

Metropool in Transitie

Metropoolregio Amsterdam



metropool
regioamsterdam

Oktober 2018

1 Voorwoord

2 Concentratie OV Knooppunten

6 Vrijplaatsen

2 Groene Scheggen en Parken

0 Gebiedsontwikkeling MRA

6 Verstedelijking Randen

0 Transformatie Bedrijventerreinen

4 Nawoord



Femke Halsema
Voorzitter Metropoolregio Amsterdam
Burgemeester van Amsterdam

De transities gaan zo snel, dat ze zich ongezien lijken te voltrekken. In zo'n tijd ontstaat de behoefte aan overzicht, aan het vastleggen van het moment. Zodat zichtbaar wordt waar we ons bevinden. Foto's leggen deze momenten vast. Wanneer je de stillevens van verschillende momenten in de tijd naast elkaar legt, wordt de beweging zichtbaar. Als een transitie in slow motion.

Deze krant is gemaakt ter gelegenheid van het MRA Congres op 19 oktober 2018. Dit congres markeert een belangrijk moment tegen de achtergrond van de grote transities waar we voor staan. We staan aan de vooravond van ingrijpende keuzes. Hoe we omgaan met de veranderingen, hoe we de risico's willen beheersen en de kansen willen benutten die daaruit voortkomen, komt tot uiting in de volgende MRA Agenda. De acties in deze agenda zullen erop zijn gericht om onze metropoolregio een aantrekkelijke plek te laten zijn en blijven in de wereld.

In deze krant laten we de grote en snelle veranderingen in slow motion zien; het beeld van dit moment, op weg naar de toekomst.

Ik wens u een goed congres toe!

INTERVIEW: Dick van Hal, voorzitter IVBN en CEO Bouwinvest

"Concentreer ontwikkelingen vooral rond ov-corridors"

Overheden concentreren werkgelegenheid en woningbouw steeds meer rond ov-knooppunten. Dick van Hal, CEO van Bouwinvest, is het daar van harte mee eens. "Wij wegen bij elke investering af in welke mate een project bijdraagt aan een leefbare, gezonde en betaalbare woonomgeving. Goede ov-verbindingen zijn daarbij in de Randstad een cruciale factor."

Waar wil een belegger anno 2018 graag woningen bouwen?

"Institutionele beleggers zoals Bouwinvest kijken naar de lange termijn. Dit doen wij omdat wij een lange termijn stabiel rendement moeten realiseren voor onze klanten, pensioenfondsen, zodat zij pensioenen kunnen blijven uitkeren. Wij investeren dus waar we verwachten dat in de toekomst behoefte aan is. Wat je ziet is dat de economische groei en de bevolkingstoename zich grotendeels concentreren in het gebied van de vier grote steden. Het ligt dan ook voor de hand de meeste investeringen in dit gebied, de Randstad ofwel Holland Metropole, te concentreren. Daar willen wij dus onze woningen

bouwen. We kijken daarbij goed naar richtinggevende documenten als de *Nationale Omgevingsvisie* en de studie Thuis in de Toekomst van de Neprom. Het is hoopgevend dat de publieke én private kant grosso modo een gedeeld beeld van de toekomst geven. Er zijn honderdduizenden nieuwe woningen nodig, blijkt uit alle studies. Om dat allemaal in goede banen te leiden, wordt een flinke opgave. Duurzame verstedelijking is bovendien meer dan alleen woningen bouwen. We moeten woonomgevingen realiseren die leefbaar, gezond en betaalbaar zijn. Die drie waardes — leefbaarheid, gezondheid en betaalbaarheid — spelen dan ook inmiddels een belangrijke rol bij onze investeringsbeslissingen.

Dan gaat het onder andere om energieneutraal en circulair bouwen. Goed openbaar vervoer is daarbij ook een zeer belangrijke voorwaarde. En met 'goed' bedoel ik betrouwbaar, comfortabel en frequent."

En dat betekent dat wonen en werken wordt geconcentreerd in steden en rond ov-knooppunten?

"Zeker. Die beweging is natuurlijk al lang ingezet. En programma's als de Schiphol-corridor - die van Leiden tot Lelystad loopt - of het provinciale beleid rond ov-knooppunten geven hier regionaal verder richting aan. Er ligt al veel infrastructuur. Het gaat er nu om de gebieden rond de ov-knooppunten verder te »



Hoogbouw rond station Amsterdam Amstel. Van links naar rechts de Mondriaan- en Breitnertoren uit 2001, de Rembrandttoren uit 1994 en de recent opgeleverde Amstel Tower uit 2018 met woningen en een hotel.

» ontwikkelen. Daarbij moet je zorgen voor voldoende variëteit in het woningaanbod en voor voldoende voorzieningen. Er liggen zowel dorpen als stedelijke knooppunten langs die ov-corridors, dus dat zorgt vanzelf al voor verschillende woonmilieus. Maar ook per knooppunt moet je waken

voor een eenzijdig woningaanbod. Vanwege de grondopbrengsten wordt pal bij stations vaak hoogbouw met appartementen neergezet. Dat is prima, maar zorg dan dat er iets verderop — binnen fietsafstand van het station — ook eengezinswoningen komen. Zaandam doet dat

bijvoorbeeld goed. Bouwinvest gaat daar op het Hembrugterrein ook een bijdrage aan leveren. Er komt daar een gemixt woonmilieu. Dat wordt een aantrekkelijk woongebied, mits er voldoende voorzieningen komen en een goede ov-verbinding met een eigen station. " »

Dick van Hal is CEO van Bouwinvest en sinds mei 2017 voorzitter van de IVBN, de vereniging van institutionele beheerders en investeerders in \$Nederlands vastgoed. De IVBN-leden bezitten gezamenlijk meer dan €100 miljoen aan vast-goed, waarvan ongeveer de helft is gesitueerd in Nederland. Bouwinvest is een van de

grootste onafhankelijke vastgoed-vermogensbeheerders in Nederland met een beleggingsportefeuille van €10,5 miljard, waarvan €7,5 miljard in Nederlandse woningen, winkels, kantoren, hotels en zorgvastgoed. Van Hal heeft tal van functies bekleed in de financiële sector en vastgoedwereld. Sinds 2008 is hij CEO bij Bouwinvest.



