



Gemeente  
Amsterdam

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau Omgevingsvisie Amsterdam 2050

BenW gemeente Amsterdam 28 januari 2020



**Omgevingsvisie**  
Amsterdam 2050

Amsterdam 2050  
Klimaatbestendig  
en klimaatneutraal



Amsterdam 2050  
Industrieel  
en betaalbaar



Amsterdam 2050  
Leefbaar  
en bereikbaar



Amsterdam 2050  
Economisch vitaal  
en circulair



Amsterdam 2050  
Gezond  
en veilig





---

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1. Inleiding</b>	1.1. Aanleiding 6 1.2. Van m.e.r. naar o.e.r. 6 1.3. Met het oog op een duurzame ontwikkeling 6
<b>2. Beleidskader</b>	2.1. Nationale Omgevingsvisie 8 2.2. Provinciale Omgevingsvisie 10 2.3. Beleidskader MRA 11 2.4. Startnotitie Omgevingsvisie Amsterdam 2050 12 2.4.1. Omgevingsvisie 12 2.4.2. Startnotitie 12
<b>3. Omgevingsvisie en OER</b>	3.1. Omgevingswet 14 3.2. Wat is een Omgevingsvisie? 14 3.3. Van Structuurvisie naar Omgevingsvisie 15 3.3.1. Structuurvisie Amsterdam 2040 15 3.3.2. Koers 2025 Ruimte voor de stad 16
<b>4. Te verkennen strategische keuzemogelijkheden</b>	4.1. Verstedelijkingsalternatieven 17 4.1.1. Stad rond het centrum 18 4.1.2. Stad aan het water 19 4.1.3. Stad aan het landschap en spoor 20 4.2. Varianten 21 4.3. Referentiesituatie/autonome ontwikkeling 22 4.4. Raakvlakken met de omgeving 23
<b>5. Reikwijdte, detailniveau, onderzoek en monitoring</b>	5.1. Beoordelingskader thema's, effecten, indicatoren en weging 24 5.2. Wijze van onderzoek en detailniveau 28 5.3. Monitoring 29 5.4. Plan- en studiegebied OER 29
<b>6. Fasering</b>	<b>30</b>
<b>7. Procedure</b>	7.1. Procedure op hoofdlijnen 31 7.2. Proces op hoofdlijnen 32 7.3. Consultatie en tervisielegging 32 7.4. Vervolg 32

---

# Samenvatting

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Kortgezegd is de NRD de startnotitie voor de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Vanwege de verbreding van de inhoud heet deze milieueffectrapportage, een omgevingseffectrapportage (o.e.r. of OER). Met de kleine letters (o.e.r.) wordt de procedure bedoeld. Met OER of Plan-OER met hoofdletters wordt de rapportage bedoeld.

De NRD schetst eerst kort de aanleiding voor de Omgevingsvisie en de o.e.r. De uitgangspunten voor de Amsterdamse Omgevingsvisie zijn beschreven in de Startnotitie Omgevingsvisie Amsterdam 2050, die in juli door het college van B&W is vastgesteld.

De Omgevingsvisie houdt rekening met de kaderstellende visies die door het Rijk, de provincie en de Metropoolregio Amsterdam zijn opgesteld. Die zijn kort samengevat in de bijlagen. Hoofdstuk 2 beschrijft de elementen uit die visies, die voor Amsterdam belangrijk zijn.

Hoofdstuk 3 beschrijft de context van de Omgevingswet en blikt terug op de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de Koers 2025 Ruimte voor de stad.

In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van de te verkennen strategische keuzemogelijkheden aan de hand van drie vraagstukken:

- Wat voor stad willen we zijn in 2050?
- Waar liggen kansen voor verstedelijking in samenhang met investeringen in infrastructuur en groen?
- Hoe werken we samen aan de stad en de regio?

Het hart van de NRD bestaat uit twee onderdelen:

- Een beschrijving van drie verstedelijkingsalternatieven voor de ontwikkeling van Amsterdam richting 2050: Stad rond het centrum, Stad aan het landschap en Stad aan het water. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 4 naast de autonome ontwikkeling en zullen worden onderzocht in het kader van de o.e.r.
- Het beoordelingskader dat in beeld brengt welke aspecten in het kader van de o.e.r. zullen worden onderzocht. Het beoordelingskader voor deze OER benoemt tien kernwaarden en twee overkoepelende waarden, die belangrijk zijn voor het maken van strategische keuzes over de combinatie en afweging tussen alle functies die ruimte vragen in de stad. De kernwaarden zijn afgeleid van de kernopgaven uit de startnotitie Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

De opzet voor het beoordelingskader is beschreven in hoofdstuk 5 inclusief een doorkijkje naar de wijze van onderzoek en monitoring.

Hoofdstuk 6 gaat in op de fasering van het bouwen aan de Omgevingsvisie inclusief de tweevoudige horizon voor de o.e.r. Er wordt niet alleen gekeken naar 2050 maar ook naar 2030. De NRD rondt af met hoofdstuk 7 en een beschrijving van de procedures en de stappen die na vaststelling van de NRD nog zullen worden gezet.

# 1 Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Ter voorbereiding op de implementatie van de Omgevingswet bereiden wij (gemeente Amsterdam) een Omgevingsvisie voor. We willen graag goed beslagen ten ijs komen en streven er dan ook naar om al in 2021 te beschikken over een vastgestelde Omgevingsvisie.

De Omgevingswet is niet de enige aanleiding. De stad en omgeving zijn voortdurend in beweging. Amsterdam is een aantrekkelijke stad en heeft een (inter)nationale aantrekkingskracht op mensen die graag in Amsterdam willen wonen, werken en/of genieten van de rijke geschiedenis van de stad, het culturele klimaat en de voorzieningen. Wij willen die nieuwe inwoners en gebruikers graag gastvrij onthalen en tegelijkertijd de bestaande inwoners en gebruikers een stad bieden die klaar is voor de toekomst.

In de Startnotitie Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is de aanleiding voor de Omgevingsvisie als volgt verwoord:

‘Over zes jaar bestaat Amsterdam 750 jaar. Niet eerder in de geschiedenis van de stad bood Amsterdam onderdak aan zoveel mensen met zoveel verschillende achtergronden. Nooit waren er zoveel banen en zoveel bezoekers. Net als in eerdere groeiperioden in de 17<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw kent ook de huidige groei schaduwzijden. Het succes is niet gelijk verdeeld en geen gegeven. Het lijkt aannemelijk dat de huidige groei van Amsterdam nog lange tijd aanhoudt. De druk op de stad loopt op. Dit maakt het noodzakelijk dat we als stad voorbereid zijn.’

De centrale vraag in de startnotitie is: in wat voor stad willen we leven in 2050? De verkenning heeft geleid tot de beschrijving van een vijftal kernopgaven die centraal zullen staan in de Omgevingsvisie. Amsterdam is wat ons betreft in 2050:

- Klimaatbestendig en klimaatneutraal
- Inclusief en betaalbaar
- Leefbaar en bereikbaar
- Economisch vitaal en circulair
- Gezond en veilig

Naast een agenda is de startnotitie ook een uitnodiging aan alle mensen die van Amsterdam houden en die van Amsterdam afhankelijk zijn om samen de toekomst van de stad vorm te geven.

## 1.2. Van m.e.r. naar o.e.r.

De Wet milieubeheer (nu) en de Omgevingswet (vanaf 1 januari 2021) verplichten tot het opstellen van een milieueffectrapportage (omgevingseffectrapportage of OER) voor plannen en projecten die naar verwachting belangrijke (nadelige) gevolgen voor het milieu hebben of het kader vormen voor plannen en projecten met dergelijke gevolgen.

Los van de wettelijke verplichting is de m.e.r.-procedure in de praktijk ook een belangrijk hulpmiddel gebleken om tot betere plannen en een heldere onderbouwing van de te maken keuzes te komen. Het bouwen aan de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en de m.e.r.-procedure wordt vormgegeven als één geïntegreerd proces. Daarbij is de OER ook een belangrijke eerste stap bij het monitoren en evalueren van de doorwerking van de Omgevingsvisie.

Formeel is de naamgeving niet gewijzigd en wordt nog steeds gesproken over een m.e.r.-procedure en een MER-rapport. Vanwege de brede scope van de Omgevingswet en de kernopgaven voor Amsterdam, en om de verandering te accentueren, wordt hier het begrip omgevingseffectrapportage gebruikt. Dat wordt afgekort als o.e.r. als het de Amsterdamse procedure betreft en OER of Plan-OER als het gaat over de rapportage. In vergelijking met de meeste andere omgevingsvisies kent de omgevingsvisie verdere inhoudelijke verbreding. Dat spreekt bijvoorbeeld uit de kernopgave ‘Amsterdam inclusief en betaalbaar’ zoals die in de startnotitie beschreven is.

### 1.3.

## Met het oog op een duurzame ontwikkeling

Waar voorheen een goede ruimtelijke ordening en een duurzame ontwikkeling nog gescheiden werelden waren, worden deze in de Omgevingswet bij elkaar gebracht. Letterlijk luidt de doelstelling van de wet:

‘Met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang:

- a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit;
- b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.’

Belangrijke punten van onderzoek naast de gebruikelijke milieuaspecten, zijn duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. De Plan-OER wordt tegelijk met de ontwerp-Omgevingsvisie ter inzage gelegd. Hij geeft besluitvormers en geïnteresseerden inzicht in de milieueffecten van de Omgevingsvisie. Waarbij het voor de hand ligt de volledige scope van de Omgevingswet te hanteren.

Voorliggend document is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De publicatie van de concept-NRD is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Iedereen wordt in de gelegenheid gesteld op de concept-NRD te reageren. Het college van B&W treedt op als initiatiefnemer. De gemeenteraad zal op termijn als bevoegd

gezag de Omgevingsvisie vaststellen. De ontwerp-Omgevingsvisie wordt voorafgaand aan de besluitvorming samen met de Plan-OER ter visie gelegd.

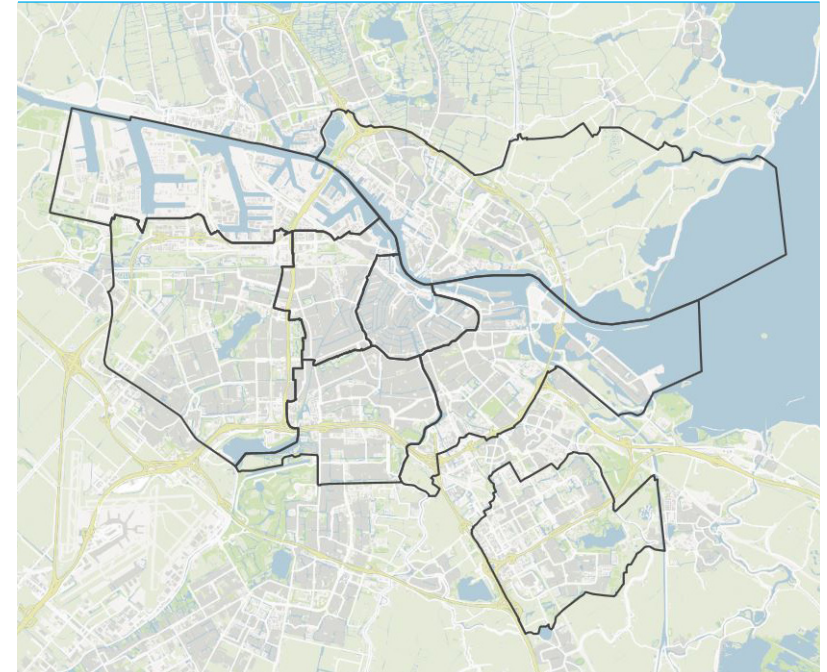
Met de NRD wordt de richting bepaald voor:

- de te onderzoeken aspecten;
- mogelijke alternatieven en varianten;
- het inwinnen van zienswijzen;
- het raadplegen van adviseurs en bestuursorganen.

De NRD moet ten minste drie elementen bevatten:

1. het ‘waarom’ van het plan of project;
2. alternatieven;
3. milieuaspecten.

De NRD heeft het karakter van een voorstel voor een onderzoeksagenda. In een milieueffectrapport gaat het vooral om feiten en cijfers. De concept-NRD wordt ter advisering voorgelegd aan de onafhankelijke commissie voor de m.e.r. Deze NRD hangt nauw samen met de eerder aangehaalde startnotitie en het beoogde ‘groeien verhaal’ (ook wel Testversie) voor de Omgevingsvisie. De startnotitie is de eerste stap op weg naar de Omgevingsvisie voor Amsterdam in 2050. De startnotitie beschrijft onder andere vijf kernopgaven voor Amsterdam en de visie op het proces om tot een Omgevingsvisie te komen. Het (digitale) groeiende verhaal is bedoeld om de verschillende aspecten van de Omgevingsvisie qua inhoud, proces en techniek uit te testen. Het belangrijkste raakvlak met de NRD wordt gevormd door de beschrijving van de verstedelijkingsalternatieven. Die alternatie-



Gemeentegrens Amsterdam met de 7 + 1 stadsdelen

ven vormen op hun beurt weer de aanzet voor de alternatieven die in de Plan-OER de leidraad zullen vormen voor de te beschrijven effecten.

# 2 Beleidskader

Zoals we hiervoor al hebben aangestipt, beweegt Amsterdam zich in een (inter) nationale context. Internationale ontwikkelingen en verdragen hebben hun vertaling gekregen in de Nationale Omgevingsvisie (ontwerp juni 2019). De nationale ontwikkelingen zijn vertaald in de Provinciale Omgevingsvisie (vastgesteld in 2018). In dit hoofdstuk zijn korte samenvattingen van beide visies weergegeven. Recent heeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het voornemen bekend gemaakt om een regionale visie te ontwikkelen. Ook werkt de MRA aan een verstedelijkingsstrategie. Daarnaast wordt in regionaal verband een energiestrategie opgezet. We zullen die ontwikkelingen volgen en waar relevant betrekken bij de uitwerking van de Omgevingsvisie en de OER.

