

Een nieuwe stad voor bestaande inwoners

Amsterdam Noord

Manus Barten – Studio Bereikbaar – Manus.Barten@Studiobereikbaar.nl

Loes Noom – Studio Bereikbaar – Loes.Noom@Studiobereikbaar.nl

Johannes Beuckens – Gemeente Amsterdam – J.Beuckens@Amsterdam.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

In Nederland hebben we een grote woningbouwopgave. Het merendeel van deze opgave komt terecht in bestaand stedelijk gebied. Industrie en laagbouw maken plaats hoogbouw. De meeste stedelijke ontwikkellocaties gaan ook uit van een mix van wonen, werken en voorzieningen. Functiescheiding maakt plaats voor gemengde levendige gebieden met hoge dichtheden. De verstedelijking leidt tot groei én verandering van mobiliteit. Meer mensen is meer verkeer. Knelpunten ontstaan of nemen toe. Maar er komen er niet 'meer van dezelfde mensen' wonen. Verstedelijking verandert de vervoersvraag. Veel nieuwe bewoners hebben een andere bestemmingen en gebruiken andere vervoerswijzen dan de huidige bewoners.

Het wordt spannend op locaties waar de nieuwe stad de bestaande wijken raakt. De nieuwe bewoners kiezen voor het veranderde gebied, terwijl de huidige bewoners de verandering opgelegd krijgen en daar weinig invloed op gehad hebben. Mobiliteit is typisch een onderwerp waar de veranderingen direct zichtbaar worden voor bestaande bewoners. Een voorbeeld daarvan is het eigen autobezit. Stedelijke ontwikkellocaties worden tegenwoordig vaak gerealiseerd met een parkeernorm van circa 0.2 en een 'autoluw'-beleid. Mensen die in een dergelijk gebied gaan wonen, weten op voorhand dat het er niet veel ruimte zal zijn voor hun auto en blijven bewust autoloos en of zijn bereid er veel voor te betalen. Daartegenover staan de huidige bewoners die – bij wijze van spreken - al 30 jaar hun eigen auto (gratis) voor de deur hebben staan. Door de toename van het verkeer en de verandering in hun gebied is het mogelijk dat er ook voor hun auto geen (gratis) plek meer is. Een verandering waar niet om gevraagd is en een gevoelig onderwerp. In deze paper stellen we de vraag we omgaan met de veranderingen van verstedelijking, die een gevoelige snaar bij de bewoners raken.

De casus is Amsterdam Noord. Een gebied met een sterke eigen identiteit waarin nu een enorme verstedelijking plaatsvindt. We laten zien hoe Amsterdam Noord verandert, wat dat betekent voor het bestaande Noord en hoe we daar in het mobiliteitsplan voor Amsterdam Noord – dat we nu aan het maken zijn - mee om willen gaan.

1. Mobiliteitsplan voor Amsterdam Noord

De gebiedsontwikkeling van Amsterdam Noord is onderverdeeld in zo'n tien verschillende gebiedsontwikkelingen, van enkele honderden woningen tot meer dan 10.000. Nu de ontwikkeling op stoom komt, blijkt dat er behoefte is aan meer samenhang. Zeker op het gebied van mobiliteit. Wat betekent de optelsom van alle ontwikkelingen voor heel

Amsterdam Noord en welke maatregelen zijn er nodig? Vanuit deze noodzaak aan een samenhangende aanpak is het initiatief tot het Mobiliteitsplan voortgekomen. Niet alleen de gebiedsontwikkeling is de aanleiding voor het plan. Er zijn allerlei (beleids)plannen voor auto, touringcars, laadvoorzieningen, mobiliteitshubs, pontveren, openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsen, maar het ontbreekt de samenhang hiertussen. Ook hierin moet het plan gaan voorzien.

Doel van het mobiliteitsplan is om de basis te leggen voor een aantrekkelijk en bereikbaar Amsterdam Noord. Het sluit aan op gebiedsontwikkelingen die plaats (gaan) vinden en richting geeft aan de bereikbaarheid van bestaand Noord. Het plan maakt duidelijk welke mobiliteitsmaatregelen hiervoor op welk moment genomen moeten worden. Het plan bestaat uit:

- Analyse van de huidige en toekomstige mobiliteit en de opgaven die daaruit volgen;
- Keuze op hoofdlijn en argumentatie daarvoor;
- Benodigde maatregelen;
- Programmatische uitwerking in planning, financiële dekking en organisatie.

Het mobiliteitsplan heeft twee ambities

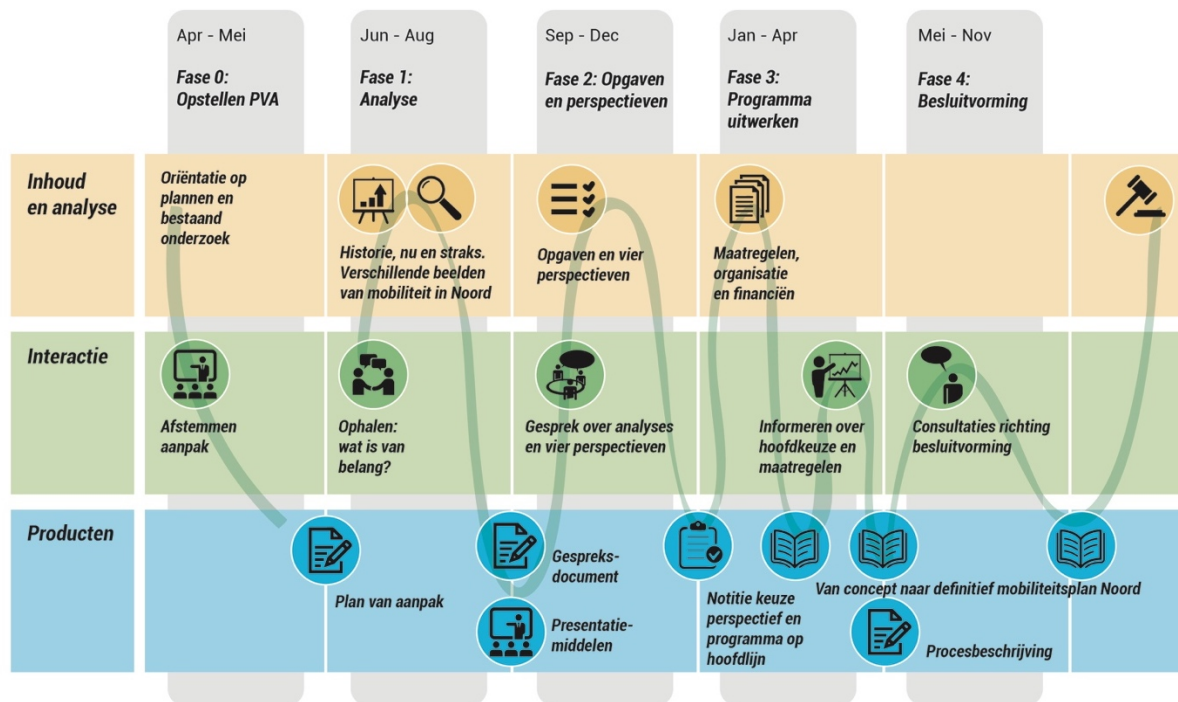
- Het mogelijk maken van hoogstedelijk wonen en werken in de gebiedsontwikkelingen.
- Met een goed plan en een goed proces de huidige inwoners van Noord achter de door de gebiedsontwikkeling geïnitieerde verandering te krijgen en voor eenieder een aantrekkelijk perspectief te bieden.

