

**College van burgemeester en wethouders van Amsterdam**

t.a.v. de directeur Ruimte en Duurzaamheid

Per e-mail: [omgevingsvisie@amsterdam.nl](mailto:omgevingsvisie@amsterdam.nl)

Amsterdam, 3 maart 2021

Betreft: *zienswijze van VEBAN op Omgevingsvisie 2050*

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Met belangstelling heeft de Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (VEBAN) kennisgenomen van uw Omgevingsvisie 2050. VEBAN herkent een kansrijke denkrichting van het stadsbestuur in haar visie op Noord. Wij geven graag een reactie op de ingeslagen weg en doen aanbevelingen.

Amsterdam zet in op meerkernige ontwikkeling: in Nieuw-West, Zuidoost en in Noord wil Amsterdam grootstedelijke stadscentra ontwikkelen. Dat is een slimme inzet. De stad groeit. De voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is nu al bijna bereikt, zo staat in de Omgevingsvisie 2050. En ook na corona zal de aantrekkingskracht van Amsterdam groot blijven. Al zal dat er op verschillende terreinen anders uitzien. Des te meer biedt Noord, het stadsdeel dat bij uitstek ontwikkelingsmogelijkheden biedt, de kans om Amsterdam *toekomstproof* te ontwikkelen. Die mogelijkheden zijn, sinds de Noord/Zuidlijn twee jaar geleden in gebruik is genomen, nog te weinig benut. Alleen door gebieden expliciet aan te wijzen en daar vervolgens tijdfasering en budget aan te alloceren, zullen mooie woorden ook in daden resulteren.

### **1. Maak van het Buikslotermeerplein de *Poort van Waterland***

Voor Noord betekent deze visie van het stadsbestuur onder meer dat ze het Buikslotermeerplein wil ontwikkelen tot één van de drie grootstedelijke stadscentra buiten het centrum van Amsterdam. VEBAN vindt dat een goede en broodnodige ontwikkeling.

De gemeente schrijft in haar Omgevingsvisie 2050 dat ze naast een theater in Nieuw-West en een bibliotheek op de Zuidas streeft naar een cultuurgebouw op het Buikslotermeerplein. VEBAN vindt dat een uitstekend idee en spoort het stadsbestuur aan om hier een echte publiekstrekker naartoe te halen. Naast een culturele publiekstrekker is hier ook ruimte voor kantoren, woningen en horeca. Het Buikslotermeerplein is nu nog te veel een eindpunt in plaats van een bruisend vertrek- en knooppunt, zowel als entree van de stad als een poort naar Waterland. De Noord/Zuidlijn rijdt al twee jaar, het is tijd de vruchten daarvan te plukken en dit deel van de stad met een grootstedelijke visie te ontwikkelen.

Maak van het Buikslotermeerplein een prachtige entree van Amsterdam en een uitnodigende poort naar het landelijke gebied. Nergens in de stad hebben we zo een mooie aansluiting op het waardevolle groen buiten de ring. Nergens in de stad is zoveel ruimte beschikbaar naast een station van de Noord/Zuidlijn. Nergens hebben we naast een regionaal verkeersknooppunt zoveel betaalbare parkeergelegenheid, een groot winkelcentrum, een bioscoop en een grote onderwijsinstelling (ROC). De plek heeft alles om een uitnodigende en grootstedelijke poort van Amsterdam te worden.

## 2. Ontwikkel langs de Noord/Zuidlijn: de Noordas

De *Poort van Waterland* ligt wat VEBAN betreft aan de toekomstige *Noordas*. De *Noordas* loopt langs de Noord/Zuidlijn van het IJ tot aan het Buikslotermeerplein en in een later stadium mogelijk tot aan het Schouw. Die as staat haaks op het IJ en op de Zuidas. Deze kilometers bieden prachtige kansen voor de ontwikkelingen die Amsterdam nodig heeft om zich als compacte werkmegapool verder te ontwikkelen: voor wonen, werken en recreëren. De *Noordas* is een pendant van de Zuidas. Niet concurrerend, maar complementair. Voor wie zich niet (meer) thuis voelt op de Zuidas, voor wie creatief en innovatief is, een plek waar werken en leisure in elkaar overgaan, op twee minuten afstand van de Dam, naast het Noorderpark en op steenworp afstand van landelijk Noord. Hier kan het post-corona 'nieuwe wonen en werken' zich ontwikkelen.