## 2.1. Nationale Omgevingsvisie

In de ontwerp-Nationale Omgevingsvisie (NOVI, zie ook bijlage 1) zijn vier prioriteiten en drie afwegingsprincipes beschreven.

De prioriteiten zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De afwegingsprincipes (gericht op combinaties en het creëren van win-winsituaties) zijn:

1. Combinaties van functies gaan voor eenvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

In onze zienswijze op de NOVI herkennen en ondersteunen wij de vier prioriteiten. Daarnaast hebben we een aantal constructieve kanttekeningen geplaatst bij de NOVI en aandacht gevraagd voor de specifieke Amsterdamse context. In onderstaande hebben we onze reactie kort samengevat.

- We onderschrijven van harte het belang van sterke en gezonde steden. Maar de ongekende groei zorgt op een aantal punten ook voor nieuwe vraagstukken. We zijn trots op veel van de ontwikkelingen die plaatsvinden. Maar we lopen daarbij ook tegen de grenzen

van de mogelijkheden aan, zowel ruimtelijk, financieel als juridisch.

- Amsterdam is samen met de regio bezig met een schaa sprong en is allang niet meer een stad die op zichzelf kan functioneren. Begrippen als 'metropool' of 'hoogstedelijkheid' zijn steeds gangbaarder, ook in onze samenwerking met het Rijk.
- Een verantwoorde en toekomstgerichte inzet betreft ook de sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen van onze regio. De Metropoolregio Amsterdam wil, ondanks de onstuimige groei, een menselijke metropool zijn.
- We zijn ons er terdege van bewust dat de 'on-Nederlandse' ontwikkeling van Amsterdam een groot nationaal, economisch en maatschappelijk belang vertegenwoordigt. In de ontwerp-NOVI vinden we dan ook diverse aanknopingspunten voor het faciliteren van de groei, die vooral binnenstedelijk moet plaatsvinden.
- De groei van Amsterdam is uitdagend en biedt volop ruimte om samen met anderen naar oplossingen te zoeken, niet in de laatste plaats met het Rijk. We ervaren de ontwerp-NOVI als een uitnodiging tot intensievere samenwerking. Wij gaan graag op deze uitnodiging in.



De ontwerp-NOVI kent wat ons betreft een aantal omissies en vraagt bij een aantal zaken om verduidelijking of aanscherping:

- Graag overleggen wij met het Rijk over de beste manier van samenwerken in ons gezamenlijke streven naar het bouwen van voldoende betaalbare en duurzame woningen.
- Voor het realiseren van onze woningbouwplannen en het anticiperen op bereikbaarheidsopgaven hebben wij grote behoefte aan duidelijkheid over de ontwikkeling van Schiphol (en andere luchthavens).
- Het Rijk zet in de ontwerp-NOVI, net als Amsterdam, volop in op verdere binnenstedelijke verdichting. Bij verdichting kan de luchtkwaliteit echter een hinderpaal zijn. Wij vragen het Rijk om luchtkwaliteit te benoemen als onderdeel van nationaal belang, en om het jaartal 2030 te noemen als deadline voor het halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).
- Wij pleiten voor een regionale verstedelijkingsstrategie waarin de ontwikkeling van de steden en die van het hele landschap (inclusief Natura 2000-gebieden en Nationale Parken) als samenhangend worden beschouwd en behandeld.
- Amsterdam deelt de grote ambities voor de energietransitie, maar heeft beperkt ruimte. We vragen om lokale afwegingsruimte te geven, om de benodigde ruimte voor oplossingen te kunnen vinden. Ruimte die we ook nodig hebben voor nieuwe infrastructuur voor afval en grondstoffen.
- Het Rijk stelt in de ontwerp-NOVI dat in 2050 het grootste deel van de verplaatsingen per auto zal gebeuren. Het streven in de Amsterdamse regio is het terugdringen van de rol van de auto en meer ruimte voor vervoer over (inter)nationaal en regionaal spoor. Wij hopen

op ondersteuning van het Rijk daarbij.

- We missen een nationale ambitie voor behoud van biodiversiteit. Steden kunnen een wezenlijke rol spelen bij het versterken van de biodiversiteit in Nederland.
- Wij ondersteunen van harte het benoemen van erfgoed als zaak van nationaal belang. Hier is nuancering nodig, en meer regie van het Rijk. Wat betreft het agrarische landschap bepleiten wij, naast een natuurinclusief, ook een erfgoedinclusief beleid.
- Wij vragen aandacht voor het *coûte que coûte* toepassen van het afwegingsprincipe: combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Het combineren van functies brengt namelijk ook risico's met zich mee. Dit geldt in het bijzonder voor de energie-infrastructuur.

Tot slot hebben wij in onze reactie gevraagd om meer duidelijkheid over het instrumentarium dat zal worden ingezet om de ambities uit de NOVI te realiseren, om een uitwerking van de gezondheidsbevorderende leefomgeving en om expliciete aandacht voor de Metropoolregio Amsterdam als partner in de samenwerking.

## 2.2. Provinciale Omgevingsvisie

De belangrijkste ambities en doelstellingen voor Noord-Holland zijn vastgelegd in de Koers NH2050 en overgenomen in de vastgestelde Omgevingsvisie (2018). De hoofdambitie in de Provincie Omgevingsvisie (POVI, zie ook bijlage 2) is gericht op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Die hoofdambitie is vertaald in een sturingsfilosofie en deelambities voor aspecten van de leefomgeving (klimaatverandering, gezondheid, veiligheid, biodiversiteit en natuur), voor het gebruik van de leefomgeving (economische transitie, wonen, werken, mobiliteit en landschap) en voor de energietransitie.

### Inleiding

De intentie om ecologie en economie in balans te brengen, vinden we een goed uitgangspunt. Ook de aandacht voor het water en de ondergrond als voorwaardelijke factoren voor verdere ontwikkelingen vinden we belangrijk. We ondersteunen de keuze voor binnenstedelijke verdichting, voor het bouwen bij OV-knooppunten en voor het verder ontwikkelen van het openbaar vervoer en de fiets. En we zijn blij dat de visie Noordzeekanaal-gebied 2040 integraal is overgenomen. Voor Amsterdam is de ontwikkeling van Haven-Stad erg belangrijk. Wat betreft de Metropoolregio Amsterdam is de nationale ambitie prima benoemd. Wat ons betreft mogen ook de internationale ambities van de regio (en de provincie) nadrukkelijker worden benoemd. Ook vinden we het noodzakelijk om stevig samen te werken op de beweging 'metropool in ontwikkeling'. Bij de Amsterdamse groeiopgaven horen allerlei vraagstukken rond bereikbaarheid, voorzieningen en duurzaamheid die we alleen door intensieve regionale samenwerking kunnen aanpakken.

De POVI sluit grotendeels aan op onze plannen en ambities. Vanuit het Amsterdamse collegeakkoord vinden we echter dat op een aantal gebieden scherpere keuzes moeten worden gemaakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor mobiliteit (kies voor een verandering van vervoerswijze richting OV en fiets) en het landbouwbeleid (kies nadrukkelijk voor de adaptieve kringlooplandbouw). Tevens benadrukken we de noodzaak van een integrale uitvoering, zoals de verbinding van de woningbouwopgave met de circulaire economie en duurzame energieopwekking. Verder vragen sommige punten in de POVI om verduidelijking, bijvoorbeeld rond Schiphol. Ook mogen sommige punten ambitieuzer, in lijn met ons coalitieakkoord, zoals de kansen voor windenergieopwekking op land. Deze zaken worden hieronder behandeld.

### Metropool in ontwikkeling

Het ontwikkelprincipe om zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen, ondersteunen wij. De woningbehoefte in Amsterdam is zo groot dat het college de uitdaging aangaat om in hoge dichtheden en veel meer in de hoogte te bouwen, vaste fietsverbindingen te maken over het IJ, en rigoures te sturen op een overschakeling van autogebruik naar openbaar vervoer en fiets. Met lage parkeernormen kunnen enorme ruimtebesparingen worden bereikt en wordt de kwaliteit van de leefomgeving en de gezondheid bevorderd. Over het hanteren van de A10 als harde grens tussen stad en haven zijn we het niet met de provincie eens. In de POVI zien we verder graag vermeld wat er nodig is om de concurrentiepositie van de MRA in nationaal en internationaal opzicht te verbeteren.

### Landbouw, landschap en biodiversiteit

Wij willen samen met de provincie een voortrekkersrol innemen om te komen tot een integrale en gebiedsgerichte aanpak van herstel, beheer en ontwikkeling van het landschap. De provincie schetst de visie voor een toekomstbestendige landbouw en zet daarbij in op innovatie. Wij vinden de strategie te beperkt. Wij hechten groot belang aan circulariteit en biodiversiteit en vragen de provincie duidelijker in te zetten op natuurinclusieve landbouw, die zoveel mogelijk circulair werkt. In de veenweidegebieden streeft de provincie naar het afremmen en stoppen van bodemdaling en veenoxidatie. Dat streven steunen wij van harte, waarbij duidelijk is dat het waterpeil (en de waterkwaliteit) de belangrijkste knoppen zijn waaraan gedraaid moet worden. Voor wat betreft de biodiversiteit, het natuurnetwerk en de ecologische verbindingen, wijzen wij erop dat ook stedelijk gebied hierin een waarde en een belangrijke rol en taak heeft. De stad is immers relatief een steeds belangrijker leefgebied voor flora en fauna. Via natuurinclusief bouwen kan de waarde die de stad heeft voor de biodiversiteit nog verder toenemen.

### Waterrecreatie

Vanwege het belang van de waterrecreatie voor Noord-Holland en de relatie met andere onderwerpen in de Omgevingsvisie, zoals landschap en gezondheid, vindt Amsterdam dat dit onderwerp een plek verdient in de POVI, met een omschrijving van de ambitie en van de wijze waarop deze te realiseren is.

## Wonen

Uit verkenningen blijkt dat er in de bestaande stedelijke gebieden meer ruimte te vinden is voor het toevoegen van woningen dan tot voor kort werd gedacht. De gevolgen van het ontwikkelen van de binnenstedelijke locaties voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid en de leefbaarheid, moeten echter nog verder worden onderzocht en regionaal worden afgestemd. Wij steunen het streven van de provincie om de metropool in sociaal opzicht inclusief te houden, van harte. Amsterdam wil over het thema wonen op basis van volwaardig partnerschap met de provincie afstemmen binnen de MRA.

## Mobiliteit

Onwenselijk is dat de POVI op het gebied van mobiliteit nog veel keuzevrijheid laat ten gunste van het autogebruik. Wij pleiten voor een helder en eensgezind optreden van Amsterdam, provincie en andere MRA-partners richting het Rijk, waarbij we inzetten op een schaa sprong in het regionale openbaarvervoernetwerk en investeringen in een regionaal fietsnetwerk.

## Schiphol

Onduidelijk is wat de POVI precies beoogt met 'veilige en verantwoorde groei van met name het hub-verkeer op Schiphol' en 'optimaal woon- en leefklimaat, waaronder voldoende woningaanbod'. Het college is kritisch over de groei van het aantal vliegbewegingen op de luchthaven Schiphol vanuit onze wens Amsterdam aantrekkelijk te houden en het vestigingsklimaat te verbeteren en te verduurzamen.

## Circulaire economie en energietransitie

Graag zien we de landelijk geldende doelen die ook door de provincie zijn ondertekend, terug in de POVI (landelijke klimaatwet 49% reductie CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030, 95% reductie CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2050, 50% minder gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en 100% circulaire economie in 2050).

Windenergie op land ontbreekt echter in zijn geheel in deze POVI. Dat baart ons zorgen en is strijdig met de voornemens van Amsterdam om alle mogelijkheden aan te wenden voor duurzame, op korte termijn inzetbare energiebronnen.

## 2.3.

### Beleidskader MRA

Het meest relevante beleidskader vanuit de Metropoolregio Amsterdam is de verstedelijkingsstrategie MRA (zie ook bijlage 3), die parallel aan de Omgevingsvisie Amsterdam zal worden ontwikkeld. Het streven is om de verstedelijkingsstrategie vast te stellen in het bestuurlijk overleg van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van november 2020. Vooruitlopend daarop zijn voor het BO-MIRT van november 2019 de principes voor het verstedelijkingsconcept MRA beschreven. De basisprincipes zijn:

1. We streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio.
2. We houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis ervaart, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken.

## 2.4.

### Startnotitie Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. Dankzij zijn mooie gebouwen, straten, pleinen en parken. En vooral ook dankzij zijn bewoners, bedrijven en organisaties. De stad groeit snel. En dat roept vragen op voor de toekomst. Hoe blijft onze stad leefbaar? Waar vinden we ruimte voor nieuwe woningen en parken? Hoe bereiden we ons voor op de uitdagingen van de toekomst? Dit zijn vragen die we met elkaar in de Omgevingsvisie voor Amsterdam in 2050 beantwoorden.

#### 2.4.1. Omgevingsvisie

Met deze Omgevingsvisie bepalen we wat voor stad we willen worden. En welke nieuwe werkwijzen daarbij horen. De Omgevingsvisie omvat onderwerpen als groen, water, energie, economie, gezondheid, cultuur en sociale voorzieningen. Kortom, alles wat de stad maakt tot wat hij is. Deze visie is bindend: ze geeft richting aan de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in de stad. Dit raakt alle Amsterdammers. Gezinnen, ondernemers, studenten en ouderen. Maar ook bezoekers en forenzen die in Amsterdam werken. Allemaal verschillende mensen die afhankelijk zijn van Amsterdam.

