



Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

Ontwerp Structuurvisie

Amsterdam 2040

Economisch sterk en duurzaam

Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 26 januari 2010.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord		7
Samenvatting		9
Leeswijzer		13
Deel 1	De Visie	15
	1a Visie	19
	1b De grote bewegingen	39
	1c Visie en beleid	99
Deel 2	Uitvoering naar stadsdelen en decennia	163
Deel 3	Instrumentarium bij kernpunten van beleid 2010 - 2020	215
Samenvatting PlanMER		281

VOORWOORD

Namens het gemeentebestuur bied ik u de Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040 aan. Hierin staat de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam die wij voor ogen hebben. De structuurvisie heeft als titel meegekregen: Economisch Sterk en Duurzaam. Dit is ook het leitmotiv van het document. Het verbeteren van de welvaart en het welzijn van de mensen in Amsterdam én wat de ruimtelijke ontwikkeling van de stad hieraan kan bijdragen, dáárover gaat deze structuurvisie.

Het komt erop aan. In de wereldeconomie vinden manifeste verschuivingen plaats. De grote steden fungeren steeds meer als de motoren van de economie. Het klimaat verandert. Dit stelt ons voor levensgrote vraagstukken over de duurzaamheid van ons leefmilieu. De gevolgen zijn groot, ook voor Amsterdam.

Amsterdam kan de toekomst aan, daar ben ik van overtuigd. Maar het gaat niet zonder meer. We zijn een stad met een relatief jonge bevolking, met 175 nationaliteiten; een stad van talloze studenten, levensvormen, typen ondernemingen en voorzieningen. Amsterdam is voor tallozen de plek geweest om vooruit te komen. Het vrijzinnige leefklimaat is onderdeel van haar wereldfaam. Amsterdam is een stad waar je jezelf kunt zijn. De stad heeft zich ook altijd veerkrachtig en flexibel getoond. Al deze hoedanigheden zijn goud waard. We komen er steeds meer achter hoe belangrijk ze zijn om Amsterdam economisch sterk te houden.

De klimaatsverandering dwingt ons meer dan ooit na te denken over de vele facetten van duurzaamheid. Hoe houden we onze voeten droog en hoe krijgen we water, lucht en bodem schoon? Op welke manier maken we de stad groener en houden we het omringende, waterrijke landschap open? Hoe stellen we onze energievoorziening voor de toekomst veilig?

Amsterdam is groter dan zijn gemeentegrenzen. Het is de kernstad van een metropoolregio. De stedelijke ontwikkeling is onderdeel van de regionale, en andersom. De noodzaak van intensieve onderlinge samenwerking tussen de regiogemeenten staat buiten kijf en is vastgelegd in het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor Metropoolregio Amsterdam.

In de structuurvisie is het bovenstaande vertaald in ambities en opgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Momenteel zitten we in economisch zwaar weer. Dit betekent dat de visie bij aanvang moet laten zien 'crisisbestendig' te zijn. Maar het is ook een reden te meer om juist nú ambitie te tonen. Zodra de betere tijden terugkeren weten we al precies wat we willen. Met deze visie nemen wij stelling over hoe Amsterdam er in 2040 uit zou moeten zien. Zo worden er bijvoorbeeld nieuwe openbaar vervoerlijnen voorgesteld, nieuwe investeringen in groengebieden gepland en voorstellen gedaan om (verouderde) extensief benutte gebieden te transformeren tot intensiever gebruikte, gemengde woon-werkgebieden.

Voor een aantal gebieden worden er meerdere scenario's gepresenteerd. Tussen die scenario's zal nog moeten worden gekozen door de gemeenteraad.

Het komt erop aan. Ik herhaal het niet zonder reden. Amsterdam heeft sterke troeven in handen. Maar het uitspelen van deze troeven is een uitdaging op zich. Deze uitdaging moeten we nu, meer dan ooit, aangaan. Voor de welvaart en het welzijn van de Amsterdammers, voor de toekomst van Amsterdam.

Maarten van Poelgeest
Wethouder Ruimtelijke Ordening

SAMENVATTING

De Visie

Amsterdam

Economisch sterk en Duurzaam

Positie en ambitie van Amsterdam:

Amsterdam economisch sterk en duurzaam

Wereldwijd is de rol van steden in de afgelopen decennia drastisch veranderd. Sinds 2007 woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden. Van Vancouver tot Hong Kong, overal is er een trek te zien richting de stad, zo ook in Amsterdam. Voor Amsterdam is het van levensbelang dat het een vooraanstaande positie blijft innemen in de wereldeconomie. Aan deze voorwaarde moet in ieder geval worden voldaan om het welzijn en de welvaart van haar burgers in de toekomst zo goed mogelijk te kunnen waarborgen. Amsterdam heeft een diverse economie, woningvoorraad, voorzieningen, landschappen en bovenal: een diverse en relatief jonge bevolking. Amsterdam heeft daarmee een perfecte voedingsbodem om kansrijke economische sectoren vast te houden en aan te trekken en de lokale en regionale economie te laten floreren. Amsterdam heeft de troeven in handen om economisch sterk te zijn. Niettemin wordt ook Amsterdam zwaar op de proef gesteld in de huidige economische crisis. En daarmee wordt tevens de Structuurvisie bij aanvang op zijn crisisbestendigheid beoordeeld. De crisis zal langdurig zijn sporen nalaten bij de stedelijke ontwikkeling.

De andere absolute voorwaarde voor de toekomstbestendigheid van Amsterdam betreft de intensieve zorg voor het leefmilieu in de stad. Voor een duurzame stad moeten we anticiperen op klimaatverandering. We maken de lucht, de bodem en het water schoner, we maken de stad groener, stiller en energiezuiniger; we optimaliseren het gebruik van

de schaarse grond en we gaan over op duurzame energiebronnen. Daarnaast wordt een aantal beproefde en duurzame ruimtelijke ordeningsprincipes blijvend, en zelfs geïntensiveerd, toegepast - principes die allen zijn terug te voeren op zuinig en optimaal gebruik van de grond. Amsterdam is goed voor haar inwoners en gasten. Om sociaal duurzaam te zijn is een sterke sociaalruimtelijke structuur met flexibiliteit naar de toekomst toe belangrijk.

Uit bovenstaande twee voorwaarden volgt haast automatisch het 'leitmotiv' voor deze structuurvisie:

Amsterdam: economisch sterk en duurzaam.

In het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor Metropoolregio Amsterdam wordt op regionale schaal verwoord en verbeeld welke ruimtelijke opgaven er in de regio zijn. In die metropoolregio is Amsterdam de centrale stad, de kernstad. Dat wil niet zeggen de enige stad, in tegendeel. Alle partijen in de regio hebben elkaar nodig en kunnen van elkaar profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren in de metropoolregio. Vanuit dit perspectief kijken we naar de stad Amsterdam. Altijd in samenhang met de omgeving, en zoekend naar de specifieke opgaven die Amsterdam daarbinnen heeft.

Dit alles leidt tot de centrale ambitie van de structuurvisie: ***Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.***

Visie

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool slaat Amsterdam de volgende richting in:

Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Het betekent ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Met de toevoeging van 70.000 woningen wordt ingespeeld op de genoemde trek naar de stad. Om 'netto' 70.000 woningen over te houden zullen zeker zo'n 100.000 woningen gebouwd moeten worden, aangezien tegelijkertijd veel eenheden aan de voorraad worden onttrokken, fysiek, door sloop en getalsmatig door samenvoeging. Om 100.000 woningen te bouwen moeten we voor 120.000 woningen locaties hebben, aangezien tijdens de rit nogal wat plannen uitvallen. Het streven moet dus zijn om jaarlijks 3.500 tot 4.000 woningen te bouwen.

Het betekent ook een grotere mix van wonen en werken waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Ook wordt er ruimte geboden aan de groei van voorzieningen in de zogenaamde stadsstraten. Voor een aantal bijzondere voorzieningen, iconen, worden plekken aangewezen waar deze kunnen neerstrijken, waarbij een koppeling met voldoende openbare ruimte wordt gemaakt. Sportvoorzieningen al dan niet in combinatie met onderwijs, maken deel uit van de wijk. Binnen de ring A10 krijgen stadsverzorgende bedrijven een bescherming zodat de Haarlemmerolie van de stad niet uit het centrumgebied wordt verdrongen. Mocht er een bedrijf moeten verplaatsen vanwege transformatie van een gebied, dan moeten er wel alternatieve locaties zijn binnen de metropoolregio.

Systeemsprong regionaal openbaar vervoer

Bij een intensiever gebruik van de stad is de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend OV-netwerk op metropolitane schaal onontbeerlijk.

Het regionale wegennet zal nog wel moeten worden aangepast aan de verdere groei van de metropoolregio, maar binnen het stedelijk kerngebied worden de uitbreidingsmogelijkheden wel beperkt. Amsterdam kiest voor een systeemsprong in het regionale OV-netwerk en zal op veel meer plaatsen dan nu een naadloze overstap tussen auto en openbaar vervoer mogelijk maken.

Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte

De kwaliteit van leven in de stad wordt steeds belangrijker, en daarmee de inrichting en het gebruik van het schaarse publieke domein met name binnen de Ring A10 omdat hier de druk op de openbare ruimte het grootst is. In straten, aan oevers en op pleinen waar dat gewenst is, wordt de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig ingericht. Dit betekent soms minder ruimte voor de auto, maar niet het verdwijnen van de auto uit de stad.

Hierbij kunnen prijsmechanismen zoals spitsheffing en parkeertarieven een grote rol spelen.

Investeren in recreatief gebruik groen en water

Het groen en water in en rondom de stad moet aantrekkelijker worden voor de Amsterdammer, in de wetenschap dat het gebruik ervan alleen maar toeneemt en een steeds belangrijker rol vervult voor het welzijn van de bewoners en voor bedrijven om zich hier te vestigen. Het is daarmee een belangrijke economische factor geworden. De stedelijke ontwikkeling moet ook duurzaam zijn, bestendig voor klimaatverandering. Amsterdam zal daarom investeren in de beleving en gebruik van het groen en het water in en om de stad.

Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk

Energie: de fossiele brandstoffen raken hoe dan ook een keer op. De stad moet worden ingericht op het postfossiele brandstoftijdperk. Een enorme opgave is het energiezuinig maken van de bestaande woningvoorraad.

Waar vinden we de ruimte voor het opwekken van duurzame energie en in hoeverre worden we onze eigen energieleverancier? Amsterdam kiest ervoor een groot deel van haar energiebehoefte zelf op te wekken. Daarbij gaat het om het toepassen van zonne-energie op daken, het aanleggen van een sluitend warmtenet om restwarmte te kunnen transporteren en het plaatsen van windturbines. Daarnaast zal Amsterdam ook investeren in duurzame energie-

opwekking in de regio omdat de stad nooit in haar geheel zelfvoorzienend kan zijn.

Olympische Spelen Amsterdam 2028

Nederland heeft de ambitie om gastheer te zijn voor de Olympische Spelen van 2028. De spelen zijn een nationale aangelegenheid waarbij Amsterdam als beeldmerk kan fungeren en daarbij de ruimtelijke mogelijkheid heeft om plaats te bieden aan in ieder geval het Olympisch Stadion, dorp, zwembad en mediavoorzieningen

Ruimtelijke ingrepen

Tot welke ruimtelijke ingrepen leiden leitmotiv, ambitie en visie? De onderstaande ingrepen staan op de visiekaart en reiken tot 2040 en soms, in het geval van grote investeringen in de systeem-sprong openbaar vervoer, zelfs tot na die periode. Amsterdam wil laten zien welke kant de stad op wil ontwikkelen. Het tempo waarin dit kan wordt bepaald door de financiële (on)mogelijkheden, het ritme van de wereldeconomie en politieke prioriteiten. De richting echter blijft overeind: de ontwikkeling van een economisch sterke en duurzame kernstad van Metropoolregio Amsterdam, met een intensiever gebruik van de kernstad, goede verbindingen met de regio en het koesteren van de landschappen.

Intensivering gebruik bestaande stad

- 70.000 woningen erbij en bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen. Locaties: IJoevers west en oost, zone A10-west-Ringlijn/Sloterdijk I/Zuidas-Buitenveldert/Zuidoost (Amsteltkwartier/Gooiseweg-Gaasperplas zuid/aan overkluisde Gaasperdammerweg-Amstel III)/Zeeburgereiland/IJburg 2e fase
- verdere ontwikkeling van Zuidas als de internationale toplocatie van Nederland
- beschermde enclaves stadsverzorgende bedrijven in alle windstreken van de stad
- meerdere bestemmingen mogelijk in de plint in stadsstraten (Jan Evertsenstraat, Van der Pekstraat, Beethovenstraat zuid etc.)
- intensiever gebruik havens
- tweede zeesluis
- alternatieve locaties voor bedrijven moeten in samenspraak met de regio worden gevonden

Systeemsprong openbaar vervoer

Regionaal

- aanleg IJmeerlijn naar Almere

- Amstelveenlijn wordt metro
- aanleg Noordtangent naar Zaandam
- verlengen ringlijn naar Amsterdam-Noord
- aanleg Westtangent tussen havens westelijke tuinsteden en Schiphol
- Regiorail of aanleg Oost/Westlijn naar Schiphol (Tweede terminal)
- aanleg P+R aan de Ring A10
- integreren van regionaal spoornet, metro, tramnet en regionaal HOV-busnet tot samenhangend metropolitaan OV-net (tariefintegratie, uitstraling etc.)

Stad

- doortrekken lijn 3, 5 of 10 naar Houthavens en/of Sloterdijk
- doortrekken lijn 14 naar Zeeburgereiland
- verleggen eindpunt lijn 5 naar Gelderlandplein en/of Amsterdamse Bos
- doortrekken lijn 4 en/of 16/24 naar Zuidas
- doortrekken lijn 12 naar Zuidoost via Gooiseweg naar Bijlmer Arena
- Veerverbinding Java-eiland naar Amsterdam-Noord Motorwal en op termijn toevoegen langzaam verkeerverbinding via een brug
- doortrekken lijn 3, 12 of 15 naar Sciencepark
- aanleg Noordoosttangent
- doortrekken lijn 9 naar Diemen-Zuid

Verbeteren kwaliteit openbare ruimte

- meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers binnen grote delen van de Ring
- aanleg Rode Loper
- aanleg Amstelboulevard (meerjarenplan op basis van 1 ontwerp)
- aanleg ongestoorde route langs de IJoevers voor fietsers en voetgangers (meerjarenplan op basis van 1 ontwerp)
- investeren in pleinen: Mr. Visserplein, Rembrandtplein, Waterlooplein, Leidseplein, Museumplein, Surinameplein, Marine-etablisement
- voordeur nieuwe publieke voorzieningen direct aan de straat

Investeren in intensiever gebruik groen in en om de stad

- Rembrandtpark
- Vliegenbos
- Verdubbeling Oosterpark
- Flevopark
- Sloterplas e.o.
- Kop Amstelscheg

- verbindingen naar het metropolitane landschap, verbetering fietsroute naar Muiden
- openbare fiets- en wandelroutes door volkstuinparken
- aanleg van jachthavens aan het IJ, vrachtverkeer op het water behoudt voorrang

Klimaatverandering

- stad robuust maken tegen extremer weer (bijv. stimuleren aanleg groene daken voor opvang regenwater)
- nieuwe wijken aan IJoevers klimaatbestendig bouwen
- géén peilstijging Markermeer-IJmeer, zo nodig loskoppeling van IJsselmeerpeil

Duurzame energieopwekking

- plaatsing extra windturbines in de Amsterdamse Haven
- ruimte voor windturbines in Noord
- toevoegen resultaten uit 'Ruimtelijke studie uitbreiding windenergie in Amsterdam'
- realisatie van zonne-energie en klein wind op daken
- opleveren van klimaatneutrale nieuwe wijken
- opschalen van energie-opslagen
- verdere uitleg van het stadswarmtenet waaronder het sluiten van de stadswarmtering
- verdere uitleg van bestaande en nieuwe koude-netten

Olympische Spelen

- locatie Havenstad
of
- locatie Zuidas

Specifieke keuzes

In een aantal gevallen is er sprake van een heel specifieke keuze tussen verschillende scenario's. Het gaat om:

- Havenstad; scenario's 2 en 3 uit de visie Havenstad;
- Nieuwe Meer: twee scenario's voor de ontwikkeling rond de Nieuwe Meer gekoppeld aan mogelijke ontwikkelingen rondom een regiotrein, en de aanleg van de Oost/Westlijn;
- Sloterplas: twee scenario's voor de Noordelijke rand van de Sloterplas;
- Gaasperplas; wel of geen bebouwing aan de zuidrand.

Nieuwe stadsdelen

De structuurvisie geeft de zeven nieuwe stadsdelen richting mee. Enerzijds gaat het om ruimtelijke problematiek en ingrepen die over stadsdeel- en soms gemeentegrenzen heen gaat, anderzijds gaat het om een programmatische richting. Dit laatste betekent dat de stadsdelen een pakket meekrijgen dat door het stadsdeel verder moet worden uitgevoerd. Het gaat om een woningbouwopgave, bescherming van een aantal bedrijventerreinen, aanpak van verbindingen of het reserveren van tracés voor verbindingen, investeringen voor intensiever gebruik van parken etc.

Ambitie en uitvoering

Vanwege de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn gemeenten verplicht aan te tonen hoe de ruimtelijke toekomstvisie wordt waargemaakt. Daarvoor is een bij de visie behorend uitvoeringsdeel en instrumentarium opgesteld. Het uitvoeringsdeel toont aan in welke stappen de ambitie moet worden gerealiseerd; de prioritering en fasering van projecten komen aan de orde. Gezien de huidige economische situatie is het noodzaak om meer dan ooit prioriteiten te stellen in de uitvoering van de ruimtelijke ambities. De projecten vloeien rechtstreeks voort uit de visie. De fasering geeft een beeld van de projecten die tussen 2010 en 2020 worden uitgevoerd, tussen 2020 en 2030 en als laatste in de periode na 2030. In het instrumentarium staat een aantal regels die ondersteunend zijn aan de visie. De zogenaamde kernpunten van beleid die een rol spelen bij het opstellen van bestemmingsplannen en projectbesluiten, zijn hierin verwoord.

LEESWIJZER

De structuurvisie bestaat uit drie delen. In het eerste deel wordt De Visie ontvouwd. In de visie wordt de richting bepaald van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het geeft de geest weer waarin we aan de ruimtelijke toekomst van de stad willen werken. De visie vertelt wat we willen doen in en om de stad en waarom. Hier wordt een langetermijnperspectief bij gebruikt: de planhorizon ligt op 2040.

In hoofdstuk 1 wordt verwoord vanuit welk perspectief we kijken bij het stellen van de ruimtelijke ambities voor Amsterdam. Wat is de context waarbinnen de gemeente Amsterdam eigenlijk opereert?

In hoofdstuk 2 wordt vervolgens de visie en ambitie voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad uit de doeken gedaan.

Hoofdstuk 3 tot en met 6 zoomen in op vier verschillende ruimtelijke ontwikkelingen die in en om Amsterdam te herkennen zijn; de zogenaamde ruimtelijke bewegingen. Er wordt voor deze vier bewegingen getoond tot welke ruimtelijke ingrepen de ambitie voor de stad leidt. Achtereenvolgens worden in deze hoofdstukken de ontwikkelingen binnen de uitrol van het centrumgebied, het metropolitane landschap rond de stad, de waterfrontontwikkeling en de internationale ontwikkelingen op de zuidflank van de stad besproken in woord en (kaart) beeld.

In de hoofdstukken 7 tot en met 11 wordt verder ingegaan op het beleid voor de verschillende onderwerpen, behorende bij de visie. Achtereenvolgens gaat het om wonen en werken in de stad, verkeer en vervoer, groen en water, energie en als laatste om de Olympische Spelen.

In het tweede deel, De Uitvoering, wordt getoond hoe we op dit moment denken onze ambities voor de stad waar te kunnen maken en in welke volgorde. Met nadruk staat er 'op dit moment', omdat in de uitvoering de omstandigheden continu veranderen. Het is daarom van belang dat er een één-op-één koppeling wordt gemaakt met de stedelijke investeringsagenda. Via deze agenda kan worden ingespeeld op wijzigingen, zoals de veranderende beschikbaarheid van middelen. De agenda wordt per bestuursperiode vastgesteld en kan jaarlijks worden aangepast.

In het Uitvoeringsdeel wordt de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de structuurvisie volgen kunnen worden gerealiseerd. Daartoe wordt de structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Hoofdstuk 1 beschrijft de opzet van het Uitvoeringsdeel.

In hoofdstuk 2 wordt beschreven welke strategische overwegingen een rol spelen bij het plaatsen in de tijd van de verschillende plannen. Dit mondt uit in criteria aan de hand waarvan meer kan worden gezegd over de tijdsvolgorde van de uitvoering van de structuurvisie. In hoofdstuk 3 worden de opgaven per stadsdeel uitgewerkt. Voor plannen en projecten wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Er wordt gekeken in drie tijdvakken: 2010-2020, 2020-2030, 2030+. Het uitvoeringsdeel wordt in hoofdstuk 4 besloten met een overzicht van de condities die in de onderscheiden sectoren een rol spelen bij de uitvoering. Het gaat om de organisatorische en financiële randvoorwaarden van de uitvoering.

Het derde deel van de structuurvisie is Het Instrumentarium. Daar waar in deel 1 de ambities voor ontwikkelingen in Metropoolregio Amsterdam worden geschetst voor de komende dertig jaar, betreft het Instrumentarium uitsluitend het beleid voor de periode 2010-2020 voor het gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. Het spreekt voor zich dat in de komende 10 jaar ontwikkelingen op allerlei aspecten bijstelling noodzakelijk kan maken. Het is daarom de bedoeling het instrumentarium van de structuurvisie rond 2020 te actualiseren. Na de inleiding over het instrumentarium in hoofdstuk 1, wordt in hoofdstuk 2 de status van het instrumentarium besproken. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen – bestemmingsplannen en projectbesluiten – en stedenbouwkundige plannen – Strategie-, Project-, Investerings- of Uitvoeringsbesluit in het kader van het Plaberum – van stad en stadsdelen aan de structuurvisie zullen worden getoetst. In dit deel is waar nodig het beleid uit deel 1 verder uitgewerkt in ‘kernpunten van beleid’. Het is dus niet de bedoeling van dit deel om uitputtend alle ruimtelijk relevante sectoren nog eens een keer de revue te laten passeren. De kernpunten van beleid en daarbij behorende beschrijvingen komen als volgt over het voetlicht. In hoofdstuk 3, Wonen en werken, wordt ingegaan op regels rondom Wonen, bedrijven en kantoren, Detailhandel en Locatiebeleid. In hoofdstuk 4, Ruimtelijke structuur, komen hoogbouw en de ondergrond van de stad aan bod. Hoofdstuk 5 gaat in op de hoofdgroenstructuur van Amsterdam en op de waterstructuur. Hoofdstuk 6 gaat over verkeer en vervoer, en dan met name over reserveringen voor diverse soorten infrastructuur. In hoofdstuk 7 volgt een verwijzing naar het op handen zijnde beleid voor energie. In de bijlagen zijn lijsten met reserveringen voor infrastructuur opgenomen.

Ontwerp Structuurvisie

Deel 1

De Visie

INHOUDSOPGAVE

Deel 1a Visie	19
Hoofdstuk 1 - Context: De positie van Amsterdam	19
Hoofdstuk 2 - Amsterdam economisch sterk en duurzaam	25
Deel 1b De grote bewegingen	39
Hoofdstuk 3 - Uitrol centrumgebied	41
3.1 Nieuwe hoogstedelijke gebieden	44
3.2 Stadsstraten en –pleinen	45
3.3 Auto en de stad	47
3.4 Verbetering stedelijk OV-net en uitbreiding parkeer+reisfaciliteiten	48
3.5 Hoogbouw en uitrol centrumgebied	49
3.6 Ondergrond en uitrol centrumgebied	50
Hoofdstuk 4 - Verweving metropolitane landschap en stad	55
4.1 Groene scheggen en de Stelling van Amsterdam	58
4.2 Koppen van de scheggen	62
4.3 De randen van de scheggen	63
4.4 Verbindende fietsroutes: fietsnet stad gekoppeld aan fietsnet naar buiten	63
4.5 OV-ontsluiting van de groene scheggen	64
4.6 Hoogbouw en het metropolitane landschap	64
4.7 Ondergrond en het metropolitane landschap	65
Hoofdstuk 5 - Herontdekking van het waterfront: Het IJ centraal	67
5.1 De Amsterdamse haven	70
5.2 Verkeer en vervoer en het waterfront	72
5.3 Westelijke IJoevers, Zaan- en IJoevers verbonden	73
5.4 Havenstad: mogelijke Olympische locatie	78
5.5 Oostelijke IJoevers	79
5.6 IJmeer, IJburg en Almere	81
5.7 Hoogbouw langs het IJ	83
5.8 Ondergrond en het waterfront	84

Hoofdstuk 6 - Internationalisering van de Zuidflank	87
6.1 De Zuidas	90
6.2 Zuidas: mogelijke olympische locatie	91
6.3 Nieuwe Meer: meerdere scenario's	91
6.4 Schiphol	92
6.5 Amsterdam Zuidoost	93
6.6 Hoogbouw op de Zuidflank	94
6.7 Ondergrond en de Zuidflank	94
6.8 De best bereikbare locatie van Nederland	95

1c Visie en beleid **99**

Hoofdstuk 7 - Wonen en werken in Amsterdam	101
7.1 Wonen in Amsterdam	101
7.2 Voorzieningen in Amsterdam	104
7.3 Kunst en cultuur	107
7.4 Werken in Amsterdam	110
7.5 Openbare ruimte	127
7.6 Stadstraten en -pleinen	128
7.7 Hoogbouw en ondergrond	131

Hoofdstuk 8 - Verkeer en vervoer	135
8.1 Investeren in regionale bereikbaarheid via openbaar vervoer	135
8.2 De auto en de openbare ruimte	137
8.3 Verbetering fietsnetwerk en uitbreiding stallingsvoorzieningen	139
8.4 Veranderingen Hoofdwegennet in en om Amsterdam	140
8.5 Goederenvervoer per rail	141
8.6 Bevoorrading van de stad	142

Hoofdstuk 9 - Groen en water	143
9.1 Stad in het groen, stad aan het water	143
9.2 Volkstuinen en begraafplaatsen nieuwe stijl	145
9.3 Sportparken nieuwe stijl	146
9.4 De veiligheidopgave	148
9.5 Watersysteem en watercyclus	148
9.6 De stedelijke wateropgave	150
9.7 Watercompensatie	151
9.8 Klimaatbestendige metropool	151
9.9 Water en energie	154

Hoofdstuk 10 - Energie	155
10.1 Duurzaam Amsterdam	155
10.2 De transitiepaden	156
10.3 Ruimtelijke consequenties	157
10.4 Samenvatting emissiereducties in kton CO2	159

Hoofdstuk 11 - Olympische Spelen	161
---	------------

Deel 1a: Visie

Hoofdstuk 1

Context: De positie van Amsterdam

Amsterdam in de wereld

Amsterdam, een laaggelegen metropool ingebed in een waterlandschap, met een historische kern, wereldberoemde grachten en met een vrijzinnig en internationaal imago. In de zeventiende eeuw zelfs het centrum van de wereld; nu een wereldstad met een onweerstaanbare aantrekkingskracht.

Wereldwijd is de rol van steden in de afgelopen decennia drastisch veranderd. Sinds 2007 woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden. Van Vancouver tot Hong Kong, overal is er een trek te zien richting de stad, zo ook in Amsterdam.

Tot nog geen dertig jaar geleden was in de westerse wereld de stad uit de gratie. Het had afgedaan als plek om te leven en als plek waar de kansen zouden liggen. Je had er niks meer te zoeken, zeker als je de kans had om een suburbaan leven op te bouwen. Eind jaren zeventig kwam de voorzichtige kentering. Het besef ontstond dat de steeds meer op kennis en creativiteit drijvende economie vooral gedijt in en nabij de stad. Niet in elke stad overigens. Wél in Amsterdam. De stad heeft sterke troeven in handen.

Amsterdam in Nederland

De Amsterdamse regio zal de eerstkomende decennia blijven groeien terwijl andere delen van Nederland al demografische krimp vertonen. Mensen komen weer naar Amsterdam om hun bestaan op te bouwen; op zoek naar persoonlijke ontwikkeling, op zoek naar een baan, op zoek naar een partner of gewoon op zoek naar gelijkgestemden: alleen, met z'n tweeën, maar ook weer steeds vaker in gezins-

verband. Amsterdam was en is een plek met een grote bevolkingsdynamiek. Dit heeft Amsterdam gemaakt tot de plek die het nu is. De mensen – of ze nu kort of lang blijven – vormen de levenskracht en economische kracht van Amsterdam. Het maakt de metropool Amsterdam tot de economische motor van Nederland.

Die rol als economische motor van Nederland is goed voor Amsterdam en de regio, maar brengt ook een grote verplichting met zich mee. Om de economische motor goed te laten functioneren in het belang van de Nederlandse economie is het noodzakelijk de mensen die de motor draaiende houden te huisvesten. Een keuze om deze huisvesting buiten Amsterdam en de metropoolregio op te vangen is wat ons betreft de verkeerde weg. Een keuze die zal leiden tot een nieuwe ronde “gebundelde deconcentratie” met bijbehorende groei aan autoverkeer, investeringen in uitbreiding van wegen en versnippering van het landschap. Amsterdam en de metropoolregio willen een essentiële bijdrage leveren aan de Nederlandse economie door de groei te faciliteren, zowel voor bedrijven als voor de huisvesting voor de mensen die daar werken.

Niettemin wordt ook Amsterdam zwaar op de proef gesteld in de huidige economische crisis. En daarmee wordt tevens de Structuurvisie bij aanvang op zijn crisisbestendigheid beoordeeld. De crisis zal langdurig zijn sporen nalaten bij de stedelijke ontwikkeling.

Ontmoeten en emanciperen

Het stedelijk leven komt tot stand in een continue wisselwerking tussen de fysieke omgeving en haar gebruikers. De fysieke omgeving nodigt mensen uit naar Amsterdam te komen om daar te wonen, te werken en te recreëren. De aanwezigheid van een fijnmazig aanbod van diverse voorzieningen is één van de grote trekkers van mensen. Dit wil zeggen: een comfortabel bankje in een mooi park, een gezellig buurthuis, een lekkere koffie, en het liefst op loop- of fietsafstand van huis. Al deze mensen die werken, wonen en recreëren in Amsterdam geven tegelijkertijd vorm en kleur aan de fysieke omgeving. Zij ontplooiën initiatieven: starten een bedrijf, beginnen een buurtvereniging of gebruiken een park als werkplek. En vooral: deze mensen komen elkaar tegen in de stad, overal en nergens, toevallig of doelbewust. En juist dát is wat het Amsterdamse stedelijke leven maakt. Het is ook datgene wat Amsterdam een stad van kansen maakt, van mogelijkheden om vooruit te komen in het leven, om te emanciperen. Via de talloze mogelijkheden om te leren, te studeren, te werken of je op andersoortige wijze te manifesteren.

Mensen dragen de economie

Mensen zijn het potentieel van Amsterdam. Juristen, tegelzetters, cabaretiers, verpleegkundigen, professoren, je vindt ze allemaal in Amsterdam. Allemaal mensen met zeer specifieke vaardigheden en kennis. Menselijk kapitaal dus, vrijwel de gehele economie draait hierop. De vestigingswensen en -factoren voor deze mensen worden daarom steeds belangrijker. Bedrijven trekken meer en meer naar de plekken waar ze voldoende gekwalificeerd personeel kunnen vinden. Amsterdam en zijn regio is zo'n plek. Een goede stad voor mensen is een goede stad voor bedrijven, en: het omgekeerde is al even waar.

Een aantrekkelijke stad, binnen en buiten de ring

De stad binnen de ring is erg in trek als stedelijk woonmilieu en als vestigingsplaats voor economische bedrijvigheid. Delen buiten de ring blijven hierbij achter en minder draagkrachtige mensen en functies binnen de ring worden gedeeltelijk verdrongen. Amsterdam zet zich actief in om de sociaal economische verschillen niet verder te laten oplopen (tegengaan tweedeling). De aantrekkelijkheid en het voorzieningenniveau buiten de ring moeten worden gewaarborgd en waar mogelijk versterkt. In de stedelijke vernieuwing en prachtwijken wordt de

woonvoorraad actief aangepakt en vernieuwd naar de eisen van deze tijd. Door gerichte investeringen kan het potentieel van deze stadsdelen als complementaire gebieden met eigen identiteiten in de metropool beter worden benut. Daarbij is het niet de bedoeling het gemengde woonmilieu van binnen de ring naar buiten de ring te exporteren. Het gaat om investeringen in de openbare ruimte, het groen in het bijzonder en het bieden van mogelijkheden voor het vestigen van sterke identiteitsdragers of iconen om deze gebieden van een gezicht te voorzien. Het versterken van de sociaalruimtelijke structuur buiten de ring, de verbindingen met het centrum en het beter benutten van de aanwezige potenties in deze gebieden helpt om Amsterdam in haar geheel een goede stad te laten zijn voor iedereen.

Economische trends en ontwikkelingen

Mensen en bedrijven komen dus samen in steden. Wereldwijd ontwikkelen steden zich continu en zijn steden meer dan ooit de motor achter de nationale economie. Kenmerkend voor metropoolregio's is niet alleen de aanwezigheid van stadsverzorgende bedrijvigheid en stuwende dienstverlening, maar ook een relatief hoog bruto regionaal product per hoofd van de bevolking en een relatief hoge arbeidsproductiviteit. Metropoolregio's groeien ook nog eens sneller dan landelijke gemiddeldes. Belangrijke oorzaken hiervan zijn specialisatievoordelen, een groot innovatief vermogen, uitstekende mogelijkheden voor opleidingen en scholing en schaalvoordelen van clustervorming. Een en ander is een uitstekende voedingsbodem voor de kenniseconomie. Het betekent ook herwaardering van ambachtelijke sectoren, traditionele maar ook nieuwe.

Amsterdam is gezegend met een divers economisch profiel waarbij er een sterke combinatie is van zeven kansrijke economische sectoren of clusters. Dit zijn ICT, creatieve industrie, financiële- en zakelijke dienstverlening, life sciences, handel en logistiek, toerisme en congressen en voedsel, vis en bloemen. Al deze clusters zijn voor de economische ontwikkeling van Amsterdam van groot belang. Samen met het snel groeiende cluster op het gebied van duurzaamheid is het van belang in te spelen op de behoefte van deze clusters. Wat zijn voor hen de randvoorwaarden om zich hier te blijven of te komen en in wat voor een soort omgeving willen hun medewerkers wonen?

Amsterdam als bron van innovatie

In Amsterdam is het besef sterk aanwezig dat onze leefomgeving, ons milieu, kwetsbaar is en voortdurende zorg behoeft. We willen niet alleen zelf in één gezonde, mooie en prettige stad leven, we willen deze geneugten ook op een goede manier achterlaten aan onze kinderen en kleinkinderen. Dit vraagt ook om speciale aandacht voor sociale en fysieke veiligheid. Daarom proberen we de leefomgeving zo duurzaam mogelijk te maken. Samen met het Rijk ontwikkelen we innovatie van wet- en regelgeving zodat de ruimtelijke opgaven gerealiseerd kunnen worden zonder de leefkwaliteit aan te tasten maar zelfs te verbeteren. Amsterdam heeft zichzelf al vaker opnieuw uitgevonden. Ook op het terrein van duurzaamheid is Amsterdam innovatief en vooraanstaand. De stad maakt zich onder andere klaar voor duurzame en efficiënte vormen van energie, de toenemende groei van het fietsgebruik en een schaa sprong in het OV-gebruik. De stad speelt in op de steeds specifiekere eisen van de steeds veranderende bevolking. Flexibiliteit en inpassing van het nieuwe zijn altijd sterke troeven geweest van Amsterdam. Hoeveel verschillende functies hebben er wel niet in een willekeurig grachtenpand gezeten?

Amsterdam klimaatbestendig

Amsterdam is een veilige en waterbestendige stad. Dijken, duinen en kunstwerken beschermen Amsterdam tegen overstromingen. Dit is een gunstige uitgangspositie voor zowel de bescherming tegen overstroming als voor het waterbeheer. Klimaatverandering en toenemende verharding door stedelijke intensivering zetten het watersysteem echter onder druk. Het risico bij overstromingen neemt toe en er zullen vaker heftigere buien optreden, die moeilijk te verwerken zijn en tot wateroverlast en schade kunnen leiden. Maar ook langere periodes van droogte en hitte kunnen het stedelijk leefklimaat onaangenaam maken en daarnaast zorgen voor verlaging van de grondwaterstand. Hierdoor worden de houten funderingen waarop de binnenstad gebouwd is aangetast. Het behoud van de positie als waterbestendige en robuuste stad vraagt om investeren. Werken aan klimaatbestendigheid biedt kansen voor innovatie, kwaliteitsimpulsen en imago.

Een regionale blik: Amsterdam is groter geworden dan haar eigen grenzen

Amsterdam als kernstad van een metropoolregio. Nog maar enkele jaren geleden werd nog nauwelijks op deze wijze over de stad gedacht. Vandaag de dag is dit denkconcept gemeengoed in een zich snel uitbreidende kring. Bij de totstandkoming van de structuurvisie is de metropoolgedachte inmiddels een vanzelfsprekend uitgangspunt, of liever: het centrale uitgangspunt. We weten daarbij in welke 'divisie' we ons moeten manifesteren: niet in de eredivisie, met New York, Parijs, Londen of Tokyo, maar wel in de groep met Europese steden als Madrid, Milaan, Kopenhagen, Berlijn en Barcelona.

Kernstad in Metropoolregio Amsterdam

Het denken over Amsterdam als metropool of als kernstad van een metropoolregio betekent dat de Amsterdamse opgave per definitie een regionale is geworden, en andersom.

In het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor Metropoolregio Amsterdam wordt op regionale schaal verwoord en verbeeld welke ruimtelijke opgaven er in de regio zijn. In die metropoolregio is Amsterdam de centrale stad, de kernstad. Dat wil niet zeggen de enige stad, in tegendeel. In het Ontwikkelingsbeeld komt tot uitdrukking dat alle partijen in de regio elkaar nodig hebben en van elkaar kunnen profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Of het nu gaat om het Concertgebouw in Amsterdam, het strand van Zandvoort of het schaatsen op de Oostvaardersplassen, de zeesluis in IJmuiden, de bloemenveiling in Aalsmeer, de drinkwatervoorziening via de Waterleidingduinen en het plassengebied bij Loosdrecht, het wonen in Almere en Purmerend of de werkgelegenheid op Schiphol in Haarlemmermeer, het gaat om elkaar aanvullende activiteiten, functies en voorzieningen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren in de metropoolregio. Vanuit dit perspectief kijken we naar de stad Amsterdam. Altijd in samenhang met de omgeving, en zoekend naar de specifieke opgaven die Amsterdam daarbinnen heeft.

Concreet staat in het Ontwikkelingsbeeld bundeling van verstedelijking centraal, met naast een binnenstedelijke opgave, een inzet op een aantal grote verstedelijkingslocaties, zoals de Schaa sprong van Almere. Een en ander verwijst in belangrijke mate naar de Structuurvisie Randstad 2040 waarin Amsterdam, Almere en Utrecht worden gemarkeerd als de drie



Kernstad in de Metropoolregio Amsterdam

hoekpunten voor de verstedelijking tot 2040 binnen de Noordelijke Randstad. In het verlengde hiervan vormt de RAAMbrief¹ van het Rijk één van de belangrijkste ontwikkeldaders voor de metropoolregio. De RAAMbrief schetst 'een drievoudige schaalsprong in de Noordelijke Randstad: een sprong in de kwaliteit van natuur en landschap, in de bereikbaarheid en in de stedelijke ontwikkeling. Het Rijk beoogt dat in 2030 de stedelijke omgeving van de Noordelijke Randstad door de samenleving wordt ervaren als een samenhangend 'daily urban system' waar het goed wonen, werken en recreëren is.' Voorts is inspiratie gevonden bij de Nota Ruimte, waarin het accent is verschoven van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen.

Bij het zoeken naar de samenhang met de omgeving stelt Amsterdam zich open op naar haar burens en zoekt de samenwerking met buurgemeenten, Stadsregio, provincies en Rijk. In Metropoolregio Amsterdam doen we dit al enige tijd. In de toekomst zal de zoektocht naar samenhang in ruimtelijke ontwikkeling ook met Utrecht worden gezocht aangezien in de corridor Amsterdam Utrecht langs de A2 de economische kracht van Nederland zich bundelt. Hierbij ligt de schone opgave om de ruimtelijk economische ontwikkeling in het waardevolle landschap in te passen.

¹ RAAM staat voor Rijksbesluiten Amsterdam - Almere - Markermeer.

De structuurvisie sluit naadloos aan op de leidende principes uit het Ontwikkelingsbeeld 2040. Ook de kernstad Amsterdam profileert zich op diversiteit en duurzaamheid. Dezelfde impulsen worden tot uitgangspunt genomen:

- verdere intensivering en transformatie van stedelijk gebied, met aandacht voor voldoende aanbod van bedrijfslocaties;
- een betere interne en externe bereikbaarheid door in te zetten op regionaal OV;
- het ontwikkelen van het metropolitane landschap;
- het maken van een duurzame en klimaatbestendige stad.

Het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor Metropool-regio Amsterdam is dan ook het vanzelfsprekende document dat de reikwijdte van de Amsterdamse structuurvisie definieert en regelrecht leidt tot de centrale ambitie van de structuurvisie:

‘Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool’.

Amsterdammers en de toekomst van hun stad

Tijdens het opstellen van deze visie is met de groot-scheepse publiekscampagne www.binnen30minuten.nl de inwoners van Amsterdam de mogelijkheid geboden om hun mening te geven over de toekomst van hun stad. De reacties komen uit de hele metropool Amsterdam en soms zelfs van ver daar buiten. Wat in ieder geval duidelijk is, is dat de bewoners en bezoekers van Amsterdam in de toekomst graag zien dat het groen in de stad wordt verbeterd. Meer mogelijkheden voor recreatie, meer fietspaden, minder regelgeving en het bevorderen van een schone en veilige stad zijn andere rode draden uit de inzendingen. Dat de stad verder groeit en daarbij ook zal verdichten wordt vaak gewaardeerd, hoewel hoogbouw wel voorzichtig moet worden ingepast. Vooral een toename van diversiteit aan voorzieningen in de wijk wordt gewenst. Als kanttekening geldt wel dat Amsterdam een menselijk maat moet houden. Over de komst van de Olympische Spelen zijn de meningen wat meer verdeeld. Toch is er een kleine meerderheid die dat ziet zitten.

Bij het opstellen van deze visie zijn de opmerkingen en hartenkreten van de deelnemers aan de campagne op waarde geschat. In de visie valt dan ook terug te zien dat investeren in de stadsparken een belangrijke plek inneemt en fietsroutes naar de landschappen om de stad heen moeten worden verbeterd. Het kiezen voor alle ruimtelijke opgaven zo veel mogelijk in de bestaande stad een plaats te geven, brengt met zich mee dat de meeste voorzieningen op fietsafstand zijn te bereiken. Dat alles in de nabijheid van huis te vinden is, draagt bij aan het gevoel dat de stad nog steeds een menselijke maat behoudt. Geen uitgestrekte stad waar je je in de auto moet verplaatsen, maar waar de bakker nog steeds om de hoek te vinden is. Voor het inpassen van Hoogbouw is speciaal beleid geformuleerd, zodat er niet een ongebreidelde groei ontstaat waarin je de menselijke schaal kwijt raakt. Dit zijn een aantal niet uitputtende voorbeelden van wensen uit de stad. De publiekscampagne is een buitengewoon belangrijke graadmeter tijdens het uitwerken van de structuurvisie gebleken.

