

TransTec

adviseurs openbaar vervoer



Legacyontwikkeling Olympische Spelen

Duurzame openbaar vervoerontwikkeing

In opdracht van
Universiteit van Amsterdam

Legacy ontwikkeling Olympische Spelen

Duurzame openbaar vervoer ontwikkeling



(DRO Amsterdam, 2008)

In opdracht van: Universiteit van Amsterdam

Datum: 29 juli 2011

Versie: definitief

Opgesteld door: TransTec adviseurs BV

Projectleider: Bastiaan Bretveld

Auteurs: Bastiaan Bretveld

Projectnummer: 31010

Adres: Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam

Telefoon: 020 – 669 3034

Fax: 020 – 669 3586

E-mail: info@transtecadviseurs.nl

Website: www.transtecadviseurs.nl

Auteursrecht: © 2011 TransTec adviseurs BV

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een automatisch gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van TransTec adviseurs BV.

Samenvatting

De ontwikkeling van een erfenis op het gebied van infrastructuur is voor veel gaststeden een groot probleem. Nu ook Nederland de ambitie heeft om de Olympische Spelen te accommoderen is het van belang om vooraf te kijken hoe er voor gezorgd kan worden dat er een zo positief openbaar vervoersysteem voor de stad overblijft na deze Spelen. In Nederland willen zowel Amsterdam als Rotterdam de Spelen graag hosten. Sleutelbegrip in deze scriptie is dan ook legacy. Wat zoveel betekent als de erfenis die een stad op het gebied van infrastructuur overhoudt na drie weken Olympische Spelen. Hierbij is het van belang dat het aanbod aansluit op de vraag naar openbaar vervoer.

Om dit op een zo goed mogelijke manier te onderzoeken wordt er hier gebruik gemaakt van een aantal referenties. In deze scriptie zal er gebruik gemaakt worden van Barcelona (1992), Amsterdam (kandidaat 1992) en Londen (2012). Hier zal er gekeken worden naar gebruik van openbaar vervoer en wat de invloed van de Olympische Spelen hierop kunnen zijn. Hierin is de integratie van deze openbaar vervoerplannen met de ruimtelijke ordening van essentieel belang. Ook duurzaamheid van de investeringen speelt hierin een belangrijke rol. Dit om nieuwe ontwikkelingen in het openbaar vervoersysteem met zo min mogelijk impact op het milieu uit te voeren. Vervolgens worden de resultaten uit deze referenties getoetst met behulp van 'The Transit Metropolis' van Robert Cervero (1998) en een artikel van Phillipe Bovy (2008).

Als laatste zal er beschreven aan de hand van welke ingrepen de Nederlandse steden kunnen leren van voorgaande Spelen. Dit allemaal met als doel om zoveel mogelijk zinloze investeringen te voorkomen.

Voorwoord

In het laatste semester van de Bachelor Planologie wordt het grootste gedeelte van de tijd besteed aan het schrijven van een scriptie. Deze bachelorscriptie dient op een goede manier voorbereid en onderbouwd te zijn. Om dit te bewerkstelligen is de cursus Methoden & Technieken 3 (M&T3) in het leven geroepen. Met behulp van deze cursus wordt de onderzoeksopzet geformuleerd. Dit gebeurt aan de hand van een relevante en onderzoekbare probleemstelling. Deze probleemstelling wordt geformuleerd aan de hand van een aantal hoorcolleges, werkgroepen en opdrachten in de zojuist genoemde cursus over het vormgeven van een theoretisch kader door middel van methoden van onderzoek, het opstellen van een probleemstelling binnen de gestelde eisen en het ontwikkelen van een onderzoeksopzet, inclusief onderzoeksmethoden en onderzoeksontwerp (UvA, 2010).

Deze opzet leidt vervolgens tot een product, welke tijdens de onderzoeksstage onderzocht wordt. De scriptie zal de Olympische Spelen bespreken. De Olympische Spelen zijn een breed begrip en dit onderzoek zal zich dan ook richten op de effecten van Olympische Spelen voor het gebruik van het openbaar vervoer. Hiervoor is een stageadres nodig welke aansluit bij het te onderzoeken onderwerp. In het kader van deze scriptie zal ik stage gaan lopen bij TransTec Adviseurs. TransTec Adviseurs is een adviesbureau op het gebied van openbaar en collectief vervoer. TransTec Adviseurs is een adviesbureau met passie voor het openbaar vervoer. Het levert kwaliteit af en biedt kennis, onderzoek, advies en ondersteuning aan. Dit doet TransTec voor overheden, vervoerders en andere instellingen. Kenmerkend hierbij is de heldere, gestructureerde en resultaatgerichte aanpak waarbij het oogpunt van de reiziger centraal staat.

Deze scriptie zal vervolgens voor de afronding van de Bachelor Planologie aan de Universiteit van Amsterdam. Na het op een goede wijze afronden van de scriptie en daarmee de bachelor en daarmee het kunnen toepassen van de opgedane kennis en vaardigheden kan er doorgestroomd worden naar de master.

Afkortingen

DLR	Docklands Light Railway
EU	Europese Unie
FNV	Federatie Nederlandse Vakbeweging
G4	4 grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht)
GLA	Greater London Authority
IPO	Interprovinciaal Overleg
IOC	Internationaal Olympisch Comité
LOCOG	London Organizing Committee of the Olympic Games and Paralympic Games
NOC	Nederlands Olympisch Comité
NOC*NSF	Nederlands Olympisch Comité*Nederlandse Sport Federatie
ODA	Olympic Delivery Authority
OHS	Olympische Hoofdstructuur
TfL	Transport for London
VNG	Vereniging Nederlands Gemeenten
VNO NCW	Verbond van Nederlandse Ondernemingen en Nederlands Christelijk Werkgeversverbond
VWS	Ministerie voor Volksgezondheid Welzijn en Sport
V&W	Ministerie van Verkeer & Waterstaat,
WBCSD	World Business Council for Sustainable Development
WWF	World Wildlife Fund (Wereld Natuur Fonds)

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Voorwoord.....	5
Afkortingen	6
Inhoudsopgave.....	7
DEEL I Onderzoeksopzet	9
1. Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Relevantie	13
2. Theoretisch kader	15
2.1 Inleiding	15
2.2 De Olympische Spelen	15
2.3 Probleemdefinitie	18
2.4 Theoretisch Kader	18
3. Operationalisatie & Methodologie.....	27
3.1 Inleiding	27
3.2 Probleemstelling	27
3.3 Onderzoeksopzet	28
3.4 Operationalisering	30
3.5 Methoden	32
DEEL II Analyses	37
4. Barcelona 1992.....	39
4.1 Inleiding	39
4.2 Infrastructuurplannen Olympische Spelen	40
4.3 Gerealiseerde plannen Olympische Spelen	48
4.4 Resultaten/Effecten	49
4.5 Daadwerkelijke infrastructuur legacy	51
5. Kandidaatstelling Amsterdam 1992	55
5.1 Inleiding	55
5.2 Infrastructuurplannen Olympische Spelen	57
5.3 Gerealiseerde plannen	59
5.4 Verschil modal split	60
6. Londen 2012.....	63
6.1 Inleiding	63
6.2 Infrastructuurplannen Olympische Spelen	64
6.3 Verwachte verandering modal split	71
6.4 Verwachte verandering legacy	71
7. Openbaar vervoer netwerk Olympische Spelen	75
7.1 Inleiding	75
7.2 Typologie Olympisch openbaar vervoersystemen	76

7.3	Lessen uit voorgaande Olympische Spelen	78
8.	Toetsing referentievoorbeelden	81
8.1	Inleiding	81
8.2	De toetsing	81
DEEL III	Conclusies & aanbevelingen	85
9.	Beleidscontext voor Spelen 2028	87
9.1	Inleiding	87
9.2	Beleidsdoelen	87
9.3	Kandidaat steden	88
9.4	Concluderend	89
9.5	Ruimtelijke ambitie	90
10.	Conclusies	91
11.	Aanbevelingen	95
	Nawoord	97
	Literatuur	99
	Bijlagen	105
	Bijlage 1: Definitie Duurzaamheid	107
	Bijlage 2: Principes duurzaam vervoer	109
	Bijlage 3: Tramverbindingen Amsterdam '92	111
	Bijlage 4: geplande fysieke verbeteringen openbaar vervoersysteem Londen.	113
	Bijlage 5: Afwegingskader Olympische infrastructuur ontwikkeling	115
	Bijlage 6: De acht ambities van NOC*NSF	119

DEEL I Onderzoeksopzet

In dit eerste gedeelte van deze scriptie zal begonnen worden met een inleiding (Hoofdstuk 1) met de aanleiding en relevantie van deze scriptie. Hierin zal beschreven worden waarom Nederland de ambitie heeft om de Olympische Spelen te organiseren en sinds wanneer deze ambitie leeft. Vervolgens zal in Hoofdstuk 2 het theoretisch kader geschetst worden met de daarbij behorende probleemdefinitie en uitleg van een aantal sleutelbegrippen. Als laatste hoofdstuk van dit gedeelte zal de probleemstelling met onderzoeksvragen en onderzoeksopzet beschreven worden en zal de operationalisatie en methoden van de scriptie uitgelegd worden.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Nederland heeft de ambitie om in 2028, 100 jaar na de Olympische Spelen van Amsterdam, opnieuw de Olympische en Paralympische Spelen (hierna onder een noemer geformuleerd als Olympische Spelen of Spelen) te organiseren. Een unieke kans voor Nederland om zich aan de wereld te tonen.

Tijdens de Olympische Spelen van 2004 in Athene ontstond bij het Nederlands Olympisch Comité*Nederlandse Sport Federatie (NOC*NSF) het idee om na het mislukte bid voor de Spelen van 1992, dat toen gewonnen werd door Barcelona, te proberen in de nabije toekomst de Spelen weer naar Nederland te halen. In 2006 werd daarom een Olympische Alliantie opgericht, Olympisch Vuur genaamd. Deze alliantie is een samenwerking van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W), Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging Nederlands Gemeenten (VNG), de 4 grote steden (G4), NOC*NSF, Verbond van Nederlandse Ondernemingen en Nederlands Christelijk Werkgeversverbond (VNO NCW) en de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV). Zij zijn een voorbereidende studie gestart naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van de organisatie van een dergelijk groot evenement. In 2008 werd hierop het Schetsboek Ruimte voor Olympische Plannen gepubliceerd door het toenmalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) in samenwerking met NOC*NSF, Twynstra & Gudde en Bureau Nieuwe Gracht met daarin enkele varianten voor de Olympische Spelen in Nederland. Deze varianten waren nog wat vaag, de indeling kon nog alle kanten op, maar één ding was duidelijk: Nederland is in staat om de Olympische Spelen te organiseren. Omdat het hier om een enorm project gaat is de tijd tot 2028 opgeknipt in drie fasen, allen onderdeel van het 'Olympisch Plan 2028' (VROM et al, 2008). De eerste fase is de onderzoeksfase; deze is inmiddels doorlopen, met als resultaat het schetsboek en het gegeven dat Nederland in staat is om een Olympische Spelen te organiseren.

De tweede fase is de opbouwfase. Deze fase loopt van 2009 tot 2016; het moment waarop Nederland zich definitief kandidaat moet stellen voor de Olympische Spelen van 2028. Heel Nederland moet dan op olympisch niveau zijn. Dit betekent dat er op ruimtelijk en sportief niveau grote stappen gemaakt moeten worden. Deze investeringen zijn niet specifiek op de Olympische Spelen gericht maar de Olympische Spelen kunnen wel als katalysator dienen voor deze doelstellingen en plannen door wijze van het naar voren halen van investeringen.

De derde fase is de kandidaatsfase. Deze periode loopt van 2016 tot 2021; het moment waarop daadwerkelijk de keuze wordt gemaakt door het Internationaal Olympisch Comité welk land de Olympische Spelen mag organiseren. Als Nederland vervolgens is verkozen tot gastland volgt de vierde fase. De fase van organisatie van de Olympische Spelen.

Volgend op het Schetsboek Ruimte voor Olympische Plannen uit 2008 begon de politiek ook warm te lopen voor het idee van de Olympische Spelen in Nederland. Daarop werd door het Ministerie van VROM opdracht gegeven om in de zomer van 2011 uitsluitel te bieden over een Nederlands plan voor de mogelijkheid van de organisatie van de Olympische Spelen in Nederland in 2028. Dan moet er gekozen worden welke stad de Spelen mag huisvesten,

Amsterdam of Rotterdam, en welke andere steden in het land eventueel ook sporten krijgen toegewezen.

Hierop vooruitlopend hebben beide steden een duidelijke motivatie waarom ze denken de beste kandidaat-stad voor de Olympische Spelen van 2028 te zijn. Deze scriptie wil bestuderen wat de gevolgen zijn voor een stad op het gebied van openbaar vervoer en vooral ook hoe Nederland kan leren van voorgaande Olympische Spelen op het gebied van *openbaar vervoer legacy*. Legacy is datgene wat er voor de stad of het land na de Olympische Spelen overblijft. De term legacy zal in hoofdstuk 2 uitgebreider worden uitgelegd. Deze scriptie richt zich dus op de tweede fase van het 'Olympisch Plan 2028'. De Nederlandse kandidaat-steden die beschreven zullen worden zijn Amsterdam en Rotterdam. Beide steden hebben beide hun eigen ambitie wat betreft de Olympische Spelen. Zo heeft Amsterdam een aantal redenen waarom het vindt dat het de gaststad mag zijn:

- het eerder hebben georganiseerd van de Olympische Spelen en daarmee de aanwezigheid van een Olympisch Stadion. Al is dit op het gebied van veiligheid onmogelijk om dit weer te gebruiken;
- het goed bereikbaar zijn vanuit de gehele wereld, zowel regionaal, nationaal als wereldwijd (Schiphol en de vertakkingen richting de rest van het land);
- het hebben van een internationale naam en faam die een Olympische stad nodig heeft, vergelijkbaar met Barcelona, London en Sydney;
- het kunnen aanbieden van goede locaties als olympisch gebied.

Binnen de kandidatuur van Amsterdam is een aantal mogelijke locaties aangewezen. Een van de mogelijkheden hiervoor is het gebied rondom de Nieuwe Meer/Zuidas/ArenA met mogelijk ceremonieel gebruik van het huidige Olympisch Stadion. Een andere mogelijkheid is het Westelijk Havengebied binnen de Ring A10, dus de Houthavens en de Minervahaven. Deze scriptie zal onafhankelijk van deze locaties opgezet worden en er wordt uitsluitend gekeken welke locatie(s) op basis van bereikbaarheid van openbaar vervoer de beste legacy kunnen ontwikkelen (Interview Daniël de Groot, Ministerie van Infrastructuur en Milieu(IenM)).

Maar ook Rotterdam denkt aanspraak te kunnen maken de Olympische Spelen te kunnen organiseren met de volgende argumenten:

- het zich duidelijk profileren als (top)sportstad van Nederland;
- het kunnen aanbieden van goede locaties die samenkomen met algemene ontwikkelingen in de betreffende gebieden;
- de bekendheid van de stad als havenstad, waarmee het over de hele wereld bekend is.

De kandidatuur van Rotterdam kent ook een aantal locaties die kunnen dienen als olympische locatie. De belangrijkste locatie hier is het gedeeltelijk te ontwikkelen Stadionpark. Dit omvat het nieuw te bouwen Stadion de Kuip, vlaknaast de huidige Kuip en direct aan de Maas. Hierbij kan het Olympisch Dorp worden neergezet in de nog tot woongebied te ontwikkelen Stadshavens (Rijnhaven en Waalhaven). Een andere mogelijkheid is een variant waarin samenwerking met Den Haag en het tussenliggende gebied gezocht wordt. Hierbij moet er dan ook gedacht worden aan de Binckhorst als locatie (Interview Daniël de Groot, IenM).

Bij het organiseren van een mega evenement als de Olympische Spelen is het van groot belang wat er na het evenement met het gebruik van de infrastructuur gebeurt. Het IOC noemt dit *legacy*. Legacy is een vaag en breed begrip, wat het beste in de Nederlandse term *lefaat* of *erfenis* gevat kan worden. In deze scriptie gaat het hierbij om het gebruik van de infrastructuur en de bijbehorende investeringen. De Olympische Spelen moeten geen eindpunt zijn maar een tussenstation naar hoogwaardigere ruimtelijke kwaliteit en een beter openbaar vervoersysteem, dat efficiënter gebruikt wordt. Beter hoeft hierin niet altijd omvangrijker te zijn. Het gaat erom dat het voldoet aan de behoeften. Waar deze scriptie zich op richt is de *physical legacy*, de fysieke erfenis die een stad overhoudt aan het organiseren van de Olympische Spelen en in de decennia die daarop volgen kan blijven gebruiken. Een belangrijk aspect hierbij is wat de bevolking hier aan heeft (Davis & Thornley, 2010).

1.2 Relevantie

Een scriptie als dit heeft de vraag ten grondslag waarom een land of stad wil proberen om de Olympische Spelen te organiseren. De redenen hiervoor zijn legio. Hierbij moet gedacht worden aan het creëren van een sportklimaat, het op een hoger niveau brengen van een stedelijk/regionaal of landelijk (openbaar) vervoersysteem, ontwikkeling van achtergestelde buurten/gebieden en het laten zien aan de wereld dat je als land in staat bent om een dergelijk mega evenement neer te zetten (Gratton & Preuss, 2008). Voor veel organiserende steden is een motief voor het organiseren van de Olympische Spelen om ongebruikte locaties in een stad (weer) in gebruik te nemen. De drijfveer achter deze scriptie is de ruimtelijke ontwikkeling die een dergelijk mega evenement biedt. Met behulp van een evenement als de Olympische Spelen zijn er plotseling meer mogelijkheden wat betreft ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer ontwikkeling. Dit is terug te zien in de kandidatuur van Londen voor de Olympische Spelen van 2012. Als speerpunt gebruikt Londen 'The Urban Three R's'. Hiermee worden regeneration, renaissance en renewal bedoeld (Gold & Gold 2010). Vrij vertaald betekent dit het regenereren van een gebied, oude delen in hergebruik nemen en delen vernieuwen.

Ook voor een stad als Amsterdam of Rotterdam zijn de Olympische Spelen van 2028 een uitgelezen kans om de stad naar een hoger ruimtelijk niveau te trekken en om het vervoerssysteem op te waarderen. Dit moet gedaan worden aan de hand van ingrepen in de bestaande omgeving en ontwikkeling van nieuwe locaties. Deze scriptie richt zich vooral op de ontwikkeling van het openbaar vervoerssysteem en daarmee het verbinden van verschillende delen van de stad en het bouwen van hoogwaardige faciliteiten die tijdens de Olympische Spelen en de jaren daarna gebruikt kunnen worden. Een belangrijk aspect hierbij is dat investeringen en daarmee ontwikkelingen, mits op een goede manier uitgevoerd, geen weggegooid geld zijn. De stad kan de komende jaren profiteren van moderne stadions, stations en openbaar vervoer verbindingen. Dit wordt een steeds belangrijker aspect van het indienen van een bid op de organisatie van Olympische Spelen (Vrijaldenhoven, 2007). Zo heeft Berlijn geprobeerd om in 2000 de Olympische Spelen naar haar stad te krijgen. Dit is niet gelukt, maar de stad is er wel beter van geworden. Dus alleen al het kandidaat stellen heeft een positief effect op de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit van een stad.

Bij dergelijke mega evenementen als de Olympische Spelen komt het aspect van de 'planning disasters' kijken. Hierbij gaat het om de complexiteit van grote projecten waar regelmatig problemen opdoemen op het gebied van kosten, tijdsplanning en het uiteindelijk gebruik. Bij deze 'planning disasters' gaat het voornamelijk om infrastructurele projecten. Het belangrijkste aspect hierbij is dat de vraag naar de infrastructuur en daarmee ook het gebruik veelal overschat wordt en dat de kosten onderschat worden. (Belangrijke auteurs op deze gebieden zijn Hall (1980), Flyvbjerg et al (2002) en Flyvbjerg (2007)). Deze overschatting van het gebruik heeft tot gevolg dat er grote infrastructurele werken worden aangelegd die vervolgens na het evenement niet meer gebruikt worden. De basis waarop deze grote infrastructurele projecten worden aangelegd is bij dergelijk projecten over het algemeen niet duidelijk onderzocht. Hierbij is het van belang dat er goed gekeken wordt naar de vraag van een vervoer verbinding en de zekerheid van een uiteindelijke bestemming. Daarom is het bij een evenement als de Olympische Spelen van belang dat er goed naar de lange termijn wordt gekeken. Is deze capaciteit nodig in de periode na de Spelen? Of wordt het alleen de drie weken van de Spelen gebruikt en daarna niet meer? Naar de meerwaarde die een stad op het gebied van openbaar vervoer kan overhouden na de Spelen is nog niet heel veel onderzoek verricht. Eerdere onderzoeken gaan in de meeste gevallen om de algemene stedelijke herstructurering. Hierin wordt het openbaar vervoer wel meegenomen, maar specifiek onderzoek naar de meerwaarde die de Spelen kunnen hebben voor het openbaar vervoersysteem is er niet.

Voor de Nederlandse kandidaat-steden zijn dit relevante vragen. Het is van belang dat de schaarse ruimte goed benut wordt en dat het openbaar vervoersysteem daar goed op aansluit. De reden hiervoor is dat de steden geen onbeperkte groeimogelijkheden hebben en er dus nuttig moet omgesprongen worden met de bruikbare ruimte. Dit geldt ook voor de mobiliteit in de stad. Ook op het gebied van financiering, politieke motivatie en ontwikkeling van het draagvlak onder de bevolking zijn er slagen te maken. Hier komt ook het punt van de onderschatting van de kosten en tijd bij. Voor Amsterdam met het geval van de NoordZuidlijn en Rotterdam met de A4 Midden-Delftland zijn dit recente voorbeelden.

2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding

In dit tweede hoofdstuk zal er begonnen worden met een beschrijving van wat de Olympische Spelen precies zijn, een kort stukje geschiedenis en wat de Spelen nu voor impact hebben op een gaststad. Verder zal de probleemdefinitie die hierbij hoort beschreven worden. Als laatste volgt het daadwerkelijke theoretisch kader. Dit beschrijft de twee kernbegrippen van deze scriptie, namelijk 'legacy' en 'duurzaamheid'.

2.2 De Olympische Spelen

De Olympische Spelen zijn in de Griekse oudheid begonnen als een kleinschalig evenement in de Griekse stad Olympia waar Griekse mannen tegen elkaar streden in verschillende disciplines. Deze in eerste instantie eendaagse Spelen werden tussen 776 en 393 voor Chr. georganiseerd. Vanaf dat moment verbood keizer Theodosius I alle heidense spelen (Raschke, 1988). Aan het eind van de 19^e eeuw had Baron Pierre de Coubertin het idee om dit evenement nieuw leven in te blazen en om er een groot evenement van te maken. Door allerlei invloeden vanuit de media en de sportwereld is dit goed gelukt in de afgelopen decennia. Het gaat hier om de Olympische Zomerspelen (hierna Olympisch Spelen of Spelen)(Gold & Gold, 2010).

Een in den beginne klein vierjaarlijkse evenement is uitgegroeid tot een evenement wat zijn weerga niet kent. De eerste moderne Olympische Spelen, in 1896 in Athene, waren een evenement met 241 atleten (alleen mannen) uit 14 landen verdeeld over 43 onderdelen (zie afbeelding 1)(IOC, 2011a). De meest recente Olympische Spelen waren die in Beijing, China in 2008. Hier streden totaal 10.942 sporters (4.637 vrouwen, 6.305 mannen) uit 204 landen tegen elkaar, verdeeld over 302 onderdelen (IOC, 2011b).



Afbeelding 1: Openingsceremonie Olympische Spelen 1896 (Wikipedia, 2011)

Het gaat in de huidige tijd echter niet meer alleen om het sporten tegen elkaar. Zowel op economisch, politiek als sociaal niveau is het organiseren van Olympische Spelen van groot belang geworden voor landen. Hier hebben ook de toegenomen media-aandacht en sponsoraanwezigheid aan bijgedragen. De Olympische Spelen worden bekeken door miljoenen mensen over de hele wereld en het evenement ontwikkelt steeds meer tot een evenement om een land te promoten en verbeteren dan dat het puur om het sporten alleen gaat.

Voor het organiseren van toekomstige Spelen dient er rekening te worden gehouden met de volgende getallen. Het gaat hierbij om een evenement waar ongeveer 10.500 atleten, 5.500 begeleiders en 3.000 hoogwaardigheidsbekleders verwacht worden. Al deze mensen vertegenwoordigen ongeveer 200 landen. Er zullen ongeveer 35.000 personen aan pers op afkomen, waarvan er 25.000 geaccrediteerd (hiervan is de betrouwbaarheid geverifieerd) zijn. Het gehele evenement zal draaiende gehouden moeten worden door ongeveer 45.000 vrijwilligers.

Dit alles zal ook nog eens 4 tot 6 miljoen bezoekers trekken. Dit cijfer is gebaseerd op de afgelopen Olympische Spelen. De Spelen buiten Europa trokken 6.7 (Atlanta) en 8.5 miljoen (Sydney) bezoekers. De Spelen die in Europa georganiseerd werden trokken rond de 4 miljoen (Barcelona en Athene) bezoekers. Het achterland voor de 'Nederlandse Spelen' is echter flink groter dan dat van de afgelopen 'Europese Spelen'. Het gebied waar de bezoekers direct vandaan kunnen komen strekt zich uit van Zuidoost-Engeland via de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied, Hamburg en Bremen tot aan Parijs. Op basis hiervan moet er volgens Deloitte & Touche (in hun analyse voor België) rekening worden gehouden met bezoekersaantallen tot 6 miljoen (VROM et al, 2008).

Al deze mensen hebben vanzelfsprekend een ruimtebehoefte. Dit geldt zowel voor de sporters, begeleiders en andere medewerkers als voor de toeschouwers. Als alle sportfaciliteiten nieuw worden aangelegd heeft dit een ruimtebehoefte van 400-500 hectare. Dit is vergelijkbaar met de Amsterdamse grachtengordel. De behoefte voor een Olympisch Dorp zijn tussen de 50-100 hectare. Dit is afhankelijk van de dichtheden en het verdere programma.

Er vanuit gaande dat er maximaal 6 miljoen bezoekers komen betekent dit dat er een vervoersbehoefte is 600.000 personen per dag. Op piekuren zal de infrastructuur 60.000 personen per uur moeten kunnen vervoeren. Deze vervoersstromen lopen doorgaans naar meerdere plekken. Dit heeft als consequentie dat er naar alle waarschijnlijkheid meer dan 20.000 parkeerplekken nodig zijn. Een andere consequentie is dat de vraag naar hotelbedden kan oplopen tot 140.000 bedden tijdens de drie weken Spelen (VROM et al, 2008). Hierbij dient wel te worden aangetekend dat deze kille cijfers in de praktijk niet allemaal werkelijkheid zullen worden. In deze nota in opdracht van het Ministerie van VROM was het de bedoeling om duidelijk te krijgen wat de impact zou zijn van Olympische Spelen in Nederland. De piekbelasting van 60.000 personen per uur wordt bijvoorbeeld alleen gehaald op het moment dat alle activiteiten geclusterd plaatsvinden en alle toeschouwers via dezelfde vervoersmodaliteit het Olympisch Gebied verlaten (Interview W. Keijzer, Bureau Nieuwe Gracht). Dit kan met goede ingrepen op het gebied van entertainment en ruimtelijk inrichting voor een groot deel worden opgevangen.

Nu hoeven niet al deze faciliteiten binnen een van beide kandidaatssteden te vallen. Zo is het niet zinvol en onnodig om alle sportaccommodaties nieuw te bouwen. Ook hoeven niet alle accommodaties in de organiserende stad te zijn. Zo was het paardrijden tijdens de Olympische Spelen van Beijing in Hong

Kong, op ongeveer 2200 kilometer afstand van het Olympisch Gebied. Voor Nederland is dit niet realistisch, maar er zijn wel mogelijkheden om de accommodaties te verspreiden. De 20.000 parkeerplaatsen zijn voor een groot gedeelte tijdelijk en afhankelijk van het aandeel van het openbaar vervoergebruik, maar ook deze dienen niet allemaal op een enkele plek gelegen te zijn. Dit geldt ook voor de hotelbedden.

De investeringen die komen kijken bij Olympische Spelen zijn lastig helder weer te geven. Terwijl de kostenlast een belangrijk aspect voor het creëren van draagvlak onder de bevolking is. Er zijn grote kostenverschillen tussen de organisaties van de afgelopen Olympische Spelen. Zo bedroegen de totale kosten van de Spelen in Sydney 'slechts' US \$4.5 miljard terwijl de kosten in Beijing stegen tot US \$16 miljard. Deze verschillen zijn wel te verklaren. Zo is er in Sydney relatief veel gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur en is in Beijing bijna alles nieuw gebouwd. Een groot deel van deze extra kosten komen dan ook voor rekening van de infrastructuur en de noodzakelijke milieumaatregelen. De kosten voor de organisatie zelf zijn redelijk gelijk, zo rond de US \$2.5 miljard (VROM et al, 2008). Als er enorme bedragen worden geïnvesteerd in infrastructuur kan dit voor een deel te wijten zijn aan bestaande mobiliteitsproblemen. Dit is dan ook om te draaien. Als de bestaande infrastructuur en milieuproblemen op orde zijn, is het niet noodzakelijk om dergelijke enorme investeringen voor een Olympische Spelen te doen. De investeringen die dan toch gedaan worden zijn niet alleen voor de Olympische Spelen maar vooral voor de ontwikkeling van een stad of land. Op die manier wordt er dus vooral geïnvesteerd in ruimtelijke ontwikkelingen, en niet in een enkel evenement. De Olympische Spelen kunnen wel een hefboom zijn om de infrastructurele ontwikkelingen te realiseren.

De vervoersvraag die komt kijken bij een Olympische Spelen is groot. Wat betekent het om 60.000 personen per uur te vervoeren? Dat komt neer op bijna elke minuut een trein of metro voor 1.000 passagiers, elke 20 seconden een tram met 300 passagiers, elke 5 seconden een bus of 14 extra rijstroken voor het autoverkeer. Deze aantallen zijn voor een groot gedeelte te verminderen door niet alle accommodaties op een locatie te bouwen. Daarnaast is het ook van belang om het verkeer te spreiden. Dit heeft voor een voornamelijk te maken met de investeringen en de erfenis van het evenement. 14 extra rijstroken kost een enorme som geld en is na het evenement niet exploitabel. Feit blijft echter dat er een grote druk op de infrastructuur wordt uitgeoefend.

De Olympische Spelen worden meer en meer als middel gebruikt om brede sociale, economische en duurzaamheids vraagstukken op te lossen. De Olympische Spelen zorgen voor buitenlandse investeringen en ruimtelijke ontwikkeling vanuit de private sector en voor het bewerkstelligen van 'urban regeneration'. De term 'urban regeneration' wordt veel gebruikt in literatuur over de Olympische Spelen. Roberts en Sykes hebben dit in 2000 gedefinieerd als: 'A comprehensive integrated vision and action which leads to the resolution of urban problems and which seeks to bring about lasting change in the economic, social, physical and environmental condition of an area that has been a subject of change' (Roberts & Sykes, 2000, p.17). Vertaald naar het Nederlands resulteert dit in het volgende: Een alomvattende en geïntegreerde visie en actie die leidt tot benoeming van stedelijke problemen en die tot doel heeft om tot een duurzame verbetering in de economische, fysieke, sociale en ecologische toestand van een omgeving die onderworpen is aan verandering. De Olympische Spelen ontwikkelen zich tot meer dan alleen een sportevenement.

De Olympische Spelen van Rome in 1960 zijn het eerste voorbeeld waarbij grootschalige ontwikkelingen van de stad plaatsvonden in lijn met de plannen voor de Olympische Spelen (Coaffee, 2007). In de daarop volgende jaren worden de Olympische Spelen meer en meer een middel om stedelijke plannen te realiseren. Het meest uitgesproken moment in deze ontwikkeling is zonder twijfel de Olympische Spelen van 1992 in Barcelona. Het 'Barcelona Model' geldt als een blauwdruk voor volgende Olympische Spelen op het gebied van stedelijke vernieuwing en het creëren van een gevoel in een stad waarmee onmogelijke dingen mogelijk worden. Het gaat hierbij ook om meer dan alleen de positieve effecten op de korte termijn. Het gaat hier om het vormgeven van een 'legacy' die een positieve uitstraling heeft op de stedelijke planning en vernieuwing.