“Je moet ervoor waken dat er bij ov-knooppunten een eenzijdig woningaanbod komt”

» Achtien noordelijke gemeenten in Noord-Holland willen 40.000 extra woningen bouwen, voor hun eigen inwoners én om de overloop uit Amsterdam op te vangen. Het provinciebestuur heeft daar terughoudend op gereageerd. Begrijpt u dat, gezien de huidige woningnood?

"Ja, daar heb ik wel begrip voor. Noord-Holland maakt zich sterk voor het behoud van het open landschap. In hun visie wordt de meeste nieuwbouw geconcentreerd binnen de stedelijke contouren en in de buurt van ov-knooppunten waar de connecties met Amsterdam goed zijn. Dat lijkt mij verstandig. Er zijn nog veel binnenstedelijke terreinen - 'brown fields' - die kunnen worden herontwikkeld. Inzetten op forse woningprogramma's ver van de Randstad, dat geldt ook voor het gebied onder Rotterdam, lijkt mij op dit moment niet verstandig. Op de lange termijn is het wellicht noodzakelijk, maar bedenk wel dat

dit niet gaat werken zonder forse investeringen in infrastructuur. En je kunt je geld maar een keer uitgeven."

Laten we het eens omdraaien. Als u een paar miljard in infrastructuur zou mogen investeren. Waar zou u dat doen? Een verbinding IJburg-Almere?

"Er is de afgelopen jaren al heel veel geïnvesteerd in de auto- en treinverbindingen naar Almere. Ik vind op dit moment het doortrekken van de noordelijke metrolijn naar Buiksloterham en een station bij Overhoeks urgenter. En aan de zuidkant van Amsterdam het doortrekken van de metro naar Schiphol. De huidige railinfrastructuur is daar kwetsbaar en loopt tegen zijn grenzen aan. En dan zit de ontwikkeling van Haven-Stad in het Amsterdamse westelijk havengebied er aan te komen. Dat kan geen volwaardige grote stadswijk worden zonder metroverbinding. »



Zicht op centrumgebied Zaandam.



Zicht vanaf het IJ richting nieuwe ontwikkelingen rond de Minervahaven en de bestaande bedrijvigheid in het Westelijk Havengebied.

» Een metro is het fundament voor het functioneren van een grote stad. Daarom zal de aanleg van de Noord/Zuidlijn op termijn een gouden investering blijken. Verder valt er aan de hele Schiphol-corridor nog wel iets te verbeteren, zeker met het oog op de opening van een nieuwe luchthaven bij Lelystad. Hetzelfde geldt voor wat ik nu maar even de Zuid-Holland-corridor noem, de infrastructuur tussen Dordrecht en Leiden."

In de bouwambities van veel nieuwe colleges in de MRA ligt de nadruk op huurwoningen, sociale en vrijesector. Hoe kijkt u daar tegen aan?

"Het zal je niet verbazen dat we dat verwelkomen. De IVBN-leden willen die huurwoningen graag bouwen. Er is ook een overduidelijk tekort aan,

“Ik vind op dit moment het doortrekken van de noordelijke metrolijn naar Buiksloterham urgenter”

ook buiten Amsterdam. Dat geldt voor de sociale huur en zeker voor het middensegment. Maar ook in het dure segment verwachten we een blijvende vraag, mede vanwege de flinke aantallen expats die jaarlijks in de regio Amsterdam komen werken. Die willen flexibel blijven, hebben snel woonruimte nodig en hebben daar veel voor over. Een deel daarvan wil best buiten Amsterdam wonen, mits de reistijden maar redelijk zijn. En

dan zijn weer terug bij de noodzaak van goed openbaar vervoer en het concentreren van ontwikkelingen rond ov-knooppunten." ■

"Het is niet zo simpel, dat organisch ontwikkelen"

Het gezin van Frank Meijers en Jacqueline de Ruiter behoorde in 2016 bij de eerste bewoners van Oosterwold. In dit deel van Almere, 4.300 hectare groot, wordt een radicale vorm van organische gebiedsontwikkeling beproefd. De bewoners zoeken het zelf maar uit; niet alleen de bouw van hun huis, maar ook de aanleg van wegen, elektriciteit, waterzuivering en waterleiding. Daar staat tegenover dat de grond niet duur is.

"Ik vind het geweldig hier. We hebben zo'n mooie kavel. Ik kan het nog steeds niet geloven als ik buiten zit en over ons land uitkijk." Aan het woord is Frank Meijers. Hij, zijn echtgenote Jacqueline de Ruiter en hun twee kinderen zijn Oosterwold-pioniers. Het is goed dat ze nog even benadrukken hoe fijn het wonen hier is, aan het einde van een gesprek waarin de vele praktische problemen aan de orde zijn gekomen die horen bij het concept van ultieme zelfbeschikking.

De bewoners worden namelijk met uitdagingen geconfronteerd die andere Nederlanders graag aan overheden en instanties overlaten. Dit is zelfbouw 3.0. Bouwrijpe kavels bestaan niet, rioolbuizen en gasleidingen komen er niet. De overige nutsvoorzieningen moet men

zelf regelen. Blauwdrukken met de structuur van toekomstige straten en wijken ontbreken. Wel zijn er condities, voorwaarden en spelregels waaraan kavelkopers zich dienen te houden. Zo ligt bijvoorbeeld vast dat de helft van de kavel moet worden gebruikt voor stadslandbouw, waaronder valt een moestuin, boomgaard, kruidentuin en het houden van kleinvee en kippen.

