

Amsterdam-Noord: een tunnel te ver?



Een onderzoek naar de ruimtelijke potentie van het stadsdeel en de effecten van de Noord-Zuidlijn

Amsterdam-Noord: een tunnel te ver?

Een onderzoek naar de ruimtelijke potentie van het stadsdeel en de effecten van de Noord-Zuidlijn

Masterthesis
Stadsgeografie/Urban geography
Faculteit Geowetenschappen
Universiteit Utrecht

Michiel Boersema
0428620

Begeleiding: Kees Dignum

Utrecht, 16 augustus 2011



Universiteit Utrecht

VOORWOORD

Voor u ligt de eindversie van mijn afstudeerscriptie, die de afsluiting vormt van de masteropleiding Stadsgeografie aan de Universiteit Utrecht. Het is een onderzoek naar de ruimtelijke effecten van de nieuwe Amsterdamse metro, de Noord-Zuidlijn, op het stadsdeel Amsterdam-Noord.

Voor een belangrijk deel is deze scriptie het resultaat van mijn belangstelling voor alles wat met verkeer en vervoer te maken heeft. Openbaar vervoer, en dan met name stedelijk openbaar vervoer, heeft mijn bijzondere interesse. Het complexe en dynamische karakter van openbaar vervoer in steden spreekt mij aan. Dit correspondeert met het specifieke karakter van steden, waarin allerlei processen zich afspelen die ook dynamisch en complex van aard zijn. Deze studie heeft mij de mogelijkheid geboden om vanuit het perspectief van verkeer en vervoer naar deze stedelijke processen te kijken. Op die manier is mij duidelijk geworden dat openbaar vervoer, naast het vervoer van mensen, een belangrijke rol kan spelen in het vormgeven van het stedelijk gebied.

Hoewel het schrijven van deze scriptie een vrij langdurig proces is geweest, kijk ik terug op een leerzame periode. Gedurende deze periode hebben verschillende personen bijgedragen aan de afronding van het onderzoek. Deze personen wil ik graag op deze plek bedanken. Allereerst is dit mijn begeleider Kees Dignum, met wie ik de samenwerking als prettig heb ervaren. Onze discussies over het onderwerp en zijn inhoudelijke feedback zijn zeer nuttig geweest tijdens de totstandkoming van dit onderzoek. Ook alle personen (het zijn er te veel om ze bij naam te noemen) die door middel van een interview hebben meegewerkt aan het onderzoek, wil ik hierbij nogmaals hartelijk bedanken. Verder ben ik dank verschuldigd aan mijn ouders, voor hun geduld en de nodige (financiële) ondersteuning tijdens mijn studietijd. Sjimie wil ik bedanken voor het maken van enkele kaarten die in dit onderzoek zijn opgenomen. En tot slot hebben verschillende vrienden en studiegenoten tijdens het proces op allerlei manieren met mij meegedacht, wat af en toe voor een frisse en verruimende blik op het onderzoek zorgde.

Ik wens u veel plezier bij het lezen van mijn scriptie!

Michiel Boersema

Utrecht, augustus 2011

SAMENVATTING

Stedelijke ontwikkeling en transport gaan hand in hand. Al eeuwenlang is de groei en ontwikkeling van steden bepalend voor het stedelijk vervoerssysteem. Wanneer een stad groeit, moet het vervoerssysteem meegroeien om in de vraag naar mobiliteit te kunnen (blijven) voorzien. Andersom hebben vervoerssystemen een sterke invloed op de ontwikkeling en ruimtelijke structuur van steden.

In de afgelopen decennia is er veel aandacht geweest voor de wisselwerking tussen stedelijke ontwikkeling en vervoerssystemen. Wetenschappers, planners, beleidsmakers en politici wijzen op de mogelijkheden die met name stedelijk openbaar vervoer biedt om niet alleen autoafhankelijkheid en daaraan gerelateerde problematiek tegen te gaan, maar om ook ruimtelijke ontwikkelingen in gang te zetten. Openbaar vervoer is steeds meer een centraal thema geworden binnen het debat over duurzame stedelijke groei, zonder een explosieve toename van het autogebruik. Niet alleen op het niveau van de stad als geheel kan openbaar vervoer een bijdrage leveren, ook op een lager schaalniveau worden effecten verwacht op specifieke stedelijke locaties. Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid wordt de potentiële aantrekkelijkheid van deze locaties vergroot voor verschillende stedelijke functies.

Dit onderzoek is gebaseerd op deze veronderstelde ruimtelijke effecten van openbaar vervoer op de stedelijke omgeving. Het richt zich specifiek op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Deze nieuwe metroverbinding moet over een aantal jaar het noorden van de stad verbinden met het zuiden. Het noorden is in dit geval het stadsdeel Amsterdam-Noord, waar twee haltes van de metro worden gerealiseerd. Onderzocht is, in hoeverre de komst van de metro een bijdrage zal leveren aan de potentie en ontwikkeling van Amsterdam-Noord. Hiervoor is de volgende onderzoeksvraag geformuleerd:

Op welke wijze en in welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van Amsterdam-Noord, en wat zijn de gevolgen voor de positie van dit stadsdeel binnen een steeds omvangrijker en complexer wordend stedelijk gebied?

Er is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd, op basis van 18 mondelinge en 8 schriftelijke interviews. Behalve op de algehele ontwikkeling van Noord, wordt in de interviews ook ingegaan op concrete effecten rondom de beide haltes van de metro. Er is gewerkt met drietal categorieën: wonen, bedrijven en voorzieningen. Aan de hand van deze categorieën zijn de te interviewen personen geselecteerd. Op die manier moest een zo breed mogelijk beeld ontstaan van de te verwachten effecten.

Over het algemeen blijkt uit de interviews dat de Noord-Zuidlijn op dit moment nog geen noemenswaardige effecten heeft op de bestaande stedelijke omgeving. Er is sprake van een wat afwachtende houding, men houdt zich voornamelijk bezig met actuele zaken. Dit heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontwikkeling die de afgelopen jaren in Amsterdam-Noord heeft plaatsgevonden. In allerlei opzichten en om verschillende redenen wordt het stadsdeel steeds meer een volwaardig onderdeel van Amsterdam. Jarenlang is Amsterdam-Noord een gebied geweest dat, mede door

de ligging, slechts in beperkte mate bij de rest van de stad betrokken was. Recent raakt Amsterdam-Noord echter geleidelijk meer op Amsterdam georiënteerd en andersom. Dit proces komt het sterkst tot uitdrukking op de noordelijke IJ-oever, die een aantrekkelijke vestigingslocatie zijn geworden voor met name creatieve bedrijvigheid.

Hoewel er op dit moment nog weinig concrete effecten zichtbaar zijn van de Noord-Zuidlijn, wordt de potentie van de metro wanneer deze eenmaal rijdt, wel degelijk ingezien. Op de wat langere termijn is daarom de planvorming rondom de haltes voor een deel afgestemd op de Noord-Zuidlijn. Er bestaan onder meer plannen om kantoren en een gevarieerd aanbod aan woningen te realiseren bij de eindhalte van de metro, Buikslotermeerplein. Hierbij wordt uitgegaan van de aantrekkelijkheid van een locatie die goed per openbaar vervoer bereikbaar is, en direct verbonden is met de rest van Amsterdam. Een combinatie van functies moet ervoor zorgen dat dit een gebied met grootstedelijke allure wordt.

Op de woningmarkt zal de Noord-Zuidlijn vooral een stimulerend effect hebben in de nabijheid van de haltes. Voor op de stad georiënteerde mensen wordt het aantrekkelijker om in Noord te wonen, waardoor meer differentiatie zal ontstaan in de bevolkingssamenstelling. Dit brengt met zich mee, dat woningen in waarde zullen stijgen en de afzetbaarheid van duurere woningen wordt vergroot. De verwachting is, dat steeds meer mensen van buitenaf een bewuste keuze zullen maken voor Noord. Daarmee zorgt de Noord-Zuidlijn ervoor, dat de huidige ontwikkelingen worden gestimuleerd.

Vanuit het perspectief van bedrijvigheid zullen de effecten van de Noord-Zuidlijn grotendeels beperkt blijven tot de halte Buikslotermeerplein. Vooral voor kantoren lijkt dit een aantrekkelijke locatie te worden. Het is twijfelachtig in hoeverre de Noord-Zuidlijn van invloed zal zijn op locatieafwegingen van andere typen bedrijvigheid. Gunstige vestigingslocaties bevinden zich namelijk in toenemende mate op de IJ-oever, een gebied dat te ver weg ligt van de beide haltes en daarmee losstaat van de metro. Bovendien ontbreekt de ruimte voor grootschalige ontwikkelingen in de nabijheid van de haltes, vooral rondom de halte Van Hasseltweg.

De Noord-Zuidlijn zal het potentiële verzorgingsgebied van voorzieningen in Noord vergroten. Tegelijkertijd bestaat het risico dat men vanuit Noord meer gebruik zal maken van voorzieningen elders. Om meer bezoekers vanuit de stad te kunnen trekken, hebben sommige voorzieningen in locatieafwegingen rekening gehouden met de komst van de metro. De Noord-Zuidlijn zal echter hooguit één van de voorwaarden zijn: om te kunnen profiteren zijn meer factoren van belang. Gezien de regionale functie van veel voorzieningen in Noord, zou het doortrekken van de metro naar andere plaatsen in de regio een groot positief effect kunnen hebben.

De ontwikkeling, waarbij Noord meer onderdeel wordt van de stad, zal door de Noord-Zuidlijn worden versterkt. Wanneer de metro eenmaal rijdt, zal Noord in allerlei opzichten nog meer een onderdeel van Amsterdam worden. Op meer plekken zullen stedelijke functies te vinden zijn, waardoor de contrasten binnen het stadsdeel groter worden. De directe effecten op de stedelijke omgeving zullen zich grotendeels beperken tot de omgeving van de haltes. De verwachting is wel, dat deze effecten gaan afstralen op het gehele stadsdeel. Vooral de beeldvorming zal hiermee positief worden beïnvloed, hoewel in grote delen van Noord de bereikbaarheid feitelijk niet zal verbeteren. Dit betekent dat de Noord-Zuidlijn, afgezien van de vervoerwaarde en

directe ruimtelijke effecten, ook een psychologisch effect heeft. Dit heeft met name betrekking op de positie van Noord binnen de stad.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	5
Samenvatting	7
1. Inleiding	13
1.1 Achtergrond, aanleiding en doel	13
1.2 Onderzoeksvraag & deelvragen	14
1.3 Maatschappelijke & wetenschappelijke relevantie	14
1.4 Opbouw onderzoek	15
2. Theoretisch kader	17
2.1 Stedelijke groei en ontwikkeling & het vervoerssysteem	17
2.2 Transport & stedelijke ontwikkeling	22
2.3 Stedelijke structuurverandering	31
2.4 Vervoersproblematiek in steden	38
2.5 Stedelijk openbaar vervoer	41
2.6 Openbaar vervoer & stedelijke ontwikkeling	44
3. Situatieschets onderzoeksgebied	49
3.1 Amsterdam	49
3.2 Amsterdam-Noord	57
3.3 Amsterdam & transport	71
3.4 Conceptueel model	75
4. Methodologie	77
4.1 Onderzoeksopzet	77
4.2 De interviews	78
4.3 De respondenten	81
4.4 Onderzoeksgebied	86
4.5 Manier van analyse	87
5. De ruimtelijke potentie van Amsterdam-Noord	89
5.1 Beeldvorming & ontwikkeling	89
5.2 Wonen in Amsterdam-Noord	91
5.3 Potentie bedrijven	97
5.4 Potentie voorzieningen	101
6. De Noord-Zuidlijn in Amsterdam-Noord: ruimtelijke effecten	105
6.1 De Noord-Zuidlijn & Amsterdam-Noord	105
6.2 Wonen	108
6.3 Bedrijven	111
6.4 Voorzieningen	114
6.5 Ruimtelijke structuur	119
7. De positie van Amsterdam-Noord	121
7.1 Positie binnen Amsterdam	121
7.2 Positie binnen de regio	125

8.	Conclusie	129
	8.1 Wonen	129
	8.2 Bedrijven	130
	8.3 Voorzieningen	130
	8.4 Ruimtelijke ontwikkeling & potentie Amsterdam-Noord	131
	8.5 Discussie & aanbevelingen	133
9.	Geraadpleegde literatuur	135
10.	Bijlage: uitgewerkte interviews	141

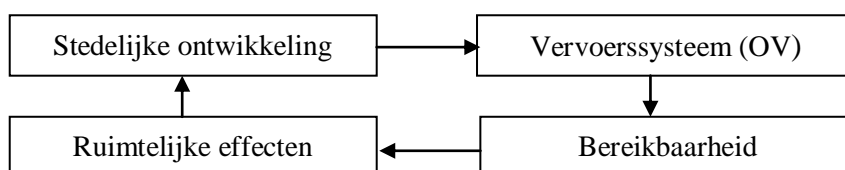
1. INLEIDING

1.1 Achtergrond, aanleiding en doel

Verkeer en vervoer zijn niet meer weg te denken in het hedendaagse straatbeeld. Maar in feite is dit al eeuwenlang het geval, er is eigenlijk altijd de behoefte en noodzaak geweest om te verplaatsen. De vervoerwijze en de benodigde infrastructuur hebben door de jaren heen echter flinke veranderingen ondergaan. Naast uiteraard technologische ontwikkeling, is de groei en ruimtelijke ontwikkeling van steden bepalend geweest voor het vervoerssysteem in steden (Schoemaker, 2008). Gesteld kan worden, dat stedelijke ontwikkeling aan de basis heeft gestaan van het ontstaan van vervoerssystemen in steden. Zo heeft de toenemende omvang, complexiteit en structuurverandering van steden grote invloed gehad op het stedelijk vervoerssysteem. Maar niet alleen hebben ruimtelijke ontwikkelingen het stedelijke vervoerssysteem vormgegeven, andersom geldt hetzelfde: verkeer en vervoer en de aanwezige infrastructuur beïnvloeden de ruimtelijke ontwikkeling van een stad of regio. Al geruime tijd wordt met name openbaar vervoer gezien als infrastructuur die het meest in staat is om de ruimtelijke ontwikkeling van een stad te sturen. Verondersteld wordt dat openbaar vervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan het in gang zetten van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling in een stad of een stadsdeel. Doordat de bereikbaarheid van bepaalde locaties verbetert, wordt aangenomen dat deze locaties binnen steden hierdoor een impuls krijgen. Het gaat dan voornamelijk om locaties in de nabijheid van stations en haltes van openbaar vervoer verbindingen. Deze profiteren het meest van de verbeterde bereikbaarheid. De aantrekkelijkheid van een locatie wordt voor een aanzienlijk deel bepaald door de bereikbaarheid. Daarom wordt openbaar vervoer in toenemende mate en in steeds meer steden ingezet als middel om, behalve het vervoeren van mensen, bepaalde gebieden een impuls te geven. In veel steden wordt tevens het beleid met betrekking tot verkeer, vervoer en mobiliteit geïntegreerd in het ruimtelijk beleid, om tot een meer duurzame groei van de stad te komen, zonder een explosieve toename van het autogebruik.

Het verband tussen (openbaar) vervoer en stedelijke ontwikkeling vormt de aanleiding voor dit onderzoek. De Amsterdamse Noord-Zuidlijn staat hierin centraal. Deze metrolijn, die momenteel in aanbouw is, moet het noorden van de stad via de binnenstad en het Centraal Station verbinden met het NS-station Amsterdam-Zuid. Deze studie richt zich specifiek op Amsterdam-Noord, het deel van Amsterdam ten noorden van het IJ. In Amsterdam-Noord worden twee haltes gerealiseerd. In het empirisch deel van het onderzoek zal worden nagegaan welke ruimtelijke effecten deze haltes zullen hebben, en wat de gevolgen zullen zijn voor de ontwikkeling van het stadsdeel. Overigens moet benadrukt worden, dat de ruimtelijke effecten van de Noord-Zuidlijn voor een deel verwachtingen betreffen, aangezien de metro pas over een aantal jaar zal gaan rijden. In figuur 1.1 zijn de belangrijkste verbanden die ten grondslag liggen aan dit onderzoek schematisch weergegeven.

Figuur 1.1: Schematische weergave van de verbanden



Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te krijgen in de relatie tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling, en hoe dit tot uitdrukking komt op specifieke stedelijke locaties. Door uitsluitend in te gaan op de situatie in Amsterdam-Noord, kan op basis van concrete voorbeelden worden beschreven hoe de stedelijke omgeving wordt beïnvloed. Op die manier kan een beeld worden geschetst van de ruimtelijke ontwikkeling van het gehele stadsdeel.

1.2 Onderzoeksvraag & deelvragen

Dit onderzoek moet antwoord geven op de volgende onderzoeksvraag:

Op welke wijze en in welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van Amsterdam-Noord, en wat zijn de gevolgen voor de positie van dit stadsdeel binnen een steeds omvangrijker en complexer wordend stedelijk gebied?

In deze onderzoeksvraag gaat het enerzijds om de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van het onderzoeksgebied, anderzijds om de positie van dit gebied in een groter geheel. Verondersteld wordt, dat de ruimtelijke effecten van de Noord-Zuidlijn van invloed zijn op de algehele ontwikkeling en potentie van het stadsdeel. Dit kan vervolgens invloed hebben op de positie van Amsterdam-Noord binnen zowel de stad als de regio.

De potentie van Amsterdam-Noord wordt in dit onderzoek gezien als de aantrekkelijkheid van het stadsdeel voor verschillende stedelijke functies. Deze zijn uitgesplitst in een drietal categorieën: wonen, bedrijven en voorzieningen. Voor elk van deze categorieën is een aparte deelvraag opgesteld. Aan de hand van de deelvragen wordt de onderzoeksvraag verder gespecificeerd.

- *In welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om te wonen en om woningen te bouwen?*
- *In welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om een bedrijf te vestigen?*
- *In welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om een voorziening te vestigen en om gebruik te maken van voorzieningen?*

Doordat de deelvragen ingaan op achtereenvolgens het wonen, de bedrijven en de voorzieningen in Amsterdam-Noord, worden de ruimtelijke effecten van de Noord-Zuidlijn vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Op basis van de antwoorden op de verschillende deelvragen wordt vervolgens in meer algemene zin beschreven hoe de ruimtelijke ontwikkeling van het onderzoeksgebied wordt beïnvloed.

1.3 Maatschappelijke & wetenschappelijke relevantie

Het aanleggen van nieuwe openbaar vervoer verbindingen gaat gepaard met grote investeringen. Deze investeringen worden veelal gedaan om de bereikbaarheid te verbeteren en/of om verkeersproblematiek te verminderen. Nieuwe infrastructuur kan echter ook gevolgen hebben voor stedelijke ontwikkeling. Het is maatschappelijk relevant om te weten wat dit concreet kan betekenen voor de stedelijke omgeving. Vanwege de grote investeringen, kan het ook voor beleidsmakers en planners relevant

zijn om inzicht te hebben in de ruimtelijke effecten van openbaar vervoer. Daarnaast is dit in het bijzonder een relevante studie voor de stad Amsterdam en het stadsdeel Amsterdam-Noord, aangezien dit het onderzoeksgebied is. De uitkomsten hebben dan ook specifiek betrekking op zowel Noord als de gehele stad, en zouden kunnen worden gebruikt bij de afstemming van planvorming en ruimtelijk beleid op de komst van de Noord-Zuidlijn. Een deel van de kennis die in dit onderzoek wordt opgedaan, kan bovendien worden gebruikt bij onderzoek naar nieuwe (openbaar) vervoer verbindingen in andere steden.

De effecten van een nieuwe openbaar vervoer verbinding worden in dit onderzoek bekeken door bestaande wetenschappelijke literatuur te combineren met een breed empirisch onderzoek in Amsterdam. Vanuit wetenschappelijk oogpunt is het relevant om inzicht te hebben hoe de theorie in de praktijk tot uitdrukking komt. Hoewel de theorie niet direct volledig toepasbaar is op de specifieke situatie in Amsterdam-Noord, kunnen inzichten uit deze studie in dit opzicht wel degelijk nuttig zijn. Veel andere studies met hetzelfde onderwerp richten zich bovendien op de effecten van reeds bestaande verbindingen. Dit onderzoek vormt hierop een relevante aanvulling, doordat een toekomstige verbinding centraal staat. Hierdoor kunnen verwachtingen in kaart worden gebracht, die eventueel in een later stadium kunnen worden vergeleken met de daadwerkelijke effecten. Tevens is dit een breed onderzoek, doordat de effecten vanuit meerdere invalshoeken worden bekeken.

1.4 Opbouw onderzoek

Na deze inleiding worden in het theoretisch kader de voor deze studie relevante aspecten uit de wetenschappelijke literatuur behandeld. Het theoretisch kader (hoofdstuk 2) vormt de context voor het empirisch onderzoek. Allereerst wordt vanuit historisch perspectief de ontwikkeling van steden en vervoerssystemen beschreven. Aansluitend hierop komt de wisselwerking tussen transport en de stedelijke omgeving ter sprake. Hierna wordt uitgebreid ingegaan op de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling en structuurverandering van het stedelijk gebied. Vervolgens wordt stilgestaan bij de aan vervoer gerelateerde problematiek in steden, waarna specifiek aandacht is voor stedelijk openbaar vervoer. Als afsluiting van het theoretisch kader staat de samenhang tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling centraal.

Aansluitend op het theoretisch kader, zal in hoofdstuk 3 specifiek worden ingegaan op het onderzoeksgebied van deze studie. Hiertoe zal zowel aandacht zijn voor de ontwikkeling van de stad Amsterdam als van het stadsdeel Amsterdam-Noord.

In de methodologie (hoofdstuk 4) zal worden toegelicht hoe het empirisch gedeelte van dit onderzoek tot stand is gekomen.

In de hierop volgende hoofdstukken komt het empirisch onderzoek zelf aan bod. Om te beginnen wordt in hoofdstuk 5 de ruimtelijke potentie van Amsterdam-Noord besproken. In hoofdstuk 6 staan de ruimtelijke effecten van de Noord-Zuidlijn centraal. Hoofdstuk 7 zal ingaan op de gevolgen voor de positie van Amsterdam-Noord, binnen zowel de stad als de regio. In de conclusie (hoofdstuk 8) wordt tenslotte de onderzoeksvraag beantwoord.

2. THEORETISCH KADER

In het theoretische gedeelte van dit onderzoek zal op basis van de bestaande literatuur de verschillende relevante aspecten uit de probleemstelling afzonderlijk worden besproken. Allereerst zal er aandacht zijn voor de wisselwerking tussen de groei van steden enerzijds en de ontwikkeling van het vervoerssysteem anderzijds. Dit zal gedaan worden vanuit historisch perspectief, zodat een zo compleet mogelijk beeld ontstaat en huidige ontwikkelingen beter kunnen worden begrepen. Hieruit zal tevens blijken dat de ontwikkeling van steden en vervoerssystemen in toenemende mate gepaard gaat met problematiek met betrekking tot onder andere bereikbaarheid en leefbaarheid, wanneer er een te grote vraag is naar mobiliteit. Resultaat hiervan is dat steden hun aantrekkelijkheid dreigen kwijt te raken. Om dit proces tegen te gaan, is er in veel steden sprake van een geïntegreerde aanpak, waarin zowel het mobiliteitsbeleid als ruimtelijke planvorming vertegenwoordigd zijn. Hierin speelt openbaar vervoer een belangrijke rol, als middel om autoafhankelijkheid en congestie tegen te gaan en zo de bereikbaarheid te verbeteren. De rol van openbaar vervoer in steden en de opkomst van zogenaamd hoogwaardig openbaar vervoer zal dan ook aan bod komen. Er zal hierbij specifiek worden ingegaan op de redenen om een nieuwe openbaar vervoer verbinding aan te leggen. Veel nieuwe openbaar vervoer verbindingen worden aangelegd om een ruimtelijke ontwikkeling op gang te brengen, waarbij uitgegaan wordt van de interactie tussen vervoerssysteem en stedelijke ontwikkeling. Dit is het hoofdthema van dit onderzoek en er zal dan ook uitgebreid worden stilgestaan bij de effecten van nieuwe openbaar vervoer verbindingen op de stedelijke omgeving.

2.1 Stedelijke groei en ontwikkeling & het vervoerssysteem

In deze paragraaf zullen de achtergronden van de verplaatsingsbehoefte en de ontwikkeling van het stedelijk vervoerssysteem centraal staan. Er zal een korte beschrijving gegeven worden van de veranderingen die in de loop der eeuwen hebben plaatsgevonden op het gebied van stedelijk vervoer en verplaatsingspatronen. Tevens zullen de belangrijkste factoren die ten grondslag liggen aan deze ontwikkelingen worden besproken.

2.1.1 Het vervoerssysteem: de lagenbenadering van Schoemaker

Verkeer en vervoer van goederen en personen vormen een belangrijke voorwaarde voor economische ontwikkeling van steden en een optimaal functionerende stad kan dan ook niet zonder een goed ontwikkeld vervoerssysteem om verkeer en vervoer mogelijk te maken. Het is belangrijk om allereerst het begrip vervoerssysteem verder te omschrijven, aangezien hierover wat onduidelijkheid kan bestaan. Gaat het bijvoorbeeld alleen om de aanwezige fysieke infrastructuur, of ook om vervoersmiddelen of diensten zoals het openbaar vervoer? Schoemaker (2008) definieert vervoerssystemen aan de hand van een zogenaamde lagenbenadering. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende aspecten van het vervoerssysteem. Dit zijn achtereenvolgens de verplaatsingspatronen van personen en goederen, de vervoersdiensten waarmee deze vervoerd worden en de verkeersdiensten om de vervoersdiensten te kunnen verplaatsen. Het gaat bij het vervoerssysteem dus om zowel de personen en goederen die vervoerd moeten worden als de middelen die dit mogelijk maken.

De eerste laag in dit model, het verplaatsingspatroon van mensen en goederen, is een uitkomst van de ruimtelijke verdeling van activiteiten, zoals wonen, werken, recreëren of boodschappen doen. Dit wil zeggen dat de ruimtelijke verdeling van menselijke activiteiten de basis vormt van alle verkeer en vervoer. Het is belangrijk om een goed inzicht te hebben in het verplaatsingsgedrag dat voortkomt uit de ruimtelijke verdeling van activiteitenplaatsen, omdat veel macro-ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer een optelsom zijn van het verplaatsingsgedrag van individuen. Mede om deze reden is het van belang om bij het plannen van vervoerssystemen inzicht te hebben in het individuele verplaatsingsgedrag en het keuzeprocess dat hieraan voorafgaat (Schoemaker, 2002). De vraag naar vervoer (het verplaatsingspatroon) en het aanbod van vervoersdiensten moet op elkaar worden afgestemd op de vervoermarkt, zodat deze optimaal functioneert.

Vervoer speelt in de hedendaagse maatschappij een belangrijke rol omdat niet alle activiteiten van mensen op een en dezelfde plek kunnen worden uitgevoerd, en deze activiteiten steeds meer ruimtelijk van elkaar zijn gescheiden. Van Wee en Dijkstra (2002) spreken in dit verband over locaties van ruimtegebonden activiteiten. Dit houdt in dat voor bepaalde activiteiten, zoals werken of winkelen, het noodzakelijk is dat deze op een specifieke locatie worden ondernomen. Omdat de locaties waar deze activiteiten worden uitgevoerd ruimtelijk van elkaar gescheiden zijn, dient men zich dus te verplaatsen. De verplaatsingspatronen die hieruit voortkomen, worden steeds complexer. Zeker in steden, vaak complexe gehelen waarin veel verschillende functies aanwezig zijn en die derhalve een grote differentiatie hebben in het grondgebruik, is dit het geval. De locaties van activiteiten en gedragskeuzen van mensen bepalen de hoeveelheid vervoer. Het verplaatsingsgedrag vormt zodoende geen doel op zich, maar het nut ervan wordt ontleend aan de activiteiten die op deze locaties kunnen worden ondernomen. Vervoer kan daarom beschouwd worden als een afgeleide van andere behoeften en het heeft een faciliterende functie voor deze, ruimtelijk gespreide, activiteiten. Er wordt in dit verband ook wel gesproken over een 'derived demand' (Hanson, 2004). Hoewel het verplaatsen op zichzelf geen wens of behoefte is, kan het gezien worden als een essentiële, bepalende factor in het dagelijks leven van mensen en het functioneren van steden en bedrijven. De deelname aan activiteiten (en daarmee het verplaatsingsgedrag) is van vele zaken afhankelijk, waarvan de individuele voorkeuren en behoeften en de beschikbare mogelijkheden de belangrijkste zijn. Op basis hiervan maakt een individu of huishouden (of een bedrijf of instelling) een beslissing om al dan niet aan een bepaalde activiteit deel te nemen en de daarvoor noodzakelijke verplaatsing te ondernemen.

Voor deze verplaatsingen zijn zoals gezegd vervoers- en verkeersdiensten nodig, de tweede en derde laag in de lagenbenadering van Schoemaker. Met de vervoersdiensten worden de vervoermiddelen bedoeld waarmee personen of goederen worden vervoerd. Vervolgens zijn er verkeersdiensten nodig zodat de vervoermiddelen verplaatst kunnen worden, hierbij gaat het om de aanwezige fysieke verkeersinfrastructuur. Bij het plannen van vervoers- en verkeersdiensten is het zoals gezegd uitermate belangrijk om inzicht te hebben in de vervoersvraag en verplaatsingspatronen. Voordat er een nieuwe transportverbinding wordt aangelegd, moet bijvoorbeeld in kaart worden gebracht in hoeverre deze zal worden gebruikt en welke prijs de gebruikers bereid zijn om te betalen. Zowel de vervoers- als de verkeersdiensten hebben door de eeuwen heen grote veranderingen doorgemaakt, mede als gevolg van ontwikkelingen van verplaatsingspatronen. Alle veranderingen hebben geleid tot het huidige vervoerssysteem, waarin de auto een dominante rol

speelt. Een korte geschiedenis van deze ontwikkelingen en de gevolgen die deze hebben gehad voor de ruimtelijke structuur van steden in paragraaf 2.1.2.

2.1.2 Historisch perspectief

De relatie tussen vervoer en de groei en ontwikkeling van steden kent een lange geschiedenis, die teruggaat naar het moment dat een stad is ontstaan. Verplaatsingsgedrag heeft hierin namelijk een belangrijke rol gespeeld, of liever gezegd: het gebrek aan mogelijkheden om snel te kunnen verplaatsen. Hierdoor was men genoodzaakt om bij elkaar te gaan wonen. Op deze wijze zijn in de Middeleeuwen veel steden ontstaan, doordat op belangrijke kruispunten van handelsroutes nederzettingen ontstonden waar goederen uitgewisseld werden (Bruinsma et al., 2008). Dit soort nederzettingen ontstond ook vaak langs waterwegen om goederen en personen efficiënt te kunnen vervoeren per schip. In de steden die hieruit na verloop van tijd ontstonden, bleef de behoefte om te verplaatsen een belangrijke rol spelen. Zoals ook al in de inleiding is beschreven, zijn verkeer en vervoer in steden al eeuwenlang een bekend verschijnsel in het straatbeeld. De explosieve bevolkingsgroei die steden doorgemaakt hebben en de belangrijke economische en sociale functie die steden tegenwoordig hebben, heeft ertoe geleid dat hier de behoefte om te verplaatsen het grootst is (Schoemaker, 2008). Ook in het verleden is dit het geval geweest. Lange tijd was lopen de enige vervoerwijze die mogelijk was in steden, en de meeste dagelijkse activiteiten werden ook binnen de steden ondernomen. Vanaf het eind van de achttiende eeuw is er echter steeds meer infrastructuur aangelegd om het vervoer van personen en goederen goedkoper, efficiënter en sneller te maken. Voor het functioneren van steden was dit van groot belang en het vormde dan ook de aanleiding om te investeren in een goed functionerend vervoerssysteem dat voorzag in de stijgende vraag naar vervoer.

2.1.3 Groei steden & ontwikkeling vervoerssysteem

Het zal duidelijk zijn dat ontwikkelingen van het vervoerssysteem een grote invloed hadden op verplaatsingspatronen en interacties tussen mensen, zowel binnen steden als daarbuiten. Voornamelijk door technologische ontwikkeling en sociale en economische veranderingen hebben de vervoers- en verkeersdiensten zich stapsgewijs kunnen evolueren tot de huidige systemen (Rodrigue et al., 2006). Stedelijke vervoerssystemen bestaan al zo lang als er steden zijn, omdat er altijd de behoefte is geweest om personen en goederen te verplaatsen, vanwege de ruimtelijke spreiding van activiteiten. Tijdens de industriële revolutie is de ontwikkeling van moderne vervoerssystemen echter in een stroomversnelling geraakt (Schoemaker, 2008). Mensen trokken massaal naar de stad, steden groeiden als gevolg hiervan en het aantal verplaatsingen en de lengte ervan nam fors toe. Steden ontwikkelden zich in rap tempo van plaats om te wonen naar plaats om te werken. De snelle bevolkingsgroei ging gepaard met de nodige problemen. Het werd steeds drukker in de steden en de bevolkingsdichtheid nam snel toe. Waar men zich voorheen voornamelijk te voet verplaatste, werden vanaf het eind van de achttiende eeuw de eerste kanalen gegraven om steden met elkaar te kunnen verbinden met behulp van trekschuiten. Behalve de fysieke verkeersinfrastructuur ontwikkelde dus ook de vervoersdiensten zich als gevolg van de industriële revolutie. In de negentiende eeuw begon de aanleg van spoorlijnen en gingen de eerste treinen rijden. Het toenemende aantal verplaatsingen en de groter wordende afstanden binnen steden, leidden ertoe dat ook binnen steden het vervoerssysteem grote veranderingen onderging: aan het eind van de negentiende eeuw deed de tram zijn intrede en werden in de grotere agglomeraties metro systemen

aangelegd om de verschillende delen van de snel groeiende steden met elkaar te verbinden. Dit had grote gevolgen voor de omvang en inrichting van steden, die tot het begin van de negentiende eeuw in grote mate werd bepaald door lopen als vervoerwijze. Vooral de aanleg van spoor- en tramlijnen hebben door de kortere reistijden gezorgd voor toemenende expansie van het stedelijk gebied, in het Engels ook wel aangeduid met de term 'urban sprawl'. Er ontstonden nieuwe centra in de nabijheid van treinstations en lineaire ontwikkeling langs de tramlijnen. Een andere belangrijke ontwikkeling op het gebied van stedelijk vervoer aan het eind van de negentiende eeuw is de uitvinding van de fiets (Rodrigue et al., 2006). Aanvankelijk werd dit vervoermiddel vooral gebruikt voor recreatieve doeleinden, later ook om van en naar het werk te reizen.

Naarmate de afstanden als gevolg van het stijgende inwoneraantal groter werden en de bevolkingsdichtheid in de stadscentra verder toenam, werd ook in de kleinere steden begonnen met de aanleg van vervoerssystemen die massaal en betaalbaar openbaar vervoer mogelijk maakten (Schoemaker, 2008). Hierdoor kon de bevolking meer gespreid worden langs de vervoersassen, waardoor er een einde kwam aan de hoge bevolkingsdichtheden in het centrum van de steden. De leefbaarheid verbeterde en de stad werd steeds aantrekkelijker om in te wonen. Dit proces van spreiding van de bevolking en het uitdijen van de stad werd nog verder versterkt door de opkomst van de auto en de aanleg van wegen vanaf het begin van de twintigste eeuw. Hierdoor werd men vele malen flexibeler in tijd en ruimte en dus ook minder afhankelijk van de nabijheid van een openbaar vervoer verbinding. Waar voorheen de uitbreiding van het vervoerssysteem een positieve invloed had op de omvang en inrichting van steden, heeft de dominantie van de auto in het huidige vervoerssysteem en de daarmee gepaard gaande uitbreiding van het wegennet in toenemende mate geleid tot negatieve effecten, met name in stedelijke gebieden. Daarnaast is de rol en functie van het openbaar vervoer veranderd omdat veel mensen de tram, bus of trein inruilden voor de auto naarmate deze steeds beter betaalbaar werd. Over deze problematiek en het verminderde gebruik van openbaar vervoer in steden meer in hoofdstuk 4 van het theoretisch kader.

2.1.4 Toegenomen actieradius

Door alle ontwikkelingen van het vervoerssysteem, steeds snellere vervoerwijzen en kortere reistijden zijn de afstanden die afgelegd kunnen worden in een bepaalde tijd, steeds verder toegenomen. Dit heeft geresulteerd in een grote mate van keuzevrijheid met betrekking tot vestigingsplaats, verplaatsingsgedrag en het activiteitenpatroon van mensen. Als gevolg hiervan zijn verplaatsingspatronen ook buiten de stad steeds complexer geworden en bestrijken deze een veel groter gebied dan voor de ontwikkeling van moderne vervoerssystemen. Volgens Newman en Kenworthy (1996, pp. 2-4) heeft de stapsgewijze evolutie van het stedelijk vervoerssysteem door de eeuwen heen en de toename van keuzevrijheid, geleid tot het ontstaan van drie typen steden. In elk type stad is de ruimtelijke structuur in grote mate bepaald door de op dat moment dominante vervoerwijze. Allereerst is er de *walking city*, waarin bevolkingsdichtheden hoog zijn en de meeste bestemmingen te voet binnen een halfuur te bereiken zijn, waardoor dit type stad beperkt van omvang is. De *transit city* is groter van omvang en meer uitgestrekt (tot wel 20 tot 30 kilometer) langs de openbaar vervoer verbindingen, waardoor lagere bevolkingsdichtheden mogelijk werden en subcentra (zogenaamde *suburbs*) ontstonden in de buurt van treinstations. De meeste Amerikaanse en Australische steden zijn ontstaan in deze periode. Als *automobile city* is het proces van decentralisatie en expansie verder doorgezet, werden

functies steeds meer gescheiden en nam de bevolkingsdichtheid in de suburbs nog verder af. Het is in deze periode dat veel Noord-Amerikaanse en Australische steden fors in omvang toenamen en men voor het transport steeds afhankelijker werd van de auto als vervoermiddel. In veel steden in de wereld zijn tegenwoordig elementen terug te vinden van alle drie de typen steden. Waar in Europese steden echter meer de nadruk ligt op ontwikkelingen nabij openbaar vervoer verbindingen, zijn met name Amerikaanse en Australische steden sterker op de auto georiënteerd. Dat de ontwikkeling van vervoerssystemen niet alleen van invloed is geweest op steden, maar ook op het omliggende gebied en het vervoer tussen steden, laten Knippenberg & De Pater (1988) zien. In het midden van de 19^e eeuw, toen de eerste spoorlijnen aangelegd werden, bedroeg de gemiddelde afstand die jaarlijks per trein afgelegd werd zo'n 30 tot 40 kilometer (Knippenberg & De Pater, 1988, p. 59). In 1980 was de jaarlijks afgelegde afstand gestegen tot circa 10.000 kilometer, waarvan bijna driekwart per auto afgelegd werd. Deze enorme toename heeft te maken met het feit dat met name de auto en de trein gezorgd hebben voor een omvangrijke afname van reistijden. Hierdoor werd het gebied dat vanuit een bepaalde locatie binnen een bepaalde tijd te bereiken was, steeds groter. Men ging dus steeds meer zien van de rest van het land en de wereld.

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn geworden dat de opbouw van het stedelijk vervoerssysteem door de eeuwen heen van grote invloed is (geweest) op het verplaatsingsgedrag en de groei en ontwikkeling van steden, maar andersom geldt hetzelfde. Groei en ontwikkeling van een stad heeft automatisch tot gevolg dat er nieuwe verbindingen worden aangelegd om verschillende gebieden met elkaar te verbinden, zodat voorzien kan worden in de stijgende vraag naar vervoer. Om aan te geven dat stedelijke ontwikkeling en het vervoerssysteem sterk aan elkaar gerelateerd zijn en niet los van elkaar kunnen worden gezien, zal in paragraaf 2.2 uitgebreider worden ingegaan op deze wisselwerking en de achterliggende theorie.

2.2 Transport & stedelijke ontwikkeling

In de voorgaande paragraaf is beschreven dat stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke verdeling van functies en activiteiten aan de basis staat van de verplaatsingsbehoefte en daarmee de ontwikkeling van het vervoerssysteem. Daarnaast is vanuit historisch perspectief beschreven hoe vervoerssystemen zich in de afgelopen eeuwen hebben ontwikkeld en welke effecten deze ontwikkelingen hebben gehad op de omvang en ruimtelijke structuur van steden. Tevens is naar voren gekomen dat transportverbindingen een belangrijke rol hebben gespeeld in het ontstaan van veel steden. Voordat ingegaan kan worden op de specifieke relatie tussen stedelijke ontwikkeling en openbaar vervoer, zal in deze paragraaf uitgebreider stil worden gestaan bij de interactie tussen de stedelijke omgeving en transport in het algemeen. Deze interactie is van belang om de ruimtelijke structuur van steden en de ontwikkeling van vervoerssystemen te kunnen begrijpen. Ook vanuit beleids- en maatschappelijk oogpunt kan het relevant zijn om inzicht te hebben in de ruimtelijke effecten van nieuwe infrastructuur, vanwege de grote investeringen die hiermee gemoeid zijn.

Overigens kan het bij het begrijpen ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke effecten zowel gaan om de invloed van transport op lokaal niveau als op het niveau van de stad als geheel. Dit onderzoek richt zich met name op ontwikkelingen die plaatsvinden op specifieke stedelijke locaties, op een lokaal schaalniveau nabij belangrijke transportverbindingen.

2.2.1 Het verband

Naar de complexe relatie tussen stedelijke ontwikkeling en transport wordt al tientallen jaren veelvuldig empirisch en theoretisch onderzoek gedaan door wetenschappers, planners, investeerders en beleidsmakers (Cervero, 1998; Bertolini, 1999; Banister, 1995). In de internationale literatuur over transport en stedelijk grondgebruik wordt benadrukt dat beide onderling van elkaar afhankelijk zijn. Al in de jaren '50 van de twintigste eeuw werd in de Verenigde Staten begonnen met verkennende studies naar de wisselwerking tussen de stedelijke ontwikkeling en transport. Hieruit kwam naar voren dat er een vrij sterk positief verband bestaat tussen transport en stedelijke ontwikkeling (Banister, 1995, p. 278). Met andere woorden, de aanwezigheid van een transportverbinding zorgt ervoor dat er allerlei soorten ruimtelijke effecten optreden in de omgeving van deze verbinding. Al snel was men het erover eens dat transport gezien kan worden als een van de belangrijkste drijvende krachten achter de omvang en ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied en dat transport en verstedelijking twee sterk aan elkaar gerelateerde concepten zijn. Andersom kunnen ruimtelijke ontwikkelingen aan de basis staan van veranderingen of uitbreidingen van het transportsysteem, vanwege de gevolgen die de ruimtelijke verdeling van functies heeft voor het ruimtelijk gedrag van mensen. Het gaat bij de wisselwerking tussen transport en stedelijke ontwikkeling om veranderingen in het locatiekeuzeprocess en het verplaatsingsgedrag van bedrijven, huishoudens en reizigers als gevolg van veranderingen in het stedelijk grondgebruik en het vervoerssysteem (Dieleman & Wegener, 2004).

Al in een vroeg stadium werd, vanwege de hoge mate van interactie tussen transport en ontwikkeling, en het feit dat het transport systeem een onderdeel is van de ruimtelijke structuur, door planners en wetenschappers onderkend dat het van belang is dat er samenhang is tussen ruimtelijke planvorming en het plannen van transportsystemen. Beide beleidsterreinen zouden deel moeten uitmaken van een geïntegreerde aanpak, zodat het transportsysteem op een zo efficiënt mogelijke wijze

opgenomen wordt in de stedelijke omgeving (Zaborowski, 2006). Het verband tussen transport en stedelijke ontwikkeling is een wederzijds verband en wordt ook wel beschouwd als een “kip en ei”-vraagstuk, waarbij het niet geheel duidelijk is wat de oorzaak en wat het gevolg is. Leiden veranderingen in het vervoerssysteem tot veranderingen in de stedelijke omgeving of andersom? Voordat er aandacht is voor de theorie die de wisselwerking tussen transport en de stedelijke omgeving verklaart en de factoren die hierbij van belang zijn, wordt eerst verder ingegaan op het begrip stedelijke omgeving. Het transportsysteem maakt namelijk onderdeel uit van de stedelijke omgeving en transport heeft een sterk ruimtelijke dimensie, omdat het gaat om verplaatsingen in de ruimte. De activiteitenpatronen van individuen, bedrijven en instituties die hiervan aan de basis liggen, vinden plaats in de stedelijke omgeving (Rodrigue et al., 2006, p. 233). De stedelijke omgeving is hierdoor een dynamisch geheel, waarbinnen met behulp van het transportsysteem gemakkelijk ruimtelijke interactie en veranderingsprocessen optreden, waardoor de ruimtelijke structuur vormgegeven wordt. Het dynamische karakter van stedelijke gebieden heeft tot gevolg dat transportsystemen zich verder blijven ontwikkelen en aanpassen aan de ruimtelijke structuur, om zo te kunnen blijven voorzien in verplaatsingsbehoeften van de inwoners. Hoewel er dus sprake is van een wederzijdse invloed van transport en de stedelijke omgeving, zal in dit onderzoek het effect van transport op ruimtelijke ontwikkelingen centraal staan.

2.2.2 De stedelijke omgeving

De stedelijke omgeving is volgens Handy et al. (2002) opgebouwd uit een drietal componenten, waartussen een aantal belangrijke verschillen bestaan. Dit zijn achtereenvolgens het ontwerp van de stad, het stedelijk grondgebruik en het transportsysteem. Bij het ontwerp van de stad (Engels: *urban design*) gaat het met name om de fysieke elementen in steden en de functie en aantrekkelijkheid van openbare ruimtes. Met het stedelijk grondgebruik (Engels: *land use*) wordt de ruimtelijke verdeling van activiteiten en functies bedoeld, en de mate van intensiteit en concentratie of spreiding van deze activiteiten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van relatief grove categorieën zoals wonen en commerciële en industriële activiteiten. Rodrigue et al. (2006, p. 234) hanteren een andere indeling voor de verschillende soorten stedelijke activiteiten aan de hand van de mate waarin deze activiteiten gebonden zijn aan een bepaalde locatie, en verbonden zijn met andere locaties. Op basis van deze indeling kunnen de activiteiten grofweg worden ingedeeld in routineuze, institutionele en productie activiteiten. Routineuze activiteiten komen vaak voor (zoals woon-werk verkeer en winkelen) en zijn daarmee relatief eenvoudig te voorspellen, wat resulteert in een stabiel en duidelijk patroon van grondgebruik. Bij institutionele activiteiten gaat het om een onregelmatig patroon van activiteiten op specifieke locaties, dat in hoge mate bepaald wordt door leefstijl en individuele voorkeuren en behoeften. Bij productie activiteiten ligt de nadruk op het doen en laten van bedrijven en de mate van gebondenheid van bedrijven met de stedelijke omgeving. Hieronder vallen bijvoorbeeld het vervaardigen van producten en de opslag en distributie van goederen. Productie activiteiten kunnen verbonden zijn met de lokale stedelijke omgeving, maar ook met internationale processen op mondiaal niveau doordat bedrijven vaak op dat niveau opereren. Het stedelijk grondgebruik wordt daarmee niet alleen beïnvloed door activiteiten die plaatsvinden op lokaal schaalniveau, maar ook door externe processen op een hoger schaalniveau.

Een hoge mate van differentiatie in het stedelijk grondgebruik, en daarmee de scheiding van verschillende typen stedelijke functies, brengt met zich mee dat het van

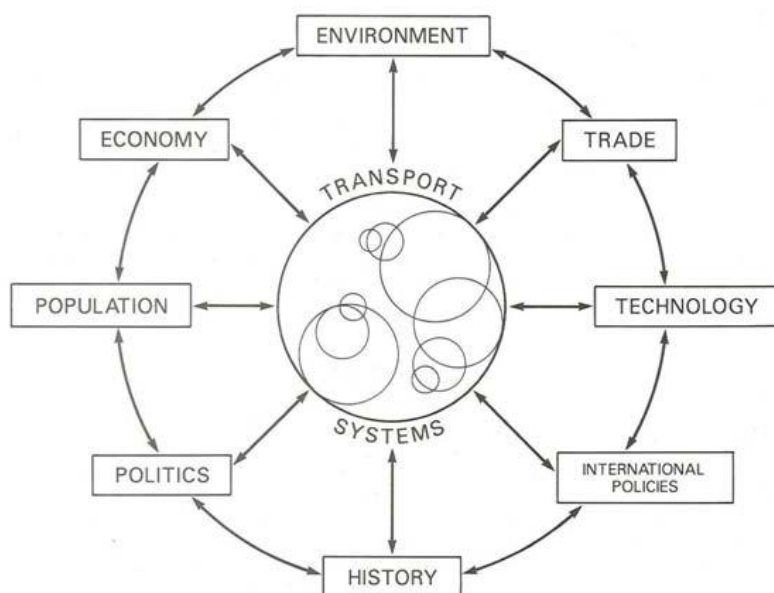
belang is dat de verschillende typen grondgebruik met elkaar verbonden zijn (Rodrigue et al., 2006, p. 233). Commerciële functies moeten bijvoorbeeld bereikbaar zijn voor zowel toeleveranciers als klanten. Het transport systeem voorziet in de vraag naar vervoer, die het gevolg is van het ruimtelijke patroon en de differentiatie van het stedelijk grondgebruik. Ook het transport systeem zelf maakt zoals beschreven deel uit van de stedelijke omgeving, hierbij is een onderscheid te maken tussen de fysieke infrastructuur en het aanbod van vervoersdiensten (Handy, 2002). Rodrigue et al. (2006, p. 224) hanteren een ruimere definitie van het transport systeem, waarvan behalve de fysieke infrastructuur en de vervoermiddelen ook de gebruikers deel uitmaken. Binnen de stedelijke omgeving als geheel vinden menselijke activiteiten plaats, waarvan het verplaatsingsgedrag een belangrijk onderdeel is.

2.2.3 Transport en ontwikkeling

De stedelijke omgeving en de verschillende componenten van de stedelijke omgeving zijn continu aan het veranderen, in meerdere opzichten en op meerdere schaalniveaus, van lokaal tot mondiaal. Er zijn veranderingen die optreden op de korte termijn (bijvoorbeeld het aantal mensen op straat) en op de langere termijn (bijvoorbeeld de functie van een bepaald gebied). Al deze veranderingsprocessen binnen steden kunnen worden beschouwd als een vorm van stedelijke ontwikkeling. Aan de hand van de snelheid van deze processen kunnen verschillende onderdelen van het stedelijk systeem (*urban subsystems*) worden onderscheiden, waarop deze veranderingen van toepassing zijn (Wegener, 2004). Transport wordt in deze indeling beschouwd als het deel van het stedelijk systeem dat het meest flexibel is, en zich het snelst aanpast aan andere veranderingen in de stedelijke omgeving.

Volgens Hoyle & Knowles (1992) spelen transport en het dynamische karakter van transportsystemen een cruciale rol in de processen van ruimtelijke en economische verandering van de stedelijke omgeving. Dit is ook al eeuwenlang het geval geweest, zo geven Anas et al. (1998, p. 4) aan: ‘de ruimtelijke structuur van moderne steden is in grote mate gevormd door technologische vooruitgang op het gebied van transport en communicatie’. Overal ter wereld gaan transport en ontwikkeling van de stedelijke ruimte hand in hand. Transport kan gezien worden als “de belichaming van de complexe relaties tussen de fysieke omgeving, patronen van sociale en politieke activiteiten en de mate van economische ontwikkeling” (Hoyle & Knowles, 1992, p. 11). De belangrijkste factoren die volgens Hoyle en Knowles betrokken zijn bij de relatie tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling, zijn afgebeeld in figuur 2.1. Dit schema laat zien dat factoren als economie, technologische ontwikkeling en demografische- en politieke omstandigheden zowel elkaar als transportsystemen beïnvloeden. Transportsystemen en de stedelijke omgeving waarvan deze deel uitmaken, zijn op hun beurt van invloed op de verschillende factoren. Kortom, er gaat een continu en zichzelf versterkend proces van wederzijdse beïnvloeding vooraf aan ruimtelijke en economische veranderingen van de stedelijke omgeving.

Figuur 2.1: Relatie transport - ruimtelijke ontwikkeling



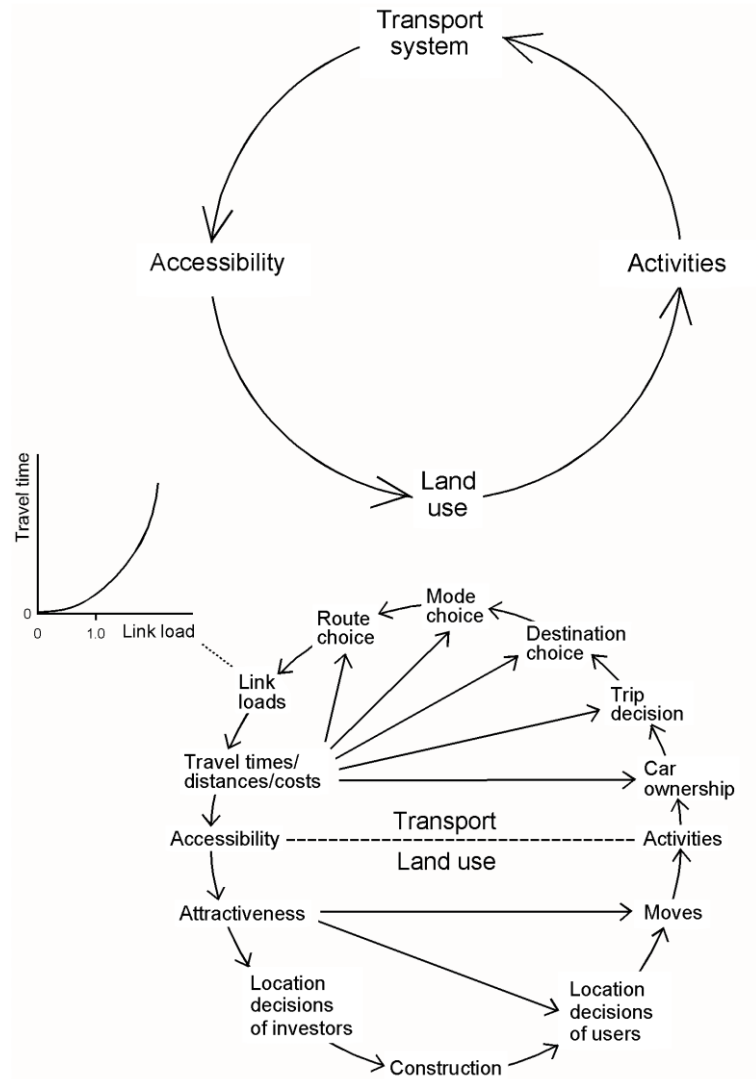
Bron: Hoyle & Knowles, 1992, p.13

Hoewel veel investeringen in transport systemen in eerste instantie gedaan worden om bereikbaarheid te verbeteren en congestie tegen te gaan, is er in toenemende mate aandacht voor de overige positieve effecten van nieuwe infrastructuur op de stedelijke omgeving, met name op lokaal schaalniveau (Banister, 1995, p. 17). Het veronderstelde stimulerende effect van infrastructuur op het gebied van werkgelegenheid, ruimtelijke en economische ontwikkeling rondom nieuwe transportverbindingen is voor veel overheden een belangrijke reden om te investeren in nieuwe of uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Transportsystemen worden steeds meer beschouwd als middel om veranderingen in de ruimtelijke structuur van steden tot stand te brengen, vanwege de samenhang tussen verplaatsingsgedrag en de inrichting van de stedelijke omgeving. Op basis van onderzoeken naar de wederzijdse invloed ontstond bij planners en beleidsmakers het besef dat er hiervoor een bepaalde mate van afstemming nodig is tussen infrastructuur- en ruimtelijke planning. In feite vormt transportbeleid een belangrijk instrument is om de ruimtelijke ontwikkeling van steden te sturen.

Dit alles heeft ervoor gezorgd dat de *land-use transport feedback cycle* een begrip werd in de internationale (maar aanvankelijk vooral Amerikaanse) literatuur (Banister, 1995, p. 157). Deze is afgebeeld in figuur 2.2 en hierin is het wederzijdse verband tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling weergegeven als een cyclisch en zichzelf in stand houdend proces. Het verband bestaat uit verschillende stappen, die elk een volgende fase van het proces in gang zetten. Allereerst zorgt de ruimtelijke structuur en de bijbehorende verdeling van functies (het grondgebruik of *land use*) zoals wonen, industriële of commerciële functies voor een ruimtelijk patroon van menselijke activiteiten. De ruimtelijke verdeling van deze activiteiten maakt het noodzakelijk dat er afstanden overbrugd moeten worden met behulp van het transportsysteem, ook wel aangeduid als ruimtelijke interactie. Het transportsysteem en de ruimtelijke verdeling van infrastructuur is van grote invloed op de bereikbaarheid van de locaties waar activiteiten ondernomen worden. Vervolgens is de mate van bereikbaarheid van locaties een bepalende factor in het locatiekeuzeproces van mensen, bedrijven en instellingen. Dit leidt uiteindelijk weer

tot veranderingen in het stedelijk grondgebruik en de verdeling van functies in de ruimte. Op deze manier blijft de cyclus zich steeds opnieuw herhalen en blijven ruimtelijke ontwikkelingen en transport elkaar wederzijds beïnvloeden. In paragraaf 2.2.4 zal dieper ingegaan worden op het belang van bereikbaarheid voor de relatie tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling.

Figuur 2.2: De Land use transport feedback cycle



Bron: Wegener & Fürst, 1999, p. 6

2.2.4 Bereikbaarheid

Hoewel er veel kennis beschikbaar is over het belang van transport voor de ontwikkeling en de ruimtelijke structuur van steden vanuit historisch perspectief, is er nog relatief weinig bekend over de wijze waarop transport en ontwikkeling elkaar beïnvloeden. Bovendien zijn processen van stedelijke ontwikkeling complex en dynamisch van karakter. Om deze reden is het niet eenvoudig om inschattingen te maken over toekomstige ontwikkelingen als gevolg van investeringen in het vervoerssysteem. Over de samenhang tussen transport en stedelijke ontwikkeling zijn desondanks vele modellen en onderliggende theorieën ontwikkeld in de loop der jaren, met als doel om het verband verder te kunnen onderzoeken en verklaren. In veel

van deze modellen en theorieën neemt het begrip bereikbaarheid een centrale plaats in, zoals ook in de ‘Land use transport feedback cycle’ die in paragraaf 2.2.3 is besproken. Bereikbaarheid kan gezien worden als het sleutelbegrip waarmee de complexe relatie tussen transport en ruimtelijke ontwikkelingen beter kan worden begrepen. Bereikbaarheid vormt het onderliggende mechanisme van het verband tussen transport en ontwikkeling. In Transportation Research Board (1988, p.12) wordt het belang van bereikbaarheid weergegeven zoals in figuur 2.3. Dit is uiteraard een versimpelde weergave van de werkelijkheid, omdat er naast bereikbaarheid nog meer factoren een rol spelen, zoals ruimtelijk beleid en macro-economische ontwikkelingen. Het laat echter goed het belang zien van bereikbaarheid.

Figuur 2.3: Relatie tussen transport, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling



Bron: *Transportation Research Board, 1988*

Bereikbaarheid in brede zin is het gemak waarmee men zich met een bepaald vervoermiddel kan verplaatsen tussen verschillende locaties. In een nog algemenere definitie omvat het begrip alle factoren die bijdragen aan de mogelijkheden tot ruimtelijke interactie tussen verschillende locaties (Debrezion et al., 2003). Bereikbaarheid wordt volgens Zaborowski (2006) gekenmerkt door twee belangrijke aspecten, die de nauwe band tussen het transport- en ruimtelijk beleid bevestigen. Het eerste aspect is de ruimtelijke dimensie van bereikbaarheid, oftewel de afstand tussen twee verschillende locaties. Het tweede aspect is het verbindende karakter van het transportsysteem. Bereikbaarheid kan verbeterd worden door afstanden van verplaatsingen te verkleinen of door verbeteringen in het transportsysteem zodat verplaatsingen minder tijd, geld en moeite kosten. De geneigdheid van mensen om een verplaatsing te ondernemen neemt toe, wanneer deze kosten afnemen.

Als een van de eersten deed Hansen (1959) onderzoek naar de relatie tussen transport en de stedelijke omgeving en benadrukte al het belang van bereikbaarheid voor de ontwikkeling van een gebied. Het bepaalt in hoge mate de mogelijkheden tot ruimtelijke interactie met andere gebieden en daarmee het groeipotentieel. Aan de hand hiervan wordt het concept *residential land use model* geïntroduceerd. Hiermee kan de bereikbaarheid van een gebied gerelateerd worden aan de snelheid en intensiteit waarmee dit gebied zich ontwikkelt. Gebieden die goed bereikbaar zijn, ontwikkelen zich sneller dan afgelegen gebieden en vaak gaat dit ook gepaard met hogere dichtheden. In de loop der jaren hebben theorieën en modellen met betrekking tot de wisselwerking tussen transport en ontwikkeling zich steeds verder ontwikkeld, maar blijven over het algemeen hun oorsprong vinden in economische verklaringen, en ook hierin is de mate van bereikbaarheid een belangrijke onderliggende factor voor de invloed van transport op de ruimtelijke ontwikkeling van steden. Deze economische principes zijn op hun beurt weer gebaseerd op de uitgangspunten van consumentengedrag (Kelly, 1994). Al in 1951 kwam in een artikel van de American Society of Planning Officials naar voren dat niet de afstand, maar de reistijd van en naar het werk voor veel mensen het meest van belang was. Dit gegeven benadrukte het belang van bereikbaarheid voor het stedelijk grondgebruik, en werd dan ook door lokale overheden aangegrepen om het ruimtelijk beleid vorm te geven. Door te investeren in infrastructuur en verschillende locaties beter met elkaar te verbinden, worden deze locaties, en de locaties in de omgeving van de transportverbinding, beter

bereikbaar in termen van reistijd en daardoor aantrekkelijker om te wonen, werken of andere activiteiten te ondernemen. Torrens (2000) omschrijft het belang van bereikbaarheid voor het stedelijk grondgebruik aan de hand van de begrippen 'profitability' en 'utility'. Met andere woorden, hoe beter de bereikbaarheid van een bepaald gebied, hoe groter de waarde en het nut en daarmee de aantrekkelijkheid van dat gebied. Transportkosten in brede zin (in termen van tijd, geld en moeite die een verplaatsing kost) spelen een cruciale rol in dit proces, omdat een verbeterde bereikbaarheid ervoor zorgt dat de kosten van een verplaatsing afnemen. Overigens is bereikbaarheid niet alleen van toepassing op de aantrekkelijkheid van een locatie als bestemming, maar ook als herkomstpunt van een bepaalde verplaatsing. Hierbij gaat het om de mogelijkheden die er zijn om potentiële bestemmingen te bereiken vanuit het herkomstpunt.

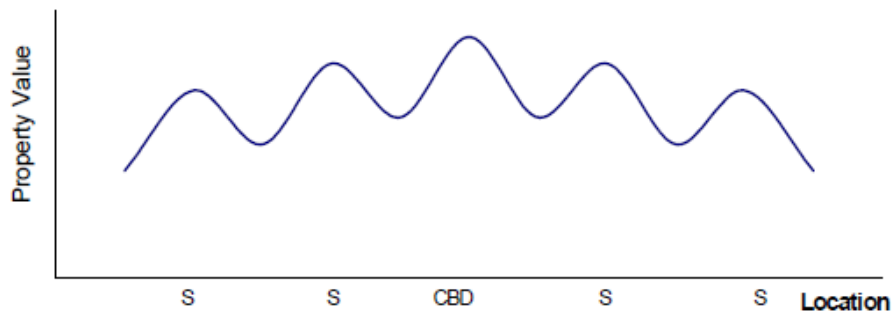
De continue wisselwerking tussen de vraag naar, en het aanbod van bereikbaarheid vormt de kern van de relatie tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling. Met de vraag naar bereikbaarheid worden individuele behoeften en voorkeuren met betrekking tot het verplaatsingsgedrag bedoeld en het aanbod van bereikbaarheid zijn fysieke zaken zoals de aanwezige infrastructuur en beschikbare vervoermiddelen. Er ligt een continu samenspel van vraag en aanbod ten grondslag aan de relatie tussen transport en ontwikkeling van de stedelijke ruimte. In paragraaf 2.2.5 zal verder ingegaan worden op de economische theorie, die als basis dient voor de invloed van transport op de stedelijke omgeving.

2.2.5 Economische theorie

Zoals in paragraaf 2.2.4 is beschreven, kan de economische theorie een goede verklaring vormen voor de relatie tussen transport en stedelijke ontwikkeling. Hierin worden steden als markten gezien waar vraag en aanbod bij elkaar komen. De belangrijkste ruimtelijke economische theorie is de (klassieke) locatietheorie, die uitgaat van dezelfde aannamen als de 'land use transport feedback cycle'. Locaties die goed bereikbaar zijn, zijn aantrekkelijker en hebben daarom een hogere marktwaarde dan meer afgelegen locaties, wat van invloed is op het grondgebruik. Economische theorieën leggen daarnaast sterk de nadruk op het belang van transportkosten in dit proces, omdat dit een belangrijke factor is in het verplaatsingsgedrag en het stedelijk grondgebruik (Dieleman & Wegener, 2004). Deze benadering vindt zijn oorsprong in het werk van Von Thünen (1826), die in *Der isolierte Staat* het verschil in prijzen van landbouwgrond verklaarde aan de hand van verschillen in bereikbaarheid en nabijheid van de marktcentra, waar de goederen verhandeld worden. Het basisprincipe in de theorie van Von Thünen was dat de 'economic rent', oftewel de netto opbrengst van de grond, een bepalende factor is voor het agrarisch grondgebruik (Atzema et al., 2002, p. 54). De afstand tot de markt en transportkosten spelen hierin een cruciale rol. Als gevolg van de verschillen in grondprijzen veranderde het grondgebruik naarmate de afstand tot de markt, en daarmee de transportkosten, toenamen. Volgens Von Thünen kan het agrarisch grondgebruik beschouwd worden als een afgeleide van de prijs van grond. De prijs van de grond is op zijn beurt een afgeleide van de afstand tot de markt en de transportkosten. De grond zal altijd worden gebruikt voor de functie waarvan verwacht wordt dat die het meeste oplevert en de minste kosten met zich meebrengt. Het minimaliseren van transportkosten is hierin een belangrijk onderdeel. Zo zullen gewassen die relatief duur zijn om te vervoeren dicht bij de markt verbouwd worden dan gewassen die goedkoper vervoerd kunnen worden. Later is de theorie van Von Thünen onder andere door Alonso (1964) gebruikt om ook het stedelijk grondgebruik te kunnen verklaren. Het werk van Alonso wordt gezien als de basis voor de

locatiekeuze van huishoudens. Belangrijkste variabelen in dit model zijn bereikbaarheid en transport (Kelly, 1994). Ook in steden bestaat er een sterk verband tussen grondwaarde en bereikbaarheid, waarbij bereikbaarheid bepaald wordt aan de hand van afstand tot het stadscentrum (of Central Business District) en de hiermee samenhangende transportkosten. De duurste grond zal zich bevinden op (schaarse) locaties dicht bij en in het centrum, waar de transportkosten relatief laag zijn en de vraag het hoogst is. Alonso gaat er in zijn theorie *Location and Land use* (1964) vanuit dat hieraan een proces voorafgaat waarbij bedrijven en huishoudens bereid zijn om een bepaald bedrag (de *bid-rent*) te betalen voor de grond of de huur van de grond, afhankelijk van de locatie en de afstand tot het stadscentrum. Wanneer dit bedrag overeenkomt met de vraagprijs van de eigenaar van de grond of de verhuurder, zal men kiezen voor de desbetreffende locatie. De stedelijke grondmarkt is dan in evenwicht, wat leidt tot een patroon in de stedelijke structuur waarbij de huur- en grondprijzen steeds verder afnemen naarmate de afstand tot het centrum toeneemt. De afwegingen die bedrijven en huishoudens maken tussen transportkosten en grondprijzen, en de continue wisselwerking tussen de vraag naar en het aanbod van grond, vormen volgens de klassieke locatietheorieën het stedelijk grondgebruik. Het spreekt voor zich dat de theorieën van Von Thünen en Alonso enigszins achterhaald zijn en niet een complete weergave van de werkelijkheid geven. Ze zijn gebaseerd op een aantal aannamen die volgens critici niet toepasbaar zijn op complexe, dynamische stedelijke gebieden (Wrigley & Wyatt, 2001; Van der Veen & Otter, 2001). Zo gaan beide theorieën uit van een isotrope ruimte, een grenzeloos gebied zonder natuurlijke barrières, en is er altijd sprake van één afzetmarkt waar iedereen de beschikking heeft over volledige informatie, zodat deze perfect functioneert. Tevens zouden de transportkosten lineair toenemen naarmate de afstand tot de markt (of het centrum van de stad in de theorie van Alonso) toeneemt. In het model van Alonso zijn steden monocentrisch: alle werkgelegenheid en economische activiteit is geconcentreerd in het stadscentrum (of CBD). Door deze en andere aannamen kunnen de theorieën slechts vrij algemene en abstracte uitspraken doen. Er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met sociaal-economische ontwikkelingen, de toegenomen ruimtelijke flexibiliteit door de explosieve groei van het autobezit, de toename van het aantal verplaatsingen met een recreatief of sociaal doeleinde, de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie en het bestaan van spillover effecten. Als gevolg van deze en andere ontwikkelingen werd de ruimtelijke structuur van steden veel complexer dan in de beide theorieën wordt beschreven. In toenemende mate ontstonden er processen van decentralisatie van zowel wonen als werkgelegenheid en nam de omvang van het stedelijk gebied steeds verder toe. Door de daling en het afnemende belang van transportkosten en toenemende bereikbaarheidsproblemen in de steden, werden suburbane locaties steeds aantrekkelijker voor zowel bedrijven als huishoudens. Stadscentra en Central Business Districts werden geleidelijk minder belangrijk voor werkgelegenheid en bedrijvigheid. Door het ontstaan van subcentra kregen steden meer en meer een multicentrische structuur waardoor op deze plekken de huren en grondprijzen een piek vertonen. Dit patroon is weergegeven in figuur 2.4. De middelste en hoogste piek in dit model stelt het CBD voor.

Figuur 2.4: Verband tussen locatie en huur- en grondprijzen



Bron: Debrezion et al., 2003

Ondanks de kritiek op de locatietheorieën van Von Thünen en Alonso, die zich met name richt op het feit dat ze gebaseerd zijn op te simpele aannamen, is het basisprincipe van de theorieën wel degelijk nog steeds toepasbaar. Transportkosten hebben weliswaar slechts een beperkt aandeel in de totale productiekosten van bedrijven en zijn daardoor minder doorslaggevend in het locatiekeuzeproces, waarin veel meer factoren van belang zijn (Banister, 1995, p. 281). Bereikbaarheid en infrastructuur blijven echter een cruciale rol spelen in de grondwaarde en het stedelijk grondgebruik. Bereikbaarheid is echter een steeds gecompliceerder begrip geworden (Snow & Steinnes, 1983). Door congestie in en rondom de stadscentra neemt in veel steden de bereikbaarheid juist toe wanneer de afstand tot het stadscentrum groter wordt. Op deze beter bereikbare locaties zullen als gevolg hiervan ontwikkelingen en functieveranderingen optreden, die verder kunnen worden versterkt door investeringen in infrastructuur. Infrastructuur vormt volgens Henneberry (1998) dan ook het patroon van stedelijke ontwikkeling, met behulp van hetzelfde mechanisme als in de theorieën van Von Thünen en Alonso.

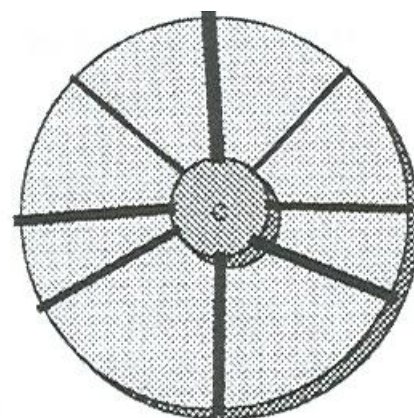
2.3 Stedelijke structuurverandering

In het voorgaande hoofdstuk is de wisselwerking besproken tussen transport en de stedelijke omgeving, waarbij met name ingegaan is op het belang van vervoerssystemen in het vormgeven van steden. Het is duidelijk dat bereikbaarheid een belangrijke rol speelt in processen van stedelijke ontwikkeling en de waarde en potentie van locaties. Dit kan echter niet los worden gezien van de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling en structuurverandering van steden. Om deze reden zal in dit hoofdstuk aandacht zijn voor de algemene theorie over stedelijke ontwikkeling en hoe Nederlandse steden zich ontwikkelen. De afgelopen decennia hebben een toegenomen dynamiek en complexiteit laten zien in het stedelijk gebied in Nederland. Hierdoor is ook de waarde en betekenis van specifieke locaties binnen dit stedelijk gebied aan verandering onderhevig. Transport, vervoerssystemen en de opkomst van het openbaar vervoer hebben een grote rol gespeeld in de processen van stedelijke ontwikkeling die in dit hoofdstuk besproken worden. Andersom is de stedelijke structuurverandering ook van invloed geweest op de ontwikkeling en het functioneren van vervoerssystemen.

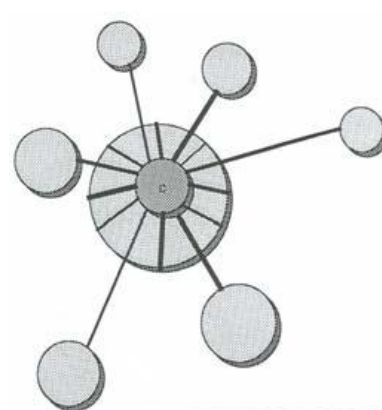
2.3.1 Verstedelijking

Zoals in hoofdstuk 1 al naar voren is gekomen, is lange tijd lopen de enige vervoerwijze geweest in steden. Om deze reden was compactheid een voorwaarde voor het stedelijk functioneren, waardoor steden tot het begin van de twintigste eeuw concentraties waren van wonen en werken op een relatief kleine oppervlakte. Naarmate men meer verplaatsingsmogelijkheden kreeg, nam de noodzaak om stedelijke activiteiten te concentreren af. Dit leidde ertoe dat de omvang van steden en hun invloedssfeer steeds verder toenam en ze geleidelijk omgevormd zijn tot stedelijke regio's. In dit proces van verstedelijking onderscheidt Brand (2002, pp 13-22) drie fasen: de traditionele stad, het stadsgewest en het stedelijk veld. De *traditionele stad* (figuur 2.5, bron: Brand, 2002) is beperkt van omvang, heeft één centrum waarin de belangrijkste voorzieningen en werkgelegenheid zijn geconcentreerd. Buiten het centrum is de woonfunctie dominant. Er is weinig sprake van differentiatie in het grondgebruik, waardoor de vervoersstromen veelal op het centrum zijn gericht. Er is ook een duidelijke scheiding tussen de stad en het ommeland, die behalve ruimtelijk ook functioneel van aard is. Het platteland voorziet steden van voedsel en nieuwe arbeidskrachten. Voor voorzieningen is op het platteland nauwelijks draagvlak, waardoor het afhankelijk is van de stad. In het midden van de 19^e eeuw namen verplaatsingsmogelijkheden voor stadsbewoners steeds verder toe door de opkomst van nieuwe vervoermiddelen. Hierdoor was het niet langer nodig om dichtbij het werk te wonen en kan meer dan voorheen tegemoet gekomen worden aan woonwensen. De toegenomen keuzevrijheid leidde ertoe, samen met het stijgende inwonertal van steden, dat de omvang van de stad toenam en er geleidelijk sprake was

Figuur 2.5: De stad



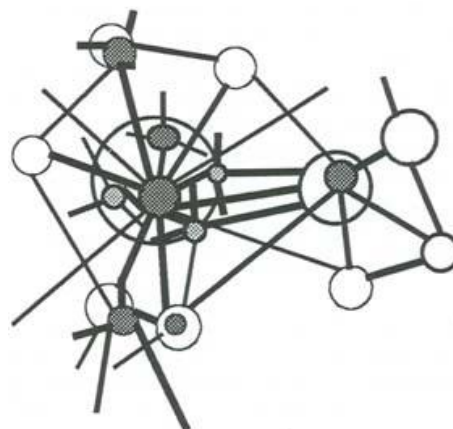
Figuur 2.6: Het monocentrische stadsgewest



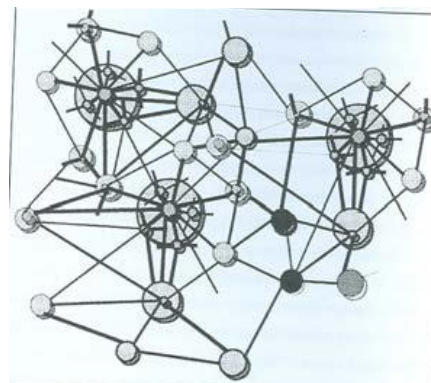
van een nieuwe stedelijke structuur: het (*monocentrische*) *stadsgewest* (figuur 2.6). Bevolkingscategorieën komen steeds meer te wonen in woonmilieus die aansluiten op hun leefstijl en financiële en maatschappelijke mogelijkheden. Het wonen maakte een schaalvergroting door: er ontstaan meerdere suburbane kernen die steeds verder van de centrale stad af liggen, voor een belangrijk deel als gevolg van de dominantie van de auto als vervoermiddel, maar deels ook door het verbeteren van het openbaar vervoer op regionaal schaalniveau. De traditionele stad blijft in functioneel opzicht het stadsgewestelijk hoofdcentrum en de bewoners blijven er ook nog sterk op gericht. De verplaatsingspatronen zijn dan ook nog steeds overwegend radiaal georiënteerd. De belangrijkste verandering is de relatie tussen stad en platteland. Het gebied rondom de steden krijgt in toenemende mate een suburbaan karakter, er ontstaan ingesloten stukken land en randzones waar stedelijke functies zich vestigen. Zodoende raakt dit gebied steeds meer vergroeid met de stad en fungeert het als één arbeids- en woningmarkt. Het suburbanisatieproces heeft wel een sterk selectief karakter. Functies met een extensief, omvangrijk ruimtebeslag (zoals groothandels, ziekenhuizen en meubelzaken) en functies die sterk gericht zijn op het autoverkeer zullen eerder kiezen voor een suburbane locatie dan functies met intensief, beperkt ruimtebeslag. Daarnaast spelen de kenmerken van de centrale stad een rol in de mate van suburbanisatie rondom de stad. Oude steden met een hoge bebouwingsdichtheid kregen in een eerder stadium te maken met processen van suburbanisatie. Bij deze steden is er daarom een vrij sterk contrast tussen centrale stad en de suburbane ring eromheen, in fysiek-ruimtelijk en demografisch opzicht. Naarmate de auto belangrijker wordt, verandert de ruimtelijke structuur van het stadsgewest. Er vormen zich nieuwe centra door de suburbanisatie van werken en bepaalde voorzieningen, waardoor het stadsgewest zich ontwikkelt tot een *polycentrisch stadsgewest* (figuur 2.7). Hoewel het hoofdcentrum nog steeds het belangrijkste is, zorgt het ontstaan van nieuwe centra ervoor dat van een radiale structuur van verplaatsingen geen sprake meer is. De verschillende centra gaan met elkaar concurreren waardoor ze zich gaan specialiseren en complementair aan elkaar worden. Ieder centrum richt zich op een eigen groep werknemers en gebruikers. Al met al wordt de ruimtelijke structuur een stuk gecompliceerder en gedifferentieerder, gebieden binnen het stadsgewest leggen zich toe op hun sterke punten, zijn wederzijds afhankelijk en worden van elkaar onderscheiden op basis van hun functie, in plaats van op hiërarchie.

De toenemende bewegelijkheid en interactie tussen gebieden, schaalvergroting van alle stedelijke functies en de complexe relaties binnen het stadsgewest zorgen ervoor dat er geleidelijk van een *stedelijk veld* gesproken wordt (figuur 2.8). De voorheen afzonderlijke stadsgewesten raken steeds meer met elkaar vervlochten en de invloedsgebieden overlappen elkaar. Gesteld moet worden, dat het stedelijk veld een angelsaksisch concept is, en daardoor wellicht minder goed toepasbaar op het stedelijk gebied in continentaal Europa.

Figuur 2.7: Het polycentrische stadsgewest



Figuur 2.8: Het stedelijk veld



In ieder geval is het proces richting stedelijk veld hier pas later in gang gezet en in bescheidener mate dan in Angelsaksische landen, zoals de Verenigde Staten. In de fase van het stedelijk veld neemt de deconcentratie van wonen, werken en bedrijvigheid steeds verder toe en verdwijnt geleidelijk de harde begrenzing tussen stad en platteland. Het dagelijks leven speelt zich af in een steeds groter gebied. De ruimtelijke structuur verandert ingrijpend door het ontstaan van zich specialiserende nieuwe centra aan de rand van steden, ook wel *edge cities* genoemd. Het traditionele stadscentrum ondervindt steeds grotere concurrentie van deze suburbane locaties, die behalve bewoners ook steeds meer economische activiteit aantrekken. Er is sprake van een stedelijk systeem waarvan diversiteit en interactie de belangrijkste kenmerken zijn. Doordat de verschillende centra meer en meer met elkaar vervlochten raken, worden externe relaties steeds belangrijker, zonder dat deze een duidelijke ruimtelijke begrenzing hebben. Er ontstaan meerdere vormen van interactie, omdat ontmoetingen niet meer afhankelijk zijn van alleen face to face contacten. Bovendien gaat het niet alleen meer om stromen van mensen, maar ook om informatie, geld en goederen. De aard en kwaliteit van de interacties zorgt ervoor dat er een breed scala aan gespecialiseerde woonmilieus ontstaat, wat weer leidt tot een sterke sociale profilering en differentiatie in de verschillende stedelijke milieus. Met andere woorden, het karakter en de identiteit van stedelijke milieus wordt meer en meer bepaald door de externe relaties en de verschillen met andere stedelijke milieus. Concluderend kan gesteld worden dat steden in de afgelopen decennia steeds complexer en omvangrijker zijn geworden en steeds lastiger af te bakenen zijn van het omliggende platteland. Stedelijkheid beperkt zich niet meer tot uitsluitend tot de binnenstad. Het toenemende belang van interactie en diversiteit heeft ertoe geleid dat ook binnen steden een toenemende dynamiek waarneembaar is. Overigens moet benadrukt worden dat de hierboven beschreven patronen van verstedelijking een continu proces vormen en tegelijkertijd op verschillende schaalniveaus optreden (Van der Laan, 1998).

2.3.2 *Gevolgen voor de stad*

Het suburbanisatie- en deconcentratieproces zoals dat is beschreven in de vorige paragraaf, is een van de belangrijkste stedelijke ontwikkelingen sinds de Tweede Wereldoorlog. Het heeft geleid tot een compleet andere (polycentrische) stedelijke structuur waarin veel stedelijke functies gedeconcentreerd zijn en nieuwe centra zijn ontstaan. Tegelijkertijd hebben deze ontwikkelingen grote gevolgen gehad voor de stad zelf, behalve in ruimtelijk ook in demografisch en economisch opzicht (Meulenbelt, 1995). Doordat veel huishoudens en bedrijven die het zich konden veroorloven de stad verlieten en zich vestigden in de suburbs, bleven de huishoudens met lagere inkomens achter en verminderde het draagvlak voor winkels en voorzieningen. De inkomensverschillen tussen stad en randgemeenten namen gestaag toe. In de steden ontstond verpaupering en een eenzijdige bevolkingsstructuur. Over de ontwikkelingen die steden sindsdien doorgemaakt hebben, bestaan twee zienswijzen. De eerste gaat er vanuit dat de *urban sprawl* en suburbanisatie door zullen gaan en zal leiden tot een leegloop van de stad. Hierdoor zal de concentratie toenemen van armoede, criminaliteit en werkloosheid. De meest pessimistische benadering gaat ervan uit dat er uiteindelijk een permanente onderklasse zal ontstaan in de binnensteden, die bestaat uit de laagste inkomens, immigranten, drugsverslaafden en werk- en daklozen. Deze onderklasse heeft geen uitzicht op betere huisvesting elders. Als gevolg hiervan zijn de binnensteden als het ware 'uitgehoud', zowel in demografisch als in economisch opzicht (Musterd et al., 2006,

pp. 360-361). Er wordt ook wel gesproken over zogenaamde *doughnut cities*: steden met een centrum dat in verval is geraakt terwijl de suburbs een dominante rol vervullen in demografisch en economisch opzicht. Hogere inkomens en bedrijvigheid trekken vanuit de centrale stad naar het omliggende gebied, dat in feite de centrumfunctie overneemt van het traditionele stadscentrum. Deze gebieden worden ook steeds veelzijdiger en multifunctioneler en ontwikkelen zich tot *edge cities*. Waar de suburbs voorheen overwegend een woonfunctie hadden, komt er ook steeds meer ruimte voor bijvoorbeeld winkel-, onderwijs- en vrije tijd voorzieningen. Deze ontwikkelingen traden het eerst op in de Verenigde Staten, maar ook Europese steden worden gekenmerkt door een toenemende uitbreiding van het stedelijk gebied en het ontstaan van subcentra (Musterd et al., 2006). Dit ondanks de traditie in Europa van compacte steden en de dominantie van stadscentra in het stedelijk systeem. Vooral de steden met een te eenzijdige economie zijn erg kwetsbaar. Deze (veelal industriesteden) beschikken niet over de voorwaarden die nodig zijn om een rol van betekenis te spelen in de huidige informatie- en kenniseconomie.

Er bestaat echter ook een wat optimistischer zienswijze, die ervan uitgaat dat er revitalisering en gentrification zal optreden in de binnensteden (Meulenbelt, 1995). Deze benadering gaat uit van een hernieuwde belangstelling van de hogere inkomensgroepen voor de binnensteden. Dit kan het ontstaan van *doughnut cities* helpen voorkomen en ervoor zorgen dat het stadscentrum een onderdeel blijft vormen van de polycentrische stadsregio en kan blijven concurreren met de nieuwe suburbane centra. Zo zijn er in veel Nederlandse en Engelse steden binnenstedelijke herstructureringsprojecten om gentrification in gang te zetten (Musterd et al., 2006). Doel van deze projecten is om gespecialiseerde centra te creëren die complementair zijn aan de overige centra. Op deze manier moeten binnensteden aantrekkelijker worden voor de midden- en hogere inkomens met als gevolg een gemiddelde inkomensstijging. Een belangrijke oorzaak van de opleving van binnensteden vanaf de jaren '80 is de opkomende vraag naar een stedelijk klimaat en stedelijke cultuur. Een duidelijk zichtbare uitkomst hiervan is het optreden van gentrification in de traditionele binnensteden. Verder zijn steden met een open en tolerant karakter en een gevarieerde bevolking beter in staat om getalenteerde, hoger opgeleide en creatieve mensen aan te trekken en vast te houden. Dit zorgt er weer voor dat kennisintensieve, culturele en creatieve bedrijvigheid zich in de stad zal vestigen, vaak geconcentreerd in en rondom de binnensteden. Het gaat dan vooral om steden met een economie die van oudsher al sterk gericht was op innovatie, creativiteit en kennis. Deze binnensteden zijn in staat gebleken, ondanks processen van suburbanisatie, om hun positie te behouden of zelfs te versterken.

2.3.3 Stedelijke (woon)milieus

In het traditionele model werden steden en centra hiërarchisch gerangschikt naar grootte, met de meeste voorzieningen en functies in de grootste stad en steeds minder functies en voorzieningen in kleinere steden en centra. Dit model heeft gedurende het proces van suburbanisatie plaatsgemaakt voor een ruimtelijke structuur waarbij iedere stad en ieder centrum zich specialiseert en de verschillende centra complementair aan elkaar zijn. Met andere woorden, er treedt een verregaande mate van differentiatie op tussen steden, maar ook binnen steden. Getracht wordt om gebieden een eigen karakter en identiteit te geven om zodoende onderscheidend te zijn van andere gebieden. Dit geldt niet alleen in economisch opzicht, maar ook op het gebied van de woningmarkt. Deze vormt bij uitstek een weerspiegeling van allerlei economische en demografische ontwikkelingen in het stedelijk gebied.

Toename van welvaart en mobiliteit en demografische ontwikkelingen hebben geleid tot veranderingen in de vraag naar woonruimte (Musterd & Van Zelm, 2001, pp. 690-693). Ten eerste is de kwantitatieve vraag naar woningen gestegen als gevolg van een toename van het aantal huishoudens en afname van de grootte van huishoudens. Tegelijkertijd is de differentiatie in huishoudensamenstelling en leefstijlen (onder andere door internationale migratie) sterk toegenomen waardoor ook de kwalitatieve vraag naar woningen is beïnvloed. Een andere belangrijke demografische ontwikkeling die hiervoor als oorzaak is aan te wijzen, is de toename van het aantal ouderen in de maatschappij. Door economische ontwikkeling en welvaartsstijging kregen huishoudens bovendien meer mogelijkheden om te voorzien in de veranderende woonwensen. Al met al hebben de veranderingen in de economische en sociaal-culturele structuur ertoe geleid dat er een steeds grotere vraag is ontstaan op de woningmarkt en dat deze vraag ook steeds gedifferentieerder is geworden. De toename van welvaart en de verplaatsings- en communicatiemogelijkheden tijdens de fase van het stadsgewest bracht tevens een grotere keuzevrijheid met zich mee wat betreft woonvoorkeuren (Brand, 2002, p. 21). Het gaat veel minder om de woning zelf en de afstand tot de werklocatie, maar veel meer om de wensen met betrekking tot de woonomgeving en -locatie. Huishoudens zijn door de toegenomen keuzemogelijkheden veel meer in staat om hun woonsituatie aan te laten sluiten op hun identiteit en leefstijl. Als gevolg hiervan is er een grote verscheidenheid ontstaan aan stedelijke woonmilieus die elk een specifiek, herkenbaar karakter hebben. Deze differentiatie van stedelijke woonmilieus is voor een belangrijk deel gebaseerd op leefstijlverschillen van de bevolkingscategorieën. De verschillende stedelijke milieus zijn ruimtelijk van elkaar gescheiden en functioneren relatief onafhankelijk van elkaar. Overigens moet benadrukt worden dat de woningmarkt een voorraadmarkt is (Ritsema van Eck et al., 2006a, pp. 477-478). Dit houdt in dat het aanbod sterk afhankelijk is van wat er in het verleden is gebouwd, omdat door sloop en nieuwbouw slechts een klein gedeelte van de totale voorraad wordt aangepast aan de actuele vraag. Veranderingen op de woningmarkt voltrekken zich daarom in een vrij laag tempo. De woningmarkt is ook bij uitstek een markt waarin allerlei macro-economische en demografische ontwikkelingen weerspiegeld worden.

De verscheidenheid aan stedelijke (woon) milieus met elk hun eigen kwaliteiten, laat de complexiteit en dynamiek van het stedelijk gebied zien (Planbureau voor de Leefomgeving, 2010). De grote verscheidenheid aan stedelijke kwaliteiten bevindt zich op steeds meer uiteenlopende plekken in de stedelijke regio en is continu aan verandering onderhevig. Er ontstaat een 'veelkleurig mozaïek', waarin elk stedelijk milieu een eigen kleur heeft. Kenmerk van een vitale en goed functionerende stad is een grote mate van diversiteit aan kwaliteiten die goed op elkaar afgestemd zijn en ruimtelijke samenhang tussen de milieus. De identiteit van een stad wordt dan ook meer dan voorheen bepaald door de veelzijdigheid en diversiteit van de verschillende stedelijke milieus.

Een belangrijk aspect van stedelijke milieus is de vorm en mate van stedelijkheid. Deze wordt bepaald door zaken als dichtheid, functiemenging, bevolkingsamenstelling, economische activiteit, levendigheid, openbaarheid en centrumfunctie (Planbureau voor de Leefomgeving, 2010, p. 23). Waar de grootste mate van stedelijkheid traditioneel gezien in het stadscentrum lag, zijn er de afgelopen jaren op steeds meer plekken nieuwe vormen van stedelijkheid ontstaan, bijvoorbeeld rondom stations. Elk van deze locaties, ook de binnensteden, wordt gekenmerkt door toenemende specialisatie. De verschillende indicatoren van stedelijkheid manifesteren zich niet langer allemaal tegelijk, maar steeds meer gescheiden van elkaar. Dit houdt

in dat sommige plekken in een bepaald opzicht totaal niet als stedelijk beschouwd kunnen worden, maar in een ander opzicht juist wel. Door in de ruimtelijke planning te sturen op de mate en vorm van stedelijkheid, krijgen de milieus hun eigen karakter en betekenis waardoor de identiteit van verschillende plekken in het stedelijk gebied vormgegeven wordt. Op deze manier kan de potentie van plekken maximaal worden benut.

2.3.4 Fysiek-ruimtelijke ontwikkeling Nederlandse steden

De meeste steden in Nederland hebben de afgelopen decennia een ontwikkeling doorgemaakt naar de fase van stadsgewest als gevolg van suburbanisatie. Het stedelijk gebied is in de tweede helft van de twintigste eeuw sterk in omvang toegenomen, waardoor ook steeds meer rurale plekken een stedelijk karakter kregen. Verder zijn verplaatsingspatronen complexer geworden en is de diversiteit van stedelijke milieus toegenomen (Brand, 2002). De ontwikkeling richting de fase van het stedelijk veld is het sterkst waarneembaar in en rondom de vier grootste steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (Musterd & van Zelm, 2001). Hier is sprake van deconcentratie van wonen en werken en het opkomen van subcentra die (vanwege onder andere een betere autobereikbaarheid) kunnen concurreren met de binnensteden. De afzonderlijke steden in de Randstad functioneren echter als relatief zelfstandige en onafhankelijke stedelijke regio's (stadsgewesten) op een lager schaalniveau. Ze vullen elkaar niet of nauwelijks aan en van complementariteit en specialisatie is eigenlijk geen sprake (Ritsema van Eck et al., 2006b, p. 7). Bovendien is de omvang van het stedelijk gebied in de Randstad onvoldoende om te kunnen spreken van een polycentrisch stedelijk veld op dit schaalniveau. Zeker in vergelijking met ontwikkelingen in de Verenigde Staten is het proces van suburbanisatie in Nederland erg bescheiden. In Nederland bestaat de traditie van compacte deconcentratie, waardoor uitbreidingen rond de grote steden op beperkte afstand gepland worden van de centrale stad. Daarnaast ligt in Nederland sterk de nadruk op verdichting in het bestaande stedelijk gebied en heeft de overheid relatief veel invloed op het verstedelijkingspatroon.

In Nederland is, op een lager schaalniveau dan bijvoorbeeld in de Verenigde Staten, eigenlijk alleen in de regio Amsterdam een ontwikkeling waarneembaar in de richting van een stedelijk veld (Brand, 2002). Deze ontwikkeling trad op in een eerder stadium en in veel sterkere mate dan in andere stedelijke regio's. Rondom Amsterdam is sprake van een afnemende hiërarchie in de centrumstructuur, door het ontstaan van meerdere gespecialiseerde centra die complementair aan elkaar zijn. Bovendien raken de invloedsgebieden van de centra steeds meer met elkaar vervlochten. Hoewel er een polycentrische structuur is gevormd en de nieuwe centra aantrekkelijker zijn geworden als gevolg van de toename van het autogebruik, heeft dit echter geen grote gevolgen gehad voor de positie van de binnenstad. Veel grote en middelgrote steden beschikken over een binnenstad die gezien wordt als hét centrum van de regio in bestuurlijk, cultureel en economisch opzicht (Planbureau voor de Leefomgeving, 2010). Van oudsher waren alle stedelijke functies dan ook geconcentreerd in de binnenstad. Desondanks werden ook binnensteden gedwongen om zich te specialiseren vanwege de concurrentie van de opkomende *edge cities*, die zich veelal langs belangrijke transportassen bevinden. Daarnaast kwamen in de jaren '70 en '80 binnenstedelijke voorzieningen en functies onder druk te staan als gevolg van het wegtrekken van de hoogopgeleide en welvarende bevolking naar suburbane woonlocaties. Een transformatie van de binnenstedelijke economie zorgde er echter voor dat de binnensteden opnieuw tot bloei kwamen. Ze werden het domein van

kleinschalige creatieve en culturele industrieën. Verder moet benadrukt worden dat, ondanks de toegenomen concurrentie van grootschalige winkel- en uitgaansvoorzieningen aan de rand van de stad, veel Nederlandse steden nog steeds een typische binnenstadeconomie hebben wat betreft de detailhandel en uitgaanssector. De detailhandel wordt vaak beschouwd als het belangrijkste onderdeel van de binnenstad. Het zogenaamde ‘funshoppen’ is de laatste decennia een bekend fenomeen geworden in veel binnensteden. Hierbij gaat het niet meer puur om het winkelen, maar speelt ook het recreatieve motief een belangrijke rol. Al met al heeft de creatieve en culturele bedrijvigheid en de opkomst van de kenniseconomie, samen met gentrification- en revitaliseringsprojecten, ervoor gezorgd dat Nederlandse binnensteden opnieuw “de broedplaatsen van economische vernieuwing en ontwikkeling” werden (Planbureau voor de Leefomgeving, 2010, p. 55). In dit opzicht sluit de ontwikkeling van Nederlandse steden het beste aan bij de optimistische benadering uit de vorige paragraaf, die uitgaat van een hernieuwde belangstelling van de binnenstad als vestigingslocatie.

Terwijl binnensteden in Nederland over het algemeen een sterke positie innemen in het stedelijk systeem door het aantrekken en vasthouden van de hogere inkomens, zijn er ook gebieden in de stad die minder goed functioneren. Met name de vroeg-naoorlogse (en sommige vooroorlogse) wijken hebben te maken met de nodige sociaal-economische problemen (De Vries, 2005). In deze wijken, die in veel gevallen aan de stadsrand gelegen zijn, voldoen de woningen vaak niet meer aan de moderne wooneisen. Verder hebben een strikte functiescheiding en veelvuldig herhaalde stedenbouwkundige patronen geleid tot een grote mate van eentonigheid en uniformiteit. De wijken zijn gebouwd volgens principes die inmiddels achterhaald zijn. Het belangrijkste is echter dat deze gebieden qua inkomensniveau sterk achterblijven bij de wijken in en rondom het stadscentrum (De Vries, 2005). De inkomens zijn niet alleen hoger in het centrum, maar groeien hier ook harder. Naarmate de afstand tot het centrum toeneemt, is over het algemeen de inkomensgroei lager. Deze ongelijke verdeling van inkomens over de stad hangt samen met de woningvoorraad. Goedkope woningen worden over het algemeen bewoond door huishoudens met een laag inkomen. Doordat in de stadsrand en de vroeg-naoorlogse wijken een groot aandeel goedkope (huur)woningen staat, is er in deze gebieden sprake van een concentratie van lage inkomens. Zowel de woningvoorraad als de bevolkingsamenstelling vertoont een eenzijdig beeld (Planbureau voor de Leefomgeving, 2010). Dit wordt verder versterkt door de demografische dynamiek in deze wijken. Huishoudens met hogere inkomens vertrekken naar de binnenstad of meer suburbane (nieuwbouw)locaties, terwijl de vrijgekomen woningen ingenomen worden door lagere inkomens. Het resultaat is dat deze wijken in toenemende mate het domein worden van de lagere inkomens, waardoor het draagvlak voor allerlei stedelijke functies en voorzieningen vermindert en in sommige gevallen verloedering optreedt. Door meer variatie in de woningvoorraad aan te brengen in de voor- en vroeg-naoorlogse wijken, moet een grotere mix van inkomensgroepen gecreëerd worden. Om deze reden is de laatste jaren in een toenemend aantal stadswijken herstructurering en stadsvernieuwing toegepast. Uiteindelijk moet dit leiden tot meer gedifferentieerde wijken en vermindering van de sociaal-economische tegenstellingen binnen steden.

2.4 Vervoersproblematiek in steden

In het hoofdstuk 2 is de relatie tussen transport en ontwikkeling aan bod gekomen. Hieruit is naar voren gekomen dat beide begrippen onderling sterk verbonden zijn. Transportsystemen vormen een onderdeel van de stedelijke omgeving en kunnen een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van die stedelijke omgeving en invloed uitoefenen op de ruimtelijke structuur van steden. Ondanks de positieve effecten die transport kan hebben op de stedelijke ontwikkeling, zorgt transport in veel steden ook voor de nodige problemen. Voor een groot deel ligt de oorzaak hiervan in de sterke groei van de mobiliteit in de afgelopen decennia. Men verplaatst zich vaker, langduriger en over steeds grotere afstanden. Met name het in de 20e eeuw explosief toegenomen autogebruik en de afhankelijkheid van de auto als vervoermiddel, heeft ertoe geleid dat transport steeds meer gepaard gaat met hieraan gerelateerde negatieve effecten. Vooral in stedelijke gebieden komen deze negatieve effecten nadrukkelijk tot uitdrukking. In dit hoofdstuk zal allereerst aandacht zijn voor het sterk toegenomen autogebruik en de gevolgen voor de relatie tussen transport en ontwikkeling. Vervolgens zullen de negatieve effecten van transport in steden besproken worden. Tenslotte zal een kort overzicht worden gegeven van potentiële maatregelen om de problematiek tegen te gaan.

2.4.1 Opkomst auto en mobiliteitsgroei

In paragraaf 2.2.5 is de veranderde ruimtelijke structuur van steden besproken. Anders dan in de modellen van Von Thünen en Alonso, zijn steden geen monocentrische gehelen meer, maar polycentrisch en sterk gedecentraliseerd. Dit is een van de gevolgen van het sterk toegenomen autobezit in de tweede helft van de twintigste eeuw, waardoor het mogelijk werd om steeds grotere afstanden af te leggen in een bepaalde tijd. Demografische, economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen liggen ten grondslag aan de enorme groei van het aantal reizigerskilometers. Men kreeg steeds grotere keuzemogelijkheden met betrekking tot waar men wilde wonen, werken, recreëren en andere activiteiten wilde ondernemen. Met name Amerikaanse steden zijn explosief gegroeid in deze periode, terwijl Europese steden in eerste instantie meer op het openbaar vervoer georiënteerd, en daarmee compacter bleven (Newman & Kenworthy, 1996). In de afgelopen decennia heeft echter ook in Europa een (weliswaar minder extreme) ontwikkeling plaatsgevonden waarbij steden steeds verder in omvang zijn toegenomen als gevolg van de stijging van het autobezit. Dit proces wordt ook wel aangeduid met de term 'urban sprawl', oftewel stedelijke uitdijning. De ruimtelijke spreiding van stedelijke functies is echter niet het gevolg van het autobezit op zichzelf, maar van het overmatige gebruik en afhankelijkheid van de auto. Grote investeringen in infrastructuur hebben dit proces nog verder versterkt, doordat dit een aanzuigende werking heeft op de latente vraag naar mobiliteit (Small & Verhoef, 2007).

De steeds grotere keuzevrijheid in vestigingsplaats en verplaatsingen leidde ertoe dat locatie er in feite niet meer toe deed. Men verplaatste zich steeds gemakkelijker en sneller in tijd en ruimte, waardoor de gebondenheid aan een bepaalde locatie steeds zwakker werd. Volgens Newman & Kenworthy (1996) houdt dit in dat het verband tussen transport en de stedelijke omgeving zoals in het vorige hoofdstuk besproken, niet meer bestaat. In ieder geval is het verband een stuk zwakker geworden door de autoafhankelijkheid. Wegener (2004) stelt in dit verband dat de 'land-use transport feedback cycle' alleen van toepassing is in gebieden waar bereikbaarheid schaars is. Dit houdt in dat transportvoorzieningen alleen kunnen bijdragen aan ontwikkeling van de stedelijke omgeving wanneer de bereikbaarheid van een locatie substantieel

verbeterd kan worden. In feite zijn door de grote mogelijkheden die de auto biedt, de begrippen bereikbaarheid en transportkosten zoals beschreven in paragraaf 2.2.5 in een heel ander perspectief komen te staan, waardoor ook het verband tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling in een andere context geplaatst moet worden. Een van de belangrijkste indicatoren van de stedelijke omgeving en het grondgebruik als het gaat om het effect van transport is bevolkingsdichtheid (Kenworthy & Laube, 1996). Hoge dichtheden gaan vaak samen met relatief kleine afstanden, minder auto- en meer OV-gebruik. Veel steden worden echter gekenmerkt door lage dichtheden, waardoor afstanden groter zijn, steeds vaker de auto gebruikt wordt en steeds minder vaak het openbaar vervoer. Dit heeft zijn weerslag gehad op het individuele verplaatsingsgedrag (Harms, 2003, p. 12). Waar tussen 1975 en 2000 het totaal aantal verplaatsingen per persoon per week gestegen is (van gemiddeld 15,8 in 1975 naar 17,5 in 2000, een stijging van circa 11 procent), is het aantal verplaatsingen per openbaar vervoer juist gedaald (van 1,5 naar 1,2). De stijging van het totaal aantal verplaatsingen komt vrijwel volledig voor rekening van de auto (van 6,2 verplaatsingen naar 9,2, een stijging van circa 48 procent). Naast het openbaar vervoer, is de groei van de automobilititeit vanaf het midden van de jaren '90 ook ten koste gegaan van het lopen en fietsen, bij uitstek stedelijke vervoerwijzen. Naast het aantal hebben ook de duur en afstand van de verplaatsingen een aanzienlijke stijging doorgemaakt. Tussen 1975 en 2000 is de reistijd per persoon per week met zo'n 27 procent toegenomen, terwijl tussen 1985 en 2000 de afgelegde afstand per persoon per week circa 24 procent is gestegen.

2.4.2 Gerelateerde negatieve effecten

De hierboven beschreven ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot dat er in veel steden negatieve ecologische, economische en sociale effecten zijn opgetreden, die vrijwel allemaal te maken hebben met de dominante positie van de auto als vervoermiddel. Naast de positieve invloed die transport kan hebben op de ontwikkeling van een gebied, is er met name in dichtbevolkte stedelijke gebieden een negatieve keerzijde. Aanvankelijk werd er vooral gewezen op het ruimtegebruik van de auto, dat tot uitdrukking kwam door congestie en parkeerproblematiek (Schoemaker, 2008, p. 173). Later verschoof de aandacht naar de luchtvervuiling door het autoverkeer en de economische schade die de toenemende congestie veroorzaakt.

Steden zijn plekken waar economische activiteiten, woongebieden en andere stedelijke functies sterk geconcentreerd zijn, waardoor de vervoersvraag het hoogst is in en rondom de steden. De transportgerelateerde problemen komen daarom het duidelijkst tot uitdrukking in stedelijke gebieden. Daarnaast is er sprake van een complexe ruimtelijke structuur en een hoge mate van ruimtelijke differentiatie, waardoor het transportsysteem een belangrijke ondersteunende functie heeft (Rodrigue et al., 2006, p. 244). Voor het functioneren van een stad is een efficiënt transportsysteem nodig. Wanneer er echter niet kan worden voorzien in de totale vraag naar mobiliteit, is er sprake van een inefficiënt transportsysteem en zullen er congestie en gerelateerde problemen optreden. Transporteconomen wijzen erop dat de maatschappelijke kosten van de negatieve effecten die hieruit voortkomen, slechts gedeeltelijk betaald worden door de veroorzakers ervan. Met andere woorden, de kosten die een automobilist betaalt voor het bezit en gebruik van een auto zijn lager dan de kosten van de negatieve effecten, in feite is transport te goedkoop. De maatschappelijke kosten van mobiliteit die niet aan de weggebruikers worden doorberekend, worden ook wel de *externe* kosten van het transportsysteem genoemd (Verhoef, 1994). Deze externe kosten zijn een vorm van marktfalen, omdat het

marktmechanisme niet optimaal werkt. Dit is een oorzaak en tegelijkertijd een gevolg van de toename van het autogebruik. Het autogebruik werd steeds beter betaalbaar en aantrekkelijker, maar ook steeds noodzakelijker als gevolg van de uitbreiding van steden en de sterke toename van afstanden. Parallel aan de transport-gerelateerde problemen in veel steden, is de toegenomen aandacht voor het milieu en duurzaamheid, dat steeds meer onder druk komt te staan. Hoewel door de voortschrijdende technologische ontwikkeling nieuwe (ICT-) technieken in bepaalde gevallen fysieke verplaatsingen kunnen vervangen, is het aannemelijk dat er ook in de toekomst nog steeds een stijgende vraag zal zijn naar (auto)mobiliteit. Onder meer als gevolg van toenemende individualisering en bevolkingsgroei zal ook in de nabije toekomst deze ontwikkeling zich voortzetten. In de Nota Mobiliteit (2004) wordt verwacht dat het personenvervoer (vooral de automobilititeit) tot 2020 nog met circa twintig procent zal toenemen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004).

2.4.3 Maatregelen

De negatieve effecten van transport vormen een keerzijde van de aantrekkelijkheid die steden hebben als vestigingsplaats, wat nadelig kan zijn voor het vestigingsklimaat voor zowel huishoudens als bedrijven. Om het autogebruik en de gerelateerde negatieve effecten tegen te gaan, zijn er veel verschillende maatregelen denkbaar. Deze kunnen gericht zijn op de vraagzijde of de aanbodzijde van het transportsysteem (Cervero, 1998, p. 62). Bij maatregelen aan de vraagzijde gaat het om het terugdringen en beïnvloeden van de vervoersvraag, door bijvoorbeeld het invoeren van prijsbeleid of het stimuleren van thuiswerken of carpoolen. Maatregelen aan de aanbodzijde moeten ertoe leiden dat de capaciteit van het transportsysteem vergroot wordt, zodat beter kan worden voorzien in de totale vervoersvraag. Hierbij kan het gaan om het aanleggen van nieuwe wegen, het verbreden van bestaande wegen of het aanpakken van knelpunten. Voor de effectiviteit van de maatregelen is het van belang dat beide typen maatregelen op elkaar afgestemd zijn en elkaar aanvullen. Een maatregel aan zowel de vraag- als de aanbodkant is het investeren in openbaar vervoer. Behalve het creëren van extra capaciteit kan openbaar vervoer, wanneer het een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief is voor de auto, er ook toe leiden dat mensen hun verplaatsingsgedrag veranderen en de auto inruilen voor tram, bus, metro of trein. In de volgende paragraaf zal ingegaan worden op de rol die openbaar vervoer speelt en gespeeld heeft in het stedelijke transportsysteem.