2.3 Probleemdefinitie

Naast dat het organiseren van Olympische Spelen veel kan opleveren voor een stad kan het ook overgaan tot een loden last voor de komende decennia. Dit komt doordat het hele programma en de ontwikkelingen naast het sporten steeds belangrijker zijn geworden de afgelopen jaren. De Olympische Spelen zijn niet meer alleen een sportevenement maar zijn uitgegroeid tot een middel om onder andere stedelijke vernieuwing en stadsontwikkeling op gang te brengen, allemaal onder de noemer van het organiseren van de Olympische Spelen. Deze mogelijke winstpunten voor een stad worden een probleem als de investeringen die gedaan worden voor een Olympische Spelen en die daarmee ook andere doelen dichterbij brengen, niet terugverdiend kunnen worden of dat ruimte tijdelijk gebruikt wordt door de Olympische Spelen en vervolgens jaren braak ligt. Het gaat om het doel dat de stad voor ogen heeft voor over 20 jaar. In deze ontwikkeling dienen de Olympische Spelen een tussenstation te zijn. Dit resulteert in het volgende probleem:

Hoe kan een organiserende stad de Olympische Spelen gebruiken om de andere, bredere doelen op het gebied bereikbaarheid te bereiken?

Dit zal verder uitgewerkt worden in het hierop volgend theoretisch kader. Dit kader zal vervolgens leiden tot een aangescherpte probleemdefinitie welke onderzoekbaar is in de daarvoor beschikbare tijd.

2.4 Theoretisch Kader

Bij de organisatie van een mega evenement als de Olympische Spelen bestaat er de mogelijkheid om hier als stad of regio meer uit te halen dan alleen het evenement zelf. Dit kan bijvoorbeeld door het verbeteren van het bestaande openbaar vervoersysteem. Bij ingrepen op dit gebied zijn er twee begrippen van belang. Hierbij gaat het om datgene wat er na de Spelen overblijft voor de stad en hoe dit op een milieutechnisch verantwoorde wijze wordt ingevuld. Dit zal hieronder worden uitgelegd.

Legacy

De term 'legacy' is een heel brede term die eerst goed gedefinieerd moet zijn. Dit is in het kort op pagina 9 al beschreven, maar zal hier uitgebreider verklaard worden. Er is geen duidelijke, eenduidige Nederlandse vertaling voor de term 'legacy', de Nederlandse term 'legaat' of 'erfenis' komt het meest in de buurt. Legacy is een term die gebruikt wordt in de 'Olympic Charter' en andere publicaties op dit gebied. In het vervolg zal dan ook de term legacy

gebruikt worden. De term legacy vindt zijn oorsprong in de 'Olympic Charter'. Dit is een geëvolueerde versie van de Fundamental Principles van het IOC. Hierin staat dat het de rol van IOC is om een positieve legacy te promoten voor de organiserende stad en land (IOC, 2010). Het IOC spreekt over twee verschillende termen die volgens het IOC inwisselbaar zijn voor elkaar. Het gaat hier om 'impact' en 'legacy'. Zij zien 'impact' als effect van een beleid, programma of project voor ecosystemen, maatschappij in zijn algemeenheid of het economische systeem. Impact wordt meestal gezien als een negatief gevolg dat een ander aspect van de samenleving schaadt. Legacy ziet het IOC meer als iets met een positief effect, dat meer gericht is op de lange termijn (IOC, 2010b). In de overige literatuur worden er vele verschillende definities voor het begrip legacy genoemd. Er is geen eenduidige definitie die door elke auteur gebruikt wordt. Het IOC spreekt hier over 'event legacy', dit gaat over de waarde van de sportfaciliteiten en de publieke verbeteringen die kunnen worden gebruikt door de gemeenschap of sportorganisaties na de Olympische Spelen. Dit is dus inclusief een legacy fonds waarin de ongebruikte accommodaties een waarde hebben. Dit terwijl deze accommodaties geld kosten, ze worden immers niet gebruikt en moeten wel onderhouden worden.

Naast de verschillende definities die in de literatuur gebruikt worden is bovenstaande een vrij smalle definitie. De verschillen tussen deze smalle definitie en sommige andere bredere definities zijn namelijk van algemeen erkende aspecten als stedenbouw en infrastructuur tot minder duidelijke zaken als sterkere internationale reputatie, betere interregionale samenwerking, toegenomen toerisme, extra lokale kansen en de productie van culturele waarden. Deze positieve aspecten staan in contrast met de negatieve aspecten die daar vanzelfsprekend bij horen. Zaken als kosten van de bouw, overgedimensioneerde infrastructuur die niet gebruikt wordt na het evenement, verlies van toeristen die niet komen vanwege het evenement, de verhuur van het onroerend goed dat toeneemt en de sociale onrechtvaardigheid zijn allemaal zaken die onderdeel uitmaken van de legacy, de erfenis van het organiseren van mega evenement als de Olympische Spelen (Gratton & Preuss, 2008).

Om de algemene effecten van de Olympische Spelen voor een organiserende stad in kaart te brengen en te verbeteren, is het IOC in 2000 een project gestart onder de naam 'Olympic Games Global Impact'(OGGI). Dit project is bedoeld als ondersteuning voor de organiserende stad. Dit project start twee jaar voordat een stad de Spelen toegewezen heeft gekregen, loopt door in de bid-procedure van zeven jaar en in de gaststad loopt het door tot twee jaar na de Spelen. Tijdens deze periode van 11 jaar wordt er naar drie belangrijke aspecten gekeken: het economisch-, het sociaal- en het milieu-aspect (Furrer, 2002). Onderverdeeld in deze drie aspecten zijn er 150 indicatoren waar naar gekeken wordt. Hierbij wordt de legacy niet specifiek behandeld, maar zijdelings aangehaald bij indicatoren als landgebruik en de structuur van het transportsysteem (IOC, 2006). Het probleem wat zich met dit project voor doet, is dat het twee jaar na het evenement stopt. Dit terwijl de echte legacy pas na jaren later zichtbaar wordt. Ook zijn de resultaten van dit programma niet openbaar beschikbaar. Als dit programma de legacy na het evenement echt wil meten is het zinvoller om het langer door te laten lopen, of na 10 of 15 jaar een keer terug te komen en te kijken in hoeverre de olympische gebieden nog zinvol gebruikt worden.

Omdat het IOC toch graag het belang van legacy onderstreept en daarbij duidelijkheid wil in de betekenis van veel gebruikte termen, is er in 2002 een congres georganiseerd onder de naam 'The Legacy of the Olympic Games:

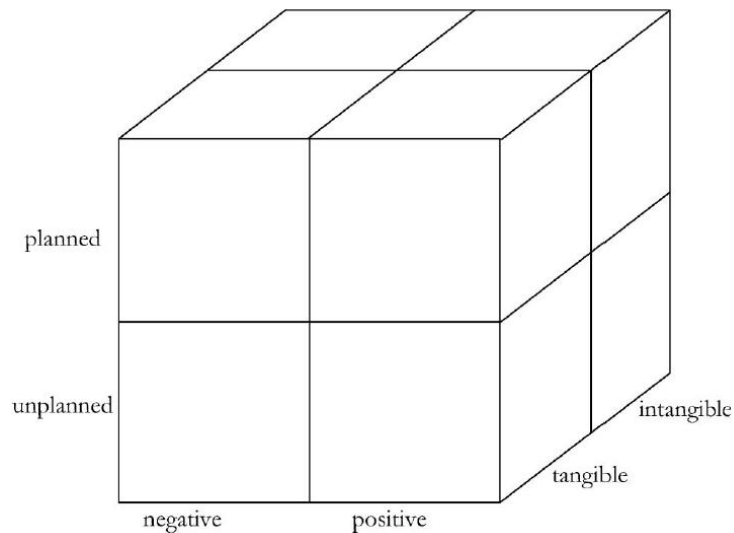
1984-2000'. Tijdens dit congres bleek dat er verschillende definities voor het begrip legacy bestaan. Cashman verwoordde dit in 2005 goed: *'The word legacy, however, is elusive, problematic and even dangerous for a number of reasons. When the term is used by organising committees, it is assumed to be entirely positive, there being no such thing as negative legacy when used in this context. Secondly, it is usually believed that legacy benefits flow to a community at the end of the Games as a matter of course... Thirdly, legacy is often assumed to be self-evident, so that there is no need to define precisely what it is.'* Hieruit blijkt dat er hier dus sprake is van een axioma. Er worden verschillende definities gebruikt, er is namelijk niet bewezen wat het inhoudt, maar men neemt het als waarheid aan. Deze onduidelijke definities worden geaccepteerd omdat niemand echt weet wat er mee bedoeld wordt (Cashman, 2005). In ditzelfde boek maakt Cashman na grondig onderzoek een onderscheidt in zes soorten legacy: economisch; infrastructuur; informatie en educatie; openbaar leven, politiek en cultuur; sport; symbolen, geheugen en geschiedenis.

Deze kwantitatieve definitie dient naar een breder perspectief getrokken te worden. Een algemene definitie moet onafhankelijk zijn van kwalitatieve voorbeelden of IOC suggesties. Vandaar dat er in deze scriptie drie dimensies van legacy onderscheiden worden op basis van eerdere beschreven literatuur:

- de mate van geplande structuur
- de mate van positieve structuur
- de mate van kwantificeerbare structuur

Deze onderscheiding resulteert volgens Gratton & Preuss in de volgende definitie: 'Legacy is planned and unplanned, positive and negative, intangible and tangible structures created through a sport event that remains after the event' (Gratton & Preuss, 2008: p.1924).

De drie bovenstaande dimensies vormen samen de 'legacy cube' (figuur 1). Deze kubus bestaat uit acht kleinere kubussen. Daarvan zijn voor deze scriptie twee van de subkubussen van groot belang. Dat is de positieve, geplande, tastbare (tangible) subkubus en de positieve, ongeplande, tastbare subkubus. Op dit gebied is onderzoek te doen voorafgaand aan een evenement. Tevens wil deze scriptie bekijken welke positieve effecten er nog meer kunnen overblijven na de Spelen zonder dat dit zo gepland is, of dat daar echt sprake was van toeval.



Figuur 1: Legacy cube (Gratton & Preuss, 2008).

Het meten van deze legacy is een lastige opgave, omdat er sprake is van een evenement dat elke vier jaar wordt georganiseerd, maar elke vier jaar toch op een compleet andere manier landt. Daarbij is het ingewikkeld om het verschil tussen geplande en ongeplande legacy weer te geven en te analyseren. Dit komt ook door het feit dat er in de periode van het begin van de planvorming tot het begin van de Spelen veel andere inzichten opgedaan kunnen worden. Zo kan iets wat eerst een toevalligheid was, later als gepland worden gezien. Ook positieve legacy is door verschillende belanghebbenden verschillend gedefinieerd. Zo zal de stad blij zijn met een nieuwe metrolijn, maar zullen omwonenden hier weerstand tegen kunnen bieden, zeker als er geen station in de buurt is. In deze scriptie zal het algemene belang als belangrijkste gezien worden. Toch zal er geprobeerd worden om zo veel mogelijk van de legacy boven tafel te krijgen. De meting hiervan start met de veranderingen die zijn veroorzaakt door het evenement. Zo is de economische impact van het evenement hoog, maar slechts van korte duur en alleen aan de vraagkant (Brunet, 2005). De gevolgen van de vele toeristen die geld uitgeven en de investeringen in tijdelijke structuren hebben een piek op de korte termijn. Na het evenement zal dit snel terugvallen naar de gebruikelijke waarden. Hier is dus geen sprake van 'event legacy'. Het zijn geen langdurige veranderingen die optreden door het hebben georganiseerd van een evenement als de Olympische Spelen. Economische effecten op de lange termijn hebben een constante stroom aan geld nodig. Dit kan gerealiseerd worden door veranderingen in de structuur aan te brengen in de stad die het evenement organiseert. Hierbij gaat het om de aanbodzijde. Het doel van het organiseren van Olympische Spelen moet dus zijn dat er aan de aanbodzijde, de locatie factoren, structurele veranderingen optreden waarmee de basis wordt gelegd voor post-evenement effecten (Rahmann et al, 1998). Hierbij gaat het dus om de gebiedsontwikkelingen die naast de olympische plannen moeten worden ontwikkeld. Dit moet er voor zorgen dat de legacy niet negatief wordt. Dit is volgens Chalip (2000) van groot belang om de publieke investeringen in infrastructuur te rechtvaardigen. Faber Maunsell gaat hierin nog verder door te zeggen: 'Commitment and funding for legacy need to be in place when planning the event' (Faber Maunsell, 2004: p. 55). Hiermee kan getoetst

worden waar de gemaakte investeringen aan bijdragen. Als de infrastructuurinvesteringen die voor de Olympische plannen gemaakt worden bijdragen aan verbetering van structurele vraag naar openbaar vervoer, is na de Spelen sprake van positieve legacy. Het gaat er hier om het vermeerderen van de vraag naar openbaar vervoer onder andere door middel verbetering van het aanbod; verbetering van de service en ruimtelijke ontwikkelingen. In deze toetsing wordt daarmee ook de mate van inpasbaarheid binnen het netwerk getoetst. Dit is immers de structuur van het openbaar vervoernetwerk.

Op basis van de 'legacy cube' onderscheiden Gratton & Preuss (2008) zes soorten 'evenement structuur'. Hier is infrastructuur er een van. Met infrastructuur worden zowel de sport en trainingsfaciliteiten als de algemene infrastructuur (wegen, openbaar vervoer, vliegvelden) bedoeld. Alle infrastructuur die na het evenement overblijft, moet hierbij passen binnen de ontwikkelingen van een stad. Als dit niet het geval is dienen er tijdelijke constructies gebouwd te worden. Dit is ook iets wat van belang is voor infrastructuurontwikkeling waar de Olympische Spelen een middel voor kan zijn.

Deze zaken, waarbij een evenement structuur moet bijdragen aan de algemene ontwikkelingen rondom de vraagzijde in een stad, staan in direct verband met het ontwikkelen van een Olympische Spelen waar duurzaamheid een belangrijk punt is. De investeringen die hier gedaan worden moeten op een nuttige manier besteedt worden. Een belangrijk aspect in deze duurzaamheid is het intensiever gebruik van de ruimte. Dit is ook iets wat terugkomt in de Structuurvisie 2040 van de gemeente Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2010). Dit samen met de schaa sprong die de Gemeente wil realiseren en op het gebied van openbaar vervoer helpt bij het streven naar een duurzamere stad.

Daarnaast is legacy een belangrijke peiler bij de vorming van maatschappelijk draagvlak: als gaststeden geen duidelijke motivatie hebben waarom ze de Olympische Spelen willen organiseren, is het moeilijk om draagvlak te creëren. En, wanneer een stad in staat is om realistische plannen te presenteren maar zich niet bekommert om de exploitatie na de Olympische Spelen zal dit een bron van ergernis zijn. Vanaf de Spelen van Sydney (2000) is realisatie van de legacy echt een agendapunt geworden, waarbij duurzaamheid langzamerhand een van de kernfactoren werd voor het organiseren van de Olympische Spelen. Alleen blijkt nu dat zowel Sydney, als Athene en Beijing moeite hebben gehad met het goed integreren van de plannen in de ruimtelijke ordening. Bijvoorbeeld het Olympisch Park onderdeel van de stad maken blijkt ingewikkeld (Bakker, 2009). Een niet zo duurzaam voorbeeld op het gebied van infrastructuur planning hiervan is dat een Olympisch Park geen eindpunt van een openbaar vervoerverbinding mag zijn. Het moet een onderdeel van de dagelijkse leefomgeving zijn. Dit geldt ook voor een regulier park. Door een park op een eindpunt te plaatsen maakt het geen onderdeel uit van de locaties die door inwoners dagelijks bezocht worden. Dit is iets waar bijvoorbeeld in de plannen voor de Spelen van Londen en Rio de Janeiro steeds meer rekening mee gehouden wordt. Op deze manier kan het organiseren van de Olympische Spelen worden ingepast in al bestaande plannen voor bepaalde gebieden. Hoe meer een gebied gebruik maakt van de bestaande stedelijke plannen, hoe meer succes er zal worden geboekt op sociaal-cultureel-, financieel-economisch- en fysiek-milieu gebied. In verband met de levendigheid en de vitaliteit is het van cruciaal belang dat er lange termijn plannen zijn waar de Olympische ontwikkelingen op kunnen inhaken (Bakker, 2009). Voor

Nederlandse kandidaat gaststeden is dit ook van essentieel belang, om er zo voor te zorgen dat de plannen breed gedragen worden door de bevolking en dat er na de Spelen zinvol gebruik gemaakt wordt van de gedane investeringen.

Duurzaamheid

Het concept 'duurzaamheid' of 'duurzame ontwikkeling' (sustainable development) is voor het eerst voorgekomen in een publicatie over de World Conservation Strategy (IUCN, 1980). Vervolgens is het thema door het optreden van de Club van Rome steeds populairder geworden en staat het definitief op de internationale agenda sinds 1987, het moment van de publicatie van het Brundtland Report, Our Common Future (WCED, 1987). Dit is het begin van het duurzaamheidsdenken in de wereld. Hier zal verder niet op in worden gegaan omdat er dan te veel in detail getreden wordt. Het is van belang welke definitie er gebruikt wordt. De definitie van het Brundtland Report zal in deze scriptie gebruikt worden: 'A sustainable condition for this planet is one in which there is a stability for both social and physical systems, achieved through meeting the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs' (WCED, 1987: 43). Voor meer uitleg wat betreft definities zie Bijlage 1. Deze scriptie zal zich verder richten op duurzaam transport.

Duurzaam transport is een essentieel aspect bij het organiseren van Olympische Spelen. Het is daarnaast een van de belangrijkste sectoren binnen het duurzame ontwikkelingsspectrum. Vooral in stedelijke gebieden speelt het duurzame transport een essentiële rol. Zonder transport is er immers geen economische ontwikkeling mogelijk en staat letterlijk alles stil. Maar het is ook duidelijk dat transport vervuילend kan zijn. Denk hierbij aan congestie, luchtvervuiling, uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast en ongelukken (Banister, 2002 en Maddison et al 1996). Het voert te ver om deze nadelen hier verder uit te werken. Uit de ontwikkeling met daar bijbehorende nadelen zijn echter wel enkele trends te ontwaren die vervolgens uitmonden in principes. Voor deze principes zie Bijlage 2. Dit stuk zal zich verder toespitsen op de oplossingen die er mogelijk zijn.

Bij de vorming van beleid voor de meeste landen van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD) is de afgelopen 20 jaar het besef gekomen dat extra wegen aanleggen geen optie is. Dit zorgt namelijk ook voor meer verkeer, wat voor milieuverontreiniging zorgt. In de gevallen dat er toch wegen aangelegd zijn, waren de sociale- en milieukosten enorm hoog (Banister & Berechman, 2000). Beheer en sturing van de vraag in combinatie met sterk gestuurd beleid op het gebruik van openbaar vervoer en geconcentreerde ruimtelijke ontwikkelingen hebben positieve gevolgen voor het milieu en de sociale aspecten. Op deze manier is duurzame ontwikkeling mogelijk. Om dit te bereiken zijn er zeven beleidsdoelstellingen waar volgens (Banister, 2005) naar gestreefd moet worden:

1. Het verminderen van de noodzaak om te reizen;
2. het verminderen van het autogebruik en wegtransport in stedelijke gebieden;
3. het efficiënter gebruik maken van energie voor het vervoer van mensen en vracht;
4. het verminderen van geluid- en emissie-uitstoot van auto's bij de bron;

5. het efficiënter en milieuvriendelijker gebruik van auto's;
6. het verbeteren van voetgangerveiligheid naast die van andere weggebruikers;
7. het attractiever maken van steden voor de bevolking, werknemers, winkelend publiek en bezoekers.

Het openbaar vervoer kan op een aantal van deze doelstellingen invloed uitoefenen. Zo kan het openbaar vervoer zorgen voor een verbetering wat betreft doelstelling twee, drie, zes en zeven. Zo kan het openbaar vervoer zorgen een stad die leefbaarder is door het verminderen van autogebruik en het verbeteren van de voetgangersveiligheid. Dit heeft ook invloed op de attractiviteit van de steden. Door meer gebruik te maken van het openbaar vervoer wordt er efficiënter gebruik gemaakt van de energie.

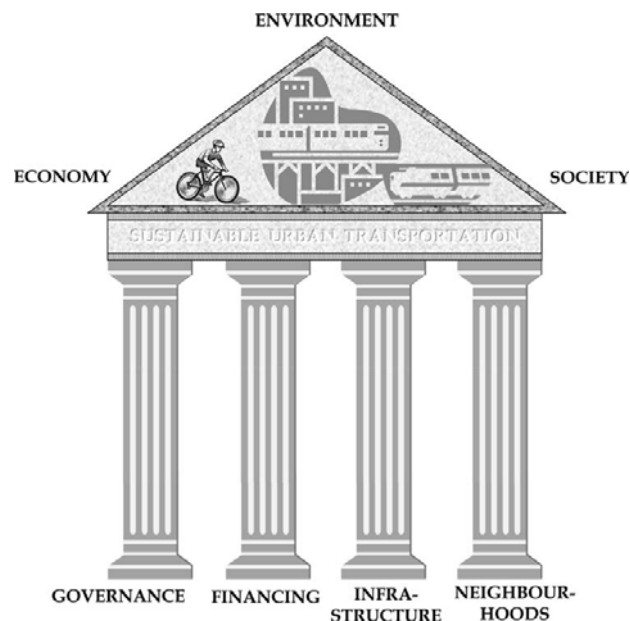
Deze lijst zal voor een groot gedeelte de problemen rondom congestie, luchtvervuiling, geluidsoverlast, veiligheid en achteruitgang van stedelijke landschappen aanpakken.

In theorie zijn de beleidsdoelstellingen van Banister (2005) een mooi instrument om een groot gedeelte van de problemen op te lossen. In de praktijk blijkt dit echter tegen te vallen. Het is moeilijk om bestaande gedragspatronen zo aan te passen dat ze bijdragen aan een van de hierboven genoemde doelstellingen.

Om al deze problemen aan te pakken is het van groot belang dat aan de hand van theorie gekeken wordt naar oplossingen voor duurzaam transport. Het gaat hier om de overgang naar een duurzaam stedelijk vervoer. De theorie gaat uit van vier belangrijke pilaren voor deze transformatie (Kennedy et al, 2005), zie hiervoor ook figuur 2:

- **Beleid:** de invoering van doeltreffende instellingen voor geïntegreerde vervoerplanning. Op dit gebied is Nederland een koploper. De hiërarchische structuur en het coöperatieve management van overheid met publiek en private partijen zorgen voor geïntegreerde plannen (OECD, 2002). Het dominante planningsmodel is in veel landen lang op persoonlijke mobiliteit gericht. Dit leidt in eerste instantie tot verhoging van de productiviteit, maar vervolgens leidt dit tot congestie en vervuiling. De sleutel tot succes op het gebied van de ontwikkeling van duurzame steden is het overschakelen naar een planning van bereikbaarheid (Cervero, 2001). Hier is Nederland wederom een goed voorbeeld van. Zo worden locaties met een grote toegankelijkheid bereikt met het openbaar vervoer en gemengde gebieden worden verbonden met buurten met voetgangers en fietsnetwerken.
- **Financiering:** het scheppen van eerlijke, efficiënte en stabiele financieringsmechanismen. Voor lange termijninvesteringen in zowel de aanleg van de infrastructuur als voor het onderhoud en de exploitatie, is het essentieel dat er een efficiënt systeem is dat niet elk jaar verandert. Hiervoor is het van belang dat er een effectief financieringsmechanisme achter zit. Dit mechanisme kan zowel locatie gerelateerd als niet-locatie gerelateerd en zowel voertuig gerelateerd als niet-voertuig gerelateerd zijn. Zo kan er gedacht worden aan algemene belasting, brandstof belasting, tolheffing op wegen of belasting op het gebruik van openbaar vervoer. Een andere manier van investeringen is het publiek private partnerschap.

- Infrastructuur: het strategisch investeren in grote infrastructuurwerken. Het gaat hierbij om openbaar vervoer en privaat vervoer. Met consistent beleid en financieringsmechanismen zoals hierboven beschreven zijn er goede mogelijkheden om strategisch en structureel te investeren in duurzaam vervoer. De essentie van duurzaam transport is het verminderen van de autoafhankelijkheid, zonder dat dit ten koste gaat van de stedelijke mobiliteit en toegankelijkheid. De belangrijkste factoren waaraan gedacht moet worden voor succesvol gebruik van light-railsystemen zijn een hoog percentage van de reizigers met een geïntegreerd reisproduct, een laag maandelijks tarief ten opzichte van het Bruto Binnenlands Product per hoofd van de bevolking, een hoog percentage voetgangersgebieden en een hoge bevolkingsdichtheid in 300 meter rondom de verbinding (Hass-Klause & Crampton, 2002).
- Omgeving: de ondersteuning van investeringen door lokaal ontwerp. Grootschalige investeringen in het openbaar vervoer zullen alleen zinvol zijn als deze worden ondersteund door middel van het landgebruik op macroniveau en het buurtontwerp op microniveau. Dit landgebruik moet de investeringen ondersteunen en het moet verenigbaar zijn met de openbaar vervoer ontwikkelingen.



Figuur 2: de vier pilaren van duurzaam stedelijk vervoer (Kennedy et al, 2005)

Voor de ontwikkelingen die nodig zijn betreffende de Olympische Spelen zijn deze vier pilaren zinvol om te gebruiken. Zo is het beleid dat er op de lange termijn gevolgd wordt van groot belang. Hier is Nederland al een voorloper in. De Structuurvisie 2040 van de Gemeente Amsterdam is hier een goed voorbeeld van. Hiermee worden duidelijk plannen gemaakt waarmee de bereikbaarheid van de stad verbeterd zou moeten worden. Belangrijke onderdelen hierbij om tot een duurzame stad te komen zijn de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, in het fietsnetwerk en in het voetgangersnetwerk. Ook de focus op een planning van bereikbaarheid begint in Nederland en ook

in Amsterdam steeds meer vorm te krijgen (Interview F. Kuik). Aan de financieringsmechanismen die hierbij van belang zijn worden al jaren gewerkt door het kabinet, een vorm van kilometerbeprijzing is hier een mogelijkheid voor. Andere zaken waar aan gedacht moet worden is differentiatie in prijzen van openbaar vervoer gebruik en differentiatie naar tijd van de dag. Op het gebied van infrastructuur en omgeving zit er een grote mogelijkheid specifiek voor de Olympische Spelen. Zo kunnen de Olympische Spelen dienen als middel voor de strategische investeringen waar Amsterdam als stad jaren van kan profiteren. Daarnaast biedt de Spelen ook een mogelijkheid om een gebiedsontwikkeling op gang te krijgen die anders moeizaam op gang gekomen was. Om dit aan elkaar te kunnen verbinden is het van groot belang dat er een synergie wordt gecreëerd tussen de algemene belangen van de ontwikkeling van de stad en wat bruikbaar is voor de periode na de Olympische Spelen.

3. Operationalisatie & Methodologie

3.1 Inleiding

In het hier voorafgaande hoofdstuk is er uitvoerig beschreven wat de Olympische Spelen inhouden en wat voor kansen en mogelijke problemen dit biedt. Vervolgens is er uitgebreid beschreven binnen welk kader deze scriptie vormgegeven zal worden en welke begrippen hierbij van belang zijn. In dit hoofdstuk wordt de probleemstelling beschreven en hoe deze geoperationaliseerd kan worden aan de hand van welke methodologie.

3.2 Probleemstelling

Aan de hand van de probleemdefinitie en het theoretisch kader volgt de probleemstelling. Deze probleemstelling is de hoofdvraag van deze scriptie en zal onderverdeeld worden in verschillende deelvragen.

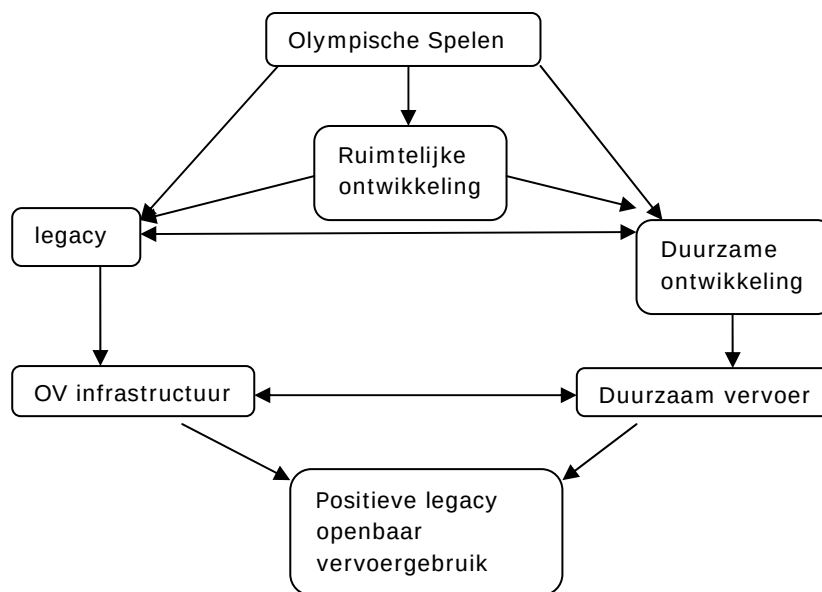
Hoofdvraag:

Hoe kunnen de Olympische Spelen bijdragen aan een structureel hoger gebruik van het openbaar vervoer in Nederlandse kandidaat-steden voor 2028?

Deelvragen:

- *Hoe kan hoger gebruik van openbaar vervoer worden gerealiseerd?*
- *In hoeverre is er sprake van integratie van de ruimtelijke ordening en olympische openbaar vervoersplannen van Barcelona (1992)?*
- *In hoeverre is er sprake van integratie van de ruimtelijke ordening en olympische openbaar vervoersplannen van Amsterdam (1992)?*
- *In hoeverre is er sprake van integratie van de ruimtelijke ordening en olympische openbaar vervoersplannen van Londen (2012)?*
- *Wat hebben de Spelen voor duurzame openbaar vervoer legacy tot gevolg gehad voor de besproken cases?*
- *Welke aspecten kunnen de Nederlandse kandidaat-steden voor 2028 uit de openbaar vervoer legacy implementeren?*

In de hierop volgende onderzoeksopzet en methodologie zal beschreven worden hoe deze deelvragen worden onderzocht.



Figuur 3: Conceptueel model. (Bastiaan Bretveld)

3.3 Onderzoeksofzet

In deze scriptie zullen de theorieën op meerdere cases worden getoetst. Er is hierbij geselecteerd welke cases gebruikt gaan worden. In de keuze voor referentievoorbeelden speelt een aantal criteria een belangrijke rol, omdat de cases enigszins te vergelijken moeten zijn met de mogelijke Olympische Spelen van Amsterdam 2028. Zo is de plannings- en financieringscultuur van groot belang. Daarnaast is ook de omvang van de steden en de positieve legacy die eraan overgehouden is van groot belang. Ook het gebruik van het openbaar vervoer tijdens de Olympische Spelen speelt hier een rol in. Hierbij wordt er alleen op positieve legacy geselecteerd omdat dit de wenselijke legacy is. Tijdens het onderzoek wordt vanzelf duidelijk wat de negatieve legacy is hoe dit de toekomst voorkomen moet worden.

Deze scriptie zal gebruik maken van het onderzoek van Phillipe Bovy (2008), een van vervoeradviseurs van het IOC. Hij heeft de Spelen van Sydney, Athene en Beijing onderzocht en op basis daarvan een aantal lessen getrokken. De Spelen kom dus globaal al aan bod.

