

Integratie in Amsterdam Noord. Auto overboord?

Een casestudie naar de integratie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitseffecten op de omgeving van het Centrumgebied Amsterdam Noord.



Joël Goodijk
Bachelorscriptie 2017
Begeleider: prof. dr. E.J.M.M. Arts

Samenvatting

Deze scriptie gaat over integratie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling in het Centrumgebied Amsterdam Noord. Het doel is om meer inzicht te krijgen in de integrale benadering die is gebruikt en de verwachte mobiliteitseffecten te onderzoeken. De hoofdvraag luidt: *In hoeverre is het te ontwikkelen Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN) te zien als een integraal project, en wat zijn de verwachte mobiliteitseffecten op de omgeving?*

De gebruikte methodes zijn: een literatuuranalyse, een documentenanalyse en diepte-interviews. Het CAN gebied heeft een integrale benadering tussen ruimte en infrastructuur. De integratie lijkt minder het geval dan verwacht. De interne integratie is goed, de externe integratie lijkt nog te kort te schieten. Voor de regio is het verwachte mobiliteitseffect dat de P+R bij station Noord intensief wordt gebruikt. De overstap op de metro wordt als goed alternatief gezien voor de auto. Op lokaal niveau wordt verwacht de fietsers en voetgangers zullen toenemen.

1. Inleiding
 - 1.1 Achtergrond
 - 1.2 Introductie case
 - 1.3 Aanleiding
 - 1.4 Probleemstelling
 - 1.5 Hypotheses
 - 1.6 Leeswijzer
2. Theoretisch kader
 - 2.1 Inleiding theoretisch kader
 - 2.2 Integrale planning
 - 2.3 Transit Oriented Development (TOD)
 - 2.4 Knoop-plaatsmodel
 - 2.5 Vlindermodel
 - 2.6 Urban Fabrics
 - 2.7 Conceptueel model
3. Methodologie
 - 3.1 Dataverzamelingsinstrument
 - 3.2 Documentenanalyse
 - 3.3 Diepte-interviews
4. Integratie in Centrumgebied Amsterdam Noord
 - 4.1 Inleiding
 - 4.2 Samenwerking tussen de stakeholders
 - 4.3 Interne integratie Centrumgebied Amsterdam Noord
 - 4.4 Externe integratie Centrumgebied Amsterdam Noord
5. Mobiliteitseffecten
 - 5.1 Inleiding
 - 5.2 Mobiliteitseffecten op regionaal, stedelijk en lokaal niveau
6. Conclusie
7. Discussie
8. Referenties
9. Bijlagen
 - 9.1 Interview guide

1.1 Achtergrond

Knooppuntontwikkeling is een belangrijk aandachtspunt in de hedendaagse Ruimtelijke Ordening. Bedrijven vestigen zich meer rondom aantrekkelijke ov-knooppunten dan alleen meer langs snelweglocaties zoals tien jaar geleden (Ram et al., 2013). In Nederland was knooppuntontwikkeling geen leidend principe in de ruimtelijke planning. De nadruk lag vaak op de woningbouwopgave en de spreiding daarvan (Ram et al., 2013).

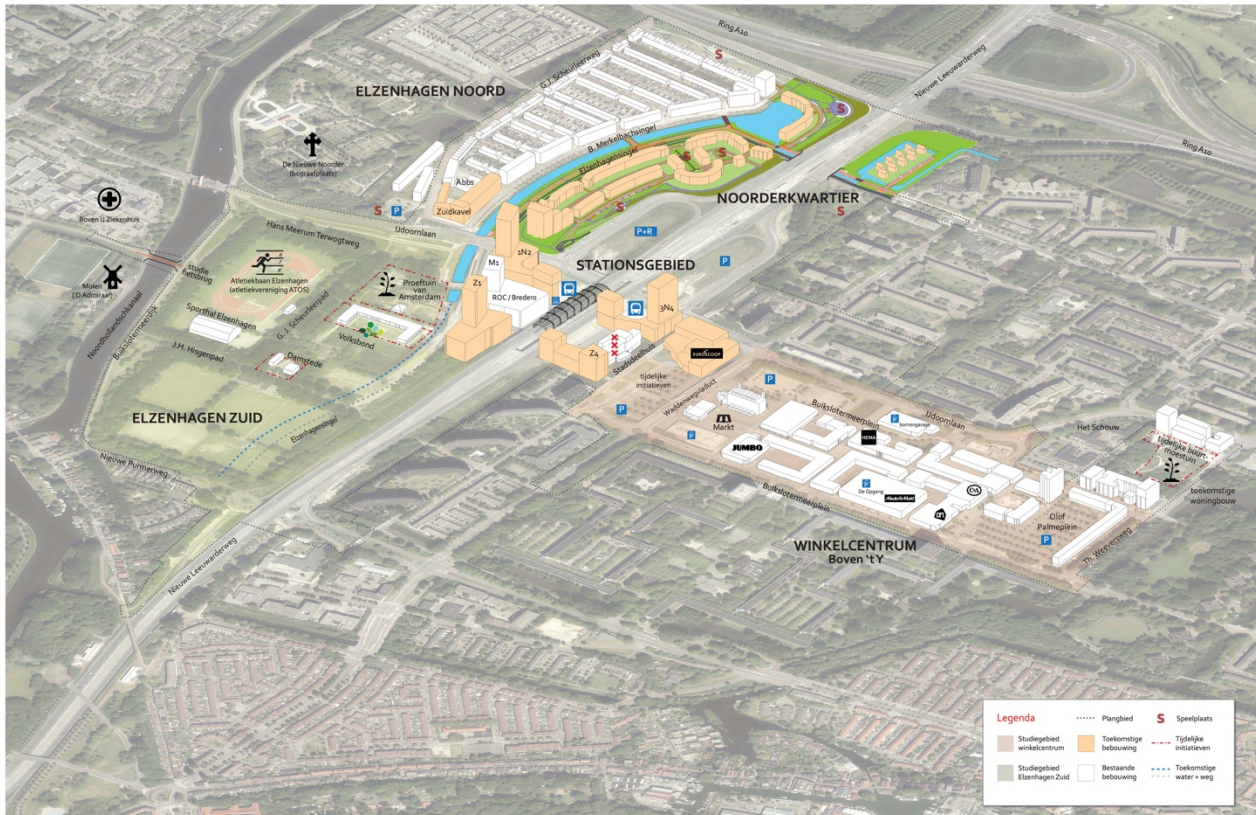
De komst van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2013) geeft aan dat ruimte en infrastructuur veel samenhang hebben (Ram et al., 2013). Er is veel aandacht voor ov-knooppunten, de ontwikkeling van deze locaties gaat nog een stap verder naar multimodale knooppunten. Je kunt overstappen op een andere modaliteit, dit kan zijn met de auto of fiets naar bus of trein. De stedelijke ontwikkeling rondom deze multimodale knooppunten wordt ook wel Transit Oriented Development (TOD) genoemd. In Nederland is er op sommige plekken al TOD geïmplementeerd, bijvoorbeeld rondom de Metropoolregio Amsterdam (Tan, Koster and Hoogerbrugge, 2013). Ondanks de vele voordelen die TOD met zich meebrengt is het in Nederland nog te weinig toegepast, dit heeft te maken met de vele actoren (publiek en privaat) en de complexe institutionele context (Tan et al. 2014).

1.2 Introductie case

In dit rapport wordt een casestudie gedaan naar de gebiedsontwikkeling in het Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN). De aanleiding voor dit onderzoek is de aanleg van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam. Dit project van ruim 3 miljard euro moet zorgen voor een goede verbinding tussen Noord en Zuid Amsterdam. Multimodale knooppuntontwikkeling waarbij infrastructuur en ruimte samenkomen heeft een belangrijker rol gekregen in het ruimtelijk beleid zoals is aangegeven in de achtergrond. Het CAN is een relevante case voor dit onderzoek vanwege de integrale benadering tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Er zijn infrastructurele ontwikkelingen en stedelijke ontwikkelingen die behoren tot het projectgebied CAN.

Bij de ontwikkeling van deze metrolijn wordt de omgeving rondom het eindstation in Amsterdam Noord mee ontwikkeld. Er komen circa 4000 woningen, verscheidene sociale en culturele voorzieningen, een metrostation, busstation en een bioscoop (gemeente Amsterdam, 2017). Vanwege de grote omvang van het CAN is het gebied opgesplitst in een aantal deelprojecten: Elzenhagen Noord, Elzenhagen Zuid, het Noorderkwartier, het Stationsgebied en het winkelcentrum (figuur 1). Elzenhagen Noord is al gerealiseerd, de rest van de deelprojecten wordt de komende jaren gerealiseerd. De bushalte Bukslotermeerplein, gelegen bij het Waddenwegviaduct (figuur 1) is het grote busknooppunt van dit gebied. Het viaduct zal met de komst van het metrostation verdwijnen en het busstation wordt verplaatst naar het metrostation. Er komen P+R plaatsen, rond de 400 plekken. Er zou een uitbreiding van het winkelcentrum worden meegenomen (stedenbouwkundig plan, 2003 & Bestemmingsplan, 2007), maar deze plannen lijken (deels) van tafel, er is nog onderzoek en overleg gaande over de toekomst van het winkelcentrum. Het winkelcentrum was altijd een regionaal winkelcentrum, maar (mede) door de crisis is de geplande uitbreiding en herontwikkeling van het winkelcentrum niet doorgegaan.

Het gebied rondom het Bukslotermeerplein is aan het verouderen. De parkeerplaatsen zijn niet goed onderhouden waardoor er gaten en scheuren in het wegdek zitten, en de onderdoorgang van het Waddenwegviaduct, waar het huidige bus-knooppunt ligt, geeft 's avonds een gevoel van onveiligheid. De komst van het metrostation lijkt een aanleiding om het hele centrum onder handen te nemen.



Figuur 1: Overzichtskartaat CAN (Gemeente Amsterdam, 2017)

1.3 Integrale planning

Uit het artikel van Heeres et al. (2012) komt naar voren dat de traditionele manier van plannen bestond uit een gescheiden wereld tussen het plannen van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De recente ontwikkelingen gaan naar een planning waar deze gescheiden werelden samenkomen en de infrastructuur en ruimtelijke planning worden geïntegreerd. Heeres et al. (2012) beschrijft een ontwikkeling van 'line planning' naar 'area-oriented planning' en 'area development'. Door deze integrale benadering worden ruimte en infrastructuur beter op elkaar afgestemd. Waar mogelijk kan gebouwd worden met hoge dichtheden, wat kenmerkend is voor TOD.