#### 2.4.2. Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap op weg naar de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Op basis van deze startnotitie vinden er allerlei gesprekken en werksessies plaats. Dit leidt tot een nieuw tussenproduct, dat begin 2020 als webpagina wordt gepresenteerd. Eind 2020 moet de Omgevingsvisie in ontwerp gereed zijn. Rond de zomer van 2021 wordt de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 aan de gemeenteraad voorgelegd. De startnotitie beschrijft waarom het ontwikkelen van een nieuwe toekomstvisie nodig is. Maar deze notitie is ook een uitnodiging aan alle Amsterdammers. Een uitnodiging om in gesprek te gaan over de toekomst van de stad. Over wat we als stad belangrijk vinden, waar ruimte is voor ontwikkeling en hoe we samenwerken aan de toekomst van de stad en zijn omgeving. We vinden het belangrijk dat de Omgevingsvisie tot stand komt met aandacht voor verschillende meningen, ervaringen en emoties.

In de startnotitie staan drie soorten vragen centraal: wat, waar en hoe.

- Wat voor stad willen we worden?
- Waar in de stad liggen kansen en opgaven?
- Hoe werken we samen aan de stad?



### Het klimaat verandert. Amsterdam moet zich aanpassen om klimaatbestendig te zijn.

De stenen, de tegels en het asfalt houden de warmte vast en koelen moeilijk af. Meer groen zorgt voor verkoeling. Door de klimaatverandering hebben we soms een tekort aan water, of juist te veel. Ook daarom is meer groen nodig. Het vangt de hevige regenbuien op. Ook de oorzaken van klimaatverandering moeten worden aangepakt. Klimaatneutraal worden, is een wereldwijde uitdaging. Amsterdam gaat hier actief mee aan de slag. Denk aan aardgasvrije huishoudens, zonnepanelen op daken en uitstootvrij verkeer.



Amsterdam is een stad voor iedereen, met aandacht voor gelijke kansen en ontwikkeling. Daar zijn goede voorzieningen voor nodig, zoals scholen en zorgcentra. Ook betaalbare koopwoningen zijn belangrijk voor een inclusieve stad. Amsterdam was de afgelopen jaren aantrekkelijk voor veel mensen uit binnen- en buitenland. Maar de woningprijzen stijgen. De bevolkingssamenstelling in de stad verandert. Door de snelle veranderingen herkennen sommige mensen hun eigen buurt niet meer. Hoe blijven we een stad voor iedereen?



Amsterdam groeit binnen de bestaande stadsgrenzen. Daarom worden bestaande ruimte en infrastructuur slimmer benut. De stad wordt er aantrekkelijker van. Maar ook een stuk drukker. De volle fietspaden en wegen leiden in sommige gevallen tot onveiligheid. Dit geldt met name voor kwetsbare groepen; ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking moeten zich welkom voelen in de stad. Het autoluw maken van de stad helpt hierbij. Maar dan moeten er wel voldoende fietspaden en openbaar vervoer zijn. En plekken waar mensen kunnen overstappen van auto op openbaar vervoer of fiets. Geen tochtige parkeerpleinen, maar aantrekkelijke plekken met ruimte voor wonen, winkelen en werken.



De werkgelegenheid groeit in Amsterdam. Er werken steeds minder mensen in de industrie. In plaats daarvan groeit het aantal kantoren. Vaak zijn dit internationale bedrijven. Hoe verhouden we ons tot deze ontwikkeling? Welke rol speelt bijvoorbeeld Schiphol hierin? Het draagt bij aan de werkgelegenheid in de regio, maar de groei van Schiphol betekent ook overlast en vervuiling. Ook in een ander opzicht verandert de economie. Bedrijfsprocessen worden circulair: het afval van de één is de grondstof van de ander. Dat vraagt om veranderingen in de bouw, de voedselketen en de afvalverwerking. En het vraagt om ruimte.



Een beweegvriendelijk Amsterdam is gezonder voor zijn inwoners. Compacte ontwikkeling van de stad helpt hierbij. Bestaande ruimte wordt slimmer benut, waardoor veel voorzieningen te voet en met de fiets goed bereikbaar zijn. En schoon vervoer verbetert de luchtkwaliteit. Ook geluid en fysieke veiligheid blijven aandachtspunten. Dat geldt onder meer bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen en havengebieden tot gemengde woon-werkgebieden. Groen is onmisbaar voor een gezonde stad. Natuur, recreatie, regionale voedselproductie en andere functies moeten allemaal hun plek vinden in de groene ruimte in en om de stad.

# 3 Omgevingsvisie en OER

## 3.1.

### Omgevingswet

De Omgevingswet leidt tot een nieuw stelsel van plannen en instrumenten voor de inrichting van de fysieke leefomgeving. Voor de gemeente gaat het om:

- De Omgevingsvisie, met een beschrijving van de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving;
- Het Omgevingsplan, met de juridische regels die bepalen wat inwoners, ondernemers en organisaties wel en niet kunnen doen in die fysieke leefomgeving;
- Het Programma, waarin gemeenten kunnen aangeven hoe ze bepaalde doelen voor de fysieke leefomgeving willen bereiken;
- Omgevingsvergunningen, die – in aanvulling op het Omgevingsplan – specifiek voor een project of activiteit (zoals het bouwen van een woning) aangeven onder welke voorwaarden dat mag.

Met de Omgevingsvisie zetten wij een eerste stap in de richting van dat nieuwe stelsel voor de fysieke leefomgeving.

## 3.2.

### Wat is een Omgevingsvisie?

In de Omgevingsvisie legt de gemeente haar ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vast. De Omgevingsvisie is vormvrij maar moet op basis van de Omgevingswet in ieder geval een beschrijving geven van:

- De kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
- Voorgenomen ontwikkelingen, gebruik, beheer, bescherming en behoud van het grondgebied;
- Het te voeren integrale beleid.

Een Omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte (wonen, werken, recreëren), duurzaamheid, water, milieu, natuur, landschap, gezondheid, veiligheid, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. De Omgevingsvisie is daarmee breder dan de Structuurvisie zoals we die kennen.

Wij hebben in de startnotitie een eerste beeld geschetst van de kernopgaven die wij belangrijk vinden voor Amsterdam. In Amsterdam kijken we vooruit richting 2050. In de startnotitie hebben we twee doelstellingen voor de Omgevingsvisie geformuleerd:

1. Inhoudelijk: een goed functionerende omgevingsvisie voor Amsterdam
2. Proces: een cultuur van samenwerken en debat over de toekomst van Amsterdam

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zal uitspraken doen over het wat, het waar en het hoe. Wat voor stad willen we worden? Waar in de stad liggen kansen en opgaven? Hoe werken we samen aan de stad?

### 3.3.

## Van Structuurvisie naar Omgevingsvisie

### 3.3.1. Structuurvisie Amsterdam 2040

In 2011 hebben wij de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld met de titel Amsterdam economisch sterk en duurzaam. De Structuurvisie schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door verdichting en transformatie. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Een andere manier om de woningvoorraad uit te breiden, is transformatie, ofwel het omvormen van bestaande gebouwen (bijvoorbeeld leegstaande kantoren) tot wooncomplexen. Hiermee wordt één van de belangrijkste kwaliteiten van Amsterdam verder uitgebouwd: de menging van wonen, werken en ontspanning. In een economie die transformeert naar een kennis- en netwerkeconomie werkt die menging als een magneet op bedrijven en ondernemers. Belangrijke aspecten bij de uitwerking van de Structuurvisie zijn:

- een aantrekkelijke stad
- systeemsporg regionaal openbaar vervoer
- hoogwaardigere inrichting openbare ruimte
- Investeren in recreatief gebruik groen en water
- het post-fossiele brandstoftijdperk
- olympische Spelen Amsterdam 2028

De belangrijkste ruimtelijke ingrepen staan op de structuurvisiekaart en reiken tot 2040 en soms, in het geval van grote investeringen in de systeemsporg openbaar vervoer, zelfs tot na die periode.

### Ruimtelijke ontwikkelrichting

Tot welke ruimtelijke ingrepen leiden motto, ambitie en visie? De richting in de Structuurvisie is vertaald in een aantal concrete ambities en projecten, zoals het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad, verdere ontwikkeling van de Zuidas, intensivering van het gebruik van de havens en het bouwen van een tweede zeesluis. Amsterdam wil laten zien in welke richting de stad zich ontwikkelt. Het tempo van die ontwikkeling wordt bepaald door de financiële (on)mogelijkheden, het ritme van de wereldconomie en politieke prioriteiten. De richting blijft echter overeind: de ontwikkeling van een economisch sterke en duurzame kernstad met een groter en sterker centrum, de ontwikkeling van het internationale zakenmilieu aan de zuidzijde van de stad, de verdere verstedelijking van het waterfront langs het IJ en een goede benutting van de groene kwaliteit van de metropolitane landschappen.

### Bijbehorende investeringen

Bij de benoemde ontwikkelambitie en richtingen horen investeringen in stedelijke kwaliteit, infrastructuur, openbare ruimte en groen. Deze reiken tot 2040 en soms, in het geval van grote investeringen in de systeemsporg openbaar vervoer, tot na die periode.

- Het gaat om de investeringen in stedelijke kwaliteit (*stadsdeelcentra Noord, Nieuw-West en Zuidoost, winkelfunctie Centrum en Zuidas, stadsstraatontwikkeling binnen de ring en in de Ringzone*).
- Er zijn aanzienlijke investeringen voorzien in groen (*kwaliteitsimpuls stadsparken, stadstrand, recreatief programma in de koppen van de scheggen en in de scheggen zelf*) in

openbare ruimte (*kwaliteitsimpuls pleinen, metropolitane plekken, stadsstraten*) en in sport (*nieuwe accommodatie voor Olympische Spelen*).

- De bereikbaarheid wordt verbeterd door nieuwe metroverbindingen (*Oost/Westlijn, sluiten Ringlijn, IJmeerlijn*), nieuwe HOV-tangenten (*Sloterdijk-CS, Zaan-IJverbinding, Westtangent, Gooiseweglijn, Oosttangent*), grootschalige P&R-terreinen (*Gaasperplas, Sloterdijk, Haagseweg, Noord, Zeeburgereiland, Schiphol-Noord, Westwijk, Surinameplein, Overamstel*), het afwaarderen van stadssnelwegen (*Haarlemmerweg, kop A2, Gooiseweg*) en aanleggen en verbreden van snelwegen (*A10-Zuid en Oost, A1, A2, A4, A5, A9*) en de bouw van het Zuidasdok voor snelweg en trein.
- Er is een tweede cruiseterminal voorzien in de Coenhaven, en uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder en Wijkermeer wordt onderzocht. Er komen nieuwe verbindingen over het IJ.

### Realisatie Structuurvisie

Naar het zich laat aanzien zijn rond 2022 de meeste groeiambities die de structuurvisie voor 2040 noemde, behaald. De stad heeft dan sinds 2010 70.000 woningen toegevoegd. Daarbovenop zijn er naar verwachting 120.000 banen bijgekomen in de stad, en is het aantal bezoekers gestegen van circa 10 miljoen naar 16 miljoen per jaar. Het is opvallend dat van de bijbehorende investeringen slechts een klein deel gerealiseerd is, met uitdrukkelijke uitzondering van de investeringen in snelwegverbindingen. Geen van de metro-uitbereidingen is verder dan de studiefase. De grootschalige

investeringen in groen hebben zich beperkt tot stadsparken, en die in de openbare ruimte tot enkele pleinen. De realisatie van metropolitane plekken is sterk achtergebleven en beperkt zich vooralsnog tot Overhoeks, Westerpark en de Arenaboulevard. Dankzij verbetering van de inrichting van de openbare ruimte en beter beheer van het groen, is de stedelijke kwaliteit wel groter geworden. Grote delen van de vooroorlogse stad en verschillende transformatielocaties (NDSM, Hamerkwartier, Amstelkwartier, Minervahaven) hebben een sterke centrumfunctie gekregen. Investerings in maatschappelijke voorzieningen en sport blijven echter achter bij de bevolkingsgroei.

### **3.3.2. Koers 2025 Ruimte voor de stad**

Het afgelopen decennium is de bevolking van de stad met ongeveer 10.000 inwoners per jaar toegenomen. Tijdens de economische crisis tussen 2008 en 2014 werden er maar zeer beperkt nieuwe woningen gebouwd om deze groei te faciliteren. Dit veranderde vanaf 2014. Met Koers 2025 legde Amsterdam een ontwikkelstrategie neer die voorzag in de bouw van 50.000 woningen tot 2025. Nieuwbouw moest (in lijn met de Structuurvisie 2040) voornamelijk plaatsvinden langs de noordelijke IJ-oeveren en, ten zuiden van het IJ, langs de ringweg en het ringspoor – voornamelijk door de transformatie van monofunctionele bedrijventerreinen. Inmiddels zijn een groot aantal van de in Koers 2025 aangewezen locaties in ontwikkeling en gaat de woningbouw zelfs harder dan de 5.000 per jaar die in 2014 was voorzien. De afgelopen jaren lag de productie rond de 7.500 woningen per jaar en op basis van de planvoorraad lijkt dit tempo ook de komende jaren mogelijk. Met

deze snelle ontwikkelingen neemt ook de noodzaak toe te investeren in de bereikbaarheid, het groen, de maatschappelijke voorzieningen en, gekoppeld aan de klimaatopgave van de stad, de nutsinfrastructuur van de stad. Dit brengt een grote vraag naar ruimte met zich mee, die op veel plaatsen leidt tot de noodzaak functies te mengen en verder te intensiveren. Ook worden de afwegingen scherper die gemaakt moeten worden bij de verdeling van de beschikbare ruimte.



