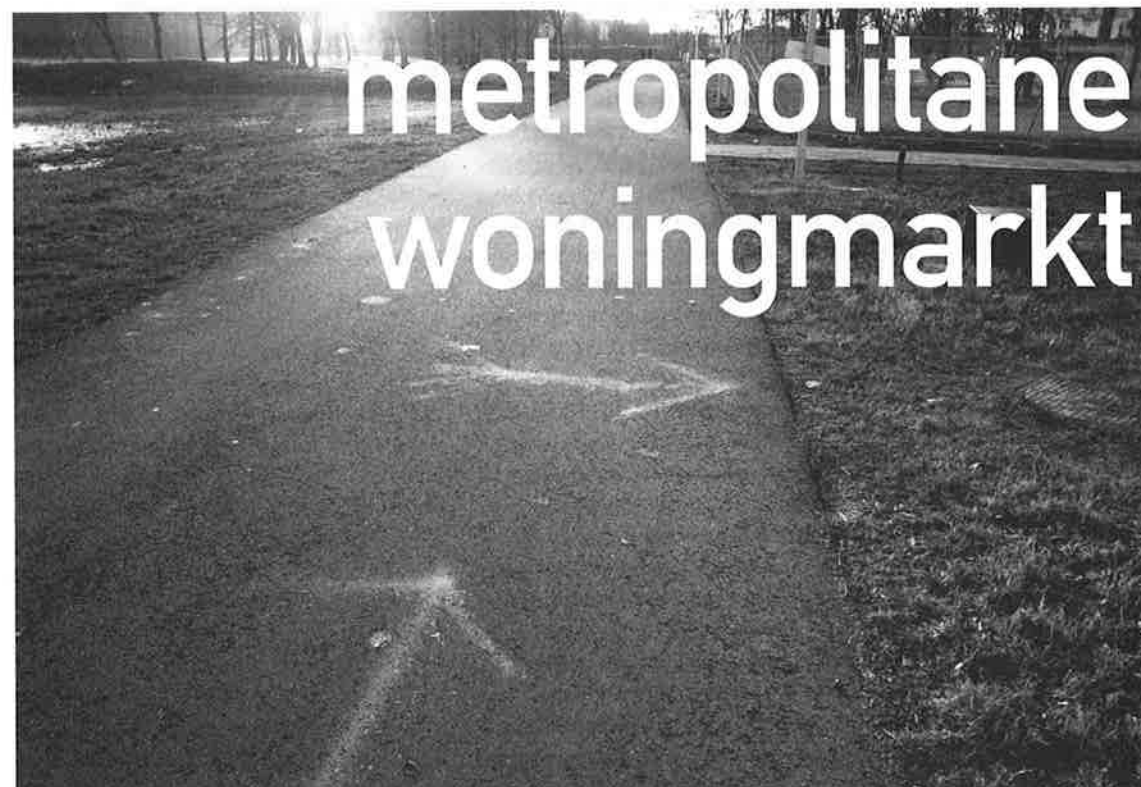




Amsterdam Zuidoost in de

metropolitane woningmarkt



De fietsroutes tussen Zuidoost en de rest van Amsterdam zijn onduidelijk en verwarrend

Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken. Voor een Topstad is het belangrijk dat diverse doelgroepen voldoende kansen krijgen om in de stad te wonen. Amsterdam Zuidoost zou hier een veel grotere rol in kunnen spelen. Er is volop aanbod van woningen, maar de toestroom van bewoners vanuit de stad is nog beperkt. De geïsoleerde ligging is hierin een belangrijk obstakel. Het stadsdeel en de stad hebben baat bij integratie van het stadsdeel met de rest van de stad.

In stadsdeel Amsterdam Zuidoost staan ruim 37.000 woningen. Dit is bijna een tiende van de totale voorraad in Amsterdam. Gemeten naar wachttijden voor huurwoningen en prijzen van koopwoningen behoort het stadsdeel tot de minder populaire woongebieden. De koop-prijzen zijn de afgelopen jaren weliswaar aanzienlijk gestegen, maar in grote delen van de stad is dat nog veel harder gegaan. Het is opvallend dat de afgelopen vijftien jaar zo een aanzienlijk deel van Amsterdam maar beperkt geprofitteerd heeft van de toegenomen vraag naar woonruimte. De woningmarkt functioneert suboptimaal omdat een belangrijk deel van het aanbod niet bij de mogelijke doelgroepen terecht komt. Ondanks het feit dat grote groepen, zoals gezinnen met kinderen en studenten, moeite hebben met het vinden van woonruimte in Amsterdam, komen ze niet massaal af op het aanbod in Zuidoost. Dit terwijl het kwalitatief woningaanbod op papier goed is. Er zijn relatief veel eengezinswoningen, de woningen zijn ruim, de voorraad is jong en de corporaties bieden veel appartementen aan voor een betaalbare prijs. Door de vernieuwing van de Bijlmer en de nieuwbouwlocaties die op middellange termijn worden ontwikkeld, verbetert het kwalitatieve aanbod zich in de toekomst nog verder.