Ondanks de trends van de afname van het autogebruik in Amsterdam en de afname van het autoverkeer in de spits en een groei in het dal (Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030, 2013) is de A10 nog steeds overbelast. Ook het autoverkeer in het centrum van Amsterdam geeft overlast, het is de meest genoemde oorzaak van overlast blijkt uit onderzoek (OIS, 2012 in De Staat van de Stad Amsterdam VIII, 2015). De Noord/Zuidlijn zou een alternatief moeten bieden voor het autoverkeer dat nu via de A10 van noord naar zuid gaan of wat met de auto het centrum in gaat.

Dit onderzoek is theoretisch relevant om meer inzicht te krijgen in de mobiliteitseffecten van grote infrastructurele (OV) projecten en gebiedsontwikkeling op verschillende schaalniveaus. Ook is van belang wat de meerwaarde is van integrale planning van infrastructuur en

ruimtelijke ontwikkeling. In hoeverre heeft TOD een meerwaarde voor de stad of voor de regio?

1.4 Probleemstelling

Amsterdam-Noord is geïsoleerd van de rest van Amsterdam door het IJ. De verbindingen met Amsterdam ging via de pondjes en de tunnels. De Noord//Zuidlijn zou van betekenis kunnen zijn om Amsterdam Noord te verbinden en aantrekkelijk te maken. Op lokale schaal is de vraag wat het metrostation Noord voor gevolgen zal hebben voor stadsdeel Noord. Hoe wordt het multimodale knooppunt CAN ontwikkelt? Op stadsniveau is de vraag wat de effecten zullen zijn op de vervoersstromen. Zal de A10 ontlast worden en wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker? Op regionaal niveau is de vraag wat voor gevolgen de metro zal hebben op de pendel uit Purmerend, Volendam en omgeving. In dit rapport ligt de nadruk op de vraag of er bij dit project een integrale aanpak is gebruikt (en nog steeds wordt gebruikt), en wat de verwachte mobiliteitseffecten zullen zijn die dit project teweeg zal brengen. Hierbij wordt gekeken naar lokale schaal en op stadsniveau.

Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te krijgen in de integratie van het Centrumgebied Amsterdam Noord en ook om de verwachte mobiliteitseffecten te onderzoeken.

De onderzoeksvraag luidt: *In hoeverre is het te ontwikkelen Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN) te zien als een integraal project en wat zijn de verwachte mobiliteitseffecten op de omgeving?*

De deelvragen die erbij horen zijn:

- *In hoeverre is er samenwerking tussen de stakeholders?*
- *In hoeverre is er sprake van interne en externe integratie in het te ontwikkelen CAN?*
- *Wat zijn de verwachte mobiliteitseffecten van het CAN op de omgeving op regionaal, stedelijk en lokaal niveau?*
- *Wat is de toegevoegde waarde van het CAN voor stadsdeel Noord?*
- *Is het CAN een integraal project, in welke opzichten?*

1.5 Hypotheses

Voor het onderzoek heb ik enkele hypothesen opgesteld.

- Er zijn verschillende belangen tussen de stakeholders, hierdoor zullen agenda's van bepaalde stakeholders voorrang krijgen in de plannen.
- De ontwikkelingen zullen voornamelijk plaatsvinden rondom het station, de rest van de omgeving vindt geen aansluiting bij het CAN.
- De gunstige ligging aan de A10 stimuleert het autogebruik. Oftewel de autobereikbaarheid naar het CAN is zeer goed. Dit zal het stimuleren van een modal shift bemoeilijken.
- Het winkelcentrum zal geen aansluiting vinden bij de ontwikkelingen rondom het station.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is de aanleiding, de probleemstelling en het doel van het onderzoek uitgelegd. Ook is de case geïntroduceerd. In hoofdstuk 2 wordt het theoretisch kader besproken. Hoofdstuk 3 gaat in op de methodologie, welke methoden zijn gebruikt en

waarom. Hoofdstuk 4 gaat over integratie in Centrumgebied Amsterdam Noord. Hoofdstuk 5 gaat over de verwachte mobiliteitseffecten van het CAN gebied op de omgeving. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de conclusie en in hoofdstuk 7 de discussie gegeven. Hoofdstuk 8 zijn de referenties en in hoofdstuk 9 is een bijlage.

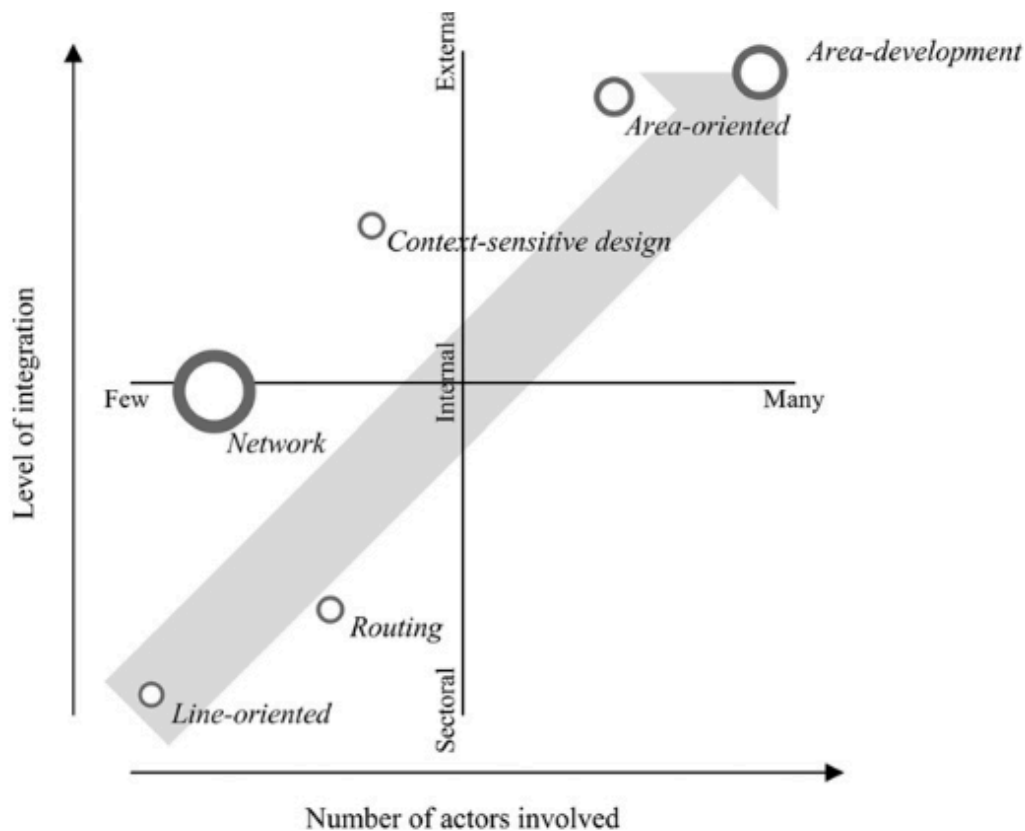
2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt het theoretisch kader besproken. De integratie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling is in verschillende fases gegaan. Van 'line-oriented planning' naar 'area-oriented planning' en 'area development'. Bij deze toenemende integratie nemen de interne en externe integratie toe. Transit Oriented Development gaat dieper in op de multimodale knooppuntontwikkeling en of TOD leidt tot een model shift. Het knoop-plaats model geeft de verhouding aan tussen de knoop- en de plaatswaarde en waarom deze verhouding belangrijk is. Met het vlindermodel worden de knoop en de plaats uitgebreid met voor beide drie kenmerken die de knoop- en plaatswaarde bepalen. Voor de mobiliteitseffecten van een knooppunt wordt de theorie van urban fabrics besproken.

2.2 Integrale planning

Er zijn verschillende vormen van integratie in de planning van stedelijke ontwikkeling en infrastructuur. Heeres et al. (2012) beschrijven de verschuiving van 'line-oriented planning' naar 'area-oriented planning' en 'area development'. Line-oriented planning is beperkt tot sectorale integratie, waar area-oriented planning op interne en externe integratie gericht is (figuur 2.1). Interne integratie houdt in dat er meerdere modaliteiten aanwezig zijn, je ziet dit voorkomen op multimodale knooppunten. Externe integratie gaat niet alleen over infrastructuur, maar hierbij wordt infrastructuur gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling. In dit onderzoek is externe integratie gericht op infrastructuur en stedelijke ontwikkeling.



Figuur 2.1: Conceptueel model increasing integration (Heeres et al. 2012)

Bij 'area-oriented planning' ligt de infrastructuur centraal in het planningsproces. Bij area development zijn de planningsprocessen collaboratief en wordt infrastructuur aangelegd vanwege de mobiliteitsvraag door de ontwikkeling van andere functies.

2.3 Transit Oriented Development (TOD)

Knooppuntontwikkeling wordt meer toegepast, ook in Nederland zie je het vaker voorkomen. Knooppuntontwikkeling gaat vaak samen met multimodaliteit. Stedelijke ontwikkeling vindt meer plaats rondom deze multimodale knooppunten. Er is geen standaard definitie van TOD, maar belangrijke aspecten zijn dicht bebouwde, mixed-use en voetgangersvriendelijke ontwikkeling georiënteerd op snelle overstapmogelijkheden (Higgins en Kanaroglou, 2016). Bij TOD vindt interne en externe integratie plaats. Het knooppunt moet goed toegankelijk zijn vanaf verschillende locaties met verschillende modaliteiten. De dichte bebouwing rondom het gebied is geschakeld aan de goede bereikbaarheid. De infrastructuur staat nog wel aan de basis van TOD, daarom komt het in de buurt van 'area-oriented planning' (figuur 2.1). Volgens Langlois et al. (2015), moet een TOD-gebied binnen 10 minuten loopafstand zijn om actieve modaliteiten (fietsen en lopen) te faciliteren. In de Nederlandse context speelt de fiets een belangrijke rol als vortransport naar stations. Gemiddeld woont 54% van de Nederlandse inwoners binnen een redelijke afstand van een station, oftewel minder dan 1000 meter tot een metro- of sneltramhalte, minder dan 2000 meter tot een station en 3000 meter tot een IC-station (PBL, 2012 in Tan, Koster and Hoogerbrugge, 2013). De fietsafstand (1 tot 3 km) valt nog binnen het kwartier als je een gemiddelde snelheid van 12 km/h neemt.

