

NIEUWE TYPOLOGIEËN VOOR DE
KREUKELZONES VAN DE STAD

HET STADS RANDEN LAB



DECLARATIE VAN DE STADSRAND

DE STADSRAND
VAN
AMSTERDAM IS:

1. 157 KILOMETER
LANG
2. GEEN GRENS
3. EEN
DYNAMISCHE
RUIMTELIJK-
ECONOMI-
SCHE ZONE

Het Stadsranden-lab

NIEUWE TYPOLOGIEËN VOOR DE
KREUKELZONES VAN DE STAD

INHOUD

3	INLEIDING INTERACTIE TUSSEN STAD EN LANDSCHAP Jutta Hinterleitner en Indira van ’t Klooster	26 28 34	STADSRAND NOORD OP HET RANDJE PROFIEL STADSRAND NOORD PLAN TEAM NOORD - NOORD BINNENSTEBUITEN
6	HET JAAR VAN DE STADSRAND Manon Mastik	41	STUDENTENWERK LIVING IN THE EDGE Mike Blauw
8	157 KM FIETSEN DOOR DE STADSRAND Lotte Dijkstra	44 46 52	STADSRAND WEST OP HET RANDJE PROFIEL STADSRAND WEST PLAN TEAM WEST – VANUIT DE STADSRAND
10	GRENSVERKENNINGEN 1: HOE GRENZELOOS KUN JE ZIJN?	59	STUDENTENWERK WAARDEN VAN DE STADSRAND Fieke de Groot
13	2: REGELS VOOR DE STADSRAND	62	STADSRAND ZUIDWEST OP HET RANDJE
15	3: EEN BERGACHTIG EN BIODIVERS LANDSCHAP Lotte Dijkstra	64	PROFIEL STADSRAND ZUIDWEST
		70	PLAN TEAM ZUIDWEST – HYPEREDGE
18	NAAR DE RAND KIJKEN EEN KWESTIE VAN PERSPECTIEF Theo Baart	77	STUDENTENWERK DE STEDELIJKE TAAL VAN JE THUIS VOELEN Josje Staal en Kim van Balken
20	ONTWERPWERELD RICHT BLIK OP DE STADSRAND Rosa Stapel		STADSRAND ZUID OP HET RANDJE
22	DYNAMISCHE ZONE EN INTEGRALE OPGAVE Like Bijlsma en Merten Nefs	80 82 88	PROFIEL STADSRAND ZUID PLAN TEAM ZUID – AMSTEL OPEN
		95	STUDENTENWERK LANDSCHAP IN STROMEN Jonas Papenborg en Gerwin de Vries
		98 100	STADSRAND ZUIDOOST OP HET RANDJE PROFIEL STADSRAND ZUIDOOST
		106	PLAN TEAM ZUIDOOST GEIN AAN ‘T GOOI
		113	STUDENTENWERK DE AMSTERDAMSE STADSRANDEN VERGELIJKEN Remco Reijke

116	HOE VERDER? Indira van ’t Klooster Jan Maas en Philomene van der Vliet Francesco Veenstra Paul van Hoek
-----	--

120	COLOFON
-----	---------

INLEIDING

INTERACTIE TUSSEN STAD EN LANDSCHAP
Jutta Hinterleitner (BNA) en Indira van ’t Klooster (ARCAM)

Iedere stedeling heeft een persoonlijke band met de stadsrand. Het gevoel van op reis zijn als de trein de laatste stadswijken achter zich laat en het weidse uitzicht zich opent; het gevoel van vrijheid als je met de fiets dat laatste tunneltje doorgaat, de wind je tegemoet waait en het licht schittert. De stadsrand is de zone waar je op avontuur gaat, de plek waar je ziet hoe de stad werkelijk is in plaats van hoe de stad zou willen zijn, zoals in het representatieve, historische centrum. De stadsrand is net zo onlosmakelijk verbonden met de stad, maar anders dan het centrum verandert de stadsrand gestaag: als de stad groeit, schuift de stadsrand op. De afgelopen jaren zijn tussen het Rijk en de gemeenten afspraken gemaakt om verdichting vooral binnenstedelijk te laten plaatsvinden, binnen de bestaande contouren van de stad. Dit betekent dat de stad niet meer uitbreidt, en de stadsrand dus voorlopig op zijn plek blijft. Verandert dit de betekenis van de stadsrand? Als de ‘rode druk’ van de stedelijke verdichting zorgt voor meer gebouwd programma, meer mensen en meer reuring in de stadswijken, moeten we dan anders omgaan met de randen van onze steden? In 2020 gingen BNA Onderzoek en ARCAM samen op zoek naar de antwoorden op deze vragen. Als testcase werd Amsterdam gekozen, omdat de stadsranden hier enorm gevarieerd zijn. Elke rand heeft een andere context, bevolkingssamenstelling, economische druk en ruimtelijke ambitie. Daarmee biedt de grootstedelijke variatie aanknopingspunten voor uiteenlopende steden, dorpen en buurten elders in het land en voor sociaal-ruimtelijke vragen die overal urgent en actueel zijn. Ons vertrekpunt was de interactie tussen de stad en het omringende landschap, een onderwerp dat ARCAM al in 2019 onderzocht in het kader van het Parlement van de Scheggen. In Het Stadsranden-lab werden de overgangen tussen deze landschappen en de stad, als een logisch vervolg op dit onderzoek, op de agenda gezet en onder handen genomen.

VIJF BIJZONDERE TESTLOCATIES

Samen met de gemeente Amsterdam wezen we vijf testlocaties aan: plekken in de stadsrand die van elkaar verschillen qua stedelijke invulling, landschappelijke context en toekomstplannen. Zo werd bijvoorbeeld de stadsrand Noord gekozen vanwege de karakteristieke harde grens van de Ring A10, en de stadsrand West vanwege de overgang tussen wijken met sociale problematiek en het eeuwenoude polderlandschap. In de stadsrand Zuidwest bij het Amsterdamse Bos zorgt de geluidscontour van Schiphol voor een natuurlijke bouwbeperking, en in de stadsrand Zuid speelt de uitdaging dat alleen de route langs de Amstel goed wordt gebruikt

en de rest van de stadsrand moeilijk bereikbaar is. In de stadsrand Zuidoost ten slotte is te zien hoe, ver van de binnenstad verwijderd, een mozaïek van wijken functioneert en gedijt. De vijf bijzondere testlocaties werden tussen februari en november 2020 door vijf multidisciplinaire ontwerpteams onder de leiding van BNA-architecten bestudeerd. Zij doorliepen een traject dat bestond uit het maken van een analyse van de bestaande situatie, het ontwikkelen van een aanpak voor een zelfgekozen uitwerklocatie in de stadsrand, en het uitwerken van een ontwerpvisie voor deze plek. Onderdelen van het werktraject waren excursies, de lezingenreeks Grensverkenningen en de lokale ateliers, waar experts en betrokkenen uit de stadsranden discussieerden over en tekenden aan de plannen. Tijdens plenaire presentaties werd doorgepraat over doelen en wensen voor de randen van de stad. Door de coronapandemie was het niet altijd even makkelijk de groep bijeen te houden en te krijgen, waardoor we schakelden tussen live-bijeenkomsten, online-meetings en hybride vormen. Maar het is gelukt! In november zagen vijf bijzondere visies het licht tijdens de Dag van de Stadsrand die live werd uitgezonden vanuit Pakhuis de Zwijger.

WAT KAN DE LEZER VERWACHTEN?

De resultaten van dit werktraject presenteren we in dit magazine, samengesteld voor eenieder die de stadsrand een warm hart toedraagt. We hopen niet alleen de professionals die in de stadsranden werken te inspireren, maar ook de bewoners van de stad, voor wie het zo belangrijk is dat het omliggende landschap bereikbaar en beleefbaar blijft. De vijf visies van de ontwerpteams vormen de kern van de publicatie. Deze zijn aangevuld met een tijdlijn van het proces, een introductie op de stadsrand door vier ontwerpende en ontwikkelende racefietsers en de kronieken van de lezingenreeks Grensverkenningen. Essays van fotograaf Theo Baart, Rosa Stapel (College van Rijksadviseurs) en van Like Bijlsma (Planbureau voor de Leefomgeving) en Merten Nefs (Vereniging Deltametropool) plaatsen Het Stadsranden-lab in context. Daarnaast zijn ook gastbijdragen van onze academische kennispartners te lezen. Vier studenten van de Hogeschool van Amsterdam en vijf studenten van de Hogeschool Utrecht studeerden af op de stadsrand, en de Academie van Bouwkunst Amsterdam wijdde er een studio aan. Tot slot hebben we vijf experts die betrokken waren bij het traject gevraagd persoonlijke conclusies te trekken en aanbevelingen te doen.

DE DYNAMISCHE KREUKELZONE ALS KRAAMKAMER

De belangrijkste les uit Het Stadsranden-lab is dat de stadsrand geen lijn is, maar een zone. Een kreukelzone, waar stad en landschap elkaar treffen en waar deze soms heftige ontmoeting geënceneerd kan worden. De stadsrandzone heeft een verantwoordelijkheid richting zowel de stad als het landschap: het is

idealiter de omgeving die de stedeling ‘naar buiten’ leidt en het landschap ‘naar binnen’ haalt. Het is daarom van groot belang de verbindingen tussen de beide grootheden goed te ontwerpen. Stadsrandzones zijn bovendien – zelfs als steden niet verder uitbreiden – niet statisch. Het zijn pulserende gebieden die meebewegen op de hartslag van de stad. Afhankelijk van sociale en ruimtelijke claims wordt meer nadruk op het rood of het groen gelegd. De stadsranden lijken weinig op elkaar in bebouwing, groenstructuur en gebruik. En snelwegen, waterwegen, bedrijfsterreinen en sportvelden vormen barrières binnen de stadsrand, maar ook tussen stad en landschap. Tot slot is de stadsrand een gebied dat op de meeste plekken economisch nog wat in de luwte ligt en daardoor als kraamkamer voor de stad kan optreden. Maakbedrijven en kunstenaarsplaatsen kunnen zich hier dankzij lagere grondprijzen vestigen. De stadsrand biedt dus ook kansen voor lokale bedrijvigheid en experimenten. Die worden lang niet overal benut. Stad en landschap zijn misschien wel meer een samenhangend systeem dan we vermoeden. Daar waar het landschap functies herbergt die de stad helpen, ontstaat begrip, eigenaarschap en trots. Dit kan van alles zijn, van grondstoffen voor de bouw of voedsel tot leer- en werkplekken of horeca. Daar waar de stad bijdraagt aan de ontplooiing van het landschap ontstaan lokale verdienmodellen en kansen voor behoud van het bedreigde groen.

