en sociaal veilig is.

### Eerste inschatting parkeercapaciteit (op basis van het programma op blz. 88):

- Parkeren voor bezoekers op straat: circa 150 plaatsen op maaiveld is inpasbaar.
- 100.000 m<sup>2</sup> wonen met een parkeernorm van 0,75 pp per 125 m<sup>2</sup> vraagt 600 plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld in 4 gebouwen van circa 150 plaatsen, in een grotere garage aan de spoorzijde of in combinatie met parkeren op de kavel.
- Capaciteit voor INIT met dubbelgebruik voor de Theaterfabriek: een openbaar parkeergebouw aan de spoorzijde kan hierin voorzien. Voor INIT zou dit 250 plaatsen moeten bevatten.



**PARKEERGEBOUW OPGENOMEN IN STEDELIJK WEEFSEL**

Gas Lamp District San Diego

**PARKEREN OP EIGEN  
KAVEL, MET INRIT NAAST  
BEDRIJFSRESTAURANT**  
Houthavens Amsterdam



# DUURZAME TRANSFORMATIE OP DE KAVEL

Londen



## **BASISPRINCIPES VOOR DE KAVEL**

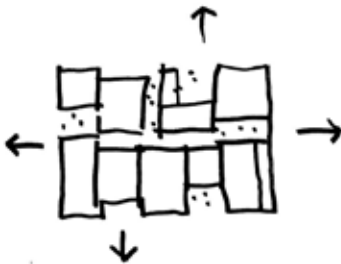
In het nieuw op te stellen bestemmingsplan worden het programma, de mix van functies, het raamwerk en bouwhoogtes en de uitgangspunten/randvoorwaarden voor de bebouwing van kavels (de spelregels) nader vastgelegd. De exacte maatvoering en de regels voor de kavels worden vervolgens vastgelegd in een 'kavelpaspoort', niet in het bestemmingsplan. Op die manier kunnen de regels makkelijker worden aangepast. Regels zijn nodig om de aangrenzende kavels zekerheid te bieden, binnen de regels wordt creativiteit uitgedaagd. De regels voor de kavels worden in een volgend planstadium uitgewerkt.

In de regels voor de kavel wordt tenminste vastgelegd:

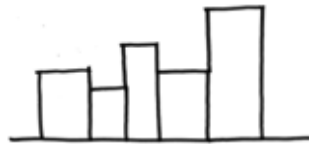
- Kavelmaatvoering
- Percentage bebouwd/onbebouwd
- Positie op de kavel/rooilijn
- Afstand tot belendende kavels in verband met lichttoetreding
- Collectieve regels, bijvoorbeeld over toegankelijkheid
- Variatie in hoogte
- Beeldkwaliteitregels

Basisprincipes die aan de regels ten grondslag liggen zijn:

- Open aan de straat: voordeuren aan de straat, geen dichte plinten, open gevels, balkons aan de straat;
- kavels sluiten op elkaar aan, inspringen in de rooilijn is mogelijk;
- kavelbreedte: gebouwen zijn hoger dan breed ('staand' in plaats van 'liggend'), indicatie maximale breedte 15 meter;
- groen op de kavel is zichtbaar vanaf de straat;
- bonussysteem voor duurzame maatregelen, bijvoorbeeld door verruiming van de bouwvelop bij duurzame investeringen;
- aan kavels die grenzen aan bijzondere openbare plekken (werven, buurtplein) worden extra eisen gesteld, bijvoorbeeld openheid van de gevel, flexibiliteit in de plint;
- dynamische regelgeving: na de eerste kavels kan het nodig zijn de regels aan te passen.



open naar de straat



aaneengesloten bouwen  
maximale rooilijn



variatie in hoogte  
kavels hoger dan breed



duurzame invulling van de kavel  
groen zichtbaar aan de straat



# OPEN AAN DE STRAAT

Zurich West





# ONTWIKKELSTRATEGIE: SAMEN STAD BOUWEN

De ontwikkelstrategie is essentieel voor het slagen van de ontwikkeling. In dit hoofdstuk volgen de eerste aanzetten met de thema's:

- Zelf ontwikkelen
- Tijdelijke exploitatie
- Fasering
- Waardecreatie
- Duurzaamheid



3. Zoekt nog leden!

4. Zoekt nog leden!

#AIRBLIFT DUTCH

## **SAMEN ONTWIKKELEN, HOE DOE JE DAT?**

De kern van kavelgewijze ontwikkeling is het ondernemerschap van alle betrokkenen. Door ruimte te bieden aan tal van partijen kan het risico worden gedeeld en ontstaat een divers stuk stad in de ondernemende traditie van Oostenburg. Denk aan collectieven van bewoners, aan kleine nieuwe ontwikkelaars die in deze tijd opkomen, aan bedrijven die zichzelf een eigen gezicht willen geven. Stadgenoot speelt in dit proces een cruciale rol als regisseur, organisator, producent van bouwrijpe grond en solide partner. Een rol voor de corporatie die past in de traditie van zekerheid bieden voor alle doelgroepen, waar Stadgenoot in deze stad voor staat. Je eigen huis bouwen is niet meer alleen voor de rijken die een kavel kunnen betalen. Als uit een collectief een gebruiker wegvalt, kan Stadgenoot bijvoorbeeld de woning afnemen en verhuren of verkopen, Stadgenoot geeft het goede voorbeeld met de nieuwe ontwikkelingen. Juist op een binnenstadslocatie als deze achten we deze methode haalbaar. En gewenst om ook groepen met minder middelen een kans te bieden.

Voorbeelden van collectief particulier opdrachtgeverschap zijn veel te vinden in Duitsland (Berlijn, Tübingen), maar natuurlijk ook in de stad zelf, met talloze verbouwde voormalige bedrijfspanden, zoals bijvoorbeeld Tetterode. Met Stadgenoot als partij kan op basis van al die lessen het juiste model voor Oostenburg worden gemaakt. Een kavelwinkel op locatie kan straks de manier zijn om verschillende gebruikers aan elkaar te koppelen, maar ook een bouwmanifestatie of excursie zijn mogelijkheden om potentiële gebruikers over de streep te trekken. De tijd is er rijp voor, de gemeente Amsterdam wil het graag, en daarmee wordt het makkelijker om in beperkte tijd je eigen droom te realiseren.