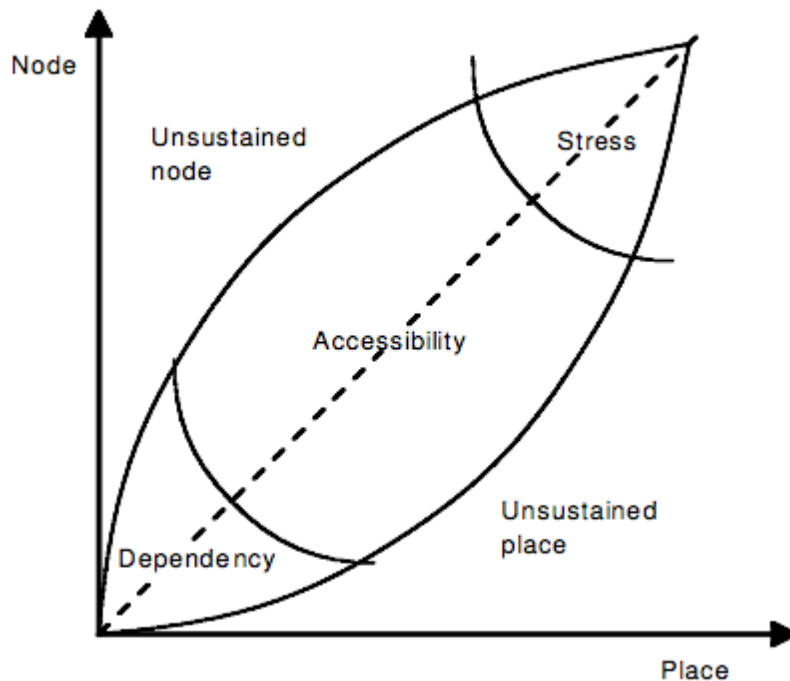
Er is veel onderzoek naar TODs en of dat leidt tot een modal shift. Er is niet altijd duidelijkheid over wat precies een TOD is en een non-TOD. Renne & Ewing, 2013; TRB, 2004 (in Kamruzzaman et al., 2015) hebben onderzocht dat ongeveer 60% van de treinstations die als TOD werden beschouwd, niet de eigenschappen van een TOD hebben maar meer op een Transit Adjacent Development (TAD) lijken of hybride functies hebben. Bij TAD verkiezen de gebruikers van het gebied ander modaliteiten boven het openbaar vervoer (Tan, Koster and Hoogerbrugge, 2013). Langlois et al. (2015) geven aan dat er geen studies zijn die aangeven dat mensen die zijn verhuisd naar een TOD locatie overstappen op een duurzame vervoerswijze. Integendeel, uit de doelgroep blijkt dat het aantal respondenten met als doel woon-werkverkeer het autogebruik juist toeneemt. Voor ritten naar voorzieningen zijn de mogelijkheden voor een modal shift groot. Dit heeft te maken met de vele planningsstrategieën die in kunnen spelen op een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Wat wel autogebruik zal verminderen is het openbaar vervoer aanmoedigen gecombineerd met betaald parkeren of beperkte parkeerplaatsen op het werk (Chatman, 2013 in Langlois et al., 2015). Kamruzzaman et al. (2015) laat zien dat mensen die geneigd zijn om in gebieden te wonen gericht op overstappen op andere modaliteiten, eerder gebruik maken van het openbaar vervoer.

2.4 Knoop-plaats model

Om TOD goed toe te passen is het belangrijk dat de knoop goed benut wordt. Transportknooppunten worden niet altijd optimaal benut gezien de potentie die er is. Een transportknooppunt bestaat uit een knoop en een plaats.

De knoop en plaats dimensies uit het model zijn vertaald naar een knoop-index en een plaats-index. De knoop-index gaat over de bereikbaarheid van de knoop. Hierbij zijn intensiteit en diversiteit van transport aanbod van belang. De plaats-index gaat over de intensiteit en diversiteit van activiteiten in het gebied.

Het knoop-plaats model (Bertolini, 1999) geeft de verhouding tussen de ontwikkeling van knoop en plaats weer (figuur 2.2). Hierbij zijn er vier onderscheidende situaties mogelijk: stress, dependency, unsustained node en unsustained place. Stress houdt in dat de knoop en de plaats beide ver zijn ontwikkeld: er is veel potentie voor menselijke interactie. Dit is een sterke knoop en de omgeving is ook gerealiseerd: een sterke plaats. Bij dependency zijn de knoop- en plaatswaarden beide laag en is er weinig vraag en aanbod voor ruimte en transportvoorzieningen. Er is daar een evenwicht in. De knoop en de plaats zijn afhankelijk van elkaar om het knooppunt optimaal te laten functioneren.



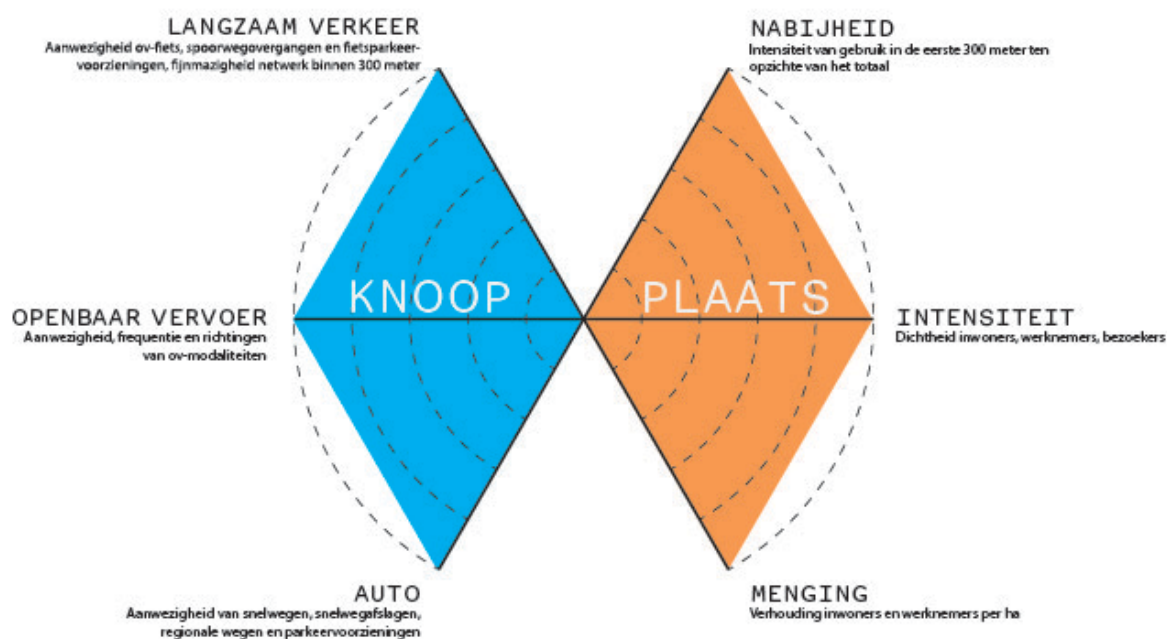
Figuur 2.2: Knoop-plaatsmodel (Bertolini, 1999)

2.5 Vlindermodel

Het knoop-plaats model gaat over het evenwicht tussen de knoop en de plaats. Als de knoop of plaats niet in balans is, dan is de situatie niet optimaal en kan er winst behaald worden door de knoop of plaats te verbeteren. De index van de knoop wordt bepaald door de positie in het ov-netwerk, de positie in het wegennetwerk en de positie in het langzaamverkeersnetwerk. Voor de plaats is de intensiteit van de inwoners, werknemers en bezoekers van belang, de menging hiervan en de nabijheid (Ram et al., 2013). Als beide vleugels van het vlindermodel (figuur 2.3) in evenwicht zijn functioneert de vlinder pas goed en wordt de het knooppunt dus efficiënt benut.

2.6 Urban Fabrics

Voor de mobiliteitseffecten van een knooppunt op de omgeving moeten we eerst kijken naar de theorie over reistijd in steden. Newman et al. 2016, beschrijft de stad als een urban fabric. Deze theorie waarin de stad als een urban fabric wordt gezien is gebaseerd op de universele "travel-time budget". De "travel-time budget" is gemiddeld een uur per dag (Marchetti, 1994 & Talvitie, 1980 in Newman et al. 2016). De urban fabric van een stad groeide tot een uur afstand van de stad. Deze groei is dus afhankelijk van de snelheid waarmee gereisd werd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 'walking urban fabrics', transit



Figuur 2.3: Vlindermodel (Vereniging Deltametropool, 2013)

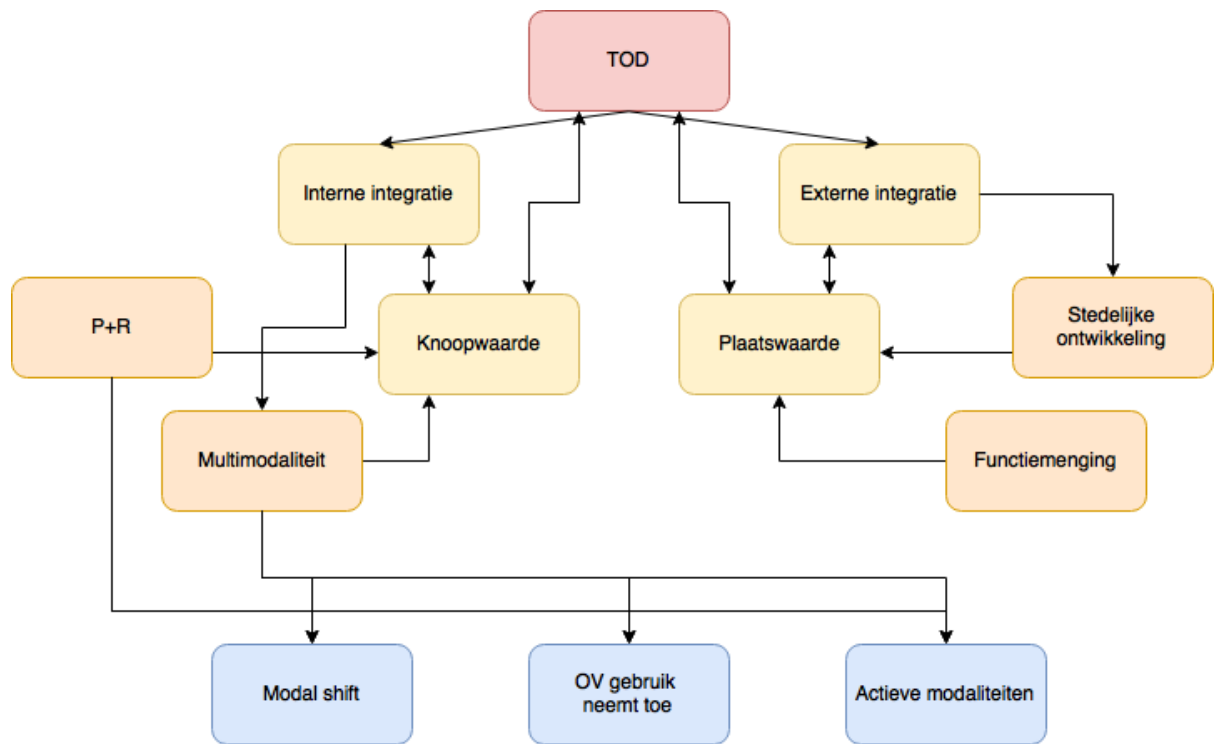
urban fabrics' en 'auto urban fabrics'. In veel steden is er nu een combinatie van deze urban fabrics.