2.5 Stedelijk openbaar vervoer

In het vorige hoofdstuk zijn de negatieve effecten van transport in steden aan bod gekomen en is duidelijk geworden dat het sterk toegenomen autoverkeer hierin een groot aandeel heeft gehad. Tegelijkertijd zette dit een ontwikkeling in gang waarbij steden steeds minder compact werden en bevolkingsdichtheden afnamen. Afstanden en afhankelijkheid van de auto als vervoermiddel zijn hierdoor steeds groter geworden. Om dit tegen te gaan, investeren veel steden veel geld in opwaardering van het openbaar vervoer netwerk, door het bestaande netwerk uit te breiden/op te waarderen of nieuwe verbindingen aan te leggen. In dit hoofdstuk zal aandacht zijn voor de positie van het openbaar vervoer in steden door de jaren heen en de bijdrage die het kan leveren aan het verminderen van de vervoersgerelateerde problemen.

2.5.1 Definitie en kenmerken

Openbaar vervoer kan omschreven worden als collectief vervoer dat voor iedereen toegankelijk is, anders dan de auto die gerekend wordt tot het particulier vervoer. Het kan beschouwd worden als een vervoerdienst, de tweede laag in de lagenbenadering van Schoemaker (2002, p. 31), waarbij de vervoerdienst door derden wordt verzorgd. Doordat het vanwege de hogere capaciteit mogelijk is om meerdere personen in een voertuig te vervoeren, is er sprake van een efficiëntere inzet van vervoermiddelen dan bij particulier vervoer zoals de auto. Dit houdt tevens in dat de aanwezige infrastructuur beter wordt benut, waardoor openbaar vervoer een veel minder groot aandeel heeft in congestie en gerelateerde negatieve effecten. Het bundelen van vervoersstromen is het belangrijkste voordeel van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto, die juist sterk is in het spreiden van vervoersstromen. Een groot nadeel van openbaar vervoer is dat niet kan worden voorzien in elke afzonderlijke, individuele vervoerswens (Schoemaker, 2002, p. 96). De vervoerdiensten die worden verzorgd door het openbaar vervoer moeten namelijk voldoen aan de vervoerwensen en verplaatsingspatronen van meerdere personen tegelijk, hierdoor kan openbaar vervoer veel minder dan de auto op de wensen van individuen inspelen. Concreet betekent dit dat niet vanaf elke willekeurige herkomstlocatie op ieder tijdstip een rechtstreekse verbinding geboden kan worden met elke willekeurige bestemmingslocatie. Dit is bij de auto wel het geval omdat op elk gewenst tijdstip de gewenste verplaatsing gemaakt kan worden. De stedelijke omgeving is desondanks uitermate geschikt voor openbaar vervoer, en verschaft de voorwaarden die noodzakelijk zijn voor een zo efficiënt mogelijk openbaar vervoer systeem (Rodrigue et al., 2006, p. 241). Een belangrijk kenmerk van steden is de concentratie van activiteiten. Dit heeft tot gevolg dat dichtheden en de vervoersvraag hoog zijn en de verplaatsingsafstanden klein. Openbaar vervoer profiteert op deze manier van agglomeratie- en schaalvoordelen die aanwezig zijn in steden.

Voor het stedelijk openbaar vervoer wordt voornamelijk gebruikt gemaakt van trams, bussen en metro's. Daarnaast worden er in steeds meer Europese en Amerikaanse steden light rail systemen aangelegd, een relatief nieuwe vorm van openbaar vervoer. Dit soort systemen kunnen beschouwd worden als een kruising tussen tram en metro en onderscheiden zich van conventionele systemen door de snelheid, frequentie, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en comfort. Ook is er vaak aandacht voor een goede inpassing in de stedelijke omgeving.

2.5.2 Veranderde positie openbaar vervoer

De flexibiliteit en vrijheid in ruimtelijk en temporeel opzicht is een van de oorzaken dat de auto vanaf de jaren '50 sterk in populariteit is gestegen. Naarmate de auto ook

beter betaalbaar werd als gevolg van economische ontwikkeling, begon deze steeds meer bepalend te zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van steden. Tegelijkertijd verloor het openbaar vervoer steeds meer aan populariteit en werd de concurrentiepositie ten opzichte van de auto slechter. Volgens Priemus & Konings (2000) zijn een viertal ontwikkelingen hierin van groot belang geweest. Ten eerste zijn dit de constant stijgende kosten van het openbaar vervoer. Van het budget van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat ongeveer de helft naar het openbaar vervoer en van de kosten voor exploitatie van verbindingen in steden worden slechts voor 30 tot 35 procent gedekt. Door de gestegen kosten moest er bezuinigd worden en kwam de kwaliteit van het openbaar vervoer onder steeds grotere druk te staan. Deze stijgende kosten hangen samen met de tweede ontwikkeling: de ruimtelijke en economische trends van de afgelopen decennia en veranderende verplaatsingspatronen als gevolg van een toenemende ruimtelijke spreiding van functies en activiteiten. Om evenveel personen te kunnen vervoeren, moet een steeds groter gebied ontsloten worden. Een derde negatieve ontwikkeling voor het openbaar vervoer in steden is de sterk toegenomen congestie op de wegen. Trams, en met name bussen, komen hierdoor vast te staan met de nodige vertragingen tot gevolg. De laatste ontwikkeling die negatieve gevolgen heeft gehad voor de positie van het stedelijk openbaar vervoer is de verminderde aandacht en prioriteit die er lange tijd aan is gegeven vanuit de politiek. Daarnaast is er een gebrek geweest aan besluitvaardigheid, effectief ondersteunend beleid en goed management.

Dit alles heeft er mede voor gezorgd dat in steden meer en meer gebruik gemaakt werd van de auto als vervoermiddel en steeds minder van het openbaar vervoer. Deze dominantie van de auto is de laatste decennia gestaag toegenomen: van 47 procent van het totaal aantal verplaatsingen in 1990 tot 50 procent in 2001 (Harms, 2003). Tegelijkertijd is de prijs-kwaliteit verhouding van het openbaar vervoer verslechterd ten opzichte van de auto en sluiten vraag en aanbod steeds minder goed op elkaar aan. Het grootste probleem is dat de overlap tussen auto en openbaar vervoer te klein is, automobilisten zien openbaar vervoer niet als serieus alternatief (Scholten, 2007). Maar liefst 67 procent van de Nederlanders is van mening dat de auto het meest prettige vervoermiddel is, slechts vier procent kiest voor het openbaar vervoer als aantrekkelijkste vervoermiddel (Harms, 2003, p. 23). Het daadwerkelijke gebruik volgt in hoge mate uit deze verdeling van aantrekkelijkheid van de verschillende vervoermiddelen.

Doordat steeds meer gebruikers overstapten naar de auto, werd de sociale functie van het openbaar vervoer steeds sterker. Vooral voor mensen die zich geen auto konden of wilden veroorloven, was het de enige betaalbare vervoerwijze (Schoemaker, 2008). Overigens geldt dit voornamelijk in kleine en middelgrote steden, in de grote steden bleef het openbaar vervoer daarentegen een relatief grote groep gebruikers houden. Daarnaast werd met name het regionale en stedelijk openbaar vervoer grotendeels afhankelijk van overheidssteun.

2.5.3 Hernieuwde aandacht openbaar vervoer

Mede als gevolg van de negatieve effecten van het autoverkeer in steden is er gedurende de jaren '90 hernieuwde aandacht ontstaan voor openbaar vervoer en nieuwe vormen van openbaar vervoer, zowel door reizigers als beleidsmakers. Naast het bereikbaar houden van (binnen)steden en het tegengaan van autoafhankelijkheid en gerelateerde negatieve effecten, kunnen investeringen in openbaar vervoer systemen een goed middel zijn om stedelijke groei & ontwikkeling minder afhankelijk te maken van de auto. In feite wordt hiermee het verband tussen transport

en ontwikkeling, dat steeds zwakker werd door de vrijheid die de auto bood, opnieuw in een ander perspectief geplaatst. Newman & Kenworthy (1996) spreken in dit verband over 'The new urbanism', een benadering waarin transport en ruimtelijke planning sterker met elkaar verbonden zijn dan voorheen, door middel van een geïntegreerde aanpak om steden te revitaliseren. Hierin wordt meer de nadruk gelegd op openbaar vervoer, hogere dichtheden en functiemenging, zodat er minder en kortere verplaatsingen nodig zijn. Om beter te kunnen concurreren met de auto en de betrouwbaarheid van het openbaar te vergroten, werd de kwaliteit van het vervoersaanbod ook steeds belangrijker. In deze ontwikkeling past de opkomst van nieuwe vormen van stedelijk openbaar vervoer, ook wel aangeduid als Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Een hogere snelheid, capaciteit en frequentie, en beter comfort en toegankelijkheid moeten ervoor zorgen dat HOV beter aansluit bij de wensen van de reizigers (Scholten, 2007). De laatste jaren zijn er in steeds meer steden hoogwaardige bus-, tram-, metro- of light rail verbindingen aangelegd om de zwakke plekken van het conventionele openbaar vervoer te ondervangen en een kwalitatief beter alternatief te bieden voor de auto. Met name stedelijke railsystemen zijn steeds meer in de belangstelling komen te staan naarmate de auto-gerelateerde problemen verder toenamen. Behalve voor de kwaliteit van het vervoersaanbod is er, veel meer dan bij conventionele systemen, bij HOV verbindingen vaak ook aandacht voor de link met de omgeving. Het wordt gezien als kans om een stadsdeel een impuls te geven en de omgeving te vernieuwen. Nieuwe verbindingen worden dan ook in veel gevallen gecombineerd met een ruimtelijke visie en planvorming voor de omgeving van de halteplaatsen.

Kortom, er heeft de afgelopen decennia een verschuiving plaatsgevonden van de positie van openbaar vervoer in steden. Na een periode dat de concurrentiepositie ten opzichte van de auto verslechterde en openbaar vervoer voornamelijk een sociale functie had, is er de laatste jaren volop aandacht voor openbaar vervoer, waarbij ook steeds meer nieuwe vormen van openbaar vervoer toegepast worden. Hierbij gaat het al lang niet meer uitsluitend om het stimuleren van het OV gebruik, het tegengaan van de autoafhankelijkheid en de negatieve (maatschappelijke) effecten die hiermee samenhangen. De effecten van openbaar vervoer worden de laatste jaren in een veel breder perspectief geplaatst, deels om de grote investeringen die ermee gepaard gaan te kunnen rechtvaardigen. Behalve het vervoeren van mensen, is er in toenemende mate aandacht voor de ruimtelijke effecten op de nabije omgeving, bijvoorbeeld door veranderingen in het grondgebruik. Deze indirecte effecten kunnen een belangrijke aanleiding zijn om te investeren in (hoogwaardige) nieuwe verbindingen. In het volgende hoofdstuk meer over de relatie tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling.

2.6 Openbaar vervoer & stedelijke ontwikkeling

In de voorgaande hoofdstukken zijn transport, het transportsysteem, stedelijke ontwikkeling en de wisselwerking tussen beide uitgebreid besproken. In dit hoofdstuk zal specifiek gekeken worden naar de samenhang tussen openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling van steden, in fysiek opzicht. Het lijkt vanzelfsprekend dat er een relatie bestaat tussen beide begrippen: openbaar vervoer maakt deel uit van de stedelijke omgeving en ontleent zijn functie aan de stedelijke omgeving en de ruimtelijke verspreiding van functies. De stedelijke omgeving vormt als het ware het draagvlak voor het openbaar vervoer. Andersom zouden steden niet goed kunnen functioneren zonder een openbaar vervoer systeem.

Ondanks het feit dat openbaar vervoer en de stad onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, is er weinig literatuur voorhanden waarin de ruimtelijke effecten van openbaar vervoer op de stedelijke omgeving expliciet worden beschreven. Er wordt veel gebruik gemaakt van modellen en concepten, en niet van algemene theorieën die de relatie tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling beschrijven en verklaren. In grote mate kan teruggevallen worden op de (economische) literatuur, die ook de relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen en transport in het algemeen behandelt. De specifieke relatie tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen zal in dit hoofdstuk allereerst worden toegelicht vanuit historisch perspectief. Vervolgens zal aandacht zijn voor de economische locatietheorie, die een goede verklaring kan bieden voor het optreden van ruimtelijke effecten rondom de halteplaatsen. Er zijn echter ook een aantal kanttekeningen bij deze theorie, waardoor deze niet altijd even goed toepasbaar is. Deze zullen kort besproken worden in paragraaf 2.6.3. Tot slot zal worden ingegaan op de effecten rondom de halteplaatsen van openbaar vervoer.

2.6.1 Historisch perspectief

Openbaar vervoer wordt, met name in de Verenigde Staten, al lange tijd gezien als een vorm van infrastructuur die de stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke structuur van steden het best kan beïnvloeden (Landis & Cervero, 1998). Door de jaren heen heeft de relatie tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen echter een aantal veranderingen ondergaan.

In het begin van de 19^e eeuw ontstonden er in steden als New York, Philadelphia en Baltimore buslijnen waarmee de groei en vorm van de stad gestuurd kon worden. Later had de komst van de tram nog grotere gevolgen voor de ruimtelijke structuur van steden. Differentiatie in het grondgebruik nam toe en stedelijke ontwikkeling vond meer en meer plaats in verder weg gelegen, suburbane gebieden. De link tussen openbaar vervoer en de ruimtelijke structuur van steden werd nog sterker toen ontwikkelingen voor het eerst geconcentreerd werden rondom OV-stations (Peijs, 2005, p. 17). De Garden City van Ebenezer Howard (1902) was hiervan een van de eerste voorbeelden. Nieuwe, zelfvoorzienende steden werden aangelegd en door middel van een spoorlijn verbonden met de bestaande stad. In de omgeving van de stations werden vervolgens ruimtelijke ontwikkelingen in gang gezet. De relatie tussen openbaar vervoer en de stedelijke omgeving veranderde met de opkomst van de auto, in feite werd deze zelfs verbroken. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen werden steeds meer op de auto georiënteerd en steeds minder op openbaar vervoer. Na de Tweede Wereldoorlog versterkte dit proces zich nog verder, wat leidde tot een steeds meer versnipperd patroon van verstedelijking, ook wel aangeduid als suburbanisatie en in Amerikaanse steden als 'urban sprawl'. Het omliggende gebied werd in toenemende mate onafhankelijk van de oude centrale stad en het openbaar

vervoer had nog slechts een beperkte functie, waardoor de invloed op de stad langzaam afnam. In deze periode werd er door veel onderzoekers dan ook getwijfeld aan het openbaar vervoer als middel om stedelijke ontwikkeling vorm te geven. Toch ontstond min of meer tegelijkertijd, vanaf het eind van de jaren '50, een kentering in de relatie tussen openbaar vervoer en verstedelijking. Behalve op de auto, werden nieuwe ontwikkelingen ook georiënteerd op openbaar vervoer verbindingen. In verschillende grote en middelgrote steden in Nederland zijn nieuwe wijken in deze tijd gebouwd volgens dit principe. Om de autoafhankelijkheid te verminderen, werd geïnvesteerd in verschillende vormen van openbaar vervoer waarmee de buitenwijken en voorsteden verbonden werden met het stadscentrum (Banister, 1995, p. 69). Hierbij werden bestaande (rail)systemen uitgebreid in de grootste steden, nieuwe (metro) systemen aangelegd in de wat kleinere steden of oude tramsystemen omgebouwd tot moderne light rail systemen in nog kleinere steden. Behalve het tegengaan van autoafhankelijkheid was een belangrijk doel om de traditionele radiale-concentrische structuur van steden te herstellen. Om de autogerelateerde problemen beter te kunnen aanpakken is de ruimtelijke planning de laatste jaren steeds meer gericht op openbaar vervoer en ligt de nadruk op een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (Newman & Kenworthy, 1996). Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van voetgangersvriendelijke subcentra met hoge dichtheden, in de nabijheid van een openbaar vervoer station of knooppunt. Op deze manier moet de relatie tussen openbaar vervoer en verstedelijking verder worden versterkt. Desondanks zal ook de auto een belangrijke positie blijven innemen in het stedelijk vervoerssysteem, en hiermee zal rekening moeten worden gehouden bij stedelijke ontwikkeling.

2.6.2 Economische theorie & bereikbaarheid

Zoals in de paragrafen 2.2.4 en 2.2.5 is gebleken, kan de economische- en locatietheorie een goede verklaring bieden voor de relatie tussen transport en stedelijke ontwikkeling. Bereikbaarheid vormt hierbij een belangrijk onderliggend mechanisme. De kern van locatietheorie is dat bereikbaarheid een belangrijke factor is in de locatiekeuze van huishoudens en bedrijven. Verschillen in bereikbaarheid leiden tot verschillen in de wijze waarop een gebied zich ontwikkelt, in meerdere opzichten. Vanwege de belangrijke rol die bereikbaarheid speelt in de aantrekkelijkheid van een gebied, zullen goed bereikbare locaties zich anders en vooral sneller ontwikkelen dan locaties die minder goed bereikbaar zijn.

Net als de rol van transport in het algemeen, kan ook de invloed van openbaar vervoer in het bijzonder vanuit dit economische perspectief bekeken worden (Ryan, 1999; Cervero, 1998; Huang, 1996). Door nieuwe openbaar verbindingen aan te leggen of bestaande uit te breiden, krijgen huishoudens en bedrijven in de nabijheid van deze verbindingen te maken met een verbeterde bereikbaarheid. Allerlei activiteiten, zoals werken, winkelen en recreëren kunnen hierdoor eenvoudiger en sneller worden bereikt. Als gevolg hiervan dalen de transportkosten, in termen van tijd en kosten. Transportkosten worden namelijk voor een groot deel bepaald door de afstand tot een transportverbinding. Aangenomen wordt dat wanneer de afstand tot een halte of station kleiner wordt, er meer bespaard kan worden op transportkosten. Het resultaat is dat nieuwe verbindingen zorgen voor locationele voordelen ten opzichte van andere locaties. Hieruit komt tevens de economische waarde van bereikbaarheid naar voren. De mogelijkheden om de stedelijke omgeving op deze wijze te beïnvloeden zijn echter afhankelijk van een aantal voorwaarden (Cervero & Landis, 1998). Zo moet er een substantiële vraag zijn naar de desbetreffende locatie, zodat de verbeterde bereikbaarheid een bijdrage kan leveren aan de vormgeving van de omgeving.

Wanneer deze vraag ontbreekt, zullen investeringen in openbaar vervoer niet wezenlijk bijdragen aan ruimtelijke ontwikkeling omdat bereikbaarheid dan in feite geen waarde heeft. Daarnaast is het van belang dat de overheid of vervoermaatschappij een bepaalde mate van zeggenschap heeft over de bouwplaatsen en het grondgebruik, zodat de stedelijke groei vormgegeven kan worden en ontwikkelingen beter afgestemd kunnen worden op het openbaar vervoer. Wanneer bereikbaarheid op deze manier substantieel verbeterd wordt, kan dit ontwikkelingen in gang zetten waarbij bepaalde locaties aantrekkelijker worden voor zowel huishoudens als bedrijven. In het meest optimistische scenario vormt openbaar vervoer in dit geval 'de magneet, de lijm, die een concentratie aantrekt van een grote diversiteit aan stedelijke activiteiten en functies' (Cervero, 1998). De verbeterde bereikbaarheid kan, behalve voor de stedelijke omgeving in de directe nabijheid van openbaar vervoer, op een hoger schaalniveau ook gevolgen hebben voor de positie die deze gebieden innemen in een stad of regio als geheel.

2.6.3 Kanttekeningen

Hoewel de economische theorie een goede verklaring kan bieden voor de relatie tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling, is deze slechts een versimpelde weergave van de werkelijkheid, waardoor hij wellicht minder goed toepasbaar is op hedendaagse dynamische, complexe steden. Er wordt uitgegaan van een monocentrische stedelijke structuur en eenvoudige, voor de hand liggende verplaatsingspatronen (Ryan, 1999). In werkelijkheid wordt het stedelijk gebied gekenmerkt door een polycentrische structuur met daarin verschillende centra die complementair aan elkaar zijn. Het ontbreken van een duidelijke hiërarchische structuur heeft ertoe geleid dat vervoersstromen veel complexer zijn dan verondersteld wordt in de locatietheorie. Daarnaast is het verband tussen transportkosten en afstand tot een openbaar vervoer verbinding in werkelijkheid veel minder sterk. Verder speelt uiteraard de dominantie van de auto in het vervoerssysteem mee, waardoor het belang van openbaar vervoer is afgenomen. Hiermee hangt samen dat investeringen in openbaar vervoer in veel steden slechts een marginale verbetering van de bereikbaarheid teweeg kunnen brengen (Huang, 1996). Omdat er vaak al een vrij uitgebreid vervoerssysteem is, zal de komst van een nieuwe verbinding eerder leiden tot een herverdeling van ruimtelijke ontwikkelingen dan tot het in gang zetten van geheel nieuwe ontwikkelingen.

Om deze reden komt Cervero (1998) tot de conclusie, dat investeringen in openbaar vervoer een bijdrage kunnen leveren aan de ruimtelijke structuur en vormgeving van steden, maar dat dit niet genoeg is om ook op kleinere schaal tot een concentratie van ontwikkelingen te komen en de potentie van specifieke locaties te vergroten. Met andere woorden, het is een noodzakelijke voorwaarde, maar niet voldoende. Er zijn ook andere zaken van belang, zoals regelgeving, beschikbare grond, initiatieven vanuit zowel de publieke als de private sector en in veel gevallen een flinke dosis geluk (Cervero, 1998). Wanneer er uitsluitend geïnvesteerd wordt in openbaar vervoer, zal ook het autogebruik niet of nauwelijks afnemen.

Kortom, het is van groot belang dat er meerdere, op elkaar afgestemde maatregelen genomen worden, die zowel stimulerend als restrictief van karakter zijn. Het gaat dan met name om het stimuleren van OV-gebruik, het bouwen in hoge dichtheden en het mengen van functies. Tegelijkertijd moet dan het autogebruik, het bouwen in lage dichtheden en functiescheiding ontmoedigd en tegengegaan worden. Op deze manier moet de aantrekkelijkheid van stations en halteplaatsen en daarmee ook de nabije

omgeving ervoor zorgen dat er vanzelf ook nieuwe ontwikkelingen in gang worden gezet.

2.6.4 Halteplaatsen

De halteplaatsen zijn de plekken waar de interactie optreedt tussen openbaar vervoer verbindingen en de omgeving, doordat reizigers hier in- en uitstappen. Hierdoor zullen de ruimtelijke effecten het sterkst zijn in de nabijheid van deze halteplaatsen. Veranderingen in grondgebruik kunnen een uitkomst zijn van dit ontwikkelingsproces, en zijn relatief eenvoudig waar te nemen.

In de vorige paragraaf is de theorie met betrekking tot transportkosten aan bod gekomen. Verbeterde bereikbaarheid zorgt ervoor dat bepaalde locaties of delen van een stad aantrekkelijker worden en de vraag ernaar zal stijgen, omdat de transportkosten dalen. Mede aan de hand van de hoogte van de transportkosten komt de waarde, dan wel de prijs van grond en onroerend goed tot stand, en daarmee ook de huren die individuen en bedrijven bereid zijn te betalen op een bepaalde locatie (Huang, 1996). De aanwezigheid van een openbaar vervoer verbinding zorgt ervoor dat nabijgelegen locaties potentieel aantrekkelijker en waardevoller worden als plek voor stedelijke functies. Hierdoor zal de waarde van grond en vastgoed op deze locaties stijgen. In de literatuur wordt dan ook gesteld dat er een verband bestaat tussen de aanwezigheid van een openbaar vervoer station of -halte en de waarde van grond en vastgoed. De sterkte van dit verband verschilt uiteraard per stad en onderzochte verbinding, en is voor een groot deel afhankelijk van overige factoren als omgevingskenmerken, beschikbare grond en ruimtelijk beleid. De wisselwerking en de ruimtelijke effecten op de stedelijke omgeving zullen daarom ook niet overal hetzelfde zijn. Over het algemeen geldt dat de effecten op grond- en vastgoedwaarde sterker zijn naarmate de afstand tot halteplaatsen kleiner is, en dat commercieel vastgoed (zoals winkels en kantoren) eerder in waarde stijgt dan residentieel vastgoed (woningen) (Debrezion et al., 2010).

De wisselwerking tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen rondom halteplaatsen kan worden toegelicht aan de hand van het *node-place model* (Nederlands: knoop-plaats model) (Bertolini, 1999). Dit model gaat ervan uit dat met een verbetering van de transportmogelijkheden op een bepaalde locatie, voorwaarden worden gecreëerd voor het intensiveren van stedelijke functies op die locatie. Ook is het een voorwaarde voor het realiseren van een grotere verscheidenheid aan soorten stedelijke functies en activiteiten. Uitgangspunt is dat naarmate de toegankelijkheid van een locatie wordt vergroot, er meer mensen kunnen komen. Hiermee wordt het potentieel vergroot van de interacties die mogelijk zijn op die locatie. De waarde van een plek als vervoersknooppunt (*node*) bepaalt op die manier de waarde van die plek voor activiteiten en functies (*place*), en daarmee de feitelijke hoeveelheid interactie. Andersom kan ook intensivering en differentiatie van stedelijke functies (een toename van de plaatswaarde) een voorwaarde zijn voor de verdere ontwikkeling van de aanwezige infrastructuur. Alle openbaar vervoerknooppunten die deel uitmaken van een bepaald netwerk, vormen samen een systeem waarin alle *nodes* en *places* met elkaar concurreren en elkaar aanvullen.

Bertolini benadrukt het verschil tussen het ontwikkelingspotentieel en de daadwerkelijke benutting van de potentie. Dit houdt in dat transportfaciliteiten slechts één voorwaarde is voor het in gang zetten van ontwikkelingen rondom de halteplaatsen van openbaar vervoer.

3. SITUATIESCHETS ONDERZOEKSGBIED

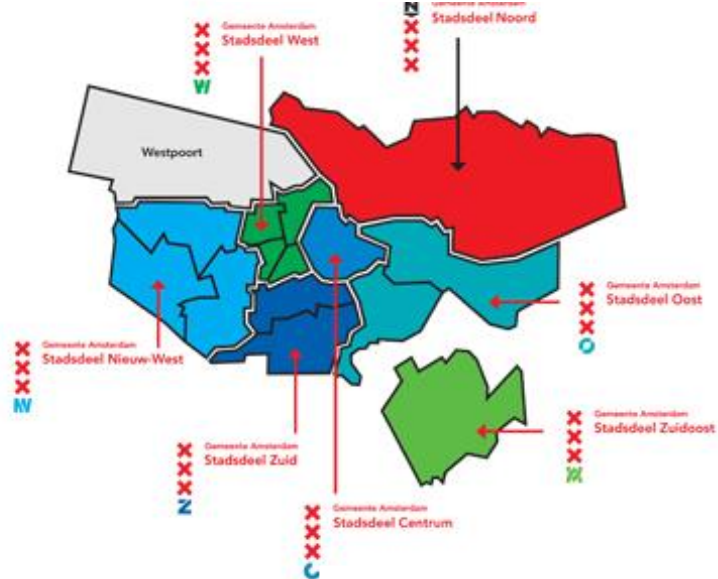
In het theoretische deel van dit onderzoek zijn de verschillende aspecten van de onderzoeksvraag uitgebreid besproken. Om een goede basis te hebben voor het empirisch onderzoek zijn de theorieën en modellen behandeld die van belang zijn voor het thema. Omdat het in dit onderzoek specifiek gaat om de bijdrage die een nieuwe aan te leggen metrolijn kan hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van het stadsdeel Amsterdam-Noord, is het noodzakelijk om in te gaan op de lokale situatie. Daarom zal allereerst aandacht zijn voor de ruimtelijke structuur van de stad als geheel en de ontwikkeling van de stad in demografisch en economisch opzicht. Vervolgens zal verder ingezoomd worden op Amsterdam-Noord en de locatiespecifieke kenmerken van dit stadsdeel. Tot slot zal het Amsterdamse vervoerssysteem in het algemeen en de Noord-Zuidlijn in het bijzonder besproken worden, de nieuwe metroverbinding die het noorden van de stad moet verbinden met het zuiden.

3.1 Amsterdam

Amsterdam is de hoofdstad van Nederland. Met een inwoneraantal dat in de afgelopen jaren is gegroeid van 743.000 in 2006 naar een kleine 768.000 inwoners in 2010, is het ook de grootste stad (Gemeente Amsterdam; Dienst Onderzoek en Statistiek, 2011). In meerdere opzichten vormt Amsterdam bovendien een centrale stad in Nederland, onder meer op cultureel, economisch, financieel en demografisch gebied. Amsterdam is een eeuwenoude stad met een historische binnenstad. Kenmerkend element is de ruimtelijke structuur van de Amsterdamse binnenstad: de grachten die in de vorm van een halve cirkel rondom het oudste gedeelte van de stad zijn aangelegd. Aan de buitenkant van deze grachten is de stad in de loop der tijd steeds verder uitgebreid. Met name in de jaren na de Tweede Wereldoorlog heeft Amsterdam een flinke groei doorgemaakt met de grootschalige bouw van nieuwe stadsdelen. Vanaf 1 mei 2010 bestaat Amsterdam uit zeven verschillende stadsdelen: Nieuw-West, West, Zuid, Centrum, Zuidoost, Oost en Noord (zie figuur 3.1).

En ook buiten de stadsgrenzen is het stedelijk gebied sterk in omvang toegenomen, waardoor voorzien kon worden in de vraag op de woningmarkt. In de twintigste eeuw werd Amsterdam geleidelijk onderdeel van een regionaal stedelijk netwerk, samen met een aantal andere steden in de nabije omgeving waaronder Haarlem en Alkmaar.

Figuur 3.1: Stadsdelen Amsterdam



Bron: Gemeente Amsterdam, 2011

Na verloop van tijd is dit gebied steeds meer gaan functioneren als een geheel. Belangrijk kenmerk hiervan is een sterk toegenomen complexiteit, specialisatie en complementariteit. Door de veranderende ruimtelijke structuur en het groter worden van verplaatsingsafstanden moest het vervoerssysteem meegroeien om te kunnen blijven voorzien in de stijgende vervoersvraag.

In dit hoofdstuk zullen allereerst de ontwikkelingen in het patroon van verstedelijking in en rondom Amsterdam worden besproken. Aansluitend hierop zal beschreven worden welke gevolgen dit heeft gehad voor de verschillende delen van de stad en de stad als geheel, in demografisch en economisch opzicht. Vervolgens zal aandacht zijn voor de opbouw van het vervoerssysteem en de rol die de ruimtelijke structuurverandering hierin heeft gehad.

3.1.1 Ruimtelijke structuur

Als gevolg van verstedelijkingsprocessen en schaalvergroting maakt Amsterdam onderdeel uit van verschillende stedelijke netwerken, op meerdere schaalniveaus. Op nationaal schaalniveau is Amsterdam onderdeel van de Randstad, het sterk verstedelijkte gebied in het westen van Nederland. Op Europees schaalniveau ligt de stad in een verstedelijkt gebied waarvan ook Londen, het Ruhrgebied, Parijs en de steden in Noord Italië deel uitmaken. Ook op regionaal niveau is er een toegenomen integratie ontstaan van afzonderlijke steden in een stedelijk netwerk. Het ontstaan van stedelijke netwerken op verschillende schaalniveaus heeft uiteraard gevolgen gehad voor de steden zelf en de interactie tussen de steden. In deze paragraaf zal het verstedelijkingspatroon op regionaal niveau beschreven worden, omdat de veranderingen op dit niveau het sterkst bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen op het niveau van de stad zelf.

Zoals in paragraaf 2.3.4 is aangegeven, is de regio Amsterdam de enige stedelijke regio in Nederland die een ontwikkeling doormaakt van stadsgewest in de richting van stedelijk veld of stedelijk netwerk, weliswaar op een veel kleinere schaal dan sommige Europese en Amerikaanse stedelijke netwerken. Schaalvergroting en toegenomen ruimtelijke specialisatie hebben ertoe geleid dat Amsterdam deel uitmaakt van een polycentrische stedelijke regio. Waar Amsterdam rond 1960 nog een bevolking had van 876.000 inwoners, is dit in de jaren die volgden in een vrij hoog tempo teruggelopen. Het dieptepunt lag in het jaar 1985, toen het inwoneraantal zo'n 675.000 bedroeg (Gemeente Amsterdam; Dienst Onderzoek en Statistiek, 2011). Deze afname is voor een groot deel veroorzaakt door suburbanisatie en het ontstaan van door de overheid aangewezen groeikernen, het beleid van gebundelde deconcentratie. Waar suburbanisatie voorheen alleen weggelegd was voor de elite, veranderde het in een vrij massale ontwikkeling. Geleidelijk kreeg suburbanisatie betrekking op een steeds groter deel van de Amsterdamse bevolking (Musterd et al, 2006). Een andere belangrijke oorzaak voor het wegtrekken van de bevolking uit de stad is de verslechterde staat van met name de 19^e-eeuwse woningen. Nadat in de jaren '70 begonnen werd met stadsvernieuwing, verbeterde de kwaliteit van de woningvoorraad. Dit zorgde, samen met de verdere verdichting en uitbreiding van de stad, voor een toename van het aantal inwoners in het midden van de jaren '80. Vanaf dit moment is de stad gestaag verder gegroeid, hoewel het aantal inwoners in 2010 nog wel ruim 100.000 lager lag dan in 1960. Ook de toegenomen populariteit van de stad als plek om te wonen, met name onder etnische minderheden en kleine, jonge huishoudens, heeft bijgedragen aan deze ommekeer. Hoewel het inwoneraantal van de stad vanaf het midden van de jaren '80 weer begon te groeien, vond er een drastische verandering plaats in de ruimtelijke verdeling van de bevolking, werkgelegenheid en

economische activiteit in de regio Amsterdam, ook wel aangeduid als de Noordvleugel van de Randstad. De invloedssfeer van de voorheen afzonderlijke steden breidde zich uit, waardoor het in toenemende mate als één gebied is gaan functioneren, met een grote mate van samenhang en diversiteit tot gevolg. De opkomst en groei van subcentra als Alkmaar, Amstelveen, Purmerend en Zaanstad, gepaard met sociaal-economische en demografische ontwikkelingen, leidden ertoe dat de overwegend monocentrische structuur veranderde in een polycentrische stedelijke regio. Waar Amsterdam voorheen in demografisch en economisch opzicht het middelpunt van zowel Nederland als de regio was, ondervindt de stad steeds meer concurrentie van zich specialiserende centra in de regio. Met name voor de ruimtelijke structuur van de stad en de woningmarkt heeft dit grote gevolgen gehad. De woningmarkt had niet alleen te maken met een veranderde vraag in kwantitatief opzicht, maar ook in kwalitatief opzicht. Ontwikkelingen op de woningmarkt hangen sterk samen met demografische ontwikkelingen. De sterk toegenomen keuzemogelijkheden en mobiliteit hebben er bovendien toe geleid dat niet iedereen overal wil wonen. Differentiatie van de woonwensen houdt bijvoorbeeld in dat lang niet alle Amsterdammers in een grootstedelijk woonmilieu willen wonen en de verschillende suburbane milieus in populariteit zijn toegenomen. Als gevolg hiervan is er op regionaal niveau een grote verscheidenheid ontstaan aan woonmilieus met elk een eigen karakter. Op regionaal niveau hebben de ontwikkelingen dan ook geleid tot een veranderde positie van Amsterdam als stad om te wonen. In functioneel opzicht is Amsterdam tegenwoordig onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam, een informeel samenwerkingsverband van verschillende overheden in de Noordvleugel van de Randstad. In deze regio woonden in 2010 ruim 2,2 miljoen mensen, zo'n veertien procent van de totale Nederlandse bevolking (Gemeente Amsterdam; Dienst Onderzoek en Statistiek, 2011). Binnen de regio wonen steeds minder mensen in Amsterdam zelf, terwijl het inwoneraantal in de omliggende steden en dorpen in de afgelopen decennia is toegenomen. Zo woonde in het jaar 2010 binnen de regio een derde deel van de bevolking in Amsterdam, terwijl dat in 1960 nog 46 procent was (Musterd et al., 2006, p. 369). Wanneer Almere gerekend wordt tot de subcentra, hadden de 6 subcentra in de regio (Amstelveen, Alkmaar, Haarlem, Zaanstad, Haarlemmermeer en Almere), in het jaar 2000 bij elkaar bijna evenveel inwoners als Amsterdam. Ook in economisch opzicht is Amsterdam niet meer het enige belangrijke centrum en heeft er een sterke ruimtelijke specialisatie plaatsgevonden. Aan de randen van de stad, in de nabijheid van knooppunten van belangrijke transportassen, zijn op verschillende plekken nieuwe gespecialiseerde concentraties van werkgelegenheid, economische activiteit en grootschalige winkelvoorzieningen ontstaan. Hierbij valt te denken aan het gebied rondom de Arena, de Zuidas en in de Haarlemmermeer (Hoofddorp). Maar ook bestaande subcentra als Almere en Zaanstad ontwikkelen zich steeds meer tot multifunctionele centra waar behalve de woonfunctie ook werkgelegenheid en bedrijvigheid te vinden is. Daarnaast is veel internationaal georiënteerde bedrijvigheid gevestigd in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. De deconcentratie van werkgelegenheid en economische activiteit vond plaats in een later stadium, en in veel minder sterke mate dan de deconcentratie van de woonfunctie. Het heeft in de Amsterdamse stedelijke regio niettemin geresulteerd in een complexe, heterogene en complementaire stedelijke structuur, waarin elk centrum zijn eigen functie heeft en de hiërarchie afgenomen is. Daarnaast hebben de subcentra allemaal hun eigen sterke en zwakke punten als locatie om te wonen en voor bedrijvigheid. Er ontstond concurrentie tussen de subcentra onderling en tussen de subcentra en de Amsterdamse binnenstad. Ook de ontwikkeling van Schiphol tot een internationaal

luchtvaartknooppunt heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. Een belangrijke uitkomst van het deconcentratieproces is dat stedelijkheid niet meer uitsluitend te vinden is in Amsterdam. Er wordt ook wel gesproken van de ‘verstedelijking van de suburbs’ (Musterd et al., 2006, p. 371). De randgemeenten gaan in meerdere opzichten (sociaal-economisch, sociaal-cultureel, huishoudenssamenstelling, sociale problemen) steeds meer lijken op de centrale stad. Ook het overgangsgebied tussen de stad en platteland eromheen is steeds meer verstedelijkt, waardoor ook hier functies en voorzieningen te vinden zijn die voorheen uitsluitend in de stad zelf gevestigd waren. Gevolg hiervan is dat het verstedelijkt gebied steeds meer aan elkaar is gegroeid en zich min of meer tot één geheel heeft ontwikkeld.

Ondanks het feit dat aan het eind van de jaren '90 de toename van economische groei en werkgelegenheid het sterkst is in de omliggende gemeenten, is Amsterdam in staat gebleken om een solide positie in de stedelijke regio te behouden. Met name de zakelijke, culturele en financiële sector blijven het de laatste jaren goed doen, deze vormen dan ook een belangrijk onderdeel van de economische kracht van Amsterdam. De ontwikkeling, waarbij de subcentra zich steeds nadrukkelijker manifesteren en met elkaar vervlochten raken terwijl de Amsterdamse binnenstad een minder belangrijke positie inneemt, heeft vanzelfsprekend gevolgen gehad voor verplaatsingspatronen in de regio. Al in 1995 concludeert de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling dat onder invloed van verschillende factoren “een regionalisering van het verplaatsingsgedrag is opgetreden” (ARS, 1995, p. 6). Buiten het feit dat verplaatsingen zich over een steeds groter gebied uitstrekken, is het patroon ook steeds complexer geworden. De verschillende centra binnen de regio zijn meer en meer met elkaar verbonden geraakt, waardoor Amsterdam een minder belangrijke bestemming werd. Het resultaat is een kris-kras patroon van verplaatsingen, dat nog verder versterkt is door de toename van het autogebruik en het belang van sociaal-recreatieve verplaatsingen.

Omdat op het schaalniveau van de stedelijke regio Amsterdam verschillende overheden met elkaar moeten samenwerken (gemeenten, provincie en rijksoverheid), is er een aantal overkoepelende samenwerkingsverbanden ontstaan. Onder andere de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam moeten de samenwerking bevorderen tussen overheden op verschillende beleidsterreinen, zoals verkeer en vervoer, verstedelijking en duurzaamheid (Metropoolregio Amsterdam, 2010). Essentieel kenmerk van metropolitane ontwikkelingen in het algemeen is dat functionele verbanden tussen gebieden een centrale rol spelen. Veel ruimtelijke ontwikkelingen en projecten binnen de metropool hangen namelijk met elkaar samen en hebben een grote invloed op het functioneren van de regio als geheel. Hierin verschilt een metropool van een stadsregio of agglomeratie, want hierbij gaat het meer om de administratieve en bestuurlijke afbakening van de regio. Het ontstaan van metropolitane ontwikkelingen vereist een gezamenlijke aanpak, waarin de samenhang van de aanwezige kwaliteiten en diversiteit centraal staat en verder ontwikkeld wordt. Op deze manier moet de regio als een geïntegreerd geheel verder ontwikkeld worden. Door de samenwerking hoopt de regio Amsterdam de besluitvorming sneller en efficiënter te laten verlopen, meer zeggenschap in Den Haag te verkrijgen en de concurrentiepositie op nationaal en internationaal niveau te behouden en te versterken. Uiteindelijk moet dit leiden tot een stedelijke regio met een grote diversiteit aan woon-, werk-, en recreatieve milieus die elkaar verder versterken en aanvullen.

3.1.2 Demografische ontwikkelingen

In de vorige paragraaf is duidelijk geworden dat de regio Amsterdam in de afgelopen decennia een sterke ruimtelijke ontwikkeling heeft doorgemaakt. De dominante rol van de stad Amsterdam verminderde door het proces van suburbanisatie en deconcentratie en het opkomen van nieuwe stedelijke centra. Dit heeft logischerwijs gevolgen gehad voor het functioneren van de stad als geheel en de verschillende delen van de stad. In deze paragraaf zullen de gevolgen in demografisch opzicht beschreven worden. Zoals in paragraaf 2.3.2 naar voren is gekomen, bestaan er in de internationale literatuur grofweg twee scenario's hoe de centrale stad zich ontwikkelt in een polycentrische stedelijke regio. Aan de ene kant kunnen de ontwikkelingen leiden tot een leegloop en verval van de centrale stad, en dan met name in de traditionele binnenstad. Hogere inkomens trekken weg, met een eenzijdige bevolkingsstructuur tot gevolg en verminderd draagvlak voor voorzieningen. Daar tegenover staat de zienswijze dat de centrale stad na de suburbanisatie juist in een hernieuwde belangstelling komt te staan van hogere inkomens en gentrification en revitalisering optreedt. Volgens Musterd et al. (2006) kunnen verschillende fasen worden onderscheiden in het proces van groei en verval in Amsterdam in sociaal-economisch opzicht. In de eerste fase van suburbanisatie, tussen 1955 en 1965, namen de gemiddelde inkomens af, terwijl die in aangrenzende gemeenten als de Haarlemmermeer en Amstelveen juist toenamen. Dit was grotendeels het gevolg van het wegtrekken van de hoogste inkomens, die het zich konden veroorloven om elders te gaan wonen. Tussen 1965 en 1975 kwam het suburbanisatieproces pas echt op gang met de komst van het groeikernenbeleid, en kregen ook de middenhoge inkomens de mogelijkheid om de stad te verlaten. Dit had tot gevolg dat de bevolkingssamenstelling in de suburbs in sociaal-economisch opzicht gevarieerder werd. Het deed tegelijkertijd de relatief sterke inkomensstijging in de voorgaande periode grotendeels teniet. Desondanks namen de inkomensverschillen tussen Amsterdam en de randgemeenten toe omdat de huishoudens met lagere inkomens veelal in Amsterdam bleven wonen. Vooral een vrij sterke inkomensdaling in de naoorlogse stadsdelen zoals Amsterdam-Zuidoost en de westelijke tuinsteden is hiervoor verantwoordelijk (Meulenbelt, 1995, p. 25). In de jaren '80 is er een kentering opgetreden toen het groeikernenbeleid werd losgelaten en plaats maakte voor het compacte stad beleid. Nieuwe woon- en werkgebieden werden zoveel mogelijk geconcentreerd in en nabij de grote stad. Het leidde ertoe dat gedurende de jaren '80 de inkomensverschillen tussen Amsterdam en randgemeenten geleidelijk afnamen en de werkgelegenheid in Amsterdam toenam. Dit had deels ook te maken met het proces van gentrification en revitalisering van de Amsterdamse binnenstad. Hogere inkomens vestigden zich in toenemende mate in en net buiten de binnenstad, aangetrokken door het open en tolerante karakter van de stad, de aanwezige stedelijke atmosfeer en cultuur, de diensteneconomie en hoogwaardige werkgelegenheid. Ook dit droeg bij aan een gemiddelde inkomensgroei in Amsterdam van circa 14 procent in de periode 1984-1989, terwijl in de andere delen van het stadsgewest de stijging 13 procent bedroeg (Meulenbelt, 1995, p. 26). Ook in de jaren '90 zette deze ontwikkeling zich voort, de inkomensverschillen tussen de stad en de rest van het stadsgewest zijn niet groter geworden. Gesteld moet worden, is dat de gemiddelde inkomensstijging in Amsterdam voornamelijk voor rekening komt van de binnenstadsbuurten en het zuidelijk deel van de negentiende eeuwse gordel. De inkomensverdeling binnen Amsterdam laat een patroon zien waarbij de rijkere buurten rijker zijn geworden en de armere buurten armer. Er is dus niet zozeer polarisatie opgetreden tussen stad en de rest van de regio, maar juist tussen de

verschillende delen van Amsterdam zelf. Voor een groot deel heeft dit te maken met het feit dat goedkope woningen ruimtelijk geconcentreerd zijn in bepaalde wijken. Waar de inkomensverschillen tussen Amsterdam en de randgemeenten in het eind van de jaren '90 kleiner zijn geworden, is binnen Amsterdam een vrij sterke dynamiek waarneembaar, ook tussen de verschillende binnenstadsbuurten. Het is daardoor volgens Meulenbelt (1995) te eenzijdig om uit te gaan van het scenario dat het suburbanisatieproces op den duur zal leiden tot een algehele revitalisering van de Amsterdamse binnenstad. Aan de andere kant is ook geenszins sprake van een grootschalig verval van de binnenstad als gevolg van een toegenomen concentratie van armoede, werkloosheid en criminaliteit en het wegtrekken van huishoudens. Er kan dus niet gesproken worden van het ontstaan van een *doughnut city*. Behalve in sociaal-economisch opzicht, is de bevolkingssamenstelling in de regio Amsterdam ook in sociaal-cultureel opzicht veranderd gedurende het suburbanisatieproces. In het bijzonder voor Amsterdam zelf heeft de immigratie van grote groepen immigranten grote gevolgen gehad. Terwijl de huishoudens met de midden- en hogere inkomens wegtrokken uit de stad, kwam er plaats vrij voor zowel westerse als niet-westerse immigranten. Vanwege de aanwezigheid van goedkope woningen en werkgelegenheid was Amsterdam aantrekkelijk voor met name niet-westerse immigranten, die vaak tot de lagere inkomensgroepen behoren. In het jaar 1996 woonde 64 procent van de niet-westerse immigranten in de regio in Amsterdam (Musterd et al., 2006, p. 371). De concentratie van mensen met een niet-westerse achtergrond vond plaats in een beperkt aantal stadsdelen, veelal de stadsdelen waar een grote voorraad goedkopere (huur)woningen aanwezig was. Het ging dan vooral om de vroeg naoorlogse stedelijke ring. Gedurende de jaren '90 is de concentratie van niet-westerse bevolking wel langzaam afgenomen, want in het jaar 2000 woonde nog 60 procent van deze bevolkingsgroep in de regio in Amsterdam. Tegelijkertijd nam het aandeel en de concentratie inwoners van niet-westerse afkomst toe in de suburbs, in het bijzonder in Almere en in mindere mate de Haarlemmermeer en Zaanstad. Ook deze ontwikkeling is een belangrijke indicator van het ontstaan van een polycentrische structuur en de toegenomen stedelijkheid in de suburbane ring.

In demografisch opzicht heeft het suburbanisatieproces dus grote gevolgen gehad voor Amsterdam. Er is een grote mate van diversiteit en differentiatie ontstaan binnen de stad en een grote verscheidenheid aan stedelijke woonmilieus, die aansluiten bij de leefstijl en woonwensen van de bewoners. Er bestaan ook grote verschillen in het functioneren van de verschillende delen van de stad. Sommige stadsdelen doen het goed en profiteren van de aanwezigheid van jonge, getalenteerde, welvarende en creatieve mensen. Vooral de centraal gelegen buurten in de binnenstad en grote delen van de negentiende eeuwse gordel eromheen laten de laatste jaren een positieve ontwikkeling zien (Musterd et al., 2006, p. 375). Hier wonen veel kleinere, stedelijk georiënteerde huishoudens, veel jongeren beginnen er bijvoorbeeld vaak hun wooncarrière terwijl ze een opleiding genieten. Verder is dit gebied een aantrekkelijke plek om te wonen voor welvarende (vaak westerse) allochtonen. Dit laat zien dat met name de oudere, centraal gelegen wijken een grote potentie hebben om een belangrijke rol te kunnen blijven spelen in de polycentrische stedelijke regio. Deze gebieden worden gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid van ten minste 100 inwoners per hectare. De zwakkere delen van Amsterdam zijn in veel gevallen de vroeg naoorlogse wijken, die zich meer aan de rand van de stad bevinden, minder dichtbevolkt zijn en zich onderscheiden door een ruime opzet. Te denken valt aan Amsterdam Noord, bepaalde delen van Amsterdam Zuidoost en de westelijke tuinsteden. In deze wijken bestaat een oververtegenwoordiging van goedkope

(sociale) huurwoningen, waardoor ook de bevolkings-samenstelling een eenzijdig beeld vertoont vanuit sociaal-economisch en sociaal-cultureel perspectief. In veel van dit soort wijken is vanaf de jaren '90 herstructurering toegepast om meer variatie in het woningaanbod te realiseren en de kwaliteit van de woningen te verbeteren.

Vanwege de toegenomen concurrentie van de suburbane woonlocaties is het van belang dat de verschillende Amsterdamse stadsdelen zich specialiseren op hun sterke punten, onderscheidend zijn en een veelzijdig woningaanbod te bieden hebben. Zo kunnen ze aantrekkelijk blijven voor bewoners uit verschillende sociaal-economische en sociaal-culturele groepen. Op deze manier wordt diversiteit gecreëerd, een belangrijke voorwaarde om een rol van betekenis te kunnen blijven spelen in de steeds complexer en omvangrijker wordende stedelijke structuur.

3.1.3 Economische ontwikkelingen

Ook op economisch gebied heeft de ruimtelijke structuurverandering ervoor gezorgd dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden van de economische zwaartepunten in de regio. Er trad niet alleen deconcentratie op van de bevolking, maar ook veel vormen van bedrijvigheid spreidden zich uit over een steeds groter gebied. Traditioneel gezien was de Amsterdamse binnenstad het economische middelpunt van zowel de stad zelf als de regio (Bertolini & le Clercq., 2003). Bedrijvigheid en werkgelegenheid was hier geconcentreerd en aanvankelijk werd ook in de directe nabijheid gezocht naar eventuele uitbreidingsmogelijkheden. Dit maakte onderdeel uit van de stedelijke vernieuwing in de jaren '60. Woningen in de 19^e eeuwse gordel moesten plaatsmaken voor kantoren en vervangende woonruimte werd gerealiseerd in de randgemeentes en uitbreidingsgebieden van Amsterdam. Er is hier echter veel verzet tegen ontstaan. Vanaf het begin van de jaren '70 is er mede daardoor veel bedrijvigheid uit de (binnen)stad vertrokken. Geleidelijk verminderde de dominantie van Amsterdam in de regio en werd werkgelegenheid steeds meer geconcentreerd in de verschillende subcentra en andere suburbane locaties. Weliswaar gebeurde dit in veel mindere mate en gemiddeld over een minder grote afstand dan bij de deconcentratie van de woonfunctie. In economisch opzicht heeft het niettemin aanzienlijke gevolgen gehad voor de stad zelf. Het verdwijnen van economische activiteit uit de binnenstad kan verder deels toegeschreven worden aan de algehele verandering van de economische structuur gedurende de afgelopen decennia, maar deels ook aan veranderende locatievoorkeuren van veel bedrijven. De eerste ontwikkeling leidde ertoe dat in Amsterdam, net als veel andere steden, de industriële- en productiesector geleidelijk plaatsmaakte voor de tertiaire, en later de quataire sector. Amsterdam bleek met name aantrekkelijk te zijn voor bedrijven in de ICT-, culturele-, zakelijke- en creatieve sector (Musterd & Deurloo, 2006, p. 81-82). Deze sectoren werden steeds belangrijker voor de groei van de stedelijke economie, zo ook in Amsterdam. Het aantal banen in de ICT-sector in Amsterdam is in de jaren na 1996 bijvoorbeeld verdubbeld. Daarnaast was van oudsher ook de financiële sector sterk vertegenwoordigd en ontwikkelde Amsterdam zich ook in Europa tot een belangrijk financieel centrum. Doordat in toenemende mate voldaan werd aan een aantal belangrijke voorwaarden, zoals een open, tolerant en innovatief klimaat en een hoge mate van diversiteit, begon Amsterdam steeds meer in trek te komen bij bedrijven in de creatieve en culturele industrie. Nu moet wel gesteld worden dat een groot deel van de groei van deze sectoren in de jaren '90 plaatsvond, toen de economie als geheel een sterke groei doormaakte. Dit wordt nog extra benadrukt door het feit dat de Amsterdamse economie na 2001 ook extra hard geraakt werd door economische stagnatie (Musterd et al., 2006, p. 376). De stad kreeg te maken met een sterk

stijgende werkloosheid en veel leegstaande kantoorpanden, hoewel vanaf 2004 de economie weer langzaam begon aan te trekken. Het geeft aan dat de nieuwe economische structuur in Amsterdam erg conjunctuurgevoelig is.

Een andere oorzaak voor de verschuiving van economische activiteit naar de randen van de stad, is dat de factoren die een rol spelen bij locatiekeuze zijn veranderd. Het toegenomen autogebruik heeft een grote rol gespeeld in het aantrekkelijker worden van nieuwe centra ten opzichte van de binnenstad (Brand, 2002, p. 182). Als vestigingslocatie zijn deze centra veel beter bereikbaar per auto, wat voor veel vormen van bedrijvigheid reden was om hierheen te verplaatsen. Bovendien is er veel meer ruimte beschikbaar, waardoor bedrijven met een groot ruimtegebruik besloten zich te gaan vestigen aan de rand van de stad. Overigens ging het hierbij niet alleen om bedrijven, maar ook om voorzieningen als ziekenhuizen, meubelboulevards, de Vrije Universiteit en het beurs- en congrescentrum RAI. Grofweg ontstonden er drie grote subcentra aan de rand van de stad, die zich elk richtte op een bepaald marktsegment. Achtereenvolgens zijn dit Amsterdam-Zuidoost (nabije de Amsterdam Arena), Amsterdam-Zuid (de Zuidas) en Sloterdijk. Al deze locaties bevinden zich tussen de woongebieden van het oudere, centrale deel van Amsterdam en de naoorlogse uitbreidingswijken en randgemeenten. Ze hebben de beschikking over een goede bereikbaarheid, zowel per auto als per openbaar vervoer. Ook de beschikbare ruimte zorgt voor locationele voordelen ten opzichte van de binnenstad. In feite hebben zich in en rondom Amsterdam twee soorten stedelijke centra ontwikkeld: de dynamische subcentra en de traditionele binnenstad (Bertolini & le Clerq, 2003). Hoewel de binnenstad steeds meer concurrentie ondervond van de subcentra, is de specifieke stedelijke atmosfeer desondanks behouden gebleven en zelfs versterkt. Dit zorgt voor een onderscheidend karakter ten opzichte van de concurrerende gebieden. Wellicht heeft de beperkte bereikbaarheid en de oververtegenwoordiging van ongemotoriseerd verkeer hier juist wel aan bijgedragen. Vooral de aanwezige kleinschalige detailhandel en de creatieve en culturele sector hebben ervoor gezorgd dat de binnenstad zich in economisch opzicht heeft weten te handhaven. Een derde deel van de werkgelegenheid in de creatieve sector in Nederland bevindt zich bijvoorbeeld in de regio Amsterdam (Musterd & Deurloo, 2006, p. 82). En ongeveer de helft hiervan is geconcentreerd in de stadsdelen Oud-Zuid en Centrum. De Amsterdamse economie wordt steeds meer getypeerd als een creatieve kenniseconomie, ook vanwege het stijgende aantal hoogopgeleiden in de stad.

Ook in economisch opzicht is dus sprake van een regio waarin steeds meer locaties binnen een steeds groter gebied met elkaar moeten concurreren. De subcentra specialiseren zich op de sectoren waarvoor de Amsterdamse binnenstad een minder geschikte vestigingslocatie is. Als gevolg hiervan is er een grote diversiteit aan economische milieus ontstaan binnen de stadsregio. Het is op lokaal niveau wel van belang dat er niet naar gestreefd wordt om een 'complete' stad te creëren waarin alle sectoren vertegenwoordigd zijn. De binnenstad moet complementair zijn aan de omliggende subcentra, maar heeft tegelijkertijd de rest van de regio nodig om te komen tot duurzame economische groei. Dit houdt in dat er op regionaal niveau samenwerking moet plaatsvinden om de profilering van de verschillende economische centra op elkaar af te stemmen.

3.2 Amsterdam-Noord

In dit hoofdstuk zal het gebied beschreven worden waarop dit onderzoek betrekking heeft, het stadsdeel Amsterdam-Noord. Dit stadsdeel ligt ten noorden van het IJ (zie figuur 3.2) en is grotendeels gebouwd na de Tweede Wereldoorlog. Misschien wel het kenmerkendste aspect van dit stadsdeel is de ligging: door het water gescheiden van de rest van de stad, terwijl het aan de noordkant begrensd wordt door de ringweg A10. Volgens de officiële indeling hoort ook een deel van het landelijk gebied (het Waterland) buiten de ringweg A10 tot aan het IJmeer bij Amsterdam-Noord (zie figuur 3.3). In dit hoofdstuk zal echter uitsluitend het stedelijk gebied binnen de ringweg besproken worden zoals dat in figuur 3.2 is afgebakend.

Figuur 3.2: Ligging Amsterdam-Noord



Bron: Open Street Map, 2010

Figuur 3.3: Indeling Amsterdam-Noord in 14 wijken



Bron: Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2011

Ondanks het feit dat het relatief geïsoleerd ligt van de binnenstad en de andere stadsdelen, heeft Noord een kleine 90.000 inwoners (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2011). Amsterdam-Noord is opgedeeld in diverse kleinere wijken

die elk hun eigen specifieke karakter en stedenbouwkundig plan hebben. Een vrij algemeen kenmerk van Noord is de omvangrijke groenstructuur en de ruime opzet. Je krijgt in Noord eigenlijk nergens het gevoel in een grote stad als Amsterdam te zijn, waardoor het meer een dorp bij de stad is. In de gebiedsindeling van de Gemeente Amsterdam wordt stadsdeel Noord gevormd door 14 duidelijk van elkaar gescheiden wijken en 63 buurten. De wijken (ook wel buurtcombinaties genoemd) die in figuur 3.3 zijn weergegeven, zijn dus weer verder opgedeeld in kleinere buurten. Deze indeling is gebaseerd op de periode van bouw en op basis daarvan zijn er vrij grote verschillen in bouwstijl en het stedenbouwkundig plan van de wijken. Het zorgt ervoor dat Noord als geheel in feite een verzameling van dorpen is.

In de beeldvorming en sommige literatuur (Metaal, 2003, p. 172) wordt Amsterdam-Noord gekenmerkt als een typische, saaie buitenwijk die in functioneel opzicht veel minder tot de stad behoort dan de andere stadsdelen. Een stadsdeel ook zonder grote tegenstellingen, bijvoorbeeld in sociaal-economisch opzicht. Het is aannemelijk dat de perifere ligging binnen de stad heeft bijgedragen aan dit beeld en dat de mentale afstand met de rest van de stad vergroot wordt door het water. De contrasten en dynamiek binnen het stadsdeel zijn in de afgelopen jaren echter flink toegenomen, naarmate het verder uitgebreid werd. Hierdoor is er net als in andere delen van de stad steeds meer dynamiek en differentiatie waarneembaar. Deels kan dit verklaard worden door het feit dat de regio Amsterdam zich heeft ontwikkeld tot een polycentrische stedelijke regio, waarin relaties tussen gebieden en verplaatsingsgedrag complexer zijn geworden. Ook binnen Amsterdam-Noord zijn bepaalde plekken en functies daardoor minder gebonden aan de specifieke locatie. In de volgende paragrafen zullen verschillende aspecten van het stadsdeel Amsterdam-Noord beschreven worden, om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen. Voor een groot deel is dit hoofdstuk gebaseerd op 'De Staat van de Noordse wijken 2010'. Dit is een uitgave van het stadsdeel Amsterdam-Noord, waarin de situatie en ontwikkeling van de verschillende wijken in Noord wordt beschreven.

3.2.1 Historische ontwikkeling

De eerste uitbreidingen van Amsterdam ten noorden van het IJ dateren van de jaren '10 van de vorige eeuw, toen de gemeente begon met het annexeren van destijds landelijk gebied. In dit gebied lagen op dat moment nog de dorpen Buiksloot, Nieuwendam en Schellingwoude. In deze periode werden de Vogelbuurt en de Van der Pekbuurt gebouwd. De uitbreidingen bestonden aanvankelijk uit havengerelateerde industrie en arbeiderswijken (Metaal, 2003, p. 173). In de jaren '20 werden Tuindorp Oostzaan en Tuindorp Nieuwendam gerealiseerd. Deze wijken waren niet vormgegeven als normale stadswijken (zoals aan de overkant van het IJ), maar als tuindorpen om de arbeiders in de havens en scheepswerven een prettige woonomgeving te bieden. Tuindorp Oostzaan en Tuindorp Nieuwendam werden dan ook gekenmerkt door eengezinswoningen, veel groen en een rustig, weinig stedelijk karakter. Tot aan de Tweede-Wereldoorlog was Amsterdam-Noord een gebied dat eigenlijk in weinig opzichten (fysiek, functioneel, visueel) kon worden beschouwd als onderdeel van een stad. Vrij snel na de Tweede Wereldoorlog (begin jaren '50) werd, vanwege het grote woningtekort, begonnen met de grootschalige uitbreiding van Amsterdam-Noord rondom de bestaande bebouwing en aan het IJ. In de jaren '60 en '70 breidde het stadsdeel zich verder uit in de richting van het noorden met de bouw van wijken als Nieuwendam-Noord en Banne Zuid en Banne Noord. In deze wijken kwam steeds meer hoogbouw en de woningen werden luxer en ruimer (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2011). Tegelijkertijd begonnen de variatie en

contrasten tussen de wijken toe te nemen en kregen bepaalde (ook bestaande) wijken steeds meer een stedelijk karakter, dat voorheen eigenlijk alleen in de centraal gelegen stadsdelen te vinden was. Zo kreeg het stadsdeel Noord ook te maken met typisch stedelijke problematiek als overlast en criminaliteit. Bovendien werd Amsterdam-Noord in toenemende mate het domein van stedelijke functies en voorzieningen die er voorheen in veel mindere mate te gevestigd waren. Zo is bijvoorbeeld het grote stadsdeelwinkelcentrum 'Boven 't IJ' gerealiseerd in de wijk Buikslotermeer, dat tegenwoordig een belangrijke functie heeft voor de omliggende wijken en ook voor de regio ten noorden van Amsterdam. Ondanks het feit dat Amsterdam-Noord nog steeds bekend staat als een ietwat saaie, ongezellige en afgelegen buitenwijk, zien verschillende partijen grote ontwikkelingsmogelijkheden (Van Schendelen, 2003, p. 189). Met name projectontwikkelaars en woningcorporaties, maar ook de Gemeente Amsterdam zien het stadsdeel als een gebied met een grote potentie, gezien de ruimtelijke plannen in verschillende delen van Noord. Dit heeft onder andere te maken met de ligging aan het water, de komst van de Noord-Zuidlijn, de beschikbare ruimte en de goede bereikbaarheid per auto door de aanwezigheid van de A10. Ook het specifieke groene en open karakter van Amsterdam-Noord, gecombineerd met lage woningdichtheden (ten opzichte van de oudere stadsdelen) blijkt een aantrekkelijk kenmerk te zijn. In feite wordt Noord opnieuw ontdekt, waardoor de verwachting is dat op bepaalde plekken ontwikkelingen zullen plaatsvinden en het karakter van sommige wijken verandert, met name aan de IJ-oever en door stedelijke vernieuwing in de naoorlogse wijken. Het is de bedoeling dat deze ontwikkelingen er mede voor zorgen dat Amsterdam-Noord in meerdere opzichten meer bij de rest van de stad betrokken wordt en minder een dorp bij de stad is.

3.2.2 Demografie & woningmarkt

Naarmate Amsterdam-Noord zich verder uitbreidde, veranderde ook de bevolkingssamenstelling en de woningvoorraad. In het gebied waar een eeuw geleden nog enkele dorpen lagen, wonen nu een kleine 90.000 mensen verdeeld over ruim 41.000 huishoudens. Daarmee telt Amsterdam-Noord ongeveer evenveel inwoners als steden als Lelystad en Leeuwarden. De verschillende dorps woonsferen in de nabijheid van de grote stad zorgt (in sommige delen) voor een aantrekkelijk woonmilieu. Verwacht wordt, dat het aantal inwoners in 2030 is gestegen tot 100.000, wanneer een aantal geplande stedelijke vernieuwings- en nieuwbouwprojecten gerealiseerd zijn (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010a). De verschillende fases waarin Amsterdam-Noord zich heeft uitgebreid, heeft ervoor gezorgd dat er een grote diversiteit aan typen wijken is ontstaan binnen het stadsdeel. Deze wijken hebben zich elk ook op een verschillende wijze ontwikkeld. Door de dynamiek op de woningmarkt blijven de wijken zich ook ontwikkelen en verandert het imago van de wijken. In 'De Staat van de Noordse Wijken 2010' (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010a) wordt de ontwikkeling geschetst die de verschillende delen van Noord hebben doorgemaakt. Sommige wijken staan er positief voor, maar er is ook een relatief groot aantal wijken waar een negatieve tendens zichtbaar is. Op sociaal-economisch- en woongebied is er de laatste jaren vooruitgang opgetreden, parallel aan ontwikkelingen in heel Amsterdam. Deze vooruitgang is in Noord echter minder sterk dan het stedelijk gemiddelde. Er zijn niettemin een aantal wijken die goed scoren (boven het stedelijk gemiddelde en dat van Amsterdam-Noord als geheel) wanneer gekeken wordt naar de thema's wonen, het besteedbare inkomen en leefbaarheid en veiligheid. Vooral de wijken met een groen, open en landelijk karakter, zoals Kadoelen, delen van Oostzanerwerf en de voormalige dijkdorpen

Nieuwendammerdijk/Buiksloterdijk laten wat dit betreft een positief beeld zien. Er zijn echter ook delen van stadsdeel Noord die er minder gunstig voor staan. De wijken Banne-Buiksloot, Nieuwendam-Noord, Volewijck en IJplein/Vogelbuurt gelden als een zogenaamde aandachtswijk. Dit zijn wijken die in aanmerking komen voor herstructurering door middel van financiële steun van de overheid. De genoemde wijken hebben te maken met problemen op verschillende gebieden, die deels te maken hebben met de samenstelling van de bevolking. Een belangrijke verandering die is opgetreden in Noord is de herkomst van de bevolking. Lange tijd is het een stadsdeel geweest waar families gedurende meerdere generaties bleven wonen. En nog steeds is het in dit opzicht het meest 'Amsterdamse' stadsdeel, hier wonen de meeste mensen waarvan de voorouders ook in Amsterdam zijn opgegroeid. Dit beeld lijkt in de afgelopen jaren echter te zijn veranderd, omdat steeds meer mensen zich in Noord hebben gevestigd die afkomstig zijn van buiten Amsterdam. Een groot deel hiervan is allochtoon, waardoor nu een groot deel van de bevolking een allochtone achtergrond heeft. Met name het aandeel niet-westerse allochtonen is in de afgelopen jaren sterk gestegen. Terwijl in het jaar 2000 24 procent van de bevolking bestond uit niet-westerse allochtonen, is dit in 2010 gestegen tot 36 procent. En verwacht wordt, dat het in 2030 zelfs 46 procent bedraagt (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010a). De nieuwe bevolkingsgroepen vestigden zich voor een groot deel in de vier aandachtswijken en in de wijk Buikslotermeer. Vooral in de naoorlogse, noordelijker gelegen wijken steeg het aandeel niet-westerse allochtonen sterk in de afgelopen tien jaar. Het gaat dan om Nieuwendam-Noord, Buikslotermeer en Banne Buiksloot. Desondanks is alleen in Nieuwendam-Noord het aandeel niet-westerse allochtonen hoger dan het Amsterdamse gemiddelde. De oververtegenwoordiging van allochtonen in bepaalde wijken betekent vaak niet alleen een eenzijdige bevolkingssamenstelling in sociaal-cultureel opzicht. In sociaal-economisch opzicht hebben deze groepen bovendien vaak een achterstand, zo zijn de inkomens in de wijken waar veel allochtonen zich vestigen lager dan gemiddeld. Dit gaat ook gepaard met hoge percentages werkzoekenden en lageropgeleiden. In de oudere, vooroorlogse wijken in Noord (Volewijck en Vogelbuurt/IJplein) is de sociaal-economische situatie echter het slechtst. Hier ligt het aandeel huishoudens met een minimuminkomen ruim boven het stedelijk gemiddelde (ruim 25 procent van de bevolking), net als het aandeel werkzoekenden (11 procent). Hoewel er wel degelijk een vrij grote diversiteit bestaat op het niveau van het stadsdeel (de bevolking is bijvoorbeeld verdeeld over zo'n 130 nationaliteiten en een groot aantal inkomensgroepen), is er op een lager schaalniveau een duidelijke scheiding waarneembaar tussen arme en rijke buurten en tussen verschillende etnische buurten (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010a). Er is sprake van een concentratie in genoemde buurten van bewoners van veelal Marokkaanse, Turkse en Surinaamse afkomst, die vaak een lager inkomen hebben en vaker te maken hebben met werkloosheid.

In veel literatuur wordt gesproken over de negatieve gevolgen van een concentratie van huishoudens met een lage sociaal-economische status en bewoners van allochtone afkomst. Het gevaar is dat de buurten nog eenzijdiger worden wanneer de concentraties en eenzijdigheid verder toenemen, met als mogelijk gevolg dat de buurt te maken krijgt met negatieve beeldvorming. De buurt kan zo in een neerwaartse spiraal terecht komen die zeer lastig omgebogen kan worden. Armoede, werkloosheid en criminaliteit zullen in dit geval steeds verder toenemen. Weliswaar is dit proces lang niet zo sterk als in sommige Europese en Amerikaanse steden, maar de gevolgen van deze ontwikkelingen zijn wel degelijk zichtbaar in de aantrekkelijkheid en waardering van Amsterdam-Noord. Zo is in Noord de tevredenheid met de buurt aan

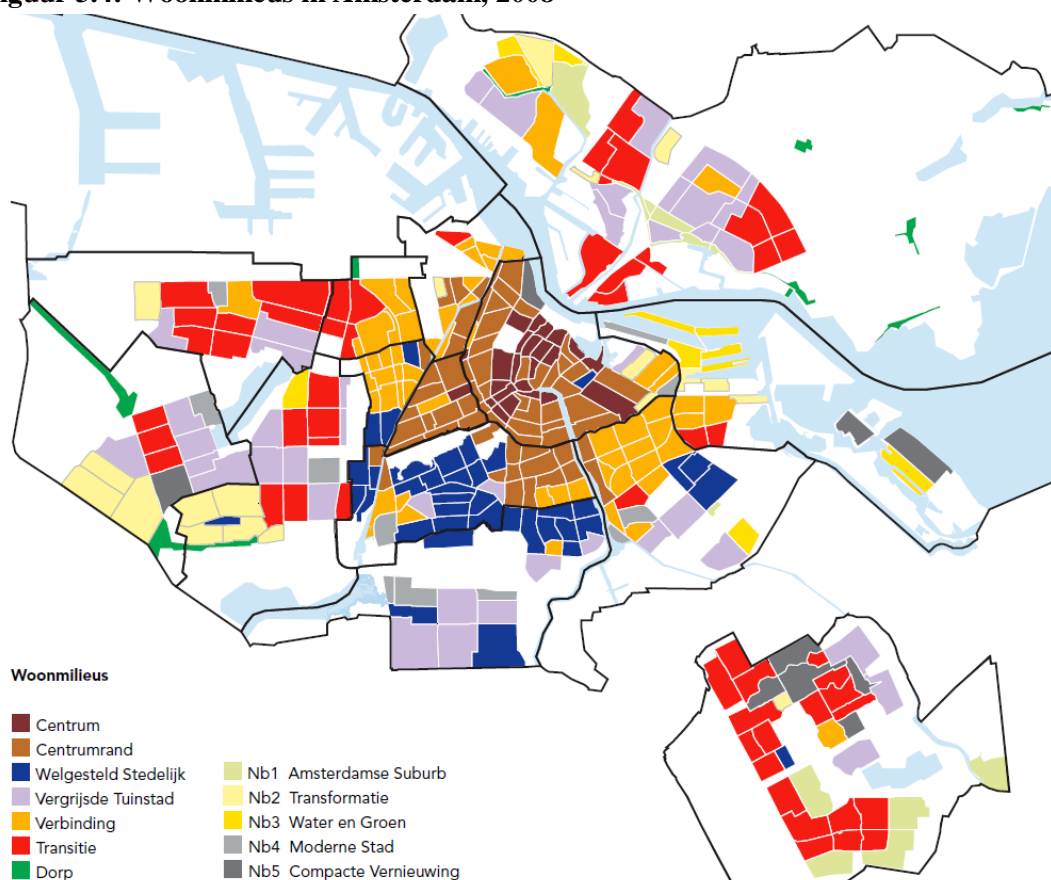
het afnemen, vooral in het naoorlogse noordelijke gedeelte van het stadsdeel (Nieuwendam-Noord, Buikslotermeer, Banne Buiksloot). Maar ook in de oudere buurten (delen van Volewijck en Vogelbuurt/IJplein) is men verre van tevreden, gezien het feit dat deze delen beoordeeld worden met een cijfer dat rond of net onder de 6 ligt. De tuindorpen Nieuwendam en Oostzaan scoren rond het gemiddelde (rapportcijfer iets boven de 7). In de noordwestelijke deel van Noord (Kadoelen en Oostzanerwerf) geeft men een ruime voldoende voor de buurt. De tevredenheid met de buurt wordt voor een belangrijk deel bepaald aan de hand van de door bewoners ervaren mate van leefbaarheid en veiligheid.

Verder is het aandeel nieuwe stedelingen een goede indicator voor de aantrekkelijkheid van een gebied voor mensen met een hoge sociaal-economische status. Hierbij gaat het om bewoners van autochtone, westerse afkomst die zich tussen hun 18^e en 54^e levensjaar in de stad vestigen. In dit opzicht scoort Noord beduidend minder dan Amsterdam als geheel, met respectievelijk 29 en 15 procent nieuwe stedelingen (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010a). Het aandeel nieuwe stedelingen is in de afgelopen tien jaar ook niet of nauwelijks gestegen, waardoor de eenzijdige bevolkingssamenstelling blijft bestaan. Ook hierin zijn binnen Noord echter weer duidelijke verschillen waarneembaar, want in de oudere delen van Noord, Volewijck en Vogelbuurt/IJplein is het aantal nieuwe stedelingen in de afgelopen tien jaar juist sterk gestegen. Om dit te versterken, en ook andere delen van Noord aantrekkelijker te maken en de differentiatie in demografisch opzicht te vergroten, is laatste jaren op veel plekken in het stadsdeel stedelijke vernieuwing in gang gezet. Belangrijk doel hiervan is om de woningvoorraad minder eenzijdig te maken en mensen uit verschillende inkomensgroepen aan te trekken. Een belangrijk onderliggend probleem is namelijk dat in Noord onevenredig veel goedkope huurwoningen staan. Met 72 procent heeft Amsterdam-Noord zelfs het hoogste aandeel sociale huurwoningen van heel Amsterdam. In sommige wijken is dit zelfs meer dan driekwart van de totale woningvoorraad (bijvoorbeeld in delen van Banne Buiksloot en in de tuindorpen). Daarnaast ligt de WOZ-waarde van de woningen in Noord aanmerkelijk lager dan het stedelijk gemiddelde (€187.600 tegenover € 258.300). Ook dit geldt als een goede indicator voor de aantrekkelijkheid van het stadsdeel voor hogere inkomensgroepen. Weliswaar is de gemiddelde WOZ-waarde in Noord de afgelopen jaren gestegen, maar veel minder dan het stedelijk gemiddelde. Er zijn echter grote verschillen te zien tussen de verschillende wijken. Wederom springen Kadoelen en Oostzanerwerf eruit als de wijken met de duurste woningen en Nieuwendam-Noord, Banne Buiksloot en Buikslotermeer met veelal goedkope (huur)woningen. In Oud Noord (Volewijck en Vogelbuurt/IJplein) is de laatste jaren een sterke stijging opgetreden van de gemiddelde woningwaarde (40 en 22 procent), maar de waardes liggen hier nog steeds onder het stadsdeelgemiddelde. Desondanks kan deze stijging, gepaard met de sterke toename van het aantal nieuwe stedelingen, duiden op een groeiende populariteit van deze wijken bij hogere inkomensgroepen. Door stedelijke vernieuwing wordt er in de komende jaren, behalve de fysieke verandering van de buurt, meer variëteit in het woningaanbod gecreëerd, bijvoorbeeld door meer duurdere (koop)woningen te bouwen in de wijken die gedomineerd worden door goedkope (huur)woningen. Hierdoor moeten deze wijken meer in trek komen bij een in sociaal-cultureel en sociaal-economisch opzicht bredere groep bewoners.

3.2.3 Woonmilieus

Zoals al eerder beschreven, wordt Amsterdam-Noord in de beeldvorming gezien als een ruim opgezet, groen stadsdeel met een weinig stedelijk karakter. Een meer objectieve manier om buurten te karakteriseren is door deze in te delen in woonmilieus. In 2008 is dit gedaan voor alle buurten in Amsterdam, waarbij twaalf verschillende woonmilieus worden onderscheiden (zie figuur 3.4). Een woonmilieu is een verzameling van buurten die op het gebied van wonen en bevolking bepaalde kenmerken gemeen hebben. In de indeling is te zien dat er in Amsterdam een grote diversiteit aan typen buurten bestaat. Met behulp van de indeling in woonmilieus kunnen ruimtelijke verschillen en veranderingen zichtbaar worden gemaakt. Door allerlei sociale processen en de dynamiek op de woningmarkt zijn buurten constant aan het veranderen. Woonmilieus kunnen helpen bij het inzichtelijk maken van deze veranderingsprocessen.

Figuur 3.4: Woonmilieus in Amsterdam, 2008



Bron: Dignum, 2009a

Te zien is dat in Amsterdam-Noord de milieus *transitie*, *vergrijsde tuinstad* en *verbinding* het meest voorkomen. In deze milieus komen dan ook veel van de zaken naar voren die in de vorige paragraaf zijn besproken. De verschillende woonmilieus in Noord hebben een aantal gemeenschappelijke kenmerken (Dignum, 2009a, p. 5). Vaak betreft het herstructureringsgebieden, de gemiddelde inkomens liggen onder het stedelijk gemiddelde en een groot gedeelte van de woningen is eigendom van corporaties. De woningen bestaan veelal uit tuinsteden en naoorlogse bebouwing. Er bestaan echter ook verschillen tussen de drie milieus, vooral qua bevolkingssamenstelling. In het milieu *transitie* wonen verreweg de meeste etnische

minderheden. De bevolking is relatief jong en bestaat voor een groot deel uit gezinnen. Kenmerkend is de hoge mutatiegraad van de bevolking, veroorzaakt door het relatief grote aantal verhuizingen. Het houdt in dat in dit milieu, zoals de naam al doet vermoeden, sprake is van een grote dynamiek in demografisch opzicht. In Noord behoren de buurten Nieuwendam-Noord, Van der Pekbuurt (het zuidelijk deel van Volewijk), IJplein/Vogelbuurt en een groot deel van Banne Buiksloot tot het milieu *transitie*. In het woonmilieu *vergrijsde tuinstad* is de bevolking relatief oud, terwijl er aanmerkelijk minder etnische minderheden wonen. De dynamiek is veel minder sterk doordat mensen er voor een langere tijd blijven wonen. Een deel van Tuindorp-Oostzaan, Banne Buiksloot, de Bloemenbuurt (het noordelijk deel van Volewijk), Tuindorp Buiksloot, Tuindorp Nieuwendam en een groot deel van Buikslotermeer worden aangemerkt als *vergrijsde tuinstad*. Dan kan er nog een drietal gebieden in Noord gerekend worden tot het *verbindingsmilieu*, namelijk het Buikslotermeerplein en omgeving, Terrasdorp (een deel van Tuindorp Oostzaan) en Molenwijk (deel van Oostzanerwerf). *Verbinding* onderscheidt zich met name door het lage aandeel goedkope woningen, terwijl op het gebied van bevolkingssamenstelling en mutatiegraad dit woonmilieu ten opzichte van de andere besproken milieus een gemiddelde score laat zien.

3.2.4 Economie en werkgelegenheid

Behalve een woonfunctie heeft Amsterdam-Noord van oudsher ook een sterke werkfunctie. Lange tijd is de ligging aan het water bepalend geweest voor het type bedrijvigheid. Zo bestond tot aan de jaren '70 veel economische activiteit in Noord uit haven- en scheepvaartgerelateerde industrie. Een belangrijk onderdeel hiervan was de scheepsbouwindustrie. De industriegebieden werden van de woongebieden (de tuindorpen die in de jaren '20 gebouwd werden) gescheiden, zodat de arbeiders een prettige woonomgeving hadden. Bedrijvigheid was veelal gevestigd aan het IJ, in het gebied dat nu gevormd wordt door de wijken Buiksloterham en Nieuwendammerham. Toen in de jaren '70 de scheepswerven gesloten werden, had dit grote gevolgen voor de werkgelegenheid in Noord. De afname van werkgelegenheid in de scheepsbouw ging bovendien samen met een terugloop van de werkgelegenheid in de gehele industriële sector en de algehele structuurverandering in de economie. In 1974 vormde de industrie als geheel bijna de helft van de totale werkgelegenheid in Noord, terwijl dit in 2009 nog maar zo'n 11 procent bedroeg (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010c). In eerste instantie had dit tot gevolg dat de werkgelegenheid in Noord terugliep met circa 25 procent in de periode 1974-1987. In geheel Amsterdam bedroeg de afname maar ongeveer 2 procent, vooral als gevolg van de economische crisis in die tijd. Vanaf het eind van de jaren '80 is een kentering te zien in de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Noord. In de tijd dat de zakelijke dienstverlening in opkomst was, bloeide ook de economie in Amsterdam-Noord weer op. Maar ook de gezondheids- en welzijnssector heeft een belangrijke rol gespeeld in de groei van het aantal banen in Noord. Mede hierdoor werkten er in 2009 27.000 personen, dat zijn zo'n 10.000 banen meer dan het dieptepunt in 1987 (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010c). De afgelopen tien jaar is de werkgelegenheid in Noord zelfs sterker gestegen dan het stedelijk gemiddelde, en ook na het begin van de economische crisis eind 2009 bleef het aantal banen groeien. Hier springt opnieuw de wijk IJplein/Vogelbuurt er in positieve zin uit, met zowel een verdubbeling van het aantal werkzame personen als van het aantal bedrijfsvestigingen in de periode 2000-2010 (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010a).

Ondanks de stijging van de werkgelegenheid in Noord, is het stadsdeel binnen Amsterdam nog steeds vooral een woongebied wanneer het aantal inwoners wordt vergeleken met het aantal banen. Dit geldt uiteraard niet voor de twee bedrijventerreinen Buiksloterham en Nieuwendammerham, waar relatief weinig mensen wonen. Per 100 inwoners waren er in 2009 gemiddeld 31 banen in het stadsdeel. Dit houdt in dat van de beroepsbevolking in Noord slechts een deel ook in Noord werkt. Veel inwoners werken dan ook elders in Amsterdam of de regio. Een belangrijke ontwikkeling, naast de afname van de werkgelegenheid in de industriële sector en de groei van andere sectoren, is dat met name op de twee bedrijventerreinen ook steeds meer kleinschalige bedrijvigheid te vinden is. Een groot deel hiervan kan gerekend worden tot de creatieve- en media gerelateerde diensten. Deze ontwikkeling heeft ertoe geleid dat de bedrijvigheid in deze gebieden minder op de haven is georiënteerd en diverser geworden is. In de andere wijken blijft de woonfunctie centraal staan, ondanks het feit dat ook hier steeds meer bedrijvigheid is te vinden, vooral in de vorm van eenmanszaken en detailhandel. In deze wijken, bijvoorbeeld in het nieuwe winkelcentrum 'Boven 't IJ' en bij andere kleinschalige winkelcentra in Noord, wordt gestreefd naar het mengen van verschillende functies, zodat behalve de woonfunctie ook allerlei voorzieningen en bedrijven in de wijken gevestigd zijn. Ook dit moet leiden tot meer diversiteit en minder eentonigheid in sommige delen van Noord. Omgekeerd moet in het bedrijventerrein Buiksloterham in de toekomst meer ruimte komen voor woningen, onder meer op het voormalige Shell-terrein tegenover het Centraal Station. Deze ontwikkelingen sluiten aan bij de stijgende vraag naar gemengde stedelijke woon- en werkmilieus. Om de werkgelegenheid een impuls te geven, is het de bedoeling dat Noord bedrijvigheid aantrekt die zich makkelijker met wonen laat mengen. Een andere doelstelling is om ervoor te zorgen dat ook kennisintensieve bedrijven zich in Noord vestigen. Dit kan gestimuleerd worden door middel van het realiseren van een hoger (beroeps)onderwijs instelling. Ook wordt hierbij gebruik gemaakt van het feit dat er in Amsterdam-Noord relatief veel ruimte beschikbaar is tegen een relatief lage prijs, zeker in vergelijking met de centraal gelegen stadsdelen.

3.2.5 Invloed van het stedelijk veld

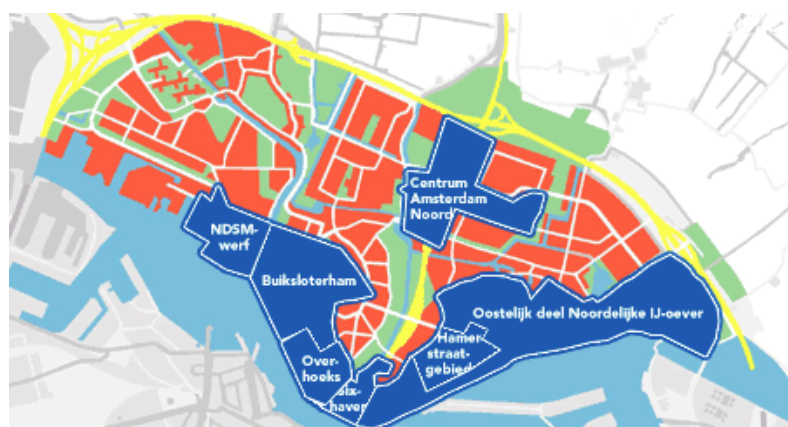
Zoals in een eerder stadium is beschreven, wordt Amsterdam meer en meer onderdeel van een polycentrische stedelijke regio. Binnen deze regio raken verschillende plekken met elkaar verbonden en worden verplaatsingspatronen complexer. Ook voor Amsterdam-Noord heeft dit gevolgen. Er is binnen het stadsdeel een grote diversiteit aan soorten buurten ontstaan, contrasten tussen buurten zijn toegenomen en het stadsdeel is stedelijker geworden en minder dan voorheen een typische buitenwijk (Metaal, 2003, p. 172). Een stadsdeel dat, ook voordat de ontwikkeling naar stedelijk veld werd ingezet, gekenmerkt wordt door een gefragmenteerde ruimtelijke structuur. Het komt daardoor niet over als één geheel in functioneel en stedenbouwkundig opzicht; het is een gebied met meerdere gezichten. De veranderingen en dynamiek in het stadsdeel hangen samen met de toenemende toegankelijkheid van Noord voor invloeden van buitenaf. Volgens Metaal (2003) zijn hierbij enerzijds de bereikbaarheid en anderzijds de beschikbare ruimte van belang. De nabijheid van de ringweg A10, de IJtunnel, de vele (regionale) busverbindingen, en in de toekomst de Noord-Zuidlijn, zorgen voor een goede bereikbaarheid van Amsterdam-Noord. Binnen het stedelijk veld dat zich aan het vormen is in de regio Amsterdam, neemt Noord in dat opzicht een gunstige positie in. Het gaat namelijk niet uitsluitend om de bereikbaarheid van de binnenstad, maar ook van steden als Zaanstad en Purmerend en

de rest van de regio ten noorden van Amsterdam. Ook Almere, Schiphol en Hoofddorp zijn makkelijker en sneller te bereiken dan vanuit de oudere stadsdelen aan de overkant van het IJ. Dit laat zien dat afstand en bereikbaarheid steeds minder een kwestie is geworden van absolute kilometers. Het kan ertoe leiden dat de ligging in het stedelijk veld, samen met andere factoren, bedrijven en bewoners uit andere delen van de stad of de regio aantrekt. Een verklarende andere factor in de toegenomen openheid voor invloeden van het stedelijk veld is de beschikbare ruimte in Noord. In vergelijking met de oude stad is er zowel gevoelsmatig als feitelijk meer ruimte, wat mogelijkheden biedt om het stadsdeel verder te ontwikkelen en de aanwezige mix tussen wonen en werken te versterken. Doordat de ruimte minder schaars is dan in andere delen van de stad, liggen de grondprijzen ook lager. Het maakt Amsterdam-Noord tot een stadsdeel waar het relatief goedkoop is om te wonen of een bedrijf of voorziening te vestigen. Bovendien neemt Noord binnen de stad een gunstige positie in doordat er nauwelijks betaald parkeren geldt. Een en ander moet ertoe leiden dat Noord een aantrekkelijk gebied blijft voor zowel bewoners, bedrijven als voorzieningen om zich te vestigen. De gefragmenteerde structuur zal hiermee verder versterkt worden, net als de relaties met andere plekken in het ontstane stedelijk veld in de regio Amsterdam.

3.2.6 Toekomstige ontwikkeling

Amsterdam-Noord is een stadsdeel dat zich momenteel snel en op meerdere plaatsen tegelijk ontwikkelt. Deze toenemende dynamiek in is ook terug te vinden in de planvorming voor de komende jaren. Er staat namelijk een groot aantal projecten op het programma om ervoor te zorgen dat Noord een leefbaar en aantrekkelijk stadsdeel blijft, dat meer betrokken wordt bij de rest van de stad en waarin de aanwezige kwaliteiten optimaal worden benut. Projectbureau Noordwaarts is verantwoordelijk voor de planvorming en uitvoering van een aantal projecten in Amsterdam-Noord. Dit projectbureau is een samenwerkingsverband tussen het stadsdeel Noord en de Gemeente Amsterdam. De grootste ontwikkelingen binnen het stadsdeel zullen de komende jaren plaatsvinden op verschillende locaties langs de IJ-oever en in het Centrum Amsterdam-Noord (zie figuur 3.5). Dit is afgezien van de twee stedelijke vernieuwingsprojecten die momenteel worden uitgevoerd in Noord, in Banne Buiksloot en Nieuwendam-Noord.

Figuur 3.5: Projectgebieden Noordwaarts



Bron: Projectbureau Noordwaarts, 2011

Vanwege de ligging aan het water, de omvang en de beschikbare ruimte is het gebied langs de IJ-oever uitermate geschikt voor grootschalige (her)ontwikkeling. Daarnaast wordt het vrijkomen van de IJ-oevers, na de sluiting van de meeste scheepswerven, als een belangrijke kans gezien om ook andere functies in het gebied te vestigen. Veel grootschalige (industriële) bedrijvigheid heeft de noordelijke IJ-oever verlaten, waardoor andere vormen van bedrijvigheid worden aangetrokken (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010b). Veelal gaat het om kleinschalige typen bedrijvigheid die makkelijker te mengen zijn met wonen. Op verschillende plekken aan het IJ zullen in de toekomst wonen en werken dan ook gecombineerd worden, waardoor de ligging aan het water beter benut wordt en er een meer stedelijke identiteit en atmosfeer ontstaat. Daarnaast wordt hiermee de werkgelegenheid in Noord behouden en verder versterkt, de ligging en het karakter van de IJ-oevers worden aangegrepen om werkgelegenheid naar Noord te trekken. Op de NDSM werf werken momenteel al meer mensen dan ten tijde van de scheepsindustrie.

Met name in de Buiksloterham, Overhoeks (het voormalige Shell-terrein tegenover het Centraal Station) en op de westelijker gelegen NDSM werf komt ook het veranderende karakter en van Amsterdam-Noord het sterkst naar voren. Zo komt er in Buiksloterham niet alleen ruimte voor nieuwe en uitbreiding van bestaande (kleinschalige en creatieve) bedrijvigheid, maar tot 2015 ook voor zo'n 2.000 woningen (Projectbureau Noordwaarts, 2011). Overhoeks zal zich ontwikkelen tot een compacte stadswijk met de beschikking over een ruim aanbod aan café's, restaurants en andere (culturele) voorzieningen, en moet zodoende aantrekkelijk worden voor een breed publiek. De verwachting is dat Overhoeks zich vooral op het gebied van recreatie en cultuur zal ontwikkelen tot volwaardig onderdeel van het binnenstedelijk gebied, met het Filmmuseum als belangrijke trekpleister. Daarnaast moet het (en andere delen van de IJ-oever) een broedplaats worden voor creativiteit en talent. Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat de oorspronkelijke 'kernstad' zich geleidelijk verder uitbreidt aan de overzijde van het IJ. Het Centrum Amsterdam-Noord (CAN-gebied) is een ander gebied waar de komende jaren een aantal grootschalige projecten gerealiseerd zal worden. Zo komt er een nieuwe woonwijk (Elzenhagen) met een gevarieerd aanbod aan huur- en koopwoningen, wordt het winkelcentrum 'Boven 't IJ' uitgebreid en vernieuwd en moet het nieuwe stationsgebied de bereikbaarheid van Noord per openbaar vervoer een impuls geven. Behalve de eindhalte van de Noord-Zuidlijn zal hier ook een regionaal busstation gerealiseerd worden, waardoor het gebied verbonden wordt met de rest van Amsterdam en de regio. Het metrostation zal zich samen met het busstation ontwikkelen tot een openbaar vervoerknooppunt en het middelpunt van het Centrum Amsterdam-Noord. In het CAN-gebied moeten verschillende functies met elkaar gecombineerd worden, zodat het een meer grootstedelijk karakter krijgt. Behalve woningen en kantoren zullen er ook voorzieningen als een bioscoop, theater en bibliotheek gevestigd zijn.

Ondanks het feit dat er vele veranderingen zullen optreden in de komende jaren, wil het stadsdeel het evenwicht behouden tussen het oude en nieuwe stedelijk gebied in Noord. Om hiervoor te zorgen worden drie zones onderscheiden, die elk gekenmerkt worden door een bepaalde mate van stedelijkheid (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010b). De eerste zone, met daarin de gebieden met hoogstedelijke ontwikkeling, wordt gevormd door de IJ-oevers en het Centrum Amsterdam-Noord. De komende jaren worden deze gebieden getransformeerd naar gemengde woonwerkgebieden. Het grootste deel van Noord behoort tot het stedelijk gebied, waarin de mate van stedelijkheid lager en de woonfunctie dominant is. Hier staat de kwaliteit

van wonen, de woonomgeving en de aanwezige voorzieningen centraal. Dan is er nog het historische dorpse en landelijk gebied aan de Waterlandse Zeedijk en buiten de ring A10 het veenweidegebied in het Waterland. Het karakter en de structuur van deze groene zone moet in stand worden gehouden en waar mogelijk verder versterkt. Er wordt geïnvesteerd in een goede overgang tussen de hoogstedelijke ontwikkelingen aan het IJ en het landelijk gebied ten noorden van de stad. De omvangrijke groen- en waterstructuur in Amsterdam-Noord speelt een belangrijke rol in de verbinding tussen stedelijk en landelijk gebied. In toekomstige planvorming zullen investeringen in stedelijke verdichting daarom altijd gepaard gaan met investeringen in de groen- en waterstructuur. Dit laatste neemt niet weg dat de contrasten binnen het stadsdeel zich versterken als gevolg van de stedelijke verdichting. Dan gaat het om de contrasten tussen enerzijds het hoogstedelijke en anderzijds het landelijke, dorpse karakter. Dit terwijl Noord van oudsher al een stadsdeel is dat gekenmerkt wordt door een grote mate van diversiteit, veelzijdigheid en fragmentatie. Om desondanks de drie elementen met elkaar in balans te houden en te verenigen wordt over Noord ook wel gesproken als een ‘groene stad aan het water’ (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2011).

3.2.7 Ruimtelijke potentie

In de voorgaande paragrafen zijn verschillende aspecten en kenmerken besproken van het onderzoeksgebied, het stadsdeel Amsterdam-Noord. Hieruit is gebleken dat er sterke en zwakke punten zijn, maar bovenal dat het een stadsdeel is met een grote diversiteit en grote contrasten in meerdere opzichten. Vanuit demografisch, economisch en stedenbouwkundig perspectief kan gesproken worden van een sterke interne differentiatie. Zowel spontane ontwikkelingen als de planvorming wijzen erop dat de contrasten in de toekomst verder zullen toenemen, net als de mate van stedelijkheid in sommige delen van Amsterdam-Noord. Het stadsdeel vormt nog minder dan voorheen één geheel, en is veel meer een verzameling van verschillende typen wijken die elk hun eigen karakter hebben. Tegelijkertijd begint Noord stedelijker en dynamischer te worden. Deze ontwikkelingen lopen parallel met de toenemende belangstelling bij verschillende actoren voor bepaalde locaties in Noord. Ontwikkelaars, corporaties, ondernemers en bewoners worden aangetrokken door de aanwezige mogelijkheden en potentie in het gebied.

Dit beeld van Noord als aantrekkelijk vestigingsgebied verschilt van het beeld dat jarenlang heeft bestaan van een rustige, anonieme buitenwijk, geïsoleerd van de rest van de stad. Ingeklemd tussen het IJ en de ringweg A10 werd het stadsdeel niet beschouwd als volwaardig onderdeel van Amsterdam. Maar voor een belangrijk deel juist vanwege de ligging is de interesse in het stadsdeel toegenomen. Het heeft ertoe geleid dat Noord zich van een enigszins in zichzelf gekeerd stadsdeel langzamerhand heeft ontwikkeld tot een stadsdeel dat ertoe doet, binnen en buiten de gemeentegrenzen. Het besluit om de Noord-Zuidlijn aan te leggen en de mogelijkheden op de IJ-oever, hebben de afgelopen jaren hieraan bijgedragen. Noord wordt meer en meer gezien als een goede plek om te bouwen, te wonen of een bedrijf of voorziening te vestigen. Desondanks waren er in Noord al langer bepaalde elementen en kenmerken aanwezig die het tot een potentieel aantrekkelijk gebied maakten. De potentie van Amsterdam-Noord wordt gevormd door een combinatie van factoren; een aantal kenmerkende eigenschappen die zorgen voor onderscheid met andere stadsdelen. Hieronder een opsomming van de belangrijkste zaken.

- Ligging en positie in de regio: tussen stad en platteland, nabijheid van zowel de binnenstad als het Waterland, recreatiemogelijkheden, functie als verzorgingsgebied voor de regio
- Transformatiemogelijkheden op de IJ-oever
- Voorzieningenniveau rondom het Buikslotermeerplein
- Beschikbare ruimte, relatief lage dichtheden, huisvestings- en grondprijzen
- Bereikbaarheid: nabijheid A10, IJtunnel, pontverbindingen, fijnmazig busnetwerk, OV-verbindingen met regio
- Werkgelegenheid en arbeidsaanbod, traditionele mix van wonen en werken, toename werkgelegenheid, met name aan de IJ-oever
- Karakter: steeds minder een typische buitenwijk, meer menging van functies, omvangrijke groenstructuur, ruim opgezet, grote diversiteit aan typen buurten en woonsferen: van hoogstedelijk aan het IJ tot landelijk/dorps in de tuindorpen

Behalve de toegenomen populariteit van de IJ-oever, lijkt het erop dat ook de wijken in Oud Noord (Volewijck en IJplein/Vogelbuurt) aantrekkelijker worden. Het aantal nieuwe stedelingen neemt hier meer toe dan in de rest van het stadsdeel of de gehele stad, net als de werkgelegenheid en de waarde van de woningen. Dit duidt erop dat deze wijken meer in de belangstelling komen te staan van hogere inkomensgroepen. Het kan zijn dat deze wijken daarmee profiteren van de ontwikkelingen aan het water. In ieder geval laat het zien dat Noord, en dan met name een aantal specifieke delen, volop in beweging is en meer een onderdeel van Amsterdam wordt. Het is aannemelijk dat ook de komst van de Noord-Zuidlijn hieraan een bijdrage kan leveren, aangezien twee haltes van deze metrolijn (Johan van Hasseltweg en Buikslotermeerplein) in Noord gerealiseerd worden. De bereikbaarheid vanuit en naar andere delen van de stad zal daardoor een impuls krijgen. Het IJ heeft lange tijd als een psychologische en functionele barrière gefungeerd, dit zal verminderen met de komst van de Noord-Zuidlijn. Het is aannemelijk dat dit ertoe leidt dat de aantrekkelijkheid van Noord verder toeneemt en dat het stadsdeel in functioneel opzicht meer een onderdeel wordt van de rest van de stad. Voor functies als wonen, werken en voorzieningen kan het betekenen dat Amsterdam-Noord zich ontwikkelt tot een alternatief voor bijvoorbeeld de binnenstad of de verschillende subcentra in de regio.

Overigens gaat het bij de ruimtelijke potentie van een gebied niet uitsluitend om een enkele factor, zoals een nieuwe openbaar vervoer verbinding die het gebied beter bereikbaar maakt. De combinatie van de afzonderlijke factoren en de onderlinge samenhang bepaalt uiteindelijk in welke mate er potentie aanwezig is in een gebied. Om deze reden zal in dit onderzoek de bijdrage, die de Noord-Zuidlijn kan leveren aan de verdere ontwikkeling en potentie van het stadsdeel, niet los worden gezien van de andere factoren zoals die in dit hoofdstuk beschreven zijn.

Daarbij horen uiteraard ook de aspecten waarop Noord minder gunstig scoort. De ruimtelijke potentie van Amsterdam-Noord wordt namelijk ook (negatief) beïnvloed door de minder aantrekkelijke elementen en kenmerken van het stadsdeel. Ondanks de toegenomen aantrekkingskracht zijn deze nog wel degelijk aanwezig. Het is ook niet voor niets dat zich in Noord vier aandachtswijken bevinden. Het is een aanwijzing dat men te kampen heeft met de nodige problemen, en dat het tijd kost om deze op te lossen. Een belangrijke factor hierin is het feit dat de woningvoorraad, en daarmee de bevolkingssamenstelling, relatief eenzijdig is. Het aantal sociale en goedkope huurwoningen is, ondanks de grote diversiteit aan typen buurten, relatief hoog in

vergelijking met andere Amsterdamse stadsdelen. Het heeft tot gevolg dat er sprake is van een eenzijdige bevolkingssamenstelling, vooral in de genoemde aandachtswijken. In die gebieden bevinden zich concentraties bewoners van (veelal) allochtone afkomst en in veel gevallen gaat dit gepaard met een oververtegenwoordiging van lagere inkomens. Dit gaat gepaard met allerlei gerelateerde problemen. Zo heeft het een negatieve invloed op de economische potentie van Amsterdam-Noord, bijvoorbeeld voor het draagvlak van voorzieningen en detailhandel. Het is dus zaak dat in het woningaanbod, en daarmee ook in sociaal-cultureel en sociaal-economisch opzicht, meer differentiatie wordt aangebracht. In de herstructureringsgebieden Nieuwendam-Noord en De Banne is men hier al mee begonnen. Het gevaar bestaat namelijk dat de gebieden met de grootste potentie en aantrekkingskracht zich aan het IJ bevinden, terwijl de woongebieden in Noord achterblijven en niet betrokken worden bij de ontwikkelingen die daar plaatsvinden.

Ook voor de beeldvorming vanuit andere delen van de stad en de regio kan dit negatieve gevolgen hebben, waardoor het imago als anonieme buitenwijk met de nodige problemen, blijft bestaan. Bovendien wordt Noord (afgezien van de IJ-oeveren) toch nog vooral als woongebied gezien, vanwege het ontbreken van een specifieke wijkeconomie van kleinschalige bedrijvigheid. Dit wordt ook ondersteund door de cijfers van het aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen. Ondanks een stijging in de afgelopen decennia blijft de woonfunctie dominant in Amsterdam-Noord. Het gebrek aan stedelijke (culturele) voorzieningen als een theater, bioscoop of uitgaansgelegenheden sluit aan bij (en draagt bij aan) dit beeld.

De ligging van Noord, aan de overzijde van het IJ en door het water gescheiden van de rest van de stad, versterkt het beeld dat van Noord bestaat. Dit heeft voor een belangrijk deel te maken met het feit dat het water, ondanks snelle verbindingen via de IJtunnel en ponten tussen Noord en het Centraal Station, ervoor zorgt dat er een fysieke barrière blijft bestaan. Een en ander betekent dat Noord, zowel in de beeldvorming als in functioneel opzicht, in vergelijking met andere stadsdelen meer fungeert als een afzonderlijk stadsdeel en minder als een onderdeel van de stad Amsterdam.

Een keerzijde van de ontwikkelingen die met name aan het IJ plaatsvinden, is dat de beschikbare ruimte afneemt en huisvesting van bedrijvigheid en andere functies snel duurder wordt. De intensivering van het grondgebruik en het mengen van bedrijvigheid met wonen heeft een prijsopdrijvend effect en zorgt ervoor dat de (traditionele) bedrijven minder milieuruimte beschikbaar hebben. Met de toenemende werkgelegenheid kan dit ertoe leiden dat ook de bereikbaarheid verslechtert. De van oudsher gunstige vestigingsfactoren van Amsterdam-Noord kunnen hiermee onder druk komen te staan. Daarnaast bestaat nog het risico dat met de oververtegenwoordiging van de creatieve en culturele sector, de economie te eenzijdig wordt en minder goed aansluit op de arbeidsmarkt in Noord. Dit terwijl verscheidenheid en diversiteit juist uitermate belangrijk zijn voor economische vernieuwing en vitaliteit. Door ook de meer traditionele bedrijvigheid te stimuleren, bijvoorbeeld in de industrie en de bouw, wordt de economie veelzijdiger en bovendien minder conjunctuurgevoelig. Van oudsher is de traditionele bedrijvigheid ook altijd een van de sterkste punten van Noord geweest.

Hieronder een overzicht van de minder aantrekkelijke aspecten, zoals die beschreven zijn in dit hoofdstuk.

- Weinig differentiatie in woningvoorraad en bevolkingssamenstelling, gepaard met hieraan gerelateerde problematiek en negatieve beeldvorming

- Ontbreken van een specifieke wijkeconomie en stedelijke voorzieningen, woonfunctie dominant
- Ligging ten opzichte van de rest van de stad, gescheiden door het water
- Afname van de hoeveelheid beschikbare ruimte, grond en huisvesting duurder

3.3 Amsterdam & transport

Amsterdam is van oudsher een stad waar transport een belangrijke rol speelt vanwege de geografische ligging en functie als economisch centrum. De stad heeft zich door de eeuwen heen ontwikkeld tot een knooppunt van handelslijnen. De oorspronkelijke en huidige infrastructuur is hierin altijd van groot belang geweest. In dit hoofdstuk zal ingegaan worden op de ontwikkeling van het Amsterdamse transportsysteem en vervolgens op de Noord-Zuidlijn.

3.3.1 Transportsysteem

Vanuit historisch oogpunt heeft het Amsterdamse transportsysteem zich altijd ontwikkeld in sterke samenhang met de ruimtelijke structuur van de stad. Globaal is dit proces al volgt verlopen: Amsterdam breidde zich vanuit het historische centrum steeds verder uit, waardoor het transportsysteem moest meegroeien. De aanleg van infrastructuur zorgde er vervolgens voor dat stedelijke groei zich ging concentreren in de nabijheid van de nieuw aangelegde verbindingen. Er ontstonden grote verschillen in bereikbaarheid. Sommige locaties werden beter bereikbaar en andere locaties relatief minder. Dit had grote gevolgen voor de ruimtelijke structuur van de stad en de ruimtelijke verdeling van functies. In de afgelopen jaren is daarnaast het ontstaan van een polycentrische structuur in de regio Amsterdam van invloed geweest op de ontwikkeling van het transportsysteem.

