

## Woningbouwlocaties rond Amsterdam:

# "WAT PLANOLOGISCH WENSELIJK IS, IS FINANCIËEL CONSEQUENT ONWENSELIJK"

In het Amsterdamse stadsgewest moeten tot 2005 zo'n 90.000 woningen worden gebouwd. In de Vierde Nota Extra is een aantal locaties daarvoor aangewezen. Eenderde van de woningen zal gerealiseerd worden in Almere. Daarnaast zijn de Haarlemmermeer en Nieuw-Oost aangewezen voor elk 15.000 woningen. Nieuw-Oost, nu nog niet meer dan een deel van het IJ-meer bij Amsterdam, zal duur zijn om te ontwikkelen. De grond moet worden opgespoten en een complete infrastructuur worden ontwikkeld. De financiële haalbaarheid van deze locatie staat dan ook, zeker met maar 15.000 woningen, ter discussie.

In de Vierde Nota Extra staat: "Het kan nodig blijken te zijn om terug te vallen op wat grondkosten betreft minder dure, maar uit oogpunt van beperking van groei van de automobiliteit en van de ruimtelijke kwaliteit minder gunstige ontwikkelingsrichtingen, in het stadsgewest Amsterdam de Bovenkerkerpolder in plaats van Nieuw-Oost".

Wij spraken met de heer A. Joustra van de gemeente Haarlemmermeer en de heer P.T.M. Coenen van de gemeente Amsterdam<sup>1</sup>. Coenen verdedigt een groot Nieuw-Oost dat, met 23.000 tot 40.000 woningen, eerder financieel haalbaar is en meer mogelijkheden biedt voor hoogwaardig openbaar vervoer.

Joustra ziet meer brood in een gespreide woningbouw\* binnen de hele regio zodat ook mensen die in de snel opkomende werkgebieden aan de zuidkant van het gewest werken, op fietsafstand van hun werk kunnen wonen.

### WOONMILIEUS

Beide locaties zijn bedoeld voor de 'mid-dengroepen', waarbij de Haarlemmermeer goedkoper en Amsterdam duurder dan haar bestaande voorraad zou willen bouwen. Joustra: "De uitbreiding wordt vergelijkbaar met de bestaande woningbouw. Je moet binnen de regio verschillende milieus maken. Waar wij goed in zijn is het suburbane woonmilieu met vrij veel

groen en eengezinswoningen en dat sterk gericht is op gezinnen. We willen niet alleen voor de midden- en hogere inkomensgroepen bouwen. Uit ons woningbehoefte-onderzoek blijkt dat zo'n 60 tot 70% in de goedkopere sectoren zou moeten liggen. De contingenten worden echter op rijksniveau bepaald. We krijgen dan niet de 55% woningwetwoningen die we willen, maar hooguit zo'n 30%.

Coenen over Nieuw-Oost: "De plannen zijn nog in een studiefase, de verdeling tussen hoog- en laagbouw en tussen sociale woningbouw en vrije sector-bouw zijn nog niet exact bekend. Wel zal minstens de helft in de marktsector worden gebouwd. Om te voorkomen dat de ouder wordende jongeren blijven doorstromen naar de randgemeenten zodra ze een redelijk inkomen hebben, moeten we een aantrekkelijk, 'cosmopolitaan' woonmilieu creëren. Nieuw-Oost biedt ook de mogelijkheid; het water en de natuur kunnen tot diep in de wijk doordringen."

Bij het bepalen van nieuwe woningbouw-

locaties speelt de aanwezigheid van werkgelegenheid een belangrijke rol. Om wonen en werken af op elkaar af te stemmen, zouden beide ook in kwalitatief opzicht bij elkaar moeten passen.