Ambitie en uitvoering

Vanwege de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn gemeenten verplicht aan te tonen hoe de ruimtelijke toekomstvisie wordt waargemaakt. Daarvoor is een bij de visie behorend uitvoeringsdeel en instrumentarium opgesteld. Het uitvoeringsdeel toont aan in welke stappen de ambitie moet worden gerealiseerd; de prioritering en fasering van projecten komen aan de orde. Gezien de huidige economische situatie is het noodzaak om meer dan ooit prioriteiten te stellen in de uitvoering van de ruimtelijke ambities. De projecten vloeien rechtstreeks voort uit de visie. De fasering geeft een beeld van de projecten die tussen 2010 en 2020 worden uitgevoerd, tussen 2020 en 2030 en als laatste in de periode na 2030. In het instrumentarium staat een aantal regels die ondersteunend zijn aan de visie. De zogenaamde kernpunten van beleid die een rol spelen bij het opstellen van bestemmingsplannen en projectbesluiten, zijn hierin verwoord.

Gemeente Amsterdam

Homepage
Over '30 minuten'
Waardeer voorstellen
Bekijk voorstellen
Alle keuzes
Alle wensen
Alle profielen
Nieuws
Ontwerpwedstrijd studenten

12 januari 2010

De stad is 30 minuten groot
Denk mee over de toekomst van Amsterdam

Contact
Amsterdam.nl
dro.amsterdam.nl

Wat vind jij het beste voorstel?
Geef je waardering!

De plek in Amsterdam o.v.o. die beter gebruikt zou kunnen worden:

De plek: Nieuw Sloten
Motivatie: Ik denk dat dit een gebied met veel mogelijkheden is en denk dat alleen het OV naar dit gebied verbeterd moet worden zodat het nog aantrekkelijker wordt en minder naargestig en dood op sommige plekken.
dit is niet ok

Laatste bijdragen

Pleitbezorger Hester

Gemeente Amsterdam

Homepage
Over '30 minuten'
Waardeer voorstellen
Bekijk voorstellen
Alle keuzes
Alle wensen
Alle profielen
Nieuws
Ontwerpwedstrijd studenten

12 januari 2010

De stad is 30 minuten groot
Denk mee over de toekomst van Amsterdam

Contact
Amsterdam.nl
dro.amsterdam.nl

Wat vind jij het beste voorstel?
Geef je waardering!

Waardering van de voorstellen

Argumentatie van:

Motor Alfred
7. Verbeteren O-W. Verbeter aansluiting. Verhoog frequentie tram en bussen. Verlaag de tarieven.
dit is niet ok

Laatste bijdragen

Motor Alfred
7. verbeteren o-w. ve...

Ontdekker Wagenmaker
Het zijn wel heel er...

Motor Plassies

Gemeente Amsterdam

Homepage
Over '30 minuten'
Waardeer voorstellen
Bekijk voorstellen
Alle keuzes
Alle wensen
Alle profielen
Nieuws
Ontwerpwedstrijd studenten

12 januari 2010

De stad is 30 minuten groot
Denk mee over de toekomst van Amsterdam

Contact
Amsterdam.nl
dro.amsterdam.nl

Wat vind jij het beste voorstel?
Geef je waardering!

Wensen voor Amsterdam in 2040

Meer stiltemomenten

Motor Gromit
Meer groen en stille plekken, bankjes om even op te zitten langs het water of onder een boom op een plein.
dit is niet ok

De laatste 5 wensen

Motor Gromit
Meer stiltemomenten

Fan Ellis
beter onderhoud openbare ruimte

Recensent Citruspers

Amsterdammers konden in drie fasen meedenken over de Structuurvisie. Alle reacties staan tot na het definitieve besluit door de gemeenteraad op de website www.binnen30minuten.nl

Hoofdstuk 2

Amsterdam economisch sterk en duurzaam

Voor Amsterdam is het van levensbelang dat het een vooraanstaande positie blijft innemen in de wereld economie. Aan deze voorwaarde moet in ieder geval worden voldaan om het welzijn en de welvaart van haar burgers in de toekomst zo goed mogelijk te kunnen waarborgen.

De andere absolute voorwaarde voor de toekomstbestendigheid van Amsterdam betreft de intensieve zorg voor het leefmilieu in de stad. Voor een duurzame stad moeten we anticiperen op klimaatverandering. We maken de lucht, de bodem en het water schoner, we maken de stad groener, robuuster, stiller en energiezuiniger; we optimaliseren het gebruik van de schaarse grond en we gaan over op duurzame energie- en waterbronnen.

Uit bovenstaande twee voorwaarden volgt haast automatisch het 'leitmotiv' voor deze structuurvisie:

'Amsterdam: economisch sterk en duurzaam'

De rol die de ruimtelijke ordening speelt bij het waarmaken hiervan is bijzonder groot. Want dát is waar het in deze structuurvisie om draait: het ruimtelijk faciliteren van een sterke economie en van een duurzame stad.

Hoe gaan we dit doen? Het ruimtelijk beleid wordt hiertoe op verschillende manieren ingezet:

Het zijn primair de beleidssectoren die vorm geven aan een economisch sterk en duurzaam Amsterdam. Het ruimtelijk beleid is er ten eerste op gericht de ruimtelijke claims vanuit deze sectoren te inventariseren en tegen elkaar af te wegen - het wonen, het verkeer, het bedrijfsleven, het onderwijs, het milieu, het water: alle vragen continue om ruimte. Daarnaast wordt een aantal beproefde en robuuste ruimtelijke ordeningsprincipes blijvend, en zelfs geïntensiveerd, toegepast - principes die allen zijn

terug te voeren op zuinig en optimaal gebruik van de grond. In Nederland zijn we hiermee weliswaar vertrouwd, maar een economisch sterk en duurzaam Amsterdam vereist een tandje hoger op dit terrein. We willen laten zien dat we én kunnen groeien en toch het landschap openhouden. We willen meer mensen in de stad laten wonen én tegelijkertijd het leefklimaat verbeteren

Samen één regio

Daar waar we Amsterdam schrijven hebben we het feitelijk over de metropool Amsterdam. Een economisch sterke en duurzame toekomst kan slechts worden bereikt als de krachten op regionale schaal worden gebundeld. Het besef groeit dat elk deelgebied of elke gemeente binnen de metropoolregio zijn eigen specifieke sterktes heeft, en dat juist het inzetten op deze sterktes de grootste meerwaarde heeft voor de metropoolregio én voor het deelgebied of de gemeente zelf. In ruimtelijke ordeningstermen heet het 'de juiste dingen op de juiste plek'.

Amsterdam kernstad

Ook Amsterdam zelf moet zich verder toeleggen op haar specifieke sterktes. Zowel in naam als in functie is Amsterdam de kernstad van de metropoolregio. Amsterdam richt zich daarom op onder meer het verder ontwikkelen van het hoogstedelijke centrummilieu binnen de metropool. Daarbij hoort op het vestigen van een winkelapparaat dat blijvend kan wedijveren op internationaal niveau, een grote diversiteit aan culturele en onderwijsinstellingen.

Om de ambitie voor Amsterdam waar te maken en richting te geven aan de ruimtelijke visie voor de stad is eerst een tiental doelstellingen geformuleerd: De Pijlers. Niet alle Pijlers kunnen naast elkaar bestaan zonder een aantal cruciale knopen door te hakken. Die knopen staan verwoord als 7 grote vraagstukken waarin richting moet worden gekozen. Hieronder staan de voorgestelde ontwikkelingsrichtingen inclusief voorbeelden van de ruimtelijke implicaties van de gekozen richting.

1. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Het betekent ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040 en intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen. Omdat tegelijkertijd veel wonen aan de voorraad worden onttrokken, vooral door sloop, moeten we voor 120.000 woningen locaties hebben, om 'netto' 70.000 woningen over te houden. Er zullen dus jaarlijks 3.500 - 4.000 woningen gebouwd moeten worden. Het betekent ook intensiever gebruik van de Haven en huidige bedrijventerreinen en een grotere mix van wonen en werken, waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Ook wordt er ruimte geboden aan de groei van voorzieningen in de zogenaamde stadsstraten. Voor een aantal bijzondere voorzieningen, iconen, worden plekken aangewezen waar deze kunnen neerstrijken. Binnen de ring A10 krijgen stadsverzorgende bedrijven een bescherming zodat de Haarlemmerolie van de stad niet uit het centrumgebied wordt verdrongen. Mocht er een bedrijf moeten verplaatsen vanwege transformatie van een gebied, dan moeten er wel alternatieve locaties zijn binnen de metropoolregio.

Om de stad intensiever te kunnen gebruiken zal met het Rijk op zoek worden gegaan naar innovatieve regelgeving voor de stad. Daarnaast kan versneld elektrificeren van het voertuigenpark in belangrijke mate gaan bijdragen aan mogelijkheden om te verdichten omdat het stiller en schoner wordt in de stad. Het mes snijdt hier aan 3 kanten, belangrijke afname van de CO₂-emissie, het wordt schoner en stiller en er kan optimaler verdicht worden. Kiezen voor een duurzame stad betekent ook kiezen voor waterberging. De uitdaging is om bij intensivering rekening te houden met het waterbergend vermogen van de stad en de wrijving tussen intensivering en ruimte voor water op te lossen. Intensivering kan alleen als dit klimaatbestendig gebeurt met voldoende water en groen of alternatieve waterberging. Hoe dan ook kiest Amsterdam meer dan ooit om ruimtelijke opgaven op te lossen binnen de bestaande stad.

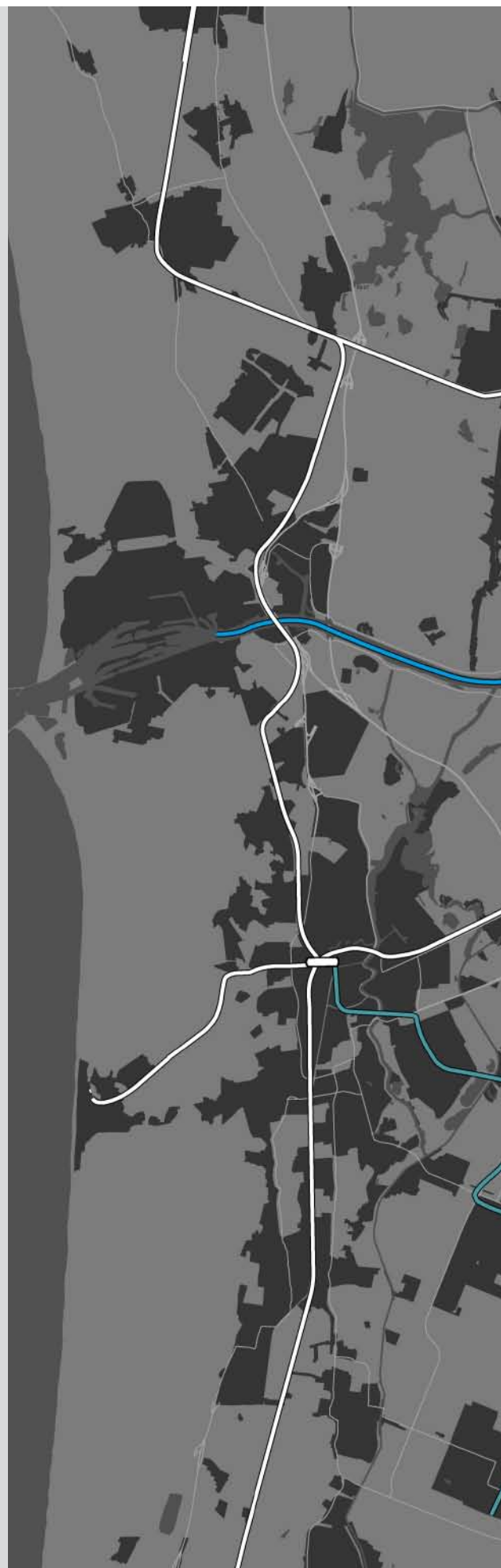


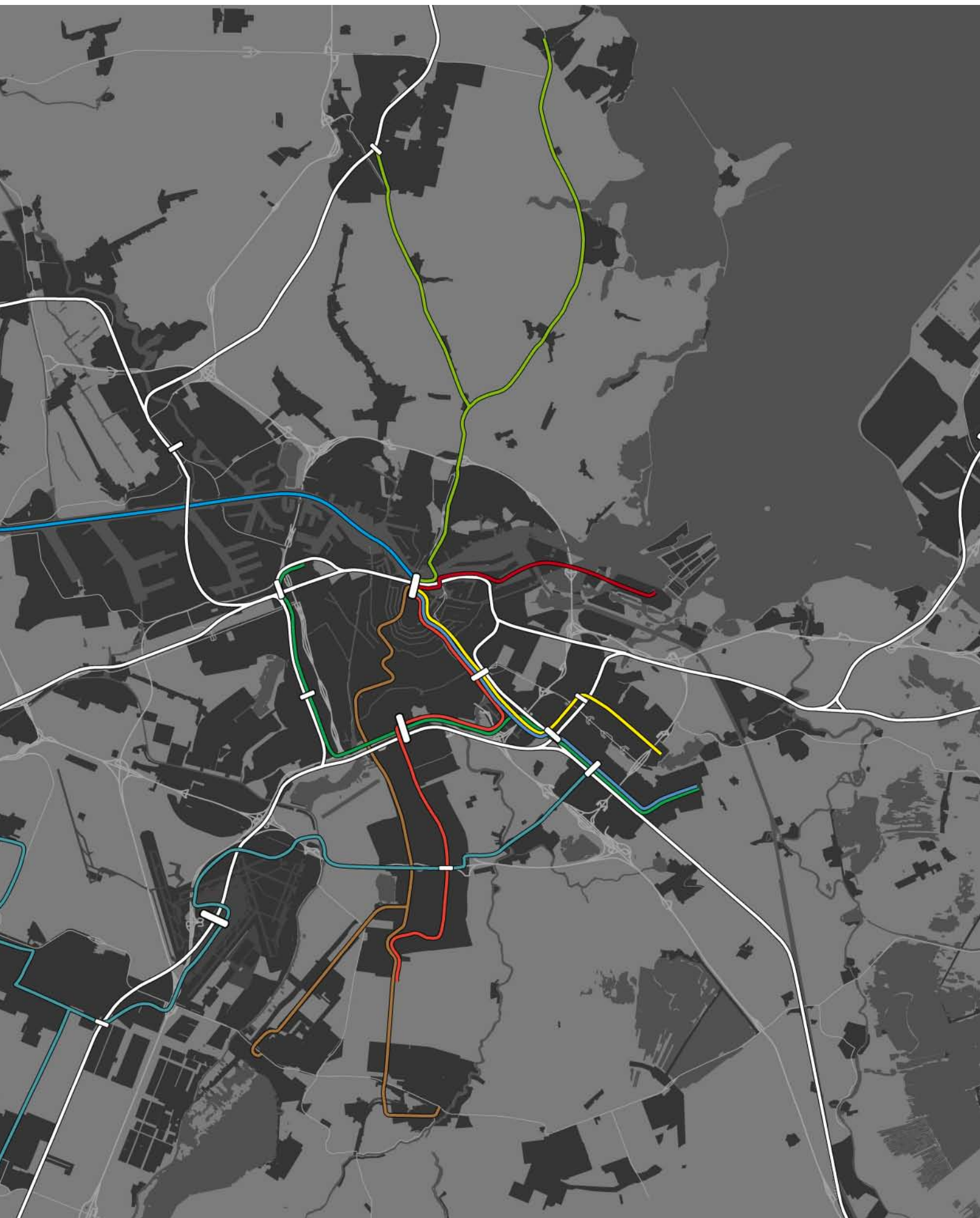
2. Om het een en ander te verwezenlijken is de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend **OV-netwerk** op metropolitane schaal onontbeerlijk. Het regionale wegennet zal nog wel moeten worden aangepast aan de verdere groei van de metropoolregio, maar binnen het stedelijk kerngebied worden de uitbreidingsmogelijkheden wel beperkt. In elk geval zal op veel meer plaatsen dan nu een naadloze overstap tussen auto en openbaar vervoer mogelijk moeten worden. De inpassing van infrastructuur is een onlosmakelijk onderdeel voor het waar maken van de ruimtelijke ontwikkelingen in en om de stad. Het toevoegen van ov-infrastructuur is complex en kostbaar en zal in goede samenwerking met de Stadsregio en het Rijk vorm moeten krijgen. Uit het voorgaande volgt dat prioriteit van investeringen bij regionaal openbaar vervoer komt te liggen. Daar hoort ook bij het kiezen voor investeringen in langzaam verkeer en openbaar vervoer binnen de ring A10. Voorgesteld wordt om groeimogelijkheden van de stad in eerste instantie te koppelen aan bestaande en in ontwikkeling zijnde o.v.-lijnen. In concreto betekent dit het kiezen voor het omvormen van de Amstelveenlijn tot metro alsmede het benutten van de ontwikkelingsruimte rondom de Ringlijn en de aan te leggen Noord- en Westtangent. Ook worden verkenningen gedaan naar een tweede railverbinding (metro of Regiorail) naar Schiphol en het doortrekken van de ringlijn naar Noord.

Regionaal OV netwerk 2010

Legenda

-  trein
-  overig HOV
-  overstapstation

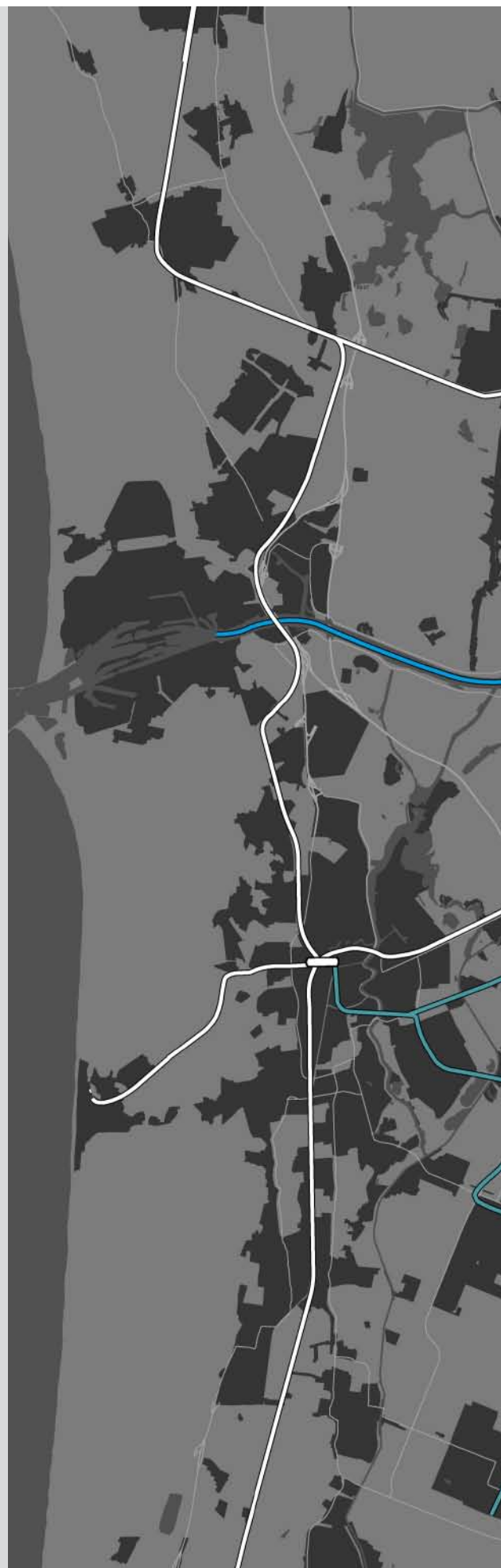


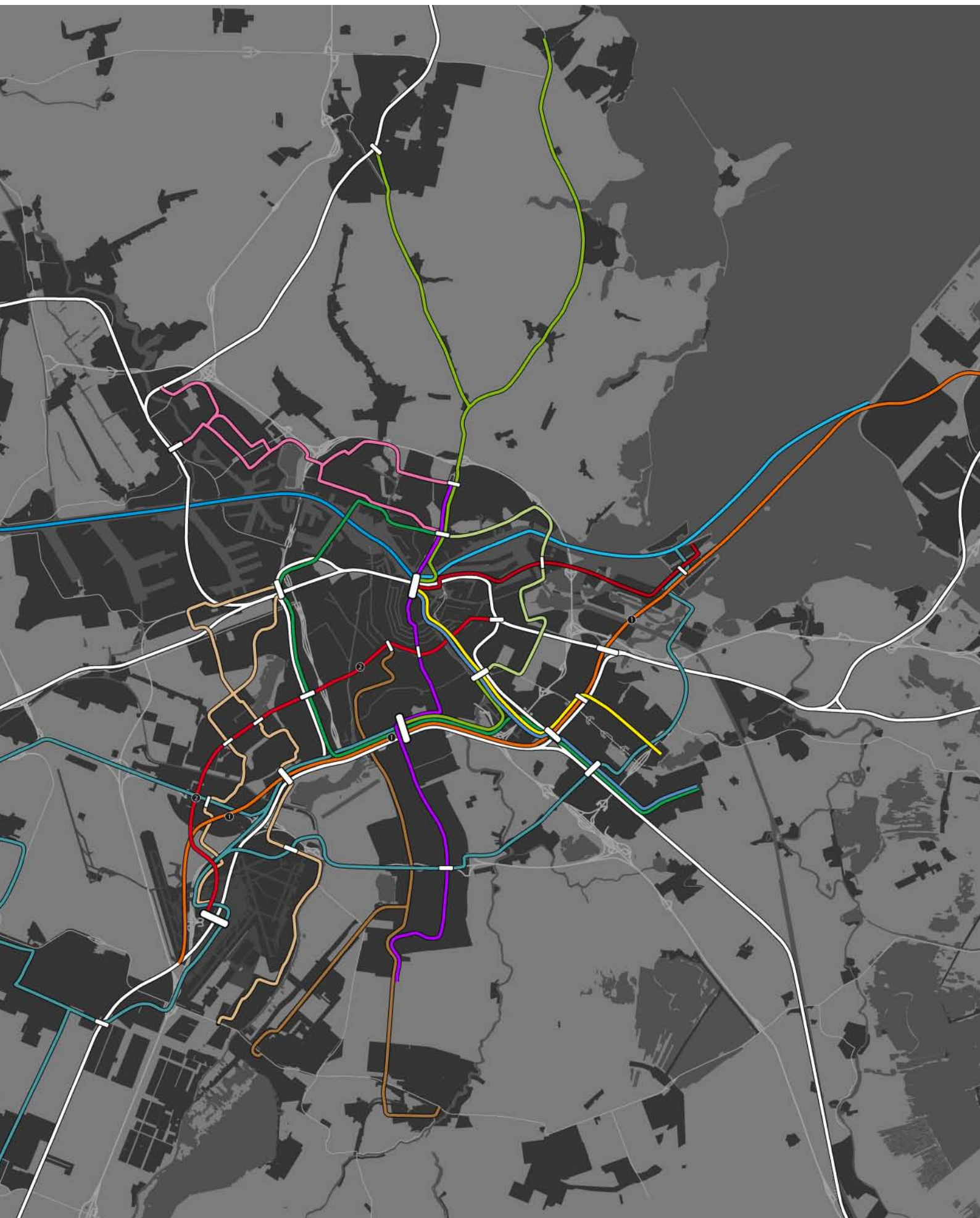


Wensbeeld OV netwerk 2030+

Legenda

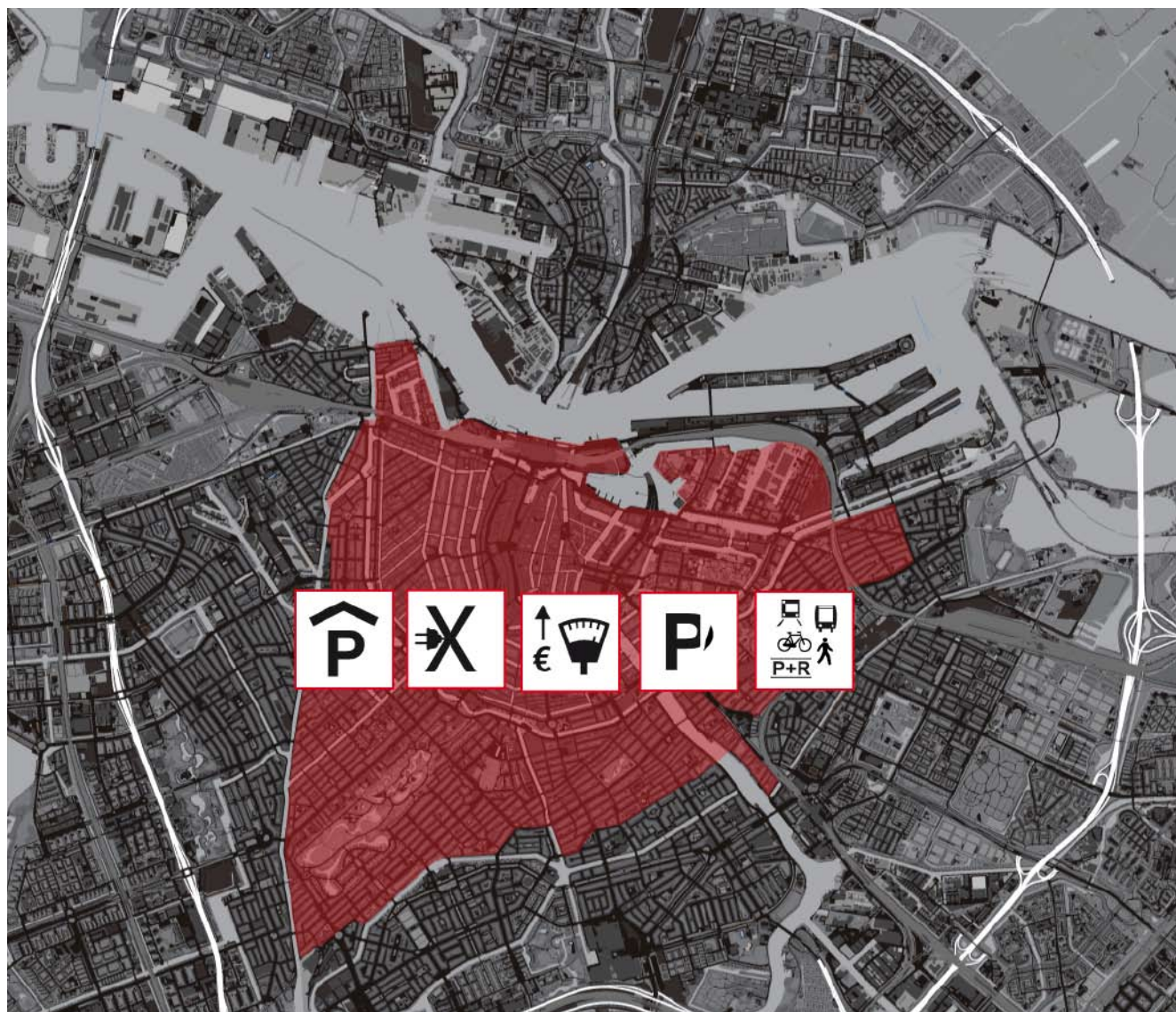
-  trein
-  overig HOV
-  overstapstation
-  optie RER op bestaand spoor
-  optie oostwest metrolijn





3. **De kwaliteit van leven** in de stad wordt steeds belangrijker, en daarmee de inrichting en het gebruik van het schaarse publieke domein met name binnen de Ring A10 omdat hier de druk op de openbare ruimte het grootst is. In straten, aan oevers en op pleinen waar dat gewenst is, wordt de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig ingericht. Dit betekent minder of anders georganiseerde ruimte voor de auto in de stad, maar niet het verdwijnen van de auto uit de stad. Met de opkomst van elektrische auto wordt het autoverkeer in de toekomst immers ook steeds schoner en stiller. Het verbeteren van de openbare ruimte en het inpassen van ruimte voor de auto is maatwerk en wordt aangepakt in samenwerking met stadsdelen en bedrijfsleven.

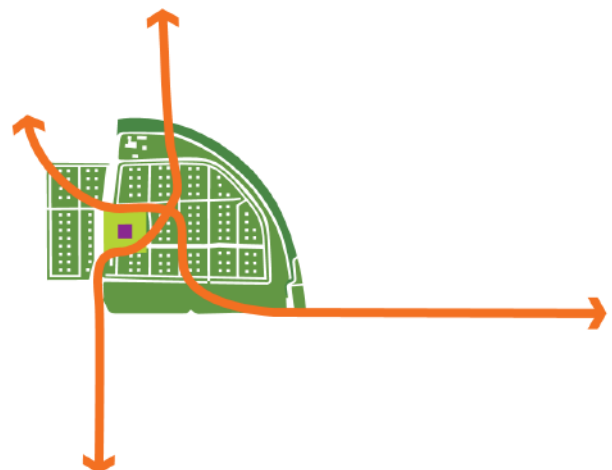
Zoekgebied voor verbetering openbare ruimte en positie auto in het centrumgebied



4. **Het groen en water** in en rondom de stad moet aantrekkelijker worden voor de Amsterdammer, in de wetenschap dat het gebruik ervan alleen maar toeneemt en een steeds belangrijker rol vervult voor het welzijn van de bewoners en voor bedrijven om zich hier te vestigen; groen is een belangrijke economische factor geworden. Amsterdam zal zich in de toekomst nog beter met haar groene en blauwe imago kunnen profileren. Amsterdam zal daarom investeren in de beleving en gebruiksmogelijkheden van het groen en het water in en om de stad. Dit betekent het herinrichten van de koppen van de scheggen, het aanleggen van jachthavens en zwemplekken, het investeren in bestaande parken in de stad, het vergroten van de Hoofdgroenstructuur en het verbeteren en meer zichtbaar maken van de waterstructuur, het op sommige plekken binnen de Hoofdgroenstructuur toestaan van gebouwde recreatieve voorzieningen (ter ondersteuning van de beleving van het groen) en het verbeteren van recreatieve routes tussen groengebieden en blauwe gebieden. Voorbeelden van ingrepen zijn het toevoegen van de NoorderIJplas aan de Hoofdgroenstructuur en het openstellen van een fietsroute door volkstuinparken. Naast recreatief gebruik heeft water ook andere functies zoals drinkwater, transport van mensen en goederen en de afvoer van water. Amsterdam heeft met het huidige watersysteem een sterke troefkaart in handen: het heeft een prachtige waterstructuur, geroemd op wereldschaal; de stad is in het algemeen robuust tegen overstromingen en wateroverlast. Echter, de kansen die het water biedt worden nog lang niet altijd optimaal benut. De stedelijke intensivering zet de "water-ruimte" onder druk: regulering en aanpassing zijn nodig om in brede zin aan de nieuwe behoeften te kunnen voldoen. Het behoud van de klimaatrobuustheid vraagt om investeren. Door sterk in te zetten op water, als kwaliteit van de stad, water als onderdeel van het dagelijks leven, zichtbaar en inspirerend en waar tegen de stad bestand is, zet Amsterdam zich op de wereldkaart als stad waar het leefbaar is, aangenaam is en veilig.

5. **Transformatie**, betekent vooral het meer mengen van functies, maar soms ook verplaatsing van bedrijven, sportterreinen en volkstuinen. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren. Dit complex strijdt om de schaarse stedelijke ruimte. Onder druk van deze strijd transformeert een aantal gebieden in de stad naar een meer gemengd stedelijk milieu. Hierbij kan meteen geprofiteerd worden door verbeteringen van verouderde aansluitingen, infrastructuur en te krap gedimensioneerde watersystemen. Een voorbeeld van transformatie is een plek als de Laan van Spartaan, van monofunctioneel sportcomplex naar intensiever gebruik van minder sportvelden met nieuwe bebouwing daar omheen. Er zijn meerdere plekken in de stad waar dit principe goed denkbaar is.

Fietsroutes door volkstuincomplexen

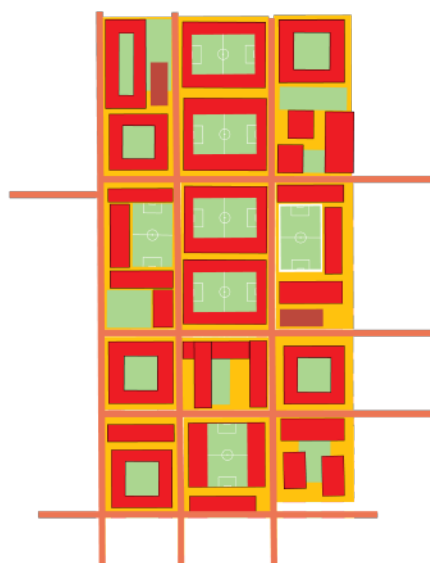


6. Energie: de fossiele brandstoffen raken hoe dan ook een keer op. De stad moet worden ingericht op het postfossiele brandstoftijdperk. Waar vinden we de ruimte voor het opwekken van duurzame energie en in hoeverre worden we onze eigen energieleverancier? Amsterdam kiest ervoor een groot deel van haar energiebehoefte zelf op te wekken. Daarbij gaat het om het toepassen van stadswarmte en -koude, zonne-energie, windenergie, gebruikmaking van biomassa en energieopslag in de bodem. Ten behoeve van kleinere windmolens op daken en zonne-energie zal afstemming plaatsvinden met welstand en monumentale waarden. Kleine windturbines op daken kunnen worden geplaatst binnen de welstandsnormen. Grote turbines krijgen de ruimte in het Havengebied. Ook in Amsterdam-Noord wordt hiervoor ruimte gevonden. Daarnaast zal Amsterdam ook investeren in duurzame energieopwekking in de regio omdat de stad nooit in haar geheel klimaat neutraal kan zijn.

Water als energiedrager is een vorm van duurzame energie met een hoog potentieel. Verschillende waterbronnen: grond-, oppervlakte- en afvalwater kunnen gebouwen en woningen voorzien van koude, warmte en elektriciteit. De winning van koude en warmte uit oppervlaktewater wordt steeds meer in Amsterdam gemeengoed. Afvalwater heeft naast een warmteafgifte ook een grote potentie in organische componenten. Via vergisting wordt gas geproduceerd wat kan worden ingezet voor warmte en elektriciteit.

7. Nederland heeft de ambitie om gastheer te zijn voor de **Olympische Spelen** van 2028. De spelen zijn een nationale aangelegenheid waarbij Amsterdam als beeldmerk kan fungeren en de ruimtelijke mogelijkheden heeft om plaats te bieden aan in ieder geval het Olympisch Stadion, dorp en zwembad. Als locaties hiervoor zijn Havenstad of Zuidas Havenstad aangemerkt. De locatie Havenstad kan worden gekoppeld aan het oer-Hollandse thema water en fysiek aan de verlenging van de Ringlijn. Bij locatie Zuidas kan het Olympisch Stadion van 1928 mogelijk worden hergebruikt voor de Spelen.

Verkavelingsprincipe "Laan van Spartaan"





Visiekaart Amsterdam 2040

Legenda

Waterfront

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  projecten in planvorming of recent gerealiseerd
-  intensiveren havengebied

Uitrol

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  stadsverzorgende bedrijvigheid
-  Zuidas
-  beperkte kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
-  kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
-  metropolitaan park

Zuidflank

-  Zuidas
-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  metropolitaan park
-  projecten in planvorming of recent gerealiseerd

Metropolitaan landschap

-  Amstelscheg
-  Schinkelscheg
-  Tuinen van west
-  Brettenzone
-  Zaanse scheg
-  Waterland
-  Diemerscheg
-  IJmeerscheg

Algemeen

-  capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
-  capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
-  Hogesnelheidslijn
-  spoorverbinding
-  hoogwaardig ov bovengronds
-  hoogwaardig ov ondergronds
-  verlengen van tramlijn
-  internationaal ov knooppunt
-  hoofd ov knooppunt
-  secundair ov knooppunt
-  optie Regiorail Schiphol - Almere
-  optie Oostwest metrolijn
-  nieuwe pont- en veerverbindingen
-  P+R locatie
-  2^e zeesluis
-  2^e terminal Schiphol
-  2^e zeecruiseterminal
-  jachthavens
-  wachtplaats binnenscheepvaart
-  regionale fietsroutes
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  Stelling van Amsterdam
-  strand
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  suggestie natuurontwikkeling
-  ontwikkeling waterrand
-  kwaliteitsimpuls overgang stad - scheg
-  opties locatie Olympische Spelen
-  intensivering RAI-terrein
-  Sportas
-  topwinkelgebied
-  studiegebied
-  zoeklocatie uitbreiding havengebied
-  (grond-) water gerelateerde projecten





Deel 1b: De grote bewegingen

De grote bewegingen: Ruimtelijke ontwikkelingen in beeld

In dit hoofdstuk laten we zien waar de belangrijkste ruimtelijke ingrepen zullen plaatsvinden, ingrepen die voortkomen uit De Visie: Amsterdam Economisch sterk en Duurzaam, zoals beschreven in hoofdstuk 2. De meeste ingrepen laten zich goed onderbrengen bij een viertal robuuste 'bewegingen': ruimtelijke ontwikkelingstrends, met elk zijn specifieke aanjager: 'Uitrol Centrumgebied': door de magneetwerking van Amsterdam breidt de hoogstedelijke kern zich uit; 'Verweving metropolitane landschap en stad': Amsterdam wordt zich meer en meer bewust van zijn verbondenheid met, en zijn afhankelijkheid van het omringende landschap; 'Herontdekking van het Waterfront: Het IJ centraal': Amsterdam keert terug naar de oorsprong van haar bestaansrecht: het open water; en ten slotte: 'Internationalisering van de Zuidflank': via en nabij de hoogwaardige infrastructuur op de zuidflank van de stad intensiveert Amsterdam haar verbondenheid met Nederland en de wereld met de Zuidas als natuurlijk centrum. In de hoofdstukken lichten we een aantal locaties er uit, de zogenaamde metropolitane plekken: locaties op een bijzonder punt in de stad, vaak op het snijvlak tussen stad en landschap, elk met een enorme potentie om er een bijzondere plek van te maken.

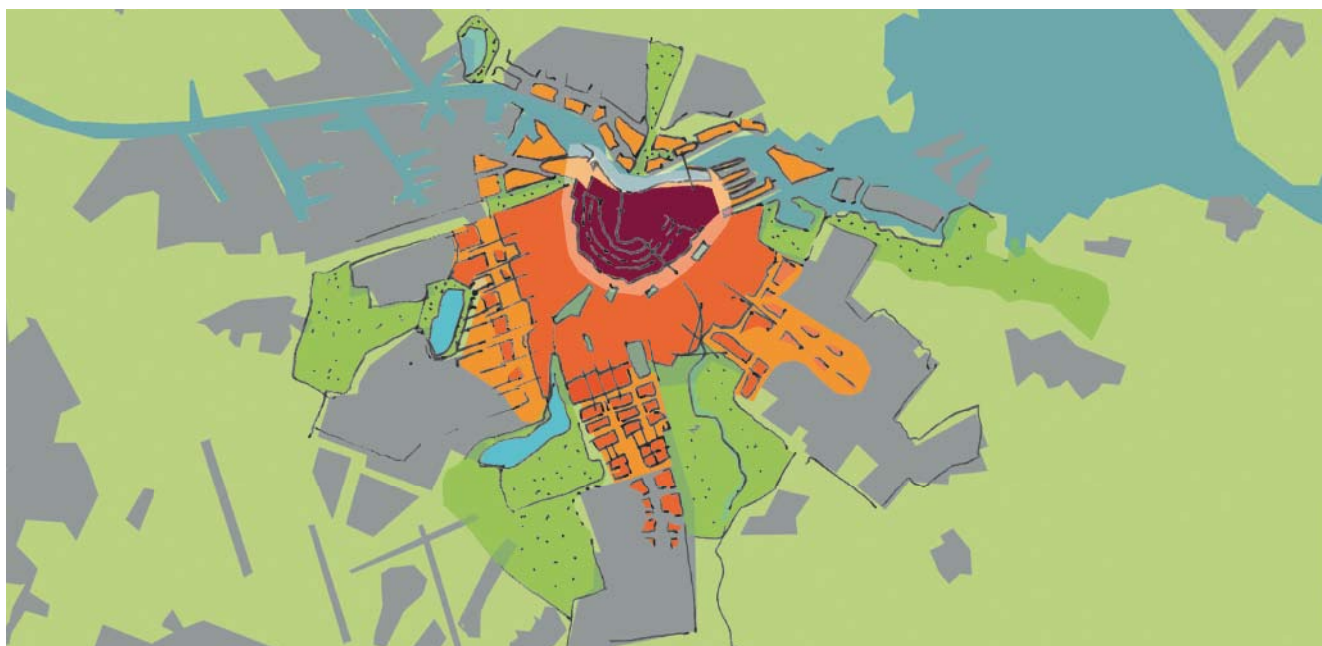
Hoofdstuk 3

Uitrol centrumgebied

Het hoogstedelijke centrumgebied wordt steeds intensiever gebruikt en breidt zich uit, zelfs tot óver de Ringweg-A10 en het IJ. De ontwikkeling van dit gebied is de meest directe uiting van de onvoorstelbare magneetwerking van het hart van Amsterdam. Mensen, ondernemingen en instellingen vestigen zich zo dicht mogelijk bij deze bron. Het leidt tot een veelheid aan, vaak kleinschalige, particuliere investeringen. Het initieert functiemenging en verfraaiing van de openbare ruimte. Dit lokt weer nieuwe initiatieven en investeringen uit, vooralsnog met name binnen de ring, maar ook steeds meer daarbuiten.

Door schaarste aan ruimte en middelen breiden de op de stad georiënteerden hun zoek- en vestigingsgebied gestaag uit; dit proces vormt al lang niet meer louter de grondslag voor de revitalisering van de 19e-eeuwse gordel; vandaag de dag wijst het ons bijvoorbeeld op de enorme ontwikkelingspotenties van de noordelijke IJever en het Zeeburgereiland en de Gordel '20-'40. Het draagt eraan bij dat de Zuidas steeds sterker wordt als internationaal centrummilieu. Het uitrolmechanisme reikt zelfs over de Ring; het wekt hernieuwde belangstelling voor de Slotterplas; het brengt een verdere verstedelijking van Buitenveldert en Amstelveen-Noord dichterbij.

De uitrol van het centrum vraagt om een zorgvuldige afweging tussen de talloze ruimtelijke claims die op de kern van de metropool worden gelegd. Hieronder wordt het kader uiteengezet waarbinnen deze claims met elkaar worden geconfronteerd.