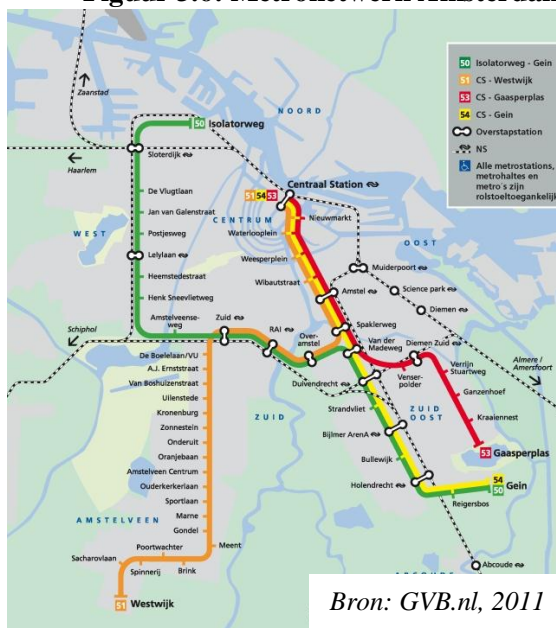
Deze ontwikkeling begon met de aanleg van de grachten in de 17^e eeuw, die lange tijd een belangrijke logistieke functie hadden (Bertolini & le Clercq, 2003). Goederen en voedsel werd via de grachten naar de pakhuizen in het stadscentrum gebracht. In de periode 1850-1930 breidde de bebouwing zich als gevolg van de industrialisatie verder uit rondom het stadscentrum. Dit ging gepaard met de aanleg van wegen door deze uitbreidingen naar naburige steden en dorpen. Deze wegen werden ook gebruikt door de tram, de eerste vorm van openbaar vervoer in Amsterdam. In eerste instantie werden de trams aangedreven door paarden, later door elektriciteit. Tegelijkertijd werden de spoorwegen aangelegd, vaak met grote gevolgen voor de stadswijken die doorkruist werden door het spoor.

Het Centraal Station werd gebouwd vlakbij het stadscentrum en het havengebied. Van hieruit werd Amsterdam per trein verbonden met andere belangrijke steden in binnen- en buitenland. Het Amsterdamse transportsysteem breidde zich verder uit, parallel aan de groei van de stad. Deze groei werd beschreven in het Algemeen Uitbreidingsplan, dat in 1935 verscheen. Dit was een ruimtelijk plan voor de verdere ontwikkeling van de stad waarin de locaties voor toekomstige woningbouw in kaart werden gebracht.

Pas na de Tweede Wereldoorlog kregen deze plannen vorm en werden ze uitgevoerd. Stadsdelen als

Amsterdam-Zuidoost, Amsterdam-West, Buitenveldert en het aangrenzende Amstelveen werden in deze periode gebouwd met als doel om het tekort op de

Figuur 3.6: Metronetwerk Amsterdam



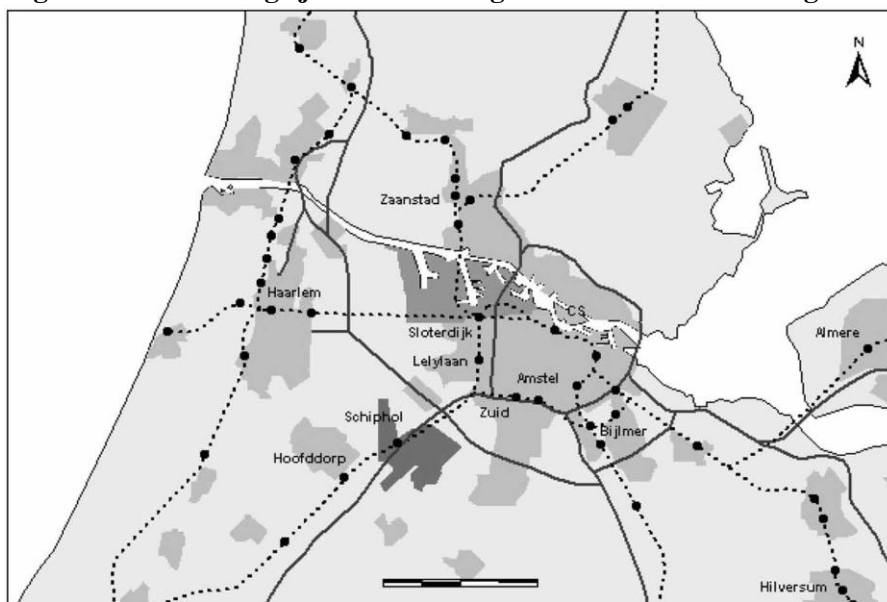
Bron: GVB.nl, 2011

woningmarkt op te lossen. Door middel van metroverbindingen werden deze naoorlogse gedeelten verbonden met de binnenstad (zie figuur 3.6 op de vorige pagina).

Het metrosysteem heeft een verbindende functie en is geschikt om een groot aantal reizigers snel over relatief grote afstanden te vervoeren. Naast het metronetwerk ontstond er een uitgebreid netwerk van buslijnen. Samen met de tramverbindingen vormt dit het meer fijnmazige deel van het Amsterdamse openbaar vervoer netwerk, met een meer ontsluitende functie. Zowel de metro-, tram- als busverbindingen worden geëxploiteerd door het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB).

Vanaf het midden van de jaren '70 werd het regionale spoornetwerk uitgebreid, nadat het lange tijd onveranderd was gebleven. Nieuwe verbindingen naar de luchthaven Schiphol en de groeikern Almere sloten aan bij de stijgende vraag naar vervoer op deze trajecten. Schiphol kreeg behalve een spoorverbinding met Amsterdam ook een directe verbinding met andere delen van Nederland, onder meer naar Den Haag en het oosten en noorden van het land. Dit werd mogelijk gemaakt door het spoornetwerk uit te breiden met een verbinding aan de zuidkant van Amsterdam (zie figuur 3.7).

Figuur 3.7: De belangrijkste verbindingen en subcentra in de regio Amsterdam



Bron: Bertolini & Le Clercq, 2003

Hiermee ontstond ook een volledige ring van spoor rondom de binnenstad. Het toenemende belang van de auto vormde in dezelfde periode de aanleiding om ook een snelweg rond de stad aan te leggen: de ringweg A10. Deze sluit op verschillende plekken aan op andere snelwegen in de richting van andere steden. De nieuwe spoorverbindingen en de komst van de ringweg hebben grote invloed gehad op de ruimtelijke structuur van Amsterdam. Met name aan de west- en zuidkant van de stad ontstonden plekken die een goede autobereikbaarheid combineerden met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (metro en trein). Hierdoor vormden zich concentraties van grootschalige bedrijvigheid in een aantal subcentra zoals de Zuidas en rondom het treinstation Sloterdijk. De subcentra specialiseerden zich in een bepaalde sector en gingen concurreren met elkaar en de binnenstad. De nabijheid van Schiphol is een belangrijke factor in de ontwikkeling van de verschillende subcentra. Ook allerlei stedelijke voorzieningen als het congrescentrum RAI, een aantal

ziekenhuizen en de Vrije Universiteit hebben zich gevestigd aan de rand van de stad, nabij de belangrijke transportassen. Veelal gaat het om functies die veel ruimte nodig hebben en belang hebben bij een goede bereikbaarheid.

In een later stadium ontstond op een groter schaalniveau een regionaal stedelijk netwerk (Bertolini & Le Clercq, 2003, p. 580). Dit betekende het einde van de hiërarchische structuur waarbij Amsterdam verreweg het belangrijkste centrum in de regio was. Steden als Haarlem, Zaanstad en Hilversum en in een later stadium Almere hebben zich ontwikkeld tot gespecialiseerde centra, complementair aan Amsterdam. In feite gebeurde hiermee hetzelfde als eerder op het schaalniveau van Amsterdam zelf. De stad is uitgroeid tot een uitgestrekt stadsgewest en het aantal woon- en werklocaties in de regio is gestegen. Vervoersstromen zijn als gevolg hiervan toegenomen en complexer geworden. Bovendien zijn ze niet meer primair op Amsterdam gericht. Logischerwijs heeft dit gevolgen gehad voor het transportsysteem. Er is behoefte ontstaan aan regionale openbaar vervoer verbindingen en een bepaalde hiërarchie in het wegensysteem, waarbij rekening gehouden wordt met het feit dat de verschillende centra complementair aan elkaar zijn. Een voorbeeld hiervan is de komst van de Zuidtangent, een snelle busdienst die de belangrijkste en zich snel ontwikkelende gebieden aan de zuidkant van Amsterdam met elkaar verbindt.

3.3.2 De Noord-Zuidlijn

In de loop der jaren zijn treinen, metro's, trams en bussen in en rondom Amsterdam steeds voller geworden en kunnen steeds minder goed voorzien in de gestegen vraag naar vervoer. Samen met de drukte op het wegennet zorgt dit ervoor dat de bereikbaarheid van de stad in het geding is. De behoefte aan nieuwe openbaar vervoer verbindingen is toegenomen. De Noord-Zuidlijn, die momenteel in aanleg is, sluit aan bij deze behoefte.

Aan het besluit de Noord-Zuidlijn aan te leggen is jarenlange discussie en onderzoek voorafgegaan. De discussie begon in feite al toen in de jaren '70 de Oostlijn (het ondergrondse deel van het huidige metronet) gebouwd werd. Uiteindelijk is in 1996 het definitieve besluit genomen om de lijn aan te leggen, waarna in het voorjaar van 2003 met de aanleg is begonnen (Dienst Noord-Zuidlijn, 2011).

Door enkele grote tegenvallers met betrekking tot de bouw wordt verwacht dat de Noord-Zuidlijn op zijn vroegst in 2017 in gebruik kan worden genomen.

Ook heeft het project te maken met kostenoverschrijdingen, waardoor het publiek draagvlak door de jaren heen is afgenomen. Wanneer de verbinding daadwerkelijk in gebruik is genomen, wordt Amsterdam-Noord via de binnenstad met het NS station Amsterdam-Zuid verbonden. In figuur 3.8 is het tracé van de Noord-Zuidlijn weergegeven door middel van de blauwe lijn. In totaal zullen er acht haltes komen, waarvan twee in Amsterdam-Noord: Johan van Hasseltweg en Buikslotermeerplein.



Bron: Gemeente Amsterdam, DIVV, 2011

Er bestaan plannen om in de toekomst nog een derde halte aan te leggen, Sixhaven, aan het IJ recht tegenover het Centraal Station. De reistijd van noord naar zuid zal circa 16 minuten bedragen, een halvering ten opzichte van de huidige situatie.

De Noord-Zuidlijn moet de capaciteit vergroten van het overvolle Amsterdamse openbaar vervoer netwerk. Er is in de binnenstad geen ruimte om meer bussen en trams te laten rijden. Onder de grond is nog wel ruimte beschikbaar om het huidige OV netwerk uit te breiden. Verder moet de Noord-Zuidlijn een alternatief bieden voor de auto, zodat het autoverkeer in en rondom de stad niet verder zal groeien. Verkeersdrukte en parkeerproblemen moeten hiermee teruggedrongen worden. Op deze manier moet de Noord-Zuidlijn ervoor zorgen dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Amsterdam vergroot wordt, dit is namelijk essentieel voor de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad.

Behalve het vervoerskundige aspect van de Noord-Zuidlijn, bestaat er ook het ruimtelijke aspect. Hierbij gaat het om de effecten van de haltes op de stedelijke omgeving als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid. Volgens de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1995) zou dit ruimtelijke aspect nadrukkelijker naar voren moeten komen in de plannen. De bijdrage aan de ruimtelijke ontwikkeling van stad en regio en het versterken van de stedelijke structuur zou zelfs de primaire doelstelling moeten zijn van de lijn. Hierbij is het van belang dat de Noord-Zuidlijn de belangrijkste openbaar vervoersknooppunten van Amsterdam met elkaar verbindt (Centraal Station, Station Zuid en Schiphol). De ontwikkeling van de tussengelegen gebieden wordt hiermee ondersteund. Daarnaast worden twee gebieden rechtstreeks met elkaar verbonden die beide sterk in ontwikkeling zijn: de Zuidas en het Buikslotermeerplein. De Zuidas is een toplocatie voor (internationale) bedrijven en het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord zal de komende jaren omgevormd worden tot een multifunctioneel gebied met daarin ruimte voor wonen, werken, winkelen en ontspannen. De Noord-Zuidlijn kan ertoe bijdragen dat de huidige ontwikkelingen versterkt worden en de dynamiek in deze gebieden verder toeneemt. Met name van de halte Buikslotermeerplein wordt verwacht dat deze kan gaan functioneren als 'een poort voor de regio naar de stad' (Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1999, p. 6). De halte zal niet alleen Noord verbinden met de binnenstad, maar via een overstap ook het gebied ten noorden van de stad. Dit creëert mogelijkheden om de ruimtelijke inrichting rondom deze overstaphalte verder vorm te geven, doordat het gebied aantrekkelijker wordt om verschillende soorten stedelijke functies te vestigen. Ook voor de binnenstad kan de Noord-Zuidlijn een positieve uitwerking hebben. Hoewel dit nog steeds het economische centrum van de stad is, staat de binnenstad onder druk door de opkomst van de werk- en winkelgebieden aan de rand van de stad. Deze gebieden zijn beter bereikbaar per auto, waardoor het voor bedrijven en winkels aantrekkelijker wordt zich hier te vestigen. De nieuwe metrolijn kan eraan bijdragen dat het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid in de Amsterdamse binnenstad desondanks op peil blijft.

Het ruimtelijke aspect van de Noord-Zuidlijn en de wisselwerking met de stedelijke omgeving komt ook naar voren door een aantal projecten in de omgeving die in samenhang met de lijn gerealiseerd worden (Dienst Noord-Zuidlijn, 2011). Hierbij gaat het om projecten langs het tracé die een directe relatie met de Noord-Zuidlijn hebben en geïntegreerd worden in de aanleg ervan, zoals fietsenstallingen, bushaltes en parkeergarages. Daarnaast zijn er nog vele projecten die geen directe relatie met de nieuwe metrolijn hebben, maar waarvan wel verwacht wordt dat deze zullen profiteren van de verbeterde bereikbaarheid. In Noord gaat het hier bijvoorbeeld om de projecten Overhoeks en het Centrumgebied Amsterdam-Noord. Bij veel van deze

projecten langs de lijn wordt de komst van de Noord-Zuidlijn aangegrepen om te investeren in de omgeving van de haltes.

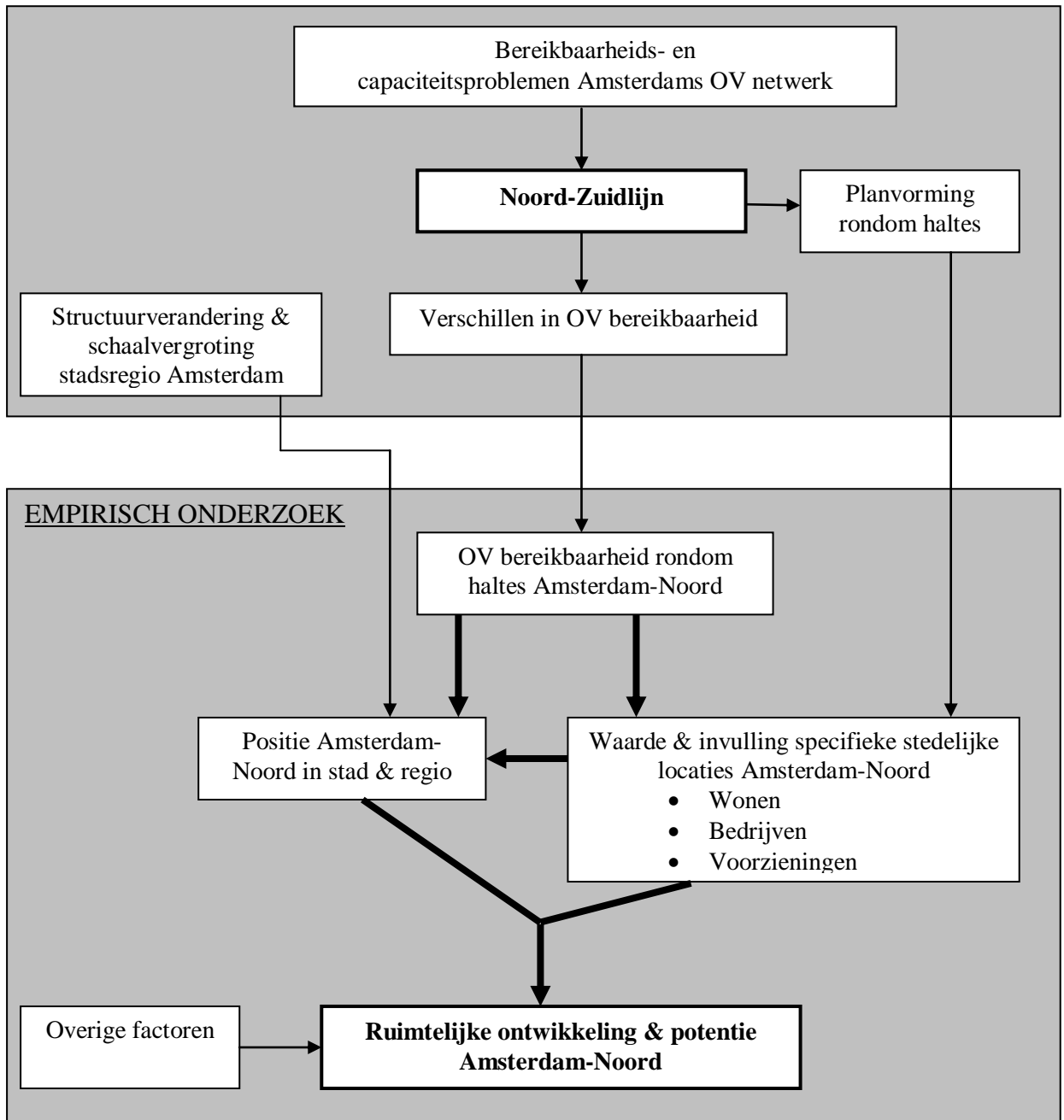
De Noord-Zuidlijn wordt in eerste instantie gezien als een vorm van stedelijk openbaar vervoer, geschikt voor verplaatsingen binnen de stad. De regionalisering van het verplaatsingsgedrag heeft er de afgelopen decennia echter toe geleid dat de behoefte aan regionale verbindingen is toegenomen. Om deze reden bestaan er plannen om de Noord-Zuidlijn onderdeel te maken van een regionaal openbaar vervoer netwerk. Dit zou kunnen door de lijn aan de zuidkant van de stad door te trekken naar Schiphol. Aan de noordkant van de stad zou de Noord-Zuidlijn doorgetrokken kunnen worden naar Purmerend en/of Zaandam. Voorlopig zijn de plannen om ook deze verbindingen aan te leggen op de lange baan geschoven, waardoor men voor regionale verplaatsingen per openbaar vervoer nog afhankelijk blijft van bus en trein.

3.4 Conceptueel model

In figuur 3.9 op de volgende pagina zijn de veronderstellingen die ten grondslag liggen aan deze studie schematisch weergegeven. Dit conceptueel model geeft tevens aan hoe de verschillende aspecten van het empirisch onderzoek met elkaar samenhangen. In tegenstelling tot het schema in de inleiding, heeft het conceptueel model specifiek betrekking op de regio Amsterdam en het onderzoeksgebied Amsterdam-Noord. In het empirisch deel van dit onderzoek zullen de veronderstellingen (de pijlen in het conceptueel model) nader worden onderzocht. De belangrijkste verbanden zijn de dikgedrukte pijlen. De belangrijkste aspecten in het empirisch gedeelte zijn de Noord-Zuidlijn enerzijds en de ruimtelijke ontwikkeling & potentie van Amsterdam-Noord anderzijds. Vandaar dat de betreffende vakken ook dik zijn gedrukt.

De Noord-Zuidlijn wordt voor een belangrijk deel aangelegd vanwege de bereikbaarheidsproblematiek in Amsterdam en de capaciteitsproblemen waarmee het Amsterdamse OV-netwerk te maken heeft. De metrolijn zorgt ervoor dat er verschillen in bereikbaarheid ontstaan: rondom de haltes in Amsterdam-Noord zal de bereikbaarheid sterk verbeteren. Enerzijds wordt verondersteld dat hierdoor effecten optreden op een laag schaalniveau: de specifieke locaties in de omgeving van de haltes. Voor verschillende stedelijke functies (wonen, bedrijven en voorzieningen) zullen dit potentieel aantrekkelijke plekken worden. De waarde en invulling van deze locaties zal hiermee worden beïnvloed, wat nog versterkt wordt door de (bestaande) planvorming in de gebieden rondom de haltes. Anderzijds kan worden aangenomen dat de verbeterde bereikbaarheid gevolgen heeft voor de positie van het stadsdeel in zijn geheel. De Noord-Zuidlijn zal zorgen voor locationele voordelen van Amsterdam-Noord, ten opzichte van andere gebieden binnen de stad en de regio. Hierbij is tevens het proces van structuurverandering en schaalvergroting in de gehele regio Amsterdam van belang. Samen met de effecten op specifieke plekken in Noord, zal de veranderde positie van het stadsdeel de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van het gehele stadsdeel beïnvloeden. De potentie en ontwikkeling van Amsterdam-Noord wordt overigens ook door andere factoren beïnvloed, die niet samenhangen met de komst van de Noord-Zuidlijn. Hierbij moet gedacht worden aan de traditionele factoren waarop Noord gunstig scoort, zoals de beschikbare ruimte en lage grondprijzen. Maar ook het vertrek van de industrie en de daaropvolgende transformatie aan het IJ zijn van groot belang voor de ontwikkeling van Noord. Ook deze factoren zullen worden meegenomen in het onderzoek, zodat de effecten van de Noord-Zuidlijn beter onderscheiden kunnen worden.

Figuur 3.9: Conceptueel model



4. METHODOLOGIE

In dit hoofdstuk zal worden beschreven hoe het empirisch gedeelte van dit onderzoek tot stand is gekomen. Er zal een uitgebreide toelichting worden gegeven op de onderzoeksopzet, de werkwijze en de keuzes die zijn gemaakt met betrekking tot de gebruikte onderzoeksmethode. Daarnaast zullen de respondenten worden voorgesteld die medewerking aan het onderzoek hebben verleend. Tot slot zal de keuze voor het onderzoeksgebied worden toegelicht en zal kort worden ingegaan op de opzet van de analyse. Voor de overwegingen met betrekking tot de methodologie is gebruikgemaakt van Baarda & De Goede (2001) en Bryman (2008).

4.1 Onderzoeksopzet

In het theoretisch gedeelte van dit onderzoek is op basis van bestaande literatuur een overzicht gegeven van de relevante theorieën en modellen. Op deze manier is de context van het onderzoek weergegeven. In het empirische gedeelte zullen de hieruit geformuleerde bevindingen en veronderstellingen onderbouwd en getoetst worden door middel van een kwalitatief onderzoek. De relatie tussen theorie en empirie is hiermee deductief van karakter. Het belangrijkste kenmerk van kwalitatief onderzoek volgens Bryman (2008, p. 393) is dat in het presenteren van de onderzoeksresultaten (en in het onderzoek zelf) de nadruk ligt op het gebruik van woorden, in plaats van op het gebruik van cijfers en getallen. Voor de beantwoording van de hoofdvraag en de verschillende deelvragen van dit onderzoek is geconcludeerd dat kwalitatief onderzoek het meest geschikt is.

Voor het empirisch onderzoek is gekozen voor interviews, een kwalitatieve onderzoeksmethode. Door middel van interviews kan informatie verzameld worden over attitudes, opinies, gevoelens, gedachten of kennis (Baarda & De Goede, 2001, p. 225). Er wordt niet alleen ingegaan op het gedrag van de respondent, maar ook op de verklaring voor dat gedrag. Daarnaast zijn interviews geschikt om in betrekkelijk korte tijd veel informatie te verkrijgen, over verschillende aspecten en invalshoeken van een onderwerp. Een ander voordeel van kwalitatieve interviews is dat er sprake is van een hoge mate van flexibiliteit, doordat de antwoorden van de respondenten mede het verloop van het interview bepalen (Bryman, 2008, p. 437).

Omdat het in deze studie gaat om een complex vraagstuk, waarbij kennis van het te onderzoeken gebied van groot belang is, is interviewen de meest betrouwbare manier om dit onderzoek uit te voeren. Desondanks zijn er ook wat nadelen en risico's verbonden aan interviews. Zo is de kennis die men heeft vaak gekleurd en subjectief, en is men geneigd om sociaal wenselijke antwoorden te geven. Dit kan een negatieve invloed hebben op de betrouwbaarheid van de verzamelde data. Door te vragen naar feiten en concrete zaken in plaats van naar indrukken en percepties, wordt dit probleem voorkomen. In dit onderzoek moet bovendien rekening worden gehouden met het feit dat onder andere ingegaan wordt op te verwachten effecten. De consequentie hiervan is dat de onzekerheid en onbetrouwbaarheid relatief groot is. Verwachtingen zijn bovendien vaak voor een aanzienlijk deel gebaseerd op persoonlijke standpunten en inschattingen. Om deze reden is gekozen voor een breed onderzoek door middel van 18 mondelinge en 8 schriftelijke interviews. Hiermee moet worden vermeden dat de mate van onbetrouwbaarheid en onvoorspelbaarheid te groot wordt. De verschillende respondenten zijn vanuit hun expertise betrokken bij het onderzoeksgebied waarop deze studie betrekking heeft, het stadsdeel Amsterdam-

Noord. Op basis van hun kennis moet het daarom mogelijk zijn om betrouwbare uitspraken te doen met betrekking tot de ruimtelijke potentie van Amsterdam-Noord en de bijdrage die de Noord-Zuidlijn hieraan kan leveren.

Vanwege het feit dat deze te onderzoeken elementen van het onderzoeksgebied (ruimtelijke potentie en verwachte effecten van de Noord-Zuidlijn) complex en veelomvattend zijn en vanuit meerdere invalshoeken bekeken kunnen worden, is een indeling gemaakt in een drietal categorieën. Dit zijn achtereenvolgens **wonen**, **bedrijven** en **voorzieningen**. Aan elk categorie is vervolgens een aparte deelvraag gekoppeld. Met behulp van de antwoorden op de drie deelvragen moet uiteindelijk ook de centrale onderzoeksvraag beantwoord worden. Voor elk categorie is een aantal respondenten geselecteerd die kennis van zaken hebben op het desbetreffende gebied. Daarnaast is een aantal respondenten geïnterviewd met wie meer in algemene zin is gesproken, en niet voor een van de drie categorieën.

4.2 De interviews

Zoals in de vorige paragraaf is beschreven, zijn kwalitatieve interviews een goede manier om in korte tijd veel informatie te verzamelen, vanuit verschillende invalshoeken. De interviews die voor dit onderzoek zijn afgenomen, zijn semigestructureerd van karakter. Er is niet gewerkt met vooraf opgestelde vragenlijsten, maar de te behandelen onderwerpen lagen wel vast. Hiervoor is voorafgaand aan ieder interview een lijst opgesteld met specifieke thema's die in het desbetreffende interview behandeld moeten worden. De respondent heeft op deze manier een grote mate van vrijheid in het geven van antwoorden, terwijl de interviewer de mogelijkheid heeft om door te vragen en het interview te sturen. Er hoeft in de interviews ook niet vastgehouden te worden aan een bepaalde volgorde, de gesprekken ontwikkelen zich op basis van de gestelde vragen en de gegeven antwoorden.

Tijdens de interviews is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van open vragen, die per respondent verschillend zijn en aansluiten bij zijn/haar expertise. Aan het eind van elk interview zijn enkele gesloten vragen (controlevragen) gesteld, die voor alle respondenten hetzelfde zijn. De betrouwbaarheid van het onderzoek wordt vergroot, doordat door middel van de topiclijsten min of meer dezelfde onderwerpen zijn behandeld tijdens de interviews. Tevens hebben de gesloten vragen geleid tot goed vergelijkbare uitkomsten.

Alle interviews zijn over het algemeen op dezelfde wijze opgebouwd. De hoofdvraag van dit onderzoek richt zich uitsluitend op de bijdrage van de Noord-Zuidlijn aan de potentie van Amsterdam-Noord. Desondanks worden er allereerst vragen gesteld met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van het onderzoeksgebied, in een bredere context. Omdat deze door veel meer factoren wordt gevormd dan uitsluitend de komst van de Noord-Zuidlijn, is het noodzakelijk dat er een uitgebreide inventarisatie wordt gemaakt van deze factoren. Door dit te doen, kan de afzonderlijke bijdrage van de Noord-Zuidlijn nauwkeuriger worden vastgesteld, en worden afgezet tegen de overige factoren. Nadat gevraagd is naar de potentie, wordt ingezoomd op de Noord-Zuidlijn en de verwachte effecten. Veelal gaat het hier om vragen die betrekking hebben op locatieoverwegingen van de organisaties waar de desbetreffende respondent werkzaam is. De interviews worden afgesloten met een twee- of drietal gesloten (controle-) vragen, waarmee de verwachte effecten van de Noord-Zuidlijn, en het veronderstelde belang van de effecten voor de ontwikkeling van Amsterdam-Noord, geassocieerd kunnen worden.

Alle interviews (afgezien van de schriftelijk/per email afgenomen interviews) zijn, met toestemming van de respondenten, opgenomen met behulp van een voice-recorder en vervolgens uitgewerkt. De interviews hebben plaatsgevonden in de periode tussen begin maart 2011 en medio mei 2011.

In de volgende subparagrafen zal voor elk van de drie categorieën worden uitgelegd hoe de interviews tot stand zijn gekomen, en zal dieper ingegaan worden op de globale opbouw van de interviews.

Interviews categorie wonen

In de categorie **wonen** staat de potentie van Amsterdam-Noord op het gebied van wonen centraal, en de effecten die de Noord-Zuidlijn hierop kan hebben. De interviews voor deze categorie moeten dan ook antwoord gegeven worden op de volgende deelvraag:

- *In welke mate kan de NZ lijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord, als gebied om te wonen en om woningen te bouwen?*

De vragen die in de interviews worden gesteld, hebben allereerst betrekking op de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten van Amsterdam-Noord, wat betreft het wonen, het bouwen van woningen en het functioneren van de woningmarkt in zijn algemeenheid. Wat doet mensen besluiten om in Noord te gaan wonen, en welke zaken kunnen er juist voor zorgen dat men niet voor Noord kiest? Daarnaast wordt gevraagd of hierin de afgelopen jaren ontwikkelingen zichtbaar zijn. De woningmarkt van Amsterdam-Noord is van oudsher sterk op Amsterdam gericht, treedt hier bijvoorbeeld verandering in op? Vervolgens wordt door middel van een aantal vragen nagegaan in hoeverre de Noord-Zuidlijn kan bijdragen aan de potentie van het stadsdeel, op het gebied van wonen. Zullen specifieke plekken (in de nabijheid van de haltes) aantrekkelijker worden om te wonen en zal stadsdeel Noord in zijn geheel meer in trek komen bij verschillende groepen om een woning te kopen of te huren? En zijn er op dit moment al aanwijzingen dat dit het geval is, bijvoorbeeld door ontwikkelingen in de woningprijzen? Het wonen in Noord zal in deze interviews ook vanuit regionaal perspectief worden bekeken. Slaagt men erin om meer mensen van buiten de stad aan te trekken, bijvoorbeeld door in andere segmenten te bouwen?

Interviews bedrijven

In de categorie **bedrijven** zal ingegaan worden op de potentie van Amsterdam-Noord voor bedrijven en de vraag of deze volgens de respondenten vergroot kan worden door de komst van de Noord-Zuidlijn. De interviews in deze categorie moeten antwoord geven op de volgende deelvraag:

- *In welke mate kan de NZ lijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om een bedrijf te vestigen?*

In de interviews zal eerst worden nagegaan in hoeverre Amsterdam-Noord een aantrekkelijk gebied is voor bedrijven om zich te vestigen, wat voor soort bedrijven voor Noord kiest en wat de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten zijn voor bedrijven. In het geval van specifieke bedrijven is dit ook gedaan voor de desbetreffende locatie, door te vragen naar de locatiefactoren. Daarnaast wordt de respondenten gevraagd of hierin de afgelopen jaren veranderingen zichtbaar zijn en zo ja: welke? Waarom kiezen bedrijven ervoor om zich in Noord te vestigen (of juist

niet)? Is dit een bewuste keuze? Waar komen de vestigende bedrijven over het algemeen vandaan? Ook hier zal vervolgens de (verwachte) invloed van de Noord-Zuidlijn in kaart worden gebracht, door te vragen naar de locatieoverwegingen van bedrijven naar aanleiding van de komst van de metro. Spelen bedrijven in op de Noord-Zuidlijn en zullen de locaties nabij de haltes bedrijven weten aan te trekken? Op deze manier wordt gekeken of de positie van Amsterdam-Noord, zowel in de stad als de regio, aan het veranderen is.

Interviews voorzieningen

Behalve voor het wonen en de bedrijven wordt de potentie van Amsterdam-Noord ook voor **voorzieningen** onderzocht en de vraag of de Noord-Zuidlijn hieraan zou kunnen bijdragen. De interviews in deze categorie moeten antwoord geven op de volgende deelvraag:

- *In welke mate kan de NZ lijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om een voorziening te vestigen en om gebruik te maken van voorzieningen?*

De vragen in de interviews zullen om te beginnen de nadruk leggen op de aantrekkelijkheid van het onderzoeksgebied voor (commerciële) voorzieningen. Hierbij gaat het niet alleen om voorzieningen als een ziekenhuis en zwembad, ook scholen, hotels en winkelcentra worden in dit onderzoek beschouwd als voorzieningen. Ook de minder aantrekkelijke aspecten zullen aan bod komen, evenals de ontwikkelingen die hierin optreden. Daarnaast zal in dit categorie sterk de nadruk liggen op de gebruikers/bezoekers van de voorzieningen, omdat deze bepalend zijn voor het functioneren van de voorziening. Waar komen de bezoekers vandaan, uit Noord zelf of een groter gebied? Voor elke specifieke voorziening is tevens ingegaan op de locatiefactoren: de aspecten die de desbetreffende locatie aantrekkelijk en minder aantrekkelijk maken. De interviews gaan vervolgens in op de verwachte effecten van de Noord-Zuidlijn voor de voorziening zelf en haar bezoekers. Dan gaat het met name om vragen als: Wat zullen de gevolgen zijn voor de bezoekersaantallen? In hoeverre en in welk opzicht houden de voorzieningen rekening met de komst van de metro? Kan de Noord-Zuidlijn ervoor zorgen dat meer voorzieningen ervoor kiezen om zich in Noord te vestigen? Verder zal ook in deze interviews het regionale schaalniveau besproken worden. Kan de Noord-Zuidlijn ervoor zorgen dat de voorzieningen bezoekers uit een groter gebied weten te trekken?

Interviews algemeen

Behalve de interviews voor de drie afzonderlijke categorieën, is er ook een aantal deskundigen geïnterviewd die in meer algemene zin kennis hebben van het onderzoeksgebied en/of de relatie tussen openbaar vervoer en de stedelijke omgeving. Deze respondenten zijn vanuit hun functie en expertise niet zozeer bij één van de drie categorieën betrokken, maar toch is besloten ze te interviewen. Op deze manier worden Amsterdam-Noord en de verwachte effecten van de Noord-Zuidlijn in een bredere context en meer van buitenaf bekeken. Tegelijkertijd kunnen de zaken die in deze interviews worden besproken, ook betrekking hebben op het wonen, de bedrijven en de voorzieningen in Noord. De algemene interviews kunnen dan ook gebruikt worden in de analyse voor de overige categorieën.

Ook is gesproken met een tweetal projectorganisaties die zich bezighouden met de planvorming in de directe omgeving van de beide haltes van de Noord-Zuidlijn.

Hiermee moet meer inzicht worden verkregen in de inrichting van deze gebieden in de toekomst. Behalve naar de exacte invulling van de gebieden, is in deze interviews ook gevraagd naar de relatie van de planvorming met de komst van de Noord-Zuidlijn.

Een uitgebreide analyse van de interviews en de antwoorden op de verschillende deelvragen, moeten uiteindelijk antwoord geven op de hoofdvraag van dit onderzoek:

Op welke wijze en in welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van Amsterdam-Noord, en wat zijn de gevolgen voor de positie van dit stadsdeel binnen een steeds omvangrijker en complexer wordend stedelijk gebied?

In de hoofdvraag gaat het niet alleen meer om de potentie van het stadsdeel vanuit het perspectief van de verschillende categorieën, maar ook om de totale ruimtelijke ontwikkeling van het stadsdeel. Deze wordt gezien als uitkomst van de antwoorden op de verschillende deelvragen. Met de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam-Noord wordt enerzijds de interne ruimtelijke structuur bedoeld en anderzijds de positie die het stadsdeel inneemt binnen de stad en de regio. Op regionaal niveau is van belang dat de regio Amsterdam zich ontwikkelt tot een polycentrische regio: het stedelijk gebied breidt zich in functioneel opzicht uit, de hiërarchische structuur vermindert en verplaatsingspatronen worden gecompliceerder. Aangezien het onderzoeksgebied een onderdeel vormt van deze regio, en verwacht wordt dat deze processen hun weerslag zullen hebben op de ontwikkeling van het stadsdeel, is ervoor gekozen om dit in de hoofdvraag op te nemen.

4.3 De respondenten

Aan de hand van de indeling in de drie categorieën, is een inventarisatie gemaakt van de verschillende personen en instanties die voor dit onderzoek relevant zijn. De beoogde respondenten zijn telefonisch of per email benaderd, en vervolgens is een afspraak gemaakt voor een interview. Dit heeft geresulteerd in 18 mondelinge en 8 schriftelijke interviews. Geprobeerd is om met zoveel mogelijk personen een mondeling interview te houden, maar dit is niet in alle gevallen gelukt. Vaak had dit te maken met een gebrek aan tijd bij de respondenten, maar in sommige gevallen is ook bewust voor een schriftelijk interview (per email) gekozen. Bij een aantal interviews kon de benodigde informatie ook op deze manier worden verkregen, en werd een mondeling interview niet noodzakelijk geacht.

Hieronder zullen achtereenvolgens de respondenten in de categorieën algemeen, wonen, bedrijven en voorzieningen worden voorgesteld, met daarbij een korte omschrijving van hun functie.

Respondenten algemeen

Allereerst is er een tweetal specialisten geïnterviewd om meer inzicht te krijgen in de wisselwerking tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling in het algemeen.

- **De heer R. van der Bijl**
 - Stedenbouwkundige, gespecialiseerd in de raakvlakken tussen openbaar vervoer/infrastructuur (met name light rail), transport en ruimtelijke ordening
 - Onafhankelijk adviseur, onderzoeker en ontwerper

- **De heer L. Bertolini**
-Docent en onderzoeker aan de Universiteit van Amsterdam
-Gespecialiseerd in de relatie tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling

Deze interviews moeten enerzijds dienen als aanvulling op de (theoretische) kennis met betrekking tot het onderwerp van dit onderzoek. Anderzijds moet op basis van die kennis worden ingegaan worden op de specifieke situatie in het onderzoeksgebied. Dit wordt gedaan vanuit zowel vervoer technisch/stedenbouwkundig perspectief (Van der Bijl) als wetenschappelijk perspectief (Bertolini).

Om meer inzicht te krijgen in de belangrijkste ontwikkelingen in Amsterdam-Noord, is een drietal personen geïnterviewd:

- **De heer R. Post**
-Stadsdeelvoorzitter Amsterdam-Noord
-Coördinatie projecten IJ-oever en Centrumgebied Amsterdam-Noord
- **De heer P. Kannegieter**
-Projectmanager Centrum Amsterdam-Noord, Projectbureau Noordwaarts
- **Mevrouw L. van Schaik**
-Projectmanagement Wijkwinkelcentrum Oud-Noord, Stadsdeel Amsterdam-Noord

De heer Post is al jarenlang actief in de lokale politiek en heeft zodoende veel kennis van het stadsdeel. Hij is geïnterviewd om een duidelijker beeld te krijgen van de globale ontwikkeling van Noord, in het verleden en in de toekomst. Ook moet duidelijk worden hoe het stadsdeel staat tegenover de komst van de Noor-Zuidlijn.

Verder is gesproken met de heer Kannegieter en mevrouw Van Schaik, om de ruimtelijke planvorming rondom de beide haltes van de Noord-Zuidlijn in kaart te brengen. Behalve op de planvorming zelf, is ook ingegaan op de relatie met de metrolijn. De heer Kannegieter is namens projectbureau Noordwaarts (een samenwerking tussen het stadsdeel en de centrale stad) verantwoordelijk voor het nieuwe centrumgebied van Amsterdam-Noord. In dit gebied bevindt zich onder andere de toekomstige halte Buikslotermeerplein. Mevrouw Van Schaik is vanuit het stadsdeel verantwoordelijk voor de herontwikkeling van het Mosveld, dat gelegen is in de nabijheid van de halte Van Hasseltweg. Het belangrijkste onderdeel van dit project is de bouw van een winkelcentrum, met daarin ook plaats voor de markt die nu nog op het plein gevestigd is.

Tenslotte zijn in de categorie algemeen gesprekken gevoerd met de volgende twee personen:

- **De heer H. Grotendorst**
-Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling, Stadsdeel Amsterdam-Noord
- **De heer H. Detmar**
-Directeur Omgeving, Dienst Noord-Zuidlijn

Met de heer Grotendorst is gesproken om dieper in te kunnen gaan op de algehele ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam-Noord, vanuit het oogpunt van wonen,

bedrijven en voorzieningen. De heer Grotendorst houdt zich als beleidsadviseur niet alleen bezig met huidige ontwikkelingen binnen het stadsdeel, maar nadrukkelijk ook met de positie van Noord in een groter gebied en de lange termijn strategie. De rol die de Noord-Zuidlijn hierin kan spelen is uitgebreid aan bod gekomen in het interview. Met de heer Detmar is gesproken over de besluitvorming met betrekking tot de Noord-Zuidlijn: wat zijn de belangrijkste motieven geweest om de metro aan te leggen en hoe belangrijk is het ruimtelijke aspect hierin geweest? Daarnaast kan de heer Detmar meer vertellen over allerlei ruimtelijke ontwikkelingen rondom de haltes. Vanuit zijn functie is hij verantwoordelijk voor de zaken die niet direct met de bouw van de metro te maken hebben, zoals de inpassing van de stations en de impact van de lijn op de omgeving.

Respondenten wonen

In de categorie wonen is gezocht naar respondenten die kennis hebben van de woningmarkt in Noord, en de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten van het wonen in Noord. Er is gesproken met een grote corporatie (Ymere) en twee makelaarskantoren (Van De Steege en Hoekstra & Van Eck), terwijl ook twee concrete nieuwbouwprojecten in het stadsdeel (Elzenhagen-Noord en De Bongerd) zijn behandeld.

De volgende personen zijn geïnterviewd:

- **De heer A. Ale** (*via email*)
-Makelaar, Van De Steege makelaars
- **De heer B. Melchers** (*via email*)
-Makelaar/taxateur onroerend goed, Hoekstra & Van Eck makelaars
- **Mevrouw J. Teunisse**
-Adviseur markt en vastgoed, gebiedsconsulent Amsterdam-Noord, Ymere
- **Mevrouw K. van Kooten**
-Projectsecretaris Elzenhagen-Noord (CAN deelgebied II), CZAN Ontwikkeling
- **De heer B. Schipper** (*via email*)
-Bewoner Elzenhagen-Noord
- **De heer J. Prins**
-Projectmanager De Bongerd, stadsdeel Amsterdam-Noord
- **De heer F. Brouwer** (*via email*)
-Voorzitter bewonersvereniging De Bongerd
- **Mevrouw J. Nagtegaal** (*via email*)
-Projectontwikkelaar ODB, verantwoordelijk voor realisatie en verkoop woningen De Bongerd

Allereerst is gesproken met woningcorporatie Ymere en de makelaars Van De Steege en Hoekstra & Van Eck, om de ontwikkeling van de woningmarkt van Amsterdam-Noord in kaart te brengen. Aan de heer Ale en de heer Melchers zijn vragen gesteld

met betrekking tot de markt voor koopwoningen in het stadsdeel. Van De Steege en Hoekstra & Van Eck zijn twee van de grootste makelaars in de regio Amsterdam, en hebben beiden ook een vestiging in het onderzoeksgebied. Ymere is een woningcorporatie die actief is in de gehele noordelijke Randstad. Het merendeel van de woningen die Ymere in bezit heeft, wordt verhuurd als sociale woningbouw. Ook in Amsterdam-Noord heeft Ymere veel bezit, met een kleine 10.000 woningen is het zelfs de grootste verhuurder van woonruimte. Met mevrouw Teunisse is gesproken over de markt voor (sociale) huurwoningen in Noord. Ook is ingegaan op de vraag of en in hoeverre de komst van de Noord-Zuidlijn van invloed is op deze markt. Omdat zowel Van De Steege als Ymere actief zijn in de gehele regio Amsterdam, is ook de positie van Noord in regionaal opzicht besproken.

Verder is voor de categorie wonen ingezoomd op een tweetal nieuwbouwprojecten die momenteel in het onderzoeksgebied gerealiseerd worden: Elzenhagen-Noord en De Bongerd. Dit is gedaan omdat enerzijds het woningaanbod van deze beide projecten sterk afwijkt van het aanbod in de rest van Noord, en anderzijds omdat wordt aangenomen dat (toekomstige) bewoners van deze projecten een meer bewuste keuze maken om in Noord te gaan wonen. Elzenhagen-Noord is een onderdeel van het Centrum Amsterdam-Noord, het nieuwe stedelijk centrum rondom het Buikslotermeerplein, waar ook de toekomstige metrohalte deel van uitmaakt. Over deze nieuwe woonwijk is gesproken met mevrouw Van Kooten, die als projectsecretaris bij dit project betrokken is. Dit interview is met name gericht op het segment waarin gebouwd wordt, de beoogde doelgroep en de invloed van de Noord-Zuidlijn op de plannen. Daarnaast is nog een kort schriftelijk interview gehouden de heer Schipper, die in Elzenhagen-Noord woont. Hem is gevraagd naar de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten van het wonen in Noord en zijn overwegingen met betrekking tot de beslissing om in Elzenhagen te gaan wonen.

De Bongerd is een andere nieuwbouwwijk, in het westelijk deel van Amsterdam-Noord. Deze wijk ligt weliswaar verder weg van de beide haltes van de metrolijn, maar toch is het relevant om na te gaan wat voor soort bewoners het project trekt, waar deze vandaan komen, in hoeverre het project een onderdeel vormt van Noord en of bewoners daadwerkelijk een bewuste keuze maken voor Noord. Hierover is allereerst gesproken met de heer Prins, vanuit het stadsdeel verantwoordelijk voor het project. De heer Brouwer is voorzitter van de bewonersvereniging De Bongerd, en kan meer vertellen over de afwegingen die de bewoners maken en rol van de Noord-Zuidlijn hierin. Tenslotte is aan mevrouw Nagtegaal, die namens projectontwikkelaar ODB verantwoordelijk is voor de realisatie van het project, nog een aantal korte vragen gesteld. Deze hadden voornamelijk betrekking op de relatie van het project met de rest van Noord en de overige ontwikkelingen in het stadsdeel.

Respondenten bedrijven

In de categorie bedrijven zijn respondenten geïnterviewd, die meer kunnen vertellen over de bedrijven die in Noord gevestigd zijn en de relevante vestigingsfactoren voor deze bedrijven. Ook is tijdens de interviews ingegaan op de effecten van de Noord-Zuidlijn op locatieoverwegingen van bedrijven. Behalve met twee specifieke bedrijven die in Noord zijn gevestigd (MTV en Hema, beiden gevestigd op de NDSM werf) is gesproken met de Kamer van Koophandel over de algehele ontwikkeling van het bedrijfsleven en de werkgelegenheid in Noord. Tot slot is een interview gehouden met de heer Schulp, hij is 6 jaar voorzitter geweest van de ondernemersvereniging van het stadsdeel, VEBAN. Verder is hij 20 jaar werkzaam geweest als bankier in Amsterdam-Noord. Op dit moment is hij nog als adviseur betrokken bij VEBAN &

Co, een platform dat specifiek op de creatieve bedrijvigheid in Noord is gericht. Bovendien is hij nog in diverse functies betrokken bij het winkelcentrum Boven 't IJ, onder meer als voorzitter van de vereniging van eigenaren en penningmeester van de ondernemersvereniging. De heer Schulp kan dus aangemerkt worden als expert op het gebied van het bedrijfsleven in Noord.

De volgende personen zijn geïnterviewd voor de categorie bedrijven:

- **De heer D. Mulder**
-Facility manager, MTV Networks
- **Mevrouw J. op het Veld** (*via email*)
-Manager locatiestrategie, HEMA
- **De heer T. Geuzendam**
-Accounthouder Amsterdam-Noord, Kamer van Koophandel
- **De heer F. Schulp**
-Oud-voorzitter ondernemersvereniging VEBAN, adviseur VEBAN & Co

Met de heer Mulder is gesproken over de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de beslissing van MTV om te verhuizen naar Amsterdam-Noord. Er is ingegaan op de factoren die van belang zijn geweest en de vraag in hoeverre er een bewuste keuze is gemaakt voor Noord. MTV Nederland, dat voorheen gevestigd was in Bussum, heeft sinds 4 jaar haar hoofdkantoor op de NDSM werf. Aan mevrouw Op het Veld zijn soortgelijke vragen gesteld, het hoofdkantoor van HEMA is in 2010 verhuisd van Amsterdam-Zuidoost naar Noord. Ook is gevraagd naar de locatieoverwegingen met betrekking tot de HEMA vestiging in winkelcentrum Boven 't IJ. De heer Geuzendam is namens de Kamer van Koophandel verantwoordelijk voor het stimuleren van de lokale economie, en vanuit die functie aanspreekpunt voor de bedrijven die in Noord gevestigd zijn. Hij werkt daarvoor samen met ondernemersvereniging VEBAN. Behalve over de algemene ontwikkeling van het bedrijfsleven, de werkgelegenheid en vestigingsfactoren van Noord, is gesproken over de positie van Amsterdam-Noord binnen zowel de stad als de regio. Ook de komst van de Noord-Zuidlijn en het belang van OV bereikbaarheid in het algemeen voor bedrijven in Noord, is aan bod gekomen. Het interview met de heer Schulp is, vanwege zijn uitgebreide expertise, gericht op meerdere aspecten van het bedrijfsleven in Noord. Behalve de algemene ontwikkelingen, is ook specifiek ingegaan op de creatieve bedrijvigheid en de uitbreiding en vernieuwing van winkelcentrum Boven 't IJ.

Respondenten voorzieningen

In deze categorie zijn respondenten geïnterviewd die werkzaam zijn bij een reeds in Noord gevestigde (commerciële) voorziening of een voorziening die zich binnen afzienbare tijd in Noord gaat vestigen. De meeste voorzieningen bevinden zich op niet al te grote afstand van een van beide haltes van de Noord-Zuidlijn, waardoor er effecten vallen te verwachten op het aantal en de herkomst van de bezoekers/gebruikers van de voorzieningen. Ook is het aannemelijk dat de voorzieningen bezig zijn hun locatie te heroverwegen naar aanleiding van de komst van de Noord-Zuidlijn.

De volgende personen zijn geïnterviewd voor de categorie voorzieningen:

- **De heer A. Prins**
-Manager facilitair bedrijf, Boven IJ ziekenhuis
- **De heer M. Vlaar**
-Adviseur afdeling Sport, stadsdeel Amsterdam-Noord, verantwoordelijk voor Floraparkbad
- **De heer A. Slurink**
-Voorzitter ondernemersvereniging winkelcentrum Boven 't IJ
- **Mevrouw K. Hendriks** (*via email*)
-Assistent hotelmanager, NH Galaxy hotel
- **Mevrouw I. Scheijde**
-Coördinator marketing & communicatie, EYE filminstituut
- **Mevrouw S. Peek** (*via email*)
-Beleidsadviseur Kunst & Cultuur, stadsdeel Amsterdam-Noord, betrokken bij plannen theater CAN gebied
- **De heer C. Broekhuizen**
-Projectleider vestiging Buikslotermeerplein, ROC van Amsterdam

Met de heer Prins, de heer Vlaar, de heer Slurink en mevrouw Hendriks is gesproken over Noord als vestigingsgebied voor respectievelijk het ziekenhuis, het zwembad, het winkelcentrum en het hotel. Hierbij zijn de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten van Noord voor de desbetreffende voorziening ter sprake gekomen. Vervolgens is gevraagd naar de verwachte effecten van de Noord-Zuidlijn op het functioneren van de voorzieningen, bijvoorbeeld door veranderende bezoekersaantallen. Ook is tijdens de gesprekken ingegaan op de vraag of de voorzieningen (in het geval van het winkelcentrum de afzonderlijke winkels) hun locatie hebben heroverwogen naar aanleiding van de komst van de metro. Mevrouw Scheijde, mevrouw Peek en de heer Broekhuizen zijn betrokken bij voorzieningen die nu nog niet in Noord gevestigd zijn. Het Filminstituut zal in het voorjaar van 2012 verhuizen van het Vondelpark naar Overhoeks, op de noordelijke IJ-oever. Mevrouw Peek houdt zich bezig met de plannen voor de ontwikkeling van een theater in het CAN gebied. Tenslotte is het ROC van Amsterdam bezig een vestiging te bouwen naast de metrohalte Buikslotermeerplein. In deze school zal een aantal bestaande en een aantal nieuwe opleidingen worden gehuisvest. Aan de respondenten die werkzaam of betrokken zijn bij deze voorzieningen, is gevraagd in hoeverre er bewust voor Noord is gekozen, welke factoren van belang zijn geweest bij de keuze voor de locatie en welke rol de Noord-Zuidlijn heeft gespeeld in de locatieoverwegingen.

4.4 Onderzoeksgebied

Amsterdam-Noord neemt binnen Amsterdam een speciale positie in. Zoals al eerder beschreven, ligt het stadsdeel door het water gescheiden van de rest van de stad. De enige vaste verbinding is de IJ tunnel. Daarnaast varen er pontjes vanaf verschillende plekken aan de noordelijke IJ-oever naar het Centraal Station. Ondanks het feit dat

men met deze verbindingen redelijk snel van en naar de overkant kan reizen, wordt de beeldvorming over Noord voor een belangrijk deel bepaald door de ligging. Ook tijdens de interviews is dit gebleken. Het stadsdeel wordt in vergelijking met andere stadsdelen veel minder beschouwd als een onderdeel van Amsterdam. Dit maakt de komst van de Noord-Zuidlijn interessant, omdat deze voor een extra verbinding met de rest van de stad gaat zorgen. Een verbinding die bovendien een stuk sneller is dan de bestaande verbindingen. De reistijd vanuit Noord naar het Centraal Station zal nog slechts enkele minuten bedragen en bovendien zullen ook de gebieden rondom de overige haltes beter bereikbaar zijn vanuit Noord. Omgekeerd zal Noord vanuit andere delen van de stad een stuk makkelijker en sneller te bereiken zijn. De komst van de Noord-Zuidlijn betekent dat er in dat opzicht een nieuwe situatie ontstaat voor Amsterdam-Noord en de bewoners. Het is interessant om na te gaan welke gevolgen dit zal hebben voor de beeldvorming over Noord, afgezien van de concrete effecten op het gebied van wonen, bedrijven en voorzieningen. Verder is het onderzoeksgebied interessant vanwege de grootschalige ontwikkelingen die er de afgelopen jaren zijn ontstaan, en zich in de komende jaren zullen voortzetten. Resultaat van deze ontwikkelingen is dat de dynamiek en contrasten tussen verschillende delen van Noord verder toenemen. Op de IJ-oever, waar nog veel ruimte beschikbaar is door de sluiting van de scheepswerven, zijn deze ontwikkelingen het sterkst waarneembaar. Vooral op het gebied van kunst, cultuur, horeca en creatieve bedrijvigheid begint dit deel van Noord zich steeds meer te profileren. In de toekomst moet ook in het centrumgebied van Amsterdam-Noord (CAN) een aantal projecten gerealiseerd worden, waardoor het een meer hoogstedelijk karakter krijgt. Het mengen van verschillende functies vormt hierbij een belangrijk middel. De IJ-oever en het CAN gebied zijn de twee belangrijkste lopende projecten binnen het stadsdeel. Door de ontwikkelingen in deze gebieden in het onderzoek te betrekken, kan nagegaan worden in hoeverre er sprake is van samenhang met de komst van de Noord-Zuidlijn. Ook moet worden vastgesteld welke gevolgen de Noord-Zuidlijn zal hebben voor de genoemde ontwikkelingen, en wat dit kan betekenen voor de positie van Noord in stad en regio.

4.5 Manier van analyse

De analyse is gebaseerd op de relevante gegevens uit de interviews. Deze zullen worden gebruikt om antwoord te geven op de hoofd- en deelvragen van dit onderzoek. Doordat de interviews zijn opgenomen en uitgewerkt, kan exact worden achterhaald wat er door de respondent en de interviewer is gezegd. De globale opbouw van de interviews zal ook worden gehanteerd bij de analyse. Dit houdt in dat allereerst een uitgebreide beschrijving wordt gemaakt van de ruimtelijke potentie van het onderzoeksgebied. Hierbij wordt, vanuit het perspectief van de verschillende categorieën, bekeken door welke factoren deze potentie wordt gevormd. Vervolgens wordt in het tweede deel van de analyse ingegaan op de bijdrage van de Noord-Zuidlijn aan de potentie van Amsterdam-Noord. Voor het wonen, de bedrijven en de voorzieningen wordt beschreven hoe en in welke mate de metrolijn van invloed is en welke verwachtingen hierover bestaan. Behalve van de interviews in de desbetreffende categorie, kan in de analyse ook gebruikgemaakt worden van de algemene interviews. Op basis van de analyse moet antwoord worden gegeven op de deelvragen, die samenvallen met de verschillende categorieën. Nadat ingegaan is op de gevolgen voor de positie van Noord in de stad en de regio, kan in de conclusie de hoofdvraag van dit onderzoek worden beantwoord.

5. DE RUIMTELIJKE POTENTIE VAN AMSTERDAM-NOORD

Op basis van de interviews zal in dit hoofdstuk een overzicht worden gegeven van de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten en kenmerken van het onderzoeksgebied. Wat onderscheidt Amsterdam-Noord van andere delen van de stad, in positief en negatief opzicht? Al deze aspecten vormen samen de ruimtelijke potentie van het stadsdeel. Om te beginnen zal kort de beeldvorming over Noord in het algemeen worden besproken, waarbij aandacht zal zijn voor twee gebieden die een sterke invloed hebben op zowel de ontwikkeling van Noord als de beeldvorming. Hierna zal worden ingegaan op de potentie van Amsterdam-Noord voor wonen, bedrijven en voorzieningen.

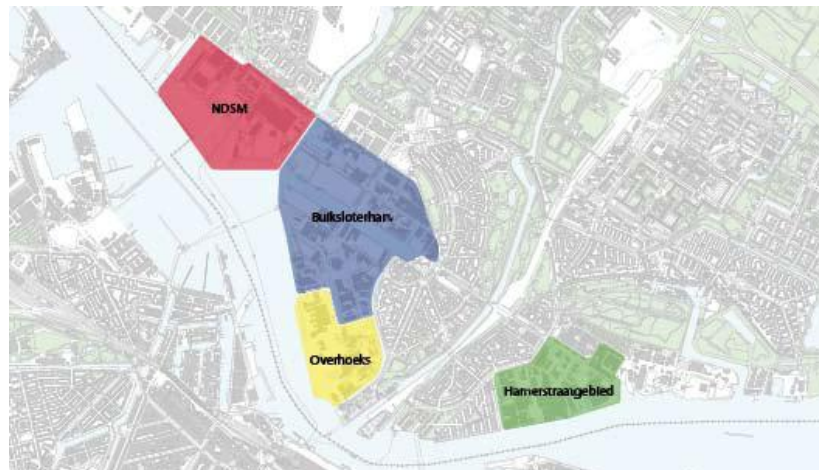
5.1 Beeldvorming & ontwikkeling

Allereerst is uit de interviews gebleken dat Amsterdam-Noord een groot en divers stadsdeel is, ook wel een ‘mozaïek van buurten’ genoemd. Elke buurt heeft zijn eigen specifieke karakter, wat zorgt voor relatief grote verschillen. Er bestaan buurten met een historische, dorpsachtige sfeer (tuindorpen, Waterlandse zeedijk), naoorlogse stedelijke woonwijken met veel hoogbouw (Nieuwendam-Noord, Buikslotermeer) en gebieden waarin hoogstedelijke ontwikkeling plaatsvindt (IJ-oevers en centrumgebied). De interne differentiatie is een belangrijk kenmerk van de ruimtelijke structuur van Noord en wordt over het algemeen gezien als aantrekkelijk, vanwege de veelzijdigheid. Door sommige geïnterviewde personen wordt het ook als negatief beschouwd, zij wijzen op het feit dat Amsterdam-Noord versnipperd is en niet als een geheel functioneert. Ondanks de grote verschillen in het stadsdeel zijn er in de interviews een aantal algemene aspecten naar voren gekomen, die op heel Noord van toepassing zijn. Deze hebben ook niet specifiek betrekking op een van de afzonderlijke categorieën wonen, bedrijven of voorzieningen. In de situatieschets van het onderzoeksgebied is al ingegaan op deze zaken, en ook tijdens de interviews kwamen deze ter sprake.

Sommige van de in de interviews genoemde aspecten die Noord tot een stadsdeel met potentie maken, zijn moeilijk definieer- en meetbaar. Vaak hebben deze betrekking op de beeldvorming over het stadsdeel, die voor een groot deel de uitkomst is van een psychologisch proces.

Amsterdam-Noord wordt omschreven als ‘creatief’, ‘booming’ en ‘hip’. Veelal hangen deze typeringen samen met de ontwikkeling die het stadsdeel de afgelopen jaren heeft doorgemaakt. Hoewel de omschrijvingen worden toegeschreven aan

Figuur 5.1: Transformatiegebieden noordelijke IJ-oever



Bron: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, 2011

het gehele stadsdeel, zijn deze het resultaat van ontwikkelingen die zich voornamelijk concentreren in een tweetal gebieden. Ten eerste zijn dat de IJ-oeveren (zie figuur 5.1). Met de herontwikkeling van het voormalige industriële gebied aan het water krijgt dit deel van Noord een totaal andere bestemming dan voorheen. De transformatie is opgedeeld in vier verschillende gebieden, met elk een eigen specifiek karakter: Overhoeks, Hamerstraatgebied, Buiksloterham en NDSM-werf.

Belangrijkste elementen in de verschillende projectgebieden zijn: mengen van verschillende functies, veel spontane en ongeplande ontwikkeling en ruimte voor opkomende sectoren. Grootschalige (industriële) bedrijvigheid heeft geleidelijk het gebied verlaten, waardoor veel ruimte is vrijgekomen. Voor een deel wordt deze ruimte ingevuld door werken met wonen te mengen, waardoor diversiteit en sociale veiligheid wordt vergroot. De bedrijvigheid die zich nu in de gebieden aan het IJ (met name de NDSM-werf en het Hamerstraatgebied) vestigt, is kleinschaliger van aard dan voorheen en voor een aanzienlijk deel actief in de culturele/creatieve sector. Bovendien zijn deze ontwikkelingen niet het resultaat van actieve herontwikkelingsingrepen door gemeente en stadsdeel, maar van een marktgestuurd proces dat slechts gefaciliteerd wordt door de overheid. Door zowel de omvang van de ontwikkelingen als de ligging, is de transformatie van de IJ-oever het meest in het oog springende aspect van de toenemende dynamiek in Noord.

In de interviews is ook het CAN-gebied veelvuldig ter sprake gekomen. In figuur 5.2 is dit gebied weergegeven door middel van de groene kleur.

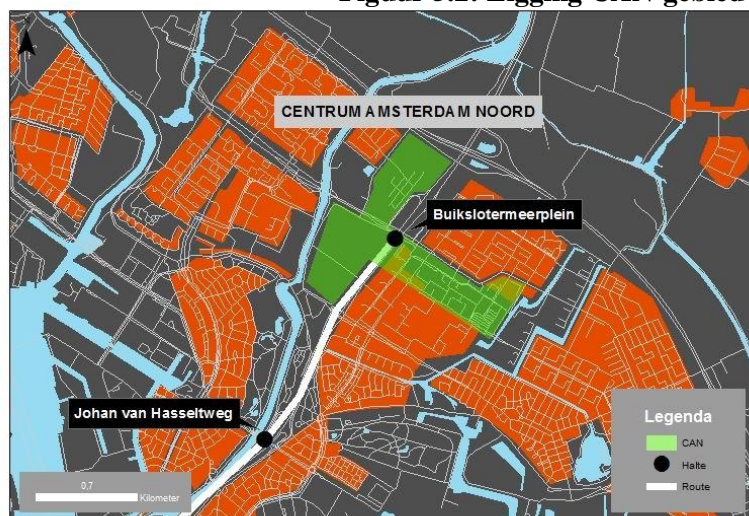
In het nieuwe centrumgebied van Amsterdam-Noord is de ontwikkeling momenteel

weliswaar nog minder zichtbaar dan aan het IJ, maar in de komende jaren zullen ook hier flink wat veranderingen plaatsvinden. In het nieuwe stedelijke centrum moeten verschillende functies met elkaar worden gecombineerd. Behalve de uitbreiding en vernieuwing van het winkelcentrum

‘Boven ’t IJ’ is er ruimte

voor een theater en een bioscoop. De halte van de Noord-Zuidlijn moet samen met een regionaal busstation en een P&R-locatie een vervoersknooppunt gaan vormen. Momenteel wordt gebouwd aan een vestiging van het ROC van Amsterdam direct naast de toekomstige metrohalte en iets verderop bevindt zich de nieuwbouwwijk Elzenhagen-Noord (het deel tegen de A10 aan), waar de eerste woningen zijn opgeleverd. De bedoeling is om het CAN-gebied tot een multifunctioneel gebied te maken, waarmee meer dan voorheen de aansluiting wordt gemaakt met enerzijds de centrale stad en anderzijds de regio ten noorden van de stad. De uitvoering van diverse plannen in het projectgebied is vertraagd, voornamelijk als gevolg van de economische crisis, waardoor het onzeker is wanneer het totale gebied gereed is.

Figuur 5.2: Ligging CAN-gebied



Bron: Open Street Map, 2010

Desondanks is duidelijk geworden dat ook dit project, weliswaar in mindere mate dan de IJ-oever, laat zien dat Amsterdam-Noord sterk in ontwikkeling is. Ook dit draagt bij aan de bestaande beeldvorming over het stadsdeel. Daarmee wordt de aantrekkingskracht van het stadsdeel voor het wonen, de bedrijven en de voorzieningen vergroot.

5.2 Wonen in Amsterdam-Noord

In deze paragraaf zullen verschillende aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten worden besproken van het wonen in Amsterdam-Noord. Waar bestaat de aantrekkingskracht van Noord uit, door welke factoren wordt deze (positief en negatief) beïnvloed? Daarnaast zal aandacht zijn voor de ontwikkelingen op de woningmarkt van Noord en de effecten op de bestaande woonwijken. Tot slot zal ingegaan worden op de twee onderzochte nieuwbouwwijken in Noord: Elzenhagen-Noord en De Bongerd.

5.2.1 Aantrekkelijke & minder aantrekkelijke aspecten

Ondanks de grote contrasten binnen Noord, zijn in de interviews een aantal factoren ter sprake gekomen die van belang zijn voor de aantrekkelijkheid van het gehele stadsdeel. Dit zijn vaak de traditionele factoren, die ook in de situatieschets naar voren zijn gekomen. In vrijwel alle interviews wordt Noord omschreven als een groen stadsdeel, dat ruim is opgezet en zich bevindt tussen de drukte van de stad en het landelijk gebied ten noorden van de ringweg. Dit betekent dat het aantrekkelijk is voor groepen mensen die wel in de grote stad willen wonen, maar behoefte hebben aan een rustige woonomgeving. Bovendien vergroot de nabijheid van het Waterland de recreatiemogelijkheden in dit gebied. Daarnaast liggen de woningprijzen over het algemeen substantieel lager dan in de rest van de stad, en is de prijs-kwaliteit verhouding van de woningen gunstig. Verder is de bereikbaarheid goed, vooral per auto, door de ligging van Noord ten opzicht van de ringweg A10.

Desondanks bestaan er grote verschillen binnen het stadsdeel, vooral wat betreft het prijsniveau van de woningen. De woningen in de tuindorpen en aan de Waterlandse zeedijk bevinden zich qua prijzen boven het Noords gemiddelde. En in een gebied als Overhoeks op de IJ-oever worden appartementen gebouwd die eigenlijk tot het hoogstedelijk woonmilieu behoren, qua locatie en prijsniveau. De grondprijzen in dit gebied tegenover het Centraal Station zijn eigenlijk meer van het niveau van het centrum dan van Noord. Door dit soort ontwikkelingen vindt een uitrol plaats van het hoogstedelijk woonmilieu, deels als gevolg van het ruimtegebrek in de Amsterdamse binnenstad.

Tegenover de aantrekkelijke aspecten staan zaken waarop Noord minder gunstig scoort. Deze hangen voor een groot deel samen met de (eenzijdige) samenstelling van de woningvoorraad. In Amsterdam-Noord bevinden zich relatief veel goedkope (huur) woningen. Circa 74 procent van de woningen wordt gevormd door sociale woningbouw. Hierdoor is er sprake van een concentratie van lagere inkomens en een oververtegenwoordiging van bepaalde sociaal-culturele groepen. Dit gaat gepaard met concentratieproblemen, zoals vormen van criminaliteit en overlast. Voor de uitstraling en beeldvorming heeft dit tot gevolg gehad dat het lange tijd als een negatieve keuze werd gezien om in Noord te wonen. Dit wordt door zowel de makelaars als Ymere opgemerkt. Het werd een stadsdeel waar mensen wonen 'die verder nergens anders terecht konden'. De beeldvorming werd versterkt door de ligging van het stadsdeel, gescheiden van de rest van de stad door het IJ. Ook het ontbreken van (stedelijke) voorzieningen, uitgaansgelegenheden en mogelijkheden om vrije tijd te besteden,

draagt bij aan het enigszins negatieve beeld dat lange tijd dominant is geweest. Er heeft nooit een sterke interactie bestaan tussen verschillende functies, het is toch vooral een 'woon'-stadsdeel gebleven. In grote delen van Noord heerst er daardoor niet de specifieke stedelijke sfeer die in veel andere delen van de stad wel aanwezig is. De minder aantrekkelijke aspecten van Amsterdam-Noord worden al met al gevormd door een combinatie van concrete, meetbare zaken en minder duidelijk te definiëren zaken als beeldvorming en uitstraling. Overigens komt in sommige interviews naar voren dat er een duidelijk verschil bestaat in beeldvorming tussen de bewoners van Noord zelf en de beeldvorming vanuit andere delen van de stad. Waar in de rest van Amsterdam lange tijd het beeld heeft overheerst van Noord als anonieme buitenwijk waar men 'niet dood gevonden wilde worden', werd deze beeldvorming door de noorderling zelf juist min of meer gekoesterd. Men woonde er prima, terwijl alle voorzieningen van de binnenstad binnen afzienbare tijd waren te bereiken. En tegelijkertijd had men ook nog eens het landelijke gebied binnen handbereik.

5.2.2 Ontwikkeling woningmarkt

In de afgelopen jaren heeft er geleidelijk een kentering plaatsgevonden in de beeldvorming. Door verschillende personen wordt dit aangegeven, bijvoorbeeld door de geïnterviewde bewoners. Dit proces komt op de woningmarkt tot uitdrukking doordat Noord bepaalde groepen bewoners weet aan te trekken, die voorheen niet voor Noord kozen. Bovendien veranderen de overwegingen die ten grondslag liggen aan de beslissing om in Noord te gaan wonen.

De belangrijkste ontwikkeling die zichtbaar is, is dat men steeds vaker een bewuste en specifieke keuze maakt voor Noord. Een aantal jaar geleden werd het wonen in Noord vaak nog als een negatieve keuze beschouwd. Men ging alleen in Noord wonen als men nergens anders terecht kon, of als men snel een betaalbare woning nodig had binnen de stadsgrenzen van Amsterdam. Tegenwoordig is de keuze voor Noord vaak gebaseerd op het feit dat het een stadsdeel in opkomst is, en omdat men er toekomst in ziet. Het heeft ertoe geleid dat bepaalde wijken gewilder zijn geworden, zoals de tuindorpen waar Ymere veel woningen in bezit heeft. Desondanks wonen hier toch nog vooral mensen die oorspronkelijk uit andere delen van Amsterdam komen, maar vaak al decennialang in Noord wonen. Parallel aan het bewuster kiezen voor Noord, komt het stadsdeel geleidelijk meer in trek bij een ander type mensen. Steeds meer jongeren, starters en stedelijk georiënteerde mensen zijn geïnteresseerd in Noord. Dit hangt voor een deel samen met de ontwikkelingen aan het water, waar zichtbaar wordt gemaakt dat er van alles gaande is en dat er grote mogelijkheden liggen in Noord. Waar het stadsdeel decennialang vooral bewoond werd door enerzijds mensen die er zijn geboren en getogen en anderzijds door allochtonen van buiten Amsterdam, heeft Noord de laatste jaren ook een toenemende aantrekkingskracht op bewoners uit andere delen van de stad. Vaak gaat het om wat kapitaalkrachtiger mensen, wat ertoe leidt dat de bevolkingssamenstelling in sociaal-economisch opzicht minder eenzijdig wordt. Deels is dit ook het resultaat van de ambitie van het stadsdeelbestuur om meer hogere inkomens naar Noord te trekken. Het is ontstaan als een stadsdeel waar veel arbeiders woonden, nu is het de bedoeling om wat meer kapitaal aan te trekken. Dit alles resulteert in de behoefte om duurdere woningen te bouwen, voor mensen die voorheen niet voor Noord zouden hebben gekozen. De veelzijdigheid wordt overigens niet alleen vergroot in sociaal-economisch opzicht, maar ook sociaal-cultureel en wat betreft de verhouding tussen huur- en koopwoningen. Een belangrijk onderdeel van de toegenomen diversiteit is namelijk dat Noord steeds aantrekkelijker wordt voor

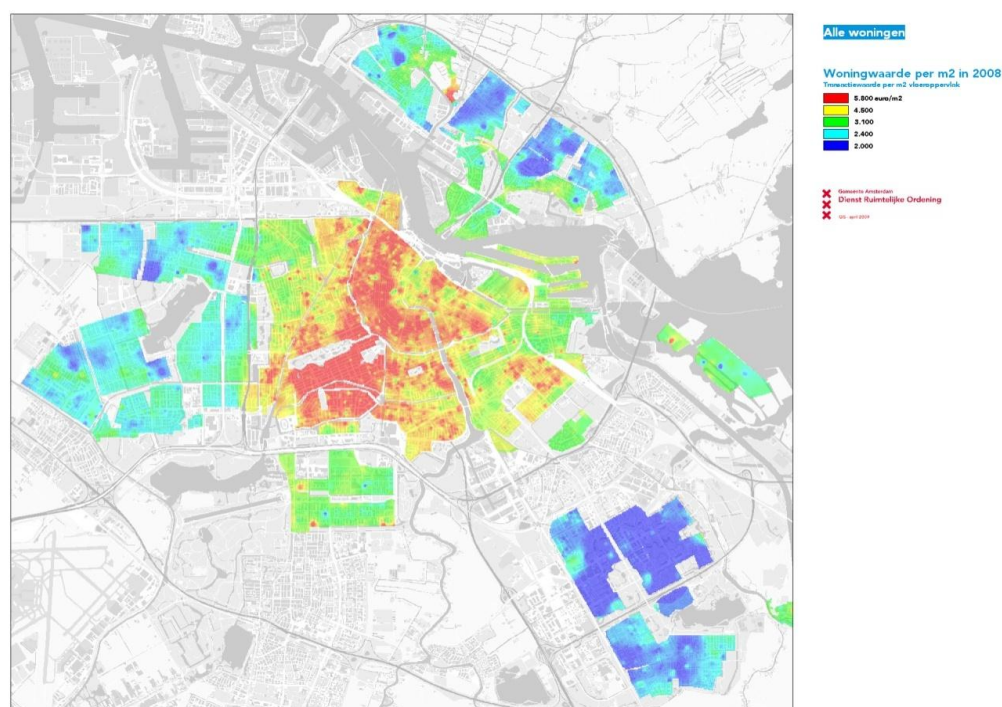
kopers. Op sommige plekken is Ymere bovendien bezig woningen vanuit de verhuur te verkopen (ook wel 'uitponden' genoemd). Over het algemeen draagt een stijging van het aandeel koopwoningen bij aan de woonkwaliteit in een bepaalde buurt. De ontwikkelingen op de woningmarkt van Noord zijn zichtbaar in zowel de bestaande woonwijken als in de twee onderzochte nieuwbouwwijken.

5.2.3 Bestaande woonwijken

De hierboven beschreven ontwikkelingen worden weerspiegeld in sommige bestaande wijken van Noord. Enkele wijken worden populairder, zoals de vooroorlogse tuindorpen. Ymere geeft aan dat met name tuindorp Nieuwendam gewild is bij mensen uit andere delen van de stad. De vraag is nog wel voornamelijk afkomstig uit de stad, er is weinig regionale instroom. Mensen van buiten Amsterdam (met name jongeren) kiezen er blijkbaar nog steeds voor om aan de overkant van het IJ te gaan wonen. Amsterdam-Noord is vooral aantrekkelijk voor mensen die al in Amsterdam wonen, maar behoefte hebben aan een ruimer opgezette woonomgeving die daardoor beter leefbaar is. Hoewel er de afgelopen jaren ook veel binnen Noord wordt verhuisd, is het van oudsher een stadsdeel dat wordt gevuld vanuit de overkant van het water.

Zowel de heer Grotendorst namens het stadsdeel als mevrouw Teunisse namens Ymere wijzen verder op de ontwikkeling die in de Van der Pekbuurt plaatsvindt. In dit deel van Oud Noord is Ymere bezig met een ingrijpende wijkaanpak door verouderde woningen op te knappen. Naast de fysieke aanpak van de woningen, moeten hiermee sociale problemen worden opgelost, de werkgelegenheid worden gestimuleerd en de leefbaarheid van de wijk worden vergroot. Op vrijwillige basis is al een aantal bewoners verhuisd, waardoor ongeveer 200 woningen zijn vrijgekomen. De woningen die nog niet worden aangepakt, worden tot die tijd gebruikt voor tijdelijke huisvesting. Veelal trekken hier studenten, kunstenaars en creatievelingen in, die voor een deel werkzaam zijn op de IJ-oeveren en op zoek zijn naar een betaalbare woning in de buurt. De komst van deze groepen bewoners zorgt voor een andere sfeer en een positievere uitstraling van de wijk. Het is een van de weinige voorbeelden van concrete effecten van de IJ-oever ontwikkelingen op de rest van Noord. Daarnaast is volgens de heer Grotendorst in een groot deel van Oud Noord een ontwikkeling waarneembaar van de woningprijzen. Dit is ook al gebleken uit de situatieschets van Amsterdam-Noord. Ook dit kan een aanwijzing zijn dat deze gebieden gewilder worden, en dat de ontwikkelingen aan het water afstralen op de naastgelegen woonwijken. In de rest van het stadsdeel blijven de prijzen stabiel, blijkt uit het interview met mevrouw Teunisse. Ze staan niet onder druk van een gestegen vraag, maar desondanks bevindt het grootste deel van het aanbod zich in een segment dat altijd vraag zal blijven creëren, door de schaarste op de woningmarkt.

Figuur 5.3: Woningwaarde per vierkante meter, 2008



Bron: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, 2009

Met name in de huursector is dit het geval; in de koopsector wordt kritischer rekening gehouden met de locatie van een woning en de omgeving. In figuur 5.3 is te zien dat de gemiddelde woningwaarde per vierkante meter in Noord in 2008 nog beduidend lager lag dan in de meeste stadsdelen aan de overkant van het IJ. Amsterdam-Noord kan wat dit betreft nog het beste worden vergeleken met het stadsdeel Nieuw-West. De rode kleur in figuur 5.3 geeft de hoogste waarde aan (5800 euro per vierkante meter), de blauwe kleur de laagste (2000 euro).

De gemiddelde prijs per vierkante meter in Noord bedroeg in 2008 2713 euro, terwijl het Amsterdams gemiddelde 4056 euro bedroeg (Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, 2011). Alleen in stadsdeel Zuidoost is de gemiddelde woningwaarde lager dan in Noord. Goed te zien is dat in de naoorlogse delen van Noord de woningwaarde het laagste is. In Oud Noord (het zuidelijkst gelegen deel van Noord) ligt deze hoger, tot gemiddeld zo'n 3100 euro per vierkante meter.

Naast de wijkaanpak in de vooroorlogse Van der Pekbuurt, vindt in de twee naoorlogse aandachtswijken (De Banne en Nieuwendam-Noord, de blauw gekleurde gebieden in figuur 5.3) een grootschalige herstructurering plaats. Ook in deze wijken moet de differentiatie in het woningaanbod worden vergroot. Naast de nieuwbouw van de woningen, wordt ook de openbare ruimte aangepakt. In beide wijken moet de fysieke vernieuwing de basis vormen van meer variatie in de bevolkingssamenstelling, meer binding met de buurt en minder sociale problemen. Het creëren van meer diversiteit in allerlei opzichten is voor een deel noodzaak gezien de bestaande problemen in sommige wijken. Het vormt dan ook een belangrijke doelstelling van het stadsdeelbestuur. Het moet ertoe leiden dat Amsterdam-Noord aantrekkelijker wordt voor meer verschillende (kapitaalkrachtige) groepen bewoners, een ontwikkeling die de laatste jaren al is ingezet in bepaalde wijken. Voor een deel is het daarmee ook een min of meer spontaan proces. Hoewel het stadsdeel nog steeds met enigszins negatieve beeldvorming te maken heeft, voelt men dat Noord in

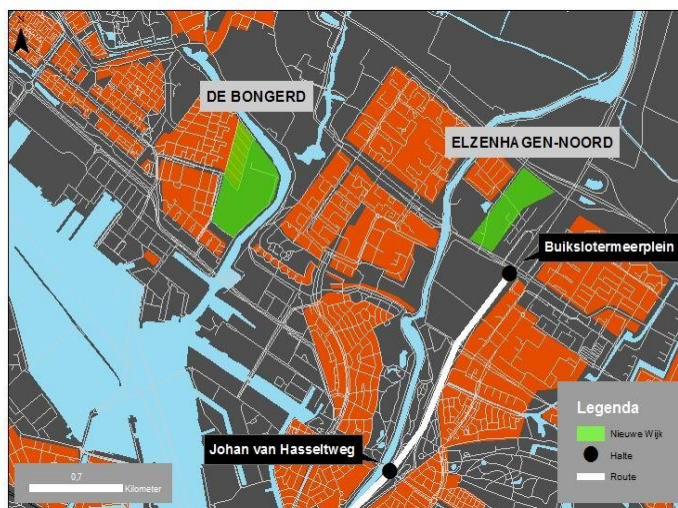
opkomst is. In sommige buurten heeft dat zijn weerslag op de woningmarkt. De ontwikkelingen op de IJ-oeveren zijn hierbij van groot belang.

5.2.4 Nieuwbouwwijken

Behalve de aanpak van een aantal bestaande woonwijken, worden op verschillende locaties in Amsterdam-Noord ook nieuwe woonwijken gerealiseerd.

Deze nieuwbouwwijken bieden grotere mogelijkheden om de instroom daadwerkelijk te veranderen, omdat er gebouwd wordt in een hoger segment en in andere woonmilieus dan in de bestaande wijken. Om hier dieper op in te gaan, worden de nieuwbouwwijken De Bongerd en Elzenhagen-Noord bekeken. In figuur 5.4 zijn deze twee nieuwbouwwijken weergegeven door middel van de groene vlakken.

Figuur 5.4: Ligging De Bongerd en Elzenhagen-Noord



Bron: Open Street Map, 2010

De Bongerd, waarvan een klein gedeelte van de woningen inmiddels is opgeleverd en wordt bewoond, wordt grotendeels bebouwd met grondgebonden koopwoningen. Elzenhagen-Noord, dat onderdeel uitmaakt van het CAN-gebied, moet een meer stedelijk karakter krijgen. Hier zullen naast grondgebonden woningen ook appartementen worden gebouwd. In vergelijking met De Bongerd zal Elzenhagen-Noord ook intensiever bebouwd worden. Het sluit hiermee aan bij de rest van het CAN-gebied, het nieuwe stedelijk centrum van Amsterdam-Noord. Er zal grofweg sprake zijn van twee woonmilieus. Het deel met appartementen zal een stedelijk milieu worden, waarin de nabijheid van de stad en bijbehorende voorzieningen van belang zijn voor de bewoners. Daarnaast zal er een minder stedelijk milieu ontstaan met voornamelijk eengezinswoningen. Hierbij is van belang dat het woningen zijn met een tuin in Amsterdam, binnen de A10. Het kindvriendelijke karakter staat centraal in dit deel van het project. De Bongerd zal ruimer opgezet zijn volgens de tuindorpgedachte, en wordt omringd door water. Hierdoor heeft men niet het idee in een stedelijk gebied te wonen.

Beide projecten geven invulling aan de woningbehoefte in zowel Amsterdam als de gehele noordvleugel van de Randstad. Ze vormen een onderdeel van de woningbouwopgave van 50.000 tot 60.000 woningen binnen het bestaand stedelijk gebied, in de periode tussen 2010 en 2030. Binnen de stadsgrenzen bestaat een grote vraag naar woningen binnen de A10. Er wordt gezocht naar allerlei locaties om te bouwen. De Bongerd en Elzenhagen-Noord worden gebouwd op voormalige volkstuincomplexen, in het plangebied van De Bongerd was daarnaast nog industrie gevestigd. Dit maakte het vrij eenvoudig om deze functies te verplaatsen en een plan voor woningbouw te ontwikkelen.

Beide projecten zijn door hun stedenbouwkundige opzet en woningaanbod (een groot percentage koopwoningen in het duurdere segment: in De Bongerd tussen de 2,5 en 3 ton) gericht op gezinnen met jonge kinderen, die voor een deel hun eerste woning gaan kopen. De appartementen in Elzenhagen-Noord zullen met name de ‘functionele stedelingen’ aanspreken, bewoners die snel en makkelijk naar de binnenstad willen kunnen reizen. Naast de woningen zullen in de wijken ook enkele voorzieningen worden gerealiseerd. Zo beschikt De Bongerd inmiddels over een basisschool en in de toekomst een eigen supermarkt. Ook in Elzenhagen-Noord is momenteel een basisschool in aanbouw. Het onderstreept het kindvriendelijke karakter van beide wijken. In functioneel opzicht staat zowel De Bongerd als Elzenhagen-Noord min of meer los van de rest van Noord, en de ontwikkeling die op sommige andere plekken plaatsvindt. Dit blijkt uit zowel de interviews met bewoners van beide wijken als met de projectorganisaties. Het sluit aan bij de grote contrasten tussen de verschillende wijken in Noord. Het aantal afzonderlijke gebieden die samen de ‘mozaïek’ Amsterdam-Noord vormen, wordt in feite verder uitgebreid. Dit wordt bevestigd door de bewoners waarmee is gesproken. Hun keuze voor respectievelijk De Bongerd en Elzenhagen-Noord is voornamelijk gebaseerd op specifieke kenmerken van de woningen en de directe woonomgeving. Slechts voor een klein deel maakt men een keuze voor het stadsdeel Amsterdam-Noord. De heer Brouwer, voorzitter van de bewonersvereniging De Bongerd, geeft dit mooi aan, door te zeggen dat ‘het merendeel van de bewoners van De Bongerd niet in Noord was gaan wonen, als het een afgesloten gemeenschap of stad was geweest’. Dit houdt in dat men er grote waarde aan hecht dat het onderdeel uitmaakt van Amsterdam. Het stadsdeel zelf heeft in de ogen van de bewoners toch nog te maken met de nodige minpunten. Men beschouwt Noord als een stadsdeel dat in opkomst is, maar dat tegelijkertijd nog met de nodige negatieve aspecten te maken heeft. Desondanks zien de beide bewoners de toekomstige ontwikkeling van Noord positief tegemoet. De keuze voor Noord is dus vooral ingegeven door de verwachte ontwikkeling van het stadsdeel op de wat langere termijn. Op de korte termijn is vooral de woning zelf en de directe woonomgeving van belang. Dit is overigens enigszins in tegenstelling met de hierboven beschreven ontwikkeling dat steeds vaker een bewuste keuze voor Amsterdam-Noord wordt gemaakt. Blijkbaar heeft dit (nog) geen betrekking op de twee nieuwbouwwijken. In De Bongerd en Elzenhagen-Noord wordt nieuw aanbod gerealiseerd, in een segment dat voorheen nog te weinig in Amsterdam-Noord was te vinden. Enerzijds moeten deze wijken voorzien in een deel van de woonbehoefte in de gehele regio. Anderzijds moeten meer kapitaalkrachtige mensen van buiten het stadsdeel worden aangetrokken. Dit, samen met de ontwikkelingen in sommige bestaande wijken, draagt bij aan het creëren van meer differentiatie in de bevolkingssamenstelling. De bewoners die zich vestigen in een van beide wijken, zijn over het algemeen afkomstig uit andere delen van Amsterdam. Dat betekent dat ook in deze twee nieuwbouwwijken sprake is van weinig instroom vanuit de regio. Overigens zijn er ook bewoners die binnen Noord doorverhuizen naar De Bongerd of Elzenhagen-Noord.

5.3 Potentie bedrijven

In deze paragraaf zal worden beschreven wat het aantrekkelijk en minder aantrekkelijk maakt voor bedrijven om zich in Amsterdam-Noord te vestigen. De ontwikkeling van de bedrijvigheid in Noord zal ter sprake komen. Aan de hand hiervan zal vervolgens specifiek worden ingegaan op de bedrijvigheid op de IJ-oever.

5.3.1 Vestigingsfactoren

De bedrijven die in Noord gevestigd zijn (of dat overwegen), hechten waarde aan de factoren waarop het stadsdeel traditioneel gezien gunstig scoort. De grond is relatief goedkoop voor Amsterdamse begrippen, er is (nog) veel ruimte beschikbaar voor kleine (startende) bedrijven en de bereikbaarheid is goed te noemen. Dit geldt met name voor de bereikbaarheid per auto: de nabijheid van de ringweg A10 zorgt voor een snelle verbinding met allerlei andere plekken in regio. Vooral de bereikbaarheid van Schiphol is voor bedrijven van groot belang. Samen met het feit dat Noord een onderdeel is van Amsterdam, zorgt dit voor uitstraling die bedrijven aanspreekt. Overigens heeft de goede bereikbaarheid per auto er mede voor gezorgd dat Noord erg autoafhankelijk is. Dit is nog verder versterkt doordat in grote delen het parkeren gratis is. Hoewel het vrij parkeren een onderdeel is van de aantrekkelijkheid van Noord voor bedrijven, is inmiddels betaald parkeren ingevoerd rondom het Buikslotermeerplein. De verwachting is dat dit de komende jaren op meer plekken zal gebeuren, bijvoorbeeld op de NDSM-werf.

Terwijl de autobereikbaarheid goed is te noemen, wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer minder positief beoordeeld. Afgezien van de gebieden die door middel van een pont met het Centraal Station zijn verbonden, is in grote delen van Noord de OV bereikbaarheid niet optimaal. Het is een van de redenen dat er in Amsterdam-Noord weinig kantoren te vinden zijn. Voor kantoren zijn andere locaties in de stad aantrekkelijker, zoals bij het Amstelstation of op de zuidas. Hier is de bereikbaarheid per openbaar vervoer stukken beter, zodat het niet nodig is om veel parkeerplaatsen aan te leggen. Wanneer de Noord-Zuidlijn rijdt, kan het gebied rondom de halte Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord wel uitgroeien tot een aantrekkelijke locatie voor kantoren. Een negatief gevolg van de ontwikkelingen aan het IJ is dat de beschikbare ruimte langzaam opraakt. Grondprijzen komen steeds meer in de buurt van het Amsterdamse niveau, waardoor bedrijfshuisvesting duurder wordt. Een belangrijk negatief aspect voor met name de detailhandel in Noord is de eenzijdige samenstelling van de bevolking en de oververtegenwoordiging van lage inkomens. Dit heeft deels te maken met het woningaanbod en de geschiedenis van het stadsdeel als woongebied voor de arbeiders. Het besteedbare inkomen, en daarmee de koopkracht van de bevolking, is in vergelijking met andere stadsdelen laag.

5.3.2 Ontwikkeling bedrijvigheid

De bedrijvigheid in Amsterdam-Noord is decennialang gedomineerd door de watergerelateerde industrie, scheepsbouw en handel. Deze grootschalige bedrijvigheid concentreerde zich aan het IJ. Vanaf de jaren '70 is een groot deel van deze bedrijven vertrokken, waardoor er veel ruimte vrijkwam in dit gebied. Deze ruimte werd geleidelijk ingenomen door bedrijven in de culturele en creatieve sector. Gevolg was dat de creatieve industrie in Noord vooral sinds het jaar 2000 sterk is gegroeid, veel sterker dan in de rest van de stad. Er werden nieuwe gebouwen neergezet, maar voor een deel vestigden de nieuwe bedrijven zich ook in de leegstaande gebouwen die voorheen door de traditionele bedrijvigheid werden gebruikt. Veel nieuwe bedrijven

spreekt het oude industriële karakter van deze gebouwen en de omgeving aan. Het vertrek van de traditionele bedrijvigheid had uiteraard gevolgen voor de werkgelegenheid in Noord. Veel arbeidsplaatsen in de industrie gingen verloren, maar daar tegenover stond de opkomst van de dienstverlening. Een belangrijke verandering was dat de omvang van de bedrijfsvestigingen, en ook het aantal werkzame personen per vestiging, sterk afnam. Met name voor kleine startende bedrijven is Noord een aantrekkelijke vestigingsplaats, omdat het ten opzichte van de rest van Amsterdam goedkoop is. De verdeling van de bedrijvigheid over het stadsdeel is min of meer hetzelfde als ten tijde van de watergebonden industrie. De meeste bedrijvigheid bevindt zich op de IJ-oever, in de rest van Noord domineert de woonfunctie. In en rondom de verschillende winkelcentra is nog wel bedrijvigheid te vinden, vooral bij het Buikslotermeerplein. Voor de rest is Amsterdam-Noord toch nog vooral een stadsdeel waar gewoond wordt, zo geeft ook de heer Geuzendam van de Kamer van Koophandel aan. De woonwijken zullen ook in de toekomst de woonwijken blijven, hoewel het stadsdeelbestuur wel bezig is in die gebieden meer kleinschalige economische activiteit te krijgen. Dit moet ertoe leiden dat er enerzijds meer werkgelegenheid ontstaat in de wijken, anderzijds moet de levendigheid vergroot worden. Het is de bedoeling om hiermee de woon/werk balans te verbeteren. De verhouding tussen inwoners (momenteel circa 86.000) en arbeidsplaatsen (circa 29.000) is altijd scheef geweest in Noord. Hoewel de werkgelegenheid sterk is gestegen, is het aantal arbeidsplaatsen in vergelijking met andere stadsdelen nog relatief laag. De ontwikkeling van de bedrijvigheid in de afgelopen jaren laat echter zien dat de populariteit van Noord onder bedrijven toeneemt (zie tabel 5.1). In de periode 2007-2011 is het aantal bedrijven in Noord met bijna 50 procent toegenomen. Het aantal startende bedrijven dat zich in Noord vestigt, is in de afgelopen vier jaar zelfs bijna verdubbeld.

Tabel 5.1: Ontwikkeling bedrijvigheid Amsterdam-Noord

Jaar	Aantal bedrijfsvestigingen	Aantal startende bedrijven
2007	5865	400
2008	6408	515
2009	6823	650
2010	7914	623
2011	8666	788

Bron: Kamer van Koophandel Amsterdam, 2011

De cijfers in bovenstaande tabel laten zien dat Amsterdam-Noord een toenemende aantrekkingskracht heeft op bedrijven. Voor een groot deel is dit het gevolg van de ontwikkelingen in de voormalige industriegebieden aan het IJ, waar de meeste bedrijven zich vestigen en inmiddels meer mensen werken dan op het hoogtepunt van de industriële periode. Deze ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat dit deel van Noord een totaal andere functie heeft gekregen. Er is een ander type bedrijvigheid gevestigd en het gebied heeft een totaal andere uitstraling gekregen, maar nog steeds speelt de ligging aan het IJ een cruciale rol.

5.3.3 Bedrijvigheid op de IJ-oever

Het feit dat veel bedrijven zich in de afgelopen jaren hebben gevestigd op de noordelijke IJ-oever, is in de eerste plaats mogelijk geworden doordat er in relatief korte tijd veel ruimte vrijkwam. De grootschalige industriële bedrijvigheid vertrok voor een groot deel, waardoor de mogelijkheden ontstonden om het gebied opnieuw in te richten met kleinschaligere vormen van bedrijvigheid. Hierbij speelde mee dat Amsterdam-Noord op een aantal zaken traditioneel gunstig scoort ten opzichte van andere delen van Amsterdam. Zo is de bereikbaarheid goed, en zijn de grondprijzen nog relatief laag voor Amsterdamse begrippen. Dit zijn aantrekkelijke aspecten voor bedrijven die een overweging maken met betrekking tot hun locatiekeuze. Veel belangrijker is echter dat met name de ligging aan het IJ voor een interessant vestigingsklimaat zorgt. De locatie zorgt voor een bepaalde uitstraling die bedrijven aantrekt. Voor veel bedrijven is dit zelfs een van de belangrijkste vestigingsfactoren. Daarnaast zijn er nog een aantal minder duidelijk te definiëren factoren van belang, die hiermee samenhangen. Zo hechten bedrijven grote waarde aan het gevoel van ruimte en vrijheid, de sfeer en het specifieke karakter van het gebied. De IJ-oeveren worden in de interviews omschreven als 'industriële', 'rauw', 'ruig', 'creatief' en 'rommelig'. Ze worden gezien als een gebied waar 'nog van alles mocht en kon'. Voor een deel zal ook het ongeplande en spontane karakter van de ontwikkelingen een rol spelen in de specifieke atmosfeer die men ervaart op de IJ-oever. Deze atmosfeer trekt met name bedrijven aan in de culturele en creatieve sector. Het karakter en de identiteit

van veel van deze bedrijven en ondernemers sluit aan bij het karakter en de identiteit van de IJ-oever, waardoor men zich verbonden voelt met het gebied. Naarmate het aantal bedrijven toenam, ging men het steeds meer waarderen om bij elkaar in de buurt gevestigd te zijn. Dit had vervolgens weer

een aanzuigende werking op nieuwe bedrijven, wat weer een

positief effect had op de atmosfeer. De komst van grote bedrijven als MTV en IDTV heeft in dit proces een belangrijke rol gespeeld, vanwege de uitstraling die deze bedrijven hebben. Overigens wordt hier de noordelijke IJ-oever als één gebied beschouwd, terwijl dat gebied eigenlijk bestaat uit een aantal afzonderlijke delen. Deze hebben elk hun eigen profiel, waardoor elk gebied een bepaald type bedrijvigheid aantrekt. Volgens de heer Geuzendam kiest de creatieve industrie over het algemeen voor de NDSM-werf, terwijl Buiksloterham meer gericht is op duurzame bedrijven. Overhoeks moet het 'uithangbord' van Noord worden: hoogstedelijke ontwikkeling moet door de ligging tegenover het Centraal Station voor uitstraling zorgen. Hoewel er verschillen bestaan tussen de afzonderlijke deelgebieden, zijn de ligging aan het water, de uitstraling en het specifieke karakter vestigingsfactoren die op de gehele IJ-oever van toepassing zijn.



Bron: Gemeentelijk Vervoerbedrijf, 2011

Ook de pontverbindingen (zie figuur 5.5 op de vorige pagina) tussen Amsterdam-Noord en de overkant van het IJ blijken een belangrijke rol te spelen voor het gehele gebied. De pontjes fungeren nadrukkelijk als katalysator van de ontwikkelingen op de IJ-oever. Het is een belangrijke voorwaarde geweest voor veel bedrijven om zich er te vestigen, ook omdat de bereikbaarheid met andere vormen van openbaar vervoer te wensen overlaat. Voor bedrijven als MTV en Hema, die beide gevestigd zijn op de NDSM-werf, is het zelfs een doorslaggevende factor geweest in hun locatieoverwegingen. Van en naar de NDSM-werf is er een verbinding met zowel het Centraal Station als de Houthavens. Buiksloterham is door middel van het Distelwegveer ook verbonden met de Houthavens, terwijl er ook een pont vaart tussen het Centraal Station en Buiksloterweg. Hiermee worden onder andere Overhoeks en de achterliggende Van der Pekbuurt bediend. Voor de ontwikkelingen in het Hamerstraatgebied en rondom de Meeuwenlaan, waar veel kleinschalige creatieve bedrijvigheid zich vestigt, blijkt het IJpleinveer van groot belang. De populariteit en het belang van de pontverbindingen laat zien dat de werknemers van de bedrijven op de noordelijke IJ-oever voor een groot deel afkomstig zijn uit andere delen van Amsterdam, en niet uit Noord. Men werkt dus in Noord, maar men woont voornamelijk aan de overkant van het IJ of elders in de regio Amsterdam.

5.3.4 Verbondenheid met Noord

Het feit dat de werknemers niet in Noord wonen, is een aanwijzing dat de nieuwe bedrijvigheid op de IJ-oever nog nauwelijks is verbonden met de rest van het stadsdeel. De meeste werknemers komen over het algemeen ook niet in andere delen van Noord. Hierdoor ontbreekt de relatie met het stadsdeel en heeft men er geen echte associatie mee. Het zijn eigenlijk twee aparte gebieden. De specifieke vestigingsfactoren die van toepassing zijn op de gebieden aan het IJ, zijn niet van belang in de rest van Noord. Het zorgt ervoor dat de IJ-oever, met name de NDSM-werf, veel meer als een gebied op zich wordt gezien en minder als een onderdeel van Amsterdam-Noord. De keuze van bijvoorbeeld MTV om zich er te vestigen, is dan ook met name gebaseerd op de specifieke sfeer en de snelle verbinding via de pont. In die zin is het geen bewuste keuze geweest voor het stadsdeel Amsterdam-Noord. Een gevolg van de functionele en psychologische scheiding tussen de IJ-oevers en de rest van Noord, is dat de effecten van de ontwikkelingen aan het water (nog) niet afstralen op de naastgelegen (woon)wijken.

Behalve met het stadsdeel, is de nieuwe bedrijvigheid volgens de heer Geuzendam ook nog te weinig verbonden met de meer traditionele vormen van bedrijvigheid. Het resultaat is dat in Noord grofweg twee soorten bedrijvigheid bestaan, die nauwelijks contact met elkaar hebben. Vanuit het ondernemerscollectief wordt geprobeerd deze contacten te bevorderen, zodat bedrijven van elkaar kunnen leren. Op deze manier komt men automatisch ook meer in contact met Noord zelf. De Kamer van Koophandel benadrukt daarnaast het belang van de traditionele bedrijvigheid voor de regionale economie. Bedrijven in de maakindustrie houden over het algemeen beter rekening met conjunctuurveranderingen, hoewel ze vaak als eerste worden geraakt door een economische crisis. Bedrijven in de creatieve sector hebben dit minder. Om deze reden is het van belang om de economie in Noord zo divers mogelijk te houden, met naast ruimte voor de nieuwe bedrijvigheid ook ruimte voor de traditionele bedrijvigheid. De binding van de traditionele bedrijven met het stadsdeel is bovendien sterker, doordat veel werknemers uit Noord komen.

Ondanks de beperkte binding van de nieuwe bedrijvigheid met het stadsdeel, hebben de ontwikkelingen aan het IJ ervoor gezorgd dat Noord belangrijker wordt. Het beeld

van een anonieme buitenwijk van Amsterdam is aan het kenteren, waardoor meer bedrijven aangetrokken worden. Dit zijn startende, kleinschalige bedrijven en grotere bedrijven die voornamelijk afkomstig zijn uit andere delen van de stad en de regio. MTV komt uit Bussum, het hoofdkantoor van Hema was voorheen gevestigd in Zuidoost en uitgever VNU is vorig jaar verhuisd van Haarlem naar de NDSM-werf. Dit zijn de bekendste voorbeelden van grote bedrijven die zich hebben gevestigd op de noordelijke IJ-oever. Het laat zien dat Amsterdam-Noord meer en meer op de kaart komt te staan, hoewel de dynamiek en stedelijke allure grotendeels beperkt blijft tot de gebieden aan het IJ.

5.4 Potentie voorzieningen

In deze paragraaf zal de potentie voor voorzieningen worden besproken. Allereerst wordt ingegaan op de regionale functie die veel voorzieningen hebben, vanwege de ligging van Amsterdam-Noord. Vervolgens wordt nagegaan welk belang het creatieve en culturele aspect heeft voor de voorzieningen die zich in Noord vestigen. Tenslotte zullen enkele negatieve aspecten ter sprake komen, vanuit het perspectief van voorzieningen: de eenzijdige bevolkingssamenstelling in Noord en het ontbreken van typisch stedelijke voorzieningen.

5.4.1 Regionale functie & bereikbaarheid

De potentie van Amsterdam-Noord voor voorzieningen bestaat voornamelijk uit de ligging van het stadsdeel. Noord ligt precies tussen de stad en de regio ten noorden van de stad, waardoor een aantal voorzieningen een sterke regionale functie heeft. Voor deze voorzieningen wordt het verzorgingsgebied niet alleen gevormd door het stadsdeel zelf, maar ook door de regio ten noorden van Amsterdam. Hoewel de bezoekers van de geïnterviewde voorzieningen voornamelijk in Noord wonen, is er ook een substantieel deel dat afkomstig is uit plaatsen als Purmerend, Monnickendam en Volendam. Het is een belangrijke reden voor het feit dat er in Noord een aantal grootschalige voorzieningen is gevestigd, die een sterke regionale functie hebben. Hierbij moet gedacht worden aan het Boven IJ ziekenhuis en winkelcentrum Boven 't IJ. En ook het ROC van Amsterdam ziet mogelijkheden om door middel van een nieuwe vestiging in Noord het verzorgingsgebied ten noorden van Amsterdam te vergroten. Voor dit soort voorzieningen, maar ook voor een meer kleinschalige voorziening als het zwembad, is het aantrekkelijk dat deze in Noord kunnen beschikken over een relatief groot marktgebied. Bovendien zorgt de ligging boven het IJ ervoor, dat de voorzieningen min of meer automatisch hun eigen verzorgingsgebied hebben. Hierdoor ontstaat een bepaalde mate van zekerheid. Overigens is de regio ten noorden van Amsterdam voor een groot deel een autogerichte regio, waarin dichtheden laag zijn. De autobereikbaarheid van de voorzieningen is dan ook van groot belang, net als de aanwezigheid van voldoende parkeervoorzieningen. Over het algemeen is Amsterdam-Noord vanuit de regio goed te bereiken met de auto en zit het met de parkeermogelijkheden ook wel goed. Parkeren is bovendien in grote delen van Noord gratis, hoewel rondom het Buikslotermeerplein recent betaald parkeren is ingevoerd. Zeker in vergelijking met soortgelijke voorzieningen in andere delen van Amsterdam, is de bereikbaarheid van de voorzieningen in Noord een onderscheidend aspect. Ook dit draagt bij aan de potentie van Amsterdam-Noord als vestigingslocatie van verschillende soorten voorzieningen.

De heer Bertolini geeft aan dat de markt voor bovenlokale voorzieningen (waarvan winkelcentrum Boven 't IJ het beste voorbeeld is) wel afhankelijk is van het aanwezige aanbod in de rest van de regio. Wat er mogelijk is in Amsterdam-Noord,

hangt daarom af van het voorzieningenaanbod in Purmerend en Zaandam, maar ook van het aanbod in Amsterdam zelf. Door de goede bereikbaarheid van Noord is de potentiële markt gecreëerd, maar vervolgens is het van groot belang om een onderscheidend aanbod te hebben binnen die markt. Doordat het lastig is om onderscheidend te zijn ten opzichte van de Amsterdamse binnenstad, moeten de (commerciële) voorzieningen in Noord zich voornamelijk richten op de markt ten noorden van de stad.

5.4.2 Creatief karakter

Voor een aantal voorzieningen zijn de ontwikkelingen op de IJ-oever van belang geweest voor de beslissing om zich in Noord te vestigen. De twee geïnterviewde culturele voorzieningen, het Filminstituut en het theater, voelen zich aangetrokken tot het creatieve en culturele karakter dat aan het ontstaan is. De komst van culturele organisaties op de IJ-oever heeft een belangrijke rol gespeeld in de plannen voor het theater in het CAN-gebied. Bovendien bestaat er binnen het stadsdeel al jaren behoefte aan een theater. En ook voor het Filminstituut, dat in het voorjaar van 2012 zal verhuizen naar Overhoeks, geldt dat de komst van veel creatieve bedrijvigheid een aantrekkelijke werking heeft. Daarnaast wordt 'het creatieve' door het Filminstituut beschouwd als het 'net even buiten de gebaande paden' willen gaan. Het onderscheidende, alternatieve karakter van de noordelijke IJ-oever sluit hier goed op aan. Het wordt gezien als een gebied waarvoor je 'lef moet hebben' om je er te vestigen. Verder heeft de beschikbare ruimte meegespeeld, het feit dat het in het hart van de stad ligt en vanuit het centrum eenvoudig en snel te bereiken is. Ook de zichtwaarde vanaf de overkant van het IJ en de ligging aan het water zijn aantrekkelijke aspecten van de locatie.

Voor de nieuwe vestiging van het ROC van Amsterdam nabij het Buikslotermeerplein geldt, dat het opleidingsaanbod mede is afgestemd op de bedrijvigheid in Noord. Door bepaalde opleidingen (zoals mediaopleidingen en Art & Design) in Noord te huisvesten, moet er een aansluiting ontstaan met het culturele karakter van de bedrijvigheid in het stadsdeel. Overigens geldt dit niet alleen voor de creatieve opleidingen: ook bij opleidingen als Bouw en Zorg & Welzijn wordt gezorgd voor een integratie van bedrijfsleven en onderwijs.