In het bij elkaar brengen van beide ambities schuilt de kernopgave van het plan en het thema van deze paper. De verstedelijking krijgt een hoogstedelijk en autoluw karakter. Niettemin zal het autoverkeer toenemen. Wanneer de mobiliteitsgroei gelijke tred houdt met de groei van het aantal inwoners en functies, zijn de gevolgen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid ingrijpend. Dat geldt zowel binnen de gebiedsontwikkelingen als de bestaande wijken. Zowel het faciliteren van het autogebruik als het beperken ervan stuit op problemen. Het faciliteren van meer autogebruik vraagt ingrijpende infrastructuurmaatregelen. Die zijn kostbaar en het draagvlak is gering.

Maar ook het beperken van autogebruik is ook geen eenvoudige opgave. Ondanks het autoluwe karakter leiden de nieuwe ontwikkelingen door hun omvang tot substantieel meer autoverkeer in geheel Amsterdam Noord. In het bestaande Noord is het autogebruik nu hoog maar het is de vraag in hoeverre dit omlaag kan en moet. De dichtheden in een groot deel van Noord zijn relatief laag. De afstand tot voorzieningen is groter dan elders in de stad. Het OV-aanbod is op grotere afstand van de Noord-Zuidlijn beperkt. Veel inwoners zijn dus afhankelijk van de auto en de eigen auto voelt voor veel inwoners ook als een verworvenheid. Zeker na de invoering van betaald parkeren is het draagvlak voor verdergaande beperkende maatregelen gering.

Kortom, er is geen gemakkelijke oplossing. In Noord komt alles bij elkaar: een hoog autogebruik in de huidige situatie, een sterke gebiedsidentiteit waarin automobilititeit een duidelijke rol speelt en een grote ontwikkelopgave met hoogstedelijk karakter en bijbehorende oriëntatie en mobiliteit. De vraag welk pad 'Noord' hierin gaat kiezen is de bepalende keuze in het mobiliteitsplan.

De aanpak waarmee we deze opgave te lijf gaan in weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Aanpak mobiliteitsplan

De aanpak is een mix van inhoudelijke analyse en interactie in twee werkstromen. In de eerste stroom komt de inhoud tot stand. In de tweede vindt het proces met de interne (gemeente) en externe omgeving plaats met als doel afstemmen, informeren, inbreng ophalen en gezamenlijkheid creëren in de uiteindelijke keuze voor koers en maatregelen. De uiteindelijke producten zijn een resultaat van beide werkstromen; een plan met draagvlak. Het plan bestaat uit vier fasen:

- Fase 1 voorziet in de analyses van de historische, huidige en toekomstige ontwikkeling en een inventarisatie van 'wat van belang is' bij stakeholders. Dit resulteert in een gespreksdocument met neutrale maar veelzeggende en prikkelde analyses over de mobiliteit van Noord.
- Fase 2 beoogt tot een keuze op hoofdlijnen te komen voor de mobiliteit van Noord. Dit gebeurt aan de hand van een analyse van opgaven en perspectieven plus een uitgebreide dialoog met de stakeholders. De fase sluit af met een bestuurlijke principekeuze.
- Fase 3 heeft tot doel tot een uitgewerkt plan te komen. De maatregelen en het programma worden uitgewerkt en het totale plan wordt besproken met stakeholders.
- Fase 4 richt zich op besluitvorming.

Bij het schrijven van deze paper zijn we de onderzoeken aan het afronden en krijgen de inhoudelijke hoofdkeuzes vorm. Deze paper is dan ook bedoeld om te schetsen waar we nu staan en tegenaanlopen met het mobiliteitsplan. De paper focust op de betekenis van de verstedelijking voor het bestaande Noord en de Noorderlingen en de mogelijke strategieën hoe hier mee om te gaan. Op het CVS zullen we meer toelichten over de (voorbereiding van) de Keuzes op Hoofdlijnen.

Uit de historie van Amsterdam Noord; een voorbeeld van de verstrekkende invloed van beslissingen over mobiliteit en infrastructuur.

Voetbalclub De Volewijckers en zijn neergang door de IJtunnel

Volewijck is een vooroorlogse wijk in Amsterdam-Noord en had sinds 1920 zijn eigen voetbalclub: De Volewijckers. De club speelde een aantal jaren in de hoogste voetbalklasse van Nederland en werd landskampioen in 1944. Na de invoering van het betaald voetbal speelden ze een aantal jaar zowel in de eredivisie als in de eerste divisie. In 1964 debuteerde de 17-jarige Co Adriaanse voor De Volewijckers. Het was een succesvolle club met trouwe toeschouwers uit de wijk.