Uitrol centrumgebied Amsterdam 2040

Legenda

Uitrol

- wonen - werken
- werken - wonen
- werken
- stadsverzorgende bedrijvigheid
- Zuidas
- beperkte kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
- kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
- metropolitaan park

Algemeen

- capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
- capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
- Hogesnelheidslijn
- spoorverbinding
- hoogwaardig ov bovengronds
- hoogwaardig ov ondergronds
- verlengen van tramlijn
- internationaal ov knooppunt
- hoofd ov knooppunt
- secundair ov knooppunt
- optie Regiorail Schiphol - Almere
- optie Oostwest metrolijn
- nieuwe pont- en veerverbindingen
- P+R locatie
- wachtplaats binnenscheepvaart
- regionale fietsroutes
- kwaliteitsimpuls stadspark
- metropolitane plek
- recreatief programma
- kwaliteitsimpuls overgang stad - scheg
- opties locatie Olympische Spelen
- intensivering RAI-terrein
- Sportas
- topwinkelgebied
- studiegebied





3.1

Nieuwe hoogstedelijke gebieden

De uitrol van het centrumgebied manifesteert zich het sterkst via het grote aantal extra woningen die zullen worden gebouwd in wijken die nu nog als 'tuinstedelijk' of als monofunctioneel werkgebied te boek staan, maar in de nabije toekomst tot het (hoog)stedelijke centrumgebied gaan behoren. De appartementen zullen in een stedelijke, gemengde setting worden gebouwd. Het gaat om een serie locaties die net binnen of buiten de Ring-A10 - beneden Het IJ – zijn gelegen, plus diverse plekken aan de Noordelijke IJoevers. Tot de locaties behoren de Zuidas en Buitenveldert-Noord, de zone tussen de Ring-west en de Ringspoor, het Gooiseweg-tracé en Zeeburgereiland. In de scenario's voor Havenstad zijn eveneens stedelijke woningbouwopgaven opgenomen. Deze worden besproken in hoofdstuk 4.

Door de vergroting en intensivering van het centrumstedelijke gebied komen tal van parken en recreatieve waterpartijen centraler in de stad te liggen. Om aan de toenemende vraag naar stedelijk, recreatief groen en water te kunnen voldoen worden forse investeringen gepleegd in een aantal van deze parken en waterpartijen. Het gaat dan om onder meer het Rembrandtpark, het Vliegenbos, het Nieuwe Diep en de Sloterpas en -park. Zij zullen net als het Vondelpark en het Westerpark steeds meer als belangrijke stedelijke ontmoetingsplekken gaan fungeren.

Stadsverzorgende bedrijven

In het stedelijk milieu moet ruimte blijven voor de werkplaats van de ambachtsman, voor de loodgieter en voor de APK-garage, maar ook voor bouwbedrijven, afval- en reinigingsdiensten en voor toeleveranciers. Dit scala aan bedrijfjes, de stadsverzorgende bedrijvigheid, draagt er in belangrijke mate toe bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu. Daarom worden op een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen zogenaamde enclaves gereserveerd voor deze stadsverzorgende bedrijven. Slechts een beperkt aantal bedrijfsactiviteiten is hier toegestaan. Vanwege de milieuhinderlijkheid is er ook geen ruimte voor woningbouw binnen deze enclaves. Het gaat om onder meer de Schinkel, bedrijvent centrum Westerpark en het Veemarkterrein.

Wonen in volkstuinparken

Op de volkstuinparken Wijkergouw en Rust & Vreugd en ook op de parken Sloterdijkmeer en Nut en Genoegen maken we permanent wonen mogelijk. Voor de twee laatstgenoemde geldt wel dat er dan hogere waarden moeten worden afgegeven vanwege de regelgeving in de Wet Geluidhinder en Industrielawaai.

3.2

Stadsstraten en pleinen

Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. Klassieke stadsstraten zijn de Van Baerlestraat, de Utrechtsestraat en de Beethovenstraat. Maar ook de Middenweg is een stadstraat, die ter hoogte van Park Frankendael zijn winkelkarakter verliest. De Weesperstraat/Wibautstraat is een stadstraat met een avenue-karakter; een zeldzaam verschijnsel in Amsterdam.

Geleiden van stedelijkheid

De verbetering en ontwikkeling van stadsstraten en -pleinen speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd waardoor de rustige woonmilieus van de noodzakelijke stedelijkheid 'om de hoek' worden voorzien. Potentiële hoogstedelijke gebieden gaan door stadsstraten en -pleinen definitief deel uitmaken van het centrum, verschillende milieus binnen het centrum zoals de Zuidas en de Pijp, worden op een natuurlijke manier met elkaar verbonden, naoorlogse uitbreidingsgebieden worden door stadsstraten en -pleinen aan 'de stad' gekoppeld.

De ruimtelijke opgave hierbij richt zich met name op stadsstraten en -pleinen in ontwikkeling. Deze stadsstraten hebben een erkende verbindingsfunctie maar zijn als uitwisselingsmilieu vooralsnog onvoldoende ontwikkeld, wat opmerkelijk is gezien hun hiertoe gunstige ligging in de stad. Dat kan liggen aan het ontbreken van kwalitatief hoogwaardige voorzieningen of een kwaliteitsarme woningvoorraad in de belendende gebieden. Voorbeelden zijn de Jan Evertsenstraat, het Surinameplein, de Rijnstraat of het zuidelijk deel van de Ferdinand Bolstraat. De 'hardware' voor verbetering is in beginsel aanwezig. Om het voorzieningenniveau te verruimen en te diversifiëren is in een aantal gevallen bestemmingswijziging nodig, met name in de plint. In een aantal gevallen zal het om omzetting van de

woonbestemming gaan richting winkel- of horecabestemming. Een andere categorie van aandacht zijn de potentiële stadsstraten en -pleinen. Sommige straten waren in het oorspronkelijke ontwerp bedoeld als verkeersgeleidende of winkelstraat, maar zijn deze functie gaandeweg kwijt geraakt. Door hun gunstige ligging zouden deze straten (opnieuw) als zodanig kunnen gaan functioneren. Voorbeelden zijn de Van der Pekstraat en het zuidelijkste deel van de Beethovenstraat, maar ook de Parnassusweg. Tot deze categorie behoort ook de directe omgeving van een aantal NS-stations, zoals Muiderpoort, Amstel, Lelylaan, en Sloterdijk. De ingrepen die moeten leiden tot een succesvolle stadstraat of -plein zijn hier aanzienlijk groter dan bij de stadsstraten en -pleinen in ontwikkeling.

Niet alleen in de 'uitrolgebieden' maar ook in het erkende hart van de stad worden verschillende gevestigde stadsstraten en -pleinen op een hoger, metropolitaan plan gebracht. Het Mr. Visserplein en het Rembrandtplein worden heringericht. Voor het Leidseplein is een vergevorderd herinrichtingsplan. Ook wordt herinrichting van het Jonas Daniël Meyerplein beoogd. De meest omvangrijke projecten zijn de Rode Loper, Coalitieproject 1012 en het Museumplein en omgeving.

Rode Loper

Het tracé Damrak - Rokin – Vijzelstraat/Vijzelgracht - Ferdinand Bolstraat moet een entree-met-allure worden. Deze 'Rode Loper' volgt het bovengrondse tracé van de Noord/Zuidlijn. Het is de combinatie van station Zuid, Centraal Station, de Noord/Zuidlijn en het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen (HSL), die de motor vormen achter de Rode Loper, net zoals in 1900 de ingrijpende herprofilering van het Damrak samenviel met de komst van het Centraal Station (1888), de opening van de Beurs (1905) en de stroomtram over het Damrak. Er zijn plannen voor een hoogwaardige herinrichting van de openbare ruimte. Als onderdeel hiervan loopt er een onderzoek om in de Vijzelstraat/Vijzelgracht eenrichtingsverkeer in te voeren. Er wordt ook ingezet op uitbreiding en sterke kwaliteitsverbetering van het winkelaanbod op onder meer het Rokin, in de Vijzelstraat en op het Damrak. Uiteindelijk kan hier een winkelmilieu ontstaan van internationaal niveau.

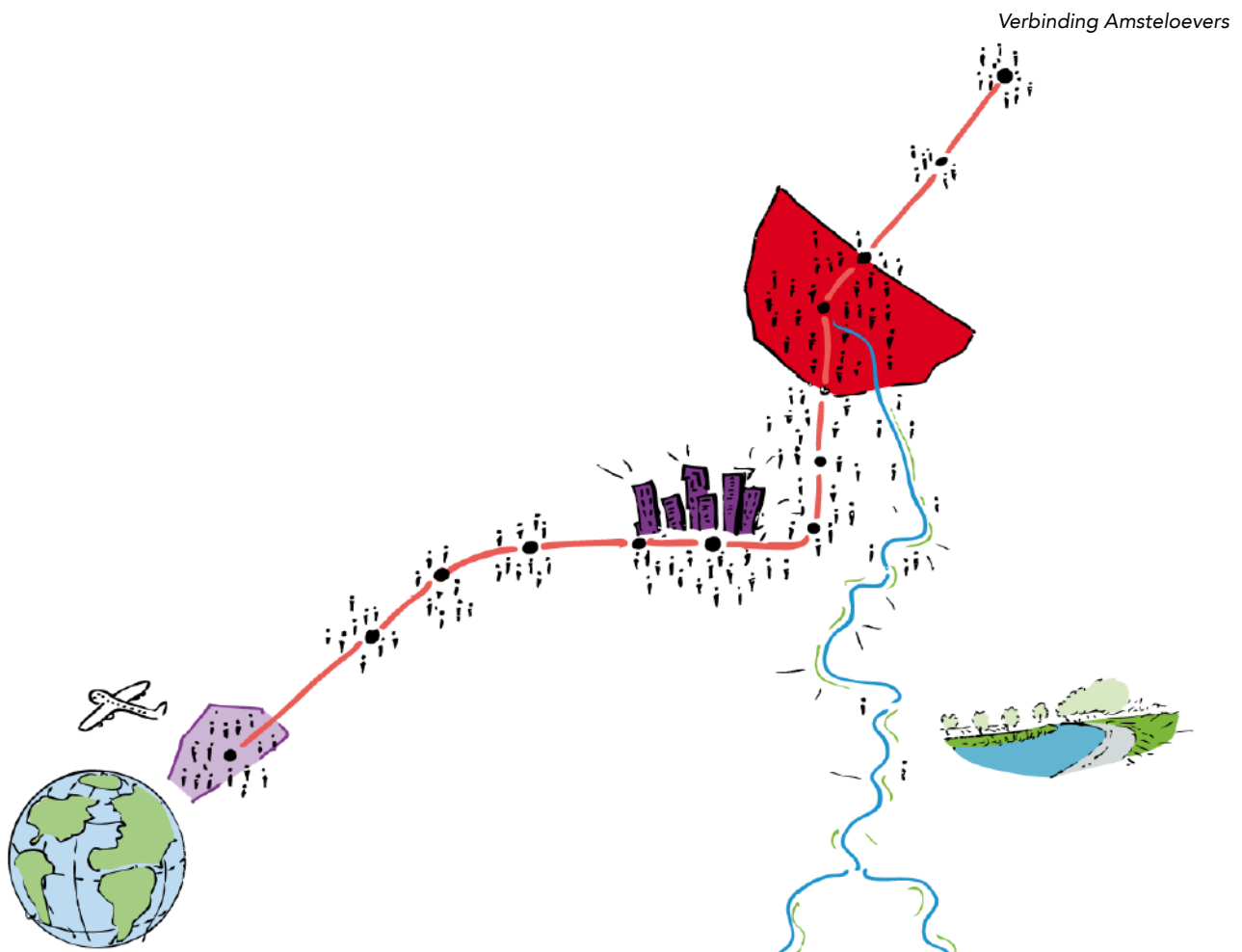
Coalitieproject 1012

Het Damrak en het Rokin liggen tevens in het plangebied van Coalitieproject (postcode)1012, gericht op een algehele kwaliteitsverbetering van het hoogstedelijke leefmilieu in onder meer het Wallengebied. Met deze strategie wordt een majeure opwaardering en herprofilering van het gebied gerealiseerd. Er wordt een hoogwaardig milieu van wonen, werken en verblijf geschapen door zowel het verbeteren van de openbare ruimte, de straten en de pleinen, als het stimuleren van nieuwe branches en het verminderen van criminogene functies en actoren. Een aantal 'sleutelprojecten', zoals de herontwikkeling van het Beursplein en het Oudekerksplein en de herinrichting van de Rode Loper, werken daarbij als vliegwiel voor versterking van de economie en de ruimtelijke kwaliteit en de straatgerichte aanpak gaat zorgen voor vermindering van criminogene, economisch laagwaardige en/of overlastgevende functies. Uitbreiding van het centrumgebied begint met versterking van het hart.

Museumplein en omgeving

Het Museumkwartier is een unieke plek in Amsterdam met vier culturele instellingen van wereldniveau: Het Rijksmuseum, Stedelijk Museum, Van Gogh Museum en het Concertgebouw. Maar het Museumkwartier is bovendien een belangrijke toeristische trekpleister. Alle vier de culturele instellingen zijn aan het verbouwen of hebben plannen daarvoor. De verwachting is hierdoor het aantal bezoekers groeit naar 5 miljoen per jaar. Door de aanleg van de Noord/Zuidlijn zal een groot deel van hen straks het Museumplein vanuit een andere richting benaderen. Hiervoor moeten het Museumplein en de omgeving worden aangepast. Daar komt bij dat het Museumplein op dit moment al niet goed is opgewassen tegen het dagelijks gebruik.

In 2008 is de Visie Museumkwartier opgesteld om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en het Museumkwartier beter te positioneren in de stad. Het motto is metropolitaan, cultureel en verbonden. In 2009 werken we aan het Masterplan Museumkwartier waarin deze uitgangspunten verder worden gebracht. De kernmerken van het ontwerp voor het plein zijn een grootstedelijke en culturele



uitstraling; de materialisering past in de Puccini-methode. Het gras wordt van de beste kwaliteit. Het plein verandert van achtertuin naar een verbindende voorkant waar de culturele instellingen met hun gezicht naar staan. Het open veld blijft behouden en is geschikt voor evenementen en demonstraties. Het ontwerp biedt een antwoord op grotere en andere voetgangersstromen en een beter verblijfs-klimaat voor Amsterdammers en bezoekers o.a. door de aanleg van promenades. Er komt een betere verbinding met de stadsomgeving door de aanpak van de verbindende straten met de Pijp en de PC-Hoofdbuurt met meer aandacht voor voetgangers. Naast het ontwerp voor het plein is er veel aandacht voor meer ruimte voor functies en voorzieningen op en in de omgeving ervan: winkels, galeries en vooral meer goede restaurants, grand cafés en brasseriën. Ook zullen de fietsvoorzieningen in het Museumkwartier worden uitgebreid en verbeterd. De vier culturele instellingen en de gemeente gaan

samenwerken in marketing, promotie en programmering waardoor het Museumplein kan uitgroeien tot een vijfde culturele instelling.

De Amsteloevers

De Amstel is de eerste levensader van Amsterdam en heeft altijd een recreatieve functie gehad. De rivier en haar oevers vormen een prachtige verbinding tussen stad en ommeland en haalt de natuur de stad in. Het is belangrijk dat het recreatieve en groene karakter van deze 'scheg' versterkt wordt en de Amstel als geheel wordt ervaren. Hiervoor is een continuïteit van wandel- en fietsroutes tussen de waterstad (grachtengordel) en het veenweidegebied nodig en het verbeteren van de balans van wal- en waterfuncties op deze route. De Amstel is de rustige recreatieve verbinding naar het buitengebied en is de tegenpool van de 'drukke' Noord/Zuidlijn, die de IJoevers verbindt met de economische zone Schiphol-Zuidas.

3.3

Auto en de stad

De uitrol van de hoogstedelijke kern en het intensievere gebruik ervan vraagt om een herijking van de rol van de auto in de stad. Het komt in grote lijnen neer op het autoluwer maken van het gebied, op verschillende manieren.

Het streven naar een autoluwer centrumgebied zet in eerste instantie in op het terugdringen van geparkeerde auto's op straten en pleinen die behoren tot het hoogstedelijke centrumgebied. De ambitie om de hoogstedelijke kern te zijn voor een groeiende Metropool vraagt immers om meer kwaliteit van het stedelijk kerngebied en om ruimte voor het groeiend aantal inwoners en bezoekers. Deze druk van meer mensen en meer verplaatsingen vraagt in oudere delen van de stad - die nooit ontworpen zijn voor de auto - om prioriteit voor de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en vervoer over water. Er blijkt ook vraag te zijn naar woningen in een hoogstedelijke autoluwe setting en zijn steeds minder bedrijven in het centrumgebied nog sterk afhankelijk van de auto. Dit laatste overigens mede door het gevoerde parkeerbeleid van de laatste 20 jaar.

Zoekgebied openbare ruimte en positie auto in het centrumgebied



Zoekgebied voor verbetering openbare ruimte en positie auto in het centrumgebied

Voor een deel van de op straat te saneren parkeerplaatsen zullen wel alternatieven in de vorm van garagevoorzieningen moeten komen. Voor incidentele bezoekers en toeristen voldoet een parkeerplaats aan de rand van de stad, vanwaar men verder kan reizen met verschillende vormen van openbaar vervoer of met de fiets. Voor bewoners en bedrijven kunnen buurtgarages binnen een beperkte loopafstand (400 à 500m) een alternatief bieden. Bijkomend effect van iets verder gelegen parkeerplaats is dat men bewuster een afweging maakt voor de te kiezen vervoersvorm, waarbij met name voor

kortere ritten minder vaak voor de auto gekozen zal worden. Zo'n invulling van een meer autoluw centrum zal ook het draagvlak voor hogere frequenties in het openbaar vervoer vergroten. Minder auto's in het centrum dragen op hun beurt weer bij aan een betere doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets. Voor het draagvlak van het verder terugbrengen van de auto uit het straatbeeld is wel noodzakelijk dat de alternatieven aantrekkelijk en comfortabel zijn en dat buurten zelf profiteren van de autoluwere situatie. Door middel van pilots kan geëxperimenteerd worden verschillende vormen van autoluw maken van buurten en straten, in combinatie met het verbeteren van alternatieven.

3.4

Verbetering stedelijk OV-net en uitbreiding parkeer+reisfaciliteiten

Bij intensivering van het gebruik en het tegelijkertijd autoluwer maken van de binnenstad hoort dus ook verbetering van het stedelijk openbaar vervoernet. Op termijn wordt met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een slagader toegevoegd aan het Amsterdamse OV-net. In combinatie met de ontwikkeling van de Zuidas, waarbij station Amsterdam Zuid zich ontwikkelt tot tweede OV-knoop van (inter-)nationaal belang, zullen openbaar vervoerverplaatsingen minder eenzijdig georiënteerd zijn op het Centraal Station. De noodzakelijke verbeteringen zullen vooral gezocht moeten worden in het optimaliseren van het tramnet in de vorm van hogere frequenties en hogere doorstroomsnelheden. Dat laatste kan door meer prioriteit te geven op kruispunten, het aanpassen van routes en het samenvoegen van kort achter elkaar liggende haltes. Hiermee wordt zowel de capaciteit als de kwaliteit voor de reiziger vergroot. De belangrijkste opgaven liggen bij de lijnen van en naar Nieuw-West vanwege de grote afstand en de lijnen op de binnenring, die belangrijker worden met het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn.

Daarnaast zijn er aanpassingen in het tramnet gewenst die samenhangen met ruimtelijke ontwikkelingen die zich voordoen in het kader van de uitrol van het centrumgebied. Zo zal het gebied Houthavens een aansluiting moeten krijgen op het tramnet (lijn 3, 5 of 10). De Zuidas zal een meerzijdige tramontsluiting moeten krijgen (lijn 4 en/of lijn 24/16). Tram 5 kan hier worden doorgetrokken naar het Gelderlandplein en

eventueel het Amsterdamse Bos, waardoor de Zuidas direct is aangesloten op groen en recreatie. Als alternatief zou lijn 16 kunnen worden doorgetrokken naar het Amsterdamse Bos, in samenhang met de ontwikkeling van de Sportas.

Verder is een tramverbinding vanuit de Indische buurt naar Zeeburgereiland gewenst, zeker gezien het intensieve ruimtelijke programma. Ook een tramverlenging naar het Sciencepark (lijn 3, 12 of 15) kan bijdragen aan de uitrolambities aan de oostzijde van de stad.

Wanneer verstedelijking plaats gaat vinden langs een deel van de Gooiseweg hoort daar een aansluiting op het tramnet bij in de vorm van een verlengde lijn 12. Een en ander moet overigens wel getoetst worden op effecten op het autonetwerk, omdat de Gooiseweg een belangrijke corridorrol vervult, die nog belangrijker wordt met ontwikkelingen als Overamstel en Wibaut aan de Amstel.

Buslijnen vormen een onmisbare en flexibele aanvulling op trajecten waar de tram onvoldoende draagvlak heeft. Essentieel is dat ze aanzienlijke schoner en stiller worden en dat er op de belangrijkste routes een goede doorstroming met vrije banen en voorrangsregelingen is. Voor het centrumgebied met straten die niet geschikt zijn voor tram en bus en waar de rol van de auto verder wordt teruggedrongen kunnen (elektrische) vormen van alternatief vervoer een goede aanvulling vormen op de intensief gebruikte lijnen.

Parkeer+reisvoorzieningen voor incidentele binnenstadbezoekers en toeristen zullen op aanvullende locaties op multimodale knooppunten rond de Ringweg A10 en langs de belangrijkste invalswegen gecreëerd moeten worden. Essentieel zijn een hoogfrequente OV-bediening, ook later op de avond voor cultuurbezoekers, en nabijheid van de op-/afrit zodat de overstaptijd tot een minimum beperkt blijft. Daar P+R-terreinen veel (schaarse) ruimte vergen op plekken die ook geschikt zijn voor andere functies,

ligt de prioriteit voor het zoeken naar overstap-punten voor frequente bezoekers en forenzen op een grotere afstand van het stadscentrum of bij herkomstgebieden. Dit ook om oneigenlijk gebruik voor bestemmingsparkeren te voorkomen en de toch al intensief gebruikte ring niet nog verder te belasten. Het P+R-programma moet in nauwe samenwerking met regionale partners worden ingevuld. Behalve om P+R locaties in en om de stad gaat het om P+R op grotere afstand.

3.5

Hoogbouw en uitrol centrumgebied

De middeleeuwse en 17e eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het DNA van de stad. De grachtengordel is voorgedragen voor de werelderfgoedlijst van UNESCO. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het gebied binnen de Singelgrachtzone. Vanaf de 10 op de kaart aangegeven cruciale punten mag in zicht-

lijnen over een lengte van circa 2 kilometer geen bebouwing hoger dan 30 meter worden geplaatst. Hoge bebouwing op grotere afstand dan 2 kilometer, zelfs de Rembrandttoren, gaat meedoen in de maat en de schaal van de ruimte waarin de waarnemer zich bevindt.

Hoogbouw en uitrol centrumgebied



Het stedelijke centrummilieu beperkt zich al lang niet meer tot de historische stad, maar breidt zich gestaag uit tot de aan de Ring A10. Langs de A10 is de economische waarde zo hoog dat zich een zone van bebouwing tot 60 meter heeft ontwikkeld in de loop der tijd, met hogere accenten rond enkele knooppunten. Zuidas en Teleport zijn de prominentst zichtbare. Deze bebouwing ervaar je vanaf de A10 en in de directe omgeving. In het straatbeeld van het centrumgebied valt deze hoogtemaat weg in het

silhouet.

Omdat deze maat geen impact heeft op de beleving vanuit het centrum maar wel van grote economische waarde is wordt in deze zone gestimuleerd om hoogbouw tussen de 30 en 60 meter te ontwikkelen, en bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Uitzondering is de A10 in Noord, pal tegenover waterland, waarlangs hoogbouw in principe niet gewenst is.

3.6

Ondergrond en uitrol centrumgebied

Binnen de Ring A10 worden de beperkte hoogbouw-mogelijkheden steeds meer aangevuld met kansen om in de ondergrond te bouwen. Hier creëren we verdere verdichting en functiemenging. Onder de (historische) panden in het centrum bouwen we extra verblijfsruimtes. In winkelstraten waar boven winkels gewoond wordt (zoals Damrak, Rokin, P.C. Hooftstraat en Ferdinand Bolstraat) kunnen we zo ondergronds extra winkelruimte creëren zolang de entree direct aan de straat grenst. Op andere locaties realiseren we uitbreidingen van (semi) culturele voorzieningen waarbij geen primaire behoefte is aan daglicht zoals theaterzalen, muziekzalen, bioscoopzalen en discotheken. Het fraaie, historische en kenmerkende karakter van de Amsterdamse binnenstad blijft behouden en wint aan kracht door toevoeging van de ondergrondse component. Ondergronds bouwen kan slechts op plekken waar geen belangrijke archeologische waarden aanwezig zijn. Voor archeologische waarden is behoud in situ essentieel. Sinds 2008 worden archeologische waarden opgenomen in de bestemmingsplannen van stadsdeel Centrum.

Niettemin kunnen we de archeologie van Amsterdam beter zichtbaar maken. Restanten van Amsterdam door de eeuwen heen. Bebouwingsresten van woonhuizen, waterkelders, ophogingslagen, kloosters en kerken tonen de schatkamer van tien eeuwen Amsterdam aan bewoners en bezoekers van de metropool. Realisatie van de verschillende functies in boven- en ondergrond gebeurt in optimale afstemming met de grondsituatie, zodat er geen nieuwe grondwaterproblemen ontstaan en kansen gegrepen worden om bestaande problemen op te lossen.

Waar in het kader van het streven naar een autoluwere stad ondergrondse parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden komt een deel van het maaiveld vrij voor andere functies. Waar zwaar belaste kruispunten van openbaar vervoer en ander verkeer ondergronds gebracht kunnen worden kunnen fysieke barrières worden geslecht en kan de doorstroming worden verbeterd. Dergelijke ingrepen vergen grote investeringen die opgebracht zullen moeten worden met waardevermeerdering uit de directe omgeving. Sociale en fysieke veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor ondergrondse oplossingen.

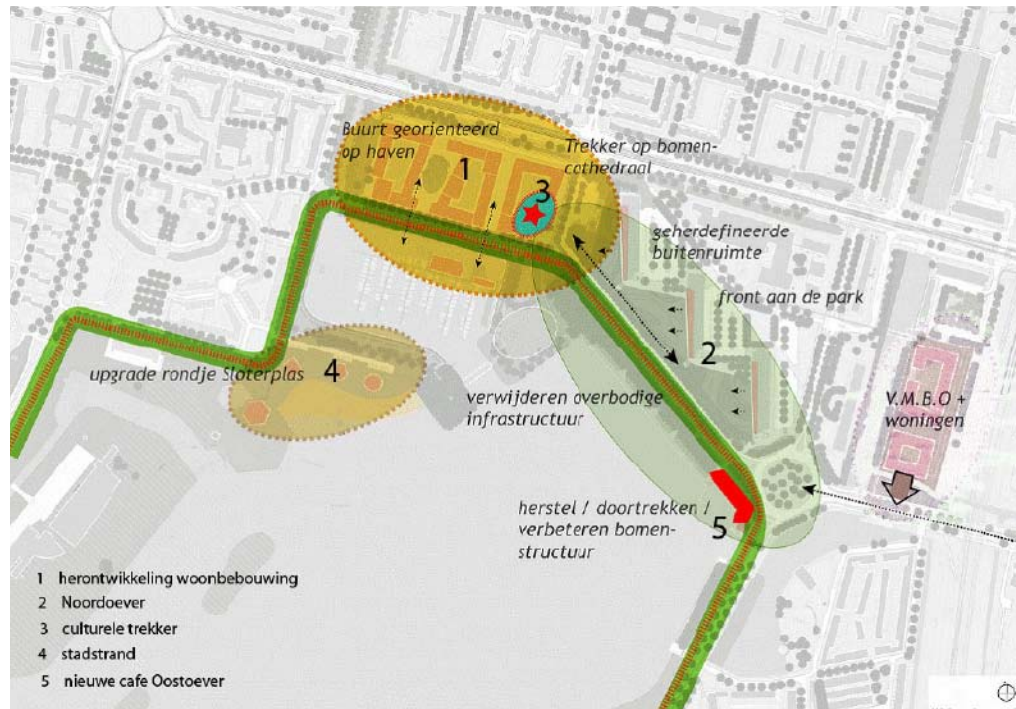
Voor onze duurzame energievoorziening zijn we in het centrumgebied (grotendeels) afhankelijk van koude en warmteopslag. Stadsverwarming biedt niet overal soelaas omdat er in de ondergrond weinig ruimte is om de tracés naar het centrum door te trekken. De diepe ondergrond onder het centrum zal in 2040 gezoneerd moeten zijn om een optimaal rendement uit de WKO te kunnen halen.

Metropolitane plek Sloterpas

Een van de meest omvangrijke groen- en waterprojecten is de Sloterpas en omgeving. Het heeft de potentie een grotere betekenis te hebben als één van de stedelijke park- en recreatiegebieden binnen Amsterdam. De ambitie bestaat uit de transformatie van de 'naoorlogse nieuwbouwpas' naar een attractieve en goed bezochte 'stadspas en -park' met een goede waterkwaliteit, met een duidelijke betekenis voor de hele stad en Nieuw-West in het bijzonder. Dit alles onder de gezamenlijke noemer 'levendigheid aan het water'. Indien daarbij kleinschalige sportcomplexen moeten worden vervangen door woningbouw, dan moeten deze sportfuncties elders terug komen in het Sloterpasgebied.

Het doel is om de Sloterpas en omgeving onderdeel te laten zijn van het collectief geheugen van de metropool. Daarbij moet de Sloterpas en -park steviger worden verweven met de omliggende buurten, zodat het gaat functioneren als het recreatieve centrum van Nieuw-West. Daarvoor is het nodig om:

- recreatieve attracties toe te voegen en andere functies met een breed publiek en reikwijdte. In de Integrale Beleidsvisie voor het gebied is voor elk van de vier oevers een specifiek profiel beschreven: Noordoever – stedelijk, cultuur en wonen; Oostoever – ontspannen en groen, Zuidoever – stedelijk, shopping en vermaak; Westoever – sport, leisure, adventure en groen,
- De Sloterscheg en Westrand – Sloterpas en -park, Sportpark Ookmeer en Tuinen van West – definitief als voorwaardige groen-recreatieve zone te ontwikkelen, gelijkwaardig aan de Amstelscheg en de Amsterdamse Bosscheg,
- Sloterpas en -park in samenhang te ontwikkelen met centrumontwikkeling Osdorpplein,
- De Sloterpas en -park middels fiets- en vaarroutes te koppelen aan de metropolitane kern, aan de andere delen van de Sloterscheg, aan de Bretten-scheg en aan de Amsterdamse Bosscheg,
- De bereikbaarheid vanuit het metropolitane kerngebied met het openbaar vervoer verder te verbeteren, alsmede de parkeervoorzieningen voor auto's,
- De Sloterpas en omgeving als schakel tussen stad en de groene scheggen rondom de stad, samen met de Amstelscheg en Nieuwe Meer, gelijkwaardig en complementair op te nemen.



Voor de Noordoever van de Sloterplas zijn twee scenario's uitgewerkt:

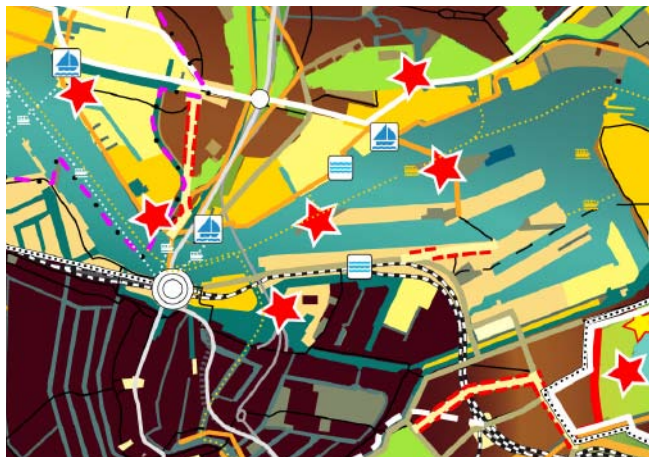
Scenario 1:

In aanvulling hierop wordt een nadere ontwikkeling en intensivering geschetst voor het haventje en worden de buurten meer naar de haven gericht. De bebouwing ten noorden van de haven – Dorus Rijkershof en omgeving – wordt vervangen door een combinatie van woonbebouwing met voorzieningen in een stedelijke dichtheid gericht op de haven. De plinten van de flats aan Burg. Hogguerstraat krijgen een bedrijfs- of winkelbestemming. Het strandje op de zuidelijke landtong kan verder ontwikkeld worden tot een werkelijk stadsstrand met bijbehorende tijdelijke, seizoengebonden functies. De openbare ruimte langs de Noordzijde wordt opgeknapt en krijgt een belangrijke kwaliteitsimpuls door het verwijderen van de overmaat aan infrastructuur, het doorzetten van de 'bomenallee' en een nieuwe inrichting van het noordelijk bastion, waarmee de aantrekkingskracht en verblijfskwaliteit verbeterd en het rondje Sloterplas versterkt wordt. Café Oostoever wordt uitgebreid met een hotelfunctie en het tennispark wordt herontwikkeld.



Scenario 2:

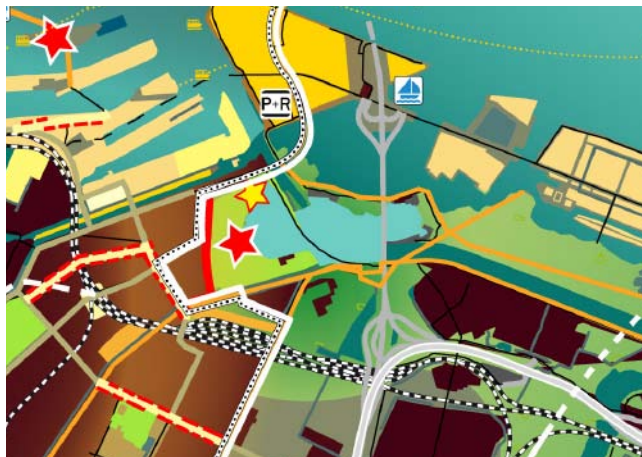
Gezocht is naar een nieuwe invulling van het gebied. De ambitie richt zich op een ontwikkeling van de Slotterplas met een stedelijke allure, waardoor de plas ook op stedelijke schaal betekenis kan krijgen. De 'bomenallee' is omgevormd tot een 'buitenplaats' bestaande uit een parkachtige openbare ruimte met een hoog inrichtingsniveau en een sterk park- en evenementenmanagement. Deze 'buitenplaats' wordt gecombineerd met een gebouwde publiekstrekker – bijvoorbeeld tentoonstellingsruimten. De haven is vergroot, heeft extra programma en is georiënteerd op de promenade aan de noordzijde. De spoorstrook is voorzien van extra woonbebouwing en in de ruimte tussen de flats is ruimte voor extra woon- of atelierruimte waardoor de flats tezamen met de nieuwe plinten ook een 'adres' aan de plas krijgen. Het tankstation vervalt.



Metropolitane plek: Het Oosterdok en omstreken – ‘Evenementenpark’*

Op het terrein van het Marine-Etablissement kan in de toekomst een evenemententerrein aan de stad worden toegevoegd. Het Museumplein alleen kan de druk niet aan. Het is een nieuwe plek in de stad die open is, waar geluid gemaakt mag worden en waar grote hoeveelheden mensen bijeen kunnen komen. De totstandkoming ervan zal een vliegwiel zijn voor ontwikkelingen in de buurt, rondom het Oosterdok en Plantagebuurt ontstaat zo een tweede Museumkwartier met focus op VOC-verleden, nautische functies en muziekfuncties. Ook ontstaat er bijna als van zelf een ‘muziekcluster Oosterdok’. Het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde.

**Uitwerking is voorbeeld ter inspiratie – géén plan!*



Metropolitane plek: Nieuwe Diep – ‘Park van de Wetenschap’*

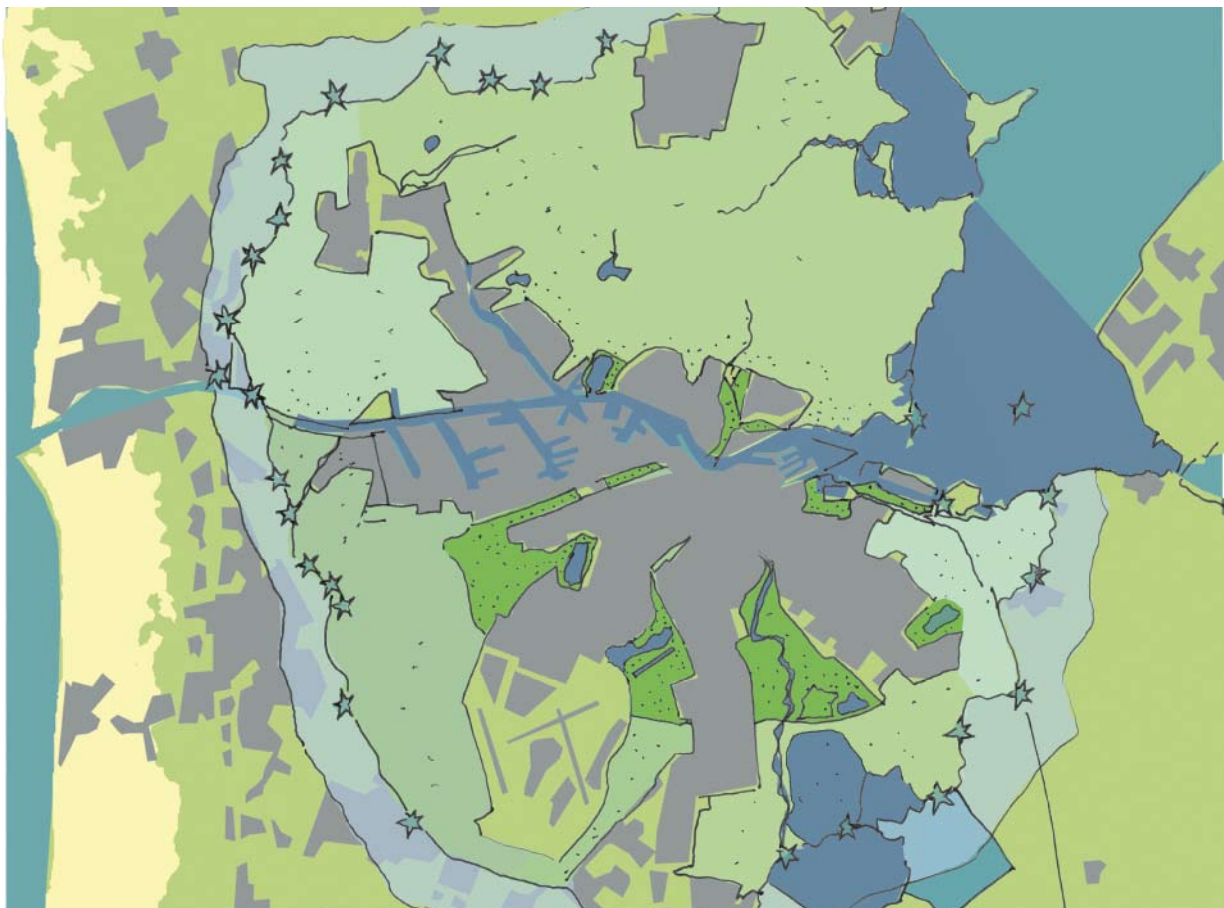
Een nieuw stedelijk park met een technologie- en wetenschapscentrum waar kinderen en volwassenen spelenderwijs kennismaken met de wetenschap. Amsterdam als mondiale internethub wordt op deze plek manifest. Het nieuwe park verbindt de woonmilieus van IJburg en Zeeburgereiland met het oude centrum, speelt in op de behoefte aan nieuwe ruimte voor technologie, onderzoek en ontwikkeling, en richt zich op de toekomst van Amsterdam: onderwijs en kinderen. Mensen uit binnen- en buitenland en uit de stad zelf leren het gebied kennen: het metropolitane kerngebied breidt zich uit in oostelijke richting, voorbij het NEMO en het Scheepvaartmuseum. Het draagvlak neemt toe voor de verdere ontwikkeling van de Indische buurt. Dit gaat gepaard met de verbetering van het imago en economische versterking van de buurt. Het imago van Sciencepark wordt versterkt door de nabijheid van een groen wetenschapspark gericht op kinderen. Zo wordt het nog aantrekkelijker voor buitenlandse bedrijven en onderzoekers zich hier te vestigen.

**Uitwerking is voorbeeld ter inspiratie – géén plan!*

Hoofdstuk 4

Verweving metropolitane landschap en stad

Amsterdam wordt omgeven door een zeer divers landschap, het zogenaamde metropolitaan landschap. Dit landschap dringt ver de stad in via de groene scheggen. Deze verhogen de aantrekkelijkheid van de stad, en geven Amsterdam de mogelijkheid om binnen bestaand stedelijk gebied sterk te verdichten en toch leefbaar te blijven. De ruimte die geboden wordt oogst een hoge en groeiende waardering en een groeiend gebruik. Al in de Gouden Eeuw recreëerden (welgestelde) Amsterdammers in het ommeland. Talrijke landgoederen verzezen in alle windrichtingen: west (IJ), zuid (Amstel), Oost (Vecht) en Noord (Beemster). Dat landschap is in het AUP als groene scheggen in de uitdijende stad opgenomen. Het landschap was daarbij deels een gegeven (Amstel, IJ), deels geconstrueerd (Amsterdamse Bos, Sloterpas). De ambitie achter de structuurvisie is dit geheel tot een metropolitaan landschap uit te bouwen.



Metropolitaan landschap Amsterdam 2040

Legenda

Metropolitaan landschap

- Amstelscheg
- Schinkelscheg
- Tuinen van west
- Brettenzone
- Zaansescheg
- Waterland
- Diemerscheg
- IJmeerscheg

Algemeen

- regionale fietsroutes
- kwaliteitsimpuls stadspark
- Stelling van Amsterdam
- strand
- metropolitane plek
- recreatief programma
- suggestie natuurontwikkeling
- ontwikkeling waterrand
- kwaliteitsimpuls overgang stad - scheg
- (grond-) water gerelateerde projecten





4.1

Groene scheggen en de Stelling van Amsterdam

In de huidige situatie bestaan de scheggen uit zeer grote parken (Amsterdamse Bos, Twiske, Spaarnwoude met Brettenzone en Diemberbos), uit historisch cultuurlandschap (Waterland, Amstelland, Tuinen van West). Verder gelegen gebieden (duinen, Vechtplassen en Gooi) hebben een meer natuurlijk karakter. Veel groen gebieden liggen dichtbij de stad en zijn goed per fiets te bereiken, waardoor het verkeerssysteem minimaal wordt belast en het recreatief karakter van de gebieden minimaal wordt aangetast. Het fietsgebied voor de gemiddelde recreatieve fietser rondom Amsterdam komt ongeveer overeen met de hoofdverdedigingslijn van de Stelling van Amsterdam. Door snellere en aantrekkelijkere routes, elektrische fietsen een meer bekendheid van de routes is de verwachting dat de actieradius nog wat zal toenemen, mogelijk tot het kustgebied en de Gooise heuvelrug.

De Amsterdamse scheggen hebben een hoge waardering en een groeiend gebruik. Ten opzichte van de parken bieden ze rust, ruimte en schaal. Toch scoren elementen als rust en diversiteit van het groen in en rond Amsterdam beneden het Nederlandse gemiddelde. Deze zwakte hangt samen met gegevenheden die samenhangen met de grootte van Amsterdam en de ligging in een overheersend natte en vlakke mensgemaakte omgeving. Amsterdam wil deze zwakte compenseren door een uitstekende langzaam verkeer en OV-bereikbaarheid, het verbeteren van programma en inrichtingskwaliteit en het maximaal uitbuiten van de wel aanwezige diversiteit en differentiatie.