Kavelwegvereniging

Frank is van veel markten thuis, dat helpt. Hij is ingenieur en advocaat. Hij ontwikkelde statuten voor een flink aantal beheerverenigingen van wegen. "Inmiddels zijn die al vele malen verbeterd. Je ziet in de praktijk wat niet werkt. Zo staat er in onze statuten nog dat sommige »

» bouwbesluiten met een bepaalde meerderheid van stemmen in de ALV moeten worden genomen. Maar zoveel bewoners krijg je nooit bij elkaar als de vereniging groter wordt." Inmiddels is hij er wel klaar mee, met die wegen. Niet hij maar zijn vrouw zit in het verenigingsbestuur dat niet minder dan drie hoofdontsluitingswegen beheert. Kort geleden is daar een tijdelijke plak asfalt op gelegd. De definitieve laag komt er pas als aan het zware bouwverkeer een einde komt. Maar men had schoon genoeg van de onverharde weg. Jacqueline: "Slecht voor de auto, gevaarlijk en je

bent nog verantwoordelijk ook als er een ongeluk van komt. Het is niet zo simpel, dat organisch ontwikkelen."

Ze komt net terug van een vergadering waarin is besloten tot een aankoop van grond om een verbindingsweg aan te leggen. "Niemand wil de weg langs zijn kavel. Maar als je met elke wens rekening houdt, loopt elke weg dood. Dat is onhandig en kan ook gevaar opleveren. Het verenigingsbestuur is net een soort overheid. En we worden ook zo bejegend, tot schelden aan toe..." De aanleg en het beheer van ontsluitingswegen kun je bewoners

eigenlijk niet aandoen, vindt Frank met de kennis van nu: "Ik begrijp wel de idee om vooraf geen raster met wegen op een gebied te leggen. Daarmee beknot je de vrijheid om kavels in elk mogelijke grootte te kopen. Maar in de praktijk is dit een te grote opgave voor bewoners. Een zijweg kun je nog wel met een vereniging aanleggen en beheren. Dan zit je met een klein clubje. Maar voor de ontsluitingswegen ligt dat anders." Jacqueline: "Het kost heel veel tijd. We krijgen een vacature in het bestuur niet opgevuld." »

Zelfbouw in Almere Oosterwold.



» Huisvuil

Niet alleen het gebied maar ook het gemeentelijk beleid ontwikkelt zich 'organisch'. Problemen worden aangepakt als ze zich aandienen, oftewel, zoals een motto van Loesje zegt: "Beter een paar losse eindjes dan een vastzittende knoop." Zo zijn er permanent kwesties die een oplossing behoeven. Van eisen die nutsbedrijven stellen tot aan het ophalen van het huisvuil. Al enige tijd bestaat er bij omwonenden onvrede over het huidige depot voor huisvuilcontainers. De gemeente wil het liefst van de verantwoordelijkheid af. Waarom dit ook niet in zelfbeheer? Frank: "Dit is een goed voorbeeld waar tevoren niet over is nagedacht. Gewoon opheffen vind ik bezopen. Het is een wettelijke plicht van de gemeente om huisvuil op te halen. Je kunt alleen via een Algemene Plaatselijk Verordening daarvan afwijken. Die heb ik niet kunnen vinden in Almere."

“Ik kan het nog steeds niet geloven als ik over mijn land kijk”

Stadslandbouw

Het gezin Meijers en De Ruiter bestiert een fors landgoed van enkele hectare. Ze ontwikkelen zich met vallen en opstaan tot biologische landbouwers. De oogst aan paprika's, tomaten en pepers was dit jaar overvloedig en vroeg. En ook de aardappeloogst mag er zijn, mede dankzij de bevoeiing met duizenden liters water die Frank uit een dichtbij gelegen kanaal heeft gepompt.

"Voor het eerst hebben we een goede aardappeloogst. Twee jaar geleden zat er een ziekte in en vorig jaar was het veld overwoekerd met onkruid. Maar dat hebben we dit jaar helemaal onder controle, zonder

bestrijdingsmiddelen." Jacqueline staat met zelfgekweekte en ingekochte biologische producten wekelijks op de markt. En ze heeft dit jaar ook een winkel op de eigen kavel geopend: Tuinderij de Arend.

Tot hun verbazing en ook wel ergernis neemt niet iedere nieuwe bewoner de stadslandbouw serieus. Frank: "Het is hier leven en laten leven, maar die stadslandbouw hoort bij de beginselen van Oosterwold. Daarom is de grond ook goedkoop. Maar je ziet in de brochures van projectontwikkelaars dat ze een loopje nemen met die uitgangspunten. Althans, ze wijzen geïnteresseerden er bijvoorbeeld op dat ze met een grasveld en een »

» paar fruitbomen aan de gemeentelijke voorwaarden kunnen voldoen."

Stadslandbouw is nu zo gedefinieerd dat het gaat om de productie van eetbare producten. Frank: "Maar ik zou graag meer bomen willen planten voor houtproductie. Volgens de huidige definitie mag dat niet."

Projectontwikkeling nu verboden

Sinds dit jaar worden geen kavels meer uitgegeven aan project-ontwikkelaars. Jacqueline en Frank

zijn er blij mee. "Er worden best leuke projecten ontwikkeld, maar het staat haaks op de beginselen zoals oud-wethouder Adri Duivesteijn die eerder heeft geformuleerd: bewoners doen zelf wat ze zelf kunnen doen, zonder dat er geld wegvloeit naar een tussenlaag van ontwikkelaars. Projectbouw zorgt ook voor een ander soort bewoners. Bovendien is er belangstelling genoeg." ■

“Het verenigingsbestuur is net een soort overheid. En we worden ook zo bejegend”



Centrumeiland IJburg Amsterdam, waar openbare ruimten inclusief stadsparkje worden aangelegd voordat de bebouwing is gestart.

Aantal van de eerste bewoners van Oosterwold.