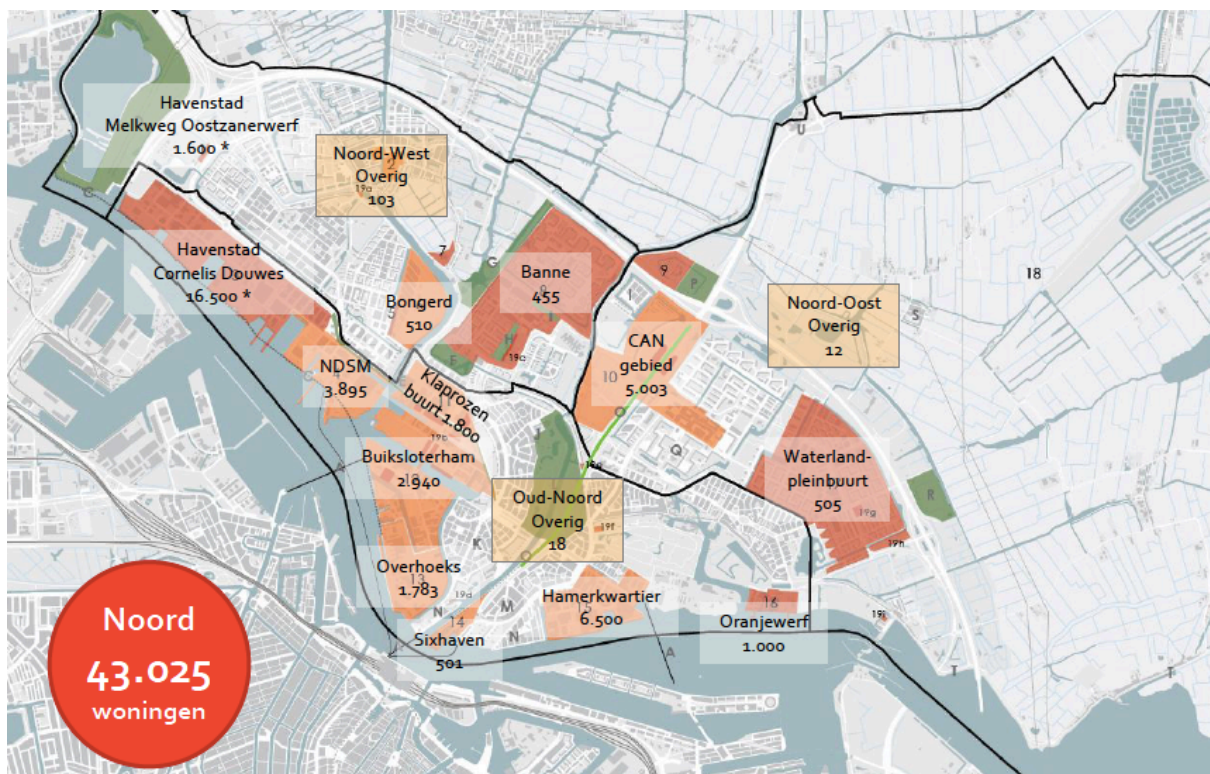
Een verandering als gevolg van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit veranderde dit alles. Amsterdam Noord is door water gescheiden met de rest van Amsterdam. Het werd tijd voor een vaste oeververbinding. Die kwam er middels de Schellingwouderbrug in 1957 in het oosten en in 1968 door de IJtunnel. De toeleidende weg naar de IJtunnel - de S116 - ging daarbij dwars door het hoofdveld heen van De Volewijckers en daardoor moest de club verplicht verhuizen naar een sportcomplex verderop in Noord.

In één klap was de club naar beleving haar binding met haar wijk kwijt en de toeschouwers meden de nieuwe locatie. De club veranderde door de jaren heen in een amateurclub en fuseerde in 2013 waardoor het haar naam verloor en het veranderde in d.v.c. Buiksloot. Gelukkig voor de trouwe supporters, in juli 2019 is de naam van de fusieclub veranderd naar A.S.C. De Volewijckers na een stemming onder alle leden. De leden met een hart voor De Volewijckers waren ontroerd en omhelsden elkaar.

2. Gebiedsontwikkeling in Amsterdam Noord; nieuwe stad aan het IJ.

Amsterdam groeit in hoog tempo. Stadsdeel Noord is een van de gebieden waar deze groei landt. In 2019 worden er in Noord ongeveer 3.000 woningen gebouwd. Bijna de helft van de nieuwe Amsterdamse woningen dit jaar komt in Noord. Van 97.000 inwoners op 1 januari van dit jaar, stijgt het inwoneraantal in een hoog groeiscenario tot 180.000 inwoners over 30 tot 40 jaar. De gebiedsontwikkeling komt vooral terecht aan de Noordoever van het IJ in de oude haven- en industriegebieden. Er worden (zeer) hoge dichtheden gebouwd. Dit worden gemengde wijken; wonen, werken en voorzieningen. Naast woningen komen er dus ook tienduizenden arbeidsplaatsen bij en groeit het voorzieningenaanbod.

Tevens breidt het Centrum van de stad zich uit tot over het IJ. Met de ontwikkeling van de Strip op Overhoeks met het Eye filmmuseum, de A'dam Tower, Fly over Holland en naar verwachting het grootste congreshotel van Europa is dit deel bij het centrum gaan behoren. Dat maakt dat de verplaatsingen over het IJ inmiddels niet meer alleen van Noord naar het centrum gaan, maar ook van de zuidkant van het IJ naar Noord. Het Buiksloterwegveer is de afgelopen jaren dan ook uitgebreid met meer en grotere pontveren om de toenemende stroom fietsers en voetgangers veilig over te kunnen zetten. Dat biedt weer voor een aantal jaar genoeg capaciteit maar de komende decennia zal iedere paar jaar een nieuwe stap gezet moeten worden.



Figuur 2. Woningbouwopgave in Amsterdam Noord

De ontwikkelingen aan de IJ-oever worden zonder uitzondering hoogstedelijk. Er wordt in hoge dichtheden gebouwd met een intensief gebruik van de openbare ruimte. Uit het masterplan van NDSM (één van de gebiedsontwikkelingen):

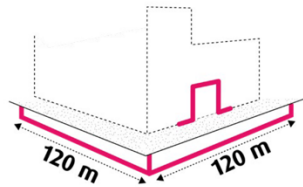
Daardoor ontstaat aan het IJ een nieuw stedelijk gebied, dat voortbouwt op de contrasten die bij het werfterrein hoorden: grootschalig en kleinschalig, ruig naast gelikt, intensief naast extensief, drukte naast stilte. De NDSM-werf wordt een gemengd stedelijk gebied waar wonen, werken en recreëren elkaar inspireren. Dit garandeert een levendig stuk stad overdag, 's avonds en in het weekend.