Amsterdam ziet haar omgeving dus als een metropoolaan landschap. Dit is een mede op de stedelingen afgestemd landelijk gebied, waarbij de wensen van stedelingen samensmelten met het karakter van de landschappen. Metropoolaan landschap bouwt meestal voort op de nu aanwezige sterke cultuurhistorische identiteit van gebieden en gaat die versterken. Daarbinnen hebben ondernemers exploitatiemogelijkheden. In die zin is zijn de ondernemers, waaronder de agrariërs, belangrijke dragers van het landschap. Het programma van metropoolaan landschap bevat elementen als beleving, verhalen, gelaagdheid, imago opbouw, monumenten, geografische en ecologische waarden, producten, activi-

teiten, evenementen, tijdelijke en permanente voorzieningen en functies. Functies kunnen een range hebben van een theetuin op een boeren erf tot voorzieningen voor grootschalige evenementen. De waardeafweging vindt vooral plaats in de stad en de regio waarmee deze partijen doorslaggevende invloed krijgt op de koers van het metropolitane landschap.

Streven naar diversiteit en differentiatie is een belangrijke strategie voor het groen rondom Amsterdam. De door de natuur en geschiedenis bepaalde verschillen tussen gebieden worden verder uitgebouwd. Het groen rondom Amsterdam biedt ruimte en beslotenheid, weide, water en boslandschappen en dat alles is in vele vormen. Verschillend gebruik leidt tot verder onderscheid. Ook de ordening van de verschillende landschapsonderdelen van de scheggen verschilt enorm. Een overzicht met de klok mee:

Waterland

Waterland is het meest gawe Hollandse landschap van de Amsterdamse stadsrand. Waterland ligt aan de rustige kant van Amsterdam en dat voel je meteen achter de messcherpe stadsrand. Veenweide landschappen en oude, cultuurhistorisch belangrijke dorpen met veel water karakteriseren het gebied. Natuur is sterk agrarisch beïnvloed maar internationaal van hoge waarde. Op grotere schaal maakt het gebied deel uit van het nationaal landschap Laag Holland, waarin ook de grote droogmakerijen zijn gelegen. Melkveehouderij is de drager van alle waarden in het gebied, maar er zijn zorgen over de duurzaamheid van deze landbouw enerzijds en er zijn zorgen of de melkveehouderij nog te combineren is met het kleinschalige karakter Waterland. Het is met name de vraag hoe de benodigde schaalvergroting binnen de melkveehouderij kan worden geaccommodeerd. Drastische keuzen kondigen zich al decennia aan maar willen maar niet urgent worden. Het recreatieve gebruik is de afgelopen 10 jaar sterk gegroeid en de waardering is erg hoog. Het gebied is vooral geschikt voor fietstochten en natuurbeleving en in mindere mate voor varen, schaatsen, zwemmen en wandelen. De koers is gericht op behoud van de bestaande waarden, maar wel met een scherp oog voor ontwikkelingen. Landschappelijke dragers en

waarden zijn sterk met elkaar gekoppeld. Als één van de elementen wegvalt zakt het bouwwerk ineen. Behoud alleen al vereist grote inspanningen die raken aan de financieringssysteem van Europa, Nederland en de regio. De ontsluiting vanuit de stad is vrij goed, maar verbindingen tussen het oostelijke deel van waterland en het westelijk deel zijn door veel natuurlijke barrières slecht.

Er is behoefte aan meer kleinschalige horecavoorzieningen. Boeren kunnen verder worden ondersteund door het toestaan van zorgboerderijen en kleinschalige overnachtingsmogelijkheden in bestaande bouw en door ze de mogelijkheid te bieden hun voedingsproducten af te zetten in Amsterdam. Het nog westelijker gelegen gebied van Westzaan is vooral toegankelijk via de trein. Verdere voorzieningen ontbreken echter. De recreatieve voorzieningen zijn geconcentreerd in het Twiske bij Oostzaan en het Hemmeland bij Monnickendam. Dicht bij Amsterdam ligt een grote juist gesaneerde vuilnisbelt, de Volgermeer, die in het komend decennium ontsloten wordt en vrijwel programmaloos is. De plannen mikken op natuurwaarden en nodigen uit tot een creatieve invulling. De toeristische potentie van het gebied is erg groot. Marken, Volendam en de Zaanse Schans zijn onderdeel van het programma van massatoerisme. De individuele toerist heeft het gebied nog maar kort geleden ontdekt, per fiets. Kleinschalige toeristische voorzieningen zijn kansrijk. Uitbouw van het merk Amsterdam in dit archetypische Hollandse landschap biedt ook mogelijkheden.

De Diemerscheg en het Gein

Nabij de stad ligt de spaghetti van nationale infrastructuurlijnen (snelwegen, spoorlijnen scheepvaartkanalen) op een landschap vol met riviertjes. De verwachte mobiliteitsgroei tussen 10 en 30 km rond Amsterdam zal dit gebied verder belasten. Wat overblijft is een landschap van versnipperde kamers, die groter worden met de afstand tot de stad. De regio kan zich met haar ruimtegebrek niet veroorloven de kamers geheel ongebruikt te laten. In de Diemerscheg is een intact stelsel van langzaam verkeerverbindingen een voortdurende zorg. Dit stelsel is nodig om alle kamertjes te blijven verbinden. Nu heeft dit stelsel een labyrintisch karakter, de oriëntatiemogelijkheden moeten worden verbeterd. Een helder langzaamverkeernetwerk is een voorwaarde voor gebruik van de kamers. Voor de kamers van de Diemerscheg wordt verder gezocht

naar een mechanisme om privaat gebruik en publiek gebruik op een goede manier te combineren. Goede voorbeelden zien we nu bij Fort Diemerdam. Nabij Diemen zijn er kansen voor een transferium annex evenemententerrein met aan aansluiting op een verlengde tram 9. De zone langs het Amsterdam Rijn Kanaal, die al begint bij het Flevopark biedt veel aanknopingspunten voor intensivering van het gebruik. Verder van de stad liggen bijzonder fraaie routedoelen met bijzondere waarden. Muiden, Weesp, Naarden, de Gooise landgoederen, de Stellingforten zijn cultuurhistorische belangrijk en recreatief aantrekkelijk. Naardermeer en Vechtplassen bieden hoge biodiversiteit, rust en mooie landschappen, de Gooise heiden en bossen een afwijkende natuur en uitstekende recreatiemogelijkheden. Juist in de a 1 corridor zijn de langere fietsroutes hierdoor belangrijk. De natuurboulevard langs de IJmeerkust, en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nigtevecht zijn geplande verbeteringen. Dit gebied zal uiteindelijk meer investeringen vragen in recreatieve routes. Met name een aantrekkelijke route door de Bloemendalerpolder, die Diemberbos met Vecht verbindt is belangrijk. Is het deel van de Vecht tussen Muiden en Weesp voor de recreant nauwelijks zichtbaar, en langs de westoever niet eens te bereiken. De Diem, Gaasp en Gein nu nog nauwelijks gebruikte wateren geschikt voor kleine watersport. Uitbreiding van aanlegplaatsen zal deze watertjes verder geschikter maken.

Amstelscheg

Nergens is de stad zo goed verbonden met het landelijk gebied als langs de Amstel. Het dichte, levendige, uitrollende centrumstedelijk milieu, een internationaal zakencentrum en het statige rivierlandschap in Hollandse weiden zijn via kort overgangsgebied met elkaar verbonden, daarmee draagt deze scheg misschien wel het meest bij aan het vestigingsklimaat van Amsterdam van alle scheggen. De Amstel wordt verder ontwikkeld als verbindende ruggengraat van twee verschillende werelden die beide van topkwaliteit zijn. Hoogwaardig programma en het uit elkaar halen van snelle en langzame verkeersstromen zijn hierbij belangrijke ingrediënten. Het culinaire centrum Ouderkerk is hierbij een centrale bestemming. Op de flanken van de Amstelscheg moet het een ander gebeuren aan de ontwerp-kwaliteit en de toegankelijkheid, zowel aan de kant Amsterdam Zuidoost als aan de kant van Amstelveen. De druk op het gebied is groot. Vooral verdichting van het stedelijk milieu rond de scheg

drukt stedelijke functies het landelijke gebied in. Dit is problematisch en alleen met de grootste zorgvuldigheid in de ontwerp-opgave en een compromisloze keuze voor kwaliteit kan dit worden ingepast op een manier de het gebied verder ten goede komt. Verder van de stad wordt een lange afstand fietsroute in de richting van Rotterdam ontwikkeld en behoeft de route naar Utrecht slechts een kwaliteitsimpuls. Dichterbij liggen de zeer goede watersportmogelijkheden en wandelmogelijkheden van Vinkeveen, met als hub de Winkelpolder. Nog iets dichterbij ligt de Oudekerkerplas met goede mogelijkheden voor het verder uitbouwen van rustige evenementen. De regionale verkeersstromen belasten natuurlijk ook de Amstelscheg. Toename van regionale scheepvaart is onwenselijk. De automobiliteit wordt afgewikkeld op de verzwaarde A2 en A9. Dit kan mede leiden tot een ontlasting van het onderliggend wegennet.

Amsterdams Bos scheg

Het omvangrijke loofwoud van het Amsterdamse bos is ondanks alle concurrentie van de andere scheggen tot op heden de belangrijkste recreatieve bestemming van

Amsterdammers. Het Amsterdamse Bos kan worden vergroot door het aan te leggen Golfterrein in Haarlemmermeer en de oevers van de Nieuwe Meer te zien als nieuwe onderdelen van het bos. Hier zijn omgeving en programma (sport, horeca, streek-landbouw, vaar-, wandel- en fietsmogelijkheden) uitstekend op elkaar afgestemd, en de afstand tot de stad is kort en het beheer is onberispelijk. Verbindingen met het westelijke deel van de stad kunnen echter nog veel beter door het maken van de kostverloren vaartroute en een brug over de Nieuwe Meer bij de Ringvaart. De verbinding met het openbaar vervoer is al goed, maar nog weinig bekend. Het doortrekken van tram 5 naar het entreegebied van het Bos kan onderzocht worden op haalbaarheid. Uiteindelijk komt de bosscheg uit bij de Westeinderplassen, een belangrijk watersportgebied en een mooi routedoel. Het tussenliggende gebied van Aalsmeer is grotendeels verglast. Pogingen om routestructuren door dit gebied te verbeteren lopen stuk op de kosten. Het deel langs de ringvaart, bestaande uit veenbovenlanden bieden een wel heel bijzondere kwaliteit. Het is levend openluchtmuseum van de geschiedenis van de Nederlandse bloemeteelt in extreem waterrijke setting. Via ontsluiting kan dit beleefbaar gemaakt worden.

De Westrand: de Brettenscheg en de Sloterscheg

Met de inrichting van de Brettenzone, de Tuinen van West en de herinrichting van het gebied om de Sloterplas zijn de recreatiemogelijkheden van de Westrand veel dichterbij Amsterdam komen te liggen. De scheggen dringen hier tot aan het Westerpark en de Sloterplas door in de stad. De verschillende delen van de Westrand hebben elk hun eigen betekenis voor de stad.

De Brettenscheg maakt onderdeel uit van de Radiaal West en richt zich op de gradiënt cultuur-natuur, waar bij het Westerpark de nadruk meer ligt op cultuur en bij Geuzenveld meer op natuur. Uitgangspunt voor de versterking van Radiaal West is het verbeteren van de oost-west wandel- en fiets- en vaarverbindingen de stad in en uit.

Verder bestaat de wens tot het bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart en de koppeling aan de Sloterscheg. Betere noord-zuidverbindingen over de Haarlemmerweg verbeteren de bereikbaarheid vanuit de aanliggende stadsdeel en de bereikbaarheid tussen deze woongebieden en de haven en Teleport.

Voor de Sloterscheg staat de recreatieve betekenis voorop. De Sloterscheg bestaat uit twee deelgebieden: enerzijds de aan de stadsrand gelegen Tuinen van West en anderzijds de kop van de scheg rondom de Sloterplas en Sportpark Ookmeer. De Sloterplas leent zich als metropolitane plek voor activiteiten met een hogere intensiteit dan de verder aan de stadsrand gelegen Tuinen van West. In de Tuinen van West komen beter toegankelijke agrarische landschappen en intensieve recreatievoorzieningen. De agrarische landschappen bieden een uitgelezen kans voor stadslandbouw en daaraan gekoppelde natuurontwikkeling en extensieve recreatie. De ecologische en recreatieve verbinding de Groene AS wordt verder vorm gegeven. Het bevaarbaar maken van de route tussen de Ringvaart en de Sloterplas levert een nieuwe functionele drager op voor het gebied, die op termijn kan worden verbonden met het nieuwe bevaarbare waterstelsel in het noordelijk deel van de Tuinen van West. Intensieve recreatieve voorzieningen, zoals het toppark de Eendracht, komen vooral in het noordelijk deel van de Tuinen van West. Rust is een belangrijk speerpunt in het kader van de voorbeeldstatus die het gebied heeft voor duurzaamheid. Met het oog hierop mogen in de Tuinen van West uitsluitend kleinschalige en zo af en toe middelgrote evenementen worden georganiseerd en is er een aanbod dat naast activiteit ook nadrukkelijk op rust is gericht.

De Westrand wordt verder gedomineerd door grote droogmakerijen. Door hun grootschaligheid beiden ze weinig beleving, maar wel veel ruimte. De evenemententerreinen van Dance Valley en Mystery Land illustreren de mogelijkheden van Westrand. Het historische landschap rondom de Spaarne is vanuit Amsterdam slecht bereikbaar. Verbetering van de bereikbaarheid is mogelijk via het Noordzeekanaal en via de Brettenzone. De mogelijkheden voor exploitatie zullen afhangen van gelijktijdige gebiedsontwikkeling. Een totaal plan is nodig, maar nog niet in ontwikkeling. Het meest belangrijke gebied voor Amsterdammers begint pas achter de agglomeratie Haarlem, en is daarmee vooral een auto- en openbaar vervoerbestemming. Het gaat om de duinen – bijvoorbeeld de Waterleidingduinen, het hoogst gewaardeerde metropolitane landschap onder Amsterdammers en de zeereep. Beiden laten een sterke groei in gebruik zien. Verkeersdrukke is een vervelend neveneffect hiervan. Voor verbetering van de bereikbaarheid van de kust en verbetering van het gebruik zijn nog geen recepten voorhanden. Er zijn wel hoge potenties. De kuststrook lijkt bijzonder geschikt voor verdere ontwikkeling van de wellnesssector. Geen strand afficheert zich nog met het wereldmerk Amsterdam. De fietsroutes vanuit Amsterdam west naar de kust zullen een zeer drastische verbetering in de beleving moeten ondergaan voordat ze op enige schaal gebruikt zullen worden.

De Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam ligt als groene gordel rondom Amsterdam, en is direct verbonden met de andere stedelijke kernen in het gebied: Hoofddorp-Haarlem-Velsen-Beverwijk, Zaanstad, Purmerend en Amstelveen. Direct west en oost van de stelling liggen de zandgronden van de duinstreek en het Gooi. Tezamen met de accessen dekt het spaakwiel geografisch een belangrijk aantal groengebieden, 42 historische forten die een eigentijdse functie moeten krijgen en een groot aantal ondersteunende objecten van fortboerderijen, munitieopslag en kazernes tot een eigen waterzuivering (bij het Nieuwe meer) en het munitie productiecomplex Hembrugterrein in Zaandam, het meest inspirerende brownfield van de metropoolregio.

De stelling is een samenhangende groene structuur op precies de juiste fiets afstand van de stad om recreatief betekenisvol te zijn. Vanuit de stadsrand is de fietsafstand 10 tot 90 minuten, vanuit het centrum 30 minuten tot 2 uur. Het ordent vanuit haar oorspronkelijke functie het watersysteem en biedt een krachtig ontwerp uitgangspunt voor de lokalisering voor waterbuffers en waterbergingsmogelijkheden om te anticiperen op de klimaatveranderingen. De scheggenstad heeft zich volledig binnen deze ring ontwikkeld en vult het ruimtelijke ontwerp aan.

De stelling, de binnenstad van Amsterdam en de Beemster zijn of worden binnenkort Unesco monumenten van werelderfgoed. De Unesco streeft naar nieuw type werelderfgoed waarin samenhang van steden en hun omgeving en de cultuurhistorische en natuurlijke werelderfgoedwaarden worden samengebracht. De stelling en de stad beiden een mooi uitgangspunt voor dit type werelderfgoed. De relatie met de kust (recreatie, biodiversiteit, kustverdediging, bron van bouw materiaal, waterbeheer) en de gooi (globaal hetzelfde rijtje exclusief kustverdediging) vullen de stelling en de stad aan tot een nauw samenhangend landschapscomplex. In de structuurvisieperiode wil Amsterdam met de regio graag een gooi doen naar de werelderfgoedstatus.

4.2

Koppen van de scheggen

De koppen van de scheggen zijn vaak groengebieden met parken of plassen als stadsrand ingericht. Met het toenemen van de druk op de scheggen voor recreatief gebruik is er een reden om de koppen van de scheggen niet langer als beëindiging van de stad te zien maar als opening van het landschap. Deze stedelijke parkruimtes maken de koppeling tussen stad en metropolitaan landschap, zij moeten zo diep mogelijk de stad binnendringen. De koppen moeten kwalitatief hoogwaardig worden ingericht, optimaal per fiets zijn ontsloten en deze gebieden moeten veel intensiever worden geprogrammeerd met recreatieve functies voor de stedeling. Ook als het gebieden in de hoofd groenstructuur betreft is een watersportvoorziening, een strandtent of een pannenkoekenhuis mogelijk, zolang het bijdraagt aan de recreatieve waarde van deze plekken.

Kop van de Schinkelscheg

Noordoever Nieuwe meer en de Sportas is nu een rommelige stadsrand met veel groen, niet landschapelijk ingericht voor stedelijk recreatief gebruik en dat terwijl juist deze min of meer vergeten plek hiervoor enorme kansen biedt.

Aan de noordzijde van het gebied ligt een grote infrabundel met spoor en snelweg.

Door de gebieden aan de noordzijde flink te verdichten ten behoeve van creatieve industrie en studentenhuisvesting en een statige stedelijke sportwijk 'Sloten Zuid' ontstaat er een mooie stadsrand aan de Nieuwe meer. Het gebied ten zuiden van de infrabundel kan het recreatieve uitloopgebied van deze nieuwe stadsrand worden met recreatieve functies en sportaccommodaties voor de hele stad. Indien de nieuwe stadsrand voldoende ruimtelijk programma krijgt kan het gebied een halte van de RER lijn tussen Schiphol en Almere krijgen.

De Sportas verknoopt de scheg aan de stad met sportaccommodaties. De Sportas begint bij het icoon Olympisch Stadion en eindigt bij het Wagenerstadion in het Amsterdamse Bos. Langs deze lijn liggen al veel sportaccommodaties. Deze kunnen worden uitgebreid en een kwaliteitsslag krijgen en de verschillende sportaccommodaties kunnen met elkaar verbonden worden door een hoogwaardige openbare ruimte die loopt van Olympisch Stadion

tot hoofdentree van het Amsterdamse bos, langs het tracé van de museumspoorlijn. De Nieuwe Meer is nu nog weinig zichtbaar en toegankelijk aan de zijde van de Sportas. De jachthavens en bedrijfskavels maken het moeilijk om het water te zien en om er te komen. Belangrijk uitgangspunt vanuit het plan Sportas is om de openbaarheid van de Nieuwe Meer hier te vergroten. De scheg moet per fiets vanuit de stad goed worden ontsloten, daarom wordt voorgesteld een fietsbrug over de schinkel in het verlengde van de laan van Hesperiden te maken.

Ook wordt een fietsroute voorgesteld vanuit het Vondelpark aan de oostzijde langs de Schinkel over het gebied van de huidige tramremise. Voor het maken van de openbare ruimte Sportas moeten ter plaatse van de A10 en het spoor de viaducten worden verbreed.

De Sportas moet goed ontsloten worden met Openbaar vervoer. Hiertoe zou het perron van metrohalte Amstelveenseweg verlengd kunnen worden, waarmee deze halte een derde entree aan de Sportas krijgt. Daarnaast is een opwaardering van de buscorridor aan de Amstelveenseweg noodzakelijk. Voor het gebied rond de Nieuwe Meer is een drietal scenario's opgesteld. Deze worden besproken in het hoofdstuk over de Zuidflank.

Kop Amstelscheg

Het overgangsgebied tussen stad en land "de kop van de Amstelscheg, is bijzonder belangrijk in de ontwikkeling van de scheg. Juist hier zijn veel verschillende activiteiten, bij elkaar gekomen die als los zand aan elkaar hangen: parken, volkstuinten, woonboten, sportvoorzieningen zorgboerderijen, begraafplaatsen etc. De samenhang in het gebied wordt verbeterd.

Randen van de scheggen hebben in sommige gevallen het karakter van een onduidelijke stadrand, waar de stedelijkheid afneemt en een verrommeling begint. En dat terwijl wonen aan de rand van en met uitzicht op de scheg van hoge kwaliteit kan zijn. Daarnaast is voor intensief recreatief gebruik een mooi, niet verrommeld landschap gewenst. De randen van de scheggen bieden dus kansen voor verdichting, zonder dat daar hoogbouw (>30m) plaatsvindt. Hoogbouw die vanuit de scheggen wordt ervaren bevindt zich in de tweede linie waardoor diepte in het stadsilhouet ontstaat.

4.3

De randen van de scheggen

Iedere rand tussen stad en scheg is anders, zo wordt de rand aan de Zuidooststrand van de Amstelscheg getypeerd door showrooms van autobedrijven die zich presenteren aan de A2 en de Amstelveense rand van de Amstelscheg is een woonrand, wisselend in voor en achterkanten naar het landschap.

De opgave is de randen daar waar nodig (opnieuw) te ontwerpen tot stadsrand waarbij de stad zich nadrukkelijk manifesteert naar het landschap en het landschap naar de stad. Dit is zowel een steden-

bouwkundige als een landschappelijke opgave.

Vanwege de verschillen van de randen zal iedere rand apart moeten worden bekeken. Algemeen kan worden gesteld dat het gewenst is te streven naar het maken van voorkanten met gebouwen, stedelijk en recreatief programma en routes, zodat de stad zich ruimtelijk opent naar het landschap met routes en groene open ruimtes, dat het landschap ter plaatse sterker wordt aangezet.

4.4

Verbindende fietsroutes: fietsnet stad gekoppeld aan fietsnet naar buiten

Amsterdam kent een uitgebreid en fijnmazig stedelijk fietsnet, dat is vastgelegd in het hoofdnet Fiets. Daarnaast is er in het kader van het Regionaal Verkeers- en VervoerPlan een wat grofmaziger regionaal fietsnet vastgesteld door de Stadsregio, dat binnen Amsterdam deel uitmaakt van het Hoofdnet. Deze netwerken blijven uitgangspunt in de verdere verbetering van de fietsnetwerken.

Veel recreatie is routegebonden en een aantrekkelijke route loopt idealiter van deur tot deur. Het netwerk van fietsverbinding in en om Amsterdam is in grote lijnen uitstekend. Vanuit vrijwel elk deel van de stad kun je binnen 10 tot 15 minuten in een groengebied zijn. Hier en daar zijn nog ontbrekende schakels in de buurt van grote wegen en scheepvaartverbindingen. Het accent zal verschuiven naar de kwaliteit van de routes. Dat wil zeggen het comfort en helderheid van de routes, het opheffen van gebruiksflicten met andere verkeersstromen

en het realiseren van programma langs de routes. Bij het aanpakken van knelpunten en bij verbeteringen van bestaande verbindingen geldt er een voorkeur voor verbeteringen die zowel ten gunste komen van het dagelijkse woon/werk- en woon/school-fietsverkeer als het recreatieve fietsen. Door toename van de actieradius van het elektrisch fietsen zal het belang van langere fietstochten toenemen. Dit leidt tot een vergroot gebied waarin fietsen een belangrijke rol speelt bij het woon/werkverkeer. Ook de cirkel rond Amsterdam waarin veel recreatief gefietst wordt zal toenemen. In het fietsnetwerk wordt hierop geanticipeerd door langere routes, zoals de natuurboulevard naar het Gooi/Almere, de brug bij Nigtevecht naar de Vechtstreek en verbetering van routes naar de kust. Hier zal in regionaal verband aan gewerkt moeten worden.

4.5

OV-ontsluiting van de groene scheggen

Het wandelnetwerk loopt achter bij het fietsnetwerk. Binnen de vooroorlogse stad is een goede wandelstructuur aanwezig, maar daarbuiten zijn verbeteringen gewenst. Het wandel- en fietsnetwerk vormen de verbindende schakels in het netwerk van het wensbeeld groen en zijn opgenomen in de Hoofdgroenstructuur.

De metropolitane landschappen rond de stad zijn grotendeels goed met het openbaar vervoer bereikbaar. Regionale buslijnen geven fijnmazig toegang tot gebieden als Waterland en de Amstelscheg. Treinen bieden de mogelijkheid om ook de fiets mee te nemen naar 't Gooi, Flevoland, het Noord-Hollandse kustgebied en het groene Hart. En met de komst van de OV-fiets hebben treinstations zich ontwikkeld tot hubs voor toegang tot het regionaal groen. De veerverbinding tussen Amsterdam en Velsen biedt eveneens in combinatie van de fiets een goede toegang tot het duingebied en kan in de toekomst wellicht extra stops krijgen op weekenddagen. De Metrolijnen naar

Zuidoost ontsluiten het gebied rond het Gein en de Gaasperplas.

De bekendheid met deze mogelijkheden zijn over het algemeen beperkt. Met een promotiecampagne en speciale combitickets voor OV/fiets of OV-wandelingen zouden vervoerders het gebruik van OV naar groengebieden kunnen bevorderen. Daarnaast kunnen er op een aantal strategische plekken groentransferia worden ingericht met fiets-en/of kanoverhuur en routes. Het is doorgaans niet mogelijk zijn om grootschalige OV-voorzieningen in de vorm van stations of metrohaltes voor alleen recreatief groengebruik rendabel te maken. Alleen combinatie met een grootschalig evenemententerrein biedt wellicht kansen. Het is dan ook zaak om zoveel mogelijk voort te bouwen op bestaande of in aanleg zijnde OV-lijnen. Kansen hiervoor zijn er bij de eindpunten van de Gaasperplaslijn en de Geinlijn in Zuidoost, bij de toekomstige eindpunten van de Noord/Zuidlijn/Amstelveenlijn, maar ook bij ringlijnhalttes als de RAI (Amstelpark), Amstelveenseweg (Amsterdamse Bos en Nieuwe Meer)

4.6

Hoogbouw en het metropolitane landschap

Juist vanuit de open scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren. Dat is niet erg, integendeel, dat hoort bij het metropolitane landschap en maakt het des te interessanter. De hoogbouw is niet slechts als statisch beeld te ervaren, maar nadrukkelijk ook als wisselend perspectief, terwijl men zich voortbeweegt. Daarom is het belangrijk diepte te bewaren in het stedelijke hoogtelandschap. Bouwhoogten langs het landschap zouden zich dus tot 30meter hoogte moeten beperken, met hoogbouw tot 60 meter als accenten, liefst in de tweede linie. Delen van de Zuidflank kunnen een uitzondering hierop vormen. De knooppunten met hun grotere hoogte bieden een derde dieptelaag.

Met de visie op hoogbouw volgens de beschreven vier bewegingen worden de koppen van sommige scheggen door hoogbouw geaccentueerd, daar waar stad en scheg elkaar treffen: Amstel, Zuidas, Brettenzone, Zeeburgereiland. Hoewel hoogbouw in de groene scheggen natuurlijk uit den boze is, is het denkbaar op de koppen van scheggen zonder knooppunt accentuering door hoogbouw in te zetten. Nadrukkelijk dient het hier te gaan om accenten, zorgvuldig ingepast.

De visie op hoogbouw is beschermend voor het centrum binnen de singelgracht, en in mindere mate voor het metropolitane landschap.

Hoogbouwaspecten van windturbines worden in relatie gebracht met de resultaten uit de Windvisie van Klimaatbureau/DRO.

4.7

Ondergrond en het metropolitane landschap

Het metropolitane landschap is als achtertuin van de stad van grote waarde vanuit cultuur(historisch) perspectief, landschappelijke waarde, recreatieve mogelijkheden en vanuit de waterbergingopgave.

Intensivering van het bebouwd gebied in combinatie met het beschermen van het metropolitane landschap heeft al een sterk contrast tussen stad en land opgeleverd. De keuze voor verdere intensivering van ons stedelijk gebied biedt ruimte en legitimatie voor behoud en bescherming van het landschappelijk gebied. Daarmee zetten we in op behoud van onze diversiteit aan bodemopbouw en -kwaliteiten, welke zich bovengronds vertaalt in een grote diversiteit aan vegetatie en landschappelijke inrichting van het metropolitane landschap. We behouden karakteristieke gebieden als de veenontginning gebieden

ten noorden en zuidoosten van Amsterdam, de (17e eeuwse) gebiedaanwinning van polders als Purmer, Wormer en Schermer, de (19e eeuwse) gebiedaanwinning in de Haarlemmermeer en langs het IJ, de karakteristieke rivieroever langs Amstel en Vecht. De bescherming van het metropolitane landschap maakt dat we ook in 2040 ook nog volop kunnen genieten van de diversiteit aan landschappen die het resultaat zijn van een diversiteit aan bodemopbouw in de metropoolregio.

Hoogbouw en het metropolitane landschap



Hoofdstuk 5

Herontdekking van het waterfront: Het IJ centraal

Watergerelateerde ontwikkeling langs het IJ, van IJmuiden via de Zaanoevers en IJburg tot Almere

De rode draad in deze beweging is het hernieuwde besef van de enorme rijkdom die de grote waterpartijen in en nabij de stad vertegenwoordigen; rijkdom in de vorm van (economische) ontwikkelingsruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Het is bij uitstek het water waarin Amsterdam zich onderscheidt van de meeste andere metropolen. Door de ontwikkelingen langs de IJoevers, IJburg, Amsterdam-Noord en de relatie met Zaanstad krijgt het IJ een steeds centralere positie in de kernstad. Het IJ gaat fungeren als waterplein of waterpark, terwijl het tegelijkertijd tot de drukst bevaren binnenvaartroutes van Nederland blijft behoren.

Binnen het gegeven van het water zijn de ruimtelijke opgaven uiterst divers: het gaat om de verdere modernisering van de haven, maar ook om de gewenste mate van stedelijkheid in IJburg tweede fase; de openbaarheid van de noordelijke IJoever komt aan de orde, maar ook de natuurwaarden van het IJmeer in combinatie met water- en kustrecreatie; vraagstukken omtrent een tweede cruiseterminal komen op de agenda, maar bijvoorbeeld ook de discussie over de rol van de NoorderIJplas. Niet in de laatste plaats behelst de opgave het inspelen op de klimaatverandering.



Waterfront Amsterdam 2040

Legenda

Waterfront

- wonen - werken
- werken - wonen
- werken
- projecten in planvorming of recent gerealiseerd
- intensiveren havengebied

Algemeen

- capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
- capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
- Hogesnelheidslijn
- spoorverbinding
- hoogwaardig ov bovengronds
- hoogwaardig ov ondergronds
- verlengen van tramlijn
- internationaal ov knooppunt
- hoofd ov knooppunt
- secundair ov knooppunt
- nieuwe pont- en veerverbindingen
- P+R locatie
- 2^e zeesluis





Voor de komende 10 jaar ligt de prioriteit bij projecten die reeds in gang zijn gezet zoals Overhoeks, Buiksloterham, NDSM-werf, Houthaven, Zeeburgereiland en IJburg tweede fase. Voor de periode na 2020 wordt een onderscheid gemaakt in het westelijk en oostelijk deel van de IJoevers. In de westelijke IJoevers ligt het accent op de interactie tussen stad en haven, in de oostelijke IJoevers ligt het accent op de interactie tussen stad en recreatie.

De haven, havengebonden activiteiten en industrie hebben het westelijk deel altijd in belangrijke mate gekarakteriseerd. Het is de wereld van scheepsbouw en scheepsreparatie, van overslag en industriële bewerking, het werken met de handen. Het is de wereld van de karakteristieke arbeidersbuurten als Tuindorp Oostzaan en de Spaarndammerbuurt, maar ook van de Zaanstreek, het oudste industriegebied van Europa. Voor een deel zijn deze activiteiten

verdwenen. Het water, de stoere bedrijfsgebouwen, de kades en de grote schaal in zijn algemeenheid, vormen nu een inspirerend decor, waaraan steeds meer stadsbewoners en moderne economische sectoren hun identiteit ontleenen. Tegelijkertijd leveren de vitale delen veel werkgelegenheid en toegevoegde waarde aan de stad.

In het oostelijk deel wordt van oudsher gerecreëerd. De groene Plantage met Artis en de Hortus was ooit het flaneergebied van de stad. Waterrecreatie speelt vooral in het oostelijk deel van het IJ, hier liggen de meeste jachthavens. Het IJmeer staat aan de vooravond van een ontwikkeling tot het groene/blauwe recreatiegebied van de metropoolbewoner, met een versterking van de pleziervaart en met diverse soorten oeverrecreatie aan de kusten van Flevoland, Waterland en Het Gooi.

5.1

De Amsterdamse haven

Het gaat goed met de Amsterdamse haven en ook met de andere havens in het Noordzeekanaalgebied. De overslag groeit met spectaculaire cijfers, bedrijven vestigen zich graag in de Amsterdamse haven. De haven levert een hoge toegevoegde waarde en biedt veel mensen een baan. En ten slotte levert de Amsterdamse haven jaarlijks een mooie bijdrage aan de gemeentekas. De Amsterdamse haven behoort in grootte al jaren tot de top 5 van Europa. De verwachting is dat de Amsterdamse haven profiteert van de internationale groei in het goederenvervoer en doorgroeit van een overslag van 76 miljoen ton in 2008 naar 125 miljoen ton in 2020.

Dat stelt de stad wel voor nieuwe uitdagingen. Niet langer is ruimte de troef, maar schaarste: schaarste aan beschikbare haventerreinen, maar ook schaarste aan de milieuruimte. Het gevolg van een verdere groei van de haven mag niet zijn dat de milieugrenzen worden overschreden. Ook dreigt schaarste aan bereikbaarheid, vooral in IJmuiden. Het sluizencomplex kan, zonder aanvullende maatregelen, de voorziene groei niet accommoderen. Ten slotte bestaat er het risico dat in de nabije toekomst ook het beschikbare personeel schaars wordt. De bedrijven in de haven kampen met vergrijzing, waardoor de komende jaren veel werknemers zullen uitstromen.

In de Havenvisie geeft het gemeentebestuur aan die schaarste te gebruiken om inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. Voor de structuurvisie gaat het intensiever en efficiënter om te gaan met bereikbaarheid en ruimtegebruik.

Bereikbaarheid

Essentiële voorwaarde voor de bereikbaarheid is de nieuwe sluis bij IJmuiden. Uiterlijk in 2016 moet de sluis operationeel zijn, omdat de capaciteitsproblemen in die periode te groot worden en ook niet meer met noodmaatregelen te bestrijden zijn. Hierover bestaat brede bestuurlijke overeenstemming in de regio: alle Noordzeekanaalgemeenten en de Provincie Noord-Holland. Alle bestuurlijke inspanning van de regio is dan ook gericht op een positief besluit over een nieuwe sluis, omdat anders doelstellingen van intensivering en herstructurering van bestaande haventerreinen niet worden gehaald.

Binnenvaartschepen vervullen een belangrijke functie in het achterlandvervoer. Belangrijk vanwege de omvang en vanwege de geringe milieubelasting van deze vervoersmodaliteit. Gelukkig is de capaciteit van de binnenwateren groot genoeg om de groei van de binnenvaart op te vangen. De groei zorgt wel voor een drukker scheepvaartverkeer op het IJ. Met

de verstedelijking langs het IJ nemen ook risico's van veiligheid toe. Er zal een onderzoek starten naar een veilig samengaan van beroepsvaart, recreatievaart en veerverbindingen.

Met de groei van de binnenvaart neemt ook de behoefte aan wachtplaatsen toe. Naast Westpoort zijn ook locaties buiten het havengebied nodig. Daarom wordt een nieuwe wachtplaatslocatie gemaakt bij het Kompaseiland in het Oostelijk Havengebied. De zuidzijde van de NoorderIJplas kan worden benut voor de verplaatsing van woonboten en bedrijfsvaartuigen uit de ADM-haven.

Ook de spoorwegen zijn belangrijk. Om de spoorwegcapaciteit te vergroten en beter te benutten zijn momenteel een tweede emplacement bij de Aziëhavenweg, een tweede aansluiting van het havenspoor op de doorgaande spoorlijn ten westen van het station Sloterdijk en een uitbreiding van het emplacement bij de Westhavenweg in uitvoering. Met het Rijk en de spoorsector vindt onderzoek plaats naar de routing van het goederenvervoer door de stad. Als voorkeursvariant is de route via Diemen-Zuid gekozen. Deze routing vereist een aantal infrastructuurle ingrijpen. Deze worden nu door het Rijk verder onderzocht. Een punt van aandacht blijft het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in relatie tot verdichting. Op basis van nieuwe prognoses zullen langs het spoor veiligheidscontouren worden vastgelegd.

Ruimtegebruik

Het gemeentebestuur kiest ervoor om de verdere groei in ladingstromen tot 2020 te laten plaatsvinden in het bestaande havengebied. In 2020 is de haven dus niet groter geworden dan in 2010, maar ook niet kleiner. Dit is geen gemakkelijke opgave, de hoeveelheid uitgeefbare grond is zeer beperkt. De groei zal vooral door intensivering en herstructurering op bestaande haventerreinen moeten worden gerealiseerd. Uit de studie "Innovatief Intensiveren in de Amsterdamse haven" die DRO in opdracht van Haven Amsterdam heeft uitgevoerd, blijkt dat er volop kansen zijn voor intensivering van het ruimtegebruik in de Amsterdamse haven. Er komt een onderzoek naar de toepasbaarheid in de Amsterdamse haven van innovatieve opslag technieken voor kolen en een onderzoek naar verdere samenwerking in de logistieke kolen keten met als doel een snellere doorzet van de kolen in de Amsterdamse haven. Bijvoorbeeld door het verleggen van voorraad-

vorming van de Amsterdamse haven naar het Duitse achterland.

De groei in overslag voor de periode na 2020 en de eventueel daaruit voortkomende ruimtebehoefte is met veel onzekerheden omgeven. Uitgaande van een hoog groeiscenario, zou de haven in 2040 een totaal aantal goederen van 194 miljoen ton kunnen overslaan. Bovendien is een keuze voor maximale groei een beleidskeuze die voor de periode na 2020 opnieuw afgewogen moet worden. Een dergelijke groei is alleen mogelijk met een tweede zeesluis en gewenst als de extra lading voldoende bijdraagt aan de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde én als de groei op een duurzame manier kan plaatsvinden. Voor de ruimtebehoefte betekent dit dat voor de periode na 2020 opnieuw afgewogen zal moeten worden of uitbreiding van het havengebied gewenst is en de wijze waarop. Voordat tot uitbreiding wordt overgegaan, moet een intensiveringsprestatie geleverd zijn volgens nog nader uit te werken normering. Als daarbij wordt gekozen voor uitbreiden zal een afweging moeten worden gemaakt tussen de Houtrak en de Wijkermeerpolder.

Uitbreiding haven in structuurvisie provincie

De Provincie zet in op de optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, bij voorkeur in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Samenwerking met de haven van Rotterdam wordt gestimuleerd.

Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein kiest de Provincie ervoor het bestaande havengebied voor 2020 niet uit te breiden. Voor de periode na 2020 zal opnieuw een afweging gemaakt worden of uitbreiding van het havengebied gewenst is en de wijze waarop. De Provincie zal hiervoor samen met de gemeente Amsterdam een onderzoek (locatie MER) uitvoeren waarin ook de keuze voor een uitbreidingslocatie is opgenomen. De Provincie neemt uiterlijk 2015 een besluit over eventuele uitbreiding en de beoogde locatie. In de tussentijd mogen in de Wijkermeerpolder (onderdeel van Stelling van Amsterdam (Nationaal Landschap) en UNESCO) en de Houtrakpolder (Rijksbufferzone) geen onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden die een eventuele uitbreiding van de haven onmogelijk maken.

Cruisevaart

Voor de zeecruise speelt de ruimtebehoefte eerder. Het gaat namelijk goed met de cruisevaart op Amsterdam. Amsterdam wil de cruise blijven stimuleren en accommoderen, omdat deze sector vooral in het kleinbedrijf (winkels, toeristische attracties) grote economische voordelen brengt. De capaciteitsgrenzen van de PTA komen in zicht. De komende jaren wordt gezocht naar een uitbreiding van de

capaciteit. Een geschikte locatie lijkt het Westershooft aan de Coenhaven. Na het gereed komen van de Tweede Coentunnel komt dit terrein weer beschikbaar voor havenactiviteiten. Voordat de locatie daadwerkelijk kan worden gebruikt voor uitbreiding van de capaciteit, zullen eerst milieuaspecten en aspecten m.b.t. externe veiligheid verder moeten worden onderzocht.

5.2

Verkeer en vervoer en het waterfront

Openbaar vervoer draagt de ruimtelijke ontwikkelingen (icoon knooppunt Johan van Hasselt)

De mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen langs de diverse flanken van het IJ hangen sterk samen met de keuzes die gemaakt moeten worden ten aanzien van het openbaar vervoernetwerk, die deze ontwikkeling ondersteunen.

In Amsterdam-Noord wordt op termijn met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een belangrijk structurerend element toegevoegd aan het OV-net. Nu bestaat dat nog uit een groot aantal buslijnen, die voornamelijk gericht zijn op Amsterdam Centraal. Met op termijn intensievere ruimtelijke ontwikkelingen aan de noordoostelijke en noordwestelijke IJever ontstaat een basis voor hoogwaardiger en meer structurerende oost-westverbindingen, die kunnen worden verknoopt met de Noord/Zuidlijn. De omvang, de aard en de dichtheid van deze ruimtelijke ontwikkelingen bepalen in grote mate de OV-techniek die daar het beste bij past: HOV-bus bij een beperkte en gespreide ontwikkeling, tram bij een meer gebundelde en geconcentreerde ontwikkeling en metro bij een hoogstedelijke en zeer omvangrijke ontwikkeling. Met het oog op de nog bestaande onzekerheid over wanneer er in welke omvang na 2030 ontwikkeld kan worden aan de noordwestelijke IJever, ligt daar een gefaseerde oplossing het meest voor de hand: een HOV-bustracé waar nu reeds draagvlak voor bestaat kan op termijn worden opgewaardeerd tot een tramverbinding tussen Amsterdam Noord en Zaanstad en/of een metroverbinding tussen Amsterdam Noord en Sloterdijk via de verlengde Ringlijn.

Fiets

De fiets kan binnen Noord een belangrijker rol krijgen dan nu, zeker ook in combinatie met het openbaar vervoer. Een aantrekkelijke en rechtstreekse fietsverbinding langs de Noordwestelijke IJever, met daarvoor noodzakelijke bruggen over zijkanalen is een belangrijke eerste stap, waarvan ook de fietsers uit Zaanstad profiteren. Ook nieuwe fiets- en pontverbindingen met de zuidelijke IJever kunnen een belangrijke rol bij het betrekken van Amsterdam Noord bij het Amsterdam ten zuiden van het IJ. Voorwaarde voor nieuwe pontverbindingen, bijvoorbeeld tussen Noord en Zeeburg, is wel dat er direct bij de aanlandplaatsen aantrekkelijke functies zijn om het gebruik te bevorderen.