veilig spelen op de  
autovrije kade



zaken afspreken



jazz on the docks



eindelijk een kantoor-  
ruimte die past bij onze  
manier van werken



werken aan de Werf



makkelijk laden en  
lossen en parkeren



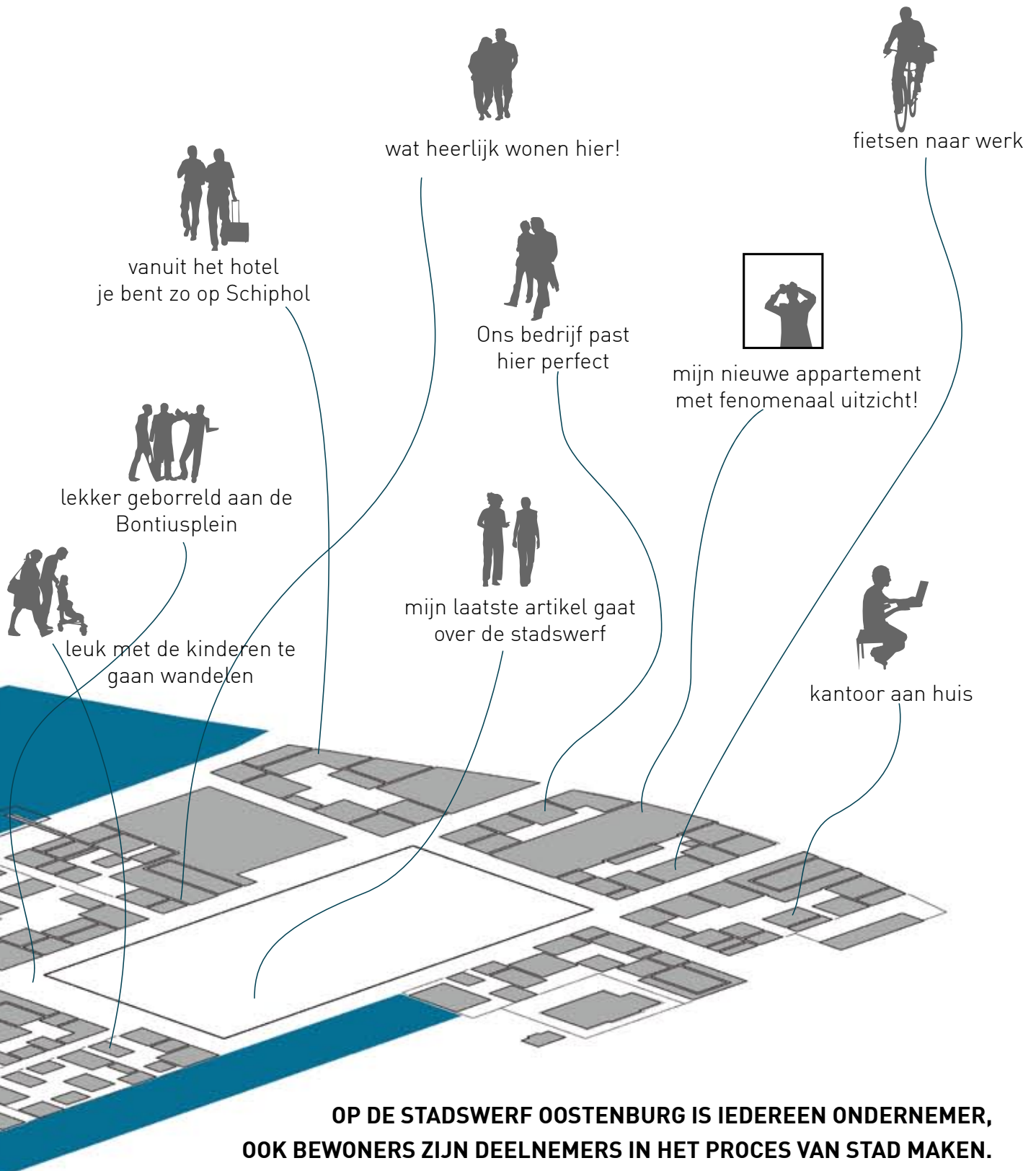
buurtbarbecue in  
gemeenschappelijke tuin



ik loop elke dag een rondje  
Oostenburg



winklen in  
de vangendthallen





## TIJDELIJKE EXPLOITATIE

Van Gendthallen



## TUSSENTIJDSE EXPLOITATIE

De tussentijdse exploitatie van het gebied blijft doorgaan en wordt nog geïntensiveerd tot daadwerkelijk kavels worden uitgegeven: parkeren, de broedplaats in de RMO hal, de transformatie van de Van Gendhallen etc. Wanneer een veld bebouwd gaat worden moet de tussentijdse functie verdwijnen dan wel een andere plek krijgen en wordt het betreffende bouwveld bouwrijp gemaakt. De indeling in bouwvelden is gebaseerd op het huidige gebruik, in de praktijk kan blijken dat velden samen ontwikkeld kunnen worden.

Parkeren is een functie die eenvoudig verplaatst kan worden en eventueel gestapeld. Met een parkeerexploitant kunnen modellen worden uitgewerkt om te zien hoe gebieden vrijgespeeld kunnen worden zonder parkeeropbrengsten te missen.