Verder vindt de selectie plaats op basis van een kwalitatieve selectie op vier punten. Ten eerste speelt de term legacy een belangrijke rol, dit is sinds de Spelen van 1992 een kwestie geworden waar in de planvorming rekening mee gehouden is. Alle Spelen die voor 1992 zijn georganiseerd vallen dus af. Daarnaast is het van groot belang dat de gaststad enigszins met Nederlandse kandidaat-steden vergelijkbaar is. Dit omdat de ruimtelijke context van groot belang is. Ten derde is belangrijk dat de manier waarop mobiliteit wordt vormgegeven wordt meegenomen. Ook hier dient enige overeenkomst met het Nederlandse systeem aanwezig te zijn. Tot slot moet de organisatie van de Spelen in deze steden goed gedocumenteerd zijn. Aan de hand van deze vier criteria zijn referentievoorbeelden geselecteerd: vanaf 1992, vergelijkbaarheid met Nederlandse kandidaat-steden, vormgeving mobiliteit en mate van documentatie van de Spelen. Barcelona (1992) is hierbij specifiek geselecteerd vanwege de positieve legacy die de stad heeft overgehouden aan de Spelen en

de spreiding van de locaties over de stad is een interessant gegeven. Op basis van de positieve legacy is in de jaren na de Spelen zelfs het 'Barcelona Model' ontwikkeld. Daarnaast is Barcelona een Europese stad die qua grootte vergelijkbaar is met de gehele Randstad en op het gebied van mobiliteit een redelijk vergelijkbaar patroon met Amsterdam en Rotterdam laat zien. Hier zit echter ook een verschil in omdat het Barcelona van eind jaren '80 een beter metrosysteem had dan dat Amsterdam nu heeft, maar dat de aanvulling daarop met bussen in Barcelona en bussen en trams in Amsterdam gelijkwaardig is. Rotterdam heeft een min of meer gelijkwaardig metrosysteem met goede aanvulling door trams en bussen. Barcelona is, mede doordat de Spelen een succes waren, goed gedocumenteerd. Zo is er veel literatuur verschenen over de Spelen van 1992. Atlanta (1996) is afgefallen tijdens de selectie omdat deze Noord-Amerikaanse stad volledig op de auto georiënteerd is, het openbaar vervoer heeft hier geen rol gespeeld, de financiering van de infrastructuur is voornamelijk privaat gebeurd. Daarnaast heeft Atlanta een totaal verschillend verstedelijkingspatroon waardoor het slecht te vergelijken valt met Amsterdam. Sydney (2000) is niet geselecteerd vanwege de compleet andere schaal van de stad, het compleet andere verstedelijkingspatroon en de andere uitwerking van legacyontwikkeling. Ook heeft Sydney voornamelijk gebruik gemaakt van de auto en de bus, iets wat voor Nederland geen optie is. De private financiering is ook een verschil met Nederland. Sydney heeft er voor gekozen om de Olympische locaties te clusteren. Dit is iets wat voor een Nederlands bid totaal onrendabel is, in Nederland is er namelijk geen stad die een dergelijk aanbod van sportaccommodaties kan exploiteren na de Spelen (VROM et al, 2008). Athene (2004) heeft deze clustering op eenzelfde manier toegepast door het Olympisch Park met veel accommodaties op een afstand van de stad te leggen. Daarbij is Athene een voorbeeld van hoe het juist niet moet, door clustering buiten de bestaande stad en dit verbinden met een metro. Dit is voor Nederland geen zinvolle situatie, daar komt bij dat de lessen van Athene veel in andere literatuur terugkomt. Bijkomend nadeel hierbij is dat veel documentatie in het Grieks is. De laatste Spelen die al hebben plaatsgevonden, waren die van Beijing (2008). Deze Spelen vormen een compleet verschil wat betreft de stad in termen van schaal, verstedelijkingspatroon, maar op het gebied van financiering, de ondoorzichtigheid van de financiering en regelgeving is dit een wereld van verschil met Nederland. Hier komt nog eens bij dat legacy van deze Spelen kunnen worden beschouwd als slecht. Beijing is daarmee dus geen goede referentie.

Een unieke kans is dat Amsterdam een bid heeft ingediend voor de Spelen van 1992. Hierbij is Amsterdam in de eerste stemmingsronde afgefallen maar de plannen, en met name de infrastructuur plannen waren gereed op het moment van afvallen. Hoewel dit al bijna 20 jaar geleden is, scoort deze referentie op het gebied van ruimtelijke context en mobiliteitspatronen (afstemming metro, tram en bus op elkaar) zeer goed, dit is namelijk gelijk gebleven. In de afgelopen 20 jaar is er veel veranderd op het gebied van politiek klimaat, economie en planningscultuur, maar van essentieel belang is dat de locatie en de omgeving gelijk zijn gebleven. Hier zou met de plannen voor 2028 een unieke vergelijking mee getrokken worden. Hierbij is ook het voordeel dat de plannen van die tijd voor een gedeelte gebruikt zouden kunnen worden, en als dit niet het geval is, dat hier dan lering uit getrokken kan worden.

Naast de Olympische Spelen die al compleet afgesloten zijn, kan het ook zinvol zijn om naar toekomstige Olympische Spelen te kijken. Vooral op het gebied van duurzaamheid gaat de ontwikkeling hierin erg snel. De Spelen waar het hier om gaat zijn Londen in 2012 en Rio de Janeiro in 2016. De Spelen van Londen zijn hierin een goede referentie. Dit om een aantal redenen. Londen

lijkt qua planningscultuur redelijk veel op de Nederlandse planningscultuur. Daarnaast zijn wat betreft ruimtelijke inrichting, gebruik van het openbaar vervoer en vorming van legacy aardig met Amsterdam vergelijkbaar. Wat ook van belang is, is dat de Spelen van Londen over een jaar van start zullen gaan en dat Nederland in de verdere planvorming hier veel van kan leren. Leren van Rio de Janeiro is lastiger. Ten eerste omdat deze Spelen pas over vijf jaar zullen plaatsvinden. Dat geeft onzekerheid op de te behalen legacy. Daarnaast is Rio de Janeiro wat betreft ruimtelijke inrichting, schaal en planningscultuur compleet verschillend van de Nederlandse situatie. Ook zal Nederland tegen die tijd officieel een besluit genomen moeten hebben of een Nederlandse stad zich kandidaat stelt.

3.4 Operationalisering

In de hierboven beschreven probleemstelling en deelvragen staan twee begrippen die duidelijker gedefinieerd dienen te worden voordat deze onderzocht kunnen worden. Het gaat hier om 'hoger gebruik' en 'gebruik van het openbaar vervoer'.

Onder het begrip 'hoger gebruik' wordt in deze scriptie de verandering in het aantal reizigers op de lange termijn verstaan. De stedelijke structuur wordt door het organiseren van de Olympische Spelen, en daarmee het investeren in openbaar vervoer, zodanig aangepast dat er na afloop van de Spelen structureel meer vraag is naar het gebruik van het openbaar vervoer, waardoor er meer gebruik van gemaakt wordt. De vraag naar openbaar vervoer is in deze scriptie het aantal reizigers dat gebruik maakt van bepaalde verbindingen uitgedrukt in veranderingen in de modal split, de verdeling van het vervoer over de verschillende modaliteiten. Het creëren van deze structureel hogere vraag kan gedaan worden door middel van gebiedsontwikkelingen langs en aan het eind van de openbaar vervoerlijnen. Dit kan echter ook door middel van andere ingrepen zoals het uitbreiden en aantrekkelijker maken van het netwerk. Dit zorgt er daarmee ook voor dat het algemene mobiliteitspatroon op een duurzamere manier wordt ingevuld. Met deze gebiedsontwikkelingen wordt voorkomen dat er infrastructuur aanwezig is die niet gebruikt wordt. Dit is de infrastructuur legacy. Door ingrepen in de ruimtelijke ordening te doen moet er voor gezorgd worden dat deze legacy positief uitkomt. Hierdoor kunnen kosten die gemaakt zijn voor de aanleg niet over 3 weken afgeschreven worden maar over tientallen jaren. In deze scriptie gaat het om een periode van 12 jaar na de Olympische Spelen. Hierbij gaat het in het geval van Barcelona (1992) om het jaar 2004. Door dit te vergelijken met de plannen van Amsterdam 1992 moet duidelijk worden welke invloed de Olympische Spelen op deze ontwikkeling hebben. Het gaat hier dus om de invloed van de Olympische Spelen op het gebruik van het openbaar vervoer in de jaren na de Olympische Spelen.

Infrastructuur legacy is onder te verdelen in sport infrastructuur en algemene infrastructuur. Sport infrastructuur zijn de accommodaties, de stadions en trainingfaciliteiten. De algemene infrastructuur houdt in: de vliegvelden, wegen, hotels, huisvesting, parken en entertainment faciliteiten. Dit onderzoek zal zich uitsluitend richten op de algemene infrastructuur en daarin alleen op de stedelijke openbaar vervoer infrastructuur. Hierbij gaat het om de trein, metro, tram, bus, fiets en wandelverbindingen tussen de verschillende locaties.

Het gebied waar het om gaat zijn de regio's Amsterdam en Rotterdam. Dit omdat de gaststad nog niet vastgesteld is en omdat het van belang is dat er in

deze fase van de planvorming geen tunnelvisie optreedt op een enkele stad of een locatie binnen een stad. Het doel van deze scriptie is immers om te kijken naar waar er een infrastructuur legacy ontwikkeld kan worden met behulp van de Olympische Spelen. Hierbij gaat het er niet om hoe een enkele locatie het best ingevuld kan worden maar hoe de Nederlandse kandidaat-steden er de meeste structurele voordelen uit kunnen halen op infrastructuurgebied. Er wordt hierbij gefocust op openbaar vervoer. Hieronder worden trein, metro, tram en busverbindingen verstaan. De belangrijkste reden dat alleen het openbaar vervoer bestudeerd wordt is dat rond de 70% van alle verplaatsingen bij een mega evenement als de Olympische Spelen met gebruik van het openbaar vervoer gemaakt worden (Symposium TU Delft, 2010). Daarnaast draagt het verbeteren van openbaar vervoer bij aan verduurzaming van de Olympische Spelen als geheel.

Het meten en operationaliseren van de duurzaamheid van een transport systeem is een ingewikkeld onderdeel, omdat het moeilijk is te meten hoe duurzaam een bepaalde vorm van transport precies is. Er zijn verschillende onderzoeken gedaan hoe dit het beste te operationaliseren is. Hierin dienen de ontwikkelingsrichtingen (economisch, sociaal, milieu) uit het Brundtland Report (WCED, 1987) in terug te komen. Maar ook de zeven factoren die door Banister (2005) genoemd worden als zijnde cruciaal als het vervoer wil bijdragen aan een duurzame ontwikkeling, hebben een belangrijke functie in deze operationalisering. Daarnaast heeft ook de WBCSD uitgebreid onderzoek naar de bijdrage van het vervoer in duurzame ontwikkeling gedaan. Hieruit concludeerde zij dat er 12 belangrijke indicatoren zijn om de duurzaamheid van transport te meten. Het onderzoek dat de WBCSD gedaan heeft richt zich alleen op het personen vervoer, dus niet op het goederen vervoer (WBCSD, 2004). Niet al deze 12 indicatoren zullen in deze scriptie behandeld worden, omdat met enkele indicatoren al een helder beeld geschapen kan worden over de situatie en omdat een aantal aspecten niet van belang zijn voor deze scriptie. De indicatoren zullen daarbij worden aangevuld met de desbetreffende aspecten van de vier pilaren voor duurzaam stedelijk vervoer (Kennedy et al, 2005):

- Modal split: de verdeling van reizigers over de verschillende vervoersmodaliteiten. Hoeveel werd gebruik gemaakt van het openbaar vervoer voor de Olympische Spelen en hoeveel daarna. Dit voor de stad als geheel, maar ook specifiek voor de trajecten waarin geïnvesteerd is ten tijden van de Olympische Spelen. De modal split is beïnvloedbaar met behulp van meerjarig beleid ten gunste van het openbaar vervoer zoals ook dit wordt beschreven in het artikel van Kennedy et al (2005). Het gaat hier dan om geïntegreerde planning gericht op bereikbaarheid. Ook financiering kan hier een rol in spelen. Door autogebruik meer te belasten naar gebruik, net zoals in het openbaar vervoer gebeurt, is het voor de gemiddelde reiziger transparanter wat een bepaalde rit kost, en is er daarmee makkelijker een vergelijking te maken tussen de kosten van een openbaar vervoer en autorit. Hierbij kunnen ook de infrastructuur investeringen op een goede manier gestuurd worden. Een belangrijk punt om de modal split te veranderen is het ontwerp van de omgeving. Als het voor de gebruikers aantrekkelijker wordt om een paar minuten op een bepaalde plek te wachten zullen ze sneller geneigd zijn om ook daadwerkelijk te wachten en dus gebruik te maken van het openbaar vervoer (CPB & KiM, 2009).

- Reistijd winsten: in hoeverre hebben deze investeringen ervoor gezorgd dat er op de betreffende trajecten een reistijd winst behaald kon worden?. Met behulp van beleid is weinig invloed uit te oefenen op reistijdwinsten. Dit geldt in mindere mate ook voor financiering, maar niet voor infrastructuur. Met doelgerichte investeringen kan er voor gezorgd worden dat er meer reistijd gewonnen kan worden. Het ontwerp van de omgeving speelt niet zozeer een rol in de reistijd winsten, maar wel in de reistijd waarderingen. Door te moeten wachten en reizen in een prettigere omgeving lijkt het minder lang te duren en voelen de reizigers zich prettiger (Van der Waard, 1988).
- Luchtvervuiling: in welke mate hebben deze ontwikkelingen bijgedragen aan het terugdringen van de uitstoot van schadelijke broeikasgassen?. Het terugdringen van luchtvervuiling kan goed gestimuleerd worden door middel van beleid. Door het stellen van normen en het belonen van goed gedrag daarin blijkt te werken. Zo worden er veel meer hybride auto's verkocht sinds de invoering van stimuleringsmaatregelen (Stichting Bovag-RAI Mobiliteit, 2011). Dit is ook terug te zien in de verkoop van milieuvriendelijkere auto's. Hierbij helpt ook een eerlijke financiering naar gebruik van een vervoermiddel. De infrastructuur en de omgeving hebben geen invloed op het terugdringen van luchtvervuiling in deze context.
- Financiering: in hoeverre is de financiering privaat/publiek geregeld en in welke mate hebben partijen dit kunnen terugverdienen? Op het gebied van financiering in nauwelijks beleid te maken. Dit omdat de participerende partijen het risico van hun investering zelf moeten willen dragen. Dit is niet in beleid te vangen. Ook op het gebied van de andere drie pilaren kan het weinig uitrichten om de duurzaamheid van transport te meten.

Specifiek voor deze scriptie zijn niet alle aspecten van belang. Het gaat in deze scriptie immers om de verbeteringen in het gebruik van het openbaar vervoer en hoe dit op een duurzame manier wordt ingevuld. Voor het gebruik van het openbaar vervoer zijn zowel de modal split als de reistijdwinsten van belang. De modal split is hier belangrijk om te kijken naar de veranderingen in het gebruik van het openbaar vervoer en de reistijdwinsten kunnen hier een oorzaak van zijn. Daarnaast is voor het duurzame aspect hiervan, de luchtvervuiling ook van belang. Dit zal ook meegenomen worden. Door het gebruiken van twee relatief oude cases kan het lastig worden om voor deze drie indicatoren de exacte gegevens te vinden. Ook kunnen reistijd winsten in verschillende landen op verschillende manieren onderzocht worden. De financiering van het hele proces is voor deze scriptie niet van belang en zal verder niet meegenomen worden. De legacy wordt dus in de perfecte situatie gemeten aan de hand van de modal split. Dit kan worden aangevuld met reistijdwinsten en luchtvervuilingcijfers.

3.5 Methoden

De wijze waarop deze scriptie wordt vormgegeven is aan de hand van een case study. Hierbij wordt tot doel gesteld dat het onderzoek uiteindelijk te generaliseren is naar meerdere gelijkwaardige eenheden (Gerring, 2004). De

eenheid die hier wordt onderzocht is de Olympische Spelen. De Olympische Spelen worden hierbij op verschillende locaties op verschillende momenten onderzocht waardoor een sprake is van een onderzoek binnen een diachronische eenheid. Een case study type III volgens Gerring (2004). Er is hier geen sprake van een synchronische eenheid omdat er op verschillende punten in de tijd gekeken wordt naar de eenheid, de Olympische Spelen. De verschillende locaties en tijden waar er naar de eenheid gekeken wordt zijn: Barcelona (1992 en 2004), Amsterdam (1992, 2004, 2028 en 2040) en Londen (2012). Er is voor gekozen om dit beperkt aantal cases te onderzoeken om te voorkomen dat de cases heel oppervlakkig onderzocht worden, wat ten koste zou kunnen gaan van de kwaliteit.

Om te onderzoeken op welke manier Nederlandse kandidaat-steden voor de Olympische Spelen van 2028 op infrastructuurgebied kunnen leren van eerdere Olympische Spelen is de enige onderzoeksvorm een case study zoals Gerring (2004) dit beschrijft. Er is in dit geval sprake van een case study type III, omdat er sprake is van een ruimtelijke variatie binnen de eenheid en er is een variatie in tijd (Gerring, 2004). Met behulp van intensief onderzoek van de verschillende cases, in dit geval Barcelona (1992), Amsterdam (1992) en Londen (2012), is er een betere mogelijkheid om tot een generaliseerbare conclusie te komen.

De case study wordt opgenomen door middel van drie deelvragen:

- *In hoeverre is er sprake van integratie van de ruimtelijke ordening en Olympische openbaar vervoersplannen van Barcelona (1992)?*
- *In hoeverre is er sprake van integratie van de ruimtelijke ordening en Olympische openbaar vervoersplannen van Amsterdam (1992)?*
- *In hoeverre is er sprake van integratie van de ruimtelijke ordening en Olympische openbaar vervoersplannen van Londen (2012)?*

Met behulp van deze vragen is het de bedoeling conclusies te trekken over de voorwaarden tot legacy ontwikkeling en welke rol het organiseren van de Olympische Spelen in de realisatie daarvan kunnen spelen. Het gaat hier specifiek om de integratie tussen de ruimtelijke ordeningsplannen voor de stad en de plannen en het gebruik van de infrastructuur na de Olympische Spelen.

Voor het onderzoek van deze drie cases is literatuuronderzoek de beste mogelijkheid omdat deze cases uitgebreid beschreven zijn. Hiervoor zal gebruik worden gemaakt van een kwalitatieve analyse van teksten en documenten (Bryman, 2008). Hiervoor is TransTec Adviseurs, het stageadres, een waardevolle bron vanwege hun rijke archief op het gebied van openbaar vervoer. Interviews met belanghebbenden uit die tijd zullen minder waardevol zijn omdat de planvorming 20 jaar geleden was. Retrospectief weten betrokkenen vaak niet goed meer wat ze op dat moment vonden. Bovendien kan hun mening veranderd zijn in de loop der tijd. Voor de literatuurstudie bij deze scriptie is eerst vooronderzoek gedaan. Op basis daarvan is er met een aantal bronnen contact gezocht. De bronnen die voor Amsterdam 1992 aangeschreven heb zijn:

- Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis. Hier was het mogelijk om het archief van het Komitee Olympische Spelen Nee (onder leiding van Saar Boerlage) inzien. Daarnaast waren de archieven van R. van Walraven, toenmalig wethouder sport in Amsterdam en E. van Thijn, toenmalig burgemeester Amsterdam

ook beschikbaar. Van deze drie archieven zijn voor deze scriptie het archief van het Komitee Olympische Spelen Nee en R. van Walraven bekeken. Echter, de twee laatstgenoemde archieven bevatten voor het overgrote deel dezelfde stukken. Daarom is gezien de tijd besloten het archief van E. van Thijn niet in te zien. Dit ook omdat alle ambtelijke stukken ook in het archief van de heer Van Walraven in te zien waren.

- Het Parool. Het krantenarchief van Het Parool was in te zien. Dit om actuele stukken uit die tijd te kunnen bekijken. Ook om op die manier hopelijk door middel van kranteninterviews meer te weten te komen over de plannen van die tijd. Het Parool archief bevatte veel artikelen over de Olympische Plannen van 1992. Dit was echter niet op infrastructuur en legacyontwikkeling gearcheeerd. Na het doorzocht te hebben bleek dat er weinig informatie beschikbaar was over deze onderwerpen. Dit bleef beperkt tot een vijftal artikelen.

De bronnen die ik voor de informatie van Barcelona 1992 heb benaderd:

- Universiteit van Barcelona, Centre d'Estudis Olímpics. Dit centrum doet onderzoek naar alle Olympische Spelen en heeft daar veel over geschreven. Tijdens mijn bezoek aan Barcelona heb ik het centrum bezocht en hier meer locatiespecifieke informatie kunnen vergaren. Dit is allemaal in het Engels geschreven.
- Ik probeerde via Stan Majoor aan contacten te komen die goed zicht hebben op de huidige situatie, dus de legacy van de Spelen van 92. Ik ben via Stan met een wetenschapper van de Universiteit van Barcelona in contact gekomen. Tot een interview is het echter niet gekomen.
- Ik heb een bezoek aan Barcelona van 5 dagen gebracht, om de Olympische locaties te bekijken. Hier heb ik bekeken hoe alle locaties er op dit moment bij liggen en om mogelijk een verschil tussen de plannen en de uitgevoerde maatregelen aan te wijzen.

Voor de informatie van Londen is er louter gebruik gemaakt van literatuur, beleidsstukken en krantenartikelen. Dit omdat er op dit moment voldoende over de Spelen van Londen beschreven wordt. Daarnaast heb ik in november 2009 een bezoek gebracht aan het Olympisch Park in Londen waardoor ik ook een beeld van kan vormen van de situatie.

Voor de informatie over de plannen voor de Olympische Spelen van 2028 in Nederland en de Structuurvisie Amsterdam 2040 zijn diepte interviews van groot belang voor het vergaren van de nodige kennis. Hierbij gaat het om experts die op dit moment aan het werk zijn met de huidige plannen. Hiervoor heb ik geprobeerd een aantal experts benaderd voor een interview:

- Marijn van der Wagt, beleidsadviseur Ministerie van Infrastructuur en Milieu, werkgroep Olympische Hoofdstructuur (OHS). Ik heb een interview gehad met een van haar medewerkers, Daniël de Groot.
- Herbert Wolff, coördinator Olympische Kennis Alliantie Olympisch Vuur, specialisme legacy. Dit interview heeft niet plaatsgevonden, hij is de coördinator en voor specifieke informatie heeft hij me doorverwezen naar Wim Keijsers (Bureau Nieuwe Gracht). Hij is

een van de opstellers van het Schetsboek Ruimte voor Olympische Plannen. Hier heeft wel een interview plaatsgevonden.

- Fokko Kuik, beleidsmedewerker Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur, Verkeer & Vervoer. Dit interview heeft plaatsgevonden en hij verwees mij voor meer informatie door naar Nelleke Penninx (Dienst Ruimtelijke Ordening, Gemeente Amsterdam). Zij werkt op dit moment in het buitenland. Daarvoor in de plaats heb ik met Viktor Bos, Planoloog DRO Gemeente Amsterdam, gesproken. Vanuit Rotterdam heb ik niemand bereid gevonden vragen te beantwoorden.

De andere deelvragen ga ik onderzoeken door literatuuronderzoek.

- *Hoe kan dit hogere gebruik worden gerealiseerd?*

Deze manier van onderzoeken is goed mogelijk omdat er in de eerste deelvraag een theoretische beschrijving wordt gevraagd van openbaar vervoerssystemen. Aan de hand van literatuur wordt er een selectie van bruikbare denkbeelden behandeld. Hier komt vervolgens een typologie uit welke gebruikt kan worden voor de invulling van de andere deelvragen. Hierbij zijn de interviews met experts ook bruikbaar. Dan blijven de overige twee deelvragen, zoals hieronder vermeld over:

- *Wat hebben de Spelen voor duurzame openbaar vervoer legacy tot gevolg gehad voor de besproken cases?*
- *Welke aspecten kunnen de Nederlandse kandidaat-steden voor 2028 uit deze openbaar vervoer legacy implementeren?*

Deze beide deelvragen vloeien voort uit de gegevens die uit de andere deelvragen naar voren komen. De beantwoording van deze vragen gaat op basis van het onderzoek naar de verschillende cases. Dit zijn beide meer concluderende deelvragen waarmee ik uiteindelijk mijn scriptie denk af te kunnen ronden.

DEEL II Analyses

In dit gedeelte zullen de referenties uitgebreid beschreven worden. Het gaat hierbij dan om Barcelona (Hoofdstuk 4), Amsterdam (Hoofdstuk 5) en Londen (Hoofdstuk 6). Elk hoofdstuk zal beginnen met een inleiding waarin de context van de stad beschreven wordt. Dit wordt vervolgens gespecificeerd naar de infrastructuurplannen die er voor de Olympische Spelen gemaakt zijn. Hierin worden de plannen voor de verschillende olympische gebieden uitgebreid beschreven en wordt er bekeken in hoeverre er hier sprake is van speciale Olympische Plannen, of dat de bestaande plannen zijn aangepast op de Olympische Spelen, maar dat het uiteindelijke plan wordt uitgevoerd. Daarnaast zal voor Barcelona (1992) en Amsterdam (1992) bekeken worden welke plannen daadwerkelijk gerealiseerd zijn, wat hier na vele jaren nog van terug te zien is en wat daarmee de daadwerkelijk legacy is. Voor Londen wordt er gekeken wat hier de verwachte legacy is, en of de verwachtingen van de organisatie reëel zijn.

In het laatste hoofdstuk van dit gedeelte (Hoofdstuk 7) zal het ideaaltypische olympisch openbaar vervoernetwerk worden beschreven. Dit gebeurt aan de hand *The Transit Metropolis* van Robert Cervero. Hierin worden verschillende typen steden met daarbij verschillende soorten openbaar vervoerssystemen behandeld. Dit wordt daarna aangevuld met lessen van eerdere Olympische Spelen om zo uiteindelijk in deel III tot een advies te komen voor de Nederlandse kandidaat-steden.

4. Barcelona 1992

4.1 Inleiding

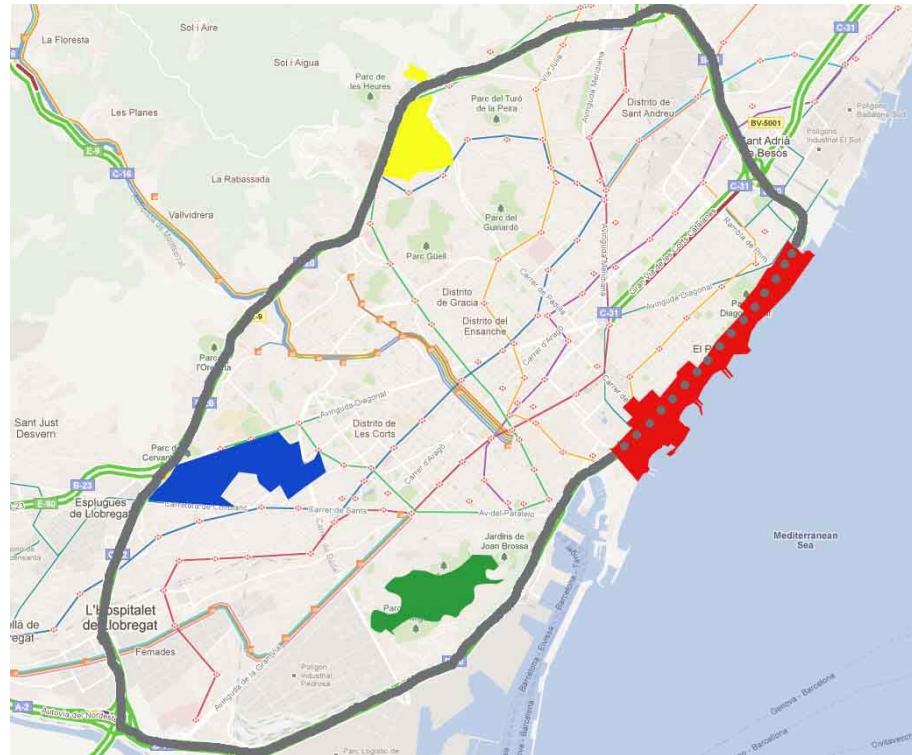
Bij het bestuderen van de ervaringen van de Olympische Spelen van Barcelona is het van groot belang om naar de historie van de stad en de regio te kijken. Dit omdat de stad een bewogen geschiedenis kent. Niet zozeer een Spaanse geschiedenis maar meer een Catalaanse geschiedenis met daarbij behorende identiteit. Op cultureel gebied uit zich dit in het zoeken naar een volledig autonome culturele basis van Catalonië. Dit is wel onderdeel van een grote entiteit, maar dan wel van Europa of het Middellandse Zeegebied, maar zeker niet van Spanje (Meyer, 1996, p.132). Barcelona wil zich dan ook meten met andere Europese metropolen als Parijs en Londen. Hier is sprake van een cognitief frame (Salet, 2008). Hierbij past ook het verlangen naar het organiseren van grote evenementen als de Wereldtentoonstelling (1888 en 1929) en de Olympische Spelen. Iets wat na een jarenlang dictatorschap van Generaal Francisco Franco hoog op het verlanglijstje kwam te staan. Een probleem hierbij is echter wel dat Barcelona, net als veel andere steden, te kampen heeft is het feit dat het geen hoofdstad is. Hierdoor loopt het een groot aantal 'standaard' inkomsten mis, maar het heeft wel de kosten van een wereldstad.

In 1975 werd Spanje, na de dood van Franco, weer een monarchie en kwam het internationaal in een stabielere situatie. De dood van Franco leidde tot een bevrijding van heel Spanje en wilde het land graag aan Europa en de rest van de wereld laten zien waar het nieuwe Spanje voor stond. Dit viel echter samen met een economische depressie voor Barcelona. De industrie onttrok zich langzaam uit de stad en de bevolkingsgroei stagneerde. In deze context is het de beste manier om de stad te doen herleven door het plegen van stedelijke vernieuwingen en dit versterken met behulp van externe projecten. Hiervoor waren de Olympische Spelen een perfecte katalysator. In de periode van oktober 1986, op het moment van de benoeming tot gaststad, tot de zomer van 1992, het moment van de Olympische Spelen in Barcelona, is deze economische depressie dan ook omgebogen naar een economische bloeiperiode (Brunet, 1995). Hier heeft de toetreding van Spanje tot de Europese Unie (EU) in 1986 ook een rol in gespeeld (Europese Unie, z.j.). Sinds 1986 is de economie van Spanje door de vele EU gelden enorm opgebloeid (Export.nl, z.j.). Het jaar 1992 was voor Spanje het jaar om zich te laten zien aan de wereld. Zo vond de Wereldtentoonstelling in Sevilla plaats en was Madrid de culturele hoofdstad van Europa.

Barcelona heeft hierbij de traditie om zaken op zijn eigen manier te regelen. Zo ook met de verknoping van ruimtelijke transformaties en de cognitieve framing van de Catalaanse identiteit en verbondenheid met internationale metropolen. Ook voor de organisatie van de Wereldtentoonstelling hebben deze ruimtelijke transformaties plaatsgevonden. Zo werd voor de editie van 1888 het Parc de Ciutadella en het Estadio de Franca, daar waar de treinen uit Frankrijk aankwamen, aangelegd. Voor de editie van 1929 gebeurde dit met het park op de berg Montjuïc. Dit werd aangelegd als tentoonstellingsterrein.

Deze traditie werd voortgezet met de organisatie van de Olympische Spelen van 1992, waarbij er wordt gesproken over een van de grootste succesverhalen voor stedelijke ontwikkeling in de geschiedenis van de Olympische Spelen. Dit proces zal hieronder beschreven worden, waarbij het zogenoemde 'Barcelona Model' ook uitgebreid beschreven wordt. Ook zal er kort besproken

worden in hoeverre de plannen echt Olympisch waren of dat het eigenlijk reguliere plannen waren die mogelijk naar voren geschoven zijn. Om een duidelijk beeld van de Spelen van Barcelona te krijgen, is hieronder een kaart van Barcelona te zien met daarin de Olympische locaties:



Afbeelding 2: Barcelona en de Olympische locaties. Groen is Montjuïc, rood is Par de Mar, geel is Vall d'Hebron, blauw is Diagonal. Grijs is aangelegde infrastructuur. (Google Maps, bewerkt door Bastiaan Bretveld)

4.2 Infrastructuurplannen Olympische Spelen

In het begin van de jaren '80 is de Municipal Barcelona (gemeente) begonnen met het plannen maken voor de Olympische Spelen van 1992. Deze plannen maakte onderdeel uit van een regionaal strategisch plan om de gehele regio Barcelona weer bij de tijd te krijgen. Er waren namelijk een aantal problemen. Zo trok de industrie de stad uit en was er sprake van suburbanisatie. In eerste instantie was dit alleen relatief tot dit aan het begin van de jaren '80 omsloeg naar absolute suburbanisatie (Asensio, 2001). Een ander onderliggend probleem was het vervoersysteem. Dit was eigenlijk ondermaats na jaren zonder uitbreidingen. Door de Spelen meer over de stad te verspreiden kon het systeem in de gehele stad meeprofiten.

Om al deze problemen op te lossen was het van groot belang dat er een breed gedragen plan zou komen. Hier heeft participatie van de bevolking een cruciale rol in de vorm van governance gespeeld. Dit was noodzakelijk vanwege de economische recessie, de concurrentie en de lage uitgaven van de overheid. De participatie die noodzakelijk was werd gezocht in verschillende sectoren, hierbij denkend aan economische elites en burgerorganisaties (Blakeley, 2005).

De plannen die gemaakt zijn

Het uitgangspunt voor de plannen van Barcelona was het toepassen van stedelijke vernieuwing voor de stad. Het volledige programma van plannen is opgebouwd uit drie basisprincipes (Truño, 1995):

- De investeringen in de sportinfrastructuur moet gebaseerd zijn op een reële en concrete behoefte aan sportfaciliteiten, die later wordt benut door de betreffende sport.
- De nieuw te bouwen voorzieningen moeten worden uitgevoerd in gebieden waar nu een tekort aan sportaccommodaties is of waar aanzienlijke structurele tekortkomingen zijn en waar stedelijke vernieuwingen een duidelijke impact hebben.
- Andere projecten moeten worden gewijd aan het moderniseren van bestaande, verouderde faciliteiten waar infrastructuur nodig is voor de organisatie van de internationale evenementen.