Auto

Intensivering van de verstedelijking in Noord zal ook gepaard moeten gaan met investeringen in het wegennet, waaronder de A10 Noord, die anders dan de A10-West en -Zuid wel een gecombineerde functie behoudt voor doorgaand en bestemmingsverkeer. Mogelijke knelpunten op het onderliggende wegennet als gevolg van verdere verstedelijking kunnen deels ook ondervangen worden met parkeerbeleid.

5.3

Westelijke IJoevers, Zaan- en IJoevers verbonden

Langs de westelijke IJoevers ligt het accent tot 2030 op een continuering van de havenactiviteiten en een verdere stedelijke ontwikkeling van de IJoevers. Voor de periode na 2030 kan een verdere transformatie van de IJoevers plaatsvinden waarbij de Zaan- en IJoevers meer en meer functioneel (OV-verbindingen, werk- en woongebieden) met elkaar verbonden raken. In de verkenning Haven-Stad drie scenario's gepresenteerd voor de interactie tussen haven en stad in dit gebied. Het gemeentebestuur kiest voor een voortgaande verstedelijking langs de IJoevers, waarbij de haven moet herstructureren of worden uitgeplaatst naar een alternatieve locatie in de metropoolregio. Daarbij speelt ook een mogelijke aanwijzing van de westelijke IJoevers als centrale locatie voor de Olympische Spelen.

Continuering havenactiviteiten

In de Havenvisie is opgenomen dat het gebied ten oosten van de A10 (Coenhaven, Vlothaven en Mercuriushaven) tot 2020 behouden blijft voor havenactiviteiten. Ook de milieuruimte wordt niet ingeperkt. Dit betekent dat bedrijven als Cargill, ICL/Amfert en Eggerding op hun huidige locatie kunnen blijven. Het convenant Houthaven – NDSM-werf, dat op 17 januari 2009 is met deze bedrijven is gesloten, verlengt deze periode van havenactiviteiten binnen de ring A10 tot 2029. Het convenant behelst dat de woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf doorgang kan vinden, maar dat de centrale stad en stadsdelen een pas op de plaats maken en eventuele andere woningbouwplannen die relevant zijn voor de bedrijven pas na 15 jaar in procedure kunnen brengen en pas na 20 jaar tot feitelijke uitvoering brengen. Het gemeentebestuur zegt daarbij toe, indien na 20 jaar de eventuele nieuwe ruimtelijke plannen een verdergaande belemmering voor de ontwikkeling van de bedrijven met zich zouden brengen, zich er tot het uiterste voor te zullen inspannen dat er dan voor de bedrijven alternatieve huisvestingslocaties beschikbaar zullen zijn.

Stedelijke ontwikkeling IJoevers

In de periode tot 2020 worden de lopende projecten Overhoeks en Buiksloterham afgemaakt en worden ook die projecten uitgevoerd die de afgelopen jaren zijn voorbereid en die mogelijk gemaakt worden door het Convenant, namelijk Houthaven

en NDSM-werf. Daarnaast start de aanleg van de tweede Coentunnel en de Noordtangent en de planvoorbereiding voor het doortrekken van de ringlijn van de metro naar Amsterdam-Noord. Ook start een verkenning voor de Noordoosttangent. De Noorder IJ-plas krijgt een recreatieve bestemming, waarbij de zuidzijde van de plas kan worden benut voor de verplaatsing van woonboten en bedrijfsvaartuigen uit de ADM-haven. Het markeert definitief de verbondenheid tussen de Zaan- en de IJoevers. Het Hembrugterrein in Zaanstad wordt ingericht als broedplaats voor creatieve bedrijven en festivalterrein. De Sixhaven met de Tolhuistuin ontwikkelt zich tot voorportaal van de recreatieve route naar Waterland. Waar mogelijk worden groene routes langs de Noordelijke IJoevers aangelegd, richting NDSM, maar ook richting Schellingwoude. Voor de periode na 2020 is het perspectief nog onvoldoende uitgekristalliseerd en afhankelijk van verdere uitwerking van Haven-Stad scenario's. Hoge prioriteit heeft het verbeteren van de openbaar vervoerverbinding met Zaanstad.

Haven-Stad

Onder de noemer Haven-Stad hebben de DRO en Haven Amsterdam de afgelopen drie jaar samengewerkt aan een verkenning naar de toekomst van de westelijke IJoevers. In drie scenario's is een perspectief geschetst van de wenselijkheid en haalbaarheid van gemengd wonen en werken langs het IJ voor de lange termijn, dat wil zeggen na 2030. Daarbij ging het vooral om de vraag of bestaande havenactiviteiten met nieuwe woningbouw kan worden gecombineerd, of dat uitplaatsing of herstructurering nodig is.

De scenario's verschillen van elkaar in de ligging van de begrenzing tussen haven en stad. In scenario 1 blijft de huidige begrenzing van de geluidcontourlijn uitgangspunt. De centrale opgave is om binnen de begrenzing, zowel aan stadzijde als havenzijde zo veel mogelijk te intensiveren. In scenario 2 ligt de geluidcontourlijn op het Noordzeekanaal en de Mercuriushaven. De centrale opgave is verdere verstedelijking langs de IJoevers in combinatie met schonere en stillere havenactiviteiten. In scenario 3 ligt de begrenzing op de A10, waarbij de havenactiviteiten plaats maken voor een nieuwe stadswijk

voor meer dan 30.000 inwoners. De centrale opgave in scenario 3 is uitplaatsing en transformatie. Voor de afweging van de wenselijkheid van (onderdelen uit) de scenario's is gekeken hoe deze passen binnen algemene visies en ambities van de gemeente en de metropoolregio, zoals stedelijke transformatie/intensivering woningbouw, metropolitane bereikbaarheid, metropolitaan landschap en duurzaamheid. Vanuit de haven is daar het behoud en de versterking van de nautische functies aan toegevoegd.

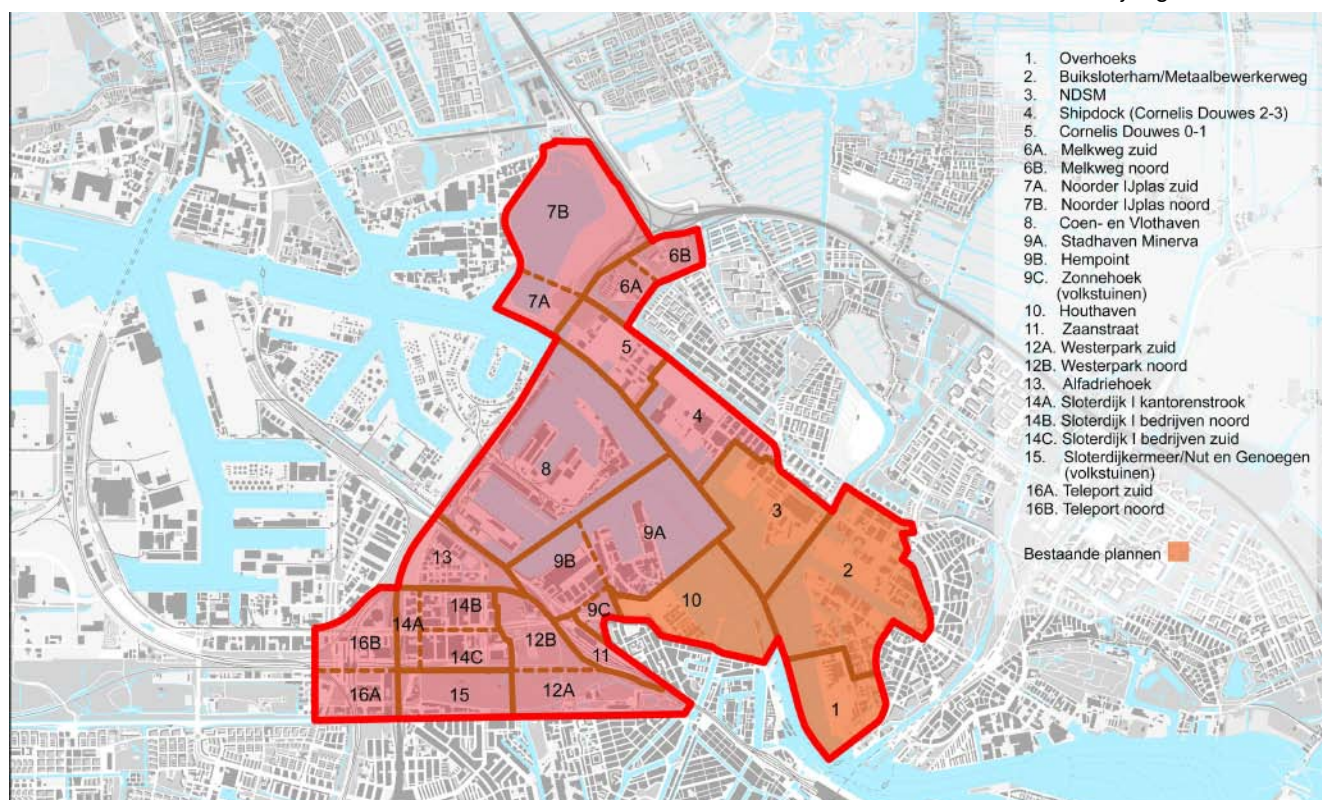
De mogelijkheden van woningbouw nemen toe naarmate meer havenactiviteiten (met bijbehorende geluidcontouren) worden verplaatst. In scenario 1 zijn 4.000 woningen te realiseren, in scenario 2 zijn dat er zo'n 13.000, terwijl het aantal in scenario 3 ruim 19.000 bedraagt. Voor de leefomgevingskwaliteit scoort scenario 2 het gunstigst. Hier is immers sprake van een schone en stille havenzone die als buffer fungeert, terwijl in scenario 3 de woningbouw tot aan bestaande zware havenactiviteiten reikt. Vanuit havenoptiek bezien pakt de beoordeling van de scenario's anders uit. In deze optiek draagt scenario 1 het meeste bij aan de versterking van het haven-industrieel complex en scenario 3 het minste. In scenario 3 en waarschijnlijk ook in scenario 2 zullen de havenbedrijven verplaatst moeten worden naar een alternatieve locatie. De benodigde ruimte concurreert met de benodigde ruimte voor de opvang van de

autonome groei. Voor scenario 2 is het nog onzeker of in een periode van twintig jaar schone en stille havenactiviteiten daadwerkelijk zijn te realiseren. Wat wel zeker zal zijn is dat de benodigde innovaties en investeringen hoog zullen zijn.

Voor de bereikbaarheid biedt scenario 3 veruit de beste kansen voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door een grotere vervoerswaarde en omdat het een schakelfunctie kan vervullen tussen de noord-zuidverbindingen en Oost-Westverbindingen. Dit geldt in principe voor alle modaliteiten. De stedelijke intensivering zal bij grootschalige transformatie in scenario 3 de stedelijke druk op het landschap doen verlichten, maar tegelijkertijd de druk vanuit de haven doen toenemen. Daardoor is niet goed aan te geven welk scenario het metropolitaan landschap het meest beschermt. De bijdrage aan de duurzaamheid is sterk afhankelijk van de wijze waarop de transformatie gaat plaats vinden. Zo zal bijvoorbeeld het behoud van de grote hoeveelheid water vanuit de opgave voor de waterberging een belangrijk gegeven zijn. Dit betekent dat in de scenario's de huidige waterbekkens gehandhaafd blijven.

Voor de haalbaarheid zijn vooral de kosten en uitplaatsingen van belang. Bij de uitplaatsingen gaat het niet alleen om de havenbedrijvigheid, maar ook om de bedrijvigheid dat op een groot aantal bedrijfsterrein in Haven-Stad is gevestigd. De oppervlakte van het gebied is zo groot als geheel

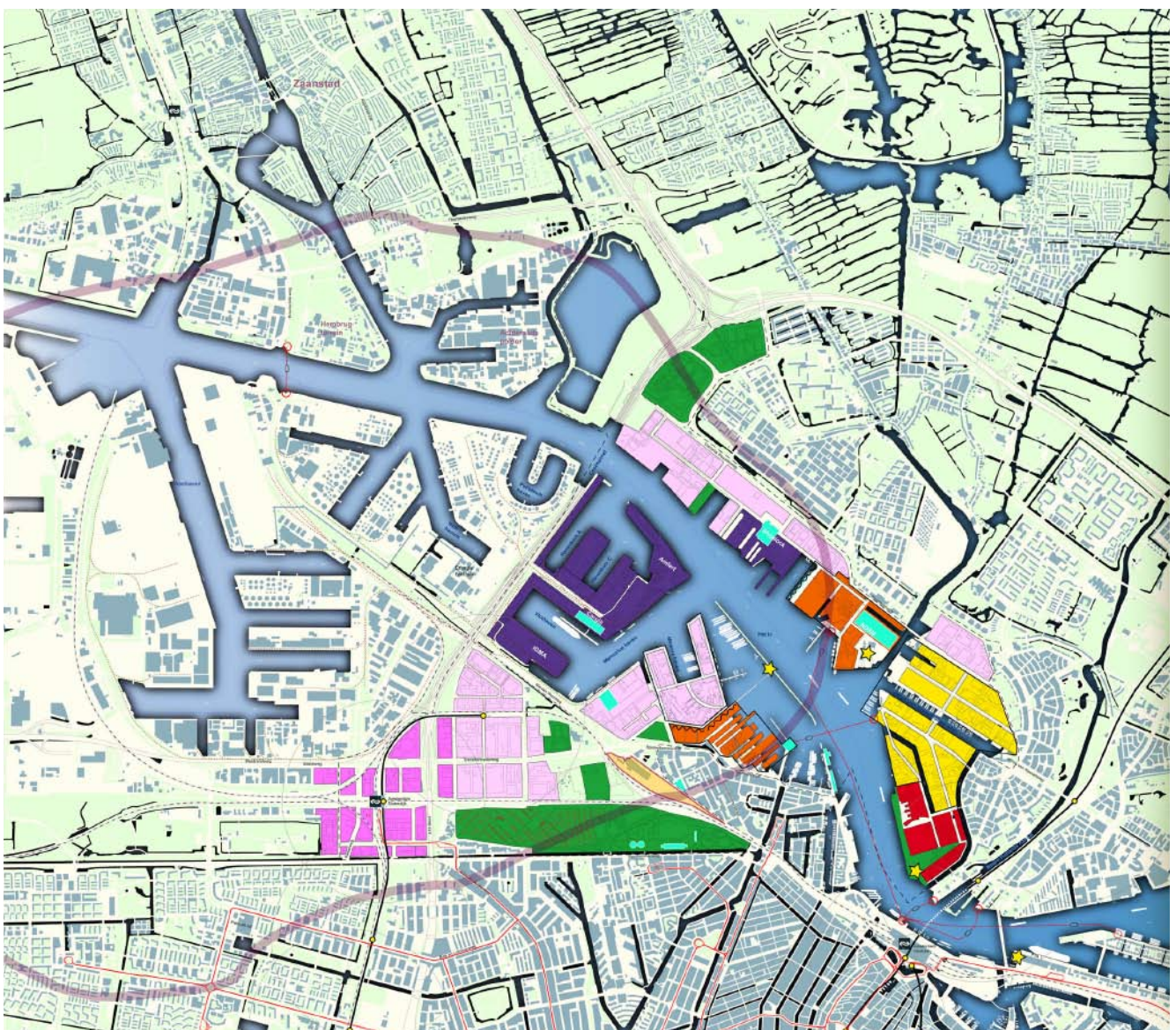
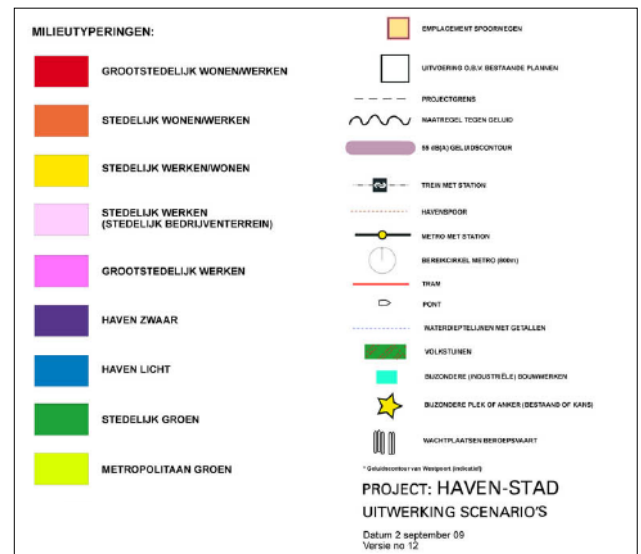
Projectgebied Havenstad

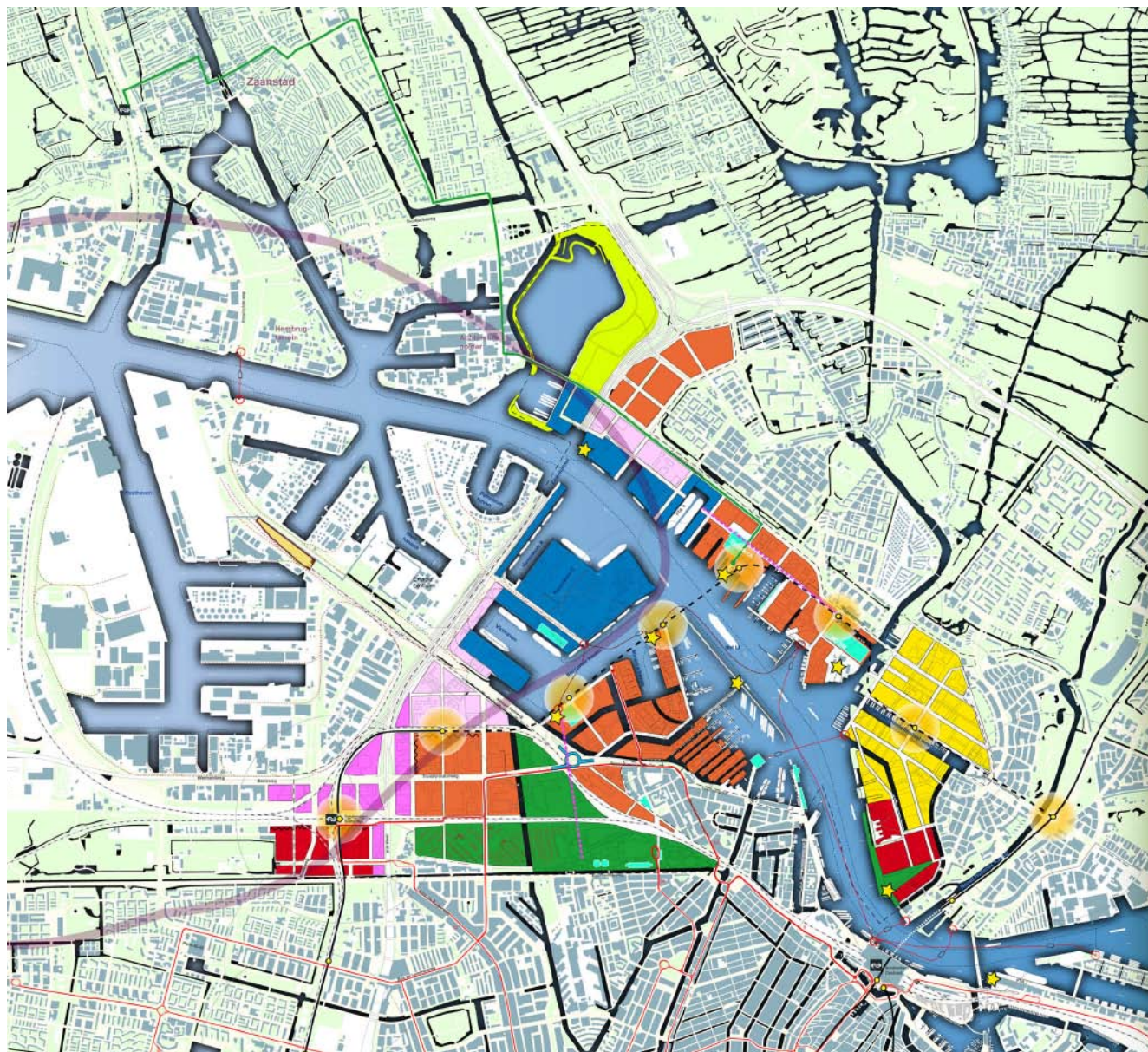


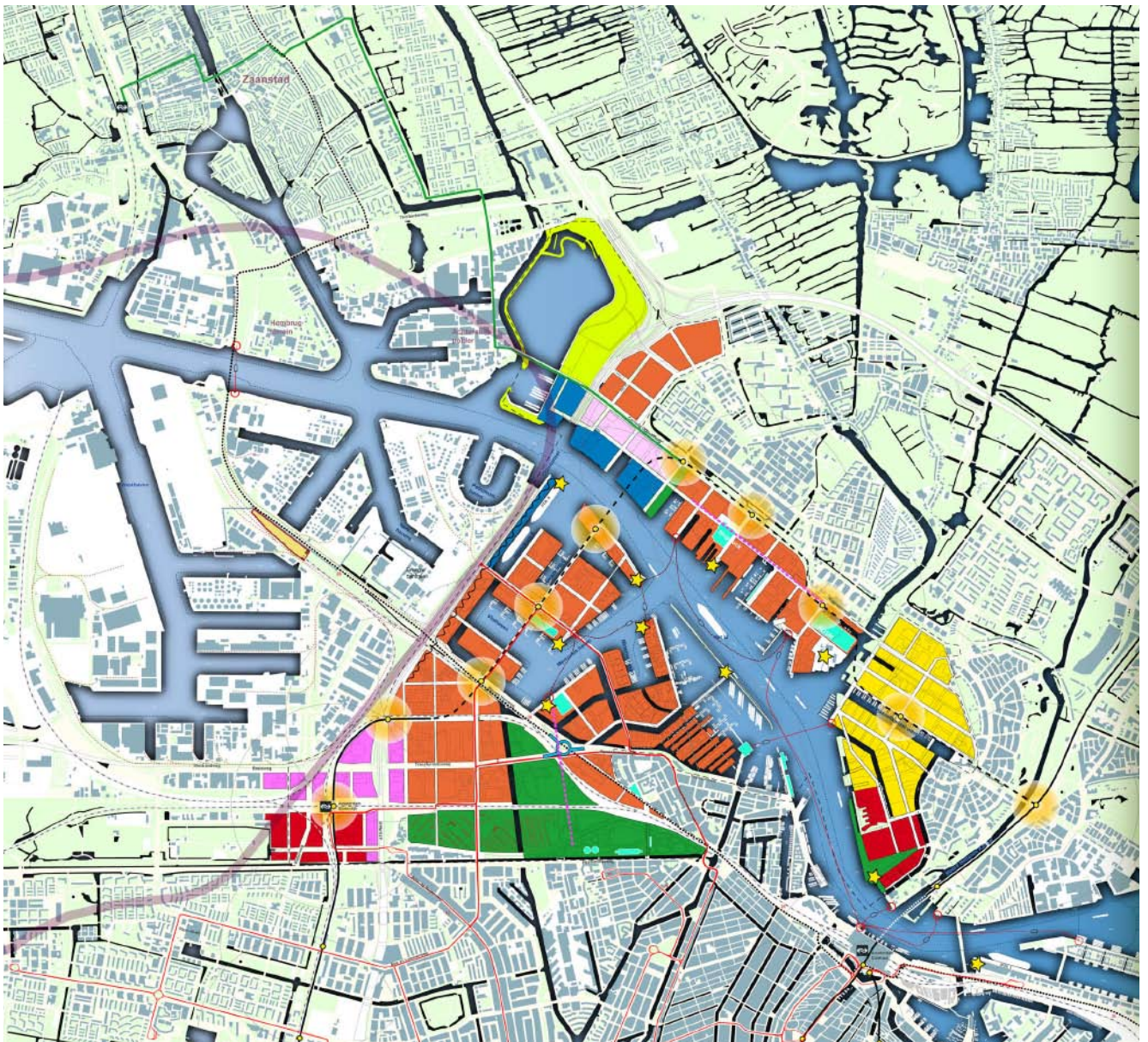
IJburg, waarin honderden bedrijven zijn gevestigd. Bij een volledige uitplaatsing van de bedrijvigheid in scenario 3 bedraagt de bijbehorende ruimteclaim voor stedelijke bedrijvigheid bij 100 hectare en voor havenbedrijvigheid 70-90 hectare. Voor deze claims zal in de gemeente of de metropoolregio nog ruimte gevonden moeten worden. De kosten zijn met behoorlijk veel onzekerheden omgeven. Wanneer bijvoorbeeld door strategische aankopen kan worden ingespeeld op gewenste ontwikkelingen, kunnen de verwervings- en transformatiekosten aanmerkelijk lager uitpakken.

Het gemeentebestuur kiest voor de lange termijn voor een verdere uitwerking van de scenario's 2 en 3. Naast financiële haalbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde dat er alternatieve locaties beschikbaar zijn voor uit te plaatsen havenbedrijven en de bedrijven die op de stedelijke bedrijventerreinen langs de westelijke IJoevers zijn gevestigd.

Bestaande situatie







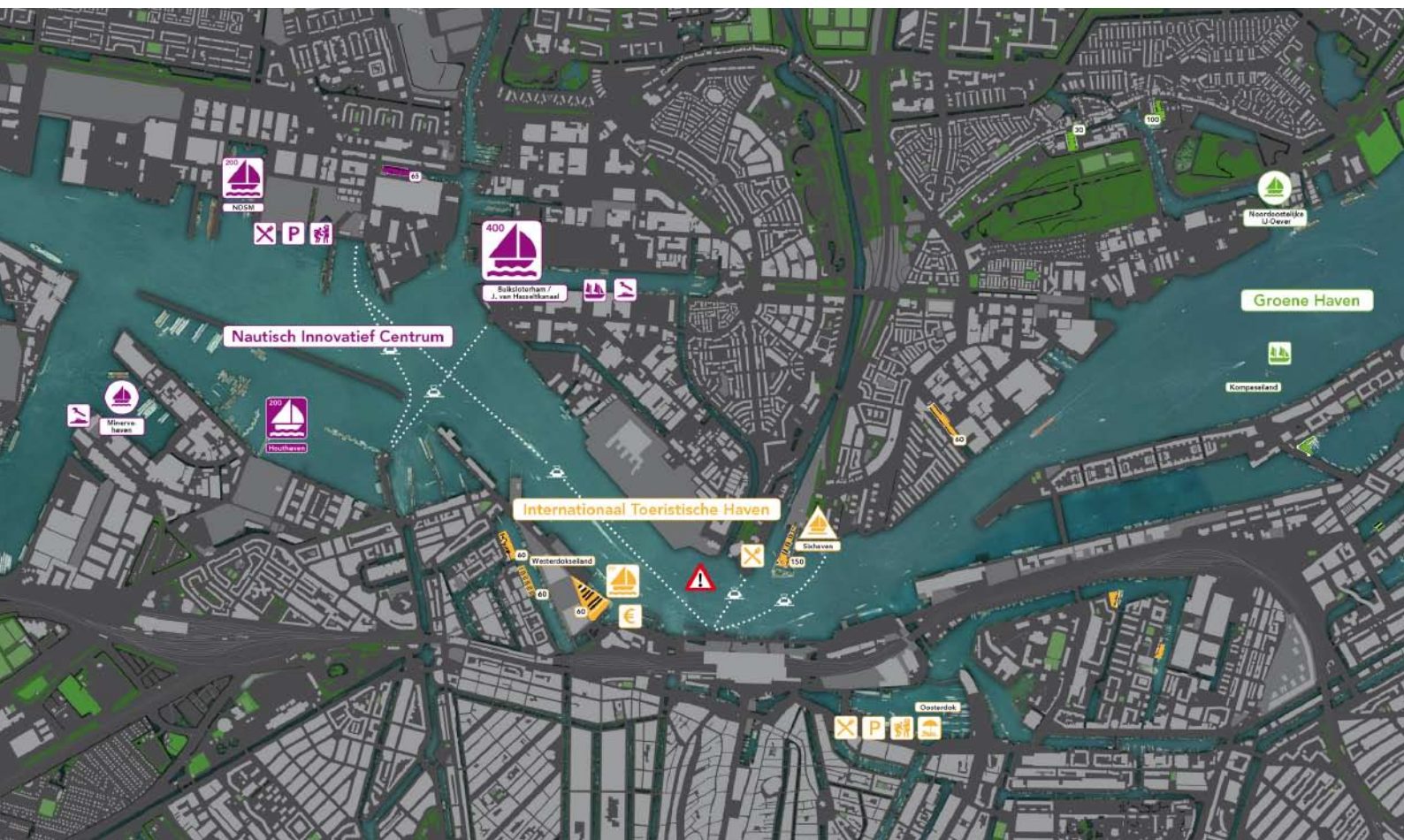
5.4

Havenstad: mogelijke olympische locatie

Havenstad/De westelijke IJoevers is één van de twee mogelijke locaties voor de centrale locatie het kloppend hart van de Olympische Spelen (naast locatie Zuidas). Deze locatie sluit aan bij het oer-Hollandse thema water. Daarbij gaat het in ieder geval om het Olympisch Stadion met omliggend park, het zwembad, het Olympisch dorp en de mediavoorzieningen. De benodigde oppervlakte bedraagt minstens 100 hectare. Een mogelijke olympische locatie in de haven speelt een cruciale rol in de transformatie van dit deel van de stad. Voor het gebied gelden de afspraken uit het Convenant Houthaven – NDSM-werf en het beleid uit de Havenvisie. Realisatie van olympische accommodaties betekent dat op korte termijn moet worden gezien hoe moet worden omgegaan met de gemaakte afspraken en het vastgestelde beleid. is echter in strijd met de Havenvisie en het Convenant Houthaven – NDSM-werf. Planning van procedures

en realisaties komen niet overeen met de afspraken uit het convenant.

De Olympische Spelen zijn qua schaal, fasering en kosten/baten van een eigen specifieke orde en vereisen een eigen specifieke ruimtelijke opgave. Naast de benodigde ruimte voor de accommodatie is ook de bereikbaarheid een essentiële voorwaarde. De olympische locatie zal zowel op het metronet als op het landelijke spoornet aangesloten moeten worden. Dat betekent dat in het gebied goed moet worden aangesloten op het OV-net. De ringlijn van de metro moet worden doorgetrokken en krijgt een halte op deze locatie.



5.5

Oostelijke IJoevers

Langs de oostelijke IJoevers ligt het accent de komende jaren vooral op de waterrecreatie. Dat neemt niet weg dat ook in het westelijke deel van IJ waterrecreatie plaatsvindt. Onderzocht zal worden of na 2020 langs de noordoostelijke oevers transformatie kan plaatsvinden. Onder de noemer Noordoostwaarts worden verschillende projecten op de noordoostelijke IJever ontwikkeld en samengebracht. Momenteel wordt er op deze projecten in hun onderlinge samenhang gestudeerd.

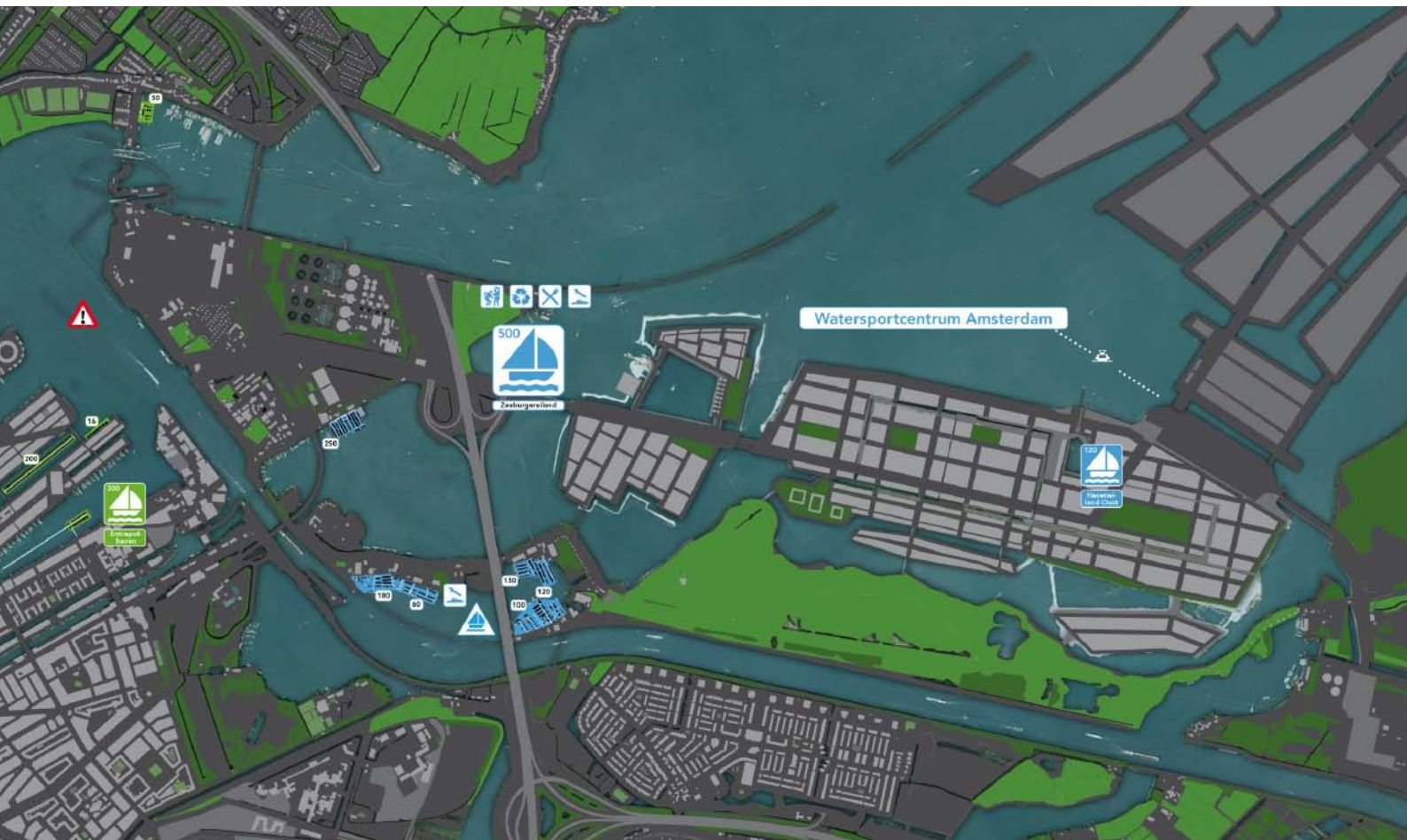
Het IJ als hoofdtransportas versus recreatief medegebruik

Het Noordzeekanaal/IJ is een belangrijke hoofdverkeersroute voor de scheepvaart. Deze vorm van gebruik zal in de toekomst verder toenemen. Tegelijkertijd zal het gebied langs het IJ en IJmeer verder worden verdicht en zal er ook vanuit andere sectoren een grotere druk op het gebied komen. Een

toenemend aantal bewoners, werkers en bezoekers is op verschillende momenten in het gebied aanwezig voor verschillende activiteiten. Het water, als onderdeel van de openbare ruimte, heeft daarin een belangrijke functie.

Kansrijke locaties voor jachthavens aan het IJ en IJmeer

	Huidige jachthaven met aantal ligplaatsen		Evenementen
	Mogelijke jachthaven met aantal ligplaatsen		Recreatie
	Mogelijke buurthaven met aantal ligplaatsen		Horeca
	Toekomstig zoekgebied voor jachthavenontwikkeling		Luxe
	Revitalisering jachthaven		Duurzaamheid
	Pontverbinding		Kort parkeren
	Conflictzone		Nautische bedrijvigheid
			Chartervaart



Nieuwe woongebieden aan het IJ leiden tot meer gebruik van het water dat letterlijk en figuurlijk botst met de functie van het IJ als hoofdtransportas. De hoofdtransportas functie is de primaire functie van het IJ. Deze wordt echter wel in de stedelijke context geplaatst waarbij er ook ruimte wordt gebonden voor de andere vormen van gebruik. Er wordt ruimte gegeven voor toename recreatief medegebruik hoofdtransportas (het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal) waarbij dit goed gereguleerd moet worden: Er wordt een stadsbreed ligplaatsenbeleid en een zonering ontwikkeld voor een betere afstemming en aansluiting en positionering van ligplaatsen aansluitend bij het stedelijk weefsel, zoals het realiseren van meer passantenligplaatsen in het centrumgebied en op goed bereikbare plekken (ondermeer uitbouwen van Sixhaven tot stadshaven en realiseren van passantenhaven bij IJburg en jachthaven Zeeburgereiland) en stimuleren gebruik binnenwater in Noord, West en Zuidoost en koppelen aan buurt-jachthavens.

Verder moet worden onderzocht hoe de verbinding via het water tussen de stad en IJburg kan worden verbeterd.

De gewenste jachthavenprofielen sluiten aan bij de vele identiteiten van het waterfront van Amsterdam. Van west naar oost zijn dat: nautisch/creatief; internationaal georiënteerd; gericht op bewoners, kleinschalig en groen; en aan de oostkant de directe relatie met de grote watersport. Uitgangspunt is dat de jachthavens onderdeel zijn van de stedelijke omgeving en een bijdrage leveren aan het stedelijk vrijetijdsprogramma. Aandachtspunten zijn de veiligheid op het IJ en de vereiste van nautische bedrijvigheid (reparatie, onderhoud en winterstalling) in de omgeving van de stad.

Uit een nog niet afgeronde verkenning naar recreatie langs de oevers van het IJ komen voor de noordoostelijke oever de volgende wensen naar voren:

- openbaar maken van de IJoever (zie voorkeursalternatief)
- betere verbindingen tussen Vliegenbos, Rietland en Oeverpark Schellingwoude
- fietsverbindingen
- ruimtelijke en functionele verbinding leggen tussen Vliegenbos en Noorderpark
- trekkers in de Schellingwouderscheg

Ruimte voor toename van lokaal en regionaal vervoer

over water (pontverkeer over het IJ en goederen over het IJ en stad) biedt kansen voor leefbaarheid, luchtkwaliteit, energiebesparing.

Door klimaatsverandering zal het aantal extreem warme dagen toe gaan nemen. Er zal grote behoefte zijn aan mogelijkheden voor verkoeling. Het IJ vormt een belangrijke bron van verkoeling voor de stad. Het water is koel en door de grote open ruimte is op hete dagen hier vaak nog net een zuchtje wind te vinden. Het IJ is daarmee een belangrijke openbare ruimte voor hen die verkoeling zoeken. Het IJ is tegelijkertijd niet overal even goed toegankelijk of aantrekkelijk om te verblijven. Op strategische plekken langs het IJ worden kwalitatief hoogwaardige openbare verblijfsruimten (Zit- en zwemplekken steigers, kinderspeelbadjes, fonteinen, waterspeeltuin) gecreëerd voor verkoeling en aangenaam verblijf.

Kompaseiland

Het Kompaseiland is een klein eilandje in het IJ ter hoogte van het Azartplein, en had vroeger een functie voor de scheepvaart, onder meer als locatie om het kompas te ijken. Het gemeentebestuur ziet veel potentie voor ontwikkelingen op deze plek ten noorden van Java-eiland, zeker in het licht van de verwachte transformatie van de Noordoostelijke IJoevers. Met het "roder" worden van de randen van het IJ zal er in de toekomst grote behoefte bestaan aan een bijzondere, relatief open plek voor recreatief gebruik. Daarnaast is het Kompaseiland in beeld als wachtplaats voor de binnenvaart. Met de groei van de binnenvaart neemt ook de behoefte aan wachtplaatsen toe. Naast Westpoort zijn ook locaties buiten het havengebied nodig en het Kompaseiland is daarvoor goed geschikt.

Op korte termijn (voor 2020) kiest het gemeentebestuur ervoor om het Kompaseiland alleen als wachtplaats voor de binnenvaart te ontwikkelen. Dit betekent dat in het IJ steigers worden aangelegd, die door een brug met het Javaeiland worden verbonden. Op de locatie kunnen voorzieningen voor de binnenvaart worden aangebracht, maar ook een horecavoorziening behoort tot de mogelijkheden. Een aanplempen van een nieuw eiland wordt niet voor 2030 voorzien. Daarbij is ook een strategie denkbaar waarbij beschikbaar zand op deze plek wordt gestort, er geleidelijk een eiland ontstaat (pioniersgroen, educatief eiland) en dat de programmering tegen die tijd afhangt van de ontwikkeling in

de omgeving. Het recreatief/ cultureel eiland kan een functie vervullen voor de hele stad. Deze is in eerste instantie alleen toegankelijk door een dam of (fiets) brug – een langzaam verkeerverbinding -vanaf het Azartplein. Bij de transformatie van de Noordoostelijke IJoever kan het de opmaat vormen voor een aan te leggen fietsbrug naar Noord.

5.6

IJmeer, IJburg en Almere

Amsterdam heeft een traditie van aanplempen en bouwen in en richting het water. Waren het eerst de bijvoorbeeld de eilanden en landaanwinningen in het westelijk havengebied en in het Oosterdok en oostelijke haveneilanden ten bate van haven- handel- en industriële activiteiten, recentelijk is getransformeerd in nieuwe woongebieden. De aanleg van IJburg is een voortzetting van deze traditie waarmee de stad zich nu ook richt op de spectaculaire waterplas aan de oostkant. Die beweging willen we doorzetten.

IJmeer: het blauwe hart

Het IJmeer heeft de potentie om een fantastisch natuur- en recreatiegebied te worden: een blauw hart dat een nieuwe dragende en verbindende kwaliteit aan de metropoolregio toevoegt. Als stad en regio willen we daar gebruik van maken. Welke andere wereldstad heeft van die rijke en goed beleefbare natuur binnen handbereik?

Het realiseren van deze potenties vergt inspanningen en een vernieuwde kijk richting het oosten, het IJmeer en Almere. Met de drievoudige schaal-sprong in en rondom het IJmeer, beschreven in de RAAMbrief, worden Amsterdam en Almere veel beter met elkaar verbonden; door een nieuwe metropolitane ontwikkelingsas voor hoogwaardige woonmilieus aan het water, nieuwe, interessante vestigingslocaties en een veelheid aan recreatiemogelijkheden. Een ontwikkelingsas, ondenkbaar zonder IJmeerverbinding, die ook voor veel positieve dynamiek kan zorgen op het Amsterdamse grondgebied.

De ontwikkeling van het blauwe hart vergt ook een robuust ecologisch systeem met een verbeterde waterhuishouding.

IJburg tweede fase

De komende jaren zal IJburg worden uitgebreid met de zogeheten tweede fase: vier nieuwe eilanden met

Veerverbindingen

Er wordt een aantal veerverbindingen voorgesteld. Het gaat hier om een veer van Kop Java-eiland naar Motorwal, van Zeeburgereiland naar Sporenburg en eventueel een veerverbinding richting Zaanstad.

maximaal 9.200 extra woningen. Met deze tweede fase ronden we IJburg af.