### DISCREPANTIE

Opvallend in de regio Amsterdam is, dat de gemeente Amsterdam een relatief groot aandeel hoogwaardige werkgelegenheid binnen de grenzen heeft en de Haarlemmermeer, op Schiphol, juist veel laagwaardige werkgelegenheid. De woningmarkt vormt het spiegelbeeld. Amsterdam kenmerkt zich door veel goedkope huurwoningen, in de Haarlemmermeer staan relatief veel koop- en eengezinswoningen. Joustra: "Zo scherp is die tegenstelling niet. De uitstraling van Schiphol is juist heel hoogwaardig. Kijk maar naar het kantorenpark Beukenhorst, bij het station Hoofddorp. Er zijn veel bedrijven die zich hier vanwege de internationale ambiance vestigen en in het zicht van de



De locatie voor Nieuw-Oost, nu nog water. Bron: DRO Amsterdam.

luchthaven willen zitten: het Peter Stuyvesant-effect. Naast de laagwaardige werkgelegenheid zijn er toch ook veel middengroepen en kader." Coenen ziet de tegenstelling duidelijker: "Die discrepantie is wel verklaarbaar. De woningbouw in Amsterdam is heel lang ideologisch bepaald geweest. Iedereen was er voor om voor de zwaksten te bouwen, rijke mensen konden het pendelen wel betalen. Nu komt men op die lange-afstandspendel terug. We moeten nu ook eens aan de middeninkomens denken. Door de overloop is Amsterdam gigantisch verarmd, we hebben veel goedkope woningen en mensen die weinig te besteden hebben. De middenlaag is helemaal verdwenen, en de bovenlaag is zelfs vergeleken met andere grote steden klein."

### BEREIKBAARHEID

Dat het autoverkeer moet worden teruggedrongen is geen punt van discussie meer. Om dat doel te bereiken, zijn er in principe twee mogelijkheden: woningbouw in de directe nabijheid van de werkgelegenheid plaatsen, of alle kaarten inzetten op een goed functionerend openbaar vervoer en de woningbouw- en werkgelegenheidslocaties daarop afstemmen. Met andere woorden: kiezen voor het nabijheids- of het bereikbaarheidsprincipe. Joustra: "Het Rijk stelt bij woningbouwlocaties nabijheid boven bereikbaarheid, dus is een voorstander van bouwen zo dicht mogelijk bij waar de mensen werken."

Vanuit die invalshoek zou je moeten zeggen dat zoveel mogelijk Schipholwerkers hier zouden moeten wonen. Aan de andere kant zeggen wij: de ruimte is schaars, ook in de Haarlemmermeer. Bovendien wil niet elke Schipholwerker hier wonen. Het is nu eenmaal een landschap dat niet iedereen aanspreekt. De provincie was tot nu toe voor woningbouw in Almere en goede openbaar vervoer-verbindingen naar Schiphol. Maar dan vergeten ze dat je in Almere veel voor- en natransport hebt, en dat tweederde van de werknemers in ploegdienst werkt. Dat gebeurt ook 's nachts en dan redt je het niet met openbaar vervoer, dus dan kan je beter in de buurt bouwen. Dan kan je op de fiets naar het werk."

Joustra is dan ook voorstander van meerdere kleine woningbouwlocaties, zodat meer mensen dicht bij hun werk kunnen wonen. Coenen stelt echter: "De werkgelegenheid zit nog steeds voor het grootste deel in Amsterdam. Schiphol heeft en houdt niet meer dan 10% van de regionale werkgelegenheid. In absolute zin neemt de werkgelegenheid in Amsterdam nog altijd meer toe dan die in Haarlemmermeer, maar op rijksniveau schijnt de gekte toegeslagen te hebben: als ze Schiphol horen, dan moet alles wijken."

Coenen ziet dan ook geen noodzaak om



Anne Joustra: "Ook al vliegen de vliegtuigen om m'n oren, ik blijf in de Haarlemmermeer wonen".

erg veel woningen rond Schiphol te bouwen: "De mensen die op Schiphol werken wonen voor het grootste gedeelte in Amsterdam. Dat percentage is groeiende, omdat alleen in Amsterdam de beroepsbevolking nog steeds toeneemt. Daar hoeft je niet voor te bouwen, mits je het openbaar vervoer goed regelt. In Amsterdam ligt al heel veel, er is al veel geïnvesteerd. Als je de ontwikkeling te veel in het zuiden concentreert, betekent dat dat je elke keer nieuwe voorzieningen moet aanleggen, terwijl ze hier al liggen."