Op basis van de strategische plannen die de regio maakte heeft de gemeente Barcelona voor vier locaties gekozen (Montjuïc, Parc de Mar, Vall d'Hebron en Diagonal) die met behulp van de Olympische Spelen op te knappen. Deze strategische keuze is gemaakt op basis van de ruimtelijke ordening. Het vervoer heeft hier een bescheiden rol in gespeeld in de vorm van de ringweg. Het openbaar vervoer heeft hier geen rol in gespeeld. Van deze vier locaties waren Montjuïc en de Diagonal min of meer verplicht vanwege de sporthistorie en de aanwezigheid van veel ouderwetse sportaccommodaties. Al deze vier locaties hadden daarbij hun eigen kenmerken (Bakker, 2009). Alle sporten behalve het roeien en voetbal werden gehuisvest op deze vier locaties. Hier zullen kort de vier locaties besproken worden.

Montjuïc

Het doel van het gebruik van deze locatie is het definitief onderdeel maken van de stad zodat de stad kan profiteren van de positieve aspecten van een park. Daarbij zijn er een aantal belangrijke accommodaties gehuisvest in het bekende park op de berg. Het gaat hier om het Olympisch Stadion, het zwembad en de indoor accommodatie. De berg is tijdens eerdere evenementen gebruikt als locatie. Zo is het tijdens de Wereldtentoonstelling van 1929 gebruikt, maar er is ook voor de kandidatuur voor de Olympische Spelen van 1936 een Olympisch Stadion (afbeelding 3) gebouwd en voor de kandidatuur van 1972 een zwembad (Picornell). Daarmee heeft het park een grote culturele en sportief historische waarde gekregen. Daarnaast waren er rondom het park klassieke stadsrandverschijnselen als illegale woningen en kleine bedrijfjes. Deze konden op deze manier goed opgeruimd worden. Door daarnaast de bestaande accommodaties op te knappen ontstond er een situatie waardoor het park meer onderdeel van de dagelijkse stad kon worden.



Afbeelding 3: Olympisch Stadion (foto Bastiaan Bretveld)

Parc de Mar

De tweede Olympische hoofdlocatie was de Olympische haven met daar aangrenzend het Olympisch Dorp. Deze locatie is gekozen om te dienen als katalysator van de verbinding tussen het centrum van Barcelona en de Middellandse Zee. Deze verbinding was in de loop der tijd steeds meer vertroebeld door industriële ontwikkelingen en stedelijke uitbreidingen langs de kust. Deze werd in 1859 verstoord door uitbreidingsplannen van de gemeente. Vanuit de stad was er de wens voor het plan van Antoni Rovira y Trias waarbij de oude haven centraal stond. De Spaanse regering greep echter in en het plan van Cerdà diende uitgevoerd te worden. Dit betekende dat er een rigide grid parallel aan de kust werd uitgelegd (zie afbeelding 4). Mede door de spoorlijn naar Frankrijk ontstond er zo een barrière tussen de stad en de kust (Meyer, 1996).



Afbeelding 4: uitbreidingsplan Barcelona 1859, I. Cerdà (Wikipedia, 2009). Aan de linkerkant van de afbeelding is de berg Montjuïc (het groene vlak) te zien. Dit is de zuidkant van Barcelona. Iets ten noorden daarvan is de Middeleeuwse stad direct langs de Middellandse Zee te zien. Langs de zee loopt de doorgaande autoweg en spoorlijn vanuit Frankrijk. De doorgaande weg die van noordoost (rechter onderhoek) naar zuidwest (linker bovenhoek) loopt is de Avinguda Diagonal, in de volksmond de Diagonal genoemd. De andere diagonale weg is de Avinguda de Meridiana.

Door het schoonvegen van de kustlijn van al haar vervuilende industrie, het creëren van stranden voor burgers en de ontwikkeling van de Olympische haven en Olympische Dorp (afbeelding 5) iets ten noorden van de oude haven werd gezorgd voor een (her)introdactie van het centrum van Barcelona naar de Middellandse zee. In Poblenou, de wijk langs de kust, is begonnen met het vernieuwen van dit gedeelte van de stad om de verbinding met de kust te creëren. Dit is vervolgens noordwaarts doorgetrokken ter voorbereiding van het in 2004 te organiseren Cultureel Forum (Bakker, 2009). Hier eindigt tevens de Diagonal.



Afbeelding 5: Olympische Haven en Dorp (foto Bastiaan Bretveld)

Olympic Park Vall d'Hebron

Dit gebied is een van de gebieden die onderdeel uitmaakten van het originele model voor de 'new centrality'. Het idee van 'new centrality' van de Municipal Barcelona was om ervoor te zorgen dat er verspreid over de stad meerdere moderne centra zouden ontstaan (Marshall, 2004). Deze locatie is gekozen omdat er hier sprake was van goede ruimtelijke condities, veel ruimte en oude bebouwing waardoor er hier veel winst te behalen was. Daarnaast was er een metroverbinding met het centrum van Barcelona. De sporten die hier plaatvonden waren wielrennen op de baan, boogschieten, tennis en volleybal. Voor deze sporten zijn de accommodaties aangelegd. Op het gebied van vervoer is hier ingezet op de ringweg. Op het gebied van openbaar vervoerontwikkeling zijn er in de voorbereiding voor de Spelen geen ontwikkelingen geweest.

Olympic Area Diagonal

Het tweede 'New Centrality' gebied is het meest zuid-westelijke gedeelte van de 'Diagonal'. Dit gebied bestaat onder andere uit het stadion van FC Barcelona. Dit gebied was goed bereikbaar en geïntegreerd met de rest van de stad. Het gebied was goed met twee metrolijnen aan beide zijden van het gebied verbonden met het centrum. Dit gebied bestond voor een groot gedeelte al uit sportaccommodaties. Deze waren voor 80% in private handen. Door deze op te knappen met publiek geld en te lenen tijdens de Spelen kon er op deze manier een win-win situatie ontstaan. Tussen deze sportaccommodaties was er echter wel sprake van wat verrommeling. Dat diende met behulp van de Spelen te worden opgelost (Barcelona Holding Olimpico, 1992). Op het gebied van openbaar vervoerontwikkeling zijn er geen ontwikkelingen geweest op dit gebied.

Op het gebied van mobiliteit zijn er in die tijd een aantal ingrepen gepland om de stad klaar te maken voor de Olympische Spelen (Barcelona Holding Olimpico, 1992):

- de ringweg (snelweg) moet aan het begin van de jaren 90 volledig compleet zijn;
- vijf radiale metrolijnen moeten gereed zijn, waarbij lijn 9 (L9) verder uitgebreid zou worden;
- zeven regionale/forensen lijnen verzorgd door FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, publiek stoptreinen netwerk regio Barcelona) en RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, nationale publiek treinmaatschappij). Beide systemen moet ingrijpend gemoderniseerd worden met nieuwe infrastructuur en materieel;
- een modern intercity en interregionaal systeem van RENFE, en een nieuwe hogesnelheidstrein (AVE) ter discussie tussen Madrid en de Franse grens;
- een modern busnetwerk waarvan 60% van de vloot uit lage vloer bussen bestaat die zorgen voor een hoger kwaliteitsniveau en betere betrouwbaarheid;
- ontwikkeling van een netwerk van vrije busbanen in het centrum.

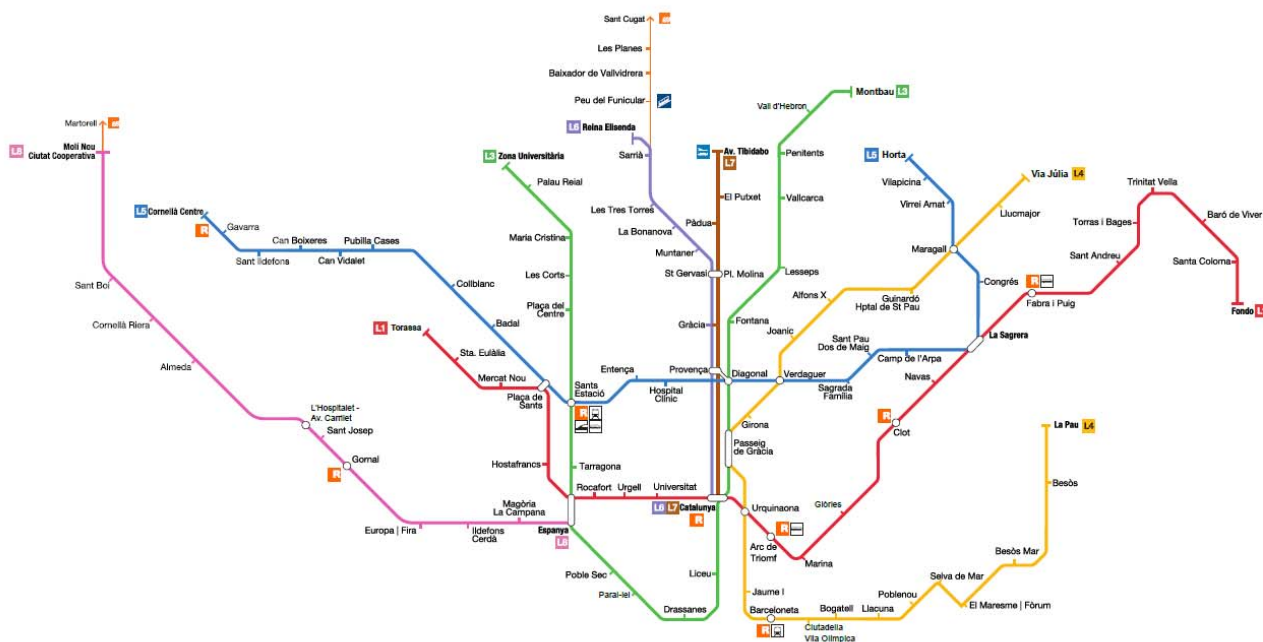
Waren deze plannen Olympisch of regulier?

De plannen die Barcelona heeft gemaakt in de aanloop naar de Olympische Spelen maakten onderdeel uit van meerjarige strategische plannen voor de gehele regio. Dit zijn dus plannen die nodig werden geacht voor de gehele regio of stad. Hierbij gaat het dan voornamelijk om de ruimtelijke plannen. De plannen voor de stadions zijn wel echt Olympisch, omdat deze anders niet gebouwd hoefden te worden. Veel van de accommodaties zijn echter opgeknapt in de aanloop naar de Spelen omdat deze sterk verouderd waren. Een cruciale vraag is hier ook of de plannen zouden zijn uitgevoerd zonder de Spelen. Hierbij gaat het dan voornamelijk om Parc de Mar. Daar is immers echt ingegrepen in de ruimtelijke omgeving. Voor Parc de Mar is het waarschijnlijk dat dit anders ook gebeurd was. De verkeersdruk in Barcelona was hoog, de ringweg was belangrijk om te voltooien en ook de spoorlijn vormde een echt barrière. Dit samen met het inmiddels wegtrekken van de industrie die langs de kust gevestigd was maakt het waarschijnlijk dat het plan ook zonder Spelen zou zijn uitgevoerd. Of hier dan ook een nieuwe haven bij gebouwd zou zijn is op dit moment niet meer te beoordelen. Op het gebied van infrastructuur is er duidelijk ingezet op het autovervoer (zie afbeelding 6 en 7). De nadruk lag hier op het verminderen van het autoverkeer in de binnenstad. Het openbaar vervoer wordt hier niet heel uitgebreid genoemd. Er zijn wel wat plannen maar dat gaat met name om het vernieuwen van het toenmalige systeem.



Afbeelding 6 en 7: ondertunneling ringweg langs de kust (foto Bastiaan Bretveld)

Zo was de bouw van de metro in 1924 begonnen met een lijn door het centrum. Dit werd vervolgens voor de Wereldtentoonstelling uitgebreid met een tweede lijn. In de tijd van Franco was er politiek gezien geen ruimte om uit te breiden. Dit kwam voornamelijk door de strijd tussen Franco en de Catalanen. Hierdoor is er in de periode 1936-1975 nauwelijks iets ontwikkeld op infrastructureel gebied. De plannen voor uitbreiding van het metronetwerk zijn afzonderlijk van de Olympische Plannen gemaakt. Dit is terug te zien in de ontwikkeling van het metronetwerk tussen 1986 en 1992 (zie hiervoor afbeelding 8 en 9). Hier is alleen L1 uitgebreid met drie haltes. Verdere uitbreiding van het metronetwerk heeft ook pas na de Spelen plaatsgevonden. De plannen voor het afmaken van de ringweg en het verlagen van de ringweg en spoorlijn langs de kust waren ook reguliere plannen. Dit samen met de verdieping van de spoorlijn langs de kust was het meest ambitieuze plan op het gebied van infrastructuur. Dit was echter geen speciaal Olympisch Plan. Dit maakte onderdeel uit van het reguliere strategische plan waarmee Barcelona de slag wilde slaan die in de tijd van Franco niet was gemaakt.



Afbeelding 8: Metrokaart 1986 (Wikipedia, 2011. bewerking Bastiaan Bretveld)



Afbeelding 9: Metrokaart 1992 (Wikipedia, 2011. bewerking Bastiaan Bretveld)

4.3 Gerealiseerde plannen Olympische Spelen

Een belangrijk plan wat voor de Olympische Spelen gerealiseerd is, is de voltooiing van de ringweg voor doorgaand verkeer van de Franse grens naar Madrid. Hierdoor hoeft het doorgaande wegverkeer niet meer via het centrum van Barcelona maar kan dit via de ringweg. Dit scheelt in de binnenstad van Barcelona heel veel verkeer. Het gedeelte van deze ringweg, dat langs de kust ligt, is ondertunnelt waardoor er daarboven plaats is voor een park en waarmee de barrière uit het landschap is.

De vier gebieden die Barcelona wilde opknappen in relatie tot de Olympische Spelen zijn hierdoor sterk verbeterd. Door deze spreiding bestond er de mogelijkheid om in theorie meerdere nieuwe centra in de stad te creëren en om daarmee de gehele stad op een hoger ruimtelijk niveau te geven. Er lag een stevige focus op openbare voorzieningen bij al deze plannen (Marshall, 2004).

Wat betreft de bereikbaarheid van bijvoorbeeld Montjuïc bestonden er meer mogelijkheden met het oog op de Olympische Spelen. Het park is op meerdere manieren bereikbaar. De berg is gelegen aan de zuidkant van het historische centrum en de bebouwing stamt uit de jaren '20, de tijd van de Wereldtentoonstelling. Montjuïc is echter tot op de dag van vandaag niet goed bereikbaar. De berg is weliswaar bereikbaar met twee kabelbaan verbindingen, de Telefèric de Montjuïc naar de oude haven en de Funicular de Montjuïc naar een metrohalte, maar bezoekers blijven genoodzaakt om ongeveer 10 minuten te lopen voordat ze kunnen overstappen op een openbaar vervoerssysteem wat de Montjuïc met de rest van de stad verbindt (Bakker, 2009).

Op het gebied van mobiliteit is er een aantal ingrepen gepland, dit is hiervoor beschreven. Het is slechts deels te traceren of dit daadwerkelijk gebeurd is.

- De voorgestelde ringweg was voor de Olympische Spelen, zoals gepland, gereed.
- De vijf radiale metrolijnen waren aanwezig, de uitbreiding van het netwerk ten opzichte van 1986 was echter slechts een tangentiële verbinding vanaf het eind van lijn 1 (station Torrassa) tot aan halverwege lijn 8 (station Av. Carrillet). Lijn 9 die verder uitgebreid zou worden, is pas in 2002 gereed gekomen.

Van de andere geplande ingrepen is op dit moment niet meer na te gaan of deze daadwerkelijk zijn gerealiseerd voor aanvang van de Spelen. Zo zouden zeven regionale/forensen lijnen gemoderniseerd worden, er diende een modern intercity systeem te zijn en een modern busnetwerk waarvan 60% van de bussen was uitgerust met een lage vloer. Het is niet haalbaar om nu nog te traceren of dit daadwerkelijk gebeurd is, en wat daar de effecten dan van zijn. Er is echter wel te zeggen dat het huidige materieel van zowel de metro, de regionale treinen en bussen deels verouderd is (zie afbeelding 10). Het is goed mogelijk dat het materieel voor de Spelen in dienst is genomen en dat daar op dit moment nog gebruik van gemaakt wordt. Dit is alleen niet met zekerheid te zeggen.



Afbeelding 10: Metro materieel Barcelona (foto Bastiaan Bretveld)

4.4 Resultaten / Effecten

Een aantal jaar na de Spelen is er een aantal effecten te zien waarbij de Olympische Spelen een grote rol gespeeld hebben.

Een sleutel naar dit succes is het investeren in de publieke ruimte geweest. Zo begon Barcelona in het begin van de jaren '80 met deze handelswijze. Deze investeringen zorgden, indirect, voor een hogere kwaliteit van publieke ruimtes in de stad. De inwoners werden meer aangetrokken naar de straten en parken waardoor meer lokale winkels zich er gingen vestigen en waardoor er meer levendigheid ontstond. (Gold & Gold, 2010). Op basis van dit succes wordt er in de literatuur vaak van het 'Barcelona Model' gesproken. Hierbij gaat het om het proces stedelijke vernieuwing met behulp van een eenmalig extern evenement. Er is echter geen duidelijkheid wat het model daadwerkelijk inhoudt. De belangrijkste kenmerken zijn wel duidelijk geformuleerd. De meest belangrijke kenmerken zijn (Castellas, 2006 & Blanco, 2009):

- het gebruik van grote evenementen, zoals de Olympische Spelen van 1992 en het Forum 2004, als katalysator van de grote stadsvernieuwing;
- ontwerp en implementatie van stedelijke vernieuwing projecten met focus op openbare ruimte als de ultieme stedelijke en collectieve gebieden;
- ontwikkeling van rationeel model van beheer;
- oprichting van autonome overheidsinstanties met een flexibel lokaal management;
- territoriale decentralisatie en deelname van burgers in de openbare beleidsvorming.

Het blijkt echter dat het lastig is om dit succes te evenaren. Het zogenaamde model is toch meer een 'experience', een ervaring, dat toevallig in die tijd op

die plek succesvol was maar waar verder geen echt patroon in te ontdekken is. Er zijn meerdere gevallen bekend waar dit wel geprobeerd is. Hierbij moet er gedacht worden aan olympische kandidaat steden die een dergelijke Olympische legacy wilden creëren. Maar ook voor Barcelona zelf dat het heeft geprobeerd om in 2004 met het zelf bedachte 'Forum 2004' zo te reproduceren als in 1992. Het 'Forum 2004' is een evenement van 140 dagen dat Barcelona zelf bedacht heeft om zo de sfeer van Olympische Spelen weer op te roepen en via die weg de stad nogmaals een opknappleurt te geven. Tijdens de planvorming voor de Spelen van 92 vormde de sleutel tot succes de investeringen in de publieke ruimte (Gold & Gold, 2010). Hieruit is dit verder uitgewerkt in de plannen die in het hierop volgende gedeelte behandeld zullen worden. Op het gebied van infrastructuurontwikkeling heeft het Barcelona Model, zoals hierboven beschreven, een andere uitwerking. Zo wordt de ringweg rondom Barcelona goed gebruikt, maar de kabelbaan verbindingen tussen de stad en Montjuïc worden voor het overgrote deel door toeristen gebruikt.

De bedoeling was dat door middel van de Olympische Spelen Montjuïc echt een onderdeel van de stad zou worden. Dit is niet gebeurd. Een belangrijke reden hiervoor is het gebrek aan een goede openbaar vervoerverbinding (zie afbeelding 11). De twee kabelbanen die het gebied verbinden doen hier weinig aan af. Vanaf deze kabelbanen is het nog ruim tien minuten lopen naar de Olympische accommodaties op Montjuïc.



Afbeelding 11: de Telefèric de Montjuïc (foto Bastiaan Bretveld)

Ook in de gebieden meer in het binnenland van Barcelona (Vall d'Hebron en Diagonal) worden niet heel veel gebruikt. De accommodaties en andere infrastructuur ziet er voor het grootste gedeelte oud en niet-onderhouden uit (zie afbeelding 12). Sommige accommodaties zijn onlangs opgeknapt maar dat is voornamelijk voor evenementen die er dan plaatsvinden. Het gebruik is redelijke tot goed te noemen maar het heeft nauwelijks effect gehad op de ruimtelijke kwaliteit van de verschillende gebieden. Dit in tegenstelling tot het gebied langs de kust. Hier heeft het wel voor een belangrijke ruimtelijke kwaliteitsverbetering gezorgd. Hier hebben de Olympische Spelen van

geprofiteerd met de Olympische Haven en het Olympisch Dorp en vervolgens profiteert de stad Barcelona er nu nog steeds van.



Afbeelding 12: niet onderhouden en half afgebroken infrastructuur (foto Bastiaan Bretveld)

Op het gebied van de duurzame vervoerstrends is hier geen ontwikkeling te zien. De belangrijkste oorzaak hierbij is dat in planningsprocessen, maatschappij en politiek nog nauwelijks aandacht was voor duurzaam vervoer. Dat is een ontwikkeling die daarna pas opgekomen is. Daarnaast was het ook onmogelijk om cijfers te achterhalen van begin jaren '90 wat betreft modal split en reistijdwinsten. Door de modernisering van het openbaar vervoersysteem was het wel mogelijk om op het bestaande systeem meer reizigers te vervoeren. Belangrijk hierbij is door het voltooiën van de ringlijn er minder autoverkeer in de binnenstad van Barcelona kwam. Daardoor was er meer ruimte van het openbaar vervoer. Deze ontwikkelingen hadden daarnaast ook een positieve invloed op de leefbaarheid van de stad.

4.5 Daadwerkelijke infrastructuur legacy

Uiteindelijk is het voor deze scriptie van cruciaal belang wat er uiteindelijk na de Olympische Spelen aan zinvolle zaken op het gebied van openbaar vervoer voor de stad overblijven. Hierbij gaat het om de drie dimensies van legacy zoals deze door Gratton & Preuss beschreven zijn. Het gaat hierbij dus om de mate van geplande structuur, de mate van positieve structuur en de mate van kwantificeerbare structuur.

Montjuïc is hierbij een belangrijk gebied om te bekijken. Het was een gebied dat niet echt deel uitmaakte van de stad en de Municipal Barcelona hoopte dit door middel van de Olympische Spelen wel voor elkaar te krijgen. Daarbij werd Montjuïc gezien als 'Olympic Ring', het belangrijkste Olympische Gebied tijdens de Spelen. Het huidige gebruik van het park is erg matig. Het zwembad is onderdeel van de sportfaculteit van de universiteit geworden en wordt daardoor dus nog gebruikt. Het honkbalveld daarentegen wordt af en toe gebruikt maar heeft geen permanente functie en stadion faciliteiten. Eens in de paar jaar worden de faciliteiten gebruikt voor grote muziek- of sport-

evenementen maar het maakt geen deel van de dagelijkse bestemmingen van de inwoners van Barcelona (Bakker, 2009). Daarnaast zijn er ook nauwelijks inwoners te zien in het gebied. Het wordt vooral gebruikt door toeristen. Dit is een voor groot gedeelte te verklaren door de slechte bereikbaarheid van het gebied. Er is hier geen sprake geweest van een integratie van de vervoers- en ruimtelijke ordeningsplanning. Op het gebied van vervoer is geen kwaliteits-slag geslagen om het gebied goed met de stad te verbinden, daar komt bij dat er op het gebied van ruimtelijke ordening geen ontwikkeling is geweest om het een dagelijkse bestemming te laten worden. Dat is iets wat in de jaren na de Spelen wel is gebeurd. Dit is ook terug te zien in de enorme uitbreiding in het metrostelsel van de stad (afbeelding 13). De stadions die er staan worden niet dagelijks gebruikt en er vinden ook geen andere activiteiten plaats. Hierdoor blijft het een toeristische bestemming zonder dat het zich verder ontwikkelt tot levendig stadspark.



Afbeelding 13: Metrokaart 2010 (Wikipedia, 2011. Bewerking Bastiaan Bretveld)

Dit geldt in minder mate voor Parc de Mar. Dit wordt goed gebruikt door de Barcelonezen die naar het strand of de haven gaan of door het gebied hardlopen. Daarnaast is het Olympisch Dorp ontwikkeld tot woonwijk, groot kantoorgebouw en luxe hotel. Hierdoor is er een van mix functies die zorgt voor levendigheid op alle momenten van de dag. De strategie is hier niet op gericht om de infrastructuur te versterken, maar juist af te zwakken. Dit is gedaan door de ringweg en spoorlijn te ondertunnelen. De spoorlijn is in belangrijkheid afgezwakt omdat het nabijgelegen station (Éstacion de Francia) haar functie voor een belangrijk gedeelte is verloren aan Éstacion de Sants. Dit station is pas jaren na de Spelen gereed gekomen maar zorgt er nu wel voor dat de mensen nu speciaal voor het gebied er naartoe komen. Hier is dus duidelijk sprake geweest van een geïntegreerde planning. De infrastructuur is ondertunnelt, daarboven is een parkachtige promenade gekomen die parallel aan het strand loopt waarmee het een goed bezocht gebied is zowel van de Barcelonezen als van de toeristen (zie afbeelding 14).



Afbeelding 14: Olympische Dorp en begin promenade (foto Bastiaan Bretveld)

Daarentegen worden Vall d'Hebron en de Diagonal redelijk slecht gebruikt. Het wordt niet of nauwelijks onderhouden en tussen de verschillende accommodaties is er meer sprake van wildgroei van allerlei planten dan van ruimtelijke kwaliteit. Op het gebied van openbaar vervoer infrastructuur is hier niks over te zeggen. Dit omdat er simpelweg geen infrastructuur is aangelegd. Het draaide hier voornamelijk om de ringweg. Er zijn verbindingen met bussen naar deze gebieden, maar er is niet meer te achterhalen in welke mate dit iets met de Olympische Spelen te maken heeft gehad. Hier is dan ook geen sprake van geïntegreerde planning, simpelweg omdat er hier sprake is van zeer eenzijdige planning. Alleen de sportaccommodaties zijn aangepakt voor de Spelen. Verdere ruimtelijke ontwikkeling die er mogelijk heeft plaatsgevonden is op dit moment niet meer zichtbaar. De omgeving zoals die volgens Kennedy et al (2005) van belang is, is hier dus totaal niet meegenomen. Het is een eiland van sportaccommodaties wat nauwelijks interactie en functiemenging biedt met de gebieden daaromheen.

Concluderend is er dus nauwelijks openbaar vervoer legacy waar de stad gebruikt van maakt. De enige infrastructurele legacy die aanwezig is, is de ringweg en de ondertunneling van het gedeelte langs de kust. Dit samen met de spoorlijn. Dit heeft als belangrijkste oorzaak dat er geen uitbreidingsplannen voor het systeem gemaakt zijn. Of het bestaande systeem beter benut is door de Olympische Spelen is niet meer te achterhalen. Hier is voor alleen voor het Parc de Mar sprake van een goede integratie van de ruimtelijke ordening- en vervoerplannen. Hier is ook sprake van echte Olympische vervoerplannen omdat er in de jaren '80 nog geen concrete plannen waren voor het ondertunnelen van de ringweg. Voor de andere Olympische gebieden geldt dit niet. Hier is namelijk geen sprake van integratie van de plannen.

5. Kandidaatstelling Amsterdam 1992

5.1 Inleiding

Ook voor Amsterdam geldt dat het belangrijk is om naar de historie van de stad te kijken. Dit is immers de manier waarop de stad gevormd is. Een belangrijk aspect hierbij is de verzorgingsstaat die Nederland is geworden na de Tweede Wereldoorlog. Met name het moment dat deze verzorgingsstaat te duur werd om goed te blijven functioneren. Dit vond plaats in de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw. In deze periode was het noodzakelijk om hier flink in te snijden omdat het anders onbetaalbaar zou worden. Dit valt samen met de periode van de planvorming voor de Olympische Spelen. Deze ruimtelijke planning is in Nederland altijd een belangrijk middel geweest in de politiek. Dit is terug te zien in het samenhangende planningssysteem zoals dit in Nederland sinds de jaren '60 aanwezig is. Op basis van Nationale Ruimtelijke Ordeningsnota's wordt het beleid voor de komende jaren bepaald. Dit wordt vervolgens door provincies en gemeentes verder uitgewerkt tot concrete en uitvoerbare plannen. De invloed hiervan moet echter ook niet overdreven worden omdat er in de Amsterdamse regio daarnaast sterk sprake is van consensus planologie. Dit wordt door veel auteurs gezien als gevolg van het langzaam vervagen van de drie zuilen waaruit de samenleving halverwege de vorige eeuw was opgebouwd.

Daarbij komt dat Nederland een gecentraliseerde eenheidsstaat is waarbij er een sterke overheid is die veel verantwoordelijkheden uit handen geeft aan lagere overheden via verschillende wetten en regels. De ruimtelijke ontwikkeling wordt dan ook met behulp van nationale plannen verder uitgewerkt en uitgevoerd door lagere overheden. Dit ruimtelijke beleid is met de jaren een aantal keer veranderd maar wat betreft de grote lijn is ervan te zeggen dat de plannen werden gemaakt op basis van de benodigde woningbouw. Dit werd dan verder ingevuld door gebundelde deconcentratie, suburbanisatie of inbreiding maar was niet gebaseerd op grote projecten of evenementen. Het ging om gecontroleerde uitbreiding volgens nationaal gemaakte plannen. In de jaren 80 was er in Nederland sprake van economische recessie. Dit is terug te zien in de olympische plannen die Nederland en Amsterdam maakten in de tijd.

Het motto van het Nederlands Olympisch Comité (NOC) met betrekking tot de Spelen van '92 was dat van 'de sobere Spelen', dit had de volgende uitgangspunten tot gevolg (Gemeente Amsterdam, 1984):

- gebruik van zoveel mogelijk bestaande voorzieningen;
- indien dit niet mogelijk is, moet er worden gezocht naar tijdelijke of aanpasbare voorzieningen;
- de sportaccommodaties dienen binnen een straal van 70 kilometer rondom het Olympisch dorp te liggen;
- de benodigde infrastructuur moet zonder aanvullende plannen voor 1992 grotendeels in orde zijn;
- als nieuwbouw onontkoombaar is, dient de na-olympische gebruiker bekend te zijn en een redelijk deel van de kosten te dekken.

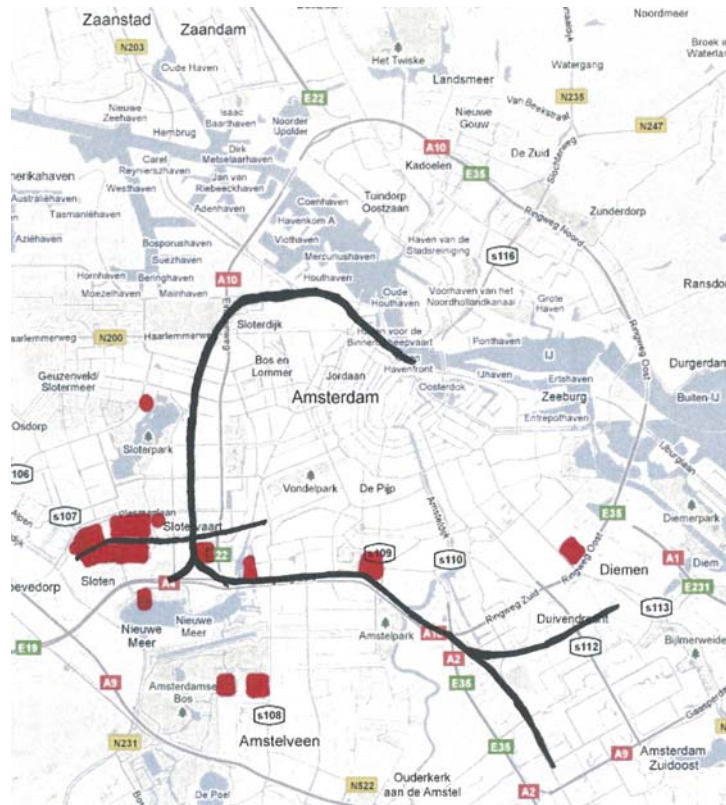
Dit was al met al een redelijke basis waarop een olympisch plan gemaakt kon worden, waarmee er een serieuze gooi gedaan kon worden naar het

organiseren van de Spelen. Deze insteek had echter wel tot gevolg dat er geen sprake kon zijn van grootschalige legacy, maar de legacy die over zou blijven was minder risicovol en daarbij was er dus meer kans op een positieve legacy.