IJburg tweede fase heeft een stedelijk karakter, met een woningdichtheid die het dubbele is van de dichtheid op andere Vinexlocaties, en een gemengd woon/werkmilieu. Met de ontwikkeling van bijzondere plekken en programma's krijgt IJburg niet alleen betekenis voor haar bewoners, maar ook voor de stad en haar bezoekers. Voorbeelden zijn de stranden en de mogelijkheden voor een bijzondere voorziening aan de oostzijde van IJburg, aan het IJmeer. Mogelijke watersportmogelijkheden in de toekomst zullen vooral gericht zijn op de IJburgbaai, de centrale waterkom binnen IJburg. Met aan de oevers een stadsstrand en ruimte voor een gemengd programma van voorzieningen, werken, recreatie en wonen. De oostelijke oever krijgt een veel meer natuurlijk karakter, met ruimte voor een bijzondere voorziening in de overgang van stad naar natuur.

Natuurwaarden

Het IJmeer en Markermeer zijn vanwege de grote aantallen overwinterende eenden en andere watervogels door de Europese Commissie benoemd tot Natura 2000-gebied. Dit grote open water is op Europese schaal van belang voor de vogelpopulatie. Het IJmeer en Markermeer zijn daarnaast heel belangrijk voor de recreatie, ondermeer de watersport. Het heeft voldoende maat voor zeilers van de bruine vloot. Verder oefenen op het IJmeer onder andere zandwinners en de binnenvaart hun beroep uit.

De bestaande natuurwaarden van het IJmeer en Markermeer hollen echter achteruit. Dit is het gevolg van dat de ecologische situatie in het gebied, sinds de afsluiting van de Zuiderzee, nog steeds niet in evenwicht is. Massale achteruitgang van mosselen en spiering leidt tot grote voedseltekorten van eenden die hier overwinteren. Om de neergaande trend te

keren zijn ingrijpende maatregelen nodig. Het hele ecosysteem moet aangepakt worden om de diversiteit in habitats en de weerbaarheid te vergroten.

De benodigde maatregelen staan beschreven in het Ontwikkelingsperspectief IJmeer-Markermeer (2008), en zijn uitgewerkt in het "toekomstbeeld markermeer IJmeer" (2009), beide door Amsterdam onderschreven. Het perspectief is een set van natuurmaatregelen waardoor een robuust ecosysteem ontstaat. Waarbij meer natuurlijke land-water overgangen met rietgordels en luwtes waar waterplanten kunnen groeien worden gerealiseerd. Dit nieuwe ecosysteem zal zo robuust zijn dat andere vormen van gebruik mogelijk zijn zonder het ecosysteem fundamenteel aan te tasten.

Woningbouw en recreatie worden mogelijk door zodanig robuuste natuur aan te leggen dat een surplus ontstaat ten opzichte van de eisen die Natura 2000 stelt. De Europese Commissie heeft recent aangegeven dat niet eerst het hele pakket moet zijn uitgevoerd maar dat natuurontwikkeling en overige ruimtelijke ontwikkelingen parallel mogen plaats vinden, mits natuur niet achteruit mag gaan en de totale uitvoering van het plan geborgd moet zijn (zowel uitvoering van het gehele plan als de financiering hiervan). Dus andere ontwikkelingen mogen al beginnen voordat totale natuurpakket is uitgevoerd.

Amsterdam zal zich inzetten voor uitvoering van het Ontwikkelingsperspectief. De natuurpotenties van het IJmeer moeten volledig worden benut zodat een imposant ecologisch systeem ontstaat. Hierdoor blijft de grote ecologische waarde gewaarborgd die het gebied op Europese schaal heeft en ontstaat er zoveel ecologische veerkracht heeft dat het daardoor toegankelijk, bruikbaar en beleefbaar is. Daar kan ook IJburg 2 aan bijdragen door de aanleg van natuuroevers en het maken van luwte. De waterrecreatie wordt bevorderd door het creëren van nieuwe vaardoelen en beschutte ankerplaatsen. De kusten moeten ruimte bieden voor recreatieve beleving van het gebied. De ontwikkeling van de "natuurboulevard" tussen IJburg en Muiden (met fiets- en wandelpaden) past heel goed in dit

streven. De ontwikkeling van natuur en recreatie laat ruimte voor verantwoord economisch gebruik van het gebied door bijvoorbeeld beroepsscheepvaart zandwinners. Een verbinding tussen Amsterdam en Almere mag niet ten koste gaan van de beleving van het landschap, en moet daarom bij voorkeur ondergronds. De mogelijkheden van vervoer over water moeten ten volle worden benut.

Veiligheid en waterkwaliteit

De nieuwe eilanden van IJburg komen integraal op voldoende hoogte te liggen (i.p.v. van een laagliggende polder met een ringdijk). Dit betekent robuust wonen: bij een calamiteit minder schade en bedreiging door overstroming. Het voordeel is een beter contact met het water vanaf het eiland.

De inzet van Amsterdam is dat het peil van het Markermeer en IJmeer wordt losgekoppeld van het IJsselmeer en er daarmee geen peilstijging komt van het Markermeer. Ten bate van de natuur en zoetwatervoorziening kan er wat Amsterdam betreft wel ruimte komen voor een seizoensgebonden peil. Hierdoor blijven de gevolgen van een calamiteit beperkt en is gunstig voor de kosten van IJburg tweede fase, omdat minder opgehoogd hoeft te worden en/of minder oppervlakte hoeft te worden gereserveerd voor toekomstige verhoging en versteviging van de kering. Dit komt ten goede van de inrichting, de ruimtelijke kwaliteit en de kosten.

In het Markermeer en IJmeer moet wel ruimte beschikbaar blijven voor waterberging zodat de stadsboezem bij extreem hoogwater op Amstel en IJ kan uitmalen via het gemaal Zeeburg. Dit voor het geval de Amstelboezem niet voldoende kan afwateren richting zee via het Noordzeekanaal. Daarnaast wil Amsterdam van de mogelijkheid gebruik blijven maken voor het onttrekken van water aan het IJmeer ten bate van doorspoeling van de grachten, zolang er hiervoor nog geen passend alternatief gevonden is.

Het Markermeer en IJmeer zijn in de toekomst van belang voor de drinkwatervoorziening.

5.7

Hoogbouw langs het IJ

Door de aanleg van treinsporen, Centraal Station, en nieuwe eilanden is het 17e eeuwse open havenfront in de 19e eeuw ingrijpend veranderd. De historische stad werd door nieuwe werk- en transportgebieden afgesloten van het IJ. Anderzijds kan dit voor de historische stad wel eens de redding van verpaupering gebleken te zijn. Havenkranen zijn gekomen en weer gegaan. Enkele hoogbouwaccenten zijn gebleven, zoals de circa 75 meter hoge toren op Overhoeks van Arthur Staal (ontwerp 1966). Pal tegenover Centraal Station markeert deze toren het smalste punt van het IJ. De ingezette herontwikkeling van de IJoevers beoogt de stad weer voorkanten aan het IJ te geven, en brengt centrumstedelijke kwaliteiten aan weerszijden van het IJ-waterfront.

Het moderne werklandschap is ondertussen in westelijke richting langs het Noordzeekanaal verschoven. Door de schaal van de energiecentrale, terminalkranen, oliedrums en windmolens maakt het havenlandschap ervaarbaar uit de omgeving, en maakt het visueel deel uit van de stad. Nieuwe utilitaire hoogteobjecten of zeer grote gebouwen (kanjers) zullen dit beeld alleen maar verder versterken.

Bij de herontwikkeling van de vrijgekomen zuidelijke IJoevers is gezocht de stad weer een voorkant aan het IJ te geven. Daarbij is aangesloten bij de pakhuismaat, met hier en daar hoogbouwaccenten. Deze accenten dienen twee doelen: het vormgeven van de ruimte van het IJ en het scheppen van ruimtelijke relaties met de stad landinwaarts.

Deze rol is gecompliceerd. Sommige zichten zijn gewenst, andere niet. Als uitgangspunt bij de ontwikkeling van de zuidelijke IJoevers is genomen dat homogene historische stadsbeelden uit één periode door de nieuwe bebouwing aan het IJ in hoofdzaak niet gewijzigd worden, gezien vanuit het openbaar gebied. Een stadsbeeld dat al elementen kent uit 17e en 19e eeuw kan dus ook een relatie met objecten uit de 20e of de 21e eeuw krijgen, een stadsbeeld dat geheel 17e eeuws is blijft in grote lijn gelijk. Het Wester IJ-dock staat dus prominent aan het IJ, maar is niet zichtbaar vanuit westelijke grachtengordel. De toren op het KNSM-eiland is een accent in het IJ-landschap, maar legt bovendien een zichtrelatie met de van oorsprong 19e eeuwse Sarphatistraat.

Dit beleid wordt voortgezet op de Noordelijke IJoevers. De torenstrip van Overhoeks, met een hoogte tot 120 meter, versterkt als een kaap in het IJ, de toren van Staal bij de accentuering van het smalste punt in het IJ. Tegelijk is de strip niet zichtbaar vanuit de westelijke grachtengordel. Overige hoogbouw aan de Noordelijke IJoevers, tot 60 meter hoog, vindt niet direct aan de oever plaats, maar in de tweede linie, langs het tracé van het Van Hasselkanaal. Op beide uiteinden van dat kanaal is het IJ juist op haar breedst. Bovendien zijn dit kruispunten in het netwerk van vaarwegen, de één op de overgang met het Noordzeekanaal, de ander met het IJmeer. Net als bij Overhoeks is de inzet deze landschappelijke kenmerken met hoogbouw boven 80 meter te accentueren. Hier niet

Hoogbouw aan het waterfront



door concentratie, maar juist door individuele torens die aan weerszijden van het IJ de ruimte vangen. De impact tot de binnenstad is vergelijkbaar met die van de Rembrandttoren: op circa 2 kilometer afstand, en daarmee perspectivisch wegvallend.

In het Buiten-IJ wordt het waterfront gevormd door de wijk IJburg aan het open water, tegenover de groene kust van Waterland. Hier wordt ingezet op een compact stedelijk milieu in de weidsheid van het landschap, zonder nadrukkelijke hoogteaccenten,

zeer grote gebouwen (kanjers) of utilitaire objecten (windmolens). De beëindiging van IJburg aan de oostzijde krijgt vooral een natuurlijk karakter; geen stenen front aan het water, maar een landschappelijke overgang tussen stad en IJmeer.

5.8

Ondergrond en het waterfront

Van oudsher is bereikbaarheid langs de IJoevers een belangrijke vestigingsfactor. Bereikbaarheid over water, bereikbaarheid over land maar ook bereikbaarheid in relatie tot ondergrondse netten. De grote hoeveelheden en capaciteiten aan kabels en leidingen maakt dit een belangrijk vestigingsgebied voor bedrijven. Zowel „oude industrieën als nieuwe (creatieve) bedrijven profiteren van de aanwezigheid van de ondergrondse netwerken. De IJoevers liggen pal op dé internetsnelweg van de wereld. De metropool Amsterdam vormt daarmee op internet en telecommunicatiegebied een belangrijk knooppunt in de wereld. Bij de ontwikkeling van de IJoevers kan hiervan verder van worden geprofiteerd. Ter illustratie, de aanwezigheid van zware internet- en telecomnetten was voor MTV een doorslaggevende reden om zich op het NDSM terrein te vestigen.

We kunnen de IJoevers voorzien van duurzame energie, wanneer het ringtracé van stadsverwarming vanuit Westpoort via Noord en Zeeburgereiland is aangetakt op de stadsverwarming bij IJburg. Dan is een gesloten ringtracé ontstaan in Amsterdam.



Metropolitane plek: Oostelijke IJoevers*

Het Hamerstraatgebied is de plek voor nieuwe bedrijvigheid en economische clusters. Aansluitend op ontwikkelingen aan de westkant van de Noordelijke IJoevers liggen hier vooral kansen voor creatieve en stadsverzorgende bedrijvigheid. Op termijn zijn deze ontwikkelingen ook mogelijk richting Schellingwoude. De huidige, meer traditionele bedrijventerreinen krijgen een nieuw jasje en transformeren tot innovatiemilieus en mogelijk deels tot woon-werkmilieus. Daarbij kan aangesloten worden op ontwikkelingen die als gaande zijn, zoals restaurant De Goudfazant. Om te zorgen dat deze goed ontsloten worden is een goede verbinding van de noordelijke en zuidelijke IJoevers aan de oostkant van CS van belang. Een manier om die koppeling te leggen is via aanleg van het Kompaseiland.

**Uitwerking is voorbeeld ter inspiratie – géén plan!*



Metropolitane plek: Westelijke IJoevers – 'Haven en stad verbonden'*

De haven en de stad kunnen veel meer voor elkaar betekenen. Thema's zijn verknopen en verbinden en middels programmatische kleuring metropolitane impulsen toevoegen langs en aan de Westelijke IJoevers. Nieuwe verbindingen moeten niet alleen de oevers openbaar en continue bereikbaar maken, maar moeten ook de relatie met Zaanstad verbeteren. Programmatische impulsen van tijdelijke, zoals een Havensafari (tocht langs cultuur, kunst en haven-activiteiten), of meer permanente aard, zoals hotels, jongerenhuisvesting dragen hier aan bij. Een tweede Cruiseterminal met een goede verbinding met Schiphol en daaromheen hotels en een snelle verbinding met het centrum geven het gebied een extra metropolitane impuls.

**Uitwerking is voorbeeld ter inspiratie – géén plan!*

Hoofdstuk 6

Internationalisering van de Zuidflank

Ontwikkelingen op de Zuidflank: van de Schiphol Corridor via de Zuidas tot en met het AMC-terrein

In de Zuidflank doen zich grote fysieke veranderingen voor. De luchthaven Schiphol en de strategische ligging aan de binnenzijde van de Randstad, met bijhorende infrastructuur, zijn de grote motoren hierachter. Het is een aaneenschakeling van omvangrijke projecten: de uitbreiding van Schiphol, de ontwikkeling van de Zuidas en de intensivering van de Zuidoostlob. Station-Zuid wordt één van de belangrijkste OV-knooppunten in Nederland.

Veel van de genoemde projecten zijn hooguit goed op stoom; het meeste moet nog gebeuren. In snel tempo komen er nieuwe initiatieven bij zoals: de ontwikkeling van de corridor tussen Schiphol en Zuidas, de verdere verstedelijking van Buitenveldert of de verfraaiing van de koppen van de Amsterdamse Bosscheg en de Amstelscheg.



Zuidflank Amsterdam 2040

Legenda

Zuidflank

-  Zuidas
-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  metropolitaan park
-  projecten in planvorming of recent gerealiseerd

Algemeen

-  capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
-  capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
-  Hogesnelheidslijn
-  spoorverbinding
-  hoogwaardig ov bovengronds
-  hoogwaardig ov ondergronds
-  verlengen van tramlijn
-  internationaal ov knooppunt
-  hoofd ov knooppunt
-  secundair ov knooppunt
-  optie Regiorail Schiphol - Almere
-  optie Oostwest metrolijn
-  P+R locatie
-  2^e terminal Schiphol
-  regionale fietsroutes
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  kwaliteitsimpuls overgang stad - scheg
-  opties locatie Olympische Spelen
-  intensivering RAI-terrein
-  Sportas
-  topwinkelgebied
-  studiegebied





De Zuidflank

In het zuidoosten van de stad zijn altijd vrij gemakkelijk grotere sport- en leisurfuncties opgenomen. De Watergraafsmeer herbergde Ajax-stadion 'De Meer'. De Jaap Edenbaan en -hal zijn er nog steeds. In stadsdeel Zuidoost staan trekkers als stadion Arena, de Heineken Music Hall en de grotere woonwinkels. De ontwikkeling in zuidoostelijke richting is altijd 'onrustig' geweest. Infrastructuur richting midden-Nederland heeft dit kwadrant al in een vroeg stadium versnipperd. Dit leidde tot tal van ad-hoc-ontwikkelingen; en tot een grote ontvankelijkheid voor het grotere vermaak.

6.1

De Zuidas

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationaal stuk stad. Het wordt niet alleen hét deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling, er zal ook op grote schaal gewoond worden in verschillende prijsklassen en komen er voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken.

Het wordt niet alleen het zakencentrum voor de metropool Amsterdam, maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam is al de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor de Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen.

Het gebied is 270 hectare groot. Op de Zuidas hebben zich nu al 400 dikwijls toonaangevende, wereldwijd opererende, bedrijven gevestigd. De Vrije Universiteit (VU) heeft als toonaangevend universitair medisch centrum een prominente plek en is een belangrijke aanjager bij de verdere ontwikkeling van de Zuidas. Met name de invulling van het Kenniskwartier draagt hieraan bij met de academie, de studenten, medewerkers, congreshotel, toerismevoorzieningen, startende bedrijfjes, shortstay en studentenvoorzieningen.

De plannen voor Zuidas voorzien in een uitbreiding en het ondergronds brengen van een deel van de A10 en de spoor- en metrolijnen, waarmee er fysiek en logistiek ruimte ontstaat voor maximaal 4,2 miljoen

In het zuidwesten van de stad is van oudsher de meeste rijkdom van de stad samengebald, via de Gouden Bocht en Oud-Zuid tot en met Amstelveen. De vestiging van Schiphol in de noordoosthoek van de Haarlemmermeer heeft deze vooraanstaande positie verder bestendigd. De Zuidas ligt niet zonder reden op de plek waaraan het ook zijn naam ontleent. Dit kwadrant heeft ook de meeste internationale trekken. De Schiphol-corridor, tussen Amsterdam en Schiphol, is één van de meest in het oog springende locaties voor toekomstige bedrijfsvestiging.

vierkante meter bebouwing in een hoogwaardige openbare ruimte. Meer dan 200.000 mensen zullen dagelijks in de Zuidas zijn, waaronder zo'n 25.000 bewoners, 80.000 werknemers en 30.000 studenten (en nog aanzienlijk meer wanneer Hogeschool InHolland zich met 15.000 studenten in het Kenniskwartier vestigt). Nu al werken er 30.000 mensen. De Zuidas wordt zo duurzaam mogelijk ontwikkeld waardoor er flexibele huisvestingsmogelijkheden voor bedrijven en werknemers zijn. Met 'seaport' Rotterdam en 'airport' Schiphol in de nabijheid vormt de Zuidas als 'brainport' een ijzersterke combinatie, die toegang geeft tot de gehele Europese markt. Voorwaarde voor de ontwikkeling van de Zuidas is een nog verdere verbetering van de bereikbaarheid. De luchthaven Schiphol ligt op 6 minuten afstand. Circa 6 miljoen mensen kunnen nu binnen een uur van huis naar de Zuidas komen, welk vervoermiddel ze ook kiezen; de benenwagen, de fiets, de auto, het vliegtuig of het openbaar vervoer. De Zuidas krijgt straks een uitgebreid station waar dagelijks circa 250.000 reizigers gebruikmaken van trein, metro, tram en bus. Met de directe verbinding met luchthaven Schiphol, de aanlanding van de HSL vanuit Brussel en Parijs en de ICE vanuit Keulen en Berlijn wordt Zuidas hét internationale station van Amsterdam. Op regionaal en stedelijk niveau zal het openbaar vervoer worden uitgebreid met een regiorail en het doortrekken van verschillende tramlijnen. Voorzieningen voor het stallen van fietsen worden verder uitgebreid. Gestudeerd zal worden op herontwikkelings- en intensiveringsmogelijkheden van het RAI-complex na 2025 op het huidige RAI-terrein of op een andere locatie in Amsterdam.

6.2

Zuidas: mogelijke olympische locatie

Zuidas/Olympische Sportas is, naast Havenstad, één van de twee locaties die naar voren worden geschoven voor de eventuele Olympische Spelen van 2028. Daarbij gaat het in ieder geval om het Olympisch Stadion met omliggend park, het zwembad, het olympisch dorp en de mediavoorzieningen. De benodigde oppervlakte bedraagt minstens 100 hectare. Bij deze locatie staat duurzaamheid centraal en kan het Olympisch Stadion van 1928 mogelijk worden hergebruikt. Hiertoe wordt het dan uitgebreid met een tijdelijke tweede ring. Voor het bijbehorende olympisch dorp kan ruimte worden gevonden in de Zuidas. Daarnaast

biedt de Zuidflank van de stad tal van locaties waar aanvullende olympische accommodaties kunnen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in Amsterdam Zuidoost en Haarlemmermeer. Ten opzichte van de locatie Havenstad zijn de olympische locaties daarmee meer versnipperd. Daar staat tegenover dat er veel minder uitplaatsingen nodig zullen zijn. Wel zullen op de Zuidas en elders gedurende enige jaren reserveringen voor olympische locaties moeten worden gemaakt. Op de regioverbinding tussen Zuidas en Schiphol, zoals deze in OV SAAL wordt voorgesteld, kan eventueel een extra (tijdelijke) olympische halte komen.

6.3

Nieuwe Meer: meerdere scenario's

De locatie aan het Nieuwe Meer ligt op een strategische positie, aan de entree van de stad. Van hieruit zijn goede en snelle verbindingen met de rest van Nederland te realiseren, zonder dat iedereen door de stad moet om bij de site te komen.

Voor het gebied rond Nieuwe Meer is een aantal scenario's denkbaar. De scenario's hangen samen met de eventuele uitbreidingen van hoogwaardig openbaar vervoer. Op de afbeelding staan de onder de twee cijfers de mogelijkheden verbeeld. 1 staat voor de regiotrein, en 2 voor de aanleg van de Oost/Westlijn.

Bij de eerste mogelijkheid gaat het om de aanleg van een regiotrein die Schiphol (en eventueel Hoofddorp) met Zuidas en Almere verbindt. Deze optie komt in beeld als de capaciteit van de Schiphol tunnel niet meer voldoende is of wanneer er een tweede Luchthaventerminal komt in het Noordwestareaal van Schiphol. Zonder tussenliggende halte kunnen de ontwikkelingen rondom Nieuwe Meer daarbij vooral groen en recreatief van karakter zijn.

Bij de tweede mogelijkheid gaat het om de aanleg van de Oost/Westmetrolijn. Ook een Oost/Westlijn zal gepaard moeten gaan met intensieve stedelijke ontwikkeling rondom toekomstige haltes van deze lijn. Ook in dit geval zal de eventuele ontwikkeling van een tweede luchthaventerminal de aanleiding



Mogelijke scenario's rond Nieuwe Meer

kunnen vormen voor zo'n mega-investering. Het gebied rondom Nieuwe Meer kan in zo'n scenario grotendeels groen recreatief blijven. De eventuele aanleg van de Oost/Westlijn komt overigens pas aan de orde nadat de ontwikkelingsrisico's ervan zorgvuldig in kaart zijn gebracht, onder meer op basis van de ervaringen bij de aanleg en het functioneren van de Noord/Zuidlijn.

6.4

Schiphol

De ontwikkeling van Schiphol brengt de nodige ruimteclaims met zich mee die voor een deel op Amsterdams grondgebied moeten worden ingepast of die een connectie hebben met de stad. De keuze van nieuwe verbindingen met de stad hangen in belangrijke mate samen met deze ontwikkelingen. Schiphol wil voorttrekkersrol op het gebied van duurzaamheid verder uitbouwen. Amsterdam Airport Schiphol wil samen met KLM internationaal de trendsetter worden op het gebied van innovatie en duurzame luchtvaart. Dit moet een bijdrage leveren aan de smart /green uitstraling van de Amsterdamse Metropool. De belangrijkste ontwikkelingen zijn een tweede terminal en het logistiek centrum ACT en de capaciteitsuitbreiding van de A4 tussen De Hoek en Burgerveen.

Regionale partijen en luchtvaartsector hebben in het Aldersadvies (oktober 2008) richting aangegeven voor de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2020. Hoofdpunt van het advies is dat het hub- of knooppunt gebonden verkeer geconcentreerd zou moeten worden op de locatie Schiphol en het overige verkeer zal moeten worden afgewikkeld op regionale luchtvelden.

In concreto betekent dit dat de locatie Schiphol tot 2020 kan uitgroeien als een luchthaven met maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen. Het niet-knooppunt gebonden verkeer (voornamelijk low cost en charters) zou op de regionale velden Lelystad en Eindhoven afgewikkeld kunnen worden. Een belangrijk bestuurlijk aandachtspunt in deze ontwikkeling is hoe de vluchten te verdelen over de luchthavens Schiphol en die van Lelystad en Eindhoven in lijn met de Europese regelgeving.

Tweede Terminal

Ondanks de huidige crisis in de Luchtvaart wordt op dit moment uitgegaan van een verdubbeling van het Europese luchtverkeer in 2030. De grootste groei zal zich weliswaar voordoen aan de randen van Europa (oost Europa en Turkije) maar ook in west Europa zal het vliegverkeer nog toenemen. De schaarste aan start- en landingscapaciteit zal hier leiden tot uitbreiding en/of herinrichting van bestaande luchthavens.

Ook de implementatie van SESAR (Single European Sky) na 2020 is van belang omdat dit nieuwe mogelijkheden zal creëren op het gebied van de inrichting van het luchtruim en dus op de capaciteit van de luchthaven.

Deze ontwikkeling kan na het aflopen van het Alders-akkoord leiden tot een mogelijke herconfiguratie van het banenstelsel op Schiphol. SESAR heeft hiermee in aanleg ook een grote invloed op de inrichting van de landzijdige omgeving van de luchthaven en haar ontwikkeling. Ook de ruimte die de luchthaven Lelystad op termijn al dan niet zal krijgen om uit te groeien tot een volwassen regionale luchthaven is op dit moment nog onvoldoende duidelijk.

Bovenstaande ontwikkelingen maken de lay out van Schiphol na 2020 dusdanig onzeker dat het openhouden van een reservering voor een mogelijke tweede terminal op de locatie Schiphol gewenst blijft.

ACT (Amsterdam Connecting Trade)

De ambitie van Metropoolregio Amsterdam moet zijn om met ACT het meest duurzame bedrijven terrein van Europa neer te zetten. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit logistieke knooppunt is daarom het uitwerken van een vitale supply chain op basis van het zgn. "cradle to cradle" principe. De direct hieraan verbonden logistieke centra, de haven van Amsterdam, Schiphol en Greenport Aalsmeer zullen zich meer en meer richten op kennisintensieve activiteiten en het vergroten van de toegevoegde waarde uit de logistieke keten.

Duurzaamheid, innovatie, Research & Development zijn hierbij de sleutelbegrippen.

Voor een ongestoord en efficiënt logistiek proces zijn betrouwbare verbindingen en ontsluiting met het achterland essentieel. Dit betekent dat ACT een aansluiting moet krijgen op het nationale spoornet en dat op het gebied van weginfrastructuur voortvarend onderzocht moet worden hoe de capaciteit van de N 201 tot aan de A2 vergroot kan worden.

6.5

Amsterdam Zuidoost

Bijlmermeer en Bijlmerpark

Het komende decennium wordt de vernieuwing van de Bijlmermeer afgerond. Na de verdere renovatie en sloop-/nieuwbouw in de K-, D- en de E-buurt is de ruimtelijke vernieuwing voltooid.

Het Bijlmerpark wordt getransformeerd tot hét stadspark van Zuidoost. Aan de randen van het park zijn het Bijlmertheater, herenhuizen en appartementen verschenen.

Gaasperdam/Holendrecht

Terwijl de vernieuwing van de Bijlmermeer richting afronding gaat komt Gaasperdam/Holendrecht steeds meer in beeld als nieuwe omvangrijke herstructureringsopgave. De wijken zijn gebouwd in de jaren tachtig van de vorige eeuw en zijn na 25 á 30 jaar toe aan een forse opknapbeurt. Daarbij kampen de wijken met de nodige sociaal-maatschappelijke problemen. Binnen twee jaar zal voor dit gebied een uitgebreide verkenning verschijnen. Dat neemt niet weg dat de omgeving van station Holendrecht reeds sterk verbeterd is. De openbare ruimte (en de aansluiting met het AMC in het bijzonder) is aangepast en er worden woningen en voorzieningen rondom het station gebouwd. Ook het wijkwinkelcentrum Holendrecht is vernieuwd. Het AMC is vernieuwd en breidt verder uit. Rondom het AMC is een Medical Business Park in ontwikkeling, dat wil zeggen: kantoren, bedrijven en laboratoria gericht op de medische sector.

Centraal Park Gaasperdam en Gaasperplas

De centrale parkenwig, de doorlopende groenstructuur die centraal vanaf het Bijlmerpark via het centraal Park Gaasperdam (CPG) naar de Gaasperplas en het Gaasperpark door Zuidoost loopt, wordt verbeterd. Net als bij het Bijlmerpark worden aan de oost- en zuidzijde van het Centraal Park Gaasperdam en de noordzijde van de wijk Gein woningen gebouwd welke gericht zijn naar het park. Hiervoor worden een aantal voorzieningen verplaatst en worden de Langbroekdreef en Valburgdreef verlaagd en verlegd waarbij taludruimte vrij komt. De Langbroekdreef en Valburgdreef worden getransformeerd tot 'fraaie parkways', waarbij door de verlaging het contact met de Gaasperplas wordt 'hersteld'. Er komt een heldere doorgaande langzaamverkeerroute door de parkenwig van de

Amsterdamse poort naar de Gaasperplas en het Geingebied. In de parkenzone ten zuiden van de Gaasperplas en in het CPG worden de mogelijkheden voor recreatief gebruik vergroot, zo komt er nabij het metrostation Gaasperplas een extra stadsstrand. De parkenwig -en de Gaasperplas in het bijzonder- wordt een recreatieve groene plek van metropolitane betekenis.

Gaasperdammerwegzone

De Gaasperdammerweg wordt verbreed en tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de Gaasp overkluisd. Hierdoor wordt de milieuhinder van de snelweg sterk verminderd en wordt het stedelijk weefsel tussen Bijlmermeer en Gaasperdam als het ware geheeld. Er komt woningbouw in de zones naast de 'tunnel' en nabij de A9-aansluiting S113 en het metrostation Gaasperplas ontstaat een regionaal voorzieningencentrum. Het circa 75 meter brede en 2,5 km lange tunneldek krijgt een hoogwaardige inrichting met een aantal diverse groene recreatieve functies (sportvoorzieningen en nutstuinen). De noordzuidgerichte wegen en langzaamverkeerroutes lopen over het dek door en zijn fraai ingepast.

Gooisewegzone

De bedoeling is dat de Gooiseweg transformeert van het Amstelstation tot Gaasperdam, gefaseerd van een op talud gelegen stadssnelweg naar een op maaiveld gelegen stedelijke laan met ventwegen, 'voordeuren aan de straat' en een tramlijn in de middenberm. Tramlijn 12 wordt vanaf het Amstelstation via station Diemen-Zuid doorgetrokken naar station Bijlmer Arena. Hiermee krijgt Zuidoost voor de auto, fietser en met de tram een nieuwe zeer herkenbare verbinding met de 'stad binnen de Ring'. In de vrijkomende taludzones worden woningen gebouwd, aansluitend op de directe omgeving. Onderzocht zal moeten worden hoe de Gooiseweg haar huidige corridorfunctie en functie als onderdeel van het kwaliteitsnet Goederenvervoer kan blijven vervullen. De Gooiseweg heeft ook nog een functie voor de waterveiligheid. De weg speelt een rol bij de compartimentering en als vluchtweg in geval van overstroming. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze de veiligheid op een zelfde niveau kan blijven.

Amstel III

Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog) stedelijk woonwerkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren – nabij de stations Bijlmer-Arena, Bullewijk en Holendrecht- wordt fors geïntensiveerd en worden de functies wonen, horeca en voorzieningen (leisure, onderwijs, health/sport, religie, maatschappelijk) toegevoegd. Er ligt een ambitie om ten minste 5.000 woningen in dit oostelijk deel van Amstel III toe te voegen. Aanvankelijk (2010 -2020) zal dit om stedelijke nichewoonvormen, zoals appartementen voor expats, zeer luxe woningen, collectief

particulier opdrachtgeverschap, atelierwoningen en studenten-/starterswoningen en nieuwe woon-werk-concepten, gaan. Geleidelijk (ná 2020 à 2025) gaat dit over in meer grootschalige en mogelijk traditionele woonmilieus. Ook het westelijk deel intensificeert, maar minder intensief dan het oostelijk deel, met eventueel meer ruimte voor hybride formules, horeca en diverse voorzieningen. Dit 'new urban district' tussen Arena en AMC biedt veel ruimte voor nieuwe en bijzondere woon- en werkvormen en voorzieningen.

6.6

Hoogbouw op de Zuidflank

De Zuidflank van Amsterdam is een zone met grote dynamiek en ontwikkeldruk, veroorzaakt door de spilpositie in het netwerk van de metropolitane verbindingen. Een aantal belangrijke knooppunten is zowel door hoogbouw als door enkele zeer grote gebouwen (kanjers) zeer herkenbaar: Schiphol, Zuidas, station Amstel, station Bijlmer. Bouwhoogten rond of ruim boven 100 meter is bij elk van deze knooppunten aan de orde. De Zuidas neemt een

bijzondere positie in door de omvang van hoogbouw, waardoor zich een heuse skyline aan het ontwikkelen is.

Wat rond de A10 geldt, geldt in versterkte mate voor de Zuidflank langs A4, A10 en A2: de hoge druk kan zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, en bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. De hoge 'kanjer-dichtheid' in deze zone versterkt dit beeld, maar laat niet veel nieuwe zeer grote gebouwen toe.

6.7

Ondergrond en de Zuidflank

De intensivering van het bovengronds ruimtegebruik in de Zuidflank vinden we in deze as ook ondergronds terug. Zowel bovengronds als ondergronds lopen hier belangrijke verbindingen voor Amsterdam met de regio. De as vormt een backbone van ondergrondse infrastructuur, zoals hoofdtracés van stadsverwarming en koude. Verder ligt er een zeer grote hoeveelheid gebiedsgebonden kabels en leidingen om de grote dichtheid aan bebouwing te voorzien

van aansluitingen.

In de ondergrond vinden we in de Zuidflank vooral kansen voor ontwikkeling. Beschermen is minder een thema dan bij de uitrol van het centrum. De Zuidflank biedt potentie voor het ondergronds brengen van (openbaar vervoer) infrastructuur om de verdichtingopgave voor Amsterdam gestalte te kunnen geven. Verder biedt de flank potentie voor energievoorziening door de aanwezigheid van plassen als de

6.8

De best bereikbare locatie van Nederland

Nieuwe Meer en Ouderkerkerplas.

De Zuidflank, met haar specifieke karakter als economische ontwikkelingsas, is meer dan alle andere deelgebieden afhankelijk van topbereikbaarheid met alle modaliteiten. Voor verdere ontwikkeling van dit gebied is de kwaliteit van de bereikbaarheid cruciaal. Omdat deze corridor in het kader van eerdere Noordvleugelafspraken met het Rijk over de verstedelijking als centrale ontwikkelingsas voor de metropoolregio is aangewezen, zijn er voor dit gebied meerdere verkenningen en planprocessen gaande. Hierbij zijn alle schaalniveaus aan de orde. Op nationaal schaalniveau spelen verbreding van de A2, het project A6/A1/A9/A10, de omlegging van de A9 en de planstudie A4. Bij het spoor netwerk is de planstudie OV-SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad) het belangrijkste project en de Noord/Zuidlijn is het belangrijkste regionale project. Beiden komen samen in het Zuidasproject. Tenslotte zijn er meerdere lokale en regionale OV-projecten, die vanwege de ontwikkeling van station Zuid tot topknoop van Amsterdam veelal ook een relatie met de Zuidas hebben.

Alle genoemde lopende projecten vormen antwoorden op eerdere ruimtelijke ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan in de metropoolregio. Tegelijk bieden ze ook weer nieuwe ontwikkelkansen. Centraal knooppunt is de Zuidas, die de schakel vormt tussen de noord/zuid relatie tussen Binnenstad/Noord en Buitenveldert/Amstelveen, en de oost-westrelatie tussen het woon- en werkgebieden rondom Schiphol en langs de corridors naar Utrecht en Almere/'t Gooi.

Vanuit dit centrale knooppunt doen zich ontwikkelingskansen voor in alle richtingen mits de capaciteit van OV-lijnen en het wegennet dat toestaan. Richting het zuiden zal de Amstelveenlijn dan moeten worden opgewaardeerd tot metrokwaliteit in de vorm van een doorgetrokken Noord/Zuidlijn. Richting het westen hangt het van de ontwikkeling van een eventuele tweede luchthaventerminal en ontwikkeling van het gebied Nieuwe Meer/Riekerpolder af of er een tweede railverbinding met tussenliggende haltes kan worden gerealiseerd (keuze in het kader van OV-SAAL). Richting Zuidoost is de OV-corridor al op voldoende niveau om verdere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Daarbij zal dan wel de toenemende druk op het onderliggende wegennet moeten worden meegenomen.

Hoogbouw op de Zuidflank



De Gooiseweg blijft een onmisbare verkeersader in dit gebied. Richting 't Gooi Almere zal de keuze voor een eventuele IJmeerverbinding in het kader OV-SAAL bepalen waar en in hoeverre er nog ontwikkelingskansen zijn rond haltes en stations.

Gezien de afhankelijkheid tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur is er voor de lange termijn nu nog niet zozeer sprake van een principiële keuze tussen de ene of de andere ontwikkelrichting. Wel is er een noodzaak tot fasering, waarbij eerst de gebieden ontwikkeld worden die nu al goed en multimodaal ontsloten zijn. Pas wanneer er meer zekerheid is over de realisatie van toevoegingen aan de netwerken komen andere windrichtingen aan de orde.

Dat neemt niet weg dat ook op het lokale niveau, onafhankelijk van de verdere ontwikkelingskeuzes die hierboven genoemd worden, opgaven zijn op het gebied van de bereikbaarheid. Met de te verwachten enorme groei van het aantal in- en uitstappers op station Zuid zijn goede fietsverbindingen en de tram- en busontsluiting van de Zuidasknoop voorwaardelijk voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Bij de fiets zijn vooral de kwaliteit (doorstroming, comfort, sociale veiligheid) en capaciteit van de noord-zuid- en oost-westverbindingen en de beschikbaarheid van voldoende stallingplaatsen op korte afstand van de perrons belangrijk. Het gaat alleen hier al om vele duizenden plaatsen.

Bij het onderliggend OV gaat het erom de Zuidas een meerzijdige tramontsluiting te geven, wat mogelijk is met verlenging van de lijnen 4 en/of 16/24 naar station Zuid en lijn 5 Buitenveldert in. Daarnaast moet er een hoogwaardiger OV-terminal komen waar ook lokale regionale buslijnen een goede aansluiting krijgen op het trein- en metronet. Met de te verwachten groei van de parkeercapaciteit en –druk op en rond de Zuidas zullen ook de aan- en afvoerroutes voor het wegverkeer verbeterd moeten worden. Dit behoort tot de integrale ontwerpopgave voor het Zuidasgebied.

Ook buiten de Zuidas zal in deze flank geïnvesteerd moeten worden in de fiets- en OV-verbindingen naar de werkgebieden. Waar deze buiten de directe invloedssfeer van stations en metrohaltes liggen, zoals rond de luchthaven en in de Riekerpolder, zal dit met HOV-busverbindingen moeten gebeuren. Projecten hiervoor, zoals de Westtangent, zijn al opgenomen in het investeringsprogramma van de Stadsregio.

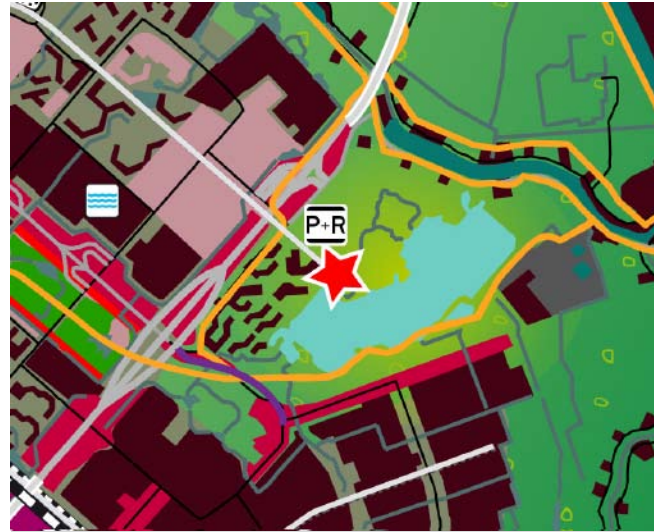
De werkgebieden met een meer logistieke functie zijn gebaat bij een optimale wegbereikbaarheid. Een van de aandachtspunten vormt het vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel over de weg als per spoor. Met de intensivering van stedelijke gebieden langs het spoor en dichtbij drukke wegverbindingen zullen de mogelijke nadelige gevolgen in de vorm van groepsrisico's vermeden moeten worden.



Metropolitane plek: Arena en omstreken/ Duivendrechtse veld*

Het voormalige Centrumgebied Zuidoost en winkelcentrum de Amsterdamse poort, ArenAPoort, ontwikkelt zich verder tot het winkelcentrum van dit deel van de stad en regio én het tweede uitgangscentrum van de regio naast de binnenstad. Het muziekpaleis de Ziggodome en GETZ met nieuw casino en winkels én divers extra woon- en kantoorprogramma zijn gerealiseerd. De ArenAPoort manifesteert zich bovendien steeds meer als het grootste hoogbouwcluster van de metropoolregio. Het verbeteren van de relatie tussen Zuidoost en de stad kan ook via het Duivendrechtse Veld. Het gebied ligt op grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel en grenst aan het tweede uitgaansgebied van de stad wat met de komst van de Endemolstudio's inmiddels naar het noorden is uitgebreid.. In de komende jaren zal op de 190 hectare grond een volledige woon-werkwijk ontstaan. Naast het versterken van de noord-zuidorientatie zal juist ook de relatie met de Amstelscheg gezocht worden. Niet om te bebouwen maar om als uiterst aantrekkelijk groengebied, parklandschap verder vorm en inhoud te geven. De gemeente Ouder-Amstel gaat op dit moment in haar structuurvisie uit van enkele duizenden woningen.

**Uitwerking is voorbeeld ter inspiratie – géén plan!*



Metropolitane plek: Gaasperplas*

De Gaasperplas en het Gaasperpark vertegenwoordigen een grote waarde als recreatiegebied voor de buurt. In potentie heeft dit gebied ook een belangrijke functie voor een groter deel van de stad en de regio. Tegelijkertijd zijn er in de randen van het park plekken waar ruimte gevonden kan worden voor woningbouw als onderdeel in de zoektocht naar ruimte voor nieuwe woningen. Aan de noordkant biedt het eindpunt van de Gaasperplaslijn de mogelijkheid voor de versterking van de recreatieve functie. Hier kan gedacht worden aan ruimte voor evenementen.

Verder zijn er twee scenario's denkbaar voor de zuidrand van de plas.

In het eerste scenario blijft de zuidrand groen en recreatief zonder bebouwing.

In het tweede scenario (zie afbeelding) wordt aan de zuidrand van het park woningbouw toegevoegd. De groen recreatieve functie zal hoe dan ook aan deze kant van het park dominant blijven.

Naast deze scenario's kan nog verder worden nagedacht over een grotere functie voor water in dit deel van de stad.

