

De openbaring van de Noord-Zuid-As in de Metropoolregio Amsterdam

BINNENLAND

14-11-2013



Wat gaat er met de Metropoolregio Amsterdam gebeuren in de ruimtelijke ontwikkeling en wonen? Prof. mr. Friso de Zeeuw, praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft en directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling, schetst een persoonlijk beeld. Zo ziet de hoofdstedelijke regio er volgens hem uit over tien jaar!

De organisatie van het Maatschappelijk Proces RRAAM (Rijk-Regio-programma Amsterdam-Almere-Markermeer) heeft een aantal deskundigen uitgenodigd om een persoonlijk, speels beeld te schetsen van de ruimtelijke ontwikkeling en wonen in de Metropoolregio Amsterdam op de wat langere termijn.

Prof. mr. Friso de Zeeuw, praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft en directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling nam de uitnodiging aan en schreef dit - ten behoeve van deze publicatie enigszins bewerkte - scenario.

Tien jaar later, het is 2023. De economie in de Metropoolregio Amsterdam groeit nog wel, maar in een laag tempo dat niet de boven de 1% uitkomt. Amsterdam heeft nog steeds een sterke positie, maar die is niet onbedreigd. Want in de (internationale) concurrentie rukken stedelijke regio's op met sterke innovatieve technologische en design-clusters, gekoppeld aan productie. En dienstverlenende branches die in Amsterdam domineren, zoals banken, advocatuur en ook de communicatiesector hebben het moeilijk.

De vastgoedmarkten ontwikkelen zich uiteenlopend. De woningmarkt heeft zich, zoals voorspeld, inderdaad hersteld, waarbij de lokale verschillen in oog springen. Betaalbaarheid is een belangrijk criterium, tegen de achtergrond van een matige inkomens- en vermogensontwikkeling. Maar op aantrekkelijke locaties is de markt zeer krap, hetgeen tot behoorlijke prijsstijgingen leidt. Dat zien wij onder meer binnen de Ring van Amsterdam en in Amstelveen. Verlopen kantoren zijn daar dan ook veelvuldig omgekat tot appartementen (huur en koop), incl. heel kleine appartementen van 25-70 m².

Het voormalige GAK-gebouw bleek de voorloper van deze ontwikkeling.

Amsterdam-Noord gaat het geleidelijk aan steeds beter in de markt liggen. Dit als gevolg van de uitstraling van de transitie van het Shell-terrein, de Noord-Zuid lijn die eindelijk in gebruik is gesteld en de vernieuwing van het winkelcentrum in Noord. Steeds meer jonge bedrijven vestigen zich in Noord.

Bouwen voor de markt

Het Amsterdamse ruimtelijke orderings- en woon-beleid heeft een ander accent gekregen. 'Bouwen voor de markt' is nu echt doorgebroken. Met uiteraard een vangnet voor mensen die niet zelfstandig in woonruimte kunnen voorzien. De stedelijke vernieuwing heeft drie pijlers: verduurzamen bestaande voorraad, in ere herstellen van de klassieke schoon-heel-veilig aanpak en bij sloop-nieuwbouw-projecten nieuwe afgeronde buurtjes voor verschillende doelgroepen creëren.

Naast een politieke klimaatverandering waarin het benutten van de economische potenties hoger op de agenda staat, speelt een basaal financieel motief. Door optimaal in te spelen op de marktmogelijkheden, kan gebiedsontwikkeling en woningproductie plaats vinden op plekken waar dat anders financieel niet rond te fietsten zou zijn. Binnenstedelijke locaties zijn namelijk vaak duur om te ontwikkelen en de rijks- en lokale overheden (en hun grondbedrijven) zitten al jaren krap bij kas. En corporaties zien al jarenlang weinig mogelijkheden om 'onrendabele toppen' af te dekken.

De ontwikkeling van de Zaan/IJ-oevers komt veel trager op gang dan velen gehoopt hadden. Naast de hoge (grond)kosten en het ontbreken van subsidies, ligt hier ook een andere oorzaak aan ten grondslag: een moeizame discussie met het (haven)bedrijfsleven dat vreest dat zijn 'milieuruimte' in het gedrang komt.

Zaanstad is bezig zich te ontdoen van z'n zwakke imago (fysiek dichtbij Amsterdam, maar mentaal ver weg). Het weet nu jonge kenniswerkers aan te trekken. De transitie van het centrumgebied 'aan de andere kant van het spoor' krijgt gestalte. Het Hembrugterrein, dat is aangewezen als pilot om af te rekenen met klemmende sectorale milieunormen, blijkt een succes.

Alkmaar legt verbinding, maar blijft second best

Opmerkelijk is dat, even verderop, de regio Alkmaar letterlijk en figuurlijk de verbinding heeft weten te leggen met Amsterdam. Ruimtelijk-economisch waren daar al eerder voorzichtige aanwijzingen voor, maar de trend zet zich door. De ontwikkellocaties bij knooppunten aan de spoorlijn Amsterdam-Zaandam-Alkmaar (de AZ-lijn), zoals in Heiloo en Uitgeest profiteren hiervan. Hetzelfde geldt voor onder meer Heerhugowaard en zelfs Hoorn. Voor velen blijkt wonen in deze plaatsen aantrekkelijk, in een ruime woning, betaalbaar, in een groene woonomgeving, toch dicht bij voorzieningen en met bereikbaar werk. Al is het vaak "second best" ten opzichte van Amsterdam. Dat de trein inmiddels hoogfrequent, en sinds kort spoorboekje-loos rijdt en bijvoorbeeld de Tweede Coentunnel al weer een decennium beschikbaar is, lijkt het verschil te maken.