In de nieuwe ontwikkelingen wordt de rol van de auto bewust klein gehouden met een bijbehorend lage parkeernorm en mobiliteitsplannen die volop inzetten op langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelmobiliteit deels voorzien in buurthubs. Een van de voorbeelden hiervan is het Hamerkwartier, waarin in een mobiliteitsplan voor dat gebied is onderzocht wat nodig is om de autoluwe ambities te realiseren en het gebied bereikbaar te houden.

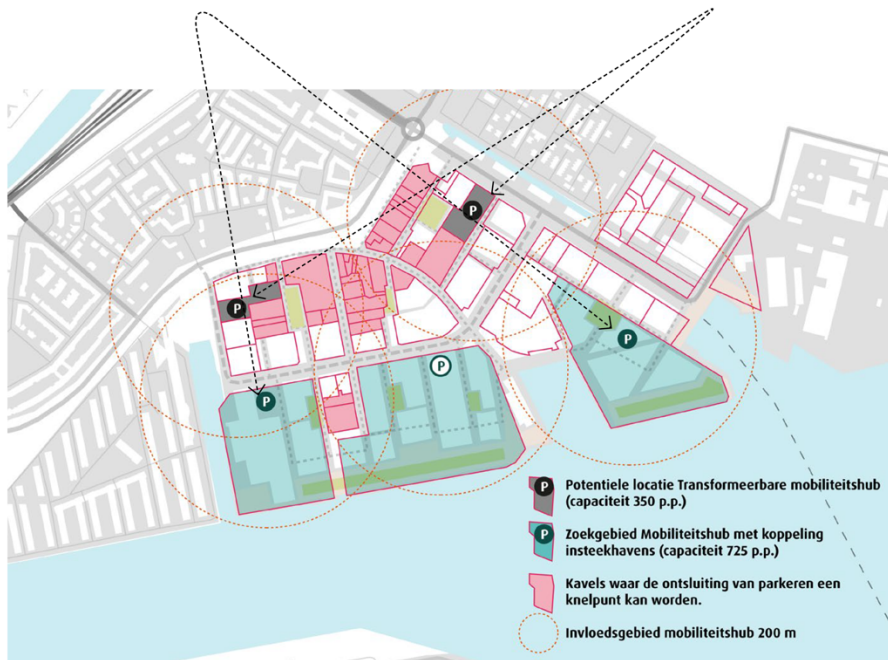
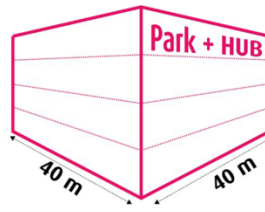
Goede netwerken voor langzaam verkeer naar andere buurten en wijken en naar de stations van de Noord-Zuidlijn zijn hiervoor van belang. Gemotoriseerd verkeer is in het gebied te gast en wordt zoveel mogelijk op de ontsluitende weg (het gedempt Hamerkanaal) geconcentreerd. Zo zijn de ingangen van de parkeergarages vanaf deze weg bereikbaar. Ingezet wordt op een lage parkeernorm (gemiddeld zo'n 0,3 ppl/woning) en een hoog dubbelgebruik. Aan de zuidkant van het gebied komen twee of drie ondergrondse parkeergarages, aangevuld met twee kleinere mobiliteitshubs aan de Noordkant voor parkeren door bezoekers en bewoners/werknemers van de kleine kavels

die geen parkeren kunnen realiseren. Ook komen hier voorzieningen voor deelmobiliteit en mogelijk ook pakketdiensten.

Indicatieve omvang van een oplossing voor circa 725 parkeerplaatsen, bij uitvoering als eenlaagse parkeerbak.



Indicatieve omvang van een oplossing voor circa 350 parkeerplaatsen, bij uitvoering als vierlaags parkeergebouw.



Figuur 3. Mobiliteitsconcept met hubs in het Hamerkwartier

Langs de IJ-oever ontstaat op deze manier een hoogstedelijk gebied met een aantrekkelijk verblijfsklimaat en veel ruimte voor voetganger en fietser. De eerste jaren zijn de gebiedsontwikkelingen vooral als losse projecten ontwikkelt. Inmiddels wordt onder de titel 'samenhang Noord' gewerkt aan de onderlinge verbinding. De IJ-oever zelf staat daarin centraal met gelegenheid voor voetganger en fietser om het IJ te beleven en gebruik te maken van alle nieuwe stedelijke functies. De IJ-oever ontwikkelt zich ook snel als deel van de stad.

Kortom, de gebiedsontwikkeling leidt tot een nieuwe stad ten Noorden van het IJ. Deze is hoogstedelijk, gemengd in functies, georiënteerd op het water, met de blik over het IJ naar de rest van de stad. Fietsen en lopen worden de hoofdvervoerswijzen. De auto blijft aan de rand en er wordt ingezet op een laag autogebruik.



Figuur 4. Diverse foto's uit Noord die de contrasten tussen het dorpse van sommige wijken en de stedelijke (nieuw)bouw laten zien.