SOCIAAL-RUIMTELIJKE GOUDMIJN

De stadsrand is zowel de spiegel van de stadsziel als het ontdekkingsgebied voor de (stadsrand)stedeling. Dit onderzoek heeft ons geleerd dat ondanks het feit dat steden niet langer uitbreiden, het belang van de randen wel degelijk verandert. Maar ook dat de ‘rode druk’ van binnenuit veel meer kwaliteit krijgt als de ‘groene tegendruk’ op gelijke waarde wordt geschat. Stadsranden zijn echter geen formele bezoeklocaties, zoals een bos, park of winkelcentrum. Het zijn onderbelichte kreukelzones die nog ontdekt moeten worden. Het zijn de gebieden waar nog ruimte is voor verandering en nieuwe programmering, en die daarom cruciaal zijn voor vraagstukken als betaalbaarheid en opschaling van woningbouw, meerkernige steden, klimaat- en energieopgaven, de toenemende behoefte aan publieke ruimte en nieuwe langzaamverkeerverbindingen. Op de volgende 120 pagina’s worden gedachten over en visies voor de stadsrand gepresenteerd. Wij hopen de lezer inspiratie te bieden voor eigen gedachten over de stadsrand. Daarbij bieden de analyses van alle betrokkenen bij dit project aanknopingspunten voor een beter begrip van de sociaal-ruimtelijke goudmijn die de stadsrand is. Want: de stadsrand is steeds minder een toevallige, tijdelijke grens, en steeds meer een interessant ‘groen-stedelijk’ overgangsgebied waarmee stad en land hun voordeel kunnen doen; een zone om samen te ontdekken, optimaliseren en koesteren.

OP HET RANDJE

Door Indira van 't Klooster

De grens tussen stad en platteland is nergens in Amsterdam zo hard als in Amsterdam-Noord. Het lijkt wel of de A10 precies in de middenberm in tweeën is gedeeld. Verbindingen zijn schaars. Aan de ene kant heeft de snelweg wel een geluidsscherm, aan de andere kant niet. De ene kant loopt van een golfterrein over in boerenland. Aan de andere kant sluit een majestueuze populierenrij aan op de woningbouwcomplexen van Banne Buiksloot. Deze wijk werd tussen 1960 en 1977 aangelegd en gemoderniseerd aan het begin van de 21^e eeuw. Negentig procent van de veelal vierlaagse appartementenblokken is in bezit van woningcorporaties, maar dat gemiddelde daalt al een tijdje door de toevoeging van nieuwbouw en verkoop van corporatiebezit. Landschappelijk gezien doorsnijdt de A10 de lieflijke Buikslotermeerpolder. Staande op de ‘sterrenheuvel’ overzien de beide heren de A10 en een groenstrook met rijke en gevarieerde beplanting.

Klaas Breunissen (rechts) werkte bij Milieudefensie, was Statenlid Noord-Holland voor GroenLinks en is bestuurder van de Stichting Behoud Waterland. Hij is al meer dan tien jaar tuinder op volkstuinpark Wijkerhout in Noord.

Jimmy Verheij (links) studeerde in 2009 af aan de Hogeschool van Amsterdam en werd vervolgens accountmanager en later assetmanager bij woningcorporatie Ymere. Hij groeide op in Noord en kent vrijwel alle speelplekken in de stadsrand.



Klaas Breunissen is blij met de harde scheiding. “De A10 mag dan een lelijke barrière zijn, het is ook de bescherming van Waterland. Nu wordt het gebied beschermd door de gemeente (Hoofdgroenstructuur) en de provincie (Bijzonder Provinciaal Landschap). We staan hier immers niet alleen aan de rand van de stad, maar ook aan de rand van het platteland. En dus kijken we ook naar de behoeften van het landschap. Die liggen in het vinden van nieuwe economische dragers voor de agrarische functies van het gebied. Er moeten meer verbindingen komen om het gebied recreatief aantrekkelijker en ecologisch rijker te maken. Ik denk zeker dat het versterken van de stedelijke structuren en die van het groen samen kunnen gaan, maar de keiharde grens is daarbij een voorwaarde, anders verwatert de bescherming van het groen. Een manier om de verbinding tussen beide zijden te versterken, zou kunnen zijn dat de producten die in Waterland worden verbouwd in Amsterdam Noord worden afgezet in plaats van wereldwijd.

“Ik denk zeker dat het versterken van de stedelijke structuren en die van het groen samen kunnen gaan, maar de keiharde grens is daarbij een voorwaarde, anders verwatert de bescherming van het groen”

Klaas Breunissen

Het landelijk gebied kan weliswaar niet in de complete behoefte van de stad voorzien, maar het zou de relatie sterker, duurzamer en zichtbaarder maken. Aan de andere kant kunnen de stedelingen ook iets beter hun best doen. Er ligt al een prachtig netwerk van wandel- en fietspaden en kanoroutes, maar je moet wel even je huis uit komen.”

Jimmy Verheij: “De A10 is nu een te harde grens met te weinig prettige onderdoorgangen, en dat is zonde. De snelweg wordt steeds meer een symbolische scheidslijn, want de stad en het platteland hebben elkaar veel meer nodig dan vroeger. In 2050 wonen veruit de meeste mensen in de stad.

Groen heeft een grote sociale waarde als ontmoetingsplek en voor het onderhouden van sociale contacten. Zeker nu huishoudens steeds kleiner worden en mensen compacter wonen, is groen belangrijk als publieke ruimte. Het wordt steeds meer een verlengstuk van de woning. Het probleem van het groen aan de stadskant van de Ring is het gebrek aan kwaliteit, terwijl de betekenis voor stedelingen toeneemt: als recreatiegebied, sportlocatie en wandelzone. Daarom is het zo jammer dat bijvoorbeeld het Noorderpark en het Vliegenbos door infrastructuur van elkaar gescheiden zijn. Hoe groter de gebruikswaarde van groen, hoe groter het geluksgevoel van omwonenden. In het Noorderpark zie je dat het aantal gebruikers enorm is toegenomen sinds er meer bruggen zijn. Maar het golfterrein buiten de Ring is wel echt een misser. Deze functie heeft geen enkele waarde voor de bewoners van de omliggende wijken. Volkstuinen en voetbalvelden wel, maar de golfsport hoort niet bij Noord. Ik kan me zeker voorstellen dat hier nog wel woningen en andere functies bij kunnen, maar een Manhattan-achtige dichtheid is niet aan te bevelen.”

“Zeker nu huishoudens steeds kleiner worden en compacter wonen, is groen belangrijk als publieke ruimte. Het wordt steeds meer een verlengstuk van de woning.”

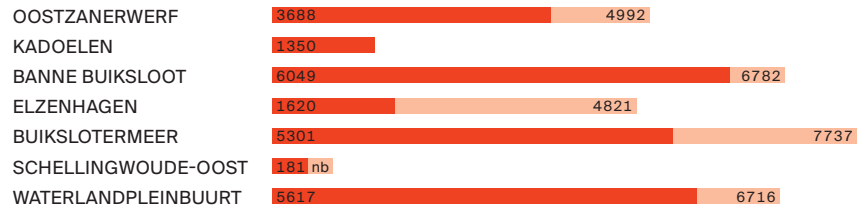
Jimmy Verheij



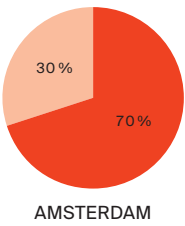
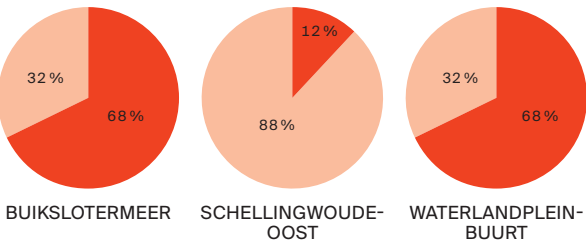
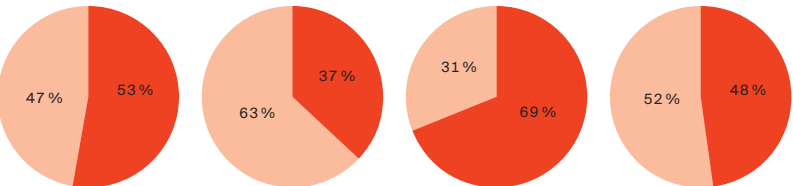
PROFIEL STADSRAND NOORD

RODE DRUK

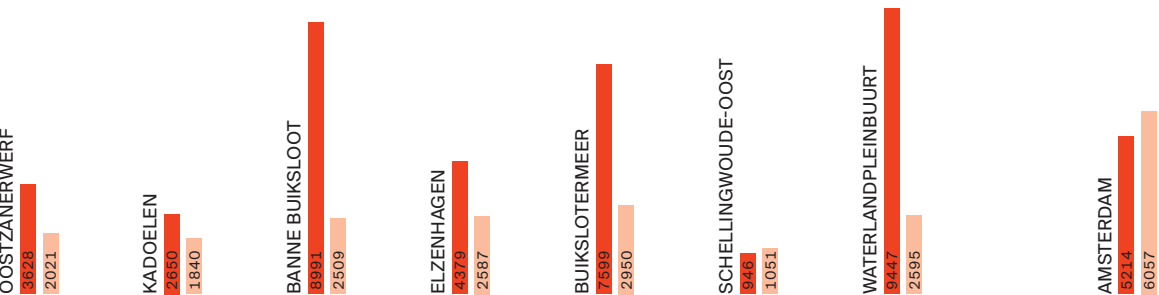
- Woningvoorraad 2020
- Woningprognose 2050