Nu het laat aanzien dat de economische crisis niet snel zal overwaaien is een verfris-

sende kijk op de bestaande stad een nieuwe uitdaging. Om de doelen van Topstad te verwezenlijken, ontkomt de Gemeente Amsterdam er niet aan om de aandacht steeds meer te verleggen van het ontwikkelen van kostbare nieuwbouwwijken naar relatief goedkope ingrepen in bestaande stedelijke structuren.

Leefbaarheid en imago

Zuidoost, in het bijzonder de Bijlmermeer, heeft lang gekampt met problemen die bij nagenoeg iedereen bekend zijn. De leefbaarheid, het verschaald voorzieningenniveau en het imago van de Bijlmer zijn belangrijke aspecten van de huidige zwakke positie van Zuidoost op de Amsterdamse woningmarkt. In werkelijkheid is het voorzieningenniveau inmiddels behoorlijk aangevuld en ook de veiligheid nadert het stedelijk gemiddelde. In de Bijlmer is de drugsoverlast sterk afgenomen. Wat overblijft is het slechte imago, een aspect dat de Bijlmer hardnekkig blijft achtervolgen. In het verleden zag een groot deel van de woningzoekenden Zuidoost hooguit als opstap naar iets beters. Voor de woningmarkt van een grote stad als Amsterdam is het belangrijk dat er gebieden zijn waar nieuwkomers snel terecht kunnen. Door de enorme doorstroming in de jaren tachtig en negentig in de Bijlmerhoogbouw – medio jaren tachtig was de mutatiegraad bijna twintig procent per jaar (Dienst Volkshuisvesting

Amsterdam, 1987) – heeft Zuidoost meer ervaring opgedaan met de gevolgen van doorstroming voor leefbaarheid dan haar lief is. Een van de hoofddoelen van de vernieuwing van de Bijlmermeer is juist om die te grote doorstroming terug te dringen naar een normaal niveau. Daarom wordt hard gewerkt aan de aanpak van problemen om tot meer stabiliteit te komen. Dat kwetsbare woongebieden kunnen veranderen in populaire wijken bewijzen andere wijken in Amsterdam. Zo kennen delen van de Indische Buurt een flinke instroom van hogere inkomens terwijl deze wijk evenals Zuidoost leefbaarheids- en imago problemen kent. Dat soort problemen hoeft dus niet per definitie een onoplosbare belemmering te zijn.

Satellietstad

Eén kwetsbaar punt van Zuidoost is vooralsnog onderbelicht gebleven, terwijl daar veel winst te behalen is: de ervaren afstand tot de rest van de stad. Het gaat daarbij niet alleen om de feitelijke bereikbaarheid, maar ook om de gevoelsmatige afstand tot Amsterdam. Met dat laatste wordt bedoeld in hoeverre woningzoekenden Zuidoost ervaren als onderdeel van Amsterdam. Dit gevoel kan, naast onder andere de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen en architectuur uitingen, beïnvloed worden door de bewonerssamenstelling. Wat bijvoorbeeld vroeger als een buitenwijk werd ervaren, doordat de bevolking als saai en burgerlijk werd gezien, kan door een veranderde bevolkingssamenstelling nu als stedelijk worden ervaren. Of zoals Karsten e.a. (2006, p. 201) concluderen: “de afstand tot het centrum is belangrijk, maar hoeft niet doorslaggevend te zijn.”