Op regionaal niveau is de auto nog vaak een veelgebruikt vervoersmiddel; de urban fabric is uitgestrekt tot een uur afstand met de auto. De grootte hiervan verschilt per regio, afhankelijk van de congestie in die gebieden. Door congestie is de gemiddelde snelheid van autoverkeer minder dan 35 km/h. Daardoor is de "travel-time budget" van mensen in sub-urbane gebieden hoger dan gewenst (Newman et al., 2016). Door urban fabrics te combineren kan de "travel-time budget" beter benut worden. In de Nederlandse context speelt de fiets ook een belangrijke rol, dat kan worden toegevoegd aan de urban fabrics. Binnen de stad kan het openbaar vervoer of de fiets sneller of aantrekkelijker zijn dan de auto, vooral nu veel steden autovrije binnensteden willen hebben.

2.7 Conceptueel model

Het CAN heeft een integrale benadering van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Het overkoepelende begrip hierbij is Transit Oriented Development. Bij TOD is sprake van interne en externe integratie, ook de knoop- en plaatswaarde zijn bepalend voor TOD. De relatie van TOD met knoop- en plaatswaarde gaat beide kanten op. De knoopwaarde hangt sterk samen met interne integratie. De P+R en de multimodaliteit van de knoop hebben invloed op de knoopwaarde. De P+R is bedoeld voor de regio, want deze is alleen toegankelijk vanaf de A10. De P+R stimuleert dus de modal shift, stimuleert het ov-gebruik vanaf station Noord voor de regio en stimuleert de actieve modaliteiten op stadsdeelniveau en lokaal niveau. De multimodaliteit zorgt voor de overstap op een ander vervoersmiddel, dit heeft eveneens een relatie met modal shift, toename ov-gebruik en stimuleren actieve modaliteiten.

Externe integratie heeft een relatie met stedelijke ontwikkeling rondom de knoop. Stedelijke ontwikkeling en functiemenging hebben invloed op de plaatswaarde.



Figuur 2.4: Conceptueel model

3. Methodologie

3.1 Dataverzamelinstrument

Ik heb gekozen voor het CAN in dit onderzoek, omdat deze case een goed voorbeeld is van multimodale knooppuntontwikkeling, er is gekozen voor een integrale benadering van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

De onderzoeksmethode bestaat uit primaire dataverzameling door middel van een documentenanalyse en het houden van diepte-interviews. Als eerste heb ik een literatuuronderzoek verricht om het theoretisch kader vast te stellen. Met de documentenanalyse heb ik vooronderzoek gedaan over integrale planning rondom knooppuntontwikkeling in Nederland, trends en ontwikkelingen van mobiliteit rondom Amsterdam en het vlindermodel.

Door het houden van diepte-interviews kunnen verschillende stakeholders gevraagd worden naar hun rol in het project, en kan er gevraagd worden naar onderbouwing van stellingen en argumenten en toelichtingen waar nodig is. Met de diepte-interviews moeten antwoorden worden verkregen op de vragen hoe integraal het planningsproces bij het CAN is, in hoeverre er sprake is van een TOD, en wat de verwachte mobiliteitseffecten op de omgeving zijn.

Literatuuranalyse

Uit de literatuuranalyse heb ik meer inzicht gekregen in het onderwerp en dit heb ik verwerkt in deze scriptie. Vooral in de eerste twee hoofdstukken heb ik gebruik gemaakt van de documenten. Ik heb bepaalde begrippen en kernwoorden genomen en van daaruit de literatuuranalyse gedaan. Deze begrippen zijn:

- Multimodale knooppunten
- Transit Oriented Development
- Knoopwaarde
- Plaatswaarde
- Modal shift
- Parkeren
- P+R

3.2 Documentenanalyse

De documentenanalyse is gedaan om meer inzicht in de case te krijgen. Door de documentenanalyse heb ik de literatuur beter kunnen verplaatsen naar deze case. Hierdoor heb ik ook een betere achtergrond van de context kunnen schetsen en om meer inzicht te krijgen als voorbereiding voor de diepte-interviews. De gebruikte documenten zijn:

- Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam (2005). *Beleidskader Hoofdnetten*.
- Gemeente Amsterdam, (2013). *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar - Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*.
- Ram, M., Gerretsen, P., Jaffri, S., Chorus, P., Witteman, B. and Edens, C. (2013). *Maak plaats!*. 1st ed. Haarlem: Provincie Noord Holland.
- Soeters van Eldonk Ponc architecten (2003). *Centrum Amsterdam Noord Kloppend Hart van Noord*. Amsterdam: Rijnja Repro.
- Tan, W, Hans R. A Koster, and Hoogerbrugge. *Knooppuntontwikkeling In Nederland*. 1st ed. Den Haag: Platform31, 2013. Print.
- Vereniging Deltametropool (2013). *Knooppuntenmilieus*.

3.3 Diepte-interviews

Voor de diepte-interviews zijn verschillende stakeholders nodig om de gestelde deelvragen te beantwoorden. Interviews met de gemeente Amsterdam, projectmanager en verkeersadviseur, Vereniging van Eigenaren, Metro en Tram, de vervoerregio en de bewonersvereniging zijn nodig om een complete dataverzameling te verkrijgen. De Vereniging van Eigenaren bestaat uit de eigenaren die panden bezitten in het winkelcentrum. De voorzitter van de Vereniging van Eigenaren is onafhankelijk tussen de gemeente en de eigenaren omdat hij geen eigenaar is en geen winkelier is. Metro en Tram is een onderdeel van de gemeente Amsterdam, GVB is de openbaar vervoerder van de metro en tram. Ik heb met de volgende mensen een interview gehouden:

- De projectmanager van het CAN
- De voorzitter van de Vereniging van Eigenaren
- Een eigenaar van een pand in het winkelcentrum, ook lid van ondernemersvereniging
- Een verkeersadviseur van de gemeente en accounthouder in stadsdeel noord
- Een (communicatie) medewerker van Metro en Tram, gericht op de Noord/Zuidlijn

Ook heb ik geprobeerd een interview te houden met de vervoerregio of GVB (metro en tram). Na meerdere keren via mail en telefonisch te hebben geprobeerd is het uiteindelijk niet gelukt om een interview te houden met de vervoerregio en GVB.

Andere betrokken stakeholders in het gebied zijn verschillende bewonersverenigingen (per wijk), projectontwikkelaars (ProWinko is ontwikkelaar van het winkelcentrum) en aannemers. Vanwege beperkte tijd en de andere focus van dit onderzoek heb ik geen interviews met deze stakeholders gehouden.

De data-analyse van de diepte-interviews is gedaan door het transcriberen en coderen van de vragen en de interviews zo met elkaar te vergelijken en met de theorie te vergelijken. Voor het coderen worden kernwoorden uit de literatuur en uit de vraagstelling gebruikt om de interviews op die onderwerpen met elkaar te vergelijken en analyseren. De codes die ik heb gebruikt om mijn interviews te coderen zijn:

- Mobiliteitseffecten
- Parkeren
- TOD
- Toegevoegde waarde voor de omgeving
- Vlindermodel (knoopwaarde/plaatswaarde)
- Winkelcentrum
- Modal shift / P+R
- Actieve modaliteiten
- Integrale planning / stakeholders
- Interne integratie
- Externe integratie

Om een overzicht van de verschillende schalen die terugkomen in dit onderzoek te krijgen heb ik GIS kaarten gemaakt van de verschillende modaliteiten op regionaal niveau, stadsniveau en lokaal niveau. Vanwege gebrek aan tijd zijn de kaarten gebaseerd op hemelsbrede afstanden in plaats van reistijden. De interview guide zit in de bijlage (9.1).

4. Integratie in Centrumgebied Amsterdam Noord

4.1 Inleiding

De integratie van het CAN wordt besproken in dit hoofdstuk. De samenwerking tussen verschillende stakeholders is van belang. Worden de verschillende partijen betrokken in de planvorming en kan er inspraak geleverd worden?

Ook de integratie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling wordt besproken. De interne en externe integratie zijn van belang om te bepalen of hier sprake is van TOD (Heeres et al., 2012). De knoop- en plaatswaarde zijn relevant voor multimodale knooppuntontwikkeling. Aan de hand van de kenmerken uit het vlindermodel (2.5) worden de knoop- en plaatswaarde besproken.

4.2 Samenwerking tussen de stakeholders

Er zijn veel stakeholders betrokken in het te ontwikkelen CAN gebied. De gemeente Amsterdam is de opdrachtgever en overlegt met deze stakeholders.

Uit het interview met de verkeersadviseur van de gemeente Amsterdam kwam naar voren dat er bij de gemeente Amsterdam op het gebied van verkeer een verplaatsing gaande is van decentralisatie naar centralisatie. De centrale stad wordt belangrijker en de beslissingen worden vanuit de centrale stad genomen. Dit heeft onder andere te maken met het mobiliteitsvraagstuk hoe Amsterdam de komende jaren goed bereikbaar te houden. Waar voorheen de stadsdelen eigen financiën hadden worden de financiën gecentraliseerd. Dit moet zorgen voor een meer eerlijke verdeling tussen de stadsdelen. Stadsdeel Zuid had namelijk veel geld en dus gingen wegen daar in een korte tijd vaak over de kop, terwijl er in stadsdeel Noord weinig financiële mogelijkheden waren om de wegen te onderhouden (Verkeersadviseur, gemeente Amsterdam).

De voorzitter van de Vereniging van Eigenaren is een onafhankelijk persoon tussen de gemeente en de winkeliers. Volgens hem was er in het verleden een integrale aanpak met betrekking tot hun inspraak in het winkelcentrum. Nu is dat niet meer het geval. De plannen voor het winkelcentrum zijn de afgelopen jaren flink gewijzigd en zijn nog steeds aan verandering onderhevig. Alleen vindt de Vereniging van Eigenaren dat er te weinig overleg en inspraak plaatsvindt. Ook de centralisatie binnen de gemeente vinden ze geen goede ontwikkeling.

*“Het wordt puur centraal vanuit Amsterdam geregeld. Er is hier zo veel bevoegdheid weggehaald, er is nauwelijks wat overgebleven.”
(Voorzitter Vereniging van Eigenaren)*

Ook vindt de Vereniging van Eigenaren dat er niet echt een integrale aanpak is tussen infrastructuur en stedelijke ontwikkeling. De plannen liggen vast in bestemmingsplannen, wat door stadsontwikkelaars is gedaan. Wel is de gemeente bezig met een nieuw bestemmingsplan waarin wijzigingen zijn opgenomen. In het nieuwe bestemmingsplan vindt de voorzitter van de Vereniging van Eigenaren dat er niet genoeg flexibiliteit is geweest, hun wensen zijn niet meegenomen.