De nieuwe metrolijn is aangelegd om het deel van Amsterdam ten noorden van het IJ te ontsluiten. Die ontsluiting is er nu en het is tijd om deze voor Noord en voor Amsterdam in te zetten. De *Noordas* van Amsterdam is langs de metrolijn zeer goed bereikbaar voor organisaties en hun personeel. In vergelijking tot kantoorgebieden als Zuidoost, Sloterdijk, Science Park Watergraafsmeer, Amstelkwartier, Amstelveen en Hoofddorp, is de *Noordas* het beste verbonden met belangrijke ankerpunten zoals de ring A10, Schiphol, Centraal Station, de binnenstad en de Zuidas.

Het stadsbestuur zet bovendien in op meer gemengde en groene woon-werkgebieden, die goed bereikbaar zijn met het OV. Het gebruik van kantoorruimten zal naar verwachting veranderen, ook als corona straks een minder prominente rol speelt: de behoefte aan ontmoeting en aan flexibele functies van kantoorruimten zal om een andere invulling vragen. Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor personeel zijn de belangrijkste succescriteria voor een kantorengedebied. De nabijheid van de binnenstad en het groen van het Noorderpark, vlakbij metrohalte Noorderpark, én het landelijke gebied van Amsterdam-Noord op steenworp afstand, maken deze *Noordas* een van de meest aantrekkelijke ontwikkelgebieden voor een post-corona zakendistrict. Op de *Noordas* gaat werken ongemerkt over in leisure.

Daarnaast is het stadsbestuur voornemens om de drukte in de binnenstad te verminderen. Grote werkgevers die nu nog in de binnenstad zijn gevestigd, zullen andere plekken moeten vinden om uit te breiden. De *Noordas* wordt complementair aan de Zuidas door andere branches en instellingen aan te trekken. Kansrijk zouden bijvoorbeeld kunnen zijn de financiële toezichthouders, de healthsector, met aan gezondheid gerelateerd de voedingssector, onderwijsinstellingen met focus op urban technology en branches die gerelateerd zijn aan de creatieve industrie welke al een prominente plaats inneemt in Amsterdam-Noord.

Noord heeft niet alleen in absolute aantallen de minste vierkante meters aan kantoorruimte, ook in verhouding naar zijn omvang. Dertig procent van het Amsterdamse grondgebied huisvest vier procent van de kantoren. Daarnaast loopt ook de kantoorontwikkeling flink achter, blijkt uit de laatste *Kantorenmonitor* van de gemeente. Géén uitbreiding en herontwikkeling, géén sloop-nieuwbouw, zo goed als geen transformatie. Alleen rond de stations van de Noord/Zuidlijn komen een paar kantoren in de plint. Dat is aardig voor een paar winkels en een tandartspraktijk, maar het is niet de kantorenvisie waarmee je de hoofdkantoren naar Amsterdam trekt. Bovendien wordt van dat ambitieuze streven zelfs maar 8% tot 2026 opgeleverd of in uitvoering genomen! Noord heeft als enige stadsdeel geen serieus kantorenaanbod. Terwijl de omstandigheden om een ambitieus plan schreeuwen. Laat de investering in de Noord/Zuidlijn niet links liggen.