Vanaf de jaren zestig richtte het ruimtelijke planningsbeleid in Nederland zich op spreiding. Door bevolkingsgroei, *cityvorming* en toenemend autobezit slibden de grote steden steeds meer dicht. Om de druk op de centrumsteden te verminderen werden op meer of mindere afstand *New towns*

gepland. Deze werden gebouwd volgens de nieuwste stedenbouwkundige inzichten. Ook Zuidoost is hier een exponent van. Op het voormalige grondgebied van de gemeente Weesperkarspel, voorbij de gemeente Diemen en Ouder-Amstel, werd de Bijlmermeer gebouwd. Doel was een aangenaam woonklimaat te creëren door middel van functiescheiding van wonen, werken en verkeer. Door het bouwen van ruime flats gelegen in een parkachtige omgeving werd gezinnen van de overbevolkte volkswijken van Amsterdam een beter woon- en leefklimaat geboden. De metrolijn, aangelegd in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, moest voor een snelle verbinding met het centrum zorgen. Al vanaf eind jaren zeventig bleek echter dat de opzet van de Bijlmer faalde. De oorspronkelijke doelgroepen verhuisden al snel door naar groeikernen als Almere waar volop eengezinswoningen aanwezig waren. In plaats daarvan kwamen kansarme groepen op de snel beschikbare, grote woningen af.

Het bouwen van een zogenaamde satellietstad, wat ooit als vooruitstrevend werd gezien, is nu een belangrijk knelpunt voor Zuidoost. Diemen en Duivendrecht vormen letterlijk en figuurlijk een buffer. Hierdoor ervaart Zuidoost nauwelijks de gentrification die in diverse andere wijken in de stad wel plaatsvindt. Amsterdammers vinden het stadsdeel te ver van het centrum, waardoor typische stedelijke voorzieningen als restaurants en cafés niet binnen handbereik liggen (Dienst Wonen, 2007). Voorzieningen die het stadsdeel onvoldoende heeft. Toch hoeft een geïsoleerde ligging niet per definitie een knelpunt te zijn. De vergelijking met IJburg is wat dat betreft interessant.

Waarom IJburg wel?

Het uitwaaiëren van hogere inkomensgroepen over wijken binnen de ring, maar ook buiten de ring (IJburg, Nieuw West) gaat aan Zuidoost goeddeels voorbij. IJburg

valt hierbij op omdat het ook kan worden gezien als een satellietstad. De wijk ligt op eenzelfde afstand van het centrum van Amsterdam als Zuidoost en ligt door het IJ-meer ook geïsoleerd. IJburg wordt echter, gezien de enorme instroom vanuit de stad, meer als logische verhuissap binnen Amsterdam ervaren dan Zuidoost. IJburg trekt gezinnen met een stedelijke leefstijl, die veel gebruik maken van het culturele aanbod in het centrum (Bos & Oude Ophuis, 2007). In de literatuur wordt ook wel gesproken over nieuwe stedelingen: een nieuwe hoogopgeleide middenklasse, met een voorkeur voor een stedelijk leefmilieu (Oudenampsen, 2005). Zou de aantrekkingskracht op nieuwe stedelingen komen door het feit dat IJburg veel meer wordt gezien als het geografische verlengstuk van de woonwijken in het hoog gewaardeerde Oostelijk Havengebied? IJburg is een voortzetting van de Amsterdamse traditie van bouwen aan het water. Het is het KNSM-eiland en Borneo/Sporenburg in het groot. Bovendien trekken nieuwe stedelingen weer anderen aan. De wijk is daardoor gevoelsmatig meer geïntegreerd in de stad dan Zuidoost. Daarnaast is de veel grotere populariteit van IJburg ook te verklaren doordat een deel van de wijk vanuit de individuele woonwens is gebouwd. Zuidoost is door vernieuwing hierin ook aan het veranderen, maar de ideologische stempels uit de jaren zestig, zeventig en tachtig van de vorige eeuw zijn nog zeer dominant aanwezig in de vorm van honingraatflats, de wirwar van woonerven in Gaasperdam, en de scheiding van functies en verkeerssoorten via dreven.

De metro en fiets

Per auto en trein is Zuidoost goed bereikbaar. De ligging van snelwegen is gunstig en Zuidoost heeft met de stations Amsterdam Bijlmer-Arena en Holendrecht en de nabij gelegen stations Diemen-Zuid en Duivendrecht een aantal goede mogelijkheden voor personenvervoer. Maar dit zijn niet de voordelen die de gevoelsmatige

afstand tot Amsterdam verkleinen. Amsterdam is geen autovriendelijke stad en de trein biedt maar een beperkt aantal uitstapplaatsen. Het zijn de metro, tram en vooral de fiets die de ervaren afstand tot de stad bepalen.