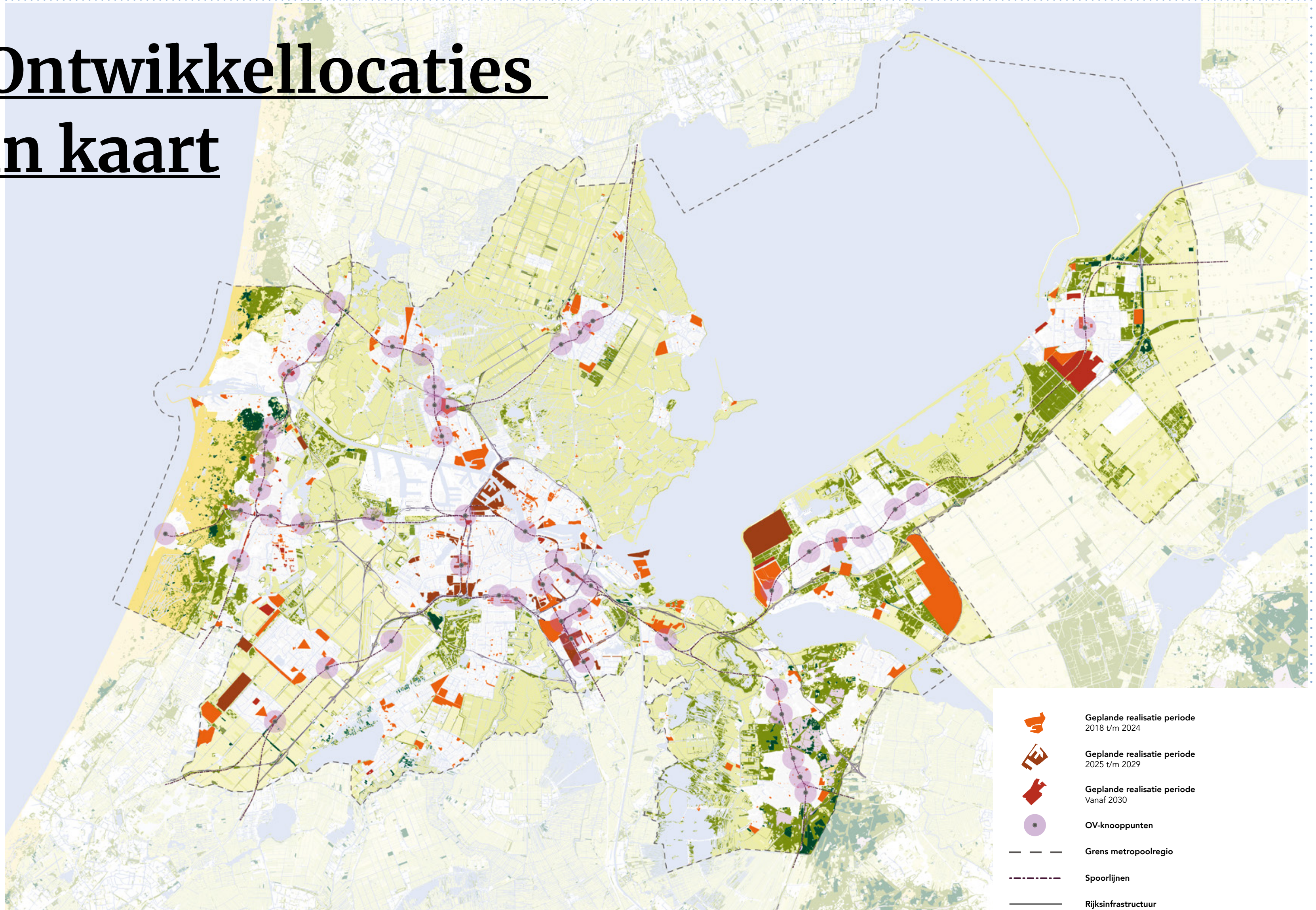
Oosterwold

- 4.300 hectare
- bij elke kavel de helft voor stadslandbouw
- ruimte voor 15.000 woningen
- welstandsvrij bouwen
- zelfbouw en zelfbeheer, ook van infrastructuur

Uit het Jaarverslag 2017:

- bouwactiviteiten op 120 kavels
- 147 grondtransacties voor 210 woningen
- aanleg van 12 kavelwegaansluitingen
- 1.000ste aanmelding (ongeveer de helft wordt initiatiefnemer)

Ontwikkellocaties in kaart



"Amsterdam is sterk verknoopt met bijzondere cultuurlandschappen"

Het valt landschapsarchitect Adriaan Geuze altijd op hoe verpletterend mooi het landschap van de regio Amsterdam is. Maar dat het zo blijft, is ondanks alle voornemens niet vanzelfsprekend. Gelukkig is niet alles van waarde meer weerloos: groen – parken, het landschap – is een belangrijke vestigingsfactor geworden voor het overal begeerde talent.

“We denken misschien dat het meevalt, maar het landschap verdwijnt in Nederland in een hoog tempo”, waarschuwt landschapsarchitect Adriaan Geuze al bij het begin van het gesprek.

Het valt kennelijk niet mee om de waarde van groen, natuur, cultuurlandschap en parken, te verkopen?

“Inderdaad moet je hier vaak je best doen om te bewijzen dat investeringen in natuur en landschap ook lonen. Enkele jaren terug ben ik vanuit de Wageningse universiteit met de Vereniging Deltametropool een onderzoek gestart naar het belang

van het landschap als factor in het vestigingsklimaat. We hebben in dat kader een twaalfstal burgemeesters van grote wereldsteden geïnterviewd, van New York tot Seoul. Wat opviel was dat al die burgemeesters - bewust van het feit dat hoogwaardige bedrijven moeten knokken om creatief talent aan zich te binden - miljoenen investeren om het woon- en leefklimaat in hun stad blijvend te verbeteren. Snelwegen, havens

en infrastructuur zijn in hun ogen niet langer doorslaggevend voor het vestigingsklimaat. Juist de zachte waarden, zoals cultuur, educatie, natuur en milieu, maar ook parken, fietsroutes en historisch landschap noemen zij als nieuwe voorwaarden voor succes. Als je dat in je achterhoofd houdt kan je vaststellen dat sommige Nederlandse regio's die inzetten op hoogwaardige economie kwetsbaar zijn. Dat geldt bijvoorbeeld »

Adriaan Geuze richtte in 1987 West 8 Design & Landscape Architecture op, na het afronden van zijn studie landschapsarchitectuur in Wageningen. Samen met Edzo Bindels bouwde hij West 8 uit tot een bureau dat zich richt op ontwerpvragestukken in stedenbouw, landschapsarchitectuur en infrastructuur.

West 8 heeft vestigingen in Rotterdam, New York en Brussel. Gedurende zijn carrière heeft Geuze altijd één dag in de week aan verschillende universiteiten gedoceerd. In publieke optredens vraagt hij aandacht voor de bijzondere kwaliteiten van het Nederlandse cultuurlandschap.