# 4

## Te verkennen strategische keuzemogelijkheden

De ontwikkeling van de stad en de transitie die op ons afkomen, vragen om een nieuwe toekomstvisie voor Amsterdam met strategische keuzes. In het traject Omgevingsvisie Amsterdam 2050 worden strategische keuzemogelijkheden verkend. Daarbij maken we onderscheid tussen wat-, waar- en hoe-vraagstukken.

- Wat voor stad willen we zijn in 2050, in het spanningsveld tussen behoud van bestaande waarden en het benutten van kansen voor ontwikkeling? En welke waarden moeten daarbij dominant zijn?
- Waar liggen kansen voor verstedelijking in relatie tot investeringen in groen en infrastructuur? En welke mogelijkheden biedt dit voor het combineren van alle ruimtevrage functies: wonen, mobiliteit, werken/retail/horeca, groen/water/openbare ruimte, nutsvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen?
- Hoe werken we samen aan de stad en de regio in het spanningsveld tussen top-down sturing en bottom-up zelforganisatie? Welke principes hebben we nodig voor Amsterdams stadmaken en daarbij behorende financieringsmodellen?

In het traject Omgevingsvisie Amsterdam 2050 worden keuzemogelijkheden verkend voor bovenstaande vraagstukken. Wat betreft het waarvraagstuk hebben we drie verstedelijkingsalternatieven ontwikkeld. In de OER Omgevingsvi-

sie Amsterdam 2050 zal de nadruk liggen op het onderzoeken van de keuzemogelijkheden gekoppeld aan deze alternatieven en de kansen die deze bieden.

Aanvullend hierop zal in de OER kort ingegaan worden op de wat- en de hoe-vraagstukken. Wat betreft het wat-vraagstuk zal verkend worden wat er gebeurt als één van de tien kernwaarden (zie beoordelingskader) centraal wordt gesteld. Welke kansen en bedreigingen in relatie tot andere kernwaarden, en in relatie tot kosteneffectiviteit en proceskwaliteit, brengt dat met zich mee?

Wat betreft het hoe-vraagstuk zal verkend worden wat het betekent als de sturing op een bepaald schaalniveau meer centraal gesteld wordt:

- Optie 1: zoveel mogelijk verantwoordelijkheid naar buurt- en wijkniveau
- Optie 2: meer sturing op gemeentelijk niveau
- Optie 3: meer sturing op regionaal niveau

### 4.1.

#### Verstedelijkingsalternatieven

De nadruk van de OER Omgevingsvisie Amsterdam 2050 ligt bij het onderzoeken van drie verstedelijkingsalternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij visieontwikkeling zoals de Omgevingsvisie Amsterdam is het gebruikelijk om te werken met verschillende alternatieven. Daarbinnen zijn weer varianten mogelijk. Die helpen om de voor- en nadelen van bepaalde keuzes inzichtelijk te maken en te bespreken.

De alternatieven worden afgezet tegen de autonome ontwikkeling (wat gebeurt er als we niets extra's doen). Bijvoorbeeld, het is te verwachten dat er in 2050 op grote schaal elektrisch wordt gereden, wat naar verwachting een positief effect heeft op de luchtkwaliteit en geluidhinder. Elektrisch rijden is dan de referentie voor de beoordeling van de verschillende alternatieven.

Voor de Omgevingsvisie hebben we een aantal verstedelijkingsalternatieven uitgewerkt die de basis zullen vormen voor de OER. De alternatieven zijn hierna kort beschreven. Binnen de alternatieven zullen we werken met varianten die zicht geven op de gevoeligheden van die alternatieven bij de variatie in aantallen woningen en arbeidsplaatsen. In de alternatieven wordt ook een relatie gelegd met de ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam. Onderstaande verstedelijkingsalternatieven doen suggesties voor samenhangende ontwikkelingen over

de gemeentegrenzen heen, wetende dat de Omgevingsvisie Amsterdam geen zeggenschap heeft over het grondgebied van andere gemeenten.

De onderstaande beschrijving van de verstedelijkingsalternatieven geeft de stand van het denken aan, december 2019. De kaarten geven per alternatief een indicatie van de verdeling van stedelijke milieus: luwe stadsbuurten, gemengde stadsbuurten, hoogstedelijke buurten, hoogstedelijk centrum, productieve stadsbuurten, lokaal centrum, bedrijventerrein en groengebieden. En een indicatie van het infranetwerk dat daarbij hoort. Deze kaarten hebben geen status en kunnen in de loop van het proces gewijzigd worden.

#### 4.1.1. Stad rond het centrum

*(Focus op de Ringzone, vergroten gemengd binnenstadmilieu, diverse groei in de regio)*

##### In het kort

Dit alternatief bouwt voort op de aantrekkingskracht van het metropolitane centrumgebied door in te zetten op verdichting in de Ringzone en het centrale deel van de IJ-oevers. Investeringsrichtingen in bereikbaarheid richten zich op het beter ontsluiten van het centrumgebied vanuit de regio. Openbare ruimte in het centrum wordt vergaand autoluw tot zelfs autovrij gemaakt, met veel extra ruimte voor de verblijfsfunctie en straatgroen. Investeringsrichtingen in stadsparken en koppen van de scheggen maken deze groengebieden geschikt voor intensief en gevarieerd gebruik.

##### Ontwikkelrichting

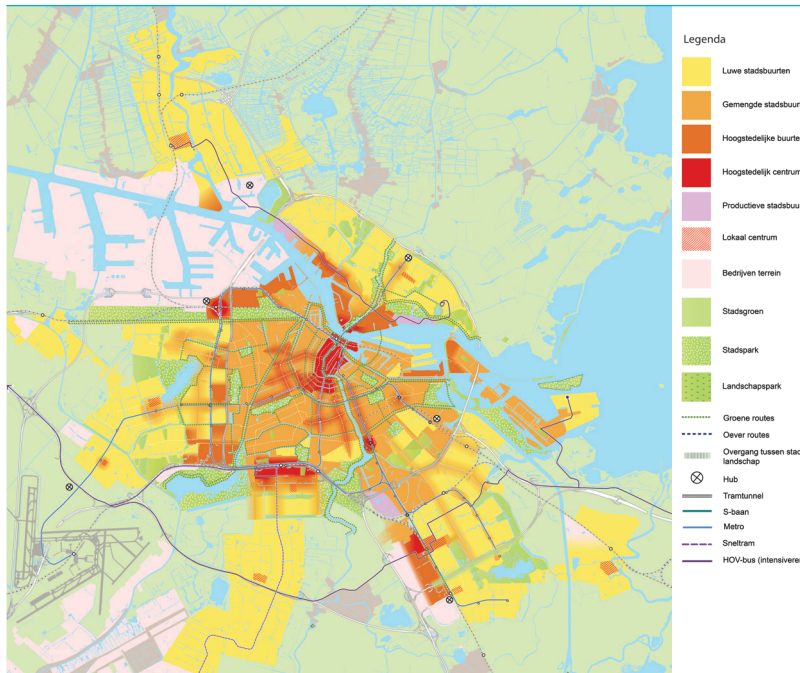
'Stad rond het centrum' is het meest compacte alternatief. De ontwikkeling vindt plaats binnen de bestaande stadsstructuur. De verdichtingsstrategie richt zich tussen de vooroorlogse wijken en de naoorlogse tuinsteden op hoofdstraten, waar nieuwe ruimte wordt gevonden voor woningbouw en stedelijke voorzieningen. Met name de radialen gaan hierdoor dienen als verbindingslijnen tussen de stadsdelen binnen de ring en buiten de ring. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de laatste ruimte die er nog is in de vooroorlogse stad, zoals het Marineterrein en de jaren 80-stadsvernieuwingsbuurten waarin de ruimte niet volop benut is. Rondom ov-knopen Sloterdijk, CS-Sixhaven, Lelylaan, Zuid, Muiderpoort, Amstel en Bijlmer concentreert zich nieuwe werkgelegenheid. Grote nieuwe verdichtingslocaties liggen langs de radialen Nieuwe Leeuwarderweg, IJburglaan, Gooiseweg, Buitenveldertselaan, Lelylaan en

Burgemeester Roëllstraat. Grote gebiedstransformaties liggen in Sloterdijk I, Minervahaven, Schinkelkwartier, Amstel III, Hamerkwartier, Buiksloterham en NDSM. Ook wordt er actief gezocht naar mogelijkheden tot verdichting van bestaande luwe woonbuurten direct tegen het centrum aan. Dat gaat om delen van Sloterveer, Overtoomseveld en Slotervaart en in Noord.

In de binnenstad en in buurten daar direct omheen zal een verdere intensivering van het ruimtegebruik optreden. Dat betekent dat in de Jordaan, Oud-West, de Pijp en Oost meer plek komt voor werken, winkelen en uitgaan. Deze intensivering zal zich vooral concentreren langs het netwerk van stadsstraten. Waar dit netwerk raakt aan het (toekomstig) metronetwerk (Noord-Pijp, Overtoom, Wibautas, Binnenring) is OV-knooppuntontwikkeling mogelijk met intensiever werken. Er wordt rekening gehouden met bestaande hindercontouren van haven en Schiphol.

##### Ingrepen

Sterke verdichting is alleen mogelijk door tegelijkertijd in de kwaliteit van de parken en koppen van de scheggen te investeren, en als de bijbehorende groei in verkeersbewegingen voornamelijk fietsbewegingen zijn. Om hier ruimte voor te maken wordt de binnenstad autovrij en de rest van de stad binnen de A10 autoluw. Alle 70km-wegen de stad in, zoals de Gooiseweg, Nieuwe Leeuwarderweg, Lelylaan en IJburglaan, worden afgewaardeerd naar 50km-wegen. De A10 krijgt hoofdzakelijk een functie voor de stad en delen van de agglomeratie. Hierlangs komen hubs voor parkeren voor bewoners. Hubs voor overstap van auto op stedelijk ov komen aan de randen van de agglomeratie te liggen.



De bereikbaarheid van het centrum wordt verbeterd door het sluiten van de metroring tussen Isolatorweg en CS, en de aanleg van een Oost-Westlijn van Schiphol via Osdorp, Lelylaan, Leidseplein, Weesperplein en Muiderpoort naar Sciencepark. HOV, in de vorm van buslijnen of een Zaan-IJtram, wordt via de Noordelijke IJ-oeverers doorgezet naar Zaanstad.

Recreatie in het metropolitane landschap wordt beter gefaciliteerd door het maken van recreatieve poorten in de koppen van de scheggen. Er wordt geïnvesteerd in de Brettenscheg, het Amsterdamse Bos, de Amstelscheg, de Noorder IJplas en het Twiske. Deze worden ontwikkeld tot metropolitane landschapsparken met meer ruimte voor klimaatadaptatie en energieopwekking. Vooral de koppen van de scheggen krijgen een intensievere recreatieve functie.

#### 4.1.2. Stad aan het water

*(het waterfront van Zaanstad tot Almere als ontwikkelas en het water als ruimtelijke verbinder)*

##### In het kort

Amsterdam werkt al dertig jaar aan de ontwikkeling van de IJ-oeveren. In de verstedelijkingsvariant 'Stad aan het water' wordt deze inzet voortgezet op de flanken van het waterfront. Het water gaat fungeren als belangrijke ruimtelijke drager voor de agglomeratie. Aan de noordzijde van het Amsterdamse centrum ontstaat een sterke verstedelijkingsas tussen Zaanstad en Almere. Deze vormt een tegenhanger van de economische as tussen Hoofddorp, Zuidas en Utrecht. Nieuwe ov-lijnen verbinden het wonen langs het water met werken in het centrum en aan de zuidzijde van de stad. De evidente ruimtelijke kwaliteit van het water is het uitgangs-

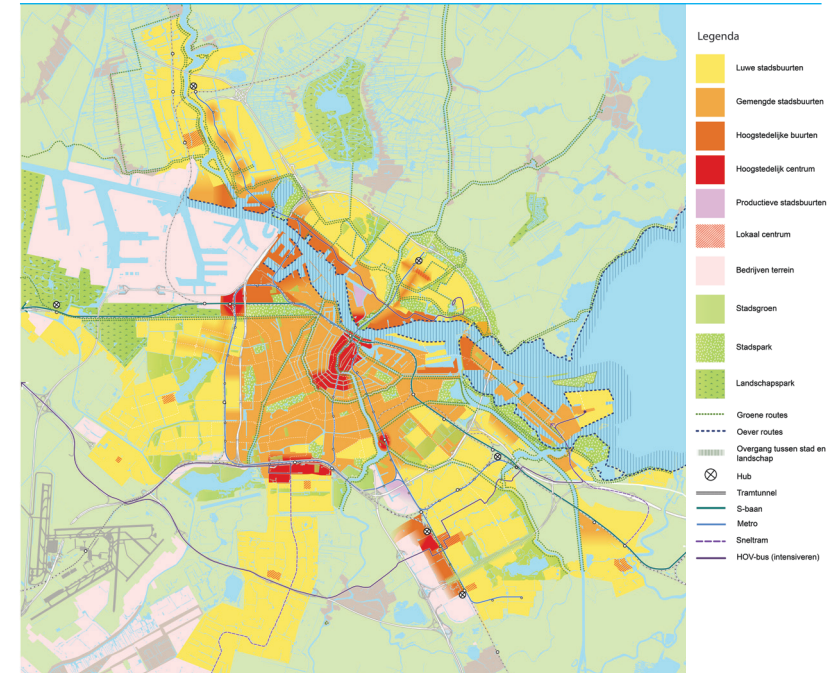
punt voor ontwikkelen van wonen en plek voor recreatie. Het IJ en IJmeer vormen een centraal waterplein voor de stad en regio, waarover vervoer van mensen en goederen plaatsvindt en waar ruimte is voor recreatie en natuurontwikkeling. In dit alternatief is er relatief weinig ontwikkeldruk in de woonlobben Nieuw-West, Zuidoost en Buitenveldert.