- Huur
- Koop



- Dichtheid bevolking per km²
- Dichtheid adressen per km²



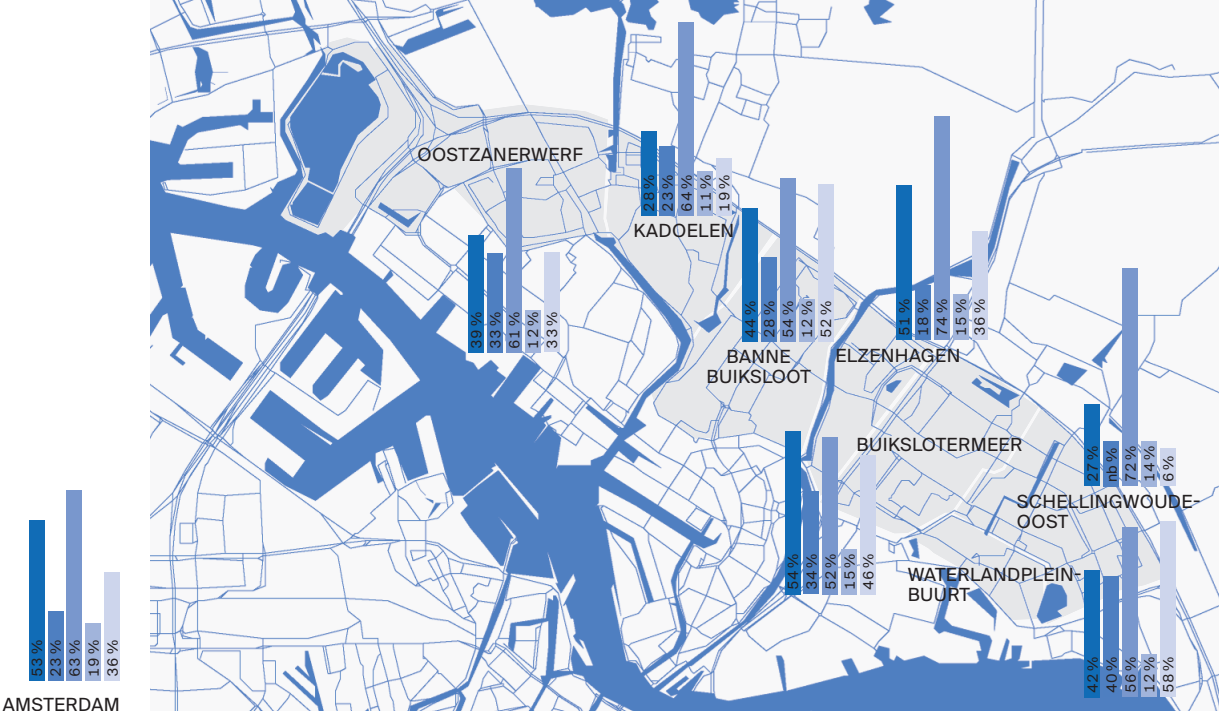
GROENE DRUK

- Ecologische structuur
- Hoofdgroenstructuur



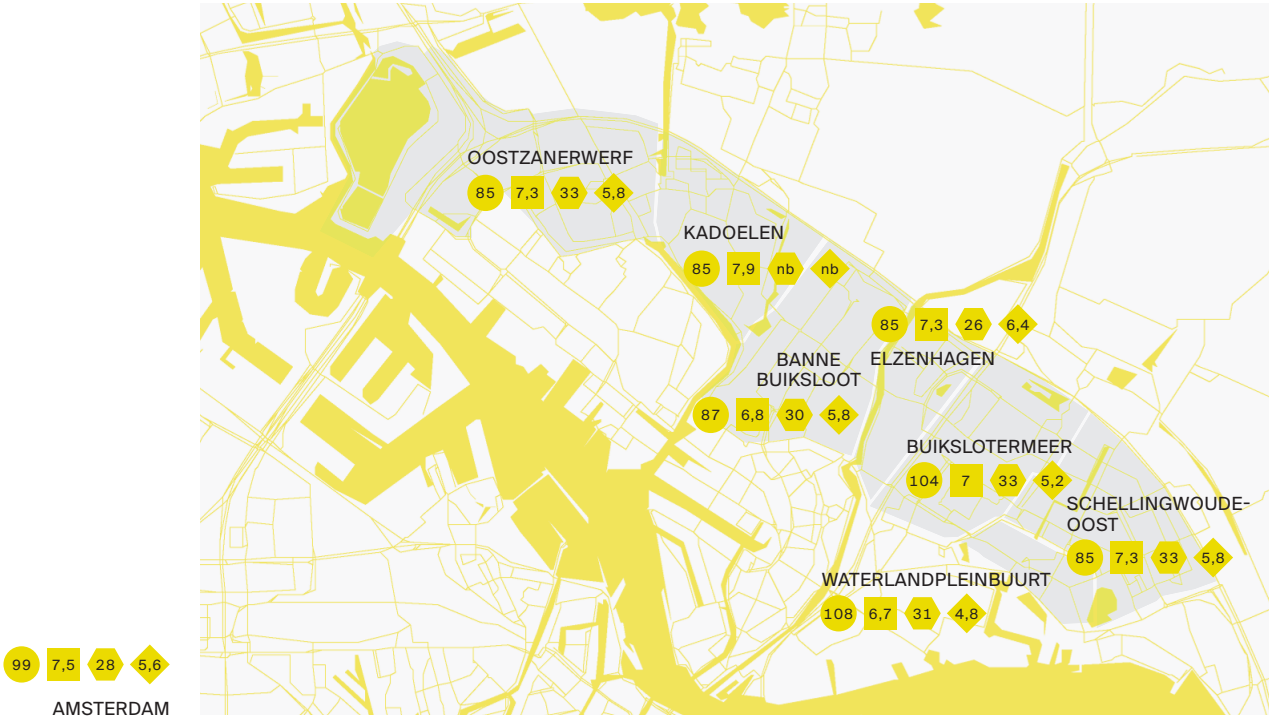
DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

- Percentage eenpersoons huishoudens
- Laag opgeleid
- Actief werkenden 15-75
- Migratieachtergrond Westers
- Migratieachtergrond niet-Westers



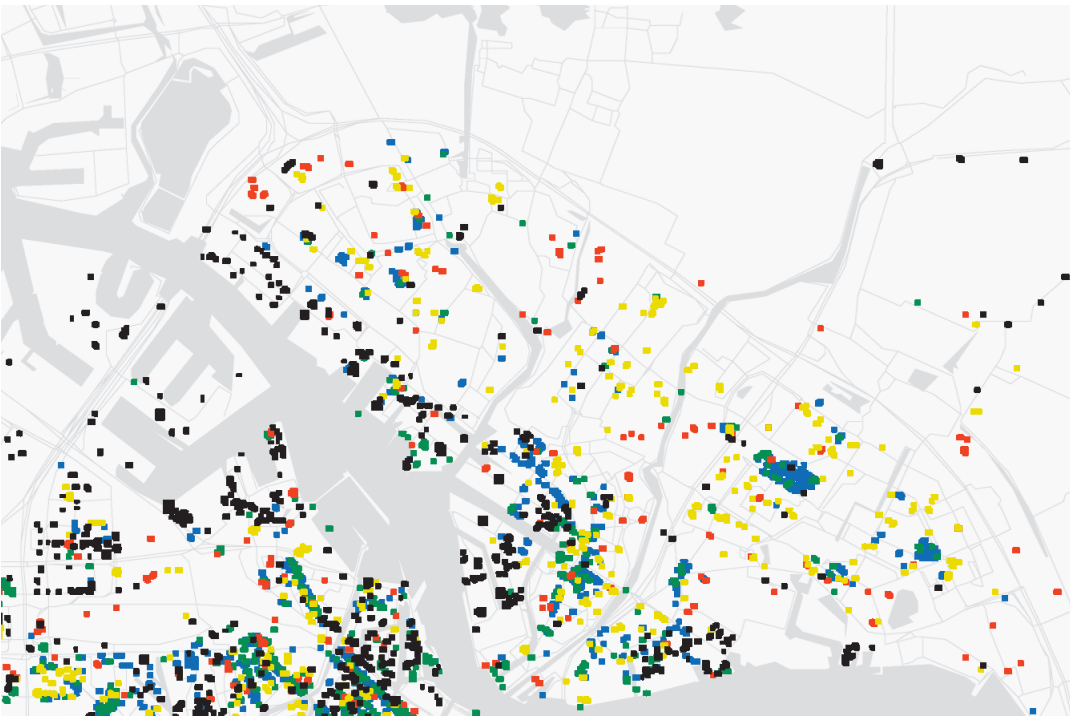
ONTWIKKELING STADSRAND

- Veiligheidsindex (gerelateerd aan gemiddelde van Amsterdam)
- Tevredenheid buurt (rapportcijfer)
- Verloederingscore (op een schaal van 0-100)
- ◆ Sociale cohesiescore (rapportcijfer)



FUNCTIES

- Detailhandel
- Horeca en logies
- Vrijtijdsbesteding
- Buurtvoorzieningen
- Bedrijvigheid





Amerbos, Buikslotermeer



Amerbos, Buikslotermeer



Ring A10, gezien vanaf Buikslotermeer



Buikslotermeerdijk, Waterland

NOORD BINNENSTE- BUITEN

PLAN TEAM NOORD

- XOOMlab: Harvey Otten (architect)
- Joost Vorstenbosch (gebiedsontwikkelaar)
- BERGcs: André Langenberg (stedenbouwkundig ontwerper)
- Olivia Media: Bas Kok (auteur)
- Natuurlijke Zaken: Saline Verhoeven (landschapsarchitect)

STEDELIJK NOORD EN WATERLAND VERBINDEN

Wie dacht dat er in Amsterdam-Noord geen groene scheggen de stad binnendringen, heeft het mis. Noord wordt juist doordierd door 'groene vingers', waarmee het landschap in theorie heel dichtbij zou moeten voelen. De Ring A10 houdt het prachtige Waterland echter buiten de deur. Het team van de noordelijke stadsrand stelt daarom voor de stadsrand als membraan te ontwikkelen: goede dingen worden over en weer doorgelaten, de ongewenste zaken worden buiten de deur gehouden. Door binnen de stad te verdichten, goede groene verbindingen over en onder de A10 door te maken en het veenweidegebied actief in te zetten voor het behalen van de klimaatdoelstellingen, kan stedelijk Noord worden verbonden met Waterland.



Noord Binnenstebuiten stemt de stadse bebouwing en het weidse landschap op elkaar af. De visie van het team draait om verdichting binnen de stad, goede groene verbindingen tussen stad en landschap en het actief inzetten van het veenweidegebied voor het behalen van de klimaatdoelstellingen.



Bekijk hier de toelichting van het team.