» voor de regio Rotterdam-Den Haag. Maar ook een relatief klein gebied als Midden-Brabant laat zien hoe moeilijk het blijkt om deze waarden te verankeren in de planning. Zo zie je dat Tilburg zich ook wil manifesteren als een logistieke hub op de corridor van Rotterdam naar Duitsland. Dat leidt tot een groot ruimtebeslag van logistieke bedrijven en dichtslibbende infrastructuur. De stad Tilburg omsingelt zich met

bedrijventerreinen en raakt daardoor geïsoleerd van het landschap. De bosranden en beekdalen en het kleinschalige Kempische landschap eroderen snel. Gelijktijdig gaat de grotere Brainportregio voor high-tech, innovati en manufacturing, dat zich manifesteert in groene campussen. De internationale kenniswerkers kiezen voor stedelijke cultuur en authentieke groene kwaliteiten die Brabant kenmerken. Het lijkt

onmogelijk deze twee ambities te combineren. Wat ons onderzoek, dat is gebundeld in de publicaties *Blind Spot* en *Spot On*, naar voren bracht is dat je op zachtere waarden moet inzetten als je een duurzame hoogwaardige werkgelegenheid wilt. Grote leiders zeggen: investeer in parken, fietsverbindingen, cultuur, schone lucht. Ook de Metropoolregio Amsterdam heeft een belangrijke inbreng geleverd voor *Spot On*. »

Winterpret bij De Kerk
Ae in Zuiderwoude,
Waterland.

» **Hoe kijk je naar de regio Amsterdam?**

"Amsterdam staat er natuurlijk goed op internationaal. Het is een stad waar je om vele redenen trots op kunt zijn. Het heeft ook een voorbeeldige stedenbouwkundige traditie. Bijna in elke generatie zijn de juiste keuzes gemaakt, met zijn prominente sociale woningbouw, het plan Berlage, het AUP, de herontwikkeling van de IJ-oevers, en de aanleg van IJburg. Met daarnaast de negentiende-eeuwse parken, de groene scheggen en het behoud van cultuurlandschappen buiten de stad. Dankzij de vingerstructuur hebben bewoners een enorme interactie met het landschap in de ommelanden. Interview een Amsterdammer over zijn woonsituatie en hij zal zeggen dat hij binnen tien minuten de stad uit is. Wat natuurlijk vaak niet echt zo is. Op een hoger schaalniveau: Nederland en Vlaanderen hebben gemeen dat ze na de Middeleeuwen al tot het dichtstbevolkte deel van Europa behoorden én dat er geen enorme metropolen zijn ontstaan. In plaats daarvan zijn er netwerken gegroeid van tientallen kleine vitale stadjes met een sterke eigen identiteit. De dreiging is nu wel dat alles aan elkaar vast groeit."

Gemeenten in de MRA willen 250 tot 300.000 woningen toevoegen tot 2040. Ze zeggen dat binnen de stedelijke contouren te willen doen. Geloof je dat?

"Over Amsterdam maak ik me niet zoveel zorgen. De liefde voor parken, volkstuinen en de bijzondere cultuurlandschappen rond de stad, is diep verankerd. Er kan geen meter af, of er zijn protesten. Je ziet ook bij een nieuwe wijk als IJburg hoeveel aandacht er is voor parken, strand en water. Amsterdam is daar heel goed in. En aan de Noordelijke IJ-oevers is er veel perspectief om verder te verdichten richting Zaanstad. Maar dat moet wel gepaard gaan met het aanleggen van een metroverbinding. Ik hoop dat regiobestuurders slogans als 'Bouwen in het Groen. Niet doen'

INTERVIEW: Adriaan Geuze, landschapsarchitect

Als het ergens moet, misschien het beste daar. Dat is niet het mooiste landschap?

"Dat ben ik volledig met je oneens. Haarlemmermeer is voor elke fijnproever van de geschiedenis van de Nederlandse polder een geweldig landschap. Maar het »

“In economieën waar je moet knokken om talent is het woon- en leefklimaat een bepalende vestigingsfactor”



landschap bijdraagt aan het geluk van mensen. Dat provincie, MRA en gemeenten ervoor kiezen om grotendeels te verdichten binnen de gemeentelijke contouren is op zich heel bijzonder. Maar de praktijk wijst uit dat het een opgave is om dat vol te houden." ■

moet beter worden gekoppeld aan de Amsterdamse Metropoolregio. Je zou hopen dat er verbindingen komen onder het IJmeer door. Het is mij een raadsel waarom de Intercity Direct van Breda naar Amsterdam niet juist wordt doorgetrokken naar Eindhoven en Almere."

Belangrijkste boodschap?

"Bijna het hele spectrum van Hollandse landschappen komt langs in de regio Amsterdam. Elke keer als ik daar kom vind ik het weer verpletterend mooi. Je moet niet onderschatten wat dit met mensen doet. Het kost in Nederland altijd moeite om uit te leggen dat het

» gaat in een hoog tempo verloren. Schiphol blijft uitbreiden, aan de zuidwestkant bij Lisserbroek komen duizenden woningen. Dat wordt een soort Zoetermeer of Pijnacker. En aan de zuidoostkant worden zeer grootschalige kassen gebouwd. Ook wordt er een immens park tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep gepland, waar duizenden hectare akkerland aan wordt opgeofferd. Ik vraag me af of deze ontwikkelingen uiteindelijk bijdragen aan een hoogwaardige economie."

Ben je over Almere even somber?

"Juist niet. Almere heeft een grote toekomst voor zich. Maar de stad

Het landschap van de Beemster, drooggelegd in 1612, staat sinds 1999 op de UNESCO Werelderfgoedlijst.

"Een metropool als Amsterdam moet geen Zoetermeer worden"

Voor de Waarderpolder aan de oostzijde van Haarlem zijn woningbouwplannen in voorbereiding. Dat leidt tot onrust onder de zittende ondernemers.