SPINNING



SMO & LEAP

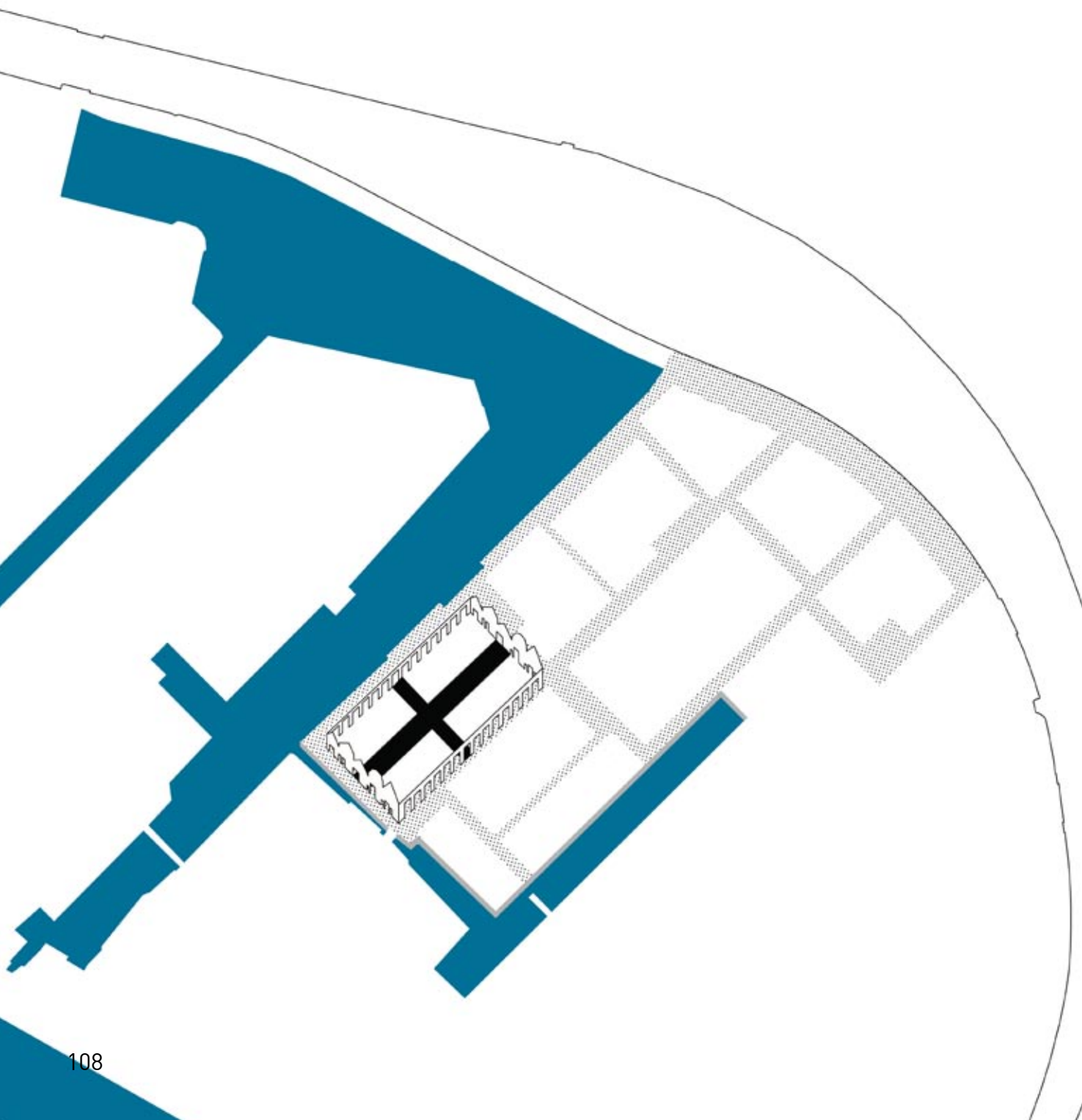
en  
meer  
Nederland



**TUSSENTIJDSE EXPLOITATIE**  
Sunday Market in de Van Gendhallen

## DE VAN GENDTHALLEN

semi-openbare interne structuur



## **DE VAN GENDTHALLEN, EEN LEVEND MONUMENT**

Het unieke industriële erfgoed wordt ingezet in de waardecreatie en de 'placemaking' van Oostenburg. De Van Gendthallen krijgen een deels meer openbaar karakter door de realisatie van een dwarsdoorgang. De middelste hal zal kunnen gaan fungeren als semi-openbare stadsstraat en tenminste overdag publiek toegankelijk zijn. Deze stadsstraat wordt het adres van de te vestigen bedrijven in de flankerende hallen. Loodrecht op de middenhal doorbreekt een dwarspassage het 150 meter lange complex. De middenhal wordt ingezet voor de 'placemaking' van Oostenburg en zal kunnen worden gebruikt als manifestatieruimte of markt.