Hierbij was de gedachte dat er met behulp van de Olympische Plannen zaken gereed konden komen die anders niet zouden lukken vanwege de economische situatie. Daarbij bleven de plannen wel sober om er voor te zorgen dat het niet te veel geld ging kosten. Dat was namelijk niet voor handen. Dit was echter wel een uitgelezen kans om Amsterdam uit het slop te trekken. Dit met de succesvolle organisatie van de Olympische Spelen van 1928 in het achterhoofd. Nederland werd gevraagd of er een stad was die mee wilde dingen als gaststad voor de Olympische Spelen. Na een aantal Nederlandse onderzoeken werd besloten dat de keuze op Amsterdam te laten vallen en zo besloot de Gemeenteraad van Amsterdam op 30 mei 1984 dat het zich definitief kandidaat stelde voor de organisatie van de Olympische Spelen van 1992.

Maar de prachtige plannen van Amsterdam hadden weinig indruk gemaakt op de IOC leden. Amsterdam lag er namelijk in de eerste ronde al uit. Het grote probleem was echter niet de plannen die er lagen, maar de mensen die Amsterdam vertegenwoordigden. Deze mensen maakten weinig los bij de IOC-leden en daarbij was de actie van Saar Boerlage, met haar Komitee Olympische Spelen Nee, een stuk effectiever dan de communicatiemachine van het Amsterdamse organisatiecomité (VPRO, 2008).

Dit hoofdstuk zal verder uitwijden over de olympische plannen op het gebied van infrastructuur zoals Amsterdam die gemaakt heeft voor de Olympische Spelen. Om dit duidelijk weer te geven is er hieronder een kaartje te zien van Amsterdam met de Olympische locaties (afbeelding 15). Vervolgens zal er bekeken worden of deze plannen olympisch of regulier waren en zal er bekeken worden wat er daadwerkelijk gerealiseerd is.



Abbeelding 15: Amsterdam en de geplande Olympische locaties in rood. Zwart zijn de ingrepen in de infrastructuur die voor de Spelen gepland waren. (Google Maps, bewerkt door Bastiaan Bretveld)

5.2 Infrastructuurplannen Olympische Spelen

Naar aanleiding van de uitgangspunten voor de Spelen van 1992 die het NOC stelde werd er in Amsterdam in 1984 een ambtelijke werkgroep opgericht. De na-Olympische exploitatie is vanaf het begin een kwestie geweest waar over gesproken en nagedacht werd. In de huidige tijd van Olympische Plannen is dit omgevormd tot het internationale woord 'legacy'. Bij de plannen van '92 was het van belang dat het nieuw te bouwen Olympisch Stadion na de Spelen goed gebruikt zou worden. Hier was Ajax de belangrijkste kandidaat voor. Dit vanwege de grote belangstelling voor de thuiswedstrijden van Ajax, en het daarmee uit het oude stadion groeien. Daarnaast was het voor de Spelen van groot belang dat de spoorlijn vanaf Schiphol werd doorgetrokken naar Amsterdam Centraal. Ook de realisatie van de zuidelijke tak van Ringspoorbaan was technisch mogelijk, maar hiervoor moesten dan wel middelen naar voren gehaald worden. Hier is de integratie van de verschillende beleidsterreinen te zien. De vervoer- ruimtelijke ordeningplannen sluiten op elkaar aan. Hier is ook te zien dat er met behulp van Olympische plannen strategisch wordt geïnvesteerd in infrastructuur.

Naast deze algemene ambtelijke werkgroep werd er ook een Commissie '85 geformeerd om op die manier vanaf een centraal aanspreekpunt aan de olympische plannen te werken. Dit werd vervolgens aangevuld met een Gemeentelijke Werkgroep Infrastructuur Olympische Spelen. Ook ontving de Commissie '85 allerlei adviezen van de Amsterdamse Raad voor de Ruimtelijke Ordening en de Amsterdamse Raad voor het Verkeer. Dit tezamen leidde tot

de Stichting Olympische Spelen Amsterdam 1992 (SOSA). Deze stichting was in het vervolg de spin in het web rondom alle olympische plannen (Gemeente Amsterdam, 1985).

Als olympische dorp wordt het later tot woongebied te ontwikkelen Sloten gebruikt. Het nieuwe stadion van Ajax kon rondom de metrohalte Strandvliet in Amsterdam Zuidoost herrijzen. Op het gebied van openbaar vervoer infrastructuur konden de Olympische Spelen ook bijdragen aan de aan de sluiting van het openbaar vervoernetwerk.

De plannen die gemaakt zijn

Als uitgangspunt bij de planvorming gold dat er alleen gebruik werd gemaakt van hoofd-infrastructurele voorzieningen die al aanwezig waren of die in het kader van het algemene vervoer- en verkeersbeleid konden worden aangelegd. Er kon echter wel enige prioritering in de plannen plaats hebben, zodat er tijdens de Spelen van geprofiteerd kon worden. De ringlijn van de metro was hier geen onderdeel van de plannen. Ditzelfde geldt voor station Duivendrecht.

Er was binnen Amsterdam een aantal locaties aangewezen die als olympische locatie dienst konden doen (Stadsnieuws, 1984):

- Wagener Stadion, met enige uitbreiding geschikt voor de hockeywedstrijden;
- Bosbaan, geschikt voor het roeien en het kanoën, diende verbreed te worden vanwege de toenmalige IOC eisen;
- RAI complex voor het gebruik van de indoorsporten. Hier konden veel indoorsporten tegelijk, danwel na elkaar plaatsvinden;
- Sporthallen Zuid, ingericht voor 1 grote wedstrijdhal en twee kleine hallen voor boksen, judo, gewichtheffen en handbal;
- Jaap Edenhal, geschikt voor het schermen, judo en gewichtheffen;
- Amsterdamse Bos, een perfecte locatie voor de paardensport en het handboogschieten;
- Sloterparkbad, met een overdekking en uitbreiding van het zwembad geschikt voor de zwemwedstrijden.

Daarnaast zou er een nieuw Olympische Stadion worden gebouwd ter hoogte van metrostation Strandvliet wat vervolgens na de Spelen dienst kon doen als het nieuwe stadion van Ajax. Dit werd direct aan het bestaande netwerk gekoppeld. Belangrijk hierbij is dat dit geen eindpunt is. Het voormalige glastuinbouwgebied Sloten in Amsterdam West kon dienst doen als Olympisch Dorp. Dit zou in eerste instantie als zodanig ontwikkeld worden, waarna het vervolgens als sociale huurwoningen dienst kon doen. Dit gebied zou worden ontsloten met behulp van tram 16, welke vanaf de Havenstraat via een tunnel onder de Schinkel door naar het Olympische Dorp zou gaan (SOSA 1992, 1986). Dit zou een mooie aanvulling zijn op het tramnetwerk van 1992. Zie voor het gehele tramnetwerk van Amsterdam in 1992 bijlage 3.

Wat betreft het vervoer van de toeschouwers was er massaal ingezet op de tram. Dit had als reden dat het woord 'metro' in die tijd in Amsterdam een besmet woord was vanwege de rellen rondom de aanleg van de Oostlijn door de Nieuwmarktbuurt in de jaren '70. Zelfs de verbinding tussen Station Zuid

en Amstelveen Centrum werd geen metro maar een sneltram. Dit terwijl deze verbinding via de metro infrastructuur doorliep naar het Centraal Station.

Daarnaast was er een aantal nieuwe (tijdelijke) treinstations gepland voor een goede afwikkeling van het regionale en nationale verkeer. Zo was er ter hoogte van de Thomas R. Malthusstraat (tussen de Anderlechtlaan en de Johan Huizingalaan) een station gepland voor de verbinding met de waterski accommodatie. Ook ter hoogte van metrostation Amstelveenseweg was een station gepland voor de overstap op de Museumtramlijn of tram 24. Op de westtak van de ringspoorbaan was een station gepland ter hoogte van Henk Sneevlietweg, om hiermee de verbinding met de doorgetrokken lijn 16 te maken. Hier is duidelijk sprake van het voorkomen van negatieve legacy. De verwachting was dat deze stations permanent niet zinvol zijn, dus werd er gekozen voor een tijdelijke oplossing. Dan is er geen sprake van ondercapaciteit tijdens de Spelen, maar ook geen sprake van overcapaciteit na de Spelen. Station Duivendrecht op dit moment nog niet gepland was.

Waren deze plannen Olympisch of regulier?

De plannen die voor de Spelen van Amsterdam gemaakt zijn, maakten onderdeel uit van langetermijn plannen van de stad, de regio en het Rijk. Hierdoor een aantal plannen wel verder uitgewerkt. Dit waren dus duidelijk reguliere plannen. Hier gaat het dan om Sloten, dit diende ontwikkeld te gaan worden, Ajax had een nieuw stadion nodig, de ontbrekende schakels in het openbaar vervoernetwerk dienden te worden aangelegd. Dit zijn allemaal zaken die nodig waren voor Amsterdam. Hier is duidelijk de integratie van de reguliere plannen en de olympische plannen te zien.

Daarnaast er ook een aantal wel echt olympische plannen. Hierbij moet gedacht worden aan de aanpassingen of uitbreidingen van verschillende accommodaties of stadions. Maar ook aan het doortrekken van enkele tramlijnen en de tramtunnel onder de Schinkel door.

5.3 Gerealiseerde plannen

De belangrijke reguliere plannen die er voor de Spelen van Amsterdam gemaakt zijn hebben hun doorgang gevonden. Veel van deze plannen zijn op een iets later moment gereed gekomen, maar deze vertraging kwam voornamelijk door de afgenomen politieke druk. Een goed voorbeeld hiervan is het geplande Olympisch Stadion. Nadat in oktober 1986 Amsterdam wordt afgewezen als gaststad wordt er toch vanaf 1987 verder gegaan met de plannen voor een nieuw stadion. Het is dan geen Olympisch Stadion meer, maar de Amsterdam ArenA. Het stadion wordt echter wel gebaseerd op het Olympisch Stadion van halverwege jaren '80. Dit definitieve ontwerp is in mei 1990 klaar. Na wat problemen rondom de precieze locatie vanwege de gemeentegrenzen wordt er uiteindelijk in november 1993 met de bouw begonnen en is het nieuwe stadion in augustus 1996 klaar (zie afbeelding 16)(Amsterdam ArenA, z.j.). Hieruit blijkt de rol van de Olympische Spelen in dergelijke plannen. De processen gaan sneller, er is minder discussie en tegenstand en uiteindelijk leidt dit sneller tot een resultaat. Dit zelfde geldt voor de woonwijk Sloten. Deze woningen zijn op reguliere wijze gebouwd. Dit zijn niet de Olympische woningen geworden maar op deze plek zijn er wel volgens de lange termijnplanning woningen gebouwd. Ook de infrastructuure plannen zijn voltooid. Dit was niet in de zomer van 1992 klaar, maar deze plannen hebben wel allemaal hun doorgang gevonden.



Afbeelding 16: De Amsterdam Arena (Amsterdam Arena, z.j.)

De wel echt Olympische plannen zijn in die periode niet uitgevoerd. Zo zou het Wagener Stadion (hockey) worden uitgebreid, dat is nu niet gebeurd. De Bosbaan (roeien) is jaren later pas aangepast. Dit had geen relatie met de Olympische Spelen meer. Ook het Sloterparkbad is na de renovatie van 1973 niet meer aangepast tot het begin van deze eeuw (Wikipedia, 2011). Daarnaast is er op het gebied van infrastructuur ook een aantal ingrepen niet gedaan. Zo is de tramtunnel onder Schinkel niet tot stand gekomen en is er een aantal tijdelijke stations vanzelfsprekend niet gebouwd. Ook de museum-tramlijn is niet gemoderniseerd. Verder is tramlijn 4 niet doorgetrokken vanaf station RAI naar Buitenveldert.

5.4 Verschil modal split

Over het verschil in modal split is niet veel te zeggen. De veranderingen in de modal split die in Amsterdam zijn opgetreden hebben namelijk geen relatie met de Olympische Spelen. Dit ten eerste omdat de Olympische Spelen niet in Amsterdam geweest zijn, maar vooral omdat de plannen die zijn uitgevoerd uiteindelijk niet van de Spelen afhankelijk waren. Als Amsterdam zich geen kandidaat had gesteld waren de infrastructuur ontwikkelingen ook nodig geweest. De veranderingen die zich in de afgelopen 20 jaar hebben voorgedaan hebben dus niks met de Olympische Spelen te maken. Op het gebied van reistijdwinsten is ook dit moeilijk te achterhalen. Dit omdat het een dermate lange tijd geleden is en dat cijfers uit die tijd lastig te achterhalen zijn. Hier is echter wel iets over te zeggen. Zo heeft de westtak van de metro in de spits voor een flinke verschuiving gezorgd. Zo gaan er veel forensen met de metro in plaats van dat ze met de auto gaan. Hier zijn er dus wel degelijk verschuivingen mogelijk. Dit was geen onderdeel van de olympische plannen dus kan ook niet als een verandering in de modal split genoemd worden. Op het gebied van luchtvervuiling geldt hier hetzelfde als voor Barcelona. Aan het eind van de jaren '80 was luchtvervuiling nauwelijks een issue als het vergeleken wordt met de huidige trend van duurzamer vervoer.

Concluderend is er dus ondanks het niet kunnen organiseren van de Olympische Spelen een positief resultaat te herkennen na de olympische ambitie. Er is hier alleen niet echt sprake van een echte olympische legacy omdat de plannen niet door de Olympische Spelen gerealiseerd zijn. Desondanks is er in de planvorming wel duidelijk sprake geweest van een

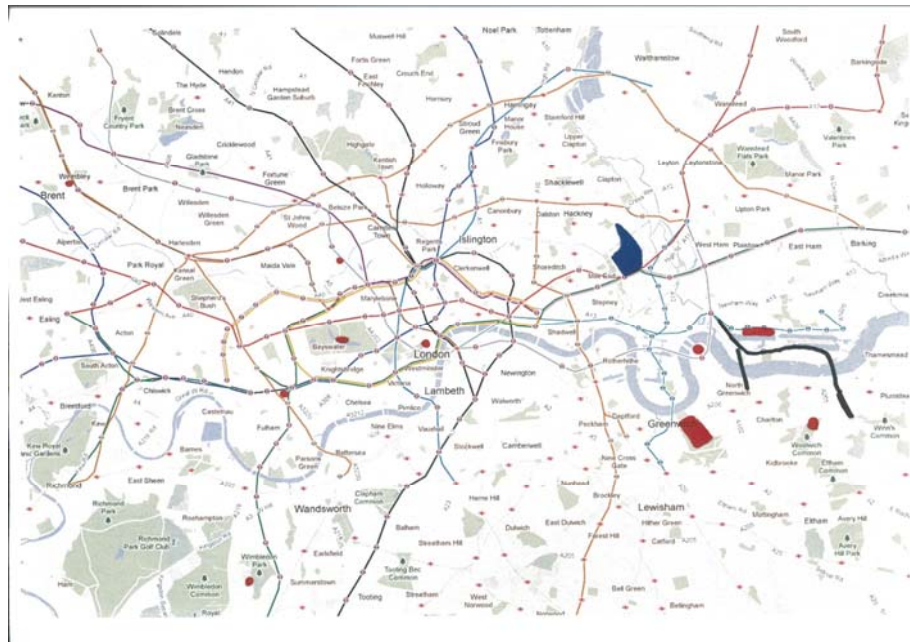
integratie van ruimtelijke en olympische openbaar vervoer plannen. Zo was het de bedoeling dat het stadion direct naast een metrohalte zou worden gebouwd en dat het olympisch dorp met behulp van een tunnel goed met het centrum verbonden zou worden. Hier is duidelijk sprake van een goede intentie, waarbij het alleen niet mogelijk was om dit uit te voeren vanwege het niet mogen organiseren van de Olympische Spelen.

6. Londen 2012

6.1 Inleiding

Londen is als hoofdstad van Engeland en het Verenigd Koninkrijk een van de grootste steden van Europa. Volgens Eurostat is de regio Londen zelfs het grootste stedelijk gebied van Europa (Eurostat, 2011). Londen is een echte wereldstad met een belangrijke positie in de kunst, handel, onderwijs, mode, financiën, media, toerisme en transport. Dit zijn allemaal zaken die bijdragen aan de ongekennde bekendheid van Londen. Zo is Londen het grootste financiële centrum van de wereld (Forbes, 2008), de thuisbasis van meer dan 100 van de 500 grootste bedrijven van Europa, de stad met de meeste internationale bezoekers en Londen Heathrow is de drukste luchthaven van de hele wereld wat betreft internationale passagiers (Wall Streets Journal, 2011). Ook op het gebied van onderwijs heeft Londen met 43 universiteiten de grootste concentratie van hoger onderwijsinstellingen in Europa (GLA, 2008). In deze lijn past dan ook het voor de derde maal organiseren van de Olympische Spelen.

De ruimtelijke ontwikkeling van Londen is altijd vrij organisch gegaan. Alleen na de Tweede Wereldoorlog was er een lange periode van wederopbouw na de bombardementen. Gedurende de jaren '50 en '60 is hier echter een flink vaart in gekomen. Sindsdien is Londen aardig uitgebreid en worden veel oude industriële gebieden opgeknapt tot moderne woon- of kantoorgebieden. Dit is een proces dat in de olympische plannen verder wordt uitgevoerd. Het probleem speelt immers al lang. Al in 1960 schreef Sir Hubert Bennet (architect London County Council) dat er rondom het centrum van Londen grote in onbruik geraakte stukken land waren. Het opknappen van deze gebieden kon alleen aan de hand van veelomvattende ruimtelijke plannen op grote schaal. 50 jaar later is dit probleem nog steeds actueel (Güler & Holden, 2010). Canary Wharf is een van de weinige successen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling aan de noordkant van de Thames. In juli 2005 volgde hier een volgende mogelijkheid om het gebied een boost te geven. Lea Valley is een van de gebieden waar zowel de vervoer-, milieu- en ruimtelijke ordeningsplannen samenkomen en wat door de Olympische Spelen de focus heeft waardoor er nu direct actie ondernomen wordt (Güler & Holden, 2010). Voor de duidelijkheid is hier een kaartje van Londen te zien met daarbij de olympische locaties (afbeelding 17).



Afbeelding 17: Londen en de olympische locaties. Rood zijn de verschillende locatie's die gebruikt worden met enkel wat tijdelijke aanpassingen. Blauw is het Olympisch Park. Zwart zijn de openbaar vervoerverbindingen die zijn aangelegd. Efficiënter gebruik van het openbaar vervoer wordt niet weergegeven. (Google Maps, bewerkt door Bastiaan Bretveld)

Vanaf 1997 begon in Londen het idee te leven dat met het organiseren van een derde Olympische Spelen in de Britse hoofdstad een mooi middel kon zijn om de stad een boost te geven. Na onderzoek te hebben gedaan naar de mislukte bids vanuit de recente geschiedenis bleek dat alleen een Britse hoofdstad de attentie van het IOC zou wekken. Vervolgens werd dit in 2002 aan de regering en de burgemeester van Londen gemeld waarop er vanuit daar ondersteuning kwam (Güler & Holden, 2010 & Davis & Thornley, 2010). De blijdschap was dan ook enorm toen Londen op 6 juli 2005 te horen kreeg dat het de Olympische Spelen voor 2012 toegewezen kreeg. Hiermee versloeg het Moskou, New York, Madrid en Parijs. Sebastian Coe, de oud Olympisch kampioen op de 1500 meter, speelde hier een belangrijke rol in als voorzitter van het Britse bid. Londen is hiermee de eerste stad die voor de derde keer de Olympische Spelen mag organiseren.

Vanaf dat moment zijn direct de plannen gestart om met behulp van de Olympische Spelen Oost Londen een nieuwe impuls te geven. Dit is namelijk iets wat sinds de Spelen van Barcelona gemeengoed geworden is (Güler & Holden, 2010). In het hierop volgende stuk zullen in eerste instantie de infrastructuurplannen beschreven worden om vervolgens op basis daarvan te bekijken of er te verwachten is dat het veranderingen in de modal split op zal gaan leveren

6.2 Infrastructuurplannen Olympische Spelen

Net als in veel andere West-Europese steden begon ook in Oost Londen de oude industrie in de jaren '70 en '80 steeds verder uit de stad te trekken. Daardoor kwamen steeds meer gebieden leeg te staan en begon de

verpaupering langzaam toe te slaan. Toen Londen in 2005 te horen kreeg dat de Spelen naar Londen zouden komen, was er al snel sprake van dat Lea Valley hiervoor gebruikt zou gaan worden. Hier waren immers de eerste plannen al voor gemaakt en dit kon goed geïntegreerd worden met de Olympische plannen.

Voor de organisatie van de Spelen zijn een aantal zaken centraal gesteld. Hierbij gaat het erom dat er zo veel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande plannen en dat duurzaamheid in de vervoersplannen een cruciale rol speelt. Hierin volgt Londen duidelijk de lijn van Kennedy et al (2005) om duurzaamheid van transport in nieuwe plannen te verwerken. Het beleid wordt op het gebied van ruimtelijke ordening en vervoer op elkaar afgestemd en versterkt daardoor het effect. Hierbij wordt er strategisch geïnvesteerd om zo op de lange termijn zo veel profijt te behalen en daarmee een positieve legacy te creëren die daarbij ook nog eens gepland is.

De plannen die zijn gemaakt

Vanwege de tijdsdruk met de absolute deadline wordt er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Nieuwe infrastructuur wordt alleen gebouwd waar dit essentieel is en waar er geschikte legacy voor is (ODA, 2009). Dit is belangrijk omdat hiermee gezegd wordt dat het bestaande systeem de basis is en dat daar alleen aanvullingen op gemaakt worden die de stad in het algemeen al nodig heeft.

Duurzaamheid is voor het organiseren van de Spelen van Londen een belangrijk punt. Dit idee wordt geleid door het thema 'Towards a one planet Olympics', afgeleid van het WWF/Bioregional concept of One Planet Living. Dit erkent dat de manier waarop in het Verenigd Koninkrijk geleefd wordt, dat daar 3 aarden voor nodig zijn, het doel is dan ook minder uitstoot te genereren dan dat we kunnen behandelen met een aarde (LOCOG, 2009). Hiervoor is het vervoer een belangrijk aspect van het terugdringen van de uitstoot.

Het duurzaamheidsplan bestaat uit vijf verschillende aspecten waarop Londen de meeste winst denkt te kunnen boeken:

- Klimaatverandering
- Afval
- Biodiversiteit
- Inclusie
- Gezondheid

Dit vormt de basis voor het 'Sustainability Plan'. Op het gebied van infrastructuur legacy is alleen het aspect van klimaat verandering van belang. Hier gaat het om het verzorgen van een lange termijn oplossing voor infrastructuur ontwikkeling, water management, vervoer, lokale productie en schadelijke uitstoot. Dit wordt bereikt met behulp van vier stappen:

- het voorkomen/eliminieren van uitstoot door in het ontwerp het probleem bij de bron aan te pakken;
- het verminderen van uitstoot door efficiënter gebruik van de energie;

- het vervangen van de techniek in bestaande modaliteiten met minder of geen uitstoot;
- het compenseren van uitstoot die niet door voorgaande maatregelen kan worden teruggedrongen.

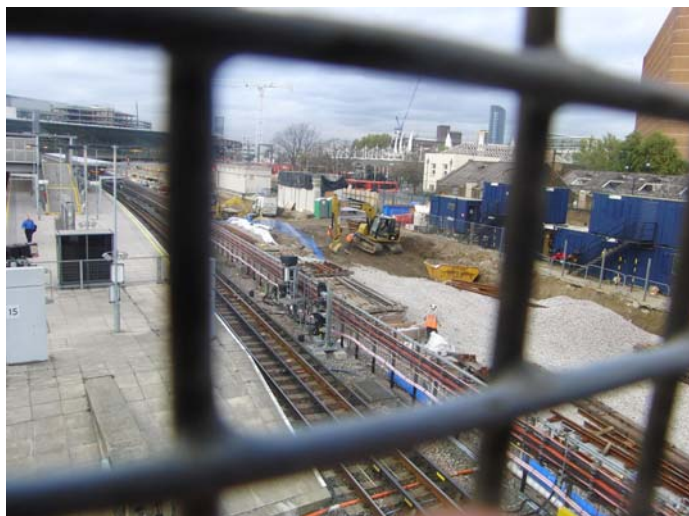
Op basis daarvan heeft Londen de plannen verder vormgegeven. Zo is het doel dat 80-85% van de toeschouwers gebruikt maakt van het openbaar vervoer (ODA, 2009). Dit heeft voor een groot gedeelte met de duurzame ambitie te maken, maar ook met het feit dat er in Londen al een goed openbaar vervoersysteem ligt. Om dit voor elkaar te krijgen is er een aantal incentives. Zo zijn er bij de accommodaties geen parkeerplekken beschikbaar voor toeschouwers en vrijwilligers (ODA, 2009). Onder deze mensen wordt zo veel mogelijk gepromoot om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ze worden hier min of meer toe gedwongen. Uitzondering hierop zijn enkele parkeerplaatsen voor mindervalide. Dit wordt verder gepromoot met gratis gebruik van het openbaar vervoer op de dag dat de toeschouwers een ticket voor een evenement hebben (ODA, 2009).

Openbaar vervoerplannen

Vanaf het begin van de procedures is het vervoer een van de zwakste punten. Al voordat Londen gekozen werd tot gaststad signaleerde het IOC de zwakte van het vervoersplan. Waar deze zwakte in zit is niet duidelijk. Dit omdat deze berichten niet vanuit het IOC of het LOCOG (London Organizing Committee of the Olympic Games and Paralympic Games) komen, maar van verschillen media. Dit heeft er ook mee te maken dat Londen heel erg focust op het openbaar vervoer waardoor daar een grote druk op wordt uitgeoefend. In augustus 2010 herhaalde het IOC dat het vervoer een belangrijke kwestie bleef (Inside the Games, 2010). Dit werd vervolgens nog eens onderstreept door de minister en de voorzitter van het organisatiecomité (UK Parlement, 2010 & GLA, 2010).

Voor het kunnen vervoeren van de toeschouwers is de voltooiing van de Jubilee line van essentieel belang. Dit is een van de hoofdaders voor de Spelen. Door verschillende omstandigheden zijn de verbeteringen van de Northern line niet volgens schema gereed. Deze zou namelijk in 2006 al klaar zijn. Nu is de bedoeling dat het in 2012, voor de Spelen, klaar is. Als dit niet lukt kan dit tot problemen leiden (GLA, 2011). Dit was een van de vijf metrolijnen die waren opgenomen in het bid om de algehele capaciteit van de Londense metro met 9% te verhogen (GLA, 2011).

Veel van de uitbreidingsplannen zijn na 2004 gepland. Daarvan is een groot gedeelte inmiddels al klaar. Hier gaat het dan bijvoorbeeld om de Dockland Light Railway (DLR) uitbreiding naar London City Airport en Woolwich, het zevende rijtuig van elke metro op de Jubilee line, de renovatie van het DLR materieel, uitbreiding van de DLR treinen van twee naar drie voertuigen (met als gevolg een capaciteitsverhoging van 50%) en de heropening van de eerste fase van East London line (GLA, 2011). Het internationale station Stratford is compleet gerenoveerd en opgeknapt met verlengingen van perrons (zie afbeelding 17), nieuwe roltrappen en liften. Hier vandaan vertrekt een compleet nieuwe DLR en de Jubilee line, als onderdeel van het metronetwerk. Voor het complete programma aan uitbreidingen zie bijlage 4. Deze infrastructurele voorzieningen zijn sinds juni 2011 klaar (Breaking Travel News, 2011).

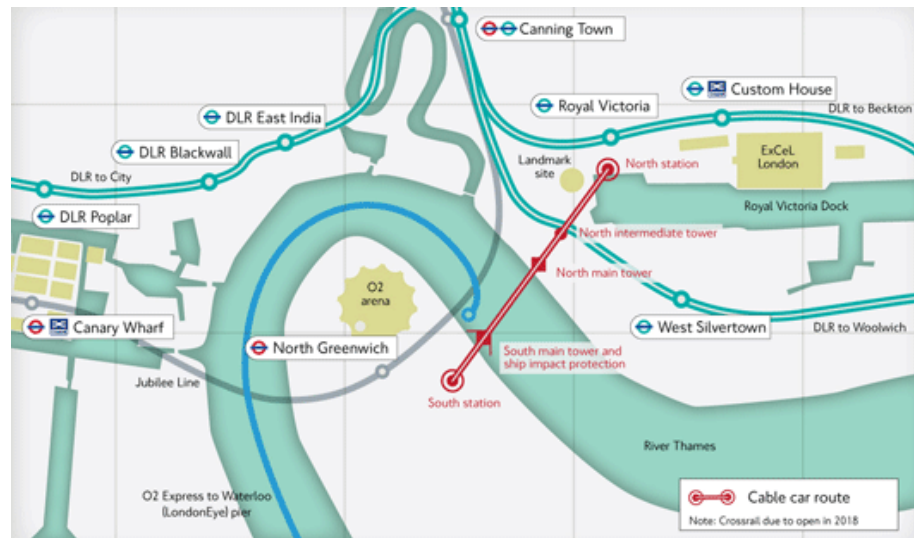


Afbeelding 17: werkzaamheden renovatie Stratford International Station, november 2009. (Bastiaan Bretveld)

Daarnaast wil Londen het reguliere gebruik van het openbaar vervoer 20% verminderen. Deze ambitieuze cijfers wil Londen behalen met behulp van Londenaren die buiten de stad op vakantie gaan en in de hoop dat veel mensen gaan kijken in plaats van werken (GLA, 2011).

Met een van de belangrijke projecten heeft zich een dermate groot probleem voorgedaan dat dit niet voor aanvang van de Spelen gereed is. Zo was het Crossrail project een van de plannen op basis waarvan de Spelen zijn binnengehaald. Dit zal echter niet op tijd klaar zijn. Dit project zou via een tunnel bestaande railverbindingen in Oost en West Londen met elkaar moeten verbinden, maar door problemen met de besluitvorming en financiering was er pas in 2008 overeenstemming en kon toen pas de bouw beginnen. De verwachting is dat dit in 2017 klaar is.

Om een gedeelte van de problemen op te lossen, die ook vanaf het begin al een issue waren, is de 'Olympic Javelin' toegevoegd aan het programma. Dit is een hogesnelheidstrein tussen Ebbsfleet (het station waar de Eurostar aankomt) en St. Pancras. Hiermee is er zowel een goede als snelle verbinding vanaf het Eurostar eindpunt en vanaf het centrum van Londen. Ook is er kabelbaan tussen North Greenwich en de Royal Docks (ExCel) toegevoegd aan het programma (zie afbeelding 18). Dit zorgt voor een directe verbinding tussen deze twee gebieden en genereert weinig uitstoot.



Afbeelding 18: route kabelbaan North Greenwich – Royal Docklands (Transport for Londen, z.j.)

Dit zijn echter niet de projecten waar de grote aantallen toeschouwers mee vervoerd kunnen worden. Zo kan de kabelbaan ongeveer 2500 personen per uur vervoeren (TfL, z.j.). Dit staat gelijk aan ongeveer 3 metro's. De 'Olympic Javelin' heeft al meer capaciteit. Hij kan namelijk 25.000 passagiers per uur vervoeren vanaf het centrum van Londen (King's Cross station) (ODA, 2010), maar ook dit zal door massa niet gebruikt worden. De grote massa's mensen zullen toch gebruik maken van de metro (interview Wim Keijzers).

Olympisch gebied

In de plannen voor de accommodaties is rekening gehouden met het gebruik na de Spelen. Zo wordt er waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande accommodaties en wordt er een aantal nieuw gebouwde accommodaties verplaatst naar andere steden in het Verenigd Koninkrijk. Een gedeelte hiervan zal in een verkleinde versie worden opgebouwd. Daarnaast is het belangrijk dat Stratford, de wijk waar het olympisch gebied ligt, en het naastgelegen Lower Lea Valley worden geherstructureerd.

Binnen de regio Londen zijn drie locaties aangewezen waar de verschillende sporten gaan plaatsvinden:

- Olympic Zone: hier bevinden zich het Olympisch Stadion, het zwembad, het baanwielren-stadion, het hockeystadion en een middelgrote indooraccommodatie. Daarnaast bevindt zich hier ook het olympisch dorp en het perscentrum. (BBC, 2004).
- River Zone: hier bevinden zich een kleinere indooraccommodatie, de Millennium Dome en Greenwich Arena (O² Arena) waar verschillende indoorsporten plaatsvinden; het Greenwich Park wordt gebruikt voor de paardensport en de Royal Artillery Barracks voor het schieten.
- Central Zone: heel Greater London, waar verspreid over dit gebied een aantal andere accommodaties, waaronder het Wembley

Stadion voor de voetbalfinales, het Wimbledon terrein voor het tennistoernooi, Regent's Park voor wielrennen, softbal en honkbal, Hyde Park voor de triatlon en Horse Guards Parade voor het beachvolleybal.