ANALYSE

HEEL VEEL GROEN

In Amsterdam-Noord komt, anders dan verwacht, veel groen de stad in. De zeven ‘groene vingers’ van Noord zijn minder breed dan de scheggen ten zuiden van het IJ, maar ze zijn er wel, en zouden veel herkenbaarder kunnen worden gemaakt. Bovendien sluit Amsterdam-Noord aan op twee prachtige landschappen, met aan de ene kant het IJ en aan de andere kant Waterland.

EEN LANDSCHAPPELIJK MOZAÏEK

In het oosten van Waterland, bij het IJsselmeer, is het landschap weids, met weilanden vol koeien en weidevogels. Dichter bij de stad is sprake van een mozaïeklandschap met ruigtes, riet en nattere hooilanden. Hoe dichterbij de stadsrand komt, hoe kleinschaliger het landschap wordt. Door de verschillende soorten veen en afwateringsstructuur krijgen de polders een steeds kleinere maat. Tussen de polders van Waterland bevinden zich nog veel kleine dorpen die de tijd ongerept hebben doorstaan.

ER NIET ONDERDOOR ÉN NIET OVERHEEN

De grote uitdaging is dat de verbinding met Waterland nu mist. De Ring van Amsterdam zorgt ervoor dat bewoners van Noord het groen niet makkelijk kunnen betreden. Er zijn maar een paar doorgangen, die ook nog eens smal en onprettig zijn. Water loopt tegen duikers aan of stopt op sommige plekken, paden lopen dood. De acht meter hoge A10 en de geluidsschermen vormen een visuele blokkade waar de meeste bewoners van de appartementen in Noord niet overheen kunnen kijken. Alleen de bovenste verdiepingen van de hogere appartementengebouwen in de Buikslotermeerpolder kijken eroverheen, maar hebben uitzicht op een golfbaan in plaats van het weidse landschap.

VIJF METER GEDAALD

Aan de landschappelijke kant van de Ring spelen andere uitdagingen. Waterland is in de afgelopen vijf eeuwen maar liefst vijf meter gezakt. Palen in het landschap laten zien op welk niveau de grond zich eerst bevond. Door uitdroging van het veen en het bemalen van de polders zakt het landschap steeds verder. Het team ziet hier dan ook een enorme kans voor de gemeente Amsterdam, die veel van de grond in Waterland in eigendom heeft. Door het waterpeil te verhogen en het veen aan te laten groeien zou CO₂ via een natuurlijk systeem kunnen worden vastgelegd, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en bodemdaling wordt tegengegaan.



De Ring A10 werkt als barrière. Landelijk Noord ligt verborgen achter smalle tunneltjes onder de snelweg door.



Op zeven plekken dringt het groen van landelijk Noord nu al de stad binnen. Door deze groene vingers te versterken en te ontwikkelen als 'weilandboulevards' worden stad en land sterker met elkaar verbonden.

VISIE

DE RING ALS MEMBRAAN

Stedelijk Noord en Waterland worden in de visie voor *Noord Binnenstebuiten* verbonden: met elkaar en met de rest van Amsterdam. Het doorbreken van de Ring A10 is daarom de belangrijkste stap in de visie. Door de ringweg niet langer als muur te zien, maar als membraan, kunnen goede dingen worden doorgelaten en slechte dingen worden tegengehouden. Parallel aan elkaar heeft het team twee richtingen onderzocht om de potenties in kaart te brengen. Een visie vanuit het landschap trekt het groen de stad in, een visie vanuit de stad maakt wonen aan het landschap mogelijk. Een nieuwe OV-lijn moet zorgen dat alle onderdelen van het plan én Amsterdam ten zuiden van het IJ met elkaar worden verbonden.

WEILANDBOULEVARDS RICHTING LANDSCHAPSPARK WATERLAND

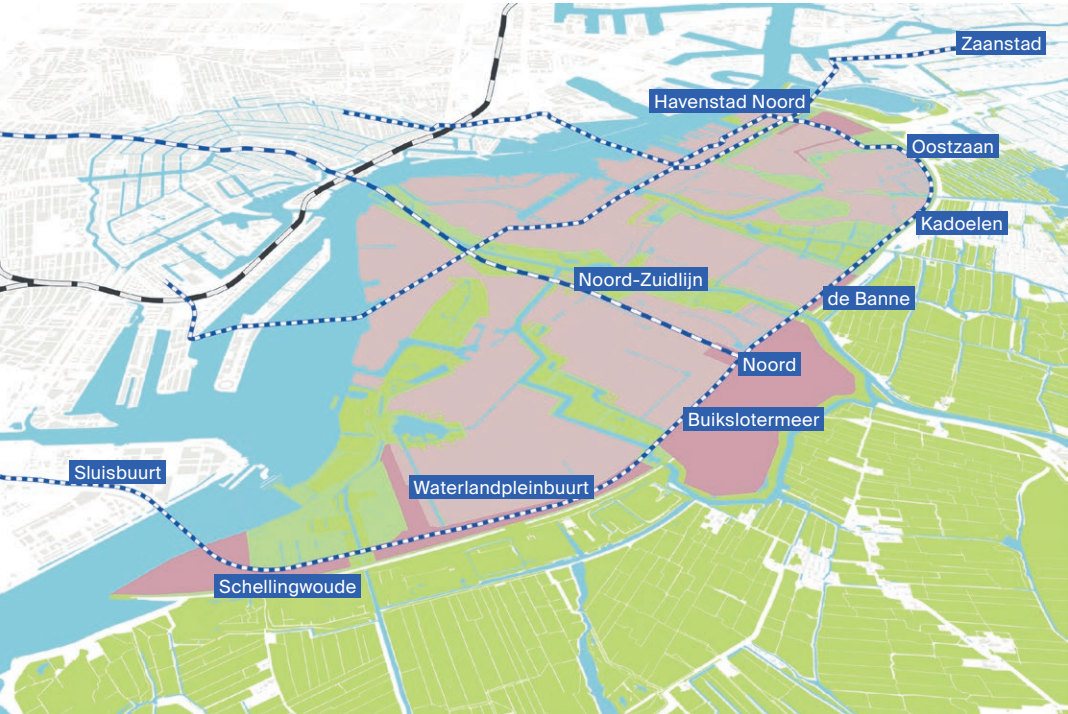
De zeven 'groene vingers' die nu al de stad binnendringen worden in *Noord Binnenstebuiten* versterkt. Zo kunnen bewoners vanuit hun huis het groen betreden en via zogenaamde weilandboulevards de stad uit wandelen of fietsen. Deze weilandboulevards ontstaan door stadsparken, volkstuinten, sportterreinen maar ook groen 'niemandsland' te ontwikkelen tot samenhangende groenstructuren, die stad en landschap met elkaar verbinden. Het veenweidegebied buiten de poorten van de stad krijgt de status van landschapspark, waarbinnen actief wordt gewerkt aan de landschappelijke opgaves van de bodemdaling, het opslaan van CO₂ en het verbeteren van de biodiversiteit. Zo stelt het team voor om een meer natuurinclusieve landbouw te introduceren. Ten behoeve van de biodiversiteit en een hoger grondwaterpeil kan het eiwitrijke maar eenzijdige raaigras bijvoorbeeld worden vervangen door bloemrijke grassoorten en slootnatuur. De producten van de nieuwe stadsboerderijen worden via de weilandboulevards en andere nieuwe verbindingen tussen Waterland en de stad ook beschikbaar voor de stadsbewoners.

NIEUWE RINGLIJN-NOORD

Noord moet veel beter worden ontsloten om ruimte te kunnen bieden aan verdichting, vergroening en het toenemende gebruik dat de verdichting met zich meebrengt. De huidige verbindingen met de Noord/Zuidlijn, de veerdiensten en zelfs de geplande bruggen zijn volgens het team in de toekomst niet voldoende. In het bruggenplan zijn al suggesties gedaan om in het oosten bij de brug naar de Sluisbuurt ook een trambaan aan te leggen naar Zeeburgereiland. Het team stelt voor om deze tramlijn door te trekken en een Ringlijn-Noord aan te leggen. De bestaande infrastructuur van de A10 zou dat relatief eenvoudig haalbaar moeten maken. Vanaf de Schellingwouderbrug loopt de nieuwe tramlijn via de Waterlandpleinbuurt naar station Noord, en van daaruit verder naar de Banne, Oostzaan en via de reeds geplande HOV-verbinding naar Zaandam. Langs de Ringlijn-Noord ontstaan zo locaties die op een vanzelfsprekende wijze kunnen worden doorontwikkeld.

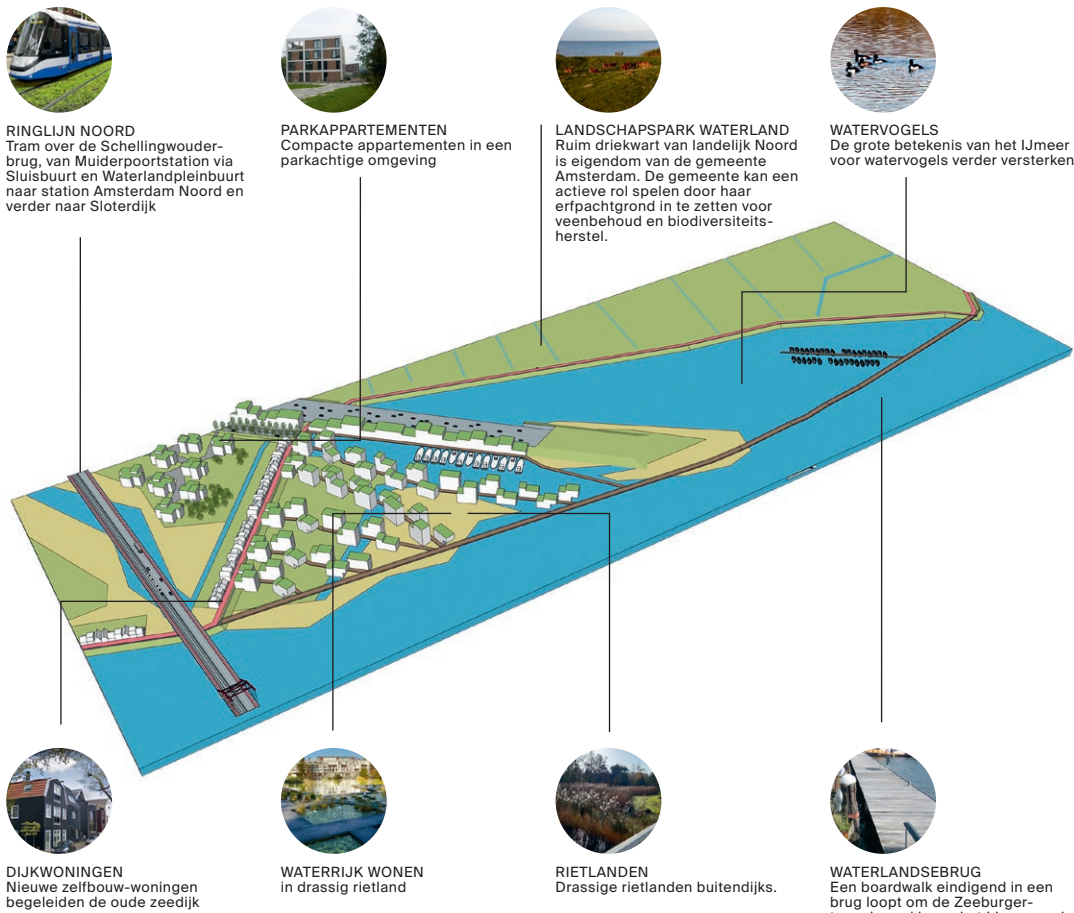


Landelijk Noord krijgt de status van landschapspark. Met meer natuurinclusieve landbouw wordt hier actief gewerkt aan de bodemdaling, het opslaan van CO₂ en het verbeteren van de biodiversiteit.