Er wordt uitgegaan van organische transformatie. Dit wil zeggen dat de huurders hun bijdrage leveren aan de transformatie van het hallencomplex. De transformatie is vooral gericht op het kunnen behouden van de hallen en er vindt dus vooralsnog geen ingrijpende restauratie plaats, zolang de financiële middelen schaars zijn. Samen met Monumentenzorg wordt bekeken of er subsidies beschikbaar komen die kunnen worden ingezet om de restauratie deels te bekostigen.

**RUW EN AUTHENTIEK**  
Chelsea Market New York





1  
2  
3  
4  
5

FRIDMANS  
The Art of...

The... Place

1932E-206

CAUTION  
CHAOS

**HERGEBRUIK LOODS**  
RDM Rotterdam







## WAARDECREATIE: ØOSTENBURG WORDT AANTREKKELIJK VOOR BEZOEKERS

restaurant Rosa & Rita



## **MOGELIJKE VOLGORDE VAN ONTWIKKELEN**

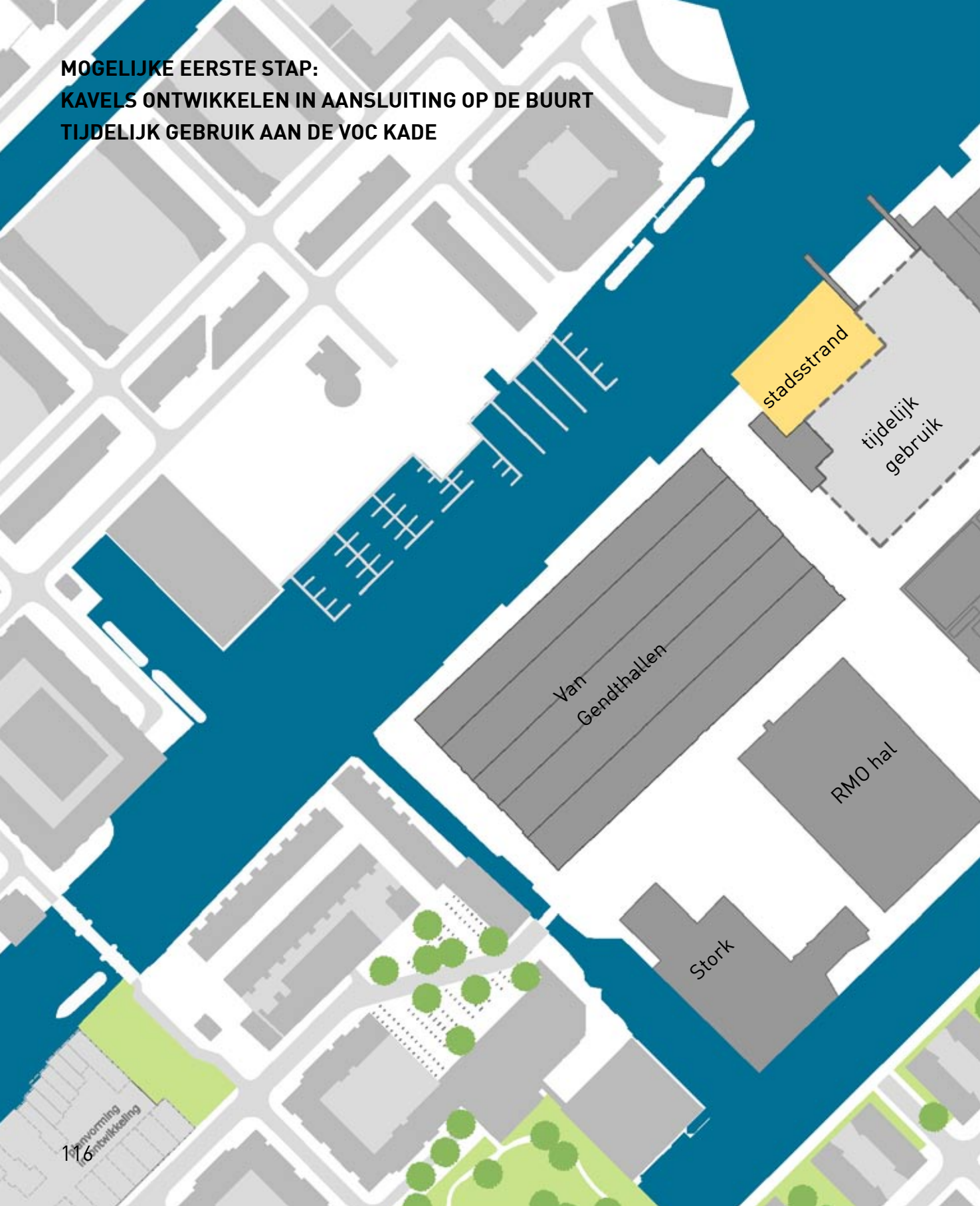
We geven nu niet aan wat de beste fasering is: dit zal gedurende het transformatieproces kunnen veranderen en is afhankelijk van allerlei zaken zoals de wensen en ideeën van de Theaterfabriek, wensen van overige gebruikers en vastgoedeigenaars op het eiland, maar vooral of de manier van 'doe het zelf' ontwikkelen aanslaat.