De metrolijn is voor Zuidoost belangrijk en wordt door veel mensen gebruikt. Toch schort er nogal wat aan. Kwalitatief is zij ondermaats. De treinstellen zijn oud en doen verloederd aan. Hetzelfde geldt voor de stations met hun onpretentieve verblijfruimtes en slecht werkende liften. De renovatie van de Oostlijn brengt daar verandering in, maar het zal lang duren voordat het negatieve beeld van deze verbinding vervaagd is. Er zijn geen nachtritten terwijl in een 24-uurs economie een uitgebreide dienstenregeling geen overbodige luxe is: veel bewoners van Zuidoost werken in sectoren waarin met ploegendiensten wordt gewerkt. Bovendien is het autobezit in Zuidoost laag. De tram ontbreekt vooralsnog. Vooral 's avonds is dat jammer. Trams worden als sociaal veiliger ervaren dan de metro (Hermans & De Gier, 2009). Trams hebben een beperkte lengte, zijn duidelijk zichtbaar in het straatbeeld en de bestuurder en conducteur zijn zichtbaar aanwezig. Metro's zijn anoniemer, de passagiers zijn op elkaar aangewezen wat 's avonds het gevoel kan geven tot elkaar veroordeeld te zijn. Daarnaast heeft een tram meer opstappunten dan de metro: het is fijnmaziger. Bovendien versterkt de tram het gevoel tot Amsterdam te behoren. In dit geval wordt IJburg weer aangehaald, waar de tramlijn de wijk een Amsterdamse uitstraling geeft.

De fietsverbinding tussen Zuidoost en de rest van de stad is onduidelijk en gevoelsmatig onveilig. Diemen en Duivendrecht hebben een eigen, specifieke stedenbouwkundige opbouw, waardoor er voor de fiets geen duidelijke verbinding is. Wie de fiets pakt en vanuit Amsterdam-Oost naar Zuidoost fietst, zal de weg moeten zoeken.

Eenmaal gevonden zal de fietser eerst door bosschages en het hondenuitlaatgroen van laagbouwwijken kronkelen, om daarna in anonieme kantoorwijken zijn of haar weg te moeten vervolgen. Men verkeert een tijd in niemandsland. De avondlijke donkerte is, vanzelfsprekend, op dergelijke routes beter te vermijden.

Nieuwe tendensen

Bij steeds meer stedenbouwers ontstaat het besef dat goede vervoersverbindingen van elementair belang zijn voor stedelijke regio's om te kunnen blijven floreren. De Amerikaanse publicist Richard Florida betoogt in *The Great Reset* (2010) dat stedelijke regio's die op een milieuvriendelijke wijze een snelle uitwisseling van goederen, diensten, mensen en ideeën mogelijk maken de toekomst hebben. Hij pleit voor investeringen in snelle en schone vervoerssystemen. Dit wordt in de praktijk al volop toegepast. Voor Almere wordt een goede openbaarvervoerverbinding over het IJ-meer naar Amsterdam als noodzaak gezien om verder te groeien als dubbelstad. Ook in het buitenland zijn dergelijke voorbeelden aan te wijzen. Om de randgemeenten van Groot Parijs meer te laten integreren met het Centrumgebied, heeft de Franse overheid besloten om een nieuw hypermodern transportsysteem aan te leggen. De kosten – 35 miljard euro – liegen er niet om. Dichter bij huis, in stadsdeel Noord, breekt door de aanleg van de Noord-Zuidlijn een nieuwe fase aan. Zonder de nieuwe metro was het ontwikkelen van een nieuw centrumgebied een niet te realiseren opgave geweest.

Voor Noordwest-Europese stedelijke gebieden betekent het ook investeren in betere fietsverbindingen en het bevorderen van fietsgebruik. In veel van die gebieden wordt hier met de aanleg van fietsroutes en gratis fietsvoorzieningen hard aan gewerkt. Zo ook in Amsterdam waar bij IJburg de nieuwe Nescio-fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal een belangrijke

en snelle verbinding met het oosten van de stad vormt. Het brengt de stad hiermee letterlijk en figuurlijk dichterbij.