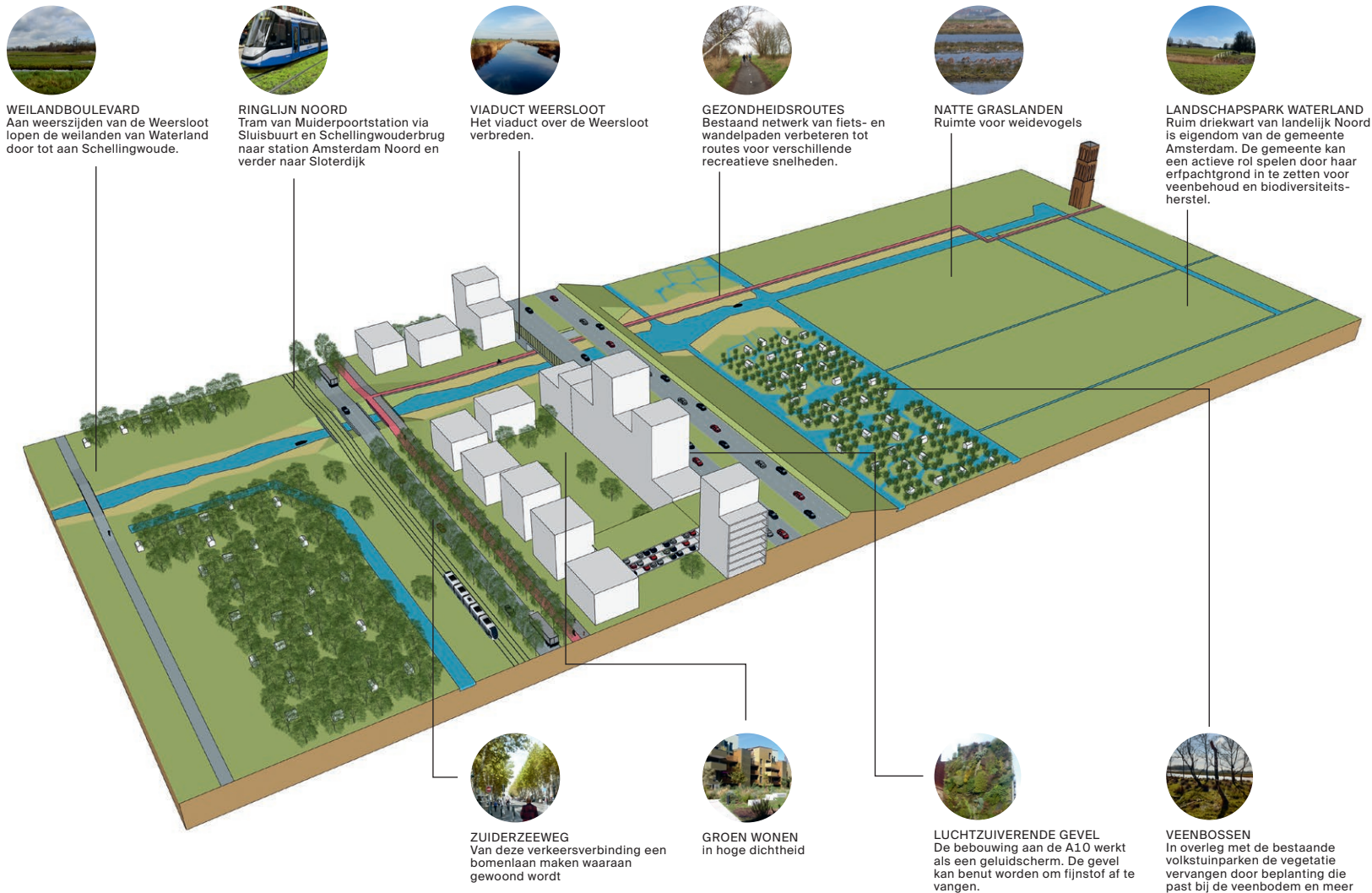


Met de Ringlijn-Noord loopt een nieuwe tramlijn van de Schellingwouderbrug via de Waterlandpleinbuurt naar station Noord, en van daaruit verder naar de Banne, Oostzaan en via de reeds geplande HOV-verbinding naar Zaandam.

WONEN IN DE STADSRAND
Bouwen in de stadsrand ziet het team als de ultieme kans voor Noord. Waar in het centrum een gigantische druk aanwezig is op de beschikbare ruimte en dus de grondprijs, biedt de stadsrand juist ruimte voor woningen van betaalbare kwaliteit. Een wijk zoals de Banne is nu vormgegeven als het einde of de achterkant van de stad. Daar zou je met nieuwe bebouwing juist de voorkant van kunnen maken. Door op aangewezen locaties bij te bouwen kunnen de wijken worden 'afgemaakt'. Doordat het landschap meer de stad in wordt getrokken gaat er per saldo geen groen verloren. Het bouwen van woningen versterkt de waarde van de nieuw te maken OV-lijn en fietsinfrastructuur. Fietsen door het groen is overdag fijn, maar 's avonds laat niet. Het positioneren van nieuwe woonfuncties langs de infrastructuur genereert de nodige sociale controle.



1. Bij Schellingwouderham wordt nieuw land gemaakt. Het unieke woonmilieu dat ontstaat heeft een sterke relatie met het water.



2. Langs de Zuidereeweg loopt de nieuwe tram parallel aan de ring A10. De nieuwe bebouwing werkt als een geluidsscherm met groene, luchtzuiverende gevels.

ONTWERP

Het team zet de landschappelijke logica van de verschillende polderstructuren in Waterland in om de overgang van kleine veenpolders naar weids graslandschap voelbaar te maken. Aan de stadsrand wordt het groen getransformeerd. In overleg met de bestaande volkstuinparken wordt de vegetatie vervangen door beplanting die beter past bij de veenbodem. De nieuwe veenbossen die hier ontstaan en het achterliggende landschapspark Waterland worden toegankelijk door de nieuwe fiets- en wandelinfrastructuur van de weilandboulevards. In het kwetsbare veengebied wordt niet gebouwd, maar er worden wel nieuwe fiets-, vaar- of looproutes aangelegd om het landschap beter te ontsluiten voor de stadsbewoners.

NIEUW LAND EN NIEUWE WOONMILIEUS

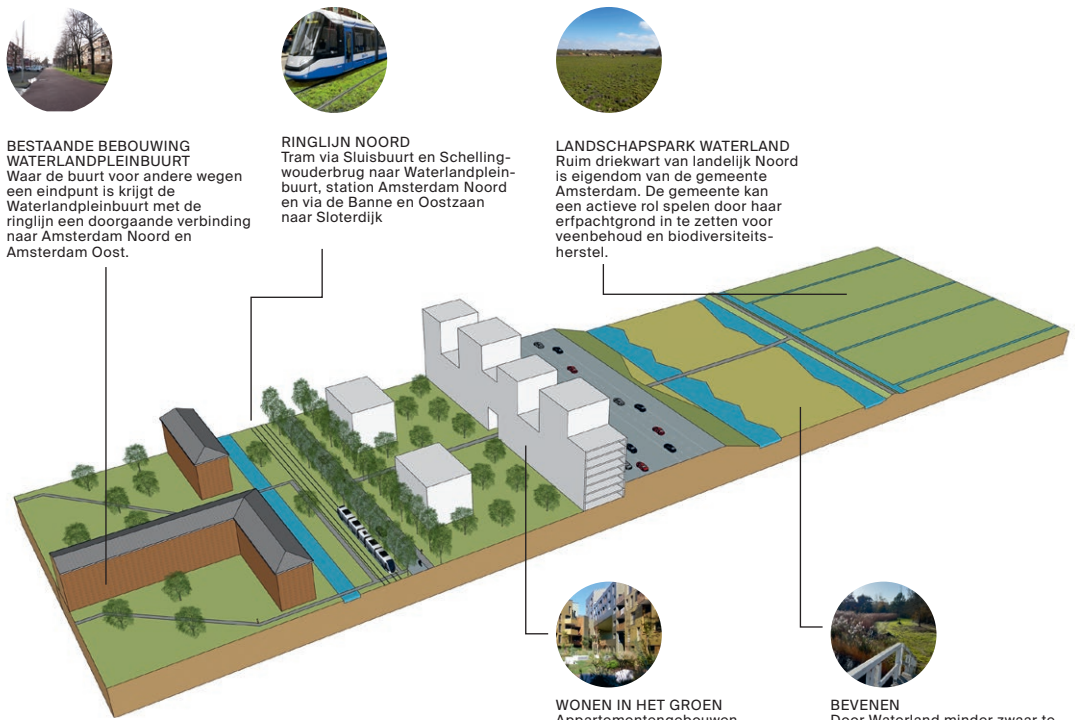
Bij Schellingwouderham (1) wordt nieuw land gemaakt. Het ontwerpteam stelt voor de oude zeedijk door te trekken met de nieuwe Waterlandsebrug: een vlonderpad waarmee fietsers en voetgangers een entree krijgen naar Waterland. Buitendijkse rietlanden creëren een uniek woonmilieu met een sterke relatie met het water. Er is ruimte voor zelfbouwoningen aan de dijk en compacte appartementen in een parkachtige omgeving. Via de Schellingwouderbrug komt de tram van de nieuwe Ringlijn-Noord binnen, en vervolgt langs de Zuiderzeeweg zijn weg.

