

Nooit meer verhuizen? Never Move House Again?

Interview met/with Ton Schaap

Impressie van een autovrije,
publiek toegankelijke woonhof op
IJburg
Impression of a car-free, publicly
accessible courtyard in IJburg



New Open Space in Housing Ensembles

Nieuwe open ruimte in het woonensemble

Stedenbouw werd in Nederland lang vanuit de anonimiteit van overheidsdiensten bedreven. In de jaren tachtig van de vorige eeuw werd die aanpak verlaten en traden een aantal stedenbouwers van gemeentelijke diensten duidelijk naar voren. Het is ook de periode, waarin de stadsvernieuwingsopgave op haar einde loopt en een nieuwe uitdaging zich aandient: het stoppen van de leegloop.

Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen begint stedenbouwer Ton Schaap zijn loopbaan bij de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening. In de jaren die volgen is hij mede verantwoordelijk voor de aanpak van het Oostelijk Havengebied en groeit hij uit tot een van de spraakmakende stedenbouwers van ons land. Schaap ontdekt tijdens het ontwerpwerk voor het KNSM-eiland, het Java-eiland en Borneo-Sporenburg nieuwe mogelijkheden, door vroegtijdig in het proces architecten bij het ontwerp te betrekken. Eén van de belangrijke vernieuwingen is de introductie van openbaar toegankelijke bouwblokken. In zijn stedenbouwkundig ontwerp voor IJburg past Schaap deze typologie opnieuw. Hier merkt hij echter ook dat de nieuwe openbare ruimte beperkingen kent. We spreken met hem over de geschiedenis van het publiek toegankelijke bouwblok, de mogelijkheden en onmogelijkheden ervan en de toekomst van deze typologie.

Het gesloten bouwblok is een klassiek stedenbouwkundig element dat na de Tweede Wereldoorlog snel aan populariteit heeft verloren, zeker in Nederland. Begin jaren negentig verschijnen er bouwblokken die daar wel weer aan herinneren. Het grote verschil is dat nu de blokken in hoge mate voor het publiek toegankelijk zijn. Kunt u vertellen hoe deze geschiedenis in Amsterdam is verlopen?

Na de Bijlmermeer, waaraan iedereen van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) jarenlang had gewerkt, was er sprake van een omslag, het eerst zichtbaar in het Oostelijk Havengebied. De plangroep Oostelijk Havengebied, onderdeel van DRO, stelde voor op het Abattoirterrein kleine, gesloten bouwblokken te realiseren. Dit stuitte op heftige bezwaren bij de dienst Volkshuisvesting. Die voorzag problemen met moeilijke hoeken en hoge servicekosten voor liften. Als compromis werd besloten een

For a long time urban design in the Netherlands was the preserve of anonymous civil servants. This approach was abandoned in the 1980s when a number of urban designers in local authority employ made a name for themselves. It was also at this time that urban regeneration came to an end and a new challenge presented itself: calling a halt to the urban exodus.

Against the backdrop of these developments, urban designer Ton Schaap began his career at the city of Amsterdam's Department of Physical Planning. In the years that followed he contributed to the development of the Eastern Docklands Area and he became one of the country's most controversial urban designers. It was while working on the design for KNSM-eiland, Java-eiland and Borneo-Sporenburg that Schaap stumbled upon new solutions by involving architects at an early stage of the design process. One of the important innovations here was the introduction of publicly accessible blocks. Schaap also drew on this typology in his urban design for IJburg. Yet this time round he had to conclude that the new public space has its limitations too. We talked to him about the history of the publicly accessible block, its advantages and disadvantages and the future of this typology.

The closed block is a classic urban element that quickly fell from favour after the Second World War, especially in the Netherlands. In the early 1990s new blocks appeared that conjured up echoes of the past. With this difference, that these blocks are highly accessible to the public. Can you tell us how this came about in Amsterdam?