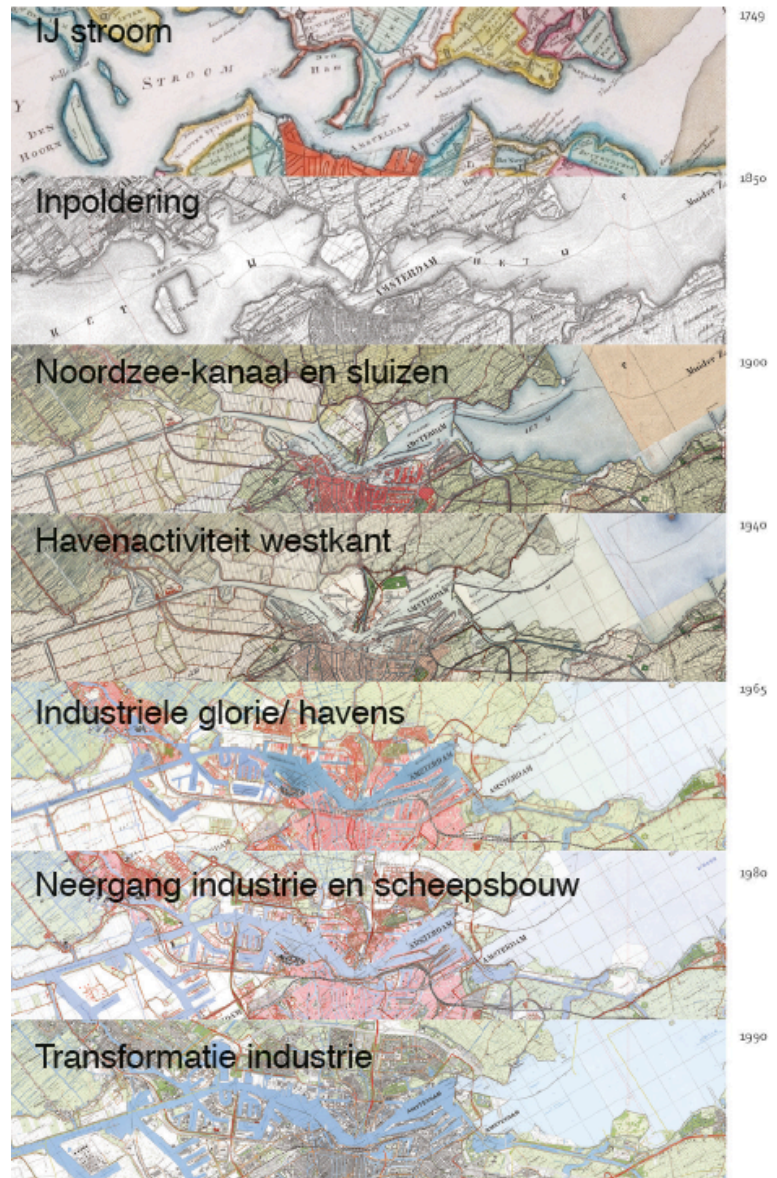
3. Wat betekent de nieuwe stad voor de huidige bewoners?

De identiteit van Noord

Naast verstedelijking die zich hoofdzakelijk langs het IJ bevindt, is er het bestaande Noord. De barrière van het IJ maakt het stadsdeel traditioneel relatief geïsoleerd ligt. Lange tijd beperkte de woningbouw in Noord zich tot dijkdorpen in het poldergebied.

Vanuit de stad was Noord een gebied voor functies die niet in de stad pasten of gewenst waren; zware industrie en werven. De eerste woonwijk (de Van Der Pekbuurt) werd gebouwd in de jaren '20 in laagbouw met een dorps gevoel. Pas vanaf de jaren '60 werd de woningbouw omvangrijk en werden in de polders de tuindorpen gebouwd. Ondanks de openstelling van de IJ-tunnel in 1968 bleef Noord relatief geïsoleerd. In Noord was weinig te doen. Luister ook naar het bekende lied van Drukwerk "Ik verveel me zo... in Amsterdam-Noord" uit 1976 met een duidelijke oproep om Noord leuker te maken.

Van oudsher ligt Noord dus buiten de stad, gevormd rond dorpen en polders. De bebouwingsdichtheid van Noord is relatief laag en de verschillende wijken en oude dorpskernen hebben een duidelijke eigen identiteit. Het contrast tussen de IJ-oever met de grote werven en industrie en het achterliggende land – en later woongebied – is ook altijd groot geweest.



Figuur 5. Geschiedenis van Noord

Inmiddels heeft de industrie Noord grotendeels verlaten. De afgelopen decennia zijn vooral kleinschalige laagbouwprojecten gerealiseerd. Deze woningen zijn zeer populair. Datzelfde geldt voor de oude dorpen. De wijken uit de jaren '60 met veel portiekflats doen juist gedateerd aan. Noord kent acht ontwikkelbuurten met sociale problematiek. Daartegenover staat dat Noord door veel bewoners zeer wordt gewaardeerd; wonen in de luwte en toch directe nabijheid van het groen en het centrum van de stad.

Uit de historie van Amsterdam noord; Noord in de jaren '70 en '80.

Songtekst Drukwerk – Ik verveel me zo in Amsterdam-Noord (1976)

Ben je boven de veertien jaar
En zegt de maatschappij ach bekijk het maar
Regels en wetten, daar moet ik naar leven
Kansen worden mij niet gegeven
Scholen en bazen die houden mij klein
Zou er een antwoord voor mij vragen zijn

Want ik verveel, ik verveel, ik verveel, ik verveel
En ik verveel me zo in Amsterdam-Noord

Ze noemen mij een vandalist
Maar als een ieder toch een wist
Wat het is om in noord te wonen
Het kost veel tijd om in de stad te komen
Weinig kroegen, geen bioscopen
Alleen een telefooncel, die zullen wij slopen

Want ik verveel, ik verveel, ik verveel, ik verveel
En ik verveel me zo in Amsterdam-Noord

Een slapend beton, ja dat is noord
Voor jongeren een onbewoonbaar oord
Waar wij nu voor willen pleiten
Een eigen ruimte met activiteiten
Zelfstandig wonen en arbeidsplaatsen
Een bioscoop en dat niet als laatste

Want ik verveel, ik verveel, ik verveel, ik verveel
En ik verveel me zo in Amsterdam-Noord

Want ik verveel, ik verveel, ik verveel, ik verveel
En ik verveel me zo in Amsterdam-Noord

Overheid heb je het nu gehoord
Jan vertelt over Amsterdam-Noord
Blijf niet lullen, kom over het water
Nu wat doen en niet weer later
Breng ons eindelijk onder de pannen
Je weet al lang van alle plannen

Want ik verveel, ik verveel, ik verveel, ik verveel
En ik verveel me zo in Amsterdam-Noord