*‘Dus daar kun je zeggen van, integraal? Hoe? Het ligt vast. Nou parkeren? Ligt vast. Logistiek, de toegangen? ... maar de gemeente is toch altijd leidend.’
(Voorzitter Vereniging van Eigenaren)*

Het winkelcentrum is een interessant gebied, omdat het een aantrekkingskracht kan hebben op gebruikers van de metro, de bewoners van stadsdeel Noord en de regio. De winkeliers

en (sommige) eigenaren van het winkelcentrum hebben een groot belang bij de ontwikkeling van het winkelcentrum vanwege de omzetten (Voorzitter Vereniging van Eigenaren). Ook de gemeente heeft belang hierbij, want het winkelcentrum moet mensen trekken naar het CAN. Het winkelcentrum was een regionaal winkelcentrum, veel mensen die in havengebieden werkten woonden buiten Amsterdam. Die woonden in plaatsen zoals Purmerend en Monnickendam. Zij kwamen altijd met de auto naar het winkelcentrum, maar door de ontwikkeling van de winkelcentra in die gebieden zelf is die groep afgenomen (Verkeersadviseur, gemeente Amsterdam).

De ontwikkelaars (eerst ING en later Syntrus Achmea) zouden een overeenkomst moeten krijgen met de eigenaren om de panden over te nemen, maar dat is ze niet gelukt. De meest genoemde oorzaak hiervoor is de krediet- en kantorencrisis.

‘... door de hele crisis is daar niks van terechtgekomen. Dat is het probleem, want als Achmea de middelen had gekregen dan was het pleindeel waar de markt zit bebouwd geweest.’ (Voorzitter Vereniging van Eigenaren)

Daarna kwam de ontwikkelaar ProWinko, die zou een goed plan maken om het verouderde winkelcentrum op te knappen. De eigenaren van het winkelcentrum zouden daarvoor tot een overeenkomst moeten komen met de ontwikkelaars, maar dat is niet gelukt (Projectmanager CAN). Een deel van de eigenaren bestaat uit grotere vastgoedpartijen, zij hebben minder belang bij de ontwikkeling van het winkelcentrum. De verkeersadviseur van de gemeente Amsterdam geeft aan dat juist die partijen meegekregen moeten worden, maar het is ProWinko nog niet gelukt om deze partijen mee te krijgen.

‘Ze missen een grote leider, of een grote partij die zegt: “we gaan die kant op met zijn allen”.’ (Verkeersadviseur, gemeente Amsterdam)

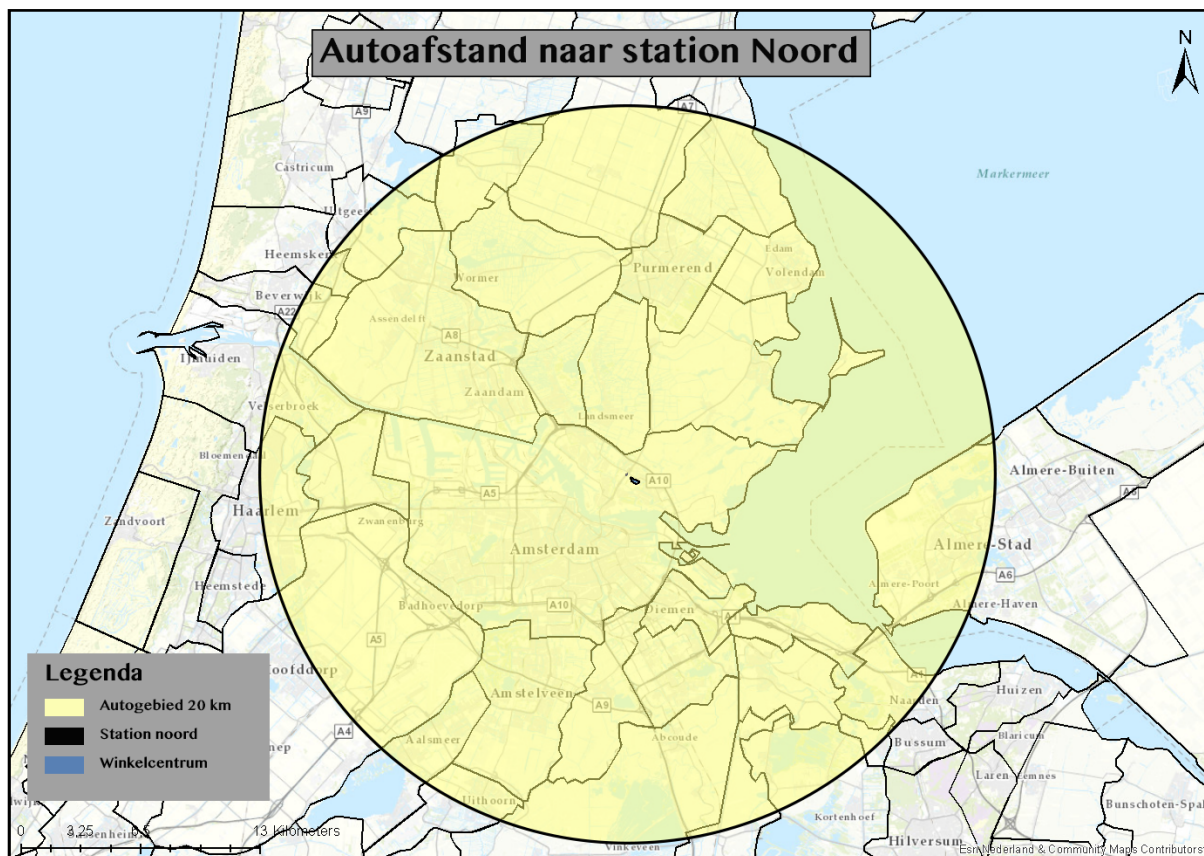
De gemeente wilt graag dat de ontwikkelaar die grote leider is en de eigenaren mee weet te krijgen.

De projectmanager vindt het CAN een integrale gebiedsontwikkeling omdat er veel samenhang is tussen verschillende onderdelen van het gebied. Omdat dit zo'n groot project is en verschillende onderdelen op verschillende tijden worden gerealiseerd moet er goed worden gecommuniceerd tussen de partijen. Wat betreft de ontwikkeling en indeling van het gebied spelen projectontwikkelaars een belangrijke rol. De gemeente is afhankelijk van de ontwikkelaars voor de financiering. Deze partijen zijn winstgericht, de omzet van de grond is hun drijfveer om te ontwikkelen (verkeersadviseur, gemeente Amsterdam).

De indruk wekt dat er in de beginfase is er een integrale benadering was. Stakeholders gaven hun wensen aan. Deze werden geïntegreerd in de plannen die gemaakt werden. In een later stadium is er minder flexibiliteit en inspraak mogelijk.

4.3 Interne integratie Centrumgebied Amsterdam Noord

Interne integratie is de integratie binnen de sector infrastructuur. In de huidige situatie, voor de komst van het metrostation, is het Buikslotermeerplein met het Waddenwegviaduct alleen een busknooppunt. Er is wel een frequente verbinding met het centraal station

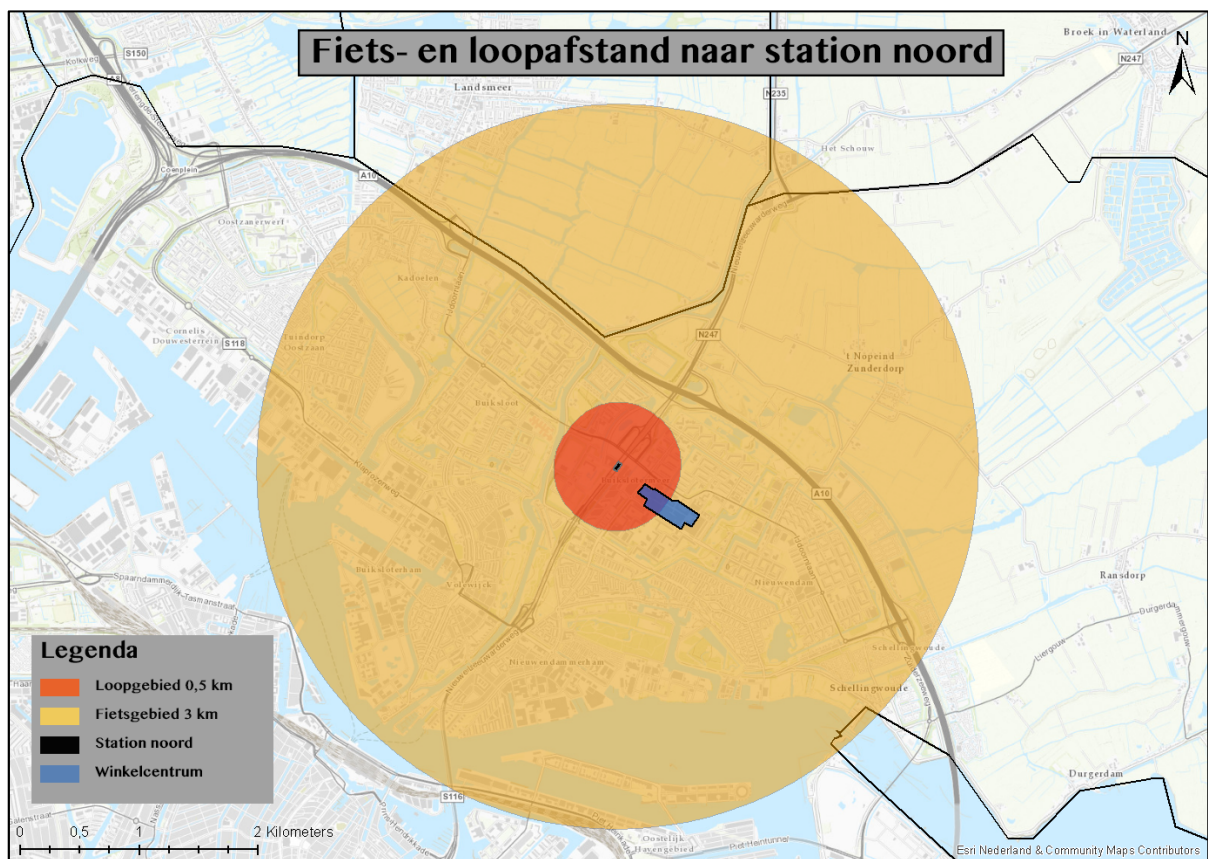


Figuur 4.1: Autoafstand naar station Noord

(verkeersadviseur, gemeente Amsterdam). Er zijn ook nog diverse verbindingen naar overige richtingen. In de situatie voor de komst van het metrostation is er weinig interne integratie. Het knooppunt is gericht op de bus en voetgangers. Er is geen P+R en bij het busknooppunt zijn geen fietsenstallingen. In figuur 4.1 is het autogebied te zien. In de werkelijkheid is de afstand hoger en rekening houdend met mogelijke congestie, stoplichten en dergelijke verwacht ik dat de gemiddelde reistijd rond een half uur ligt. Vanuit de noordkant is de verwachte reistijd lager dan vanuit de zuidkant. Dit komt door de goede aansluiting van het CAN op de A10. Een autoreistijdkaart zou aan de zuidkant een hogere reistijd geven dan aan de noordkant bij dezelfde afstand die afgelegd wordt.