Gedeelde visie

De routes tussen Amsterdam en Zuidoost vormen echter op dit moment een waar labyrint. Deels is dit te verklaren doordat de gebieden die doorkruist worden niet vanuit een gezamenlijke visie zijn ontwikkeld en daardoor als los zand aan elkaar hangen. Voor een betere samenhang is het ontwikkelen van één visie op dit gebied nodig, maar dat is met de huidige gemeentelijke indeling erg ingewikkeld. Gemeenten hebben van nature de neiging om bij het (her)ontwikkelen van een gebied ten eerste de eigen gemeente als het verzorgingsgebied te beschouwen. Voor een logischer fysieke overgang binnen de zuidoosthoek, dient daarom in de toekomst meer aandacht te komen voor gedeelde visievorming.

Door deze knelpunten aan te pakken kan het centrumgebied van Zuidoost steeds verder worden uitgerold, wat de Gemeente Amsterdam wenst (Dienst Ruimtelijke Ordening, 2010). Door te integreren met de rest van de stad kan gentrification op gang komen en kan Zuidoost meer nieuwe stedelingen aantrekken. Nu nog moeten Amsterdammers die naar het stadsdeel verhuizen een deel van hun stedelijke leefstijl, hun Amsterdamse identiteit, inleveren (Naafs, 2010). Betere fietsverbindingen en een tramverbinding tussen Amsterdam en Zuidoost zouden ook voor de aanpalende gebieden het gevoel vergroten bij Amsterdam te horen.

Metropolitane betekenis

Als de regio Amsterdam haar ambities wil waarmaken om als metropolitaan gebied verder te ontwikkelen dan maakt de situatie in Zuidoost duidelijk dat voor een goed functionerende woningmarkt de afstand tot het centrumgebied verkleind moeten worden. Het gaat hier niet om de letterlijke

afstand maar om de gevoelsmatige afstand. Om meer te integreren bij de rest van de stad is het belangrijk dat Zuidoost verder werkt aan een divers en aantrekkelijk woning- en voorzieningaanbod en dat het negatieve imago van het stadsdeel wordt doorbroken. Tegelijkertijd is het belangrijk dat de openbaarvervoerverbindingen een hoogwaardig karakter krijgen, er een betere stedenbouwkundige samenhang komt en er specifiek meer aandacht komt voor fietsverbindingen en -routes. Een gezamenlijke visie met aanpalende gemeenten is hierbij noodzakelijk. De gecombineerde aanpak om de 'ervaren' afstand te verkleinen zorgt ervoor dat het stadsdeel een sterkere Amsterdamse identiteit krijgt, wat de aantrekkingskracht verder vergroot. Overigens geldt dit niet alleen voor Zuidoost, maar ook voor andere gebieden aan de randen van Amsterdam zoals verder weggelegen stadsdelen als Amsterdam-Noord en Nieuw-West en gemeenten als Amstelveen en Zaandam.

Roland Oude Ophuis (roland.oude.ophuis@regioplan.nl) is senioronderzoeker bij Regioplan Beleidsonderzoek en projectmanager Woonvisie Zuidoost 2020. Joop de Haan (joop.de.haan@zuidoost.amsterdam.nl) is directeur van Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer.

Literatuur

- Bos, J. & R.J.M. Oude Ophuis (2007) *Wooncarrière in de veranderende stad Amsterdam*, Regioplan, Amsterdam
- Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam (2010) *Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam*, Amsterdam
- Dienst Volkshuisvesting Amsterdam (1987) *Effect Hoogbouw Bijlmermeer*, Amsterdam
- Dienst Wonen (2007) *Wonen in de Metropool: Woonvisie Amsterdam tot 2020*, Amsterdam
- Florida, R. (2010) *The Great Reset: How new ways of living and working drive post-crash prosperity*, HarperCollins Publishers, New York
- Hermans, G. & M. de Gier (2009) *Sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Een vergelijking tussen de NS en het stads- en streekvervoer*, Bijdrage Colloquium Oog voor de reiziger, <<http://www.infrasite.nl/images/railpedia/attachments/80282374/80445504.pdf>> [21-12-2010]
- Karsten, L., A. Reijndorp & J. Van der Zwaard (2006) *Stadsmensen: levenswijze en woonambities van stedelijke middengroepen*, Het Spinhuis, Apeldoorn
- Oudenampsen, M. (2005) *Het rijk van Insulinde wordt een wereldwijk. Herstructurering en gentrification in de Indische Buurt*, <www.flexmens.nl>, [21-12-2010]
- Naafs, S. (2010) *Pionieren in de vernieuwde Bijlmer*, Amsterdam
- Stadsdeel Zuidoost (2009) *Woonkansen voor iedereen. Woonvisie Amsterdam Zuidoost 2020*, Amsterdam