Hier tekent zich een fundamentele versterking af van de noord-zuid as in de Noordvleugel van de Randstad: de lijn Alkmaar-Amsterdam-Utrecht. Een in internationaal perspectief kleine, maar wel concurrerende en veelkleurige regio. Met een luchthaven, een zeehaven, met zowel een kenniseconomie als een intelligente maakindustrie. En met afwisselende woon-, werk-, groene en blauwe landschappen op korte afstand van elkaar.

Het steeds intensievere relatiepatroon binnen de Noordvleugel van de Randstad stimuleert de provinciebesturen van Noord-Holland en Utrecht zelf de fusiemogelijkheden opnieuw te verkennen, nadat eerder opgelegde, onhandige fusiepogingen van regeringszijde in 2014 zijn gestrand. Ook de gemeente Almere heeft zich bij de besprekingen aangesloten, terwijl de provincie Flevoland niets met een fusie te maken wil hebben.

Breder dispuut in luchtvaartlobby

Als wij de blik richten naar de andere zijden van Amsterdam is er ook heel wat aan de hand. Het past in de versterking van de noord-zuid as dat het doortrekken van de noord-zuid lijn naar Schiphol langzamerhand op de plankaarten komt, hoewel er voorlopig geen geld voor is.

Niemand kan de strijd voor opgerechte geluids- en veiligheidszones zijn ontgaan die de luchtvaartlobby met grote felheid voerde in 2013 en 2014. De discussie rond de Bloemendalerpolder bleek slechts de voorbode van een breder dispuut. Omdat duidelijk werd de (ruimte)claims van Schiphol on-beargumenteerd groot bleken en in wezen de stedelijke economie en regionale huisvesting insnoeren, hebben overheden en luchtvaartwereld uiteindelijk een - wankel - compromis weten te vinden. Het plan van Schiphol voor een nieuwe, Tweede Kaagbaan is geschrapt; het maatschappelijk en politiek draagvlak ontbreekt en de economische onderbouwing blijkt wankel.

In de Westflank van de Haarlemmermeer zijn ook na een decennium van vergeefse plannenmakerij en voortslepende discussies tussen overheden onderling (over de infrastructuur en waterberging) en met de marktpartijen tot een afronding gekomen. Het ontwikkelingsconcept met nieuwe, overzichtelijke woonbuurten, krijgt gefaseerd gestalte.

De positie van Almere is niet feitelijk maar wel in beleidsmatig opzicht fors veranderd. Het alleen nog in dikke nota's levende schaa sprong-verhaal is inmiddels, met subtiele veranderingen in het taalgebruik, ook officieel verlaten. De marktrealiteit heeft vaste voet op Almeerse bodem gekregen. "Fasieren op schaal en profiel" heet de nieuwe aanpak. De ambitie van '60.000 nieuwe woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen' is verlaten. Tegen deze achtergrond blijft de IJmeerverbinding de komende decennia beperkt tot een planologische reservering.

Radicale focus gemeentebestuur

De nieuwbouw-woningproductie schommelt tussen de 500 en 1000 per jaar. Het gemeentebestuur heeft enkele forse (financiële) noten gekraakt en radicaal gekozen voor focus. Voor een belangrijk deel stemt men de woningbouw nu af op de eigen woningbehoefte. Voor de opvang van een beperkt deel van Amsterdamse woningbehoefte wordt scherp gekozen voor ruim, betaalbaar wonen in een herkenbare, overzichtelijke en groene omgeving. Men zag bij voorbeeld definitief af van Pampus en de stedelijke plannen aan de westkust van Almere. De plannen voor Strand, Nobelhorst en Oosterwold zijn in (lange termijn) volgorde en profiel gezet; ze zijn herontwikkeld tot kleinschalig te realiseren deelplannen, nauwgezet afgestemd op de vraag van specifieke doelgroepen. De hele aanpak is in nuchtere samenwerking met marktpartijen en corporaties tot stand gekomen.

Veel aandacht is er sinds een aantal jaren voor het onderhouden en oppimpen van de bestaande kernen van Almere; naar mate markt en overheidsbudget het toelaten en bij bewoners animo bestaat wordt gerenoveerd en selectief vernieuwd. Op kleine schaal worden woningen toegevoegd en voorzieningen vernieuwd.

Nuchterheid past bij basis-mentaliteit

Almere heeft zijn plek op de Noord-Zuid-As weten te vinden. Het was geen makkelijke heroriëntatie. Maar nuchterheid, pragmatisme en het beoefenen van de kunst van het haalbare past toch beter bij de basis-mentaliteit van de polderstad

In het Markermeer is een begin gemaakt met de derde fase van de realisering van de "Markerwadden", een project dat ook internationaal veel belangstelling trekt. Natuur en recreatie floreren. Opmerkelijk: naar de mogelijkheid van een klein woon-eiland voor de kust van Volendam vindt serieus onderzoek plaats, een idee dat rond 2005 nog werd afgedaan als grapje.