The U-turn came after the Bijlmermeer project, which the entire Department of Physical Planning had worked on for years. It first became apparent in the Eastern Docklands Area. Planning committee Oostelijk Havengebied, a division of the Department of Physical Planning, put forward a plan for small, closed blocks at the Abattoir site. This met with fierce opposition from the Public Housing Department, which foresaw problems with neglected spaces and high service costs for lifts. We reached a compromise and decided

strokenverkaveling te maken met bouwblokken die in organisatorische zin alleen op de begane grond gesloten zouden zijn.

Het volgende gebied dat onder handen werd genomen, was Entrepot-West. Dit ligt ter weerszijden van een havenbekken, de Entrepothaven, die met een flauwe bocht de stad in buigt. Omdat de locatie een woestenij van rails, vervuilde grond en verkeerslawaai was, hebben collega-stedenbouwkundigen Bakker en Van Minnen voorgesteld een groot blok over de haven te maken. Een dergelijk blok zou een eigen binnenmilieu kunnen garanderen, waardoor het wonen op deze plek aantrekkelijk werd.

Dat was het moment, waarop ik zelf bij de plangroep Oostelijk Havengebied kwam werken. Het concept van dit grote blok sprak mij erg aan, maar helaas vertegenwoordigde ik een minderheid: de meeste collega's vonden het blok te recht en te saai. Toen is het idee geboren een aantal architecten te vragen op basis van onze stedenbouwkundige randvoorwaarden hun visie op het probleem te geven.

Dat bleek een geweldige zet. Door architecten te vragen met suggesties te komen, verschenen er al snel fantastische maquettes op tafel, waardoor in één klap het enthousiasme bij iedereen omhoog schoot. Als stedenbouwkundigen moesten wij uit deze overdaad alleen nog het beste plan kiezen. Het enthousiasme dat de architecten wisten los te maken, werkte ook aanstekelijk op ontwikkelaars en collega-diensten die opeens bereid bleken dure oplossingen in de plannen op te nemen. Kortom, het bleek een goede methode, waarmee vervolgens het hele Oostelijk Havengebied is aangepakt.

Is er één gebouw aan te wijzen dat de start van deze aanpak markeert?

Ja, zoals gezegd was het eerste blok, waarvoor we via een besloten prijsvraag architecten om hun visie vroegen, het blok over de Entrepothaven. Hans van Beek van Atelier Pro kwam met het beste plan. Hij stelde voor een gebouw te maken van zeven lagen hoog dat over het havenbekken heen zou slingeren. Natuurlijk kwamen er in de prijsvraag ook andere ideeën naar boven. Zo herinner ik me dat Francine Houben kwam met een streng modernistisch plan. In plaats van één gebouw stelde zij losse torens voor, te midden van parkeerhavens. In gedachte zagen wij die torens al tot hun 'enkels' in een zee van auto's staan. Dat was wat we zeker niet wilden.

Is het idee van het openbare blok, na het voorbeeld van Atelier Pro, voortgezet op het KNSM- en Java-eiland?

Op het KNSM-eiland hebben Coenen, Albert en Kollhoff inderdaad vrij letterlijk volgens dezelfde principes gewerkt. Per blok heeft steeds één architect nagedacht over een woongebouw en de mate van openbaarheid. Over Java-eiland hebben we in de projectgroep Oostelijk Havengebied (het samenwerkingsverband van de verschillende betrokken diensten, in het bijzonder Grondbedrijf, Volkshuisvesting en DRO) heftig gediscussieerd. We hebben lang gesproken over de vraag wat de beste oplossing zou zijn.

Een belangrijke overweging om hier slechts openbaar binnengebied te willen, was dat Java-eiland geen aangrenzende buurten heeft; je moet altijd 200 m water over. Alle voorzieningen, zoals bijvoorbeeld speelplaatsen voor kinderen in verschillende leeftijden, moeten voor alle bewoners op het hele eiland bereik-

on an open row layout with blocks that, from a structural point of view, would only be closed at ground-floor level.

The next area to be tackled was Entrepot-West. It is situated on either side of a dock basin, Entrepothaven, which curves gently towards the city. Because the site was a wasteland of rails, polluted soil and traffic noise, my colleagues Bakker and Van Minnen suggested building a large block across the dock. Such a block would be able to create its own living conditions and make life there an attractive proposition.