Want ik verveel, ik verveel, ik verveel, ik verveel
En ik verveel me zo in Amsterdam-Noord

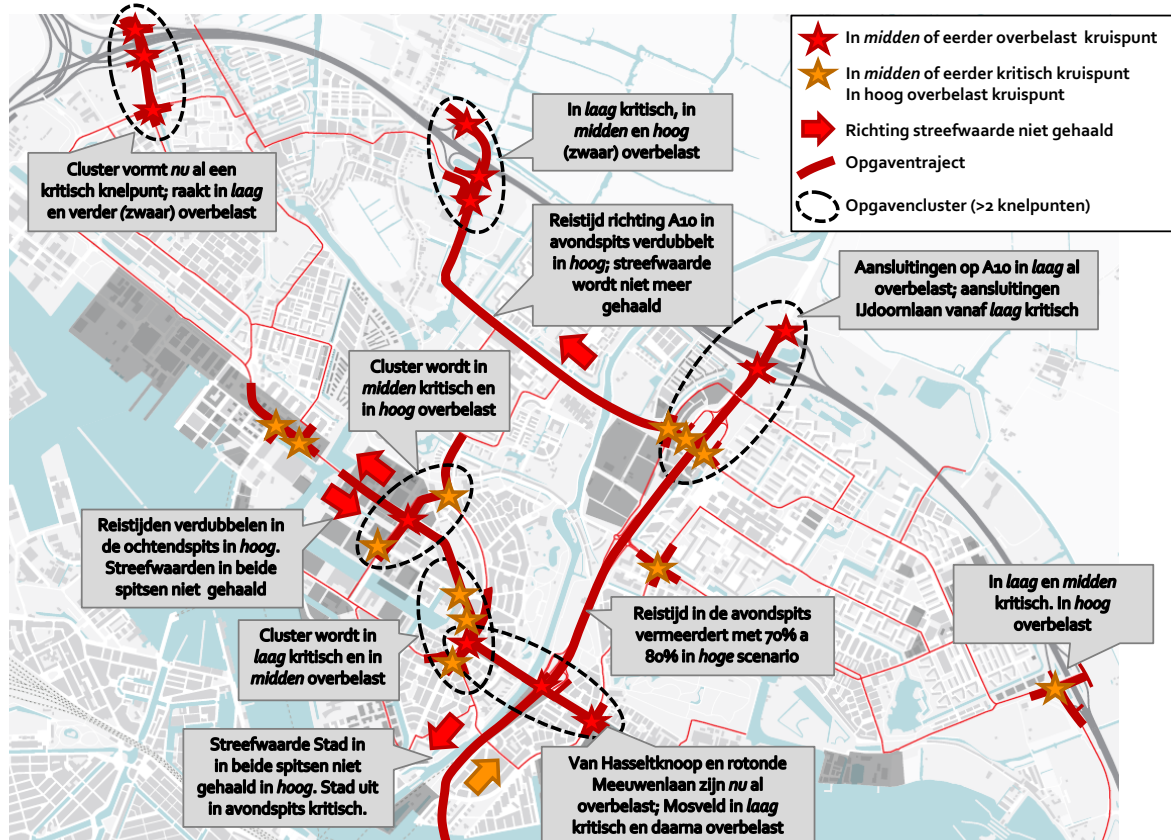
Het voorzieningenaanbod in Noord is geclusterd, de meeste voorzieningen liggen bij winkelcentrum Buikslotermeerplein. Hier is een herontwikkeling ingezet waarbij het winkelareaal teruggebracht wordt. Het winkelcentrum kampt nu met flinke leegstand. Gevolg van de geclusterde voorzieningen is dat de dagelijkse voorzieningen voor veel bewoners op relatief grote afstand liggen. Mede door de ruimtelijke structuur is het autogebruik in Noord in verhouding tot het centrum relatief groot. Bedrijven zitten in Noord vanuit de historie, maar ook omdat er relatief veel ruimte beschikbaar is en de (auto)bereikbaarheid goed is¹. Bewoners, werknemers en bedrijven waren eraan gewend dat iedere plek in Noord per auto bereikbaar is en dat parkeren nauwelijks beperkt of problematisch is.

De geplande ontwikkelingen noodzaken tot veranderingen waar de huidige bewoners niet altijd om gevraagd hebben of achter zullen staan. Die veranderingen spelen niet alleen voor het thema mobiliteit maar voor een aantal thema's zoals 'groen', winkelaanbod, sport en basisscholen. Mensen zien 'de oprukkende stad' en maken zich zorgen over groen en de identiteit van het bestaande Noord. In deze paragraaf zetten we een aantal bedreigingen en kansen op een rij waar het mobiliteitsplan op in moet spelen.

¹ Dit komt onder meer naar voren uit de ondernemers enquête voor het Hamerkwartier waar ruim de helft van de ondernemers aangeven dat de (vracht)auto het belangrijkste vervoermiddel is. Voor 40% van de ondernemers geldt dat voor de fiets.

Nieuwe infrastructuur?

Het eerste gevolg van de gebiedsontwikkeling voor het bestaande Noord is dat het verkeer toeneemt. De invloed van de 'auto' rijkt daarbij het ver het bestaande Noord in. De doorstroming van het autoverkeer in Noord is nu al matig op een aantal hoofdverbindingen.



Figuur 6. Knelpunten in autonetwerk (bron: Netwerkstudie Noord - 2017 (auto))

Met een bijna verdubbeling van het aantal inwoners laat het gevolg op de doorstroming zich raden, ook wanneer de gebiedsontwikkeling van zichzelf autoluw wordt vormgegeven. Lokale optimalisaties kunnen een deel opvangen maar niet alles. Een van de maatregelen waar al enige tijd op wordt gestudeerd is een uitbreiding van de hoofdstructuur auto met twee nieuwe verbindingen; de Bongerdverbinding en de Schellingwouderlaan. Met name de Schellingwouderlaan kan rekenen op felle tegenstand omdat deze het Vliegenbos raakt en het hele vrij rustige oostelijke deel van Noord belast met meer autoverkeer. De Bongerdverbinding kan op meer draagvlak rekenen, mede omdat deze is voorzien als tunnel. Maar hier zijn de kosten en het ruimtebeslag ten koste van gebiedsontwikkeling een behoorlijk obstakel. De nieuwe stad leidt hier dus op gebiedsniveau tot keuzes waarbij de vrees van bewoners is dat directe leefomgeving met het gewaardeerde groene karakter van Noord het kind van de rekening wordt.