Ondernemersorganisatie ORAM is met 600 leden het grootste zakelijke netwerk in de regio Amsterdam. Ze zet zich al meer dan 100 jaar in voor een goed ondernemingsklimaat in de Metropoolregio.

Elk bedrijventerrein is tegenwoordig een potentiële woningbouwlocatie. Ondernemersorganisatie ORAM begrijpt de behoefte aan woningen, maar waarschuwt voor een onbalans tussen wonen, werken en recreëren.

Na een moeizame start verloopt de transformatie van bedrijventerreinen in de Metropoolregio in een hoog tempo. Daarbij is een nieuwe fase aangebroken, constateert voorzitter Paul Wevers van ondernemersorganisatie ORAM.

"De herontwikkeling van verouderde kantoorwijken met veel leegstand, zoals Amstel III in Zuidoost of Beukenhorst in Hoofddorp, daar staat iedereen achter. Maar het grote verschil is nu dat het niet alleen meer gaat om verouderde kantoorwijken of industriële zones in woonkernen, maar om transformatie van goed functionerende bedrijventerreinen, met zware industrie. Het plan voor Havenstad met 70.000 woningen is daarvan het markantste voorbeeld. De enorme consequenties daarvan zijn niet goed doorgedacht. Als je honderden hectaren bedrijventerrein onttrekt, waar moeten al die bedrijven dan naar toe? En bedenk wel. Amsterdam wil zich profileren met circulaire economie, maar dat neemt ook een flink ruimtebeslag in, met bedrijven in dezelfde milieucategorieën als de huidige industrie in de haven. Je kunt dergelijke zones maar een keer opheffen."

Zijn ergernis is dat de gemeente plannen lanceert, zonder daarover vooraf in dialoog te gaan met de betrokken bedrijven.

"Die verkeren daardoor in grote onzekerheid. De gemeente moet van de aanpak af dat ze eerst met een plan komt en dan nog eens om reacties vraagt. Zo organiseer je je eigen tegenstand. Bedrijven gaan op hun strepen staan, want ze voelen zich in het nauw gedreven."

Is dat te vermijden. Iets gaat toch pas bewegen als er een visie ligt?

"Ik noem het naar buiten brengen van een plan met een vastgelegde kwantitatieve bouwopgave geen visie, geen vergezicht. Je ziet hetzelfde gebeuren rond het Hamerkwartier aan de noordelijke IJ-oever. Dat is eigenlijk een mini-casus Havenstad. Ook in dat plan is de dichtheid en het aantal woningen al bepaald voordat met betrokken partijen is gepraat. Maar je hebt daar veel versnipperd eigendom en zware industrie (chemisch bedrijf Albemarle) in de buurt. Daar kun je als gemeente maar beperkt sturen. In het eerste plan is het aantal woningen al ingevuld."

Dat klinkt stoer, maar dat gaat niet lukken. Ga dus vooraf in gesprek. Als je bijvoorbeeld een bedrijf als Albemarle wilt behouden - en dat zegt men te willen - dan krijg je een heel ander plan. Op dit moment ligt de focus in de ruimtelijke plannen volledig op woningbouw. Veelzeggend is dat de gemeente eerst met het plan Koers 2025 kwam en veel later met de studie *Ruimte voor de economie van morgen*. Van o ja, dat moet ook nog. Men denkt maar beperkt na over de consequenties voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid, aan de banen van al die Amsterdammers die straks in al die nieuwe wijken wonen. Daarbij, grote bedrijven doen langetermijninvesteringen. Als je dan niet weet of en hoe lang je kunt blijven, dan zit je klem."

Julie doel is de woningbouwambities te temperen?

"Nee. Onze ambitie is een aantrekkelijke en economisch sterke regio te houden met een goede balans van wonen, werken en recreëren. Het bedrijfsleven snapt heel goed dat de stad groeit. De bereidheid daarover mee te »

INTERVIEW: ORAM, ondernemersorganisatie regio Amsterdam

» denken is groot. Maar we willen af van het stramien dat we onze zienswijze pas mogen geven als 90 procent al vast ligt. Laat ons vanaf een vroeg stadium meedenken over transformatieprojecten. Het is ook een handreiking. Gebruik onze kennis en kunde. Dan hoeft je ook niet steeds terug naar de tekentafel."

In welke zin zouden plannen dan anders worden?

"Laat ik een paar dingen noemen. Wij vragen meer aandacht voor mobiliteit en meer aandacht voor oplossingen op regionale schaal. Die Noord/Zuidlijn is een mooi begin, maar we moeten nu doorpakken met verbindingen naar Schiphol, Purmerend en Amstelveen. De metropool is veel groter dan Amsterdam. Voor bedrijven is het belangrijk dat reistijden van werknemers beperkt blijven. Het bedrijfsleven kan meedenken over financieringsconstructies om de aanleg van infrastructuur te versnellen. Dat hoeft niet allemaal uit Den Haag te komen. We moeten heel zwaar gaan investeren in het metropolitane ov-stelsel.

Daarover gesproken. We willen meer het regioperspectief inbrengen. Dat geldt niet alleen voor het concentreren van bepaalde typen bedrijvigheid op bepaalde plekken in de MRA, maar ook voor de woningbouwprogrammering. Er zijn bijvoorbeeld nog veel plekken in de regio waar je veel sneller aantrekkelijke woonwijken kunt realiseren dan op bedrijventerreinen. De neiging is om alles binnen de gemeentegrenzen op te lossen.

Ik begrijp wel dat de politieke besluitvorming zo is georganiseerd. Maar wij pleiten dan ook voor een regionaal platform met volmachten op bepaalde terreinen, zoals vervoer, economie en woningbouw. De MRA kan zich in het buitenland altijd prima gezamenlijk onder de vlag I amsterdam presenteren, maar hier is het weer ieder voor zich."

Is er wel een stem van hét bedrijfsleven. Er zijn in de regio Amsterdam tientallen ondernemers- en winkeliersverenigingen. En in elk transformatiegebied zijn er weer andere partijen betrokken.