That was the moment I joined planning committee Oostelijk Havengebied. The concept of this large block really appealed to me, but unfortunately I was in a minority: most of my colleagues thought the block was too straight and too dull. Then the idea was born to ask a number of architects to look at our development brief and give their take on the problem.

It turned out to be a brilliant move. Having asked architects to come up with suggestions, we were soon looking at some fantastic models, which fired everybody's enthusiasm. All that remained for us, the planners, to do was to select the best among this abundance of plans. The enthusiasm that the architects managed to arouse also inspired developers and other municipal services and they were now suddenly prepared to include expensive solutions in the plans. In short, it turned out to be an effective method, which was then used to tackle the entire Eastern Docklands Area.

Is there a single building that marks the start of this approach?

Yes, as I said the first block on which we consulted architects via an invited competition was the block across Entrepothaven. Hans van Beek of Atelier Pro came up with the best plan. He proposed a seven-storey building that would coil across the dock basin. Of course the competition produced other ideas as well. I remember that Francine Houben came up with a rather modernist plan. Instead of a single building she proposed individual towers set among parking bays. We had this image of towers drowning in a sea of cars. That is the last thing we wanted.

Was the idea of a public block, as proposed by Atelier Pro, then pursued at KNSM and Java islands?

On KNSM-eiland, Coenen, Albert and Kollhoff did indeed follow the same principles quite closely. Each block was assigned an architect who thought about the building and its degree of public accessibility. Project committee Oostelijk Havengebied (a collaborative venture between the various agencies involved, specifically Land Development, Housing and the Department of Physical Planning) was locked in some fierce debate about Java-eiland. We talked at length about the best solution.

A significant consideration for choosing only public inner courtyards was that Java-eiland has no adjacent neighbourhoods; to go anywhere you have to cross a 200-m stretch of water. All facilities, such as playgrounds for children of different ages, should be within reach of all of the island's residents. Besides, the island's dimensions made it impossible to incorporate the desired programme of leisure facilities within a single block. We therefore had to spread the football pitches, sand pits and other play areas across the island – read: the blocks. And to guarantee access to these facilities, we had to open all the blocks in more or less the same way. We also wanted a sheltered location, away from the water. The 'inland cycle path' connects them all. This cycle path is

baar zijn. Bovendien bleek het door de afmetingen van het eiland onmogelijk het gewenste programma van speelvoorzieningen in één blok aan te leggen. We moesten dus de voetbalveldjes, zandbakken en andere speelvoorzieningen over het eiland – lees de blokken - verdelen. Om vervolgens de toegang tot deze voorzieningen te garanderen, was het nodig de blokken steeds op min of meer dezelfde manier te openen. Een beschutte ligging, niet open aan het water, was ook gewenst. Het ‘binnenfietspad’ verbindt ze vervolgens. Dat fietspad is een slecht-weer alternatief voor fietsen over de kade.

Toch was het ook denkbaar geweest dat er meer voorzieningen op straat zouden worden gerealiseerd en dat er door kleinere blokken toe te passen, zelfs pleinen tussen de blokken hadden kunnen ontstaan. Vanwaar die keuze het blok te openen?

Inderdaad had je met dezelfde logica ook een andere uitwerking kunnen kiezen. Dat dit op Java-eiland niet is gebeurd, heeft met een aantal dingen te maken. Ten eerste stuurde het stedenbouwkundige schema, waarmee we aan de meervoudige opdracht zijn begonnen, aan op monumentale binnenruimten in de blokken. In de oorspronkelijke bebouwing van het eiland zat die monumentaliteit al. Tussen twee rijen gebouwen aan de kades was een indrukwekkende ruimte open gebleven. Direct na mijn eerste kennismaking met die ruimte had ik het idee dat ook in het nieuwe plan de kades voor het verkeer zouden moeten zijn en dat daartussen een Karl Marx Hof-achtige allure zou moeten heersen.

Om verrassende voorstellen te kunnen ontvangen, stelde ik voor Sjoerd Soeters te vragen voor het hele eiland, naast twee andere architecten. Hij kwam met één briljant en met één omstreden idee. Briljant was zijn vondst om de parkeergarages logisch op de structuur van parcellering en bouwmuren aan te sluiten. Die parcellering was ook aantrekkelijk; ze sloot aan op de net verschenen *Woonatlas* die marktpartijen bijzonder waardeerden.