NIEUWBOUW LANGS EN BUITEN DE RING

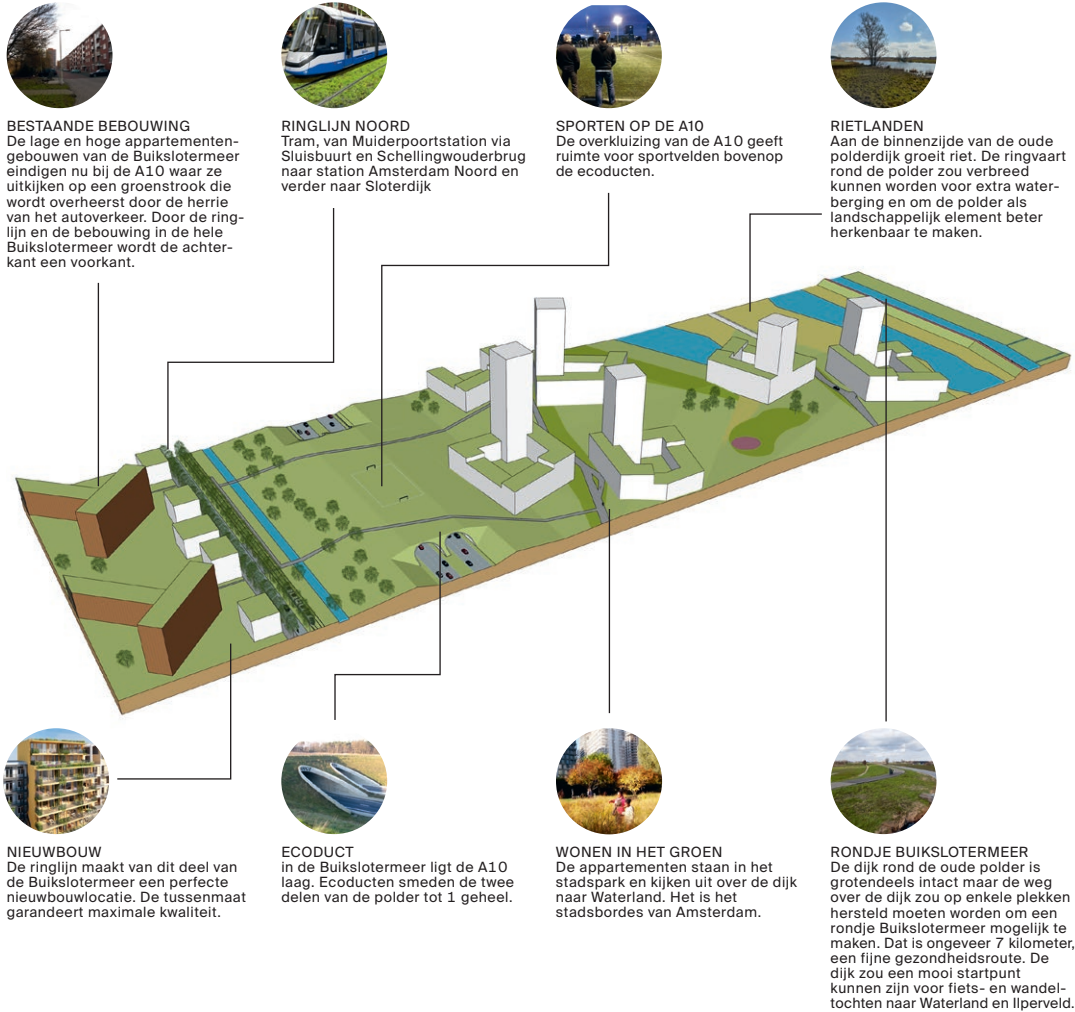
De tram loopt parallel aan de Ring A10 langs de Zuiderzeeweg (2) en de Waterlandpleinbuurt (3). De bebouwing die hier nieuw wordt opgetrokken werkt als een geluidsscherm met groene, luchtzuiverende gevels. Ter hoogte van de Buikslotermeerpolder (4) kruist de nieuwe Ringlijn de bestaande Noord/Zuidlijn. Hier stelt het ontwerpteam voor de bestaande bebouwing op te waarderen en nieuwbouw toe te voegen. Door de ontwikkelingen wordt het mogelijk hier nieuwe centrumfuncties toe te voegen, zoals een dependance van het Amsterdam Museum. De A10 wordt breed overbrugd door ecoducten. De contour van de Buikslotermeerpolder wordt weer herkenbaar door de rietlanden langs de dijk, die het 'stadsbordes' dat hier ontstaat inkaderen. Dit deel van de oude droogmakerij, waar zich nu een golfbaan en oude rioolwaterzuivering bevinden, wordt ontwikkeld tot stadspark met daarin stedelijke voorzieningen en appartementengebouwen met uitzicht over het landschap. De dijk wordt een startpunt voor fiets- en wandeltochten door Waterland én het begin van het nieuwe 'Rondje Buikslotermeer' van zeven kilometer.

STADSENTREE VANUIT DE ZAANSTREEK

De Ringlijn-Noord loopt door via de Banne (5) naar de westzijde van Amsterdam-Noord. Hier ligt een grid van ontsluitingswegen, die het gebied doorklieven en de samenhang verstoren. Door de infrastructuur hier



3. De Waterlandpleinbuurt wordt aangesloten op de nieuwe Ringlijn-Noord. Natte graslanden bieden ruimte aan weidevogels en verbinden de buurt met landelijk Noord.



4. In de Buikslotermeerpolder wordt de A10 breed overbrugd door ecoducten. De huidige golfbaan en oude rioolwaterzuivering worden ontwikkeld tot stadspark en woningen met uitzicht over het landschap.

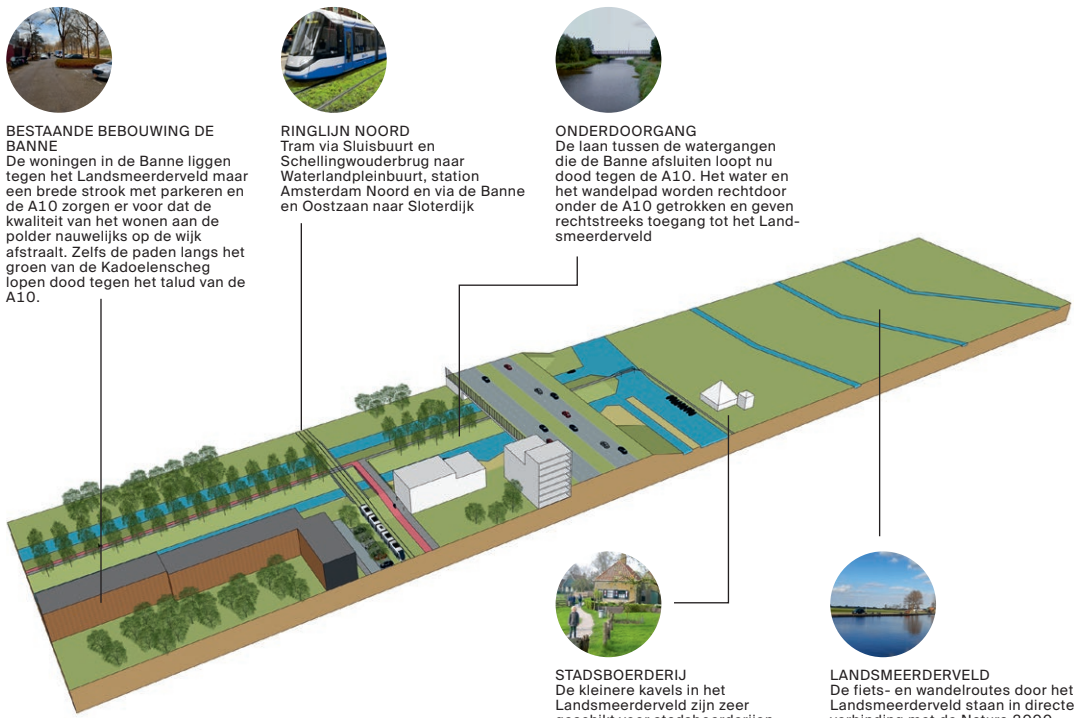
slimmer in te zetten wordt de huidige Cornelis Douwesweg (6) vrijgespeeld. Het nieuw te ontwikkelen Cornelis Douwespark is net zo lang en even breed als het Vondelpark. Het stadspark met OV-route is direct verbonden met de Noorder IJplas en verbindt Noord met Tuindorp Oostzaan en straks met Havenstad. In de toekomst wordt dit de Amsterdamse stadsentree vanuit de Zaanstreek.