"ORAM is met 600 leden veruit de grootste. Maar we merken dat de gemeente zelf ook met de vraag zit wie ze moet aanspreken. Daarom zijn we vergevorderd met de oprichting van een onafhankelijk platform voor ruimtelijk-economische vraagstukken. Het is een overkoepelend platform van de belangrijkste ondernemersverenigingen. We sorteren daarmee ook voor op de nieuwe Omgevingswet, waarin participatie - als het goed is - beter is verankerd. Je hebt nu toch vaak het gevoel dat inspraak ook een puntje is dat nog moet worden afgevinkt in het proces. We willen een goede sparringpartner zijn. Benut ons, zou ik zeggen.

Onze belangrijkste boodschap is dat je je het als gemeente niet kunt permitteren om alleen aan wonen te denken. De stad is zo aantrekkelijk, omdat het ook veel werkgelegenheid biedt. Het is juist die wisselwerking. Een metropool als Amsterdam moet geen Zoetermeer worden." ■



Deze tekst kwam tot stand na een gezamenlijk interview met voorzitter Paul Wevers (foto), Jurriaan van den Eijkhof (strategisch adviseur Ruimte & Economie) en Menno van der Valk (manager Zuidas & Bereikbaarheid) van ORAM. Voor de leesbaarheid zijn alle citaten toegewezen aan Paul Wevers.

“De MRA kan zich in het buitenland altijd prima gezamenlijk onder de vlag I amsterdam presenteren, maar hier is het weer ieder voor zich”

Buurtschap Nauerna, onderdeel van Assendelft en Westzaan.

INTERVIEW: Frits Palmboom, stedenbouwkundige

"Het is heel erg een kwestie van maatwerk"

Frits Palmboom is de stedenbouwkundige 'bovenmeester' van Zaanstad. Hij waakt in zijn functie als 'MAAK-meester' over de ontwikkeling van de vier grote transitiegebieden in een van de oudste industriële zones van Europa: de oevers van de Zaan. De stedelijke randen liggen in de Zaanstreek overal in de stad.

"Langs de Zaan bestaat er van oudsher een enorme menging van wonen en werken. In Zaanstad liggen de stedelijke randen in de stad. De Zaanstreek kijkt daarin sterk af van de meeste Nederlandse steden," waarschuwt Frits Palmboom, de MAAK-meester van Zaanstad, vooraf. Hij wil maar zeggen: transformaties in de Zaanstreek kunnen niet zomaar als voorbeeld dienen voor andere Nederlandse steden, en andersom. Veel bedrijven liggen niet geclusterd op terreinen aan de rand van de stad, maar bedrijven en woningen wisselen elkaar 'tot op kavelniveau' af. Palmboom waakt over de samenhang van de vier grote herontwikkelings-zones. In deze gebieden moet een groot deel van de 20.000 extra

woningen komen die Zaanstad de komende twintig jaar wil bouwen.

Palmboom let op de integraliteit van alle planvorming, waaronder ook valt de verhouding tussen sociale en ruimtelijke ontwikkeling en het aanpassen van de infrastructuur. En hij adviseert de gemeente bij het inschakelen van de juiste expertise. "Versterking daarvan was nodig. Het Zaanse bestuur heeft van oudsher een goede samenwerking met het bedrijfsleven, maar veelal vanuit een reactieve houding. Bij de huidige verdichtingsopgave kan dat niet meer. De stroken langs de Zaan hebben zich pragmatisch aan de tijd aangepast. Maar het is nu zaak daar meer samenhang en kwaliteit in te brengen." »

Zaanstad met stadsvernieuwing langs de Zaan begonnen in de jaren negentig.

» Wat zijn de belangrijkste do's en don'ts bij de transformatie van bedrijventerreinen?

"Heel algemeen: een tabula rasa-aanpak werkt niet. Je kunt een gebied niet leeg vegen en opnieuw beginnen. Het gaat altijd om een stapsgewijze ontwikkeling. Belangrijk is dat je eerst probeert te begrijpen waarom een gebied in elkaar zit zoals het in elkaar zit. Wij werken daarom in Zaanstad ook samen met cultuurhistorici. Dat helpt om in te zien wat de vaste waarden van een gebied zijn. Zo ontrafel je wat wij het 'chassis van de stad' noemen. Het vormt een

ruimtelijk raamwerk waar je op kunt doorbouwen.

Belangrijk bij herontwikkeling is ook dat je geen al te gedetailleerde blauwdruk maakt. Het ruimtelijk raamwerk borgt de ruimtelijke kwaliteit, maar verder moet je de plannen juist flexibel houden.

Er is een enorme druk om woningen te stapelen. Maar je moet een goed evenwicht vinden tussen verdichten, lucht en groen. Een parkzone langs de Zaan kan bijvoorbeeld een kwaliteitsdrager worden voor een veel groter gebied, waardoor je

elders wellicht meer kunt verdichten. Het is verder heel erg een kwestie van maatwerk. Bij de Achtersluispolder is het een langdurig proces, waar je mede afhankelijk bent van de aanwezige bedrijven. Bij andere gebieden staan ontwikkelaars te popelen. Die moet je dan als gemeente wel houvast kunnen bieden."

En de omgang met bestaande bedrijven?

"Je moet vooraf doorgronden wat de economische waarde van zo'n gebied is. Als die groot is, wordt herontwikkeling een moeilijk »





INTERVIEW: Frits Palmboom, stedenbouwkundige

» verhaal, zeker als de overheid er geen posities heeft. Maar als er wat kwakkelende bedrijven zitten, en er ook bedrijfsruimte leeg staat zoals in de Achtersluispolder, dan neemt de kans op een succesvolle transformatie toe.

Er zijn heel veel zaken die herontwikkeling gecompliceerd maken. Bij het Hembrugterrein is de zaak vlot getrokken nadat het Rijk, de Provincie en de gemeente het hebben aangedurfd 30 miljoen euro in de sanering van de grond te stoppen.

Zaanstad heeft geen actief aankoopbeleid. Ik zie het wel als taak om de gemeente erop te wijzen dat het van grote strategische waarde kan zijn om een bepaalde locatie te verwerven. Op andere plekken moet je een route uitzetten waarop bestaande grondeigenaren en ontwikkelaars willen inspelen. Je hebt altijd creatieve jongens en meisjes die kansen zien. Ondertussen moet je ervoor zorgen dat de juridische kaders, zoals bestemmingsplannen, op orde zijn."