Omstreden waren zijn grachtjes, daarvan was zeker niet iedereen gecharmeerd. Commercieel gezien waren de grachtjes echter ook een briljante zet. Hierdoor werd namelijk de eengezinswoning in het plan geïntroduceerd, en nog wel op de meest onvoordelige, maar duurste verkoopbare plekken in het plan.

U bent mede verantwoordelijk geweest voor het stedenbouwkundig plan van het grootste eiland van IJburg, Haveneiland. Ook daar zijn blokken ontstaan met een open binnengebied. Moeten we Haveneiland dus opvatten als een bewuste voortzetting van het succes van Java-eiland?

We hebben inderdaad bewust gekozen voor een ruim raster van 100 x 200 m. Op Haveneiland zijn de blokken daardoor 90, 80 of 70 m breed en 170 m lang. Eigenlijk is dat te lang voor één blok, je moet het minstens een keer doorsnijden. Als stedenbouwkundige regel hebben wij dus voorgeschreven dat elk blok in de lengte één keer voor voetgangers doorwaadbaar moest zijn.

Omdat IJburg relatief snel gebouwd moest worden, was het onmogelijk allerlei architectonische verschillen vooraf te dirigeren. Ook in dat opzicht bood het raster uitkomst. Mijn idee was om met een Manhattan-achtige situatie, waarin op elke plek de uitgangspunten hetzelfde zijn, met unieke invullingen toch aantrekkelijke verschillen te laten ontstaan. Overigens zijn geen twee blokken precies gelijk qua maat en context, wat aanleiding

a bad-weather alternative to cycling along the waterfront.

And yet it would have been conceivable to realize more facilities outside and to construct smaller blocks that might have led to squares in between the blocks. Why the choice to open up the block?

Indeed, those very same arguments might have led to a completely different development. This did not happen on Java-eiland – for a number of reasons. To begin with, the plan we had when we launched the invited competition pushed for monumental internal spaces in the blocks. This monumental quality was inherent in the island’s original development. Two rows of waterfront buildings had left an impressive open space. The moment I first saw this space I knew that in the new plan the quays should also be reserved for traffic and that the space in between should have a grandeur reminiscent of Karl Marx Hof.

In order to attract some surprising proposals, I suggested asking Sjoerd Soeters for the island as a whole, alongside two other architects. He came up with one brilliant and one controversial idea. Brilliant was his solution to bring the car parks into line with the parcellation and boundary walls. This parcellation was certainly appealing, as it tied in with the recently published *Woonatlas* [Atlas for Living], which was greatly appreciated by the private sector.

His canals were controversial; not everybody was won over by them. But from a commercial point of view, these canals were an equally brilliant move. It introduced the single-family dwelling into the plan – in the least favourable yet most expensive locations.