##### Ontwikkelrichting

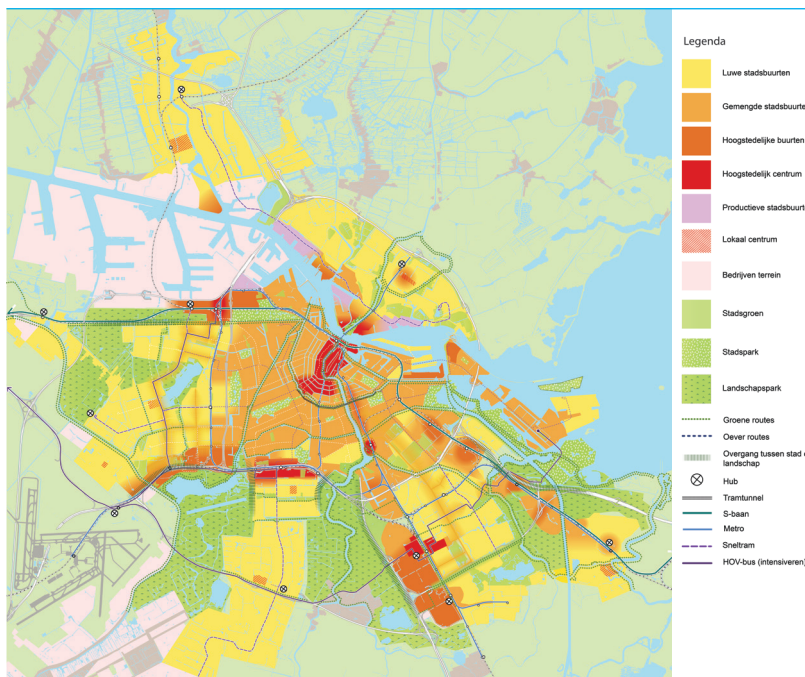
Inzet is een evenwichtige ontwikkeling van agglomeratie en regio door meer te focussen op de noordzijde. Een transformatie van werkgebieden langs het IJ en de Zaan en het ontwikkelen van nieuwe gebieden langs het IJmeer biedt ruimte voor gemengd wonen en werken. Aan de westzijde van het waterfront is ruimte voor zeer dichte en functioneel gemengde stadsmilieus, terwijl aan de oostzijde de nadruk meer ligt op landschappelijk wonen en recreatie. Grote transformatiegebieden zijn Albestad, Hamerkwartier, Buiksloterham, NDSM, Cornelis Douwes, Achtersluispolder, Hembrugterrein, Coen- en Vlothaven, Minervahaven en Sloterdijk I. Nieuwe uitbreiding is mogelijk op het Zeeburgereiland, Diemercentrale/Maxis en Bloemendalerpolder, Muiderberg en Almere Poort. Verdichting van het werken vindt plaats in Zuidas, op Amstel III en rond Sloterdijk en Amstel. De hindercontour van de haven zal moeten krimpen.

##### Ingrepen

Om de nieuwe woongebieden aan het water met het economisch en cultureel kerngebied in het centrum aan de zuidzijde van de stad te verbinden, worden diverse nieuwe verbindingen voorgesteld. De metro Oostlijn wordt via de Hemknoop zowel aangesloten op de Ringlijn, als via de Coen- en Vlothaven doorgetrokken



naar Zaandam. Er komen diverse extra oeververbindingen over het IJ, ook richting Zaanstad. Daarbij is een grote rol weggelegd voor korte pontverbindingen. Over de noordelijke IJ-oever komt een HOV-bus of -tram te lopen. De ontwikkellocaties aan het IJmeer worden vanaf IJburg tot aan Weesp ontsloten met een HOV-bus of verlengde IJtram. Tussen Haarlem en Almere Oostvaarders rijdt een hoogfrequente regiotrein met nieuwe haltes over het NS-spoor. Station Weesp wordt een intercitystation. Bij Diemen wordt een nieuw overstapstation gerealiseerd tussen de regiotrein en het metronet aan de zuidzijde van de stad. Een regiotrein (Airport-sprinter) verzorgt ook de verbinding tussen Amsterdam Centraal, Haven-Stad en Schiphol.



Om de recreatieve druk op te vangen, zal voornamelijk geïnvesteerd worden in Waterland, de Diemerscheg en de Brettenscheg. Naast het opvangen van de recreatieve druk wordt hier ook landschapsonwikkeling voor klimaatbestendigheid urgent. De ecologische en recreatieve verbetering van het IJmeer is nauw verbonden met de ontwikkeling van de oevers.

### 4.1.3. Stad aan het landschap en spoor (ov-systeem verknoopt stad en regio, ontwikkeling op de flanken van de woonlobben)

#### In het kort

Amsterdam ligt met zijn rug naar het landschap. De verstedelijkingsvariant 'Stad aan het landschap' wil de potentie van de groene scheggen beter benutten. Ontwikkeling richt zich op verdichting en transformatie in de door ov-infrastructuur zeer goed ontsloten flanken van de lobben Zuidoost en Nieuw-West. Hier kunnen nieuwe, zeer compacte en met werken en grootstedelijke voorzieningen gemengde woongebieden ontstaan. Ze liggen direct aan de landschappen van Brettenzone/Groot Westerpark, Nieuwe Meer/Amsterdamse Bos, Amstelscheg en Diemerscheg/Diemerpark. Deze nieuwe stedelijke milieus verbinden zich daarnaast nadrukkelijk met de aanliggende woonlobben. Investerings worden gedaan in metrolijnen parallel aan het spoor naar Schiphol, Sloterdijk en Weesp. Ook moet de barrièrewerking van de Rijkswegen A1, A2 en A4 verdwijnen. De landschappen worden goed verbonden met de aanliggende ontwikkelgebieden en achterliggende woonlobben, en met behoud van de landschappelijke kwaliteit geschikt gemaakt voor intensieve stedelijke recreatie.

#### Ontwikkelrichting

In deze variant wordt de verstedelijkingsdruk van het centrum afgeleid naar de flanken van de stadslobben Nieuw-West en Zuidoost, die goed verbonden zijn met de stad en de regio. Door verdichting langs bestaande en nieuwe metro- en treininfrastructuur, strekken hoogstedelijke milieus zich in verschillende windstreken uit richting de regio. Grote transformatiegebieden liggen in Overamstel, Amstel III en Bullewijk, Diemen Sniep, Weesp Hogewey, Schinkelkwartier, Schiphol-Noord, Sloterdijk I, II en III en Minervahaven. Nieuwe uitbreiding vindt plaats langs de A4 richting Schiphol en in de Diemerscheg. Verdichting van werken vindt plaats bij Sloterdijk, Zuid en Bijlmer. In de bestaande stad wordt ingezet op verdichting langs de radialen en langs tangentiële tramverbindingen tussen nieuwe ontwikkelflanken en de bestaande stadslobben. Deze ontwikkellijnen koppelen de bestaande woongebieden in Nieuw-West en Zuidoost aan de nieuwe ontwikkelgebieden. Ze vormen tevens nieuwe verbindingen met de groene scheggen. De hindercontouren van Schiphol en de haven moeten krimpen om meer woningbouw in westelijke corridors mogelijk te maken. Dit kan ook woningbouw mogelijkheden geven in bijvoorbeeld Amstelveen.

#### Ingrepen

De stapeling van multimodale bereikbaarheid maakt de flanken van Nieuw-West en Zuidoost logische plekken voor stedelijke ontwikkeling. Deze stapeling ontbreekt nog richting Schiphol en Sloterdijk. Door het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en CS, en het verlengen van de Noord-Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp worden de hier gelegen ontwikkelgebieden ontsloten. Ook creëren deze lijnen een parallel

systeem dat ruimte op het nationaal spoor maakt voor meer intercity's en internationale treinen. Op langere termijn is een stapeling van bereikbaarheidsvoordelen ook richting Weesp mogelijk door het langs het spoor 'omklappen' van de metro richting Gaasperplas naar Weesp. De Gaasperplaslijn wordt daarna als snelle tram via Diemen-Zuid richting centrum geleid.

De bereikbaarheidskwaliteit moet gepaard gaan met nieuwe ruimtelijke kwaliteit. Hiervoor is een koppeling van de nieuwe ontwikkelgebieden aan enerzijds de aangrenzende landschappen en anderzijds de aanliggende woonlobben nodig. Het verder inzetten op een autoluwe stad is hiervoor de sleutel. De A10 wordt na het maken van knips in het Plusnet Auto primair een binnenstedelijke verdeelring. Om hiervoor capaciteit vrij te maken, wordt de auto-ontsluiting van Nieuw-West, Buitenveldert en Zuidoost veel meer dan nu via de A9 en A5 opgelost. Dit schept weer ruimte om impact van binnenstedelijke delen van de snelwegen A1, A2, A4 en A200 radicaal te verminderen. Na het afwaarderen van de Gooiseweg en Lelylaan bieden deze ruimte voor groen en verdichting. Naast deze radiale lijnen vormen ook tangenten als de Johan Huizingalaan en de Karspeldreef lijnen waarlangs wonen, regionale voorzieningen en werken worden ontwikkeld. De agglomeratie raakt hierdoor intern beter verbonden.

De scheggen aan de zuidzijde van de agglomeratie ontwikkelen zich door tot metropolitane landschapsparken, met aantrekkelijk vormgegeven stadsranden. Dit geldt voor de Bretten-scheg en Spaarnwoude, het Amsterdamse Bos, de Amstelscheg en de Diemerscheg. Ze krijgen daarmee ook voor Nieuw-West en Zuidoost een

stevige recreatieve functie. De scheggen worden geheel geschikt gemaakt voor intensiever recreatief gebruik.

## 4.2. Varianten

Binnen de drie alternatieven zullen we varianten verkennen wat betreft variatie in het aantal woningen en arbeidsplaatsen:

- Variatie in het aantal woningen dat in de planperiode wordt gebouwd. Het aantal dat daadwerkelijk gebouwd gaat worden is afhankelijk van veel factoren, o.a.:
  - Ontwikkelkansen in, en het imago van, Amsterdam in vergelijking met andere steden;
  - Daarmee samenhangend de internationale migratiestromen;
  - Regels voor nieuwe woningbouwprojecten, zoals het percentage sociale huur;
  - Regionale woningbouwafspraken.
- Variatie in het aantal arbeidsplaatsen dat wordt gerealiseerd. Die zal ook van veel factoren afhangen. Onder andere van macro-economische ontwikkelingen en van de aantrekkelijkheid van Amsterdam als vestigingsplaats in vergelijking met andere steden. Ook kunnen regionale afspraken een rol spelen

Bij die analyse is het interessant om te verkennen in hoeverre de alternatieven realiseerbaar zijn bij variatie op de genoemde aspecten. Is er sprake van een geleidelijke ontwikkeling of treden er duidelijke sprongen op in investeringen, effecten, et cetera bij overschrijding van bepaalde grenswaarden.

### 4.3.

## Referentiesituatie/autonome ontwikkeling

*Voor het bepalen van het 0-alternatief is uitgegaan van reeds lopende projecten en programma's met concreet zicht op uitvoering. Op basis hiervan is een kwalitatieve beschrijving gemaakt van de ontwikkeling van Amsterdam zonder aanvullende beleidsinzet en nieuwe projecten.*

In het 0-alternatief groeit, in lijn met de actuele prognoses, de bevolking van de stad naar 1 miljoen inwoners in 2032 en 1.062.000 inwoners in 2040 (2050 onbekend). Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt door buitenlandse migratie. Het aandeel jongeren in de stad stijgt. Absoluut blijft het aantal gezinnen stabiel, maar relatief neemt dit af.

Om deze groei te accommoderen, bouwt de stad circa 100.000 woningen. De grootste groei zit op de plekken waar woningen worden gebouwd, langs het ringspoor en met name de Noordelijke IJ-oeveren en op IJburg. Een lichte daling wordt verwacht in enkele buurten in de binnenstad. Deze ontwikkelingen worden weerpiegeld in het voorzieningenaanbod.

In het 0-alternatief blijft, net als de afgelopen jaren, de werkgelegenheid sneller stijgen dan de beroepsbevolking. Dit betekent dat de pendel naar de stad verder toeneemt. Belangrijk hierin is de ontwikkeling van kantoorgelegenheden rondom vervoersknopen, met name de Zuidas en ArenApoort, maar ook de toevoeging van creatieve en productieve werkgelegenheid in nieuwe ontwikkelgebieden langs het IJ. Op innovatiegerichte ondernemingen zullen zich

met name vestigen in het Schinkelkwartier en rondom de campussen van het AMC, Sciencepark en de VU.

Door deze ontwikkeling neemt de druk op de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de Amsterdamse woningmarkt toe. Met name voor lage inkomens en middeninkomens is het moeilijker een plek in de stad te bemachtigen. Zij zijn aangewezen op de sociale woningvoorraad, die redelijk stabiel blijft, en het middeldure huursegment, dat groeit, maar relatief klein van omvang blijft.

Ook het toerisme blijft toenemen. Maatregelen die vakantieverhuur van woningen en de bouw van hotels moeten tegengaan, zullen de groei in bezoekers enigszins temperen, maar kunnen deze niet stoppen. Dit zal niet alleen leiden tot verdere toename van de drukte in de binnenstad, maar ook tot een verdere spreiding van (zowel positieve als negatieve) effecten naar andere delen van de stad en regio. De groeiruimte van Schiphol faciliteert deze groei.