De noordelijke uitgang van de IJtunnel biedt goede ontwikkelkansen. De halte aan het Noorderpark (2 minuten vanaf CS) biedt kansen om werken met wonen en groen te combineren, dicht bij het centrum en in directe verbinding met de Zuidas en straks Schiphol. De halte Noord biedt kansen om het Buikslotermeerplein naar een aantrekkelijke en grootstedelijke entree van Amsterdam te ontwikkelen. Waar naast een regionaal verkeersknooppunt ook kantoren, winkels, cultuur en horeca grenzend aan het landelijke Waterland de entree van Amsterdam markeren: *De Waterlandse Poort*.

### 3. Houd ruimte voor werk in de stad

Het stadsbestuur wil stevig inzetten op banengroei in de regio en laat daarmee belangrijke bedrijvigheid en werkgelegenheid uit de stad verdwijnen. Er is nu al een tekort aan ruimte voor bedrijven. Het college erkent zelf bovendien dat door transformaties van bedrijventerreinen het aanbod van vestigingslocaties voor bedrijven verder afneemt. En dat terwijl de vraag toeneemt. Tot 2040 loopt het tekort aan bedrijventerreinen op tot minimaal 150 hectare! Het stadsbestuur toont in deze Omgevingsvisie geen enkele inzet om dit tekort op te vangen, maar accepteert dat bedrijven naar de regio verkassen. Dat mag een stadsbestuur niet dadeloos laten gebeuren. Ten opzichte van de bedrijven niet, voor wie verhuizen een enorme investering en vaak kapitaalvernietiging betekent, nog te zwijgen van bedrijven die bijvoorbeeld haven-gebonden zijn en weinig alternatieven hebben. En ook niet ten opzichte van de Amsterdammers die bij deze bedrijven werken. Dit is een grote zorg van VEBAN.

VEBAN waarschuwt om een divers aanbod van werk in de stad te houden en roept het stadsbestuur op ook binnen de stadsgrenzen ruimte te behouden voor productieve bedrijvigheid. Nu verdwijnt vooral de ambachtseconomie. Een inclusieve en diverse stad heeft een divers aanbod aan werk. Kijk bijvoorbeeld naar Made Up North op NDSM-Oost (<https://www.madeupnorth.nl>) over hoe er op een aantal plekken in Noord ambachtelijke werkdistricten kunnen worden gevormd.

Bovendien zijn er nog voldoende locaties waar ruimte is voor woningbouw, al dan niet in combinatie met werk. In Noord zijn dat onder meer het Buikslotermeerplein en gebieden die gelegen zijn aan een te ontwikkelen Noordas, zoals hierboven geschetst.

### 4. Ambities gemeente vragen om beter OV in Noord

De in de Omgevingsvisie genoemde nauwere samenwerking tussen o.a. Zaanstad en Amsterdam-Noord is een logische. Door de ontwikkelingen van Haven-Stad, Cornelis Douwes en het gebied rondom de Noorder IJplas groeien de bedrijventerreinen van Noord en Zaanstad dichterbij elkaar toe. Dit maakt de arbeidsmarkt voor dit gebied groter en aantrekkelijker. Om deze gebieden ook in de praktijk op elkaar aan te laten sluiten is wel de beste ov-verbinding nodig. VEBAN pleit voor een *Zaanlijn railverbinding* tussen metrohalte Noorderpark en Zaanstad, langs de Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg. Een snelle oost-westverbinding aan de noordkant van Amsterdam en de zuidkant van Zaanstad.

Amsterdam wil bovendien rigoureuze vergroening, verdichting en duurzame mobiliteit. Om dat in Noord waar te maken is in het hele stadsdeel een rigoureuze investering nodig in openbaar vervoer. In Amsterdam-Noord is het ov onvoldoende bedeed. Het heeft als enige stadsdeel geen treinstation. Slechts twee metrostations. En geen enkele tramlijn. Twee haltes aan de Noord/Zuidlijn hebben voor de noord-zuidverbinding goeds gebracht. Daarnaast is een veel fijnmaziger ov-netwerk nodig, als het stadsbestuur ook dit stadsdeel autoluwer wil maken. Te veel delen van Noord zijn niet of nauwelijks met het ov bereikbaar, dan is het logisch dat mensen de auto blijven gebruiken.