5.4.3 Stedelijke voorzieningen

Een negatief aspect dat al eerder is genoemd, is de oververtegenwoordiging van lagere inkomens. Met name voor de detailhandel in het winkelcentrum heeft dit gevolgen, op de overige voorzieningen is het minder van toepassing. De koopkracht van de bevolking is relatief laag. Dit houdt in dat het winkelaanbod en het assortiment van de winkels hierop afgestemd moet worden. Op deze manier blijft het lastig om meer diversiteit in het winkelaanbod te creëren. Het gebrek aan hoogwaardige woonmilieus, en daarmee aan kapitaalkrachtige personen, lijkt een negatief effect te hebben op de economische ontwikkeling van het stadsdeel in het algemeen en de (commerciële) voorzieningen in het bijzonder. Wellicht hangt ook het ontbreken van typisch stedelijke voorzieningen samen met de eenzijdige bevolkingssamenstelling. In Noord zijn niet de voorzieningen te vinden die aan de overkant van het IJ wel te vinden zijn. Hierbij moet gedacht worden aan voorzieningen voor vrije tijd en cultuur, zoals een bioscoop, uitgaansgelegenheden, horeca en musea. De heer Van der Bijl geeft aan dat juist de aanwezigheid van dit soort voorzieningen een belangrijke voorwaarde is voor een sterke economie. Het is van groot belang dat deze voorzieningen op peil worden gehouden. In Amsterdam-Noord moet daarom meer de

nadruk komen te liggen op het aantrekken van stedelijke voorzieningen. Desondanks is er een tendens zichtbaar dat steeds meer typisch stedelijke voorzieningen voor Noord kiezen. De bedrijvigheid op de IJ-oever trekt bijvoorbeeld horeca aan en er bestaan plannen voor een theater en een bioscoop in het CAN-gebied. Het meest in het oog springende voorbeeld van een culturele instelling in Noord is echter het Filminstituut. Daarnaast worden er steeds meer evenementen en festivals in Noord georganiseerd. De ontwikkelingen in kunst, cultuur en de creatieve sector hebben ook hierop een grote aantrekkingskracht.

Er is een aantal redenen aan te wijzen voor de toegenomen aantrekkingskracht van Amsterdam-Noord op deze stedelijke voorzieningen en evenementen. Allereerst is in Noord de ruimte beschikbaar, voornamelijk op de IJ-oever en bijvoorbeeld in het Noorderpark. Daarnaast biedt Noord de mogelijkheid om aan te haken bij het specifieke creatieve en culturele klimaat. Bovendien is er binnen Amsterdam sprake van een 'uitrol' van het centrumgebied. Door ruimtegebrek in de binnenstad breidt het hoogstedelijk gebied zich uit en worden allerlei stedelijke functies gevestigd in deze uitbreidingen. Ook een deel van de noordelijke IJ-oever behoort inmiddels tot dit nieuwe hoogstedelijk centrumgebied. Een toename van het aantal (culturele) voorzieningen in Noord past dan ook binnen deze ontwikkeling.

6. DE NOORD-ZUIDLIJN IN AMSTERDAM-NOORD: RUIMTELIJKE EFFECTEN

In dit hoofdstuk zullen de verwachte ruimtelijke effecten van de Noord-Zuidlijn op het stadsdeel Amsterdam-Noord centraal staan. Nadat de respondenten is gevraagd naar de potentie van het onderzoeksgebied, wordt in de interviews ingegaan op bijdrage die de Noord-Zuidlijn kan leveren. Enerzijds zijn vragen gesteld met betrekking tot de ontwikkeling van het gehele stadsdeel. Anderzijds zijn in de meeste interviews ook de specifieke effecten besproken van de Noord-Zuidlijn op de nabije omgeving. Dit is gedaan door te vragen naar de gevolgen voor de organisatie waar de desbetreffende respondent werkzaam is. Hierbij gaat het zowel om concrete effecten (zoals prijsontwikkelingen en bezoekersaantallen) als eventuele locatieoverwegingen naar aanleiding van de komst van de Noord-Zuidlijn, die betrekking hebben op het wonen, de bedrijven en de voorzieningen in Amsterdam-Noord. Aan de hand hiervan zullen de deelvragen voor de verschillende categorieën worden beantwoord. De deelvragen zijn overigens vrij breed geformuleerd, en gaan in op de bijdrage van de Noord-Zuidlijn aan de ontwikkeling van het gehele stadsdeel. Ze kunnen echter alleen worden beantwoord door op een lager schaalniveau te kijken naar ontwikkelingen op specifieke plekken in Noord. Op basis van de verschillende interviews kunnen vervolgens uitspraken worden gedaan, die van toepassing zijn op Amsterdam-Noord in zijn geheel en daarmee een antwoord geven op de deelvragen. Voordat de effecten in de afzonderlijke categorieën ter sprake komen, wordt eerst in meer algemene zin ingegaan op het ruimtelijke aspect van de metrolijn.

6.1 De Noord-Zuidlijn & Amsterdam-Noord

In deze paragraaf zal worden toegelicht op welke wijze de Noord-Zuidlijn samenhangt met de stedelijke omgeving in Amsterdam-Noord. Ten eerste wordt het ruimtelijke aspect van de metrolijn vanuit een breder perspectief besproken. Vervolgens wordt specifiek ingegaan op de haltes in Amsterdam-Noord en de wisselwerking van de metro met de omgeving. Tot slot wordt aandacht besteed aan de wijze waarop de Noord-Zuidlijn de ontwikkeling van het stadsdeel volgens de respondenten zal beïnvloeden.

6.1.1 Ruimtelijke aspect Noord-Zuidlijn

De Noord-Zuidlijn wordt in eerste instantie aangelegd om mensen te vervoeren. In de jarenlange discussies en besluitvorming is de vervoerwaarde altijd het centrale aspect geweest. Om de verkeersdruk in de binnenstad te verminderen en de capaciteit van het Amsterdamse OV-netwerk te vergroten, is besloten de metrolijn aan te leggen. Toen dit besluit eenmaal was genomen, ging men nadenken over wat de komst van de metro zou betekenen voor de omgeving van de haltes. Er worden gebieden met elkaar verbonden, waardoor de mogelijkheden worden vergroot om deze gebieden te ontwikkelen. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van het CAN-gebied rondom de eindhalte Buikslotermeerplein. Bij dit soort projecten wordt uitgegaan van de potentie die de Noord-Zuidlijn biedt om de stedelijke omgeving vorm te geven en/of van een impuls te voorzien. Dit is het ruimtelijke aspect van de metrolijn. Naast de vergrote mogelijkheden voor nieuwe functies, is het aannemelijk dat de Noord-Zuidlijn ook gevolgen zal hebben voor bestaande functies. Het wonen, de bedrijven en de voorzieningen rondom de haltes krijgen te maken met een verbeterde

bereikbaarheid. In de interviews is gevraagd welke effecten hiervan worden verwacht in Amsterdam-Noord, en in welke mate dit zal bijdragen aan de algehele potentie en ontwikkeling van het stadsdeel. Overigens moet benadrukt worden, dat er behalve positieve effecten ook negatieve effecten kunnen optreden. Zo kan de Noord-Zuidlijn nieuwe functies en mensen aantrekken, maar het is ook goed mogelijk dat juist het omgekeerde gebeurt. Doordat de verbinding met de overkant van het IJ beter wordt, kan men vanuit Noord meer op de rest van de stad georiënteerd raken. Daarnaast zouden de haltes in de directe omgeving voor overlast, onveiligheid of criminaliteit kunnen zorgen.

6.1.2 Haltes en omgeving

De Noord-Zuidlijn gaat een directe verbinding vormen tussen de Amsterdamse zuidas en Amsterdam-Noord. Vanaf het Centraal Station zal de metro in een tunnel onder het IJ doorgaan, om in Amsterdam-Noord boven de grond te komen in de middenberm van de Nieuwe Leeuwarderweg. De eerste halte in Noord zal de Johan van Hasseltweg zijn (hoewel de beoogde definitieve naam 'Noorderpark' is). Vervolgens rijdt de metro door naar de eindhalte Buikslotermeerplein, direct naast het huidige stadsdeelhuis. In figuur 6.1 zijn het tracé en de haltes van de Noord-Zuidlijn weergegeven.

Figuur 6.1: Tracé en haltes Noord-Zuidlijn



Bron: Open Street Map, 2010

De halte Johan van Hasseltweg bevindt zich min of meer tussen twee woonwijken in (Volewijk en IJplein/Vogelbuurt), terwijl de eindhalte onderdeel uitmaakt van het CAN-gebied. De metrohalte Buikslotermeerplein moet samen met een P&R locatie en een busstation een (regionaal) vervoersknooppunt gaan vormen. De interactie van de metrolijn met de omgeving en de planvorming is bij deze halte het sterkst. De gebiedsontwikkeling in het CAN-gebied is voor een groot deel gebaseerd op de komst van de Noord-Zuidlijn. De metro wordt in feite aangegrepen om een groot deel van de omgeving te vernieuwen. Zo heeft de halte Buikslotermeerplein een belangrijke rol

gespeeld in de vernieuwing en uitbreiding van winkelcentrum 'Boven 't IJ'. Ook de plannen om woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen (bioscoop, theater) te realiseren, hangen sterk samen met de Noord-Zuidlijn. In het interview met projectorganisatie Noordwaarts wordt dit bevestigd. Een van de eerste nieuwe voorzieningen die ontwikkeld wordt, is de ROC vestiging direct naast de metrohalte. De nieuwbouwwijk Elzenhagen-Noord was er zonder metro waarschijnlijk niet gekomen. Voor het CAN-gebied houdt dit in dat de plannen om een nieuw stedelijk centrum te creëren, voor een groot deel samenhangen met de komst van de Noord-Zuidlijn. De verwachting is dat de halte Buikslotermeerplein gaat fungeren als een OV-knooppunt, waar veel reizigers gaan overstappen op andere vormen van vervoer. De bedoeling is om er ook een belangrijke bestemmingslocatie van te maken, door verschillende functies en voorzieningen in de omgeving van de halte te realiseren. Dit moet ertoe leiden dat ook mensen vanuit andere delen van de stad het gebied bezoeken.

Bij de halte Van Hasseltweg ligt dit anders. Deze halte ligt verder af van de bestaande woonwijken, waardoor het hier lastiger is om de relatie te leggen met de omgeving. De Noord-Zuidlijn blijkt wel een grote rol te hebben gespeeld in de verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg, waardoor het huidige Florapark en Volewijkspark kunnen worden samengevoegd tot één park: het Noorderpark. Het is de bedoeling dat dit park door de komst van de Noord-Zuidlijn meer uitstraling en naamsbekendheid krijgt, vandaar ook de beoogde definitieve naam van de halte. Verder heeft deze halte weinig invloed op de inrichting van de stedelijke omgeving. Bij de plannen voor een nieuw wijkwinkelcentrum op enkele honderden meters van de halte (op het Mosveld), is de metro niet van doorslaggevend belang geweest. Aangezien dit winkelcentrum vooral een lokale functie zal hebben, wordt niet verwacht dat het mensen uit andere delen van Amsterdam zal trekken. In de omgeving van de halte Van Hasseltweg zijn ook verder geen nieuwe functies zoals wonen, bedrijven of voorzieningen gepland, waarbij de metrolijn een rol heeft gespeeld. Dit heeft ook te maken met het feit dat er in de omgeving van de Van Hasseltweg weinig ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen. De halte zal dan ook vooral een functie hebben voor forensen die in de naastgelegen wijken wonen, het zal veel minder een bestemmingslocatie worden dan de halte Buikslotermeerplein. Wellicht dat de halte nog wat reizigers gaat trekken vanuit de IJ-oever, maar zolang de ponten frequent blijven varen is dat niet aannemelijk. Bovendien is de Van Hasseltweg eigenlijk te ver verwijderd van de gebieden op de IJ-oever waar de meeste ontwikkelingen plaatsvinden.

6.1.3 Beeldvorming & ontwikkeling Amsterdam-Noord

Verreweg de meeste respondenten geven aan dat zij positieve effecten verwachten van de Noord-Zuidlijn op het stadsdeel Amsterdam-Noord. Slechts een enkeling staat er wat sceptischer tegenover. De heer Schulp en de heer Prins zien weliswaar geen negatieve effecten, maar zijn van mening dat de positieve effecten niet overdreven moeten worden. Ze zien de Noord-Zuidlijn als een min of meer op zichzelf staand project, en wijzen vooral op het belang van de metro vanwege de vervoerwaarde. De verbinding moet er wel komen, net als destijds de Oostlijn er moest komen. De ontwikkeling van Noord staat hier volgens hen los van. Deze zou ook zonder Noord-Zuidlijn wel zijn doorgegaan, vooral omdat in Noord nog ruimte beschikbaar is. Van de grote groep respondenten die positieve effecten verwacht, benadrukt een klein deel dat het stadsdeel zich in meerdere opzichten diverser en gedifferentieerder zal gaan ontwikkelen als gevolg van de Noord-Zuidlijn. Aanvankelijk zal dit proces vooral betrekking hebben op de gebieden rondom de haltes, maar het kan ook afstralen op

een groter gebied. Op deze manier kan vervolgens het imago en de beeldvorming worden beïnvloed. Het grootste gedeelte van de respondenten die positieve effecten verwachten, wijst op het psychologische aspect van de metrolijn. ‘Amsterdam-Noord gaat meer bij de stad horen’ is een vaak gehoord argument. Afgezien van het feit dat het stadsdeel in fysiek opzicht beter bereikbaar wordt, zal de Noord-Zuidlijn vooral in mentaal opzicht zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid. Volgens de geïnterviewden die hier de nadruk op leggen, zal het ertoe leiden dat Amsterdam-Noord meer bij de rest van de stad betrokken raakt, en zich zal ontwikkelen van ‘dorp aan de overkant van het IJ’ tot een volwaardig stadsdeel. Dit proces werkt vanuit twee kanten. Aan de ene kant zal de omgeving anders naar Noord gaan kijken omdat men er gemakkelijker kan komen, aan de andere kant zal de noorderling meer het gevoel krijgen dat men een onderdeel is van Amsterdam. Daarnaast benadrukt een aantal respondenten dat in Noord nog relatief veel ruimte beschikbaar is in vergelijking met andere stadsdelen. Dit is een meer rationele verklaring voor de toegenomen dynamiek. Het is een voorwaarde die misschien ook wel belangrijker is voor de ontwikkeling van Amsterdam-Noord dan uitsluitend de veranderende beeldvorming. Mede om deze reden is, behalve naar de effecten zelf, ook gevraagd naar het belang van de effecten voor de ontwikkeling van het stadsdeel. Amsterdam-Noord is de laatste jaren sterk in ontwikkeling, waardoor het relevant is om te vragen in welke mate de Noord-Zuidlijn hieraan zal bijdragen. Het grootste deel van de respondenten ziet de Noord-Zuidlijn apart van de algehele ontwikkeling van Noord. Deze is immers in de afgelopen jaren al ingezet. De gebieden waarin de ontwikkeling het sterkst zichtbaar is (de IJ-oeveren), bevinden zich bovendien op aanzienlijke afstand van de beide haltes. Toch verwacht men over het algemeen dat de metro wel een bijdrage gaat leveren aan de verdere ontwikkeling van Amsterdam-Noord, maar dat dit vooral een psychologische bijdrage is. Vrijwel alle respondenten zijn het er weliswaar over eens dat Noord ook zonder Noord-Zuidlijn niet een anonieme buitenwijk was gebleven, en dit proces zou zich de komende jaren hebben doorgezet. De metro zal het echter aanzienlijk versterken en versnellen. De effecten van de Noord-Zuidlijn zijn in dit opzicht zeker van belang voor de ontwikkeling van Noord, hoewel het slechts één van de factoren is.

6.2 Wonen

Voor de categorie wonen zijn in totaal acht personen geïnterviewd. Deze zijn werkzaam bij een corporatie, twee makelaarskantoren en twee projectorganisaties die zich bezighouden met de nieuwbouwwijken. Ook is met een tweetal bewoners van deze nieuwbouwwijken gesproken. Daarnaast is ook in de categorie algemeen nog met een aantal personen gesproken die verstand van zaken hebben van de woningmarkt in Amsterdam-Noord. In deze paragraaf zal op basis van deze interviews worden ingegaan op de eerste deelvraag van dit onderzoek:

In welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord, als gebied om te wonen en om woningen te bouwen?

Bij de effecten van de Noord-Zuidlijn op het wonen in Noord gaat het enerzijds om huidige ontwikkelingen die te maken hebben met komst van de metro, en anderzijds om verwachte toekomstige ontwikkelingen op de woningmarkt. Deze kunnen betrekking hebben op zowel de bestaande woonwijken als de twee onderzochte nieuwbouwwijken. Al deze effecten dragen bij aan de potentie van Amsterdam-Noord, zoals die beschreven is in het vorige hoofdstuk. Op dit moment is het echter

nog te vroeg om te spreken van concrete effecten, die zijn toe te schrijven aan de komst van de Noord-Zuidlijn.

6.2.1 Noord-Zuidlijn nog niet van belang

De huidige ontwikkelingen op de woningmarkt in Amsterdam-Noord zouden versterkt kunnen worden door de Noord-Zuidlijn. Vooralsnog zijn er echter nog geen concrete effecten waarneembaar. De metrolijn leeft nog niet echt, men houdt zich vooral bezig met zaken die op dit moment spelen. Gevraagd naar de effecten van de Noord-Zuidlijn op de omliggende wijken, antwoordt de heer Melchers van makelaar Hoekstra & Van Eck met 'eerst zien, dan geloven'. Dit geeft goed aan hoe makelaars, corporaties en vooral bewoners tegenover de komst van de metro staan. Deels heeft dit te maken met het feit dat het nog zeker enkele jaren duurt voordat deze gaat rijden. Anderzijds zorgen de huidige ontwikkelingen ervoor dat het imago van Noord verandert: Noord is in opkomst en wordt beschouwd als 'booming' en 'hip'. Dit heeft zijn weerslag op de ontwikkeling van de woningmarkt, zoals in het vorige hoofdstuk naar voren is gekomen. Tegelijkertijd wordt de metro hiermee wat naar de achtergrond geschoven. De ontwikkelingen aan het IJ zijn op dit moment belangrijker, met name voor de aangrenzende wijken. Dit neemt niet weg dat de Noord-Zuidlijn er samen met een aantal andere projecten wel degelijk voor kan zorgen dat Noord aantrekkelijker wordt voor een breder publiek. Op den duur kan dit een stijging van de woningprijzen tot gevolg hebben. De metro zal echter vooral een versterkend effect hebben, omdat er nog allerlei andere factoren van belang zijn voor de ontwikkeling van de woningmarkt. Het belangrijkste is echter dat de aanleg van de Noord-Zuidlijn al enkele malen is vertraagd, waardoor het nog jaren gaat duren voor deze daadwerkelijk gaat rijden. Dit zorgt voor de nodige onzekerheid bij zowel makelaars, corporaties als bewoners. Over het algemeen wacht men af, hoewel Ymere wel heeft besloten om te gaan investeren in sociale huurwoningen nabij de halte Buikslotermeerplein. De komst van de Noord-Zuidlijn heeft hier een belangrijke rol in gespeeld: de corporatie verwacht dat er waardeontwikkeling zal optreden wanneer de metro eenmaal rijdt. Voor de rest bevestigen de interviews in de categorie wonen het beeld dat de Noord-Zuidlijn zeker invloed zal hebben op de woningmarkt en -prijzen, maar dat de afzonderlijke effecten van de metro lastig zijn vast te stellen.

6.2.2 Bestaande woonwijken

In de bestaande woonwijken van Noord koopt men vooral een woning vanwege de traditionele aspecten, waarop het stadsdeel zich onderscheidt. Zowel bewoners als makelaars en corporaties benadrukken dit. In Amsterdam-Noord heeft men de ruimte, woont men in een groene omgeving maar toch in de grote stad. Bovendien is de prijs-kwaliteit verhouding van de woningen gunstig voor Amsterdamse begrippen. De vertegenwoordigers van de makelaarskantoren waarmee is gesproken, geven beide aan dat er weinig mensen zullen zijn die de komende jaren speculatief een woning kopen met het oog op de komst van de Noord-Zuidlijn. Er zullen ongetwijfeld mensen zijn die de komst van de metro aangrijpen om een woning te kopen nabij een van de haltes. Dit zal echter weinig effect hebben op de woningprijzen. Wanneer de metro eenmaal rijdt, valt er wel een waardestijging te verwachten van de woningen in de omgeving van de haltes, zo valt op te maken uit de interviews met Ymere en de beide makelaars. De vraag naar koopwoningen in Noord zal toenemen door de verbeterde bereikbaarheid. Deze zorgt ervoor dat in feite de markt wordt vergroot: de banen en voorzieningen in de rest van de stad worden dichterbij gebracht. Volgens de heer Bertolini is men gemiddeld bereid om dertig minuten te reizen van en naar het werk.

De Noord-Zuidlijn zorgt ervoor dat Amsterdam-Noord in bereikbaarheidstermen interessanter wordt om te wonen, doordat nu veel banen aan de zuidkant van de stad binnen handbereik komen. Woningen die beter bereikbaar zijn, worden over het algemeen voor hogere prijzen verkocht. Desondanks is bereikbaarheid slechts één van de voorwaarden. De heer Bertolini geeft aan dat slechts tien procent van de waarde van een woning wordt bepaald door de bereikbaarheid. Dit houdt in dat de woningprijzen van veel meer factoren afhankelijk zijn dan alleen de verbeterde bereikbaarheid als gevolg van de Noord-Zuidlijn. Voor huurwoningen is het effect nog lastiger vast te stellen. Doordat er altijd al een grote vraag is geweest in dit segment in Amsterdam-Noord, is nauwelijks te bepalen of de vraag zal toenemen. Bovendien zijn omgevingsfactoren zoals bereikbaarheid en nabijheid van een metrohalte voor huurders veel minder van belang dan voor kopers.

De ontwikkelingen die zullen optreden op de woningmarkt, beperken zich in ruimtelijk opzicht tot het gebied rondom de beide haltes en dan met name de halte Buikslotermeerplein. Bij de halte Van Hasseltweg liggen de bestaande woonwijken eigenlijk te ver van de halte om een substantieel effect op de woningmarkt te verwachten. Het neemt niet weg dat de effecten die optreden in de nabijheid van de haltes, kunnen afstralen op een groter gebied. Dit betekent dat er ook sprake zal zijn van effecten die niet een direct gevolg zijn van de Noord-Zuidlijn, maar er wel mee samenhangen. De meeste respondenten zijn het erover eens dat de Noord-Zuidlijn voor een verandering van het imago van Noord gaat zorgen en het stadsdeel meer bij de stad betreft. Ze benadrukken dat vooral de indirecte effecten een extra impuls kunnen geven aan de woningmarkt, doordat de beeldvorming positief wordt beïnvloed. De verwachting is dat dit proces uiteindelijk belangrijker is, en een grotere bijdrage levert aan de potentie van Amsterdam-Noord, dan uitsluitend de verbetering van de bereikbaarheid. Ook op deze manier kunnen namelijk de huidige ontwikkelingen op de woningmarkt worden versterkt. Dit houdt in dat meer mensen van buitenaf een bewuste keuze maken om in Noord te wonen, waardoor een meer gedifferentieerde bevolking ontstaat met een groter aandeel kapitaalkrachtige en stedelijk georiënteerde bewoners. Geleidelijk ontstaat dan een sterkere binding met de buurt en blijft men voor een langere periode in Noord wonen. Op deze manier moet het stadsdeel niet alleen aantrekkelijk zijn voor mensen die goedkoop willen wonen en na twee jaar weer doorverhuizen. Volgens mevrouw Teunisse van Ymere zal dit alles zich in de komende tien jaar niet vertalen in spectaculaire prijsstijgingen. Desondanks zal wel de beeldvorming veranderen, wat ook kan leiden tot (weliswaar minder spectaculaire) prijsstijgingen.

6.2.3 Nieuwbouwwijken

Voor de nieuwbouwwijken De Bongerd en Elzenhagen-Noord geldt eigenlijk hetzelfde als voor de bestaande wijken: men koopt voornamelijk een woning vanwege de woningen zelf en de woonomgeving. Dit blijkt zowel uit de gesprekken met de projectorganisaties van de beide projecten als uit de gesprekken met bewoners van de wijken. Ook speelt mee dat Amsterdam-Noord in opkomst is: men ziet toekomst in het stadsdeel. De Noord-Zuidlijn is hierbij voor bewoners niet van doorslaggevend belang geweest. Het is nog te ver weg en te onzeker. Gemiddeld verhuist men iedere zeven jaar, terwijl de metro pas over zeven jaar klaar moet zijn. Ook de mensen die nu overwegen in een van beide wijken te gaan wonen, zullen daarom hun keuze niet baseren op de komst van de Noord-Zuidlijn. Met het oog op de toekomst kan met name in Elzenhagen-Noord de Noord-Zuidlijn wel een factor van betekenis worden. Via de halte Buikslotermeerplein heeft men dan een snelle verbinding met de

binnenstad, zonder zelf in de drukte te wonen. Op deze manier zorgt de metro ervoor dat de wijk aantrekkelijk wordt voor mensen die in de stad werken, maar behoefte hebben aan een rustige woonomgeving. Het marktgebied voor de woningen wordt in feite vergroot. In De Bongerd zal in veel mindere mate sprake zijn van een snelle verbinding door middel van de Noord-Zuidlijn. Deze nieuwbouwwijk ligt op grotere afstand van de beide haltes, waardoor de metro weinig invloed zal hebben op de bereikbaarheid. Bewoners van deze wijk zullen vooral gebruikmaken van de bestaande pontverbinding om in de binnenstad te komen. De Bongerd zal om deze reden vooral gebaat zijn bij een frequentere verbinding over het water, zeker wanneer er meer woningen worden opgeleverd en het aantal bewoners toeneemt.

Ook in het besluit de beide nieuwbouwwijken te realiseren, heeft de Noord-Zuidlijn geen doorslaggevende rol gespeeld. Zowel Elzenhagen-Noord als De Bongerd waren er ook zonder metro wel gekomen, ze maakten immers deel uit van de totale woningbouwopgave in de hele stad. De gebiedsontwikkeling in met name Elzenhagen-Noord is echter wel degelijk afgestemd op de komst van de Noord-Zuidlijn. Hierbij moet gedacht worden aan de opzet van de wijk en de beoogde doelgroepen: hoge dichtheden en ruimte voor appartementen. Het wat stedelijk karakter onderscheidt Elzenhagen-Noord van De Bongerd, en is dus voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de nabijheid van de metrohalte. In de planvorming van De Bongerd blijft de invloed van de Noord-Zuidlijn beperkt tot de bouw van een tweetal fietsbruggen. Deze moeten voor een snelle verbinding zorgen met de beide haltes.

6.3 Bedrijven

In de categorie bedrijven gaat het om de vraag welke invloed de Noord-Zuidlijn op de bedrijvigheid in Amsterdam-Noord zal hebben. Zal de metro ervoor zorgen dat nieuwe bedrijven worden aangetrokken, en hoe staan de al in Noord gevestigde bedrijven er tegenover? Met behulp van de interviews in deze categorie wordt ingegaan op de tweede deelvraag:

In welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om een bedrijf te vestigen?

Bij de effecten van de Noord-Zuidlijn voor bedrijven gaat het allereerst om de bereikbaarheid van de bedrijven voor werknemers en zakelijke contacten. In een stadsdeel waar OV-bereikbaarheid voor bedrijven steeds belangrijker wordt, zou de metro in dit opzicht voor een impuls kunnen zorgen. Rondom de haltes ontstaan potentieel aantrekkelijke vestigingslocaties. Het kan ertoe leiden dat bestaande bedrijven hun locatie heroverwegen en nieuwe bedrijven worden aangetrokken. Naast de strook met bedrijvigheid aan het IJ, ontstaat dan een tweede (noord-zuid) as waarin veel bedrijvigheid zich vestigt.

6.3.1 Het belang van (OV-) bereikbaarheid

Voor bedrijven is een ander soort bereikbaarheid van belang dan voor bijvoorbeeld wonen. In feite werkt het omgekeerd, zo geeft de heer Bertolini aan: bedrijven moeten goed bereikbaar zijn voor werknemers en zakelijke contacten. Potentiële werknemers zijn er in overvloed in de regio, er is een omvangrijke en gedifferentieerde beroepsbevolking. Daarnaast is het voor zakelijke contacten erg gunstig om in Amsterdam gevestigd te zijn. Ook de nabijheid van Schiphol is hierbij van belang. Amsterdam-Noord is ten opzichte van andere delen van Amsterdam een

aantrekkelijke vestigingslocatie vanwege de goede bereikbaarheid. Dit houdt in dat het in reistijdtermen (de eerder genoemde dertig minuten) een aantrekkelijke plek is om te werken. Vooral voor werknemers vanuit de regio is dit het geval: de ligging ten opzichte van de ringweg is gunstig. Hierbij gaat het om de autobereikbaarheid. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is, zoals eerder aangegeven, minder goed. De Noord-Zuidlijn zal er aan bijdragen dat de OV-bereikbaarheid van Amsterdam-Noord wordt verbeterd. Voor bedrijven is dit een positieve ontwikkeling. Het betekent dat verschillende soorten werknemers die in Amsterdam wonen, makkelijker in Noord kunnen komen. Andersom is het voor zakelijke contacten gunstig dat de binnenstad, en met name de zuidas, dichterbij wordt gebracht. Het stadsdeel wordt hiermee een potentieel aantrekkelijke plek voor bedrijven, zeker wanneer de Noord-Zuidlijn ooit wordt doorgetrokken naar Schiphol. Het is echter de vraag in hoeverre dit daadwerkelijk voor grootschalige effecten gaat zorgen op het gebied van bedrijvigheid, afgezien van de ontwikkelingen op de IJ-oever.

Overigens geeft de heer Geuzendam van de Kamer van Koophandel aan, dat openbaar vervoer vrij belangrijk is voor de bedrijven in Noord. Het stadsdeel is van oudsher extreem autoafhankelijk, maar geleidelijk vermindert dit. Voor een belangrijk deel heeft dit met het parkeren te maken. Enerzijds neemt de parkeergelegenheid af als gevolg van strengere parkeernormeringen in de nieuwe woon-werkgebieden op de IJ-oevers. Anderzijds wordt verwacht dat op steeds meer plekken betaald parkeren wordt ingevoerd, te beginnen met het Buikslotermeerplein. Dit heeft tot gevolg dat de OV-bereikbaarheid voor bedrijven steeds belangrijker zal worden. De Noord-Zuidlijn zou hieraan een bijdrage kunnen leveren, net als overigens een toename van het aantal pontverbindingen of een toename van de frequentie.

6.3.2 X- en y-as

De grootste ontwikkelingen op het gebied van bedrijvigheid in Noord concentreren zich op de as die parallel (oost-west) langs het IJ loopt. Stadsdeelvoorzitter Post noemt dit de 'y-as'. Met de komst van de Noord-Zuidlijn en de twee haltes in Noord, ontstaat er daarnaast een voor bedrijven potentieel aantrekkelijke as van noord naar zuid (de x-as). Zoals al aangegeven, is het echter de vraag in hoeverre dit langs de gehele as bedrijven gaat aantrekken. Door zowel de heer Geuzendam als de heer Schulp wordt aangegeven dat de halte Johan van Hasseltweg eigenlijk verkeerd ligt. De voor bedrijven gunstige vestigingslocaties zijn te ver weg, waardoor de loopafstanden te groot zijn. Voor de bedrijvigheid op de y-as zijn bovendien de pontverbindingen veel belangrijker, waardoor de noodzaak ontbreekt om in de toekomst in de metro te stappen. De Noord-Zuidlijn zal daarom weinig toegevoegde waarde hebben voor de bestaande bedrijven. In de nabijheid van de halte Van Hasseltweg is volgens de heer Detmar bovendien weinig ruimte, waardoor er weinig nieuwe bedrijven zullen worden aangetrokken op dit deel van de potentieel aantrekkelijke x-as. Een ander probleem is dat de x- en de y-as elkaar weliswaar kruisen, maar dat op deze locatie geen halte is die de beide assen met elkaar verbindt. Dit had een belangrijk knooppunt kunnen zijn, ook gezien het feit dat de y-as nu niet bediend wordt. Ook voor het gebied zelf (de Sixhaven) zou dit een enorme impuls betekenen. Doordat dit knooppunt ontbreekt, hebben de beide assen relatief weinig met elkaar te maken. De bedrijvigheid op de IJ-oever staat daarom grotendeels los van de Noord-Zuidlijn.

De andere halte op de x-as, Buikslotermeerplein, zal een sterkere aantrekkingskracht hebben op bedrijven. De heer Geuzendam verwacht dat dit met name voor kantoren een aantrekkelijke locatie kan worden. Kantoren zijn gebaat bij een goede

bereikbaarheid per openbaar vervoer, de komst van de Noord-Zuidlijn speelt dan ook een cruciale rol in het voornemen om onder andere kantoren te realiseren in het CAN-gebied. In dit geval zal wel de situatie op de Amsterdamse kantorenmarkt moeten verbeteren, want voorlopig zijn de plannen hiervoor uitgesteld. Als eindhalte van de Noord-Zuidlijn wordt de halte Buikslotermeerplein een knooppunt van (openbaar) vervoerslijnen, waardoor het voor een groot aantal mensen goed bereikbaar zal zijn. Bovendien is de ligging gunstig, op niet al te grote afstand van de ringweg A10, zodat men er ook met de auto vrij snel en eenvoudig kan komen (hoewel de OV-bereikbaarheid centraal staat). In tegenstelling tot de andere halte, is er rondom de halte Buikslotermeerplein nog ruimte beschikbaar voor nieuwe functies. Een nadeel van de toegenomen aantrekkelijkheid, is dat deze locatie geleidelijk ook duurder zal worden. De kosten voor bedrijfshuisvesting en kantoorruimte zullen hiermee ook stijgen, een ontwikkeling die al zichtbaar is op de IJ-oever.

6.3.3 Noord-Zuidlijn geen doorslaggevende factor

De Kamer van Koophandel verwacht dat de Noord-Zuidlijn Amsterdam-Noord zeker aantrekkelijker zal maken voor bedrijven, met name rondom het Buikslotermeerplein. De metro is echter (nog) geen doorslaggevende reden voor bedrijven om zich in Noord te vestigen. Andere factoren, zoals de beschikbare ruimte, het feit dat Noord relatief goedkoop is en het specifieke karakter, zijn op dit moment belangrijker. Dit neemt niet weg dat de Noord-Zuidlijn dit in de toekomst kan gaan versterken, maar op dit moment is daar nog geen sprake van. Bedrijven die zich nu in Amsterdam-Noord vestigen, doen dat dan ook zeker niet vanwege de Noord-Zuidlijn. Ook MTV en Hema, beide gevestigd op de NDSM-werf, hebben een bewuste keuze gemaakt voor de uitstraling van de plek en het gebouw. De Noord-Zuidlijn heeft bij de locatieoverwegingen van deze bedrijven geen moment een rol van betekenis gespeeld. Met de directe pontverbinding met het Centraal Station is de bereikbaarheid prima. De heer Mulder van MTV benadrukt het belang van de pont, door deze te vergelijken met de Noord-Zuidlijn: ‘eigenlijk zitten we naast de halte van een metro, alleen hij vaart’.

De heer Schulp geeft aan dat de bedrijven die al in Noord gevestigd zijn, zich niet bezighouden met de Noord-Zuidlijn, er heerst een afwachtende houding. ‘Die metro zien ze wel, het is gewoon een groot vraagteken’. En: ‘de winkeliers leven in het nu’, doelend op de winkels in winkelcentrum Boven 't IJ. Dit geldt ook voor de grotere ketens die een filiaal in het winkelcentrum hebben, zoals V&D en H&M. Vanwege zijn functie in de ondernemersvereniging en de vereniging van eigenaren van het winkelcentrum, is de heer Schulp op de hoogte van de verwachtingen en plannen van de winkeliers. Er wordt geen enorme omzetestontwikkeling verwacht, en de winkels zijn ook niet bezig hun locatie binnen het winkelcentrum te heroverwegen. Ook de grote ketens in het winkelcentrum zijn veel meer met de totale ontwikkeling van het winkelcentrum bezig, dan met de relatie met de Noord-Zuidlijn. Over het algemeen houden bedrijven in Noord zich met andere (actuele) zaken bezig, zoals met het betaald parkeren dat recent is ingevoerd rondom het Buikslotermeerplein en de sluiting van de IJ tunnel in de zomermaanden. Desondanks is een nieuwe metroverbinding in theorie wel iets waarmee bedrijven lang van tevoren rekening houden en op inspelen, gezien ook het feit dat OV-bereikbaarheid steeds belangrijker wordt voor bedrijven in Noord. In het geval van de Noord-Zuidlijn is hiervan echter geen sprake. Men vindt het blijkbaar nog te lang duren en/of niet belangrijk genoeg. En het feit dat de heer Schulp de metro omschrijft als ‘een groot vraagteken’, laat zien dat er nog veel onzekerheid bestaat. De imago effecten zullen volgens hem

overheersen, maar hij denkt niet dat dit nieuwe bedrijven gaat trekken. De bedrijvigheid in Noord zal zich in zijn ogen ook zonder Noord-Zuidlijn wel ontwikkelen, mits er goede pontverbindingen zijn.

Waar de heer Schulp sceptisch is over de effecten van de Noord-Zuidlijn, is de heer Geuzendam wat positiever. Desondanks kan ook hij nog niet goed inschatten wat precies de effecten zullen zijn. Hij denkt dat met name het gebied rondom het Buikslotermeerplein interessanter wordt voor bedrijven. De Noord-Zuidlijn zal bovendien indirect een positief effect hebben op de bedrijvigheid. Wanneer de bevolkingssamenstelling minder eenzijdig wordt, en wat meer welgestelde mensen in Noord gaan wonen vanwege de snelle verbinding met de binnenstad, zal de bedrijvigheid in Noord hiervan profiteren. Overigens geeft de heer Van der Bijl aan dat de positieve effecten nog veel groter hadden kunnen zijn, als de Noord-Zuidlijn zou worden doorgetrokken naar plaatsen in de regio ten noorden van Amsterdam (Zaandam, Purmerend). In dat geval zou de halte Buikslotermeerplein kunnen uitgroeien tot een regionaal subcentrum. Voor bedrijven en kantoorfuncties zou het daarmee een nog aantrekkelijker vestigingslocatie worden, terwijl ook het winkelcentrum een extra impuls zou krijgen.

6.4 Voorzieningen

Behalve het wonen en de bedrijven, is in dit onderzoek ook aandacht voor de effecten van de Noord-Zuidlijn op de voorzieningen in Amsterdam-Noord. Er is gesproken met personen die werkzaam zijn bij bestaande en reeds in Noord gevestigde voorzieningen, twee voorzieningen die zich binnenkort in Noord gaan vestigen (vestiging ROC, Filminstituut) en een voorziening waarvoor nog slechts plannen bestaan (theater in het CAN-gebied). Aan de hand van deze gesprekken wordt ingegaan op de volgende deelvraag:

In welke mate kan de NZ lijn bijdragen aan de potentie van Amsterdam-Noord als gebied om een voorziening te vestigen en om gebruik te maken van voorzieningen?

Bij de effecten van de Noord-Zuidlijn op de voorzieningen in Noord gaat het allereerst om de bezoekers van de voorzieningen. Enerzijds worden de voorzieningen vanuit de rest van de stad beter bereikbaar. Anderzijds gaat de halte Buikslotermeerplein als een regionaal overstappunt fungeren, waarvan de voorzieningen in de omgeving zouden kunnen profiteren. Het is aannemelijk dat de Noord-Zuidlijn op deze manier invloed heeft op zowel het aantal als de herkomst van de bezoekers. Vervolgens is van belang in hoeverre de betreffende voorzieningen hiermee rekening houden (of hebben gehouden) bij hun locatieoverwegingen. Voor een aantal voorzieningen die al in Noord zijn gevestigd, zal worden beschreven in welke mate de Noord-Zuidlijn een rol speelt in de afwegingen met betrekking tot hun locatie.

6.4.1 Kansen & risico's

Zoals in het vorige hoofdstuk naar voren is gekomen, hebben veel voorzieningen in Amsterdam-Noord een regionale functie. Behalve het stadsdeel zelf, bedienen ze voor een deel ook de regio ten noorden van de stad. De Noord-Zuidlijn zorgt ervoor dat de potentiële markt naar het zuiden wordt uitgebreid. Het verzorgingsgebied van de voorzieningen kan op die manier worden vergroot. Vervolgens is het echter van belang dat de voorzieningen in Noord onderscheidend zijn ten opzichte van voorzieningen op andere plekken in de markt, om daadwerkelijk meer bezoekers te

trekken. Hoewel de potentiële markt wordt uitgebreid, vergroot de Noord-Zuidlijn tegelijkertijd de mogelijkheden voor mensen in Noord om gebruik te maken van voorzieningen elders in Amsterdam. Het risico bestaat daarom dat de voorzieningen in Noord te maken krijgen met een daling van het aantal bezoekers. Niettemin zal Noord vanwege de geografische ligging toch altijd beschikken over een eigen verzorgingsgebied, zo geeft de heer Prins van het Boven IJ ziekenhuis aan. Bij de meeste geïnterviewde voorzieningen ziet men meer kansen dan risico's. Daar komt bij dat het gebrek aan typisch stedelijke voorzieningen in Noord inhoudt dat men ook nu gebruikmaakt van voorzieningen in de binnenstad. 'Noorderlingen zijn al gewend om voor veel zaken het IJ over te steken'. Mevrouw Peek, die zich bezighoudt met de plannen voor een theater in het CAN-gebied, geeft hiermee aan dat inwoners van Noord de weg naar de binnenstad toch wel weten te vinden.

Van de geïnterviewde voorzieningen, verwacht vooral het zwembad 'Floraparkbad' dat de metrolijn kan helpen om meer bezoekers uit de rest van de stad te trekken. Het zwembad, dat nu nog vooral bezoekers uit Noord zelf trekt, is gevestigd op enkele honderden meters van beide haltes en wordt de komende jaren vernieuwd. Door middel van een goede promotie in andere delen van Amsterdam, kan het gebied met potentiële bezoekers worden uitgebreid. Met name mensen uit de binnenstad, die in de buurt van een van de haltes wonen, zijn met de metro sneller bij het Floraparkbad dan bij een van de andere Amsterdamse zwembaden. Ook het nieuw te bouwen theater verwacht met de Noord-Zuidlijn meer bezoekers uit andere delen van de stad te trekken. 'Voor bewoners van elders in de stad wordt de drempel om naar Noord te komen veel lager', aldus mevrouw Peek. De plannen voor het theater zijn echter vooral ingegeven doordat er binnen het stadsdeel behoefte bestaat aan een culturele voorziening.

6.4.2 Winkelcentrum Boven 't IJ

Bij de andere geïnterviewde voorzieningen blijft het nog vrij onzeker welk effect de Noord-Zuidlijn gaat hebben op de bezoekersaantallen. Dit effect is in veel gevallen afhankelijk van andere factoren. Voor het winkelcentrum Boven 't IJ is vooral de aansluiting van belang van de metrohalte op het winkelcentrum. Het gebied tussen de toekomstige halte en het huidige winkelcentrum moet worden ontwikkeld. Daarbij is ook van belang hoe dit gebied wordt vormgegeven. Om zo groot mogelijke effecten te realiseren, moeten de looproutes worden afgestemd op de Noord-Zuidlijn. De plannen om het winkelgebied uit te breiden in de richting van de halte, zijn echter vertraagd en er bestaat veel onzekerheid met betrekking tot de uitvoering. De verwachting van de heer Slurink is dat de metro samen met de geplande ontwikkelingen de totale dynamiek van het gebied gaat vormen. De Noord-Zuidlijn is voor het winkelcentrum dus slechts een onderdeel van een veel groter geheel. Een andere factor die meespeelt, is dat het winkelcentrum erg autogeorieënt is. Zo'n tachtig procent van de bezoekers is afkomstig uit stadsdeel Noord en het gebied ten noorden van de stad. Een groot deel hiervan komt met de auto. De Noord-Zuidlijn zal hier weinig aan veranderen. De vernieuwing en uitbreiding van het winkelcentrum zal er wel voor zorgen dat de regionale functie wordt versterkt. De Noord-Zuidlijn kan hieraan bijdragen, bijvoorbeeld wanneer mensen bij het overstappen op de metro even het winkelcentrum in lopen. De overige twintig procent van de bezoekers, uit andere delen van de stad, zou kunnen profiteren van de metro. De vraag of dit daadwerkelijk meer bezoekers oplevert, is echter vooral afhankelijk van de mate waarin het winkelcentrum zich onderscheidt van andere, soortgelijke winkelcentra in Amsterdam. Centra als de Amsterdamse Poort in Zuidoost en het Osdorpplein in West

onderscheiden zich door middel van een gunstige ligging ten opzichte van openbaar vervoer verbindingen. In dit opzicht verwacht de heer Slurink dat de Noord-Zuidlijn ervoor zorgt dat een deel van de achterstand van winkelcentrum Boven 't IJ wordt weggewerkt. De Noord-Zuidlijn kan echter ook een risico vormen, doordat men eerder geneigd is om naar de binnenstad te reizen. De heer Slurink wijst er echter op dat de binnenstad een totaal andere functie heeft dan het winkelcentrum: 'de mensen die hier nu komen, die komen hier niet voor een dagje winkelen, daarvoor ga je naar de binnenstad. Maar je wilt niet naar de binnenstad, als je weet dat je drie pakken kleren gaat kopen. Dan kun je beter hier naartoe komen'. In dat opzicht verwacht Slurink dus dat de risico's voor het winkelcentrum beperkt blijven. Wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden (aansluiting metro-winkelcentrum, onderscheidend) zal de Noord-Zuidlijn voor een aanzuigende werking zorgen. Het winkelcentrum zal ook veel sneller gaan fungeren als een soort tussenstop, voor mensen die onderweg zijn naar (of terugkomen uit) de binnenstad. In dit opzicht is de geplande P&R locatie weer van groot belang voor het winkelcentrum.

6.4.3 ROC & Boven IJ ziekenhuis

Net als bij het winkelcentrum, wordt ook voor de nieuwe vestiging van het ROC van Amsterdam niet verwacht dat uitsluitend de Noord-Zuidlijn voor een enorme stijging van het aantal leerlingen zal gaan zorgen. De toename van het aantal leerlingen is vooral een resultaat van het huisvesten van een aantal opleidingen, die nu nog zijn verspreid over verschillende locaties. Door het onderwijsaanbod in Noord breder te maken, verwacht de heer Broekhuizen zowel het stadsdeel zelf als de regio ten noorden van de stad beter te kunnen bedienen. De ligging ten opzichte van de Noord-Zuidlijn zal er hooguit voor zorgen dat de keuzes van leerlingen worden vergemakkelijkt. Dit is ook de belangrijkste reden geweest om de nieuwe vestiging direct naast de metrohalte te bouwen, beide projecten hangen sterk met elkaar samen. Bovendien past het in de visie van het ROC van Amsterdam, om scholen zo dicht mogelijk bij openbaar vervoer te vestigen. Men hecht grote waarde aan een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, deels ook vanwege de sterke regionale functie van het ROC. Aan de heer Broekhuizen is gevraagd wat er zou zijn gebeurd als de Noord-Zuidlijn er niet was gekomen. 'Dan was er evenwel nieuwbouw in Noord gekomen, maar waarschijnlijk op een andere plek', was het antwoord. Dit geeft aan dat de nieuwbouw noodzakelijk was, maar dat de metrolijn als een mooie aanleiding wordt gezien.

De heer Prins verwacht niet dat de concurrentiepositie van het Boven IJ ziekenhuis substantieel verbetert als gevolg van de Noord-Zuidlijn. Voor het ziekenhuis is het vooral belangrijk om zich te profileren en te richten op een specifiek segment binnen de gezondheidszorg. In dat geval komen de patiënten vanzelf wel, zo is de filosofie. De strategie is om een kleinschalig streekziekenhuis te zijn, waar men terecht kan voor allerlei vormen van basiszorg. Op die manier moet het onderscheidend en concurrerend zijn ten opzichte van de andere ziekenhuizen (AMC, VUmc, OLVG), met name aan de zuidkant van Amsterdam. Wanneer er goede kwaliteit wordt geleverd en men 'het huiswerk goed blijft doen', zal de Noord-Zuidlijn er wel voor kunnen zorgen dat er meer mensen vanuit de stad ervoor kiezen om in het Boven IJ ziekenhuis te worden behandeld. Anderzijds ziet de heer Prins ook wel risico's. Het wordt met de Noord-Zuidlijn makkelijker om bij een van de andere ziekenhuizen te komen, waardoor het nog belangrijker wordt om zorg van hoge kwaliteit te leveren en het ziekenhuis nadrukkelijker te profileren. Daarnaast bestaat het risico dat er met de komst van de Noord-Zuidlijn wordt ingegrepen in het busnetwerk in Noord. Als

gevolg hiervan kan de bereikbaarheid van het Boven IJ ziekenhuis alsnog onder druk komen te staan, aangezien op dit moment een groot aantal buslijnen langs het ziekenhuis rijdt. Het ziekenhuis houdt daarom nadrukkelijk in de gaten wat er gaat gebeuren met de buslijnen, als de Noord-Zuidlijn eenmaal rijdt.

6.4.4 Locatieoverwegingen Filminstituut & bestaande voorzieningen

Voor het Filminstituut is de Noord-Zuidlijn niet van belang om bezoekers te trekken. De beide haltes liggen te ver weg van de locatie op de IJ-oever, terwijl deze met de pont vanaf het Centraal Station uitstekend bereikbaar is. Bovendien moet vooral de ligging en zichtwaarde van het gebouw zorgen voor uitstraling en aantrekkingskracht, zo geeft mevrouw Scheijde aan. De Noord-Zuidlijn staat dan ook volledig los van de beslissing om naar Noord te verhuizen. Desondanks was er aanvankelijk wel sprake van dat er een halte (Sixhaven) in de buurt zou komen. In het besluitvormingsproces is dit destijds meegenomen als één van de positieve punten van de locatie, een extra mogelijkheid om het Filminstituut te bereiken. Het is echter nooit een doorslaggevende factor geweest in de locatieafweging. Nu deze halte er niet komt, is de Noord-Zuidlijn ook niet van invloed.

De komst van de Noord-Zuidlijn wordt door sommige voorzieningen, die al in Amsterdam-Noord gevestigd zijn, wel aangegrepen om hun locatie te heroverwegen. De verbinding met de rest van de stad vergroot zoals gezegd de mogelijkheden om meer bezoekers te trekken, uit een groter gebied. Zo blijkt uit het gesprek met de heer Vlaar dat het Floraparkbad concrete plannen heeft gehad om een nieuw zwembad te bouwen in het CAN-gebied, op zo'n honderd meter van de eindhalte van de Noord-Zuidlijn. De mogelijkheid bestond om het zwembad op deze plek een andere uitstraling te geven. De nabijheid van de metrohalte zou een grotere aanloop van bezoekers uit de centrale stad tot gevolg hebben gehad. Hiermee zou het zwembad meer een stadsbad worden. Anderzijds zou het voor meer aanzien van het CAN-gebied hebben gezorgd. Uiteindelijk is echter besloten om een nieuw zwembad te bouwen vlak naast de huidige locatie, in het Noorderpark. Dit is ook de reden dat het zwembad "Noorderparkbad" gaat heten. De bereikbaarheid van het nieuwe zwembad is 'niet een heel zwaarwegend aspect' geweest in de besluitvorming, zo benadrukt de heer Vlaar. De voornaamste reden was het feit dat in het Noorderpark ruimte is voor een ligweide met een buitenbad. In het CAN-gebied zou alleen plaats zijn geweest voor een binnenbad.

Door ontwikkelingen in de gezondheidszorg moet het Boven IJ ziekenhuis op een andere manier gaan kijken naar het vastgoed. Er zijn bijvoorbeeld steeds minder bedden nodig, terwijl er meer ruimte nodig is in de polikliniek. Daarnaast heeft het stadsdeel Amsterdam-Noord plannen met het gebied rondom het ziekenhuis. Hierdoor zou de ruimte voor ontsluiting en parkeergelegenheid onder druk kunnen komen te staan. Op basis hiervan ligt er een aantal scenario's klaar, waarin de toekomstige ontwikkeling van het ziekenhuis wordt geschetst. In een van deze scenario's wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om het ziekenhuis te verplaatsen. 'En dan willen wij natuurlijk het liefst zo dicht mogelijk tegen die Noord-Zuidlijn aan liggen', aldus de heer Prins. Dit laat zien dat het ziekenhuis weliswaar niet actief bezig is met het heroverwegen van de locatie, maar dat het voor de lange termijn zeker een van de opties is om te verhuizen. In dat geval bestaat de voorkeur voor een plek dicht bij een van beide haltes, waardoor het ziekenhuis nog makkelijker en beter bereikbaar wordt per openbaar vervoer. Het ziekenhuis zal op een nieuwe locatie wel een andere vorm krijgen: compacter en hoger dan het huidige gebouw, zodat er ook voldoende

ruimte blijft voor ontsluiting en parkeergelegenheid. Op deze manier moet de ook de bereikbaarheid per auto worden gewaarborgd.

6.4.5 Noorderpark

Zoals eerder aangegeven, heeft de Noord-Zuidlijn ook een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van het Noorderpark. De metro is aangegrepen om het Volewijkspark en Florapark samen te voegen en opnieuw in te richten. Dit blijkt onder andere uit de interviews met de heer Detmar en mevrouw Van Schaik. Hoewel het park een ander soort voorziening is dan de overige onderzochte voorzieningen, komt het hier toch ter sprake omdat er een duidelijke samenhang bestaat met de komst van de Noord-Zuidlijn. Doordat deze (samen met de Nieuwe Leeuwarderweg) verdiept is aangelegd, ontstond de mogelijkheid om beide parken met elkaar te verbinden door middel van bruggen. Volgens de heer Grotendorst moet het Noorderpark het centrale park voor het stadsdeel worden. De Noord-Zuidlijn moet het daarnaast een stedelijke functie geven. Het park moet de allure krijgen van een stadspark, aansluitend op de ontwikkelingen elders in Noord. De definitieve naam van de halte Van Hasseltweg ('Noorderpark') moet voor naamsbekendheid zorgen, zodat ook mensen uit de stad het park zullen weten te vinden. Doordat het slechts een halte reizen is vanaf het Centraal Station, is de verwachting dat het park (behalve voor Noord zelf) ook voor bewoners van andere delen van de stad een aantrekkelijke plek wordt om te recreëren. Daarnaast biedt de halte Van Hasseltweg allerlei mogelijkheden om festivals en evenementen in het park te organiseren. Zo vinden er verschillende kunstprojecten plaats en wordt ieder jaar het "Noorderparkfestival" georganiseerd. Met name de halte Van Hasseltweg zal de ontwikkeling van het park stimuleren, doordat het vanuit de stad veel makkelijker te bereiken is. In ruimtelijk opzicht is dit een van de voornaamste effecten die worden verwacht van de halte Van Hasseltweg.

6.5 Ruimtelijke structuur

Op basis van de interviews zijn de effecten van de Noord-Zuidlijn in kaart gebracht op het wonen, de bedrijven en de voorzieningen in Amsterdam-Noord. Deze effecten kunnen op hun beurt gevolgen hebben voor de ruimtelijke structuur van Noord.

6.5.1 Sterke contrasten

Zoals eerder beschreven, is het van oudsher een stadsdeel dat zeer divers en sterk gedifferentieerd is. Het bestaat uit veel verschillende typen wijken en buurten met elk een eigen karakter, vaak van elkaar gescheiden door infrastructuur of de omvangrijke groenstructuur. Het resultaat is dat er grote contrasten zijn binnen Noord, en dat de afzonderlijke wijken min of meer als 'eilanden' kunnen worden gezien. Buurten zijn slechts in beperkte mate met elkaar verbonden; ontwikkelingen in de ene buurt zijn nauwelijks gerelateerd aan ontwikkelingen in een andere, naastgelegen buurt. Overigens is de afgelopen jaren een ontwikkeling ingezet waarbij er meer en grotere contrasten ontstaan tussen verschillende delen van Noord. Voor een groot deel is dit een gevolg van de hoogstedelijke ontwikkelingen aan het IJ. Het beste voorbeeld is Overhoeks, waar woningen worden gerealiseerd in een segment dat voorheen alleen aan de overkant van het IJ was te vinden. De gebieden aan het IJ staan bovendien vrijwel los van de rest van het stadsdeel, blijkt uit diverse interviews. Het gevaar bestaat dat het een 'gouden randje' wordt, zoals stadsdeelvoorzitter Post het noemt. Volgens de heer Grotendorst wordt door middel van tijdelijke bestemmingen wel geprobeerd om de IJ-oevers beter te verbinden met de rest van Noord. Men moet op die manier over en weer wat te zoeken hebben, waardoor de gebieden elkaar kunnen versterken. Ook in de nabije toekomst zullen de nieuwbouwwijken Elzenhagen-Noord en De Bongerd zorgen voor contrasten met de omliggende, bestaande woonwijken. Op verschillende locaties zal de huidige, sterk gedifferentieerde, structuur van Amsterdam-Noord dus nog worden versterkt. Het is de vraag of, en in hoeverre, de Noord-Zuidlijn invloed zal hebben op dit proces.

6.5.2 Rol Noord-Zuidlijn

Op basis van de interviews valt te verwachten dat de effecten van de metro zich in ruimtelijk opzicht zullen beperken tot de omgeving van de haltes. Met name rondom de halte Buikslotermeerplein worden effecten verwacht op de stedelijke omgeving. De potentieel aantrekkelijke plekken voor wonen, bedrijven en voorzieningen zullen zich daarom in toenemende mate concentreren rondom deze halte. Overigens benadrukt de heer Grotendorst dat de omgeving van beide haltes voor een groot deel al bebouwd is, of dat hiervoor plannen bestaan. In de nabijheid van de haltes is dus relatief weinig ruimte beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. De Noord-Zuidlijn zal daarom vooral bestaande functies en de al geplande ontwikkelingen een impuls geven. Verder van de haltes af worden weinig concrete effecten verwacht. Goede oost-west verbindingen kunnen er wel voor zorgen dat de effecten als het ware uitvlekken naar een groter gebied. Dit heeft dan met name betrekking op de beeldvorming, er zullen weinig concrete effecten optreden.

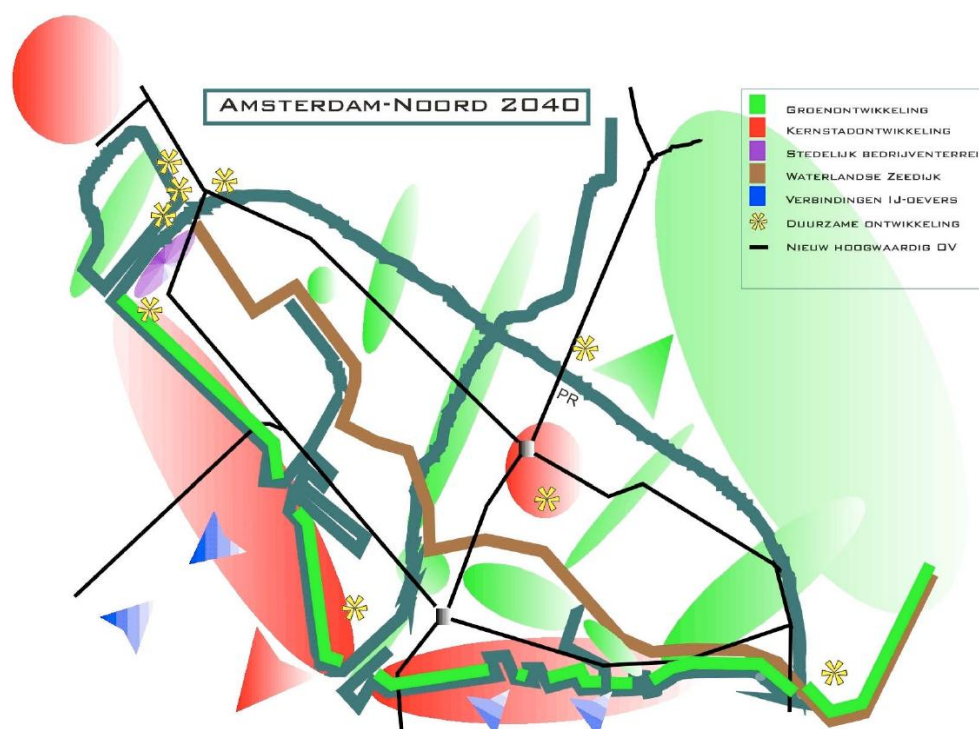
De Noord-Zuidlijn zal er vermoedelijk aan bijdragen dat de contrasten in Noord nog verder toenemen en verscherpen. Het geplande stedelijk centrum rondom de halte Buikslotermeerplein zal een nieuw 'eilandje' in de bestaande structuur worden. Het moet een gebied worden met dynamiek en hoogstedelijke ontwikkeling die in grote delen van Noord ontbreekt. De metro zal er niet voor zorgen dat verschillende delen van Amsterdam-Noord worden samengebonden. Daarvoor is het stadsdeel te groot en bedient de Noord-Zuidlijn een te klein gebied, waardoor de ruimtelijke effecten

beperkt zullen blijven. Indirect heeft de komst van de metro overigens wel een rol gespeeld in het samenvoegen van de beide parken tot het Noorderpark.

6.5.3 Ontwikkelingsvisie

Ook uit ruimtelijke plannen blijkt dat de hoogstedelijke ontwikkelingen in Noord zich in de toekomst grotendeels zullen beperken tot de IJ-oevers en het gebied rondom de halte Buikslotermeerplein. In de ontwikkelingsvisie van het stadsdeel voor de lange termijn wordt dit omschreven als ‘kernstadontwikkeling’ (Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord, 2010b). In figuur 6.2 is deze ontwikkelingsvisie door middel van een kaart weergegeven. De rode gebieden in deze kaart zijn de gebieden waar kernstadontwikkeling gepland is. Hierbij staan de ontwikkelingen langs het IJ grotendeels los van de rest van Noord en de Noord-Zuidlijn. De ontwikkelingstrend die de afgelopen jaren is ingezet, wordt op deze manier voortgezet. Er is dus wel sprake van een y-as, maar de x-as is eigenlijk niet aanwezig. In de ontwikkelingsvisie wordt de nadruk gelegd op het belang van een goede balans tussen de hoogstedelijke ontwikkeling en de bestaande wijken. ‘Oud-Noord moet profiteren van ‘Nieuw-Noord’, zodat de contrasten binnen het stadsdeel niet te groot worden.

Figuur 6.2: Ontwikkelingskaart Amsterdam-Noord 2040



Bron: Stadsdeel Amsterdam-Noord, 2010

7. DE POSITIE VAN AMSTERDAM-NOORD

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de effecten van de Noord-Zuidlijn op een hoger schaalniveau dan Amsterdam-Noord zelf. In de vorige hoofdstukken zijn achtereenvolgens de potentie van het stadsdeel en de ruimtelijke effecten van de Noord-Zuidlijn besproken. Op basis hiervan wordt nagegaan in hoeverre de positie van het stadsdeel zal veranderen, zowel binnen de stad als de regio. De komst van de Noord-Zuidlijn betekent dat er voor het stadsdeel in vervoerstechnisch opzicht een nieuwe situatie ontstaat. Vanuit Noord kan men sneller en makkelijker naar andere delen van de stad reizen dan nu het geval is. Omgekeerd wordt Noord vanaf de overkant van het IJ beter bereikbaar. Het is aannemelijk dat hiermee de positie van Amsterdam-Noord wordt beïnvloed. Allereerst zal aandacht zijn voor de positie binnen Amsterdam, vervolgens voor de positie binnen de regio. Hierbij is de theorie van belang die ingaat op de stedelijke structuurverandering. Het stedelijk gebied is in omvang toegenomen en er zijn verschillende nieuwe centra ontstaan die elkaar aanvullen. Er is sprake van een polycentrische structuur, waarbij een deconcentratie van allerlei stedelijke functies heeft plaatsgevonden. De meer suburbane gebieden hebben de dominante positie van de centrale stad binnen deze nieuwe structuur overgenomen. Zoals in hoofdstuk 3 van het theoretisch kader is beschreven, is deze ontwikkeling binnen Nederland het sterkst opgetreden in de regio Amsterdam. De Noord-Zuidlijn kan niet los worden gezien van de veranderende stedelijke structuur, omdat de metro deel uitmaakt van het stedelijk gebied waarin deze verandering plaatsvindt.

7.1 Positie binnen Amsterdam

Amsterdam-Noord is lange tijd een stadsdeel geweest dat niet als volwaardig onderdeel van de stad werd gezien. In de afgelopen jaren is hierin geleidelijk verandering opgetreden. Niet alleen qua beeldvorming, maar ook in de ruimtelijke plannen raakt Noord meer en meer bij de stad betrokken. In dit hoofdstuk wordt dit proces beschreven, waarna specifiek wordt stilgestaan bij de rol van de Noord-Zuidlijn hierin.

7.1.1 Beeldvorming

Er is in dit onderzoek al veelvuldig aandacht besteed aan de beeldvorming over Amsterdam-Noord. Ook de positie van Noord binnen een groter gebied is voor een belangrijk deel gebaseerd op beeldvorming. Terwijl het stadsdeel zelf in feite bestaat uit verschillende afzonderlijke eilandjes, wordt het vanuit de stad gezien als een eiland op zich. Ook in verschillende interviews komt dit duidelijk naar voren. De ligging ten noorden van het IJ is hierbij uiteraard van groot belang, het water fungeert als barrière. Ook speelt mee dat de noordelijke IJ-oever lange tijd een industriegebied is geweest, waardoor men vanaf de zuidkant van het IJ geen zicht had op de woonwijken in Noord. Er was niet alleen sprake van een fysieke scheiding, maar ook van een visuele en psychologische barrière tussen de beide zijden van het IJ. Ook kon men niet in het industriegebied komen, waardoor er ook vanuit Noord geen verbinding werd gelegd met de rest van de stad. Bovendien zorgt het ontbreken van bruggen er nog steeds voor dat er geen duidelijk zichtbare relatie is tussen de noord- en zuidkant van het IJ. De heer Grotendorst geeft aan dat juist bruggen in dit geval

een samenbindend element kunnen vormen, in Rotterdam is hiervan bijvoorbeeld wel sprake.

Ook wat betreft het karakter onderscheidt Noord zich van de rest van de stad. Hierbij speelt de positie die Amsterdam-Noord in het verleden binnen de stad heeft gehad een belangrijke rol. Van oudsher is het een typisch ‘arbeiders’ stadsdeel, vanwege de industriële functie die het jarenlang heeft gehad. De heer Post spreekt van ‘het Rotterdam van Amsterdam’. Vanaf de beide kanten van het IJ wordt de beeldvorming min of meer gekoesterd. Desondanks is de beeldvorming geleidelijk aan het veranderen. Waar Amsterdam-Noord lange tijd niet als een volwaardig deel van Amsterdam werd gezien, is hierin de afgelopen jaren een kentering waarneembaar. Uit een groot deel van de interviews blijkt dat de Noord-Zuidlijn een bijdrage zal leveren aan dit proces. Het geeft aan dat de metro, net als de andere ontwikkelingen die zorgen voor de veranderde positie van Noord, een sterke psychologische waarde zal hebben. Zoals al in paragraaf 6.1.3 is beschreven: Amsterdam-Noord gaat meer bij de stad horen.

7.1.2 Onderdeel van het centrumgebied

De vraag is echter hoe de positie van Noord feitelijk gaat veranderen, afgezien van de beeldvorming. Het is duidelijk dat de positie van Noord in de afgelopen jaren al is veranderd. Dit is het best zichtbaar aan de verstedelijking langs het IJ. Waar deze tot een aantal jaar geleden beperkt bleef tot de zuidelijke IJ-oever, vinden de ontwikkelingen nu ook plaats aan de noordkant van het IJ. Het is vooral een gevolg van de beschikbare ruimte. Ruimte die in rest van de stad nauwelijks nog beschikbaar is, en ook nog eens goedkoper is in Noord. Verder spelen de gunstige locatiefactoren voor nieuwe bedrijvigheid op de IJ-oever mee, waardoor een specifieke atmosfeer ontstaat die een bepaald type bedrijven aantrekt en inspireert. Al deze ontwikkelingen leiden ertoe dat grote bedrijven als MTV en Hema kiezen voor Noord. Maar ook de meer kleinschalige creatieve industrie, die enkele jaren geleden nog voornamelijk in de (dure) binnenstad was gevestigd, vestigt zich tegenwoordig op de noordelijke IJ-oever. Op de woningmarkt wordt in toenemende mate geprobeerd om een stedelijk georiënteerd publiek aan te spreken, met name rondom het Buikslotermeerplein. De geplande woningen op de IJ-oever zullen veel minder een onderdeel van Noord gaan vormen. Deze woningen zullen gepositioneerd worden in het gevestigd stedelijke milieu. Ook op het gebied van voorzieningen gaat Amsterdam-Noord meer bij de rest van de stad horen. Het filminstituut is in aanbouw, er bestaan plannen voor een theater en er worden steeds meer festivals in Noord georganiseerd. Stuk voor stuk zijn dit voorzieningen met een stedelijke allure, die ook voor mensen vanuit andere delen van de stad interessant zijn.

Figuur 7.1: Visie uitrol centrumgebied 2040



Al deze ontwikkelingen zijn niet alleen een gevolg van de beschikbare ruimte in Noord zelf, maar ook van het gebrek aan ruimte in het hoogstedelijk centrumgebied aan de overzijde van het IJ. Als centrum van een metropoolregio is dit eigenlijk te klein geworden. Het centrumgebied wordt door de grote aantrekkingskracht steeds intensiever gebruikt en breidt zich geleidelijk uit. De Amsterdamse binnenstad beperkt zich steeds minder tot uitsluitend het stadsdeel Centrum. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt dit omschreven als ‘de uitrol van het centrumgebied’ (Gemeente Amsterdam, 2011, pp. 33-43). In figuur 7.1 wordt deze ontwikkeling weergegeven. De rood, oranje en geel gekleurde gebieden vormen de uitrol van het centrumgebied. Ook delen van Amsterdam-Noord gaan in de structuurvisie tot het nieuwe centrumgebied behoren. In noordelijke richting strekt het gebied zich namelijk uit tot de noordelijke IJ-oever (de oranje en geel gekleurde delen van Noord in figuur 7.1). Deze visie sluit aan bij zowel de ontwikkeling die de IJ-oever de afgelopen jaren al heeft doorgemaakt als bij de enorme ontwikkelingspotentie van dit voormalige industriële gebied. De ontwikkelingstrend in dit deel van Noord zal dus in de komende decennia worden voortgezet, want in de afgelopen jaren is Amsterdam-Noord geleidelijk al onderdeel geworden van het centrumstedelijk gebied. Zoals in het vorige hoofdstuk naar voren is gekomen, wordt dit proces in de ontwikkelingsvisie van het stadsdeel Amsterdam-Noord aangeduid als ‘kernstadontwikkeling’. Hierbij wordt uitgegaan van intensivering van het grondgebruik, menging en een diversiteit aan hoogstedelijke functies. Het houdt in dat Noord steeds centraler in de stad komt te liggen. Naar verwachting zullen de ontwikkelingen die zich concentreren langs het IJ, afstralen op andere delen van Noord. Mensen, ondernemingen en instellingen zien dat het een stadsdeel in opkomst is en vestigen zich graag zo dicht mogelijk bij de kernstad. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de interviews met de bewoners en projectorganisaties van de nieuwbouwwijken De Bongerd en Elzenhagen-Noord. In meerdere opzichten (niet alleen het psychologische) wordt dus de ‘sprong over het IJ’ gemaakt, zoals de heer Grotendorst het omschrijft. Vanuit het oogpunt van stedelijke ontwikkeling moet het IJ steeds meer een centrale positie krijgen in de kernstad. Door de beide IJ-oevers door middel van verstedelijking aan elkaar te relateren, moet het gaan fungeren als ‘waterplein’ of ‘waterpark’, en niet langer als een barrière. Het IJ blijft echter een zeer drukke route voor de scheepvaart, vooral van en naar de Amsterdamse haven. Dit zorgt ervoor dat het tegelijkertijd een soort ‘snelweg’ is, waardoor er een barrière blijft bestaan.

7.1.3 Rol Noord-Zuidlijn

Op basis van de interviews kan gesteld worden dat de Noord-Zuidlijn grotendeels losstaat van het beschreven proces. De ruimtelijke effecten van de metro (en de grootste reistijdwinsten) zullen zich voornamelijk rondom de halte Buikslotermeerpolein concentreren. Het deel van Noord dat onderdeel gaat vormen van het hoogstedelijk centrumgebied, zal niet worden bediend door de Noord-Zuidlijn. De haltes bevinden zich op te grote afstand. Het proces waarbij Noord meer bij de stad wordt betrokken is bovendien in de afgelopen jaren al in gang gezet, jaren voordat de metro daadwerkelijk gaat rijden. Daar komt bij dat in de directe omgeving van de haltes weinig ruimte is voor grootschalige nieuwe ontwikkelingen. Met name uit het interview met de heer Detmar is gebleken dat de vervoerswaarde van de metro centraal staat, de haltes zullen dan ook vooral vervoersknooppunten worden. Het is niet primair de bedoeling om door middel van de metro Amsterdam-Noord meer bij de rest van de stad te betrekken. Dit neemt niet weg dat het een van de effecten kan zijn van de Noord-Zuidlijn. Doordat banen en voorzieningen in de binnenstad en op

de zuidas dichterbij worden gebracht, wordt Amsterdam-Noord binnen de stad interessanter om te wonen. Een woongebied wordt direct verbonden met een werkgebied, met veel hoogwaardige werkgelegenheid. De afzetbaarheid van duurdere woningen en appartementen wordt hiermee vergroot, net als de differentiatie in de bevolkingssamenstelling. De nieuwe woonwijk Elzenhagen-Noord is hiervan een mooi voorbeeld. Ook voor bedrijven wordt Noord interessanter, potentiële werknemers kunnen er sneller en makkelijker komen. Afgezien van de plannen in het CAN-gebied is er echter weinig ruimte voor nieuwe bedrijvigheid in de nabijheid van de haltes. Wanneer in het CAN-gebied voorzieningen met stedelijke allure en een sterke verblijfsfunctie worden gerealiseerd, kan het behalve tot een vervoersknooppunt ook uitgroeien tot een bestemmingslocatie. Net als in het gebied rondom het station Bijlmer Arena kan een combinatie en concentratie van stedelijke functies, gestimuleerd door een goede OV-bereikbaarheid, ertoe leiden dat er een subcentrum ontstaat dat ook vanuit andere delen van de stad wordt bezocht. De Noord-Zuidlijn zal al met al bijdragen aan de veranderende positie van Amsterdam-Noord binnen de stad. Het zal weliswaar het proces versterken dat in de afgelopen jaren is ingezet op de noordelijke IJ-oever, maar op een andere wijze en op andere plekken dan tot nu toe het geval is geweest.

7.1.4 Achterblijvende inkomensontwikkeling

Hoewel Amsterdam-Noord in een aantal opzichten meer bij de rest van de stad gaat horen, blijft de inkomensontwikkeling sterk achter bij de centraal gelegen delen van de stad (Dignum, 2009b). Weliswaar zal in de komende jaren op verschillende plekken in Noord een inkomensstijging zichtbaar zijn als gevolg van meer differentiatie in de bevolkingssamenstelling, maar dit betekent niet dat het inkomensniveau zich in de richting van het Amsterdams gemiddelde zal bewegen. De inkomensverdeling hangt sterk samen met de aanwezige woningvoorraad, die in Noord nog steeds vrij eenzijdig is en dat ook zal blijven. In de herstructureringsgebieden (Nieuwendam-Noord en De Banne) blijft ook na het omvangrijke sloop-nieuwbouw programma sprake van een oververtegenwoordiging van corporatiewoningen. Daarnaast bevinden de koopwoningen in Noord zich in een betaalbaar en relatief goedkoop segment. Bestaande corporatiewoningen worden verkocht en nieuwe koopwoningen moeten concurrerend zijn met de corporatiewoningen en zijn daarom relatief laag geprijsd. Een substantiële stijging van het inkomensniveau in de herstructureringsgebieden is dan ook niet aannemelijk. Ook in andere delen van Noord blijven de inkomens stabiel ten opzichte van het Amsterdams gemiddelde. Op een aantal plekken zijn de inkomens zelfs aan het dalen. Vooral bewoners die recent in Noord zijn komen wonen, zijn verantwoordelijk voor een daling van het inkomensniveau. Echte dure woningen in de koopsector zullen ook in de toekomst slechts in zeer beperkte mate afzetbaar zijn in Amsterdam-Noord. De algemene tendens in Amsterdam is dat de buurten met een hoog inkomensniveau (Grachtengordel, Vondelpark en omgeving) rijker worden, terwijl de gebieden met een gemiddeld of laag inkomensniveau stabiel blijven of verder dalen. Veelal zijn dit buurten in de naoorlogse stadsdelen Amsterdam-West, -Zuidoost en -Noord. Dit houdt in dat er sprake is van een toenemende ruimtelijke segregatie. Het sluit aan bij het feit dat binnensteden in Nederland over het algemeen een vrij sterke positie innemen, terwijl de randen van de stad vaak relatief zwakke gebieden zijn. Voor Amsterdam-Noord blijft het, ondanks de beschreven ontwikkelingen, erg lastig om aan te haken bij de inkomensrend in de stadsdelen Centrum en Zuid. Amsterdam-Noord mag dan in toenemende mate een onderdeel worden van Amsterdam en het

centrumgebied, op de woningmarkt en in sociaal-economisch opzicht is hiervan geen sprake. Ook in de toekomst zal het in dat opzicht, ondanks de inspanningen om meer differentiatie te creëren, een relatief arm en eenzijdig stadsdeel aan de rand van de stad blijven.

7.2 Positie binnen de regio

Waar de positie van Amsterdam-Noord binnen de stad aan het veranderen is, kan de Noord-Zuidlijn ook gevolgen hebben voor de positie van het stadsdeel binnen de regio. Ook hierin is de afgelopen jaren een kentering zichtbaar. De vraag is echter in hoeverre de metro zal bijdragen aan dit proces.

7.2.1 Bedrijven & voorzieningen

Hoewel er op de woningmarkt nog weinig regionale instroom is, wordt Noord wel aantrekkelijker voor bedrijven uit de regio. Met name de grote mediagerelateerde en creatieve bedrijven die zich in Noord vestigen, zijn afkomstig uit andere delen van de regio Amsterdam. Zo komt uitgever VNU uit Haarlem, MTV uit Bussum en productiemaatschappij IDTV uit Diemen. Volgens de heer Geuzendam zijn er meer bedrijven die vanuit Het Gooi verhuizen naar Amsterdam-Noord. Dit past in de algemene tendens dat mediabedrijvigheid en creatieve industrie Hilversum voor Amsterdam verruimt. Hoewel de betreffende bedrijven Noord beschouwen als een inspirerende en aansprekende vestigingslocatie, is er een intensieve lobby van het stadsdeelbestuur aan voorafgegaan. Het laat desondanks zien dat Noord ook binnen de regio op de kaart komt te staan, wat voor een groot deel te maken heeft met de gunstige vestigingsfactoren.

Vanuit het perspectief van bovenlokale voorzieningen, is Amsterdam-Noord vooral aantrekkelijk voor het achterland ten noorden van de stad (het Waterland). Het stadsdeel bevindt zich vanuit de regio net voor de kosten en drukte van de Amsterdamse binnenstad. Plaatsen als Monnickendam, Purmerend en Edam-Volendam zijn van oudsher dan ook sterk georiënteerd op Noord. Zoals in de voorgaande hoofdstukken al is aangegeven, heeft met name het winkelcentrum 'Boven 't IJ' een sterke regionale functie. De positie die Amsterdam-Noord inneemt in deze regio, is dan ook afhankelijk van de mate waarin het aanbod onderscheidend en concurrerend is ten opzichte van andere plekken in de regio. Er moet een breed aanbod aan voorzieningen zijn dat in andere regionale centra, zoals Zaandam en Purmerend, nog niet aanwezig is. In elk geval zal volgens de heer Slurink een uitbreiding van het voorzieningenaanbod de regionale binding vergroten. In Noord wordt het aanbod onder andere uitgebreid door de vestiging van het ROC, de vernieuwing en uitbreiding van het winkelcentrum, het Filminstituut en het theater. Aan de andere kant vinden ook elders in de regio ontwikkelingen plaats, waardoor men minder op Amsterdam-Noord georiënteerd raakt. Zo wijzen de heer Kannegieter en de heer Slurink op het feit dat ook in Zaandam en Purmerend winkelcentra worden vernieuwd. Het past in de ontwikkeling naar een meer complexe stedelijke structuur, waarbij steeds meer centra met elkaar moeten concurreren.

7.2.2 Rol Noord-Zuidlijn

Het primaire doel van de Noord-Zuidlijn is om Amsterdam-Noord te verbinden met de rest van de stad. Doordat de metro vanaf de halte Buikslotermeerplein niet verder doorloopt de regio in, zal er in bereikbaarheidstermen geen verschuiving plaatsvinden in de positie van het stadsdeel binnen de regio. Het is ook niet de bedoeling om Noord meer bij de regio te betrekken, men beoogt juist om het meer bij de rest van de stad te

betrekken. Volgens de heer Detmar zou het er zelfs toe kunnen leiden dat, doordat Amsterdam-Noord meer onderdeel wordt van de stad, de oriëntatie op de regio vermindert. Omgekeerd zal het CAN-gebied, behalve vanuit de stad, ook op regionaal schaalniveau nog meer een bestemmingslocatie worden, wanneer er meer stedelijke functies worden gerealiseerd. De concurrentiepositie ten opzichte van de andere regionale centra wordt op deze manier verbeterd. Hierbij is echter de Noord-Zuidlijn niet direct van belang, en kan het zelfs een risico vormen aangezien mensen vanuit de regio een extra mogelijkheid hebben om door te reizen naar de binnenstad.

Met name de heer Van der Bijl ziet het als een enorme gemiste kans dat de metro niet wordt doorgetrokken de regio in, zodat het een regionale verbinding zou worden. Wanneer de Noord-Zuidlijn door zou rijden naar Purmerend of Zaandam, zou dit in Amsterdam-Noord een ontwikkelingsproces in gang hebben gezet. Weliswaar in mindere mate dan het geval is op de zuidas, maar het stadsdeel kan dan niettemin uitgroeien tot 'het belangrijkste subcentrum in de regio'. In dit proces zou Amsterdam-Noord behalve een volwaardig deel van de stad, ook meer onderdeel zijn geworden van de regio.

Het valt dus te verwachten dat met name het gebied rondom de halte Buikslotermeerplein binnen de regio belangrijker wordt, als gevolg van de Noord-Zuidlijn. Wanneer er een breed en onderscheidend aanbod aan functies en voorzieningen wordt gerealiseerd, zal het beter kunnen concurreren met de andere regionale centra. Hiermee zal de regionale functie van het gebied worden versterkt. Dit effect zou echter veel groter zijn geweest, wanneer de metro zou worden doorgetrokken naar andere plaatsen in de regio. Een belangrijk aspect van de potentie van Amsterdam-Noord op regionaal schaalniveau, zou op deze manier veel beter worden benut.

7.2.3 Ontwikkeling naar stedelijk veld

Zoals in hoofdstuk 3 van het theoretisch kader is beschreven, is in de regio Amsterdam sprake van een ontwikkeling in de richting van een stedelijk veld. Hierin zijn steeds meer locaties binnen het stedelijk gebied met elkaar verweven, is het verplaatsingsgedrag complexer geworden en de hiërarchie verminderd. Binnen deze gecompliceerde stedelijke structuur moeten gebieden en plekken steeds meer worden gezien als onderdeel van een groter geheel, waarin complementariteit een belangrijke rol speelt. In enkele opzichten is dit ook van toepassing op Amsterdam-Noord. De betekenis en functies van locaties in Noord moet gerelateerd worden aan de betekenis en functies van locaties elders in de stad en de regio. Uit dit onderzoek is gebleken dat de positie van Noord binnen de veranderende stedelijke structuur aan het verschuiven is. Deze verschuiving komt het best tot uitdrukking in de aantrekkelijkheid van Noord voor bedrijvigheid en bovenlokale voorzieningen. De goede bereikbaarheid ten opzichte van de binnenstad en de beschikbare ruimte zijn hiervan de belangrijkste oorzaken. Bepaalde functies en gebieden in Amsterdam-Noord, zoals het winkelcentrum Boven 't IJ en de IJ-oeveren, zijn complementair aan functies op andere plekken in de regio. Een belangrijk element binnen de ontwikkeling naar stedelijk veld is de afgenomen hiërarchie in de centrumstructuur. Hiervan is in de regio Amsterdam geen sprake. De binnenstad van Amsterdam neemt in veel opzichten nog steeds een centrale positie in en dat blijft ook in de toekomst zo. Er is sprake van een opkomst van nieuwe centra in het stedelijk veld, die eerder complementair zijn aan de binnenstad, dan dat deze ten koste gaan van de binnenstad. Ook voor de huidige ontwikkelingen in Amsterdam-Noord geldt dat deze eerder de binnenstad versterken, dan dat het een negatieve invloed heeft op allerlei functies en voorzieningen in de

binnenstad. Hoewel de positie van Noord verschuift binnen de veranderende stedelijke structuur en de differentiatie wordt vergroot op een aantal plekken in het stadsdeel, maakt Noord deel uit van de naoorlogse stedelijke rand. In Nederland nemen deze gebieden vaak een relatief zwakke positie in. Ook in Amsterdam-Noord houdt dit in dat er sprake is van sociaal-economische problemen en weinig differentiatie in de bevolkingssamenstelling. Een belangrijke oorzaak is gelegen in de eenzijdige woningvoorraad. Een brede verscheidenheid aan stedelijke kwaliteiten en functies, een veelzijdige woningmarkt en samenhang tussen verschillende gebieden zijn belangrijke kenmerken van een goed functionerende stedelijke structuur. In Amsterdam-Noord zijn deze kenmerken echter nog slechts in beperkte mate aanwezig. In die zin is het de vraag of het stadsdeel een volwaardig onderdeel vormt van het stedelijk veld dat zich aan het vormen is.

In de theorie die ingaat op de stedelijke structuurverandering, wordt beschreven dat suburbane gebieden steeds meer functies van de centrale stad overnemen. Binnen de polycentrische structuur nemen deze gebieden steeds meer een dominante positie in. In de regio Amsterdam gaat dit echter niet ten koste van de Amsterdamse binnenstad. Amsterdam-Noord bevindt zich in feite tussen de binnenstad en het suburbane gebied. De relatief zwakke positie die Noord inneemt in dit geheel, betekent niet dat het stadsdeel functies kwijtraakt aan de suburbane gebieden, zoals dat in de theorie wordt beschreven. Er is juist een ontwikkeling zichtbaar waarbij Noord geleidelijk stedelijke functies en voorzieningen overneemt van de binnenstad. Dit betekent dat de binnenstad zich langzaam uitbreidt in de richting van de naoorlogse stedelijke rand.

De functie en betekenis van een stedelijke openbaar vervoer verbinding, zoals de Noord-Zuidlijn, kan niet los worden gezien van de veranderende stedelijke structuur. In de polycentrische stedelijke structuur zijn vervoersstromen en interactie complexer geworden en strekken zich uit over een veel groter gebied dan de stad zelf. De Noord-Zuidlijn is echter een verbinding die vanuit de naoorlogse rand van de centrale stad niet verder doorloopt naar de suburbane gebieden. Deels is het dit een gevolg van het feit dat in de regio ten noorden van Amsterdam geen grote bevolkingsconcentraties zijn te vinden. Dit neemt niet weg dat plaatsen als Purmerend en Zaandam nadrukkelijker als suburb van Amsterdam zouden gaan fungeren, wanneer de Noord-Zuidlijn zou worden doorgetrokken. In die zin zal de metro in de huidige vorm vooral op het niveau van de centrale stad een samenbindend effect hebben. Een plek als Amsterdam-Noord krijgt te maken met een locationeel voordeel ten opzichte van de suburbane gebieden, in de vorm van een snelle verbinding met de centrale stad. Op het niveau van de regio Amsterdam zal de bijdrage aan de ontwikkeling naar een stedelijk veld daarom gering zijn.

8. CONCLUSIE

In deze studie staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

Op welke wijze en in welke mate kan de Noord-Zuidlijn bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling en potentie van Amsterdam-Noord, en wat zijn de gevolgen voor de positie van dit stadsdeel binnen een steeds omvangrijker en complexer wordend stedelijk gebied?

Aan de hand van de bevindingen in de verschillende categorieën wordt in dit laatste hoofdstuk toegewerkt naar de beantwoording van bovenstaande onderzoeksvraag. Hiertoe wordt beschreven in hoeverre de effecten van de Noord-Zuidlijn op het wonen, de bedrijven en de voorzieningen in Amsterdam-Noord zullen bijdragen aan de potentie en ruimtelijke ontwikkeling van het stadsdeel. Tot slot worden de belangrijkste resultaten van dit onderzoek samengevat in de vorm van een aantal meer algemene aanbevelingen. Deze kunnen worden gebruikt voor discussie over het onderwerp van deze studie. Tevens zal worden ingegaan op de beperkingen van dit onderzoek, met daarbij suggesties om bij vervolgonderzoek hierop in te spelen.

8.1 Wonen

Op dit moment is er nog weinig te merken van effecten van de Noord-Zuidlijn op de woningmarkt van Amsterdam-Noord. Voor (potentiële) bewoners speelt de metro nog geen rol van betekenis. Men gaat in Noord wonen vanwege de aspecten waarop het stadsdeel traditioneel gezien gunstig scoort, en het onderscheiden van andere delen van de stad. Ook makelaars en corporaties staan enigszins afwachtend tegenover de komst van de Noord-Zuidlijn, hoewel ze er op de langere termijn wel potentie in zien. De ontwikkelingen die de laatste jaren plaatsvinden in Noord, zijn voorlopig belangrijker voor het functioneren van de woningmarkt. Doordat Amsterdam-Noord in een aantal opzichten meer bij de stad betrokken raakt, wordt het aantrekkelijker voor groepen bewoners die er voorheen niet woonden. Jongere gezinnen en starters die veelal stedelijk georiënteerd zijn, kiezen in toenemende mate voor Noord. Deze groepen kiezen er bovendien bewuster voor om in Noord te gaan wonen. Dit proces loopt parallel aan de toename van het aantal koopwoningen, zowel door nieuwbouw als uitponding van bestaande woningen. De bevolkingssamenstelling wordt geleidelijk wat minder eenzijdig, voor een deel ook als gevolg van de twee onderzochte nieuwbouwwijken. Doordat de woningmarkt complex is en door veel andere factoren wordt beïnvloed, is het niet eenvoudig om de exacte bijdrage van de Noord-Zuidlijn in te schatten. Duidelijk is wel dat de ontwikkeling zal worden versterkt. De verbeterde bereikbaarheid zal ervoor zorgen dat Noord aantrekkelijker wordt om te wonen voor mensen die in Amsterdam werken. Duurdere (koop)woningen worden beter afzetbaar en de metro zal een prijsopdrijvend effect hebben. Deze effecten zullen beperkt blijven tot een relatief klein gebied rondom de haltes, aangezien hier de verbetering van de bereikbaarheid het grootst is. Met name van de halte Buikslotermeerplein wordt een stimulerend effect verwacht op de woningmarkt. Ymere investeert in dit gebied omdat de corporatie waardeontwikkeling verwacht en de gebiedsontwikkeling in de nieuwe woonwijk Elzenhagen-Noord is voor een belangrijk deel afgestemd op de komst van de metro. Het laat zien dat men de potentie inziet van de Noord-Zuidlijn, wanneer deze eenmaal rijdt.

Geleidelijk zullen de effecten zich in ruimtelijk opzicht wat verder uitbreiden naar de omliggende buurten. Ze zullen echter niet het gehele stadsdeel beslaan, omdat de afstanden te groot zijn. Desondanks zullen de directe effecten afstralen op een groter gebied, wanneer het imago en de beeldvorming positief worden beïnvloed. Op den duur zal daarmee ook de woningmarkt in andere delen van Noord een impuls krijgen, wat weliswaar minder spectaculaire prijsstijgingen tot gevolg zal hebben. Afgezien van de feitelijke verbetering van de bereikbaarheid, kunnen ook deze indirecte effecten op andere plekken bijdragen aan de algehele potentie van Amsterdam-Noord.

8.2 Bedrijven

Vanuit het perspectief van bedrijvigheid in Amsterdam-Noord is eigenlijk sprake van dezelfde situatie als op de woningmarkt. Het stadsdeel zal zeker aantrekkelijker worden voor bedrijven, maar op dit moment wordt er nog niet ingespeeld op de komst van de Noord-Zuidlijn. Ook bedrijven vestigen zich hoofdzakelijk in Noord vanwege de gunstige vestigingsfactoren, waarbij de IJ-oeveren zich op het gebied van uitstraling, identiteit, atmosfeer onderscheiden van de rest van Noord. Voor de bedrijven die in dit gebied gevestigd zijn, is de Noord-Zuidlijn totaal niet van belang. Deze bedrijven hechten vooral aan het specifieke karakter van dit deel van Noord, hoewel het veel minder als onderdeel van Noord wordt beschouwd. De ponten zorgen voor een goede verbinding met de binnenstad, waardoor de ontwikkelingen zich hier ook zonder nabijheid van een metrohalte zullen voortzetten. De metrolijn zal er wel voor zorgen dat er een ander potentieel aantrekkelijk gebied voor bedrijven ontstaat rondom de haltes. Zeker gezien het toenemende belang van OV-bereikbaarheid voor bedrijven in Noord, kan de Noord-Zuidlijn een bijdrage leveren in de vorm van een snelle verbinding met de binnenstad. Met name bij de halte Van Hasseltweg blijkt echter weinig ruimte te zijn voor bedrijvigheid. De halte ligt ook te ver weg van de voor bedrijven gunstige vestigingslocaties aan het IJ. De halte Bukslotermeerplein zal als eindhalte en OV-knooppunt wel uitgroeien tot een potentieel aantrekkelijke locatie voor bedrijven. Vooral voor kantoren lijkt dit een goede locatie te worden, door de ligging is het behalve per openbaar vervoer ook per auto vrij goed te bereiken. Het blijft echter de vraag op welke termijn er daadwerkelijk bedrijvigheid gerealiseerd wordt, aangezien de plannen hiervoor grotendeels zijn uitgesteld. Het doortrekken van de metro naar andere plaatsen in de regio zou zeker een stimulerend effect hebben op de bedrijvigheid in Noord. Voor het Bukslotermeerplein en omgeving was dit waarschijnlijk nuttiger geweest dan uitsluitend de verbinding met de binnenstad. Wanneer op deze manier een regionaal subcentrum ontstaat, wordt het nog aantrekkelijker voor bedrijven om zich hier te vestigen. Wanneer de metro door zou lopen naar Zaandam, zou bovendien de bedrijvigheid aan het IJ veel beter ontsloten worden.

Bestaande bedrijven houden zich nog niet bezig met de komst van de Noord-Zuidlijn; er bestaat veel onzekerheid en blijkbaar wordt het (nog) niet als belangrijk genoeg beschouwd. Dit geldt in het bijzonder voor de ondernemers en afzonderlijke winkelketens in het winkelcentrum 'Boven 't IJ'. Men richt zich vooral op het hier en nu, de metro wordt naar de achtergrond gedreven door zaken die op dit moment van belang zijn voor bedrijven in Noord.

8.3 Voorzieningen

De Noord-Zuidlijn kan voor voorzieningen in Noord zowel een kans als een risico vormen. Aan de ene kant kunnen door de verbeterde bereikbaarheid meer bezoekers uit andere delen van Amsterdam worden getrokken, aan de andere kant vergroot het

de mogelijkheden om vanuit Noord gebruik te maken van voorzieningen elders in de stad. De meeste voorzieningen die zijn geïnterviewd zien vooral kansen, men ziet dus wel degelijk potentie in de Noord-Zuidlijn om het marktgebied te vergroten. Sommige hebben naar aanleiding hiervan hun locatie heroverwogen, of zouden zich in de toekomst graag in de buurt van een van de haltes vestigen. Voor één voorziening is de Noord-Zuidlijn zelfs doorslaggevend geweest in de keuze voor de vestigingslocatie. Desondanks is de nabijheid van een metrohalte slechts een van de voorwaarden om meer bezoekers te trekken. Een aantal andere factoren, die per voorziening verschillend zijn, blijken minstens zo belangrijk. Om te kunnen profiteren van de Noord-Zuidlijn, is het vooral belangrijk dat voorzieningen zich profileren en onderscheidend zijn ten opzichte van voorzieningen op andere plekken in de stad. Veel voorzieningen in Amsterdam-Noord richten zich echter niet alleen op de stad en het stadsdeel; het verzorgingsgebied omvat vaak ook grote delen van de regio ten noorden van Amsterdam. Vanuit plaatsen als Purmerend, Monnickendam en Volendam bevinden de voorzieningen in Amsterdam-Noord zich voor de drukte en kosten van de Amsterdamse binnenstad. Voor bezoekers uit dit gebied zal de Noord-Zuidlijn niet van belang zijn, aangezien deze niet verder rijdt dan de halte Buikslotermeerplein. Dit betekent dat een belangrijk deel van de potentie van Amsterdam-Noord voor voorzieningen, het omvangrijke achterland, niet verder wordt versterkt door de metro. Net als voor bedrijven, geldt ook voor de voorzieningen dat een (extra) verbinding met plaatsen in de regio een positieve bijdrage zou leveren. Op deze manier zou de regionale functie van veel voorzieningen in Noord een impuls krijgen, en zou Noord beter kunnen concurreren met de andere regionale centra. Hoewel er in Noord een sterke behoefte bestaat aan meer stedelijke voorzieningen en functies, is men min of meer gewend om hiervoor naar de binnenstad te gaan. De Noord-Zuidlijn zal dit gemakkelijker maken, maar omgekeerd zal het de huidige ontwikkeling stimuleren dat er meer van dit soort voorzieningen en functies (maar ook evenementen en festivals) in Noord worden gerealiseerd. Ook vanuit andere delen van de stad kan men vervolgens makkelijker deze voorzieningen bezoeken.

8.4 Ruimtelijke ontwikkeling & potentie Amsterdam-Noord

Het is duidelijk dat de Noord-Zuidlijn gevolgen zal hebben voor het wonen, de bedrijven en de voorzieningen in Amsterdam-Noord. Het stadsdeel wordt direct verbonden met andere delen van de stad, waardoor het aantrekkelijker wordt voor verschillende soorten stedelijke functies. Functies die op dit moment nog slechts in beperkte mate in Noord te vinden zijn. De potentie van het stadsdeel zal daarmee beter worden benut. Desondanks heeft Amsterdam-Noord in de afgelopen jaren al een ontwikkeling in die richting doorgemaakt. De potentie die door middel van de Noord-Zuidlijn beter zal worden benut, is namelijk al veel langer aanwezig. Men is deze potentie meer en meer gaan inzien, nadat het stadsdeel lange tijd toch vooral een ‘anonieme buitenwijk’ was waar men ‘niet dood gevonden wilde worden’. Deze ontwikkeling is echter niet alleen het gevolg van de potentie van Amsterdam-Noord zelf. Het stadsdeel maakt namelijk deel uit van een groter geheel: een stad en een regio waarin de ruimte schaarser en duurder wordt, maar waar tegelijkertijd een sterke oriëntatie blijft bestaan op de oorspronkelijke kernstad. De ligging van Amsterdam-Noord is in dit opzicht gunstig, en in tegenstelling tot veel andere delen van de stad is er nog (relatief goedkope) ruimte beschikbaar. Gekoppeld aan de overige factoren die de potentie van het stadsdeel vormen, heeft dit op een aantal plekken grootschalige ontwikkelingen in gang gezet. Deze manifesteren zich het sterkst in de gebieden aan het IJ. Waar Amsterdam-Noord voorheen in veel opzichten nog een apart en enigszins

in zichzelf gekeerd deel van de stad was, raakt het stadsdeel in toenemende mate op de overkant van het IJ georiënteerd. Omgekeerd lag de centrale stad jarenlang 'met de rug naar Noord', maar is ook hierin een kentering opgetreden. Kortom: in allerlei opzichten wordt Amsterdam-Noord steeds meer een volwaardig deel van de stad. Parallel aan deze ontwikkeling hebben bepaalde plekken in Noord een meer stedelijk karakter gekregen. Hiermee nemen tegelijkertijd de contrasten binnen Noord verder toe.

De Noord-Zuidlijn zal dit proces versnellen en versterken. Ook op andere plekken zullen ontwikkelingen optreden, die grotendeels losstaan van de huidige ontwikkeling van het stadsdeel. Aanvankelijk zijn vooral effecten te verwachten in de omgeving van de haltes. De halte Buikslotermeerplein zal de grootste invloed hebben op de inrichting van de stedelijke omgeving. Op dit moment is echter nog weinig te merken van ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met de komst van de metro. Er is sprake van een wat afwachtende houding, men is er nog niet erg mee bezig. Wel is de planvorming in een groot deel van het CAN-gebied afgestemd op (onder andere) de komst van de Noord-Zuidlijn. Voor individuele beslissingen van (potentiële) bewoners, instellingen en ondernemers is de metro in veel gevallen nog niet van belang; men wacht af tot deze daadwerkelijk rijdt. Op de wat langere termijn ziet men er zeker potentie in, maar nu overheerst de onzekerheid en wordt de Noord-Zuidlijn min of meer overschaduwd door de huidige ontwikkeling van Amsterdam-Noord.

De Noord-Zuidlijn zal weliswaar de ontwikkeling van Noord stimuleren, toch moet de bijdrage van de Noord-Zuidlijn niet worden overschat. De effecten die de metro zal hebben, moeten namelijk in een breder perspectief worden geplaatst. Er heeft immers de afgelopen jaren al een sterke ontwikkeling plaatsgevonden in het stadsdeel, en die zou zich vermoedelijk ook zonder de metro voortzetten. Vanuit het perspectief van stedelijke ontwikkeling ligt de halte Van Hasseltweg eigenlijk verkeerd, te ver weg van woon- en werkgebieden. Daarnaast worden de gebieden in Noord die het sterkst in ontwikkeling zijn (de IJ-oeveren), niet bediend. Voor de locaties van de haltes is de meest praktische oplossing gekozen: op plekken waar ruimte beschikbaar is en de metro tegelijkertijd een zo hoog mogelijke vervoerswaarde heeft. Bovendien zouden er aanzienlijk grotere effecten optreden, wanneer de metro wordt doorgetrokken naar andere plaatsen in de regio. Overigens moet in dit verband worden benadrukt, dat de Noord-Zuidlijn in eerste instantie niet wordt aangelegd om een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van Amsterdam-Noord. Het is de bedoeling dat de gehele stad ervan gaat profiteren.

Hoewel de concrete (meetbare) ruimtelijke effecten van de metro beperkt zullen blijven en zich concentreren rondom de haltes, wordt verwacht dat deze effecten wel gaan afstralen op een groter gebied. Dit heeft dan voornamelijk betrekking op de beeldvorming. De Noord-Zuidlijn zal ervoor zorgen dat Noord gevoelsmatig meer bij de stad gaat horen. Hiervoor is geen feitelijke verbetering van de bereikbaarheid nodig. Dit laat zien dat het psychologische aspect van de metro van wezenlijk belang is, wanneer gekeken wordt naar de algehele ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam-Noord. Wellicht dat dit proces zelfs belangrijker is dan de directe effecten rondom de haltes, vooral voor de positie van Noord binnen de stad.

8.5 Discussie & aanbevelingen

In dit laatste deel van de conclusie zullen de belangrijkste bevindingen van dit onderzoek worden geformuleerd in de vorm van enkele algemene aanbevelingen. Deze hebben niet uitsluitend betrekking op de onderzochte case in Amsterdam, maar kunnen ook in andere steden en bij andere verbindingen worden gebruikt. Ter afsluiting zal nog worden ingegaan op de beperkingen van dit onderzoek en zullen aan de hand hiervan suggesties worden gedaan voor vervolgonderzoek.

- Bij de locaties van de haltes moet een afweging worden gemaakt tussen de vervoerwaarde en het ruimtelijke aspect. Moet een halte vooral een vervoersknooppunt worden, of is het vooral van belang dat de omgeving een impuls krijgt?
- Bij het ruimtelijke aspect van een nieuwe (OV-) verbinding gaat het erom wat de aanvullende waarde is vanuit het oogpunt van stedelijke ontwikkeling. Wat voegt de verbeterde bereikbaarheid toe aan de huidige en voorspelde ontwikkelingen, wanneer de verbinding niet wordt aangelegd?
- Hierbij moet worden bedacht, dat bereikbaarheid per openbaar vervoer over het algemeen slechts één van de factoren is die van invloed is op de stedelijke omgeving. Zeker in bestaand stedelijk gebied, waar bereikbaarheid sowieso vaak goed is, moet de bijdrage van een nieuwe verbinding daarom niet worden overschat. De loopafstand naar en vanaf de halteplaatsen is bijvoorbeeld van groot belang voor de omvang van de ruimtelijke effecten. Om deze reden zal slechts een beperkt gebied profiteren van een feitelijke verbetering van de bereikbaarheid
- De ruimtelijke effecten kunnen betrekking hebben op verschillende schaalniveaus: op het niveau van de haltes, maar ook op het niveau van de stad als geheel. Ook hierover moet goed worden nagedacht, bijvoorbeeld bij het vaststellen van het tracé en de locaties van de haltes. Op het niveau van de haltes kan de waarde en invulling van de omgeving worden beïnvloed; op het niveau van de stad kan een nieuwe verbinding er vooral voor zorgen dat verschillende delen van de stad meer bij elkaar betrokken raken, waardoor de stedelijke structuur wordt versterkt. Op regionaal niveau kan een verbinding bijdragen aan het ontstaan van een polycentrische stedelijke structuur. In dat geval moet het ook een regionale verbinding zijn
- Afgezien van concrete ruimtelijke effecten, kan een nieuwe openbaar vervoer verbinding ook een sterke psychologische waarde hebben. Dit heeft niet zozeer te maken met de mate waarin er meetbare effecten optreden, maar meer met hoe de beeldvorming wordt beïnvloed. Wanneer de beeldvorming positief verandert, kan dit ook een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een bepaald gebied. Ook dit kan worden meegenomen in discussies en besluitvorming. Staat een bepaald gebied niet al te positief bekend, dan zou een nieuwe verbinding voor een kentering kunnen zorgen

De belangrijke beperking van dit onderzoek is gelegen in het feit dat de Noord-Zuidlijn pas over enkele jaren zal gaan rijden. Dit houdt in dat een deel van de effecten van deze metro slechts verwachtingen betreffen. De daadwerkelijke effecten

kunnen pas worden onderzocht, wanneer de Noord-Zuidlijn eenmaal rijdt. Wanneer het onderzoek over een jaar of 10-15 nogmaals wordt uitgevoerd, kunnen de verwachtingen van dit onderzoek worden vergeleken met de situatie op dat moment. Desondanks blijft het lastig om vast te stellen in hoeverre de effecten een direct gevolg zijn van de komst van de metro. Met andere woorden, er kan niet worden nagegaan wat er zou zijn gebeurd als de Noord-Zuidlijn niet was aangelegd.

Doordat voor een deel moet worden ingegaan op toekomstige ontwikkelingen, is dit onderzoek in bepaalde opzichten niet altijd even concreet. De geïnterviewde personen baseren hun antwoorden wellicht meer op hun gevoelens dan op zorgvuldig onderbouwde verwachtingen. Als gevolg hiervan bestaat het gevaar dat de antwoorden in bepaalde opzichten een enigszins subjectief karakter hebben. Vertraging en uitstel van de Noord-Zuidlijn zorgt nog eens voor extra onzekerheid, waardoor de resultaten slechts in beperkte mate 'hard' te maken zijn. Dit probleem had voor een deel kunnen worden opgelost, wanneer de specifieke situatie in Amsterdam-Noord was vergeleken met een andere locatie of meerdere locaties. Er had een aanvullend onderzoek kunnen worden uitgevoerd naar een vergelijkbare nieuwe verbinding(en) in een vergelijkbare stad (of steden) in Nederland of het buitenland. Dit hadden verbindingen kunnen zijn die al in gebruik zijn genomen, zodat onderzoek kan worden gedaan naar concrete effecten. Door deze effecten te vergelijken met de bevindingen in de Amsterdamse case, zouden de resultaten betrouwbaarder zijn dan nu het geval is. Mede ingegeven door de beschikbare hoeveelheid tijd voor dit onderzoek, is echter besloten om uitsluitend een breed onderzoek in Amsterdam uit te voeren.

Verder bestond de mogelijkheid om naast de deskundigen binnen de verschillende categorieën ook individuele bewoners en/of ondernemers te ondervragen. Dit had kunnen worden gedaan in de vorm van een kwantitatief onderzoek. Deels vanwege de beschikbare tijd is besloten om een zo breed mogelijk kwalitatief onderzoek te houden onder deskundigen. Bovendien werd verwacht dat deze meer kennis van zaken zouden hebben, en een beter inzicht in de ontwikkeling van Amsterdam-Noord.

9. GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- Alonso, W. (1964): *Location and land use. Toward a general theory of land rent*. Harvard University Press, Cambridge
- Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1995): *Advies over de Noord-Zuidlijn*. Adviesnummer 179, februari 1995
- Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1999): *Advies over de inpassing van de Noord-Zuidlijn-stations in Amsterdam-Noord*. Adviesnummer 226, april 1999
- Anas, A., R. Arnott & K.A. Small (1998): *Urban spatial structure*. Journal of Economic Literature. Vol. 36, No. 3
- Atzema, O., J. Lambooy, T. van Rietbergen & E. Wever (2002): *Ruimtelijke economische dynamiek. Kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling*. Uitgeverij Coutinho, Bussum
- Baarda, D. B. & M. P. M. de Goede (2001): *Basisboek methoden en technieken. Handleiding voor het opzetten en uitvoeren van onderzoek*. Stenfert Kroese, Groningen
- Banister, D. (1995): *Transport and Urban Development*. E & FN Spon, London
- Bertolini, L. (1999): *Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands*. Planning Practice & Research, Vol. 14, No. 2
- Bertolini, L. & F. le Clercq (2003): *Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region*. Environment and planning, Vol. 35
- Brand, A. T. (2002): *Het stedelijk veld in opkomst : de transformatie van de stad in Nederland gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw*. Universiteit van Amsterdam, Amsterdam
- Bruinsma, F., E. Pels, H. Priemus, P. Rietveld & B. van Wee (2008): *Railway development. Impacts on urban dynamics*. Physica-Verlag, Heidelberg
- Bryman, A. (2008): *Social Research Methods*. Oxford University Press
- Cervero, R. (1998): *The transit metropolis: a global inquiry*. Island Press, Washington, DC
- Debrezion, G., E. Pels & P. Rietveld (2003): *The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: a Meta Analysis*. Vrije Universiteit, Amsterdam

- Debrezion, G., T. de Graaff & P. Rietveld (2010): *An integrated assessment of accessibility on office rents*. Vrije Universiteit, Amsterdam
- Dieleman, F. & M. Wegener (2004): *Compact City and Urban Sprawl*. Built environment, Vol. 30, Nr. 4
- Dienst Noord-Zuidlijn (2011), geraadpleegd via het internet
- Dignum, K. (2009a): *Transformatie door nieuwbouw Amsterdamse woonmilieus 2008*. Factsheet, september 2009. Gemeente Amsterdam, Dienst Wonen
- Dignum, K. (2009b): *Inkomensontwikkeling Amsterdamse buurten 2001-2007*. Factsheet, juli 2009. Gemeente Amsterdam, Dienst Wonen
- Gemeente Amsterdam (2011): *Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam*. Dienst Ruimtelijke Ordening
- Gemeente Amsterdam; Dienst Onderzoek & Statistiek (2011): Gegevens geraadpleegd op meerdere data
- Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord (2010a): *De staat van de Noordse wijken 2010. De wijken vergeleken*
- Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord (2010b): *Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040*
- Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord (2010c): *Werkgelegenheid in Amsterdam-Noord, 1974-2009: van krimp naar groei*
- Gemeente Amsterdam; Stadsdeel Noord (2011): *De Staat van Noord 2011*
- Handy, S. L., M. G. Boarnet, R. Ewing & R. E. Killingsworth (2002): *How the Built Environment Affects Physical Activity: Views from Urban Planning*. American journal of preventive medicine, Vol. 23, Nr. 2
- Hansen, W. G. (1959): *How Accessibility Shapes Land Use*. Journal of the American planning association, Vol. 25, Nr. 2
- Hanson, S & G. Giuliano (2004): *The geography of urban transportation*. The Guilford Press, New York
- Harms, L. (2003): *Mobiel in de tijd*. Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag
- Henneberry, J. (1998): *Transport investment and house prices*. Journal of Property Valuation & Investment, Vol. 16, Nr. 2
- Hoyle, B. S. & R. D. Knowles (1992): *Modern transport geography*. Belhaven Press, London

- Huang, H. (1996): *The Land-Use Impacts of Urban Rail Transit Systems*. Journal of Planning Literature, Vol. 11, Nr. 1
- Kelly, E.D. (1994): *The transportation land-use link*. Journal of planning literature, Vol. 9, Nr. 2
- Kenworthy, J. R. & F. B. Laube (1996): *Automobile dependence in cities: An international comparison of urban transport and land use patterns with implications for sustainability*. Environmental impact assessment review, Vol. 16, Nr. 4-6
- Knippenberg, H. & B. de Pater (1988): *De eenwording van Nederland: schaalvergroting en integratie sinds 1800*. Uitgeverij SUN, Nijmegen
- Laan, L. van der (1998): *Changing Urban Systems: An Empirical Analysis at Two Spatial Levels*. Regional Studies, Vol. 32, Nr. 3
- Landis, J. & R. Cervero (1998): *Openbaar vervoer: vormgever van stedelijke groei?* Rooilijn, Vol. 31, Nr. 1
- Metaal, S. (2003) *Stedelijk veld aan het IJ*. Rooilijn, Vol. 4, april 2003
- Metropoolregio Amsterdam (2010): geraadpleegd via het internet
- Meulenbelt, K. (1995): *Amsterdam wordt geen doughnut-city*. Geografie, Vol. 4, Nr. 1
- Musterd, S. & I. van Zelm (2001): *Polycentricity, Households and the Identity of Places*. Urban Studies, Vol. 38, Nr. 4
- Musterd, S., M. Bontje & W. Ostendorf (2006): *The Changing Role of Old and New Urban Centers: the Case of the Amsterdam Region*. Urban Geography, Vol. 27, Nr. 4
- Musterd, S. & R. Deurloo (2006): *Amsterdam and the preconditions for a creative knowledge city*. Tijdschrift voor economische en sociale geografie, Vol. 97, Nr. 1
- Newman, P.W.G. & J. R. Kenworthy (1996): *The land use-transport connection. An overview*. Land use policy, Vol. 13, Nr. 1
- Open Straat Map (2010), kaarten bewerkt door S. Dirx, dd. 11-07-2011
- Peijs, L. (2005): *Transit and the city: het Amerikaanse concept Transit-Oriented Development als voorbeeld voor Nederland*. Universiteit van Amsterdam, Amsterdam
- Planbureau voor de leefomgeving (2010): *De staat van de ruimte 2010: de herschikking van stedelijk Nederland*. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag
- Priemus, H. & R. Konings (2000): *Public Transport in Urbanised Regions: The Missing Link in the Pursuit of the Economic Vitality of Cities*. Planning Practice & Research, Vol. 15, Nr. 3

- Projectbureau Noordwaarts (2011): geraadpleegd via het internet
- Ritsema van Eck, J., E. Verkade, I. Ossokina, L. van Bree, J. Brouwer & P. Jorritsma (2006a): *Grote steden*. In: Janssen, L.H.J.M., V.R. Okker & J. Schuur (2006): *Welvaart en Leefomgeving: een scenariostudie voor Nederland in 2040*. Centraal Planbureau
- Ritsema van Eck, J. F. van Oort, O. Raspe, F. Daalhuizen & J. van Brussel (2006b): *Vele steden maken nog geen Randstad*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
- Rodrigue, J., C. Comtois & B. Slack (2006): *The geography of transport systems*. Routledge, London
- Ryan, S. (1999): *Property Values and Transportation Facilities: Finding the Transportation-Land Use Connection*. Journal of Planning Literature, Vol. 13, Nr. 4
- Schendelen, M. van (2003): *De ontdekking van Noord*. Rooilijn, Vol. 4, april 2003
- Schoemaker, T. (2002): *Samenhang in vervoer- en verkeerssystemen*. Uitgeverij Coutinho, Bussum
- Schoemaker, T. (2008): *Stad, vervoer, verkeer. Samenhang ruimtelijke ontwikkeling steden en de ontwikkeling van vervoer- en verkeerssystemen*. Rozenberg publishers, Amsterdam
- Scholten, J. (2007): *Zweven door de Randstad: Analyse naar de potentie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer*. Doctoraalstudie. Siemens Nederland, Den Haag
- Small, K. A. & E. T. Verhoef (2007): *The economics of urban transportation*. Routledge, London
- Snow, R. E. & D. N. Steinnes (1983): *Positive rent gradients and accessibility in the dispersed two-dimensional city*. Transportation research, Vol. 17, Nr. 2
- Torrens, P. M. (2000): *How land-use-transportation models work*. Centre for Advanced Spatial Analysis, London
- Veen, A. van der & H. S. Otter (2001): *Land use changes in regional economic theory*. Environmental Modeling and Assessment, Vol. 6, Nr. 2
- Verhoef, E. (1994): *External effects and social costs of road transport*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 28, Issue 4
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004): *Nota Mobiliteit: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag
- Vries, A. de (2005): *Inkomensspreiding in en om de stad: Een voorstudie*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag

-Wee, B. van en M. Dijkstra (2002): *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Uitgeverij Coutinho, Bussum

-Wegener, M. (2004): *Overview of land use transport models*. Handbook of transport geography and spatial systems

-Wegener, M. & F. Fürst (1999): *Land-Use Transport Interaction: State of the Art*. University of Dortmund, Dortmund

-Wrigley, M. & P. Wyatt (2001): *Transport policy and property values*. University of the West of England, Bristol

-Zaborowski, T. (2006): *Model of Integrated Transport and Land Use Policy Objectives - Comparison of Hannover and Bristol Regions' Policies*. International Journal of Human and Social Sciences

10. UITGEWERKTE INTERVIEWS

Interview Dr. ir. Rob van der Bijl

13-10-2010, Stationsrestauratie Amsterdam CS

De heer Van der Bijl is stedenbouwkundige, en richt zich voornamelijk op het gebied van openbaar vervoer en transport. Daarnaast is hij werkzaam als onafhankelijk adviseur (RVDB stedenbouwkundig ontwerp, onderzoek en advies), onderzoeker en publicist. Zijn werkzaamheden zijn hierbij vooral gefocust op (hoogwaardige) tramlijnen, stedelijke ontwikkeling en de wisselwerking tussen beide. De heer Van der Bijl is verder nog beheerder van de website 'www.lightrail.nl'.

Iedereen is het er wel over eens dat er een wisselwerking bestaat tussen openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling, waar bestaat die wisselwerking volgens u precies uit, hoe zit die in elkaar?

“Als je het heel algemeen zegt, zijn de haltes, de stations van openbaar vervoer, zijn plekken waar heel veel mensen in en uit stappen. Het zijn plekken die beter bereikbaar zijn dan andere, dus zijn dat belangrijkere punten vanuit de bediening van functies gezien, en commercieel gezien. Het zijn in feite locationele voordelen.

En dat effect is de afgelopen jaren voor OV sterker aan het worden relatief. In een tijd, in de jaren '50 bijvoorbeeld, kon je hier op de Dam je auto parkeren, voor niks. Dus als je toen een auto had, was eigenlijk het hele territorium van Nederland voor jou bereikbaar. En dat er dan een tramhalte was op de Dam, dat was eigenlijk niet zo belangrijk. Maar nu is het zo, wil je op de Dam komen, je eigenlijk alleen maar met de tram kan. Dus dan wordt die halte van die tram ook belangrijker. En als je het over metrosystemen heb, dan zie dat in de grotere steden maar voor een deel geldt dat ook hier in Amsterdam of in Rotterdam, neem Rotterdam. Dat is op zich een heel ruim opgezet centrum, maar is de afgelopen 20 jaar ook moeilijker toegankelijk geworden. Dus je ziet dat de autobereikbaarheid van de binnensteden neemt af, ook van de wat grotere en ruim opgezette binnensteden zoals Rotterdam. En dan krijgen met name die metrohaltes in Rotterdam een waanzinnig locatievoordeel. Dat is heel algemeen he.”

U heeft het nu over binnenstedelijke centra, maar hoe zit het in de stedelijke ring om het centrum heen? Bijvoorbeeld een wijk als Amsterdam Noord, waar de metro ook komt, wat gebeurt daar? In dat soort gebieden is de auto weer wat sterker lijkt mij.

“Ja, als je in algemene termen erover blijft spreken, dan zie je dat in de wat perifere gebieden de autobereikbaarheid natuurlijk veel sterker is. Hoewel dat soms ook tegenvalt. Neem een van de best bereikbare autolocaties met centrumfuncties in Amsterdam, de Zuidas. Dat is ook een van de overwegingen geweest om dat een subcentrum te maken. Maar kijk je bijvoorbeeld in de avondspits, vanuit Den Haag of vanuit het noorden van Noord-Holland, dan is het superslecht bereikbaar. En een ander punt is, als je kijkt naar voedingspunten vergelijkbaar met haltes van OV, voedingspunten van de auto, dan moet je eigenlijk onderscheid maken tussen de 'kiss and ride' achtige dingen, de auto kan er wel bij komen maar zet iemand af. Maar veel belangrijker is natuurlijk de functie van de auto die je stalt. Dus bereikbaarheid op zich is een voorwaarde, maar niet de enige. En als je bij een locatie als Amsterdam Zuid wel kunt komen met de auto, maar bijvoorbeeld de parkeercapaciteit is niet voldoende, heb je er nog niet veel aan. Dus je ziet ook op het niveau van subcentra dat

die autobereikbaarheid in ieder geval onder druk staat. Zowel filevorming als onvoldoende of hele slechte parkeergelegenheden.”

Dus daar ligt ook weer een kans voor openbaar vervoer

“Ja, dat zie je ook. De Noord-Zuidlijn bedient niet voor niets ook de zuidas. Dat is een van de belangrijkste overwegingen om dat ding aan te leggen.”

Maar hoe zit dat dan in Amsterdam Noord, waar de autobereikbaarheid beter is?

“Daar is eigenlijk een bijna omgekeerde situatie, niet noodzakelijkerwijs maar zoals het uitgevoerd is. De metro eindigt bij het winkelcentrum, ook nog redelijk perifeer trouwens, je moet nog een behoorlijk eind lopen. Maar er is geen park & ride voorziening. Dus je zou verwachten dat die metrolijn ietsje door zou lopen en dat er een ander eindstation zou komen, waar je park & ride zou hebben. Los daarvan, ik vind het heel dom dat dat niet gebeurt, stel dat ze dat gedaan zouden hebben, dan nog heb je daar het probleem dat je daar in de ochtendspits heel moeilijk kunt komen. En als je onderweg bent met de auto, ben je ook geneigd verder door te rijden, dan zit je er al zo lang in.”

Per openbaar vervoer ligt Amsterdam Noord nu vrij geïsoleerd, dus daar is wel winst te boeken qua OV bereikbaarheid

“Nee dat is niet waar. Er zijn gewoon allerlei stadslijnen, het is niet spectaculair, maar het wordt redelijk goed met het stadsbusnetwerk bediend. Bovendien liggen er haltes van de regionale buslijnen naar Volendam en verder. Dat is een heel goed netwerk, het werkt heel erg goed. Enorm succes, grote snelheden. En vergeet niet de ponten, en met die ponten heb je ook een soort park & ride want er zijn ontzettend veel mensen die hun fiets daar laten staan en met de pont verder gaan.”

Denkt u wel dat de Noord Zuidlijn wel van toegevoegde waarde kan zijn op die wijk?

“Jawel, maar als je kijkt naar wat voor het geld had kunnen maken en wat er nu voor al dat geld gemaakt is, zijn 2 stations. Bij allebei heb je lange loopafstanden. Wat ook had gekund, is dat je een tramtunnel had gebouwd onder het IJ en dat je twee takken laat uitwaaien over de rechter- en de linkervleugel van Noord. En dan had je ook veel meer het busnet kunnen saneren, was ook qua exploitatie wat nuttiger geweest. Dan had je echt Noord verbonden.”

De ruimtelijke effecten worden steeds belangrijker, het gaat lang niet meer alleen om het vervoeren van mensen

“Als je het over ruimtelijke effecten wil hebben, moet je ook veel specifiekier zijn over wat je bedoelt met een halte. Dan wordt het ingewikkelder. Een belangrijk onderscheid in het algemeen, is dat tussen verbindende en ontsluitende lijnen. Een ontsluitende lijn is bedoeld als voorziening voor een bepaald gebied om mensen af te zetten en op te halen. Die geeft toegang tot het gebied en vice versa. Een klassiek voorbeeld zijn heel veel van die tramlijnen die hier beginnen of die buslijnen. Ze ontsluiten het gebied wel, dus de haltes zijn heel dichtbij waar de mensen moeten wezen. Maar de gemiddelde snelheden van dat vervoer zijn laag. Dan praten we over lokaal niveau. Je kan ook voorstellen dat je op lokaal niveau verbindende lijnen aanlegt. Die zijn er nauwelijks, want een verbindende lijn ontsluit niet het gebied maar die verbindt belangrijke punten in dat gebied. In die zin is de Noord Zuidlijn door toeval eigenlijk een verbindende lijn. De halteafstand is erg groot, met als voordeel dat je meer snelheid hebt. Zo zal de Noord Zuidlijn echt een verbindende

binnenstedelijke pendel vormen tussen Zuid en CS. In die zin is het wel buitengewoon ongelukkig dat je minuten kwijt bent om in en uit het station te gaan, want ze liggen erg diep. Dat komt allemaal voort uit het compromis, het ontwerp is gemaakt met diepgelegen stations en grote halteafstanden, ook voor een metrosysteem. Dat is omdat het als regionale lijn bedoeld was. Maar de komende 30 jaar zal dat echt nooit een regionale lijn worden. En het is de vraag of een metro exploitatie zoals die nu is voorzien, zo geschikt is om verder de regio in te rijden. Los nog van de vervoerwaarde die je daarvoor nodig hebt. We praten nog steeds over het lokale niveau. Of een halte een ruimtelijk effect heeft, hangt heel erg af of het een halte is van een verbindend of een ontsluitend systeem. In een verbindend systeem zijn dat grotere aantallen, en zijn de motivaties van de reizigers ook anders dan van een ontsluitend systeem. Dus als je effecten gaat inschatten, moet je dat voor ogen houden. En dat geldt ook op elk schaalniveau. Op regionaal niveau heb je eenzelfde hiërarchie. En de lijnen die op lokaal niveau verbindend zijn, als ze doorlopen de regio in, zijn op regionaal niveau ontsluitende lijnen, omdat dan het schaalniveau groter is. Het nationale IC systeem is een verbindend net van treindiensten, binnen Europa is het een ontsluitend systeem van Nederland. Dus het hangt ervan af op welk schaalniveau je kijkt, je hebt altijd het onderscheid tussen ontsluitend en verbindend en dat is schaalafhankelijk. En bovendien is het ook exploitatie afhankelijk want soms moet je water bij de wijn doen. Soms zie je dat in één lijn een deel ontsluitend werkt en een ander deel hoofdzakelijk verbindend werkt. De Randstadrail in Den Haag is daar een grappig voorbeeld van, de lijnen 3 en 4. Die hebben in de stad een sterk ontsluitende functie, terwijl als ze dan doorrijden de regio in en in Zoetermeer, zijn het verbindende lijnen pur sang. Daar zitten voor- en nadelen aan.”

Wat voor verschil zie je in de ruimtelijke effecten tussen verbindende en ontsluitende lijnen?

“De locatievoordelen die ontstaan doordat er met OV een veel betere bereikbaarheid is, die gelden met name voor stations en haltes die onderdeel uitmaken van verbindende netwerken. Want de ontsluitende lijnen zijn relatief zo langzaam dat dat nauwelijks een voordeel biedt. Het cliché is natuurlijk gewoon een slingerende bus en dan slingert hij langs het bejaardentehuis en dat zet allemaal geen zoden aan de dijk. Het feit dat hij dan op een gegeven moment wel een heel belangrijk centrum aandoet, ook niet, want het is voor de plaats- en verbindingswaarde niet van toegevoegde waarde dat daar die slome bus stopt. Die heeft ook een heel andere functie. Dus de effecten zijn vooral van belang voor stations, knooppunten van een verbindend net.

Je moet er wel voorzichtig mee zijn, het klassieke voorbeeld vind ik zelf de stadstramnetten in de Franse steden. Dus de nieuwe tramnetten waarvan er nu nog heel veel in aanbouw zijn, de eerste was in Nantes in 1983. Dat zijn hoofdzakelijk ontsluitende verbindingen. Alleen het punt is dat de haltes, met name in de binnensteden, die geven een ‘boost’ blijkbaar aan die centra. De combinatie van de paar haltes in de binnenstad, dus de haltes bij het station, het centrale plein en bij het grote warehouse, heeft een enorm ruimtelijk-economisch effect gehad, ondanks dat het geen verbindend netwerk is.”

Waar bestaan die effecten dan uit?

“Daar is onderzoek naar geweest, en dan kom je op een heel moeilijk punt: is er wel zo’n oorzaak-gevolg effect van infrastructuur die op hoogwaardige wijze geëxploiteerd wordt? Als je dat aan wetenschappers vraagt uit sociaal-geografische hoek bijvoorbeeld, zullen ze geneigd zijn die vraag ontkennend te beantwoorden. En

dat die vraag nauwelijks te onderzoeken is, het is niet empirisch vast te stellen. En daar hebben ze voor een deel ook gelijk in. Je moet dat simpele oorzaak-gevolg effect, zo werkt het niet. En het empirisch vaststellen is ook onmogelijk. De referentiesituatie is niet te vinden, als die al bestaat. Er zijn dus praktische en vrij fundamentele beperkingen, omdat de stad steeds verandert. Je hebt dus nooit simpel een voor/na situatie. Toch denk ik dat er een effect is, en dat je iets kunt meten en aannemelijk maken. Er is genoeg circumstantial evidence dat er effecten zijn, en die kun je ook meten. Die Franse tramsteden is al lang aan de gang en een aantal jaar geleden heeft een onderzoeksinstituut, het CERTU, een onderzoek gedaan naar de vraag: hebben zich effecten voorgedaan behalve dat meer mensen met het OV gaan. En dat hebben ze onderzocht in grote steden waar de nieuwe tram al een paar jaar reed. En dan moet je denken aan bijvoorbeeld Straatsburg en nog een aantal. Wat zij hebben vastgesteld, als je het heel kort door de bocht samenvat, de tram heeft de sterke dingen sterker gemaakt en de zwakke dingen zwakker. Het is niet zo dat je een simpel oorzaak-gevolg effect hebt, maar het is meer dat zo'n voorziening in de stad, dat die een katalyserende werking heeft op ontwikkeling. Het versnelt en versterkt het proces. Dus je moet niet denken in termen van causaliteit, het is veel genuanceerder en gecompliceerder. Wat betekent dat concreet in een stad als Straatsburg? De winkelvoorzieningen in het centrale deel van de stad zijn luxer geworden, arme winkels zijn weggedrukt en de rijkere winkels zijn in de plaats gekomen. De kwaliteit en diversiteit van het aanbod is vergroot, je kan ook zeggen dat er gentrification heeft plaatsgevonden. Dat is een tamelijk spectaculair effect, want blijkbaar heeft de betere verbinding met de omgeving in de Franse situatie ervoor gezorgd dat de centra aantrekkelijker en economisch vitaler zijn geworden. Ik heb zelf jaren geleden meegewerkt aan het tramtunnel project in Den Haag en ook daar zag je al tijdens de bouw dit proces plaatsvinden. Dat is één effect wat ze hebben vastgesteld, wat ze ook hebben vastgesteld is dat in datzelfde gebied de vierkante meter prijzen van onroerend goed zijn gestegen, van kantoren- winkel- en woonvoorzieningen. En wat ze ook hebben vastgesteld is dat de tramlijnen in de stad als een soort katalysator hebben gewerkt voor allerlei initiatieven om de stad langs die nieuwe lijnen te verbeteren maar ook meer op die nieuwe lijnen toe te spitsen.”

Treden er ook functieveranderingen op?

“Ja, wat je in wezen doet met zo'n tram- trein- of pendelverbinding is dat je de condities van die plekken totaal anders maakt, waardoor er dingen kunnen die daarvoor niet konden. Je ziet dat de stad zich naar die lijnen toe gaat keren. Kantoren worden bijvoorbeeld gebouwd in de buurt van een van die tramhaltes. Dan is die tram geen oorzaak, maar dat besluit hangt samen met het feit dat die tram er is. Door al die veranderingen maak je het aannemelijk, en kan je het ook empirisch vaststellen, dat er in de condities dingen veranderd zijn en dat er gelijktijdig dingen in de stad veranderd zijn. Daarmee heb je niet een één op één situatie bewerkstelligd, maar je hebt aannemelijk gemaakt dat het met elkaar samenhangt. Ik vind het dus ook onzinnig om te veronderstellen dat er een causaal verband is en dat te willen vast stellen, want zo werkt de stad niet. Je moet empirisch dingen onderzoeken nadat je eerst guess hebt hoe iets werkt.”

Zijn er specifieke effecten te zien op de woningmarkt?

“Ja, ik heb gesproken met de stedenbouwers in de stad en die waren heel sceptisch, die geloofden er niet zo in. Ze waren bescheidener over de vermeende effecten op vastgoedontwikkelingen en de kwaliteit van de voorzieningen. Maar die zijn er wel

degelijk, dat is in het rapport aangetoond. In dezelfde tijd hadden zij zelf ook intern onderzoek gedaan naar de woningmarkt en de sociale economie van de stad. Er waren 3 redenen voor die tramprojecten: 1) openbaar vervoer beter maken, verkeersdruk uit de binnensteden halen, 2) überhaupt de kwaliteit van de binnensteden verbeteren en 3) de hele sociale cohesie van de stad verbeteren. Het idee was namelijk dat er buitenwijken waren met sociale problemen, en door deze te verbinden met het centrum dat de mensen de stad meer als een geheel gaan zien. Ze kwamen er achter dat die tramlijn precies andersom heeft gewerkt. Met de komst van die tramlijn zijn de mensen in de banlieus nog meer op hun banlieu georiënteerd geraak en nog minder op het centrum. Hun veronderstelling was dat met de komst van de tram, die binnensteden veel luxer zijn geworden en nog minder bereikbaar voor die mensen, alleen al psychologisch maar ook financieel natuurlijk. En tegelijkertijd was de ontsluiting binnen die wijken beter, dus de tram wordt gebruikt, maar dan om van de woning naar het wijkcentrum te gaan. Maar in die wijken zelf zijn de effecten bescheiden geweest. Het zijn ook ontsluitende lijnen, waarbij de verschillen in ruimtelijke bereikbaarheid niet zo relevant zijn.”

Denkt u dat de verschillen in bereikbaarheid en de te verwachten effecten ook hier in Amsterdam bescheiden zullen zijn?

“De locationele voordelen zullen zeker gelden voor de eindhalte bij winkelcentrum Buikslotermeerplein. Maar ik heb er grote vraagtekens bij. In beginsel is het zo dat een winkelcentrum baat heeft bij een belangrijke verbindende halte. Dat blijkt bijvoorbeeld ook tramlijnen in Frankrijk. Je hebt daar de Albert Heijn van Frankrijk, die heeft in Nantes een grote vestiging met enorm veel parkeerplaatsen aan de rand van de stad, bij de autosnelweg. Is een totaal autogeoriënteerd exploitatiemodel. Maar toen een van de drie stadslijnen verlengd werd, zijn er meer bezoekers gekomen en het aandeel dat per OV kwam, is sterk gestegen. Die supermarktketen kwam erachter dat het belangrijk is dat hun vestigingen ook goed bereikbaar zijn per OV en niet alleen in de centrale stad maar ook de vestigingen op de autoweglocaties aan de rand van de stad. Als je nu met die ogen naar Noord kijkt, zal die nieuwe halte van een lokaal verbindende pendel maar een gering effect hebben. Kijk, ik woon in het centrum hier vlakbij het station. Misschien dat ik en andere mensen die hier wonen op loopafstand van de metrohalte, overwegen om boodschappen te doen in Noord. Alleen, ik denk dat met name het effect van de Noord Zuidlijn relatief gering is voor zo’n groot duur project omdat het weliswaar een verbindende lijn is, maar alleen met een lokaal bereik. Op het moment dat het een regionale lijn zou zijn, en de Noord Zuidlijn door zou rijden naar Zaandam, Purmerend, dan kan Noord uitgroeien tot het belangrijkste noordstedelijke subcentrum en zelfs gaan concurreren met de zuidas. Maar dat is dus niet aan de orde. Ga je nu kijken wat het effect is van de halte op de zuidas, daarvan denk ik dat die heel erg groot zal zijn. Een heleboel functies die hier liggen, wonen, werken, zijn erg gediend met een snelle verbinding met de zuidas, om allerlei redenen. Een deel van het wonen, werken in de binnenstad is gerelateerd aan het wonen, werken op de zuidas. Er zijn hier kantoren die hebben ook op de zuidas vestigingen. En een heleboel face to face contacten die gerelateerd zijn aan het werk en de kantoren op de zuidas die vinden in de leuke binnenstad plaats, dus men gaat even een broodje eten. Dat zal een mega effect hebben. Het tweede effect is, omdat je nu zo’n snelle verbinding met de zuidas hebt, en ook trouwens met CS, heb je een paar belangrijke punten in de stad, de tussenliggende haltes, die ineens een ongelooflijk belangrijk station hebben met enorm belangrijke verbindingen naar Schiphol, naar Groningen, naar Hamburg. Dus de potentie van die stations en de

zuidas is groot. Die potentie is ook groot omdat dat eigenlijk het enige punt is waar je van het autosysteem op het OV systeem kunt overstappen.”

Daarom zegt u dat de lijn in Noord nog wat verder doorgetrokken had moeten worden
“Ja, dat is echt bizar dat ze dat niet gedaan hebben. Dat had kunnen helpen om ook daar een ontwikkelingsproces in gang te zetten, in mindere mate als op de zuidas. Op zich gaat het nu als een lokaal verzamelpunt dienen, dus in die zin zal het heus wel werken. Maar de potentie was groter geweest als de lijn verder doorgetrokken was naar de regio.

Je ziet, zeker in de Noordvleugel, een ontwikkeling naar een stedelijk veld. De traditionele stad bestaat eigenlijk niet meer.

“Klopt, bij de traditionele stad trok je een grens, dat heb je niet meer. Dus al naar gelang het schaalniveau praat je over een netwerk van knopen, centra en subcentra. En sommige van die knopen zijn de verbindingen tussen de lager- en hogergelegen netwerken. Dat zie je op lokaal niveau een beetje, in een wat grotere stad als Amsterdam heb je echt verschillende centra. In Groningen, een wat kleinere stad, zie je dat rond de Markt en rond de Vismarkt, wat meer westelijker, dan heb je er twee. Dat is nog best veel voor zo'n kleine stad. Op regionaal niveau heb je het sterker, daar zie je een hele sterke ontwikkeling dat je naast de traditionele centra in de steden die in Nederland heel sterk zijn, zie je toch hele belangrijke subcentra opkomen. De zuidas hier, het Arena gebied, Alexandrium in Rotterdam, misschien de Euroborg in Groningen. En daarnaast zie je ook universitaire subcentra, zie je ook in steden als Groningen maar ook hier in Amsterdam. Je ziet het ook op nationaal niveau, de regio Amsterdam werkt als zodanig. De noordvleugel wordt in feite gedragen door een aantal centra die ertoe doen, het centrum van Utrecht, Amsterdam, Schiphol en misschien is dat het wel.”

Hoe moet je een openbaar vervoer lijn binnen een stad zien terwijl die stad onderdeel uitmaakt van een stedelijk veld?

“Idealiter heb je op elk van die schaalniveaus doorgaande netwerken met doorgaande lijnen, want het is heel vervelend als je op lokaal niveau steeds moet overstappen. Ik heb er ook altijd voor gepleit dat de Noord Zuidlijn een regionale lijn zou zijn. Nu is het een lokale metrolijn en daar ben ik niet tegen, maar dan had hij niet zo diep moeten liggen en hadden er meer stations moeten zijn. Maar als je over de locatie effecten van mobiliteit nadenkt; de omgeving van stations/haltes en de omgeving van autoweg op- en afritten, kan je daar alleen maar zinnig over nadenken als je een besef hebt van die verschillende schaalniveaus en een besef hebt van de kwaliteit van de netwerken waar die schaalniveaus mee worden bediend en de onderlinge samenhang via de netwerken van die schaalniveaus. En als je dan met zo'n blik naar de regio Amsterdam kijkt, is het gewoon een zootje. Het werkt niet goed en zijn dus de effecten van die haltes relatief gering. Gemiste kans eigenlijk. Om een voorbeeld te geven: ik had net een afspraak op een kantoorlocatie in Hoofddorp. Wat ik gedaan heb om hier te komen is, ik heb de Zuidtangent bus genomen naar Schiphol en toen ben ik overgestapt op een sneltrein. Stel nou dat wij op de Dam hadden afgesproken, dan had ik nog een keer over moeten stappen. Stel nou dat de Zuidtangent onderdeel was van een regionaal light rail systeem en had precies gelopen zoals hij nu loopt en was doorgelopen via de tunnel van de Noord Zuidlijn, dan was ik wel in die Zuidtangent blijven zitten. Omdat bijvoorbeeld straks het station Munt alleen door een lokale metrolijn wordt bediend, is het effect daarvan veel minder groot dan het had

kunnen zijn. Het ligt alleen genuanceerder, er mag best een overstap inzitten als de weerstand van die overstap niet te groot is. Die weerstand is vooral van belang bij naastliggende netwerken. Ik beschouw de verbinding Hoofddorp-Amsterdam centrum als een regionale verplaatsing. In die regionale verplaatsing zit een knik, maar als dat nou mooi op elkaar aansluit ben ik bereid dat te nemen. Ik vind het trouwens helemaal niet erg, als ik een trip maak op nationaal schaalniveau, ik kom uit Maastricht of Rotterdam, en ik stap over op de metro in Zuid, dan vind ik het niet zo erg. Die functie heeft de pendel ook, het effect is toch nog wel aanzienlijk, zeker als die pendel frequent gaat en de aansluitende verbindingen zijn ook frequent.”

Je moet die lokale verbinding dus ook zien in een groter schaalniveau

“Ja, maar dat laat onverlet dat het ideaal is als je je nationale, regionale en lokale netwerken doorgaand hebt. Je zou voor de gein eens moeten kijken naar het netwerk van Stuttgart. Dat is een voorbeeld van een stad in de orde van grootte van Amsterdam, waarin je die opbouw heel mooi kunt zien. Je hebt een lokaal netwerk van sneltram en bus, die sneltram is eigenlijk een opgeschaald oud tram netwerk waar een stadbaan van gemaakt is. Dat sneltram netwerk dekt de agglomeratie van Stuttgart, dus Stuttgart stad en wat uitlopers. Maar in Stuttgart het je ook de S-Bahn, staat voor ‘snel’. Is een soort regionaal treinsysteem met stoptreinen. Het bereik daarvan is de regio Stuttgart, legt verbindingen tussen een aantal belangrijke punten in Stuttgart met de omliggende subcentra en slaapwijken. Dus in Amsterdam: Hoofddorp, Purmerend, Almere, Uithoorn. In wezen bestaat dat hier ook, alleen noemen wij dat de stoptreinendienst. Alleen het netwerk is ad hoc, want vaak ondergeschikt aan de dienstregeling van sneltreinen en ook niet als zodanig ‘gebrand’. Mensen hebben niet het idee dat er een sprinter netwerk is, technisch in de dienstregeling is dat er wel, maar is een heel incoherent netwerk, en zeker niet in de mental map van de mensen. Bij het S Bahn netwerk in Stuttgart is dat wel het geval. Als je de vergelijking maakt met Amsterdam, is het S Bahn netwerk vergelijkbaar met het stoptrein netwerk in Amsterdam in de zin dat ze over het hoofdspoor rijden en belangrijke regionale stations bedienen. Alleen het verschil is dat een deel van de infrastructuur in Stuttgart onafhankelijk is, dus ze rijden naast het hoofdspoor. Een deel van de sporen zijn puur en alleen voor de S Bahn. Er zijn ook trajecten, in buitenwijken en bij subcentra, die speciaal zijn aangelegd voor de S Bahn, dan buigt hij een beetje af. Zo heb je een paar lijnen die het noorden ingaan en een paar lijnen het zuiden in. Het grappige is dat al die lijnen via een gemeenschappelijk traject via de binnenstad lopen door een tunnel. Dat zou betekenen dat je de lijnen uit Purmerend, Zaanstad en Almere bundelt en onder de stad leiden en bij Zuid weer laten uitwaaiëren. Zou magnifiek zijn, want daardoor heb je allerlei directe regionale verbindingen tussen de belangrijke knooppunten in de regio: de subcentra, de belangrijke woon- en werkgebieden, de luchthaven, belangrijke park & ride voorzieningen, én de belangrijkste regionale knooppunten in de stad, zoals het station, de Dam en de Munt.”

U zegt dus dat je op die manier de potentie van de gebieden waar de haltes komen veel beter benut

“Exact, mijn hypothese als je de ruimtelijke effecten, in de zin van economische effecten, omzet, vastgoed in kaart gaat brengen, dan zijn de condities van Stuttgart-achtige regionale knooppunten in de stad zo veel optimaler dan hier. Dat is het voorbeeld van mijn reis vanmiddag vanuit Hoofddorp. Dat is het grappige van de NS: die brengt mensen van waar ze niet zijn naar waar ze niet willen wezen. Dat brengt

precies het manco in kaart van regionale netwerken in Nederland. Als ik vanuit Parijs of Maastricht kom, vind ik het helemaal niet zo erg dat ik op CS kom, waar ik niet moet zijn. Maar voor woon-werk verkeer op regionale schaal is het killing, je komt aan en je moet weer overstappen, is niet comfortabel, en de betrouwbaarheid neemt af. Hoeft maar iets mis te gaan en je mist je aansluiting. Je kunt dus niet naar de ruimtelijke effecten/locatie effecten van haltevoorzieningen kijken zonder in beschouwing te nemen wat voor netwerken erachter zitten, en welke regio het netwerk bedient. Neem bijvoorbeeld het Amstelstation in Amsterdam, tot voorkort waren daar allerlei ideeën over hoe dat een belangrijk subcentrum kon worden. En niet alleen ideeën, de hoofdvestiging van Philips staat er nota bene. Er is luxe woningbouw, voor mensen die werk in de regio hebben. Dan zie je dat als een station goed bediend wordt door allerlei verschillende netwerken, en Amstel is daar een voorbeeld van, dan heb je wat. Op het moment dat je een plan maakt voor een regio, Arnhem-Nijmegen werkt er al jaren aan, dan heb je altijd discussies van we gaan het knooppunt, de stationsomgeving ontwikkelen. Mijn vraag is dan altijd, waarom? Nou, het is een station, het is belangrijk. Maar dan vraag ik altijd, vaak is het een soort psychologisch traject: stel nou dat je een station zou hebben waar geen treinen stoppen, zou je het dan ook willen? Nee, natuurlijk niet, als er geen treinen stoppen dan is het geen station. Het gaat erom, als er geen regionale treinen in een station stoppen, is het dus geen regionaal station en moet je er ook geen regionale functies neerleggen. Je moet dus altijd in kaart brengen wat de netwerk positie is van een station. Door wat voor lijnen wordt het bediend? De netwerk positie is natuurlijk niet alleen de OV positie, je moet ook kijken naar de autobereikbaarheid en de mogelijkheid van transfer. Een IC station waar je niet met de auto kunt komen, vind ik al geen goed IC station. En eigenlijk is Amsterdam CS een station waar je niet met de auto kunt komen. Dat geldt ook voor regionale haltes. Ga maar eens na: welk station kan je nou goed bijkomen met de auto en waar kan je ook je auto nog makkelijk parkeren?

Nu kijk je op het niveau van nationale netwerken, maar als je nou naar lokale verbindingen zoals de NZ lijn kijkt, dan gaat dit principe natuurlijk ook op

“Ja natuurlijk, de Zuidas is eigenlijk ook het enige station waar je met de auto bij kunt komen. En je kan ook terecht zeggen: is nou de transfer/park & ride functie van auto op lokale netwerken nou zo belangrijk? Ik denk dat het niet zo belangrijk is, want de meeste lokale netwerken zijn ontsluitend en het gaat om relatief klein afstanden. Dan is het lokaal alleen van belang als er punten zijn die door het lokale netwerk bediend worden die evident niet met de auto bereikbaar zijn en/of dat de stalling heel erg duur is. Je ziet bij lokale transferia, zoals het nieuwe transferium bij de A10 Oost, die staat altijd vol. En dat is een voorbeeld van lokaal overstappen op OV. Maar zelf denk ik dat de overstap van auto op regionale systemen veel belangrijker is, en die is heel slecht ontwikkeld. Als je kijkt naar Randstadrail, en dan bedoel ik de hele Randstadrail, sowieso zijn de meeste stations heel slecht bereikbaar met de auto, je moet soms door woonstraten rijden. En de stallingscapaciteit is beperkt. Dat vind ik dus een gemiste kans aan Randstadrail. Bij het regionale systeem van de tram in Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein hetzelfde verhaal, is opzich een redelijk succesvol systeem.”

“Eigenlijk, waar we het nu over gehad hebben, is deel 1. Deel 2 is: wil je ontwikkelingen bij stations? En deel 3 is: is het mogelijk? Uit deel 1 blijkt dus, als je slim sleutelt aan de infrastructurele condities, kan je heel veel effecten indirect

bereiken. De vraag is wel of je het wilt, en dat geldt zeker voor het geval dat je nieuwe infrastructuur moet aanleggen om effecten in een bepaald centrum te bewerkstelligen. Zelf ben ik heel sceptisch daarover. Ik kijk als stedenbouwer en sociaal economisch er naar, en dan vind ik dat je zo weinig mogelijk moet bouwen. Je moet het niet alleen bouwen, maar je moet het ook exploiteren, dat kost handenvol geld. Dus ik ben helemaal niet zo voor nieuwe stations en nieuwe ontwikkelingen. En even verwijzend naar deel 3, al helemaal niet in de huidige tijd. Programma's voor kantoren zijn op, retail is al jaren verzadigd, de woningbouw zal de komende jaren vastlopen. Er zullen heus wel weer nieuwe woningen gebouwd worden, maar op een veel lager niveau. Dus ik kan me voorstellen dat je het wilt, misschien moet je het ook wel doen als het zou kunnen. Maar dan moet je wel precies zeggen waar. Maar de vraag is of het gaat werken in de huidige tijd. Maar het gaat erom: wanneer wil je iets en waarom wil je iets? Wat je heel vaak ziet, is dat men op de tekentafel een regionaal systeem heeft liggen, bijvoorbeeld in de regio Arnhem-Nijmegen. Daar is een politiek om nieuwe regionale stations te openen, aan de bestaande spoorlijn die deels de regio bedient. En het deel dat niet langs de spoorlijn ligt, een HOV systeem van maken. En het idee is dan dat het HOV systeem van bus/tram en stoptrein, dat de drager is samen met de transfervoorzieningen van regionale knooppunten. Dat wordt dan gelegitimeerd met het feit dat dat in het buitenland ook gebeurt, het idee van transit oriented development. Dat is een goed idee in beginsel. We concentreren onze ontwikkelingen en onze knooppunten, en dat ondersteunen we via een regionaal netwerk. Regionale mobiliteit ondersteunt regionale ontwikkeling. Alleen, dan is de vraag: hoeveel knooppunten maak je? Het aantal knooppunten dat je in een regio gaat realiseren is natuurlijk eindig. Als je er 1000 doet, dan is het geen knooppunt ontwikkeling maar spreiding. Het gebeurt natuurlijk op een beperkt aantal plaatsen, maar dan zie je al in zo'n regio een ruzie ontstaan tussen gemeentes waar de knooppunten moeten komen. Er is een tendens om het aantal knooppunten veel te groot te maken. Wat bepaalt trouwens de hoeveelheid knooppunten, ervanuit gaande dat je alles in knooppunten doet. Het programma dat je wilt hebben. Het programma qua woningbouw en de winkelvoorziening was vroeger groot, dat is allemaal gekrompen. Het belangrijkste punt is, ook al zit je numeriek nog redelijk, je hebt niet teveel knooppunten en je hebt programma genoeg om die knooppunten redelijkerwijs te vullen, dat je complementariteit in de knooppunten hebt. Wil je de link maken tussen je netwerk, je mobiliteit en je ruimtelijke ontwikkeling dan moet je ervoor zorgen dat de goede bestemmingen op de goede haltes liggen. Dus je moet regionale bestemmingen op de regionale knooppunten doen en de nationale bestemmingen op dat ene knooppunt wat ook nationaal is behalve regionaal. In het geval van Arnhem-Nijmegen is er maar 1 knooppunt met een nationale status, dat is Arnhem CS. Dat betekent dus dat je niet allerlei dingen die boven de regio uitstijgt, in andere knooppunten moet realiseren zoals bijvoorbeeld Nijmegen. Je ziet dus dat er behalve een neiging is om teveel knooppunten te willen realiseren, dat men niet wil kiezen. Dan doe je het gewoon fout en moet je het anders doen. TOD is goed, maar dan moet je het goed doen, je moet het niet pervers doen. En wat ik ook pervers vind, is dat je allerlei ontwikkelingen die je in beginsel bij bestaande infrastructuur en bij bestaande centra kan realiseren, gaat realiseren ver daarbuiten omdat de grond daar goedkoper is bijvoorbeeld. En dat je dan zegt, 'en nu moet er een lijn naartoe'. Soms moet dat, IJburg was onvermijdelijk en dan moet je dus helaas hartstikke veel geld uitgeven om in dit geval een dure tramlijn aan te leggen. En als je Almere groter en groter laat worden dan moet je nieuwe autoinfrastructuur aanleggen en moet je de treinverbinding met Almere verbeteren. Kost hartstikke veel geld, maar het moet, het

is het een of het ander. Maar soms hoef je helemaal geen nieuwe ontwikkelingen op nieuwe perifere locaties te leggen. Als je het over Almere gaat, vraag ik me af of Almere nou zo groot moet worden als het idee is en of het niet meer ingebreed kan worden. En waarom moet er in godsnaam een heel nieuw stadsdeel in een meer komen te liggen? Je moet dus kijken waar de nieuwe ontwikkelingen moeten komen, praat je over Noord, praat je over het hele waterfront, tot aan Zaanstad. En het grappige is, er wordt nu een mega investering gedaan qua infrastructuur die 0,00 toegevoegde waarde heeft voor die ontwikkeling. De enige investering die mogelijkwijs toch een functie zou kunnen hebben, een station Sixhaven, die is er uit gegooid. Dus als je het zo bekijkt, denk ik dat die lijn een beperkte betekenis heeft.

Geldt dat ook voor het effect op de woningmarkt, wat betreft prijzen bijvoorbeeld?

“Nee, ik denk het niet. Het onderzoek naar de Franse tramsteden vind ik fantastisch. Het effect dat het sterke sterker wordt en het zwakke zwakker, is een heel grove vuistregel, maar als je door je oogbaren kijkt, is dat effect er. Als je de verbinding tussen sterk A en zwak B verbetert, zal A sterker worden en B nog zwakker. Zo zal de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam ervoor zorgen dat Amsterdam sterker wordt en Rotterdam nog zwakker. Dat soort effecten zijn ook opgetreden langs de TGV infrastructuur in Frankrijk. Je ziet dat allerlei subhoofdkantoor vestigingen van Lyon gingen naar Parijs op het moment dat de Lyon-Parijs TGV verbinding geopend werd. Later is het wel meegevallen, maar dat komt omdat de TGV ook bovenregionale effecten heeft. Toen het TGV netwerk zich ontwikkelde, kwam Lyon toch weer centraal te liggen in dat deel van Frankrijk. Die tweede orde effecten treden op op het moment dat je een netwerk hebt, dat je dus niet alleen een pendel hebt tussen Amsterdam en Rotterdam. Stel nou dat je volgens het oorspronkelijke plan een pendel hebt van Amsterdam via Rotterdam naar Breda en/of Antwerpen. Dat je dus ook op het niveau van een landsdeel grensoverschrijdende pendels hebt. Dan geldt dat denk ik voor zakenfunctie een beetje. Amsterdam is in sociaal-economisch opzicht veel sterker, de voorzieningen hier, in cultureel opzicht, daarbij vergeleken is Rotterdam een dorp. Een andere indicator is de kwaliteit van de werkgelegenheid en de differentiatie in de werkgelegenheid. Je hebt hier een vele malen hoger niveau van werkgelegenheid en ook veel gedifferentieerder, je hebt heel veel verschillende sectoren. Rotterdam is monofunctioneel en laag in dat opzicht. De woningmarkt is eigenlijk een weerspiegeling van de economische situatie. Het is wel leuk om te bedenken of het ook andersom werkt. Als je het woningaanbod beter maakt, krijg je dan niet hogere werkgelegenheid en gedifferentieerde werkgelegenheid? Ik denk dat het niet zo werkt. Een case is er in Rotterdam, daar hebben ze wanhopig geprobeerd hoogwaardige woongelegenheid te maken voor kosmopolieten, maar de markt is daar te beperkt voor. Het werkt dus andersom, als je al een sterke economie hebt zoals in Amsterdam, moet je enorm werken aan hoogwaardige woonmilieus. Dat is dus geen oorzaak, maar een conditie. Dus heb je en wil het houden, wat Amsterdam heeft, dan moet je daaraan werken. Hetzelfde geldt voor de voorzieningen in de zin van vertier en kunst: horeca en musea. Die moet je op peil houden, dat zijn belangrijke condities. Maar wat je kan zeggen over de effecten op wonen, in sommige gevallen heeft OV effect op vastgoed. Beter bereikbare woonwijken tenderen naar hogere verkoopwaardes. En daarnaast vormen hoogwaardige woonwijken een van de belangrijkste condities voor hoogwaardige economische ontwikkeling van een stad of regio. En er moet een goede verbinding zijn wil het werken natuurlijk. Als je er niet kan komen, heb je er nog niks aan.”

Hierna gaat het gesprek nog even verder over mogelijke referentiesteden en mogelijke literatuur. Het voorbeeld van de heer Van der Bijl, Stuttgart, zou een mooi vergelijkingsmateriaal zijn als stad met een succesvol regionaal spoornetwerk. Daarnaast zou Rotterdam een goede optie zijn. Rotterdam heeft een geweldig mooi metronetwerk, en het heeft een regionale functie naast natuurlijk ook een stedelijke functie. Je hebt daar een noord-zuidlijn die loopt door naar Spijkenisse en aan de andere kant naar Den Haag, weliswaar met overstappen. En dan is er nog een oost-westlijn, in wezen een bundel van lijnen, en dan aan de westkant loopt hij door naar Schiedam. Het metronet is dus anders, is een regionaal netwerk, waarvan het kerndeel een stedelijke ontsluitende functie heeft. Je moet dus de Amsterdamse Noord-Zuidlijn zien als een subsysteem met belangrijke overstap. Dus de regionale functie van de Noord-Zuidlijn is er wel, er komt ook een fantastisch mooi busstation. Dus ondanks het overstappen krijgt de Noord-Zuidlijn daardoor een regionale functie. Dus in die zin kan je het rustig vergelijken, alleen met de aanname dat het waarschijnlijk toch minder 'smooth' werkt dan in Rotterdam.

Qua literatuur is het nieuwe boek van de heer Van der Bijl, 'station centraal', zeker interessant, verschijnt eind oktober. Verder nog de 2 Bouwfonds brochures die de heer Van der Bijl gemaakt heeft en de CERTU brochures over tramsteden in Frankrijk. Ook bij www.hitrans.org kunnen brochures besteld worden. Daar staan ook weer wetenschappelijke bronnen in.

Verder is professor Luca Bertolini wetenschappelijk bezig met dit onderwerp. Heeft ook verschillende publicaties en boeken op zijn naam staan.

Interview prof.dr.ir. L. Bertolini

22-11-2010, Universiteit van Amsterdam

De heer Bertolini is docent en onderzoeker aan de Faculteit der Maatschappij- en Gedragwetenschappen, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam. Hij houdt zich met name bezig met de wisselwerking tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling. Belangrijke thema's zijn de herontwikkeling van stationsgebieden, duurzame mobiliteit, innovaties in transport en communicatie en de opkomst van stedelijke netwerken.

Ik heb uw artikel gelezen over 'the node-place model', hierin wordt goed aangegeven hoe de wisselwerking tussen OV en de stedelijke omgeving in elkaar zit. Kunt u aan de hand hiervan uitleggen wat de concrete effecten zijn van infrastructuur op de stedelijke omgeving?

“Het begint met wat men de ‘transport-land use feedback cycle’ noemt. Het grondgebruik bepaalt ten dele waar activiteiten plaatsvinden. Het feit dat deze niet allemaal op dezelfde plek zijn, genereert een vervoersvraag. Vervolgens voorziet de netwerkontwikkeling in deze vervoersvraag. Door de aanleg van infrastructuur verandert de bereikbaarheid. De ene locatie wordt beter bereikbaar dan de andere, wat weer een voorwaarde is voor de ontwikkeling van de locatie. Er zijn echter veel meer voorwaarden van belang, die per locatie weer verschillend zijn. De focus voor jou ligt bij OV en de knooppuntontwikkeling rondom stationsgebieden. Of er ontwikkeling optreedt is afhankelijk van factoren als regionale vraag, beschikbare grond, attractiviteit van de locatie, omgevingskenmerken, ruimtelijk beleid. Als het beleid zegt dat je niet mag ontwikkelen, dan gebeurt het ook niet. Alle studies die er naar kijken, die zeggen ook *all the rest being equal*. Maar de rest is nooit equal, dus hoe zit het met andere factoren? Regionale vraag heeft bijvoorbeeld met concurrentie te maken. Wat er bijvoorbeeld mogelijk is rondom het station Buikslotermeer in Amsterdam-Noord, is ook afhankelijk van wat er aan voorzieningen zit in Purmerend, Zaandam of in het zuiden van Amsterdam. Zeker voor bovenlokale voorzieningen is de markt niet lokaal, en dat betekent dat je in het invloedsgebied van andere knooppunten komt.”

Denkt u dat het daarom beter was geweest als de Noord-Zuidlijn door zou lopen de regio in naar plaatsen als Zaandam en Purmerend?

“Wel in die zin dat je de markt vergroot. Je kan je wel afvragen of er met de HOV bussen naar Purmerend al een goede verbinding is. Die markt is dus wel al gepakt. Zaandam niet, die verbinding zou wel verbeterd kunnen worden. Het is de vraag of iemand die in Purmerend woont in Amsterdam-Noord gaat shoppen of doorrijdt naar Centraal. Dat is maar een verschil van een paar minuten reistijd. Wat er in Amsterdam-Noord zit, moet dus echt veel aantrekkelijker dan wat in het centrum van Amsterdam zit. Dus in die zin is het op zich goed dat je moet overstappen op het Buikslotermeerplein, dat is een reden voor mensen om er te blijven en niet verder door te reizen. Je zou zelfs kunnen zeggen dat als de Noord-Zuidlijn verder door zou lopen, de winstpotentie van Noord juist lager wordt. Dan stapt daar niemand meer over.

De redenering hierachter is dat mensen voor allerlei activiteiten een reistijdbudget hebben. Daarbinnen maken ze allemaal afwegingen. Voor werken heeft men 30 minuten over, waar zitten de interessantste banen? Hetzelfde geldt voor winkelen. Op het moment dat je een gebied aansluit op een nieuw netwerk, betekent dat dat er meer

mensen komen. Nu kan je in dit geval als je in De Pijp woont kiezen of je gaat winkelen bij de Arena of in Noord, in reistijdtermen.

Het tweede punt is het aanbod, er moet in Noord niet hetzelfde zijn als in het centrum. De nieuwe verbinding opent een nieuwe markt, maar binnen die markt moet je een onderscheidend product hebben. Het gaat er dus ook om wat je daar ontwikkelt. Om de markt in kaart te brengen, ga je kijken hoever mensen bereid zijn om te reizen voor bijvoorbeeld winkelen. Dat kan je gewoon bij het CBS opzoeken. Stel dat het 30 minuten is, dan heb je een bepaalde markt. Je moet je dan afvragen waar de concurrentie zit in diezelfde markt. Wat kan ik hier bieden dat mij onderscheidt? Als je niet onderscheidend bent, moet je naar een kleinere markt, zodat er geen overlap is. Dus bijvoorbeeld 15 minuten. In dat kleine gebied heb je dan geen concurrentie, maar op het niveau van Amsterdam is dat gebied niet veel meer dan wat het stadsdeel Noord nu al is. Het gaat erom hoe de markt van Amsterdam Noord vergroot wordt met de komst van de Noord-Zuidlijn. Ten noorden van de stad was altijd al de snelle bus waardoor daar de markt niet zoveel anders zal zijn. Als je kijkt naar waar je markt hebt gewonnen, zal dat vooral in het zuidelijke deel van Amsterdam zijn. In die markt is echter wel veel concurrentie. Voor meer mensen wordt Noord dus een potentiële bestemming, maar je moet iets te bieden hebben wat ze al in het centrum van Amsterdam, in de Jordaan of in de Pijp kunnen vinden.

Bovendien hebben we het tot nu toe slechts over één soort bereikbaarheid, namelijk OV bereikbaarheid. Terwijl in Nederland ook de auto ontzettend belangrijk is. Dat betekent 2 dingen. Je concurreert altijd ook met locaties waar je goed met de auto kunt komen. En je moet je afvragen, wat de functies zijn die bij OV horen. Functies die je daar kunt ontwikkelen, waarvoor mensen niet per definitie de auto gebruiken, bijvoorbeeld als je veel spullen moet sjouwen. Amsterdam Noord is wel een locatie die ook per auto redelijk goed te bereiken is. Maar veel minder dan de zuidelijke kant van Amsterdam, want daar kan je vanuit alle hoeken van Nederland komen. Dus ik denk het hele gebied ten noorden van Amsterdam een hele interessante markt is.

Het probleem is om in dit gebied goed concurrerend OV te organiseren, er is niet een hele grote vraag. En daar komt bij: waar naartoe? Er is al een goede verbinding naar Purmerend met hoogwaardige bussen. Er wordt wel gesproken over de 'Noordtangent', zoals de Zuidtangent. Een verbinding naar Zaandam is een goede mogelijkheid om op die manier het marktgebied van Amsterdam Noord te vergroten. Je kan dan met behulp van aftakkingen de markt nog verder vergroten."

En zou het geen optie zijn om de Noord-Zuidlijn door te trekken naar de afslag van de A10, en daar een overstap creëert?

"Het is niet zozeer verlengen, maar meer ervoor zorgen dat het station Buikslotermeerplein een knooppunt wordt van bestaande regionale OV lijnen, en ook van de auto. De mensen die daar dan overstappen, kan je verleiden om daar te gaan winkelen. De enige nieuwe uitbreiding die misschien interessant is, zou dus die naar Zaandam zijn. Dat is nu een hele slechte verbinding met het OV. Maar het belangrijkste is om een goede overstap te creëren en een park & ride voorziening."

Denkt u dat dan de effecten rondom de halte groter zullen zijn?

"Je hebt de markt gecreëerd, hoe groter hoe beter. Als je ook Zaandam nog binnen de markt krijgt, heb je er nog 100.000 potentiële klanten bij. Of die effecten optreden, is vooral afhankelijk van de vraag: heb ik iets te bieden wat onderscheidend is en past bij de mensen die in het marktgebied wonen? Ik denk dat het wel moeilijk is om onderscheidend te zijn ten opzichte van Amsterdam, het is eenvoudiger om

onderscheidend te zijn ten opzichte van bijvoorbeeld Purmerend. En je moet voor de mensen uit Purmerend, Zaandam etc. concurrerend zijn ten opzichte van Amsterdam. Want ze kunnen in Noord gewoon met de auto komen en met het OV hoeven ze niet overstappen. Dat heeft in die zin met de Noord-Zuidlijn te maken dat dat een logische locatie is om je auto neer te zetten en over te stappen of uit de bus te stappen als je naar de Zuidas wil of straks naar Schiphol. Dus je moet je vooral richten op de mensen die ten noorden van Amsterdam wonen, want het lijkt me moeilijk om mensen vanuit Amsterdam naar Noord te trekken. Het is nou eenmaal heel moeilijk om concurrerend te zijn met Amsterdam. Terwijl het makkelijker is om concurrerend te zijn met plaatsen als Purmerend en Zaandam, en nu al wordt het winkelcentrum gebruikt door mensen uit de regio. Je zou wel iets kunnen ontwikkelen wat in Amsterdam niet is, bijvoorbeeld iets in de recreatiesfeer, vanuit Noord ben je zo in het Waterland. De Noord-Zuidlijn helpt wat dat betreft wel mee doordat de potentiële markt naar het zuiden toe uitgebreid wordt. Kortom je creëert een potentiële markt door de betere bereikbaarheid, maar vervolgens moet je iets bieden dat onderscheidend is van andere plekken in de markt. Omdat er in Amsterdam al zo veel zit, lijkt het mij makkelijker om onderscheidend te zijn van Purmerend en Zaandam. Het dubbele is dat de Noord-Zuidlijn aan mensen in Noord meer kansen geeft om elders in Amsterdam bijvoorbeeld te gaan winkelen. Voor een deel moeten mensen dus ook in Noord gehouden worden.”

Zouden bijvoorbeeld bedrijven ook kunnen profiteren?

“Voor bedrijven is weer een andere bereikbaarheid van belang. Tot nu toe hebben we het gehad over winkelcentra en voor winkelcentra zijn potentiële klanten het belangrijkste. Voor bedrijven is een hele andere redenering. Bedrijven hebben twee dingen nodig, werknemers en zakelijke contacten. Werknemers heb je in overvloed, er zijn zelfs minder banen dan beroepsbevolking. In Noord ben je inderdaad concurrerder in termen van bereikbaarheid. Dus in reistijdtermen is het een interessante plek om te werken. Ook de mensen die in Amsterdam wonen kunnen er makkelijk komen, dus voor verschillende soorten werknemers wordt Noord beter bereikbaar. In die zin helpt de Noord-Zuidlijn, zeker als hij straks doorgetrokken wordt naar Schiphol. De vraag is ook hier: heb je iets te bieden dat onderscheidend is? Iets kan concreet zijn, maar ook een imago. In Noord gaat het nu goed met de creatieve industrie aan het waterfront, mooie oude gebouwen. Dat is een aantrekkelijk gebied, ondanks dat het helemaal niet goed bereikbaar is. Zeker gezien de grote overvloed aan leegstaande kantoren in de regio, moet je echt iets te bieden hebben. Net als bij winkels heb je een grotere markt, meer mensen kunnen er komen werken. Het is makkelijker om contacten te hebben met andere bedrijven in de stad, Schiphol is dichterbij. Maar wat heeft de locatie te bieden die andere locaties in de regio niet hebben? In een regio waarin te veel kantoren zijn. Dus dat is moeilijk.”

Een snelle verbinding met en oriëntatie op Noord-Holland kan wel iets onderscheidends zijn

“Ja, en niet alleen als gebied waar werknemers vandaan komen maar ook als afzetmarkt of voor zakelijke contacten. De Noord-Zuidlijn zorgt er daarentegen wel weer voor dat ook locaties als de Zuidas beter bereikbaar worden en dus concurrerder zijn.

We hebben het nu gehad over de commerciële voorzieningen/detailhandel en bedrijven. De derde categorie zijn de voorzieningen, zoals ziekenhuizen en onderwijsinstellingen. Ook hierbij denk ik dat het moeilijk is om onderscheidend te

zijn en bijvoorbeeld mensen uit het zuidelijke deel van de stad kan trekken. Dus ook hierbij moet Noord zich richten op het gebied ten noorden van Amsterdam. Vanuit dat gebied bevindt Noord zich net voor de drukte en de kosten van Amsterdam. Dus je moet voorzieningen hebben die zich echt richten op die markt, en die nog niet aanwezig zijn in Purmerend en Zaandam. Maar je moet eerst goed kijken wat er al in de regio is en wat nog niet.

De regio ten noorden van Amsterdam is voor een groot deel een autogerichte regio met lage dichtheden. De mensen die naar Amsterdam willen moeten ergens hun auto laten staan of heel duur in het centrum parkeren. Dat doen veel mensen juist niet. En dus maakt de Noord-Zuidlijn het station Buikslotermeer een hele logische overstapplaats. Op het moment dat men leuke dingen aantreft in Noord, zal men eerder geneigd zijn daar te blijven en niet door te reizen naar het centrum. Voor het OV geldt: je komt aan met een bus die doorrijdt naar CS, dus zou je eerder geneigd zijn door te reizen. Wellicht als je naar de zuidas wil, kan het interessant zijn om in Noord over te stappen. Bij het OV kan je je afvragen: waarom zou ik in Noord overstappen en niet op CS? Dus eigenlijk zouden de bestaande regionale bussen niet meer moeten doorrijden naar CS, zodat een logische overstap gecreëerd wordt. Daarnaast wordt het ook veel drukker richting CS, dus in dat opzicht is het ook wel handig. Belangrijk is dan ook om een goede park & ride te organiseren. Omdat het overstappen toch tijdverlies betekent, zullen mensen wellicht eerder beslissen om in Noord te blijven wanneer er een goed aanbod aan voorzieningen is.”

En hoe zit het met de woningmarkt?

“De woningmarkt is ook een verhaal waarin je de voorgaande zaken omgekeerd moet zien. Wat voor bereikbaarheid willen mensen? Banen, voorzieningen en andere mensen voor sociale contacten. Gemiddeld hebben mensen 30 minuten over om naar het werk te gaan. Wat zit er aan banen binnen 30 minuten? Misschien zorgt de Noord-Zuidlijn ervoor dat banen op de zuidas of bij de Arena binnen de 30 minuten vallen. De meeste banen zitten aan de zuidkant van Amsterdam, en die is nu dichterbij gebracht. Hetzelfde geldt voor voorzieningen. Tegelijkertijd hebben mensen ook behoefte aan recreatievoorzieningen, die waren vanuit Noord al goed bereikbaar. Nu worden ook de banen en de voorzieningen in de binnenstad en de zuidas dichterbij gebracht. Dus vanuit bereikbaarheidstermen wordt Noord een stuk interessanter om te wonen. Het gaat echter niet alleen om bereikbaarheid, maar ook om andere kenmerken van woningen. Ook hier moet je een product bieden dat onderscheidend is. Noord is onderscheidend door de ruimte, hier kan je woningen aanbieden die grondgebonden zijn of met een tuin. Normaal ben je, als je de voorzieningen en banen van Amsterdam binnen bereik hebben, afhankelijk van een niet al te ruim appartement in of net buiten het centrum. In Noord is dat niet het geval, en kan je bovendien met je fiets zo het Waterland in. Het moet alleen een imago krijgen dat het nu nog niet heeft, de gedachte is dat het een probleemwijk is. Er is dus genoeg potentieel, hoewel het minpunt is dat het met de fiets niet zo snel gaat. In Amsterdam is een vrij sterke relatie tussen de prijzen van de woning en de fietsafstand tot het centrum. Fietsen is een onderdeel van het genieten van Amsterdam. Het moet dus een doelgroepenbeleid zijn, Noord moet zich richten op mensen die willen werken in Amsterdam en willen genieten van Amsterdam, maar tegelijkertijd autogericht zijn en behoefte hebben aan ruimte en een landelijke, dorpsachtige sfeer. Maar dan kom je al wat verder van een knooppunt af. In de directe omgeving moet je voorzieningen en hoge dichtheden hebben en als je verder gaat woningen in lage dichtheden. Als mensen bij het station aankomen of hier in de directe omgeving wonen, willen ze gewoon lopen naar de

winkels, voorzieningen en kantoren. De dichtheden nemen af zodra je verder van het knooppunt af komt, wat betekent dat er meer groen is, en men zal dan eerder gebruikmaken van de fiets.”

En wat zouden de gevolgen zijn voor de woningprijzen?

“Het zou kunnen dat die hoger worden, als het omslaat. Het gebeurt al in sommige delen van Noord. Op de dijken aan het IJ, daar is nu al een gespannen woningmarkt. Dat zijn hele leuke plekken. Het lijkt me moeilijk om dit in gang te zetten, maar het is zeker niet ondenkbaar. Als het echt succesvol is, kan het effect hebben op de prijzen. Er komen andere mensen, dat betekent andere soorten winkels. Ander imago, dus er kan ook een proces van gentrification ontstaan. Op die manier kan je het beeld van Amsterdam Noord laten omslaan, maar het is allemaal afhankelijk van de vraag of je je richt op de goede doelgroepen en onderscheidend bent. Op de woningmarkt is de ruimte het onderscheidende aspect van Noord. Het is wel lastiger om, bijvoorbeeld zoals bij IJburg, het gebied een eigen karakter mee te geven, je kan niet zomaar alles afbreken en opnieuw bouwen. Maar wat Noord te bieden heeft, is de bereikbaarheid. Met de Noord-Zuidlijn ben je zo in de binnenstad, de zuidas. De musea, bioscopen zijn allemaal goed bereikbaar.

Er zijn een heleboel studies gedaan naar wat de prijs bepaalt van een woning of kantoor. Dan zou je kunnen zeggen: slechts 10% wordt bepaald door bereikbaarheid, dus andere factoren zijn ook heel belangrijk. Er zijn ook studies die kijken naar hoe belangrijk de bereikbaarheid van een station. Onder andere van de VU, Ruimtelijk Planbureau, mensen als Rietveld. Je kan er echter geen algemene regel over opstellen, het verschilt uiteraard per locatie. Ik denk dat de algemene regel is dat bereikbaarheid de markt vergroot. Oké, dat is een kans, maar als je niet onderscheidend bent is het ook meteen weer een risico. Mensen hebben dan weer meer mogelijkheden om weg te gaan. In sommige steden in Frankrijk zie je dat ook heel duidelijk, daar is alles heel sterk op Parijs gericht. Je kan proberen om mensen uit Parijs aan te trekken, maar vaker is het zo dat mensen juist naar Parijs gaan. Je moet echt een goed tegenaanbod hebben. Op een veel kleinere schaal is Lille bijvoorbeeld echt een plek geworden waar mensen gaan wonen die voorheen in Parijs woonden. Woningen zijn veel goedkoper, en je kan daar veel grotere woningen krijgen. Dus dat kan je zien als een suburb van Parijs.”

Dus een nieuwe OV verbinding kan de potentie van een gebied beter benutten mits je onderscheidend bent

“Ja, maar je moet goed bedenken: wat brengt de lijn dichterbij, en voor wie is dat interessant. Voor welk soort bewoners en voor welke soort voorzieningen en bedrijven. In de planvorming moet daar rekening mee gehouden worden. Mijn indruk is dat daar wel vaak iets over wordt gezegd, maar niet echt wordt onderzocht. Er wordt in ieder geval niet goed nagedacht over de concurrentie, je moet wat te bieden hebben en onderscheidend en aanvullend zijn op het bestaande aanbod. Het is niet genoeg om alleen een grotere markt te hebben, want dan heb je het risico dat mensen uit Noord niet meer in Noord gaan shoppen maar naar het centrum, de Arena of de zuidas gaan om te shoppen. De nieuwe verbinding is dus altijd een bedreiging en een kans tegelijk. Je moet kijken wat er ontbreekt in allerlei markten in de regio, bijvoorbeeld de woningmarkt. Daar zijn studies over gedaan, bijvoorbeeld door de Metropoolregio Amsterdam. Dan gaat het om de vraag hoe je het ruimtelijke ontwikkelingspotentieel van een gebied kunt vergroten, bijvoorbeeld door P&R te organiseren en de bussen niet op CS maar in Noord te laten stoppen. Dat hoeft niet

per definitie de beste oplossing te zijn vanuit vervoerskundig oogpunt. Als het Buikslotermeerplein in Noord een punt wordt waar alle buslijnen uit Noord-Holland eindigen en men kan overstappen op de metro, en hetzelfde geldt voor de auto, dan wordt het echt een hele interessante plek in bereikbaarheidsstermen.”

Zou dit ook een bijdrage kunnen leveren aan herstructurering in de wijk en het versterken van de identiteit van Noord?

Ja, wat het gebied rondom het knooppunt dus heeft, en wat andere plekken niet hebben, is de bereikbaarheid. Je bent zo in Amsterdam. Het is een extra factor. Op andere plekken van Noord heb je ook de lage dichtheden en het landelijke, dorpsachtige karakter. In de omgeving van het station, en het is iets groter dan alleen de directe omgeving, namelijk fietsafstand: zo'n 2 à 3 kilometer, heb je te maken met een sterk verbeterde bereikbaarheid. Dan heb je het dus over een relatief groot gebied, bijna heel Noord. De fietsbereikbaarheid van een station is dus heel belangrijk, volgens mij is men over het algemeen bereid om 10 minuten te fietsen naar een station. Op die manier kan je gaan kijken wat de plekken zijn waar de transformatie makkelijker is en waar bijvoorbeeld nog een leeg plekje is. Fietspaden moeten dus ook goed georganiseerd worden. Ik zou echt denken aan een gebied van 3 kilometer straal rondom het station, hoe dichterbij hoe beter natuurlijk, als gebied voor aantrekkelijke woonmilieus en kansen die in de rest van Amsterdam niet zijn. En dus vooral de fietsbereikbaarheid van het knooppunt sterk verbeteren. In de ruimere omgeving van het station kan je dan een open, groen karakter creëren, maar wel op een manier dat je snel op het knooppunt kan zijn en dan met de metro verder kan reizen. Of wellicht met de bus naar Volendam of Purmerend.”

Ik wil voor mijn onderzoek ook andere steden erbij betrekken als referentie, waar al een nieuwe verbinding is aangelegd.

“Het meest bekende is TOD, Transit Oriented Development, een begrip uit de Verenigde Staten. Er zijn in en buiten Nederland allerlei studies gedaan, ook op de woningmarkt gericht. Er wordt ook gesproken over ‘transit villages’, dat is precies dat idee van een woonmilieu rondom een station georganiseerd, dat daarmee toegang geeft tot de grote stad. Maar dan wel op enige afstand van de stad. De stedenbouwkundige opzet die de goede bereikbaarheid van het station voor langzaam vervoer combineert met een hoge dichtheid aan kantoren en winkels nabij het knooppunt en verderop de woningen in lagere dichtheden, wat zorgt voor een landelijk karakter.”

Gaat het hierbij niet vaak om nieuwe wijken die meteen de beschikking krijgen over een openbaar vervoer verbinding? In Amsterdam gaat het om een bestaande wijk.

“Ook in Amerika heb je twee soorten. De uitbreiding en de structurering. Structurering is minder een traditionele vorm van TOD, maar je ziet het wel her en der. In Europa heb je de historische voorbeelden zoals Stockholm en Kopenhagen. Maar dat zijn steden die vanaf de Tweede Wereldoorlog op die manier zijn opgebouwd. Dat zijn niet zozeer structureringsvraagstukken, van lijnen die nu worden aangelegd. Een voorbeeld dat meer bij jouw onderzoek hoort is een stad als Karlsruhe, maar dat is vooral een verkeer- en vervoer verhaal, maar er zit niet een sterke ruimtelijke kant aan. In Nederland heb je Stedenbaan, is een sterk concept wat dat betreft. Maar dat is natuurlijk op een ander schaalniveau als in Amsterdam. Het beste kan je gaan zoeken op Europese steden waar het metrosysteem is uitgebreid, Madrid, Napels bijvoorbeeld. Maar die zijn eigenlijk te groot, je moet op zoek gaan

naar steden die qua grootte vergelijkbaar zijn met Amsterdam. Meestal als een metro uitgebreid wordt, zeker in Europa, zijn er ook ontwikkelingen rondom de stations gepland. Ik zou dus naar gevallen kijken, waar de laatste 5-10 jaar een nieuw systeem of een nieuwe lijn is aangelegd en in gebruik genomen. Nieuwe metrolijnen in Europese steden, en dan Londen en Parijs laten liggen. Ik weet dat Madrid veel gedaan heeft met de metro, Barcelona is bezig. Er zijn allerlei steden met tram bezig, maar dat is net een ander systeem. Misschien Bordeaux, Lyon, Marseille. Veel Duitse steden hebben al een metronetwerk, in Stuttgart zijn ze bezig. En in Nederland is Rotterdam (de Calandlijn) het beste voorbeeld, hoewel het een heel ander soort stad is als Amsterdam met een ontspannen woningmarkt, met veel meer beschikbare ruimte. Dus net een andere situatie. Maar Rotterdam voldoet voor de rest wel aan de criteria. Dus ik zou zeker Rotterdam doen, maar niet alleen Rotterdam.”

Suggesties Literatuur?

-“Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit: Knooppuntontwikkeling> Ton Venhoeven over de inrichting

-Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling: “Verdichten met visie”

Interview Drs. R. Post

4-3-2011, Stadsdeelhuis Amsterdam-Noord

De heer Post is stadsdeelvoorzitter van Amsterdam-Noord. In die functie heeft hij onder andere Economische Zaken en het vastgoedbeleid in zijn portefeuille en is hij namens het stadsdeel verantwoordelijk voor de coördinatie van de projecten op de IJ-oever, het centrumgebied Amsterdam-Noord en de stedelijke vernieuwing in De Banne en Nieuwendam-Noord.

Wat maakt Amsterdam-Noord een aantrekkelijk stadsdeel om in te wonen?

“Ten eerste is het een onderdeel van Amsterdam, van de grote stad. We hebben in Noord een unieke situatie dat we het groenste stadsdeel zijn. Het is een mozaïek van wijken en buurten, die ieder op zich ontzettend groen van karakter zijn. Molenwijk, de tuindorpen. In het groen is het natuurlijk erg mooi wonen, en dan woon je ook nog eens in Amsterdam. Binnen 10 minuten ben je in het centrum, je bent vlakbij het prachtige IJ en aan de andere kant het Waterland.”

En de aantrekkelijkheid voor bedrijven en de werkgelegenheid?

“We zijn met een bepaalde missie bezig, om de woon-werkbalans in Noord te verbeteren. Als je naar het centrum kijkt, hebben ze ongeveer evenveel arbeidsplaatsen als inwoners. In Noord is die verhouding altijd al scheef geweest. We hebben nu geprobeerd per jaar zo’n 1000 arbeidsplaatsen erbij te krijgen. We zitten nu op ongeveer 28.000 arbeidsplaatsen op 86.500 inwoners. Ik probeer het aantal arbeidsplaatsen te vergroten, en dat lukt omdat Noord heel aantrekkelijk is voor bedrijven. Op 2 manieren: we hebben de x-as en de y-as. De y-as is natuurlijk het meest in het oog springende. Het is natuurlijk heel aantrekkelijk om aan de oever van het IJ je bedrijf te beginnen. Het was van oudsher industrie, scheepsbouw, watergebonden. De laatste jaren is dat zich aan het omvormen tot andere typen van bedrijvigheid. Creatieve bedrijven op de NDSM werf en Buiksloterham moet de duurzaamheids oever worden, dus met veel duurzame bedrijven. En dat zie je nu ook gebeuren. Als je kijkt naar de gouden tijd op de NDSM oever, begin 70er jaren, dat was het maximum van de werkgelegenheid. En nu werken er al meer mensen op datzelfde terrein dan in die tijd. Terwijl er nog veel ruimte beschikbaar is voor bedrijven om zich te vestigen. En er is ook nog veel ruimte voor woningen.”

En waarom gaan bedrijven zich hier vestigen, en niet bijvoorbeeld op de Zuidas of in Zaandam?

“Omdat het vooral natuurlijk een geweldig mooie plek is om te zitten. Dat is ook de reden dat het creatieve bedrijven aantrekt, omdat je daar met je haren in de wind de creativiteit binnen voelt stromen. Dat is een reden voor veel bedrijven. En er is nog ruimte in Noord, is ook een belangrijke reden. Daarnaast stijgen de grondprijzen wel steeds meer naar het Amsterdams niveau, maar die zijn in ieder geval nog niet aan de top. En we zijn heel goed bereikbaar, helemaal sinds de ringweg er is de laatste 20 jaar, zijn we voor het autoverkeer goed bereikbaar. En dan heb je nog de x-as, dat is de as van de Noord-Zuidlijn. Dat wordt in potentie natuurlijk ook een economische trekker. Daar heb je ook te maken met een goede openbaar vervoersontsluiting. Dat maakt Noord in de toekomst tot een hele aantrekkelijke vestigingsplek.”

Zowel hier bij het Buikslotermeerplein als bij de andere halte bij de Van Hasseltweg?
“Ja, de 2 stations zijn natuurlijk de plekken waar dat het eerst zal gebeuren. Deze halte gaat ‘Buikslotermeer’ heten en de andere ‘Noorderpark’. Hoewel op dit moment merk je dat het nog niet helemaal door bedrijven wordt gezien. De school van Geert Dales bijvoorbeeld, InHolland, heeft overwogen om boven het station Noorderpark een school te bouwen, maar zag er op dat moment nog niet direct de aantrekkelijkheid van in. Omdat de NZ lijn waarschijnlijk pas na 2017 gaat rijden, dus dat geldt voor veel meer bedrijven. Pas wanneer het dichterbij komt, begint het interessant te worden. Wat je nu ziet bij de halte Buikslotermeerplein, dan wordt het ROC gebouwd, een school. Maar nog geen bedrijven, maar dat gaat komen.”

Het onderscheidende van Noord is vooral het groen, de ruimte en de bereikbaarheid?
“Ja absoluut. Buiksloterham was vroeg de vestigingsplaats voor allerlei vervuilende industrietjes die in het centrum niet meer aan de milieueisen voldeden. Nu is de trend dat daar bedrijven komen op het creatieve vlak, of op het gebied van film. Daarvoor is het een heel interessante vestigingsplek. Ook omdat er wonen en werken gecombineerd wordt.”

Is het ook de bedoeling dat in andere delen van Noord wonen en werken meer gemengd wordt?

“Hier rond het Buikslotermeerplein is natuurlijk een uitzondering, maar over het algemeen blijven de woonwijken de woonwijken. Je probeert natuurlijk wel te kijken of je kleinschalige economische activiteit in woonbuurten te krijgen, is natuurlijk heel aantrekkelijk. Maar dat is eerlijk gezegd heel moeizaam en als overheid kan je daar ook niet zo gek veel aan doen.”

Zou de NZ lijn eraan kunnen bijdragen?

“Nee, maar dat hoeft ook niet per se. Rond de haltes zal je economische ontwikkeling krijgen maar in die woonbuurten niet. Dat is ook juist het aantrekkelijke van Noord, waar we net over begonnen. Dat willen we dus niet gaan vermengen. Juist in gebieden waar dat wel kan, met name die IJ oevers, denken wij dat er heel veel mogelijkheden zijn. Dat zie je nu al wel voorzichtig ontstaan. Hier in het winkelcentrum gaan we wel de winkels mengen met woningen. Dus dat je boven de winkels woningen krijgt, waardoor de sociale veiligheid en controle verbetert. Is denk ik voor alle partijen veel beter.”

En het winkelcentrum wordt nog een stuk uitgebreid in de richting van de metrohalte

“Ja, we hebben nog steeds het idee dat het winkelcentrum 2x zo groot wordt als nu en eigenlijk naar de metro toe gebouwd gaat worden. Dat zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat de andere kant van het winkelcentrum minder florissant wordt. De Albert Heijn gaat bijvoorbeeld sowieso verhuizen naar een locatie dichterbij de metrohalte.”

Noord begint meer en meer onderdeel van de stad te worden, terwijl het voorheen een relatief afgelegen deel van Amsterdam was. In welke opzichten ziet u deze verandering optreden?

“Met name door de IJ oevers en de ontwikkelingen bij het Buikslotermeerplein. Maar bijvoorbeeld ook in psychologisch opzicht en door houding. Gewoon door dat te zeggen en uit te stralen.”

Zou de specifieke eigen identiteit van Noord niet verloren kunnen gaan door het proces dat het meer onderdeel van Amsterdam wordt?

“Ja, zou kunnen. Ik ben er niet zo bang voor moet ik zeggen. Zal natuurlijk heel gradueel gebeuren. En over de identiteit van Noord: ik heb daar wel ideeën over, maar als je iemand anders uit Noord spreekt zal die daar waarschijnlijk weer heel andere ideeën bij hebben. Naar mijn idee is Noord toch een beetje van het nuchtere, het realistische, het pragmatische ten opzichte van de rest van Amsterdam. We noemen onszelf wel het Rotterdam van Amsterdam. Noord is ook wat eigenwijzer denk ik dan andere delen van de stad wellicht. Heeft allemaal met ligging te maken. Je kan ook nog zeggen dat in Noord Noord-Holland al begint. Dat nuchtere en realistische zit toch een beetje aan een Noord-Hollander vast. Maar goed je hebt ook mensen die er heel anders over kunnen denken. Maar dat het een plek blijft om geweldig te wonen en ook steeds meer te werken, is voor mij echt een zekerheid. Daar heb ik geen enkele twijfel over.”

En daar kan de NZ lijn wel aan bijdragen?

“Ja, de NZ lijn is natuurlijk economisch van belang. Maar ook voor het wonen, dat zie je bijvoorbeeld in Elzenhagen-Noord. Daar is de NZ lijn natuurlijk ook erg goed voor, net als voor de hele ontwikkeling van dit deel van Noord.”

En voor de positie van Noord in het grotere gebied, de stadsregio? Kan Noord beter concurreren met andere locaties zoals bijvoorbeeld de zuidas?

“Of we een concurrent worden voor de zuidas dat denk ik niet, dat willen we ook niet zijn. Maar we zijn het natuurlijk wel voor andere plekken, Zaanstad bijvoorbeeld. Amsterdam zet nogal in op de as Almere-Amsterdam, maar wij vanuit Noord zetten veel meer in op de as Zaanstad-Amsterdam-Noord. We denken dat het een betere en veel natuurlijke ontwikkeling van de stad Amsterdam is als je het langs die lijn doet. Veel goedkoper ook. Dus wij in Noord geloven veel meer in een Zaanlijn, dus een aftakking naar Zaanstad dan een brug of tunnel naar Almere. Bij Sixhaven zou dan de aftakking zijn, waardoor je ook mooie haltes kan maken op het NDSM- en Cornelis Douwesterrein.”

Moeten de IJ oevers niet beter bij Noord worden betrokken?

“Onze doelstelling als stadsdeelbestuur, en de onderkop van het coalitieakkoord, is ‘bouwen en verbinden’. Dat bouwen heb ik al het nodige over gezegd. Dat verbinden is met name het oude aan het nieuwe Noord verbinden. Wij zien dat echt als een uitdaging. Bijvoorbeeld om de ontwikkelingen op Overhoeks, woningen, filmmuseum, te koppelen aan de Van der Pekbuurt, het oude Noord. De Tolhuistuin is daarvan een goed voorbeeld, om daar activiteiten te organiseren die interessant zijn voor zowel de Van der Pekbuurt als de bewoners op Overhoeks.”

Er is al een ontwikkeling ingezet waarbij de buurten in Oud Noord aantrekkelijker worden voor de wat hogere inkomens, dat woningprijzen gaan stijgen

“Absoluut, en je ziet dat de ontwikkelingen aan de IJ oever uitstralen op die buurten. En als stadsdeelbestuur probeer je ervoor te zorgen dat het geen gouden randje wordt, maar dat er daadwerkelijk iets ontstaat tussen die twee wijken. Bijvoorbeeld de Van der Pekstraat moet een levendige winkelstraat worden, die een verbinding is tussen Overhoeks en het Mosplein. Ook daarbij is de vernieuwing van het winkelcentrum Mosplein weer van cruciaal belang. Daar moeten we de komende periode een knoop over doorhakken.”

Zouden de ontwikkelingen aan de IJ oever geïntensiveerd kunnen worden door de NZ lijn of ligt dat er te ver vanaf?

“Het grappige is dat de NZ geen halte heeft op de IJ oever. Sixhaven had die halte moeten worden. Is gesneuveld in een discussie in de jaren '90, kostte teveel. In die zin heeft het relatief weinig met elkaar te maken. De y- en x-as hebben dus eigenlijk geen knooppunt, wat heel erg belangrijk zou kunnen zijn. Is toch wel heel erg apart, dat de NZ lijn geen halte aan de IJ oever kent. Wie weet komt het ooit nog.”

Je zou ook kunnen denken dat mensen hun fiets pakken en van en naar station Noorderpark reizen.

“Ik was in 1990 bezig met een verkiezingsprogramma, was mijn eerste jaar in de raad. Daar stond in dat Sixhaven de achteruitgang van het CS zou moeten worden. Het idee was dat je daar met een tunnel onder het IJ door naar Sixhaven kon komen. Is echt heel erg zonde dat dat niet gebeurd is.”

Dan zou je dat gebied nog verder kunnen ontwikkelen?

“Ja, absoluut. Op die plek heb je echt openbaar vervoer nodig om die Sixhaven te ontwikkelen.”

Een gemiste kans eigenlijk dus?

“Een gemiste kans voor nu, aan de andere kant is de Sixhaven het goud van Amsterdam-Noord. Dat komt vanzelf naar je toe die plek. Dat ga ik waarschijnlijk niet eens meemaken. Is ook helemaal niet erg, na ons komen er ook nog mensen. Laat die dat gebied maar ontwikkelen dan. Dat komt vanzelf.”

En dan de voorzieningen, eigenlijk wordt het winkelcentrum hier alleen maar belangrijker. Wordt een aantrekkelijke plek voor bedrijven, ook voor winkels. Zou dat gevolgen hebben voor de kleinere winkelcentra?

“Ja, dat heeft het nu al. Voor kleinere winkels geldt die trend sowieso al. Kleinere winkelcentra hebben het nu al moeilijk. Of het erger wordt door de NZ lijn weet ik niet, in ieder geval zorgt de uitbreiding van het Buikslotermeerplein er wel voor dat je heel interessant kleine winkels gaat krijgen. Dat je meer specialisatie krijgt en meer kwaliteitswinkels. Dus die ruimte komt er dan ook wel. Ik zie voor me, dat het zo gebeurt, dat er twee ontwikkelingen tegelijkertijd plaatsvinden. Grotere winkels, als AH een nieuwe winkel neerzet, zetten ze meteen een XL winkel neer. Maar aan de andere kant zie je dus ruimte voor kwaliteitswinkels. Het Purmerplein heeft langzamerhand een soort bestaansrecht opgebouwd, of Zonneplein het redt daar twijfel ik erg over. Mosplein zal ongetwijfeld een impuls krijgen doordat het zelfstandig verder kan. Winkelcentra krijgen allemaal hun eigen profiel min of meer. Kleinere winkels krijgen het dus aan de ene kant moeilijk, aan de andere kant zullen er ook weer een paar interessant kleine winkels bij komen.”

Daar komt nog bij dat het Purmerplein ook nog concurreert met het nieuwe Waterlandplein

“Ja absoluut. Maar hoe dat gaat lopen dat weet bijna niemand natuurlijk. Maar ik heb niet het idee dat de komst van de NZ lijn dat proces versterkt. Is meer een trend die je nu ook al ziet, zal niet extra versterkt worden.”

Bestaat het gevaar dat mensen uit Noord in de toekomst eerder geneigd zijn om bijvoorbeeld hun boodschappen in de binnenstad te doen?

“Dat geloof ik niet, je bent nu ook in 10-15 minuten in de stad. Als de NZ lijn gaat rijden, moeten we er ernstig rekening mee houden dat het aantal buslijnen behoorlijk vermindert. Dus per saldo maakt het denk ik niet zoveel uit. Zorgt er wel voor dat we makkelijker andere delen van de stad kunnen bereiken. Of er koopkracht weg gaat lekken weet ik niet, geen idee. Je kunt ook andersom redeneren: het wordt interessanter om hier naartoe te komen.”

En welke rol heeft de NZ lijn in het creëren van meer differentiatie in de herstructureringsgebieden?

“Je bedoelt De Banne en Nieuwendam-Noord, de stadsvernieuwingsgebieden? Geldt niet alleen voor die gebieden, maar meer voor heel Noord. Niet specifiek alleen voor die gebieden. In die zin heeft het wel een functie dat je bepaalde woningen bouwt die we nog niet kennen en nog niet in voldoende mate hebben. Dat zorgt wel voor doorstroming en differentiatie, maar is niet specifiek gericht op de herstructureringsgebieden. Ik geloof niet dat bewoners daar vandaan hier een plekje gaan zoeken. Wat je wel ziet nu is dat de huizenmarkt nu in Noord in deze moeilijke tijden vooral op Noorderlingen gericht is. Wel grappig om te zien, bijvoorbeeld Nieuwendam-Noord is toch vooral interessant voor Noorderlingen. Is natuurlijk altijd dat mensen uit het gebied die plek kennen.”

Het beleid is er wel op gericht om ook meer mensen van buiten te trekken, mensen met hogere inkomens?

“Ja dat gebeurt vanzelf eigenlijk. Als je kijkt naar Overhoeks, dan heb je zelfs mensen die vanuit het buitenland daar naartoe verhuizen. Dat is natuurlijk het duurdere segment. En van oudsher is Noord een plek die wordt gevuld vanuit de overkant van het water. De stadsvernieuwingsgebieden, de Staatsliedenbuurt, de Jordaan, Oost, Bijlmermeer de laatste jaren.”

En dan zullen er rondom de haltes meer duurdere woningen komen

“Ja, er komen natuurlijk met name boven haltes ook wat exclusievere woningen.”

Gaat Noord zich nog meer richten op het Waterland, het gebied ten noorden van de ringweg?

“Dat is een goede vraag, niet dat ik me er bewust van ben. Waterland is gewoon de tuin van Amsterdam. Hoe meer mensen er in Noord wonen en hoe stedelijker Noord wordt, hoe meer het ook de tuin van Amsterdam-Noord wordt. Er is natuurlijk behoefte om daar te recreëren en om daar doorheen te lopen. De Noordse politiek is over het algemeen eensgezind als het gaat om het niet bebouwen van het Waterland. Het zal misschien belangrijker worden, dat denk ik wel, maar niet in de zin van dat we daar gaan bouwen. En dus ook niet door de NZ lijn, dat geloof ik niet.”

Interview P. Kannegieter

11-03-2011, Projectbureau Noordwaarts, Amsterdam

De heer Kannegieter is werkzaam bij Noordwaarts, dat verantwoordelijk is voor de planvorming en uitvoering van een aantal projecten in Amsterdam-Noord. Noordwaarts is een samenwerking tussen de Gemeente Amsterdam en het stadsdeel. De heer Kannegieter houdt zich als projectmanager bezig met het Centrum Amsterdam Noord (CAN). Dit is het nieuwe stedelijk centrum, waarin een mix van stedelijke functies gerealiseerd zal worden op en rondom het huidige Buikslotermeerplein. Ook de toekomstige eindhalte van de Noord-Zuidlijn is onderdeel van dit gebied.

Allereerst gaat het gesprek over de Noord-Zuidlijn en de mogelijkheid om deze te laten pendelen tussen het Centraal Station en Buikslotermeerplein, aangezien dit deel van het traject zo goed als klaar is. Na onderzoek is echter gebleken dat de positieve effecten hiervan te gering zouden zijn om de bijkomende kosten te rechtvaardigen. Het blijkt dus niet rendabel genoeg te zijn om de metro te laten rijden naar de andere kant van het water zolang de rest van het tracé nog in aanbouw is.

Kunt u mij iets meer vertellen over de planvorming van het gebied en de samenhang met de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Ten eerste wordt het winkelcentrum Boven ’t IJ vernieuwd en uitgebreid in de richting van de metrohalte. Winkeliers houden in hun overwegingen met betrekking tot de vestigingslocatie natuurlijk rekening met de vraag waar hun klanten vandaan komen. Over het algemeen is de uitbreiding van het winkelcentrum gerechtvaardigd omdat je door middel van looproutes die kant van het winkelcentrum wel aantrekkelijker kan maken. Wat betreft de mensen die uit het gebied ten noorden van de ringweg komen, Monnickendam, Purmerend, die zullen voor een groot gedeelte doorreizen naar het Centraal Station. Dit heeft te maken met de indeling van het stationsgebied in 3 niveaus, onderin de metro, daarboven het busstation en daarboven het straatniveau. Mensen stappen dus over van metro op bus en andersom. En ook OV gebruikers in Noord zelf zullen de bus blijven gebruiken naar de binnenstad. Ook dit is een goede verbinding, door de IJ-tunnel ben je er zo. De uitbreiding van het winkelcentrum staat in dat opzicht eigenlijk los van de Noord-Zuidlijn, misschien dat er nog wat mensen zijn die vanaf de Van Hasseltweg met de metro naar het winkelcentrum komen. Maar dat zal niet veel zijn.

Bij de indeling van het winkelcentrum is het van groot belang hoe de trekkers verdeeld worden. De achterkant wordt natuurlijk minder aantrekkelijk, dus door middel van looproutes en de trekkers proberen we dat te beïnvloeden.

Behalve de uitbreiding van het winkelcentrum zal er ook een mix met wonen gerealiseerd worden.

Dan hebben we Elzenhagen-Noord waarin woningen gebouwd worden, hele aantrekkelijke plek natuurlijk op de rand van het landelijk gebied en vlakbij het winkelcentrum en metrohalte. Dit wordt stedelijk wonen in hoge dichtheden. Al hoewel het wonen bij een metrohalte ook weer negatief kan uitpakken, bijvoorbeeld door overlast en drukte.

In Elzenhagen-Zuid is de ontwikkeling enigszins op de lange termijn geschoven, hier staan woningen in combinatie met sportvoorzieningen en veel groen op de planning.

In het stationsgebied moet een mix van kantoren komen, maar de interesse van belangstellende kandidaten viel erg tegen. Oorspronkelijk was het plan om zo’n

60.000 vierkante meter kantoorruimte te realiseren. Hier is een streep doorheen gegaan, boven het busstation wordt nu ingezet op zo'n 11.000 vierkante meter. Er zijn verschillende redenen waarom de belangstelling tegenvalt. We hebben eigenlijk nooit kandidaten gepolst en we merken dat veel bedrijven nog een tijdje wachten tot de metro daadwerkelijk rijdt.

Maar als je je bedenkt voor wat voor soort kantoren deze plek aantrekkelijk is, dan denk je toch al gauw aan hoofdkantoren. Het is een goed bereikbare plek, dicht bij de A10. Er zit de laatste jaren echter een flinke rem op kantoorontwikkelingen, dus je bouwt eigenlijk voor de leegstand. En je moet ook nog eens concurreren met de ontwikkelingen op de IJ oever. Die ontwikkelingen zijn alleen veel kleinschaliger en cultureel en creatief georiënteerd dan we voor ogen hadden in het CAN.

De enige groep bedrijven die er eigenlijk wel wil zitten zijn hotels. Daarvoor is de komst van de Noord-Zuidlijn wél van belang. Ook komt een vestiging van het ROC Amsterdam in het stationsgebied, daarbij is ook geanticipeerd op de komst van de metro. De school hoopt dan waarschijnlijk ook leerlingen te trekken uit andere delen van Amsterdam. Bij het ROC gaat het om een aantal vestigingen in Noord die nu samengevoegd worden. Dit is dus meer een verschuiving van ontwikkelingen dan dat er echt nieuwe ontwikkelingen ontstaan. Voor de rest zijn er allerlei plannen ooit de revue gepasseerd, maar deze zijn nooit concreet geworden."

Hoe zit het met de bioscoop die ook in het gebied moet komen?

"Er is een geïnteresseerde kandidaat, een Belgische firma. Deze rekent er niet op dat er grote groepen bezoekers uit de binnenstad komen, hooguit zo'n 10 procent. Dus ook daarvoor is de metrolijn niet van doorslaggevend belang. Het gaat er meer om dat er in Noord nu nog geen bioscoop is, dus dat er nog een vrij grote potentiële vraag is."

En er zijn plannen geweest om ook het nieuwe Floraparkbad in Elzenhagen onder te brengen

"Klopt, er zijn allerlei plannen geweest met het zwembad. Zowel in Elzenhagen-Noord als Zuid. Het stadsdeel wilde echter een zwembad met buitenfaciliteiten zoals bijvoorbeeld een ligweide, en dat paste niet in een dichtbebouwde woonwijk."

Heeft het BovenIJ ziekenhuis nog overwogen om dichterbij de halte te gaan zitten?

"Nee daar is geen sprake van geweest. Is natuurlijk ook hartstikke duur om een heel nieuw ziekenhuis een kilometer verderop te bouwen. Dat hangt ook meer af van de investeringsplannen van het ziekenhuis zelf."

Zijn er verder nog mogelijke kandidaten?

"De Amsterdamse rechtbank heeft nog overwogen om hier te gaan zitten. Ze hebben een aantal plekken onderzocht, waaronder Elzenhagen-Noord. Die locatie bleek echter niet interessant genoeg.

Verder zijn er geen concrete kandidaten. Het Noorderkwartier, deel van Elzenhagen-Noord, ligt momenteel stil. En in Elzenhagen-Zuid zullen voorlopig de sportvoorzieningen nog wel even blijven."

Wat is het belang van functiemening in het hele plan?

"In het stedenbouwkundig plan is het puur bedoeld om te zorgen voor sociale controle en veiligheid. Op zich denk ik dat het geen probleem is als het winkelcentrum 's avonds rustig is. Het is mij niet zo duidelijk welk probleem je oplost door functies met elkaar te mengen. Het gaat me dan ook te ver om te zeggen dat de situatie zoals die

was niet langer houdbaar is. Een pluspunt van meer functiemenging is natuurlijk wel dat je de grond beter benut dan nu het geval is.”

Over het algemeen staat functiemenging dus los van de Noord-Zuidlijn?

“Ja, het winkelcentrum waar de winkelfunctie veel meer met het wonen wordt gemengd, is toch vooral op de auto georiënteerd. Dat zal ook zo blijven in de toekomst. De metrohalte zal wat dat betreft weinig invloed hebben op winkelbeslissingen.”

Bestaat niet het gevaar dat mensen met de metro naar de binnenstad gaan reizen?

“Ja, het kan natuurlijk een risico zijn. Die 2 effecten moet je tegen elkaar afwegen.”

Is de planvorming erop gericht om het gebied nog meer tot een regionale bestemming te maken?

“Nee, ik denk niet dat het winkelcentrum meer op de regio gericht wordt. Ook elders in de regio zijn natuurlijk ontwikkelingen aan de gang. Zaandam vernieuwt het winkelcentrum bijvoorbeeld ook, waar ook weer mensen op af komen. Dus ik denk dat het al een hele prestatie is als we de huidige koopkracht weten vast te houden.”

Interview L. van Schaik

15-03-2011, Stadsdeelhuis Amsterdam-Noord

Mevrouw Van Schaik is werkzaam bij de afdeling Projectmanagement van het stadsdeel Amsterdam-Noord. Ze houdt zich bezig met de ontwikkeling van het nieuwe wijkwinkelcentrum Oud Noord, nu nog bekend als het Mosveld. Het project ligt aan de Van Hasseltzone, waarvan ook de toekomstige metrohalte Van Hasseltweg/Noorderpark deel uitmaakt.

Kunt u iets meer vertellen over de planvorming omtrent het winkelcentrum op het Mosveld?

“Het heet officieel wijkwinkelcentrum Oud Noord, komt op het Mosveld. Het Mosveld is nu een soort lege vlakte met daarop een markt, drie keer per week. En een tijdelijke AH, die er al 10 jaar staat. Er waren al plannen voor om dit gebied te ontwikkelen, de Van Hasseltzone. Langs de hele strip zouden allerlei dingen ontwikkeld worden. Dat is uiteindelijk een jaar of 9 geleden stopgezet door de Centrale Stad. Dat plan kostte geld in plaats van dat het geld opleverde. En dingen die geld kostten werden stopgezet. Maar het is zo'n ontzettend belangrijke ontwikkeling voor dit gebied. Het is nu wat kleiner opgezet, hebben we alleen gezegd dat het Mosveld opnieuw ontwikkeld moet worden. Daar zijn we nu druk met bezig, met Multi Vastgoed. Alleen nu komt de crisis er tussendoor, dus nu wordt het wel weer spannend.”

Ik heb gelezen dat er financiële problemen waren met het project

“De ontwikkelaar betaalt aan ons een grondprijs, daarmee gaan wij allerlei kosten betalen. De proceskosten bijvoorbeeld. Dat is de grondexploitatie, en die is op dit moment negatief. Dus het kost het stadsdeel nog geld, om uiteindelijk met de prijs die we ervoor krijgen nog het een en ander te ontwikkelen. Dat is op dit moment weer een probleem. Er was vroeger een fonds, een vereveningsfonds, waar projecten die wel geld opleverden hun opbrengsten in stortten. Die pot is leeg, dus projecten die geld kosten kunnen niet meer gevuld worden uit die pot. Dus wij zijn op dit moment alles op alles aan het zetten, door te kijken naar onze kosten. Kunnen we daarin snijden, kunnen we materialen goedkoper kopen? We zijn op allerlei manieren aan het kijken, zodat we die grondexploitatie neutraal kunnen krijgen. We hoeven geen winst te maken, maar we moeten ook geen kosten maken.”

Wat voor gevolgen heeft dat voor de planning van het project?

“Er gaat nog allerlei bestuurlijk overleg plaatsvinden, onder andere met de wethouder in mei. Hij moet dan groen licht geven. Wij zijn nog steeds aan het rekenen nu, in onze ogen wil de ontwikkelaar een wat te lage prijs betalen. Dus er zijn eigenlijk 2 dingen die spelen. Als we er toch uitkomen, op wat voor manier dan ook, misschien dat het stadsdeel nog wat bijdraagt of vanuit de Centrale Stad, dan hopen wij in januari 2012 een heel bestuurlijk traject te hebben gevolgd. Dan moet er een gemeenteraadsbesluit zijn. Als dat besluit er ligt, heeft de ontwikkelaar zekerheid. Die kan dan aan het werk met het definitieve ontwerp, daar zijn ze zeker een jaar mee bezig. Dus dan zit je in januari 2013, op zijn vroegst, dat de bouw kan starten. 2,5 jaar bouwtijd, dan zit je op zijn vroegst in 2016. Als het dus doorgaat, dat is nog even de vraag.”

Over de achtergronden van het winkelcentrum, wat is de huidige situatie en bestaat er behoefte aan?

“Er zitten nu wat winkels verspreid door de wijk, er is 1 supermarkt in een tijdelijk gebouw. De winkels zitten vooral in de Van der Pekstraat en de Hagedoornweg. Het positieve van de Van der Pekstraat is dat het allemaal eigendom is van Ymere. Die wil erin investeren, is enerzijds bezig met het te renoveren en samen te voegen en uiteindelijk de woningen te gaan verkopen. Dus dan krijg je een andere samenstelling in de buurt. De Van der Pekstraat is niet echt een doorgaande winkelstraat, ze zijn wel bezig met behulp van de winkelstraatmanager om te kijken of voor de winkels die er zitten gebruik gemaakt kan worden van de kanszone-subsidie. Dat is een subsidie waarmee je kan investeren in je pand en inrichting, en de helft vergoed krijgt uit een subsidiepot. Dat kan oplopen tot 40.000 euro, dus als je 80.000 investeert, krijg je 40.000 terug. Maar het kan ook een kleine aanpassing in je gevel zijn. Dat is de Van der Pekstraat, als het plan doorgaat, gaat de markt op het Mosveld tijdelijk naar de Van der Pekstraat. In de wijk zitten allerlei winkeltjes, die van particuliere eigenaren zijn. Als stadsdeel kan je daar weinig aan doen, wat er precies in komt, daar heb je niet zoveel over te zeggen. De bestemming kun je regelen, maar dat het weer een shoarmazaak wordt niet. Het winkelcentrum komt in het hart van Oud Noord, in de omgeving van Overhoeks, Buiksloterham. Het gebied van Oud Noord zal dus door de investeringen van Ymere een boost krijgen maar ook door die andere gebieden. Op Overhoeks komen ook geen winkels, dus het is de bedoeling dat mensen van Overhoeks hier komen winkelen. Enerzijds komt er een parkeergarage onder het winkelcentrum, dus je kan makkelijk parkeren en je boodschappen doen en vervolgens naar huis rijden in Overhoeks of Buiksloterham. Het is nog wel een stukje lopen naar de metrohalte, het is niet dat je uitstapt in het winkelcentrum. Maar wellicht dat er wel mensen zijn die over de Van Hasseltweg naar het metrostation lopen en onderweg even boodschappen doen in het winkelcentrum.”

Er is wel behoefte aan zo 'n winkelcentrum in de buurt?

“Ja we krijgen steeds meer brieven en telefoontjes dat het aanbod zo beperkt is in de omgeving. Er zit alleen een supermarkt, een Albert Heijn. En de markt en de Albert Heijn versterken elkaar ook heel erg. Je gaat naar de markt en daarna naar AH of andersom. Het is dus ook geen concurrentie van elkaar. Die markt komt ook weer terug in het nieuwe plan, hetzij wat kleiner. Het plein wordt natuurlijk ook een stuk kleiner door het winkelcentrum, en de indeling wordt anders. De Van Hasseltweg krijgt een stoep, en met een trap kun je naar beneden het winkelcentrum in. Het gebouw wordt strak tegen het talud aangezet. Het maaiveld wordt dus kleiner, maar we hebben liever een kwalitatief betere markt dan een hele grote markt. Dan kunnen de markt en de winkels elkaar nog beter versterken. Een winkelcentrum met een markt, dan heb je alles bij elkaar.”

In het plan is ook ruimte voor diensten

“Er komt een ouder-kind centrum in, een sociaal-maatschappelijke functie. Ongeveer 1000 vierkante meter, dat betekent een consultatiebureau, verloskundigenpraktijk etc. Al dat soort dingen. Is nog niet zeker waar dat precies komt, in ieder geval op het Van Hasselt-niveau. Op dat niveau is het commercieel niet aantrekkelijk om met je winkel te zitten, dus ook voor de belegger of ontwikkelaar is dat minder interessant. Als je er een sociale functie in maakt, krijg je er wel de loop in. Dan gaan mensen inderdaad de metro pakken, ze hebben een afspraak bij de arts en gaan daarna even het

winkelcentrum in. Dan maak je ook beter gebruik van het feit dat er even verderop een metrohalte is.”

Zijn er ook woningen gepland?

“Ja, ongeveer 20.000 vierkante meter woningen. Het aantal woningen wijzigt nog, de ontwikkelaar gaat nu de woningen wat kleiner maken omdat er nu vanwege de markt meer behoefte is aan starterswoningen. Dus worden de woningen wat kleiner en goedkoper en interessanter voor een bepaalde doelgroep. Er wordt nu ongeveer gedacht aan zo’n 250 woningen.”

Was aanvankelijk het plan om wat duurdere woningen neer te zetten?

“Ja, in Amsterdam gaan we altijd uit van de verhouding 30% sociaal /70% markt woningen. Dat is een beetje standaard in Amsterdam. Nu worden de starterswoningen en de wat kleinere woningen beter afzetbaar, dat zullen er dus wat meer worden. In een bepaalde fase wordt daarnaar gekeken, is ook een momentopname van waar op dat moment de meeste vraag naar is. Dus eerst waren de woningen wat groter en nu gaan ze die woningen wat kleiner maken en daardoor hopen we dat de afzetbaarheid wat interessanter is.”

Komen er ook bedrijven?

“Geen kantoren, maar er komen 2 grote supermarkten in. De AH (wordt tijdens bouw verplaatst naar de Meidoornweg) en een andere supermarkt helemaal aan de andere kant van het winkelcentrum, allebei 1500 vierkante meter. Allebei op de kop, dat heeft best wel een sterke aantrekkingskracht. Maar er zitten geen kantoren bij, daar is ook eigenlijk geen ruimte meer voor denk ik. Om zo’n plan haalbaar te maken is het belangrijk dat er woningen boven komen, ook voor de ontwikkelaar. Als je alleen een winkelcentrum bouwt, dan kost het geld.”

Wat zal de invloed van het nieuwe winkelcentrum hebben op de rest van de wijk en de winkels verspreid door de wijk?

“Ik denk dat het versterkend werkt, de kleine winkels zitten er al heel lang en betalen ook een veel lagere huur dan wat er in het nieuwe winkelcentrum gevraagd zal gaan worden. Zoveel plek is er ook niet voor kleine winkels in het winkelcentrum, zullen meer de wat grotere ketens zijn. Etos of Kruidvat en bepaalde functies. En de kleinere winkels zullen ook graag willen dat het winkelcentrum er komt, het heeft een aantrekkingskracht.”

En spelen de ontwikkelingen op de IJ oever nog mee, kunnen die meehelpen het plan te versterken?