Als gevolg van bovengenoemde groei in inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt het aantal verplaatsingen in, van en naar de stad toe. Ondanks een aantal concrete verbeteringen van de infrastructuur (5e/6e spoor Amsterdam Zuid, uitbreiding IJtram, diverse tunnels en bruggen) is dit met name in de ochtend- en avondspits voelbaar. In een flink aantal lopende projecten en programma's wordt ingezet op het verlagen van het aandeel van de auto ten faveure van milieuvriendelijkere, gezondere en compactere manieren van vervoer. Deze aandacht richt zich momenteel vooral op de binnenstad.

Het Zuidasdok en de Gaasperdammertunnel zullen de omgevingskwaliteit rondom deze locaties sterk verbeteren. De vrijgekomen ruimte bovenop de tunnels draagt bij aan een kwantitatieve toename van het groen in de stad. In brede zin wordt bij alle openbare ruimte en groenprojecten ingezet op de verbetering van de verblijfskwaliteit. Hierbij krijgt bewegen in de openbare ruimte speciale aandacht. De groei van de stad wordt ook ingezet voor een uitbreiding en kwalitatieve impuls van het aanbod aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in de stad.

De afgelopen periode is een begin gemaakt met het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de stad. Concrete acties richten zich op het energiezuiniger maken van gebouwen en, opnieuw, het autoluw maken van delen van de binnenstad; dit laatste in combinatie met milieuzones. Ook worden de eerste bestaande woningen van het gas afgehaald. Het sluiten van de Hemwegcentrale en het als gevolg van economische transitie vertrekken of verduurzamen van zittende industrie zal verder bijdragen aan het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Aan de andere kant zullen ook nieuwe inwoners en bedrijven CO<sub>2</sub> uitstoten.

Als gevolg van de implementatie van de strategie Amsterdam circulair 2020-2025 zal het circulaire denken en handelen c.q. het sluiten van kringlopen steeds meer centraal komen te staan bij het ontwikkelen, gebruiken, beheren en onderhouden van onze stad.

#### 4.4.

### Raakvlakken met de omgeving

De ontwikkeling van Amsterdam moet in samenhang worden gezien met drie regionale besluitvormingstrajecten van nationaal belang. Het betreft:

- de uitwerking van de verstedelijkingsopgave in MRA-verband (zie hiervoor bij Verstedelijkingsstrategie MRA)
- de verdere ontwikkeling van luchthaven Schiphol
- de ontwikkeling van de zeehavens in het Noordzeekanaalgebied (NZKG)

#### Schiphol

Het kabinet heeft voor de periode tot en met 2020 een maximum ingesteld van 500.000 vliegtuigbewegingen. Over de vraag hoe Schiphol zich in de jaren na 2020 gaat ontwikkelen, heeft het kabinet advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

In de ORS komen alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van onze nationale luchthaven bij elkaar. Betrokken partijen zijn overheden, bewoners, de luchtvaartsector en brancheorganisaties.

Op dit moment heeft de ORS twee adviezen in behandeling. Het eerste advies gaat over de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn. Het tweede advies betreft de vraag hoe we de ontwikkelingen in de luchtvaart zo goed mogelijk kunnen afstemmen op de ontwikkelingen op de grond (onder meer woningbouw). Onderdeel van deze adviestrajecten is een brede maatschappelijke consultatie, waarbij iedereen die dat wenst, zijn mening kan geven. Overheden, bewoners, luchtvaartsector en brancheorganisaties worden uitgebreid geconsulteerd. Ook maakt Schiphol een nieuwe milieueffectrapportage (MER).

Als de advisering is afgerond, neemt het kabinet een besluit over de ontwikkeling van Schiphol in de jaren na 2020. Het kabinet werkt momenteel aan de Luchtvaartnota 2020-2050. Daarin komen de plannen voor de luchtvaart op langere termijn te staan. Ook de verdere ontwikkeling van Schiphol komt erin terug.

#### Zeehavens

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied (NZKG) een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarmee ook aan de regionale en nationale economie. Als regio concurreren we met andere stedelijke regio's in Europa en de rest van de wereld. Het NZKG herbergt een aantal specifieke kwaliteiten die de andere kwaliteiten in de MRA aanvullen, zodat ze samen een sterke propositie vormen in deze concurrentiestrijd.

In de visie NZKG worden voor de periode tot 2040 de keuzes op een rij gezet die nodig zijn om de belangrijke waarden in het gebied te versterken. De uitdaging in de visie is om de schaarse fysieke ruimte en milieuruimte in het NZKG optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden:

- voor bedrijvigheid die economische waarde en werkgelegenheid toevoegt
- voor het huisvesten van talent (vanwege het aantrekken van internationaal concurrerend kwalitatief arbeidsaanbod)

Daarbij hoort een leefbare omgeving met voldoende groen en recreatierruimte.

Uit de ambitie komt een aantal opgaven naar voren. Deze opgaven zijn soms strijdig met

elkaar in de ruimte die ze vragen. De visie biedt een duidelijke richting, maar geeft ook voldoende flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden in de context van de gehele MRA. Hiermee sluit de visie nauw aan op de clusterbenadering vanuit de Amsterdam Economic Board. De visie doet slechts zijdelings uitspraken over onderwijs en arbeidsmarkt, die ook van groot belang zijn voor het verstevigen van de concurrentiepositie. Deze onderwerpen komen in het werk van de Board meer expliciet naar voren.

# 5 Reikwijdte, detailniveau, onderzoek en monitoring

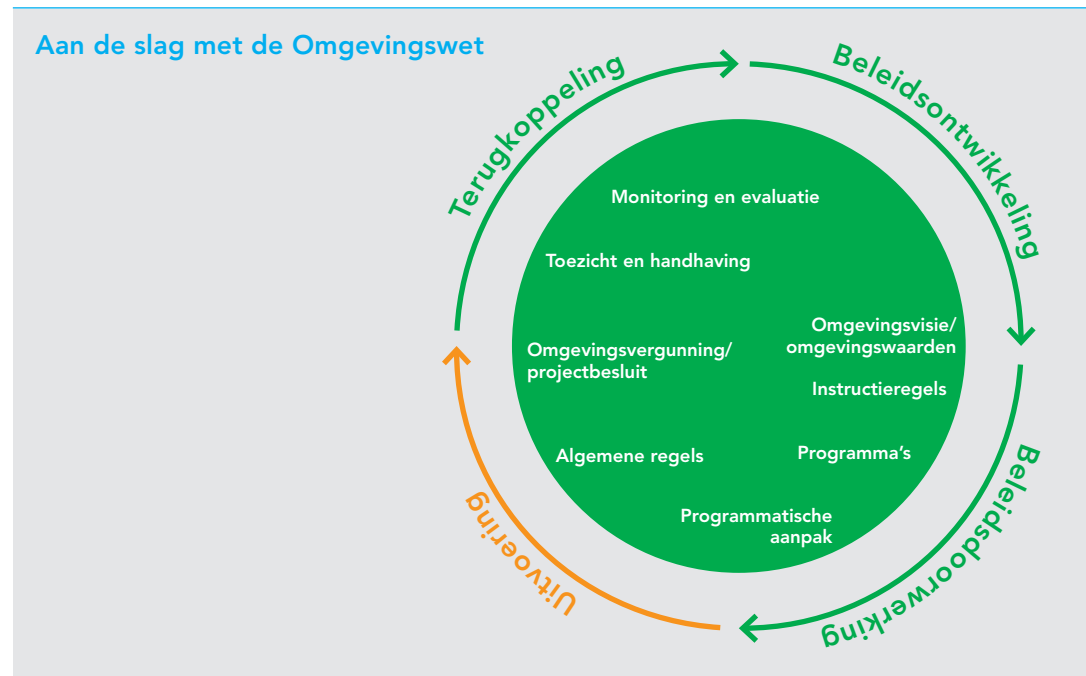
## 5.1. Beoordelingskader thema's, effecten, indicatoren en weging

### Uitgangspunten beoordelingskader

Bij een OER is het gebruikelijk om aan de voorkant aan te geven op welke aspecten de beoogde ontwikkeling in de fysieke leefomgeving wordt beoordeeld. In het verlengde van de Omgevingswet ligt het voor de hand de reikwijdte van dit beoordelingskader te verruimen. Gezondheid, duurzaamheid en veiligheid zijn thema's die in de Omgevingswet expliciet aandacht krijgen.

In de Startnotitie Omgevingsvisie hebben wij de opgaven voor de fysieke leefomgeving in Amsterdam nog iets verder opgerekt, door ook inclusief en betaalbaar op te nemen als kernopgave voor de stad. De vijf kernopgaven komen terug in het beoordelingskader.

De invoering van de Omgevingswet heeft ook op een andere manier effect op de betekenis van het beoordelingskader voor de OER. De Omgevingswet plaatst de Omgevingsvisie, uitvoeringsgericht beleid/programma's en het Omgevingsplan nadrukkelijk in de beleidscyclus. Het beoordelingskader voor de OER kan daarmee ook de opmaat zijn naar een zorgvuldige monitoring en evaluatie. Bij vaststelling van de



Beleidscyclus



Omgevingsvisie moet dan ook duidelijk zijn hoe de monitoring van de nul-situatie en de verwachte effecten in de OER wordt georganiseerd. In de OER kan daarvoor een voorstel worden uitgewerkt, zoals wij dat ook hebben gedaan in de PlanMER voor Haven-Stad.

Het beoordelingskader is in eerste instantie ondersteunend aan de te maken strategische keuzes in het kader van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Aan de hand van het beoordelingskader zal inzichtelijk worden gemaakt wat de bijdrage van de verschillende alternatieven is aan de tien kernwaarden en de twee overkoepelende waarden. De kernopgaven zijn in het beoordelingskader omgebouwd tot kernwaarden.

Het beoordelingskader helpt bij het maken van integrale afwegingen op strategisch niveau. Het vormt de basis voor verdere uitwerking als tool voor meer concrete afwegingsvraagstukken in de stadsontwikkeling.

### Overkoepelende waarden

Het beoordelingskader voor deze OER benoemt tien kernwaarden, die belangrijk zijn voor maken van strategische keuzes over de combinatie en afweging tussen alle functies die ruimte vragen in de stad. Daar worden twee overkoepelende waarden aan toegevoegd. Gezien hun integrerende karakter zijn ze in het midden van het schema gezet.

- **Proceskwaliteit:** daarbij gaat het zowel om de cultuur van samenwerken aan de toekomst van Amsterdam, als om de kwaliteit van het besluitvormingsproces. Vertrouwen, inclusiviteit en mede-eigenaarschap spelen hierbij een belangrijke rol. Investeren in proceskwaliteit kan voorwaardelijk zijn voor de verschillende kernwaarden.

- **Kosteneffectiviteit:** is belangrijk voor de financiële haalbaarheid en houdbaarheid. Het gaat daarbij zowel om ontwikkeling, exploitatie, beheer als om onderhoud.

In de OER zullen de kansen en risico's van de verstedelijkingsalternatieven en varianten op deze overkoepelende waarden inzichtelijk worden gemaakt.

Het beoordelingskader is bovendien gerelateerd aan het model van de donuteconomie van Kate Raworth dat de belangrijke waarden relateert aan een ecologisch plafond enerzijds en een sociaal fundament anderzijds (zie ook bijlage 5).

### Indicatoren

De kernwaarden in onderstaand schema zijn kort beschreven en gerelateerd aan de ruimte-vragende functies en de daaraan gekoppelde keuzevraagstukken. Voor de OER zullen de kernwaarden vertaald worden naar indicatoren die werkbaar zijn in relatie tot te maken afwegingen in het kader de omgevingsvisie. De kunst van het uitwerken van een passende set indicatoren zit hem in de beperking. We hebben daartoe de volgende criteria onderscheiden. Een goede indicator voor de omgevingsvisie moet:

1. gekoppeld zijn aan één of meer kernwaarden;
2. relevant zijn voor de te maken keuzes in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en een daarbij passend abstractieniveau hebben;
3. beïnvloedbaar zijn door de gemeente Amsterdam;
4. meetbaar zijn of middels expert judgement te waarden zijn;
5. bij elkaar invulling geven aan de wettelijke verplichting om de – verwachte – milieugevolgen van voorgenomen ontwikkelingen in beeld te brengen;

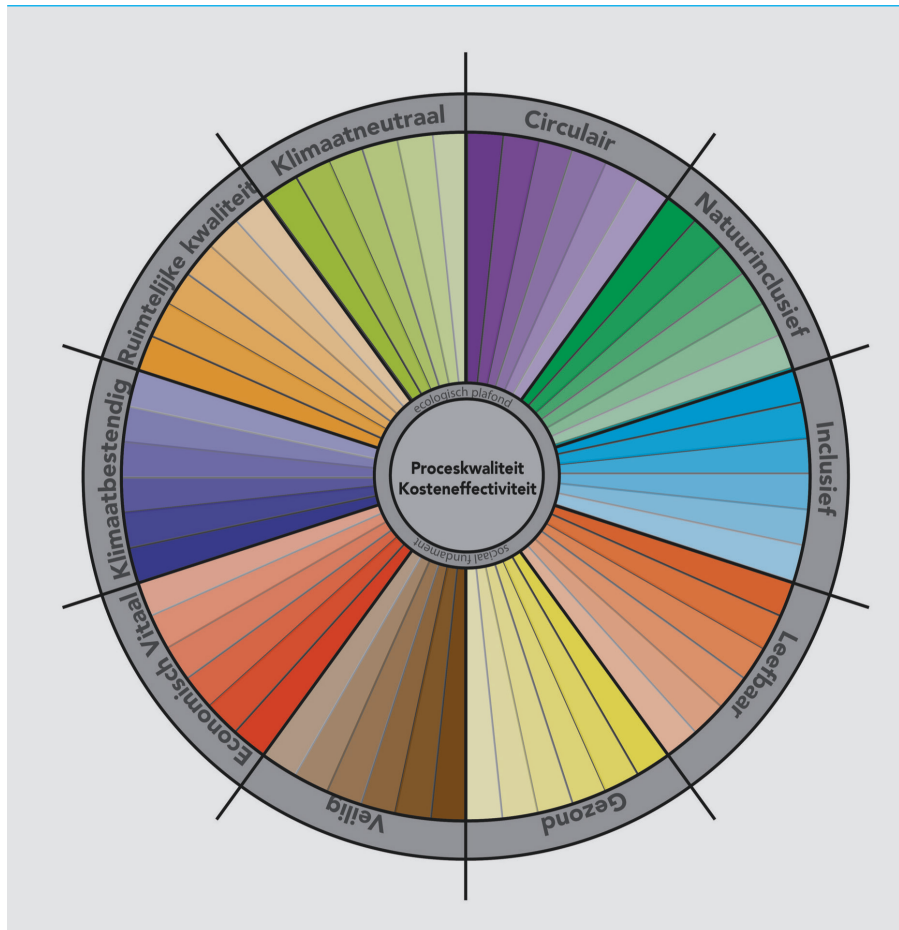
6. in principe betrekking hebben op de hele stad en de mogelijkheid bieden voor differentiatie naar stadsdeelniveau.