Het schrappen van metrohalte Sixhaven is een grote fout. Het stationsgebied en de Buiksloterwegpunt worden door metrohalte Sixhaven substantieel ontlast. De halte zou als ingang van CS Noordzijde dienen en grote stromen reizigers opvangen. Het minste om dit te compenseren is het tweezijdig maken van station Noorderpark (nu nog het enige NZL-station met maar één in-/uitgang). Door het perron in zuidelijke richting te verlengen kan een looproute naar de Sixhaven en Buiksloterweg worden gerealiseerd. Daarnaast zal ook de voetgangerspassage annex noordelijke ingang van Amsterdam CS versneld moeten worden voorbereid.

Voor Noord is een serieuze investering op ov-gebied noodzakelijk. Er is flinke inhaalslag nodig om het ov fijnmaziger te maken en grotere delen van Noord – ook aan de oost- en westkant – te ontsluiten.

## 5. Spreiding toerisme

Het stadsbestuur wil de druk op het centrum verminderen, door het verplaatsen van toeristische functies. VEBAN pleit in aanvulling daarop voor gerichte spreiding van toeristen naar Noord, dat een aantrekkelijk en interessant alternatief is met veel ruimte, waaronder ook voor waterrecreatie.

De railverbinding naar Zaandam kan doorgetrokken worden naar Zaanse Schans. Het voornemen om de IJ-oeveren door te trekken en er een aantrekkelijke, groene IJ-promenade van te maken, ondersteunt VEBAN van harte.

Maar denk bijvoorbeeld ook aan het doortrekken van de metro naar Het Schouw, dat nu al een belangrijk ov-knooppunt is. Om daar een toeristische Waterland hub te maken, waarvandaan men per fiets en elektrisch vervoer het landelijke gebied kan verkennen. Een culturele trekker à la Eye op het Buikslotermeerplein (Poort van Waterland). Of een kabelbaan tussen de nieuwe Passengers Terminal (PTA) naar de Noorder IJplas.

Bij de spreiding van toerisme hoort ook een passend hotelaanbod. Noord heeft naar verhouding weinig hotels, ook minder dan stadsdelen als Zuidoost en Nieuw-West. Hef daarom de hotelstop op voor Noord!

### Tot slot

VEBAN herkent een kansrijke denkrichting van het stadsbestuur in haar visie op Noord. Zo wil het stadsbestuur in Noord van het Buikslotermeerplein een grootstedelijk stadscentrum maken. **VEBAN roept het stadsbestuur op die kansen die Noord biedt, meer en beter te benutten.** Ook na corona zal de aantrekkingskracht van Amsterdam groot blijven. Al zal dat er op verschillende terreinen er anders uitzien. Des te meer biedt Noord, het stadsdeel dat bij uitstek ontwikkelingsmogelijkheden heeft, de kans om Amsterdam *toekomstproof* te ontwikkelen. Die mogelijkheden zijn sinds de Noord/Zuidlijn twee jaar geleden in gebruik is genomen, nog te weinig benut.

Een project als de Noordas verdient een projectorganisatie. Het zal in de toekomst samen met de Zuidas het belangrijkste zakendistrict van Amsterdam vormen. Het wordt het eerste grote woon- en werkgebied dat volledig post-corona is ontworpen. De Noordas wordt verweven met het Noorderpark, de Sixhaven en het Noordhollandsch Kanaal. Wonen, werken en recreëren lopen hier plezierig door elkaar heen.

VEBAN ziet uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met een vriendelijke groet,

Rob Post  
Voorzitter VEBAN

### Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord

Contactpersoon: Patricia Wouda (belangenbehartiging)

[belangenbehartiging@veban.nl](mailto:belangenbehartiging@veban.nl)

06 - 24 89 41 49