“Ja, we hadden als stadsdeel heel makkelijk kunnen beslissen om op Overhoeks een nieuw winkelcentrum neer te zetten. Er is daar ruimte. Maar als je dat doet, dan is Oud Noord ten dode opgeschreven. Want dan doet men daar de boodschappen, en het is natuurlijk ook een heel andere wijk als Overhoeks. Qua mensen, qua opleidingsniveau, qua leefstijl. En de bedoeling is vooral de mensen van Overhoeks de wijk in komen, andersom natuurlijk ook wel een beetje. De aantrekkingskracht op de mensen in Overhoeks is wel belangrijk. Dat werkt ook versterkend.”

Welke rol speelt de metrohalte in het project?

“Het is niet zo dat deze plek gekozen is vanwege de metrohalte, het was sowieso wel gebeurd. Eigenlijk staat het los van de Noord-Zuidlijn. Dat die nou toevallig komt, is

alleen maar leuk en interessant. Is niet zo dat dat van doorslaggevend belang is geweest.”

Het kan wel helpen het gebied aantrekkelijker te maken om te wonen

“Ja, zeker. Het helpt alleen maar mee. Dat is weer die aantrekkingskracht. Maar het staat er redelijk los van, het is een stukje lopen. Het zal moeten blijken of mensen toch naar het winkelcentrum gaan met de metro.”

U verwacht niet dat het mensen uit de binnenstad trekt?

“Nee, want het is een wijkwinkelcentrum. Het parkeertarief wordt wel wat lager, dus misschien mensen met de auto of als je toevallig in die buurt bent. Of als je in de binnenstad woont aan de metrolijn, dat je de metro naar Noord neemt.”

Bestaat ook het gevaar dat mensen met de metrolijn juist sneller naar de binnenstad gaan, en in die zin juist minder op de wijk georiënteerd raken?

“Die kans bestaat natuurlijk. Zeker in het begin verwacht ik dat het vooral verkeer zal zijn van Noord naar Zuid. Zo’n metrolijn is wijkoverstijgend. Ik denk wel dat het iets gaat doen met de huizenprijzen in Noord. Ineens woon je nog dichterbij de stad, en je bent er met een paar minuten.”

Met het kwalitatief beter worden van de markt, en het feit dat deze versterkt wordt door het winkelcentrum, verwacht u dan dat de markt bijvoorbeeld kan gaan concurreren met de markt op het Buikslotermeerplein? Of zal het vooral een lokale functie blijven houden?

“De Mosveldmarkt is veel groter dan die op het Buikslotermeerplein, dus meer aanbod. Alleen de Mosveldmarkt staat maar 3 dagen en de markt op het B’plein alle dagen. De Mosveldmarkt is ook drie keer zo groot als de B’plein markt. Voor beide gebieden geldt (straks) een betaald parkeren regime dus dat maakt dan niet uit. Voor mensen die met de metro reizen (fiets erin?) en een halte eerder of later kunnen uitstappen zal de kwaliteit en aanbod op de markt van doorslaggevende betekenis kunnen zijn. Maar of je dan opstapt op het B’plein en naar het Mosveld gaat (één halte verder)? Dat denk ik niet. Ik doel dan meer op mensen die vanuit de binnenstad en zuid komen en eens een dagje naar de markt gaan op één van de Noordpleinen.”

Wordt het project ontwikkeld in samenhang met de ontwikkelingen die Ymere in gang zet in de Van der Pekstraat en omgeving?

En heeft u enig idee of die ontwikkelingen samenhangen met de Noord-Zuidlijn, of staat dat er ook los van, net als het winkelcentrum?

“De komst van het wijkwinkelcentrum betekent een grote impuls voor Oud-Noord. Ymere is bezig de woningen in de Van der Pekbuurt te renoveren. Dit moet gebeuren omdat de woningen klein zijn en schimmel vertonen. Ymere is wel heel erg blij met de komst van het winkelcentrum, dit versterkt het gebied.

De ontwikkelingen staan los van de Noord-Zuidlijn, het versterkt elkaar hier natuurlijk wel. Maar zonder de Noord-Zuidlijn waren deze ontwikkelingen ook in gang gezet.”

Wat is de rol van het NH Hotel bij het Mosplein in het project? Zijn ze erbij betrokken, gezien het grote spandoek op de gevel van het hotel?

“Het spandoek refereert aan de samenwerking met Ymere en niet van het wijkwinkelcentrum. Het N-H hotel is wel meer op de buurt gericht, voorheen draaide

het hotel bijna volledig op cabinepersoneel van Noord-West Airlines. De kamerreserveringen van die doelgroep loopt terug en zij richten zich nu meer op andere doelgroepen. De secretaris van de ondernemingsvereniging is een medewerker van het N-H hotel. Het hotel investeert ook tijd in de wijkaanpak en biedt leerwerkplekken voor BSN werkbedrijf.”

In hoeverre hangt het herinrichten van het Noorderpark samen met de komst van de metrohalte aan de Van Hasseltweg?

“De Nieuwe Leeuwarderweg (de weg als je uit de IJtunnel komt) doorsneet het oude park. Er waren dus twee parken. Doordat de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd en de weg daarvoor verlaagd wordt, ontstaat de mogelijkheid de parken weer tot 1 park te maken (2 mooie bruggen zorgen voor de verbinding). De naam van de halte is bewust gekozen, het betekent naamsbekendheid van het Noorderpark. Een plek om te recreëren.”

Is overwogen om van de Van Hasseltzone een soort uithangbord van Noord te maken, of bestaan deze plannen, door meer grootschalige ontwikkelingen langs de gehele as?

“Nee dat is nog niet overwogen. Eerst moeten we zeker weten dat de plannen van het winkelcentrum doorgaan. En nu in de crisistijd verwachten we voorlopig geen grootschalige ontwikkelingen.”

Tot slot nog 2 algemene vragen over stadsdeel Amsterdam-Noord in zijn geheel:

Hoe groot schat u de ruimtelijke effecten in van de Noord-Zuidlijn op stadsdeel Noord in het algemeen?

- “Er zullen zeker effecten optreden, maar deze moeten niet worden overschat.”

Hoe groot acht u het belang van deze effecten voor de ontwikkeling van Noord, ongeacht in welke mate deze volgens u zullen optreden?

- “Een beetje”

Interview H. Grotendorst

30-03-2011, Stadsdeelhuis Amsterdam-Noord

De heer Grotendorst is beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling bij het stadsdeel Amsterdam-Noord. Binnen de unit ontwikkelen & strategie richt hij zich op een groter gebied dan uitsluitend Amsterdam-Noord. Behalve met de centrale stad heeft hij, in het kader van ontwikkelingen op de lange termijn, ook veel contacten met Zaanstad en de andere gemeenten in het gebied van het Noordzeekanaal.

Wat is volgens u aantrekkelijk aan het wonen in Noord?

“Dat ligt er maar net aan waar je precies woont. Noord heeft nogal veel verschillende lagen. De goudkust van Noord is de Waterlandse zeedijk. Dat zijn de historische, dorpse sferen. Oud Noord en de tuindorpen hebben weer hun eigen charme.”

Wat is het onderscheidende aspect van Noord ten opzichte van de rest van Amsterdam?

“In een paar pedaaltrappen ben je in Landelijk Noord, het Waterland. Dat is bijna een nog groter gebied dan het stedelijk gebied van Noord. Dat merk je eigenlijk al bij de pont, je kan helemaal door de kanaalzone heen fietsen en door de andere groene scheggen, het Waterland in. Dat is een heel groot pluspunt. Voor de rest zijn de woonmilieus heel erg verschillend. De herstructureringsgebieden, twee naoorlogse wijken, dat zijn jarenlang gebieden geweest waar het heel slecht mee ging. Daar wordt nu, ondanks de crisis in de bouw, meer gebouwd dan ooit. Dan zie je het toch gaan verbeteren.”

En er ontstaat meer differentiatie in die gebieden

“Ja, dat is wel nodig ook. Dat ligt politiek nog steeds lastig, maar nog zo’n 74 procent van de woningen is sociale woningbouw, dat is fors. Hoewel de lokale politiek nog steeds de sociale voorraad wil behouden, heb ik het idee dat het wel een beetje minder kan. Je moet wat meer binding met de buurt kweken, niet alleen maar mensen die goedkoop willen wonen en na twee jaar weer weg zijn.”

Zijn er ook minder aantrekkelijke aspecten aan het wonen in Noord?

“Ook dat ligt er maar precies aan waar je woont, uit eigen ervaring kan ik sowieso niet spreken want ik woon in Zuidoost. Het zit hem meer in dingen, zoals dat hier het grofvuil maar een keer per maand wordt opgehaald. En ik vind de staat en onderhoud van de openbare ruimte heel erg slecht. Dat is ook een objectief gegeven. Soms zie je dat wegen moeten worden afgesloten.”

Voor welke groepen is Noord met name aantrekkelijk?

“Door het woningaanbod in Noord, heeft Noord een grote aantrekkingskracht op grote allochtone gezinnen. Hier zijn veel grote goedkope woningen voor grote gezinnen te vinden. Dat is ook een reden om je af te vragen of je die aantrekkingskracht wel wilt hebben. Niks mis met die gezinnen, maar moet je niet meer gaan mengen en zorgen dat je ook op andere aspecten wat pluspunten weet te kweken? Dus dat is een negatief aspect, die aantrekkingskracht. Jarenlang kon je dat ook in advertenties lezen: ‘niet in Zuidoost of Noord’. Dat is ook een beetje beeldvorming natuurlijk.”

Is die beeldvorming aan het veranderen?

“Ja, het komt wel meer in trek bij starters en jongere mensen. Het is ook een beetje een psychologisch effect, dat je hier (aan het IJ) zichtbaar gaat maken dat er van alles gaande is. Het filmmuseum, de eerste appartementen op Overhoeks zijn opgeleverd. Die zitten ruim boven de 6 ton en dat verkoopt perfect.”

Straalt dat ook af op de rest van Noord?

“Dat is nu onze zorg. Op Overhoeks zou een gedeelte door ING worden ontwikkeld, maar daar heeft ING zich teruggetrokken. Heeft niet zozeer met de afzetbaarheid te maken, maar meer vanwege de bankencrisis. Ze zijn zich aan het bezinnen op hun kerntaken en willen eigenlijk die hele ontwikkeling uit. Wat wij wilden op Overhoeks, daar zou geen winkelcentrum komen, geen uitgebreide winkelvoorzieningen. De bedoeling was, we maken in Oud Noord een nieuw wijkwinkelcentrum. Dan gaan mensen daar hun boodschappen doen. Alleen door de ontwikkelingen op Overhoeks, moet de gemeente weer opnieuw plannen maken. Dan ben je zo weer jaren verder. En het wijkwinkelcentrum zelf staat door de crisis ook op de tocht. De 500 mensen die inmiddels op Overhoeks wonen, die gaan natuurlijk met de pont naar de overkant. Dat wil je juist niet hebben.

Nu is de gemeente aan het saneren door middel van een heel nieuw projectmatig kader voor de periode tot 2020, uitgaande van het grijste scenario. Vanuit het idee dat het dan altijd mee kan vallen. De helft van wat ontwikkeld zou worden, wordt geschrapt. Dat zit hem vooral in producten die op dit moment slecht afzetbaar zijn. Op de IJ oevers, in het CAN gebied. Het heeft gelukkig niet zo'n heel negatief effect. De appartementen in De Banne en Nieuwendam zouden komen, daarvan wordt nu afgevraagd: ‘zou je dat nou wel doen?’ Bij de structuurvisie Amsterdam zijn er moties aangenomen, waarbij is gezegd dat je in suburbane woonmilieus zoals in deze ring van Noord beter gezinsvriendelijk kunnen bouwen, en grondgebonden woningen kunnen maken. Daar wilden we eigenlijk nog niet zo aan. Op dit moment is op het Waterlandplein het hele winkelcentrum gesloopt en is na lange discussies toch besloten dat we ermee doorgaan. En de woontorens die daar zijn gepland, dat verkoopt wel goed. Dat zijn koopprijzen vanaf 3,5 ton, dus wel het hogere segment. Maar daar is dus nog wel vraag naar. Maar hoelang je dat voort kunnen zetten, is nog even onzeker. Doordat andere projecten stil liggen, krijg je wel braakliggend terrein. En voor andere projecten zou eerst gesloopt moeten worden, en dan gaat die sloop gewoon niet door. Dan wordt het bijvoorbeeld nog even verhuurd aan studenten, of krijgt het een andere bestemming. In ieder geval heeft de deelraad heel duidelijk gezegd dat er niks meer gesloopt moet worden voordat de bouw die erop volgt, door kan gaan.”

Zijn er behalve de IJ oevers nog andere plekken in Noord die zich sterk aan het ontwikkelen zijn?

“Toch de NDSM werf, maar dat zit hem minder in woningbouw dan in allerlei andere functies. MTV, HEMA, die dienen zich dan aan en dat komt er dan. Ik ben zelf nog bezig geweest om ervoor te zorgen dat er een pont ging varen. Die pont werkt echt als een katalysator voor dat gebied. Toen ik hier net kwam werken, vroeg ik me af wat het nut van dat pontje was, want er zou toch ook een Noord-Zuidlijn komen. Maar het is een heel ander type vervoer, de Noord-Zuidlijn is voor de grote vervoersstromen vanuit de stad. Maar de pont zorgt voor de verbinding tussen de oevers, tussen de stadsdelen. En dan ligt de NDSM werf ook nog redelijk ver van de halte af. Er is wel gesproken over een aftakking van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad, dat wordt op de

redelijk korte termijn een HOV verbinding. Maar dan nog hebben die veren een extra kwaliteit. Ook aan de oostelijke kant zouden we er graag een zien. Er is ooit een veertje geweest via het Java eiland naar Noord, wat oorspronkelijk een werknemersveertje was voor het voormalige Akzo. Toen heeft het nog een rol gehad in de bereikbaarheid van Java eiland toen de brug er nog niet was. Maar toen is wegens protesten vanuit Noord dat ding op een gegeven moment opgeheven. Want wij zien eigenlijk in de Nieuwendammerham een zelfde soort ontwikkelingen gaan plaatsvinden als op het Java eiland.”

Maar aangezien veel ontwikkelingen aan de westkant van de IJ oever op de lange baan zijn geschoven, moet je dan wel die ontwikkelingen in de Nieuwendammerham willen?

“Niet actief, maar we zien dat het vanzelf gebeurt. In dat gebied zaten Stork, Draka, grote ruimtevreter aan het IJ. Op een gegeven moment gaat een Stork weg, en dan zien we dat allerlei woningcorporaties allemaal al posities innemen daar langs de IJ oever. Terwijl daar voorlopig nog geen woning gebouwd kan worden. Dat kopen ze gewoon strategisch aan. De bedrijfjes die daar verder komen, zijn van een ander type.”

Eigenlijk is het dus erg jammer dat die pont niet meer vaart

“Ja, zeker. Over een afstand van ruim vier kilometer heb je eigenlijk helemaal geen verbinding.”

We hadden het net over de mensen die in dure appartementen willen wonen, is het beleid van het stadsdeel er ook op gericht om meer mensen van buitenaf te trekken?

“Nou, dat weet ik niet precies. Er wordt in ieder geval wel heel breed geadverteerd in de hele regio. Maar de acquisitie van dit soort woningbouw is niet specifiek op Noord gericht. Ik denk dat er ongeveer 1/3 deel binnen Noord verhuist, 1/3 deel vanuit andere delen van Amsterdam komt en 1/3 deel van buiten de stad komt, dus vanuit Purmerend, Zaanstad.”

Is het beleid er ook op gericht om meer kapitaalkrachtige bewoners te trekken?

“Eigenlijk niet, als je kijkt wat er feitelijk wordt gebouwd wel, maar als ik de discussies in de deelraad hoor, juist niet. Daar hebben ze eigenlijk ook wel zoiets van ‘dat gouden randje langs het IJ regelt zichzelf wel’. Maar als het om de traditionele woonwijken van Noord gaat, dan staat men wel op de bres om sociale woningbouw te behouden. En ook om quota van te verkopen woningen zoveel mogelijk naar beneden te brengen. Maar de samenstelling van de politiek hier is toch wel redelijk voormalig Oost-Europees, veel PvdA en SP. Die hebben natuurlijk ook hun eigen achterban waarvoor ze plannen maken. Maar een groot deel van de plannen wordt in coalitie met de stad ontwikkeld.”

Zijn er prijsontwikkelingen zichtbaar van de woningen in Noord, en dan met name in de omgeving van de haltes van de metro?

“Nee, eigenlijk nog niet. Gek genoeg zien we het wel in Oud Noord. In dat gebied zijn de prijzen zich aan het ontwikkelen. Maar dat hangt niet samen met de komst van de Noord-Zuidlijn. Ik denk eerder dat het samenhangt met de ontwikkelingen aan de IJ oevers.

Elzenhagen-Noord is voor een gedeelte al ontwikkeld, terwijl Elzenhagen-Zuid eigenlijk voorlopig is uitgesteld. Daar werd getwijfeld aan de afzetbaarheid van

appartementen, daar twijfel ik op mijn beurt dan weer aan. Maar het is moeilijker geworden om dat soort grote projecten nog te gaan doen. Dus voorlopig wordt daar niet meer gebouwd, alleen vind ik wel dat het projectbureau wel erg terughoudend is met het toestaan van tijdelijke bestemmingen in dat gebied. Je moet allemaal maar weer zien dat je dat dan weer weg krijgt daar. Met de opening van de Noord-Zuidlijn wordt dus wel verwacht dat het weer aantrekt.”

Wacht men daarmee af tot de metro daadwerkelijk rijdt?

“Of dat meer zekerheid geeft weet ik niet, toen ik hier kwam zou hij in 2011 klaar zijn. Dus het schuift steeds verder op. Toen in de stad die problemen waren, en toen duidelijk werd dat er enorm uitstel zat aan te komen, zijn er verschillende gesprekken gevoerd met de stad, of niet het stuk dat nu klaar is van CS naar Noord, alvast kon gaan rijden. De hele centrumontwikkeling rondom het Buikslotermeerplein is daar natuurlijk voor een groot deel van afhankelijk. Die ligt nu ook voor een deel stil, ook omdat ING ook een partner is. Bovendien zijn er ook argumenten tegen. Het in gebruik nemen van zo'n klein stukje metrolijn, kan tegen je werken als het een flop wordt. De waarde van die metrolijn is er juist in gelegen dat je het Buikslotermeerplein verknoopt met verder gelegen bestemmingen, tot aan Amstelveen toe misschien straks. Als je nagaat hoelang je er over doet vanaf CS met de bus hier naartoe, dat is ook maar een paar minuten. Dus dat grote voordeel om het eerder in gebruik te nemen, is er niet echt.”

Ziet u in meer algemene zin dat Noord meer bij de rest van de stad betrokken raakt?

“Ja, zondermeer. Dat is wel eens anders geweest. Dan was er ook vanuit Noord een soort van stadswal, maar dat is nu echt heel anders. Dat hebben we ook gemerkt bij discussies over de structuurvisie Amsterdam. Toen hebben wij vanuit Noord ons afgevraagd op welke manier we daarbij betrokken willen worden. Omdat de structuurvisie normaal gesproken over 10 jaar gaat, en wij voor de komende 15 jaar bezig zijn met projecten die al op stapel staan, vond men het eigenlijk niet nodig om nog zelf een hele structuurvisie te maken. Maar omdat er toch al een doorkijk naar 2040 was, en er ontwikkelingen naar Zaanstad aan zaten te komen, en er werd gesproken over een uitrol van het centrumgebied naar onder andere Noord, zijn we er toch wat serieuzer mee bezig geweest. We hebben toen ook het Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord als discussiestuk naar de gemeenteraad gebracht. We hebben een burgeravond gehad, die heel druk bezocht was. En dan merk je helemaal niets meer van die houding, het wordt echt wel verwelkomd dat die sprong over het IJ wordt gemaakt.”

In welk opzicht is die sprong gemaakt?

“Ik had eigenlijk verwacht dat de hele discussie over de uitrol van het centrumgebied als bedreigend zou worden ervaren. Alle ontwikkelingen aan de IJ oever en het CAN gebied worden beschouwd als positief voor Noord en positief op de rest van Noord zullen afstralen.”

Toch blijft het dus lastig om die ontwikkelingen bij de rest van Noord te betrekken

“We hebben nu gezegd dat er door middel van tijdelijke bestemmingen dingen ontwikkeld moeten worden. Bijvoorbeeld door een tijdelijke overdekte markt op het Mosveld. Ga toch investeren in een brug naar Overhoeks, en zorg voor een tijdelijke bestemming, zodat men over en weer daar wat te zoeken heeft. Je kan nog experimenteren met wat zaken, zodat gebieden wat meer een overgangskarakter, kan

ook een beetje cultureel, krijgen. De Tolhuistuin is voor de duur van 5 jaar een tijdelijk cultureel centrum. Dat kan je op meer plekken doen, om het meer bij de rest van Noord te betrekken.”

U had het net over de prijsontwikkelingen in Oud Noord, die gebieden zijn dus wel aantrekkelijker aan het worden?

“Ja, zonder meer. In de Van der Pekbuurt zijn we nu met de corporatie in overleg. De corporatie wil eigenlijk naar gedeeltelijke sloop, het zijn vrij ouderwetse woningen. Vreemde constructies, weinig ruimte ook. Maar dat ligt allemaal erg lastig met de bewoners, sommige bewoners willen dat helemaal niet. De corporatie en de bewoners praten volledig langs elkaar heen. Het oorspronkelijke stedenbouwkundig concept van die wijk kan wel een reden zijn om het op een of andere manier, volgens de eisen van nu, te herbouwen.

Maar als je wat verder Noord ingaat, het naoorlogse gedeelte, daar merk je die ontwikkelingen nog niet zo, zie je ook geen waardeinstijgingen. Dat ligt er toch iets te ver van af.”

Wat is voor bedrijven het onderscheidende aspect van Noord?

“Dat ligt er ook maar aan welke bedrijven. De creatieve bedrijfjes trekken heel sterk naar het Hamerstraatgebied, het Gembo terrein en natuurlijk de NDSM werf. Voor een heel ander soort bedrijven is het Cornelis Douwesterrein weer aantrekkelijk. Dat is de traditionele bedrijvigheid, maar het is wel een terrein waar je aan hoge architectuureisen moet voldoen. Een kavel is daar minimaal 1000 vierkante meter, dus dat zijn flinke bedrijven. Vanuit de bedrijvenlobby wordt ook heel erg gehamerd op ongemengde bedrijventerreinen. Dus het mengen van wonen en werken moet echt na de NDSM werf ophouden. Maar er zijn ook een aantal bedrijventerreintjes die gaandeweg zijn gaan verkleuren, daar zijn mensen uit de reclame- en video wereld tussen gekomen. Dat waren eenmansbedrijfjes, en die mensen zijn er gaandeweg ook gaan wonen. Het heeft even geduurd tot die ontwikkeling min of meer geaccepteerd werd. Vanaf dat moment zie je dat de culturele en creatieve bedrijvigheid Noord steeds meer weten te vinden. Op een of andere manier heeft dat voormalige maritieme milieu een enorme aantrekkingskracht. Hoewel het nog niet echt afstraalt op de rest van Noord, wat toch vooral woongebieden zijn, profiteert Noord wel van het feit dat men nu ook in die gebieden kan komen, de zonkant van Noord. Vroeger kon je in die gebieden helemaal niet komen, was allemaal Shell terrein. Nu is er een mooie boulevard aangelegd, en naarmate er meer gebeurt in dat gebied worden er ook meer verbindingen aangelegd. Door de pontjes die erbij zijn gekomen, waar ook mensen uit Landsmeer erg blij mee waren, is er niet meer een soort trechter van verplaatsingen naar de binnenstad (alles door de IJ tunnel).”

De bedrijvigheid blijft wel voor een groot deel beperkt tot de IJ oevers

“Ja, het is wel de inzet van het stadsdeelbestuur, dat er ook in de wijken economische dragers komen. Je kunt niet overal een winkelcentrum of een bedrijventerrein neerzetten, maar je kunt het wel meer mengen met wonen. Vooral de stadsverzorgende bedrijven, de bedrijven die je nodig hebt voor allerlei serviceverlening, loodgieters noem maar op. Dat je die bedrijven niet allemaal wegstopt op bedrijventerreinen, maar voor zover mogelijk mengt met het wonen.”

Bestaan er ook plannen om meer stedelijke voorzieningen te trekken?

“Langs de noordelijke IJ oevers zouden we graag wat HBO opleidingen, of dependences daarvan, hebben. Misschien ook dat er meer stedelijke diensten hier zouden kunnen neerstrijken. Er staan nog wat gebouwen van Shell leeg, en daar willen we dan voorzieningen in huisvesten. Nuon is bijvoorbeeld één van de gegadigden. We zoeken dan naar partijen die een beetje als warmmaker van een gebied kunnen gaan optreden. Daar worden tegenwoordig steeds vaker energiebedrijven bij genoemd. Voor dat soort bedrijven kan het ook interessant zijn om in een gebied te investeren.

En ik denk dat we het stadsdeel Centrum er ook een plezier mee doen, die willen juist een uitrol van het centrumgebied. Als centrum voor een metropoolregio is dat eigenlijk te klein, waardoor uitbreiding nodig is. Dat zit hem om te beginnen al in grootschalige evenementen, waar ze eigenlijk niet meer tegen opgewassen zijn en eigenlijk geen ruimte meer is. Dat kan hier natuurlijk prima op de NDSM werf, maar ook op andere plekken in Noord, het Noorderpark bijvoorbeeld. Bij Sail wordt Noord natuurlijk flink betrokken. Je wordt betrokken bij de stad en het centrumgebied heeft er ook wat aan, dat wordt een beetje ontlast eigenlijk.

Toen hier betaald parkeren werd ingevoerd, waren er alleen maar bewoners die de hele centrumontwikkeling niks vonden. ‘Voor dat soort voorzieningen ga je toch gewoon naar het centrum?’ Maar dat is misschien een beetje een gelegenheidsargument vanwege het parkeren. Maar je ziet heel erg de neiging van ‘doe maar gewoon en klop het maar niet op, we zijn geen stadsdeel centrum’.”

Hoe ziet u de rol van de Noord-Zuidlijn in de zaken die we besproken hebben, zou die nog extra versterkend kunnen werken?

“Ja, dat denk ik zeker. Dat moet elkaar dan gaan versterken. Voor wat meer voorzieningen met stedelijke allure is het aantrekkelijk dat je er vrij snel bent. Zoals mensen nu ook naar station Bijlmer Arena gaan en daar neerstrijken bij Pathé Arena. Zoiets dergelijks krijg je hier ook. Je bent er nu ook in een paar minuten met de bus, maar het is toch een psychologisch voordeel. Wat ook een rol gaat spelen is de halte Johan van Hasseltweg. Dat biedt ook mogelijkheden om in het Noorderpark allerlei festivals te gaan organiseren.”

Verder zijn daar nog geen voorzieningen of bedrijven gepland

“Nouja, dat wijkwinkelcentrum dan, en een appartementencomplex zou daarbij komen. De corporatie die daarbij betrokken is, twijfelt wel aan de afzetbaarheid van die appartementen op dit moment. Dus het heeft wel iets met die halte te maken. Ik denk dat je zonder Noord-Zuidlijn halte niet zo snel appartementen zou bouwen. Het winkelcentrum is er niet direct aan gerelateerd. Het park wel, en het samenvoegen van die 2 parken. Het is het centrale park voor het stadsdeel, maar je kan het daardoor dus ook een stedelijke functie geven.”

Denkt u dat er een verschuiving zal plaatsvinden van de aantrekkelijke plekken in Noord, van de IJ oevers richting de haltes?

“Vooral het Buikslotermeerplein zal aantrekkelijker worden. Maar het worden vooral vervoersknooppunten, en zo denken we er ook over. Op het moment dat de metro gaat rijden, zal het hele openbaar vervoer in Noord worden omgevormd. Dan zal de rest van het openbaar vervoer een soort van voedende functie naar de Noord-Zuidlijn krijgen. Dat gaat om te beginnen richting Zaanstad. We willen graag meer naar Zaanstad toegroeien, er zit nu een enorme barrière van het Coenplein tussen. We

willen het voor recreatief en langzaam verkeer langs de IJ oever plaats laten vinden. En daarnaast zouden er nog 1 of 2 HOV lijnen kunnen komen naar één of beide metrostations.”

Die overstappunten worden daarmee wel potentieel aantrekkelijke plekken, zorgt dat voor een herverdeling van verschillende soorten functies in Noord?

“Eigenlijk zit dat al in de ontwikkeling, het is eigenlijk al helemaal dichtbestemd. In de oren van de afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg komt een P&R locatie, die dan direct op dat knooppunt zit. Elzenhagen en het stationsgebied worden ontwikkeld, daar komen torens, gaat er heel dichtbebouwd uitzien. Er zijn allerlei plannen geweest voor een Ikea, voor kantoorontwikkelingen. Dat is jaren geleden al gesneuveld. Er was nog een tijdje sprake van een sport Dome, is nog concurrentie met Zuidoost geweest. En nu komt dat in Zuidoost ook niet. Uiteindelijk is het dus een woonwijk geworden met grondgebonden woningen en langs de singel meer appartementen. En dan ben je er in dat gebied wel zo’n beetje.

En bij de Van Hasseltweg zal dus het Noorderpark wel profiteren. En dan zie je aan de oostkant dat daar de Albatros staat, zoiets zal je aan de andere kant bij dat winkelcentrum ook krijgen.”

Zal ook het gebied verder van de haltes af zich ontwikkelen?

“De Bongerd heeft al een dekkend plan, behalve dat er nog een discussie met de stad is. Wij vinden dat er nog een extra verbinding moet komen. Dat zou dan de tunnel vanaf de IJdoornlaan moeten zijn richting de IJ oevers. Alleen het tracé van de tunnel zat voor een groot deel in de grondexploitatie van De Bongerd, dus dat is er weer uitgegooid om De Bongerd betaalbaarder te maken. Die verbinding heeft vooral de functie om alles wat op de IJ oever gebeurt, te ontsluiten. Er is nu alleen een verbinding via de Cornelis Douwesweg en de Nieuwe Leeuwarderweg.

Maar zullen de ontwikkelingen nabij de Noord-Zuidlijn ook afstralen op de rest van Noord?

“In die zin dat naarmate de oost-west verbindingen beter worden, dat die ontwikkelingen zich ook sneller laten voelen. Maar niet in die zin dat daar ook extra ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten zijn.

Het is natuurlijk wel zo dat als Nieuwendam-Noord en De Banne geherstructureerd zijn, dat dan de Molenwijk daarvoor in aanmerking komt. Maar die plannen hangen natuurlijk niet samen met de Noord-Zuidlijn.

Verder is er vanuit de deelraad wel een balletje opgegooid om de Noord-Zuidlijn door te trekken naar Purmerend. Maar Purmerend zelf heeft daar niet echt behoefte aan. De Waterlandse gemeenten hebben een soort eigen visie voor de ontwikkeling van dat gebied, ze willen wel betere verbindingen. Eerlijk gezegd denk ik ook dat er wel een groot risico is als je die lijn door Waterland heen trekt naar Purmerend. Dat heeft een enorm structurerende werking, die je eigenlijk niet wilt, in landelijk Noord. Op zich rijden er wel genoeg bussen, dus die verbinding is er wel, alleen het probleem is dat het wel een file van bussen is.”

Zal de verbinding tussen Noord en de regio ten noorden van de stad ook versterken?

“Het beleid is erop gericht om de kwaliteiten in dat gebied te versterken. Van een veenweidegebied is het een metropolitaan landschap geworden in de structuurvisie. Maar tot voorkort kwam men wel vanuit Purmerend hier boodschappen doen, omdat het parkeren gratis was. Dus in die zin weten ze je wel te vinden. Verder bleek uit een

onderzoek van verhuizingen dat er ook nogal wat mensen vanuit Purmerend hier naartoe komen. Maar hoe dat met bedrijven zit, dat weet ik niet.”
Maar ik zou niet durven zeggen dat Noord meer op de kaart komt in de regio.”

Nu bestaat wel het gevaar dat men doorreist naar de stad en daar bijvoorbeeld boodschappen doet

“Ja, dat is zo. Dat was ook een beetje ons voorbehoud om een P&R locatie te maken van 1000 plaatsen. Het idee vanuit de stad was, dat ze al dat verkeer niet in de stad wilden hebben. Dus moest het maar aan de randen. Wij op onze beurt zijn een beetje bang dat je daardoor verkeer uit de hele kop van Noord-Holland, dat hier anders niet gekomen zou zijn, het wel heel makkelijk maakt om hier te komen parkeren. Maar dat zal zich moeten bewijzen. Je moet het hier maar zo aantrekkelijk mogelijk maken denk ik.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in het algemeen?

“Ik denk dat we het misschien wel onderschatten. Al jarenlang ben ik vertrouwd met dat idee dat de Noord-Zuidlijn komt, en straks komt hij er echt. Maar ik denk dat het een groot positief effect heeft. Tien jaar geleden had ik misschien een negatief effect verwacht, omdat ik ook de keerzijde ervan ken in de metrostations in de stad. Daar is heel lang ontzettend veel junkproblematiek geweest, maar sinds alles met poortjes en bewaking is afgesloten, is dat veel minder. Maar anders zou dat probleem dus getransporteerd zijn naar Noord, en ik denk dat dat nu niet het geval is.”

In welk opzicht verwacht u positieve effecten?

“Ik denk puur het psychologische effect, dat je zo in Noord bent. De centrumontwikkeling heeft ook een heel sterk verband met die metrolijn, dat was zonder metro niet gebeurd. Op de IJ oevers iets minder, er is even gesproken over die aftakking, maar die ontwikkeling was zonder metro ook wel opgetreden. Die ontwikkeling op Overhoeks is bijvoorbeeld op gang gekomen doordat Shell vrij plotseling zich terugtrok, waardoor het terrein vrijkwam. Maar vooral vanuit het opzicht van beeldvorming zal het grote positieve effecten hebben, Noord raakt meer bij de rest van de stad betrokken.”

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Ik denk dat dat psychologische effect ook andersom is, dat je minder op een eiland zit. Je merkt het ook aan de naamgeving, van het ziekenhuis en het winkelcentrum. Heet allemaal ‘Boven het IJ’, heel erg bewust van die uitzonderingspositie. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Maar er zijn ook tegenovergestelde tendensen, bij die structuurvisie hebben we heel erg gemerkt dat er vanuit stedelijke ontwikkeling wordt gedacht aan het elkaar relateren van beide IJ oevers, door ook in Noord stedelijke ontwikkeling te gaan doen. Aan de andere kant wordt vanuit de haven Amsterdam duidelijk dat het IJ steeds meer een snelweg wordt. De overslag over water gaat tot 2020 meer dan verdubbelen. De trend is ook om steeds meer containers te stapelen. Dus dat zit de kris-kras bewegingen heel erg in de weg, uit het oogpunt van veiligheid. Vanuit stedelijk oogpunt ga je het IJ dus steeds meer zien als een waterplein, maar eigenlijk loopt er dus een snelweg doorheen. Dat is juist weer een barrière. Het bedingen van een pontje zal een hele lastige discussie met de havendienst worden.”

In Rotterdam bestaan bruggen, die ook zorgen voor een visuele relatie tussen de beide delen van de stad

“We hebben daar twee jaar geleden wel een studie naar gedaan, aan de oostelijke helft van het IJ. Er zijn twee mogelijkheden onderzocht, die bleken allebei lastig te zijn, dus er werden hoge eisen aan zo’n brug gesteld. We zien het voorlopig nog niet gebeuren, voorlopig is het nog moeilijk om zelfs maar een pontje te laten varen. Andersom ziet men aan die kant van Noord nog geen dusdanige ontwikkelingen die zo’n brug, of zelfs maar een pontje, rechtvaardigen. Het zou wel een katalysator-effect kunnen hebben, net als aan de westelijke kant van Noord. Aan die kant van Noord zou de afstand veel te groot zijn voor een brug.”

Interview H. Detmar

13-05-2011, Dienst Noord-Zuidlijn

De heer Detmar is directeur omgeving van de Dienst Noord-Zuidlijn. Hij houdt zich grofweg bezig met alle zaken die niet direct met de bouw te maken hebben. Dan gaat het bijvoorbeeld om de relaties met stadsdelen, de impact van de werkzaamheden op de omgeving en de uitstraling en inpassing van de stations.

Wat is het belang geweest van het ruimtelijke aspect in de discussies en besluitvorming over de Noord-Zuidlijn, of is de vervoerwaarde van de lijn het belangrijkste aspect geweest?

“Ja, je kunt heel duidelijk zien in de discussies die eind jaren '80 begonnen dat het er echt om ging om het dichtslibben van de stad tegen te gaan. Dus dat het echt de bedoeling was om daardoor op maaiveld weer de ruimte te krijgen voor wandelaars, fietsers. Het was toen ook vrij erg. Daarna zijn er ook allerlei andere maatregelen doorgevoerd, zoals een forse verhoging van de parkeertarieven, die ook hun bijdrage hebben geleverd. Maar hij was echt bedoeld om de verkeersdruk te verminderen.”

Het openbaar vervoer is ook wel bomvol nu natuurlijk

“Het OV zit echt vol, trams kunnen er ook niet meer bij. Ik bedoel: er rijden over het Damrak al 5 of 6 trams. Dus het zit inderdaad echt vol, dat was de reden. De prognose was ook, en dat is wel wat anders uitgepakt, dat het reizigersaantal nog fors zou groeien. Dan zou je helemaal spaak lopen. Dus hij had niet primair als doel om gebieden met elkaar te verbinden waardoor we die gebieden beter kunnen ontwikkelen.”

Het belangrijkste is geweest: mensen vervoeren

“Ja, de verkeersproblematiek oplossen zal ik maar zeggen. Dus niet een ontwikkeling, maar de verkeersproblematiek.

Uiteraard hingen daar wel studies omheen, dat het bovendien ook altijd goed is voor een gebied waar een station komt, dat er weer dingen gebeuren. Maar dat was niet het primaire doel.”

Dus er wordt wel vanuit gegaan dat er ontwikkelingen optreden rondom de haltes?

“Je ziet dat, om even naar Amsterdam-Noord te stappen, trouwens hier in centrum zie je het ook, dat daar rond het kopstation Buikslotermeerplein een heel coalitie project is opgestart van de centrale stad en het stadsdeel. Daar wordt echt gepoogd om een heel gebied te ontwikkelen rond dat station.”

Nou is die ontwikkeling wel vertraagd

“Nou ja, ach, het is natuurlijk een economische crisis. De stad heeft niet veel te besteden. Die moet echt heel goed kijken waar ze het geld dat ze heeft aan uit wil geven. Zo'n ontwikkelaar als ING is wat terughoudend geworden, dus dat klopt. Maar dat is bij dit soort processen niet zo raar. Dit gaat over termijnen van 20-30 jaar, dit gaat niet over 5 jaar ofzo. Dus als er eens een paar jaar vertraging inzit, dat klinkt altijd heel lullig, maar zo moet je dat wel zien. Die lijn ligt er straks voor 100 jaar of nog langer, dat gebied wordt ontwikkeld en daar wordt aan gewerkt, en ja dan duurt het iets langer.”

Daar is de komst voor de Noord-Zuidlijn wel heel belangrijk voor geweest?

“Zeker, daar was het heel belangrijk voor. Je vroeg zonet naar de volgorde. In de jaren ’90 met de besluitvorming ging het om het vervoeren van mensen, en ging het vooral ook om de stad die aan het dichtslippen was. Wat je ziet is als zo’n besluit eenmaal is genomen of als duidelijk is hoe het eruit gaat zien, dat je ook mensen krijgt die gaan nadenken over wat dat dan betekent. En dan ontstaat zo’n project in Noord, wat misschien anders ook wel ontstaan was, maar wat nu zeker gewoon uitgaat van de potentie van de Noord-Zuidlijn. Dat is ook de reden dat er niet alleen een metrostation komt, maar ook een vrij groot busstation. Zodat je ook het aantal busbewegingen door de IJ tunnel op termijn kunt ontlasten en de bussen uit de regio daar neerzet en mensen daar laat overstappen.”

Waardoor het winkelcentrum ook wat aantrekkelijker wordt

“Zeker, dat is natuurlijk belangrijk voor degenen die daar functies gaan ontwikkelen. Een van de eerste dingen is het ROC dat daar nu een gebouw neerzet. Vrij fors, ik weet niet hoeveel leerlingen. Er zijn plannen voor een bioscoop. Nou, een ROC en een bioscoop dat klinkt mij goed in de oren.”

En dan nog het winkelcentrum dat vernieuwd en uitgebreid wordt

“Dat wil het stadsdeel ook heel graag, dat is een oud zootje. Dat mag wel eens geüpgraded worden. Dat is vreselijk, ik vind het niet meer van deze tijd. Dan is zo’n lijn een stimulans om dat te doen. Je moet het toch doen, maar doordat er nu die metro komt dachten we in ieder geval dat het iets makkelijker zou zijn om projectontwikkelaars en financiers te vinden. Je weet dat het daar toch uiteindelijk een druk punt van mensen wordt. Dus als je die omgeving nou maar aantrekkelijk genoeg maakt. P&R, daar wordt ook over nagedacht wat daar precies ontwikkeld moet worden aan capaciteit. Ook weer om de winkelfunctie te ondersteunen.”

Even over de gevolgen voor de stedelijke omgeving in het algemeen: wat zullen de gevolgen zijn voor de woningmarkt? Zal het bijvoorbeeld duurdere segmenten aantrekken?

“Dat is mijn verwachting wel. Maar ik ben daar niet heel goed in thuis. Voor heel Noord geldt denk ik wel dat je straks veel makkelijker bij de stad bent en de functies van het centrum, dat dat een prijsopdrijvende waarde heeft. Ook voor de woningen. Er zijn toch genoeg mensen die wel van alle voordelen van de stad willen profiteren, maar het ook wel fijn vinden om buitenaf te wonen. Noord is natuurlijk toch een buitengevoel, en hoe noordelijker je gaat hoe meer. Dus ik verwacht dat het een prijsopdrijvend effect zal hebben. En wat je natuurlijk ook een beetje hoopt is dat je met name in de omgeving van de Van Hasseltweg, Mosplein, dat je daar een stuk stedelijke vernieuwing krijgt. En ook dat je op termijn toch kijkt hoe je die Van der Pekstraat en dat soort straten verder kunt ontwikkelen. Dat zal eerder gebeuren doordat je nu ook voor mensen die wel houden van de stad makkelijker bereikbaar bent. Dus je krijgt gewoon meer concurrentie voor de woningen, en dat helpt.”

Je ziet het ook in een project als Elzenhagen-Noord

“Je ziet dat in dat project die ontwikkeling van een paar honderd woningen nu toch doorgezet wordt. En dure woningen ook, en dan denk je: ‘nou, dat is wel lef hebben van zo’n projectontwikkelaar in deze tijd’. Maar die verwacht kennelijk dat dat wel lukt om ze kwijt te raken.”

Wat zullen de gevolgen zijn voor de voorzieningen en de bedrijvigheid?

“Dat kan twee kanten uitgaan. Enerzijds denk je: ja. Rond zo’n Buikslotermeerplein, daar komt een halte, daar komen veel mensen, dus dat zal ook wel voorzieningen gaan creëren. Anderzijds maak je natuurlijk de reisduur naar bestaande voorzieningen veel korter. Waarom zou je nou nog theaters aanleggen in Amsterdam-Noord, als de mensen met 10 minuten op de Vijzelgracht zitten of bij al die voorzieningen die de stad al heeft. Of dat een gevaar is, ik ben benieuwd, ik heb daar geen idee van. Ik kan me bij allebei wat voorstellen. Laten we ook niet vergeten dat we niet alleen die metro aanleggen, maar in Noord natuurlijk ook die hele IJ oever aan het ontwikkelen zijn. Het filmmuseum, MTV, heel veel creatieve industrie, creatieve mensen. Zal goed zijn voor de woningmarkt, hippe/trendy restaurants heb je al natuurlijk. Ik verwacht vooral dat dat effect zichzelf gaat versterken. Dus dat je gebieden krijgt, met name langs de IJ oever, die op een gegeven moment zoveel kritische massa hebben, dat ze weer nieuwe dingen gaan aantrekken. Dat duidelijk wordt dat je daar bij moet zijn, net als de binnenstad van Amsterdam dat heeft, dat je dat daar ook gaat krijgen.”

In hoeverre stralen die ontwikkelingen ook af op de rest van Noord?

“Dat weet ik dus niet. Als je het mij vraagt, als ik dat ook in andere steden zie, dan verwacht ik dat het uiteindelijk redelijk beperkt blijft. Dat gaat niet helemaal uitvleken naar heel Noord. Ik denk dat je een breed lint langs de IJ oevers krijgt, die voor een belangrijk deel ook losstaat van de Noord-Zuidlijn. En wat cirkels rond met name het Buikslotermeerplein. Ik verwacht dat de halte bij de Van Hasseltweg wel enige impact heeft, maar de impact zal vooral bij het Buikslotermeerplein zijn. Daar wordt ook duidelijk door de stad op gefocust. Is ook een keuze, je kunt niet alle gebieden tegelijkertijd aanpakken. En je ziet dat de stad en het stadsdeel hun focus ook op het meest noordelijke hebben gelegd.”

Hoe zit het met de kantoren bij het Buikslotermeerplein?

“Ja, volgens mij komen daar ook kantoorvoorzieningen. Er wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt waarin dat soort functies redelijk wat ruimte krijgen. Maar heel concreet... Ik weet dat er wel over kantoorlocaties wordt nagedacht. Onderwijs, kantoren. De bioscoop is de belangrijkste recreatieve voorziening. En de winkels, wat horeca, nog wat winkels bij het station zelf.”

Er zijn ook nog plannen geweest om een soort sport dome te bouwen

“Dat gaat niet door, volgens mij was het een concurrentie tussen toen nog de Heineken Music Hall en de Dome. En uiteindelijk werd de HMH gewoon de Music Hall, dus kon de Dome nog een soort sportcentrum zijn. Maar ook dat was zo’n grote investering. En er waren ook nog plannen om de Arena weer uit te breiden. Ik weet niet precies wat de overwegingen zijn geweest, ik denk dat het gewoon allemaal te duur is. Je moet iemand vinden die dat risico wil nemen.”

U verwacht dus minder grote effecten bij de Van Hasseltweg?

“Ja dat zei ik net al. Er is niet zoveel ruimte. Dus wat je daar vooral gaat zien, is dat het forensen gaat trekken, de mensen die in die wijken wonen. Dus ik verwacht ook niet dat het een bestemmingsgebied gaat worden in de zin van dat mensen daar naartoe gaan om bijvoorbeeld naar de markt te gaan.

Het enige dat je kunt krijgen: Van Hasseltweg is natuurlijk niet heel ver weg van die IJ oevers, en er is ook geen station Sixhaven waar in het verleden wel sprake van was. Maar dat zou zo dicht bij de Van Hasseltweg liggen. En ook omdat het plan is dat de

ponten blijven varen, zo dicht bij het centraal station, daarom is het geschrapt. Er is wel een aantal jaar geleden nog weer eens opnieuw naar gekeken. Het is ook zo aangelegd dat het eventueel wel omgebouwd kan worden tot een station. Dat station is er dus niet, dus de Van Hasseltweg zal wel wat mensen trekken vanuit de IJ oevers.”

Toch is dat nog wel een stuk lopen vanaf de IJ oever

“Ja ik vind het ook wat te ver. Dus als je echt op de IJ oevers zit, dan pak je toch gewoon de pont. Dus de enige manier om die Van Hasseltweg verder te stimuleren, is gewoon de frequentie van de ponten terug te brengen. Maar ik denk niet dat dat gaat gebeuren. Ik denk dat de Van Hasseltweg vooral een functie gaat hebben voor de forensen. Geen bestemming, want als je aan de IJ oevers moet zijn en je komt ergens anders vandaan, dan is het volgens mij veel makkelijker om op CS uit de metro te stappen. Dan stap je op de pont naar de NDSM werf, IJplein of het Buiksloterweg en dan loop of fiets je naar waar je ook maar moet zijn.”

Er is ook weinig ruimte beschikbaar in de nabijheid van de Van Hasseltweg

“Nee, er is ook geen ruimte om daar veel aan ontwikkeling te gaan doen. Dat wil het stadsdeel ook niet. Laten we even goed in de gaten houden dat ze opdrachtgever zijn voor het verlagen van de Nieuwe Leeuwarderweg. Om die parken te verbinden met die bruggen die eroverheen gelegd zijn. Dat kon daarvoor niet. Dus echt een groenzone die Noorderpark gaat heten, ook de beoogde naam voor die halte. Dus de ruimte die je hebt, wil je ook niet volbouwen. Dus ik denk echt dat het een forensenhalte gaat worden.”

Dus het worden echt twee verschillende haltes?

“Ja, absoluut. De een echt een OV-knooppunt, gelet ook op het busstation dat er komt. Plus ook een bestemmingslocatie, als je daar genoeg voorzieningen maakt. En ik verwacht dat Van Hasselt echt wordt voor de mensen die daar wonen, om naar CS of de stad, waar ze ook maar werken, te gaan.”

Zal Noord in zijn geheel een andere positie innemen binnen de stad?

“Ja, dat verwacht ik wel. Je ziet dat ook in de dRO studies. Het is alleen een beetje de vraag op welke manier en hoe snel. We hadden het er net al over. Eigenlijk is de verwachting toch dat de nieuwe functies vooral rond de IJ oevers en rond het Buikslotermeerplein komen. Dat het voor de rest nog heel erg sterk een woongebied zal blijven. Maar dat het waarschijnlijk wel gevoelsmatig meer onderdeel van Amsterdam gaat worden. Zo gaat dat toch, het IJ zit er nu tussen waar je alleen met een bootje overheen kunt. Met de fiets is het geloof ik onmogelijk via een vaste verbinding. En dat verandert straks toch, een metro eronderdoor betekent dat je toch meer eenheid in de stad krijgt. Dat Noord meer onderdeel van de stad wordt.

Aan de andere kant, als ik kijk naar de ontwikkeling in Zuidoost, dan zie je dat dat gebied zich geweldig ontwikkeld heeft. Het hele Arena gebied, ook natuurlijk door de upgrade die de NS in station Bijlmer heeft gestopt. Als je ziet wat zich daar allemaal aan functies neergezet heeft. Maar dan zie je ook weer: dat is dat gebied. En her en der langs enkele haltes zie je dan een kantoor van de brandweer, zie je nog wat kantoren. En voor de rest is het qua woonwijk, om heel andere redenen, ook geüpgraded. Maar om nou te zeggen: Zuidoost is Amsterdam... Waar ik net van zei: gevoelsmatig wordt het misschien meer Amsterdam, dat is in Zuidoost niet gebeurd. Nog steeds is Zuidoost Zuidoost, behalve misschien dat Arena gebied dat wel echt als Amsterdam wordt gezien. Maar het woongebied wordt echt nog gezien als Zuidoost.”

Zou dat in Noord ook het geval kunnen zijn, dat de IJ oevers als Amsterdam worden gezien en de rest nog vooral als Noord?

“Dat zou heel best kunnen. Ik durf dat niet te zeggen.”

Er is wel een ontwikkeling zichtbaar dat Noord meer bij de stad betrokken raakt, kan dat nog verder versterkt worden?

“Nou ja, dat gaat ook door politieke dingen versterkt worden. Je hebt nu die stadsdelen, en stadsdeelbesturen, stadsdeelraad. Wat je overal in de stad ziet, is dat stadsdelen ervoor kiezen om zichzelf heel erg te profileren. Dat doe je door de eigenheid van jou gebied te benadrukken. Elk zichzelf respecterend stadsdeel wou zijn eigen winkelsuper centrum, en dat wou zijn eigen kantoren knooppunt en lintjes knippen voor de bestuurders. Dus zolang je stadsdeelbesturen hebt, benadrukken die ook het unieke karakter van Noord. ‘Wij zijn niet dat verderfelijke Amsterdam, wij zijn landelijk Noord.’ Misschien wil je die waarden nog steeds wel benadrukken, maar in ieder geval ben je wel af van die profileringsdrift van de stadsdeelbesturen. Dus het is al heel sterk de vraag hoe over een jaar of 5 of 10 de centrale stad zegt ‘hoeveel nadruk leggen wij op Amsterdam als geheel? Of ligt nog steeds de focus op de Dam, dat is het middelpunt van de stad, en de Jordaan?’ Maar ik denk wel dat het afschaffen van de stadsdelen het makkelijker zal maken om er meer een eenheid van te maken.”

Nou is het wel de vraag of de noorderling daarop zit te wachten, om die eigen identiteit op te geven

“Zeker, daar heeft hij in ieder geval tot nu toe (soms gewoon vanwege de goedkopere woningen) ook voor gekozen. Toch landelijk Noord, dat klopt.”

Wat zal het effect zijn van de Noord-Zuidlijn voor het OV netwerk van Noord, zal het heel erg ingekrompen worden?

“Ik denk dat dat wel meevalt. De belangrijkste verandering is dat heel veel regiobussen zullen gaan eindigen op het Buikslotermeerplein en niet meer doorrijden naar CS. En dus misschien ook een wat ander netwerk in Noord zelf, heel veel bussen die in Noord rondjes rijden die hebben uiteindelijk als doel om te eindigen bij het CS. Maar ik denk dat op zich het netwerk in Noord niet veel zal veranderen, behalve dan het aantal verbindingen tussen Noord en CS, dat zal heel drastisch afnemen.

Wat overigens wel interessant is aan het nieuwe busstation, daar is nog uitgegaan van alle bussen zoals die in het verleden reden. Dat wordt straks een heel groot busstation.”

Zullen er in Noord meer oost-west verbindingen komen, die aansluiten op de metrohaltes?

“Ik verwacht niet dat er veel meer komen dan nu, want waarom zou je? Maar jij drukt het wat beter uit dan ik dat net deed. Ik verwacht dus inderdaad dat er veel minder richting CS gaat, dus dat je wel een herschikking van het noordelijke netwerk krijgt. Die veel meer richting Buikslotermeerplein, maar misschien ook wel de Van Hasseltweg, zullen zijn. Dus dat klopt, dan zal het meer oost-west zijn.

Het feit dat de bussen gaan eindigen bij het Buikslotermeerplein lijkt mij gunstig doordat daar dan reizigers gaan overstappen

“Zeker, en gunstig voor het milieu. Om allerlei redenen is het gunstig. De enige vraag is: wat vindt de reiziger ervan? Je moet dan toch overstappen. Ik ben zelf ook forens,

en vind een keer overstappen als mij dat tijdswinst oplevert niet zo erg. Maar heel veel mensen die vinden het niet zo erg als het 5 of 10 minuten langer duurt, die zitten helemaal niet te wachten op een extra overstap. Maar uiteindelijk hebben ze geen keus.

Maar die overstap gaat zeker gunstig uitpakken voor het Buikslotermeerplein.”

Is dat ook een reden geweest om de buslijnen daar te laten eindigen?

“Nee, dat heeft volgens mij puur met vervoerefficiëntie te maken.”

Over het tracé: was het niet handiger om hem nog een stukje door te trekken naar de afrit van de A10?

“Feitelijk is het Buikslotermeerplein er zo’n beetje naast. Ik weet eerlijk gezegd niet of daar in de jaren ’90 over nagedacht is. Maar ik kan me goed voorstellen dat je dat niet gedaan hebt. Op die kruising kun je toch niks, dat is al een gigantisch knooppunt. En nu is het vanaf de A10 de eerste afrit. Maar daar is nu discussie over, over de precieze hoeveelheid plaatsen en dat soort dingen. Maar daar komt in principe precies in het oor van de afrit de P&R. Met 50 meter ben je bij de metro of de bussen. Maar hij ligt zo dichtbij de A10, dat zal de barrière niet zijn. Doortrekken zou geen meerwaarde hebben opgeleverd.”

En doortrekken de regio in, naar Purmerend of Zaandam?

“Ja, daar is ooit wel sprake van geweest. Ik weet niet precies waarom dat niet doorgegaan is. Dat zou misschien op termijn nog kunnen. Er zijn een paar mogelijkheden voorzien. Eventueel kun je hem nog een keer doortrekken naar Purmerend. Verder is een aftakking bij Sixhaven naar Zaandam een mogelijkheid. En aan de zuidkant heb je het mogelijke doortrekken naar Amstelveen, waar heel concreet nu over gedacht wordt. Er zit nog ergens de Schiphol variant in de verre toekomst.

Purmerend dat snap je, Zaandam en Schiphol die zijn door het spoor al zo goed ontsloten. Alleen vanuit Noord is Zaandam weer minder goed te bereiken, daarom zou zo’n Sixhaven zijtak wel gunstig zijn.”

Ik vroeg het omdat Noord een stadsdeel is dat sterk op de regio georiënteerd is, dus of het wellicht ook logischer is om de metro door te trekken de regio in

“Je kunt je afvragen wat het belang van de stad Amsterdam daarbij is. Dat zou nuttig zijn voor Amsterdam als die mensen vanuit Purmerend in Amsterdam komen winkelen. Als het alleen maar betekent dat het nog makkelijker wordt voor de mensen van Noord om naar Purmerend te gaan... Ik chargeer natuurlijk wat. Maar nu beoog je om Noord meer bij de stad te betrekken en juist de oriëntatie op de rest van Noord-Holland wat te verschuiven. Althans, dat is een effect wat je kunt krijgen. En het was niet primair bedoeld om Noord meer op Noord-Holland te oriënteren. Het was sowieso niet primair bedoeld om dat soort dingen te veranderen, maar vanwege de verkeersproblematiek.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn op Noord in zijn geheel?

“Ik denk heel positief. Ik denk dat het een aantrekkende woningmarkt betekent. Eerst dichtbij, langzaam maar zeker wat verder uitvloeiend. Ik denk dat het aantal voorzieningen et cetera zal doen stijgen. Uiteindelijk ook ontlasting van de verkeersbewegingen, wat gunstig is voor het milieu. Dus ik denk echt een positief effect.”

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Dat vind ik een lastige vraag. Die ontwikkeling was misschien uiteindelijk ook wel kunnen optreden, maar zeker niet zo efficiënt en zeker niet in dit tempo. Je moet je echt realiseren dat je straks in 3 minuten op het CS staat en in 16 minuten op de Zuidas waar je makkelijk kunt gaan werken of wat dan ook. Die impact zal heel groot zijn en gunstig, daar ben ik van overtuigd. Je verbindt een woongebied met een werkgebied, want de Zuidas zal toch de komende 20 jaar als werkgebied alleen maar toenemen. Hoogwaardige arbeid, dus ook hoogwaardige arbeidskrachten, dus ook dure woningen. Dat was zonder metro niet gebeurd, dan was waarschijnlijk de oriëntatie op de regio sterker geweest. Maar de hele ontwikkeling van mainport rond de IJ oevers, Schiphol, hoogwaardige kantoren, dat zit toch allemaal aan de zuidkant van het IJ. En dat betrek je er zo veel beter bij. Dus het is zeker van groot belang.”

Denkt u niet dat het vooral ook een psychologische kwestie is voor Noord?

“Ja, dat gaf ik daarnet al aan. Het feit dat je met de rest van de stad verbonden bent met een boot, dat is toch een hele andere associatie dan een metro. Die gaat onder de grond, dus je hebt ook geen idee of je onder water of wat dan ook doorgaat. Dus ja, dat zal ook een psychologisch effect hebben. Waardoor ik dus verwacht dat ze zich meer verbonden voelen met de rest van de stad.”

Interview A. Ale

18-03-2011, via email

De heer Ale is als makelaar werkzaam bij Van De Steege makelaars.

Wat is er aantrekkelijk en minder aantrekkelijk aan wonen in Noord, en welke plekken in Noord dan met name?

“Wonen in Noord is eigenlijk in alle gevallen prima of goed. Ooit is ervoor gekozen om de grootste voorraad huurwoningen in Noord te realiseren (een gemeente moet een bepaalde verhouding/ voorraad huurwoningen hebben). Dit kan zorgen voor een diversiteit aan “problemen”. Samengevat zie je doorgaans concentratieproblemen. Veelal gaan mensen van zelfde culturen of hetzelfde opleidingsniveau zich op een zelfde locatie vestigen. Hierdoor ontstaat er een bepaalde uitstraling van een wijk/ buurt, maar ook (lichte) criminaliteit. De voorraad huurwoningen in Noord is dus het grootst en daardoor zijn er verschillende incidenten (geweest), zijn er minder goede buurten en is vooral de Van Der Pek buurt het minst (zie www.amsterdamnoord.nl).”

Hoe verklaart u de opbouw van de woningmarkt in Noord, met relatief veel (sociale) huurwoningen en weinig koopwoningen in de hogere segmenten?

“Zie mijn antwoord hierboven. Woningaanbod in de hogere segmenten heeft vooral te maken met vraag en aanbod. Inmiddels zijn er een aantal leuke en naar verhouding duurere locaties in Noord (landelijk Noord en de verschillende dijken), maar jarenlang was er weinig behoefte om duurder te bouwen aangezien mensen met een dergelijk budget doorgaans kozen voor landelijk Noord, Landsmeer, Oostzaan of Amsterdam binnen de ring onder ‘t IJ. Daarnaast heeft het ook alles te maken met rendement op de ontwikkeling. Kleinere eenheden en stapelbouw (hoogbouw) geeft de mogelijkheid om meerdere woningen op een kleinere oppervlakte te realiseren. Hierdoor neemt het risico af (spreiding) en het rendement (de winst) toe.”

Zijn hierin veranderingen zichtbaar, bijvoorbeeld in verhouding huur/koop en woningprijzen?

“Op dit moment worden er veel woningen vanuit de verhuur verkocht. Dat kan i.v.m. de verhoudingen koop en huur en komt ten gunste van de woonkwaliteit in een bepaalde buurt of omgeving. Huurders trekken zich qua wonen op aan de kopers en hierdoor zijn veranderingen duidelijk zichtbaar in de wijken waar huurwoningen verkocht worden. Dit noemen we uitponding. Omdat de verschillende woningbouwverenigingen woningcorporaties om dit moment veel huurwoningen afzetten zien we relatief lage koopprijzen voor dit aanbod, veelal vrij op naam (alle bijkomende kosten zijn in dit geval voor de verkoper i.p.v. de koper) en blijven particuliere verkopen achter. De woningprijzen zijn wel stabiel.”

Voor welke groepen bewoners is wonen in Noord interessant, en is hierin verandering waarneembaar?

“Eigenlijk iedereen. Er is genoeg aanbod voor starters met een goede bereikbaarheid naar de stad, doorstromers (veel jonge wijken, nieuwbouw, kindvriendelijke wijken, voorzieningen in de buurt), de wat kapitaal krachtigere kopers (vrijstaand wonen met een enorme kwaliteit qua omgeving, bereikbaarheid en voorzieningen) en ouderen (gezonde Verenigingen van Eigenaars en levensloopbestendige woningen. Een ‘opvallende’ verandering is dat vooral de starter Noord lijkt te ontdekken. Dit zou te maken kunnen hebben met de komst van de N-Z lijn.”

Zijn er tekenen die wijzen op toenemende aantrekkelijkheid van de gebieden rondom de toekomstige haltes van de Noord-Zuidlijn?

“Ja en nee. Enerzijds merk je wel dat de twijfel wordt weggenomen door de toekomstige ontwikkelingen en daarbij behorende aantrekkingskracht. Maar zeg nou zelf, zou jij een spijkerbroek die je lelijk vindt wel kopen als je hem met 50% korting kunt kopen. Je gaat niet 10 jaar onplezierig wonen omdat de verwachting is dat je straks met een aardige winst (van laten we zeggen 25.000 euro) kan verkopen. Er zullen maar weinig mensen zijn die speculatief kopen. Per saldo kun je alleen met enige zekerheid winst maken wanneer je vandaag inkoopt en op hele korte termijn verkoopt. Niemand weet hoe de wereld er over een paar jaar uit ziet.”

In hoeverre houdt Van de Steege makelaars in Amsterdam-Noord rekening met de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Als de lijn er eenmaal is, dan zal dit duidelijke veranderingen met zich meebrengen. Maar het is niet alleen de Noord-Zuidlijn die het verschil gaat maken. We zijn inmiddels al 10 jaar bezig om de leefkwaliteit in Noord te verbeteren (d.m.v. o.a. uitponding). Wij rekenen overigens nergens op. Dat zou onverstandig zijn en wellicht zelfs risicovol. Neem bijvoorbeeld de locatie van onze vestiging. Het Buikslotermeerplein is aan het veranderen en toen wij ca. 15 jaar geleden hier begonnen, zou het gebouw waarin wij zitten gesloopt worden. Inmiddels staat het er nog altijd en zijn er nog steeds plannen.”

Interview B. Melchers

04-04-2011, via email

De heer Melchers is makelaar/taxateur onroerend goed en kantoorleider van Hoekstra & Van Eck makelaars, vestiging Amsterdam-Noord

Wat is er aantrekkelijk en minder aantrekkelijk aan wonen het kopen van een woning in Noord, en welke plekken in Noord zijn dan met name aantrekkelijk?

En zijn hierin ontwikkelingen zichtbaar?

“Noord kent veel verschillende gebieden, met elk z'n voors en tegens.

Over het algemeen is te stellen dat in Noord positief is, de woonwijken zijn ruim opgezet met veel groen, verder is er nog landelijk Noord. De ligging t.o.v. het centrum is positief en de prijs/kwaliteit verhouding van de woningen is goed. Er vindt momenteel een positieve ontwikkeling plaats in cultuur.

De belangrijkste nadelen zijn dat bepaalde bevolkingsgroepen oververtegenwoordigd zijn, er is relatief veel armoede en een beperkt uitgaansleven.”

Hoe verklaart u de opbouw van de woningmarkt in Noord, met relatief veel (sociale) huurwoningen en weinig koopwoningen in de hogere segmenten?

“Noord is opgezet als arbeidersgebied voor werknemers in de voormalige scheepsbouw. De grotere woningen waren voor directie en notabelen, de kleinere woningen voor het personeel. Vanaf jaren '60 zijn er veel uitbreidingen geweest, met daarin veel sociale huurwoningen, vanwege ruimte en geringe kosten.”

Zijn hierin veranderingen zichtbaar, bijvoorbeeld in verhouding huur/koop en woningprijzen?

“Ja, er vindt sloop/nieuwbouw plaats en ook uitbreidingsniewbouw met daarin 70 % koop- en 30% sociale huurwoningen. Daarnaast veel uitponding (= verkoop van voormalige huurwoningen).”

Voor welke groepen bewoners is wonen in Noord interessant, en is hierin verandering waarneembaar? En is de positie van de woningmarkt in Noord in regionaal opzicht aan het verschuiven, trekt Noord meer mensen uit de wijdere omgeving van Amsterdam, bijvoorbeeld uit de regio ten noorden van de stad (Monnickendam, Purmerend)?

“Noord trekt zeker meer mensen van buiten Noord zelf. Over het algemeen komen die mensen niet uit het gebied ten noorden van de stad, maar juist veel uit Amsterdam-Oost en Centrum of verder uit het land. We zien dat Noord steeds hipper en gewilder wordt.”

In hoeverre hebben al deze ontwikkelingen te maken met de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Die hebben niet veel te maken met de komst van de Noord-Zuidlijn, in die zin leeft het nog niet echt. De ontwikkelingen hebben met name te maken met de groei en vestiging van nieuwe bedrijven in Noord. Daarnaast komen er steeds meer leuke restaurants, evenementen e.d.”

Zijn er tekenen die wijzen op toenemende aantrekkelijkheid van de gebieden rondom de toekomstige haltes van de Noord-Zuidlijn? En hoe zal dit zich in de toekomst ontwikkelen?

“Nee, vooralsnog zijn er geen aanwijzingen voor toenemende belangstelling rondom de stations. Integendeel, in deze omgeving geldt nu betaald parkeren en andere gebieden van Noord niet. Maar in alle opzichten zal het een positieve ontwikkeling betekenen voor Noord, en de prijzen rondom de stations zullen zeker stijgen. Maar men heeft nog steeds iets van: ‘ver weg’ en ‘eerst zien, dan geloven’.”

In hoeverre speelt Hoekstra & Van Eck makelaars in Amsterdam-Noord in op de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Wij proberen bij elke verkoop/bezichtiging etc. het belang van de komst van de Noord-Zuidlijn aan te geven. Zelf hebben wij wel kantoorruimte gehuurd met het oog op de komst van de metro. Voor de bedrijven leeft het al wel.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn op Noord in het algemeen?

“In alle opzichten positieve effecten.”

Hoe groot acht u het belang van de effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Zeer belangrijk voor Noord.”

Interview J. Teunisse

28-03-2011, Ymere locatie Amsterdam-Noord

Mevrouw Teunisse is adviseur marktinnovatie en vastgoed bij woningcorporatie Ymere. In die functie houdt ze zich als gebiedsconsulent bezig met het bezit van Ymere in Amsterdam-Noord.

Wat is volgens u aantrekkelijk aan het wonen in Noord?

“Dan doe ik het echt vanuit de optiek van Ymere, dus niet wat ik zelf vind. In Noord heb je nog de ruimte, veel groen. Ons bezit is voornamelijk eengezinswoningen, vaak met voor- en achtertuin. Je kunt je auto goed kwijt, voorzieningen zijn er, behalve dan de stedelijke voorzieningen zoals het uitgaan, die zijn er niet. Ik denk dat de meeste mensen die in Noord wonen, dat ook allemaal wel waarderen. Die hebben ook zoiets van ‘waar heb je het over, je bent binnen 5 minuten de tunnel door of met de pont over. Al die voorzieningen zijn voor ons goed te bereiken.’ Alleen wordt er vanuit de andere kant van het water anders over gedacht. Die zeggen ‘ja jeetje, helemaal naar Noord.’ Dat is puur de beeldvorming. Voorheen, toen ik nog in Oost werkte, was Noord voor de meeste mensen een negatieve keuze. Je kon misschien wat eerder een woning krijgen, dus ‘dan gaan we maar naar Noord’. Dat zie je wel veranderen, dat mensen tegenwoordig specifiek kiezen voor Noord. En dan heb je het niet over alle wijken. Het gaat dan vooral om de tuindorpen, en daarvan is Tuindorp Nieuwendam het meest gewild. Qua architectuur ook mooi van opzet. Daar willen een hoop mensen graag wonen.”

Dus ook onder mensen in de rest van de stad is die beeldvorming aan het veranderen?

“Ja, ik merk wel dat dat langzamerhand omturmt. Wij zijn zelf bezig met een hele grote veranderingsopgave in de Van der Pekbuurt. Dat komt nog niet heel erg goed van de grond, maar daar zijn we wel al een aantal jaar mee bezig. Het stukje wat het dichtst bij de pont ligt, daar hebben we mensen gevraagd of ze willen verhuizen. Die kregen dan een stadsvernieuwingsurgentie, maar dat was op vrijwillige basis. Daar zijn 200 woningen vrijgekomen, daar hebben we wel 2-3 jaar over gedaan. En die woningen daar hebben we nu een blokje aangewezen wat we gaan aanpakken op de manier zoals wij het zien. Het stadsdeel moet daar natuurlijk ook in meebeslissen, en de rest van de bevolking die daar nog woont. Maar die andere huizen die leegstonden, daar hebben we een beetje studenten instroom, en de wat alternatieve, wat meer kunstenaars, het meer ambachtelijke.”

Hoe zou het komen dat het ineens een beetje omdraait?

“Ik denk dat mensen wel voelen dat het een beetje bruist in Noord. Als je nou de NDSM oever neemt, dat trekt natuurlijk behalve grote bedrijven ook de alternatieve kunstenaars die in die loodsen zitten. Dat trekt op een gegeven moment wel heel veel mensen, het Boven IJ festival wordt natuurlijk al jaren georganiseerd. Er komen op een gegeven moment mensen bij ons omdat ze woningen nodig hebben om die mensen tijdelijk te huisvesten. En dan kunnen ze mooi in die tijdelijke woningen in de Van der Pek. Op zich is dat wel dat mensen merken van ‘nou ja ik heb nou eens een keer een buurman die wat enthousiaster is’.”

Dus u denkt wel dat de ontwikkelingen op de IJ oever afstralen op de rest van Noord?

“Ja, zeker. Maar nog steeds zit de buurt nog wel een beetje in de min. Maar het is wel heel erg aan het veranderen.”

Zijn jullie ook al bezig met woningen uitponden?

“In de Van der Pek nog niet, daar moeten we eerst die woningen aanpakken. Het zijn ongeveer 1500 woningen. Het puntje waar ik net over sprak dat noemen wij dan het proefgebied. Dat gaat om 340-345 woningen. Eigenlijk willen we, aangezien het op vrijwillige basis gebeurt, we willen zoveel mogelijk aanpakken, maar we kunnen mensen niet verplichten om eruit te gaan, dat we mensen een alternatief bieden dat ze door kunnen schuiven en in hun eigen buurt kunnen blijven wonen. En sommige mensen willen dat heel graag, en voor andere mensen is dat niet belangrijk. Alleen is de verwachting dat je op het eind wat meer gaat verkopen. Wij ponden eigenlijk in heel veel complexen, buurten al uit. In de Van der Pek dus nog niet, maar in de tuindorpen zitten we qua verkoop zo rond de 30%. In de naoorlogse delen van Noord hebben we veel te weinig bezit om daadwerkelijk verschil te kunnen maken als het gaat om wijkaanpak. Dus in die gebieden trekken we ons helemaal terug, dus dat wordt uiteindelijk allemaal verkocht. In de tuindorpen hebben we heel veel bezit, daar zitten we rond de 30 procent in de verkoopvijver. Dat betekent dat als zo'n woning die een verkooplabel heeft, daar wonen nu nog mensen die het huren – het is in eerste instantie aan de huurders aangeboden, willen die dat niet dan blijven ze gewoon huren – pas als die weggaan, dan gaan we verkopen.

Daarmee verandert de verhouding huur-koop dus ook

“Ja, ik weet niet exact wat die verhouding is tussen koop en huur in Noord. Maar er komt inderdaad meer koop. Enerzijds is de doelstelling natuurlijk, dat je een meer gedifferentieerde bevolking krijgen in de wijk. Meer kapitaalkrachtige mensen, ook voor de economie goed. En aan de andere kant hebben we het ook nodig, willen we onze investeringen kunnen blijven volhouden.

In de naoorlogse zone van Noord, trekken we ons dus grotendeels terug, behalve in Nieuwendam-Noord met de nieuwbouwprojecten Noordermare en bij het Waterlandplein. Boven het winkelcentrum daar komen zes woontorens, waarvan drie koop, 1 dure huur en 2 sociale huur. En die dure huur zou eerst in de verkoop gaan, de verkoop ging echter wat minder, maar sinds de verkoop gestart is, blijkt het erg goed te gaan dus zal die vrije sector toren ook in de verkoop gaan.”

Zijn er behalve de Van der Pekbuurt nog meer buurten waar een kentering zichtbaar is?

“Je voelt het het sterkst in de Van der Pekbuurt, omdat daar heel veel studenten zijn ingestroomd, allemaal van die tijdelijke huurders, in de lege woningen omdat die woningen willen aanpakken. Je merkt wel dat die studenten daar voor een andere sfeer zorgen. Ook in de Gentiaanbuurt, die er eigenlijk aan vastzit. Daar hebben we de laatste jaren niet meer geïnvesteerd, we dachten een poosje terug dat dat wel gesloopt zou worden. Maar zover zal het nu niet meer komen. Maar we gaan daar ook beginnen met een transformatie, een hoog niveau aanpak. Maar in die buurt is het wel het sterkst zichtbaar. Onze afdeling gebiedsbeheer is sterk in het bedenken van ideeën, we hebben zelfs een aparte afdeling wijkaanpak, centraal bij Ymere. Daar zijn een aantal mensen bezig met de Van der Pekbuurt, om de wijkeconomie een impuls te geven. Dus dingen bedenken, regelingen.”

Daarin is het aantrekken van kapitaalkrachtige bewoners dus belangrijk?

“Ja, maar dat lukt dus in de Van der Pek nog niet. Maar dat gaat gebeuren. De verwachting is, dat als het eenmaal loopt, dat er 100 woningen per jaar aangepakt worden. We hebben daar 1500 woningen, dus dat duurt nog wel even.”

En zijn er behalve studenten nog meer groepen waarvoor Noord aantrekkelijk is?

“De bevolking van Noord, en helemaal als je die van de tuindorpen bekijkt, dat zijn echt hele vergrijsde dorpen. Dus heel veel oudere, autochtone bewoners. Je moet zorgen dat Noord daarvoor ook aantrekkelijk blijft. Maar volgens mij zijn dat echt noorderlingen. Die dorpen zijn natuurlijk uit de jaren '20. Ik heb me wel eens laten vertellen dat iedereen die in Tuindorp Buiksloot woont, groot percentage uit de Jordaan vandaan, maar die mensen willen wel graag in Noord blijven. Daar is het stadsdeel ook heel erg mee bezig, je moet voor de vergrijzing bouwen, je moet voldoende levensloop bestendige woningen hebben. Ik denk zelf dat Noord ook voor de yuppen en de wat betere tweeverdieners interessant moet zijn. Voor starters is Noord altijd al wel populair geweest, omdat hier de wachttijd wat korter was. We hebben nooit leegstand gehad, maar als mensen op hun 25^e waren en nergens een woning konden vinden, gingen ze het vaak maar een keer in Noord proberen en dan lukt het vaak wel.

Ik denk dat de economie die nu aan de rand komt, dat dat natuurlijk wel heel veel mensen trekt. Ik zeg het hoofdkantoor van de HEMA en IDTV, dat trekt allemaal wel mensen die nu nog allemaal denken ‘ik ga lekker met de pont naar de overkant’. Ik kan me niet voorstellen dat mensen over 5 jaar nog steeds zeggen ‘ik zou niet in Noord willen wonen.’ Dat trekt wel aan, op de korte, middellange termijn.”

Maar in de tuindorpen zullen dus weinig mensen van buitenaf trekken?

“Wel jongere gezinnen, want wat we daar verkopen, dat verkopen we aan jongere gezinnen. Maar dat zijn overwegend wel mensen uit Noord, die daar kopen. Dus je trekt dat niet van buitenaf. In Tuindorp Nieuwendam wel, daar komen wel mensen uit de stad, die de stad niet de ideale plek vinden om hun kind op te voeden. Die huisjes zijn wel vrij klein, wij noemen het een soort kabouterhuisjes, maar in de hele omgeving heb je gewoon wat meer ruimte. Waarschijnlijk heb je in de stad een wat grotere woningen, maar hier is het gewoon wat leefbaarder.”

En is de positie van Noord in de regio aan het veranderen?

“Ik merk weinig regionale instroom. Hooguit mondjesmaat, het blijft dus voornamelijk nog op Amsterdam georiënteerd. En de voorzieningen, zoals het winkelcentrum Boven 't IJ, zijn wel op de regio georiënteerd. Als mensen komen, dan zijn het ‘de kinderen van’, die ook naar Amsterdam willen. Maar dan willen ze eigenlijk ook in de stad wonen. De studenten die nu in de Van der Pekbuurt komen te wonen, die komen wel van buiten Amsterdam.”

Zijn er ook ontwikkelingen zichtbaar in de woningprijzen?

“De prijzen zijn natuurlijk niet echt gestegen. Wat ik hoor, wij hebben een afdeling die verkoopt, die afdeling marketing & vastgoed hebben voor de woningen in Noord weinig last van de economische crisis. Dat komt natuurlijk ook doordat de prijzen sowieso bijna allemaal onder de 2 ton liggen. Je hebt wel enkele uitschieters, maar het is een segment dat wel verkoopt, aan starters bijvoorbeeld. Dus het verkoopt allemaal goed. Ik maak een verkoopbegroting, en dan kijk ik wat er vrijkomt door naar de mutatiegraden te kijken en nog wat andere factoren waarmee je rekening moet houden. Maar het is en blijft een begroting natuurlijk. Marketing & vastgoed verkoopt dan de woningen die wij aanleveren. En alles wat wij aanleveren dat kunnen zij ook verkopen. Maar het vertaalt zich nog niet in hogere vraagprijzen. Je merkt ook in de Bloemenbuurt, waar een groot complex in de verkoop is gegaan, heeft een tijdje geduurd, maar dan ben je op 1 dag zo 12 woningen kwijt. Maar dat zijn wel mensen

uit die omgeving. Maar die vraagprijzen staan niet onder druk omdat er zoveel vraag is.”

Zou dat in de toekomst wel kunnen gebeuren?

“Ja, zeker. Dat denk ik wel, IJ oever, Noord-Zuidlijn. Dat verwachten we wel. En de ontwikkelingen in het CAN-gebied, bij het station van de Noord-Zuidlijn en de voorzieningen die daarbij komen. Ongetwijfeld krijg je daar een waardeontwikkeling door.”

Welke factoren zijn in het algemeen van belang bij de waarde en aantrekkelijkheid van woningen?

“Daar bestaat een verschil tussen huur- en koopwoningen. Door de grote schaarste op de woningmarkt kan je bij wijze van spreken alles vragen en je verhuurt het. En dan wordt er niet echt gekeken naar waar een huis precies staat. Die differentiatie is er de laatste jaren een beetje uitgegaan. Bij koop wordt wel meer rekening gehouden met waar een woning staat. Kopers letten vaak wel beter op de buurt en in welke wijk het huis staat.”

Het gaat me er eigenlijk om welke rol bereikbaarheid speelt, of die verbeterde bereikbaarheid van invloed is op de waarde van de woningen

“Dat is iets wat we wel verwachten ja, ook met de ontwikkeling van de Gentiaanbuurt, hopen we daarop mee te liften. Maar dat is nu nog moeilijk te zeggen.”

En in hoeverre hangen de ontwikkelingen in de Van der Pekbuurt samen met de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Helemaal niet, die buurt moest gewoon een aanpak krijgen. Enerzijds was de leefbaarheid heel slecht, anderzijds vroeg de technische staat van de woningen erom. Je merkt nu dat het beter gaat, vroeger was de Van der Pek echt een soort dump. Ook de mensen zelf gaan positiever over hun buurt denken.”

Zou de metrohalte dat proces kunnen versterken?

“Over het algemeen vinden die bewoners de pont ook prima. Vroeger was het eigenlijk altijd een plek waar je je auto parkeerde als je naar de pont ging.

Maar de noorderlingen zelf vinden dat Noord uitstekend bereikbaar is, de ring heeft verschillende afritten, er is een goed OV netwerk, wij vinden dat we goed bereikbaar zijn. De tunnels, de pont. Ik kan me voorstellen als je dagelijks in de file voor de Coentunnel staat, dat de Noord-Zuidlijn wel een verbetering is. Maar de meeste mensen die ik ken in Noord, die gaan dan met het openbaar vervoer en dat is eigenlijk al goed.

Maar we hopen met de Noord-Zuidlijn natuurlijk ander publiek te trekken, wat van buiten Noord komt. Het zal zeker versterkend werken, maar de Noord-Zuidlijn zal ook de vraag vergroten. Als je nu ergens in de stad vlakbij de metro komt te werken, kan je ook in Noord gaan wonen, dat vergroot dus hun gebied. Maar dan moet het wel allemaal goed door blijven gaan, maar ook stadsdeel Noord heeft natuurlijk een beetje een dip in hun uitgaven. Dus sommige dingen zijn een beetje in de ijskast gezet, op Overhoeks, in de Buiksloterham. Daar gaat het al wat minder snel allemaal.”

In hoeverre houdt Ymere rekening met de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Wat ik al zei, in die naoorlogse zone trekken we ons langzaam terug, daar investeren we niet meer in. Maar we zitten wel in de CAN-ontwikkeling, aan de ene kant kom je daarin terecht, dat was al voordat we dat plan hadden opgesteld om ons terug te trekken in dat gebied. Maar er speelt ook mee dat we daar wel een waardeontwikkeling verwachten. Wat je daar nu gaat bouwen, dat kan je misschien over 15 jaar met aardig wat winst verkopen. Het is niet dat we op voorhand al zo denken, wij zijn daar op een gegeven moment in verzeild geraakt. Op een gegeven moment moesten we bepalen wat voor ons aantrekkelijk gebied is, en daar heeft de economische crisis wel een grote rol in gespeeld. Maar bij het gebouw waar het nieuwe ROC komt, daar gaan we 25 sociale huurwoningen bouwen en daar is de Noord-Zuidlijn van grote invloed geweest, er zit gewoon waardeontwikkeling in, dat heeft echt meegespeeld.”

En op andere plekken in Noord, worden die ook aantrekkelijker?

“Ja, de haltes sowieso, en de IJ oevers. Ik denk wel dat het wel een bredere strook wordt, maar niet helemaal van west naar oost. Die strook wordt nu nog helemaal ontwikkeld. Qua waardeontwikkeling zullen de wijken verder ervan af er niet of nauwelijks van profiteren. Je hebt natuurlijk ongetwijfeld mensen die een leuk eengezinswoningje kopen omdat ze zien dat je zo in de stad zit. Maar veel invloed op de prijs zal dat niet hebben. Over zijn geheel genomen komt Noord wel van zijn negatieve vooroordeel af. Als dat op een gegeven moment een beetje wegebt, dan heeft dat een positief effect op alles. Maar dat zal nog wel een tijdje duren, zeker ook omdat de Noord-Zuidlijn voorlopig nog niet rijdt.”

Kan de metro ook een risico inhouden, dat het juist onaantrekkelijke plekken zijn om naast te wonen?

“Aan de andere kant hebben we wel kunnen leren in de afgelopen jaren hoe het niet moet, je moet die donkere plekken zien te voorkomen. Of dat een risico is... Dat zijn denk ik meer de stedelijke nadelen, zo kun je het ook zien, meer grootstedelijke problemen.”

Ziet u in heel Noord een ontwikkeling naar het wat duurdere segment?

“In de huur is er altijd vraag, dus dat is lastig te bepalen of er nu meer vraag is. Het enige wat ik hoor van verhuurmakelaars, is dat er nu veel meer mensen zijn die bewust voor Noord kiezen. In tegenstelling tot vroeger, toen het echt een negatieve keuze was. Wat betreft de nieuwbouwwoningen in de koop, die doen het wat minder in het duurdere segment. Bijvoorbeeld op het Waterlandplein, daar doen de appartementen het goed, maar niet in het duurdere segment, zo tot 240.000 en dan vanaf 270.000 doen ze het weer minder. Ook het geval bij Noordermare, waar je toch een prachtige verbinding onder het viaduct door hebt met het Waterland. Dus dat effect heb je nog niet, dat komt wel denk ik. Af en toe vraag ik me wel af waarom het zo slecht verkoopt. Vroeger was daar de Dijkmanshuizenstraat, was een van de slechtste buurten, dus heeft nog een beetje een slechte bijmaak. Dus je merkt gewoon, je bent wel een beetje pionier als je daar gaat wonen. Als je daar koopt, de eerste 2 jaar denk je waarschijnlijk ‘waar ben ik terechtgekomen?’, maar als er dan meer nieuwbouw komt, dan woon je eigenlijk goed. En dan is je huis ook gelijk meer waard geworden. De kopers hebben nu heel veel keus, er is nu geloof ik 2x zoveel aanbod op de woningmarkt als een aantal jaar geleden. Dus wat betreft gaat het allemaal wat moeilijker, zeker in de duurdere segmenten. Op Overhoeks lukt het wel,

maar dat valt niet alleen qua grondprijs onder het centrum, maar ook het uitzicht, de zon, het water.”

Door dat soort ontwikkelingen zie je wel dat er meer aanbod in de duurdere segmenten ontstaat

“Ja, en dat is ook wat het stadsdeel wil. Noord is ontstaan als een arbeiderswijk, en ze willen nu wat meer kapitaal naar Noord lokken. Die kleine poppehuisjes van ons, die verhuren we, en als je ze gaat verkopen dan kunnen de kinderen van bewoners er terecht. Maar daar haal je niet echt het kapitaal mee natuurlijk, met dat soort huisjes, wel met de nieuwbouw. Dan krijg je echt een andere instroom.”

Maar zeker Nieuwendam-Noord blijft dus nog wel last houden van de negatieve reputatie?

“Ja, er is gewoon heel veel jongerenoverlast, hangjongeren. En als je zelf een huis gaat kopen, dan kijk je ook een beetje naar de omgeving. Vandaar dat het dus nogal moeizaam gaat met de koopwoningen daar. Het wordt wel veel mooier, maar het staat nog wel tussen de bestaande bebouwing en de reputatie is er nog.”

Hoe schat u de ruimtelijke effecten in van de Noord-Zuidlijn op stadsdeel Noord in het algemeen?

“Absoluut zal het een groot positief effect hebben. Het brengt gewoon een ander soort mensen naar Noord, waardoor Noord van het negatieve imago afkomt. En daardoor zal het afstralen op een groter gebied. Over de komende tien jaar zullen er geen spectaculaire stijgingen plaatsvinden, dat denk ik niet, maar wel qua beeldvorming en daar kunnen die prijzen natuurlijk ook van stijgen.”

Hoe groot acht u het belang van deze effecten voor de ontwikkeling van Noord, ongeacht in welke mate deze volgens u zullen optreden?

“Ik denk wel dat het heel belangrijk is, ik denk dat als die ontwikkeling er niet was geweest, dan was je voor een groot deel in een negatieve spiraal terechtgekomen. Want het imago wordt er niet beter op, en dit geeft zulke impulsen. Ik vind het moeilijk om de effecten los te koppelen van elkaar, Overhoeks, Buiksloterham, het versterkt elkaar allemaal.

De negatieve beeldvorming, daar hikken wij tegenaan. Mensen vinden het zo apart, een eiland. Het is zo'n gevoel dat bij de mensen leeft. Terwijl mensen die we hier rondleiden die zeggen ‘oh, is dit ook Noord?’ Maar goed, de meeste mensen maken die oversteek al niet. Wij doen heel veel om de Van der Pek leefbaar te houden, de bewoners merken het, ik merk het zelf ook. Je merkt gewoon dat het een prettiger buurt aan het worden is, paar jaar geleden was je blij dat je er niet woonde, geen prettige leefomgeving. Nu loop je er rond dezelfde tijd rond, en merk je dat het toch wel verandert. Dat merken de mensen uit die buurt wel, maar mensen elders uit Noord niet. Die kwamen er toch al niet. Een tijdje geleden zijn er wat bewonersinitiatieven ontstaan, met onder andere een markt, dat horen mensen en dat trekt weer andere mensen aan.”

Interview K. van Kooten, J. Stegeman & M. Eerenberg

22-03-2011, Kantoor AM vastgoed, Klaprozenweg 75k

Mevrouw Van Kooten is werkzaam bij CZAN ontwikkeling, die het gebied Elzenhagen-Noord gaat ontwikkelen, een woonwijk binnen het CAN-gebied. Als projectsecretaris houdt zij zich bezig met de coördinatie van praktijkzaken rondom het project en de samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen.

De heer Stegeman en de heer Eerenberg zijn als projectmanagers van CZAN ontwikkeling betrokken bij de ontwikkeling van Elzenhagen-Noord.

Kunt u iets vertellen over de achtergrond van het project Elzenhagen-Noord?

“In 1990 heeft het stadsdeel een prijsvraag uitgeschreven omdat ze daar woningen wilden hebben, dus ik neem aan dat er toen een woningbehoefte was. In heel Amsterdam is gewoon een woningbehoefte binnen de A10, dus ze zoeken overal locaties om te bouwen. Dit was een volkstuinencomplex, ze kijken ook naar sportterreinen, om in te vullen en woningen in dat gebied te stampen. Die behoefte is er gewoon.

Het is een hele dichte wijk, dat komt omdat het plan uit de tijd is dat wethouder Stadig had beloofd dat hij in vier jaar tijd 16.000 woningen zou realiseren. Het moest stedelijk zijn, want het was in de buurt van het station. In feite wilden ze het liefste alleen maar appartementen. Toen hebben wij gezegd dat we dan nooit die wijk rendabel konden krijgen, dus dat gaat niet gebeuren. Dus uiteindelijk is slechts de helft appartementen geworden. Er zijn natuurlijk in Amsterdam heel veel sociale huurwoningen, ik geloof 70 procent sociale huur. Dus wij hebben ook vraagtekens gezet of het nou wel nodig was om 30 procent sociale huur te maken. Juist als je er een rendabele wijk van wil maken, met alle voorwaarden die de gemeente had. Dan is het handiger om wat minder sociale huur te bouwen, dus we hebben ergens tot 2006 of 2007 ook bedongen dat we in eerste instantie 15 procent sociale huur zouden maken. En dan zouden we na een paar jaar kijken of het nou wel nodig om die andere sociale huurwoningen erbij te zetten. En er is afgesproken dat de sociale huurwoningen die er zijn, eerder mogen worden uitgepond. Normaal mag het na 30 jaar, hier mag Stadgenoot de woningen al na 15 jaar uitponden.

Het is wel een uniek wijkje in die zin, dat merk je ook bij verkoop, mensen vragen echt naar Elzenhagen-Noord. Je zit enerzijds zo in het Waterland, en je hebt straks natuurlijk een mooi knooppunt van waaruit je meteen naar de stad gaat. Eigenlijk selling points voor deze wijk. Maar dat is er voorlopig nog niet, en dat krijg je ook nog niet lekker voor het voetlicht bij de potentiële kopers. Het belangrijkste argument dat je nu ziet, is dat eengezinshuizen binnen de A10 met een tuintje voor relatief betaalbaar, zijn schaars. En het is een heel op zichzelf staande wijk. Het zit eigenlijk bijna in een natuurgebied, binnen de A10, en dat is gewoon een schaars goed in Amsterdam. En dat spreekt veel kopers aan. Er zijn eigenlijk twee woonmilieus die beide ontstaan. De stedelijke wand en de eengezinshuizen. De eengezinshuizen zijn meer de gezinnen met kinderen en de appartementen zijn meer de ‘functionele stedelingen’, die de voorzieningen en de nabijheid van dat soort elementen meer van belang achten. Voor de eengezinshuizen is het gewoon een huis met een tuin in Amsterdam binnen de A10, een kindvriendelijke wijk.

En in vergelijking met Noord: Noord heeft veel contrasten, je hebt wel wat aardige plekje, maar die zitten dan pal naast de wat slechtere wijkjes. En heb je de goede en slechte elementen. In Elzenhagen zit je weliswaar ingekaderd tussen verkeersstromen, maar voor de rest zit je niet aan slechte wijken gekoppeld. Dat zijn allemaal

kwaliteitspunten voor deze wijk. En wij merken nu, komst van NZ lijn en dat er een mooi centrum en stationsgebied komt, is allemaal hartstikke fantastisch. Maar iedereen realiseert zich ook, ‘dat moet ik eerst nog maar zien gebeuren’. Dat is nu niet het selling point om de kopers over de streep te trekken.”

Was de wijk er ook gekomen als de NZ lijn er niet was gekomen?

“Nee, dat niet. Vanuit ruimtelijke ordening is het een samenhangend verhaal, het CAN gebied, het wel slagen van de ontwikkeling van het winkelcentrum en alle woonomgevingen. Waarbij de woonomgevingen wat mij betreft meer invullingen van plekken zijn die zich ervoor lenen. Er is gewoon zoveel vraag, en wat we binnen de A10 woningbouwkundig kunnen realiseren, daar maken we gebruik van, als dat goed kan. Maar het hele voorzieningen gehalte en dergelijke, is wel allemaal gekoppeld aan de komst van de Noord-Zuidlijn. Maar als de metrolijn niet was gekomen, hadden de ontwikkelaars nooit het contract met de gemeente gesloten om het te gaan uitvoeren. In die zin heeft de Noord-Zuidlijn daar wel invloed op.”

Hoe staat het met het project en de planning?

“Er zijn slechts een paar kleine stukken gebouwd. Van de prijsvraag in 1997 is het stadsdeelhuis gebouwd, Jeugdland en een klein gedeelte van Elzenhagen-Noord. Het loopt allemaal vertraging op door de crisis. Over een jaar of 4-5 moet het wel af zijn. Het Noorderkwartier, aan beide zijden van de Nieuwe Leeuwarderweg, ligt helemaal stil. Daar zouden kantoren komen, maar dat is geschrapt waardoor het voorlopig nog een leeg gebied zal blijven. We weten nog niet precies wat er dan wel gaat komen. Dat kan veranderen wanneer je een grote afnemer krijgt.”

Voor welke doelgroep en in welk segment wordt er gebouwd?

“In Elzenhagen zijn een aantal deelprojecten. Noord is volop in ontwikkeling. Het Noorderkwartier en Zuid is allemaal stop gezet. Noord loopt door, en daar zijn wij eigenlijk ook het grondbedrijf van. Daar zijn nu een aantal deelprojectjes in verkoop. Dat zijn nu met name de eengezinshuizen met tuin, daar wordt gemikt op de startende gezinnen. Er is ook een klein schooltje in aanbouw genomen. Voor het appartementgebouw, er staat er nu eentje, is eigenlijk voor verschillende doelgroepen gekozen. In de toekomst komen er nog 3 blokken in de huur, maar dat is natuurlijk anders dan in de koop. We bekijken nu ook of appartementen op die plek wel aan de vraag voldoen, daar wordt nu op gestudeerd.”

En waar komen de bewoners over het algemeen vandaan?

“Met name uit Amsterdam-Noord zelf. Amsterdam-Noord heeft van oudsher toch wel een slecht imago, binnen Amsterdam. Mensen vinden het toch allemaal net een tunnel te ver. Er zit wel enige kentering in, bepaalde wijken doen het wat beter en er bestaan ook veel contrasten natuurlijk. Maar als je het hebt over de Noord-Zuidlijn en het trekken van meerdere Amsterdammers naar de noordkant, denk ik dat dat wel een hele positieve bijdrage kan hebben. Als mensen zich realiseren, met die metro ben ik in drie minuten op CS en ik kan voor de helft van de prijs in Noord wonen met een goed huis, dat je daar wel bewegingen gaat zien. Alleen, het zou in 2012 komen, nu is het 2017 of 2018. Hoewel de verbinding met de verschillende buslijnen er op zich nu ook wel is. Maar de Noord-Zuidlijn zal pas een argument zijn als hij daadwerkelijk rijdt. En in die zin zullen voorlopig nog geen mensen uit de regio Purmerend/Zaanstad getrokken worden, die zullen dan eerder in de binnenstad gaan wonen.”

Wat maakt het in algemene zin aantrekkelijk om in Noord te wonen?

“Eigenlijk heb je in Noord alles, je kan het zo gek niet bedenken aan beroepen of het zit hier. Artistiek is Noord booming, MTV is hier gekomen, maar er zitten ook heel veel kunstenaars in Noord, het is een beetje een vaag gebied, rommelig. Heel veel fabriekshallen, lege ruimten, waar allerlei kunstenaars bivakkeren en hele leuke dingen maken.

Maar Noord heeft nog steeds niet zo'n goed imago. Dat is wel aan het kenteren. De contrasten zijn gewoon heel erg groot, als je kijkt wat er nu aan het IJ allemaal gebeurt. Qua prijsniveau is dat een heel ander woonmilieu dan een stukje verderop. Eigenlijk is er natuurlijk ook heel weinig, met name voor jongeren. Er is geen bioscoop, geen discotheek. Die mensen gaan allemaal de stad in. Dat gaat natuurlijk wel veranderen, dat is ook de doelstelling van het centrumgebied. Om er net als in Zuidoost bij de Arena een soort subcentrum van te maken, wat echt specifiek voor Noord is. Er zit wel potentie in. Maar als je een bioscoop neerzet, blijft het heel moeilijk concurreren met de binnenstad, want je wil erna toch wel een biertje drinken. Vooral bij leisure is het toch de interactie van verschillende functies. Je gaat een filmpje maar dan wil je daarna een biertje kunnen drinken om de hoek. Je gaat niet naar de film rijden en daarna weer naar huis. Vaak zoek je in de omgeving nog andere leuke dingen op, en dat is hier gewoon niet. Dat is dus de bedoeling van het nieuwe centrumgebied, dat er zoiets gaat ontstaan.”

Vormt de metrolijn juist niet het risico dat mensen eerder naar de binnenstad gaan?

“De toekomst zal het zeggen, dat weet ik ook niet. Maar het kan ook andersom werken, dat mensen hier naar de bioscoop gaan en vervolgens in de stad een biertje drinken. Het is heel erg koffiedik kijken allemaal. Je moet denk ik ook een onderscheid maken tussen mensen die nu al in Noord wonen en mensen die nu nog in het centrum wonen en denken ‘ik ga wel in Noord wonen in een groot huis’ en die de relatie met het centrum vasthouden. Mensen die hier altijd gewoond hebben, blijven eerder in Noord hangen. Hoe dat zich ontwikkelt, hangt natuurlijk ook heel erg van de voorzieningen af en of het gezellig wordt. Het heeft heel erg met beeldvorming te maken. Terwijl we bijvoorbeeld hier toevallig in een gebied zitten dat ook heel erg leuk aan het worden is. Er is een gebied met studentencontainers, met de pont zit je ook zo in het centrum. Dan ga je natuurlijk niet met de Noord-Zuidlijn. Voor het centrumgebied is het hartstikke leuk, maar voor de rest van Noord, zal de metro niet zoveel gevolgen hebben.”

En als we uitsluitend naar Elzenhagen kijken?

“Ik denk dat de gebiedsontwikkeling op zichzelf, als ruimtelijke ordening beleid, om het gebied zo te maken als het beoogd is, zeker samenhangt met de komst van de Noord-Zuidlijn. Daar is het eindstation, daar moet het gebeuren, dat en dat programma moeten we daar realiseren. Vanuit beleid, ruimtelijke ordening is het zeker bepalend. Op dit moment is het geen verkoopargument om kopers aan te trekken, hij rijdt niet, het is allemaal onzeker en het wordt uitgesteld. Mensen kopen een huis vanwege de goede prijs-kwaliteit verhouding, tuintje, leuk wijkje. Het is nog geen argument. Het is nog te ver weg, mensen verhuizen gemiddeld eens in de zeven jaar, en over zeven jaar is ie klaar. Dan denkt men ‘dat zien we dan wel weer als het zover is’. Er zullen ook best wel mensen zijn die juist daardoor over de streep getrokken worden, maar over het algemeen is het geen doorslaggevende factor.

Maar voor de rest van het CAN gebied, het commerciële programma, kantoren en dergelijke, daar is het allesbepalend voor. De bereikbaarheid en om gebruikers te

trekken. Qua plek is dat fantastisch, je zit aan de A10. Alleen wat je daar bouwt, is vervangingsmarkt. Als je daar wat nieuws neerzet, komt er ergens anders een kantoor leeg. Dus je creëert dan problemen elders.”

Vormt De Bongerd een concurrent van Elzenhagen?

“Geen idee. We hebben toen we de kaderovereenkomsten afsloten, in 2003/2004, wel gezegd dat we als voorwaarde opnamen, dat het stadsdeel zou coördineren dat niet overal tegelijk projecten van de grond zouden komen. Vanwege de concurrentiepositie. Alleen dat is alweer zo lang geleden, ik denk niet dat iemand dat nog weet.”

Zijn er nog andere ontwikkelingen in Noord van belang voor Elzenhagen, afgezien van de Noord-Zuidlijn? Bijvoorbeeld de ontwikkelingen op de IJ oever, zouden er mensen zijn die daar komen te werken en overwegen om in Elzenhagen te gaan wonen?

“Noord is opzich best goed bereikbaar, ook per auto. De rest van Amsterdam een stuk minder, iedereen wordt een beetje bang als je het centrum inrijdt. Maar mensen uit de Zaanstreek en verder hebben in dat opzicht niet de noodzaak om ook in Noord te wonen.”

Zou de Noord-Zuidlijn ook een risico kunnen vormen dat mensen er juist niet in de buurt willen wonen, bijvoorbeeld doordat het criminaliteit en overlast aantrekt?

“De criminaliteit is nu al behoorlijk hoog, met name op de Waddenweg, dus Noord is af en toe al niet zo’n lekkere buurt. Maar veiligheid en donkere hoeken is overal in Amsterdam een belangrijk aandachtspunt. Maar vooral parkeren zal wel een probleem worden, aangezien het wel een stedelijk knooppunt gaat worden. Je ziet dat de parkeerdruk oploopt, en je krijgt dan een inktvlek van betaald parkeren. Nu is er sprake van om het betaald parkeren gebied groter te maken. Sommige vinden dat prima, want die kunnen hun auto gewoon kwijt, en anderen vinden het vervelend. Op bewonersavonden wordt altijd over parkeren gepraat.

Overigens is een verkoopargument van de eengezinshuizen dat je altijd een parkeerplaats op je eigen erf hebt. Dat is in Amsterdam ook redelijk uniek, en voor mensen die gewend zijn om stedelijk te wonen is dat een luxe. Dat is ooit bedacht omdat we zo dicht moesten bouwen, parkeren op het erf scheelt gewoon enorm veel ruimte.”

Hoe groot is het belang van de nabijheid van het Waterland, en de recreatiemogelijkheden daar?

“Het landschappelijke wordt vanuit verkoop wel neergezet als een van de belangrijkste items. Is natuurlijk ook zo, want je gaat onder de A10 door en je zit in dat gebied. Ik weet niet of dat een heel groot verkoopargument is. Het zijn allemaal stedelijk georiënteerde gezinnen. Belangrijker is de directe leefomgeving en de wijk zelf. De speelvoorzieningen. Een kindvriendelijke wijk zoals het ook een beetje neergezet wordt. De stedenbouwkundige opzet van de wijk en hoe de directe woonomgeving eruit ziet lijkt mij het belangrijkste.”

Ondervindt de wijk geen overlast van de snelweg?

“Er staan geluidsschermen, scherm dat er nu staat is veel hoger dan wat er verderop staat. Maar geluidsbelasting heeft wel een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de wijk en daar zijn voorzieningen voor getroffen. De noordelijke rand daar gaat

een parkje komen als een soort visuele buffer, zodat het niet zo opvalt dat je eigenlijk vlak naast de A10 woont. Het is zeker wel een bezwaar voor kopers, die vinden het wel heftig. Met name als je er wat verder van af woont, hoor je wel een soort constante zoem van auto's die voorbijkomen. Dus dat is opzich wel een minpunt.

Aan de andere kant is het een keuze welk minpunt je wilt. En overal in Amsterdam heb je eigenlijk herrie van de straat. Maar het speelt een belangrijke rol in de afweging van kopers. Wat betreft de luchtvervuiling is het allemaal onderzocht en zitten we binnen de eisen. Het gaat er meer om welk gevoel je erbij hebt."

Hoe groot schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn op Amsterdam-Noord in het algemeen?

"Ik denk dat het wel een positief effect heeft, Noord vind ik altijd een beetje het Australië van Amsterdam. Ik denk dat het wel bijdraagt aan een beter imago, uiteindelijk, maar nu nog niet.

En je hebt ook nog een heel groot verzorgingsgebied boven Amsterdam-Noord, waarin veel mensen wonen die graag winkelen in Buikslotermeerplein. Nu is ook het idee om parkeervoorzieningen te realiseren. Als die mensen allemaal deze kant op komen en parkeren om nog even een drankje te doen en al dan niet naar Amsterdam, dat zou het hele hart ten goede komen. Het Buikslotermeerplein als winkel- en leisure gebied zou dan wel een enorme impuls krijgen.

Het is wel heel belangrijk hoe het stedenbouwkundig plan eruit komt te zien, het moet niet een soort Zuidoost worden. Dat is veel te groot en ruim geworden, hier moet het lekker knus, gezellig en uitnodigend zijn. En dat, samen met de Noord-Zuidlijn, kan het hele gebied een boost geven. Dit is ook een van de plekken waar het de meeste impact moet geven in Noord. Bij het andere station zit je al heel dicht bij de pont, dus dan zullen mensen eerder het pontje nemen als ze naar CS moeten. Het Buikslotermeerplein profiteert natuurlijk ook nog van het noorden, dat effect zal je daar dus ook krijgen. Als er een goede park & ride is, dat men daar dan overstapt. Als je vanuit Zaandam komt, heb je dan niet de Coentunnel-file. Nou komt er natuurlijk een tweede Coentunnel, dus wordt het daar ook wel minder. Maar nu is het een heel gedoe als je de Coentunnel door moet naar je werk. En als je andersom rijdt naar Zuid (via de ring Oost), ben je ook veel tijd kwijt. Dus als je in Noord je auto kwijt kan, eigenlijk relatief dichtbij waar je vandaan komt, en je pakt de metro naar Zuid, dan gaat het wel sneller. En dan kunnen ze daarna ook nog even winkelen bijvoorbeeld. Maar hoewel de effecten zich dus vooral rondom de halte zullen bevinden, straalt het imago ook wel af op de rest van Noord. Noord is niet meer een geïsoleerd stadsdeel, vroeger heette het ook geen Noord, maar toen heette het 'de overkant van het IJ', niemand wist bij wijze van spreken wat Noord was.

Een nadeel van de opzet van Amsterdam, het verschil met bijvoorbeeld Rotterdam, is dat er hier geen bruggen zijn. Als je een brug oprijdt, zie je meteen de overkant, en dan heb je veel meer een relatie. Amsterdam heeft aan alle kanten tunnels, en als je een tunnel inrijdt, kom je eigenlijk in een nieuw gebied. Is meer een psychologische kwestie natuurlijk. Maar er was ook altijd een visuele barrière omdat alle scheepvaart en industrie langs het IJ zat. Dus die hele rand langs het water, daar waren geen woningen, niks leuks, alleen maar werk. En de woningen waren juist tegen de A10 aan gebouwd. Dat zijn ze nu aan het omdraaien, waardoor een meer visuele relatie ontstaat."

En hoe groot acht u het belang van de effecten van de Noord-Zuidlijn voor de ontwikkeling van Noord?

“Ik denk dat het bestuur en de politiek belangrijk is voor de ontwikkeling van Noord. De beslissing voor de Noord-Zuidlijn is nu eenmaal genomen, niet door Noord, maar door de centrale stad. Maar dat is lastig in getallen uit te drukken. Ik denk dat het een bijdrage levert aan een beter imago van Noord. Maar dan zijn er ook nog wel een aantal andere randvoorwaarden waar je aan moet voldoen. Dan zal je ook moeten bouwen wat mensen aantrekkelijk vinden, en dan moet je niet alleen maar appartementen neerzetten. Dan moet je ook zorgen dat mensen in een gedifferentieerd milieu kunnen wonen.

Het is een ontwikkeling in een politiek klimaat, en de manier de politiek ermee omgaat en keuzes maakt is heel bepalend.

Het vervelende is, dat het nooit meetbaar is, want over tien jaar weet je niet of het door de Noord-Zuidlijn komt.