Omdat er in de beleidsdocumenten voornamelijk over Londen als geheel wordt gesproken en er niet echt onderscheid in de plannen voor de verschillende locaties gemaakt, zullen de locaties niet uitgebreid afzonderlijk besproken worden. De verklaring hiervoor is dat er voornamelijk in de Olympic Zone nieuwe accommodaties worden neergezet en dat er in de andere gebieden voornamelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande locaties met de daarbij behorende bestaande verbindingen.

Het Olympisch Dorp (zie afbeelding 19) bevindt zich in Lower Lea Valley. Dat was voor de Olympische Plannen een achtergebleven gebied van Londen. Met behulp van de Spelen wordt het gebied nu sneller gerenoveerd dan in eerste instantie gepland. De appartementen die eerst dienst doen als olympisch dorp worden na de Spelen gebruikt als woningen voor de lokale bewoners. Het Olympisch Dorp wordt in twee fases gebouwd. De eerste fase wordt gebouwd in de aanloop naar de Spelen, de tweede fase na afloop van de Spelen.



Afbeelding 19: steerimpressie Olympisch Dorp (ES London, 2011)

Ook in het Olympisch Gebied is ingezet op duurzaamheid en milieu. Zo is 45 hectare ingepland voor leefgebied voor dieren met waterstroompjes om de natuurontwikkeling te bespoedigen (London 2012, 2009). Het bijbehorende vooraf gestelde doel hierbij om 20% van de energie duurzaam op te wekken wordt niet gehaald. Dit blijft beperkt tot 9% (BBC, 2011).

Een speciaal punt van aandacht voor Londen is de Thames. Deze rivier, die dwars door Londen loopt, kan tijdens de Spelen goed gebruikt worden om een gedeelte van de extra bezoekers te vervoeren. Hiervoor zijn echter wel extra langere pieren nodig. Dit levert vooral in het centrum van Londen een probleem op. Dit wordt opgelost door vroeg te gaan varen, laat te eindigen en hierbij rekening te houden met de aanvangstijden van de evenementen (GLA, 2009).

Waren deze plannen Olympisch of regulier?

Over het algemeen zijn de Londense plannen van een reguliere aard. Dit omdat Oost Londen, daar waar de meeste olympische activiteiten plaats vinden, al voor het binnenhalen van de Spelen was aangemerkt als herstructureringsgebied. Daardoor was er op het gebied van de ruimtelijke ordening al een richting die het gebied op zou gaan. Door het binnenhalen van de Olympische Spelen zijn deze plannen wel veranderd maar uiteindelijk wordt het oorspronkelijke plan op hoofdlijnen uitgevoerd. Omdat het gebied van een brownfield wordt getransformeerd naar een woon- en leefgebied zijn er hier meer infrastructurele voorzieningen nodig. Zo zijn de uitbreidingen van de Jubilee en Northern line niet speciaal voor de Olympische Spelen gepland. Dit zijn algemene voorzieningen om Oost Londen meer onderdeel van de stad te laten worden. Ditzelfde geldt voor de uitbreidingen van het DLR netwerk en de modernisering van verschillende lijnen. In het geval dat Londen de Spelen niet had mogen organiseren was dit waarschijnlijk niet voor de zomer van 2012 gebeurd, maar nu met de Spelen kon dit gelijk mooi meegepakt worden. Ook het Crossrail project, wat nu uiteindelijk niet op tijd gereed is, is onderdeel van het olympische plan, maar stond daarvoor ook al op de planning.

De later toegevoegde plannen zijn meer speciaal voor de Spelen. De verbinding die de 'Olympic Javelin' nu gaat rijden is niet rendabel tijdens de rest van het jaar. Er is niet genoeg vraag naar een dergelijke snelle verbinding tussen Ebbsfleet en Londen. Vandaar dat deze verbinding alleen gedurende de Spelen rijdt. De kabelbaan die North Greenwich met Royal Docklands verbindt is naar mijn idee wel puur voor de Olympische Spelen. Dit vooral omdat het geen enorme aantallen reizigers kan vervoeren, er slechts aan een van beide kanten een aansluiting op de metro is en omdat er wordt benadrukt dat Londen hiermee een bezoekersattractie voor Oost Londen heeft. Hieruit blijkt dat het vooral voor de toeristen is en dat dit nu door de Spelen aangelegd kan worden.

Verder wordt er op het gebied van stadions veel gebruikt gemaakt van bestaande stadions verspreid over de stad. Alleen Lea Valley wordt compleet aangelegd. Dit gebied wordt na de Spelen ingericht als een groene zone in Londen. Maar voordat dat dit echt die groene zone wordt, krijgt het eerst de functie van een olympisch gebied. Deze specifieke ontwikkelingen van stadions zijn dus wel speciaal voor de Spelen. Dit zelfde geldt voor het Olympisch Dorp. Het is speciaal voor de Olympische Spelen ontworpen, maar wel op een zodanige manier dat het na de Spelen relatief simpel en snel omgebouwd kan worden tot een woongebied.

6.3 Verwachte verandering modal split

Het is lastig om te voorspellen tot welke precieze veranderingen deze ontwikkelingen zullen leiden. In 2007 kende Londen de volgende modal split, zie tabel 3.

Modaliteit	percentage
National Rail	5%
Underground / DLR	7.4%
Bus	14.5%
Taxi	1.5%
Auto	38.8%
Fiets	1.6%
Lopen	31.2%
Totaal	100%

Tabel 3: modal split. (LTDS, 2007)

De afgelopen jaren is de modal split in het centrum van Londen redelijk verschoven door de invoering van de Congestion Charge. Hierdoor is het autogebruik afgenomen en het fiets en openbaar vervoergebruik toegenomen. Dit is iets wat nu niet te verwachten is vanwege de geringe impact van de ingrepen. Wellicht wordt er iets meer gebruik gemaakt van de metro/DLR, omdat de capaciteit van deze systemen groeit, maar verder zijn de ingrepen voornamelijk op Oost Londen gericht. Dit zal dus niet of nauwelijks terug te zien zijn in de statistieken van heel Londen.

Op het gebied van luchtvervuiling probeert Londen een voorbeeld te zijn voor volgende Olympische Spelen. Hierbij had het zichzelf tot doel gesteld om de kooldioxide uitstoot van de Spelen met 50% te verminderen. Dit gaat niet lukken. Dit komt onder meer door het schrappen van het windturbinepark in het olympisch gebied en het niet halen van het duurzaam energie doel. Hieruit blijkt dus dat het lastig is om dergelijke verbeteringen voor elkaar te krijgen. Positief punt is wel dat Londen een serieuze poging doet waardoor toekomstige gaststeden niet meer zonder een dergelijk programma kunnen (BBC, 2011).

6.4 Verwachte verandering legacy

Het is niet eenvoudig om ruim een jaar voor de Spelen de uiteindelijke legacy te voorspellen. Voor zover dit wel kan zal het hier zo goed mogelijk beschreven worden. Londen houdt zich druk bezig met de vorming van legacy op het gebied van infrastructuur. Londen heeft hierop in 2007 een beleidsnota uitgebracht met vijf beloftes op het gebied van legacy (DCMS, 2007):

- Het Verenigd Koninkrijk moet een wereldleidend sportland worden.
- Het hart van Oost Londen moet geherstructureerd worden.
- De generatie jongeren moet geïnspireerd worden in lokale projecten .

- Het Olympisch Park moet een voorbeeld voor duurzaam leven zijn.
- Het Verenigd Koninkrijk moet laten zien dat het een creatief, veelomvattend en welkome plek is voor inwoners, bezoekers en zaken.

In 2009 werd het Legacy Masterplanning Framework door de Olympic Park Legacy Company (OPLC) opgezet om er hiermee voor te zorgen dat een positieve legacy overblijft na de Spelen. Hiermee wordt duidelijk dat Londen op het gebied van ruimtelijke ingrepen een zo groot mogelijke, positieve legacy wil proberen over te houden aan de Spelen. Hier is duidelijk een afstemming tussen de verschillende beleid-terreinen te zien en wordt dit zo goed mogelijk in de omgeving ingepast. Dit wordt geprobeerd aan de hand van twee verschillende fases (OPLC, 2011):

- 2012-2013: Het openstellen van het Olympisch Park voor het publiek en het voorbereiden van de transformatie.
- 2013-2018: Transformatie van het gebied naar woon- en leegomgeving voor de Oost-Londenaren. Zo zal onder andere het Olympisch Stadion van 80.000 zitplaatsen worden teruggebracht tot 50.000 zitplaatsen, zo zullen de wandelpaden teruggebracht worden tot normale proporties en zo zal er een aantal bruggen verdwijnen.

Het Olympisch Dorp zal worden ingericht als woongebied met woningen in verschillende prijsklassen. Het aanbieden in verschillende prijsklassen is vrij essentieel omdat er anders een probleem ontstaat om de woningen op de markt te brengen. Naast de woningen in het gebied wordt ook een aantal faciliteiten van de Spelen gebruikt. Zo komen er meerdere scholen en een dokterspost en het mediacentrum wordt omgebouwd tot creatief centrum (BBC, 2005).

Op het gebied van de infrastructuur is het ook onduidelijk wat precies de effecten zullen zijn. De 'Olympic Javelin' zal namelijk alleen tijdens de Olympische Spelen rijden. Het materieel zal daarna wel gebruikt worden in de normale hogesnelheidsdienstregeling. Dit is dus een positieve legacy. Er wordt voor de Spelen nieuw materiaal gekocht, waar vervolgens in de jaren daarna gebruikt wordt in de normale dienst. De kabelbaan zal bijna uitsluitend door toeristen gebruikt worden verwacht ik omdat dit verder weinig toegevoegde waarde voor het gehele netwerk heeft. De investeringen in het metronetwerk zijn voornamelijk naar voren gehaalde investeringen, dus ook hier zal geen negatieve legacy te verwachten zijn.

Alles bij elkaar is dus te verwachten dat de legacy best goed kan worden. De belangrijkste olympische locatie heeft een duidelijk plan met wat er in de jaren na de Spelen moet gaan gebeuren en er wordt flink geïnvesteerd in de modernisering en betere benutting van het bestaande metronetwerk. Op voorhand klinkt dit positief. Er is een duidelijke afstemming van de verschillende beleidsterreinen om de investeringen die nu gedaan worden ook na de Spelen zinvol te kunnen blijven gebruiken. Op deze manier wordt het Olympisch Park na de Spelen omgevormd tot een stadspark waar zowel de Londenaren als de toeristen volop gebruik van moeten gaan maken (zie afbeelding 20). Waar dit niet zeker is worden accommodaties afgebroken en op andere plekken in Groot Brittannië neergezet. Enig puntje van zorg is wel of de stadions daar wel gebruikt zullen blijven. Hier zijn nog wat onzekerheden over.



Afbeelding 20: sfeerimpressie van het Olympisch Park na de Spelen. (Guardian, 2011)

7. Openbaar vervoer netwerk Olympische Spelen

7.1 Inleiding

Uit voorgaande hoofdstukken is gebleken dat het lastig is om na bijna 20 jaar nog alles informatie boven tafel te krijgen. Daarom is het van nog groter belang om dit te vergelijken met literatuur die een raakvlak hebben met deze scriptie. Het doel hierbij is om te bestuderen welke maatregelen er genomen kunnen worden om een hoger gebruik van het openbaar vervoer te realiseren. Dit hoofdstuk zal aan de hand van het boek van Robert Cervero (1998), 'The Transit Metropolis' een typologie van openbaar vervoersystemen en soorten steden worden beschreven. Het is namelijk belangrijk dat het soort stad en de vorm van openbaar vervoer op elkaar aansluiten. Dit levert het beste resultaat op. Na de inleiding zal de typologie van Cervero beschreven worden en zullen ook de lessen van Bovy (2008) van eerdere Spelen beschreven worden. Vervolgens zullen deze lessen in hoofdstuk 8 aan de referentievoorbelden gekoppeld worden om daar vervolgens voor Nederland de lessen uit te trekken.

Om van de infrastructurele legacy een succes te maken na het organiseren van de Olympische Spelen is het essentieel dat de focus in de planvorming wordt gelegd op de periode na de Spelen. Hiervoor is het belangrijk dat er een structurele verandering plaatsvindt in het gebruik van het openbaar vervoer. Het algemene mobiliteitspatroon dient duurzamer te worden vormgegeven omdat dit anders in de toekomst tot problemen zal leiden. Het probleem met het vormgeven van een duurzamer vervoersysteem is dat het geen op zichzelf staand proces is, het is afhankelijk van meerdere factoren. Deze factoren zullen in de volgende alinea worden besproken. Dit betekent dat als er op dit moment een bepaald knelpunt wordt opgelost, dat dit wordt gedaan aan de hand van een oplossing voor enkel dit knelpunt. Als dit opgelost is zorgt dit vervolgens voor een volgend knelpunt wat dan weer opgelost dient te worden (Goldman & Gorham, 2006). Een oplossing hiervoor is het aanpakken van het gehele systeem. Dit is de structurele verandering die nodig is om het algemene mobiliteitspatroon duurzamer te maken. Deze structurele verandering moet in Nederland gemaakt worden omdat alle autowegen anders dichtslippen en de belangrijke openbaar vervoerlijnen overvol raken. Hiervoor zijn de Olympische Spelen een uitstekend middel om dit te realiseren.

Een op zichzelf staand duurzaam mobiliteitspatroon kan echter niet goed functioneren. Hiervoor is de afhankelijkheid van andere factoren te groot. Een van deze factoren is de stedelijke vorm waar een stad zich in bevindt. Als een stad of land een duurzamer vervoersysteem wil ontwikkelen moet dit ondersteund worden door de ruimtelijke inrichting (Jabareen, 2006). Zo is het in het verleden ook altijd gegaan. De huidige vorm van de steden reflecteert namelijk de vervoermiddelen van verschillende tijden. Nu dient de slag gemaakt te worden door het vervoer duurzamer te maken zodat het binnen het huidige besef van duurzaamheid past. Zo moet het vervoer het mogelijk maken om toegang te verkrijgen tot de faciliteiten en diensten van de stad terwijl de daaruit voortvloeiende externe kosten zo minimaal mogelijk gehouden worden.

De definitie van duurzaam vervoer zoals Duncan en Hartman (1996) deze stellen is: *'a sustainable urban transportation system limits emissions and waste to within the area's ability to absorb; is powered by renewable energy*

sources, recycles its components, and minimizes the use of land; provides equitable access for people and their goods and helps achieve a healthy and desirable quality of life in each generation...' (Duncan & Hartman, 1996, p.12). Wat betekent dat een duurzaam stedelijk transportsysteem de emissies zoveel mogelijk beperkt en zo min mogelijk schade aan de omgeving toebrengt. Daarnaast dient de modaliteit te worden aangedreven door hernieuwbare energiebronnen wat zoveel mogelijk gerecycled wordt en zo min mogelijk ruimte gebruikt. Daarbij is het belangrijk dat iedereen ter wereld op een zelfde manier toegang hiertoe kan krijgen en dat het helpt bij het bereiken van een gezonde en wenselijke kwaliteit van leven voor elke generatie. Dit is een omvattende definitie en in dat opzicht wellicht het hoogst haalbare, maar daarin past het bij de Olympische Spelen. De Spelen is qua organisatie van grote sportevenementen ook het hoogst haalbare. Om dit voor elkaar te krijgen zijn duidelijke en consistente lange termijn plannen van groot belang. In dit opzicht loopt het ook parallel aan de Olympische Spelen. Hier moeten immers plannen voor de lange termijn, langer dan de Olympische plannen gemaakt worden. Dit zorgt immers voor enige zekerheid wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen van woningen en bedrijven en daarmee ook van investeringen van publieke en private partijen.

7.2 Typologie Olympisch openbaar vervoerssystemen

Het is belangrijk dat het vervoersysteem dat gebruikt wordt tijdens de Spelen bruikbaar is voor de stad in de decennia na de Spelen. Er mag dan geen sprake zijn van ondercapaciteit, maar er mag na de Spelen zeker ook geen sprake zijn grootschalige overcapaciteit. Dit kan gedaan worden door middel van een compleet nieuw systeem dat speciaal ontwikkeld wordt voor de Olympische Spelen of door aanpassingen of uitbreidingen aan het huidige systeem. Deze keuze hangt in belangrijke mate af van de beschikbare financiële middelen en tijd. Het overgrote deel van de organiserende steden kiest er dan ook voor om het bestaande systeem zo aan te passen dat het bruikbaar is tijdens de Olympische Spelen. Om het bruikbaar te laten zijn is het van belang dat dit systeem overeen komt met de ruimtelijke inrichting van de stad of regio. De typologie waarbinnen de stad valt moet matchen met het type openbaar vervoer dat gebruikt wordt. Hier vloeit dan vervolgens het type 'Transit Metropolis' (Cervero, 1998) uit. Cervero beschrijft in eerste instantie het publieke vervoersysteem in het algemeen, Cervero noemt dit '*transit*', waarbij hij het definieert als '*generically collective form of passenger carrying transportation services*' (Cervero, 1998, p.14-15). Het beschrijft het algemene probleem van veel steden waarbij het openbaar vervoer moet concurreren met het private vervoer.

Vervolgens worden er vier verschillende typen van openbaar vervoer genoemd (Cervero, 1998).

- *Para-transit*: Dit is het gedeelte van het openbaar vervoer wat tussen de auto en de bus wat betreft capaciteit en service. Hierbij moet er gedacht worden aan minibusjes en shuttles.
- *Bus transit*: Dit gaat om het vervoer met bussen in alle soorten en maten. De meest gebruikte hierbij zijn 45 tot 55-persoons bussen met vaste routes.
- *Trams en light rail transit*: Dit zijn de grootschalige vervangers voor doorgaande autosnelwegen. Deze voertuigen verplaatsen

zich snel tussen het centrum van de stad en de centra in de buitenwijken.

- *Heavy rail en metro*: dit zijn de modaliteiten met grote volumes. Deze systemen werken het beste in dichtbevolkte steden, dit vanwege de relatief hoge kosten. Deze systemen hebben over het algemeen ook de grootste impact op de ruimtelijke ordening van de stad.

Op basis van deze indeling van openbaar vervoersmodaliteiten worden steden ingedeeld in verschillende soorten stedelijke gebieden. Binnen het concept van de 'Transit Metropolis' zijn er grote verschillen in steden. Het kan een compact, gemengd stedelijk gebied zijn met railverbindingen die daar goed op aangesloten zijn, maar het kan een wijd verspreide stad met verschillende buslijnen zijn.

Hieruit komt ook naar voren dat verschillende steden op een andere manier de ruimtelijke inrichting en de mobiliteit op elkaar afstemmen. Steden als Singapore en Kopenhagen hebben duidelijk hun ruimtelijke inrichting aangepast op het openbaar vervoerssysteem. Daarentegen hebben steden als Mexico-Stad en Karlsruhe het geaccepteerd dat er gebieden met lage dichtheden zijn en ze dienen de gebieden dan ook met openbaar vervoer. Daarnaast zijn er ook steden die hier enigszins tussenin zitten.

Types transit metropolis

Hierin beschrijft Cervero (1998) vier verschillende soorten steden en hun openbaar vervoer netwerk:

- *Adaptieve steden*: Dit type steden zijn sterk georiënteerd op openbaar vervoer en hebben een groot railsysteem. Er zijn grote investeringen gepleegd met als het bereiken van een aantal sociale doelstellingen zoals woningbouw en het open houden van bepaalde gebieden. Alle new-towns en suburbane gebieden zijn verbonden met spoorinfrastructuur. De meeste van dergelijke steden hebben een sterk en dominant centrum wat verbonden is met spoorinfrastructuur. De ontwikkelingen zijn geclusterd langs de railverbindingen wat resulteert in radiale assen vanuit het centrum. Dit zorgt voor een efficiënte manier van mobiliteit.
- *Adaptief vervoer*: Deze steden hebben een grote stedelijk spreiding en lage dichtheidspatronen met daarbij geschikte diensten met nieuwe technologieën. Er zijn verschillende manieren om dit in praktijk te brengen. Sommige steden doen dit met diensten gebaseerd op technologie, sommige met service innovaties en sommige met kleinere voertuigen. Deze diensten moeten innovatief zijn om het beste alternatief te zijn voor de suburbane gedeeltes van de stad. Hiervoor zijn verbindingen via corridors een goede mogelijkheid. Deze brengen de reiziger immers snel van het centrum naar de buitenwijk. De adaptieve vervoer steden zijn in te delen in drie groepen, welke verder niet behandeld worden omdat er in teveel naar details gekeken wordt.
- *Sterke centrumsteden*: Dit type stad heeft een succesvol geïntegreerd stedelijke ontwikkeling en openbaar vervoer systeem binnen een context van een centrale stad. Dit is gedaan door geïntegreerde openbaar vervoersdiensten rond gemengd verkeer

met tram en light-rail verbindingen. De trams rijden gelijkvloers ten opzichte van voetgangers en fietsers. In dit type stad worden trams gebruikt om de stedelijke kwaliteit in het centrum te realiseren en om daarnaast met goede verbindingen de suburbane gebieden te bereiken.

- Hybriden: Dit type stad is een combinatie van een adaptieve stad en adaptief vervoer. Deze steden hebben een goede functionele balans gevonden tussen de dichtheid van de bebouwing naast het ontwikkelen van belangrijke openbaar vervoer corridors en het openbaar vervoer flexibel houden om de uitdijende suburbane gebieden te dienen. The combinatie van flexibel bus gebruik zorgt voor hoge reizigers aantallen. Het verstedelijkingspatroon van dergelijke steden is polycentrisch. Een polycentrische stad heeft een dominant centrum met daaromheen verschillende subcentra. Deze zijn normaal gesproken ook met elkaar verbonden.

Amsterdam is in te delen in deze typologie in de categorie adaptieve steden. Dit omdat er in Amsterdam sprake is van sterke centrale stad die met radiale rail lijnen met haar voorsteden en buitenwijken verbonden is. In Amsterdam gebeurt dit via een mix van trein, metro en tram verbindingen. Hierbij is Amsterdam de centrale stad in de polycentrische regio. Een belangrijk instrument bij deze geplande uitbreidingen is het erfpachtstelsel dat Amsterdam hanteert. Hiermee kunnen ongewenste ontwikkelingen beter in de hand gehouden worden. Een ander aspect wat hierin een rol speelt is het ruimtegebrek waar Nederland in zijn algemeenheid mee kampt. De ruimte die er beschikbaar is dient altijd op een zo efficiënt mogelijke manier gebruikt te worden. Openbaar vervoer lijnen worden aangelegd aan de hand meerjarige toekomstplannen.

Het type stad waartoe Rotterdam behoort is die van de sterke centrumstad. Dit type stad heeft een efficiënt en geïntegreerd openbaar vervoersysteem om de stedelijke kwaliteit van de stad te verbeteren. Dit gebeurt veelal door middel van trams. Het zijn over het algemeen compacte, gemixte steden. Het openbaar vervoer komt vaak als enige in de voetgangersgebieden van de stad, door middel van veel eigen baan kan voornamelijk de tram een hoge gemiddelde snelheid en daarmee serviceniveau halen. Het zorgt hierbij voor goede hoogwaardige verbindingen tussen de buitenwijken en het centrum. Veelal is er sprake van gelijkvloerse kruisingen. Rotterdam heeft hierbij ook nog de beschikking over een metrostelsel wat grotendeels bovengronds is en waarmee ook de naastgelegen plaatsen in verbinding staan met het centrum.

7.3 Lessen uit voorgaande Olympische Spelen

Na de fouten die er in 1996 tijdens de Spelen van Atlanta zijn gemaakt op het gebied van vervoer van toeschouwers is het IOC hierop ingesprongen met het "Transfer of knowledge program" (TOK), dit is een programma waarmee het IOC de lessen en kennis van vorige organisatie comités wil doorgeven aan de volgende comités. Voor veel steden zijn dergelijke mega evenementen geen dagelijkse kost, hierdoor ontstaan er onzekerheden over de milieu impact, vervoer kwaliteit en stedelijke congestie. Met dit programma wil het IOC helpen met het begrijpen van mega evenementen op het gebied van vervoer, innovaties, efficiëntie en duurzame ontwikkelingen. De lessen die vervolgens

geleerd zijn van de Spelen in Sydney, Athene en Beijing zullen hier kort besproken worden (Bovy, 2008). Voor de uitgebreidere beschrijving zie Bijlage 5. Het gaat hier echter alleen om de lessen die zinvol zijn op het gebied van infrastructuur legacy in de stedelijke context. Lessen op het gebied van regionale en landelijke infrastructuur worden niet beschreven:

1. Een sterk cluster van het Olympische Park buiten de bestaande stad met een nieuwe railverbinding en tijdelijke snelle buslijnen. Een Olympisch Park met ongeveer 80% van de accommodaties, waar dus ook de hoofdstroom van het Olympisch verkeer naartoe komt. Een opgave om dit te exploitabel te houden na de Spelen.
2. Het Olympisch wedstrijd terrein bereikbaar maken door 100% gratis openbaar vervoer. Dit is om het wegverkeer te verminderen, om de parkeerruimte te verminderen en al het Olympisch personeel en vrijwilligers 24 uur per dag vervoer te bieden.
3. "Live events" om de verkeersstromen te verspreiden. Geeft mensen de mogelijkheid om ook zonder ticket naar de Spelen te komen kijken en mee te genieten. Door deze locaties zorgvuldig uit kiezen, op plekken die met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn kan druk worden weg genomen uit de buurten waar de stadions staan. Dit is zinvol met het oog op de legacy. De stadions kunnen kleiner zijn, de infrastructuur hoeft minder reizigers te kunnen vervoeren naar een punt en op deze manier profiteert een complete stad van de Olympische Spelen.
4. Vervoersysteem renovatie. Een manier om bestaande stedelijke openbaar vervoerlijnen op te knappen, de stations aan te pakken en zo als stad na de Spelen een compleet nieuw systeem te hebben.
5. Vervoerinfrastructuur uitbreidingen en nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe ontwikkelingen die ook zonder de Olympische Spelen nodig zijn, maar die door het ontvangen van de Olympische Spelen daar aan gehangen kunnen worden en daarmee kunnen resulteren in een positieve legacy.

Hier komen een aantal factoren bij die van belang zijn bij het goed functioneren van een systeem en voor een goede inbedding in de ruimtelijke ontwikkelingen.

6. Duurzaamheid. Mobiliteit is een grote bron van vervuiling. Zorg ervoor dat dit vermindert en dat het mobiliteitsgedeelte van de CO₂ uitstoot wordt teruggedrongen.
7. Robuustheid van het netwerk. Zorgt ervoor dat mensen niet onnodig veel tijd onderweg zijn en ook niet onnodig veel tijd hoeven in te plannen voor het reizen. Betrouwbaarheid van het systeem is hier van groot belang.

8. Toetsing referentievoorbeelden

8.1 Inleiding

Op basis van deze zeven lessen die in het vorig hoofdstuk gegeven zijn, worden de drie besproken referentievoorbeelden getoetst om hier vervolgens in de volgende hoofdstukken voor Nederland de lessen uit te trekken. Hier zal in eerst instantie kort weergegeven worden wat de verschillende Spelen wel en niet gebruikt hebben om tot een positief mogelijke, tastbare legacy te komen op het gebied van openbaar vervoerinfrastructuur.

8.2 De toetsing

Er wordt getoetst aan de hand van de zeven criteria die in hoofdstuk zeven genoemd zijn. Het gaat hier om: clustering van het de accommodaties in het Olympisch Park; het aanbieden van gratis openbaar vervoer; het verspreid over de stad opzetten van 'live events'; het renoveren van het stedelijk vervoersysteem; het uitbreiden van de stedelijke vervoerinfrastructuur; het incorporeren van duurzame ontwikkelingen; en als laatste het vergroten van de robuustheid van het openbaar vervoer netwerk. Onderstaande tabel gaat als volgt in zijn werk. '—' is nee, '+/-' is gemiddeld en '++' is ja. Daartussen liggen nog '-' en '+'. '—' betekent dus niet per definitie dat het slecht is. '/' betekent dat daar geen uitspraak over gedaan kan worden. Er zijn geen ontwikkelingen in geweest. Dit kan ook positief zijn omdat dit met een goede reden gebeurd is.

	Barcelona	Amsterdam	Londen
Clustering Olympisch Park	+/-	-	++
Gratis openbaar vervoer	--	--	+
'Live events'	--	--	+
Vervoersysteem renovatie	+	/	++
Vervoerinfrastructuur uitbreiding	--	+	+
Duurzaamheid	--	+	+/-
Robuustheid van het netwerk	--	+/-	+/-

Tabel 4: toetsingskader (Bastiaan Bretveld)

In het hier volgende stuk zullen de drie referentie wat uitgebreider worden beschreven aan de hand van de zeven indicatoren. Daarbij zal ook de Nederlandse situatie belicht worden om te bekijken welke indicatoren zinvol zijn voor de Nederlandse situatie.

Clustering Olympisch Park

Voor de Nederlandse situatie is een grootschalige clustering van de accommodaties niet waarschijnlijk. Dit omdat er geen stad is die dit na de Spelen kan exploiteren en door de spreiding van de accommodaties kunnen

meer Nederlandse steden ervan profiteren. Op dit gebied kan er veel van Barcelona geleerd worden. Door de spreiding over Barcelona wordt er voorkomen dat er een groot Olympisch Park is wat vervolgens ongebruikt blijft. Waar voor Nederland nog wat van te leren is het succes van de ene locatie (Parc de Mar) en het mislukken van een andere locatie (Montjuïc). Door de achterliggende redenen hiervan te weten kan er hier op ingesprongen worden. Amsterdam had niet alle sporten onderverdeeld, maar alles, voor zover bekend, redelijk bij elkaar houden in Amsterdam. Dit is iets waar voor 2028 van geleerd moet worden. Ditzelfde geldt voor Londen. Hier is de clustering heel sterk. Een overgroot gedeelte van de accommodaties bevindt zich in het Olympisch Park, of in de 'River Zone', wat eigenlijk grenst aan het Olympisch Park, maar door de Thames door elkaar gescheiden wordt.

Gratis openbaar vervoer

In de Nederlandse situatie kan dit een reële optie zijn om zoveel mogelijk toeschouwers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Dit is ook belangrijk met het oog op het duurzame vervoer. Tevens vermindert het de noodzaak aan parkeerplaatsen. Dergelijke maatregelen hebben Barcelona en Amsterdam niet genomen. Nederland heeft dit tijdens het EK voetbal in 2000 wel gedaan. Ook Londen doet dit wel. De toeschouwers met een ticket kunnen op deze dag gratis gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor Nederland is het goed om te kijken naar resultaten hiervan. Het kan ook voor promotie van het openbaar vervoer in het algemeen helpen. Verstokte automobilisten die tijdens de Spelen gratis met het openbaar vervoer kunnen, zij kunnen op deze manier overtuigd raken van het openbaar vervoer.

'Live events'

Voor Nederland kan dit een belangrijk middel zijn om toeschouwerstromen te verdelen en daarmee de investeringen te beperken. Het vermindert daarmee de noodzaak aan infrastructuur en kunnen stadions kleiner worden, dit is positief voor de legacy. Dergelijk live events hebben de afgelopen jaren een grote vlucht genomen. Denk hierbij aan de knock-out fase van het WK voetbal van 2010 op het Museumplein in Amsterdam. Toeschouwers zonder kaartje willen de sfeer meemaken en kunnen wel meegenieten van de 'drie weken carnaval'. Tijdens de jaren '90 was dit nog geen mogelijkheid, vooral omdat dergelijke grote schermen pas de laatste jaren van beter kwaliteit zijn geworden en beter beschikbaar zijn. Londen is daarbij de eerste gaststad die hier gebruik van maakt. Voor Nederland is het van groot belang om hier naar te kijken en te kijken hoe dit zich ontwikkelt en wat hier de mogelijkheden mee zijn.

Vervoersysteem renovatie

Voor Nederland kan dit een goede optie zijn. Als er rond 2028 in bijvoorbeeld de bus, tram of metrovloot een vernieuwingsgolf nodig is omdat het materieel dat in gebruik is aan vervanging toe is kan dit goed met de Olympische Spelen worden gecombineerd. Dan kan ook het oude materieel nog tijdens de Spelen gebruikt worden om aan extra materieel te komen. Dit is zinvol om een positieve legacy te creëren. Barcelona heeft dit redelijk gedaan door de forensenlijnen van materiaal te voorzien en de busvloot te vernieuwen. De plannen van Amsterdam waren nog niet zover gevorderd dus daar is geen

uitspraak over te doen. Londen maakt hier ook gebruik van door in verschillende systemen nieuw materieel in te zetten, de capaciteit uit te breiden en stations moderniseren waardoor ze meer capaciteit hebben. Dit is een relatief goedkope ingreep omdat er geen lange besluitvorming en financiering trajecten aan vooraf gaan. Het aankopen van nieuw materiaal heeft over het algemeen minder voeten in de aarde dan het aanleggen van een nieuwe lijn.