### BODEMLOZE PUT

Coenen is voorstander van een snelle besluitvorming over een groot Nieuw-Oost: "Vanuit Nieuw-Oost kan je veel arbeidsplaatsen bereiken. Als je een goed openbaar vervoerssysteem aanlegt, verdien je de hoge kosten terug: je bespaart veel autokilometers waar hoge externe kosten aan verbonden zijn. Je moet eens 40.000 woningen over de regio gaan uitbreiden, en nagaan wat dat aan infrastructuur en aanvullende voorzieningen kost. Een grote locatie biedt een voldoende draagvlak voor een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem. De woningbehoefte in Amsterdam is groot genoeg. Vergeet niet dat Amsterdam de enige plaats in de regio is die woningbehoefte van buiten de regio aantrekt. Mensen zoeken eerst in Amsterdam, pas als dat niet lukt gaan ze in de randgemeenten op zoek."

Er is een grote markt voor het stedelijke wonen, ook vanuit de middengroepen. Dat alleen Amsterdam een cosmopolitaan woonmilieu kan aanbieden, wordt niet in

de afweging van de hogere overheden meegenomen. Ze kunnen het niet kwantificeren, dus blijkbaar is het niet belangrijk."

Joustra ziet niet zoveel in een al te snelle ontwikkeling van Nieuw-Oost: "Als je al je kaarten zet op Nieuw-Oost, dan zuigt dat de woningbehoefte en de financiën leeg. Dat is ontzettend riskant, er kan van alles misgaan. Zo was de Bijlmermeer verzonnen als super hoogwaardig milieu voor hoge inkomens. Je kunt je woningmarkt niet forceren, je loopt vreselijke risico's als je al je kaarten op één locatie zet. Planologisch is Nieuw-Oost niet slecht, omdat je relatief dicht bij de binnenstad zit en je een relatie kan leggen met Almere. Maar het kost goud, en daar ben ik dan beducht voor. Nieuw-Oost is letterlijk een bodemloze put: als je een paal slaat, komt-ie nooit op het zand aan. Je kan het geld maar één keer uitgeven. Planologisch is het wel aardig, maar wat planologisch wenselijk is, is nu eenmaal consequent strijdig met wat financieel wenselijk is. De grondprijs in de Haarlemmermeer schiet ook omhoog, want iedereen houdt

uit speculatieve overwegingen zijn grond vast. Toch zal het hier altijd goedkoper zijn dan in Nieuw-Oost, want dat rijst echt de pan uit."

### VOORKEUREN

De discussie over Nieuw-Oost is nog niet afgelopen. Een haalbaarheidsstudie moet uitwijzen of Nieuw-Oost, in de beperkte omvang van 15.000 woningen tot 2005, mogelijk is. Ondertussen hebben beide planners zo hun eigen gedachte over elkaars woningbouwlocaties. En of ze er zelf willen wonen? Joustra: "Ik ben geboren en getogen in de Haarlemmermeer, daar kom ik nooit meer uit. Ook al vliegen de vliegtuigen mij om mijn oren, ik zou hier blijven wonen. Maar afgezien van mijn achtergrond zou ik best in Nieuw-Oost willen wonen. Al is Amsterdam Centrum van daar uit bijna niet meer te fietsen." Maar Coenen, nu wonend in Alkmaar, blijft Nieuw-Oost trouw: "Als Nieuw-Oost goed ontsloten wordt, en het er een beetje stedelijk uitziet, zou ik er wel willen wonen, afgezien van mijn privé-omstandigheden. Hoofddorp? Absoluut niet. Het heeft voor mij geen karakter, het is niks. Te klein voor het tafellaken en te groot voor het servet."

ALEIDA VAN DOORNUM,  
DIRK JAN DROOGH, PETER GRAMBERG  
EN PETER PAUL WITSEN  
Redactie AGORA

1. Drs. P.T.M. Coenen is Planologisch Onderzoeker van de afdeling Centraal Stedelijke Taken, sector Centraal Wonen, van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. Drs. A. Joustra is hoofd van de afdeling Planologie, Verkeer en Vervoer van de Dienst Ruimte, Wonen en Economie van de gemeente Haarlemmermeer.