Ik denk dat het toch wel een heleboel impact heeft, op het ruimtelijk beleid. Het CAN gebied is het CAN gebied aan het worden omdat de Noord-Zuidlijn er komt. Je weet niet of ze het later alsnog zo hadden bedacht, dat weet je nooit. Maar het is toch wel een heel belangrijk element erin, maar het was anders nooit zo groot geworden. De ambitie is ontstaan vanuit de Noord-Zuidlijn, dus ook van daaruit kan je het een en ander ophangen. En dat mensen daarheen rijden, en vanaf daar verder gaan, je zet daar wel steeds meer Noord op de kaart. En mensen komen er dan toch, ook al gaan ze vrij snel misschien de metro in, gaan ze toch een keer kijken in het winkelcentrum, want ze zitten er dan toch. Maar dat is niet te kwantificeren, maar het zal zeker positief bijdragen.

Je ziet nu ook, in andere woonwijken, zoals in een oude wijk als De Pijp, daar wilde ik vroeger nog niet dood gevonden worden. En opeens wil iedereen er heen, net als de Jordaan. Nu wil de hele wereld daar wonen. Dus dat moet je in Noord ook proberen. Je moet kijken wat je gaat doen met de horeca, met je woningbeleid, met je infrastructuur, wat voor voorzieningen zet je neer. En daar past de Noord-Zuidlijn natuurlijk prachtig in, maar het is maar een stukje van het geheel. Want een imago maak je niet alleen met een Noord-Zuidlijn.

En je weet niet in hoeverre zoiets meegespeeld in ambities van een stadsdeel. Als er ineens zo'n ambitieus project zijn beslag krijgt, dat mensen zich daar ook weer in gaan ophangen. ‘Dan gaan we de IJ oevers ook oppakken, en dan gaan we het CAN gebied ontwikkelen.’ Dat daar ook een soort elan ontstaat van ‘jongens, we moeten dat Noord eens een impuls geven.’

De discussie van de Noord-Zuidlijn liep eigenlijk gelijk met de discussie of de Sport Dome hier in Noord zou komen, naast de bocht van de afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg. Dat is echt heel jammer dat die er niet gekomen is, uiteindelijk kregen ze het financieel niet rond. Het was een Finse investeerder, en is een heel politiek geharrewar geworden, en daar hebben ze niet meer op zitten wachten. Ik vind het echt heel slecht wat daar gebeurd is, ik denk dat dat meer effecten had gehad dan de hele Noord-Zuidlijn. Dat is echt een enorme streep door de rekening geweest.”

En hoe schat u de effecten van de Noord-Zuidlijn in voor Elzenhagen Zuid?

“Ik denk eerder positief dan negatief, maar of het nou heel grote effecten heeft dat denk ik niet. Uiteindelijk zal het wel een positief effect hebben op de wijk. Maar je moet het ruimtelijke aspect gewoon niet overschatten, het is ook gewoon nodig dat hij er komt. Als je kijkt naar de Oostlijn, daar zijn ook altijd veel veldslagen over geweest tijdens de aanleg. Maar als je hem nu een dag niet laat rijden, dan heb je ook

een veldslag. Het heeft gewoon zo'n enorme vervoerscapaciteit. En de vervoerswaarde hangt natuurlijk weer heel erg samen met de ontwikkelingen eromheen."

Interview B. Schipper

23-03-2011, via email

De heer Schipper is bewoner van Elzenhagen-Noord, de nieuwbouwwijk die onderdeel uitmaakt van het CAN-gebied.

Wat is er precies aantrekkelijk aan het wonen in Amsterdam-Noord in het algemeen en specifiek Elzenhagen-Noord?

“Ruimte, prijs-kwaliteitverhouding woningen, kindvriendelijke omgeving, en toch relatief dichtbij de stad.”

Zijn er ook minpunten?

“Nog steeds in pioniersfase, overlast nieuwbouw, geen echte goede koffie/ontmoetingsplek voor bewoners zoals je dat elders in de stad wel ziet.”

Welke overwegingen geven over het algemeen de doorslag wanneer men besluit om in Elzenhagen-Noord te gaan wonen?

“Ruimte, prijs-kwaliteitverhouding woningen, kindvriendelijke omgeving.”

Is er een onderscheidend aspect ten opzichte van andere (nieuwbouw) locaties in de omgeving?

“Uiterlijk woningen, ligging aan het water, grootte woningen.”

Waar komen de meeste bewoners vandaan, van elders in Noord of vanuit een groter gebied?

“Vanuit groter gebied, met name de stad.”

In hoeverre is uw keuze voor Elzenhagen-Noord ook een bewuste keuze geweest voor het stadsdeel Noord? Welke aspecten van het stadsdeel zijn voor u van belang geweest?

“Onze keuze is deels gebaseerd op het stadsdeel Noord, en dan meer in de zin van ‘het andere Amsterdam’. Wij vinden het leuk om niet de geijkte woonpaden te bewandelen binnen Amsterdam en hebben ook gedacht aan de *sunny side* van het IJ, namelijk Noord als plek waar nog veel te gebeuren staat. Minder aantrekkelijk is nog het feit dat Noord zo versnipperd is in verschillende woonwijken, met verschillende sociale achtergronden. Diversiteit is prima, maar dan zou het eigenlijk *smooth* in elkaar moeten overlopen. Ook onze wijk is nu nog een wijk op zich. Ik weet niet hoe de medebewoners hierover denken.”

In hoeverre zijn de ontwikkelingen in het totale CAN gebied van belang in de beslissing van bewoners om er te komen wonen?

“Mede van belang, bijvoorbeeld bouw scholen, uitbreiding winkelcentra en aanleg N-Z lijn.”

Heeft de komst van de Noord-Zuidlijn en de nabijheid van de halte Buikslotermeerplein een rol gespeeld voor bewoners om er te komen wonen? Of is hiervan nog geen sprake aangezien het nog even duurt voordat de Noord-Zuidlijn klaar is?

“De komst van metro is wel een belangrijke factor geweest, zij het op lange termijn. Op korte termijn spelen met name kinderen, scholing en kinderopvang een rol. De

metro is later van belang als het gaat om een woonplek met een zeer snelle verbinding naar de binnenstad, zonder zelf in de drukte te wonen.”

Zullen de bewoners meer naar de binnenstad gaan als de metro gaat rijden, of zullen ze vooral op Noord georiënteerd blijven?

“Men zal meer naar de binnenstad gaan vanwege de metroverbinding, en wellicht ook andersom (mensen uit de stad komen sneller naar Noord).”

Verwacht u dat de wijk als geheel populairder wordt zodra de metro eenmaal klaar is en gaat rijden? of zullen er wellicht negatieve effecten optreden, bijvoorbeeld parkeerproblemen, meer drukte en overlast?

“De wijk zal populairder en drukker worden, hetgeen ook overlast met zich mee zal brengen; het hangt echter van het stadsdeel af op welke manier deze overlast beperkt c.q. gekanaliseerd zal worden.”

Interview J. Prins

29-03-2011, Stadsdeelhuis Amsterdam-Noord

De heer Prins is projectmanager van de nieuwbouwwijk De Bongerd en voormalig bestuurder in het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer

Het gesprek begint over de ontwikkeling die Noord in het algemeen doormaakt

“Ik werk hier pas vier jaar, maar waarom komt Noord in? Ten eerste omdat het toch wat meer dringen wordt in de oude binnenstad. De projecten zijn eigenlijk op, er zijn niet veel grote projecten meer. Behalve dan de Oostergasfabriek. Als ik praat met mensen, hoor ik dat Noord wel hip aan het worden is. Dan bedoelen ze vooral de ontwikkelingen aan het IJ. Iedereen komt wel eens aan de achterkant van het CS, dan zien ze dat er niet alleen aan die kant gebouwd wordt, maar ook aan de overkant. En dan heb je een extra NDSM pontje, en dan heb je MTV. Dat zijn allemaal van dat soort dingen die daaraan bijdragen.

In hoeverre straalt dat ook af op de rest van Noord?

“In vergelijking met wat er gebouwd wordt aan het water, is de rest van Noord eigenlijk maar een saaie VINEX buurt.

De Bongerd zou heel erg intensief bebouwd worden, maar allemaal grondgebonden woningen. Iedereen heeft een woning op de begane grond, dus iedereen heeft ook een soort tuin. Dat mislukte eigenlijk toen het in de verkoop ging, het was veel te duur, te ambitieus, te hoog gegrepen. Toen hebben we een stukje volgens dat plan gebouwd (dat staat er nu) en voor de rest hebben we in 2007 een ander plan gemaakt, wat minder intensief bebouwd. Het bestemmingsplan daarvan is in 2009 vastgesteld. Er waren wat protesten van woonbootbewoners in het zijkanaal I. Er zou ook nog een tunnel onderdoor komen, een nieuwe Noord-Zuid verbinding naar de IJ oevers. Daar moeten we rekening mee houden, Noord wil dat erg graag, maar we kunnen het nog niet opnemen in het bestemmingsplan voor dat gedeelte van de wijk. Maar daar wordt pas in 2015 een beslissing over genomen, dus dat blijft een beetje in dat plan hangen. Maar over het imago, de mensen die wonen in het gedeelte dat nu af is, die kiezen bewust voor dat stedelijk concept. Dat zijn de ‘believers’, en dat zijn dan echt mensen uit Noord geworden. Een aantal mensen kwam dan uit West, en die hebben echt bewust voor Noord gekozen, ook omdat het ook gewoon goedkoper was. En meer ruimte, toch een soort imago dat het een soort half landelijk gebied is. Dat je snel in het Waterland bent is dan heel belangrijk.”

Daar gaat het mij eigenlijk om, wat maakt Noord eigenlijk aantrekkelijk om te wonen?

“Het is echt wel een combinatie van dingen, en er gebeuren toch wel wat hippe dingen. Vroeger wilde je niet dood gevonden in Noord, dan kwam Noord altijd negatief in het nieuws als er weer kerstbomen in de fik gingen. Dan kwamen die mensen op televisie en dacht men ‘daar wonen alleen maar neanderthalers, die kunnen geen woord uitbrengen’. Dus vanzelf werkt dat allemaal mee, ontstaat er een beeld. Dat is echt sinds de tweede helft van de jaren ’90 omgeslagen. Toen is gestart met allemaal dingen, maar pas nu wordt gezegd: ‘in Noord gebeurt het’, maar mensen zijn al 7-8 jaar bezig geweest om er iets aan te doen.”

En er komen dus ook mensen uit West, waar komen de bewoners over het algemeen vandaan?

“De mensen die hier gekocht hebben, komen eigenlijk uit heel Amsterdam vandaan, ook uit Noord overigens.

Maar je hebt eigenlijk twee groepen. Je hebt de mensen van het eerste uur, die geloven in het plan. En daarna kwamen er mensen die gewoon een woning kochten. Maar de woningen staan heel dicht op elkaar, dus dat is kwetsbaar wat zichtlijnen betreft. Dus mensen gaan schuttingen en schuren bouwen, dan verpest je eigenlijk het hele beeld. Dan zien je dus dat de mensen die zich er keurig aan houden, die geloven in dat plan. En de rest die bijvoorbeeld schuttingen bouwt die heeft er geen boodschap aan.”

Waarom kiest die laatste groep dan toch voor De Bongerd en Amsterdam-Noord?

“Ik denk dat het ook gewoon opportunisme is, er was gewoon even niks anders te krijgen. We hebben dat nooit echt goed onderzocht, maar je hoort wel eens wat. Maar als je dus echt voor die locatie hadden gekozen, hadden ze geen hoge schuttingen en schuurtjes in hun tuin gezet. Daarmee verpest je gewoon de hele buurt.”

In welk segment wordt er gebouwd en voor welke doelgroepen?

“De woningen zitten rond de 2,5-3 ton, maar niet hoger. Ze zitten scherp aan de prijs, doodsbang dat ze niet verkopen. We mikken niet echt op een specifieke doelgroep, blijft nog een beetje onzeker. Het zullen wel mensen zijn die hun eerste woning gaan kopen, daar mikken we wel een beetje op. Maar wel met een riante tuin, van pak hem beet 15 vierkante meter.”

Kunt u nog wat zeggen over de achtergrond van het project?

“Er was de opgave vanuit het Noordvleugeloverleg, dus de noordelijke Randstad. Amsterdam moest destijds 50.000-60.000 woningen toevoegen binnen de stadsgrenzen. Dat is natuurlijk allemaal wat overspannen geweest, maar met onder andere IJburg zat je er nog wel redelijk dicht in de buurt. In 1999 is het plan voor De Bongerd bedacht met 1600 woningen, met het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan. Dus het maakte deel uit van de woningbouwopgave van de hele stad. Vroeger was het gebied een volkstuinencomplex en zat er nog de nodige industrie gevestigd. Het is het idee van het 21^e eeuwse tuindorp, maar dat geeft niet het idee dat het echt een intensief stedelijk gebied wordt, er hadden nog best wat meer woningen gekund.”

Wat is de rol geweest van de Noord-Zuidlijn in het project?

“Wat heel belangrijk is, zijn de twee fietsbruggen die er komen over het kanaal heen. Een Noord-Zuid en een Oost-West georiënteerd. Er is nu een hele slechte Oost-West verbinding voor langzaam verkeer. Als je daar die twee fietsbruggen aan toevoegt, dan heb je echt wat. Een van de belangrijkste dingen van het plan, zijn die voorzieningen als die fietsbrug, een school en wat winkels. Die fietsbrug heb je echt wel nodig.”

In die zin hangt het project wel samen met de komst van de Noord-Zuidlijn?

“Ja natuurlijk, maar dan moet je wel een goede verbinding hebben, zodat je niet helemaal om hoeft te fietsen. Die fietsbruggen zijn dus wel een enorme winst. De Bongerd was er anders ook wel gekomen, want je had sowieso die opgave gehad dat je zoveel woningen moest toevoegen. En het was een vrij makkelijk gebied natuurlijk, het was industrie die je niet meer wil. Volkstuinen zijn wel te verplaatsen. Op zich

was dat niet een hele zware operatie om dat allemaal weg te krijgen en vervolgens een plan voor woningbouw te ontwikkelen. Dus het was er anders ook wel gekomen, maar de Noord-Zuidlijn helpt natuurlijk wel mee.”

Is het voor bewoners een factor geweest in de beslissing van bewoners?

“Ik zou het even aan de bewonersvereniging vragen. Maar ik denk dat het wel meewerkt, het is alleen iets van toekomstmuziek en nog een beetje ver van me bed. Mensen verwachten eerder dat het 2020 wordt dan 2017 dat de Noord-Zuidlijn gaat rijden. Ik denk niet dat ze de belangrijke beslissing om een huis te kopen laten afhangen van de Noord-Zuidlijn. Maar wel dat net iets hippere imago, het loslaten van het imago dat er alleen maar kerstbomen verbrand worden.”

Dat beeld is aan het omdraaien, is De Bongerd daar ook een voorbeeld van?

“De Bongerd ligt net een beetje in de luwte van alles, dat maakt het ook wel weer aantrekkelijk. Je hoort er wel bij, je gaat in Noord wonen. De echte hippe gebieden liggen aan het IJ, je hebt ook dat Stork restaurant. Toch heb je hier de geneugtes van je zit net tegen het hippe aan, maar je zit een stuk rustiger en je zit een stuk dichterbij de hippe gebieden. Het is echt een scharnierpunt, je hebt van alles wat.”

In hoeverre hangt het project De Bongerd samen met de ontwikkelingen aan het IJ?

“Dat staat er helemaal los van, bestuurlijk, qua planvorming, qua beeld, qua atmosfeer, qua procedures. Sterker nog, in de Buiksloterham, op de NDSM werf en Overhoeks komen nogal veel appartementen, dus dat is wat stedelijker van karakter.

Het gesprek gaat nog even door over het type mensen dat er komt te wonen in De Bongerd

“Je hebt de mensen die er echt in geloven, die zitten in de bewonersvereniging. En je hebt mensen die geven er eigenlijk blijk van dat ze het concept niet helemaal begrijpen of het prettiger vinden om meer besloten te wonen, met schutting en schuurtje in de achtertuin. Op zich is dat heel jammer, maar je kan er niks aan doen omdat Den Haag het goed vindt.”

Dus het oorspronkelijke concept gaat dan wel een beetje verloren

“Ja, alhoewel het soms ook wel belangrijk is dat je als architect en bedenker van een plan er rekening mee houdt dat mensen altijd hun eigen ruimte willen veroveren, hun eigen stempel erop willen druk en hun eigen dingen ermee willen doen. En goede architectuur moet daar natuurlijk ook tegen kunnen. Die moet eigen inbreng van mensen aankunnen zonder dat meteen het originele concept wordt aangetast. Maar het is wel kwetsbaar, wat daar gebeurt.”

U zei net dat mensen wel met de fiets naar het station zullen gaan en dat daarom die fietspaden erg belangrijk zijn. Hebben mensen dan niet overwogen om nog dichterbij die haltes te gaan wonen?

“Ja, maar dat zijn allemaal bestaande buurtjes. En je hebt De Banne Zuid, dat wordt geherstructureerd. Maar het is niet zo dat er een straatje gesloopt wordt en vervolgens gaan mensen een stukje verderop wonen. De hele zaak wordt totaal op de schop gegooid, wordt een hele andere bevolkingssamenstelling. Maar het zijn voornamelijk ook een beetje appartementen. De originele bewoners vertrekken allemaal weet ik veel waar naartoe. Ik ken die exacte programma's ook niet.”

Is Elzenhagen Noord een concurrent voor De Bongerd?

“Nou nee, we hebben gekeken wat zegmaar nog de markt is voor grondgebonden woningen. En dan blijkt dat dat elkaar absoluut niet in de weg zit. Dus eigenlijk is er nog een grotere markt voor de grondgebonden woningen, terwijl juist de appartementen op dit moment minder populair zijn. Dat wordt allemaal naar 2014 geschoven. Maar juist voor dit soort grondgebonden woningen, die ook niet in zulke grote hoeveelheden op de markt worden gebracht, daar heeft iedereen nog wel vertrouwen in. Dus in die zin zijn het geen concurrenten, dat kan ik me niet voorstellen.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in het algemeen?

“Ik zou het dan vergelijken met de metrolijn in Rotterdam, toen werd Zuid ontsloten. Maar heeft dat Zuid nou ontzettend geholpen? Ik denk wel dat bewoners van Zuid makkelijker in Noord konden komen. Men raakt dus meer op de stad georiënteerd, is op zich weer niet zo erg, want je bent toch 1 stad. Ik denk niet dat er in Amsterdam meer volk vanuit de stad hier naartoe komt. Ik zie niet echt positieve effecten, maar ik zie ook absoluut geen negatieve effecten. Het is gewoon nodig, en er zullen ongetwijfeld weer allerlei andere vervoerslijnen worden opgeheven. Volgens mij zijn de omgevingen van de stations ook al redelijk volgebouwd.

De lijn wordt bijvoorbeeld ook niet wat verder doorgetrokken tot aan de A10, dat vindt iedereen nogal een gemiste kans. De P&R bij het Buikslotermeerplein is qua capaciteit volgens mij niet heel veel groter dan de opvang van wat er in het winkelcentrum komt winkelen. Je moet het niet overschatten vind ik, ik heb niet het idee dat dat echt opeens voor enorme veranderende effecten gaat zorgen.

Je kan er nu al ontzettend goed komen met de bus, en met de auto is het natuurlijk ook goed bereikbaar via de ring.

Dat Noord populairder wordt bij mensen van buiten Noord, voor mensen uit Amsterdam, dat heeft met een heleboel andere dingen te maken eerder denk ik, dan met zo'n Noord-Zuidlijn, wat voor een heleboel mensen toch iets is wat niet aan de positieve kant van de drempel staat. En je moet het maar zien, ik denk dat mensen eerder verwachten dat het nog 2 jaar langer duurt dan dat hij echt in 2017 rijdt. Dus nogmaals, daar stemmen ze echt hun beslissingen om hier bijvoorbeeld te gaan wonen niet op af. Ik denk dat het voor mensen die in Noord wonen, wel iets psychologisch heeft van 'nou hoor ik er echt bij'. Maar er zijn vast ook mensen in Noord die het misschien juist niet willen, die willen als noorderlingen een beetje apart blijven.”

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Het gebeurt dus al, die trein is al in beweging, zo nu en dan kraakt hij een beetje. Maar dat blijft wel in beweging, ook al heb je dan op dit moment crisis. Ook als er geen Noord-Zuidlijn zou komen, hoewel hij natuurlijk wel meewerkt. Maar ik denk dat als je echt zeker weet dat hij over 1 of 2 jaar rijdt, dat het dan pas echt effect gaat hebben, van 'nu moet ik er misschien bij wezen'.

De tunnel waar we het over hadden, is ook belangrijk, maar is echt een autoding. Dat hebben we echt nodig, wordt dan gezegd. Maar voor De Bongerd is het niet nodig, het zou eventueel nodig kunnen zijn voor de ontwikkelingen aan de IJ oever.

Het hangt ook af van een heleboel andere dingen, als er nou wordt besloten dat er geen auto's privé meer mogen rijden binnen de ring, in 2025. Dan heb je het natuurlijk echt nodig, dan brengt het z'n geld wel op. Maar nu heb je hier nog niet eens betaald parkeren, wat je in de rest van Amsterdam wel hebt. En je hebt het idee

dat hier nog ruimte is, het kan allemaal wel. In de praktijk valt dat tegen, er is niet heel veel ruimte meer om veel te ontwikkelen.

Het gesprek gaat verder over veranderingen in de bevolkingssamenstelling en de veronderstelde effecten van meer differentiatie

“Ik kom zelf uit de Transvaalbuurt, daar heb je 2 straten die helemaal opgekrikt zijn. Daar worden woningen samengevoegd en die zijn dan verkocht. Maar of dat nou een effect op die buurt heeft gehad? Dat is schromelijk overdreven. Heeft het effect gehad op de sociale cohesie? Nee, absoluut niet. Het trekt natuurlijk wel kapitaalkrachtige mensen, want je moet die woning kunnen kopen. Maar of dat nou voor positieve effecten heeft gezorgd, nee helemaal niet.

Ik ben sinds 1978 actief in de Amsterdamse stadsvernieuwing, dus heb heel wat meegemaakt. Maar ik zie er helemaal geen positief effect van, ook geen negatieve trouwens. De mensen leven vreselijk langs elkaar heen. Maar de mensen die er wonen, moet je natuurlijk weer ergens herhuisvesten. Als je kijkt naar die oude flats uit de jaren '50 en '60. Die prijs-kwaliteit verhouding die krijg je nooit meer terug. Nu is het geld een beetje op, in West is eigenlijk de hele ontwikkeling al totaal gestopt. Daar wachten ze nog een tijd met verder herstructureren. En er zijn ook genoeg mensen die wat van die flats willen kopen voor een paar ton. Eigenlijk gaat het je niet om die woningen, maar meer om de mensen. Op zich is de openbare ruimte wel redelijk kwetsbaar, niet echt duidelijk wat van wie is. Mensen zien niet wat openbaar en privé is. Het belangrijkste is: niemand moet zich de baas voelen in zo'n straat. Toen die nieuwe yuppen in de straat komen wonen, was het echt oorlog. Iedereen probeerde zijn stempel op die straat te drukken. Dat ging gewoon niet goed, het botste enorm.”

Even weer over De Bongerd, gaan er ook mensen wonen die uit het Waterland komen?

“Dat weet ik niet goed, er is wel een woonbotensingel, dat zijn 17 plekken. De mensen die daar komen te wonen, komen vooral uit Noord-Holland. Dat is natuurlijk de uitgelezen mogelijkheid om met je woonboot in de stad te komen liggen. Maar of ze daar bewust voor hebben gekozen, dat weet ik niet hoor.”

Hoe groot schat u de effecten van de Noord-Zuidlijn in op De Bongerd in het bijzonder?

“Natuurlijk versterkt het elkaar, maar je moet die effecten ook weer niet overdrijven. En het kan ook weer betekenen dat men makkelijker in de stad komt. Maar je hebt een extra mogelijkheid om dichterbij de binnenstad te zitten. Dus daarom denk ik eerder dat de binnenstad ervan profiteert. De Bongerd profiteert van het feit dat er meer mensen vanuit verschillende contreien komen wonen, maar de Noord-Zuidlijn zal vooral een aanzuigend effect voor de binnenstad hebben. Voor De Bongerd is het heel belangrijk dat die fietsbruggen er zijn.”

Interview F. Brouwer

7-04-2011, via email

De heer Brouwer is voorzitter van de bewonersvereniging De Bongerd.

Wat maakt het aantrekkelijk (en wellicht minder aantrekkelijk) om in Noord in het algemeen, en De Bongerd in het bijzonder, te wonen?

Aantrekkelijk:

- wonen in een rustige, kindvriendelijke wijk
- mooie architectuur
- ruime en kwalitatief hoogwaardige woningen binnen de ring
- vrij parkeren
- stad binnen handbereik

Minder aantrekkelijk

- bewoners Noord hebben nog een te eenzijdige samenstelling
- geen tot weinig voorzieningen (horeca, winkeltjes, terrassen en alles wat 'de stad' wel heeft)
- zwak stadsdeelbestuur
- Noord heeft veel lelijkheid wbt gebouwen en inrichting
- verwaarloosde/armoedige openbare ruimte; armoedige uitstraling

Waar komen de bewoners over het algemeen vandaan? Vooral uit Amsterdam of uit een groter gebied?

“Dat loopt heel erg uiteen (wat ik weet: Noord, IJburg, West, Centrum, Java/KNSM). De meesten komen wel uit Amsterdam, maar zeer verspreid over de stad, met uitzondering van Zuid en Zuid-Oost.”

Van de heer Prins heb ik begrepen dat de bewonersvereniging vooral gevormd wordt door mensen die bewust voor het specifieke stedenbouwkundig concept van De Bongerd hebben gekozen. Zijn er nog andere redenen waarom deze groep voor De Bongerd kiest? Is bijvoorbeeld de locatie en bereikbaarheid ook van belang?

“Uiteraard. Zie alle aantrekkelijke punten uit vraag 1. Die tellen zeker mee.”

Maakt men behalve een bewuste keuze voor De Bongerd ook een bewuste keuze om in het stadsdeel Noord te gaan wonen? Of wordt het niet zozeer gezien als onderdeel van Noord?

“Ik heb het idee dat de meeste mensen voor de wijk en vooral voor de unieke woningen kiezen. Het speelt natuurlijk mee dat Noord in opkomst is. Daardoor wordt het wel steeds aantrekkelijker voor kopers.

Maar met name de iets hoger opgeleiden (HBO of hoger) kijken ook kritisch naar het stadsdeel. Een bewuste keuze voor het stadsdeel is daarom denk ik te simplistisch om te stellen. Het is zeker zo dat sommige mensen naar Noord zijn gekomen omdat ze het stadsdeel wel aardig vinden, maar vooral omdat er toekomst in zit. Niemand is namelijk enkel en alleen razend enthousiast. Sterker nog: als Noord een afgesloten gemeenschap of stad zou zijn geweest, was het merendeel er zeker niet gaan wonen. Daarvoor is er nog teveel kritiek.”

Zijn de bewoners voor voorzieningen, winkels etc. vooral op Noord georiënteerd of ook op de binnenstad?

“De mensen zijn vooral op de totale voorzieningen en winkels van de stad gericht (dus ook Noord, alleen niet als hoofddoel). Dagelijkse boodschappen doet men in Noord. Al het andere in de stad of het Buikslotermeerplein. Veel bewoners bewegen zich door de gehele stad.”

Nemen de bewoners ook in overweging dat Noord in zijn geheel meer op de kaart komt door allerlei ontwikkelingen (IJ oevers, CAN-gebied) en meer bij de stad betrokken raakt? Hoe staan bewoners hier tegenover?

“Zeer positief. Sterker nog: de meesten hebben gekocht met dat oogpunt. Men verwacht dus ook verdere (en snelle) actie op dat gebied. Het waarborgt hun investering.”

In hoeverre speelt de komst van de Noord-Zuidlijn op dit moment een rol in de beslissing van mensen om in De Bongerd te gaan wonen?

“Nauwelijks tot niet. De halte is veel te ver weg om echt een verbetering van de bereikbaarheid te geven.”

Verwacht u dat, als de metro eenmaal rijdt, mensen eerder naar de stad zullen gaan? Zal men in die zin minder op Noord georiënteerd raken?

“Nee. Zie de voorgaande vragen.”

Wat voor gevolgen zal de Noord-Zuidlijn hebben voor De Bongerd als de metro eenmaal rijdt? Zal het bijvoorbeeld populairder worden om er te wonen, zal het een ander type bewoners aantrekken? Of zullen andere factoren zwaarder wegen in de overwegingen van bewoners?

“Andere factoren wegen zwaarder, alle zaken die ik in vraag 1 genoemd heb. Zoals ik al zei is de halte ook te ver weg.”

Tot slot nog 3 korte vragen:

Hoe schat u de ruimtelijke effecten in van de Noord-Zuidlijn op stadsdeel Noord in het algemeen?

“Onmogelijk om te zeggen: dit hangt volledig af van hoe het stadsdeel in zijn geheel verder ontwikkelt. Als het stadsdeel armoedig blijft (zowel economisch als in uitstraling) dan kunnen de effecten rondom Buikslotermeer licht tot groot negatief zijn: leegstand Buikslotermeer, nog minder lokale voorzieningen, kantoren, maar geen woningen, weinig. Verder daarbuiten zal er weinig effect zijn.

Als het stadsdeel inzet op verder ontwikkeling met meer koopwoningen, voorzieningen en cultuur, dan kan het positief werken. Met de bereikbaarheid kan het imago ook verbeteren, maar dan moet het beter worden dan het nu is.”

Hoe groot acht u het belang van deze effecten voor de ontwikkeling van Noord, ongeacht in welke mate deze volgens u zullen optreden?

- Van groot belang

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn op De Bongerd in het bijzonder?

- Neutraal.

“De halte ligt te ver weg. De Bongerd is meer gebaat bij frequentere pontverbindingen en ontwikkeling IJ-oeveren. Een aftakking naar Zaandam zou echter zeer grote positieve gevolgen hebben.”

Interview J. Nagtegaal

7-04-2011, via email

Mevrouw Nagtegaal is werkzaam bij projectontwikkelaar ODB, en verantwoordelijk voor de realisatie en verkoop van de woningen in nieuwbouwwijk De Bongerd, fase 2a/2b

Wat maakt het aantrekkelijk (en wellicht minder aantrekkelijk) om in Noord in het algemeen, en De Bongerd in het bijzonder, te wonen?

“De Bongerd is wonen op een eiland, dicht bij ontsluitingssnelwegen en Amsterdam Centrum, wel de lusten niet de lasten, Noord is hip (mn aan de waterkant met cafe’s restaurants met industrieel karakter). Specifiek is voor Amsterdam een huis met een tuin bijzonder en wij bieden ze voor een aantrekkelijke prijs aan.”

Op welk segment/doelgroep is De Bongerd gericht en waar komen de (geïnteresseerde) bewoners over het algemeen vandaan? Vooral uit Amsterdam of uit een groter gebied?

“Vooral gezinnen en tweeverdieners. 50 % uit Noord en de andere helft uit randgemeenten zoals Amstelveen.”

Is de keuze/interesse voor De Bongerd met name ingegeven door de kenmerken van de wijk/woningen zelf of ook door de ligging? Of wellicht doordat Noord in zijn geheel geleidelijk meer op de kaart komt door allerlei ontwikkelingen? Of zijn er nog andere factoren van invloed?

“Het is vooral de prijs/kwaliteit verhouding in combinatie met de ligging. Noord heeft nog altijd een minder goed imago maar het gaat de goede kant op. Men moet het vooral gezien hebben.”

De heer Prins sprak over een groep bewoners die niet bewust voor het specifieke concept van De Bongerd kiest, waarom kiest deze groep er dan toch voor om in De Bongerd/Amsterdam-Noord te wonen?

“Zie bovenstaand antwoord. De Bongerd onderscheidt zich met name doordat het ook los van Amsterdam Noord of beter gezegd de omliggende wijken kan worden gezien. Het heeft de meeste potentie. Zeker wanneer je naar de toekomstige plannen kijkt en De Bongerd in zijn geheel beschouwt. Maar het feit dat De Bongerd zich onderscheidt, wil niet zeggen dat het daardoor geen onderdeel uitmaakt en gebruik maakt van de kwaliteiten en faciliteiten van Noord”

In hoeverre hangt het project samen met ontwikkelingen in Noord, zoals op de IJ oevers en in het CAN-gebied? Of staat het los van deze ontwikkelingen? Ik neem aan dat De Bongerd wel probeert aan te sluiten bij het iets hippere imago dat Noord krijgt.

“In principe gaan we uit van de eigen kracht. Waar we op aan willen sluiten zijn de nieuwe ontwikkelingen die het voor de gezinnen en tweeverdieners aantrekkelijk maakt: De oude Taveerne, Noordlichtcafe, Pollux, ontwikkelingen op de NDSM werf (pannenkoeken restaurant, club NDSM).

In hoeverre hangt het project samen (en wordt het project versterkt) door de komst van de Noord-Zuidlijn? Heeft de Noord-Zuidlijn een rol gespeeld in de beslissing de wijk te realiseren, of wellicht in de stedenbouwkundige opzet van de wijk en het te realiseren programma?

Ik heb van de heer Prins begrepen dat de fietsbruggen hier een belangrijke rol in moeten spelen, dus in die zin wordt er wel rekening mee gehouden. Wordt er in andere opzichten ingespeeld op de komst van de metro?

“Als ontwikkelaar spelen we wel in op de brug en in zeer beperkte mate op de NZ lijn. De realisatie ligt te ver weg om te kunnen gebruiken voor de verkoop, en de route naar de stad kan ook worden afgelegd met het pontje. De NZ lijn wordt wel benoemd als een toekomstige kwaliteit”

Heeft u enig idee of (toekomstige) bewoners hun keuze voor De Bongerd (mede) baseren op komst van de Noord-Zuidlijn? Of speelt dit voor bewoners nog geen belangrijke rol?

“Geen duidelijke indicatie maar dit speelt voor ons nog niet echt een rol. Dit zal voor De Banne en Elzenhagen veel meer gelden.”

Tot slot nog 3 korte vragen:

Hoe schat u de ruimtelijke effecten in van de Noord-Zuidlijn op stadsdeel Noord in het algemeen?

“Hier heb ik te weinig kennis van maar zal vooral het gebied rondom het Buikslotermeer versterken. Ruimtelijk is het een verbetering omdat de gebieden rondom de stationlocaties hiermee ook een positieve impuls krijgen.”

- Grote negatieve effecten
- Licht negatieve effecten
- Neutraal
- Licht positieve effecten
- Grote positieve effecten

Hoe groot acht u het belang van deze effecten voor de ontwikkeling van Noord, ongeacht in welke mate deze volgens u zullen optreden?

- Niet van belang
- Een beetje van belang
- Van gemiddeld belang
- **Van aanzienlijk belang (het is ook een mentale kwestie)**
- Van groot belang

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn op De Bongerd in het bijzonder?

- Grote negatieve effecten
- Licht negatieve effecten
- Neutraal
- **Licht positieve effecten**
- Grote positieve effecten

Interview D. Mulder

29-04-2011, MTV Networks

De heer Mulder is facility manager bij MTV Networks, dat sinds vier jaar gevestigd is op de NDSM werf. Hij is betrokken geweest bij de verhuizing van MTV, van Bussum naar Amsterdam.

Waarom is MTV verhuisd van Bussum naar Amsterdam?

“In Bussum hadden we een hele kleine, oude kantoorvilla. Je kon er met goed fatsoen 100 mensen kwijt, maar wij zaten er met 160 mensen. Dus dat ging niet meer. Dat kantoor is begonnen 15 jaar geleden, toen TMF begon en overgenomen werd door MTV. Daarnaast hebben we nog Kindernet en The Box overgenomen. Dat werden op een gegeven moment zoveel mensen bij elkaar, dus er moest gekozen worden voor een nieuwe locatie. Die moest met name ook technisch veel beter aan onze eisen voldoen.”

Zijn er toen meerdere locaties overwogen?

“Op de ene dag maak je bekend dat je wilt verhuizen, en de dag erna heb je 2 tafels vol met mappen van projectontwikkelaars. Echt magisch om te zien wat er aan post binnenkwam, ook de dag erna al. Dan krijg je een hele lange lijst, met hele mooie dingen. Wij hebben een adviesbureau in de hand genomen, en die hebben de hele begeleiding gedaan. En die hebben voor ons ook short-lists opgesteld, matrixen gemaakt. Wil je met de trein bereikbaar zijn, wil je met de pont bereikbaar zijn? Alles kreeg een rating. Op een gegeven moment krijg je dan breekpunten, bijvoorbeeld parkeerplaatsen. Als er dan locaties zijn waar geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, valt die af. Dus dan krijg je een steeds kortere short list. Totdat je uiteindelijk op 4 of 5 gebouwen uitkomt, en dan gaat het echt om persoonlijke beoordeling. Dan ging er echt een projectgroep kijken wat ze er van vonden, en wat de mogelijkheden waren. Uiteindelijk is het dus Amsterdam geworden, de short list van twee locaties was Amsterdam en Rotterdam. Die gingen head aan head. Dat was het gebouw Las Palmas naast Hotel New York, op de Wilhelminapier.”

Dat is net zo 'n soort gebied als dit

“Ja, is ook een beetje zo'n industrieel, creatief gebied. Maar als je ziet wat hier mogelijk is, ben ik wel blij dat we hier zitten. Ik ben ook een Amsterdammer, was niet graag naar Rotterdam verhuisd. Daar zit je omsloten door wegen en burens. En je ziet het terrein hier voor de deur, alles is hier mogelijk. Hier hebben we gewoon de ruimte, en vooral het gevoel van ruimte. Dat hadden we denk ik in Rotterdam niet gehad. Technisch gezien was het ook lang niet zo interessant geweest.”

Het gevoel van ruimte is wel doorslaggevend geweest dus?

“Ik denk wel dat het gebouw meer mogelijkheden heeft dan het gebouw daar. Wij organiseren festivals, Faltifest, en participeren in heel veel festivals op de werf hier. Dat is onze voortuin eigenlijk, superleuk natuurlijk.”

Waarom is het dan specifiek Amsterdam-Noord en de NDSM werf geworden?

“Hier lagen 4-5 jaar geleden gewoon de grootste mogelijkheden. Hier ging het gebeuren. En nog steeds zijn ze bezig, het heeft ook een tijdje stil gelegen. Als het zo snel was gegaan als dat ze hadden beloofd, was hier al een hele haven geweest met recreatiegebied en een winkelcentrum. Maar als wij straks zeggen, bedoelen wij 5

jaar. Als zij straks zeggen, bedoelen ze 25 jaar. Dat is het verschil tussen de commercie, en de planologische kant van de stad.”

En uiteindelijk zijn jullie wel op je plaats hier?

“Persoonlijk zeker, en ik denk ook dat het bedrijf hier op een bepaald niveau functioneert dat het in Bussum niet had bereiken.”

Kunt u aangeven wat de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke aspecten van deze locatie zijn?

“Dit is een creatief gebied, dat al jaren gebruikt wordt door kunstenaars en vrijbuiters om hier initiatieven te ontwikkelen. Het kan variëren van iemand die een schilderij maakt tot iemand die een groot ijzeren kunstwerk maakt van 6 ton. Het kan allemaal. En deze werf ademt gewoon een bepaalde creativiteit, straalt het ook uit. Ik ben zelf geen creatief persoon, maar ik weet wel dat de creatieve mensen die het product maken hier toch wel heel erg die creativiteit kunnen absorberen, en kunnen gebruiken in hun werk. Er hangt hier een bepaalde sfeer, die voor iedereen een soort van vrijheid geeft. Als je een fotoshoot hebt, loop je naar buiten. In de villawijk in Bussum was dat niet echt aan de orde.

En deze plek is heel centraal, nog veel centraler dan de grachtengordel eigenlijk. Wij zijn binnen 5 minuten vanaf de ring te bereiken, zonder file. De pont naar CS vaart ieder kwartier in de spitsuren. Een soort van psychologische drempel is het water, maar dat is maar schijn. Het is zo dichtbij de stad.”

Zijn er ook minder aantrekkelijke aspecten?

“Nee, ik kan eigenlijk weinig dingen bedenken. We zijn van ver gekomen, in Bussum was het ook allemaal niet zo geweldig. Ik zou bijna kunnen zeggen: de welwillendheid van de overheid. In Rotterdam staken ze veel meer hun nek uit voor ons, om ons te krijgen daar. En als we hier iets willen, dan ga je gewoon een vergunning-aanvraag procedure in. Heel normaal, wordt ook heel goed afgehandeld. Alleen ik heb het gevoel dat Rotterdam iets meer *eager* is dan Amsterdam. Maar dat beschouw ik niet als een nadeel. Bij Amsterdammers weet je in ieder geval wat je aan ze hebt, dus dat is heel makkelijk.”

Is het imago van Noord niet een minder aantrekkelijk aspect?

“Het is ooit misgegaan toen het stationseiland gebouwd werd, met de rug naar Noord toe. Als je het CS van Amsterdam in Zuid had gebouwd, had Noord er nu gewoon bij gehoord. Dan was het IJ waarschijnlijk gedempt geweest. Noord is het grootste stadsdeel van Amsterdam, er wonen ook de meeste mensen. Ik ben het wel gaan waarderen op een bepaalde manier, veel mensen die ik ken vinden Noord ook tof. De mensen die de festivals hier bezoeken, hebben een bepaalde associatie bij Noord. Dat het beeld van Noord aan het veranderen is, komt mede door de komst van heel veel bedrijven hier, zoals MTV. Noord moet er gewoon bij getrokken worden. Ik moet zeggen: als ik het over Noord heb, denk ik alleen aan deze plek. Ik denk niet aan Buiksloot ofzo. Ik denk echt aan NDSM, omdat het mijn plek is. Maar als ik in de auto stap en ik rij hier achter Banne Buiksloot in, dan zie ik ook wel dat het daar niet helemaal Amsterdam is. Dat zijn ook gewoon buitenwijken, arbeiderswoningen, relatieve armoede. Maar daar ondervinden wij geen enkele last van, behalve dan dat een goede Albert Heijn best ver rijden is.”

Jullie zien deze locatie dus minder als een onderdeel van Noord?

“Het is onderdeel van de NDSM werf, dat is echt een dorpje op zich. Ik associeer het wel met Noord. Als je Noord tegen mij zegt, denk ik aan NDSM. Maar ik kom hier natuurlijk al 4 jaar iedere dag. Maar ik associeer het niet met de rest van Noord.

In die zin voelen je niet echt verbonden met Noord als geheel?

“Ik ben degene die het meeste inkoop, en ik heb heel veel lokale leveranciers. Daar ben ik heel tevreden over. Dus ik voel me er wel mee verbonden, maar het is niet echt dat ik er een associatie mee heb. En ook voor de rest van het personeel bestaat die relatie ook niet echt.”

Zijn er nog specifieke kenmerken van Noord van belang geweest?

“In ieder geval niet de lagere grondprijzen in Noord. Ik durf rustig te stellen dat wij de duurste vierkante meters van Amsterdam-Noord hebben. Maar je ziet dat het gebouw ook een bepaalde uitstraling moet hebben. We zitten hier al in een hal van 800 vierkante meter waar geen vierkante meter efficiënt gebruikt wordt. We hebben er ook voor gekozen om een exclusieve, dure locatie te nemen, dat wilden we graag. In Noord gaat het vooral om de bereikbaarheid, van die hele long list is er niet één geweest die zo bereikbaar is als dit gebouw. De pont is ideaal, alleen als je hem mist moet je een halfuur wachten. En met de auto is het 5 minuten naar de ring. Er vaart ook nog een pontje naar Oud West, de Houthavens. En veel collega's wonen daar ook in De Baarsjes, Westerpark. Dat pontje is afgeladen 's ochtends, het pontje van tien voor negen, daar zitten 50-60 collega's op.”

De pontjes hebben wel een sterke katalyserende werking voor dit gebied

“Ja, maar het pontje naar de Houthavens vaart nog niet zo heel lang. Dat is wel echt een katalysator ja.”

Hadden jullie ook voor deze locatie gekozen als de pontjes er niet waren geweest?

“Het was dan sowieso onderdeel van discussie geweest dat er een pontverbinding zou moeten komen. Ik denk dat onze passendheid met deze locatie wel zo dusdanig sterk is geweest, dat we dat ook wel uit hadden kunnen onderhandelen. HEMA en VNU Media zitten hier natuurlijk ook nog, bij elkaar zitten er 1000 mensen in dat gebouw.”

Maar stel dat de pontjes er niet waren geweest, dan zouden jullie hier niet gaan zitten?

“Ik denk het niet nee, wij hebben zoveel mensen in dienst. Het grootste gedeelte woont gewoon in Amsterdam en omstreken, komen ook allemaal op de fiets of lopend. Maar met die pont. Zonder dat pontje was het niet gebeurd.”

In hoeverre hebben de ontwikkelingen in Noord de afgelopen jaren een rol gespeeld?

“Voor mijn gevoel is dat later gaan spelen, toen wij er al zaten. Dit zijn dingen waar de gemeente al 20 jaar op vooruit kijkt, dus er is vast wel over nagedacht. Maar de echte daadwerkelijke uitwerking daarvan, het erbij trekken van Noord, ik heb het idee dat dat pas ontstaan is nadat wij hier gekomen zijn. Maar niet doordat wij hier gekomen. Er is een afsplitsing geweest van ambtenaren uit het stadsdeel Noord naar het projectbureau Noordwaarts. Daar is een projectgroep die ervoor zorgt dat die evenementen hier naartoe worden gehaald. Het is echt niet normaal hoeveel hier naartoe gehaald wordt aan evenementen. Ik heb het idee dat het pas een jaar of 3-4 speelt, en dat de gemeente en het stadsdeel er actief mee bezig zijn. Wij zijn natuurlijk

een onderdeel van dat proces. Wij zijn niet voor niks hier naartoe gehaald, trekt ook weer andere ontwikkelingen aan.”

Het negatieve beeld van Noord is dus geen drempel geweest om hier te gaan zitten?

“Nee, in die projectgroep zaten best wel open-minded mensen die open stonden voor vernieuwing. Die zagen hier een loods, die er net zo uitzag als hier aan de overkant. Zonder voorwaarden hebben ze voor dit gebouw gekozen. En dan speelt het niet mee dat er ook mindere buurten in Noord zijn, sterker nog: de meeste mensen weten niet eens hoe dat eruit ziet. De meeste mensen die hier werken, komen met de fiets of met de auto van de ring af. En die komen daar niet. Dus dat heeft helemaal geen rol gespeeld.”

Hoe belangrijk is de OV bereikbaarheid in het algemeen voor MTV?

“Heel belangrijk, wij hebben veel mensen die van het OV gebruikmaken. De bus is overigens ook een prima verbinding, soms nog sneller dan de pont. Maar op het CS is dat best ver lopen, is niet echt een ideaal vervoermiddel. Het is voor ons belangrijk, omdat we veel mensen hebben die geen auto hebben. En veel bezoekers uit de stad, die in de stad kantoor hebben, die gaan op de fiets.”

De werknemers komen voor het grootste gedeelte uit Amsterdam?

“Ja, dat is wel met zekerheid te zeggen. Ik kan niet echt een cijfer noemen, maar de meesten komen met de pont, ik denk dat een enkeling de bus pakt.”

Is niet overwogen, als je dan toch in Noord gaat zitten, om dichterbij een halte te gaan zitten?

“Dat heeft volgens mij nog nooit meegespeeld. Ik ben eigenlijk bij het hele proces betrokken geweest, en volgens mij is daar nooit over gesproken. Ook niet als we nu die beslissing hadden moeten nemen. Ik denk dat deze plek veel belangrijker is, de uitstraling van het gebouw, de plek. En eigenlijk zitten we naast de halte van een metro, alleen hij vaart. Een metro is natuurlijk wel iedere 3 minuten een treinstel, maar als je daar gewoon een beetje rekening mee houdt. Ik zeg het nu omdat het mooi weer is, in de winter is er niks aan op dat pontje. Maar goed, het is een prima ding hoor.”

En ook voor de andere bedrijven hier, zoals Hema, is het doorslaggevend geweest

“Absoluut, die hebben ook veel jonge mensen in dienst. Maar een bouwbedrijf hiernaast, iedere bouwvakker rijdt in een busje van de zaak. Dus die interesseert het allemaal niet. Maar voor veel kantoormedewerkers is het wel echt belangrijk. Ik heb ook met de Hema, VNU, Discovery, IDTV en nog wat bedrijven, een taskforce gemaakt. Een mooie brief met alle handtekeningen van onze directeuren eronder. ‘Luister GVB, luister Gemeente Amsterdam. Wij willen wel graag dat jullie *aware* zijn, dat jullie op de hoogte zijn van het feit dat wij een probleem voorzien, met onze komst aangaande de capaciteit van de pontjes.’ Het pontje dat nu naar de Houthavens vaart is een klein pontje, daar kunnen niet zoveel mensen op. We hebben nu een reactie teruggekregen dat halverwege deze zomer er een grote pont komt. En die gaat ook op dat traject varen. Dus dan heb je gewoon weer meer capaciteit. Dus het heeft wel zin, er wordt ook geluisterd. Er zijn nu wel momenten dat je echt met je fiets boven je hoofd de pont op moet lopen. Vaker varen gaat bijna niet, dus de capaciteit zou wel beter kunnen. Wij werken hier wel een sfeer waarin het niet zo erg is als je om half 10 begint. Dus ik neem vaak het pontje van half 10, is lekker rustig.

Die verbindingen zijn wel heel belangrijk voor de ontwikkeling van dit gebied, die Noord-Zuidlijn heb ik het nog nooit met iemand over gehad. Het is ook een eind weg, ik denk dat je wel 25 minuten aan het lopen bent.”

Als je die haltes goed aansluit op het busnetwerk, en je daar kan overstappen, kan het misschien ook een optie zijn.

“Dan kan je beter op CS uitstappen en op het pontje stappen. Als je toch moet overstappen. Het gaat niet echt om snelheid, het is meer gemak. Wat ik al zei, het is helemaal niet erg als je hier om half 10 begint.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in het geheel?

“Ik zou geen negatief effect kunnen bedenken.”

De haltes kunnen voor overlast zorgen

“Dat is de verantwoordelijkheid van het GVB, ik denk dat ze dat prima aankunnen. Dat kunnen ze in de stad namelijk ook.”

Wellicht dat mensen meer op de binnenstad georiënteerd raken

“Dat zie ik ook niet gebeuren. Het Buikslotermeerplein is een enorm winkelcentrum waar alles is. Ik zou me zelfs voor kunnen stellen dat als je in de binnenstad woont en je wil even alles in één keer kopen, dat je zelfs in de metro stapt en naar Buikslotermeerplein gaat om daar alles te halen. Ik zie het alleen maar positief. Wat ik al zei, de stad heeft Noord de rug toe gekeerd door het stationseiland met zijn kont naar Noord te leggen. Maar toen waren er nog boerderijen hier. Maar Noord is echt een stadsdeel geworden, zeker met de komst van de NDSM werf toen er in de toptijden 12.000 mensen werkten, die allemaal in Noord moesten wonen.

Heeft dat stadsdeel die Noord-Zuidlijn ook wel nodig?

“Ja, je knoopt echt nu Noord wel aan de rest van de stad. Als je bij het Buikslotermeerplein woont, is het echt nog wel een hele toer om bij die eerste pont te komen.”

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Je weet nooit hoe iets zich ontwikkelt, als iets niet gebeurt. Maar ik denk, zeker als ik zie hoe goed dit kan zijn voor Noord, dat het omgekeerd wel een gemis zou kunnen zijn. De verbindingen zijn natuurlijk niet al te best. Het is leuk zo’n pontje met de fiets, maar dan sta je op de kade. Dan moet je alsnog op een bus of weet ik veel. Voor ons is het prima, maar Noord wordt niet ontsloten door die pontjes. Terwijl de Noord-Zuidlijn er dwars doorheen gaat.”

Denkt u dat de ontwikkeling van Noord wel verder versterkt wordt door de Noord-Zuidlijn?

“Ja, als je het mensen makkelijker maakt om ergens te komen, komen ze er ook vaker. Dat zal zeker wel een verschil maken.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn vanuit uw eigen positie, dus specifiek voor MTV?

“Wij hebben niet zoveel te maken met alles wat er om ons heen gebeurt. Wij hebben alles in huis, als de wereld vergaat dan redden we het hier wel. Het is juist de omgeving die het maakt zoals het is. De loodsjes hier verderop, daar zit Red Bull nu

in. Dat zijn leuke burens om te hebben, hebben we een goede relatie mee, we zijn ook elkaars klanten.”

Zij hebben ook voor die specifieke sfeer hier gekozen

“Ja, die hebben ook jonge mensen. Red Bull doet niet veel meer dan marketing, inkoop/verkoop, administratie. Die marketeers zijn ook jonge jongens die iets leuks willen. Zij organiseren de meest idiote evenementen in Nederland, de Red Bull air race. Het terrein waar ze nu zitten, is dé plek om dat soort rare dingen te organiseren. Dus ik zie ook wel gebeuren dat hier binnenkort weer iets gekks gebeurt dat Red Bull gaat organiseren, daar kan je op wachten. Die Noord-Zuidlijn is ook voor Red Bull niet van belang geweest.

In zijn geheel zal het positief zijn, vanwege Noord. Voor ons niet negatief, maar ook niet positief, het is leuk dat hij er ligt. Ik denk niet dat ik er vaak in ga zitten.”

Interview J. op het Veld

19-04-2011, via email

Mevrouw Op het Veld is hoofd corporate communicatie bij het hoofdkantoor van Hema, dat recent is verhuisd van Amsterdam Zuidoost naar Noord op de NDSM werf.

Waarom is het HEMA hoofdkantoor verhuisd van Amsterdam Zuidoost naar Noord, welke factoren hebben hierbij een rol gespeeld?

“Het gebouw in Amsterdam Zuidoost was gedateerd en voldeed niet meer aan de gewenste arbeidsomstandigheden. Om die reden is in 2007 gekeken naar een alternatieve locatie. Noord sprak aan omdat het een gebied in ontwikkeling is en veel creatieve bedrijven hier gevestigd zijn.”

Zijn hierbij behalve de specifieke locatie nog andere kenmerken/aspecten van Noord van belang geweest?

“Uiteraard de bereikbaarheid en de vraag of we ons hier wel thuis zouden voelen.”

Hoe belangrijk is de OV bereikbaarheid, zijn jullie er wat dat betreft niet op achteruit gegaan?

“Openbaar vervoer is zeker belangrijk. We zijn er niet op achteruit gegaan. Uiteraard sommige collega's wel, maar zeker lang niet allemaal. Vanaf het CS is de NDSM werf prima bereikbaar. De pont speelt hier uiteraard een belangrijke rol in.”

Wat zijn de overwegingen geweest om ook een winkel te openen in het gebouw, er wonen toch relatief weinig mensen in het gebied?

“Bij het vorige kantoor hadden we ook een filiaal. Weliswaar niet in hetzelfde pand, maar wel heel dichtbij. Dit is belangrijk voor de diverse afdelingen in het gebouw, zodat zij ook zien hoe de artikelen in de winkel gepresenteerd worden.”

Is niet overwogen om (als men dan toch voor Noord koos) het kantoor dichterbij één van de 2 toekomstige metrohaltes te vestigen?

“Nee, wij hebben dat niet overwogen omdat de verbinding via de pont een prima alternatief is.”

Hoe kijkt men bij HEMA aan tegen de vestiging in het winkelcentrum Bukslotermeerplein, gelet op de komst van de Noord-Zuidlijn? Wordt bijvoorbeeld overwogen de vestiging te verplaatsen? Het winkelcentrum wordt uitgebreid in de richting van de halte (die een OV-knooppunt wordt en waar mensen dus overstappen), het lijkt me voor een winkel als HEMA aantrekkelijk om daar dichtbij te zitten.

“De vestiging op het Bukslotermeerplein zit er al heel lang en er zijn zeker geen plannen om deze te verplaatsen. We hebben daar onze vaste klanten, dus eigenlijk is het ook niet nodig. Voor zover mij bekend zijn er op dit moment ook helemaal geen plannen om het te wijzigen, er is ook geen aanleiding voor.”

Interview T. Geuzendam

30-03-2011, Kamer van Koophandel Amsterdam

De heer Geuzendam is werkzaam als accounthouder voor Amsterdam-Noord bij de Kamer van Koophandel. Hij is aanspreekpunt voor de bedrijven in Noord en houdt zich bezig met het stimuleren van de regionale economie. Hij werkt samen met de ondernemerscollectieven, de ondernemersvereniging. Zowel met de VEBAN als VEBAN & Co, een samenwerkingsverband voor de creatieve ondernemers in Noord.

Het gesprek begint met het type bedrijven dat in Noord gevestigd is

“Van oudsher bestaat Noord natuurlijk uit traditionele bedrijvigheid, veel bouw, handel en de scheepsvaart. Veel van die bedrijven zijn weggegaan, daardoor zijn veel open ruimtes ontstaan. En je ziet dat daar met name veel creatieve bedrijven zich willen vestigen. Omdat Noord ten opzichte van de rest van Amsterdam goedkoop is, hoewel het wel steeds duurder wordt. Omdat er nu veel creatieve bedrijven zich er hebben gevestigd in allerlei categorieën, zie je dat je eigenlijk twee soorten bedrijvigheid hebt in Noord. De traditionele en de nieuwe. Dat matcht nog niet helemaal goed, daarom is ook VEBAN & Co opgericht.”

Wat zijn voor bedrijven aantrekkelijke aspecten om zich in Noord te vestigen?

“Goedkoop, zowel grond als gebouwen. De bereikbaarheid is nog relatief goed. De sfeer, dus zeg maar de omgeving, de rauwheid van Noord. Het oude industriële, dat trekt ook bedrijven. Dus het specifieke karakter, is echt uniek voor Noord en absoluut een goede vestigingsfactor. En wat voor heel Amsterdam geldt, het ligt ook dicht bij Schiphol, dat heeft weer met die bereikbaarheid te maken. En wat belangrijk is voor Noord: er zijn veel mogelijkheden voor kleine bedrijven. Dus kleinschalige bedrijvigheid is nog relatief makkelijk te krijgen in Noord. In de Nieuwendammerham bijvoorbeeld, Stork is daar weggegaan vorig jaar. Je ziet dat zich daar nu kleine bedrijfjes gaan vestigen, veel ambacht enzo. Is een geweldige locatie. Het is nog even de vraag wat er met Draka gaat gebeuren, dat zit ernaast. Ik denk uiteindelijk dat de druk op woningmarkten steeds groter wordt daar. Nu is men in de Hamerstraat nog steeds van mening dat bedrijvigheid eerste prioriteit heeft. Er zijn al wat woningen daar, maar dat zijn eigenlijk bedrijfswoningen. Maar ze willen iets meer woningen toestaan en andere soorten functies. Dat kan natuurlijk leisure zijn, dat kan horeca zijn. Maar dat is natuurlijk al een ontwikkeling die gaande is.

Op de Buiksloterham wordt er al gemengd, wonen en werken. Een heel klein deel blijft echt bedrijvigheid. En dan heb je de NDSM werf, daar heb natuurlijk heel veel creatieve bedrijvigheid, maar dan wat kleinschaliger. Daar zijn ze nu plannen aan het maken, maar dat gaat langzaam omdat er gewoon geen geld is. De laatste jaren zie je dat MTV daar is gekomen, VNU, HEMA met haar hoofdkantoor, en nog IDTV. Dus het is wel booming. En nog verderop het Douwesterrein dat is gewoon traditionele bedrijvigheid, en dat moet ook gewoon zo blijven. Maar er zijn nog heel veel gevaren voor Noord.

Bovendien is er nog gewoon relatief heel veel ruimte beschikbaar. De Buiksloterham is voor een groot deel braakliggende stukken, de NDSM werf ook. Alleen op het Douwesterrein is bijna geen uitgeefbare grond meer. Dat is bijna vol.”

Zijn er wellicht ook minder aantrekkelijke aspecten?

“Grote delen van Noord zien er niet zo mooi uit, het is natuurlijk ook een vrij arm stadsdeel. Van oudsher was het ook een ‘werkers’ stadsdeel, de werknemers van de

werven woonden er. Noord is een beetje het Rotterdam van Amsterdam, ook qua mentaliteit. ‘Niet lullen maar poetsen’, terwijl de rest van Amsterdam is vooral ‘lullen en niet poetsen.’ Maar ik moet zeggen, je kan wel heel goed zaken doen in Noord, ze willen wel aanpakken in Noord. Het is gewoon een heel prettig stadsdeel en die karaktereigenschap is denk ik ook een grote plus. Maar wat je nu wel ziet bij die nieuwe bedrijvigheid, het zijn bedrijven die het geweldig vinden om daar te zitten omdat het mooie en relatief goedkope plekken zijn. Maar ze hebben nauwelijks werknemers uit Noord, dus die verbinding met het echte stadsdeel is niet zo groot. En dat zie je natuurlijk bij die traditionele bedrijven wel, want die hebben nog heel veel werknemers uit Noord. En dat wordt minder. Het is dus de vraag of dat erg is. Wat wij vinden: de bedrijvigheid moet wel binden met de omgeving. Vandaar dat het zo goed is dat VEBAN & Co de verbinding wil leggen tussen beide typen bedrijvigheid, zodat ze van elkaar kunnen leren en gebruik kunnen maken van elkaars diensten. En dan komen ze vanzelf meer in contact met Noord zelf. Uiteindelijk zijn dat soort projecten belangrijk, voor het draagvlak in Noord zelf, voor de bewoners. Niet iedereen is natuurlijk blij met die bedrijven om de hoek.”

Is het niet een minpunt dat Noord bekend staat als een stadsdeel waar toch vooral gewoond wordt?

“Het valt wel mee hoor, er wordt relatief veel gewerkt in Noord. Niet zoveel als in Centrum. Maar als je kijkt naar andere stadsdelen, is er relatief veel bedrijvigheid in Noord. Natuurlijk wel weinig kantorenlocaties, maar dat willen we eigenlijk ook niet, omdat Noord dan weer relatief slecht bereikbaar is per openbaar vervoer. Je wilt eigenlijk geen kantoren op plekken die alleen maar met de auto goed bereikbaar zijn, dan moet je ook weer veel parkeerplaatsen realiseren. Dus dat past daar niet, kantoren moeten naar de Zuidas of naar het Amstelstation, waar het OV goed is. Het CAN gebied is natuurlijk wel een goede locatie, maar die plannen zijn voorlopig geschrapt. Wij hebben ook gezegd: er zijn nu andere locaties die belangrijker zijn, het CAN duurt nog heel lang voor het klaar is. Maar kantoren op de Buiksloterham, op de NDSM werf, de Nieuwendammerham, dat werkt niet.”

Het onderscheidende van Noord is dus vooral de ruimte, lage prijzen en de bereikbaarheid?

“Ja, en dat er veel ruimte is voor de kleine bedrijven. Er zijn wel heel veel grote panden, zoals de oude Stork fabriek. Je hebt bijvoorbeeld ook de Groene Draeck op de Buiksloterham, dat is gewoon een oude loods die helemaal omgebouwd is. Daar zitten heel veel creatieve bedrijfjes. En je hebt meer van die loodsen waar kunstenaars, kleine architectenbureaus, ontwerp bureaus zitten. Dat kan dus in Noord, en het is natuurlijk geweldig dat het daar kan. Het levert natuurlijk heel veel toegevoegde waarde op. Je ziet wel, omdat men het gebied wil ontwikkelen en het gebied daardoor duurder wordt, dat juist dat soort bedrijvigheid onder druk komt te staan. Die moeten steeds meer gaan betalen, en die hebben dat geld niet. Dus wat gaan we daarmee doen? Dan bestaat dus het gevaar dat er juist weer grootschalige bedrijvigheid wordt aangetrokken. Wat juist zo leuk is aan Noord, die kleine creatieve bedrijfjes, die staan nu onder druk. Als zij niet meegroeien, dan moeten ze weg. En waar gaan de dan naartoe? Misschien wel naar Zaandam ofzo. Het is dus de vraag wat het beste is voor het gebied. Tot nu toe is het steeds een organische ontwikkeling geweest, de overheid heeft alleen maar gefaciliteerd. Dus als er ideeën waren om ergens iets te beginnen, dan worden die vergunningen geregeld. Maar er werd niet actief gepland om zo'n gebied te herontwikkelen. Het werd overgelaten aan de markt,

dat gaat wel langzaam en dan zie je dus dat het voor dat soort bedrijven heel gunstig uitwerkt. Maar ga je actief plannen, dan krijg je een heel ander verhaal. En voor een deel moet je dat ook wel doen, want als je nu naar de Buiksloterham kijkt, dat ziet er niet uit. Het is altijd de vraag wat je precies wilt met een bepaald gebied. In dat kader gaan we voor 3 bedrijventerreinen in Noord een economische effect rapportage doen. Dan gaan we kijken wat de huidige waarde en de ontwikkelingspotentie is. Het gaat erom wat die bedrijventerreinen waard zijn als je er functies aan gaat toevoegen. Voorzieningen, maar bijvoorbeeld ook bepaalde soorten bedrijvigheid die weer werkgelegenheid opleveren. Wat krijg je dan voor waarde, en wat wil je dan uiteindelijk met een bedrijventerrein? We hebben in Noord de discussie voor transformatie, dat wordt steeds sterker. De overheid wil er graag woningen bouwen, dat levert meer geld op. Dus de druk op die bedrijventerreinen wordt steeds groter, en uiteindelijk gaat dat ten koste van de bedrijvigheid. En je ziet het nu al in de Buiksloterham, categorie 4 kon zich daar vestigen. In de nieuwe plannen kan dat niet meer. Als je gaat wonen daar, dan mag je maximaal tot categorie 3.1 of 3.2. Dus er moeten een paar bedrijven weg. Dus als je gaat mengen, ook op andere terreinen, dan krijg je wel problemen. In het Hamerstraatgebied moet je dat voorlopig niet doen. Daar zit ook nog een Draka en een Albemarle, dat zijn gewoon zware bedrijven. Die moet je dan ook verhuizen, en waar moeten ze dan naartoe? Moeten ze dan naar Westpoort of gaan ze misschien wel de regio uit? Dan ben je natuurlijk ook de werkgelegenheid kwijt, en dat is natuurlijk niet wat wij willen. Dat gaan we nu in kaart brengen, wat de waarde is van die bedrijventerreinen en wat de toekomstige waarde kan zijn. Dat doen we samen met de VEBAN.”

We hebben het nu vooral over de IJ oevers gehad, maar hoe zit het met de bedrijvigheid in de rest van Noord?

“Weinig, in de rest van Noord heb je het minder. Het zijn met name de winkelgebieden waar dan wel wat kantoren zitten. Het Buikslotermeerplein is eigenlijk het enige, voor de rest heb je nog De Banne. Maar daar wil je natuurlijk niet dood gevonden worden, wordt wel opgeknapt nu. Je hebt nog de Molenwijk, Zonplein is een heel leuk pleintje. Waterlandplein, Purmerplein en het Mosveld. Mosveld wordt herontwikkeld, en dat is natuurlijk ook voor Overhoeks en alle rijke mensen die daar aan de oever gaan wonen. Ze willen natuurlijk niet dat die mensen weer het IJ oversteken en hun boodschappen hier gaan doen. Dus gewoon lekker in Noord doen. Vroeger waren er veel meer winkels, dat werd steeds minder de laatste jaren. Het zag er ook niet uit, er moet echt wat gebeuren. Op zich leent die buurt zich er wel voor, het is best een leuke buurt, de Van der Pekbuurt. Dus je zou daar ook wat moeten doen met, en dat gebeurt al, dat je wat meer koopwoningen daar tussen zet. De Van der Pekstraat is bijvoorbeeld al beter, en dat is natuurlijk wel de verbinding tussen Overhoeks en het Mosveld. Er is wel een aardige discussie over het nieuwe winkelcentrum, het wordt minimaal uitgesteld. Een flink deel van de plannen is teruggeschroefd en vertraagd.

Maar de bedrijvigheid in de rest van Noord zit dus vooral geclusterd rondom de winkelcentra.”

De bedrijven die zich in Noord vestigen, waar komen die over het algemeen vandaan?

“Uit de regio Amsterdam. HEMA bijvoorbeeld, die komt uit Zuidoost. VNU uit Haarlem. Je ziet ook wel wat bedrijvigheid uit Het Gooi hier naartoe komen, dat is natuurlijk de discussie: blijft Hilversum al die media houden of wordt het toch meer Amsterdam? Die trend is wel te zien. SBS zit hier, heel veel productiemaatschappijen,

de AVRO gaat het oude filmmuseum in het Vondelpark gebruiken. Je hebt natuurlijk studio De Plantage. Het gaat allemaal steeds meer naar Amsterdam en Hilversum wordt minder belangrijk. Maar of er echt ook een hele grote stroom is van bedrijven uit de rest van het land, dat weet ik niet. Ik denk vooral uit de regio.”

Zijn er specifieke plekken in Noord die de afgelopen jaren echt een impuls hebben gekregen?

“Ik vind het Hamerstraatgebied. Ondanks dat de bedrijvigheid daar eigenlijk het combineren van wonen en werken in de weg zit. Je ziet nu dat als een bedrijf weggaat, dat er nieuwe kansen ontstaan en die ook meteen benut worden. Ik vind Hamerstraat een heel leuk gebied, maar de NDSM werf is natuurlijk ook een heel leuk gebied als je daar met het pontje naartoe gaat. Die horeca voorzieningen die je daar hebt, dat maakt echt een gebied een stuk aantrekkelijker. En die lege plekken, dat is toch een beetje de rauwheid van Noord, het industriële enzo. Dat past er gewoon bij, dat is ook leuk.”

Is de positie van Noord binnen de stad aan het veranderen?

“Je ziet dat Noord wel belangrijker wordt. En dat heeft natuurlijk te maken met de ontwikkeling van de noordelijke IJ oevers. Vroeger stond de binnenstad met de rug naar Noord, dat verandert nu. Dat zie je ook aan de ontwikkelingen aan de achterkant van het Centraal Station. Dat wordt een hele mooie boulevard, waardoor je ook zicht hebt op Noord. En vroeger zag je alleen maar industrie, nu zie je ook andere mooie dingen. Dat is voor de economie ook positief. En je hebt natuurlijk ook de pontjes die heen en weer varen. Dat worden er meer, als je kijkt hoe succesvol het NDSM pontje is.”

En is de positie van Noord binnen de regio aan het veranderen?

“Ook binnen de regio komt Noord wel op de kaart te staan, en dat heeft te maken met de vestigingsfactoren. Die zijn heel gunstig voor Noord.”

Hoe ziet u de positie van Noord ten opzichte van andere gebieden in Amsterdam en de regio die sterk in ontwikkeling zijn, zoals de zuidas?

“De zuidas is totaal verschillend, dat staat op zichzelf. En Noord staat ook helemaal op zichzelf. Dat is niet te vergelijken. Noord kun je eigenlijk niet met een ander gebied in Amsterdam vergelijken.”

Ontwikkelt Noord zich niet ten koste van andere plekken?

“Nee, ik denk eerder nog als je richting Zaandam gaat. Daar liggen vergelijkbare bedrijventerreinen. Dat zou juist weer bedrijven kunnen trekken die nu in Noord zitten of overwegen in Noord te gaan zitten. Ik denk dat Noord juist veel bedrijven van buiten Amsterdam trekt. Ik weet wel dat het stadsdeel, met name Rob Post, flink aan het lobbyen is om bedrijven naar Noord te halen. En het maakt ze niet uit waar die vandaan komen. HEMA had bijvoorbeeld net zo goed in Zuidoost kunnen blijven zitten. Eigenlijk is het helemaal geen goede plek voor zo'n kantoor daar.”

Maar de verdeling van werkgelegenheid over de stad is dus niet aan het veranderen door de opkomst van Noord?

“Ik denk met name de creatieven. Omdat natuurlijk in het centrum ook heel veel creatieve industrie zit, het centrum is wel duur. Maar het zal niet ten koste gaan van het centrum, het voegt juist wat toe. Het versterkt elkaar alleen.”

Hoe ziet u de ontwikkeling naar een "stedelijk veld", waarbij stedelijke locaties steeds meer moeten concurreren met meer suburbane locaties en het ontstaan van subcentra aan de randen van de stad? Die ontwikkeling is binnen Nederland is het sterkst zichtbaar in de regio Amsterdam (eigenlijk in de hele Noordvleugel). Locaties moeten meer en meer onderscheidend en complementair aan elkaar zijn. Wat voor gevolgen heeft dit (gehad) voor Noord, vanuit het perspectief van bedrijvigheid en/of commerciële voorzieningen?

“Voor Noord valt het mee omdat er afgelopen jaren nog voldoende ruimte aanwezig was in Noord. Die ruimte is goedkoop en makkelijk bereikbaar. Dit is nu een beetje aan het veranderen, omdat ook in Noord de ruimte opraakt.

Noord voert nu zelf een actieve lobby uit om grotere bedrijven te trekken (voorbeelden zijn het hoofdkantoor van HEMA en VNU). Ook de komst van het filmmuseum op Overhoeks is hiervan een voorbeeld.”

Hoe ziet u de rol van de Noord-Zuidlijn in de zaken die we tot nu toe besproken hebben? Zou die nog voor een extra impuls kunnen zorgen?

“Ja, alleen liggen de haltes verkeerd. Wat wij ook een optie vinden is om de ringlijn die nu stopt bij de Isolatorweg, door te trekken naar Noord. En dan laten eindigen op de Johan van Hasseltweg of nog even doortrekken naar de Hamerstraat. De ringlijn doortrekken naar het Centraal Station heeft niet zoveel meerwaarde, want tussen Sloterdijk en CS rijden heel veel treinen. Als je redelijk frequent kunt overstappen op de Van Hasseltweg is dat geen probleem.

De halte Buikslotermeerplein is wel redelijk oke, je ziet in de nieuwe plannen ook dat het winkelcentrum wordt opgeschoven. Dat gaat richting het metrostation. Als de Noord-Zuidlijn verder gevorderd is, zal het Buikslotermeerplein dus ook het meeste profiteren. Dit wordt aanzienlijk uitgebreid en je zit daar echt bovenop het metrostation. Maar de Johan van Hasseltweg ligt eigenlijk in de middle of nowhere, verder van de goede vestigingslocaties af. Je moet nog een stuk lopen naar het Mosveld en naar de Hamerstraat. Dus voor de bedrijven is die halte niet echt van toegevoegde waarde. Het was natuurlijk de praktische oplossing, want daar was ruimte. Voor het toekomstig plaatje zie ik wel voor me dat die ringlijn een keer doorgetrokken moet worden. Maar op dit moment is de vervoerwaarde voor die gebieden nog gewoon te klein. Er zit nog te weinig bedrijvigheid, er wordt te weinig gewoond. Dus dan is zo'n lijn niet rendabel, maar in de toekomst denk ik wel. Het is nu gewoon politiek en financieel onhaalbaar. En het is altijd een beetje de discussie of je eerst de vraag of eerst het aanbod wilt creëren.”

Zullen de gebieden rondom de haltes aantrekkelijker worden voor bedrijven?

“Ja, alhoewel bij de Van Hasseltweg, daar kan je natuurlijk niks in de directe omgeving. Dus dan moet je weer iets erbuiten gaan zitten. En Buikslotermeerplein natuurlijk wel. Over vijf jaar kan de kantorenmarkt daar er ook weer heel anders uitzien. Dat is absoluut een goede plek.

En dan doortrekken naar Zaandam, Purmerend heeft een hele goede busverbinding, een van de meest rendabele in deze regio. Zaandam kan je heel makkelijk via de huidige spoortunnel verbinden met de metro. Er zijn wel altijd discussies geweest over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn van Noord naar Zaandam. Die verbinding is nu niet erg goed.

Het is niet goed in te schatten wat precies de effecten zullen zijn, maar het zal zeker aantrekkelijker worden voor bedrijven. Dus die effecten zullen er zeker zijn. Maar Noord zal dan ook duurder worden, dat is dan weer een averechts effect.

Maar als bedrijven zich nu in Noord vestigen, is het zeker niet vanwege de Noord-Zuidlijn. Dan is het vanwege al die andere factoren, dan is de Noord-Zuidlijn absoluut geen doorslaggevend punt. Misschien dat het voor een heel klein deel meespeelt nu.”

Bestaat het risico dat Noord meer georiënteerd raakt op de binnenstad?

“Ja, maar dat is niet erg toch? De verbinding met de rest van de stad wordt gewoon verbeterd. Zonder overstappen ben je zo op de Albert Cuypmarkt, je zit zo op het Rokin, zo op de Zuidas. En als de Noord-Zuidlijn nog wordt doorgetrokken naar Amstelveen, dan ben je nog verder. Nou ja perfect, Noord gaat gewoon steeds meer bij de stad horen. Dat is het grote voordeel.”

Hoe belangrijk is OV bereikbaarheid voor bedrijven in Noord?

“Vrij belangrijk, omdat het parkeren steeds slechter wordt. Dat zie je nu ook in de Buiksloterham. Men gaat daar woningen bouwen, maar de parkeernormering wordt strenger. Voor bedrijven is er daardoor minder parkeergelegenheid in de openbare ruimte beschikbaar. We hebben daar bezwaar tegen gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan, samen met de VEBAN. Uiteindelijk hebben we bedongen dat er een hele goede busverbinding komt. En die zit vol. Het is gewoon een heel belangrijke voorwaarde, het openbaar vervoer. Noord was vroeger natuurlijk extreem autoafhankelijk, maar dat wordt wel steeds minder. Ook het betaald parkeren speelt daar natuurlijk een rol in. Op het Buikslotermeerplein is al betaald parkeren, en ik verwacht dat ze op de NDSM werf ook wat moeten doen, dat is nu een hele goedkope P&R locatie. En hier aan de overkant heb je al een blauwe zone. Dus dan zal de OV bereikbaarheid nog belangrijker worden, ook voor bedrijven. Misschien nog meer pontverbindingen, en dan de Noord-Zuidlijn. En zorgen dat je, zeker op de Van Hasseltweg, ook goed weg kan komen. Anders heb je niks aan dat station. Je hebt nog het noodstation, Sixhaven, maar ik verwacht niet dat dat snel aangelegd zal worden. Dat zal lange termijn worden.”

Voor bedrijven zal vooral de strook rondom de haltes aantrekkelijk zijn om te vestigen, dus er zal in die zin maar een beperkt gebied van profiteren

“Normaal gesproken wel ja. Dat zie je in de rest van Amsterdam ook. NDSM werf is er te ver vanaf, daar heb je niks aan de Noord-Zuidlijn, Buiksloterham misschien nog een klein beetje, Hamerstraat oke. Dat zie je dus nu al in de rest van de stad gebeuren. Bijvoorbeeld de Ferdinand Bolstraat, bouwput, daar wordt nu al gespeculeerd. Grootwinkel bedrijven kopen daar panden op, maar gaan er nog niet zelf zitten omdat het nog een grote rotzooi is. Dus ze verhuren het nog aan een telefoonwinkel, een dumpstore. Maar straks gaan ze er wel zitten, dus ik denk dat daar gewoon allemaal ketens komen. Dus daar wordt wel op geanticipeerd. In Noord zal het vooral bij het Buikslotermeerplein invloed hebben op het winkelaanbod. En wat verder van de halte af kantoren, als die er dan toch gaan komen. Maar toch wel binnen een redelijke straal van die halte. Maar verder van die haltes af gaan bedrijven daar niet zitten vanwege de Noord-Zuidlijn. HEMA bijvoorbeeld, is natuurlijk overgehaald, en gaat daar zitten vanwege het karakter van Noord. En heb heeft natuurlijk wat met de prijs te maken, het is goedkoper dan in Zuidoost, dat speelt mee. Een goede pontverbinding, ik denk ook dat de HEMA wel gaat bedingen dat die pont vaker gaat varen.

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn op Noord in het algemeen?

“Grote positieve effecten. Noord wordt gewoon beter verbonden met de rest van Amsterdam. Noord zal zich diverser ontwikkelen, niet zo monotoon zoals het vroeger

was. Dat zie je nu al gebeuren. En hopelijk wordt ook de bevolkingssamenstelling wat diverser, dus ook wat welgestelde mensen. En dat is natuurlijk weer positief voor de bedrijvigheid. Dus ik denk alleen maar positief. Hoofdzakelijk zullen de effecten zich concentreren rondom die lijn, en je ziet dat Noord duurder gaat worden. Dat is weer een klein negatief effect. De goedkope bedrijfshuisvesting, dat zal minder worden.”

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Van een heel groot belang. Je krijgt een brede, diverse regionale economie. En dat is natuurlijk alleen maar goed. De traditionele bedrijvigheid is wel belangrijk. Het zijn wel bedrijven die vaak het eerst last krijgen van een crisis, bijvoorbeeld bouwbedrijven, maar het zijn ook bedrijven die het eerst weer opkrabbelen. De creatieve bedrijven gaan dan vaak failliet en blijven weg. Die traditionele bedrijvigheid is vaak beter uitgerust om crises te overleven, die kunnen beter tegen conjunctuurschommelingen. En dat zie je bij de creatieven wat minder. Die zijn heel erg idealistisch, die houden minder rekening met tegenspoed. Traditionele bedrijvigheid managet dat beter, die houden daar beter rekening mee. En daarom willen we ze ook met elkaar in verbinding brengen, zodat ze van elkaar kunnen leren. Dat is wat VEBAN & Co doet. Die traditionele bedrijvigheid heb je ook gewoon nodig. Je kan niet alle maakindustrie naar andere landen uitplaatsen. Ook hier heb je maakindustrie nodig. Een groot deel van de bevolking is laag opgeleid en werkt bij dat soort bedrijven. En die bedrijven heb je ook dichtbij nodig, die werknemers verhuizen niet met het bedrijf mee. Dus die traditionele bedrijvigheid is gewoon heel erg belangrijk voor de regionale economie. En dat vergeet men heel vaak, men wil duurzaam, creatief, innovatief, kenniseconomie. Dat zijn de toverwoordjes van nu, maar daar moet je je niet op blind staren.”

Interview F. Schulp

12-05-2011, Buikslotermeerplein 229

De heer Schulp is voorzitter van de vereniging van eigenaren in winkelcentrum Boven 't IJ. Hij is penningmeester in de ondernemersvereniging Boven 't IJ, die de winkeliers in het winkelcentrum verenigt. Daarnaast heeft hij 20 jaar als bankier gewerkt in Amsterdam-Noord. Met Noordwaarts en ING zit hij in de stuurgroep van het CAN, die zich bezig houdt met de uitbreiding van het winkelcentrum. In het verleden is hij 6 jaar voorzitter geweest van de VEBAN, de ondernemersvereniging van Noord. Hij is nu nog adviseur van VEBAN & Co, dat de creatieve bedrijvigheid in Noord bij elkaar brengt.

Kunt u aangeven hoe Noord zich ontwikkeld heeft als aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijvigheid?

“Dat is op een hele korte en snelle manier te vertellen. Het ging primair om de lage grondprijzen, lage erfpacht. Daardoor werd Amsterdam-Noord voor heel veel bedrijven interessant om zich daar te vestigen. En toen eenmaal een aantal eerste bedrijven over de brug waren en constateerden dat je in 10 minuten op de Dam bent en in 20 minuten op Schiphol, was eigenlijk het grootste leed geleden. En we hadden het geluk dat er een aantal grote bedrijven zich hier gelijk wilden vestigen. Dat geeft dan gelijk een uitstraling. Als je kijkt naar het NDSM terrein, dan kwam daar als eerste MTV en IDTV. Dat waren toch namen met een behoorlijke uitstraling. Eerder waren hier ook al creatieven in Noord gekomen. Dan heb ik het over A-film en het pand op de Meeuwenlaan. Daar zitten 400 kleine creatieve bedrijfjes in. Universal kocht een kerk in Noord. Dus er was al wel wat creatieve belangstelling, omdat het natuurlijk ook een ruig gebied was. Er mocht een hoop, en er ging hier een hoop. En dat is toch wel gekomen doordat het stadsdeel wel een belang zag om zo snel mogelijk te proberen om werkgelegenheid te creëren. Het werd altijd vanuit de centrale stad wat afgeschermd. Onbegrijpelijk, want de noordkant kijkt naar het IJ en is eigenlijk de zuidkant. Met andere woorden, het zonnetje schijnt er altijd. Dus het zijn de prachtigste plekken. Het werd nog extra versterkt toen Shell het terrein verkocht. Men ging inzien dat dat een aantrekkelijke plek was om te wonen, maar dan moet je natuurlijk ook voorzieningen krijgen. En dan hebben we gelukkig ondernemers die verder nadenken en daarmee is dat wel versneld.”

Wat doet die creatieve ondernemers voor Noord kiezen?

“Primair op het NDSM terrein, dat er heel veel mocht, dat er heel veel kon. Waar allerlei kunstenaars bij elkaar zitten. En als je kijkt naar Amsterdam, waren hier de enige bedrijventerreinen waar nog ruimte was. De maakindustrie hier in Noord is wel een stuk minder geworden, er gingen toch een aantal grote bedrijven weg: Stork, de scheepswerven, Draka, die er nog wel staat maar voor hoelang? Dus dat creëerde veel ruimte, en de kleinere nieuwe startende ondernemers, ook creatieven, vonden het schitterend om in die oude gebouwen te zitten.”

En daarbij is de bereikbaarheid ook goed

“Wat ik al zei: 10 minuten op de Dam, 20 minuten op Schiphol. Een Gstar die hier zit, die heeft overal staan ‘Amsterdam’. Maar men realiseerde zich niet, dat Schiphol zo dichtbij is. En internationaal gaat het om Schiphol. Dat de mensen sneller aan kunnen komen, zeker ook in die modewereld. Dat heeft dat bedrijf een stuk uitstraling gegeven. Hij kon hier bouwen op goedkope grond, want ten opzichte van andere

bedrijventerreinen was het hier gewoon aanwezig en goedkoop. Dat is dus die enorme ommezwaai geweest.”

Zijn er ook nog minder aantrekkelijke aspecten aan Noord?

“Ja, als ik praat vanuit het ondernemerschap, en dan heb ik het vooral over detailhandel, dan moet je zeggen dat Amsterdam-Noord nog steeds voor een belangrijk deel bestaat uit de onderkant van het besteedbare inkomen. Maar dan komt dat Shell terrein, dat is toch voor een belangrijk deel duurdere woningen. We hebben Elzenhagen waar allemaal koopwoningen komen voor de hogere inkomens. De herbouw in De Banne, aan het Waterlandplein. Dat gaf toch ook weer een impuls om wat meer besteedbaar inkomen hier te realiseren. Daarom is het natuurlijk ontzettend jammer dat door de crisis Elzenhagen op een laag pitje wordt gezet, De Bongerd op een laag pitje. We hopen dat het Shell terrein nog wel verder gerealiseerd kan worden, en het Buikslotermeerplein. Want ook bij het Buikslotermeerplein heeft ING in feite gezegd ‘we stoppen er mee’. Dan hebben we alleen maar fase 1 bij de Mediamarkt, maar het grootste deel van 25.000 vierkante meter moet nog gebouwd worden. Dat zijn wel belangrijke meters, wil je de aansluiting houden met de metro. Daarvoor komen dan nog wel wat dienstverlening, en culturele voorzieningen. Een bioscoop, een theater, de muziekschool. Maar het is erg van belang dat die kring gelopen kan worden. Anders heb je niks aan die metro en iedereen loopt wel te roepen dat er veel mensen deze kant op zullen komen. Maar laten we niet vergeten hoeveel duizenden mensen elke morgen met de pont naar het centrum gaan om te werken. Dus de stroom de andere kant op, kon wel eens veel groter zijn dan wat we hier terughalen. Wij zijn er steeds vanuit gegaan dat het best een risico is. Want winkelen in een oud stadscentrum is altijd gezelliger, vooral als je gaat winkelen. Als je boodschappen gaat doen, maakt het niet zoveel uit. Dat is gebaseerd op een kort verblijf. Maar als je een langer verblijf wilt hebben, waar we in dit centrum toch van moeten leven, en je kan dan even snel met de metro naar het centrum, dat kan weleens een aardige trek worden. En dan kan men wel zeggen ‘we krijgen nu een bioscoop hier, dus de mensen blijven wel hier.’ Maar de mensen zijn gewend om naar het centrum te gaan als ze naar de bioscoop willen.”

De sfeer van de binnenstad die ontbreekt hier toch nog

“Ja, die kan de architect ook niet realiseren door bijvoorbeeld kromme straatjes te maken.”

Dus u denkt niet dat het winkelcentrum meer bezoekers uit de rest van Amsterdam trekt?

“We zitten nu op 6% bezoekers van het Buikslotermeerplein die van de andere kant komen. En er komt een procent of 15 vanuit het Waterland. En de rest komt uit Noord. En het zou best zo kunnen zijn dat die meer op de binnenstad georiënteerd raken.”

Even nog over Noord in zijn algemeen, de herstructureringsgebieden, Elzenhagen, het winkelcentrum. Dat is allemaal door de crisis uitgesteld

“Voor een deel wel. Op het Waterlandplein zijn ze al druk bezig met nieuwbouw, in december gestart. In De Banne is het ook al vergevorderd. Daar is alleen het winkelcentrum wat uitgesteld. Waterlandplein daar gaan ze er wel gelijk mee door. Maar dat komt vanzelf wel.

Het erge is dat door de plannen voor de uitbreiding van het winkelcentrum, de gemeente bepaalde zaken heeft opgelegd. En een van die zaken is betaald parkeren. Voert dat wel in op het Buikslotermeerplein, maar houdt daar De Banne en Waterlandplein buiten. Ik heb aardig wat contacten, en het blijkt dus dat die twee centra 10 tot 20 procent meer omzet hebben. En dat is een onevenredigheid, en we zijn aan het kijken in hoeverre we daar de gemeente op aan kunnen spraken.”

Maar een negatief aspect van Noord is dus dat er relatief veel lagere inkomens wonen?

“Ja, de groei zou zijn in 2014-2015 naar 115.000 inwoners. We zitten nu nog onder de 90.000. Nu ligt de woningbouw stil, dus de uitbreiding van het aantal inwoners halen we niet, bij lange na niet. Maar die groei zou ook voor een belangrijk deel bestaan uit mensen met koopwoningen en hogere inkomens. Die ga je dus ook missen. Als je dan kijkt naar de uitbreiding van het winkelcentrum met 25.000 vierkante meter, dan moet dat nog maar kunnen, qua besteding.”

Zijn er verder nog negatieve aspecten voor bedrijvigheid in Noord?

“Het imago als een anonieme buitenwijk is altijd geweest, maar we bespeuren wel dat het een kentering heeft gekregen. Men wil best graag in Noord zitten. En we moeten ook oppassen dat we niet de grond maar aan het weggeven zijn, en dat we de boot missen met een aantal belangrijke spelers die we zouden willen hebben. Als je kijkt naar de herprofilering van de Buiksloterham, dat men CO2 neutraal en duurzaam wil inrichten, dat ligt natuurlijk ook voor een belangrijk deel nu stil. En wat gaan we dan doen, we gaan 5 jaar de gronden verhuren aan een kermisexploitant om daar een pretpark neer te zetten. Of dat nou de goede uitstraling is voor Amsterdam-Noord, daar wil ik dan toch wel wat vraagtekens bij zetten.”

Welke positie neemt Noord in binnen de stad en de regio?

“Wij waren het ondergeschoven kindje, het was niet zo interessant. Maar toen duidelijk werd dat wij aan de zuidkant liggen en daar voor de gemeente binnenstedelijk de woninguitbreiding het meest kon plaatsvinden, toen zijn we binnen de gemeente een beetje op de kaart gekomen.

Binnen de regio zijn we hoofdzakelijk aantrekkelijk voor het Waterland, dus het achterland naar het noorden.”

Waar komen de bedrijven vandaan die zich hier vestigen?

“Veel uit het centrum en uit Haarlem bijvoorbeeld. De Bijlmer, Hilversum. Dus dat is wel voornamelijk de stad en de regio.

En dan heb je Redbull nog, dat is leuk voor PR, maar dat zijn natuurlijk niet de werkverschaffers.”

De creatieve bedrijvigheid concentreert zich toch met name op de IJ oevers

“Er zijn globaal drie plekken: NDSM terrein, een stuk bij de Meeuwenlaan en het Hamerstraat gebied. Dat zijn de plekken waar de creatieven zitten.”

Wordt geprobeerd om de creatieve bedrijvigheid meer bij de rest van Noord te betrekken?

“Dat proberen we dus te doen door de vereniging op te richten, en de contacten tussen de zittende bedrijven en de creatieven te stimuleren.”

Kiest de creatieve bedrijvigheid in die drie gebieden ook echt bewust voor Noord?

“Ja, het rommelige. Gewoon heel simpel, het rommelige, het goedkope. Creatieven zitten graag bij elkaar. In de Hamerstraat heb je dan hoofdzakelijk het kunstschilderen en de beeldhouwers zitten. Op het NDSM terrein hetzelfde. En dan heb je nog een stuk met reclame-achtige ontwerp bureautjes. Maar het is niet zo dat je zegt van nou, je mengt ze verder tussen het overige bedrijfsleven.

De bedrijven eromheen vinden het leuker om bij MTV te zitten dan dat MTV het leuk vindt om bij al die bedrijven te zitten. De betrokkenheid is beperkt, want ook bij bijeenkomsten zie je de directie van MTV niet of nauwelijks, dus dat is helemaal op zichzelf.”

Heeft de Noord-Zuidlijn nog een rol gespeeld in de zaken die we nu besproken hebben, worden bijvoorbeeld de locaties rondom de haltes aantrekkelijker voor bedrijven?

“Als je nou kijkt bij de eerste halte, wat is daar nu verder nog voor uitbreidingsmogelijkheid? Dat is wel heel beperkt. Ook de kantorenlocaties bij het Buikslotermeerplein zijn allemaal uitgesteld.”

Zou het Hamerstraat gebied er niet van kunnen profiteren?

“Het Hamerstraat gebied is natuurlijk al redelijk bezet. Op het moment dat Draka weggaat, dan komt daar weer een aardig stuk vrij. Het stadsdeel heeft bepaald dat het een gebied wordt dat wonen en werken moet blijven. En dat gemengde, dat gaat natuurlijk heel langzaam. Kijk naar het Stork gebouw, daar komen wel bedrijven in, maar dat gaat heel langzaam. Het is ook misschien een teken van de tijd nu hoor. Maar of het nou zo is dat er daar veel meer bedrijven zullen vestigen op de zogenaamde A-locatie, nou zoveel openbaar vervoer rijdt er nog niet hoor. En je moet nog een eind lopen naar de metro hoor. Dus ik denk niet dat de metro een van de leidende overwegingen zal zijn voor bedrijven, dat geloof ik niet.

Bij de andere halte is de uitbreiding van het winkelcentrum van belang, en ik denk dat het daar ook bij blijft. Of de economie moet weer zo veel beter gaan, en dat je van een miljoen kantoorruimtes die er nog in Amsterdam te huur zijn, af bent. Dat je dan weer wat kan pogen om die mooie A over de Nieuwe Leeuwarderweg heen te zetten.”

Dus u ziet nog niet een aanzuigende werking van de metro?

“Het is ontzettend fijn voor de mensen uit Noord-Holland, op het P&R terrein hun auto kwijt kunnen, overstappen en naar het centrum gaan om te werken. En dan mag je hopen, dat als ze 's avonds teruggaan nog even wat boodschappen gaan halen. Dat is eigenlijk het effect. Er is verder ook niet zoveel ruimte meer, het wordt voornamelijk detailhandel.

Dus wij denken dat het primair zorgt voor genot voor de noorderling en de mensen die noordelijker wonen, om op een duurzame manier naar hun werk te gaan.”

Hoewel er nu toch ook al heel veel bussen rijden

“Maar als ik naar Schiphol moet, of naar Zuid. Dan gaat die metro toch een stuk sneller. De afslag naar Zaandam, of doortrekken naar Purmerend, dat zijn discussies die nog jaren duren. Dus het heeft een toegevoegde waarde, en dat blijkt ook wel he. In 2013 is de metrolijn tot en met het Buikslotermeerplein helemaal gereed. Als VEBAN heb ik steeds geprobeerd om hem dan ook te laten rijden tot Amsterdam CS. Maar dat wil men niet, want dat lijntje is niet exploitabel dan. Dat zegt toch al genoeg, dat ze zelf dus ook niet verwachten dat dat een enorme verlichting is van het

busverkeer en een toename van het aantal passagiers. Dus het gaat vooral om mensen die verder in Amsterdam moeten zijn.”

Die haltes worden wel potentieel aantrekkelijke plekken

“Nouja, een Ikea heeft zich teruggetrokken. Een sportpaleis dat er zou komen, heeft zich teruggetrokken. En regeren is ook vooruitzien, laten we wel zijn. Als er dan gepland wordt dat er een metrolijn komt, met parkeren heb je dan veel minder belasting, en die partijen zeggen dan toch ‘nee, toch maar niet’. En dan denk ik: kennelijk vindt men het ook daar niet zo belangrijk.

En dus ook de rekenmeesters van de gemeente zelf zien dat dus kennelijk niet als een mogelijkheid. Die zien het puur als een mogelijkheid voor mensen uit Noord en de regio om naar de stad te gaan.”

Is de Noord-Zuidlijn voor de creatieve bedrijvigheid nog van belang?

“Er zijn veel creatieven die geen auto hebben, en die reizen dus met openbaar vervoer. Zij zullen er dankbaar gebruik van maken. Maar de meeste gebieden liggen er toch te ver vanaf, dat is het probleem een beetje. En je staat op het centraal station, je pakt de pont en je staat op de NDSM werf. Je staat op het centraal station, je pakt de pont en je staat op de Meeuwenlaan/Hamerstraat. Die pontjes zijn de vaste verbindingen met Noord, en daar wil men nou steeds op bezuinigen. Dat is de omgekeerde wereld. Dan wordt er weer een pont verschoven naar het westelijk havengebied en dat is dan een pont minder die tussen het centraal station en Amsterdam-Noord gaat. Er wordt aan de centrale kant getrokken om die pont terug te dringen en aan de Noordkant proberen we die te behouden. Want het zijn gewoon de vaste verbindingen met Noord.

En op het moment dat de Noord-Zuidlijn gaat rijden, dan wordt het busverkeer drastisch verminderd. Krijg je alleen maar de oost-west verbindingen met overstap op de metro.”

Hoe staan de bedrijven in Noord tegenover de komst van de NZ lijn?

“Gelaten, we maken ons nu druk dat de IJ tunnel weer dichtgaat in de zomermaanden. Alleen de taxi en de bus mag er doorheen, dat is natuurlijk belachelijk. Het is een van de belangrijkste verbindingen. Dat klopt gewoon niet. Twee jaar geleden is de IJ tunnel ook dicht geweest, en de bedrijven in het Hamerstraat gebied hebben dat wel degelijk gemerkt in hun omzet.

Dus dat soort zaken houdt bedrijven bezig, die metro zien ze wel. Het winkelcentrum is ook klaar als de metro nog niet rijdt. Als het goed gaat is in 2015 een belangrijk deel klaar. Het zal wel.”

Even over de ontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum, die is ook vertraagd

“Die is vertraagd omdat ING eruit is gestapt. De grondprijsexploitatie was niet meer haalbaar. Het is nu wel zo dat de wethouder Van Poelgeest die ING heeft uitgenodigd om het winkelcentrum, Overhoeks en de Zuidas te accepteren en af te bouwen. En als dat niet voor 1 juli definitief is, dan trekt Amsterdam alles naar zich toe. Ik constateer in gesprekken met ING mensen, dat men niet meer mag. Het bedrijf is half uitgekleed. En Hommen, de bestuursvoorzitter, is geen bouwer maar een accountant.”

In hoeverre hangt de vernieuwing en uitbreiding samen met de Noord-Zuidlijn?

“Doordat men de Noord-Zuidlijn ging maken, zag ING het natuurlijk wel zitten om het winkelcentrum uit te breiden. Er werden prachtige rapporten gemaakt dat het allemaal kon. Maar goed, dat is op stapel gezet en dat wil men als gemeente proberen

te realiseren. Maar om de gemeente heen zijn er inmiddels zoveel nieuwe ontwikkelingen. Kijk naar Zaandam, kijk naar Purmerend met de uitbreidingen. Kijk naar IJburg. Dan hebben we hier op het Buikslotermeerplein nog nooit zoveel winkels leeg gehad, alleen maar door de invoering van het betaald parkeren. En dan zou je er nog een deel bij bouwen. Als je niet zorgt dat dat een onderscheidend vermogen heeft ten opzichte van de winkelcentra in de omliggende plaatsen en zelfs in Amsterdam, dan ben je een eenheidsworst en dan zal je het nooit verbeteren. Dus we hebben de opdracht met elkaar om te zorgen dat er een enorme differentiatie van ondernemers komt. Dat betekent dat je minimaal 20 procent moet besteden aan ingroeihuren. Dus kleine ondernemers die de kans krijgen om op dit centrum gevestigd te raken, en naarmate hun omzet stijgt ook de huur laten stijgen. Die gesprekken met ING zijn bezig, je weet hoe het gaat: dan beleg je op rendement en voor de rest kijk je niet. Maar daarmee lopen we het risico dat het een eenheidsworst wordt ten opzichte van de rest in Nederland. Wat ben je dan nog exclusief, helemaal niet meer.”

Je moet dus onderscheidend zijn, ten opzichte van de binnenstad lijkt me dat lastig
“Dat is een sfeer die daar hangt, die kan je niet namaken. Je moet zorgen dat je aanbiedingen, je kwaliteit van het centrum, je service, je onderhoud, je veiligheid, dat zijn elementen in een winkelcentrum die van belang zijn. Dat men zich hier prettiger voelt om te winkelen dan bijvoorbeeld in de Amsterdamse Poort.”

En dat kan je doen door kleinere ondernemers aan te trekken?
“Dan zou je er net even wat extra’s van kunnen maken, ja.”

Was de vernieuwing en uitbreiding er ook gekomen zonder NZ lijn?
“Nou, ik denk dat het een belangrijke koppeling is geweest. Er heeft hier wel altijd bij het dagelijks bestuur geleefd dat men een centrum in Amsterdam-Noord moest maken. Het centrum was het Buikslotermeerplein huidig. Maar door het plaatsen van het stadsdeelkantoor zo ver weg naar de Nieuwe Leeuwarderweg, ontstond er een gat. En dat je dat wil aanvullen, is heel logisch. Daar hebben wij in het begin heel erg tegen geageerd, omdat je vanaf het station tot het eind van het winkelcentrum nu ruim 500 meter moet overbruggen. Dat doet men niet zo graag. Maar goed, die strijd is allemaal geweest, dit is nu het plan wat er gaat komen en we gaan er met z’n allen voor. En probeer daar dan ook met alle ondernemers het maximale voor elkaar uit te halen. Dat betekent, dat voordat het 2^e deel geopend wordt, het huidige winkelcentrum gerenoveerd moet zijn zodat het aansluit op het nieuwe winkelcentrum. Dan krijg je geen verloop. En de deelraad zelf is eigenlijk de meest moeilijke in dit verhaal, die wil tussen het oude en het nieuwe deel een markt plaatsen. Een dagmarkt, hoe haal je het in je hoofd? Als je nou iets wil scheiden, dan moet je het zo doen.”

Maar de noodzaak om onderscheidend te zijn was sterker dan de noodzaak om te profiteren van de Noord-Zuidlijn?

“Ja, ik denk dat het er anders ook wel was gekomen. Maar het is net wat ik zeg, laat ze maar komen uit Noord-Holland. Ze zetten de auto op de P&R en als ze nou maar ’s avonds nog maar even wat boodschappen doen. Alleen is het dan heel belangrijk dat je niet die 500 meter hoeft te lopen.”

Zou de regionale functie van het winkelcentrum nog versterkt worden?

“Dat kan dan alleen doordat men met de auto hier naartoe komt en dan naar de stad zou gaan. Maar dat is een passant dan, dus je moet het hebben van degenen die terug naar huis gaan. Maar om nou te zeggen: Waterland zal hier meer gaan winkelen omdat er een Noord-Zuidlijn ligt, nee, want die Noord-Zuidlijn gaat niet verder dan het Buikslotermeerplein. En die ligt nog lang niet in Purmerend of Zaandam. Als we kijken naar de kaart, dan moeten we constateren dat vanuit het Waterland (en dat is dus Purmerend, Edam/Volendam, Monnickendam), dat trekt dus naar het winkelcentrum.”

Maar het gevaar bestaat dus dat men meer op de binnenstad georiënteerd raakt

“Nee, de werkers. Die zetten de auto op de P&R en die gaan verder. En die moeten we hopen 's avonds door de enorme spreiding en ook kleine ondernemers die er tussen zitten, een echt specifiek winkelcentrum ervan te maken, proberen binnen te halen. Maar de wekelijkse boodschappen die halen ze echt niet hier hoor. En als ze dan toch naar het winkelcentrum komen met de auto om kleding te komen, dan staat die auto er toch al, en dan zullen ze ook naar de kruidenier gaan. Maar dat doen ze nu ook. De versterking van de Noord-Zuidlijn ten behoeve van het winkelcentrum geloven we niet.”

Je creëert toch een overstap bij die P&R, waardoor men toch het winkelcentrum ziet en gaat kijken

“Dan hadden ze beter die kantoren kunnen realiseren, dan werken er weer zoveel duizend mensen en die hebben tussen de middag allemaal een loopje nodig. Maar goed, dat kan niet, we hebben nog een miljoen meters leegstaan.”

Hoe staan de grotere ketens tegenover de komst van de metro?

“De bedrijfsleiders die ik hier spreek, zijn daar echt niet mee bezig hoor. De Albert Heijn gaat die kant op, dat is de enige. V&D zit er middenin, die zit precies op de grens tussen het oude en het nieuwe deel. Hoe de verhuur gaat, dat weten we nog niet. Daar is ING nog niet echt mee bezig. We hebben wel geënquêteerd onder de huidige ondernemers, of ze wilden uitbreiden en/of verhuizen. Van de 155 winkels hebben er 10 opgegeven wel te willen overwegen om te verhuizen of een nieuwe winkel ernaast te openen, nou wat is dat nou? Dus die Noord-Zuidlijn heeft daar helemaal niks mee te maken.”

Je zou verwachten dat die grote ketens wel wat verder vooruit kijken en rekening houden met dat soort zaken

“Een H&M zit op menig groot winkelcentrum met 2 filialen, dus er komt er daar ook vast wel een. En er zal ook vast wel weer een Esprit winkel komen en noem maar op. Maar ik heb van de verhuurder van de ING niet begrepen dat de aanvragen opstapelen. Het was altijd een A1 centrum, en men heeft ook wel in de gaten dat door het betaald parkeren de zaak ontzettend onder druk staat en terugvalt. Als zelfs een V&D hier tot de top 5 van V&D behoorde als het ging om omzetontwikkeling, en nu bij de laatste 5 zit, dat zegt genoeg. Dus ook die grote ketens zijn meer met andere dingen bezig.”

Zal het winkelcentrum in zijn geheel aantrekkelijker worden door de metro?

“Net wat ik zeg: de mensen uit Noord-Holland komen toch wel, en ik geloof niet dat wij die 6 procent vanuit het centrum kunnen verhogen. Ik denk dat het weinig extra

zal brengen, of er moeten hier een aantal hele bijzondere nieuwe winkels komen. Anders geloof ik er niet in. We mogen eerder bang zijn voor verloop.”

En als je nou winkels weet te trekken waar men even heen gaat om te kijken, bijvoorbeeld een Apple store?

“Die zitten hier al, in de Mediamarkt bijvoorbeeld. En bij de Mediamarkt klagen ze steen en been dat ie te weinig omzet maakt. Haalt bij lange na niet zijn begroting, nou dat zegt voor mij genoeg.

Het zijn hoofdzakelijk de gemeente mensen die zeggen ‘nou, dit wordt echt ideaal. Er komen zoveel mensen naar Amsterdam-Noord om te winkelen’.”

Hier staat men er wat sceptischer tegenover?

“Ja, hij gaat niet door. Als dat ding nou doorrijdt, dan stap ik in Purmerend op de metro. Dan ga ik hier naartoe, stap ik uit, en als ik het niet kan vinden dan ga ik door naar het centrum. Dan heb je toevoeging, en kan je meer mensen uit de regio trekken, maar nu toch niet?”

Vindt u dat een gemiste kans?

“Ja, vind ik zeker een gemiste kans. En helemaal dat hij niet in de richting Zaandam doorloopt, want dan ontsluit je dat hele NDSM gebied. Die aftakking ligt er al he, ze zeggen dat ze het niet doen en ondertussen bouwen we al wat verder.”

Dan kan je wat meer mensen uit Zaandam trekken, alleen is dan het Buikslotermeerplein weer wat verder

“Dat is wat uit het centrum voor ze, maar je haalt wel weer mensen naar Amsterdam totaal. En we moeten de Noord-Zuidlijn niet alleen maar realiseren met de gedachte dat het goed is voor het Buikslotermeerplein. Het moet goed zijn voor de stad Amsterdam.”

Maar toch ook om Noord meer bij de stad te betrekken, een ontwikkeling die nu al zichtbaar is

“Die zal zich voortzetten. Men zal veel makkelijker naar Noord toekomen, maar of dat is om op het Buikslotermeerplein te winkelen, nee. Dat zou even goed kunnen zijn om bijvoorbeeld naar de festivals te kunnen.

Het filmmuseum ligt natuurlijk toch op een aardige afstand van de Noord-Zuidlijn, die maken gebruik van de pont, dus intensiveer nou die pont. Dan hebben we hetzelfde resultaat.”

Hoe schat u de effecten in van de NZ lijn voor Noord in zijn algemeen?

“Voor het imago zal het een plus hebben. En op het idee dat we daar meer bedrijven mee trekken, nee. En ik ben een bedrijvenman, dus ik blijf het toch een beetje vanuit die kant bekijken. Dus geen negatieve, maar ook geen positieve effecten. Imago effecten, dat heeft het. Maar daar kan ik geen brood van kopen.

Ik hoop dat ik ongelijk heb hoor, dat in 2020 blijkt dat het toch een enorme extra beweging geeft. Maar dan is het in feite alleen maar extra interessant voor de woningbouw die er gepleegd wordt, het makkelijker verkopen van de woningen. Voor bedrijven moet je grond hebben. Die is er nu nog, maar ik weet niet wat er over 9 jaar gebeurd is. De echte grond die we hebben, is natuurlijk wel de Buiksloterham en de ontwikkeling van het NDSM gebied. Maar als je het NDSM gebied verder gaat

ontwikkelen, dan kom je steeds verder van Amsterdam-Noord centrum af. Dus dan heb je daar gewoon een metro nodig, of een pont.”