Met de komst van het metrostation is er sprake van interne integratie. Met de hoogwaarde Noord/zuidlijn en het busstation is de ov-verbinding goed. Er komen ook twee oost-west HOV buslijnen ten westen van het CAN (verkeersadviseur, gemeente Amsterdam).

Het autonetwerk van het CAN gebied is goed. De verbinding met de ringweg is goed met de Nieuwe Leeuwarderweg die de A10 doorkruist. De Nieuwe Leeuwarderweg is een corridor, dit is een belangrijke verbinding in Amsterdam-Noord. Zo'n corridor heeft minder afslagbewegingen en de maximumsnelheid is 50 km/u of meer (Beleidskader Hoofdnetten, 2005). Ook zijn er veel parkeerplaatsen in het CAN, weliswaar tegen betaling, maar de tarieven van 1 euro 30 voor drie uur zijn relatief laag en er is altijd plek (Voorzitter Vereniging van Eigenaren). De P+R plekken zijn bedoeld voor het woon-werkverkeer en toeristen, dus de P+R is voornamelijk voor de regio bedoeld. De P+R is alleen bereikbaar vanaf de A10, op deze manier wordt voor de bewoners van Amsterdam-Noord gestimuleerd om met de fiets te gaan.



Figuur 4.2: Fiets- en loopafstand naar station Noord

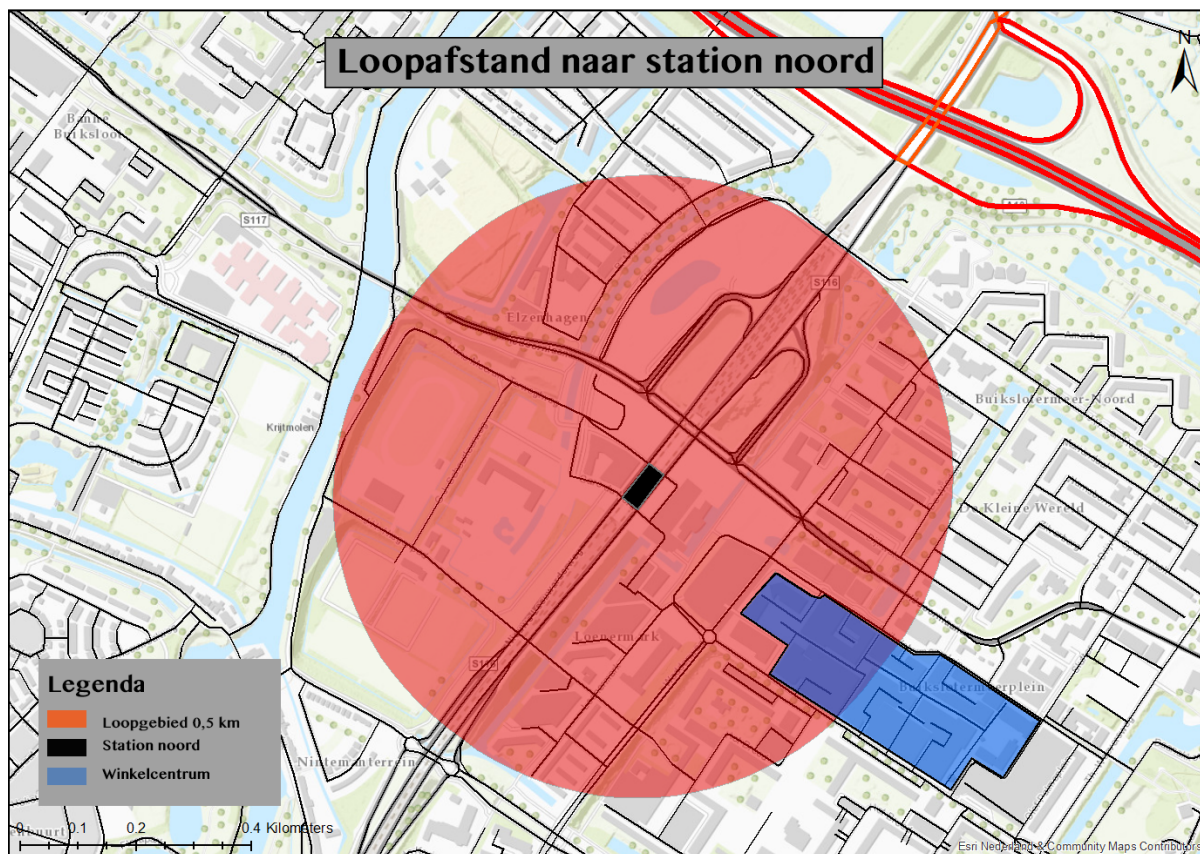
De fiets wordt gefaciliteerd met een grote fietskelder en gestimuleerd door autoverkeer naar de P+R alleen toegankelijk te maken vanaf de A10 (projectmanager CAN).

In figuur 4.2 zie je het gebied waarin men met de fiets en lopend binnen een bepaalde tijd deze afstand kan afleggen. Dit is de loop en fiets urban fabric. Het gebied is met een hemelsbrede afstand berekend dus de werkelijke afstand die afgelegd wordt is hoger dan de figuur doet vermoeden. Het fietsgebied is 3 km hemelsbreed, dit is via de fietsroutes wel binnen een half uur af te leggen met een snelheid van 12 km/h.

In figuur 4.3 zie je het loopgebied naar het metrostation. De straal van dit gebied is 500 meter, met een gemiddelde snelheid van 6 km/h is dit gebied in ongeveer 5 minuten te lopen. Wat opvalt is afstand van het station tot het winkelcentrum. Het is zeker 300 meter lopen vanaf het station voordat het winkelcentrum bereikt is.

Zoals in de figuur te zien is, is vrijwel heel Amsterdam-Noord binnen fietsafstand van het metrostation. De universele “travel-time budget” is een uur (2.6). Het vortransport naar de metro is op basis van figuur 4.1 t/m 4.3 niet langer dan een half uur voor deze modaliteiten. De metro rijdt van Noord naar Zuid in ongeveer een kwartier (Metro en Tram, gemeente Amsterdam). Dan is er nog ongeveer een kwartier over om binnen de reistijd van een uur te blijven.

Rondom het metrostation wordt dicht bebouwd en er is aandacht voor functiemenging (Stedenbouwkundig Plan, 2003). De functies die er komen zijn: wonen, werken, horeca met retail, onderwijs en expositieruimte. Interne integratie heeft een relatie met de knoopwaarde zoals in het conceptueel model staat beschreven (2.7). Volgens het knoop-plaats model en



Figuur 4.3: Loopafstand naar station Noord

daaruit volgend het vlindermodel, bestaat een knooppunt uit een knoopwaarde en een plaatswaarde. Volgens het vlindermodel (figuur 2.3) wordt de knoopwaarde gekenmerkt door: het langzaam verkeersnetwerk, het openbaar vervoersnetwerk en het autonetwerk. Het langzaam verkeer wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. Er zijn plannen om (ov)-fietsverhuur te faciliteren in het stationsgebied maar de precieze invulling van de ruimtes in de stationshal is nog niet zeker (Metro en Tram, gemeente Amsterdam). Voor voetgangers zijn de buslijnen redelijk bereikbaar. Alleen is het loopgebied niet aantrekkelijk om doorheen te lopen. De looproutes worden aantrekkelijker gemaakt door tijdelijke initiatieven bij het Waddenwegviaduct zoals het plaatsen van boombakken, het schilderen van het Waddenwegviaduct en het plaatsen van lampjes in een bomerij (projectmanager CAN). Het openbaar vervoersnetwerk bestaat uit het metrostation Noord en het busstation. De frequentie van de metro en buslijnen is hoog. De metro gaat alleen richting het zuiden, want station Noord is de eindhalte. De bussen gaan voornamelijk naar de overige richtingen en gaan aanzienlijk minder naar het centraal station zoals voorheen. Volgens de projectmanager van het CAN zit het met het aanbod van verschillende modaliteiten zeer goed. Voor stadsdeel Noord worden de fiets en het lopen de meest aannemelijke modaliteiten om naar het stationsgebied te gaan.

4.4 Externe integratie Centrumgebied Amsterdam Noord

In de plannen voor het CAN gebied wordt infrastructuur gecombineerd met verschillende ruimtelijke functies (1.2). Externe integratie gaat over de integratie van infrastructuur en

ruimtelijke ontwikkeling. De plaatswaarde geeft aan in hoe de dichtheid en menging van functies rondom een knooppunt is. De plaatswaarde heeft een samenhang met externe integratie. Het vlindermodel kenmerkt de plaatswaarde door: de nabijheid van functies, de intensiteit van de activiteiten en de menging van de inwoners en werknemers (figuur 2.3). De nabijheid gaat over de intensiteit van gebruik in de eerste 300 meter ten opzichte van het totaal. Rondom het metrostation wordt dicht bebouwd. Het gebied rondom het metrostation is hoog stedelijk met een Floor Space Index van 5 (Projectmanager CAN). Deze dichtheid komt voor in metropolitane steden. Aan de andere kant zijn er ook delen in het CAN gebied binnen de straal van 300 meter waar lang niet zo dicht bebouwd wordt. Voor TOD is het gebied niet dicht genoeg ontwikkeld, aldus een verkeersadviseur van de gemeente Amsterdam. Met de wijken Noorderkwartier en Elzenhagen Noord is het TOD concept gedeeltelijk aan de kant geschoven. Die wijken zijn niet dicht genoeg bebouwd als je TOD echt wilt toepassen.

'Dit is gewoon een Vinexwijk wat je vlak naast een openbaarvervoersknooppunt hebt gebouwd' (Verkeersadviseur, gemeente Amsterdam)

Daar had meer uit gehaald kunnen worden maar door de crisis was men al blij dat er iets ontwikkeld zou gaan worden. De verdichting rondom het station heeft niet zozeer te maken met de nabijheid van een ov-knooppunt, maar meer met de vraag naar woningen, de woningbouwopgave en de inhaalslag die gemaakt moet worden. De verwachte bevolkingsgroei van Amsterdam-Noord is van ongeveer 90.000 inwoners in 2015 naar ruim 110.000 inwoners in 2030 (OIS Amsterdam, 2015). Naast wonen zijn andere functies ook een kenmerk van het vlindermodel. De intensiteit van de functies (zie 5.1) is nog niet duidelijk. Daarover wordt een nieuw bestemmingsplan geschreven.