Kernwaarden beoordelingskader OER Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Relatie model donuteconomie	Kernwaarde	Beschrijving en relatie met ruimtevrage functies
<b>Ecologisch plafond</b>	<b>Klimaatneutraal</b>	De waarde wordt vooral uitgedrukt in reductie van CO2 uitstoot door vermindering van energiegebruik (prestatie) en vervanging van fossiele bronnen door duurzame energie (zon, wind, warmte). Belangrijke indicatoren zijn bijvoorbeeld de energieprestatie van gebouwen en de CO2-uitstoot van mobiliteit en bedrijven.
<b>Ecologisch plafond</b>	<b>Circulair</b>	Circulair gaat over het sluiten van afval- en grondstofkringlopen en het daarmee verkleinen van de negatieve impact op de wereld van bouwen, productie en consumptie in Amsterdam. Voor de fysieke leefomgeving gaat het daarbij om circulaire omgang met : <ul style="list-style-type: none"> <li>- de gebouwde omgeving (circulair bouwen, renoveren, beheren en slopen)</li> <li>- organische stromen en voedsel (o.a. voedsel regionaal produceren en vermarkten, en kringlooplandbouw)</li> <li>- consumptiegoederen (o.a. deelgebruik en reparatie makkelijker maken en ruimte voor circulaire maakindustrie)</li> </ul>
<b>Ecologisch plafond</b>	<b>Natuurinclusief</b>	De waarde wordt bepaald door de mate waarin natuur en diervriendelijkheid wordt geïntegreerd/ gecombineerd met de ruimtevrage functies en een biodivers ecosysteem mogelijk maakt. Daarbij gaat het onder andere om ecologische groenstructuren, parken en tuinen, natuurinclusieve landbouw, nestgelegenheden in gebouwen, groene gevels en infrastructuur (taluds) inrichten als biotoop.
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Inclusief (en betaalbaar)</b>	Inclusiviteit wordt bepaald door de mate waarin bewoners van Amsterdam kunnen meedoen in het stedelijk leven. Betaalbare woningen, toegankelijk(e) vervoer en maatschappelijke voorzieningen, toegang tot waardig werk, ruimte om te ondernemen en diverse publieke ruimte voor ontmoeting zijn dan belangrijke aspecten.
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Leefbaar</b>	Leefbaarheid betreft de mate waarin de fysieke leefomgeving prettig leven in de stad mogelijk maakt. Aspecten die dan in beeld komen zijn de kwaliteit van de woning en de leefomgeving, beperken van verkeerscongestie, sociale veiligheid, prettige stedelijke ruimtes met een combinatie van functies, het voorkomen van overlast en hinder en goede maatschappelijke voorzieningen.

Relatie model donuteconomie	Kernwaarde	Beschrijving en relatie met ruimtevrerende functies
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Gezond</b>	<p>Gezondheid als waarde voor de fysieke leefomgeving kent twee onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het voorkomen van negatieve invloeden bijvoorbeeld in de vorm van geluid, geur, licht, trillingen, luchtkwaliteit, stof, et cetera in de woonomgeving.</li> <li>- Het bevorderen van gezondheid vooral door mensen uit te nodigen om te bewegen in de woonomgeving, onderweg van en naar het werk/ school/ maatschappelijke voorzieningen en via speciale (sport)voorzieningen.</li> <li>- Een derde aspect is gezonde voeding, de beschikbaarheid en een gezonde productie-omgeving.</li> </ul>
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Veilig</b>	<p>Veiligheid is een waarde met een aantal verschillende invalshoeken zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De fysieke veiligheid van woon-werkomgeving, omgeving van maatschappelijke voorzieningen en grote evenementen.</li> <li>- Verkeersveiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen vormen een andere dimensie van veiligheid.</li> <li>- Veiligheidsaspecten verbonden aan stedelijke verdichting (hoogbouw, functie-menging, intensief ruimtegebruik, beheer en onderhoud).</li> <li>- Veiligheidsrisico's verbonden aan klimaatverandering (zie kernwaarde klimaatbestendig), circulaire economie en energietransitie.</li> </ul>
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Economisch Vitaal</b>	<p>Economisch vitaal betreft de mate waarin de Amsterdamse economie gezond is en ontwikkelkansen biedt voor inwoners van de stad, de regio en Nederland. Ruimtelijke randvoorwaarden die daarbij belangrijk zijn: een goed woon- en vestigingsklimaat met voldoende betaalbare woningen, goed en vlot bereikbare werkgebieden en diverse werkmilieus. De digitale en energie-infrastructuur moeten goed en betrouwbaar zijn.</p>
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Klimaatbestendig</b>	<p>Klimaatbestendig betreft de mate waarin Amsterdam is voorbereid op de gevolgen van klimaatverandering. Het beperken van wateroverlast en hittestress voor woon- en werkgebieden is daarbij van groot belang. Cruciaal is ook het beperken van de kans op overstromingen en het beperken van de gevolgen daarvan, onder ander voor de vitale infrastructuur.</p>
<b>Sociaal fundament</b>	<b>Ruimtelijke kwaliteit</b>	<p>Onder ruimtelijke kwaliteit verstaan we hier de kwaliteit van architectuur, stedenbouw en landschap en cultuurhistorisch erfgoed. Het gaat zowel om functionele als esthetische kwaliteit. Daarbij is het belangrijk om spanningen inzichtelijk te maken tussen behoud en bescherming van bestaande waarden en kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door nieuwe ontwikkelingen.</p>

Impressie van het uit te werken  
beoordelingskader o.e.r. Omgevingsvisie  
Amsterdam 2050



## 5.2. Wijze van onderzoek en detailniveau

De OER voor de Omgevingsvisie is uniek voor Amsterdam vanuit twee invalshoeken:

- Het is de eerste keer dat we volledig in de geest van de Omgevingswet werken aan een omgevingseffectrapportage (OER).
- We hebben er expliciet voor gekozen om met het beoordelingskader niet alleen de omgevingseffecten in beeld te brengen, maar ook de mate waarin de alternatieven bijdragen aan de kernopgaven en kernwaarden voor de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Dit leidt tot een complex beoordelingskader dat werkt met het jaar 2050 als horizon (met een tussenstation op 2030). Dit betekent dat de meeste effecten slechts globaal onderzocht kunnen worden en dat rekening moet worden gehouden met onzekerheden.

De huidige situatie kan, in belangrijke mate op basis van feitelijke informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, in beeld worden gebracht. Modelberekeningen kunnen voor bijvoorbeeld mobiliteit, luchtkwaliteit, water (kwaliteit/kwantiteit) en geluid de te verwachten effecten tot 2030 kwantificeren.

In aanvulling daarop wordt, voor een aantal aspecten voor de doorkijk naar 2030 en een groot aantal aspecten richting 2050, op basis van expertbeoordeling een kwalitatief beeld geschetst van de verwachte effecten van grote ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

### 5.3.

## Monitoring

Zoals hiervoor is aangegeven, legt de Omgevingswet – meer dan de huidige wetgeving – het accent op toepassing van de beleidscyclus als sturingsmechanisme. Monitoring en evaluatie vormen daarin een onmisbare schakel die in het verleden niet altijd systematisch is toegepast.

Het beoordelingskader en het onderzoek voor de OER hebben raakvlakken met onderzoek en informatievoorziening op tal van beleidsterreinen binnen de gemeente Amsterdam en daaraan gelieerde organisaties, zoals de GGD, Waternet en de veiligheidsregio.

We streven ernaar om parallel aan de OER voor de Omgevingsvisie een samenhangend monitoringsysteem te ontwikkelen dat efficiënt en effectief is verbonden met de bestaande systemen.

Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat het systeem zich leent voor eenvoudig leesbare, visueel aantrekkelijke en bondige rapportages die digitaal toegankelijk zijn.

### 5.4.

## Plan- en studiegebied OER

De OER onderscheidt een plangebied en een studiegebied. Het plangebied omvat het grondgebied van de gemeente Amsterdam, waarin de voorgenomen ontwikkelingen zich voordoen.

Het studiegebied omvat op aspecten als b.v. luchtkwaliteit en geluid een groter gebied. Per aspect verschilt de omvang van het studiegebied, omdat de effecten van de verschillende aspecten zich over een gebied van verschillende omvang uitstrekken. Dat kan vanuit twee invalshoeken aan de orde zijn: effecten van ontwikkelingen in Amsterdam over de gemeentegrenzen heen en effecten van ontwikkelingen in de omgeving van Amsterdam op de stad.

Mobiliteitsgerelateerde effecten kunnen zich bijvoorbeeld uitstrekken buiten de gemeentegrenzen, bijvoorbeeld in de vorm van aanpassingen van infrastructuur die noodzakelijk zijn om de beoogde ontwikkeling van Amsterdam mogelijk te maken.

Omgekeerd is te verwachten dat met name de ontwikkeling van Schiphol en het Noordzeekanaalgebied (NZKG) van belang zullen zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Amsterdam.

# 6

## Fasering

### Fase 1 (2019)

De startnotitie vormt de aftrap van Fase 1 en de afsluiting van de voorbereidende fase voor de Omgevingsvisie Amsterdam. Er wordt al op verschillende plekken over de toekomst van Amsterdam nagedacht: in de stad, in de regio en in de gemeentelijke organisatie. In 2019 ligt de nadruk op het ontsluiten en kortsluiten van kennis en het leggen van verbindingen met initiatieven en organisaties die bezig zijn met de toekomst van Amsterdam. Deze fase wordt afgesloten met een tussenproduct onder de werktitel 'Het groeiende verhaal'. In deze fase zal ook een Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Omgevingseffectrapportage (OER) worden opgesteld.

### Fase 2 (2020)

In Fase 2 worden de verschillende ontwikkelopties verder verkend en bediscussieerd. In de op te stellen OER worden de effecten van deze ontwikkelopties in beeld gebracht. In deze fase wordt ook de visie op hoofdlijnen uit de eerste fase getest in gebiedsontwikkeling en beleidsvernieuwing. Deze fase wordt afgesloten met een ontwerp Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

### Fase 3 (2021)

In Fase 3 ligt de nadruk op consultatie over de ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en het op basis daarvan aanpassen en ter vaststelling aanbieden aan de gemeenteraad. Dit leidt tot een eerste vastgestelde Omgevingsvisie voor de gemeente Amsterdam.

### Fase 4 (2022 en verder)

Fase 4 is het nieuwe 'normaal', waarin het toekomstgericht samen de stad maken en de regionale samenwerking een impuls hebben gekregen, en werkt de gemeente, en iedereen die toekomstgericht met de stad bezig is, met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 als richtinggevend, integraal kader. Periodiek wordt de Omgevingsvisie in de gemeenteraad geëvalueerd, en zo nodig op onderdelen herijkt.

### Horizon Omgevingsvisie en OER

Zoals de titel van de startnotitie aangeeft, ligt de horizon voor de Omgevingsvisie op 2050. Het is vanuit de functie van Structuurvisie en Omgevingsvisie gebruikelijk om ver vooruit te kijken. Vanwege de grote onzekerheden die gepaard gaan met een dergelijke lange termijn, is het gebruikelijk om bij het bepalen van de milieueffecten ook een tussenstap in te bouwen. Voor de Omgevingsvisie Amsterdam is dan 2030 een logisch en werkbaar jaartal.

# 7 Procedure

## 7.1. Procedure op hoofdlijnen

De o.e.r.-procedure bestaat uit een aantal wettelijk vastgelegde stappen. Deze zijn in onderstaande figuur weergegeven.

### Kennisgeving en raadpleging

De procedure start met de openbare kennisgeving van het voornemen om een Plan-OER op te stellen en de publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD wordt ter inzage gelegd en ook worden de betrokken maatschappelijke instanties en bestuursorganen geraadpleegd. Ook zal de Commissie m.e.r. in deze fase gevraagd worden om advies.

### Opstellen Plan-OER en Nota van beantwoording (gelijktijdig met de ontwerp-Omgevingsvisie)

De reacties worden van antwoord voorzien in de Nota van Beantwoording NRD en de uitkomsten worden betrokken in de op te stellen Plan-OER.