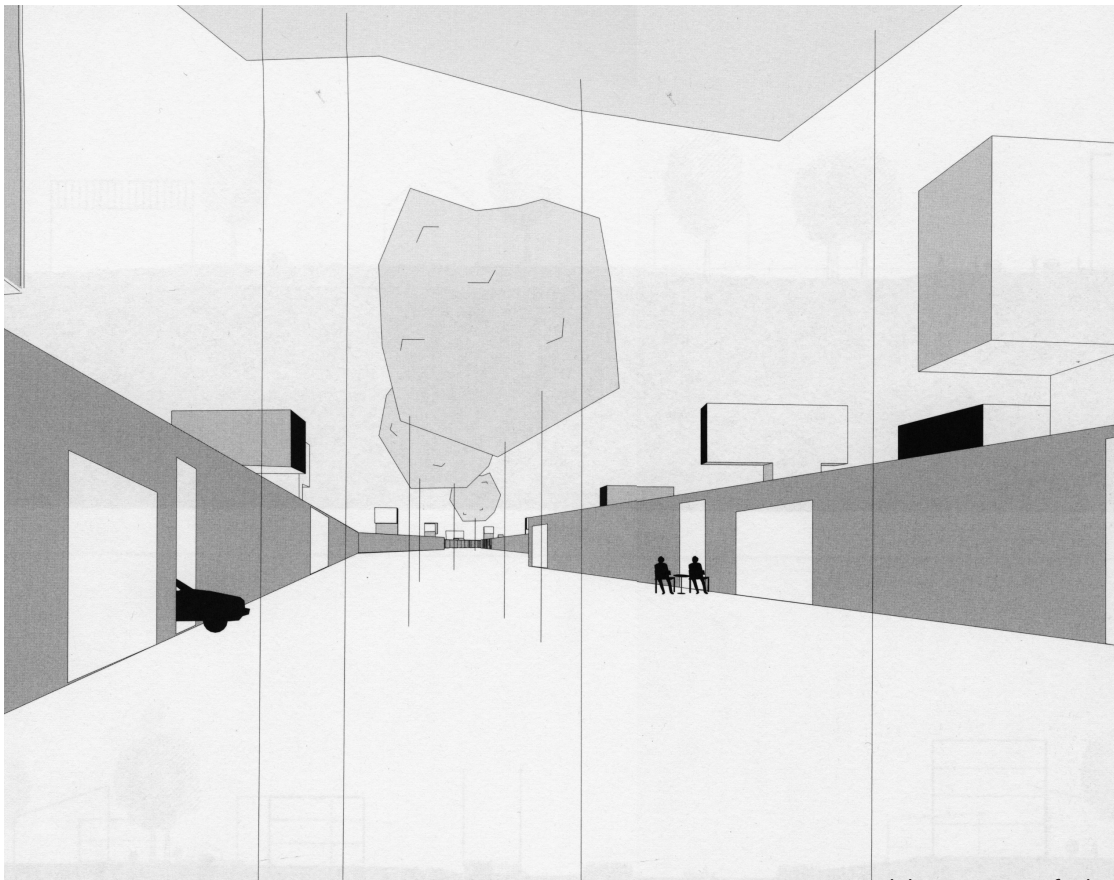
You contributed to the design for IJburg’s largest island, Haveneiland. There, too blocks were built with a public internal space. Should we see Haveneiland as a deliberate continuation of the success of Java-eiland?

Yes, we deliberately went for a large grid of 100 x 200 m. This makes the blocks on Haveneiland 70, 80 or 90 m wide and 170 m long. Because this is really too long for a single block, it should be bisected at least once. So we stipulated that there should be at least one pedestrian passage through the length of each block.

Because IJburg had to be built relatively quickly, it was impossible to impose all kinds of architectural variations in advance. In that respect, too, the grid was a godsend. Inspired by Manhattan, where each location offers the same starting points, my plan was to produce attractive differences through individual interpretations. What’s more, because no two blocks are identical in terms of size or context, the resulting differences are created rather than imposed. By going for blocks with an internal space accessible to pedestrians, I tried to disrupt the uniformity of the urban grid. At the same time, the grid enabled me to develop an urban design that accommodates natural rather than planned variation, evident in both the architecture and in the internal spaces. I also believed that, unlike on Java-eiland, the internal spaces on Haveneiland should be owned by a Homeowners’ Association, but it worked out otherwise.

Why did you want the internal spaces to be owned by a Homeowners’ Association, and what went wrong?

I pictured the internal spaces like those of a block I once lived in. This U-shaped block on Hoogte Kadijk in Amsterdam framed a



Impressie van wonen aan de straat op IJburg
 Impression of dwellings with their front doors at street level in IJburg

geeft tot verschillen, die dus worden opgeroepen en niet opgelegd. Door aan te sturen op blokken met een eigen binnenruimte die voor voetgangers toegankelijk zou zijn, heb ik geprobeerd de regelmaat van het stedenbouwkundige raster te doorbreken. Tegelijkertijd stelde juist het raster me in staat een stedenbouw te ontwikkelen die ruimte biedt aan natuurlijke variatie in plaats van ontworpen variatie, die zowel in de architectuur als in de binnengebieden zichtbaar zou zijn. Anders dan op Java-eiland meende ik dat de binnengebieden op Haveneiland eigendom zouden moeten zijn van een Vereniging van Eigenaren (VvE), maar dat is anders gelopen.