In bijna elk transformatieplan wordt tegenwoordig gestreefd naar 'woonwerkgebieden'. Maar wat betekent dat voor bedrijven en bewoners?

"Dat lang niet alles kan, domweg vanwege wettelijke milieueisen. Je zult keuzes moeten maken. De factor tijd kan daarbij helpen. En straks kun je in de nieuwe Omgevingswet anticiperen op milieuwinst in de toekomst. We doen dat op het Hembrugterrein.

En soms kan er meer dan je denkt door slimme technieken toe te

passen. Er zijn ook tussenoplossingen denkbaar. Bijvoorbeeld dat een bedrijf toestaat dat de milieuruimte eromheen wordt teruggebracht in ruil voor een toezegging op ander gebied. Zaanstad heeft daar wel een goede traditie in.

Uiteindelijk houd je bedrijven over die je daar liever weg wilt hebben. Die zul je moeten uitkopen. Maar dat zijn wel de uitzonderingen."

En naar bewoners toe? Nieuwe bewoners via het huur- of koopcontract laten verklaren dat zij zich bewust zijn dat ze in een gebied gaan wonen met bepaalde milieuhinder. Hoe sta je daar tegenover?

"Die kant zullen we op gaan. Er is grote consensus om niet in het groen te gaan bouwen. Daar sta ik achter, mits uitzonderingen mogelijk blijven. Het is ook belangrijk parken, volkstuinen en sportvelden te handhaven. Maar de consequentie is wel dat we moeten verdichten in zones met een bepaalde milieubelasting. Dat kan niet anders. Zulke huur- en koopcontracten zullen dus meer gebruikt gaan worden. Maar ik zeg er bij. Je moet ook woonmilieus blijven aanbieden voor mensen die dat niet willen." ■

Frits Palmboom is sinds januari de zogeheten MAAK-meester van Zaanstad, waarbij hij waakt over de samenhang tussen de vier grote (her) ontwikkelingsopgaven - de MAAK-gebieden - in de stad. Palmboom startte in 1994 met Jaap van den Bout het stedenbouwkundig bureau dat inmiddels bekend staat als Palmbout

Urban Landscapes. In 2015 trok hij zich terug uit de leiding en werkt hij als zelfstandig adviseur en ontwerper. Vanaf 2013 tot 2017 bekleedde hij de Van Eesteren leerstoel van de TU Delft. Palmboom is al lang betrokken bij Zaanstad. Eerder was hij supervisor over de herontwikkeling van de Zaan- en IJ-oeveren.



Meer dan honderd jaar deed het Hembrugterrein, onderdeel van de gemeente Zaanstad, dienst als militair industriegebied. Het wordt nu herontwikkeld met een programma van voornamelijk wonen en werken.

“Als de economische waarde van bestaande bedrijventerreinen groot is, wordt de herontwikkeling een moeilijk verhaal”

Theo Baart

Theo Baart (Amsterdam 1957) is fotograaf en auteur van het beeld in dit magazine. Hij noemt zichzelf een ‘metropoolregiobewoner’ met als standplaats Hoofddorp.

‘Ik gedroeg mij al lang als zodanig – winkelen in Haarlem, fietsen in de duinen, vis halen in IJmuiden, uit eten in Amsterdam - maar het drong pas tot mij door toen ik de laatste hand legde aan mijn boek *Werklust. Biografie van een gebruikslandschap*. Daarin laat ik zien hoe een landelijk gebied ingrijpend verandert door de nabijheid van een groeiende luchthaven. Het ooit zo kalme Hoofddorp is inmiddels verknoopt door de grote hoeveelheid infrastructuur met Amsterdam, Zaanstad, Almere en de rest van de wereld. En dan blijf je natuurlijk niet thuis.’

In een nieuw project dat in februari 2020 verschijnt, en waarvan u in deze uitgave een preview ziet, kijkt Baart naar dat grote ensemble van steden en landschap dat samen de MRA vormt. Waar kun je verwachten dat, door de stapeling van bewegingen (woningbouwopgave, energietransitie, veranderende mobiliteit, klimaatadaptie, transitie in de landbouw, etc.), plekken onherkenbaar zullen gaan veranderen? Het project heeft het karakter van een visuele nulmeting die over tien of vijftien jaar herhaald kan worden. Gecombineerd met kaarten, data-visualisaties en korte teksten, is het een visuele vertelling over het rijk geschakeerde metropoollandschap waarin bewoners, gebruikers en bestuurders gezamenlijk en met oog voor elkaars belangen, ingrijpende keuzes moeten maken.

Voor meer informatie www.theobaart.nl



Theo Baart
Fotograaf



IJmuiden, aanleg nieuwe zeesluis.

Samenstelling

Mark Intres, Bob van der Zande, Metropoolregio Amsterdam

Interviews

Fred van der Molen

Eindredactie

Sabine Lebesque, gemeente Amsterdam

Vormgeving

Misteli creatieve communicatie, Amsterdam

Fotografie

Theo Baart

Pagina 13, portret: Ed Lonnee

Pagina 22, portret: Jan Jansweijer

Drukwerk

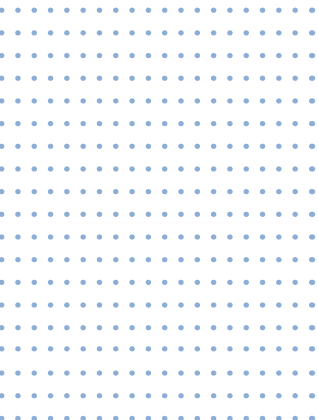
Drukkerij Rijser, Purmerend

Dit drukwerk is geprint op 80 grams Cocoon offset, vervaardigd uit 100% post-consumer recycled materiaal, FSC gecertificeerd.

© Metropoolregio Amsterdam, 19 oktober 2018

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige ander manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Gemeente Amsterdam, Grond en Ontwikkeling.

Omslag:
Westelijk Havengebiet
gezien vanaf de stuurhut
van een containerschip.



I amsterdam®