Drukke in het vliegenbos en op historische dijken

De ruimtelijke structuur van Noord bestaat uit dijken en polders met daartussen groenen en blauwe 'wiggen' zoals het Noordhollandskanaal en de zijkanalen. De autostructuur ligt veelal op 'plus-één' volgens de ontwerpfilosofie van strikte scheiding van verkeersstromen uit de jaren '60 en '70. Gevolg hiervan is dat de oude dijklinten voor veel langzaam verkeer verbindingen nog steeds de meest aantrekkelijk route vormen. De sterke groei

van Noord leidt echter tot dusdanig grote fietsstromen dat er conflicten ontstaan tussen de woonfunctie, parkeren door bewoners en de stroom fietsen. Ook in het Vliegenbos is strijd tussen bewoners die de natuur en wandelen vooropstellen en passerende fietsers die een fietsroute zoeken. Dit zijn twee voorbeelden van een dilemma dat steeds vaker op zal gaan treden; hoe kan de toevoer van nieuwe gebruikers worden verenigt met de wensen van bestaande bewoners die vaak juist in Noord wonen om enigszins in de luwte van de stad te verblijven.

Overgang naar minder autogebruik?

Noord kent nu een hoog autobezit en gebruik. Veel bewoners hechten waarde aan hun auto en zijn hier voor hun mobiliteit van afhankelijk. Ook bedrijven zijn gewend dat er gemakkelijk geparkeerd kan worden en het gebied goed toegankelijk is voor de auto. Door de lage dichtheden functioneert het autonetwerk nu ook redelijk en zonder 'druk van buiten' is in de meeste wijken voldoende parkeergelegenheid voorhanden. Een lager autogebruik lijkt echter noodzakelijk om de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Noord op peil te houden. De gebiedsontwikkelingen gebeuren dan ook sterk autoluw: nieuwe bewoners kunnen dit meenemen in hun afweging in zo'n gebied te (willen gaan) wonen. Voor bestaande bewoners geldt dit echter niet. De recente invoering van betaald parkeren ging niet zonder slag of stoot. Omdat de nieuwe en bestaande wijken tegen elkaar aanliggen is het de vraag of grote verschillen in mobiliteitsaanpak en parkeerregime houdbaar zijn.

Noord/Zuidlijn niet voor iedereen een verbetering

De Noord/Zuidlijn wordt door veel inwoners van Noord gezien als de eerste en meest ingrijpende 'komst van de stad'. Ruim een jaar geleden is de Noord-Zuidlijn gaan rijden en is ook het lijnennet van de bus in de hele stad aangepast. Voor Noord betekent dit onder meer dat er geen GVB-bussen meer door de IJtunnel rijden, maar aansluiten op de Noord-Zuidlijn. R-net-bussen uit Zaanstad rijden nog wel door de IJtunnel naar het Centraal Station.

Voor inwoners van Noord, zeker voor degenen die verder weg van de metro wonen, betekent dit nog wel eens een langere reistijd. Tevens zijn de OV-verbindingen binnen Noord (tussen Oost en West) nu altijd met overstap. Bewoners geven dan ook met regelmaat aan dat de NZL voor hen een verslechtering betekent en ook dat de metrostations onveilig voelen in de avonduren. Zo kopte het Parool een jaar na de opening "*Langer onderweg door de Noord/Zuidlijn: 'Ik merk niets van de voordelen'*". Wel geldt dat de frequentie van de bussen in Noord inmiddels is verhoogd, zodat deze aansluit op de frequentie van de Noord/Zuidlijn.

Kansen voor 'ongedeeld Noord'.

Kansen zijn er ook volop. Binnen het mobiliteitsplan kijken we hoe we de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitsingrepen die nodig zijn, kunnen gebruiken voor:

- Grotere ingrepen (zoals HOV) om heel Noord een betere verbinding met stad en regio te geven en daarmee toegang tot meer banen en voorzieningen.
- Betere verbindingen van meer kwaliteit bieden binnen het stadsdeel; zowel met de ontwikkellocaties als tussen de bestaande wijken. Dit vergroot de mogelijkheden voor zowel bewoners als ondernemers.

- Minder auto's, dat ook voor de huidige bewoners kan leiden tot rustigere woonstraten en betere alternatieven.

Ook buiten het mobiliteitsveld wordt gezocht naar manieren om slim gebruik te maken van de gebiedsontwikkeling. Belangrijk thema binnen Noord is "de ongedeelde wijk". Hierin wordt gericht gezocht naar kansen om de gebiedsontwikkelingen ten goede te laten komen aan geheel Amsterdam Noord. Hoe kunnen bestaande bewoners van vaak verouderde wijken meeprofiten van de stedelijke verdichting, soms aan de overkant van een straat? Omdat dit een relatief nieuw onderwerp is, wordt er vooral op dit moment geëxperimenteerd. Zo wordt onderzocht wat ervoor nodig is huurders uit bestaande wijken door te laten stromen naar een nieuwe wijk. Lastig punt hierbij is het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid waarmee in nieuwe gebieden geen parkeervergunningen meer worden uitgegeven, maar parkeren in vaak gebouwde voorzieningen wordt opgelost (tegen hogere kosten dan bewoners nu voor een parkeervergunning betalen). Andere voorbeelden zijn het 'delen' van wijkvoorzieningen. Zo krijgt de gebiedsontwikkeling Buiksloterham geen eigen supermarkt om het draagvlak voor de winkels in de aanliggende wijken te versterken en meer uitwisseling op gang te brengen. Vanuit het Hamerkwartier wordt ook ingezet op de pleinenaanpak in de nabijgelegen vogelbuurt. Hierin wordt ingezet om met de bewoners van de Vogelbuurt verouderde pleinen te verbeteren. Bij straten die een harde grens vormen tussen het ene en het andere gebied wordt onderzocht op welke manier de oversteekbaarheid verbeterd kan worden. Een voorbeeld hiervan is de Meeuwenlaan die vanuit de verkeersfunctie behoorlijk functioneert, maar ruimtelijk een grens vormt.