Vervoerinfrastructuur uitbreiding

Dit kan een zinvolle ingreep zijn op het moment dat daar behoefte aan is. Of dit in Nederland het geval is, is heel erg afhankelijk van de variant waarvoor gekozen wordt. Dit moet immers ook zonder de Spelen nodig zijn. Barcelona heeft dit bijvoorbeeld niet gedaan. Dit omdat er werd ingezet op de ringweg waardoor het autoverkeer een betere doorstroming kreeg. Daarnaast was in Barcelona wel noodzaak om Montjuïc beter met de stad te verbinden. Dit is niet gebeurd, dat is een van de redenen dat de berg op dit moment geen onderdeel van de stad uitmaakt. Amsterdam had wel uitbreidingen in het netwerk gepland. Hiervan is een groot gedeelte uitgevoerd omdat dit ook zonder de Spelen nodig was. Ook Londen gebruikt deze uitbreidingen om bestaande missing links op te lossen of om te ontwikkelen gebieden in het netwerk te integreren.

Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid in het vervoer zijn nog een aantal grote stappen te maken. Dit is iets wat een steeds belangrijkere kwestie aan het worden is. Deze ontwikkeling gaat heel snel dus hier is het van belang dat er gebruik wordt gemaakt van de nieuwste ontwikkelingen. Barcelona heeft hier in haar plannen niks direct aan gedaan. Door het verminderen van het autoverkeer in de binnenstad van Barcelona is de leefbaarheid van de stad echter wel toegenomen. Dit vooral omdat er werd ingezet op de ringweg. Amsterdam deed hier meer aan, dit omdat er vooral op openbaar vervoer werd ingezet. In de afgelopen 20 jaar is hier al veel in veranderd. Londen heeft een 'sustainability plan' waar in samenwerking met het WNF wordt gestreefd naar het gebruik van een planeet, in plaats van 3 planeten. Londen heeft hierbij de primeur, maar de verwachting is dat dit in de toekomst een belangrijker punt wordt.

Robuustheid van het netwerk

Voor Nederland is het van belang dat het systeem tijdens de Spelen niet tot opstoppen leidt. Om dit te bereiken is het van belang dat vooral de metrolijnen ontvlecht worden. Barcelona heeft hier niks aan gedaan, in Amsterdam waren er wel ideeën om dit te doen. Of dit daadwerkelijk zou worden uitgevoerd is niet duidelijk. Londen doet hier wel iets aan, het grootste gedeelte van de Londense lijnen rijden niet over dezelfde rails. Voor de Nederlandse kandidaat-steden is dit een belangrijkere ingreep. In zowel Rotterdam als Amsterdam rijden verschillende metrolijnen over dezelfde infrastructuur. Hier is kan dus capaciteitswinst behaald worden.

DEEL III Conclusies & aanbevelingen

In het derde en laatste deel van deze scriptie worden de conclusies en aanbevelingen van de Nederlandse kandidaat-steden beschreven. Voordat dit gebeurd zal eerst de Nederlandse beleidscontext beschreven worden. Hier wordt het huidige Nederlandse beleid behandeld omtrent de Olympische Ambitie. Het Nederlandse beleid vanaf het begin van de ambitie voor 2028 zal beschreven worden. Dit wordt vervolgens toegespitst op de Nederlandse kandidaat-steden en haar doelen. In het daarop volgende hoofdstuk zullen de conclusies van het gehele onderzoek besproken worden met daarna in het laatste hoofdstuk nog enkele aanbevelingen voor de Nederlandse situatie.

9. Beleidscontext voor Spelen 2028

9.1 Inleiding

Om ervoor te zorgen dat er een structureel meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer dient er een vraagverandering op te treden. Met als doel dat er structureel meer vraag naar het gebruik van openbaar vervoer komt. Hiervoor moet er dus een meerjarig plan zijn hoe de stad, of regio er over 30 tot 40 jaar uit zou moeten zien. De plannen die hierin zijn verwerkt, zijn over het algemeen wat ambitieus. Om dit echter toch voor een groot gedeelte gerealiseerd te krijgen zijn de Olympische Spelen een goed middel. De plannen voor de Olympische Spelen dienen dan echter wel binnen deze plannen te passen (Bakker, 2009). Het organiseren van de Olympische Spelen is een uitgelezen kans om ambitieuze beleidsdoelen op de agenda te krijgen en vervolgens (gedeeltelijk) voor elkaar te krijgen. Het is hierbij van essentieel belang dat de Olympische Spelen een tussenstap zijn in deze plannen. De plannen moeten ook zonder Olympische Spelen voor het overgrote deel nodig zijn en gerealiseerd worden. Om succes te hebben bij het IOC is het van belang dat er wordt benadrukt dat de Spelen Nederland nodig hebben om haar doelen te bereiken. Dat Nederland de Spelen nodig heeft om de nationale doelen te bereiken is voor het IOC niet van belang (Stouwdam, 2011). De ruimtelijke plannen moeten dus niet afhankelijk zijn van de Spelen. De kans is immers groter dat Nederland niet wordt verkozen. Toch is het belangrijk voor een succesvolle legacy om goede meerjarenplannen op te stellen waarin de Spelen een rol kunnen spelen. In het hierop volgende stuk zullen de nationale en stedelijke beleidsdoelen voor de Olympische plannen kort beschreven worden.

9.2 Beleidsdoelen

Door middel van het 'Schetsboek Ruimte voor Olympische Plannen' zijn er voor Nederland een aantal doelen naar voren gekomen. Hierin staat beschreven wat Nederland wil bereiken met het organiseren van de Olympische Spelen. Wil Nederland de Spelen gebruiken om een kwaliteitsslag te maken in het vervoersysteem voor de gehele Randstad of gaat het er om dat de wereld ziet hoe gezellig Nederland het kan maken? Deze keuze voor beleidsdoelen is essentieel voor de plannen die voortvloeien uit de deze beleidsdoelen. In het Schetsboek (VROM et al, 2008) worden de doelen genoemd die voor de Nederlandse overheid van belang zijn. Een van de aspecten die hier genoemd wordt is de publiciteit die gegenereerd kan worden om stad/regio/land te (her)positioneren als een centrum binnen de economische netwerken om hier vervolgens in de jaren daarna van te profiteren met nieuwe werkgelegenheid. Wil dit daarnaast ook een duurzaam effect hebben, dan moeten de Olympische Spelen vooral dienen als katalysator voor de gewenste ontwikkelingen. Dit betekent dat de economische positionering gedragen, moet worden door de sectoren die van zichzelf al sterk zijn. Daarnaast is ook de sociale component van belang. Het organiseren van de Spelen moet de bevolking een gevoel van gedeelde trots en saamhorigheid.

Na behandeling in de Tweede Kamer vervolgde dit met een vermelding in de Troonrede: *"Goede gezondheid en sportbeoefening gaan nauw samen. De regering investeert daarom extra in de mogelijkheden van sport voor de jeugd en mensen met een handicap. Om talentvolle sporters te ondersteunen,*

komen er Centra voor Topsport en Onderwijs. Het Olympisch Plan 2028 kan bij dit alles een bron van inspiratie zijn, die zowel de breedtesport als het topsportklimaat versterkt.”(Oranje Nassau, 2008). De ambitie die hier wordt genoemd blijft beperkt tot de ontwikkeling van de sport in Nederland, niet op alle andere beleidsdoelen. Dit is erg nauw vergeleken met de doelen die het ministerie van VROM in 2008 heeft gesteld. In de daarop volgende Troonrede is het niet meer genoemd.

In mei 2009 verscheen de nota van NOC*NSF ‘Olympisch Plan 2028. Heel Nederland naar Olympisch niveau. Plan van aanpak op hoofdlijnen’. Hierin worden acht ambities weergegeven waarvoor het Olympisch Plan van Nederland een rol kan spelen (zie Bijlage 6). Met deze acht ambities worden duidelijk alle verschillende aspecten van een olympische ambitie beschreven. De beschrijving van deze ambities maakt het voor de verschillende sectoren mogelijk om hiermee aan de slag te gaan. Voor de ontwikkeling van infrastructuur legacy is het van groot belang dat er duidelijke plannen worden gemaakt waaraan gewerkt kan worden. Voor elke ambitie wordt een aparte concretiseringslag gemaakt. De ruimtelijke ambitie zal na de algemene beschrijving van de kandidaat steden verder worden uitgewerkt.

Uit de Nederlandse ambities is af te leiden dat de Nederlandse kandidatuur niet tot doel heeft om een volledig nieuw openbaar vervoersysteem aan te leggen. Het doel is om de bestaande structuur te moderniseren, efficiënter te gebruiken en waar nodig op sommige stukken uit te breiden. De Olympische Spelen kunnen gebruikt worden om de plannen die er al zijn uit te voeren. Dit zou al dan niet versneld kunnen gebeuren. Verder is het niet de bedoeling dat er enorme investeringen gedaan worden die puur voor de Olympische Spelen zijn.

De twee grootste steden van Nederland willen beide graag als gaststad optreden voor de Olympische Spelen. Amsterdam en Rotterdam stellen daarom hun eigen ambities op wat betreft beide steden willen bereiken met het organiseren van de Olympische Spelen. Dit zal hieronder kort beschreven worden.

9.3 Kandidaat steden

Voor beide steden die in Nederland willen fungeren als gaststad voor de Olympische Spelen is het van groot belang om een compleet scala aan beleidsdoelen te ontwikkelen om op die manier zo goed mogelijk te profiteren van de Olympische Spelen. De legacy ontwikkelingen van de infrastructuur zijn in deze scriptie het belangrijkste en zijn niet los te zien van de ruimtelijke ontwikkelingen. De ruimtelijke ontwikkelingen moeten er immers voor zorgen dat er niet alleen tijdelijk van de investeringen in openbaar vervoer gebruik gemaakt wordt maar dat dit daarna ook nog gebeurt. De legacy die resteert na het organiseren van de Olympische Spelen is belangrijk voor de creatie van het draagvlak in de stad. Anders is er een reële kans dat de belastingbetaler vele jaren na de Spelen de investeringen nog moeten betalen. Zo hebben bijvoorbeeld de inwoners van Montréal, de stad die in 1976 de Olympische Spelen organiseerde, tot 2005 de kosten moeten terugbetalen.

Amsterdam

Vanuit de Gemeente Amsterdam is er de wil om de Olympische Spelen te huisvesten. Het doel dat de gemeente hierbij stelt in haar Structuurvisie 2040 is in eerste instantie het verbeteren van het sportklimaat in de stad. Het gaat erom dat er geïnvesteerd wordt in het sportklimaat de breedste zin van het

woord. Er moet gedacht worden aan de breedtesport en topsport met het organiseren van evenementen, de vestiging van een Centrum voor topsport en onderwijs (CTO), het moderniseren van de Sporthallen Zuid en nieuwbouw van het Wagener stadion. De gebieden moeten optimaal ontsloten worden door het doortrekken van tramlijn 5 of de museumtramlijn naar de entree van het Amsterdamse Bos en het opwaarderen en uitbreiden van metrostation Amstelveenseweg (Gemeente Amsterdam, 2010).

Hieruit blijkt dat het doel wat Amsterdam heeft met betrekking tot het organiseren van de Spelen een heel mager doel is waarbij het alleen gaat om de sport. De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) probeert dit doelenpakket uit te breiden, maar vooralsnog zonder veel succes. In de Structuurvisie 2040 worden de voordelen die Amsterdam op de lange termijn kan overhouden genoemd maar dit zijn slechts voorwaarden en geen doelen. De positieve lange termijn effecten die genoemd worden gaan niet verder dan het standaardvoorbeeld van Barcelona en dat het *“de bedoeling is dat dan ook land na de Spelen de positieve effecten voor de inwoners en gebruikers voor de stad blijvend zijn”* (Gemeente Amsterdam, 2010 p.152). Hierbij moet er gedacht worden aan ontsluitingen van de verschillende Olympische locaties die voor de breedtesport toegankelijk zijn en het Olympisch Dorp wat een nieuwe woonwijk oplevert. Allemaal om het doel van een ‘beter sportklimaat’ te realiseren.

Rotterdam

Vanuit de Gemeente Rotterdam en Topsport Rotterdam is er een ‘Olympische Ambitie van Rotterdam’ opgesteld. Hierin wordt gesteld dat de Olympische Spelen een katalysator voor de stad Rotterdam, de delta en het gehele land vormen. In dit verband gaat het om de gebiedsontwikkelingen van onder andere de Stadshavens, het Stadionpark en de Zuidtangent, deze projecten krijgen een ‘boost’ als de Spelen daar plaatsvinden. Rotterdam vervolgt met: *“Zo creëert Rotterdam via Stadshavens een gebied met een hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kennisinstituten. Daarmee trekt de stad hoog opgeleide kenniswerkers aan die zich verder kunnen ontplooiën. Het Stadionpark wordt het boegbeeld voor Rotterdam Sportstad en bevat naast nieuwe sportvoorzieningen, zoals het nieuwe Stadion en een Sportcampus. De zogenaamde Zuidtangent is een toekomstig project in Rotterdam Zuid dat het openbaar vervoer van west naar oost zal verbeteren”* (Gemeente Rotterdam & Stichting Rotterdam Topsport, 2011 p.28).

Hieruit blijkt dat Rotterdam een duidelijk omschreven doel heeft wat betreft de legacy van de Spelen. Het is een duidelijk afgewogen doel waarmee verschillende aspecten van ontwikkelingen worden meegenomen. Er wordt niet alleen naar de sport gekeken, maar vooral ook naar andere beleidsterreinen. Hier kan ook veel winst behaald worden, Rotterdam doet dit goed door de Olympische Spelen direct aan andere ontwikkelingen te koppelen.

9.4 Concluderend

Uit bovenstaand stuk kan geconcludeerd worden dat er blijkt dat er een verschil zit tussen de ambitie van VROM, NOC*NSF en Rotterdam die zich richten op de brede ontwikkeling van het land of de stad en aan de andere kant de regering en Amsterdam dit zich puur en alleen richten op de sportambitie. Voor het verschil in de geplande tastbare legacy is het van groot belang dat er duidelijk afgewogen plannen zijn hoe het gehele plan uitgewerkt moet worden. Het uiteindelijke doel moet immers zijn, het land op een

kwalitatief hoger niveau brengen. Niet op elk aspect waar de Olympische Spelen aan kan bijdragen hoeft deze verbetering plaats te vinden, er moet echter wel een duidelijk afgewogen keuze gemaakt worden in welke aspecten er geïnvesteerd wordt met als doel er jaren na de Spelen wat aan te hebben. In de troonrede en nog belangrijker in de Amsterdamse Structuurvisie 2040 is deze keuze echter niet gemaakt. Er wordt alleen gesproken over het doel op het gebied van sport en niet op het gebied van de andere aspecten.

9.5 Ruimtelijke ambitie

Op basis van de acht ambities die NOC*NSF in 2009 heeft opgesteld is er op het gebied van de ruimtelijke ambitie een concretiseringslag gemaakt hoe dit bereikt dient te worden. Dit wordt gedaan aan de hand van het uitwerken van de Olympische Hoofdstructuur en het doortrekken van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) 2020 naar een MIRT 2028. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte staat dat het kabinet van plan is om de MIRT door te trekken naar 2028. Inmiddels wordt er hard gewerkt aan de Olympische Hoofdstructuur (OHS). Deze wordt opgesteld door de minister van I&M naar aanleiding van de het Olympisch Plan 2028 en op verzoek van de Tweede Kamer. *“De Olympische Hoofdstructuur moet namelijk niet alleen de Olympische Spelen van 2028 mogelijk maken, maar tegelijkertijd zorgen voor ruimtelijke legacy”* (I&M, 2011 p.1). Hierin wordt duidelijk beschreven dat het investeren in de toekomst van Nederland op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, economie en sport van groter belang is, omdat er de kans bestaat dat de Spelen niet naar Nederland komen.

Binnen de ruimtelijke ambitie van het Olympische Plan zijn er op dit moment een aantal trajecten die parallel aan elkaar doorlopen om dit duidelijker in kaart te brengen. Het proces dat zich richt op de bereikbaarheid is de ontwikkeling van de OHS. Binnen de OHS heeft de vorming van legacy verschillende rollen. Zo kan het fungeren als kwaliteitsverbetering van heel Nederland. De Spelen kunnen echter ook gebruikt worden als hefboom om de verwezenlijking van de ambities dichterbij te brengen. De kwaliteitsverbetering wordt uitgedrukt in de koppeling aan bestaande projecten en opgaven en deze aanpassen om zo aan de voorwaarden van een bid te voldoen zodat dit ook na de Spelen rendabel blijft.

10. Conclusies

De vraag die aan het begin van deze scriptie gesteld wordt is hoe de Olympische Spelen kunnen bijdragen aan een hoger gebruik van het openbaar vervoer in Nederlandse kandidaat-steden van 2028. Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden zijn daar een aantal subvragen bij gesteld. Deze zullen hier eerst kort besproken worden om vervolgens bovenstaande vraag te beantwoorden.

Om een hoger gebruik van het openbaar vervoer te realiseren is het belangrijk dat het ruimtelijke ordeningsbeleid en het mobiliteitsbeleid goed op elkaar afstemt zijn. Het gebruik van het openbaar vervoer is immers afhankelijk van de inwoners van een bepaald gebied die naar een ander gebied willen/moeten om te recreëren of te werken.

Barcelona, Amsterdam en Londen hebben op verschillende manieren geprobeerd dit voor elkaar te krijgen. Barcelona heeft er bijvoorbeeld voor gekozen om verspreid over de stad vier locaties aan te wijzen waar de ruimtelijke ordening een boost kon gebruiken. Op het gebied van openbaar vervoer heeft Barcelona hier echter geen beleid op ruimtelijke integratie van deze beleidsvelden gevoerd. Op een van de vier locaties is het ruimtelijke beleid wel hand in hand gegaan met mobiliteitsbeleid, maar dan voor het autoverkeer. Hier is dan ook te zien dat dit veruit de succesvolste locatie is. Dit ligt niet alleen aan de integratie, maar dat heeft daar zeker wel een belangrijke rol in gespeeld. Amsterdam heeft hier geprobeerd om dit beter op elkaar aan te sluiten. Door accommodaties langs openbaar vervoer verbindingen te bouwen of door openbaar vervoerverbindingen aan te leggen naar het Olympisch Dorp wordt dit beter met elkaar geïntegreerd. Of dit echt succes had gehad is lastig te zeggen omdat het nooit helemaal uitgevoerd is. Londen is een voorbeeld wat heel veel van de verschillende beleidsvelden integreert. Hier wordt ook een duurzaamheids ideaal bij de ruimtelijke ordening en vervoerplannen getrokken. Hier wordt met behulp van de Spelen een oud industriegebied getransformeerd tot parkachtig woongebied. Omdat het eerst dienstdoet als olympisch gebied wordt er veel geïnvesteerd in openbaar vervoerverbindingen naar het gebied. Een deel hiervan zal hier na de Spelen niet halteren in dit gebied, dat is iets wat de legacy positiever maakt. Daar is hoogstwaarschijnlijk immers geen vraag naar.

Dit alles heeft een legacy voor duurzame openbaar vervoer legacy. Als het op een goede manier wordt ingevuld, zoals dat in Londen, en in mindere mate Amsterdam, gedaan is heeft dit tot gevolg dat het stedelijke openbaar vervoer netwerk wordt uitgebreid op de plekken waar dat nodig is. Als dit gebeurt met openbaar vervoerverbindingen, die na de Spelen gebruikt worden is dit een duurzame openbaar vervoer legacy. Dan wordt er namelijk meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Er is een gebied bijgekomen wat goed verbonden is. Dit heeft tot gevolg dat zowel de mensen die daar wonen als de mensen die daar werken, recreëren, om een andere reden daar moeten zijn daar nu het openbaar vervoer naartoe kunnen. Dit bevordert duurzame mobiliteit.

Met het oog op de Nederlandse kandidatuur is het belangrijk dat er geleerd wordt van voorgaande Spelen. Om hier echt goed van te leren is het belangrijk dat de typologie van de stad past bij die van het soort openbaar vervoersysteem. Op basis daarvan kan er gekeken worden naar de ingrepen waarmee het meeste succes kan worden bereikt. Daarbij is er ook gekeken naar algemene lessen van Spelen die in deze scriptie niet meegenomen zijn,

om daar dan zoveel mogelijk van te leren. Hier zijn een aantal aspecten waar de Nederlandse kandidaat-steden van kunnen leren. Zo gaat het bijvoorbeeld om het aanbieden van gratis openbaar vervoer voor mensen met tickets, het verspreiden van de accommodaties, het gebruik maken van 'live events', het openbaar vervoernetwerk renoveren en uitbreiden waar dit nodig is, maar ook zorgen voor duurzame investeringen en het vergroten van de robuustheid van het netwerk.

Met al deze antwoorden kan vervolgens ook beantwoordt worden op welke manier de Olympische Spelen kunnen bijdragen aan een hoger gebruik van het openbaar vervoer in de Nederlandse kandidaat-steden voor 2028. Om dit te realiseren is het allereerst van essentieel belang dat er plannen voor de komende 30 of 40 jaar gemaakt worden waarbinnen de Olympische Spelen ingepast kunnen worden. Hierbij kan het dus ook zo zijn dat eigenlijk geen ruimte is binnen de plannen om dit dermate om te buigen dat de Spelen hierbinnen passen. De Spelen passen binnen de bestaande plannen als er gebieden zijn die geherstructureerd moeten worden, als daar openbaar vervoer verbindingen naartoe aangelegd moeten en vooral als er voor de periode na afloop van de Spelen een bestemming voor deze gebieden is. De Olympische Spelen zelf zijn namelijk geen bestemming. Het is een gebruik voor drie weken en daarna trekt het complete olympische circus weg en is er geen bestemming. Deze legacy is van essentieel belang, zowel voor de investeringen die er gedaan worden, voor het draagvlak in de stad, maar ook voor het IOC. Dat wil namelijk geen naam hebben dat het zorgt voor verspilling van geld, het achterlaten van gebieden zonder bestemming en het leegtrekken van steden en belastingbetalers. De bestemming moet dus gegarandeerd zijn. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de Nederlandse steden.

Het is vooral belangrijk om niet de eerdere Olympische Spelen proberen te kopiëren en daarmee de Spelen binnen te halen. Het is belangrijk dat Nederland, welke stad het uiteindelijk ook wordt, een innovatief idee laat zien. Iets wat nog niet eerder vertoond is. Dit is waar Nederland goed in wil zijn en is, dit moet dan op het moment van een Olympische Spelen tentoongesteld worden aan de wereld. Daarnaast is duidelijk te zien dat er in de verschillende periodes verschillende soorten Olympische Spelen zijn georganiseerd. Hierbij moet Nederland innovatief zijn en een nieuw tijdperk aanboren waarna het in de volgende decennia als voorbeeld voor andere kandidaat-steden dient. Dan wordt er geleerd van Barcelona en heeft de stad het meest mogelijke profijt van.

Op basis van deze bevindingen heeft Amsterdam eigenlijk geen goede locatie op het gebied van ruimtelijke ordening en bereikbaarheid voor het organiseren van de Spelen. De locatie van het Westelijk Havengebied is op dit moment te slecht ontsloten dat er een heleboel nodig is om dit op olympisch niveau te krijgen. Hierbij is alleen het doortrekken van de metro met één of twee haltes niet voldoende. Dan moet dit minimaal doorgetrokken worden naar het Centraal Station of aangesloten worden op metrostation Johan van Hasseltsweg in Amsterdam Noord. Daarnaast levert dit een gebied een groot probleem op wat betreft de ondernemers die op dit moment zitten. Zo heeft de Gemeente Amsterdam toegezegd dat deze in ieder geval tot 2029 met rust gelaten zullen worden. Het uitkopen van deze bedrijven lijkt geen reële optie vanwege de enorme kosten die daarmee gepaard gaan.

De locatie op de Zuidas die wordt voorgesteld door de Gemeente Amsterdam is vanuit bereikbaarheidsoogpunt een goede locatie. Met Station Zuid in het gebied en Station Bijlmer ArenA en Schiphol zeer dichtbij is het op gebied van

landelijk en internationaal openbaar vervoer goed bereikbaar. Daarnaast is de Zuidas goed bereikbaar met de metro en tram om Amsterdam in te kunnen. Een groot nadeel bij deze locatie is echter dat de realisatie van het 'dokmodel' hierbij naar mijn idee van essentieel belang is. Als dit gerealiseerd is ontstaat de ruimte voor een olympische dorp en een perscentrum. Op dit moment is daar anders namelijk geen geschikte locatie voor binnen de huidige contouren. Dit zou eventueel wel kunnen in een van de groene zones aan de zuidkant van Amsterdam, maar dit gaat ten kosten van het draagvlak onder de bevolking. Als het 'dokmodel' gerealiseerd moet worden gaat dit echter enorm veel geld kosten. De grond is namelijk nu al enorm duur en door de bouw van het dok wordt deze nog duurder, deze investeringen moeten immers terugverdiend worden. In Amsterdam is namelijk op dit moment geen goedkope locatie om een nieuwe woonwijk te ontwikkelen die daarvoor tijdelijk als olympisch dorp kan dienen. Zoals dit in 1992 wel mogelijk was met Sloten wordt dat nu vrij lastig.

Daarentegen heeft Rotterdam een perfecte locatie met daarbij een goed openbaar vervoersysteem. Zo kan de Nieuwe Kuip (welke in 2018 klaar moet zijn) dienen als Olympische Stadion, kan er daarnaast ook nog gebruik gemaakt worden van de huidige Kuip. Met het huidige stelsel van metro en tramverbindingen, aangevuld met de nieuw te bouwen metrolijn tussen Kralingse Zoom en Zuidplein (gereed in 2020 of 2021) heeft Rotterdam een goed netwerk (RTV Rijmond, 2010). Dit heeft als bijkomend voordeel dat deze lijn ook het zwaar belaste traject tussen Zuidplein en Beurs en tussen Beurs en Kralingse Zoom hiermee ontlast wordt. Direct naast het Olympisch Stadion wordt een Intercity station gebouwd waarmee de bezoekers snel het olympisch gebied kunnen bereiken. Voor het olympisch dorp heeft Rotterdam een goede locatie die na de Spelen kan worden ingericht als woongebied. Het gaat hier dan om het project Stadshavens, de Rijn en Maashaven zijn goede locaties die in dezelfde periode ontwikkeld worden en dichtbij het Olympische Stadion liggen.

Met dit plan kan Nederland laten zien waartoe het in staat is en kan Rotterdam met behulp van de Spelen zowel een binnenstedelijk woongebied ontwikkelen als het openbaar vervoernetwerk uitbreiden.

11. Aanbevelingen

In dit laatste hoofdstuk zullen kort een aantal aanbevelingen gegeven worden waarmee Nederland meer kans heeft om de organisatie van de Olympische Spelen binnen te halen. Voor een deel zijn dit aanbevelingen die niet specifiek op de combinatie van ruimtelijke ordening en vervoer van toepassing zijn, maar die wel essentieel zijn. Allereerst is het naar mijn idee een goede discussie om te kijken of er niet eerder besloten kan worden welke stad de Olympische Spelen mag organiseren. Nu gebeurt dat zeven jaar van te voren. Met het oog op infrastructuur plannen is dit vrij kort. Dit is een probleem wat terugkomt bij veel organisatie comités, dus wellicht is het zinvol om hier binnen het IOC een discussie over te voeren. Het OGGI programma wat het IOC heeft opgezet zou voor het analyseren van de legacy langer door moeten lopen. Door dit langer door te laten lopen, of door 10 of 15 jaar naar de Spelen nog een keer te kijken wat er jaren later daadwerkelijk van de gebieden geworden is, wordt er uiteindelijk meer ervaring opgedaan met het vormen van een echte langdurige legacy. Dit is dan weer iets waar de latere gaststeden van kunnen profiteren. Hierbij is het ook belangrijk dat de resultaten openbaar worden.

Verder is het voor Nederland, onafhankelijk van welke stad als gaststad fungeert, van belang dat er wordt benadrukt dat de Olympische Spelen Nederland nodig hebben om de olympische gedachte over de hele wereld bekender te maken. Het is niet zo van belang hoe erg Nederland de Spelen nodig heeft om de plannen te realiseren. Daarnaast is het ook belangrijk dat de plannen op bereikbaarheid van plekken gericht zijn, niet op de persoonlijke mobiliteit van inwoners. Omdat de stedelijke context steeds complexer wordt is het belangrijk om gebieden goed met elkaar te ontsluiten. Als dit op een efficiënte manier wordt ingevuld is er minder noodzaak tot reizen waardoor mensen productiever hun dag kunnen besteden. Daarbij zorgt het voor een duurzamer mobiliteitspatroon.

Op ruimtelijk gebied is het belangrijk de Olympische Spelen geen doel op zich vormen. Het gaat om de plannen voor het jaar 2040. Binnen de periode kunnen de Spelen helpen om alle plannen te realiseren. Het is daarbij belangrijk dat er tijdens de planvorming rekening wordt gehouden met de definitieve bestemming. Dit geldt zowel voor het Olympisch Dorp, maar ook voor de stadions. Hiervoor is het belangrijk dat deze multifunctioneel gebouwd worden en dat er eigenlijk voor elk investering een definitieve bestemming is. Dit kan zijn dat het wordt verplaatst naar elders, maar ook zeker dat bepaalde onderdelen alleen tijdens de Spelen worden gebouwd en daarna worden afgebroken. Dan is het belangrijk dat er voor de achterblijvende, lege plek een bestemming is. Om deze keuze goed te maken is het nodig om goed te onderzoeken wat voor soort accommodaties er nodig zijn. Dit hoeven niet perse sportaccommodaties te zijn, deze accommodaties kunnen ook omgebouwd worden tot congresgebouwen of een verzamelgebouw voor startende ondernemers.

Op het gebied van het vervoer in het algemeen en het openbaar vervoer in het bijzonder is het van belang dat deze plannen goed worden afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen die daarbij horen. Het maakt wat betreft reizigerspotentieel nogal wat uit of er een gebied met 3.000 inwoners, 10.000 inwoners of een industriegebied van 5.000 arbeidsplaatsen verbonden moet worden met het bestaande netwerk. Om dit goed op elkaar af te stemmen is het van groot belang om in de planvorming een gedegen onderzoek naar de benodigdheden van infrastructuur te doen. Als de vraag naar infrastructuur

met redelijke zekerheid te zeggen is, dan kunnen de investeringen op basis daarvan plaatsvinden. Goed onderzoek voorkomt hierbij veel discussie tijdens het verdere planproces.

Nawoord

Deze scriptie heeft als doel om de Bachelor Planologie aan de Universiteit van Amsterdam af te ronden. Daarbij is het niet de bedoeling om alleen naar de resultaten te kijken, maar om ook te kijken naar het verloop van de scriptie.

Het begon met de eerste zes weken van het tweede semester van het collegejaar met het vak M&T3. Hierin was het de bedoeling om de opzet te maken waarna er vervolgens gestart kon worden met de stage en het daadwerkelijke onderzoek. Dit verliep in het begin vrij soepel, met elke paar dagen een vordering in het proces tot een goed onderzoekbare hoofdvraag. Hierbij liet de begeleiding vooral naar het einde wat te wensen over. Maar een week na het einde van de cursus was de opzet van voldoende kwaliteit om een het daadwerkelijk onderzoek te starten.

Dit was daarmee ook de tweede week van de stage. De eerste week bestond hier vooral het zoeken naar informatie omdat de opzet nog niet voldoende was. Hierna verliep de stage goed. Soms met enige moeite welke kant het precies op moest, maar door telkens kleine deadlines te stellen van onderdelen die ik voor een bepaalde tijd af wilde hebben verliep het begin soepel. Later ging dit lastiger omdat er meerdere onderdelen door elkaar liepen en het niet altijd even overzichtelijk was waar precies wat aan moest gebeuren. De trip naar Barcelona was hierin een interessante en leerzame pauze waar in het vervolg van de scriptie veel informatie uit gekomen is.

Na de stage met ruim 4 weken verlengd te hebben bood dit extra tijd om hard door te werken en om de discipline te behouden. Na deze periode was het tijd om de scriptie thuis af te maken. Dit verliep goed, door er minder uren per dag aan te besteden, maar deze uren wel zinvoller te besteden en tussendoor veel na te denken over verbeteringen.

Hierbij wil ik graag een aantal mensen bedanken. Allereerst wil ik de begeleider van de UvA (Thomas Straatemeier) en TransTec Adviseurs (Marc van Deventer) bedanken voor de vele tijd en moeite die beide in mijn scriptie gestoken hebben. Daarnaast wil ik TransTec Adviseurs bedanken voor de beschikbare stageplek en wil ik de mensen bedanken met wie ik een interview heb kunnen afnemen en diegene die mijn conceptversie hebben gelezen om zo uiteindelijk tot een beter resultaat te komen. Het resultaat is een bachelorscriptie waar ik tevreden over ben.