Hoe de menging van de inwoners en werknemers zal zijn is nog niet precies te zeggen aangezien het gebied nog ontwikkeld moet worden. De nadruk in de plannen ligt wel op woningen, dus de verwachting is dat de menging niet groot zal zijn. Wel zal het ROC, dit is een school, zorgen voor enige menging.

Wat in al de interviews terugkomt is de impact die de crisis heeft gehad op het tegenvallen van de ontwikkelingen in het CAN. Door de crisis zijn de ontwikkelingen ten eerste verlaat, de Noord/Zuidlijn is volgens de planning af in juni 2018. Ten tweede, de ontwikkeling van het winkelcentrum is niet doorgedaan omdat de ontwikkelaars de panden niet volledig konden overnemen, de prijzen waren dusdanig gezakt dat sommige eigenaren hun panden niet meer kwijt konden. Ten derde, een deel van de bebouwing is minder intensief dan gepland was voor de crisis.

Het winkelcentrum ligt ongeveer op 300 meter afstand van het metrostation. In het gebied tussen het metrostation en het winkelcentrum is relatief weinig bebouwing gepland. De bedoeling is wel dat dit stuk intensief bebouwd wordt. Ook de Euroscop ligt in dit tussengebied, dit zou wel bezoekers naar het winkelcentrum kunnen trekken.

De voornaamste functie van het CAN is wonen, aangezien er 4000 woningen worden gerealiseerd (gemeente Amsterdam, 2017). Ook het winkelcentrum moet een grote rol gaan spelen in het CAN. Het winkelcentrum zou volgens het bestemmingsplan uitgebreid worden waardoor het direct zou aansluiten op het stationsgebied. Deze uitbreiding van het winkelcentrum is niet gelukt (4.1). Dit betekent dat er tussen het winkelcentrum en het stationsgebied voorlopig nog een tussengebied is met weinig bebouwing en weinig functies. Wel begint eind 2017 de bouw van de megabioscoop Euroscop. De Euroscop komt tussen het stationsgebied en de markt te liggen (figuur 1). De verwachting is dat de Euroscop 500.000 bezoekers zal trekken per jaar (projectmanager CAN). Doordat de

Euroscoop dicht bij het winkelcentrum zit is de verwachting dat een deel van die consumenten ook naar het winkelcentrum zullen gaan.

De projectmanager ziet mogelijkheden om van het winkelcentrum een regionaal winkelcentrum te maken. Door de goede autobereikbaarheid en ov-bereikbaarheid ben je goed ontsloten met je wonen, werkomgeving en de Euroscoop gaat erbij "floreren". Voor de regio is het CAN goed bereikbaar met de ligging aan de A10 en de parkeergelegenheid. Alleen volgens de winkeliers trekt de parkeergelegenheid bij het winkelcentrum geen klanten. Volgens de winkeliers heeft een parkeerbeleid van eerste uur gratis parkeren een groter effect dan het huidige parkeerbeleid van 1 euro 30 voor drie uur parkeren. Slecht onderhoud van de parkeerplaatsen waar betaald parkeren is heeft volgens winkeliers een negatief effect waardoor mensen geneigd zijn om ergens anders te winkelen.

...die betaald daar 6 euro parkeren in die parkeergarage van Q-park. ... moet je eens kijken wat een faciliteiten, mooi verlicht, prachtig, ik loop zo de roltrap op het pand in. Dat heb ik in Noord niet. (Eigenaar van pand, voormalig winkelier)

Op dit moment hebben de gemeente en de eigenaren beide een opdracht tot onderzoek gegeven over de toekomst van het winkelcentrum. Moet het een stadsdeelcentrum worden of een regionaal centrum. Ondanks alle goede bedoelingen voor dit gebied ontstaat toch de indruk dat een duidelijke regie ontbreekt.

5. Mobiliteitseffecten

5.1 Inleiding

De komst van de Noord/zuidlijn en de verdere ontwikkelingen van het CAN hebben effecten op de mobiliteit op meerdere schaalniveaus. Er komen vervoersstromen vanuit de regio ten noorden van Amsterdam de stad binnen. Vooral de spits is een belangrijk issue voor de mobiliteit rondom Amsterdam; op de A10 staat het vast tijdens de spits. Ook op stadsdeelniveau en lokaal niveau zullen er veranderingen met betrekking tot de mobiliteit plaatsvinden.

5.2 Mobiliteitseffecten op regionaal, stedelijk en lokaal niveau

Op regionaal kan de metro een goed alternatief zijn voor de pendel uit de regio ten noorden van Amsterdam naar Amsterdam Zuid of het centraal station. In de ochtend- en avondspits staan er files op de A10. Met een reistijd van ongeveer 16 minuten van Noord naar Zuid en 4,5 minuten van Noord naar het centrum lijkt de metro een goed alternatief voor de auto. De lage tarieven voor de P+R maakt de modal shift nog aannemelijker (4.3). De voorzitter van de Vereniging van Eigenaren heeft nog zijn twijfels over een toename in P+R gebruikers. De P+R plekken waren namelijk weinig bezet de afgelopen jaren. Hij vraagt zich of mensen zich uit de auto laten halen om eerst met de bus en daarna met de metro verder te gaan.

‘Omdat de metro een snelle verbinding heeft? Er was hier een prima busverbinding met 30 verschillende bussen, maar wie weet, het zou prachtig zijn.’

(Voorzitter Vereniging van Eigenaren)

De Euroscop met de verwachte 500.000 bezoekers per jaar moet ook mobiliteitsstromen vanuit de regio of de stad veroorzaken (Metro en Tram, gemeente Amsterdam). Ook het parkeerbeleid van Amsterdam met het verminderen van het aantal parkeerplekken zou het gebruik van andere modaliteiten moeten stimuleren. Dit komt overeen met de literatuur over de modal shift (Chatman, 2013 in Langlois et al., 2015). De gemeente Amsterdam heeft als parkeerbeleid om de stad uiterlijk 2025 fors autoluw te maken. Dit houdt in dat de straatparkeerplekken verminderd worden en dat parkeergarages beter benut worden en het aantal inpandige parkeerplekken wordt uitgebreid (Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar, 2013). In het CAN gebied worden de parkeernormen flink teruggeschoefd, voor sociale huurwoningen gaan de parkeerplaatsen van 0,6 naar 0,1 parkeerplaats per sociale woning. Voor de vrije sector gaat de parkeernorm van 1 naar 0,6 parkeerplaats per woning (Voorzitter Vereniging van Eigenaren). Hierdoor zal het aanschaffen van een auto, helemaal voor de bewoners van de sociale huurwoningen, een stuk minder aantrekkelijk zijn.

Op stadsniveau zal de metro een potentieel alternatief worden voor het autoverkeer wat het centrum van Amsterdam in gaat. Via de P+R kan de auto goedkoop in Noord worden neergezet en vervolgens kan men met de metro binnen 5 minuten in het centrum zijn. De reistijd met de auto naar het centrum is langer en je betaald de hoofdprijs om de auto kwijt te kunnen (Metro en Tram, gemeente Amsterdam). Met het openbaar vervoer voordat de metro rijdt gaat het woon-werkverkeer vanuit de regio of stadsdeel Noord eerst naar het centraal station. Van daaruit gaat men verder met de bus of tram. Deze lijnen gaan ongeveer om het kwartier. De metro zal al snel een tijdswinst van 10 a 15 minuten hebben naar de Zuidas en naar het Rokin, waar een metrostation komt is de metro helemaal ideaal (Metro en Tram, gemeente Amsterdam).

Op lokaal niveau is de verwachting dat het CAN gebied aantrekkelijk wordt voor fietsers en voetgangers. Zoals in figuur 4.2 is weergegeven, is bijna heel stadsdeel Noord binnen fietsafstand van het metrostation. De fietsverbinding, tevens de oost-west verbinding, wordt

verbeterd met de nieuwe fietsbrug en -fietsroute. Er komt ook een grote fietskelder in het stationsgebied (Projectmanager CAN). Voorheen waren er geen fietsenstalling bij het knooppunt. Ook de fiets- en voetgangersverbinding langs het Noord-Hollandskanaal (figuur 1) zal het gebied aantrekkelijker moeten maken (Verkeersadviseur, gemeente Amsterdam).

6. Conclusie

In het begin van het onderzoek is de onderzoeksvraag met de deelvragen gesteld. De eerste deelvraag is: In hoeverre is er samenwerking tussen de stakeholders?

In dit onderzoek zijn alleen de gemeente, de winkeliers en de Vereniging van Eigenaren geïnterviewd. Hieruit bleek dat er in de beginfase van het CAN flexibiliteit in de plannen was. De stakeholders konden hun wensen aangeven en die wensen werden meegenomen in de plannen. In een later stadium waren de plannen minder flexibel en werd de input van de stakeholders voor het winkelcentrum minder meegenomen.

De volgende deelvraag is: In hoeverre is er sprake van interne en externe integratie in het te ontwikkelen CAN?

Het CAN heeft een goede knoopwaarde en een redelijke plaatswaarde. Het CAN kan gezien worden als een TOD. Er zijn snelle overstapmogelijkheden op verschillende modaliteiten en er is dichte bebouwing rondom het station. De stedelijkheid rondom het stationsgebied is niet overal hoog. Een deel is hoog stedelijk maar het Noorderkwartier en Elzenhagen Noord zijn minder stedelijk. Dit heeft te maken met de economische crisis. Het CAN gebied is voor de omwonenden goed bereikbaar met de auto via de A10 en de hoofdwegen die aansluiten op de Nieuwe Leeuwarderweg. De fiets- en voetgangersverbindingen worden verbeterd waardoor het gebied goed bereikbaar is voor de omwonenden. De interne integratie is hoog, de externe integratie lijkt nog te kort te schieten. Ook lijkt het winkelcentrum nog te weinig bij het stationsgebied aan te sluiten.

De volgende deelvraag is: Wat zijn de verwachte mobiliteitseffecten van het CAN op de omgeving op regionaal, stedelijk en lokaal niveau?

De mobiliteitseffecten op regionaal niveau zullen het meeste betrekking hebben op de P+R. De pendel uit de regio kan de auto goedkoop kwijt op de P+R en gaat dan via de metro verder. Dit levert een tijdsinstaat op en het bespaard geld. Ook de afname van parkeergelegenheid bij woningen in het CAN zal de modal shift moeten stimuleren. Op stedelijk niveau moet dit leiden tot een afname van het autoverkeer in het centrum. Door de tijdsinstaat en het goedkope parkeertarief is de P+R aantrekkelijk om vervolgens de metro te nemen. Op lokaal niveau is de fiets- en voetgangersverbinding aantrekkelijker gemaakt. De verwachting is dat deze actieve modaliteiten veel door omwonenden van het CAN zullen worden gebruikt.