Waarom moesten de binnengebieden eigendom van een VvE zijn, en waarom is dat niet gelukt?

Het beeld dat mij bij de binnengebieden voor ogen stond, was dat van een blok waarin ik zelf heb gewoond. Binnen een U-vormig blok aan de Hoogte Kadijk in Amsterdam was daar een binnentuin, die zo veilig was dat 's avonds de kinderfietsen gewoon buiten konden blijven staan. Voor IJburg kon dit beeld gecombineerd worden met eindeloos lange, stadse straten met bomen, auto's en fietsers aan de buitenkant van het blok. Dorps van binnen en stads van buiten.

Op een bepaald moment kwamen de ontwikkelaars echter tot de ontdekking dat wanneer het binnengebied eigendom zou worden, maar publiek toegankelijk zou blijven, zij zelf hier verlichting en riolering moesten aanleggen. Een eenvoudig sommetje leerde wat de extra kosten zouden zijn en men heeft geweigerd de binnengebieden te ontwikkelen. Vervolgens zijn de binnengebieden onderworpen aan het regime van het stadsdeel Zeeburg, dat als beheerder allerlei eisen stelt aan de openbare binnenruimte.

Wat is uw oordeel over het resultaat?

Ik ben niet ontevreden. De variatie op Haveneiland, zeker in de binnengebieden, is groter dan ik ooit had kunnen denken.

courtyard that was so safe that children's bikes could be left outside in the evening. In the case of IJburg this picture was complemented by never-ending urban streets lined with trees and with cars and cyclists outside the block. A village on the inside and a city on the outside.

However, at some point the developers realized that if the internal space were to become a freehold yet remain publicly accessible, they would be responsible for installing the lighting and sewerage facilities. A few simple calculations revealed the extra costs, at which point they refused to develop the internal spaces. The internal spaces then became subject to the regulatory regime of the district of Zeeburg which, as the managing body, wants the internal space to meet all kinds of requirements.

How do you rate the result?

I am not dissatisfied. The variation on Haveneiland, especially in the internal spaces, is greater than I could ever have imagined. I suspect this is partly down to the architects who designed the blocks.

I am equally positive about the variation within the grid. You see, there is no obvious hierarchy in the development on Haveneiland. So on IJburglaan, the island's main road, you will not only see tall apartment buildings but also single-family dwellings. The street dimensions, on the other hand, do display a clear hierarchy, although this is not always echoed by the buildings. It makes Haveneiland interesting from a spatial perspective.

Equally special are the canals with buildings on either side, which makes them completely private. It has already prompted fierce arguments about people who are adding jetties to their houses. Although the situation has elicited complaints from the district council and the water management people, I believe people's practices will prevail. We will end up with a sea of floating boats and gardens; that is what I hope anyway.

Do you see a link between the pursuit of communal (outdoor) areas and the desire for a sense of community?

Waarschijnlijk is dit mede toe te schrijven aan de architecten die de blokken ontworpen hebben.

Waar ik ook positief over ben is de variatie binnen het raster. Op Haveneiland is er namelijk geen voor de hand liggende hiërarchie in de bebouwing te ontdekken. Aan de IJburglaan, de hoofdstraat van het eiland, staan dus niet per se alleen hoge appartementenwanden, maar ook gewoon gezinshuizen. In de afmetingen van de straten is wel een duidelijke hiërarchie aangebracht, maar deze wordt niet automatisch gevolgd door de bebouwing. Ruimtelijk maakt dit het Haveneiland interessant.

Bijzonder zijn ook de grachten die aan twee kanten door bebouwing zijn begrensd, en die dus eigenlijk totaal privé zijn. Nu al zijn er heftige discussies over mensen die steigertjes aan hun huizen bouwen. Hoewel het stadsdeel en de mensen van het waterbeheer klagen over deze situatie, zal de praktijk het denk ik winnen van de leer. Uiteindelijk zal er een zee van drijvende tuintjes en bootjes ontstaan, althans dat hoop ik.