**Uitwerking is voorbeeld ter inspiratie – géén plan!*

Deel 1c: Visie en beleid

In delen 1a en 1b van deze structuurvisie zijn de grote ruimtelijke ontwikkelingen tot 2040 in beeld gebracht. In dit deel worden deze nader toegelicht. Dit gebeurt in hoofdzaak aan de hand van het beleid van de verschillende beleidssectoren. Het zijn juist deze sectoren die de ontwikkeling van Amsterdam in belangrijke mate gestalte geven. Een uitgelezen samenhang tussen visie en beleid is daarom onontbeerlijk. Zo komt in dit deel het economische beleid aan de orde plus de ruimtelijke implicaties die hieruit voortkomen. De woningbouwopgave wordt toegelicht maar ook de wateropgave voor de stad. Sociaal-ruimtelijke kwesties en voorzieningen in de stad komen aan de orde maar ook het verkeer- en vervoerbeleid.

De kwaliteit van het leefmilieu in de stad is alles bepalend voor een succesvolle duurzame economische ontwikkeling van Amsterdam. Het wonen, werken en recreëren raakt steeds meer met elkaar verweven. Op hetzelfde grondgebied neemt het aantal activiteiten toe. Daarom is het noodzaak om het grondgebruik in de stad te optimaliseren, onder meer via verdichting. Verdichting dient meerdere doelen, in onderlinge samenhang, elkaar versterkend. Het streven is daarnaast om de juiste functie op de juiste plaats te krijgen. Het meest uitgesproken in dit kader is de ambitie om 70.000 woningen toe te voegen aan de Amsterdamse voorraad, binnen bestaand stedelijk gebied. Maar ook de herstructurering van binnenstedelijke bedrijfsterreinen past bij deze opgave, of het omvormen van de sportinfrastructuur in de stad: méér intensief gebruikte stedelijke sportterreinen-model-Laan-van-Spartaan, in plaats van uitgestrekte sportparken. Ook moet er voldoende waterbergend vermogen worden ingepast en zijn innovatieve oplossingen nodig voor drink- en afvalwater. Verdichting legitimeert eens te meer de kwaliteitsslag voor de openbare ruimte.

De grote dichtheid van activiteiten brengt ook risico's met zich mee. Risico's zijn nooit helemaal uit te sluiten, maar vaak is het wel mogelijk om maatregelen te nemen om de risico's en de effecten van incidenten te beperken. Bij het verder ontwikkelen van de stad zal steeds gekeken worden hoe de risico's zoveel mogelijk kunnen worden beperkt.

Het leidt geen twijfel dat verdichting een complexe opgave is. Inschikken wekt haast per definitie grote maatschappelijke weerstanden op. Bij de verdichtingsopgave moet worden ingespeeld op een toename van de kans op gecompliceerde incidenten. De uiteindelijke voordelen, bijvoorbeeld voor het voorzieningenniveau, laten zich lastig uitleggen. Hoewel het op termijn rendement oplevert, vergt intensivering grote investeringen. Deze kunnen niet alleen door de stad zelf worden opgebracht.

Hoofdstuk 7

Wonen en werken in Amsterdam

7.1

Wonen in Amsterdam

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam.

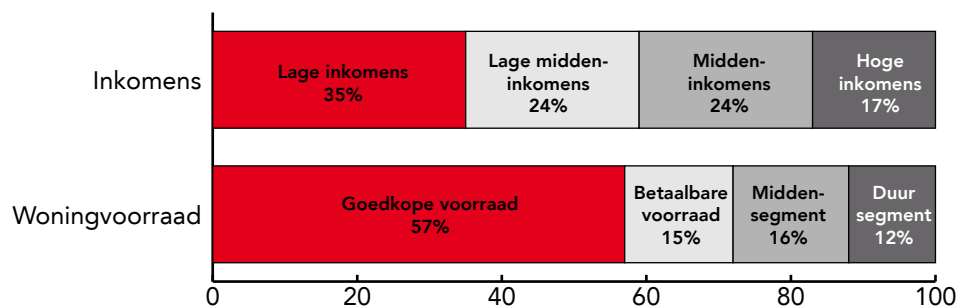
Toesnijden op veranderde vraag

De Amsterdamse bevolking groeit de laatste kwart eeuw vrijwel elk jaar. De nieuwe woningen voor deze Amsterdammers worden sinds midden jaren tachtig niet meer vooral gebouwd in de gemeenten rondom de stad. Amsterdam vervult sindsdien zelf ook een aanzienlijk deel van deze regionale bouwopgave. Daarnaast wordt er in Amsterdam al sinds de jaren negentig een krachtige kwaliteitsimpuls gegeven aan wijken die te eenzijdig waren samengesteld en met name uit goedkope huurwoningen bestonden. Die stedelijke vernieuwing is in de Bijlmermeer vrijwel afgerond, in Nieuw-West in volle gang en in Noord in het beginstadium.

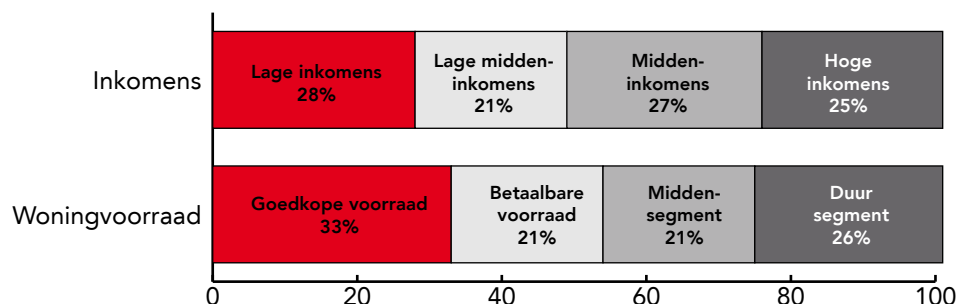
Dienst Wonen voert sinds 1995 tweejaarlijks een grote survey uit onder tachtigduizend Amsterdamse huishoudens, waarvan de respons circa achttien-duizend is. Op basis van dit onderzoek wordt inzicht verkregen in de segmentale structuur van de woningvoorraad en de inkomensdifferentiatie en de veranderingen hierin. Al jaren slinkt de laagsteinkomensgroep en groeit de hoogste. Dit is het gevolg van de sterke economie van de Amsterdamse regio sinds enkele decennia. Ondanks de suburbane groei manifesteert Amsterdam zich onverminderd als het centrum van die regio. De druk op de Amsterdamse

woningmarkt is dan ook hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen, maar is er met name in het midden en hoge marktsegment. De nieuwbouw – evenals vervangingsnieuwbouw voor gesloopte woningen – heeft dan ook een sterk accent op de koopsector en daarnaast worden jaarlijks duizenden corporatiewoningen verkocht; de meeste aan de huurders die er wonen. Het bouw- en verkoopbeleid wordt afgestemd met de Amsterdamse woningcorporaties. De koopsector is door dit beleid in de periode van 1995 tot 2009 gegroeid van elf procent naar dertig procent (voorlopig cijfer voor 2009) en de segmentale verdeling zal in de komende jaren tot 2030 verder verschuiven naar minder sociale huur en een grotere marktsector voor duurdere huur- en koopwoningen. De ondergrenzen voor het aantal betaalbare huurwoningen voor mensen met een laag inkomen, worden zowel in de stad als geheel als per stadsdeel bewaakt.

Inkomengroepen en woningmarktsegmenten, huidige situatie



Inkomengroepen en woningmarktsegmenten, 2020



Toegankelijkheid voor stedelijk georiënteerde vraagcategorieën

Amsterdam gaat verder met het beleid van groei en toenemende differentiatie, maar de stad heeft daar tegenwoordig meer redenen voor dan een aantal jaren geleden. Het argument om tegenwicht te bieden aan suburbanisatie en om het stedelijk draagvlak voor grootstedelijke voorzieningen te versterken blijft een belangrijke voor dit beleid. Nieuwe argumenten hebben te maken met het feit dat Amsterdam een sterke nationale rol vervult op cultureel en economisch gebied en internationaal gezien een belangrijke poortfunctie voor Nederland vervult. De druk op de woningvoorraad is hierdoor groot en de vragersgroepen zijn zeer gevarieerd. Dat het in het woonbeleid niet alleen om getalsmatige verandering gaat, blijkt uit de woonvisie met de veelzeggende titel Wonen in de Metropool. Centraal in het beleid staat het inspelen op de rol van Amsterdam als wereldstad. De stad is al een smeltkroes van 175 verschillende nationaliteiten; dat zijn er meer dan in welke stad ter wereld. Steeds meer mensen willen deel uitmaken van de levendigheid, de creativiteit en ondernemerszin van Amsterdam. Ook gezinnen, die voorheen wegtrokken naar de regio op zoek naar ruimere huisvesting, willen in toenemende mate in de stad blijven wonen. De stad is weer meer en meer in trek geraakt bij de middeninkomens.

In Amsterdam vestigen zich op dit moment een aanzienlijke groep hoog opgeleide creatieven en

kenniswerkers. Zij voelen zich sterk aangetrokken tot het cultureel sterke centrummilieu van Amsterdam en zoeken daar hun woning. Voor een deel betreft het een groep die is aangewezen op de hogere segmenten van de woningmarkt, maar er is ook een aanzienlijke groep afgestudeerde starters op de creatieve arbeidsmarkt, die uit andere universiteitssteden in Nederland komen, zoals Groningen, Utrecht en Nijmegen, maar ook uit het buitenland. Zij zijn afhankelijk van betaalbare woon- en werkruimte in de stad. Het bouw- en transformatieprogramma moet oplossingen bieden voor woonwensen van gevarieerde groepen, maar in ieder geval moet het toegesneden zijn op de wensen van deze stedelijk georiënteerde kenniswerkers en creatieve beroepsbeoefenaars. Een toegankelijke en gevarieerde woningmarkt is ook van belang voor Amsterdams internationale connectie. De economie van de metropoolregio is voor een groot deel afhankelijk van de mogelijkheden die er talent op de arbeidsmarkt heeft om in de (hoog)stedelijke omgeving van de stad Amsterdam te kunnen wonen. Bovendien is een voldoende ruime arbeidsmarkt, en dus ook woningmarkt, voor internationale bedrijven belangrijke vestigingsvoorwaarde.

Studentenhuisvesting en Shortstay

Amsterdam heeft een lange historie als studentenstad, en blijft als zodanig onverminderd populair. Bij voortdurend is er een nijpend tekort aan woonruimte voor studenten. De gemeente doet

verwoede pogingen om samen met corporaties en andere marktpartijen het aanbod te verruimen. De tijdelijke oplossing in de vorm van containerdorpen op strategische plekken in de stad biedt enig soelaas, maar geen structurele oplossing.

In een internationaal georiënteerde stad moet de mogelijkheid bestaan om een woning te huren en verhuren voor periodes van een week tot zes maanden. In Amsterdam is hiervoor een short stay-regeling. Huur en verhuur van periodes korter dan één week is alleen toegestaan in hotels. Boven de zes maanden is er sprake van 'gewoon' wonen. Dankzij deze regeling kunnen bijvoorbeeld buitenlandse werknemers van internationale bedrijven die hier korte tijd verblijven een volwaardige woonruimte huren en hoeven zij niet afhankelijk te zijn van een hotel. De ervaring leert dat zo'n eigen huis sterk bijdraagt aan het 'thuisgevoel' in Amsterdam en dus ook aan de waardering die een dergelijke tijdelijke Amsterdammer voor de stad heeft, wat vervolgens weer bijdraagt aan de hoge positie van Amsterdam in de top van Europese steden.

70.000 woningen

De groei van de woningvoorraad leidt tot een toename van de bevolking. Sinds het naoorlogse dieptepunt (1985: 675.570) is de bevolkingsomvang enorm gegroeid (1 juli 2009: 762.171). Met de partners binnen de metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met vijftigduizend woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030.

Amsterdam overweegt of de voorraad met nog eens twintigduizend woningen kan worden uitgebreid. De totale opgave, zeventigduizend woningen, zou dan in de periode 2010-2040 moeten worden gerealiseerd. Met de ambitie om de woningvoorraad met zeventigduizend huizen te vergroten in de dertig jaar tot 2040 – rekening houdend met een verdere verkleining van het gemiddelde huishouden – zal Amsterdam in 2040 tussen de 850 duizend en negenhonderdduizend inwoners tellen. Om zeventigduizend woningen toe te voegen moet gezocht worden naar bouwplaatsen met een capaciteit van 120 duizend woningen. Er moet immers rekening worden gehouden met een aanzienlijk sloopprogramma in de stedelijke vernieuwingsgebieden en nog enkele tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In potentie lijkt voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar om tot 2040 3.500 woningen per jaar te blijven toevoegen – met op termijn een nadruk op nieuwe ontwikkelingen langs de IJoevers en nabij de openbaar vervoerassen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht. Amsterdam kan in beginsel een langjarige woningproductie waarmaken, groten-deels in gemengde stedelijke milieus, mits tijdig financiering voor de projecten wordt gevonden en de marktpartijen deze productie ook weten te realiseren. De noodzakelijke verdichting van delen van de stad zal gepaard moeten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De kwantitatieve vraag naar woningen blijft in Amsterdam onverminderd hoog, maar de kwalitatieve vraag verandert in de loop der tijd. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven. Er blijft weliswaar vraag naar woningen in het topsegment, maar deze woningen leiden uiteindelijk niet tot de meeste doorstroming in de stad: dat zijn de woningen in het middensegment. Voldoende doorstroming zorgt er weer voor dat er goedkope woningen beschikbaar komen voor de starters, die zo van belang zijn voor de economie van de metropoolregio. Maar, de belangrijkste factor voor doorstroming is een blijvend hoge woningbouwproductie.

De juiste woningen op de juiste plek

Er moeten niet alleen meer woningen bij, de stad moet er ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Een steeds groter deel van Amsterdam leent zich voor het ontwikkelen van stedelijke leefmilieus, met een grote bebouwingsintensiteit, appartementen en menging van functies. Voor het suburbane wonen leent de regio zich veel beter, alsmede de uiterste periferie van de kernstad. In Wonen in de Metropool wordt hier op ingespeeld via een koerswijziging van generiek, stadsbreed beleid naar gebiedsgericht beleid: niet iedere buurt hoeft een afspiegeling te zijn van de Amsterdamse samenleving, niet overal hoeft de gemengdheid hetzelfde te zijn, niet iedere buurt hoeft dezelfde voorzieningen te

hebben. De Amsterdamse woningmarkt wordt ook steeds meer in zijn metropolitane context bekeken. De stad met haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm. Voor iemand die een woning zoekt in Amsterdam Zuidoost is Almere een goed alternatief. Voor bewoners van Nieuw-West is Zaanstad ook een optie. Amsterdam gaat ook steeds meer complete stedelijke leefmilieus ontwikkelen waarin het wonen, werken en stedelijk recreëren naadloos in elkaar overgaan. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen wordt hier (deels) naar getransformeerd, zoals Buiksloterham en OverAmstel. Maar ook het terugbrengen van bedrijvigheid in de woonwijken behoort tot de mogelijkheden.

7.2

Voorzieningen in Amsterdam

Bij zeventigduizend nieuwe woningen horen ook de bijpassende voorzieningen. Het Amsterdams voorzieningenmodel laat voor zeventigduizend nieuwe woningen een behoefte van 330 duizend vierkante meter vloeroppervlak aan maatschappelijke voorzieningen zien. Onderwijs, zorg, welzijn, kunst en cultuur, jeugd- en sportvoorzieningen horen integraal onderdeel te zijn van het stedelijk weefsel om interactie, meedoen en emancipatie te bevorderen. Voorzieningen bieden kansen om vooruit te komen en bieden een vangnet voor mensen die buiten de boot dreigen te vallen.

Een sociaal duurzaam Amsterdam in 2040, is Amsterdam op zijn best: een gevarieerde, tolerante en cultureel innovatieve stad. Een metropool van en voor Amsterdammers in de meest brede zin van het woord: van dagbezoekers tot expats, van jonge gymnasiasten tot de Turkse bakker op de hoek die zijn hele leven in Amsterdam woont. De metropool Amsterdam is goed voor zijn inwoners en gasten. Zij voelen zich thuis in de stad en komen vooruit. De Amsterdammers voelen zich ondersteund in hun eigen identiteit. De sociale netwerken zijn gevarieerd, overlappen elkaar en de inwoners staan open voor verandering. De publieke voorzieningen, ruimten en buurten in de stad weerspiegelen en faciliteren dat. Ze zijn zowel verschillend – met elk een eigen identiteit – als ook toegankelijk en gastvrij. De stad kent geen afgesloten enclaves, maar is een samenspel van verschillende, elkaar overlappende domeinen. Amsterdam als emancipatiemachine.

Metropoolregio Amsterdam is gebaat bij een sterke sociaalruimtelijke infrastructuur van voorzieningen en openbare ruimte. De koppeling van voorzieningenplanning aan de bestaande sociaalruimtelijke infrastructuur versterkt die structuur en zorgt voor het optimaal functioneren van zowel de voorziening als plek en uiteindelijk ook de metropool. Doel is om betekenisvolle en kwalitatief hoogwaardig ingerichte plekken ruimtelijk en programmatisch zo te ontwikkelen dat ze de samenhang van de verschillende netwerken versterken. Een mogelijkheid is om dit programma ook te verwezenlijken op enkele van de metropolitane plekken (zie de kaders in de hoofdstukken 3 tot en met 6). Het stimuleren van ontmoeting en betrokkenheid, nu en in de toekomst, is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Vijf condities zijn belangrijk:

- Identiteit en identificatie
- Eigenaarschap
- Flexibiliteit
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid
- Diversiteit/functiemenging

Identiteit en identificatie

Voorzieningen en openbare ruimte hebben van oudsher een oriëntatiefunctie. De identiteit van de gebouwen, hun architectuur, hun plek in de stedenbouwkundige structuur en hun relatie met de openbare ruimte geven mede vorm aan de stad. Steeds duiken er identificatiepunten op die herkenning van plaats en richting geven. De mental map van veel stadsbewoners is samengesteld uit voorzieningen, pleinen en parken.

Scholen zijn echte identiteitsdragers en dienen als zodanig in een stedenbouwkundige structuur herkenbaar te zijn. De koppeling met voldoende openbare ruimte en speelplekken zorgt daarbij voor flexibiliteit en toekomstbestendigheid. Jongeren en kinderen zorgen voor levendigheid en zijn onmiskenbaar onderdeel van het stedelijk leven. De kinderen van nu zijn de volwassenen van 2040. Zij zorgen voor nieuwe impulsen en vormen het toekomstige menselijk kapitaal van de stad.

Ook sport verbindt. Sport draagt bij aan ontmoetingen en contacten tussen verschillende bevolkingsgroepen en leefstijlen. Sport stimuleert integratie en sociale cohesie niet alleen in de wijk, maar in de hele metropoolregio. Binnen sport zien we steeds meer individuele en ongeorganiseerde vormen. Sportvoorzieningen hebben een functie als identiteitsdragers in de wijk. Dus sportvoorzieningen horen thuis op plaatsen in de wijk waar de maatschappelijke betekenis optimaal is en er vanzelfsprekende verbindingen kunnen worden gelegd met bijvoorbeeld onderwijs en opvang.

Kunst en cultuur bieden als identiteitsdragers nieuwe kansen bij ontwikkelingsgebieden. Zo gaat het toekomstige het Filmmuseum een nieuw gezicht geven aan Noord en kunst en cultuur op IJburg kan ervoor zorgen dat IJburg ook bij de Amsterdammers die in de andere stadsdelen wonen op de mental map komt.

Op deze manier identificeren gebruikers van de metropoolregio zich met 'hun' stad, buurt, wijk, werk of ontmoetingsplek. Een positieve identificatie met de eigen wijk zorgt bovendien voor eigenaarschap, ofwel een positieve betrokkenheid bij de eigen leefomgeving.

Eigenaarschap

Een verantwoordelijkheidsgevoel voor de buurt, de straat, de voorziening in de wijk of zelfs stad duidt op een positieve relatie tussen de mens en zijn leefomgeving. Vanuit betrokkenheid met de plek en de activiteiten op en rond de plek wordt eigenaarschap gevormd. Eigenaarschap kan interactie initiëren en vormgeven, want alleen vanuit eigenaarschap kan worden uitgenodigd en naar buiten worden getreden. Zonder eigenaarschap dus ook geen gastheerschap en gastvrijheid. De beste garantie voor die positieve relatie met de omgeving bestaat uit de mogelijkheid die leefomgeving mede vorm te geven. Betrokkenheid bij de inrichting en het gebruik van voorzieningen kan deze relatie versterken. En waar buurten of wijken al identiteit hebben, bijvoorbeeld door relatief grote etnische, maar nog steeds Amsterdamse groepen, moet dit een voedingsbodem zijn voor het creëren van nieuw eigenaarschap en initiatieven.

Flexibiliteit

De ontwikkeling van een metropoolregio is een lange termijnproject zonder duidelijk eindbeeld. Ook de rol die verschillende sociale functies hierin vervullen wordt onduidelijker naarmate de planhorizon verder weg ligt. Hierbij past geen rigide planvorming met een korte termijnhorizon. De planning van sociale voorzieningen moet flexibel zijn. Flexibiliteit van de gebouwde omgeving zorgt ervoor dat de fysieke en sociale voorzieningen een aanvulling zijn op de ontwikkelingen in de samenleving. Duurzaam betekent ook aanpasbaar.

Het ouderenbeleid in de zorgsector richt zich er bijvoorbeeld al meer op ouderen zo lang als mogelijk zelfstandig te laten wonen, wat een wens van veel oudere Amsterdammers. Dat betekent meer aanpasbare woningen en een slimme combinatie van voorzieningen op het gebied van welzijn en zorg in zogenaamde woonservicezones.

Er zijn drie soorten van flexibiliteit waarmee rekening moet worden gehouden: flexibele openbare ruimte (die interactie bevordert), flexibele stedenbouwkundige omgeving (waardoor er plek is voor nieuwe ontwikkelingen) en flexibele gebouwen (gebouwen waar veranderende behoeftes kunnen worden opvangen). Het benutten van tijdelijkheid –transformatie, leegstand, latere besluitvorming – en het oningevuld laten van ruimtes en functies in nieuwe ontwikkelingsgebieden biedt kansen aan onder meer culturele functies.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Publieke voorzieningen, openbare ruimten en ander plekken waar interactie kan plaatsvinden, moeten goed bereikbaar zijn voor een diverse groep gebruikers. Hierbij speelt zowel fysieke als sociale bereikbaarheid een rol. Als het gaat om fysieke bereikbaarheid dan moeten functies die op cruciale plaatsen in het stedelijk netwerk bevinden zich als het ware 'openkeren' naar de openbare ruimte. Deze functies hebben een duidelijke identiteit en nodigen uit tot interactie. Dit wordt bevorderd door het situeren van voorzieningen langs doorgaande wegen, in markante gebouwen, op hoeken en aan pleinen. Open gevels dragen bij aan de levendigheid op straat. Toegankelijkheid kan worden beperkt door cognitieve barrières die een voorziening opwerpt. Alleen voorzieningen die toegankelijk zijn voor een divers publiek zullen er ook in slagen verschillende bevolkingsgroepen en belevingswerelden aan elkaar te koppelen.

Diversiteit/functiemenging

Voor het verbinden van functies en identiteiten is de nabijheid van sociale voorzieningen van belang. Dit maakt het makkelijker om met elkaar samen te werken en van elkaar te profiteren. De keuze voor diversiteit en functiemenging is niet altijd een gemakkelijke. Grootschalige functies als ziekenhuizen en sportvelden worden in de praktijk vaak naar de randen van de stad verdreven. Hier is de druk op de ruimte minder groot. Door deze functies juist wel binnen de ring te plaatsen ontstaan er kansen voor medegebruik en voor interactie. Sportfaciliteiten kunnen ook ingezet worden voor onderwijs, clubgebouwen voor buurtactiviteiten, sportverzamelgebouwen voor naschoolse opvang. Kennisuitwisseling, ontmoeting en ontplooiing, sport, verschillende belangrijke sociale beleidsdoelstellingen kunnen zo worden gerealiseerd. Tegelijkertijd kunnen dit soort functies ook goede identiteitsdragers zijn in een gebied of een buurt. Clustering van functies op het gebied van zorg, welzijn en gezondheid maakt het leven van de gebruikers van die voorzieningen, zoals voor ouderen, makkelijker. Gezien de ontwikkeling dat zoveel mogelijk mensen zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen, moeten zorg- en welzijnsvoorzieningen worden verweven met andere voorzieningen, waardoor ouderen en gehandicapten zich onder andere mensen begeven en zo deel nemen aan het stedelijk leven.

Internationale scholen

Voor het vestigingsklimaat van internationale bedrijven is het van groot belang dat er binnen de metropoolregio ruimte wordt gereserveerd voor internationaal onderwijs. Dit moet worden gereserveerd in die gebieden waar een hoge concentratie van expats wonen en werken, zoals de binnenstad, Oud-Zuid of Zuideramstel binnen Amsterdam en Amstelveen, de Haarlemmermeer en Almere. Twee van drie grootste internationale scholen binnen Metropoolregio Amsterdam, de British School en de Amsterdam International Community School (AICS), zijn op korte termijn op zoek naar nieuwe bouwlocaties in de buurt van de Zuidas. Met de voortgaande globalisering zal de vraag naar internationaal onderwijs tot aan 2040 fors toenemen. Naast de traditioneel Engelstalige scholen, zal er in de toekomst ook de behoefte kunnen ontstaan aan anderstalige scholen, zoals Chinees-, of Duits-talig onderwijs; een Franstalige basisschool is al in Amsterdam. Er dient rekening te worden gehouden met de behoefte aan nog zeker twee tot drie extra internationale scholen binnen Amsterdam, waarvoor dus betaalbare ruimte moet worden gereserveerd. Aan de oostzijde van Amsterdam zijn er internationale scholen in Hilversum en Almere, maar ontbreken ze aan de westzijde. Er zal aan de westzijde van de Metropool ruimte moeten worden gereserveerd voor een of twee internationale scholen. Haarlemmermeer, met zijn hoge concentratie internationale bedrijven en expats, is de meest voor de hand liggende locatie.

7.3

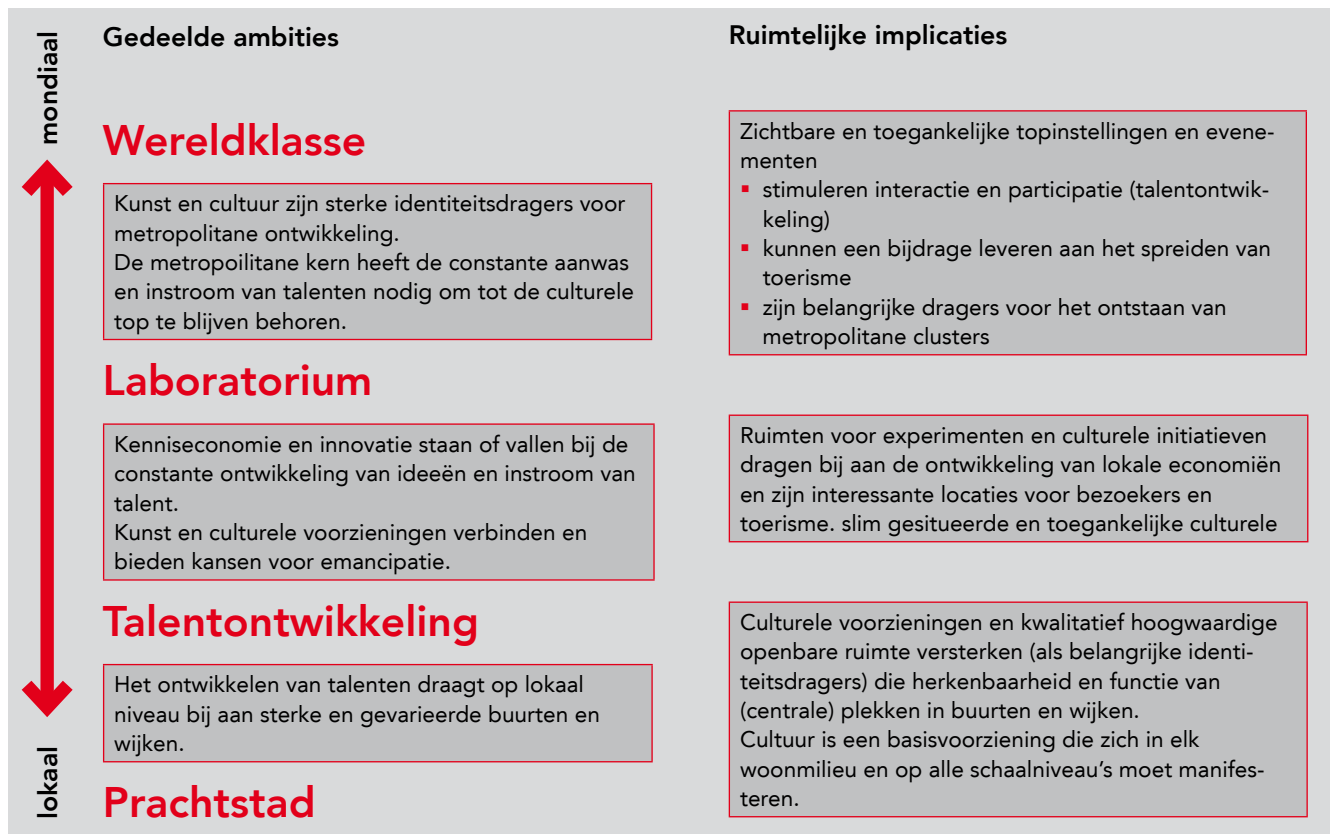
Kunst en cultuur

Culturele voorzieningen zijn belangrijke identiteitsdragers voor de metropool als geheel en voor plekken binnen de metropool in het bijzonder. De topvoorzieningen in het centrum spreken mondiaal tot de verbeelding. Na renovatie, verbouwing en uitbreiding van een aantal musea kent Amsterdam een uniek cluster van culturele wereldklasse met onder andere het Muziekgebouw/Bimhuis, Hermitage aan de Amstel, Rijksmuseum, Stedelijk Museum, Van Goghmuseum, Concertgebouw en Filmmuseum. Maar ook op buurt- en wijkniveau dragen herkenbare culturele voorzieningen bij aan een positief imago.

Cultuur en haar voorzieningen

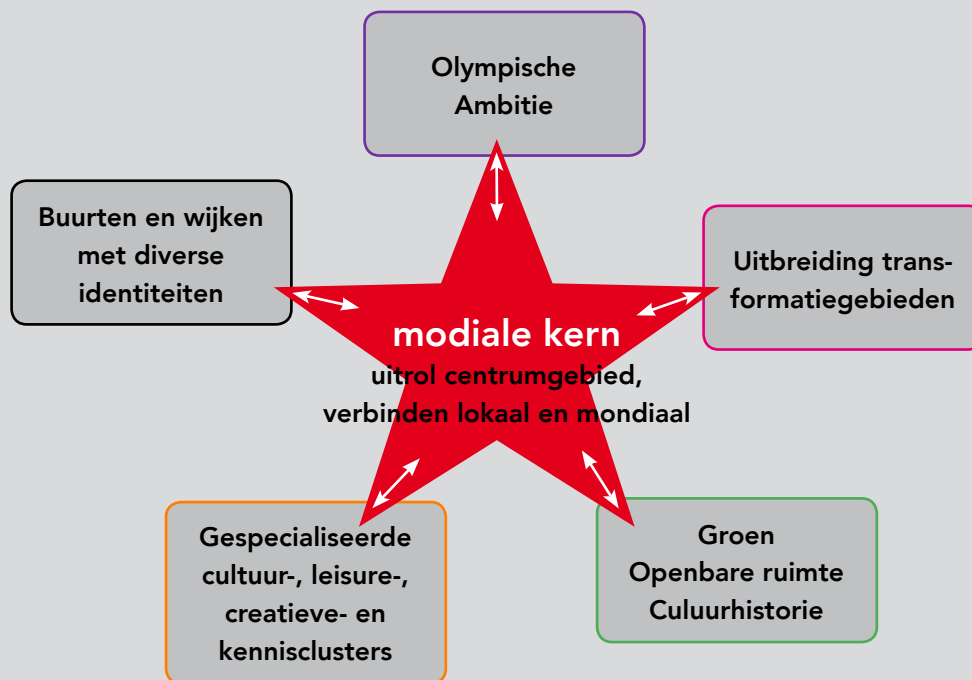
- geven uiting en dragen bij aan de enorme diversiteit in de kernstad van de metropool en haar bewoner, van hoge tot lage cultuur, van wit tot zwart;
- bieden eenieder die dat wil de mogelijkheid om te participeren en vooruit te komen;
- zijn een belangrijke motor voor vernieuwing en innovatie, ook voor economische sectoren als ICT en media (creatieve industrie) en in sociale vernieuwing;
- zijn de belangrijkste dragers voor toerisme en de organisatie van congressen in de stad;
- zorgen voor herkenning en identiteit op alle schaalniveaus.

Cultuur is een belangrijke vestigingsfactor voor mensen, en daarmee ook van groot belang voor de economie. In de mondiale concurrentiestrijd tussen metropolitane regio's, maar ook in de concurrentie van gebieden in het Amsterdamse spelen culturele voorzieningen een cruciale rol.



Bovenstaand schema koppelt een aantal culturele en metropolitane ambities. Verbinden is hierbij het sleutelwoord. Amsterdam als mondiale speler op het gebied van cultuur vraagt niet alleen om voorzieningen van wereldklasse, maar ook om investeringen in prachtstad, in culturele voorzieningen als basisvoorziening in buurten en wijken. Speciale aandacht is er voor de laboratoriumfunctie van cultuur. De stad moet voldoende ruimte bieden voor vernieuwing en experimenten. Stilstand is immers achteruitgang. Talentontwikkeling is de humus van waaruit wereldklasse kan ontstaan, terwijl de voorzieningen van wereldklasse aanleiding en stimulans geven voor culturele ontwikkeling.

Gedeelde Amsterdamse identiteit



Schematische visie op verbanden tussen mondiale en lokale cultuur

Deze schematische afbeelding laat zien hoe een ruimtelijke samenhang in culturele voorzieningen in de kernstad van de metropool bereikt kan worden. Centraal staat het sterke centrummilieu met haar topvoorzieningen. De ster verbeeldt de uitrol van het centrummilieu. Deze uitrol kan mede gefaciliteerd worden door de vestiging van (publieksgerichte) culturele voorzieningen. Vooral vernieuwende functies (de zogenaamde laboratoriumfunctie) met zowel een lokale functie als (groot)stedelijke aantrekkelijkheid (vb Timorplein) kunnen het mondiale met het lokale verbinden. Op lokaal niveau dienen culturele voorzieningen aan te sluiten bij de lokale identiteiten. In het geval van uitbreidings- en transformatiegebieden geven culturele voorzieningen deze identiteit mede vorm. Speciale aandachtsvelden in de structuur zijn de gespecialiseerde clusters, het groen/ landschap en de olympische ambitie.

7.4

Werken in Amsterdam

Mensen maken de metropool, de diversiteit maakt Amsterdam. Ook op economisch gebied kent Amsterdam een grote diversiteit: aan economische sectoren en aan werkmilieus, de beroepsbevolking is uiterst geschakeerd, de stad kent 773 verschillende soorten ondernemingen. Er is plek voor grote internationale firma's, maar ook voor kleine zelfstandigen. Want ook dat is de kracht van Amsterdam. Groots door klein te durven zijn.

Diverse economie is duurzaam

Een diverse economie is ook een duurzame economie. Het maakt de stad minder kwetsbaar bij conjunctuurschommelingen. Het biedt de zeer gevarieerde beroepsbevolking extra kansen en flexibiliteit. De veelzijdigheid van de economie draagt ook bij aan de veelheid, diversiteit en fijnmazigheid aan hoogstedelijke voorzieningen in de stad. Dat vergroot de aantrekkelijkheid van de stad.

Ondernemerschap

Substantiële groei van ondernemerschap, minimaal tot conform het niveau van de belangrijkste concurrerende Europese steden

Ontwikkelingen

We gaan een nieuwe fase van economische ontwikkeling in; die van de ondernemende economie. Hierin zijn niet langer de grote ondernemingen de motor van de economie, maar de jonge ondernemende bedrijven³. Nederland loopt echter achter als het gaat om aantallen ondernemers door onder andere niet aanwezige randvoorwaarden zoals kleinschalige bedrijfsruimte en een hoge regeldruk. Door een gebrekkige ondernemende cultuur heeft Nederland een laag aantal mensen dat de intentie heeft om een bedrijf te starten. Tegelijkertijd heeft onze beroepsbevolking een hoog opleidingsniveau en werken er veel mensen in de wetenschap en technologie, waarmee er veel innovatiepotentieel aanwezig is. Onder invloed van trends als toenemende mate van flexibiliteit en diversiteit verandert het type ondernemingsvorm.

Er komen meer ZZP'ers, tijdelijke consortia van kleine bedrijven schieten uit de grond en mompreneurs combineren de zorg voor hun kinderen met een onderneming aan huis. Deze nieuwe ondernemingsvormen worden nu niet voldoende gefaciliteerd met bedrijfsruimtes en financiering.

Belang van ondernemerschap voor de Amsterdamse economie

Nederland loopt achter als het gaat om aantallen ondernemers, terwijl deze in de nieuwe ondernemende economie steeds belangrijker worden voor economische groei. Daarbij leidt meer ondernemerschap tot kortere recessies, zoals de huidige kredietcrisis. Het beleid van de gemeente is nu niet gericht op de fase voor en na de start van een onderneming. Het gewenste integrale ondernemerschapbeleid dat deze fases wel bevat, vergt een hechte samenwerking en goede afstemming tussen EZ, scholen, universiteiten, kamer van koophandel en diverse gemeentelijke diensten. Voor de economie van de stad is het van het grootste belang dat de stad een aantrekkelijke plek is, voor nieuwe bedrijven die zich willen vestigen en voor bestaande bedrijven die willen blijven of uitbreiden. Elk bedrijf draagt bij aan de economie van de stad, aan de werkgelegenheid en aan de leefbaarheid van de stad en de wijken. Voldoende geschikte locaties zijn dus een must, ook voor de vestiging van hotels. Natuurlijk moet het daarnaast veilig zijn rond en in de onderneming, en moet de omgeving ook aantrekkelijk zijn voor klanten en medewerkers. Een florerende buurteconomie is essentieel voor de leefbaarheid in de wijken.

Koers

Amsterdam wil meer en beter ondernemerschap in de hele regio, leidend tot een brede basis van kleinschalige bedrijvigheid en ondernemerschap, met daarop een piek van snel groeiende internationaal concurrerende ondernemingen en technostarters in groeisectoren. Amsterdam wil daarvoor, in samenwerking met partners, de voorwaarden scheppen.

Doelen

- Ondernemerschap is in 2011 opgenomen in het curriculum van basisschool tot universiteit en alles daartussenin.
- Er is een positiever beeld van ondernemers en ondernemerschap.
- De naamsbekendheid van informatieloketten en financieringsmogelijkheden vergroten.
- Er is binnen de gemeente een cultuuromslag gemaakt door meer uit te besteden aan kleine ondernemers en vaker 'launching customer' van een nieuw product te zijn.
- Stroomlijnen van gemeentelijke regelgeving.
- Beschikbaar maken van kleinschalige bedrijfsruimtes, bedrijventerreinen en winkelruimtes.
- Stimuleren van het aantal technostarters en snelle groeiers.
- Het in samenwerking met partners stimuleren van een veilig ondernemersklimaat.
- (Gebiedgerichte) versterking van de buurtconomie.
- Uitbreiding van de hotelcapaciteit.

Sterke sectoren

De Amsterdamse economie is divers, maar daarbinnen is een aantal sectoren waarop Amsterdam zich kan profileren. In regionaal verband is een analyse uitgevoerd waaruit een aantal sterke clusters naar voren komt, en waaruit blijkt dat de ruimtelijke claims van deze sectoren verschillen.

Financiële en zakelijke dienstverlening

De financiële en zakelijke dienstverlening is van groot belang. Amsterdam is het centrum van deze sector in Nederland. De afgelopen tien jaar is het aantal vestigingen in de financiële en zakelijke dienstverlening in de metropoolregio bijna verdubbeld, van ruim 21 duizend in 1999 naar ruim veertigduizend in 2009. Vooral de juridische en economische adviesbureaus zijn met 28 duizend vestigingen – zeventig procent van het cluster – sterk vertegenwoordigd. In de metropoolregio werken in 2009 ruim 163 duizend mensen in de financiële en zakelijke dienstverlening, een groei van negentig procent vergeleken met de situatie in 1999.

De financiële sector omvat circa vijftigduizend banen, wat goed is voor 22,5 procent van het bruto regionaal product. Daarvan nemen de algemene banken bijna dertigduizend arbeidsplaatsen voor hun rekening. De Nederlandse financiële sector verliest op het internationale speelveld terrein. Amsterdam

zakte van de 16de plaats in 2007 op de Global Financial Centres Index (GFCI), de graadmeter voor internationale financiële centra, naar de 24ste plaats in 2008.

Veel financiële centra zullen zich specialiseren, in het licht van mondialisering van de financiële markt. Daarnaast zal de sector zich ook meer gaan centraliseren op plekken waar de grootste of de meest gespecialiseerde financiële centra zich al bevinden. Het is daarom de verwachting dat bedrijvigheid zich vanuit Amsterdam zal verplaatsen naar bijvoorbeeld Londen en Frankfurt.

Amsterdam/Nederland heeft binnen de financiële dienstverlening een goede internationale naam hoog te houden binnen een viertal niches, zo heeft HFC onderzocht, becijferd. De aanwezigheid van dit type bedrijven en de verwachte groei in de subsectoren biedt kansen in:

- Retirement Management
- Financial Logistics
- Sustainability and Finance
- Amsterdam Trading Venue

De laatste jaren is nearshoring een trend in de zakelijke dienstverlening. Dit verplaatsen van dienstverlening naar relatief dichtbij gelegen lagelonenlocaties, zoals Centraal- en Oost-Europa is relatief gemakkelijker. Dit geldt niet voor hoogwaardige en specialistische activiteiten in de sector, zoals trustkantoren en technische adviesbureaus. Deze trekken, vanuit het buitenland, juist soortgelijke werkzaamheden aan naar Amsterdam en omstreken. Afgelopen jaren zijn naast zorg commerciële diensten de grootste groeiers geweest, mede dankzij specialisatie en outsourcing van niet-kernactiviteiten. Studies over de toekomst spreken elkaar tegen, hoewel de meeste verdere groei voorzien.

Internationaal grote banken als ING en ABN AMRO hebben in Amsterdam hun hoofdkantoor gevestigd. Tot voor kort waren deze banken respectievelijk de tweede en de vierde werkgever van Amsterdam, maar de werkgelegenheid staat – net als in andere Europese financiële centra – onder druk. Naast banenverlies bij de grote banken zullen ook bij de ondersteunende financiële en zakelijke dienstverleners banen verloren gaan. Daar staat tegenover dat de werkgelegenheid in de zakelijke dienstverlening, met name in de juridische en economische adviesbureaus en de uitzendbureaus, gestaag groeit.

De zakelijke dienstverlening is afhankelijk van andere sectoren. Wanneer het goed gaat met sectoren als de handel en de logistiek, de creatieve industrie en de ICT-sector, dan gaat het ook goed met de gelieerde zakelijke dienstverlening. De aantrekkelijkheid van Metropoolregio Amsterdam voor buitenlandse bedrijven is essentieel voor de internationale concurrentiekracht van de zakelijke dienstverleners. Veel zakelijke en financiële dienstverleners zitten dáár waar de beslissingen worden genomen.