De volgende deelvraag is: Wat is de toegevoegde waarde van het CAN voor stadsdeel Noord?

Het CAN gebied zal vooral een toegevoegde waarde hebben voor de stad om het woningvraagstuk op te lossen. De toegevoegde waarde van het CAN voor stadsdeel Noord is de goede metroverbinding met de rest van de stad. Het CAN moet een aantrekkelijk gebied worden als alternatief voor het drukke centrum van Amsterdam. Ook moet de metro een alternatief worden voor de auto voor de regio en op stadsdeelniveau. Dit komt overeen de theorie van de urban fabrics. Door het combineren van de urban fabrics kan de "travel-time budget" beter benut worden.

De laatste deelvraag is: Is het CAN een integraal project, in welke opzichten?

De integratie tussen ruimte en infrastructuur vindt wel plaats in het CAN gebied. Het CAN is integraal in het opzicht dat er interne en externe integratie is. Ook is er in het begin voldoende inspraak geweest. Later in het proces waren de plannen rondom het winkelcentrum minder flexibel. In het CAN lijkt de Noord/Zuidlijn centraal in de ontwikkeling. Dit kenmerkt 'area-oriented development'. Het CAN gebied heeft meer weg van 'area-oriented development' dan 'area development'.

Integrale planning is belangrijk om de ruimte rondom een knooppunt in te vullen op de manier dat de knoop zo goed mogelijk wordt benut. Als het knooppunt goed wordt benut

wordt de knoop voldoende gevoed met verschillende functies en zullen er snelle overstapmogelijkheden zijn. Dit zal moeten leiden tot een modal shift. De modal shift zorgt dan weer voor een afname van autoverkeer in de stad. Er is dus een relatie te leggen tussen integrale planning en de mobiliteitseffecten van een multimodaal knooppunt.

7. Discussie

Als eerste een reflectie op het onderzoeksproces. Wat beter had gekund was eerder beginnen met de literatuuranalyse en documentenanalyse. Met de basis van deze analyses zou ik de diepte-interviews efficiënter kunnen houden door meer kernwoorden toe te passen in de interviews. Ook het houden van diepte-interviews had beter eerder gekund. Doordat ik aan de late kant was, was het de vakantieperiode en toen waren veel stakeholders niet bereikbaar. Wat goed ging was het houden van de diepte-interviews. Ik had toch nog veel relevante informatie voor dit onderzoek weten te krijgen.

De resultaten zullen wel in enig perspectief moeten worden geplaatst. De belangrijkste stakeholders betrokken in deze scriptie zijn de gemeente en betrokkenen bij het winkelcentrum. Door beperkte tijd is het niet gelukt om met bewonersgroepen, vervoerders en projectontwikkelaars te praten. Voor vervolgonderzoek zouden deze groepen moeten worden meegenomen om een compleet beeld te krijgen.

Uit dit onderzoek is gebleken dat er kansen liggen op het gebied van P+R. Als er goed wordt ingespeeld op de vraag van de potentiële P+R gebruikers kan dit de A10 ontlasten en zorgt het voor meer reizigers in het stationsgebied. Hierdoor kan de knoop verder groeien.

Het CAN is nog in ontwikkeling, de metro rijdt volgens de planning in juli 2018 en er is nog onduidelijkheid over het winkelcentrum. Er is dus de mogelijkheid om een deel van de invulling van het CAN te bepalen. Er liggen kansen om de plaatswaarde te verbeteren, zeker omdat TOD deels aan de kant is geschoven met de wijken Elzenhagen Noord en het Noorderkwartier. Elzenhagen Zuid heeft wel weer een hoge dichtheid, maar in de nog relatief “lege” gebieden liggen kansen om de plaatswaarde te verhogen. Het CAN is dus een gebied met veel potentie en de komende jaren zullen uitwijzen of die Noord/zuidlijn het de moeite waard is geweest.

8. Referenties

- Bertolini, L. (1999). Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice and Research*, 14(2), pp.199-210.
- Clifford, N. , French, S. and Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. Second edition. Londen: Sage Publications
- Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam (2005). *Beleidskader Hoofdnetten*.
- Gemeente Amsterdam (2017). *Centrumgebied Amsterdam Noord: ontwikkeling nieuw stedelijk centrum*. Geraadpleegd op 06-03-2017 via <https://www.amsterdam.nl/projecten/centrumgebied/>
- Gemeente Amsterdam, (2013). *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar - Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*.
- Guthrie, A. and Fan, Y. (2016). Developers' perspectives on transit-oriented development. *Transport Policy*, 51, pp.103-114.
- Heeres, N., Tillema, T. and Arts, J. (2012). Integration in Dutch planning of motorways: From “line” towards “area-oriented” approaches. *Transport Policy*, 24, pp.148-158.
- Higgins, C. and Kanaroglou, P. (2016). A latent class method for classifying and evaluating the performance of station area transit-oriented development in the Toronto region. *Journal of Transport Geography*, 52, pp.61-72.
- Kamruzzaman, M., Shatu, F., Hine, J. and Turrell, G. (2015). Commuting mode choice in transit oriented development: Disentangling the effects of competitive neighbourhoods, travel attitudes, and self-selection. *Transport Policy*, 42, pp.187-196.
- Langlois, M., van Lierop, D., Wasfi, R. and El-Geneidy, A. (2015). Chasing Sustainability: Do newcomers in TODs adopt more sustainable modes of transportation? *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2531, pp.83-92.
- Newman, P., Kosonen, L. and Kenworthy, J. (2016). Theory of urban fabrics: planning the walking, transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency. *Town Planning Review*, 87(4), pp.429-458.
- OIS Amsterdam (2015). *Explosieve groei houdt aan: 871.000 Amsterdammers in 2020*. Geraadpleegd op 11-06-2017 via <http://www.ois.amsterdam.nl/nieuwsarchief/2015/explosieve-groei-houdt-aan-871000-amsterdammers-in-2020>
- Ram, M., Gerretsen, P., Jaffri, S., Chorus, P., Witteman, B. and Edens, C. (2013). *Maak plaats!*. 1st ed. Haarlem: Provincie Noord Holland.
- Ratner, K. and Goetz, A. (2013). The reshaping of land use and urban form in Denver through transit-oriented development. *Cities*, 30, pp.31-46.

Soeters van Eldonk Ponec architecten (2003). *Centrum Amsterdam Noord Kloppend Hart van Noord*. Amsterdam: Rijnja Repro.

Tan, W., Bertolini, L. and Janssen-Jansen, L. (2014). Identifying and conceptualising context-specific barriers to transit-oriented development strategies: the case of the Netherlands. *Town Planning Review*, 85(5), pp.639-663.

Tan, W, Hans R. A Koster, and Hoogerbrugge. *Knooppuntontwikkeling In Nederland*. 1st ed. Den Haag: Platform31, 2013. Print.

Vereniging Deltametropool (2013). *Knooppuntenmilieus*.

9. Bijlagen

9.1 Interview guide

Introductie

- Kunt u zichzelf voorstellen?
- Hoe lang bent u al betrokken bij dit project?
- Wat voor ervaringen heeft u bij voorgaande projecten?

Bijdrage aan project

- Wat is uw rol in het project?

Lokale effecten

- Wat voor verwachte gevolgen heeft de komst van het metrostation voor de omgeving?
- Wat is het belang van dit metrostation voor stadsdeel noord?
- Wat betekent de goede bereikbaarheid naar het centrum van Amsterdam voor het lokale winkelcentrum?
- Waarom lukte het ProWinko niet om een goed integraal plan voor het winkelcentrum te maken?
 - Hoe zit dat met de samenwerking van de eigenaren?
- Wat voor verwachte gevolgen heeft de komst van het metrostation voor het winkelcentrum gebied?
- Wat zijn de huidige verkeersknelpunten in het CAN gebied en de omgeving?

TOD

Er is geen standaard definitie van TOD, maar belangrijke aspecten zijn dicht bebouwde, mixed-use en voetgangersvriendelijke ontwikkeling georiënteerd op snelle overstapmogelijkheden (Higgins en Kanaroglou, 2016). Volgens Langlois et al. (2015), moet een TOD gebied binnen 10 minuten loopafstand zijn om actieve modaliteiten (fietsen en lopen) te faciliteren.

- Ziet u dit meer als TOD ontwikkeling of TAD ontwikkeling?
 - Waar hangt dat van af?
- Knoopwaarde? Plaatswaarde?
 - De knoopwaarde lijkt goed, je hebt een goed aanbod van verschillende modaliteiten. Maar de plaatswaarde lijkt wat tekort te komen. Is dat aan bod gekomen? Hoe kan daar nog winst behaald worden?
- Het winkelcentrum ligt nogal ver van het station af qua loopafstand, hoe profiteert het winkelcentrum van de gebruikers van het station?

Mobiliteitseffecten

- Wat betekent de goede autobereikbaarheid voor het CAN?
- Wat zijn de kansen en bedreigingen?
- Hoe belangrijk is de metro voor de gebieden te noorden van Amsterdam, zoals Alkmaar en Purmerend?
- Hoe zal het verkeer op de A10 zich ontwikkelen als gevolg van de NZlijn?
- Hoe zijn de ontwikkelingen van minder parkeergelegenheid en smart mobility meegenomen in het CAN gebied?
- En wat zijn de verwachte mobiliteitseffecten daarvan?

Parkeren

- Wat voor invloed heeft het nieuwe parkeerbeleid op de eigenaren?

Verkeersmodel Amsterdam

- In hoeverre is het Verkeersmodel Amsterdam gebruikt voor het CAN gebied?
- Zo niet? Dan Genmod?
- Wat zijn de belangrijkste uitkomsten van het verkeersmodel?
- Hoe draagt het verkeersmodel bij aan stimuleren Modal Shift?
- Is er ook gedacht aan een treinstation?
- Is dat te simuleren met het model?
- Wat voor effect heeft dat op het autogebruik?

Integrale planning

- In hoeverre is het mobiliteitsvraagstuk meegenomen in de ruimtelijke planning van het CAN gebied? (externe integratie)
- In welke fase van het proces?
- In hoeverre zijn de bewoners en winkeliers meegenomen in de plannen van het CAN?
- Het Grote Plein heeft nu alleen tijdelijke initiatieven, wat gaat daar uiteindelijk mee gebeuren?
- Is de fietsersbond ook betrokken (geweest) bij de plannen?
- Hoe is hun input meegenomen in de plannen?
- In hoeverre kunt u spreken van een goede samenwerking tussen de stakeholders?
- Wat had u liever anders gezien of gewild in het proces?
- Hoe zijn jullie als Metro en Tram geïnformeerd over de ontwikkelingen van het CAN?

Hoofdvraag:

In hoeverre is het te ontwikkelen Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN) te zien als een integraal project, en wat zijn de verwachte mobiliteitseffecten op de omgeving?