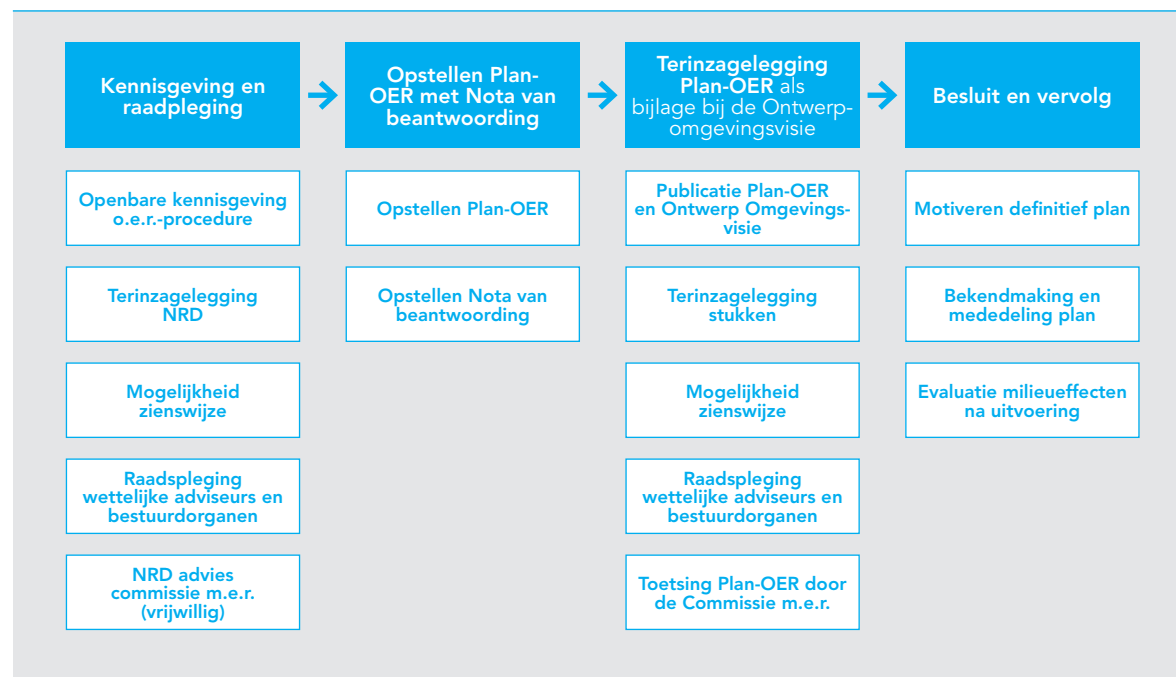
### Terinzagelegging Plan-OER (als bijlage bij de ontwerp-Omgevingsvisie)

De procedure van de Plan-OER is gekoppeld aan de Omgevingsvisie. Dit houdt in dat de ontwerp-Omgevingsvisie en de Plan-OER gelijktijdig zes weken ter inzage worden gelegd. Opnieuw worden de relevante bestuursorganen geraadpleegd en mag iedereen zienswijzen indienen op de Plan-OER en de ontwerp-Omgevingsvisie. Daarnaast toetst de Commissie m.e.r. in deze periode de kwaliteit van de Plan-OER en beoordeelt de commissie of de juiste (milieu)

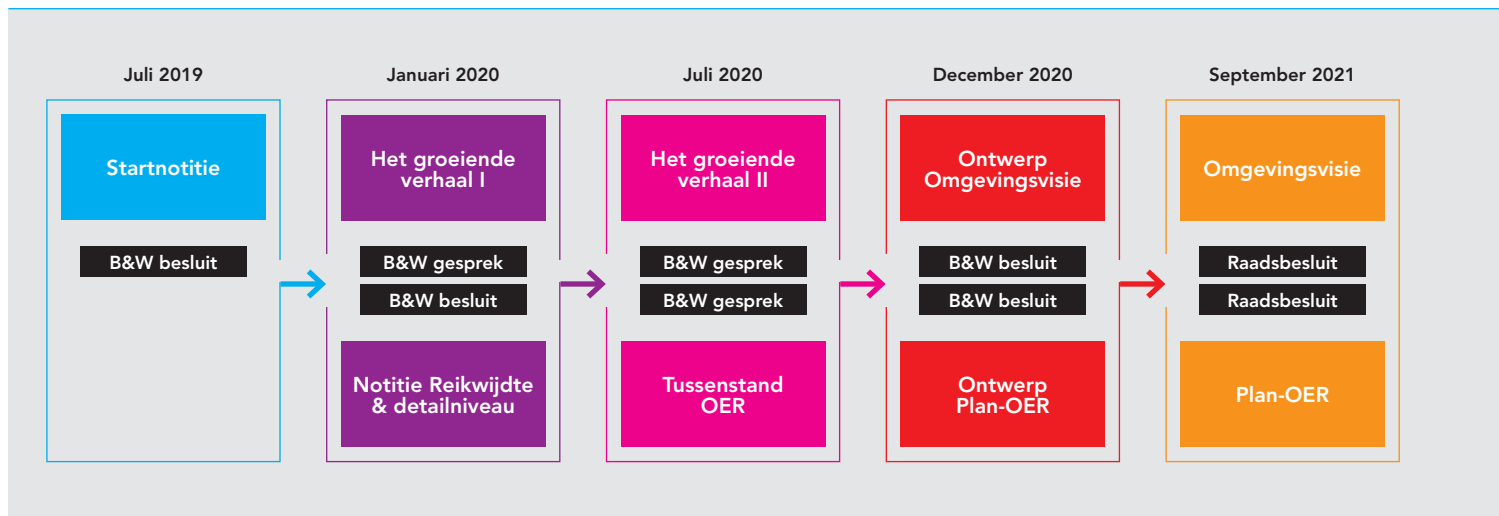
informatie aanwezig is om een besluit over de Omgevingsvisie te kunnen nemen.

### Besluit en vervolg

De Omgevingsvisie wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente motiveert in de uiteindelijke Omgevingsvisie hoe met de uitkomsten van de Plan-OER en de inspraakreacties is omgegaan.



Aantal wettelijk vastgelegde stappen m.e.r./o.e.r.-procedure



### 7.2. **Proces op hoofdlijnen**

Het proces van de Omgevingseffectrapportage loopt parallel aan, en in interactie met de Omgevingsvisie. In bovenstaand schema is de samenhang weergegeven.

### 7.3. **Consultatie en tervisielegging**

Na de kennisgeving vindt een raadpleging over de NRD plaats. Raadpleging is het inwinnen van advies over welke effecten moeten worden beschouwd in de OER (reikwijdte) en op welke wijze de effecten moeten worden onderzocht (detailniveau).

Alle direct betrokken bestuurlijke en maatschappelijke organisaties zullen wij vragen om advies uit te brengen. De reacties zullen wij meenemen in de verdere procedure.

We hebben ervoor gekozen vroegtijdig overleg te voeren met de Commissie m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van de OER. Dit vanwege de complexiteit en het feit dat de Omgevingsvisie voor Amsterdam een nieuw fenomeen is. De Commissie m.e.r. zal daarom niet alleen gevraagd worden advies uit te brengen over de NRD, maar ook om vooruitlopend op de formele toetsing van de definitieve OER, tussentijds advies te geven.

### 7.4. **Vervolg**

Bij de uitwerking van het proces in paragraaf 6.2 is een doorkijkje opgenomen voor de periode na vaststelling van de NRD en uitwerking van de Plan-OER en de Omgevingsvisie. De planning is om de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 in september 2021 vast te stellen.

Een eerste versie van het groeiende verhaal van de omgevingsvisie zal begin 2020 in de vorm van een interactieve website publiek worden gemaakt. Daarin zal ook het beoordelingskader worden uitgediept, met een uitgebreidere beschrijving van de kernwaarden en van de ruimte vragende functies.



# Bijlagen

# Samenvatting Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

### Inleiding

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI, ontwerp) biedt een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Hiermee kunnen we inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op onze leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen slechts een deel van de opgave.

Deze bieden kansen, maar vragen wel om zorgvuldige keuzes. Want onze ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed. Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken: niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes. Op de Noordzee ligt er bijvoorbeeld een opgave om meer windmolens te plaatsen. Dat kan alleen als we goede afspraken maken met andere gebruikers. Ook moeten we goed nadenken over de plekken waar de opgewekte windenergie aan land komt. Het is efficiënt om juist daar plaats te bieden aan bedrijven die veel stroom gebruiken.

### Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

#### 1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en dat het kansen biedt voor natuur.

In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door deze zoveel mogelijk te clusteren, voorkomen we versnippering over het landschap en benutten we de ruimte zo efficiënt mogelijk. Voorwaarde is steeds dat bewoners echt goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik, en waar dat kan meeprofiteren in de opbrengsten. De aanleg van zonneparken in het landschap moeten we zoveel mogelijk beperken. We plaatsen bij voorkeur eerst zoveel mogelijk zonnepanelen op daken en gevels. Het Rijk zet zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

#### 2. Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken. Het vereist ook een nauwe samenwerking met onze internationale partners, zowel met onze directe burens, als met andere landen in Europa en over de wereld, ook op defensiegebied. We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede kwaliteit van leven: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. We zetten in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat we niet langer afhankelijk zijn van eindige, fossiele bronnen.

#### 3. Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op, en investeringen in mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schone lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen

---

dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toenemen. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stellen, en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

#### 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe dit zorgvuldig zal gebeuren. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

#### Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-winsituaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. **Combinaties** van functies gaan voor eenvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. **Kenmerken en identiteit** van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. **Afwentelen** wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

# Samenvatting Provinciale Omgevingsvisie (POVI)

## Hoofddambitie

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om dit ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten we ons op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving, de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

## Sturingsfilosofie

We gaan uit van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet', om gelet op de diversiteit aan regio's, ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staan de opgaven centraal. Die bepalen de wijze van sturing en samenwerking.

## Uitgewerkte ambities Leefomgeving

We staan voor een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, maar sluiten een verhoging van deze ambitie in de toekomst niet uit.

### a. Klimaatverandering

Onze ambitie is een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. We ontwikkelen en richten stad, land en infrastructuur klimaatbestendig en waterrobuust in. We zetten ons in om gebiedsgericht en in gezamenlijkheid met de partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn, de bodemdaling in veenweidegebieden af te remmen, te stoppen en zo mogelijk te herstellen.

### b. Gezondheid en veiligheid

Onze ambitie is het behouden en waar mogelijk

verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond. In elk geval voldoen we aan de wettelijke normen, en waar mogelijk zoeken we ruimte voor verbetering. We spannen ons in om samen met onze partners zo spoedig mogelijk aan de KRW-normen voor water en aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit te voldoen, doch uiterlijk in 2027 wat betreft de KRW-normen en 2050 voor de WHO-normen.

### c. Biodiversiteit en natuur

Onze ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten, ook omdat daarmee andere ambities en doelen kunnen worden bereikt. Zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, goede bodem- en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.

## Gebruik van de leefomgeving

We willen ruimtelijk ontwikkelingen faciliteren, onder voorwaarde van behoud en ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit.

### a. Economische transitie

Onze ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. We bieden daarom ruimte aan de ontwikkeling van een circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.

### b. Wonen en werken

Onze ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in, en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve be-

hoefte en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.

### c. Mobiliteit

Onze ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit voor klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het versterken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen, zoals goede OV-verbindingen, een uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie. Inwoners en bedrijven hebben zoveel mogelijk de vrijheid om hun eigen vervoerswijzen te kiezen. Zodanig dat het totale verkeers- en vervoersnetwerk optimaal wordt gebruikt en ten dienste staat van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. We sturen op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. We streven naar een vorm van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.

### d. Landschap

Onze ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

## Energietransitie

Onze ambitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is, gebaseerd op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie. Daarom bieden we de ruimte aan de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur, rekening houdend met de ambities voor verstedelijking en landschap. We monitoren de ontwikkeling van de energievraag, het aandeel duurzame energie en de hoogte van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

### Principes verstedelijkingstrategie MRA

We hanteren onderstaande (algemene en meer sectorale) principes voor de ontwikkeling van het toekomstige verstedelijkingsconcept. Doel is onderstaande principes zoveel als mogelijk in samenhang te realiseren. Vaak zal dit in combinatie met elkaar kunnen, maar veelal zullen ook afwegingen en keuzes gemaakt moeten worden, omdat niet alles (tegelijk) kan. Rijk en regio spreken af gedurende de strategieontwikkeling dergelijke afwegingen en keuzes te maken. Relevante lopende trajecten vormen de bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie.

#### Basisprincipes:

1. We streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes, met goed interbestuurlijk samenspel.
2. We houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden, en in de kernen in landelijk gebied ervaart, en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken.
3. De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. We werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar ver-

sterkende kernen, en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert.

4. De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschapsinclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking, verschillen binnen de MRA.
5. We realiseren woon- en werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden; dit zijn de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp-NOVI.
6. We realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer.
7. We verbeteren de leefbaarheid en het functioneren van de woningmarkt, zodat het voor zowel huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen.
8. Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken, zetten we vooral in op regionale ov- en fietsverbindingen om samengestelde ketenreizen beter mogelijk te maken.
9. Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken alsook in de tijd.
10. We zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit (*smart mobility*) en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend *daily urban system*.
11. Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein, kunnen alleen worden uitgevoerd als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.
12. We houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden.
13. We ontwikkelen bestaande en nieuwe woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen.

14. We zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen.
15. We accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij de eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden.
16. We houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot het punt waar de stroom van windenergie op zee aan land komt, of tot lokale (duurzame) opwekking.
17. Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA.
18. We verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen.

### Colofon

#### Ruimte en Duurzaamheid

#### Gemeente Amsterdam

i.s.m. Peter Prins – PRINS  
Projectmanagement & Advies  
januari 2020

[omgevingsvisie@amsterdam.nl](mailto:omgevingsvisie@amsterdam.nl)

#### Fotografie

Theo Baart

#### Vormgeving

Willy Sengers





Gemeente  
Amsterdam