CONCLUSIES

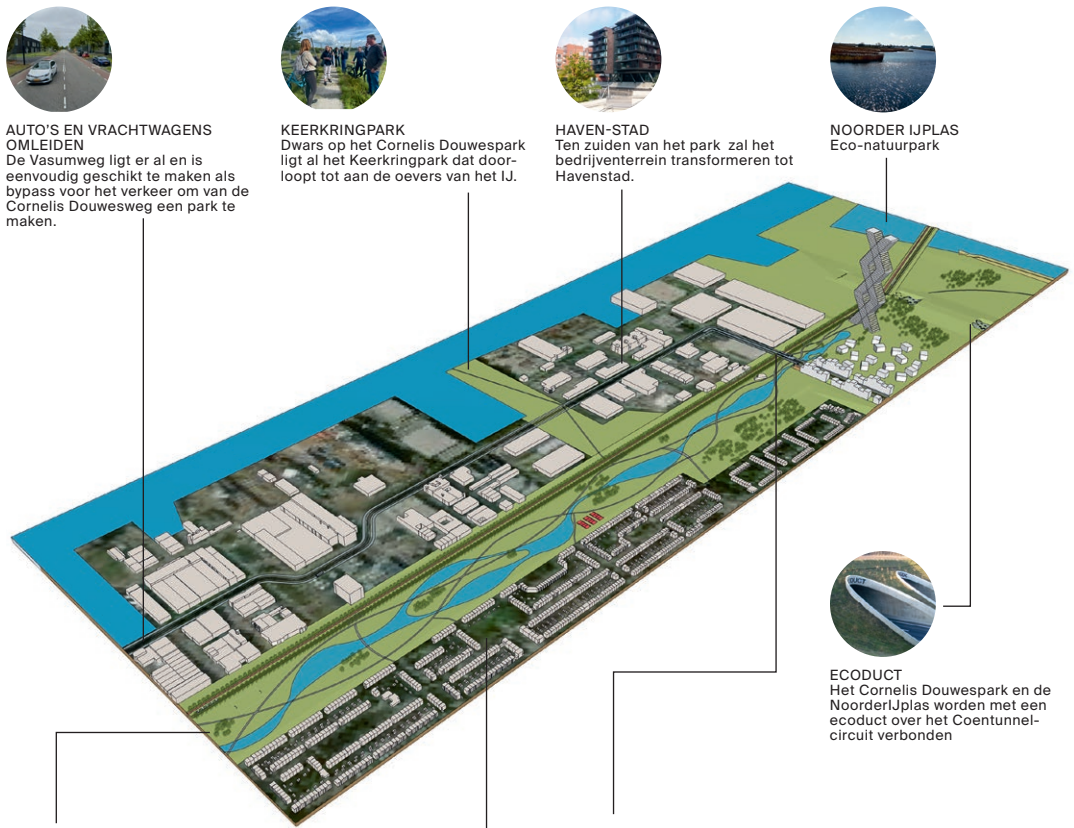
KLIMAATDOELSTELLINGEN HALEN
Waterland beslaat met 27 km² of zo'n 3.800 voetbalvelden een gigantisch gebied. Als voornaamste grondbezitter van Waterland zou de gemeente Amsterdam hier een effectieve bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, nota bene binnen de eigen gemeentegrens. Om de landschappelijke opgaven van Waterland echt op te kunnen pakken, is ook de betrokkenheid van de provincie en de andere bestuurslagen en stakeholders nodig.

BESTAANDE KWALITEITEN INZETTEN
De bestaande kwaliteiten van Noord kunnen veel beter worden benut. De versnipperde en verdeelde groenstructuren kunnen een eerste aanzet vormen voor de ontwikkeling van de weilandboulevards. De landbouwgebieden in Waterland kunnen worden ingezet om op natuurinclusieve wijze gewassen te kweken als voedsel of bouw materiaal voor de stad. Waterland zelf is de uitgelezen recreatieplek voor de verdichtende stad. Ook de nabijheid van de stadsrand is een unieke kwaliteit. De afstand tussen de noordelijke stadsrand en het IJ is maximaal 3,5 kilometer, terwijl andere stadsrandgebieden zoals bijvoorbeeld Gein maar liefst 14 kilometer van het centrum af liggen.

GELIJKTijdige Ontwikkeling van Stad en Landschap
Noord kan ruimte bieden aan een deel van de woningbouwopgave waar de stad voor staat, zowel door versterking en verdichting van de bestaande buurten langs de stadsranden als door het realiseren van nieuwe leefmilieus. Door bebouwing en landschap op elkaar af te stemmen, krijgt de nieuwe stadsrand een duurzame invulling. *Noord Binnenstebuiten* laat zien hoe stad en landschap in Amsterdam-Noord hand in hand kunnen worden ontwikkeld.



5. Bij de Banne worden het water en het wandelpad onder de A10 doorgetrokken. Zo ontstaat een nieuwe rechtstreekse toegang tot het Landsmeerdereveld in landelijk Noord.



6. Door de infrastructuur anders te organiseren kan de Cornelis Douwesweg worden omgetoverd tot park.



STUDENTENWERK

LIVING IN THE EDGE
Door Mike Blauw

In de afstudeerscriptie *Living in the edge* wordt antwoord gegeven op de vraag welke slimme strategie kan worden ontwikkeld om stad en land met elkaar te verbinden. De stadsrandzone is de zone tussen het bestaande stedelijke gebied en het landschappelijke gebied. Soms is deze zone smal en in andere gevallen breed. Maar in alle gevallen kan deze zone, als we er opnieuw vorm aan kunnen geven, bijdragen aan de maatschappelijke opgaven. Zo kan hier een duurzame omgevingskwaliteit ontstaan.

Menig planoloog en stedenbouwer beschouwt de stadsrandzone als een verrommeld gebied waar men via de achterdeur de stad binnenkomt. Dit is echter niet altijd zo geweest. De stedenbouwkundige keuzes van de afgelopen 70 jaar hebben ervoor gezorgd dat de stadsrandzone is getransformeerd van voorkant van de stad – in de vorm van stadspoorten – naar achterkant van de stad.

Omdat de ruimtelijke ordening op de schop moet om huidige problemen in de maatschappij op te lossen (woningtekort, energietransitie, etc.), ontstaan er nieuwe kansen. Aangezien de stadsrandzone een verrommeld gebied is en binnenstedelijke verdichting niet altijd als positief wordt ervaren, biedt juist de stadsrandzone perspectief als het gaat om verdichting. Daarbij komt dat de stadsrandzone een ideale uitgangspositie heeft om het stedelijke en natuurlijke landschap van elkaar te laten profiteren.

In het onderzoek *Living in the edge* zijn resultaten uit literatuuronderzoek toegepast in ontwerpen voor de stadsrand van Amsterdam-Noord.



De opbouw van de stadsrandzone: stad - rode contour - stadsrandzone - groene contour - landschap.



Luchtfoto Buikslotermeer (1987)