### **Start up: begin bij de buurt**

De kunst is om het tussentijds gebruik zo in te zetten dat de mensen die nu op het stadsstrand zitten misschien straks de ondernemers zijn die hier hun eigen appartement of werkruimte gaan ontwikkelen. Je moet het gebied kennen om er te willen wonen. 'Als je een schip wil bouwen, roep dan geen mannen bij elkaar om hout te verzamelen, het werk te verdelen en orders te geven. In plaats daarvan, leer ze verlangen naar de enorme eindeloze zee.' (Antoine de Saint Exupery).

Roest en Rosa & Rita trekken nieuwe groepen mensen naar het gebied. Uiteindelijk is dit geen doorontwikkelde broedplaats, maar een hip woon-werkgebied voor stedelingen. De programmering van de Van Gendhallen sluit hier op aan met het concept commercieel, cultureel, culinair, creatief. Door met kaveluitgifte straks te beginnen bij Rosa & Rita zijn de nieuwe kavels geen eilandjes in een voormalig industriegebied, maar goed aangesloten bij een gezellige buurt. Een perfecte start up met een beperkt aantal kavels. In deze fase moet nog veel ontdekt worden en de eerste bewoners doen daaraan mee. Die pioniers vinden het niet vreemd als er af en toe iets anders staat dan verwacht.

**MOGELIJKE EERSTE STAP:  
KAVELS ONTWIKPELEN IN AANSLUITING OP DE BUURT  
TIJDELIJK GEBRUIK AAN DE VOC KADE**



stadsstrand

tijdelijk gebruik

Van Gendhallen

RMO hal

Stork

omvorming ontwikkeling



Theaterfabriek

INIT

parkeren  
intensiveren

buurtplein





**EERSTE FASE:  
BUURTPLEIN**

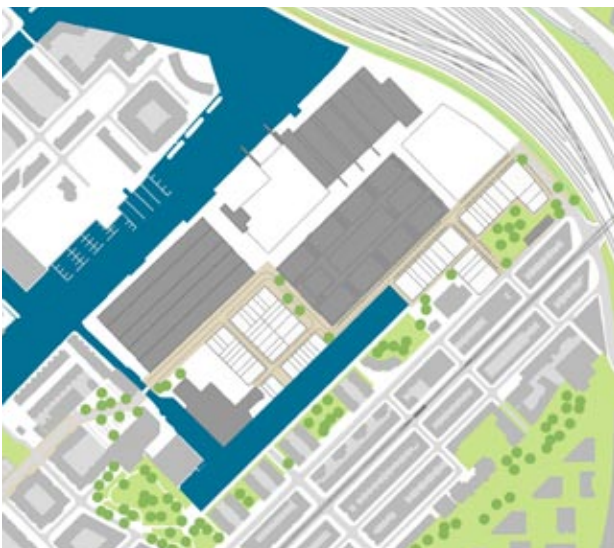
### **Doorontwikkelen: voorwaarden voor gebruik**