Literatuur

- Alberts, H. (2009) Berlin's Failed Bid to Host the 2000 Summer Olympic Games: Urban Development and the Improvement of Sport Facilities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33 (2): 502-516
- Asensio, J. (2002) Transport Mode Choice by Commuters to Barcelona's CBD. *Urban Studies*, 39 (10): 1881-1895
- Bakker, I. (2009) *Olympic Legacy Development. The Road to success*. Delft: TU Delft
- Banister, D. (2002) *Transport Planning*, 2nd edition. London: Spon.
- Banister, D. (2005) *Unsustainable Transport. City transport in the new century*. Routledge: New York.
- Banister, D. & Berechman, J. (2000) *Transport Investment and Economic Development*. London: UCL Press
- Barcelona Holding Olimpico (1992) *Olympic Barcelona, the renewed city*. Barcelona.
- BBC Sport (2004) *London 2012 Venue: Olympic Zone* [Online]
<http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/olympics_2004/olympics_2012/3224287.stm> (geraadpleegd op 26 juni 2011)
- BBC (2005) *London plan at-a-glance* [Online]
<http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/other_sports/olympics_2012/4025027.stm> (geraadpleegd op 24 juni 2011)
- BBC (2011) *London 2012 Olympics 'to miss renewable energy target'* [Online]
<<http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-13034546>> (geraadpleegd op 22 juni 2011)
- Blakeley, G. (2005) Local Governance and Local Democracy: The Barcelona Model. *Local Government Studies*, vol. 31, no. 2, p. 149-165.
- Breaking Travel News (2011) *Transport infrastructure for London 2012 'completed'*. [Online]
<<http://www.breakingtravelnews.com/news/article/transport-infrastructure-for-london-2012-completed/>> (geraadpleegd op 27 juni 2011)
- Blanco, I. (2009) Does a 'Barcelona Model' Really Exist? Periods, Territories and Actors in the Process of Urban Transformation. *Local Government Studies*, 35 (3): 355-369
- Brunet, F. (1995) An Economic Analysis of the Barcelona '92 Olympic Games: Resources, Financing and Impact, in *'The Keys of success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona '92'* edited by Moragas de Spà, M. & Botella, M. Bellaterra, Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona
- Bryman (2008) *Social Research Methods*. Third edition. Oxford: Oxford university Press.
- Cashman, R. (2005) *The Bitter-Sweet Awakening: The Legacy of the Sydney 2000 Olympic Games*. Sydney, Walla Walla Press

Cervero, R. (2001) Integration of Urban Transport and Urban Planning, in 'The Challenge of urban Government: Policies and Practices', edited by Freire, M. & Stren, R. Washington, DC, The World Bank Institute, pp 407-427.

Chalip, L. (2000) *Leveraging the Sydney Olympics for Tourism*. Barcelona : Centre d'Estudis Olímpics (UAB)

Coaffee, J. (2007) Urban regeneration and renewal, in 'City Agendas, Planning and the World's Games, 1896 to the Present', edited by Gold, J. & Gold M. London, Routledge, pp 150-162.

Davis, J. & Thornley, A. (2010) Urban Regeneration for the London 2012 Olympics: Issue of land acquisition and legacy. *City, Culture and Society*, 2010: 89-98

DCMS (2007) *Our Promises for 2012. How the UK will benefit from the Olympic Games and Paralympic Games*. London: Department for Culture, Media and Sport.

EEA (2001), *Traffic noise exposure and annoyance*. Copenhagen: European Economic Area

Eurostat (2011) *Population and living conditions in Urban Audit cities, larger urban zone (LUZ)* [Online]
<<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00080&plugin=1>> (geraadpleegd op 27 juni 2011)

Faber Maunsell (2004) Commonwealth Games Benefits Study. Final Report. Warrington.

Flyvbjerg, B., Holm, M., Buhl, S. (2002) Underestimating Costs in Public Works Projects. Error or Lie? *Journal of the American Planning Association*, 68 (3): 279-295.

Flyvbjerg, B. (2007) Policy and Planning for Large-Infrastructure Projects: Problems, Causes, Cures. *Environment & Planning*, 34: 578-597.

Forbes (2008) *World's Most Economically Powerful Cities* [Online]
<http://www.forbes.com/2008/07/15/economic-growth-gdp-biz-cx_jz_0715powercities.html> (geraadpleegd op 27 juni 2011)

Furrer, P. (2002) Sustainable Olympic Games, A dream or reality? *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XII, Volume 7 (4)

Gemeente Amsterdam (1984) *Olympische Spelen Amsterdam 1992*. Amsterdam

Gemeente Amsterdam (2010) *Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch Sterk en Duurzaam*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening

Gerring, J. (2004) What is a case study and what is it good for? *American Political Science Review*, Vol. 98 (2): 341-354

GLA (2008) *Numbers of International students in London continues to growth* [Online] <http://www.london.gov.uk/media/press_releases_mayoral/number-international-students-london-continues-grow> (geraadpleegd op 26 juni 2011)

GLA (2009) *By the river*. London: Greater London Authority.

GLA (2010) *London Assembly* (Plenary) meeting. 8 december 2010, London

- GLA (2011) *Clearing the hurdles: transport for the 2012 Olympic and Paralympic Games*. London: Greater London Authority.
- Gratton, C. & Preuss, H. (2008) Maximizing Olympic Impacts by Building Up Legacies. *International Journal of History of Sport*, 25 (14): 1922-1938
- Gold, J. & Gold, M (2010) *Olympic Cities: City Agendas, Planning, and the World's Games, 1896-2016*. London: Routledge
- Güler, G. & Holden, R. (2010) *Olympics legacy: The London Olympics 2012*.
- Hall, P. (1980) *Great Planning Disasters*. Los Angeles: University of California Press.
- Hass-Klaus, C. & Crampton, G. (2002) Future of Urban Transport: Learning from Success and Weakness: Light Rail. *Environmental and Transport Planning*
- Inside the Games (2010) *IOC still has fears over traffic for London 2012* [Online] <<http://www.insidethegames.biz/olympics/summer-olympics/london-2012-news/10371-exclusive-ioc-still-have-fears-over-traffic-for-london-2012> > (geraadpleegd op 25 juni 2011)
- IOC (2006) 2014 Candidate Procedure and Questionnaire. Lausanne: International Olympic Committee
- IOC (2010) *Factsheet Legacies of the games. Update January 2010*. Lausanne, Switzerland: International Olympic Committee
- IOC (2010b) *Olympic Games: Legacies and Impacts*. Olympic Studies Centre. Lausanne, Switzerland: International Olympic Committee
- IOC (2011a) *Olympic Games Athens 1896* [Online] <<http://www.olympic.org/athens-1896-summer-olympics>> (geraadpleegd op 7 februari 2011)
- IOC (2011b) *Olympic Games Beijing 2008* [Online] <<http://www.olympic.org/beijing-2008-summer-olympics>> (geraadpleegd op 7 februari 2011)
- IUCN (1980) *World Conservation Strategy: living resources conservation for sustainable development*. Gland: International Union for the Conservation of Nature
- Jacobs, G. & Aeron-Thomas, A. (2000), *A review of global road accident fatalities*.
- Kennedy, C., Miller, E., Shalaby, A., Maclean, H. & Coleman, J (2005) The Four Pillars of Sustainable Urban Transportation. *Transport Reviews*, 25 (4): 393-414
- LOCOG (2009) *Sustainability Plan. Towards a one planet 2012*. London: London Organizing Committee of the Olympic Games and Paralympic Games.
- London 2012 (2009) *New biodiversity plan sets out future for Olympic Park wildlife* [Online] <http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/olympics_2004/olympics_2012/3224287.stm> (geraadpleegd op 23 juni 2011)
- Maddison, D., Pearce, D., Johansson, O., Calthorp, E., Litman, T. & Verhoef E. (1996) *The True Costs of Road Transport*. London: Earthscan.
- Marschall, T. (2004) *Transforming Barcelona*. Routledge, London.

Meyer, H. (1996) *De stad en de haven, stedenbouw als culturele opgave in Londen, Barcelona, New York en Parijs: veranderende relaties tussen stedelijke openbare ruimte en grootschalige infrastructuur*. Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel.

OECD (2002) *Governance for Sustainable Development: Five OECD Case Studies* Washington, DC: Organisation for Economic Co-operation and Development

OECD/IFT (2008) *The Environmental Impacts of Increased International Road and Freight Transport*. Delft: Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum

ODA (2009) *Transport Plan for the London 2012 Olympic and Paralympic Games* (second edition) London: Olympic Delivery Authority

ODA (2010) *London 2012 Transport – on track*. London: Olympic Delivery Authority

OPLC (2011) *The future of the park* [Online]
<<http://www.legacycompany.co.uk/legacy-plans/>> (geraadpleegd op 28 juni 2011)

Rahmann, B., Weber, W., Groening, Y., Kurscheidt, M., Napp, H. & Pauli, M. (1998) *Soziooekonomische Analyse der Fußball-WM 2006 in Deutschland*.

Raschke, W. (1988) *The Archaeology of the Olympics: The Olympics and other festivals in antiquity*. University of Wisconsin Press: Madison

Roberts & Sykes (2000) *Urban Regeneration and Renwal: A Handbook*. London: Sage.

RTV Rijnmond (2010) Nieuwe metrolijn Rotterdam kost 2.2 miljard [Online]
<<http://www.rijnmond.nl/Homepage/Nieuws?view=/News%2FDefault%2F2010%2Fjanuari%2FNieuwe%20metrolijn%20Rotterdam%20kost%202%202%20miljard>> (geraadpleegd op 27-07-2011)

Salet, W. (2008) Rethinking Urban Projects: Experiences in Europe. *Urban Studies*, vol. 45, no. 11, p. 2343-2363.

Stadsnieuws (1986) *Olympische Spelen 1992: Vrijdag 17 oktober is de dag*. Amsterdam

Symposium TU Delft (2010) *Civiel Draagt de Vlam*, 9 december 2010.

TfL (z.j.) *Cable Car* [Online]
<<http://www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/15959.aspx>> (geraadpleegd op 28 juni 2011) Transport for London

Truño, E. (1995) Barcelona City of Sport. in *'The Keys of success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona '92'* edited by Moragas de Spà, M. & Botella, M. Bellaterra, Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona

UK Parlement (2010) *Culture, Media and Sport Select Committee meeting*. 21 december 2010, London

UvA (2010) *Modulehandleiding 3P1 Methoden en Technieken, Semester 2, blok 4*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, Faculteit der Maatschappij- en Gedragwetenschappen, Sociale Wetenschappen.

VPRO (2008) *Andere Tijden: De vlam in Amsterdam*. Uitgezonden op 13 november 2008. Vrijzinnig Protestantse Radio Omroep

Vrijaldenhoven, T. (2007) *Reaching Beyond the Gold: The impacts of global events on urban development*. 010 Publishers, Rotterdam

VROM, NOC*NSF, Twynstra & Gudde en Nieuwe Gracht (2008) *Schetsboek, Ruimte voor Olympische plannen*. Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Wall Street Journal (2011) *Delta Expects New Slots to Foster Growth at Heathrow Airport* [Online] <<http://online.wsj.com/article/BT-CO-20110223-710213.html>> (geraadpleegd op 25 juni 2011)

Wee, B. van & Dijst, M. (2002) *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho

Wikipedia (2009) Ildefons Cerdà [Online]
<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Barcelona_plano.jpg>
(geraadpleegd op 24 juni 2011)

Wikipedia (2011) Sloterparkbad [Online]
<<http://nl.wikipedia.org/wiki/Sloterparkbad>> (geraadpleegd op 12 mei 2011)

WHO (2000) *Youth and Road Safety*. Geneve: World Health Organization

WCED (1987) *Our Common Future*. Oxford: World Commission on Environment and Development

WBCSD (2004) *Mobility 2030: Meeting the Challenges to Sustainability*. Geneve: World Business Council for Sustainable Development

Bijlagen

Bijlage 1: Definitie Duurzaamheid

Er worden verschillende definities aangehouden voor duurzame ontwikkeling, het gaat te ver om deze verschillende definities hier te behandelen. De definitie die gebruikt wordt in dit onderzoek is die van het Brundlandt Report: 'A sustainable condition for this planet is one in which where is a stability for both social and physical systems, achieved through meeting the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs' (WCED, 1987: 43). Het is belangrijk om deze abstracte definitie duidelijker te krijgen om het te kunnen toepassen op specifieke gevallen. Om dit te doen worden alle duurzaamheids vraagstukken onderverdeeld in drie verschillende ontwikkelingsrichtingen:

- Economische ontwikkeling: heeft te maken met economische groei en hoe dit uitwerkt op de welvaart in verschillende landen.
- Sociale ontwikkeling: gaat over het distributievraagstuk, de welvaart verdeeld tussen landen en over de ruimte.
- Milieu ontwikkeling: gaat om de bescherming van het milieu, op het gebied van de verdeling van de huidige voorraden (intra-generationeel) en om het verbruik ten opzichte van de volgende generaties (inter-generationeel).

Het is hierbij noodzakelijk om deze drie onderdelen in samenhang met elkaar te zien. Deze richtingen kunnen niet afzonderlijk van elkaar functioneren en deels is het van belang ze in relatie tot elkaar te benoemen.

Bijlage 2: Principes duurzaam vervoer

De huidige trends in het vervoer en de groeiende afhankelijkheid van de auto zorgen voor een grote uitdaging in de duurzame ontwikkeling. Daaruit voortvloeiend komen 10 principes van duurzaam vervoer. De eerste 7 factoren zijn essentieel als het vervoer bij wil dragen aan duurzame ontwikkeling. De laatste drie zijn factoren die veranderd zijn door de invloed van het vervoer (Banister, 2005):

1. De congestie in veel stedelijke gebieden stijgt in duur en intensiteit. Mensen leggen grotere afstanden op regelmatigere basis af.
2. Stijging van luchtverontreiniging zorgt ervoor dat veel steden niet voldoen aan de eisen die gesteld worden door de Wereld Gezondheids Organisatie (WHO). Dit heeft effecten op de gezondheid, het zicht, het beschadigd gebouwen en de lokale ecologie. Het zorgt dus voor een daling van de kwaliteit van het stedelijke leven.
3. Geluidshinder van het verkeer heeft effecten op het stedelijke leven. Meer dan 30 procent van de bevolking in Europa wordt blootgesteld aan een te hoog geluidsniveau (EEA, 2001).
4. Onveiligheid op de weg is een belangrijk probleem. Wereldwijd zorgt dit voor 1.260.000 doden en vele miljoenen gewonden per jaar (WHO, 2000). Dit is vervolgens tegengesproken door Jacobs & Aaron-Thomas (2000). Zij houden het op 750.000-880.000 doden en tussen de 23 en 34 miljoen gewonden per jaar. Deze hoge kosten worden relatief makkelijk geaccepteerd door de bevolking.
5. Degradatie van stedelijke landschappen door het bouwen van nieuwe wegen en spoorlijnen, het slopen van historische gebouwen en het verdwijnen van open ruimte.
6. Het ruimtegebruik van verkeer zorgt voor barrières door geparkeerde auto's voor voetgangers en fietsers, de barrièrewerking van infrastructuurlijnen. Het zorgt voor een verdeling van gemeenschappen.
7. Opwarming van de aarde door het gebruik van fossiele brandstoffen. 36 procent van de CO₂ uitstoot is afkomstig van verkeer en dit blijft zowel relatief als absoluut stijgen (OECD/IFT, 2008).

Daarnaast heeft vervoer ook gezorgd voor veranderingen in de stad. Hierbij moet er gedacht worden aan de decentralisatie van de steden, ontwikkelingen rond snelweglocaties, globalisatie en verhuizing van industrieën. Decentralisatie van de steden resulteert in langere afstanden, verder van elkaar verwijderde activiteiten. Dit gaat ten kosten gaat van het openbaar vervoer. De ontwikkeling van snelweglocaties heeft ervoor gezorgd dat veel bedrijven alleen nog maar met de auto bereikbaar zijn, de dichtheden worden hierbij zo laag dat openbaar vervoer niet meer rendabel is.

Bijlage 3: Tramverbindingen Amsterdam '92

De tramverbindingen liepen als radiale vanuit de binnenstad naar de verschillende wijken buiten de stad.

- Tram 13 voor de verbinding van het centrum naar het zwembad, aangevuld met tram 7 vanaf het Mercatorplein;
- Tram 17 voor de verbinding van het centrum naar Osdorp
- Tram 16 voor de verbinding naar het oude Olympisch Stadion zou worden via een tunnel onder de Schinkel doorgetrokken worden naar het persdorp en Olympische Dorp
- Tram 24 voor de verbinding naar het oude Olympisch Stadion, door naar de Sporthallen Zuid en het VU medisch centrum
- De Museumtramlijn voor de verbinding vanaf het oude Olympisch Stadion via de Sporthallen Zuid naar het Amsterdamse Bos met de roei/kano baan en het hockeystadion. Vanaf deze lijn zou er overgestapt kunnen worden ter hoogte van het metrostation Amstelveenseweg op de metro en aan het begin van de lijn op tram 16
- Tram 5 voor de verbinding van het centrum naar Station Zuid en het perscentrum bij de Vrij Universiteit
- Tram 25 en 4 zouden zorgen voor de verbindingen tussen het Station RAI en de binnenstad/Amstelstation. Tram 4 zou worden doorgetrokken tot in Buitenveldert.

Tram 3/14 zorgen voor de tangente verbinding rondom de grachtengordel zodat niet iedereen via Centraal Station hoeft te reizen.

Bijlage 4: geplande fysieke verbeteringen openbaar vervoersysteem Londen.

Update april 2011

Mode	Details of scheme (anticipated completion date)	Progress (new completion date)
Tube	Jubilee line upgrade (2009) Central line (2011) Northern line upgrade (2012) Extend Piccadilly line to Terminal 5 (2008) East London line Phase 1 (2010)	Delayed (2011) Completed signalling (2006) Delayed (2014) Completed Completed
Rail	Channel Tunnel Rail Link (2007) Great Eastern line (2009) London to Southend line (2006) West Anglia lines (2006) North London line (2011) Heathrow Express to terminal 5 (2008) London to Weymouth line (2006)	Completed Completed Completed Completed Completed Completed Completed
DLR	Upgrade entire network (2011) Extension to City Airport (2005) Extension to Woolwich Arsenal (2009)	Ongoing Completed Completed
Stations	Stratford International (2007) Ebbsfleet International (2007) King's Cross/St Pancras Int. (2007) including two new ticket halls in Tube station (2010) Stratford Regional (2010) Woolwich Arsenal (2009) West Ham (2011) Wembley Park (2006) Southfields station (2010) Green Park station (2011)	Completed Completed Completed Completed Completed Ongoing Completed Completed Ongoing
Bus	East London transit (2006)	Completed
River	Improvements to Greenwich Pier (2011) Improvements to Tower Pier (2012)	Ongoing Ongoing

(GLA, 2011)

Bijlage 5: Afwegingskader Olympische infrastructuur ontwikkeling

De ontwikkeling van legacy op het gebied van openbaar vervoer heeft als doel om de stad in de jaren na de Olympische Spelen te dienen. Hierbij ligt de focus op 2040 en wordt er vanuit dat moment teruggerekend naar 2028, het moment van de Spelen. Het is van groot belang dat er wordt voorkomen dat er met de investeringen een enorme overcapaciteit ontstaat in de jaren na de Spelen, maar hierbij moet er ook voorkomen worden dat er tijdens de Spelen een ondercapaciteit is. Door dit van te voren goed te bekijken kunnen investeringen efficiënter gebruikt, en daarmee verminderd worden. Dit is gericht op een organisatie van een Nederlandse Olympische Spelen. Hierin zijn de context en de ruimtelijke en ruimtelijk economische kenmerken meegenomen.

Een algemeen aspect hierbij is de beeldvorming die de Olympische Spelen achterlaat in een stad op het gebied van openbaar vervoer. Als er gewerkt wordt met louter tijdelijke maatregelen komt dit terug in het beeld dat toeristen van een stad hebben. De ingrepen die hier beoordeeld worden zijn alleen ingrepen die in de stedelijke context van belang zijn. Het gaat hierbij dus niet om regionale of landelijke verbeteringen op het gebied van spoorwegcapaciteit of het aanleggen van een nieuw vliegveld. Het wordt beperkt tot stedelijk openbaar vervoer.

Deze toetsingsfactoren zijn onder te verdelen in een drietal thema's: het voorkomen van overcapaciteit, de balans tussen een specifieke locatie en het meeleven van het complete feest en het investeren in de toekomst.

1. Sterk cluster Olympisch Park: Dit is een belangrijk aspect voor het voorkomen van overcapaciteit
 - i. Indien op loopafstand van een goed bereikbare locatie, is het mogelijk om het Olympisch Park te clusteren. Dit kan bereikt worden via meerdere (tijdelijke) stations. Dan blijft op het gebied van legacy alleen het probleem van de stadions over, deze kunnen namelijk niet allemaal gevuld worden op de desbetreffende locatie. Voor de infrastructuur levert niet zo veel legacy op omdat een tijdelijk NS station en mogelijk wat tram/bus verbindingen vanuit de rest van de stad voldoende zullen zijn. Dit zorgt dus ook voor het voorkomen van een negatieve legacy.
2. Gratis openbaar vervoer: onafhankelijk van de voor of nadelen die dit biedt op het gebied van infrastructuur legacy levert dit een enorme kostenpost op omdat er op veel momenten met een maximale capaciteit gereden moet worden terwijl daar geen opbrengsten tegenover staan. Een mogelijkheid hiervoor is wel om tegen een gereduceerde prijs een dagkaart aan te bieden aan de reizigers. Dat scheelt in moeilijkheden met verschillende kaartjes en zorgt voor een financiële stimulans om het openbaar vervoer moet gebruiken. Hierbij gaat het ook het voorkomen van overcapaciteit. Zo steeg het treinverkeer in Sydney in 2 weken van 14 naar 29,5 miljoen reizigers per week.

- i. Ter vermindering van wegverkeer/parkeer ruimte. IOC stelt de eis van meer dan 20.000 parkeerplaatsen. Als dit verminderd kan worden is dit positief voor de legacy. Het voorkomt meer gebruik van de auto na de Spelen en het voorkomt verrommeling in het geval van tijdelijke parkeerplaatsen.
 - ii. Ten behoeve van mobiliteit Olympisch personeel/vrijwilligers. De mensen die werkzaam zijn ten tijden van de Olympische Spelen hebben ten opzichte van de toeschouwers een meer gespreid mobiliteitspatroon waardoor deze vrijwilligers en werknemers aan het begin van het eind van de piekmomenten gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor het reguleren van het mobiliteitspatroon van deze mensen is het zinvol om deze mensen van het openbaar vervoer gebruik te laten maken.
 - iii. Ten behoeve van toeschouwers. Het is niet zinvol voor de legacy om alle toeschouwers gratis met het openbaar vervoer te laten rijden omdat het weliswaar zorgt voor extra reizigers maar dat het niet zal zorgen voor kwalitatieve reizigers. Er zullen veel mensen gebruik maken van het openbaar vervoer die geen echte reisbehoefte hebben en daarmee zal dit zorgen voor onnodig extra reizigers. Dit kan met een goede invulling uitdraaien op een positieve legacy. Als de reizigers tijdens de Olympische Spelen goed vervoerd worden en daarmee het openbaar vervoer ontdekken, kan dit leiden tot een ontdekking van het openbaar vervoer voor deze reizigers. Dit kan op de lange termijn nieuwe reizigers opleveren. Een tussenvorm hierin is het aanbieden van gratis openbaar vervoer voor toeschouwers die een ticket hebben. Dus op de dag dat je naar een wedstrijd gaat kan je gratis met het openbaar vervoer.
- 3. Live events om verkeersstromen te spreiden: Dit is een belangrijk punt in de balans tussen de locatie en het meeleven van het feest. De grote schermen die nodig zijn om alles zichtbaar te maken kunnen relatief eenvoudig gehuurd worden. Nederland heeft hier goede ervaringen mee met het WK voetbal in 2010 in Zuid Afrika. Enig punt van twijfel is hier dat niet elke sport zich leent voor een grootschalig aantal toeschouwers. Hiervoor is Londen een belangrijk moment, dit kan namelijk als perfect voorbeeld dienen om te kijken is hoeverre dit bruikbaar is voor een Olympische Spelen.
 - i. Verspreiding van stedelijke druk. Dit is een zinvolle maatregel om de drukte te spreiden over de stad en de regio. Door op grote pleinen als het Museumplein of naast de Erasmusbrug grote schermen neer te zetten zorgt dit voor minder verkeer van en naar de accommodaties. Dit heeft een positief effect op de legacy. Daarnaast zorgen deze voorzieningen verspreid over verschillende steden voor minder permanente investeringen. De schermen zijn immers tijdelijk en zorgen dus niet voor een negatieve exploitatie in de jaren na de Spelen. Het vervoersysteem naar de locatie is over het algemeen lokaal, het overgrote deel van deze toeschouwers zal in de desbetreffende stad verblijven. Dit zal echter alleen werken bij bepaalde sporten waar grote

massa's mensen op af komen. Dit zijn echter ook de sporten waar zich een probleem voor zal doen met de vervoerscapaciteit.

4. Vervoersysteem renovatie: Dit is een belangrijk aspect als investering in de toekomst. In Athene heeft men dit gebruikt om de oudste Griekse spoorlijn, die van Piraeus naar Omonia en Kifissia, op te knappen voor het gebruik tijdens de Olympische Spelen. Deze diagonale spoorlijn die deel uitmaakte van het Olympisch Masterplan onderging een totale metamorfose om zowel de capaciteit als de veiligheid te verbeteren. Ook zijn er 23 stations geüpgrade aan de moderne normen.
 - i. Moderniseren/uitbreiden stations. Voor stations die tijdens de Spelen grote aantallen reizigers te verwerken krijgen is het een reële optie om het station, de perrons en de hal te moderniseren en daarmee ook in staat stellen om meer reizigers te verwerken. Hierbij kan er gedacht worden aan een extra perronspoor, extra brede trappen, een extra trap, een extra loopbrug waarmee de stations tunnel ontlast wordt. Hierbij kan er voor een gedeelte aan tijdelijke oplossingen gedacht worden, waardoor er na de Spelen geen negatieve legacy overblijft. Dit kost echter relatief veel geld en levert relatief weinig op.
5. Vervoerinfrastructuur uitbreiding en nieuwe ontwikkeling: voorkomen van overcapaciteit na de Spelen en ondercapaciteit tijdens de Spelen.
 - i. Nieuwe stedelijke spoorlijn(en). Dit is alleen zinvol voor verbindingen waar voor 2030 verwacht wordt dat er een uitbreiding van de capaciteit nodig is. Hierbij kan er ook gedacht worden aan een spoorverdubbeling of extra verbindingsboog, maar dan ook alleen als het noodzakelijk is zonder de Olympische Spelen. Het gaat hier wel echt om spoorverbindingen binnen de stad.
 - ii. Nieuwe metrolijn(en). Hiervoor geldt op hoofdlijnen hetzelfde als voor spoorlijnen. Bijkomend probleem hierbij is echter dat aanleggen van een metro, zeker ondergronds, meer tijd kost dan de periode tussen de toewijzing en het plaatsvinden van de Spelen. In zeven jaar is dit over het algemeen niet aan te leggen. Dan is het dus noodzakelijk dat er voor het definitieve besluit van het IOC al een politieke beslissing genomen is, waarmee er dus geen sprake meer is van een 'Olympische metrolijn'. Dan is het metrolijn die net voor de Spelen geopend is.
 - iii. Nieuwe tramlijn(en). Ook hierbij geldt dat het ook zonder een Olympische Spelen zinvol moet zijn om dit aan te leggen. De kosten hiervoor zijn minder dan voor een metro of trein verbinding maar ook hier geldt dat het zinloos is om een dergelijke investering alleen voor de Spelen te doen. Ook hier speelt de beschikbare tijd een belangrijke rol.
6. Duurzaamheid: investeren in de toekomst. Dit is iets wat tijdens de Spelen van Londen voor het eerst een serieuze kwestie is. Voor de bereikbaarheid van de Olympische locaties is het van groot belang dat toeschouwers zo veel mogelijk met het openbaar vervoer komen.

- i. Concurrentiepositie openbaar vervoer ten opzichte van auto. Het is van belang om een duurzaamheids slag te slaan op het gebied van vervoer. Hierbij is het belangrijk dat er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en minder van de auto. Als de Olympische Spelen hier aan zouden kunnen bijdragen kan dit een goede legacy opleveren waar het land wat aan heeft. Dit is meetbaar te maken door de verhouding reiskilometers auto/openbaar vervoer te bekijken van verschillende momenten.
- 7. Robuustheid netwerk: Voor de robuustheid van het netwerk, zowel tijdens als na de Spelen is het van belang dat als er ergens een calamiteit plaatsvindt het niet tot grote problemen leidt. Investeren in de toekomst
 - i. Aanleg vrije bus/tram banen. Het aanleggen van extra vrije bus/trambanen kan hier aan bijdragen. Dit zorgt voor meer betrouwbaarheid in de dienstregelingen van de bussen en trams. In grote delen van Amsterdam is dit echter al het geval, op veel cruciale punten is hier echter nog wat te winnen.
 - ii. Afsluiting binnenstad autoverkeer. Met behulp van een tijdelijke maatregel als deze kan er voor gezorgd worden dat voetgangers en het openbaar vervoer meer ruimte krijgen tijdens de Olympische Spelen. Dit zorgt voor extra gebruik van het openbaar vervoer tijdens de Spelen, maar zorgt voor de bewoners van de binnenstad voor extra overlast. Zij hebben immers meer moeite om met hun auto de binnenstad in kunnen. Zij kunnen echter wel naar huis.
 - iii. Onafhankelijkheid verschillende vervoersystemen. Door lijnen te ontvlechten, zowel metro als tram, ontstaat er niet direct een opstopping voor de lijnen die ook gebruik maken van deze infrastructuur. Voor bussen is geen probleem omdat die eenvoudig kunnen uitwijken naar de rijbaan. Deze ontvlechting kan een tijdelijke maatregel zijn, omdat het wel zorgt voor meer overstappen voor de reizigers. Het kan er tijdens de Spelen wel voor zorgen dat er minder kans op uitval is. Een andere mogelijkheid die meer van permanente aard is, is het aanleggen van extra inhaalsporen (metro), extra wissels (metro, tram) en wat extra verbindingsbogen (tram) waardoor er meer van baan gewisseld kan worden als dat nodig is en waardoor er meer mogelijkheden zijn om tijdens problemen een andere route te rijden. De tijdelijke maatregelen hebben geen echte legacy, de aanleg van inhaalsporen of extra wissels wel. Dit kan zorgen voor een positieve legacy als er na de Spelen behoefte blijft aan deze extra mogelijkheden. Het kan echter ook voor een negatieve legacy zorgen omdat al deze investeringen onderhoud behoevend zijn in de periode na de Spelen. Het is dus van groot belang dat er in de planvorming wordt gekeken naar het uiteindelijke nut en noodzaak.

Bijlage 6: De acht ambities van NOC*NSF

De acht ambities die NOC*NSF benoemd zijn (NOC*NSF, 2009):

1. Topsport. Zorgt voor rolmodellen en nationale trots waarmee het de belangen van de topsporter zelf overstijgt. Ons topsportklimaat loopt achter bij landen waarmee op andere gebieden geconcentreerd wordt, en moet in 2016 ingelopen zijn. Hier begint immers de Olympische ambitie.
2. Breedtesport. Goed voor de gezondheid van de hele bevolking en een beter begrip van sport. Daarnaast is breedtesport de basis van topsport omdat iedere topsporter als recreant begint.
3. Sociaal-maatschappelijk. Iedereen laten winnen door iedereen te laten meedoen. Ondernemende mensen de ruimte geven en op die manier een sociaal klimaat ontwikkelen waarbij iedereen iets bijdraagt aan de maatschappij.
4. Welzijn. Het hebben van een gezonder bevolking die fit is met minder mensen met overgewicht. Iedereen heeft gezondere voeding en voldoende beweging.
5. Economie. Nederland is erg afhankelijk van het buitenland. Het is belangrijk ons bekend te maken als een sportief land wat goed een evenement kan organiseren. Dit zorgt uiteindelijk voor een beter beeld van Nederland waarna er meer geld verdiend kan worden.
6. Ruimtelijk. Er voor zorgen dat in 2028 het leefklimaat goed is, er voldoende sportaccommodaties zijn, er een goede mobiliteit is en dat er hier slagvaardig te werk gegaan wordt vanwege de harde deadline.
7. Evenementen. Zijn belangrijk op zowel sportief als cultureel gebied. Het draagt bij de kwaliteit van ons leven en zorgt voor een waardevaste investering in de toeristensector, de werkgelegenheid en de kwaliteit van onze samenleving.
8. Media aandacht. In onze communicatiemaatschappij is media aandacht van groot belang, het zorgt voor smeerolie in gesprekken. Daarnaast is het belangrijk met het oog op de financiering.