De stadsrand als achterkant van de stad

COLOFON			
PROJECTTEAMS			
Team Noord			
XOOMlab: Harvey Otten, Joost Vorstenbosch			
BERGcs: André Langenberg			
Olivia media: Bas Kok			
Natuurlijke Zaken: Saline Verhoeven			
Team West			
26H: Wouter Pocornie			
Paola Salviano			
12N_Urban Matters: Fulco Treffers			
Inbo: Maria Piels			
Team Zuidwest			
UNStudio: Misja van Veen, Pedro Silva Costa, Dana Behrman, Olga Kotta en Cadgas Delen			
Rademacher / De Vries			
Architecten: Christopher de Vries			
Waternet: Maarten Ouboter			
LUDWIG: Peppie Wiersma			
Team Zuid			
Clubhaus Architecten: Marjan van Herpen en Claudia Temperilli			
M3H: Machiel Spaan			
ROC Amsterdam: Robert Koerts			
VE-R: Remco Rolvink en Berrie van Elderen			
Team Zuidoost			
ANA architecten: Jannie Vinke			
Bureau B+B: Gert Jan Wisse			
De Natuurlijke Staat: Walter Dresscher			
DubbelL			
buurtontwikkelaars: Lars Mosman			
SVP: Esther Vlaswinkel			
STUDENTEN			
Kim van Balken, Mike Blauw, Fieke de Groot, Josje Staal			
(Hogeschool van Amsterdam); Jelle Brem, Ward Edelenbosch, Matt Goedemans, Susan Mellendijk, Vera de Vries (Hogeschool Utrecht); Tale Bjelland, Anne-Marije van Duin, Jelle Engelchor, Danijela Kirin, Venetia Kolliá, Eek van der Krogt, Kasper Neeleman, Magali Sanz Casas, Lesley Thoen, Mark Vergeer (Academie van Bouwkunst Amsterdam)			
GASTBIJDLAGEN			
Theo Baart (fotograaf), Rosa Stapel (College van Rijks adviseurs), Like Bijlsma (PBL), Merten Nefs (Vereniging Deltametropool), Mike Blauw, Josje Staal, Kim van Balken, Fieke de Groot (studenten Hogeschool van Amsterdam), Remco Reijke (Hogeschool Utrecht), Jonas Papenborg (Academie van Bouwkunst Amsterdam)			
PROJECT- EN KENNISPARTNERS			
Paul van Hoek (gemeente Amsterdam), Irene Ponec (Ymere), Rien van Stigt en Remco Reijke (Hogeschool Utrecht), Erik Anton de Graaf (Hogeschool van Amsterdam), Hanneke Kijne en Jonas Papenborg (Academie van Bouwkunst Amsterdam)			
SPREKERS GRENS-VERKENNINGEN			
Greg Nottrot en Floor Leene (Nieuw Utrechts Toneel), Saskia Aukema (fotograaf), Renate Schepen (Doordacht), Like Bijlsma (PBL), Erik Anton de Graaf en Frank Suurenbroek (Hogeschool van Amsterdam), Maïke van Stiphout (DS landschaps-architecten), Edwin Gardner (Studio Monnik)			
KLANKBORDGROEP			
Aafke Post (gemeente Amsterdam), Jonas Papenborg (Flux Landscape architecture), Klaas Breunissen (Stichting Behoud Waterland), Jimmy Verheij (Ymere), Marrit van der Schaar (Ymere), Olga Appelman (gemeente Amsterdam), Robert Graat (Staasbosbeheer), Annet Zondervan (CBK Zuidoost), Rienk Postuma (De Key), Minze Walvius (Advier), Erwin van Schagen (gemeente Amsterdam), Ivan Nio (stedelijk onderzoek), Roy Berents (gemeente Amsterdam), Eva Hekkenberg (VORM), Irene Ponec (Ymere), David Kloet (Karres en Brands), Kasper Spaan (Waternet), Hans Massop (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht), Nelleke Penninx (gemeente Amsterdam), Hans Wilschut (Wonderwel), Gregor van Lit (gemeente Amsterdam), Jan Heeren (gemeente Amsterdam), Jouke van der Werf (gemeente Amsterdam), Guido Nas (gemeente Amsterdam), Jan Maas (BOOM Landscape), Pieter Boek-schooten (Van Eesteren Museum), Marjan Kootwijk (Ymere), Nabila Bouabbouz (gemeente Amsterdam), Erwin Spijker (Studio Y)			
MET DANK AAN			
Pepijn Bakker (Rochdale), Femke Gerritsma (ARCAM), Isabel van Lent (architectuurhistoricus), Erik Meijer (Synchroon), Adriaan Mout (LEVS), Don Murphy (supervisor architectuur en stedenbouw Schiphol), Francesco Veenstra (voorzitter BNA), Remi Versteeg (Space Encounters), Joost Vos (Bentham Crouwel Architects), Philomene van der Vliet (BOOM landscape), Anne Wijnen en team Pakhuis de Zwijger			
FINANCIËLE BIJDLAGEN			
ARCAM, BNA, gemeente Amsterdam, Ymere, EFL Stichting, ministerie van Economische Zaken en Klimaat uit de Toeslag voor Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI's)			
PRODUCTIE			
Tekst en redactie: Lotte Dijkstra (studio PLACES), Jutta Hinterleitner (BNA Onderzoek, tevens project-leiding), Willemijn de Jonge (Mijnwerk, eindredactie), Indira van 't Klooster (ARCAM), Manon Mastik (BNA Onderzoek)			
Grafische vormgeving & infographics: Edwin van Gelder en Florian Schimanski (Mainstudio)			
Fotografie tenzij anders vermeld: Quirijn Kuchlein			
Drukwerk: robstolk			
Uitgever: BNA Onderzoek			
www.bna-onderzoek.nl			
BEELDVERANTWOORDING			
P7 Foto 'EndLESS Amsterdam bij ARCAM' door Sanne Couprie; overige foto's door projectdeelnemers			
P8-9 Kaart en animatie 'De stadsranden van Amsterdam' door Pepijn Borgwat (Synergieque), Bas van Vuurde, Niels Bik (The Bik Picture)			
P10 Foto's door Maarten Nauw			
P11 Kaart door NIHS - Joodse Gemeente Amsterdam; foto's door Saskia Aukema en Richard Bank			
P12 Foto's rabbijn Katz door			
Saskia Aukema en Richard Bank; foto's publiek door Maarten Nauw			
P13 Kaart stadsrandprofielen			
bewerkt door PBL, op basis van datasets van de provincies, CBS, CPB/PB; kaart grondprijzen door Erik Anton de Graaf op basis van interactieve kaarten van de Gemeente Amsterdam			
P14 Kaart economische waarden door Erik Anton de Graaf; afbeeldingen door Frank Suurenbroek; foto's uit Noord-Hollands Archief, archiefstukken 54-20395, 54-34576			
P15 Tekening rotsbiotoop en afbeelding biodiversiteit op alle schaalniveaus door DS			
landschapsarchitecten; foto Bioloop door Dinny Tubbing; foto poreuze bestrating door Bureau Hosper; foto dirt graffiti maker onbekend			
P16 Grafiek door Biomimicry 3; figuur 'Ego – Eco' maker onbekend; schema ecosys-teemdiensten door Lydia Fraaije			
P17 Toekomstbeelden Amsterdam door Studio Monnik, getekend door Jan Cleijne; afbeeldingen 'De donkere stad' door Like Bijlsma (SUBoffice)			
P18-19 Foto's door Theo Baart			
P20-21 Foto's en afbeeldingen door Panorama Lokaal			
P22 Afbeelding door Merten Nefs			
P23 Kaart door Planbureau voor de Leefomgeving			
P24 Kaart door Kadaster en CBS, bewerkt door Planbureau voor de Leefomgeving			
P38 Foto 'Kuifeenden 25-1-2004 (6318163492)' door Bas van Oorscot via Wikimedia Commons ; foto 'More than 100 Grutto's in a meadow near Zaanse Schans - panoramio.jpg' door Henk Monster via Wikimedia Commons			
P39-40 Foto 'Ecoduct Kikbeek over de E314 bij de afslag Maasmechelen' door Paul Hermans via Wikimedia Commons			
P40 Foto 'Tuindorp Oostzaan Amsterdam-Noord 6' door A. Bakker via Wikimedia Commons			
P41-42 Foto 'Luchtfoto Buikslotermeer' via Stadsarchief Amsterdam; overige foto's door Mike Blauw; plattegrond op basis van Google Earth (2020)			
P54 Plankaart 'Algemeen_uitbreidingsplan_amsterdam1935.jpg' via Wikimedia Commons; foto 'Luchtfoto Osdorp-Oost' via Stadsarchief Amsterdam; foto flat door Wouter Pocornie			
P55 Kaarten grijze grens en sepia grens op basis van Google Earth (2020); kaart groene grens op basis van de kaart 'Omgevingsvisie Groen' door Gemeente Amsterdam			
P59-60 Kaart op basis van Google Earth (2020); foto's door Fieke de Groot			
P77-78 Analyses en foto's straatbeeld op basis van Google Maps Streetview (2020)			
P95-96 Afbeelding 'Energie-stromen' door Anne-Marije van Duijn; afbeelding 'Watertuinen van West' door Kasper Neeleman; afbeelding 'Productiebos Gaasperplas' door Magali Sanz Casas			
P110-112 Afbeeldingen huidige situatie in zwart/wit op basis van Google Maps Streetview (2020)			
P113 Analyse Waterland-scheg op basis van Google			
Earth (2020); analyse functie			
Amsterdamse stadsranden op basis van Google Earth (2020)			
P114 Foto '20171124 07 Groningen – Hooge der A' door Sjaak Kempe via Flickr; foto 'IMG_4319' van polder bij Arnhem door HJZ2009 via Flickr; foto 'Utrecht' door Markus Tacker via Flickr; foto's Kopenhagen en Antwerpen door Remco Reijke			
P115 Impressies door Jelle Brem, Ward Edelenbosch, Matt Goedemans, Susan Mellendijk en Vera de Vries			
P116 Foto's door Indira van 't Klooster			
P117 Foto door Jan Maas			
P118 Foto door Francesco Veenstra			
P119 Foto door BNA			
Onderzoek			
© BNA Onderzoek en de afzonderlijke auteurs, ontwerpers en fotografen – januari 2021. Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald. Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met BNA, Jollemanhof 14, 1019 GW Amsterdam, bna-onderzoek@bna.nl			
ISBN 978-90-830571-2-5			

4. EEN KANS VOOR NATUUR-INCLUSIVITEIT

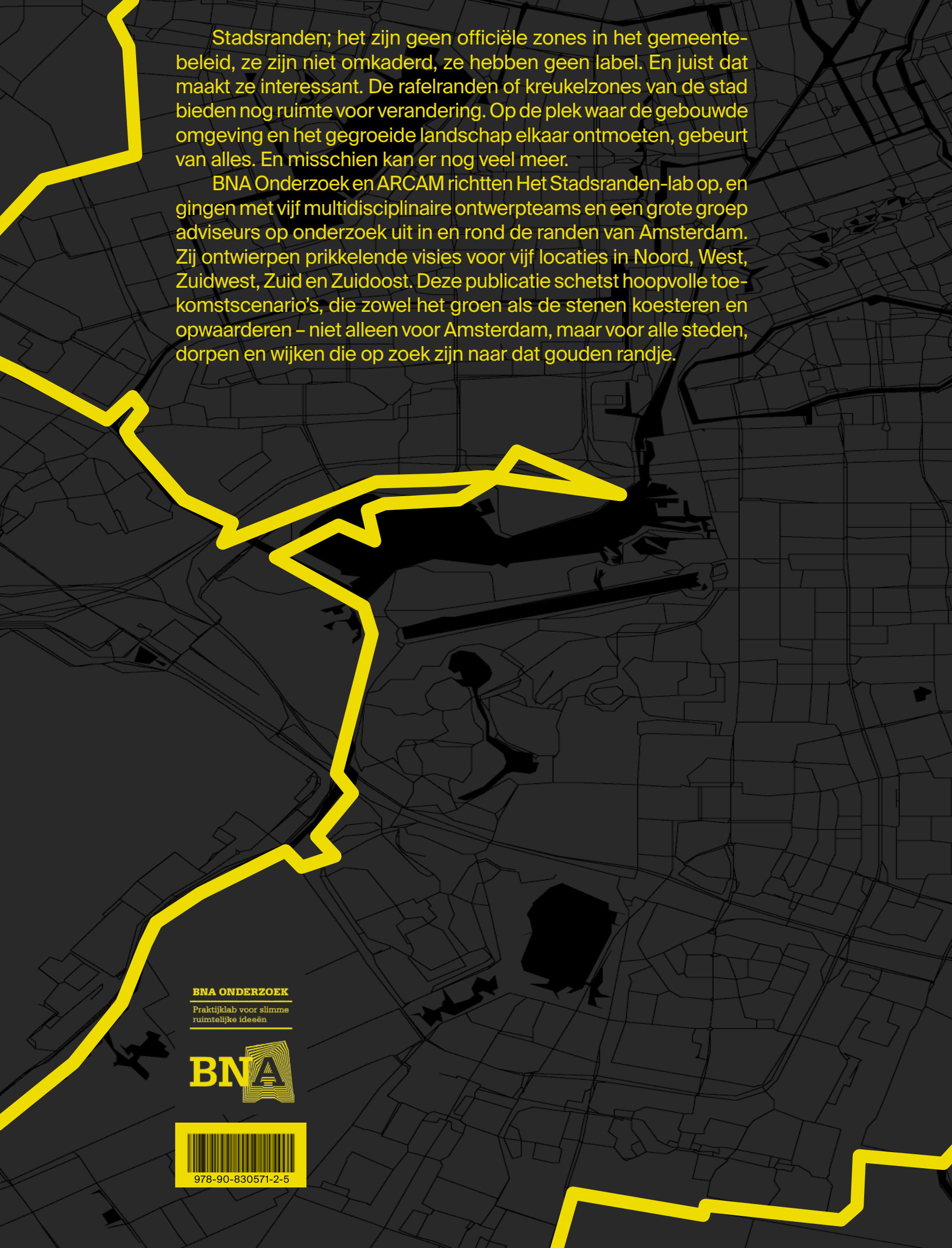
5. EEN MEMBRAAN

6. EEN AMBIGUE VRIJE RUIMTE

7. PIONIEREN OP HET RANDJE

8. EEN LAND-SCHAPSPARK

9. EEN MEER-KEUZE STAD



Stadsranden; het zijn geen officiële zones in het gemeentebeleid, ze zijn niet omkaderd, ze hebben geen label. En juist dat maakt ze interessant. De rafelranden of kreukelzones van de stad bieden nog ruimte voor verandering. Op de plek waar de gebouwde omgeving en het gegroeide landschap elkaar ontmoeten, gebeurt van alles. En misschien kan er nog veel meer.

BNA Onderzoek en ARCAM richtten Het Stadsranden-lab op, en gingen met vijf multidisciplinaire ontwerpteams en een grote groep adviseurs op onderzoek uit in en rond de randen van Amsterdam. Zij ontwierpen prikkelende visies voor vijf locaties in Noord, West, Zuidwest, Zuid en Zuidoost. Deze publicatie schetst hoopvolle toekomstscenario's, die zowel het groen als de stenen koesteren en opwaarderen – niet alleen voor Amsterdam, maar voor alle steden, dorpen en wijken die op zoek zijn naar dat gouden randje.

BNA ONDERZOEK

Praktijklab voor slimme
ruimtelijke ideeën



978-90-830571-2-5