In de volgende fases is het belangrijk dat alles goed op orde is: de basisinfrastructuur is goed, bewoners hebben niet te veel last van nieuwe bouwers, de kaveluitgifte gaat eenvoudig. Er kan op meerdere plekken worden doorontwikkeld: aan de werven, aan de lijnbaan of aan het spoor. Parkeren moet goed geregeld blijven: voorlopig kan nog op het terrein geparkeerd worden, maar er zullen ook faciliteiten voor bewoners komen.

### **Top: stedelijke plekken vormgeven**

'Het lekkerste voor het laatst' kan hier een goede strategie zijn: door het stadsstrand lang te behouden in synergie met de Van Gendthallen blijft Oostenburg aantrekkelijk voor stedelingen in alle soorten. Bovendien is de meest aantrekkelijke kant van het eiland dan nog lang beschikbaar. Hier is ruimte voor goede horeca en andere aantrekkelijke functies met publieke waarde. Maar ook topplekken kunnen eerder aan bod komen als de goede gebruiker zich aandient: een hotel op de kop van het water met magnifiek uitzicht en een sterrenrestaurant kan al eerder een plek krijgen.

mogelijke 2e fase: RMO hal



mogelijke 2e fase: RMO hal en Stork

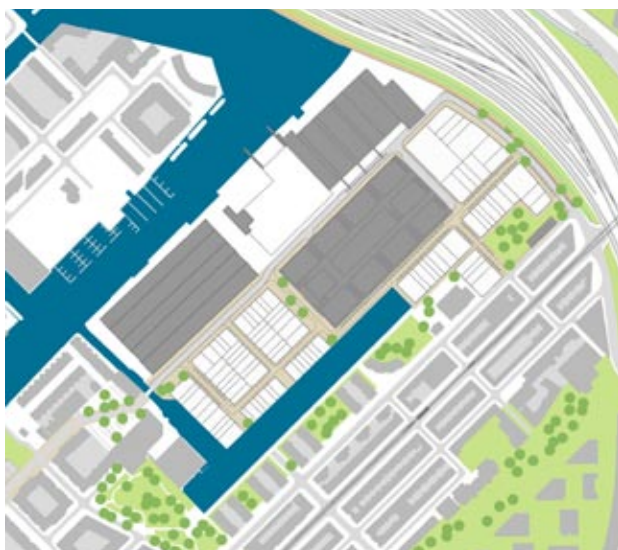


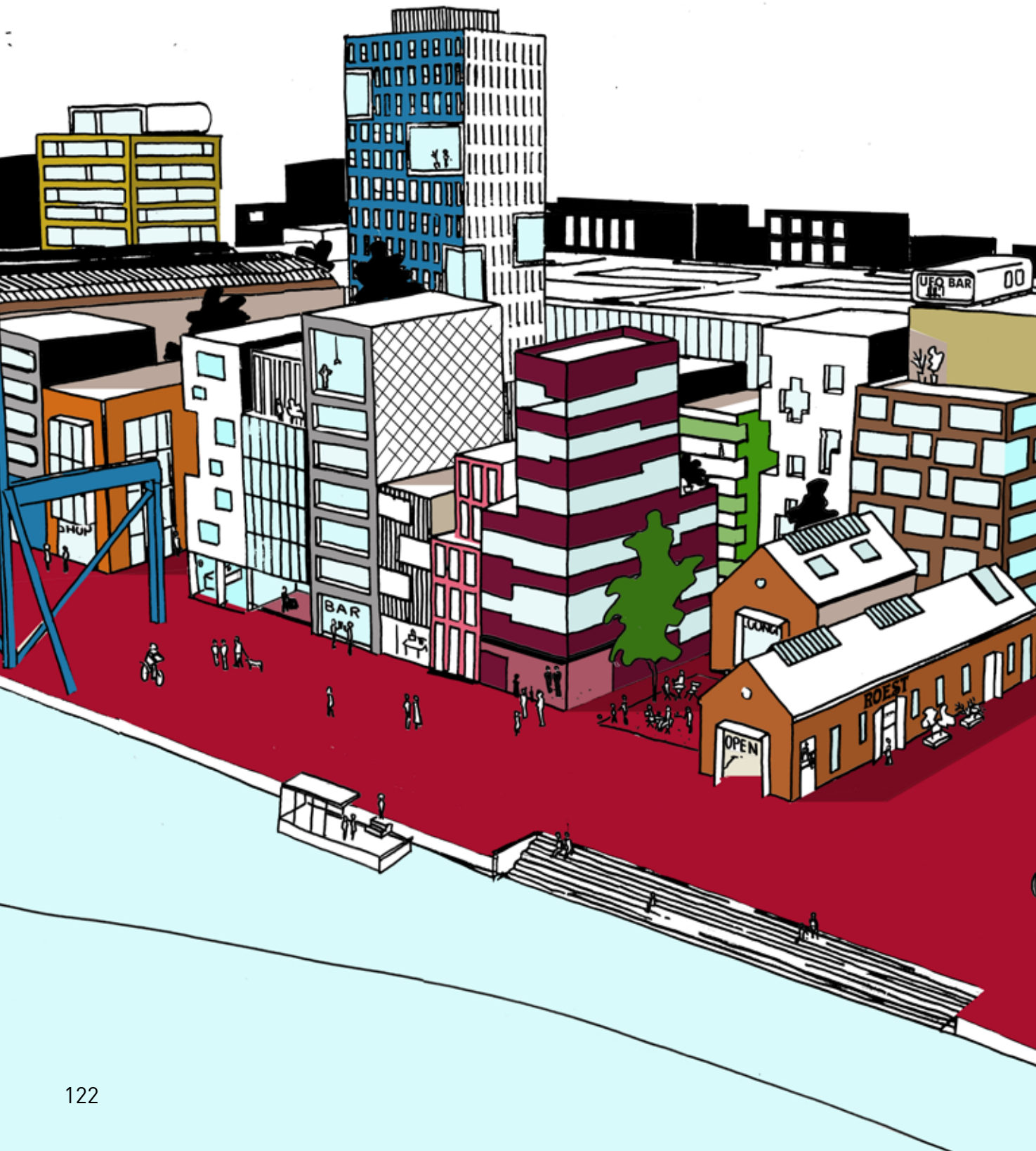




mogelijke 3e fase: spoorzijde

mogelijke 4e fase: VOC kade