Hoe groot acht u het belang van de effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Zoals zich dat nu ontwikkelt, in een stap voor stap situatie, denk ik dat het belangrijk is dat dat zich continueert.”

Zou dat ook zonder Noord-Zuidlijn zijn gebeurd?

“Ik denk dat dat ook zonder Noord-Zuidlijn, mits goede oeververbindingen, ook wel was gebeurd. Het hele geheel heeft toch wel de behoorlijke plus gekregen doordat men is gaan inzien ‘aan de IJ oever, in het zonnetje’ en ga zo maar door. En hoe meer mensen je gaat neerzetten, dan gebeurt er wat in zo’n centrum”

De dynamiek van de IJ oevers mist nog wel in de rest van Noord

“Voor een groot deel zijn het inderdaad die IJ oevers, maar daar zat de maakindustrie, daar is de ruimte. Ik zou niet weten waar je verder nog dynamiek wil laten ontstaan. We zitten aangegroeid tegen de ringweg en boven de ringweg moet het groen blijven, dus die ruimte is er hier niet. Als je dan richting Buiksloot gaat, daar kan nog wel wat gebeuren, maar ook niet zo veel meer. Dus ook wij zijn beperkt in het achterland tot die snijlijn door Noord heen en daar blijft het allemaal voor.

In de rest van Noord zijn het allemaal van die kleine ondernemers die in een garagebox zitten, een timmerman. Dat is wel het beleid in Amsterdam, om zoveel mogelijk de kleinere bedrijven in de wijk neer te zetten. Maar daar kan je toch niet van zeggen van ‘nou, daar komt een enorme ontwikkeling van’.

En meer dynamiek op de woningmarkt, door in meer segmenten te bouwen bijvoorbeeld?

“Ja, dat wel. Maar dat staat ook in de planning natuurlijk. Daar staat in dat er meer duurdere woningen gebouwd worden in Noord, eindelijk een keer.”

Maar dat was ook zonder Noord-Zuidlijn wel gebeurd?

“Jawel, want op een gegeven moment is Amsterdam vol. Dus ze moeten hier wel wat.”

Hoe schat u de effecten in van de NZ lijn voor het winkelcentrum?

“Als ik kijk wat de mening is in het bestuur van de ondernemersvereniging, dan is dat toch eigenlijk heel erg afwachtend. Niemand staat te roepen van ‘Yes, dit wordt het’. En dan zou je zeggen ‘dat is toch dom als ondernemer, dat je dat gelaten over je heen laat gaan’. Je kan er geen beeld van krijgen, omdat hij stopt bij het Buikslotermeerplein. Maar dat is ook een opstapplaats. Wij verwachten niet dat door de Noord-Zuidlijn een enorme omzetontwikkeling zal ontstaan. Wat je wel zou kunnen verwachten is, door het attractiever maken met die nieuwe 25.000 vierkante meters erbij, dat daar wel een trekkende werking vanuit zal gaan. Maar dat heeft dan niks met die Noord-Zuidlijn te maken.”

En het feit dat de AH daarheen wil?

“Die wil gewoon meer meters. Albert Heijn zit aan de kopkant, dat is wel het deel met de parkeerplaatsen, daar zit ook de kruidenier. Dat deel zal minder aantrekkelijk worden, maar daarom zijn we bezig om ervoor te zorgen dat je daar iets attractiefs houdt. Dat de mensen er wel blijven lopen. Je moet daar geen huizen maken, dan kan

je het schudden. Bij de rechter hebben we voor elkaar gekregen dat er in ieder geval geen woningen komen, er moet iets komen dat bezoekers trekt.

Die Noord-Zuidlijn is gewoon een groot vraagteken, we hopen dat het in ieder geval geen bezoekers kost. Als je nu een bezoeker enquêteert en zou vragen 'blijft u hier winkelen als de NZ lijn er is? Ja vooralsnog wel, want ik weet niet wat ik mis'.

Je moet onderscheidend zijn ten opzichte van de andere winkelcentra, maar je moet een eigen gezicht hebben. Maar je moet het niet willen om de sfeer van de binnenstad te kopiëren. Dat onderscheidende kan je vandaag de dag alleen maar vinden in schoonheid, veiligheid en aantrekkelijkheid. De goede bereikbaarheid van de NZ lijn is niet van belang, want het is nu ook goed bereikbaar.”

Interview A. Prins

14-04-2011, Boven IJ ziekenhuis

De heer Prins is manager facilitair bedrijf bij het Boven IJ ziekenhuis. Hij is in die functie onder andere verantwoordelijk voor het vastgoed.

Wat is er aantrekkelijk aan de locatie van het ziekenhuis?

“Wij zijn een streekziekenhuis, een relatief klein ziekenhuis met 313 bedden. We liggen midden in ons atterentiegebied. Ons atterentiegebied is Amsterdam-Noord, dat is een gedeelte van Amsterdam waarvan Amsterdammers uit de stad vinden dat het eigenlijk niet bij Amsterdam hoort. Van oorsprong is het ook een gedeelte van Amsterdam waar de arbeiders vroeger woonden, hier zaten vroeger de scheepswerven. Amsterdam-Noord is ook een vergroeiing van een aantal kleine dorpjes zoals Schellingwoude, Nieuwendam. Het leuke is dat het wel een beetje een dorps karakter heeft. En het is multicultureel, we hebben een relatief hoog gehalte aan niet Nederlanders, ik geloof 35 procent. Dat zijn de allochtonen uit andere werelddelen. En dan hebben we nog tien procent aan Antillianen en Surinamers. Dus dat is relatief hoog. Het kenmerkt zich ook doordat het een relatief laag gemiddeld inkomen heeft, ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Het is een bijzonder stukje Amsterdam, en als streekziekenhuis kunnen wij daar heel goed in gedijen.”

Waarom?

“Omdat men dit ziekenhuis ziet als hun ziekenhuis. Het is ook een beetje voor Amsterdam-Noord en door Amsterdam-Noord. Hier werken heel veel mensen die ook in de buurt wonen. Hier werken mensen ook relatief lang, het komt zelfs voor dat meerdere generaties in dit ziekenhuis werken. En wij proberen ons ook zo te positioneren. Wij zijn ook bezig met een nieuwe strategische wending daarin. Omdat wij ook merken dat onze doelgroep keuzes gaat maken. Er zijn meer zorgaanbieders, en men gaat ook steeds meer keuzes maken. Dat heeft met de nieuwe gezondheidsmarkt te maken. Men kiest voor bevallen, heupen en knieën voor het Boven IJ ziekenhuis, maar in Amsterdam is er ook een topklinisch ziekenhuis, twee academische ziekenhuizen. En voor wat complexere zaken kiest men over het algemeen die andere zorgaanbieders. Dus dit is een wat kleinschaliger ziekenhuis, iedereen kent elkaar. En vandaar dat Noord een aantrekkelijke plek is om te zitten. En voor ons is het strategisch ook goed dat we ons eigen gebied hebben, we worden gescheiden door het IJ. We hebben wel concurrentie, maar geografisch liggen we zo in een apart gedeelte. Dat biedt ons meteen weer een soort van zekerheid.”

Het ziekenhuis heeft ook een functie voor de regio ten noorden van de stad neem ik aan?

“Ons atterentiegebied is in eerste instantie Amsterdam-Noord, maar dat loopt over in Waterland richting Purmerend, richting Zaanstad een beetje. En een beetje IJburg. Alleen in die drie gebieden komen we ook meteen andere zorgaanbieders tegen. Maar in die zin heeft het ziekenhuis wel een regionale functie.”

Zijn er ook minder aantrekkelijke aspecten aan deze locatie?

“Ik vind het eigenlijk wel meevallen, ik denk dat wij wel een goede ligging hebben. We hebben nog wat ruimte, we zijn makkelijk te bereiken, we hebben voldoende parkeerplaatsen, het openbaar vervoer sluit hier goed op aan. Dus er zijn eigenlijk geen minder aantrekkelijke zaken.”

In hoeverre is de ligging van belang voor het ziekenhuis?

“Dat is absoluut van groot belang, je wil goed bereikbaar zijn voor je doelgroep. Mensen moeten het ziekenhuis makkelijk kunnen vinden, makkelijk kunnen parkeren. Dat is bepalend voor je toestroom. Als mensen twee keer moeten overstappen met het openbaar vervoer, dat werkt niet. Of als mensen hier niet kunnen parkeren, of tegen een hoog tarief, dat nodigt allemaal niet uit. Maar de ligging is dus prima.”

Hoe is het met de OV bereikbaarheid?

“Die is goed. Er lopen langs het ziekenhuis een aantal belangrijke buslijnen, waardoor het goed bereikbaar is. Enige nadeel is dat je niet altijd voldoende sturing hebt op de frequentie van de buslijnen. Er is net een buslijn gewijzigd, die aan de kop van het ziekenhuis stopte. Die stopt nu aan de zijkant, waardoor de looplijnen wat langer worden voor patiënten. Dat vinden wij minder wenselijk, en daar kunnen we onvoldoende invloed op uitoefenen.”

Door de komst van de Noord-Zuidlijn bestaat wel het risico dat er buslijnen worden opgeheven

“Ja, dat is een risico. Zo kijken we ook tegen die Noord-Zuidlijn aan. Aan de ene kant biedt het kansen, want je kan mensen wat makkelijker uit de stad naar het ziekenhuis halen. Dus als je excelleert op een aantal vlakken, biedt dat kansen. Aan de andere kant is het meteen een bedreiging, mensen kunnen ook makkelijker vanuit Noord de stad ingaan. Dus dat betekent dat je toch wel extra aandacht moet gaan besteden aan de dingen die je doet. Dus enerzijds is het een kans, anderzijds een risico.”

Is het beleid van het ziekenhuis erop gericht om het verzorgingsgebied nog verder te vergroten?

“Ja, onze strategie is erop gericht dat we ons willen positioneren als een basisziekenhuis. Bij ons kom je terecht voor de basiszorg, voor de enkelvoudige ingrepen. Heupen, knieën, blinde darm, of om te bevallen. Het is een prettig, vriendelijk ziekenhuis, het is niet zo heel groot. Dat is onze kracht. De dokter die je spreekt op de polikliniek is ook de dokter die je behandelt of die je op de OK tegenkomt. Dat is in grotere ziekenhuizen anders.

We hebben hier zoveel zorgaanbieders, in deze regio zitten 8 ziekenhuizen. Dus men kiest wel heel bewust waar men naartoe gaat. Als je een complexe vorm van kanker hebt, dan denk je in eerste instantie niet aan het Boven IJ ziekenhuis. Hetzelfde geldt voor brandwonden, dan ga je naar Beverwijk. En zo hebben we nog een topklinisch ziekenhuis in de vorm van het OLVG in de buurt, nog 2 academische ziekenhuizen. Wij willen ons richten op die basiszorg, en daar willen we bij wijze van spreken de beste in worden. Als je zorgt dat je de beste wordt, en als men weet dat je hier heel snel terecht kunt, en dat je op een heel klantvriendelijke manier geholpen kan worden, dat heeft ook een aanzuigende werking. Wij willen ons gaan richten op, zoals dat heet, *operational excellence* in de dingen die we doen. Dus we willen de dingen die we doen, zo goed als mogelijk doen. Als je iets hebt, kan je hier snel terecht. Je hebt geen wachttijd van 3-4 maanden. Je moet hier binnen 1-2 weken terecht kunnen. En de diagnostiek moet zo snel mogelijk gaan, dat in 1 afspraak alle dingen bekeken worden. En we hopen dat het effect daarvan zal zijn dat meer mensen eerder voor ons ziekenhuis kiezen.

Bestaat dan niet het risico dat hier ook wachtlijsten ontstaan?

“Dat hangt ervan af hoe je processen blijft inrichten. Een ziekenhuis heeft natuurlijk nog kansen liggen in de bedrijfsvoering. Over het algemeen zijn ziekenhuizen gericht in bedrijfsvoering van 9 tot 17 uur. Die dagen kan je oprekken, bijvoorbeeld van 8 tot 19 uur en zaterdag er ook nog bij. Dus daar zit nog productiecapaciteit. Ik denk dat er wat dat betreft in de komende jaren in de gezondheidszorg veel zal gaan veranderen.”

In welk opzicht?

“Dat er anders wordt gekeken naar de manier van bedrijfsvoering. Wij kiezen er bijvoorbeeld ook voor om de complexe zorg min of meer af te stoten.”

De positie van Noord is de afgelopen jaren aan het veranderen en Noord begint meer onderdeel van Amsterdam te worden. Hoe kijkt u hier tegenaan?

“Ja en nee. Aan de ene kant is het heel duidelijk dat Noord in de lift zit. Noord werd in het vrij recente verleden niet gezien als onderdeel van Amsterdam, omdat het een minder ontwikkeld deel van de stad is. Dat is nu echt in de lift, en dat is ook een bewuste keuze van het stadsdeel. Er wordt hier echt geüpgraded, het krijgt een facelift, het is hot omdat er bepaalde industrie naartoe komt zoals MTV, IDTV. We zijn met stadsvernieuwing bezig, het stadsdeel is aan het uitbreiden, er komt nieuwbouw. Ik denk dat dat onze positie alleen maar gaat verstevigen en gaat helpen daarbij.”

Is dat geen risico voor de positie van het ziekenhuis?

“Wij blijven natuurlijk altijd het voordeel hebben van onze geografische ligging. Het IJ blijft er toch, ik ga er niet vanuit dat ze dat gaan dempen en daar ook huizen gaan bouwen. Dus wat dat betreft is het een beetje een gescheiden gedeelte van Amsterdam, alleen gaat die Noord-Zuidlijn straks zorgen voor een betere aansluiting op het centrum.”

Is dat geen risico?

“Enerzijds wel, maar het mes snijdt aan twee kanten. Het is een risico, maar het biedt ook kansen om mensen juist vanuit de stad hier naartoe te helpen.”

Maar die ontwikkeling van Noord ziet u wel positief in?

“Ja, ik denk dat het Noord nog beter bewoonbaar maakt. Nog makkelijker ga je vanuit Noord, wat landelijke oogt, waar nog veel groen is, naar de stad. Ik denk dat het Noord nog aantrekkelijker maakt.”

Maar in psychologisch opzicht kan Noord meer bij de stad gaan horen, en minder als apart deel worden gezien

“Ja, maar dan denk ik in het positief-psychologische opzicht. Ik denk dat het Noord alleen maar leuker en aantrekkelijker gaat maken. Nu heb je altijd of de bus nodig, of de auto of fiets. En je kan natuurlijk nog met het pontje.”

Hoe speelt het ziekenhuis in op de komst van de Noord-Zuidlijn?

“In zoverre spelen we erop in, door op tijd klaar te zijn met je bedrijfsvoering. Het is nog ver weg hè, op het ogenblik staat het gepland in 2017. Wij zijn op dit moment bezig met de bedrijfsvoering. Wij willen op tijd klaar zijn, dat ons ziekenhuis zo ingericht is tegen die tijd, dat we nog beter gesetteld zijn in de regio. Voor zover mogelijk, want we zitten hier al heel goed in dit gebied.”

In welk opzicht wordt met de bedrijfsvoering ingespeeld op de Noord-Zuidlijn?

“Er is een sterke concurrentiestrijd gaande in Amsterdam, eigenlijk is het al jaren bekend dat er in Amsterdam zo’n 300 bedden te veel zijn. Dus het zou goed zijn als 1 ziekenhuis zou verdwijnen, dus er is serieus sprake van concurrentie. Maar weer het voordeel van onze geografische ligging: in Amsterdam-Noord is de verdichting van zorgaanbieders vele malen minder dan in Amsterdam-Zuid. In Amsterdam-Zuid heb je het AMC, het VUMC, het Slotervaart ziekenhuis. En in Noord zit niet zo heel veel.”

Er is bijvoorbeeld niet overwogen om de locatie wat op te schuiven in de richting van de metrohalte?

“Wij zijn op dit moment in gesprek met het stadsdeel. Het stadsdeel heeft ook plannen met het terrein rondom het ziekenhuis. Wij zijn niet helemaal gelukkig met hun plannen. En wij gaan nu in gesprek met het stadsdeel om een aantal scenario’s te bespreken waarin wij het ziekenhuis een andere vorm kunnen gaan geven. Er is heel veel gebeurd in de gezondheidszorg in de tijd dat het ziekenhuis er staat. Dit ziekenhuis is bijna 25 jaar oud, toen was de gemiddelde verblijfsduur relatief lang. En tegenwoordig gebeuren steeds meer zaken in dagbehandeling, of in lokale verdoving. Je hebt een kleiner beddenhuis nodig, dus eigenlijk moeten wij anders gaan kijken naar ons vastgoed. We hebben steeds meer ruimte nodig in de polikliniek, en minder in de kliniek. Door de verbeterde techniek ook natuurlijk, en veranderde inzichten in de gezondheidszorg. De druk van de overheid, en de zorgverzekeraars, is dat mensen thuis moeten herstellen in plaats van heel lang in een duur ziekenhuisbed. Dus dat is druk uit kostenoverwegingen. Dus het worden andere bedrijven.”

Maar in hoeverre is overwogen de locatie te verplaatsen?

“Eigenlijk in samenspraak met het stadsdeel. Er waren plannen om hier torenflats neer te zetten, waardoor wij nog meer ingesloten zouden raken tussen gebouwen. Dat vinden wij niet wenselijk, omdat wij het liefst wat ruimte hebben waardoor bijvoorbeeld onze parkeerplaatsen niet onder druk komen te staan. We hebben een aantal scenario’s bij het stadsdeel neergelegd, die en die dingen zijn nodig op ons huidige terrein. En als laatste hebben we nog een mogelijkheid om het ziekenhuis te verplaatsen, en dan willen wij natuurlijk het liefst zo dicht mogelijk tegen die Noord-Zuidlijn aan liggen. Het ziekenhuis is eigenlijk nog relatief jong is, 25 jaar is eigenlijk halverwege de life-cycle qua vastgoed. Maar wij zouden het niet vervelend vinden hoor, om te verplaatsen. Alleen wij kunnen het niet zelf betalen, dat zou een gigantische kapitaalvernietiging zijn. Dan zou de overheid moeten bijdragen.”

Op de huidige locatie hebben jullie veel ruimte, is die ruimte daar wel beschikbaar?

“Jawel, er zijn best veel zaken mogelijk. Dan zouden we een ander type ziekenhuis neerzetten. We zijn nu een langgerekt ziekenhuis, dan zouden we misschien iets compacter worden, en iets hoger. En dan wel zorgen dat je voldoende ruimte hebt voor de ontsluiting en parkeergelegenheid.”

Zijn jullie op de huidige locatie al bezig met inspelen op de metrohalte?

“Wij houden wel in de gaten wat er gaat gebeuren met de buslijnen. Dat is voor ons wel van belang. Wezenlijk verandert de situatie niet zo voor ons, tenzij ze gaan ingrijpen in die buslijnen. Als die buslijnen ineens tot aan de Noord-Zuidlijn rijden en niet verder, dan hebben we wel een probleem. Dat houden we nauwlettend in de gaten. Maar dat is nog niet echt concreet, het stadsdeel zegt ook ‘laat dat ding eerst

maar een beetje in de buurt van Amsterdam-Noord komen en dan gaan we wel nadenken'. Ze zijn wel bezig al met het station, en we weten waar het komt, maar er wordt nog niet gesproken om meteen het openbaar vervoer aan te pakken. En het stadsdeel heeft ook een belang dat ons ziekenhuis goed bereikbaar is. Het heeft een kleine 100.000 inwoners, en die moet je ook goed faciliteren."

Er zijn dus nog geen concrete plannen om het ziekenhuis te verplaatsen en naar de halte te gaan, maar kan dat wel een goede manier zijn om patiënten uit een groter gebied te trekken?

"Uiteindelijk wil je als ziekenhuis altijd zorgen dat je bestaansrecht blijft behouden. Wij hebben hier niet de ambitie om uit te groeien tot een academisch ziekenhuis. Wij hebben een prima bestaansrecht in het gebied waarin we nu zitten. Mocht dat gaan groeien, dan moet je als organisatie wel mee kunnen groeien, maar wij hebben niet de verwachting dat wij zullen gaan verdubbelen de komende 20 jaar."

Blijft het dan een zelfde soort ziekenhuis?

"Nee, wij worden een ander type ziekenhuis, dat merken wij al. En daarom hebben we ook die strategische keuzes gemaakt. Wij zijn nu een perifeer ziekenhuis waar je voor alles terecht kan, en wij gaan keuzes maken in de dingen die we doen en dingen die we laten. Eigenlijk is dat een landelijke ontwikkeling."

Verwacht u wel meer patiënten uit de binnenstad te trekken?

"Ja, ik verwacht dat het wel een wisselwerking teweeg zal brengen. Het verkeer gaat twee kanten op. Als wij zorgen dat we ons huiswerk goed blijven doen, snelle toetredingstijden en we leveren goede kwaliteit en zijn klantvriendelijk, dan zullen er absoluut mensen uit de stad hier naartoe komen. Omdat men niet in een heel groot ziekenhuis wil liggen, maar in een klein, gezellig en vriendelijk ziekenhuis. En het gaat vooral om de kwaliteit."

Maar tegelijkertijd bestaat het risico dat men eerder naar een van de andere ziekenhuizen zal gaan

"Absoluut, maar een ziekenhuis is tenslotte ook een bedrijf. Wij moeten gewoon zorgen dat we ons werk goed blijven doen. En als wij ons werk niet goed doen, dan zou het bijna terecht zijn dat het uiteindelijk ophoudt."

Verwachten jullie dat de concurrentiepositie ten opzichte van de andere ziekenhuizen verbetert of zijn jullie daar niet mee bezig?

"Wij zijn er niet heel druk mee bezig, maar we hebben wel een bepaalde verwachting. We denken wel dat we nu zo langzamerhand wat dingen anders moeten gaan doen. Zodat we tegen de tijd dat het zover is, er klaar voor zijn. Dus we houden het wel degelijk in ons achterhoofd. Je moet altijd zorgen in je strategie, dat je op tijd anticipeert. Als dat ding er ligt en hij gaat open, en je moet dan nog gaan bedenken hoe je het moet gaan doen, dan ben je te laat."

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in het algemeen?

"Hele grote positieve effecten. Ik denk dat het voor Noord een aanwinst is. Je krijgt wat meer aansluiting met de stad, het is makkelijker, het wordt aantrekkelijker, het wordt dynamischer. Ik denk dat het uitermate positief zal zijn voor Noord. En het zal de huidige ontwikkelingen nog verder versterken."

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Dat belang is groot. Noord zit al in de lift, maar dat zal door die Noord-Zuidlijn alleen maar gaan versnellen. Noord ligt fantastisch, aan de A10, dus je bent heel snel waar je naartoe wilt in Nederland. Je zit ook heel snel in het groene gedeelte, richting Purmerend, Volendam. Dus je kan heel snel voor ontspanning kiezen. En als je in Amsterdam werkt, heb je eigenlijk het beste van *both worlds* bij elkaar.

Ik denk dat het stadsdeel niet kan wachten tot hij er is, het helpt Noord om nog sneller in de lift te gaan.”

Hoe groot schat u de effecten in vanuit uw eigen positie, dus specifiek voor het ziekenhuis?

“Mijn angst is een beetje dat daardoor de bereikbaarheid van het ziekenhuis misschien onder druk zou komen te staan, vanwege de buslijnen. Al hoewel, ik denk dat het belang voor het stadsdeel ook zo groot is, dat het wel mee zou kunnen vallen. Ik sta er wel positief tegenover, ik denk dat het gewoon meer kansen biedt om meer mensen uit andere delen van Amsterdam te trekken. Als wij gewoon doen waar we goed in zijn en we zorgen dat we de beste worden, dan moet het je alleen maar helpen. Want mensen kunnen je nog makkelijker vinden, zonder dat men eerst in de file moet staan. En het is ook goed als je als bezoeker makkelijk hier naartoe kan, ook daarom is die bereikbaarheid belangrijk en de parkeergelegenheid. Maar ook voor de polikliniek, want daar ligt de grootste druk op, je moet makkelijk en goed bereikbaar zijn. En die Noord-Zuidlijn kan er eigenlijk alleen maar aan bijdragen.”

Ondanks het risico dat men eerder op de binnenstad georiënteerd kan raken?

“Ik geloof daar niet zo niet in, ik denk eerder dat wij het hek open zetten voor de binnenstad. Stel dat men in de binnenstad nu geneigd is om naar het Boven IJ ziekenhuis te gaan, dan weerhoudt de reis er naartoe je wel. Wat dat betreft gaat er wel een stukje weerstand weg. Maar nogmaals, de andere kant op werkt het ook. Nu gaan mensen naar het Boven IJ ziekenhuis, maar met de Noord-Zuidlijn gaat men dan ook makkelijker naar het OLVG. Ook voor bezoekers uit Noord zal dat makkelijker worden.”

Maar bij u overheersen de positieve effecten?

“Ik zie kansen, meer kansen dan bedreigingen.”

Interview M. Vlaar

5-04-2011, Floraparkbad

De heer Vlaar is adviseur van de afdeling Sport, binnen de unit Beheren en Handhaven van het stadsdeel Amsterdam-Noord. Vanuit die functie heeft hij het zwembad 'Floraparkbad' in zijn portefeuille.

Kunt u iets meer vertellen over de vernieuwing van het zwembad in de komende jaren?

“Het zwembad is 37 jaar oud en loopt echt op z'n laatste benen. We moeten alle zeilen bijzetten om het open te houden. De plannen waren in eerste instantie om in 2010 een nieuw bad te hebben. Door een gebrek aan politieke noodzaak werd er nooit echt een knoop doorgehakt. Nu wordt het bad echt oud. En ook omdat we niet meer groot gingen investeren, omdat het vooruitzicht was dat er een nieuw bad zou komen, rent het bad ook in kwaliteit achteruit. Nu is het echte noodzaak en liggen er ook concrete plannen. Als het goed is opent het nieuwe bad de deuren eind 2014. Het huidige bad blijft net zo lang open tot het nieuwe bad open is, en dan wordt dit gesloopt.”

Het nieuwe zwembad gaat Noorderparkbad heten, zit daar nog een gedachte achter?

“Ja, het bad komt op de kop van het Noorderpark te staan, bij de entree. Dus het zwembad moet bij het Noorderpark betrokken worden. Dus vandaar de naam. Het park bestond uit twee losse delen, nu wordt het echt één park. Een soort Vondelpark zegmaar. Met naast de entree een zwembad, met een op het park gerichte ligweide. Dus het zal langzaam overlopen van bebouwing (het zwembad) en het park. Het is dus wel een bewuste keuze geweest om de naam van het zwembad te veranderen.”

Waar komen de bezoekers over het algemeen vandaan?

“Het merendeel komt uit Noord. Ik weet de exacte percentages niet. Opvallend is ook wel dat wij toch nog wel veel bezoekers hebben uit landelijk Noord, maar ook uit Zaandam, Oostzaan. Dat plakt natuurlijk allemaal tegen Noord aan. En je ziet nog wel eens wat bezoekers, vooral van verenigingen, uit heel Amsterdam. Purmerend is bijvoorbeeld een stad die gegroeid is uit Amsterdammers. Die zie je toch in het buitenseizoen het oude vertrouwde Floraparkbad nog even opzoeken. Het is toch een beetje een volksbad, dus dat zoeken ze dan toch nog op.

Dat karakter willen jullie wel behouden?

“Ja, het nieuwe bad wordt een bad gericht op families. Waarbij je de verenigingen op een basisniveau alles moet kunnen aanbieden. Een duikvereniging moet hier kunnen zitten, een schoonspringvereniging, zwemvereniging, polovereniging. Die moeten hier allemaal goed uit de voeten kunnen. Maar topwedstrijden, zoals tijdens de Olympische Spelen of EK's, die zullen hier niet plaatsvinden. Dan moet je echt naar het Sloterparkbad. Voor de rest zijn de faciliteiten gericht op jonge gezinnen. Wat je ziet, is dat alle zwembaden in Amsterdam wel een wachtlijst hebben voor zwemles. Dus ouders schrijven zich bij verschillende zwembaden in. Dus zodoende komt er ook wel eens iemand uit Oost hier zwemmen. Dus dat is meer vanuit nood geboren.”

Wat is er aantrekkelijk en minder aantrekkelijk aan de huidige locatie?

“Als je het vergelijkt met andere Amsterdamse baden, de bereikbaarheid. Je kan hier altijd je auto parken, en gratis. Dat scheelt natuurlijk ook. Met de bus kan je hier redelijk goed komen, met de fiets ook. En dat het midden in de wijk ligt, hoewel dat nu niet meer zou mogen, maakt het ook aantrekkelijk. Deze locatie heeft een enorme ligweide. Dus 's zomers kunnen we tot zo'n 5000 bezoekers ontvangen. Dus het is ook gunstig dat er veel ruimte beschikbaar is. En het feit dat het in het park is, is ook wel een pluspunt. Er wordt ook heel duidelijk gekeken naar een verbinding met het park. Waar het zwembad nu staat, blokkeert het de ingang van het Noorderpark. Dus het wordt iets verplaatst, zodat de ingang breder wordt. En het zwembad wordt zo geplaatst dat het met de voorkant bij de bebouwing hoort, maar aan de achterkant hoort het bij het park. Er komt ook een horecagedeelte in het zwembad, en dat wordt ook toegankelijk voor mensen in het park. Dus dat wordt een win-win situatie, voor de horeca exploitant wordt het interessanter, en voor de parkbezoeker wordt het natuurlijk ook interessanter dat er een mogelijkheid is om een drankje te drinken.”

Zijn er ook minder aantrekkelijke aspecten aan de locatie?

“Dat het midden in de wijk ligt zou je als minder aantrekkelijk kunnen zien. Maar vaak is dat minder aantrekkelijk omdat je ruimte tekort hebt, en dat is in dit geval niet zo. Eigenlijk is het wel een heel geschikte locatie. We hebben voor het nieuwe zwembad wel gekeken of het in het CAN gebied zou kunnen. In eerste instantie was het gepland naast het metrostation, op 100 meter daarvan. Maar dan krijgt je zwembad natuurlijk een heel andere aanloop, een heel andere uitstraling ook. Dan wordt het echt een stadsbad, waarbij heel veel mensen vanuit de stad ook het bad bezoeken. Het bestuur en de raad wilden heel graag een ligweide houden, en in het CAN gebied was daar gewoon geen plek voor. Dus dan kon je wel een bad neerzetten, maar dan alleen een binnenbad.”

Maar jullie wilden dus eigenlijk wel meer een stadsbad worden?

“We zagen de kansen van potentiële bezoekers vanuit de centrale stad, door het naast de metrolijn te leggen. Maar aan de andere kant, scheelt het hemelsbreed niet eens zoveel qua afstand. De vraag is in hoeverre je minder bezoekers krijgt vanuit de stad op de huidige locatie. Je zit vanaf hier zo in het CAN gebied.”

Maar wellicht is het aantrekkelijk om in het zicht te zitten vanaf de metrohalte

“Klopt, maar in hoeverre zullen er mensen vanuit de stad helemaal tot aan het eindpunt in de metro zitten en het zwembad zien? Dus ik denk dat daar wel een taak ligt voor ons als zwembad om ons daarmee te profileren. Van: 300 meter lopen en je bent er. Bijvoorbeeld door middel van verwijzingen en advertenties. Alhoewel we voor de zwemlessen nog steeds een wachtlijst hebben, dus dan geven ze zich op en dan moeten ze 2 jaar wachten. Maar voor de vrije bezoekers en de verenigingen is dat denk ik wel een kans.”

Er is dus overwogen om naar het CAN gebied te gaan, dat is niet vanwege iets onaantrekkelijks op de huidige locatie?

“Nee, meer om het CAN gebied meer aanzien te geven. Op een gegeven moment was zelfs aan besloten dat we naar het CAN gebied zouden gaan. Alleen vanwege de wens van de buitenlocatie en ook prijstechnisch gezien, in het CAN gebied hadden we de grond weer moeten aanschaffen terwijl de huidige locatie al van de gemeente is. Maar met name de buitenlocatie is daarin doorslaggevend geweest in de besluitvorming. Er

zal wel wat van afgesnoept worden, we hebben nu wel extreem veel ruimte. Dus er gaat een deel van de ligweide naar het park toe, zodat de overloop van ligweide naar park goed is.”

Op de huidige locatie zijn jullie dus minder op de stad georiënteerd?

“Waarschijnlijk wel, maar hemelsbreed maakt het een paar honderd meter uit. Zodra de NZ lijn eenmaal rijdt, denk ik dat wij wel onze promotie richting de stad gaan doen. Niet alleen ons gaan richten op de Noordse bezoekers, maar veel breder inzetten.”

Ondanks dat het nu al vrij vol zit met verenigingen en zwemlessen?

“Ja, maar je hebt nog de vrije uren. Wat we ook willen, is dat er altijd een baan beschikbaar is voor banenzwemmers. Waarschijnlijk, moet nog wel allemaal besloten worden, krijgen we daarom 2 binnenbanen. Nu is dat nog allemaal versnipperd over de dag. En we zien toch dat zwemmen een groeiende sport is. Dus is het voor die doelgroep fijn als je gewoon blind hierheen kunt komen om te zwemmen.

Hoe verhouden de twee locaties zich met elkaar qua bereikbaarheid met elkaar?

“Met de fiets is de locatie in het park nog beter te bereiken dan in het CAN gebied. Met OV maakt het niet zoveel uit. Auto blijft voorlopig nog gratis parkeren. Maar de bereikbaarheid is niet een heel zwaarwegend aspect geweest. De belangrijkste reden is gewoon die ligweide en het financiële plaatje. En qua bereikbaarheid maakt het dus niet zo gek veel uit.”

Zijn er nog andere locaties overwogen?

“De Sportdriehoek, net buiten de ring. In eerste instantie zou daar een heel groot centrum komen, met alles erop en eraan. In de voorstudies is dat bekeken en het is niet doorgegaan. Daar had je wel een ligweide kunnen plaatsen. Uiteindelijk zijn er dus twee locaties overgebleven uit de voorstudies.”

Is niet overwogen om aan de andere kant van het Noorderpark te gaan zitten, bij de andere metrohalte?

“Die heb ik ook wel eens langs zien komen, klopt. Maar is eigenlijk niet serieus overwogen, daar weet ik niet het fijne van. Dat zou ik niet durven zeggen.”

Maar de Noord-Zuidlijn heeft dus wel degelijk een rol gespeeld in jullie overwegingen?

“Die is zeker meegenomen, wij zien dat gewoon als een kans. Als je vanuit het centrum binnen 3-4 haltes hier kan zijn, ik denk dat dat voor heel Noord heel veel mogelijkheden biedt. En zeker als je er zo vlakbij zit. Als je midden in het centrum zit vlakbij een halte en je wil naar een van de andere baden, dan ben je langer onderweg dan wanneer je met de fiets of de auto naar een bad dat misschien dichterbij ligt, dan dat je 4 haltes met de metro naar Noord moet. Of de bezoekers inderdaad het bad gaan vinden, dat weet ik niet, je hebt natuurlijk wel het Noord-Hollands kanaal dat er als een barrière doorheen ligt. Het is 300 meter met een bruggetje, maar je ziet het niet. De toekomst moet uitwijzen of dat inderdaad een barrière is.”

Maar door goed te promoten kan je dat wel compenseren

“Ja dat denk ik wel ja, als wij inderdaad de ruimte hebben, en we kunnen aangeven dat het maar 300 meter lopen is. Dan kan de metrolijn wel helpen om meer mensen uit de stad te trekken, ook op de huidige locatie.”

Dus dan kan je uit een groter gebied bezoekers trekken?

“Ja, we hebben een schets gemaakt voor het nieuwe bad waar onze potentiële bezoekers zitten. Met name Noord, landelijk Noord en een klein beetje centrum erbij. Maar ik denk dat dat rondje rondom de Noord-Zuidlijn een soort uitstulping krijgt, dat die mensen die dichtbij de Noord-Zuidlijn wonen ook heel makkelijk dit bad kunnen vinden.”

En uit landelijk Noord, verwachten jullie meer bezoekers daar vandaan?

“Dat denk ik wel ja, op het moment dat je een nieuw bad hebt, krijg je er gratis en voor niets nieuwe bezoekers bij. Mensen willen toch even kijken, het ziet er goed uit, nieuwste voorzieningen. En als het dan bevalt, dan blijven ze hier hangen. De ervaring leert bij andere nieuwe baden, dat je in de eerste paar jaren een sterke stijging ziet.”

De mensen uit Noord zullen toch wel blijven komen, maar wellicht kan je dus meer bezoekers uit Monnickendam, Purmerend kan trekken

“Ja, ik verwacht dat wij ook wel iets meer leszwemmen kunnen aanbieden, dan kunnen we de wachtlijsten wegwerken. En als je geen wachtlijsten hebt, word je ook weer aantrekkelijker.”

Speelt het ook een rol dat Noord in zijn geheel meer op de kaart komt te staan de afgelopen jaren?

“Dat denk ik wel ja. Het was natuurlijk altijd een soort dorp aan de overkant van het IJ. De meeste Amsterdammers wilden hier niet dood gevonden worden. Noord is wel booming wat dat aangaat. Er is heel veel ontwikkeling, en het hoort nu ook wel bij de stad heb ik het idee. Als je met festivals de mensen sowieso deze kant op krijgt, dan wordt de stap ook kleiner om bijvoorbeeld een zwembad te bezoeken vanuit de stad. Ik denk dat dat een ontwikkeling is die in de toekomst alleen maar versterkt wordt door de Noord-Zuidlijn en dat Noord echt deel van de stad wordt en dat het water niet meer een barrière is. Dus daar kan het zwembad ook wel van profiteren.”

De beslissing om nieuw te bouwen heeft daar verder niet mee te maken?

“Nee, dat was sowieso nodig.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in het algemeen?

“Ik denk grote positieve effecten. Je kan hier vrij snel zijn, in een paar haltes. En Noord wordt niet meer gezien als apart dorp, maar als volwaardig stadsdeel en opgenomen wordt in de stad.”

Denkt u niet dat het voor een deel ook beeldvorming is?

“Dat heeft er ook wel mee te maken denk ik. Al die nieuwe ontwikkelingen versterken elkaar natuurlijk. Bedrijven komen deze kant op, omdat de Noord-Zuidlijn hier komt. Misschien waren die bedrijven er anders ook wel gaan zitten. RedBull is hier gaan zitten, Hema is hier gaan zitten, MTV, dat zijn toch grote bedrijven die aanzien hebben. En die vestigen zich in Noord. Het is ook een stadsdeel waar nog wat

mogelijk is, het is nog niet allemaal volgebouwd. Je hebt in de havens de ruimte, hele robuuste hallen waar je nog eens wat geluid kan maken en wat geks kan doen. Het is wel een stadsdeel met mogelijkheden op dit moment. Ik denk dat het elkaar positief versterkt. Mensen durven te investeren, omdat de Noord-Zuidlijn er is. Er komen evenementen, omdat de organisatoren zien dat er ook heel makkelijk mensen uit de stad kunnen komen, en niet alleen mensen uit Noord. Dus ik denk dat het elkaar alleen maar gaat versterken.”

Hoe groot acht u het belang van die effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Ik denk van groot belang. Het zou niet een achterbuurt zijn gebleven, maar de ontwikkelingen zouden wel een stuk minder snel zijn gegaan. En ik denk dat er nu al, vooruitlopend op de daadwerkelijke komst van de metro, dat er al woonwijken zijn neergezet, bedrijven al deze kant op zijn gekomen. Dus vooruitlopend op de Noord-Zuidlijn zijn er denk ik al positieve effecten te zien, zonder dat hij nog een meter heeft gereden. Voor de hele dynamiek van Noord is het goed.”

Hoe schat u de effecten in vanuit uw eigen positie, dus specifiek voor het zwembad?

“Laten we zeggen positieve effecten, en ik durf het nog niet helemaal op ‘groot’ te zetten. Het zwembad is niet zichtbaar, er is toch wel een barrière met het water. Dus we moeten er hard aan trekken om het grote positieve effecten te laten worden. Maar dat het wel een positief effect heeft op de aantrekkingskracht van het bad, dat durf ik wel te stellen. Maar hoe groot, dat is lastig in te schatten.”

Interview A. Slurink

5-05-2011, Rabobank Buikslotermeerplein

De heer Slurink is voorzitter van de ondernemersvereniging van het winkelcentrum Boven 't IJ.

Winkelcentrum Boven 't IJ telt ongeveer 160 winkels. Het heeft het aardig moeilijk, vanwege de invoering van betaald parkeren en het teruglopen van de economie. Daarnaast is het niet het meest moderne winkelcentrum. Het winkelcentrum heeft altijd geadverteerd met gratis parkeren, was het enige winkelcentrum in Amsterdam waar dat het geval was. En met de vertraging van de Noord-Zuidlijn blijft een aantal vernieuwingen achterwege. Dus het zit nu een beetje in een impasse. Dat is vanuit de ondernemersvereniging de voornaamste problematiek die er nu is: de economie, invoering betaald parkeren, achterblijven van vernieuwingen waaronder de Noord-Zuidlijn.

Wat maakt het winkelcentrum toch aantrekkelijk om er een vestiging te hebben?

“Toch een relatief grote achterban, in Noord wonen meer dan 80.000 mensen. Als je kijkt naar de periferie, die ook op Noord gericht is, dan gaat het over Purmerend, Zaandam, alle dorpen in Waterland. Daar komen allemaal mensen vandaan, niet zozeer voor de boodschappen maar wel voor het winkelen. Dus kleren kopen, naar de Mediamarkt.

En het gratis parkeren was een aantrekkelijk punt, dat trok binnen Amsterdam weer de nodige mensen. Je ziet hier ook wel mensen uit IJburg bijvoorbeeld. Het is natuurlijk een makkelijk bereikbaar winkelcentrum, eigenlijk voor iedereen. En dat zou met de Noord-Zuidlijn alleen nog maar beter worden. Het is dicht bij de A10 gelegen, er zijn ruime parkeergelegenheden, je zet de auto bijna naast de winkel neer. Dat zijn wel dingen die we gaan gebruiken in onze communicatie.”

Zijn er ook minder aantrekkelijke kanten aan het winkelcentrum?

“Het heeft toch wel een wat gedateerde uitstraling. Het is toch zo'n 30 jaar geleden gebouwd. En de vernieuwing is nu tot stilstand gekomen, en die vernieuwing is nodig om het winkelcentrum aantrekkelijker te maken om er te verblijven. Maar ook om meer diversiteit in het winkelaanbod te krijgen. Je ziet nu heel veel branches, die je eigenlijk in iedere winkelstraat in Nederland ziet. Voor de rest: Euroknallers en telefoonwinkels. De bedoeling was om in het nieuw te ontwikkelen deel van het winkelcentrum bedrijven als The Sting te huisvesten. Dus wat meer trendy bedrijven, die het op dit moment goed doen. Die zijn er op dit moment nog te weinig.

Dat lukt dus niet echt op dit moment?

“Die vernieuwing staat *on hold*, hij is niet stopgezet. We gaan er wel mee door, maar het tijdpad wordt wat uitgerekt. Eigenlijk een zelfde soort problematiek als de vertraging van de Noord-Zuidlijn.”

Kunt u wat meer vertellen over de functie van het winkelcentrum voor Noord, de stad en de regio?

“De Noorderling heeft het over het grote winkelcentrum. Als die niet voor zijn dagelijkse boodschappen gaat, komt hij hier naartoe om te winkelen.

Voor de stad is het een winkelcentrum in de periferie van de stad. Er komen met name mensen van de zuidelijke IJ oevers, van west tot oost. Het is makkelijk bereikbaar, je zet je auto dichtbij. Dat is toch aantrekkelijk voor een aantal mensen.

Maar we zien dat ongeveer 80 procent van alle bezoekers uit Noord en de omringende periferie komt. Die overige 20 procent komt eigenlijk overal vandaan, IJburg en Diemen zijn nog wel relatief belangrijke gebieden. Het is natuurlijk de ring op en twee keer gas geven en je bent hier. Daar komen de mensen vandaan. Maar je hebt natuurlijk in Amsterdam meer van dit soort winkelcentra, Amsterdamse Poort, Osdorpplein. Dat zijn van die winkelcentra die een beetje in de periferie liggen, wat verder van het centrum af, maar waar wel veel mensen wonen. Die hebben eigenlijk de functie van een winkelcentrum in een middelgrote stad.”

Kan je zeggen dat ze ook de functie van de binnenstad overnemen?

“Nou, meer als koopwinkelgebied. Niet zozeer als centrum voor horeca en gezelligheid. Ik vermoed ook niet dat je de sfeer van de binnenstad hier kunt krijgen.”

Hoe belangrijk zijn het OV en de auto?

“Dit winkelcentrum is altijd heel erg auto-georiënteerd geweest. De mensen die hier komen, die komen ook meestal met de auto. Dat geldt zeker voor die 80 procent, als je van buiten de ring komt is dat natuurlijk ook heel logisch. Maar Noord is ook wel een redelijk groot gebied, in kilometers.”

Terwijl het ook met de bus goed te bereiken is

“Ja, het ligt eraan waar je vandaan komt. Maar de noord-zuid verbindingen zijn heel goed, dat klopt.”

Zullen er dan meer mensen met OV komen door de invoering van het betaald parkeren?

“Ja, dat verwacht ik zeker.”

In hoeverre is het winkelcentrum een onderdeel van Noord, en hoe kijken de winkeliers daar tegenaan?

“Het winkelcentrum is volledig onderdeel van Noord. Het is heel verschillend hoe winkeliers daar tegenaan kijken. Het winkelcentrum is in die zin wat apart doordat er veel verschillende eigenaren zijn van het vastgoed. Er zijn zowel ketens met mensen die in loondienst werken, maar er zijn ook relatief veel eigen ondernemers. En in die laatste groep zitten heel veel mensen die ook uit Noord komen of hier al heel lang hun zaak hebben. Die hebben echt wel die binding met Noord. Als je kijkt naar de bedrijfsleider van de Hema, is dat natuurlijk heel anders. En het assortiment wordt wel afgestemd op de noorderling. Er zijn hier veel armoedewijken, krachtwijken. Dus die Euroknallers zijn hier niet voor niets. In mijn beleving houdt ook bijvoorbeeld de Hema rekening met dit gebied, in zijn assortiment.”

Noord is natuurlijk lange tijd een stadsdeel geweest met een negatieve reputatie, dat is nu langzaam aan het veranderen

“Ja, maar nog niet substantieel genoeg om winkels zich daarop te laten aanpassen. Maar er wonen toch gewoon veel mensen. En het verzorgingsgebied is niet alleen Noord, het geld zit daar buiten. En ook binnen Noord heb je wel gebieden waar hogere inkomens zitten.”

Is de verandering van positie van Noord van invloed op het winkelcentrum?

“Het winkelcentrum maakt daar deel van uit. Als je kijkt naar het CAN gebied, daar staat een enorme ontwikkeling op stapel die voor het grootste gedeelte direct te maken heeft met het winkelcentrum. In Noord zijn de NDSM werf, de Noord-Zuidlijn en het CAN gebied de belangrijkste ontwikkelingen.

Er zit volgens mij een merkwaardige paradox in Noord. De gemiddelde Amsterdammer van onder het IJ wil nog niet dood gevonden worden in Noord omdat het een slecht imago heeft. De gemiddelde noorderling vindt dat ook prima, die staat ook binnen 10 minuten op de Dam. Dat imago wordt van twee kanten gekoesterd. Door de ontwikkelingen op de NDSM werf, en veel creatieven die naar Noord komen, verandert het gebied. Veranderen ook de inwoners, de bedrijvigheid, de mensen die er werken. En dus verandert Noord ook. En ik denk dat dat heel goed is voor dit gebied. Ook voor het winkelcentrum, al hoewel de bevolking de laatste is die zal wijzigen. De bedrijven die hier komen, nemen 9 van de 10 keer hun werknemers mee. Dus er zal ook echt wat aan stedelijke vernieuwing gedaan moeten worden.”

Het feit dat Noord aan het veranderen is, straalt dat niet ook af op het winkelcentrum?

“Dat durf ik niet te zeggen. Die imago’s zijn in honderden jaren opgebouwd, dat gaat niet van vandaag op morgen over.”

Kunt u iets meer vertellen over de ontwikkeling van het winkelcentrum in de komende jaren?

“De plannen voorzien erin dat het gebied aan de westkant van het winkelcentrum tussen de V&D tot aan het Noord-Zuidlijn station, volledig bebouwd wordt met wonen-werken. Werken is dan met name winkels, waarbij er ook een deel horeca zal komen. Er is ook gesproken over een bioscoop en een theater.”

Gaat het dan om nieuwe winkels of winkels die nu al in het winkelcentrum zitten?

“Dat wordt gericht op nieuwe winkels.

Maar dat is allemaal sterk vertraagd. Waar de Mediamarkt nu staat, dat is fase 1. Daar stond vroeger het Stadsdeelhuis. Dat is verplaatst en is fase 1 gerealiseerd. Fase 2 is aan de kant van de IJdoornlaan en het nieuwe Stadsdeelhuis. Dat zou eigenlijk nu wel zo’n beetje klaar moeten zijn. Daar zou dan een supermarkt komen, woningen, theater of een bioscoop. Maar dat staat er allemaal nog niet. Dat gaat nog minimaal 2 jaar duren. De laatste fase is het plein waar nu de markt is, dat wordt het horecaplein. Al met al zijn de plannen er wel, maar de uitvoering niet. En wanneer die uitvoering exact gaat plaatsvinden, is onzeker.”

Dan is er straks een metrohalte, maar is het dus nog een stuk lopen naar het winkelcentrum

“Dat is vervelend. Maar er zijn ook winkeliers die bang zijn voor meer concurrentie door die uitbreiding en vernieuwing van het winkelcentrum. Dat is niet de visie die ik daarop heb. Ik denk dat het voor dit winkelcentrum heel erg nodig is dat de vernieuwing er komt. En dat ook die winkels erbij komen om het gebied in zijn totaliteit veel aantrekkelijker te maken.”

En om ook de relatie te leggen met de metro

“Ja, want bij winkelen gaat het om *traffic*. Dus je moet mensen langs je winkel hebben. Dat is nog wel spannend, we weten niet precies hoe dat uit gaat pakken. Ik voorzie toch een behoorlijke aanzuigende kracht van de Noord-Zuidlijn naar de periferie toe om hier te gaan parkeren en met de metro verder te gaan. In hoeverre die mensen zich ook in dit gebied verspreiden, dat weet ik niet. Ik zou het wel interessant vinden om eens te kijken hoe het zit in de Amsterdamse Poort. Daar zit ook nog wel afstand tussen het station en het winkelcentrum, dan moet je toch nog een paar honderd meter lopen.”

Is het de bedoeling om de mensen die hier overstappen ook hier te houden?

“Daar wordt verschillend over gedacht. Er zijn mensen die bang zijn dat de mensen die nu hierheen komen straks hun auto bij de metro zetten en de stad in gaan. Ik maak me er niet zo heel druk om. Dit is een redelijk specifiek winkelcentrum, en de meeste mensen weten wat er is. Het is mooi compact, alles dicht bij elkaar. Je gaat hier niet voor een dag winkelen, maar wel als je kleren wilt kopen. Voor een dagje uit, ga je naar de binnenstad.”

Hoe staan de winkeliers tegenover de komst van de metro?

“Wat ik al zei, het is wat ambivalent. De hamvraag is: gaat het ons mensen brengen of kosten? Ik denk dat dat bij de totale dynamiek van het gebied gaat horen, en dat het winkelcentrum daar niet minder van gaat worden.”

Is er een strategie om ervoor zorgen dat het bezoekers gaat opleveren in plaats van kosten?

“Nee, die is er niet. Dat is met name de ontwikkeling en de nieuwbouw. En om het op elkaar aan te laten sluiten. Daar kun je als winkelier of ondernemersvereniging niet zoveel aan doen. Er is ook nog geen sprake van, het duurt nog minimaal 5 jaar. Winkeliers leven in het nu. En het is ook maar zeer de vraag of zich dat gaat voordoen, ik geloof er niet zo in. De noorderling weet de weg naar de stad toch wel te vinden, de busverbindingen zijn ook prima. Je kan wel doen alsof de NZ lijn baanbrekend is, maar het is gewoon een andere verbinding naar het centrum. De verbinding is er al. Zal veel meer nog een psychologische waarde dan een fysieke waarde hebben.

Ik heb wel eens geïnformeerd naar de plannen die er zijn met betrekking tot winkels rondom het station. Dat was toen ook nog redelijk vaag allemaal. Ik kreeg daar een soort van Amstelstation-idee bij. Dus stoppen & shoppen, snel erin en eruit.”

Hoe kijken de grotere ketens zoals Hema en V&D er tegenaan?

“Die zijn veel meer met de totale ontwikkeling van het centrum bezig, dan met de relatie die dat heeft met de NZ lijn. Daarbij weet ik niet of zij ook concreet bezig zijn met het zoeken van andere plekken in het nieuwe gedeelte bijvoorbeeld. Dat heb ik niet van die ondernemers vernomen. Ik weet wel dat C1000 en Albert Heijn denken aan een mogelijke verplaatsing. De Albert Heijn zit nu helemaal achteraan het centrum en wil verder naar voren. Dat zijn winkels die het echt van *traffic* moeten hebben, dus dat zijn logische gegadigden. Maar bijvoorbeeld V&D heeft behoorlijk geïnvesteerd in hun winkel de afgelopen jaren, dus die zie ik niet zo heel snel vertrekken. Die zitten ook al een beetje aan de goede kant van het gebeuren.”

Wanneer de winkels aan de achterkant zich verplaatsen richting de NZ lijn halte, zal de achterkant van het winkelcentrum waarschijnlijk wel minder florissant worden
“Ja, dat is nu al het geval. Ik voorzie dat zich dat dan versterkt.”

De winkeliers hebben nog niet echt een strategie om in te spelen op de NZ lijn?
“Nee, de winkeliers leven in het nu.”

Ik kan me voorstellen dat die grote ketens wel verder vooruit kijken
“Ja, maar voor zover ik weet zijn ze nog niet bezig met concrete plannen. Alleen de Albert Heijn, maar die zit ook het meest ongunstig ten opzichte van de ontwikkelingen. Het is al zo goed als zeker dat Albert Heijn naar de andere kant van het winkelcentrum gaat.”

Zal het winkelcentrum als geheel aantrekkelijker worden?
“In mijn overtuiging wel, mits die aansluiting maar gemaakt wordt. Als je een soort van *wasteland* over moet voor je hier bent, dan voegt het niets toe. Je zou nog wat kunnen proberen met looproutes, maar dat zijn ook een soort van noodverbanden.”

Misschien door de grote trekkers op strategische plekken neer te zetten?
“Ja, maar dan moet die ontwikkeling er wel zijn. Die zit wel in de planning, maar wanneer het uitgevoerd wordt, daar is geen zekerheid over.”

Hoe zal de regionale functie van het winkelcentrum zich ontwikkelen?
“Als het winkelcentrum groter wordt, wat niet direct aan de NZ lijn is gerelateerd, dan wordt de regionale binding alleen maar groter. Er komen nu minder mensen uit Purmerend, heeft ermee te maken dat Purmerend een aantrekkelijk winkelcentrum heeft gekregen. Dat is een soort van wedloop.”

Zal het er niet toe leiden dat die regionale binding vermindert, doordat men eerder naar de binnenstad gaat?
“Dat klopt, als dat gebeurt wordt de regionale functie minder. Maar dat is dus de vraag: gaat het mensen kosten of opleveren? Ik denk opleveren. De mensen die hier nu komen, die komen hier niet voor een dagje winkelen, daar voor ga je naar de binnenstad. Maar je wilt niet naar de binnenstad, als je weet dat je drie pakken kleren gaat kopen. Dan kun je beter hier naartoe komen, je auto neerzetten en naar die winkel toe.”

Die bezoekers blijven toch wel komen, ook al ben je straks met de metro wat makkelijker en sneller in het centrum?
“Ja. Ik kan me bijvoorbeeld ook voorstellen dat er een soort van tussenstop komt. Dus eerst de stad in gaan, wat rondlopen en wat gezellige dingen doen. Als ze dan nog een aantal dingen moeten halen, dat ze die dan hier komen halen. Of andersom natuurlijk. Maar daarvoor is het van wezenlijk belang dat die aansluiting op de metrohalte er is, anders heeft die NZ lijn geen zin.”

De vernieuwing en uitbreiding van het winkelcentrum hangt dus wel samen met de NZ lijn?
“Ja, het is ook niet voor niets dat het CAN-gebied in zijn totaliteit ontwikkeld wordt.”

Maar was het winkelcentrum ook vernieuwd en uitgebreid zonder die metro?

“Dat vermoed ik wel. Het plan is ontwikkeld, en dat wordt gedaan op basis van inschattingen dat het haalbaar is. Die haalbaarheid wordt getoetst aan de vraag of er voldoende mensen komen, en kunnen we er geld aan verdienen als we er nog wat neerzetten? Op basis daarvan is de verwachting dat het kan, en is het plan ontwikkeld. Of men in die scenario's ook rekening gehouden heeft met extra toevloed vanuit de NZ lijn, dat weet ik niet.”

Zullen de huurprijzen in het winkelcentrum zich gaan ontwikkelen?

“Dat zou heel goed kunnen, maar op dit moment is de druk eigenlijk alleen maar naar beneden toe. Het gaat in die zin niet heel florissant met het winkelcentrum. Dat betekent dat de winkeliers met hun eigenaren in gesprek zijn om de huren te verlagen. Nu liggen de huren hier relatief hoog, het was ook een prima winkelcentrum.”

Maar het is niet duidelijk of de huren weer gaan stijgen zodra de metro rijdt?

“Nee, dat zal natuurlijk afhangen van het effect dat het op gaat leveren.”

Hoe schat u de effecten in van de NZ lijn voor Noord in het algemeen?

“Heel positief. Ik denk dat het met name psychologische waarde heeft. Noord wordt aantrekkelijker voor zijn omgeving, doordat men denkt van ‘he, het wordt nu makkelijker om daar te komen.’ Positief ook omdat ik verwacht dat de waardeontwikkeling van huizen en onroerend goed daar positief door beïnvloed wordt. Met name in de gebieden rond de stations, vooral bij de Van Hasseltweg. Dat zijn nu wijken waar het fantastisch zou zijn als mensen met enige koopkracht daarin trekken. Ik denk dat dat kan gebeuren op het moment dat dat ding rijdt. Dan zal je studenten krijgen die daar een woning kopen, of ouders van studenten. Het zijn op zich leuke wijken qua architectuur, dus ik denk dat dat wel ontdekt gaat worden. Het is een extra stuk ontsluiting van Noord, zonder dat er een boot hoeft te varen. Mij valt altijd op dat de noorderling heel erg hecht aan zijn pontjes en er liever nog 3 extra ziet varen, maar ik denk dat je dat niet moet willen in deze tijd, en dat je naar vaste verbindingen moet. Die pontjes komen natuurlijk weer op plekken waar de NZ lijn niet komt. Dus je zal hooguit zien dat ze die pontjes nog wat verder dan de NDSM werf laten varen en wellicht ook nog naar de oostkant toe. Daar liggen ook veel gebieden die niet of nauwelijks ontsloten worden door het openbaar vervoer. Dat vind ik wel een spannende ontwikkeling, hoe gaat de rest van het OV net aansluiten op de metro? Bijna al OV verbindingen zijn gericht op noord-zuid, maar niet op oost-west. Als je die NZ lijn hebt, zou de rest van het OV gericht moeten worden op oost-west en de aansluiting op de metro. Ik verwacht ook wel dat dat gebeurt, maar dat betekent dat de gebieden aan de flanken van Noord ook aantrekkelijker worden. Dus daar verwacht ik ook nog wel een effect van.”

Zou het niet tot gevolg kunnen hebben dat het aantal buslijnen wordt ingekrompen?

“Dat kan ook. Maar dat is veel meer afhankelijk van hoe het met openbaar vervoer in zijn algemeenheid gaat dan met de komst van de NZ lijn. Noord is natuurlijk toch gewoon stad, in een stad is het openbaar vervoer over het algemeen redelijk goed geregeld. Maar bijvoorbeeld bus 34 die nu vanaf CS naar het Buikslotermeerplein rijdt, kan wat mij betreft vervallen. Die bus moet niet meer Noord-centrum, maar oost-west gaan rijden en aansluiten op de stations.

Maar op de hele lange termijn wordt die metro natuurlijk gewoon doorgetrokken. Je moet die bussen weg hebben uit de tunnel en bij het station.

Voor het winkelcentrum is het nog wel spannend hoe transfers geregeld gaan worden. Waar maak je de park&ride en sluit dat aan op het winkelcentrum? Je kan bijvoorbeeld de bestaande garages gebruiken, dat zou voor het winkelcentrum heel goed zijn.”

Hoe groot acht u het belang van de effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Van heel groot belang. Noord was niet de anonieme achterbuurt gebleven die het vroeger was, want Noord is meer dan alleen de NZ lijn. Als je ziet wat er op de NDSM gebeurt, dat heeft enorm veel positief imago effecten op de rest van Noord. En dat heeft echt helemaal niks te maken met de NZ lijn, die komt er niet eens in de buurt. Ik denk dat de NZ lijn bijdraagt op een hele mooie manier, juist omdat de omgeving anders naar Noord gaat kijken en psychologisch het nodige betekent. Maar als je naar de echt rationele onderliggende waarden kijkt: er is hier ruimte. In de stad is geen ruimte meer, hier is ruimte zat. Er kan ondernomen worden, wonen-werken functies wat steeds meer in opkomst is. Daar is hier beleid voor. Dus hartstikke aantrekkelijk, en NZ lijn helpt daarbij. Mensen hebben toch het idee, als je nu in Elzenhagen gaat wonen, je stapt op de metro en in twee minuten ben je op CS. Dat is natuurlijk super.”

Hoe schat u de effecten van de NZ lijn in voor het winkelcentrum?

“Dat is nog niet te zeggen, de randvoorwaarde is dat het gebied tussen het huidige winkelcentrum en het station ook ontwikkeld is op het moment dat het gaat rijden. Dat is op dit moment nog een onzekere factor. Als de plannen uitgevoerd zijn, dan denk ik dat het alleen maar helpt. Dat is mijn mening, maar ik weet dat de meningen daar heel erg verdeeld over zijn.”

Er is dus niet echt een strategie om te zorgen dat de NZ lijn voor positieve effecten gaat zorgen, bijvoorbeeld door een aantrekkelijk en onderscheidend aanbod te hebben. U had het al over The Sting

“Dat heeft niks met de NZ lijn te maken. Dat heeft te maken met de vraag: hoe wil je een winkelcentrum inrichten? Ons huidige publiek zal om andere redenen naar de binnenstad gaan dan om kleren te kopen. Die komen voor hun kleren echt wel hier, en dat zal ook zo blijven. Maar als ze een dagje weg willen, dan gaan ze naar de binnenstad. Dat is de grote verandering die moet komen vanuit de ontwikkeling van het nieuwe gebied. Dat dat element er meer in gaat komen. Dus er moeten winkels zijn die daarbij aansluiten, horeca die daarbij aansluit. Meer terrassen, dat je even kunt gaan zitten. En ook winkels waar je gewoon heen gaat om even te kijken, en niet alleen maar om je lijstje af te werken. Dat zal heel belangrijk zijn voor de ontwikkeling van dit gebied. En de NZ lijn helpt met het aantal mensen dat daaraan voorbij komt. En hoe dan de publieke ruimte is vormgegeven, dat zal heel erg bijdragen of de mensen uiteindelijk ook op het winkelcentrum terechtkomen of niet.”

Maar juist dat rondkijken en slenteren, dat is toch iets waarvoor men dus eerder naar de binnenstad gaat?

“Ja, maar stel dat hier een Apple store zou komen, ik noem maar wat, dat zijn natuurlijk winkels waar mensen gewoon even heen gaan om te kijken. En dat hebben we nu niet, dat soort dingen. Dat willen we natuurlijk wel graag, bij de ontwikkeling van het winkelcentrum. Daar zijn met name de eigenaren mee bezig, omdat die veel meer dan de winkeliers zien dat het strategisch handig is om dat te willen. Die winkeliers denken al gauw in termen van: ‘nou, extra concurrentie moeten we niet

hebben.’ Maar de eigenaars van winkels die zien natuurlijk dat het noodzakelijk is voor de lange termijn ontwikkeling, dat er continuïteit blijft in bezoekers en dat er groei zit in het aantal.

Maar we zullen ook nooit willen om mensen te trekken die naar de binnenstad gaan. Dat lukt in de Amsterdamse Poort ook niet, Osdorpplein idem dito. Daar gaan mensen heen die daar wonen, maar niet omdat ze een gezellige dag uit willen hebben.”

Is het dan niet ten opzichte van die winkelcentra een voordeel dat hier de NZ lijn stopt?

“Ja, het neemt een stukje van de achterstand weg. Want die centra liggen allemaal wel aan metrolijnen, of sneltram.”

Interview K. Hendriks

31-03-2011, via email

Mevrouw Hendriks is assistent hotelmanager bij het hotel NH Galaxy aan het Mosplein.

Waarom hebben jullie een vestiging in Amsterdam-Noord, wat is er aantrekkelijk aan deze locatie?

“Bij de overname van Golden Tulip zat dit hotel erbij, was geen bewuste keuze.”

Is bewust voor deze locatie gekozen?

“Nee dus.”

Is het niet een ongunstige plek ten opzichte van de concurrentie in de binnenstad?

“Ten opzichte van de hotels in de binnenstad wel, maar die zijn vaak duurder en voor andere segmenten zijn wij juist weer interessanter.”

In hoeverre is enerzijds de auto-bereikbaarheid en anderzijds de OV-bereikbaarheid van belang voor het hotel?

“Niet heel erg voor dit hotel, in verband met de grote hoeveelheid klanten die per bus vanaf vliegveld worden gebracht.”

Hoe staan jullie tegenover de ontwikkelingen op de IJ-oever, een gebied waarin steeds meer culturele en creatieve dynamiek te vinden is?

“Positief voor de lange termijn.”

Hoe zien jullie de locatie van het hotel, eigenlijk tussen de IJ-oever ontwikkelingen en de toekomstige halte van de Noord-Zuidlijn in?

“Die locatie zal steeds positiever worden.”

Wat verwachten jullie van de effecten van de NZ-lijn halte aan de Van Hasseltweg voor het hotel?

“Op korte termijn niet veel, maar op langere termijn wel een positieve ontwikkeling.”

Zijn jullie bezig de locatie van het hotel in Noord te heroverwegen, bijvoorbeeld naar aanleiding van de ontwikkelingen op de IJ-oever en de komst van de NZ-lijn?

“Nee, zeker niet.”

Verwachten jullie meer concurrentie te krijgen van andere hotels in Noord, als gevolg van de komst van de NZ-lijn?

“Uiteindelijk wel ja.”

Tot slot nog 2 vragen over Amsterdam-Noord in het algemeen:

Hoe groot schat u de ruimtelijke effecten in van de Noord-Zuidlijn op stadsdeel Noord in het algemeen?

- Er zullen zeker effecten optreden, maar deze moeten niet worden overschat

Hoe groot acht u het belang van deze effecten voor de ontwikkeling van Noord, ongeacht in welke mate deze volgens u zullen optreden?

- Van aanzienlijk belang

Interview I. Scheijde

10-05-2011, Filmmuseum, Vondelpark

Mevrouw Scheijde is coördinator marketing & communicatie bij het Filmmuseum. Het Filmmuseum is vorig jaar in opdracht van OC&W gefuseerd met drie andere filminstellingen. Het is nu niet meer alleen een museum, als sectorinstituut is het ook verantwoordelijk voor de gehele filmbranche. Het is dus een soort overkoepelende instelling voor de hele filmsector geworden. Volgend jaar zal het onder de naam EYE verhuizen naar een nieuw gebouw op het Overhoeks terrein in Amsterdam-Noord, tegenover het Centraal Station.

Bent u zelf ook betrokken geweest bij de verhuizing?

“Ik werk hier nu drie jaar, en de plannen om te verhuizen dateren van ver daarvoor. Er is ook sprake van geweest dat we naar Rotterdam zouden verhuizen. Dat is niet doorgegaan, Amsterdam wilde ook heel graag het Filmmuseum in de stad houden. Vanaf toen is er gezocht naar een goede locatie. Ik weet dat er allerlei mogelijkheden in Amsterdam zijn geïnventariseerd. Ik weet niet precies welke, ik weet wel dat er altijd al gezocht is naar een mogelijkheid voor nieuwbouw. We zijn hier al enorm uitgegroeid, het is veel te klein geworden. En bovendien, als je echt optimaal wilt functioneren als filminstituut en filmmuseum, en je wilt exposities organiseren, dan is er eigenlijk geen mogelijkheid in een bestaand oud gebouw. Ik denk ook dat op die manier al snel naar Noord is gekeken. De IJ oevers waren toen nog verre van wat ze nu zijn, maar wel al duidelijk dat daar het een en ander mogelijk was is en dat er ruimte was. De grond is minder duur, en je zit relatief toch in het centrum. Als je de plattegrond van Amsterdam bekijkt, dan zie je dat wij echt in het hart zitten. Alleen het IJ ligt er tussen. Er zijn heel veel geluiden opgegaan van ‘dat moet je niet doen’. Want we zijn de eerste grote culturele instelling die naar de overkant van het IJ gaat. Maar ik moet zeggen, dat verandert ook. Mensen zien dat gebouw nu en die IJ oevers veranderen en er gaat daar nog veel meer gebeuren. Dus de houding is al een stuk positiever. We zijn ons er wel van bewust dat er mensen zijn die hier nu dichtbij wonen en veel gebruik maken van deze locatie, die zullen het jammer vinden. Dat zijn ook juist de mensen die er veel weerstand tegen hebben.

Het spreekt ons ook wel aan dat je in een gebied komt, waarvoor je lef moet hebben om je daar te vestigen. Het zijn ook wel een bepaald soort bedrijven die zich daar vestigen, waar wij ons ook toe voelen aangetrokken. Het is veel creatief, het is net even buiten de gebaande paden. Dat spreekt ons heel erg aan. Je zou het misschien niet zeggen als je onze huidige locatie ziet, dit is allemaal heel leuk, sfeervol en nostalgisch. Dat past ook best wel bij een deel van wat we zijn. Maar we zijn natuurlijk ook juist creatief, en juist het medium film is ook creatief.

Dus het is een optelsom: ruimte, bereikbaarheid en toch in het hart van de stad, niet naar een buitenwijk.”

Vinden jullie het niet jammer dat jullie de huidige locatie verlaten, wat eigenlijk ook een prachtige locatie is?

“Nee, dat vinden we niet. De weerstand komt vooral van een deel van ons publiek. We doen natuurlijk ons best, we zullen veel meer publiek gaan trekken op de nieuwe locatie, voor de exploitatie van het gebouw. Ongeveer een verdrievoudiging. We zien het meer als een nieuwe instelling die we zullen gaan worden dan als een verhuizing.

Dat betekent ook dat we wel een deel van het bestaande publiek kwijt zullen raken, maar daar staat heel veel nieuw publiek tegenover.”

Doordat jullie van karakter veranderen?

“Ja, we zijn al aan het veranderen. We hebben een nieuwe naam, nieuwe huisstijl. Maar daar zal pas goed naar buiten komen wat we in feite geworden zijn, door de fusie, maar ook doordat we daar pas goed kunnen laten zien wat we in huis hebben. We hebben hier gewoon enorm veel beperkingen.”

Die verdrievoudiging zou op de huidige locatie niet gehaald worden?

“Nee, we hebben hier twee zaaltjes van 80 stoelen. En daar krijgen we in totaal 600 stoelen. Plus een tentoonstellingsruimte, een educatieve ruimte, een filmlab. Een bibliotheek, maar die komt niet in dat gebouw.”

Maar jullie verwachten wel die verdrievoudiging te kunnen halen in Noord?

“Daar moeten we natuurlijk aan werken, daar zijn we ook al mee begonnen. Maar bijvoorbeeld op het gebied van toerisme hebben we daar heel veel potentie, door de ligging bij het Centraal Station. Maar ook doordat het gebouw architectonisch van zichzelf al heel erg opvalt. En omdat we in onze programmering daar ook echt op gaan inspelen, zullen we bijvoorbeeld een groter aantal toeristen kunnen aantrekken die we hier niet kunnen aantrekken. Schoolgroepen, maar ook heel veel Amsterdammers. Veel meer dan we nu doen.”

De aantrekkelijke aspecten zijn dus het creatieve karakter, de bereikbaarheid, de ruimte

“En de ligging aan het water, en dat het vrijstaand is. Er wordt ook wel gesproken over een *landmark*, dus de zichtwaarde van het gebouw. Maar daar zitten ook twee kanten aan. Het CS en het IJ zijn een barrière, het CS voor het zicht op het gebouw. Maar aan de andere kant: aan die kant van het CS gebeurt steeds meer. Er komt een verkeersader, de mensen op de pontjes die heen en weer gaan. Het ligt vrij, en dat is heel mooi voor je uitstraling en je aantrekkingskracht.

De bereikbaarheid is heel goed, hoewel je hier ook op alle mogelijke manieren kan komen. Met de auto is het daar makkelijker bereikbaar, hoewel je nog wel wat moet zoeken. Maar iedereen die met de tram, bus, metro of de trein komt: het is 2 minuten naar de overkant met de pont. We realiseren ons wel dat het zowel voor- en nadelen heeft. We zijn ons er ook van bewust dat het voor veel mensen wel echt een barrière is. Mensen uit de stad die nog steeds het idee hebben dat het IJ een grote streep trekt door Amsterdam. Dus we zullen er alles aan moeten doen om de kansen die het biedt uit te buiten, en de bedreigingen moeten we zien te overbruggen.”

Zien jullie de nieuwe locatie ook echt als een onderdeel van Noord?

“Het is echt een onderdeel van Noord, daar zijn we ons erg van bewust. Maar het is wel fijn dat we op de rand van Noord tegen het IJ aan liggen. Die zichtbaarheid vanaf het water, en bereikbaarheid vanaf de pont, dat is natuurlijk wel heel belangrijk. Maar we zien het als een stuk van Noord en daar schamen we ons ook helemaal niet voor. Dus die relatie is er, en daar doen we ook alles aan om dat goed in stand te houden en uit te bouwen.”

Gaat het dan nog om andere aspecten dan alleen het creatieve karakter?

“Ook, maar we willen ook voor de Van der Pekbuurt of de probleebuurt, en heel Noord, een rol spelen door bezoekers uit Noord te trekken.”

Zijn er verder nog specifieke kenmerken van Noord van belang geweest?

“Op een gegeven moment is er voor gekozen en dan ga je kijken wat er allemaal aan kansen zijn. En wat gunstig is en wat ongunstig is. Dat er heel veel mediabedrijven zijn bijvoorbeeld en dat de IJ oever zich ontwikkelt tot een nieuwe trekpleister voor creatieve bedrijven, dat hadden we niet kunnen voorzien dat het zo zou gaan. Maar dat is natuurlijk wel heel gunstig. En dat er nog geen andere bioscoop in Noord is, is ook gunstig.”

Wanneer is de beslissing genomen dat het Noord werd?

“Dat weet ik niet precies. Drie jaar geleden toen ik hier kwam, was alles akkoord. De bouw was alleen nog niet gestart. Door de crisis is de start van de bouw vertraagd, niet de bouw zelf. Ik denk dat vijf jaar daarvoor de beslissing is genomen, nu dus zo’n acht jaar geleden.”

De ontwikkelingen van de afgelopen jaren op de IJ oevers is dus van daarna

“Ik denk dat het wel te voorzien was, maar dan moet het zich wel zo ontwikkelen. Ik denk dat het wel voorspeld is, dat het ongeveer zo zou lopen. Ook gezien de intenties van het stadsdeel en de centrale stad.”

Is de bevolkingssamenstelling van Noord nog een overweging geweest?

“Dat is alleen maar een extra uitdaging. Je moet het niet vergelijken met Nieuw-West of Zuidoost, maar als je het vergelijkt met de omgeving waar we nu in zitten, dan zijn er veel minder mensen die veel van cultuur gebruikmaken.”

We praten nog even door over de bereikbaarheid in vergelijking met de huidige locatie

“We hadden het over bereikbaarheid via de ringweg. Vanaf de ring ben je zo in Noord, maar niet zo bij ons. Dat is iets waar we niet zo blij mee zijn. Er is niet een heel makkelijke weg vanaf de ring. Als je met de auto komt, is het best wel zoeken. Dus dat is wel lastig.

De ontwikkeling van Overhoeks is nu *on hold*. De woningbouw gaat door, maar hoe het zich verder gaat ontwikkelen is nog niet helemaal bekend. Er zou oorspronkelijk een hele grote parkeergarage komen, maar wat daarvan gaat lukken weet ik ook niet. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets is dus heel goed. Met de auto is de bereikbaarheid vergelijkbaar als hier, alleen hopelijk met meer parkeergelegenheid.”

Jullie zijn de eerste grote culturele instelling die zich in Noord vestigt. Hoe kijken jullie daar tegenaan? Hopen jullie dat er nog meer culturele instellingen voor Noord kiezen?

“Wat er nu gebeurt, je hebt de Tolhuistuin en wat kleinere instellingen en alternatieve, creatieve dingen. Dat vind ik hartstikke leuk, maar ik zit er zelf niet op te wachten dat er een even grote instelling bij zou komen. Het leuke is ook, je kan heel veel tijd doorbrengen bij ons. Je hebt films, installaties, tentoonstelling en horeca. Op onze locatie is het heel gunstig dat je daar naar binnen kan en er heel lang kan doorbrengen. Ik zou het juist jammer vinden als er dan nog zo’n instelling zou komen.”

Is de verandering van de positie van Noord van belang geweest?

“Ja, ik denk dat degene die die beslissingen hebben genomen de potentie daarvan hebben ingezien. Ook als je kijkt naar andere grote steden als Londen, New York, ook daar zijn dergelijke gebieden die voorheen industrie waren en zich ontwikkeld hebben tot enorm interessante gebieden. Die potentie heeft het in Amsterdam ook en daar kunnen wij aan bijdragen.”

Noord heeft nog steeds wel een negatief stempel, vooral onder Amsterdammers, is dat geen obstakel geweest?

“Het zal ongetwijfeld ook hebben meegespeeld, maar ik denk dat andere dingen de doorslag hebben gegeven.”

Op jullie website stond dat EYE zich meer wil richten op de noordelijke regio

“Daarmee wordt Amsterdam-Noord bedoeld. Niet alleen Amsterdam-Noord, maar ook een deel van het achterland. Je hebt landelijk Noord, maar ook een aantal steden zoals Purmerend en Zaandam die ook van Amsterdam gebruikmaken via Amsterdam-Noord. Maar we gaan heel Nederland bedienen, en toeristen uit heel Nederland en het buitenland aantrekken. Maar ik denk dat we door de ligging automatisch goed gaan kijken naar dat gebied. Dat was op de huidige locatie moeilijker geweest.”

De Noord-Zuidlijn zal voor jullie niet zo van belang zijn geweest op de nieuwe locatie, maar is niet overwogen om dichterbij een halte te vestigen?

“Nee, er was juist sprake van dat er bij ons ook een halte zou komen. Vlakbij de pont, station Sixhaven. Dat zou gewoon gebeuren, maar door bezuinigingen komt die halte er niet. Het is jammer, maar ik denk dat de ligging bij de pont sowieso wel gunstig is. Maar dat station was ook een van de positieve punten.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in het algemeen?

“Positieve effecten voor mensen die in Noord wonen en naar andere delen van de stad toe willen. En ook positief door meer mensen naar Noord te trekken, het Buikslotermeerplein zal wel meer winkelend publiek aantrekken uit de rest van de stad.”

Denkt u niet dat het risico bestaat dat men meer op de binnenstad georiënteerd raakt?

“Nee, dat denk ik niet.”

Alles bij elkaar verwacht u dus wel positieve effecten?

“Ja, ik ben alleen zelf niet zo'n metro liefhebber. Ik sta er dus een beetje neutraal tegenover, toen ik in Noord woonde ging ik altijd graag op de fiets naar de stad. Ik ben niet zo iemand die heel snel in de metro stapt. Ik vind het nooit zo'n prettige vervoersvorm.

De positieve effecten zullen vooral betrekking hebben op het gebied van snelheid, tijdswinst en reistijd. Ik kan me wel voorstellen dat het heel lekker is dat je heel snel in de stad bent als je in Noord woont.”

Is het ook voor de ontwikkeling van Noord positief?

“Ja, natuurlijk. Woon-werk verkeer wordt een stuk makkelijker.”

Hoe groot acht u het belang van de effecten voor de ontwikkeling van Noord?

“Ik kan me voorstellen dat het ook een psychologisch effect heeft, dat je je meer verbonden voelt met de stad. Zo’n metro is natuurlijk echt een directe lijn, kan psychologisch een nog sterkere band geven.

Maar toen ik vroeger in Noord woonde, ervoer ik het juist als heel prettig dat het een stadsdeel was dat een beetje gescheiden van de rest van de stad was.”

Hoe groot schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor het filminstituut?

“Die zijn er niet echt, misschien als de halte Sixhaven er was gekomen. Maar daar denken we al heel lang niet meer over na. De Noord-Zuidlijn staat er gewoon los van, hoe dat in de besluitvorming heeft meegespeeld weet ik niet. Toen er nog wel sprake was van een halte Sixhaven, was het waarschijnlijk een van de punten die positief waren van de vestiging. Die halte komt er niet, dus nu heeft het weinig invloed.”

Interview S. Peek

24-05-2011, via email

Mevrouw Peek is beleidsadviseur Kunst en Cultuur bij Stadsdeel Amsterdam-Noord. Ze adviseert het Dagelijks Bestuur, en meer specifiek de portefeuillehouder Kunst en Cultuur, over alle zaken aangaande dit beleidsterrein. Verder houdt ze zich bezig met de uitvoering van het huidige K&C beleid en is ze verantwoordelijk voor de ontwikkeling van nieuw beleid.

Kunt u iets meer vertellen over de achtergronden van het theater? Wat voor soort theater wordt het precies, is er behoefte aan in Noord, hoe ziet de planning eruit, wat wordt de exacte locatie?

“Het plan voor de ontwikkeling van een theater in het Centrum Amsterdam Noord (CAN) is al enige jaren oud. Bij de ideeën over het nieuwe centrum werd al snel bedacht dat een cluster van een aantal culturele voorzieningen voor Amsterdam-Noord het Centrumgebied extra elan zou geven. Bovendien is het een gebied dat goed bereikbaar is, zowel voor bewoners van Noord als van geheel Amsterdam en omringende gemeenten. De afgelopen jaren is er gewerkt aan twee sporen:

1. de ontwikkeling van een tijdelijk theater – een voorziening die vooruitloopt op de ontwikkelingen in het CAN. Deze ontwikkelingen gaan langzamer door een aantal factoren: vertraging Noord-Zuidlijn, kredietcrisis etc. Een tijdelijk theater zou een goede impuls kunnen geven aan het CAN en het gebied als locatie voor culturele voorzieningen op de kaart zetten.
2. de ontwikkeling van een permanent theater – hiervoor is onderzocht welke functies (productie, programmering, educatie, verhuur, horeca etc.) ondergebracht zouden kunnen worden binnen de kavel die in het stedenbouwkundig plan voor het theater is aangewezen. Hierover is nog geen besluit genomen.

Over planning en exacte locatie valt weinig te zeggen. Scenario 1 moet dit jaar helder worden, maar scenario 2 vergt een langere adem. Onder de bewoners en de culturele partners in Noord is het draagvlak voor een theater in het CAN nog steeds groeiende.”

Wat maakt Noord in het algemeen (en de specifieke locatie in het bijzonder) tot een aantrekkelijke plek voor dit theater?

“Zoals hierboven al gezegd; het CAN-gebied wordt ontwikkeld tot een bruisend centrum dat uitermate bereikbaar is. Er wordt nu gebouwd aan een nieuw ROC, er komen extra winkelruimtes bij en de stadsdeelraad heeft al enige jaren geleden besloten dat in deze ontwikkeling ook een cultureel aanbod moest worden opgenomen. In principe is de doelstelling om geheel Noord met deze culturele functies te kunnen bedienen, zo ook geldt dat voor het theater. Wat niet wegneemt dat ook bezoekers uit de regio en uit Amsterdam worden verwacht.”

Zijn er ook aspecten van Noord die het wellicht een minder aantrekkelijke locatie voor een theater maken?

“Ik beperk mijn antwoord even tot het CAN-gebied. Noord als geheel is zo’n divers en groot stadsdeel dat het antwoord op bovenstaande vraag alleen maar ‘nee’ kan zijn. Op dit moment is het CAN-gebied nog een plek met vooral veel bouwactiviteit, parkeerterrein en winkels. Dat maakt het een lastige plek om een theater op te zetten. Aan de andere kant biedt zo’n gebied ook veel kansen (weinig concurrentie, vrijheid om iets te ontwikkelen, veel mogelijkheden).”

In hoeverre hangt het plan voor het theater samen met de komst van de Noord-Zuidlijn, was het er bijvoorbeeld ook gekomen zonder de metro? Welke rol heeft de Noord-Zuidlijn gespeeld in het project? Worden er positieve of negatieve effecten van verwacht voor het theater?

“Natuurlijk hangt de keuze voor het CAN ook samen met de komst van de Noord-Zuidlijn. De gehele ontwikkeling van het gebied hangt daarmee samen. Zoals gezegd is bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan (2003) ook ruimte ingepland voor culturele voorzieningen. Het theater is daar onderdeel van.”

Zijn de ontwikkelingen in Noord de afgelopen jaren, zoals op de IJ oevers en in het CAN-gebied, van belang geweest voor het theater?

“Zoals eerder gezegd, jazeker. De IJ-oevers hebben minder zichtbaar bijgedragen. Maar de komst van culturele organisaties naar de IJ-oevers heeft wel bijgedragen aan het project voor het CAN-theater.”

De genoemde ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat Noord meer betrokken raakt bij de rest van de stad en er anders naar Noord wordt gekeken.

Kortom, is het de bedoeling dat het theater aanhaakt en bijdraagt aan het imago van Noord als ‘booming’?

“Tsja, hier is toch ook een beetje sprake van kip en ei. Aan de ene kant is het Dagelijks Bestuur zich heel bewust van de bijdrage die K&C kan leveren aan ruimtelijke en economische ontwikkelingen in een gebied (bijv. NDSM, Eye op Overhoeks of De Overkant). Aan de andere kant zijn die ontwikkelingen er al en is de bedoeling ook duidelijk dat de wijken ‘achter’ de IJ-oevers mee blijven doen en profiteren van alles wat er aan het water gebeurt. In dat licht is het CAN-theater ook van belang.”

Zal het theater vooral een functie hebben voor bewoners van Noord, of is het de bedoeling om bezoekers uit een groter gebied (stad/regio?) te trekken?

“Hierin maakt het stadsdeelbestuur op dit moment bewust geen keuze. Beide groepen bezoekers zijn welkom in het theater. Het is aan de toekomstige bespelers en programmeurs van het theater om uit te vinden hoe de balans moet zijn. Doelstelling is een succesvol theater en daar zal het stadsdeel op sturen.”

Is de Noord-Zuidlijn niet een risico voor het theater, aangezien mensen uit Noord makkelijker in de binnenstad komen? Zo ja, wat heeft dan de doorslag gegeven om toch in een theater in Noord te bouwen?

Of wordt de metro juist als kans gezien om ook mensen uit andere delen van de stad te trekken?

“Bewoners uit Noord zijn nu al gewend aan de mogelijkheid om in Amsterdam, Purmerend, Zaandam etc. naar het theater te gaan. De Noord-Zuidlijn zal die reis wellicht vergemakkelijken (alhoewel niet iedereen in Noord dichtbij het tracé woont). Dat neemt niet weg dat er een duidelijke behoefte ligt om ook in het eigen stadsdeel ‘uit’ te kunnen gaan. Afgelopen jaren is het cultureel aanbod in Noord flink uitgebreid, zodat er al veel meer mogelijk is. Men mist echter activiteiten in de winter, aangezien op dit moment er vooral in de openlucht veel wordt georganiseerd. Al jaren staat de bioscoop op het verlanglijstje van Noorderlingen, net als een theater.”

Hoe kan het theater toch concurreren met de theaters in de binnenstad? De specifieke atmosfeer die daar heerst, mist nog wel een beetje in Noord. Het theater moet dus iets te bieden hebben en onderscheidend zijn, waardoor men niet naar de binnenstad gaat.

“Ja, dat klopt. Het eerste onderscheid is dat het in Noord zelf is. Daarnaast zijn we op zoek naar die unieke propositie die qua profiel goed bij deze plek past. Bovendien staan de theaters in Amsterdam onder druk van hoge huurprijzen, veel concurrentie naast de deur en mogelijke bezuinigingen. De verwachting is dat het culturele landschap in Amsterdam er de komende jaren flink anders uit zal gaan zien. Als er stedelijke organisaties zijn die plannen hebben om te verhuizen, zullen we daar zeker mee gaan praten.

Maar dat zijn niet de enige kansen. De bouw van een permanent theater heeft vooralsnog een onbekende planning vanwege de kredietcrisis. Met een tijdelijke voorziening kunnen we allerlei nieuwe wegen inslaan en de programmering origineel, eigentijds en Noords laten zijn.”

Hoe groot schat u de ruimtelijke effecten in van de Noord-Zuidlijn op stadsdeel Noord in het algemeen? Verwacht u hele negatieve effecten of hele positieve effecten, of iets er tussenin?

“Noord is binnen Amsterdam een buitenbeentje, het IJ vormt zowel fysiek, als psychologisch een barrière. In feite is het een stadsdeel zoals de Pijp, of de Watergraafsmeer: binnen de Ring. Maar in de praktijk werkt het niet zo. Met de komst van de NZL wordt de drempel tussen Noord en ‘de stad’ zeer sterk verlaagd. Noorderlingen vinden en vinden hun weg naar de overkant wel, die zijn gewend voor veel zaken het IJ over te steken. Maar met name in de omgekeerde richting zal de metrolijn ertoe leiden dat het voor iedereen veel simpeler wordt om naar Noord te gaan. Daarbij is er in Noord veel in ontwikkeling, dus zal de stroom naar Noord alleen maar toenemen. Als je dan met de metro net zo makkelijk in Noord komt, als b.v. in de Zuidas, vormt de komst van de NZL dus een cruciale verbetering van de bereikbaarheid, fysiek, maar vooral psychologisch.”

Hoe groot acht u het belang van deze effecten voor de ontwikkeling van Noord, ongeacht in welke mate deze volgens u zullen optreden?

Acht u het totaal niet van belang voor Noord, of van groot belang?

“Naar verwachting zal de komst van de NZL er dus in belangrijke mate aan bijdragen dat Noord steeds meer ‘gewoon een stuk van Amsterdam’ wordt.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn vanuit uw eigen positie, dus voor het theater in het bijzonder? Heel negatief of heel positief?

“Voor het theater betekent de NZL vooral dat ook mensen van elders uit de stad hun weg erheen veel makkelijker zullen weten te vinden. De in cultuur geïnteresseerde Noorderling gaat nu ook al naar het Concertgebouw, dat zal wat makkelijker worden, maar voor bewoners van elders in de stad wordt de drempel om naar Noord te komen veel lager.”

Interview C. Broekhuizen

15-04-2011, ROC van Amsterdam

De heer Broekhuizen is projectleider van de nieuwe ROC vestiging die gebouwd wordt nabij het Buikslotermeerplein, direct naast de toekomstige metrohalte. Hij probeert in die functie het onderwijs te verbinden aan het gebouw. De oplevering van de school staat gepland voor maart 2012.

Kunt u iets vertellen over de achtergronden van de nieuwbouw?

“Als ROC van Amsterdam zitten wij al in Noord, in een noodgebouw aan het Hisgenpad, dat zit er vlakbij. En daarvoor is het hard nodig dat die opleidingen ergens anders worden gehuisvest. Daarnaast hebben ze vanuit Onderwijs nogal wat ambities, met name bij de bouwsector willen ze graag daar de opleiding Bouw vestigen met daarbij een soort ontmoetingscentrum voor de bouw om bedrijfsleven en onderwijs te integreren. Noord kenmerkt zich toch een beetje als booming, media bedrijven zitten er. Reclame bedrijven, kunstenaars, creatieve bedrijven. Die bevinden zich aan de rafelige rand van het IJ. Dus wij gaan er ook met nieuwe opleidingen zitten. Een opleiding die we inmiddels al ontwikkeld hebben, Media opleidingen, gaan we er ook huisvesten. Die opleiding zijn we twee jaar geleden gestart met het oogpunt om ook in Noord te vestigen. En Art & Design, een soort kunstopleiding, komt er ook. Door die opleidingen in Noord te vestigen, proberen we echt te zorgen voor een aansluiting met de bedrijvigheid in Noord. Maar ook Zorg & Welzijn, zat al in Noord, en die Bouwopleiding. Het is dus een combinatie van nieuwe opleidingen en opleidingen die nu nog ergens anders gevestigd zijn.”

En het is dus ook noodzakelijk omdat het gebouw aan het Hisgenpad verouderd is?

“Ja, het is een noodgebouw. Ze zitten er inmiddels al 11 jaar. En wij vinden het ook noodzakelijk in Noord. En het ROC van Amsterdam heeft de visie om scholen te bouwen zo dicht mogelijk bij het openbaar vervoer. In Zuidoost zitten we dicht bij de metrohalte, hier (vlakbij station Sloterdijk) zitten we vlakbij de metrohalte. Er wordt gebouwd op dit moment tegenover de RAI, daar wordt een heel groot schoolgebouw neergezet. En aan het Buikslotermeerplein zijn wij zo ongeveer de metrohalte. We bouwen ook onder het viaduct, daar bouwen de gymzalen. Dat zit tegen de roltrappen aan van het station. Wat ook leuk is aan het gebouw, is dat we samen met het VMBO bouwen. Dus dat zijn leerlingen van 12 tot 16 jaar van het Bredero college. Het aardige daarvan is dat de aansluiting VMBO-MBO beter wordt doordat we in 1 gebouw zitten. De architect heeft daar ook rekening mee gehouden, door het trapsysteem zo te ontwerpen zodat er een fysieke integratie van de opleidingen ontstaat. Daarmee moet de doorstroming VMBO-MBO makkelijker worden.”

U had het al even over de metro, maar wat is er in algemene zin aantrekkelijk aan de locatie?

“Hij is op verschillende manieren aantrekkelijk. Ten eerste is er nog groei in het voedingsgebied ten noorden van Amsterdam. Voor de rest gaat het in Amsterdam alleen maar achteruit. Dus er is markt, daarom is het aantrekkelijk om in Noord te zitten. Op de plek op zich is natuurlijk het openbaar vervoer het meest aantrekkelijke aspect. Maar ze willen er ook een nieuw stadshart maken, en het is natuurlijk ook hartstikke leuk om daar deel van uit te maken.”

Zijn er ook minder aantrekkelijke aspecten?

“Ja, vooral het feit dat er geen raam open kan. We zitten boven de Nieuwe Leeuwarderweg, dus er is veel fijnstof. En parkeerplaatsen kosten 25.000 euro, dat is onderwijsgeld en dat gaan we niet weggooien. Dus we hebben maar 30 parkeerplaatsen, dus we gaan niet voor elke docent een parkeerplaats aanleggen.”

Zo stimuleer je wel dat docenten met OV komen

“Ja aan de ene kant stimuleer je dat, maar mensen vinden het wel heel onplezierig. Er wordt door veel mensen gevraagd waar ze hun auto kwijt kunnen. De eerstkomende jaren zal er door de crisis niet veel gebouwd worden in de buurt, dus ze kunnen de eerste 10 jaar hun auto nog wel kwijt. Maar dat hoor ik dan wel van collega's. Maar nadelen van de plek, nee.”

Misschien overlast van de halte?

“Nou ja, je leeft nou eenmaal in de Randstad, wat dynamisch is. Ik kom wel mensen in Amsterdam tegen die niet uit Amsterdam komen. Die willen graag zo dorps mogelijk, maar wel in de stad wonen. Maar een stad is dynamisch, dat leeft. Dan moet je daar niet gaan zitten, dus overlast vind ik een beetje onzin. Je hebt er zo veel voordelen van, als je in de stad woont.”

Vaak zorgen metrostations bijvoorbeeld wel voor sociale onveiligheid

“Het is wel een zorg van ons hoor. ING zou er veel bouwen, maar die hebben zich uit heel veel projecten teruggetrokken. Dan is het dus de vraag hoe het maaiveld eruit komt te zien, zowel het tijdelijke als het vastgestelde maaiveld. Hoe dat eruit gaat zien, dat heeft veel te maken met sociale veiligheid. Met name voor de leerlingen van het Bredero college willen we wel dat er een omgeving gecreëerd wordt die veilig is. Maar we willen ook avondlessen geven, het zou leuk zijn als mensen uit Amsterdam-Noord van de sportzaal gebruik kunnen maken. Daar is het ook een beetje de school voor: er komen ook bedrijven onder de school die een binding hebben met de school. Dus dat moet ook weer zorgen voor meer levendigheid en de wisselwerking bedrijfsleven - onderwijs versterken.”

Bij de overweging om aan het Buikslotermeerplein te gaan zitten ging het dus voornamelijk om de metrohalte. Maar u had het ook over de regio ten noorden van de stad, waar nog marktgebied zit

“Daar zit schijnbaar nog wat bevolkingsgroei, en dat gebied verwachten we beter de bedienen op de nieuwe locatie. Je zit er dichterbij. En met wat andere opleidingen en een nieuw gebied, dus dat werft natuurlijk meer. Het is altijd lastig om na te gaan waarom leerlingen ergens voor kiezen. Maar als het dichtbij is en makkelijk bereikbaar, dat zijn natuurlijk wel argumenten om ergens een opleiding te volgen.”

In die zin is het misschien jammer dat de metro niet verder de regio in gaat

“Ja, maar ik heb me laten vertellen dat het nu al ontzettend makkelijk is om in Noord te komen. De busverbindingen zijn goed, en dan komt de bushalte natuurlijk ook vlakbij de school. Dat komt van alle kanten uit, vanuit de regio natuurlijk maar ook vanuit Amsterdam.

Ik heb wel eens wat gesprekken gehad met mensen van ING, het winkelcentrum, van Noord. Er is erg veel ambitie in Noord, is nu wat minder door de crisis. En ik had heel veel met ze samen willen doen. Ik had bijvoorbeeld samen met de gemeente een klein theatertje gemaakt. Hetzelfde bij de sportaccommodatie. Maar Noord had zelf zoveel

ambitie, dus wilde het allemaal zelf doen. Nu is dat minder, want het geld ontbreekt, en nu komen ze wel weer. We hebben ook wel eens gesproken met de voorzitter van de atletiekvereniging in het sportpark, om te kijken of er een samenwerking mogelijk was. Zij willen bijvoorbeeld ook wel gebruikmaken van onze sportzaal, en wij dan van de buitenaccommodatie.”

Maar door daar te gaan zitten verwacht u wel nog een groei van het aantal leerlingen uit het gebied ten noorden van Amsterdam?

“Ja, wij verwachten wel groei. Dat moet ook wel, er zitten nu 400-500 leerlingen, en we hebben plaats voor 1400 leerlingen. Maar er verhuizen dus nog wat opleidingen. En ook als het Hisgenpad nog beter zou werven, wat ze nu expres niet doen omdat er geen ruimte is, zouden opleidingen als Handel heel snel gaan groeien.

Maar veel leerlingen zullen uit de regio boven Amsterdam komen. Het ROC heeft over het algemeen wel een sterke regionale functie, behalve bij de opleidingen die haast overal kan volgen. Maar zo hebben wij een vrij bekende horeca opleiding, die zit midden in het centrum, daar komen vanuit heel Noord-Holland leerlingen naartoe. Geldt ook voor opleidingen als uiterlijke verzorging, mode. Maar Handel kan je haast overal volgen. In Noord proberen we dat dan met de opleiding Media. Daarvan zeggen we dat je echt in Noord moet zijn.”

Maar er komen maar weinig leerlingen uit Amsterdam denkt u?

“Ik denk dat er niet zoveel uit Amsterdam komen. Maar er zullen ook voldoende leerlingen uit Amsterdam komen, met name Noord dan. Nu op Hisgenpad komt het merendeel van die opleidingen uit Noord, maar heel weinig uit het andere deel van Amsterdam”

Verwacht u niet dat er meer leerlingen uit de rest van de stad komen wanneer de Noord-Zuidlijn gaat rijden?

“Dat wilde ik vertellen: de hele ambitie van Noord, daarover heb ik weleens gezegd ‘jullie verwachten dat iedereen hier naartoe komt. Maar diezelfde Noord-Zuidlijn zou er ook weleens voor kunnen zorgen dat iedereen hier weggaat.’ Dat geldt ook voor dat theatertje, een theater met 500 plaatsen. Dan ga je naar de binnenstad, daar kan je nog een hapje eten en daar heb je de ambiance. Het is heel moeilijk gebleken om in nieuwbouw de sfeer te creëren, al zet je daar nog restaurants neer bijvoorbeeld.

Dus ik ben benieuwd hoe dat gaat werken. Omdat die ambitie zo is, terwijl het bijvoorbeeld al zo moeilijk is om een theater te exploiteren. Dus ik dacht: wij als ROC overdag erin, en de rest ’s avonds erin. Dan gebruiken we overheidsgeld op een juiste manier en is de exploitatie ook nog rond. Sanne Peek van stadsdeel Noord heeft zich altijd heel erg beziggehouden met dat theater. Maar op een gegeven moment kwam de crisis, en ging ING weg, dus ik weet niet precies hoe het ervoor staat.”

Maar het is dus zowel een kans als een risico, alhoewel er nu ook al heel veel buslijnen van en naar Noord rijden

“Dat is ook weer waar ja. Ik denk dat het ook wel psychologisch, 2 haltes. Ik ben ook heel benieuwd naar de andere halte, in het midden van de Nieuwe Leuwarderweg.”

Is er ook echt bewust voor Noord gekozen, op basis van de kenmerken en aspecten van het stadsdeel?

“Daar is 11 jaar geleden al voor gekozen, in 1997 is het ROC gevormd. En dan ga je ook kijken hoe de financiering werd anders, je was als ROC er veel meer zelf verantwoordelijk voor. En wij zaten niet in Noord, dus er is toen strategisch gekozen om een ‘voorpost’ te hebben en een aantal opleidingen te starten. En dat is uiteindelijk het Hisgenpad geworden.”

Is ook bewust voor Noord gekozen om daar de nieuwbouw neer te zetten?

“Uiteindelijk wel. Omdat het natuurlijk een noodgebouw was, het werkt, er komen leerlingen. Dus het voorziet in een behoorlijke behoefte. Dus Noord heeft zeker potentie om daar zo’n school neer te zetten. Ik kwam nooit aan de overkant van het IJ, maar ik vind het heel erg boeiend. Het bestaat uit zo’n grote diversiteit aan typen buurten, volkswijken, mooie landhuisjes.”

De ontwikkeling dat Noord steeds meer ‘booming’ is, heeft dat nog een rol gespeeld?

“Ja, dat heeft zeker een rol gespeeld. Je wil daar bij zijn, en je moet er als school ook op anticiperen. Met name de ontwikkeling bij het bedrijfsleven, en andere dingen, waar je leerlingen voor aan het opleiden bent, daar wil je toch wel zo dicht mogelijk bij zitten. En er zitten natuurlijk heel veel bedrijven, die daar hele leuke dingen doen. En waar onze leerlingen graag stage willen lopen, of willen werken.”

Is het dan niet jammer dat een groot deel van de ontwikkelingen aan het Buikslotermeerplein op de lange baan zijn geschoven?

“Ja, natuurlijk. Wij zagen ook kansen aan de kant waar wij zitten, de kant van het ziekenhuis dus. Dat zou voor ons heel erg leuk geweest zijn. Met name de leerlingen van Zorg & Welzijn.”

Het besluit om de school te bouwen naast de Noord-Zuidlijn is toch gebaseerd op de veronderstelling dat er meer leerlingen uit de binnenstad zullen komen. Hoe zal zich dat ontwikkelen?

“Je probeert natuurlijk overal mensen vandaan te halen. Het is best interessant om te kijken waarom leerlingen voor een locatie kiezen. Hiervoor was ik directeur bij de opleiding Uiterlijke Verzorging. Wij hadden leerlingen uit Hilversum, terwijl er in Hilversum ook zo’n opleiding zit. Andersom gaan er ook leerlingen uit Amsterdam naar school in Hilversum. Waarom kies je daar dan voor? Sommige vanuit de ouders, die vinden Amsterdam misschien wel een gevaarlijke stad.

En wat wij doen, door zo’n gebouw naast de metro neer te zetten, proberen we die keuze te vergemakkelijken. En ook het feit dat het een nieuw gebouw is, terwijl in de binnenstad oude gebouwen staan. Dus dan hopen we dat ze zeggen: ‘in Noord is het ook, nieuw gebouw, paar haltes met de metro.’ Dus je maakt het aantrekkelijker, je stimuleert op die manier dat leerlingen hier makkelijker gaan komen.”

Is het geen probleem dat de metro pas op zijn vroegst in 2017 gaat rijden?

“Er valt niet zoveel op te anticiperen. We zijn nu volop bezig met de problemen die het geeft, onder andere de sociale veiligheid. En het zal ongetwijfeld leerlingen schelen. Maarja als het er niet is, is het er niet. Er zijn maar weinig gesprekken die ik voer, die daar over gaan. We laten het maar op ons af komen, hoewel we het liever niet hadden gehad natuurlijk.”

Terwijl heel veel bedrijven juist wachten tot de metro daadwerkelijk rijdt

“Toen ooit de plannen waren, toen zou hij in 2013-2014 gaan rijden. Dan denk je dat het allemaal wel overbrugbaar is. Dus het is een grote tegenvaller. Maar in de non-profit sector zeg je eerder ‘ik probeer er maar het beste van te maken.’ En wij moeten natuurlijk ook geld verdienen en als er straks geen leerling komt, dan hebben we een probleem. Maar er zitten natuurlijk al leerlingen, en we verhuizen leerlingen. Het heeft zeker invloed, dat de metro er nog niet is. En het gaat je leerlingen kosten. Maar het is toch wat anders als wanneer je een zaak begint of je zaak wil uitbreiden, en de harde munten moeten worden verdiend.”

Wat was er gebeurd als de Noord-Zuidlijn er niet was gekomen?

“Dan was er evenwel nieuwbouw in Noord gekomen, maar waarschijnlijk op een andere plek. Hisgenpad is echt een noodgebouw, had eigenlijk al 5 jaar geleden plat ontmoeten. Maar de metrolijn was een mooie aanleiding om ons ook meteen daar te vestigen. Het is ook de visie van het ROC om zo dicht mogelijk bij OV te zitten.”

OV bereikbaarheid vinden jullie dus wel erg belangrijk

“Ja, dat is heel belangrijk. Dat is ook waardoor al onze gebouwen zo makkelijk bereikbaar zijn. En ook omdat we met een aantal opleidingen een regionale functie hebben. Ook de oudere locaties in de binnenstad liggen vlakbij de metrolijn.”

Zal de bereikbaarheid in Noord niet kunnen verslechteren, wanneer er minder bussen gaan rijden?

“Ik weet daar het fijne niet van, je hoort die geluiden inderdaad. Maar als dat het gevolg zou zijn, zou dat wel vervelend zijn. Ik ga er maar vanuit dat als er voldoende vraag naar is, dat die bussen wel blijven rijden. Maar de leerlingen uit Noord zullen voor het merendeel op de fiets komen. Het gaat meer om de leerlingen uit de regio en de binnenstad.”

Hoe schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor Noord in zijn geheel?

“Ik ben geen specialist op dat gebied, dus ik kijk er als leek naar. Het wordt een nog makkelijkere verbinding, de verbindingen zijn er op dit moment al. Het wordt dus vooral een psychologisch makkelijke verbinding, zodat Noord wel meer bij Amsterdam gaat horen. Mijn ervaring in Haarlem is dat het Spaarne echt een barrière is, terwijl er zat bruggen overheen lopen. Ik denk dat het met Noord ook zo is, het staat ook niet zo vreselijk goed bekend. Dus ik denk dat het wel een positief effect heeft. Ook door de bedrijven die er zijn gaan zitten. Dus ik denk dat het water niet een echte barrière meer is, waardoor Noord meer bij Amsterdam gaat horen. Negatief is dat het best zou kunnen zijn, dat er daardoor heel veel mensen in Noord die barrière-ervaring niet meer hebben, dus ook makkelijker naar de stad gaan.”

Is het voor de school geen gevaar, dat leerlingen uit Noord eerder naar school zullen gaan in de binnenstad?

“Er zullen er ongetwijfeld een aantal zijn. Leerlingen kiezen voor een opleiding, en als je daarnaar gaat kijken zie je de meest voor de hand liggende, maar ook gekke dingen tegen. Er zijn een aantal zaken waardoor leerlingen keuzes maken die niet zo vreselijk bewust zijn, dus wat ze graag willen. Dat leidt je in banen, om de keuzes makkelijker te maken. En het aanbod in Noord maken we breder, dus zullen ook meer leerlingen in Noord blijven.”

Hoe groot acht u het belang van de effecten voor Noord?

“Ja, ik denk dat het voor de ontwikkeling van Noord wel nodig is. Anders is het wat het nu is, en ik denk dat er bij elke Amsterdammer daar toch een bepaald gevoel opgeroepen wordt als men het over Noord heeft. En dat zal dan wel veranderen. Maar er zullen ongetwijfeld mensen zijn die het veel liever zo houden, zie zitten er misschien helemaal niet op te wachten.”

Hoe groot schat u de effecten in van de Noord-Zuidlijn voor de school?

“Ja dat is voor de hand liggend, dat is positief. Makkelijk bereikbaar, je loopt van het station zo de school binnen. Het wordt een heel kleurrijke school, we willen wel opvallen.

Ik weet niet precies hoe het gegaan is met de besluitvorming en de locatiekeuze, ik was er in die periode niet bij. Het is in ieder geval een samenwerking met Noordwaarts, die wilden er ook graag een school hebben.”