4. Onze aanpak voor een gedragen mobiliteitsplan

Ons doel is om tot een mobiliteitsplan met draagvlak te komen, dat zowel de gebiedsontwikkelingen als het bestaande Noord verder helpt. Over een jaar kunnen we de balans opmaken of dat is gelukt. Om de kans zo groot mogelijk te maken is onze strategie erop gericht om de ontwikkeling van Noord door de tijd heen centraal te stellen. We doen dat als volgt:

Van toen naar nu naar straks

Een belangrijk middel om tot een herkenbaar verhaal en goed uitlegbare maatregelen te komen is de probleemanalyse. Die beperkt zich niet tot knelpunten of een verkeersplot van de situatie in 2040. Het gaat er vooral om wat de mobiliteitsbehoefte nu en straks is, hoe de infrastructuur gebruikt wordt, welke veranderingen eraan komen en wat de trend van de afgelopen jaren is. Net als in deze paper wordt het historisch perspectief gebruikt om de veranderingen die nu aan de gang zijn in een context te plaatsen. We proberen ook het huidige verplaatsingsgedrag goed in beeld te brengen. Waar reist de Noordeling naar toe? Met welk vervoersmiddel? Hoe tevreden is zij of hij over de reis? Naast beschikbare databronnen wordt hiervoor een bewonersenquête breed uitgezet in Noord. Doel van al deze analyses is om zowel herkenning te bieden als om te prikkelen, om zo voorbij de eigen beelden en meningen te denken. Het middel daarvoor zijn neutrale maar veelzeggende analyses van de historische, huidige en toekomstige situatie. Door de combinatie van feitelijkheden en wisselende perspectieven op mobiliteit kan er ver in het proces een goed inhoudelijk gesprek over opgaven en koers gevoerd worden zonder daarin sturend te zijn.



Figuur 7. Analyses met vergelijkingen van toen en nu. Zowel op straatprofiel als mobiliteitsgebruik. Hierbij de verandering van de Van der Pekstraat.

Een brede agenda

De tweede element van onze aanpak is om breed te kijken te naar opgaven. Nabijheid van voorzieningen, barrièrewerking en een leesbare structuur zijn vormen daarin net zo goed opgaven als doorstromingsknelpunten. Doordat zoveel zaken in Noord in beweging zijn, is er ook een kans om deze opgaven, die meer ruimtelijk van karakter zijn, effectief aan te pakken. Mobiliteit en gebiedsontwikkeling kunnen zo hand in hand gaan. We stellen het activiteitenpatroon van bewoners voorop en laten mobiliteit en meer ruimtelijke opgaven daar logisch op volgen. We hopen dat we op die manier tot een plan komen dat in geheel Noord leidt tot een verbetering die verder rijkt dan mobiliteit.

Proces; er valt wat te kiezen

Na de analyse en de opgaven volgt de keuze. De ontwikkelrichting van Noord is geen onvermijdelijkheid. Het is prima mogelijk het autonetwerk op te waarderen en fors meer autoverkeer te faciliteren. Andersom is groei van het autogebruik ook geen gegeven, maar dat vraagt wel stevige maatregelen. Op een ander niveau is er de vraag wat voor stadsdeel Noord wil zijn. Wordt de hoogstedelijkheid omarmt en doorgezet met steeds meer verbindingen over het IJ, of blijft Noord ook een beetje dorps met ruime parkeergelegenheid en autobereikbaarheid voor de Bouwmaat of de autodealer op de hoek. Doel van het mobiliteitsplan is om deze keuze zichtbaar te maken en uit te werken zodat daar bewust in gekozen kan worden. Geen technische verkeerskundige exercitie maar een bewuste keuze voor een ontwikkelrichting. Dat sluit ook aan bij het perspectief van de bestuurders die uiteindelijk de keuzes gaan maken. Ook die zien het dilemma dat er enerzijds maatregelen nodig zijn voor de veranderende en snelgroeiende stad terwijl

er anderzijds al veel van de 'oude' bewoners gevraagd wordt. Een duidelijk verhaal over het nieuwe Noord samen met een keuze op hoofdlijn helpt dan om duidelijk te maken waarom maatregelen genomen worden.

Laat het groeien

De inhoud van het mobiliteitsplan moet zich nog vormen. Niettemin is één bouwsteen al wel duidelijk; het nieuwe Noord mag in stappen groeien en er is ruimte om veranderingen de tijd te geven. Het totaal van 180.000 inwoners zal op zijn vroegst vanaf 2040 bereikt worden. Wanneer Noord kiest voor een overgang naar minder automobilititeit is er dus behoorlijk veel tijd om dat voor elkaar te krijgen. We denken dus aan een gefaseerde aanpak. Daarbij hoort dat de juiste mobiliteitsvoorzieningen op het juiste moment gerealiseerd zijn. Maar ook eerst inzetten op nabijheid van basisvoorzieningen en aantrekkelijke alternatieven voordat restrictief parkeerbeleid wordt ingevoerd. Idealiter sluit ook het tempo van de veranderingen op die manier zowel aan bij de gebiedsontwikkelingen als bij de bestaande bewoner.

5. Vervolg

Tijdens het CVS in november zijn wij weer stappen verder met mobiliteitsplan en nemen we u graag mee in de stand van zaken. We tonen onze resultaten van ons onderzoek – zoals gebaseerd op data, modellen als op de bewonersenquête – en bespreken met u de spanning tussen de huidige bewoners en de nieuwe bewoners zoals in dit artikel is ingeleid.

Literatuur en/of referenties

Gemeente Amsterdam; *stedelijke Ontwikkeling Noord, woningbouw en bevolkingsgroei*. Stand april 2019.

Goudappel Coffeng; *Mobiliteitsplan Hamerkwartier*, concept, juli 2019. In opdracht van: gemeente Amsterdam.

Het Parool; *Naam Volewijckers keert terug in het amateurvoetbal*, 21 januari 2019.

Wikipedia; *De Volewijckers*

Gemeente Amsterdam; *Netwerkstudie Noord (auto)* – oktober 2017