## **DUURZAAMHEID**

Nog even de belangrijkste principes voor Oostenburg op een rij, met een knipoog naar de principes van 'cradle to cradle' ontwikkelen:

**Koester diversiteit:** functiemenging, oud en nieuw, voor verschillende mensen zijn elementen die de eigenheid van de plek onderstrepen en Oostenburg tot een unieke plek maken.

**Verbind plaats en context:** de Oostelijke Eilanden zijn het Scheepvaartkwartier van Amsterdam, waarbij de cultuurhistorie van Oostenburg zichtbaar en voelbaar wordt.

**Stad en groen:** het eiland als prettige leefomgeving, niet alleen voor de bewoners, maar ook voor omwonenden en stadgenoten.

**Anticipeer op verandering:** een stad is altijd in verandering, het plan moet die verandering kunnen opnemen. Niet alleen in de planfase, maar ook als de stad functioneert.

**Blijf innoveren:** door de organische ontwikkelingen kunnen we leren van de resultaten, bijvoorbeeld voor de regels voor de kavels.

**Ontwerp gezonde systemen:** verkeer, water, energie in goede balans.

**Mensen maken de stad!** In een vrije interpretatie van St. Exupery: Als je een stad wilt bouwen, roep dan geen mensen bij elkaar om een plan te maken, het werk te verdelen en stenen te stapelen, maar leer ze verlangen naar hun eigen wijk, samen bedacht en gemaakt, met eindeloos plezier en tomeloze energie...

**COMPACT, DIVERS, FLEXIBEL EN PERSOONLIJK**

Amsterdamse binnenstad