Heeft het streven naar gemeenschappelijke (buiten)ruimten voor u een relatie met een streven naar collectiviteit?

Ja, zo sentimenteel ben ik wel. Hoewel ik weet dat we in een stad leven en dat de stad gebaat is bij anonimiteit, denk ik ook dat er behoefte is aan verbanden. Uit eigen ervaring weet ik dat die verbanden bijvoorbeeld gesmeed kunnen worden door een VvE. Natuurlijk zitten er in elke VvE mensen waarmee je zelf liever niets te maken wilt hebben, maar het goede van zo'n vereniging is dat je gedwongen wordt met elkaar in gesprek te blijven over iets wat iedereen aangaat, de directe omgeving van je huis.

Bij de meeste binnengebieden op IJburg gaat het tot nu toe goed, al ontstaan er hier en daar kleine conflicten tussen de mensen die huren en huiseigenaren. Als de binnengebieden van een gezamenlijke VvE waren geweest, zouden dergelijke conflicten met elkaar kunnen worden opgelost. In de huidige eigendomsverhoudingen in sommige blokken zijn bewoners echter niet aan elkaar verbonden en zouden conflicten uiteindelijk zo hoog kunnen oplopen dat ruimtelijke maatregelen noodzakelijk zijn, dat betekent dus hekken!

Welke toekomst ziet u voor het geopende bouwblok?

Totdat een gemiddeld gezin weer veertien kinderen heeft, zie ik een grote toekomst voor het open bouwblok, en zeker ook voor het raster. De combinatie van beide elementen kan zowel veranderingen accommoderen als mensen met elkaar verbinden.

Op de schaal van het bouwblok denk ik dat het goed is, wanneer bewoners formeel met elkaar verbonden zijn. Op de schaal van de wijk of de stad denk ik dat bewoners in een stad het aantrekkelijk vinden om te mengen. Amsterdam is tegenwoordig vaak een bewuste keuze. Wie tussen allemaal dezelfde mensen wil wonen, kan daar ook voor kiezen.

In de huidige samenleving proberen we vaak overlast via het wetboek weg te organiseren. En hoewel het leuk lijkt om je burens via de rechter te omzeilen, is dit het begin van het einde. In plaats van procederen is het veel verstandiger te proberen met elkaar in gesprek te blijven. Anders verloedert een woongebouw of wijk heel snel en moet je in het ergste geval zelfs verhuizen. Ik ben in mijn eigen leven intussen zo vaak verhuisd dat mijn stedenbouw erop gericht is niet elke twee jaar te hoeven verhuizen. Het open bouwblok en het raster zijn in dat opzicht hoopvolle elementen.

Yes, I am sentimental like that. Although I am aware that we live in a city and that the city thrives on anonymity, I believe people do want to feel a connection. I know from experience that such connections can be forged by a Homeowners' Association. Of course each association will have members you would prefer not to know, but looking on the bright side, such associations do force you to keep talking about something that concerns everybody: your immediate surroundings.

In most of the internal spaces on IJburg things have gone well thus far, except for the odd minor conflict between people in rental accommodation and homeowners. If the internal spaces had been owned by a joint Homeowners' Association, such conflicts would have been resolved by the residents themselves. But with property relations as they are in some of the blocks, residents are not connected in any way, so conflicts could escalate and require measures such as fences!

What kind of future do you foresee for the open block?

Until the time when the average family has 1.4 children again, I predict a great future for the open block, and indeed for the grid. The combination of these two elements can both accommodate change and connect people.

At block level, I believe it is good for residents to have formal ties. At neighbourhood or city level, on the other hand, I think people like to mingle. These days, Amsterdam is often a deliberate choice. But those who want to live among like-minded people can do so too.

In today's society, we often try to get rid of trouble through rules and regulations. And although it may seem good fun to get the better of your neighbours through the courts, it is the beginning of the end. On-going communication is preferable to legal action. Otherwise an apartment building or neighbourhood will go to seed in no time, even forcing you to move in the worst case. I have moved house so many times in my life, that my designs are aimed at not having to move every other year. In that sense the open block and the grid fill me with hope.