ICT

De omvang van de ICT-sector in termen van toegevoegde waarde in Nederland is 31 miljard euro en in de Amsterdamse metropool is dat 18 miljard euro, waarvan twee tot drie miljard euro internationaal is. In 2009 werken er in de metropoolregio in totaal bijna 97 duizend mensen in de ICT. De meeste werkgelegenheid is te vinden in de handel en de telecom en toepassingen, terwijl het aandeel van de productie van hard- en software relatief beperkt is. Momenteel is sprake van een tijdelijke terugval in zakelijke ICT-vacatures. Tegelijkertijd is er een structureel tekort aan ICT-professionals. Dit blijft op de langere termijn een knelpunt. Zeker als er de enabling-rol van ICT in de samenleving, zoals in de zorg, de veiligheid, het onderwijs, gestimuleerd gaat worden. De regio heeft een krachtige propositie: connectivity door de global gateway, de benodigde massa, kwaliteit van personeel en een internationaal imago.

Creatieve industrie

Internationaal heeft de Nederlandse creatieve industrie een goede naam, maar omvang is moeilijk te bepalen evenals de impact, door onder meer het informele karakter van de sector. Het vernieuwende karakter van het creatieve cluster maakt het moeilijker om inzicht te krijgen, bijvoorbeeld hoe groot de investeringen zijn in research & development (R&D).

De schattingen over de omvang van de creatieve industrie in Nederland lopen uiteen van n 8,4 miljard euro (2,3 procent van het landelijk totaal) tot 20 miljard euro (5,5 procent). Medio 2009 worden ruim 24 duizend vestigingen in de metropoolregio gerekend tot de creatieve industrie. In vergelijking met 1999 is dit aantal met bijna tienduizend toegenomen. De meeste vestigingen zijn te vinden in media en entertainment en de creatieve zakelijke diensten. De creatieve industrie inclusief mode, telt in de metropoolregio in 2009 bijna 65 duizend arbeids-

plaatsen, een groei van 33 procent ten opzichte van tien jaar geleden. Daarvan werkt 45 procent in de media- en entertainmentsector, veertig procent in de creatieve zakelijke dienstverlening en vijftien procent in de kunsten. De creatieve sector omvat veel kleine spelers en een beperkt aantal grote bedrijven. Het centrum van de sector bevindt zich in Amsterdam, dat 55 procent van het totaal aan vestigingen, en 54 procent van het totaal aantal werkzame personen in de metropoolregio voor de rekening neemt.

Potentieel is de creatieve industrie een aanjager voor 'klassieke' economische sectoren, zoals financiële dienstverlening. Deze relatie is wederkerig. Cultuur en creativiteit en hoog renderende sectoren versterken elkaar. Dienstverlening gedijt beter in een cultureel verrijkte omgeving en hoogwaardige dienstverlening genereert vraag naar de producten en diensten van de creatieve sector. Daarnaast ontstaan er steeds meer cross-overs tussen de creatieve industrie en andere sectoren. Voorbeelden hiervan zijn zakelijke dienstverlening, ICT, logistiek en leisure. De creatieve sector draagt bij aan het stedelijk leefklimaat, zowel voor consumenten als werknemers in diverse sectoren. Amsterdam scoort goed in internationale leefklimaatonderzoeken met een dertiende plaats op de Quality of Living Survey van Mercer. Naar verwachting zal de nadruk in het creatieve cluster komen te liggen op de producten met een toegevoegde waarde. Door het gemak waarmee informatie en kopieën op internet beschikbaar zijn, is het voor bedrijven van belang toegevoegde waarde te zoeken in de volgende categorieën: directe beschikbaarheid, gepersonaliseerde producten, originele interpretaties van producenten (ontwerp), authenticiteit, toegankelijkheid, belevingswaarde, vindbaarheid en acceptatie van sleutelfiguren. Er is versterking mogelijk op een aantal vlakken, zoals ondernemerschap van de creatieve ondernemers (het vermarkten van creativiteit), cross-overs tussen creatief en andere sectoren en binnen de verschillende delen van het creatieve cluster, en gestructureerde kennisontwikkeling/R&D met toepassing in de sector zelf.

Lifesciences

Nederland heeft een goede positie op het vlak van moleculair pharming, zowel met raakvlakken aan de therapeutische kant, de farmaceutische kant als de agriculturele kant van de biotechnologie. Ook in veterinaire geneeskunde neemt Nederland een sterke positie in. Op onderzoeksgebied heeft Nederland een internationaal vooraanstaande positie op de velden farmaceutisch onderzoek, klinische geneesmiddelenonderzoek en genomics en proteomics, imaging en medische informatica. De grote trend op internationale schaal is op dit moment tweeledig: een gebrekkige pijplijn bij de farmaceutische producenten en veel (omvangrijke) overnames door de grote bedrijven van beloftevolle bedrijven (al dan niet in kapitaalproblemen) met perspectiefrijke ontwikkelingslijnen. Naast de metropoolregio richten tal van andere regio's zich op de werving van lifesciences-bedrijven; in Nederland onder meer Leiden, Utrecht, Groningen en Nijmegen en in het buitenland Londen en omgeving, Berlijn, München en Kopenhagen/Malmö. Sommige van deze regio's hebben een veel grotere massa aan bedrijvigheid en kennisinstellingen rond lifesciences dan de metropoolregio en kennen veel meer overheidsstimulering. De sector heeft goede perspectieven: verdergaande vergrijzing en groei van de wereldbevolking zorgen ook de komende jaren voor een groeiende vraag naar lifesciences-producten en de bestijding van infectieziekten is van toenemend, globaal belang. De grote farmaceutische bedrijven zullen zich richten op de 'grote ziekten', ofwel ziektebeelden met een omvangrijke doelgroep. De ontwikkeling van therapieën en medicijnen voor de kleinere 'orphan' diseases wordt steeds moeilijker. Naast medicijnontwikkeling, imaging en targeting concentreert Nederland zich op een aantal ziektebeelden: auto-immuunziekten, oncologie, cardiovasculaire ziekten, infectieziekten en hersenziekten. De vraag naar meer persoonlijke vormen van medicatie maakt dat er vele niches in de sector ontstaan, waar vooral kleine, jonge biotech-bedrijven aansluiting bij zoeken. Wereldwijd is er een trend naar meer samenwerking onder farmaceutische bedrijven om tot gedeelde innovatietrajecten te komen. Zowel het delen van kennis als van risico, spelen daarbij een rol. Het lifesciences-cluster in de metropoolregio telt in 2009 zo'n 1.350 vestigingen, een verdubbeling ten opzichte van 1999. In totaal hebben deze vestigingen een kleine twaalfduizend werkzame personen, die voor 29 procent in de farmaceutische industrie actief zijn, voor 21 procent in de farma-

ceutische groothandel, en voor vijftien procent in medische en farmacologische R&D. Het cluster in Amsterdam is sterk gericht op het midden en eind van de economische keten: productontwikkeling, productie, alsmede verkoop, marketing en distributie van producten. Er zijn weinig bedrijven die bijdragen aan fundamenteel onderzoek. Er is met name vraag naar kenniswerkers op HBO/WO-niveau. De sector is zeer kapitaalintensief en kent lange ontwikkeltijden. Kenmerkend is ook de aanwezigheid van veel kleine, dienstverlenende bedrijven. De Nederlandse kennisparadox –sterke kennispositie, maar relatief weinig economische spin-off– is in de sector sterk aanwezig: er is gebrek aan ondernemerschap en risicokapitaal. De markt voor stand alone R&D-bedrijven is beperkt, maar inzet op integrated lifesciences-bedrijvigheid in de metropool is kansrijk, ofwel metropool als vestigingsplaats voor bedrijvigheid inclusief R&D, productie, marketing en sales en distributie.

Handel en logistiek

Mainport Schiphol en de Haven van Amsterdam zijn de vierde luchthaven en haven van Europa. De sector levert zeshonderdduizend banen in Nederland en 160 duizend in de metropoolregio. Waarde van de jaarlijkse import en export is respectievelijk dertien en elf miljard euro. Het aantal vestigingen in dit cluster in de metropoolregio in 2009 is ruim 25.500, waarvan tweederde deel in de groothandel. Sinds 1999 is het aantal vestigingen met elf procent toegenomen. De internationale handel en logistiek zijn met name geconcentreerd op en rondom Schiphol en de Haven van Amsterdam. Vooral deze combinatie van de mainport en haven en de ligging en verbindingen met het achterland maakt de metropoolregio voor overzeese multinationals een ideale global gateway voor Europa.

Rondom Schiphol zijn veel Europese distributiecentra gevestigd voor spare parts, hoogwaardige elektronica en tijdgevoelige producten, zoals verspreiden van producten aan het begin van de productlevenscyclus. Dit segment omvat warehousing, Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS), zoals douane, im- en exportondersteuning, supply chain management en optimization, advies). In de metropoolregio zijn tal van logistiek dienstverleners. Het cluster telt in de metropoolregio anno 2009 bijna 180 duizend arbeidsplaatsen. Alleen al de toegevoegde waarde van de luchthaven bedraagt tussen de 5,1 en 6,2 miljard euro, ongeveer 1,5 procent van het nationaal inkomen. In de regio zijn ongeveer 150 duizend banen direct of indirect

verbonden met transport en logistiek. Er is vraag naar arbeidskrachten op alle niveaus. In de logistiek op Schiphol en de Haven is dat met name op VMBO-niveau – 9.150, op MBO: 2.200, HBO: 600 en WO: 250. Geschikt arbeidspotentieel is een sleutelfactor in het succes van de sector. Daarnaast is innovatie, zoals in logistieke concepten, een must om bij te kunnen blijven.

De onderlinge nabijheid van Schiphol en de Amsterdamse haven is in Europa uniek. Haven en luchthaven profiteren van elkaars logistieke ketens. Daar komt dan wereldstad Amsterdam bij, met haar grootste-delijke allure en hoogwaardige financiële, zakelijke, cultureel-creatieve, toeristische en overige dienstverlening. De ligging in deze 'gouden driehoek' versterkt de kracht en veelzijdigheid van handel en logistiek in de metropool. De aanleg van de Westrandweg en de ontwikkeling van een deel van het Atlaspark door SADC dragen de komende jaren bij aan een verdere verwevenheid van haven en luchthaven.

Internationaal toerisme en congressen

Deze sector telt nationaal 375 duizend banen. Amsterdam is goed voor 48 duizend voltijdbanen. De sector bedraagt 3,5 procent van het BNP met een toegevoegde waarde van 13,5 miljard euro (2006, 2,9 procent van de totale toegevoegde waarde). Bezoekers in Amsterdam zetten naar schatting 5 miljard euro om. Amsterdam is de zesde stad in Europa als het gaat om ontvangst van internationale gasten; Londen neemt de eerste plaats in met 15,3 miljoen bezoekers per jaar, gevolgd door Parijs (8,8 miljoen), Rome (6,1 miljoen), Barcelona (5 miljoen), Dublin (4,6 miljoen) en daarna Amsterdam (3,9 miljoen). Amsterdam is in 2008 gestegen van de negende naar de zevende plaats op de wereldranglijst van internationale congressteden. Het aantal congressen in de hoofdstad nam toe met 9 procent. Met 89 internationale congressen laat Amsterdam steden als Stockholm (87), Seoul (84) en Lissabon (83) achter zich.

Het belang van de sector voor Amsterdam kan niet worden onderschat, en biedt de bovendien kansen. Stedenreizen vormen het snelst en meest stabiel groeiende toeristische segment in Europa. Hier kan een wereldstad als Amsterdam van profiteren. De cruisemarkt is een groeiende markt, evenals de zakelijke markt. Er zijn steeds meer individuele reizigers dan groepen. Dit biedt mogelijkheden voor nieuwe arrangementen, bijvoorbeeld voor de

'nieuwe ouderen', een doelgroep die zich kenmerkt door individualisme, nieuwsgierigheid, en zich richt op genieten, veiligheid, gezondheid en authenticiteit. Een andere trend is die naar gezondheid en wellness. Metropoolregio Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht op internationale toeristen, zowel recreatief (81 procent van de bezoekers) als zakelijk toerisme, bijvoorbeeld vanwege congressen (19 procent van de bezoekers). De focus van dit internationaal toerisme ligt op de stad Amsterdam. In Amsterdam vindt 45 procent van alle overnachtingen binnen Nederland plaats. De banengroei in toeristische bedrijfstakken in Amsterdam, die zich in de toeristische branches al in 2006 voorzichtig had aangekondigd, is in 2007 doorgezet. Na ongeveer vijf jaar stagnatie groeit de werkgelegenheid in de toeristische sector nu iets sneller dan die van de andere sectoren in Amsterdam. In 2007 nam het aantal banen van twaalf uur en meer per week met 4 procent toe (tegen het gemiddelde +2 procent) en het aantal kleine deeltijdbanen – twaalf uur of minder per week – met 8 procent (tegen het gemiddelde +5 procent). Op 1 januari 2008 telde de Amsterdamse toeristische sector 36.500 grotere banen en 11.700 kleine banen. De banengroei zit vooral in de horecabranches – restaurants en cafés – en recreatie – cultuur en amusement. Er werken veel MBO'ers en HBO'ers in de sector. Kenmerkend is de moeite die de sector heeft om werknemers te binden, vanwege de afwijkende werktijden, relatief lage salarissen en gebrek aan loopbaanperspectief of het afronden van de studie (in geval van bijbaantjes), terwijl het woongebied te duur is. Daar staan overigens de klantcontacten, de sfeer, internationale contacten en de dynamiek in de sector als positieve kenmerken tegenover. Er is daardoor sprake van een flinke aanwas vanuit het beroepsonderwijs. Er is een scheve balans tussen toeristische marktpotentie van de regio en haar verdiensten. Dit leidt tot lage servicekwaliteit en een lage innovatiegraad. Het is van toenemend belang dat personeel zich kan onderscheiden door een hoge mate van klantgerichtheid.

Duurzaamheid

De aandacht voor duurzame economische ontwikkeling – in publieke en private agenda's – is ingegeven door het op peil houden van de leefbaarheid in landen, steden en regio's, en de schaarste van fossiele brandstoffen in de toekomst. Ook economische motieven bepalen echter, in steeds sterkere mate, de aandacht voor duurzaamheid. Duurzame bedrijvigheid vormt een steeds belang-

rijkere additionele bron van (hoogwaardige) werkgelegenheid en welvaart. Duurzaamheid is een economische groeisector, en wint aan belang als aspect van het vestigingsklimaat.

Deze potentie wordt alleen waargemaakt als de Amsterdamse regio inzet op de ontwikkeling van een sterk duurzaamheidscluster waarin bedrijven en instellingen actief zijn op gebied van energiebesparing en inzet van duurzame energie. Een sterk duurzaamheidscluster biedt grote economische kansen op het gebied van:

- Aantrekken en uitbouwen van bedrijvigheid op gebied van duurzaamheid,
- Ontwikkeling van nieuwe, vaak ook innovatieve, werkgelegenheid,
- Kennisopbouw die te vermarkten is in de toekomst,
- Lagere energiekosten voor de gehele Amsterdamse maatschappij,
- Positief effect op het vestigingsklimaat door betaalbare, betrouwbare en schone energie.

Het juiste bedrijf op de juiste plek

Elke sector stelt andere eisen aan het werkmilieu in de stad. Er wordt gewerkt in zowel het westelijke havengebied, als op de Zuidas en in de Jordaan. Drie werkgebieden, maar drie totaal verschillende werkmilieus. Met elk zijn specifieke aantrekkingskracht op de diverse bedrijfssectoren. De ruimtelijke opgave is om het gevarieerde economische leven blijvend te faciliteren, kwantitatief maar ook kwalitatief. Dit moet op de schaal van de metropoolregio gebeuren. Dat geeft manoeuvreerruimte, dat biedt extra mogelijkheden om het juiste bedrijf het juiste vestigingsmilieu te bieden. Het ene bedrijf past beter in Krommenie, het andere gedijt het best in het hart van Amsterdam. Maar het is allemaal Metropool Amsterdam. Elkaar versterkend, de onderlinge concurrentie voorbij. Amsterdam zélf kan zich meer en meer richten op de bedrijfssectoren die sterk op het hoogstedelijke milieu zijn aangewezen zoals de zakelijke financiële dienstverlening of het creatieve cluster. Daarnaast is het van vitaal belang dat er in Amsterdam zelf ook voldoende ruimte blijft voor stadsverzorgende bedrijvigheid.

Realisatie en ambities

Een internationaal concurrerende, duurzame economische ontwikkeling van Amsterdam brengt een groei van zeventigduizend woningen, 330 hectare bedrijventerrein in Amsterdam (2.300 hectare in de metropoolregio) en 1,5 miljoen vierkante meter kantoorruimte met zich mee. De prognoses voor bedrijventerreinen zijn gebaseerd op de in regionaal verband vastgestelde Uitvoeringsstrategie Platform Bedrijven en Kantoren in Metropoolregio Amsterdam (Plabeka, februari 2007).

Bedrijventerreinen

DRO heeft in samenwerking met EZ van alle Amsterdamse bedrijventerreinen onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot intensivering en/of transformatie. De focus ligt op de bedrijventerreinen binnen de Ring A10. De druk van de uitrol van het centrummilieu en de woningopgave is hier het grootst. Deze bedrijventerreinen verkleuren bovendien steeds meer door een toename van functies als perifere detailhandel, leisure, creatieve en niet-creatieve kantoren. Deze willen zich hier graag vestigen onder andere vanwege de aantrekkelijke locatie en de lage (grond) prijs. Hierdoor ontstaat een prijsopdrijvend effect en zijn terreinen niet meer betaalbaar voor stadsverzorgende bedrijven waardoor steeds minder ruimte voor deze bedrijven resteert.

Binnenstedelijke bedrijventerreinen

Met name de cruciale rol van de stadsverzorgende bedrijvigheid geeft aan dat het een absolute must is dat er bedrijventerreinen binnen de Ring A10 blijven bestaan. Hoe belangrijk deze terreinen momenteel zijn voor het functioneren van de stad blijkt uit de beperkte leegstand van 3 procent. Bovendien tonen prognoses aan dat de vraag naar deze binnenstedelijke bedrijventerreinen in de toekomst onverminderd hoog blijft. Hier komt bij dat zeventigduizend extra woningen in de stad ook een groeiende vraag naar bouw- en onderhoudswerkzaamheden, naar voedsel, naar diensten met zich mee zal brengen.

De toekomst van de binnenstedelijke bedrijventerreinen kan op verschillende manieren vorm krijgen: behoud als monofunctioneel bedrijventerrein, transformatie naar werkwoongebied of transformatie naar woonwerkgebied

Monofunctionele bedrijventerreinen

Welke terreinen moeten als monofunctioneel bedrijventerrein behouden blijven?

Tot 2040 zijn dit in Noord: Metaalbewerkersweg, Buiksloterham Zuid, Pereboomsloot. In Oost: Veemarktterrein, Zeeburgereiland, Steigereiland. In Zuid: Schinkel. In West: Sloterdijk I, Alfa-driehoek, Stadhaven Minerva en Bedrijvensentrum Westerpark. In Nieuw-West: Aletta Jacobslaan en Bedrijvensentrum Osdorp.

Tot 2020 zijn dit de terreinen aan de Noordelijke IJever Oost: Hamerstraat, Zamenhofstraat, Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk. Deze terreinen kunnen mogelijk daarna transformeren.

Transformatie naar werkwoongebied

Een aantal bedrijventerreinen kan in 2040 wel met een kleiner oppervlak toe dan nu, omdat de grond intensiever benut kan worden. Op deze terreinen zijn nu veel kleine bedrijven gevestigd. De terreinen functioneren uitstekend, de leegstand is er laag. De terreinen liggen dicht tegen de binnenstad aan en zijn in potentie een aantrekkelijk locatie om te wonen. Deze terreinen kunnen transformeren tot een nieuw milieutype: 'werkwoongebied'. Uitgangspunt is dat 50 procent van het terreinoppervlak van elk gebied bestemd blijft voor bedrijven. De andere helft van het terrein kan dan worden gebruikt voor woningbouw en voor kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte. De nadruk in een werkwoongebied ligt wel op het werken; de woningen zijn te gast. Voor zware milieuhinderlijke bedrijven moet een alternatieve locatie gevonden worden.

Wat zijn nu precies de bedrijventerreinen binnen de Ring A10 waarvan transformatie tot werkwoongebied in welke periode onderzocht kan worden?

- Tussen 2010-2020 zijn dit Oostenburg, Cruquiusweggebied en Foodcenter.
- Tussen 2020-2030 is dit Hamerstraatgebied.

Voor de terreinen Buiksloterham Noord, NDSM-West en NDSM-Oost is het besluit tot transformatie al genomen.

Referenties voor dit milieutype zijn: Hafen-City Hamburg en Buiksloterham.

Referenties voor gestapelde bedrijventerreinen zijn: Nieuwe Vaart aan de Cruquiusweg, Boomerang Buiksloterham, Veemarktterrein, Kinzo Ede, INIT/Parool Oostenburg, Airport-Seaport-concept MUST, parkeergarages/bedrijfsruimte Bijlmer, bedrijfsverzamelgebouw IJssloot (Pramenpad/Amstelveenseweg).

Transformatie naar woonwerkgebied

Een aantal bedrijventerreinen kan transformeren tot woonwerkgebied. Het zijn de terreinen waar nu een klein aantal grote milieuhinderlijke bedrijven is gevestigd. Als deze bedrijven verhuizen, komt er veel ruimte vrij. Hierdoor kan de nadruk komen te liggen op de woonfunctie, door bijvoorbeeld 70 procent van het terrein voor woningen te benutten. Voor de werkgelegenheid van de stad is het van belang dat 25 procent van het terreinoppervlak van elk van deze gebieden bestemd blijft voor bedrijven. Kleinschalige kantoren van maximaal 250 vierkante meter en voorzieningen kunnen de resterende 5 procent vullen, afhankelijk van de nog op te stellen kantorenstrategie. De bedrijven die er nu gevestigd zijn en mogelijk uitgeplaatst moeten worden vanwege hun milieucontouren, hebben wel een alternatieve, nog te vinden, locatie nodig. Soms dient de gemeente daar een actieve rol in te spelen, soms is het beter te wachten tot het bedrijf zelf is vertrokken.

Wat zijn de bedrijventerreinen binnen de Ring A10, waarvan transformatie tot woonwerkgebied wanneer onderzocht kan worden?

Tussen 2010-2020 zijn dit Tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord en Landlust.

Tussen 2020-2030 zijn dit Zamenhofstraat, Gembo-terrein en Nieuwendammerdijk.

Referenties voor dit milieutype zijn: KNSM-eiland (loods 6), Czaar Peterstraat, Overtoom, Grachten-gordel, Gilles van Ledenberghstraat, Stuurmankade. Voor het verplaatsen van bus- en tramremises zijn nieuwe locaties nodig en er moet rekening worden gehouden met negatieve gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Grootschalige bedrijventerreinen

Voor een succesvolle transformatie van de binnenstedelijke bedrijventerreinen, zijn alternatieve locaties nodig voor de zittende bedrijven. Transformaties uit het verleden leren dat je die als gemeente het beste kunt aanbieden binnen de eigen grenzen. Kijk maar eens naar geslaagde transformaties als het Oostelijk Havengebied, Zeeburgereiland en De Hallen. Het is daarom slim dat Amsterdam buiten de Ring A10 een aantal grootschalige bedrijventerreinen behoudt. Dat is echter niet de enige reden die pleit voor behoud van deze grootschalige terreinen. Ze spelen ook een belangrijke rol in de logistieke hubfunctie van de stad. Het behoud van de twee mainports, de zee- en luchthaven, is daarnaast van belang voor de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio.

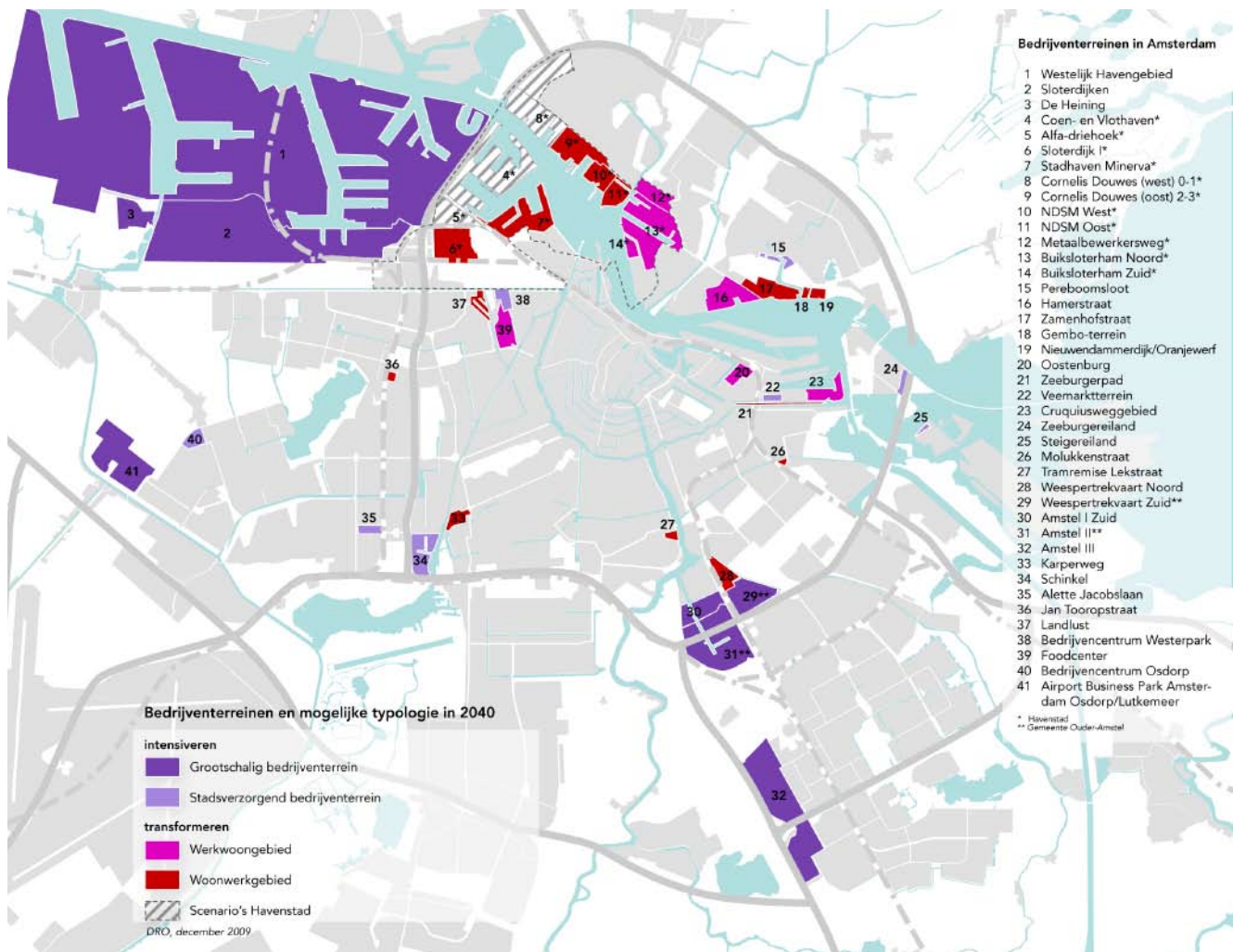
Vanuit de duurzaamheidsgedachte is het verstandig om milieuhinderlijke functies te bundelen op die locaties, waar vanwege luchtkwaliteit en geluidscontouren van Schiphol en/of rijkswegen toch nooit een woning gebouwd zal worden. De grootschalige bedrijvenlocaties in Amsterdam lenen zich hier bij uitstek voor.

Wat zijn de grootschalige bedrijventerreinen die behouden moeten blijven?

- Het Amsterdamse havengebied
- Bedrijventerreinen Sloterdijk II en III en De Heining
- Cornelis Douwes 0-1-2-3
- Airport Business Park Amsterdam Osdorp
- Amstel I en III (westelijk deel) in Zuidoost

Huidige bedrijventerreinen in 2040

Op deze kaart is te zien welk milieutype alle huidige bedrijventerreinen in 2040 kunnen hebben. Er is een onderscheid gemaakt tussen: havengebied, bedrijventerrein, werkwoongebied en woonwerkgebied. Voor de Westelijke IJoever binnen de Ring worden verkenningen uitgevoerd in het project Haven-Stad. De scenario's die hiervoor zijn uitgewerkt worden door de projectgroep Haven-Stad ingebracht in de structuurvisie. Onderstaand beeld betreft de mogelijke transformaties exclusief Haven-Stad.



Op dit moment is er in totaal 3.030 hectare aan bedrijventerreinen in Amsterdam aanwezig (inclusief het havengebied). In 2040 zijn een aantal van deze bedrijventerreinen getransformeerd tot werkwoongebieden en woonwerkgebieden. De gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn voornamelijk de huidige binnenstedelijke bedrijventerreinen. Het oppervlak bedrijventerrein dat getransformeerd wordt naar woongebied bedraagt in totaal $64 + 85 = 149$ hectare. Deze 149 hectare is een afname van 5 procent van het totale oppervlak aan bedrijven- en haventerreinen in 2009. Nadere verkenningen moeten uitwijzen hoe en waar de bedrijven op deze 149 hectare elders in de stad kunnen worden gehuisvest. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de ruimtevraag in Plabekaverband voor nieuwe bedrijventerreinen.

Voor de bedrijventerreinen die niet voor transformatie in aanmerking komen is intensivering van het grondgebruik goed mogelijk. Als de terreinen 25 procent intensiever worden benut is al een grote toename van het aantal vierkante meter bedrijfsvloeroppervlak (bvo) én het aantal banen mogelijk. Op nieuw uit te geven terreinen is uiteraard een nog grotere winst te behalen.

Enclaves voor stadsverzorgende bedrijvigheid

In Amsterdam is ruimte voor de grote kantoren, productiebedrijven en brede winkelboulevards. Maar ook voor de werkplaats van de ambachtsman, voor de monteur die zijn vak verstaat: de loodgieter en de fietsenmaker. En ook voor het autoverhuurbedrijf en de garage voor de APK-keuring, voor bouwbedrijven, afval- en reinigingsdiensten en voor toeleveranciers. Dit scala aan bedrijfjes, de stadsverzorgende bedrijvigheid, draagt er in belangrijke mate toe bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu. De stadsverzorgende bedrijvigheid is de smeermolie van de metropool. De duurzame stad kan niet zonder. Daar komt bij dat het lager geschoolde deel van de jonge Amsterdamse beroepsbevolking klaar staat om deze bedrijven te bemensen. De stadsverzorgende bedrijven bieden kansen voor stages en opleidingen op korte afstand.

Op binnenstedelijke bedrijventerreinen worden een aantal zogenaamde enclaves voorgesteld voor stadsverzorgende bedrijven. In deze enclaves mogen alleen de volgende bedrijven zich vestigen: industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport. Dit betekent dat er vanwege de milieuhinder ook geen ruimte is voor woningbouw binnen deze enclaves. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van het gebruik van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen voor stadsverzorgende bedrijvigheid mogelijk is.

Het is belangrijk dat deze stadsverzorgende bedrijventerreinen goed verspreid liggen over alle windstreken, zodat de hele stad bediend wordt. Daarnaast moeten deze terreinen een zodanige omvang hebben zodat een diversiteit aan economische activiteiten kan worden aangeboden. Door deze concentratie van plekken wordt het aantal verkeersbewegingen voor zowel bevoorrading als bezoek geminimaliseerd. De meeste plekken die hiervoor zijn aangewezen liggen daarom dicht bij een afrit van de Ring A10. Vooralsnog betreft het al bestaande bedrijventerreinen. Een nieuwe mogelijkheid doet zich voor bij de optimalisering van de sportparken De Melkweg en Oostzanerwerf In Tuindorp Oostzaan. Op de vrijgekomen ruimte zou een dergelijke enclave kunnen worden ingericht.

Meer werk in woonmilieus

Tot slot is het belangrijk dat er meer gewerkt gaat worden in de traditionele woongebieden. Nieuwe gebieden kennen daarom weer een gemengd programma: er worden geen monofunctionele woonmilieus meer ontworpen. Een goed streven is om op elk van de zeventigduizend nieuw te bouwen woningen, minstens vijf vierkante meter kleinschalige werkruimte te realiseren, oftewel 350 duizend vierkante meter². Zo komen de verhoudingen weer in balans. Ook op IJburg zou nog meer werkprogramma moeten worden ingepast, zowel voor kleinschalige kantoren als voor bedrijfsruimte.

² Dit komt neer op 17.500m² per jaar, afgerond als ambitie 20.000m². Het stedelijk gemiddelde ligt op 3m², in Zuid is dit 6m² en in de Grachtengordel 12m².

Kerncijfers bedrijventerreinen 2009

Soort gebied	Aantal hectare (ha)
Bedrijven- en haventerreinen	3.030 ha

Kerncijfers bedrijventerreinen 2040

Soort gebied	Totaal aantal ha	Onderverdeling naar functie
Bedrijven- en haventerreinen niet te transformeren*	Totaal 2.789 ha	1.900 ha haventerrein 889 ha overige (droge) bedrijventerreinen
Bedrijventerreinen te transformeren naar werken-wonen	Totaal 128 ha	64 ha woongebied 64 ha bedrijventerrein
Bedrijventerreinen te transformeren naar wonen- werken	Totaal 113 ha	85 ha woongebied 28 ha bedrijventerrein
	Totaal 3.030 ha	3.030 ha

* exclusief transformatie ikv Haven-Stad

Mengen in praktijk

Het verleden leert ons, onder meer de ervaringen in Overamstel, dat de bedrijven en woningen het eenvoudigst op terreinniveau gemengd kunnen worden. Bewoners en bedrijven hebben dan het minst last van elkaar. Maar er zijn ook genoeg bedrijven die op blokniveau uitstekend te combineren zijn met woningen. Amsterdam sluit zich aan bij de landelijke richtlijnen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ten aanzien van de mengmogelijkheden van milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, zoals woningen en onderwijs. Er is een standaardregeling opgesteld voor bedrijventerreinen en een voor gemengde gebieden. Op bedrijventerreinen kan gebruik worden gemaakt van een zonering, waarbij bedrijven in een hogere milieucategorie op grotere afstand tot de woningen komen te liggen.

In gemengde gebieden gelden voor functies met een beperkte milieuhinder (milieucategorieën 1, 2 en 3.1) géén minimale afstanden tot woningen. Zij zijn overal – ook in woongebieden – toegestaan onder de voorwaarde dat:

- de betreffende functie op grond van de milieuhinderaspecten gevaar, geur en stof niet hoger scoort dan milieuhindercategorie 2,
- de activiteiten niet 's nachts zijn,
- de activiteiten hoofdzakelijk in pandig plaatsvinden,
- de betreffende functie geen gemeenschappelijke muur of vloer/plafond heeft met een geluidsgevoelige functie.

Daarbij geldt wel dat functies die veel vrachtverkeer aantrekken, alleen in een gemengd gebied mogen komen als ze direct aan de hoofdontsluiting worden gesitueerd.

Kantoren

De Amsterdamse kantorenmarkt kent een grote diversiteit aan werkmilieus. Het zijn de historische grachtenpanden in de binnenstad, de grootschalig functionele gebouwen op Teleport, het negentiende-eeuwse chic in Oud-Zuid, de herontdekte waterrijke werklocaties aan het IJ, het pragmatisme van prijs/kwaliteit in Zuidoost en de moderne hoogstedelijkheid op de Zuidas. Het zijn locaties in hoge mate gemengd met wonen, werken, recreëren tot locaties puur gericht op werken. Amsterdam biedt aan het gehele brede scala van kantoorgebruikers passende ruimtes en locaties.

De bestaande Amsterdamse kantorenvorraad bestaat uit 7,3 miljoen vierkante meter bvo. Dat is ruim 50 procent van het totaal in de Amsterdamse regio. Nationaal gezien is Amsterdam de belangrijkste kantorenstad van het land. Den Haag volgt met 5,2 miljoen, Rotterdam met 3,8 miljoen en Utrecht met 2,5 miljoen vierkante meter bvo.

De kantorenmarkt kenmerkt zich door grote dynamiek onder invloed van bedrijfsmatige processen van groei, krimp, fusies en reorganisaties waardoor regelmatig verhuisd moet worden. De groei van het kantorengebruik fluctueert zeer sterk onder invloed van het economisch getij. In het afgelopen decennium van 4,5 procent in 1999 tot bijna -1 procent in 2003. De dynamiek fluctueert weliswaar ook, maar blijft op een veel hoger niveau. Zelfs in 2003 verhuisde nog 6,5 procent waar dat in het topjaar 2001 iets meer dan 10 procent was. Deze blijvende dynamiek maakt het noodzakelijk dat de voorraad steeds verjongt en blijft voldoen aan de eisen van de eigentijdse gebruikers.

Ontwikkelaars en beleggers houden vertrouwen in de Amsterdamse kantorenmarkt, gezien de doorgaande nieuwbouw, januari 2009 ruim 330 duizend vierkante meter in aanbouw en een verwachte oplevering in 2009 van ruim 210 duizend vierkante meter.

De afgelopen 25 jaar heeft de kantoorvoorraad in Amsterdam zich bijna verdubbeld. Deze groei is mogelijk geweest door de ontwikkelingen van nevencentra voor werken, zoals in Zuidoost en Teleport. De groei kende een hoogtepunt rond de eeuwwisseling met 2002 als absolute top met de realisatie van een half miljoen vierkante meter bvo bestemd voor kantoren. Daarna is een snelle kentering gekomen in het denken en doen op de kantorenmarkt, met snel oplopende leegstandscijfers tot gevolg. Daarbij kan worden geconstateerd dat de kantorenmarkt een vervangingsmarkt is geworden.

Het algemene beeld is dat vraag en aanbod op de kantorenmarkt niet in evenwicht zijn. Bovendien is hierbij sprake van een structureel probleem. De te hoge leegstand liep afgelopen drie jaar weliswaar weer heel langzaam terug, de effecten van de huidige economische crisis zullen pas volgende jaar in de cijfers tot uiting komen door opnieuw oplopende leegstandscijfers.

Acties

In 2007 heeft Amsterdam in regionaal verband binnen het Platform Bedrijven en Kantoren al actie ondernomen om het evenwicht te herstellen door het schrappen van 1,2 miljoen vierkante meter bvo in de plannen voor nieuwe kantoren. Tevens is voor Amsterdam een Kantorenloods aangesteld om te helpen bij het transformeren van leegstaande kantoorpanden naar andere functies.

Desondanks is het noodzakelijk om meer grip te krijgen op de kantoorontwikkelingen in de stad. Daarvoor is in de eerste plaats een samenhangend verhaal nodig waarin de planvoorraad, de in gebruik zijnde voorraad en de leegstand met elkaar in verband worden gebracht en tegen elkaar afgewogen, ofwel een kantorenstrategie. Gezien de overmaat aan plannen en voorraad betekent dit dat er scherpe keuzes moeten worden gemaakt in bestaande en/of toekomstige locaties. Daarnaast is het noodzakelijk regie te blijven voeren op de Plabeka-acties door de toetsing van kantoorplannen een meer formeel karakter te geven.

Als onderdeel van de structuurvisie zal het opstellen van een kantorenvisie als uit te werken deel worden opgenomen. Het opstellen van de kantorenvisie is Amsterdams naar reikwijdte, maar moet worden beschouwd en ingebed in de regionale context. Een tweede Plabeka-ronde lijkt gezien de verslechterende situatie ook aan de orde.

De belangrijkste opgave bij deze acties is om de juiste balans te vinden in het schrappen van het overaanbod in zowel bestaande voorraad als de planvoorraad en in het garanderen van de juiste locaties naar aard en omvang voor Amsterdamse kantoorgebruikers.

Trends en kenmerken

Schaalvergroting is onmiskenbaar een trend geweest de afgelopen decennia als het gaat om kantoorgebruik. Marktpartijen als banken, verzekeraars, accountants, maar ook overheden en semi-overheden als de Belastingdienst en het UWV hebben bijgedragen aan een grootschalige vraag naar kantoren. Deze partijen hebben vooral in de nevencentra een plek gevonden. Ondanks de stormachtige ontwikkelingen bij het huidige economisch tij zal grootschaligheid een kenmerk blijven van de kantenmarkt.

Op dit moment is de vraag naar kleinschalig vastgoed een belangrijke trend. De mismatch tussen vraag en aanbod geldt heel duidelijk als het gaat om

kleinschalige kantoren. Verschillende partijen pakken deze opgave op. In de nieuwe economie is juist deze kleinschaligheid kenmerkend, waarin wonen, werken en recreëren minder gescheiden zijn in ruimte en tijd, waardoor de vraag naar gemengde, kleinschalige milieus sterk groeit.

Van de huidige voorraad in Amsterdam staat 15 procent leeg, wat zich laat vertalen in 1,1 miljoen vierkante meter bvo. De planvoorraad bedraagt 2,3 miljoen vierkante meter bvo. In Plabeka-verband is de extra vraag – de uitbreidingsvraag – naar kantoren voor de komende periode door het Centraal Plan Bureau (CPB) berekend op basis van op de regio toegepaste groeiscenario's. Deze toekomstige vraag is in het hoogste groeiscenario gesteld op 1,5 miljoen vierkante meter bvo. Een deel van de uitbreidingsvraag zal door de courante leegstand worden gefaciliteerd. De conclusie is dan ook dat ook na de grondige herziening van de voorraad door Plabeka de omvang van de voorraad – bestaand en in de plannen – groter is dan de vraag naar kantoorruimte nu en in de toekomst. Deze overmaat is met het oog op de grote druk op de schaarse ruimte niet aanvaardbaar.

De inzet in de structuurvisie is intensivering en transformatie. Daarmee ontstaan nieuwe kansen voor locaties in de stad. Voor de kantorenmarkt schuilt er ook een gevaar in als teveel en te vaak kantoren onderdeel zijn van een veelvoud aan projecten. Heel nadrukkelijk geldt voor de kantorenmarkt de noodzakelijke balans tussen het benutten van de potenties van gebieden en het voorkomen van een overschot aan plannen en bestaande kantoren. De structuurvisie boort in dit opzicht een groot reservoir aan potentiële kantoorlocaties aan, van de intensivering rond de ringweg A10, en de realisatie van de Schipholcorridor tot de transformatiegebieden. De vraag of het dan gaat om kantoren of kantoorachtige gebouwen is weinig relevant, uiteindelijk gaat het om gebruikers die in potentie van dezelfde uiterst diverse Amsterdamse kantorenmarkt gebruik maken.

'Verkantorisering' heeft met de nota Huisvesting van creatieve ondernemingen in Amsterdam uit 2005 door DRO formeel een plek gekregen binnen de beleidskaders. De nota geeft uitsluitend aan creatieve bedrijven op stedelijke bedrijventerreinen de ruimte om per pand tot maximaal 70 procent kantoorruimte te realiseren. Op veel plekken in de stad zien we nu met verwijzing naar de creatieve industrie nieuwe kantoren of kantoorachtige gebouwen ontstaan. Dit betekent extra aanbod van kantoren en minder ruimte voor bedrijven. Hiermee ontstaan nieuwe locaties die concurreren met bestaande kantoorlocaties. Door de omvang van dit fenomeen wordt de verstoring van de balans op de kantorenmarkt nog verder versterkt.

Het efficiënter gebruik van kantoorruimte is een autonoom proces. Het heeft te maken met de wijze waarop ondernemingen het werk en de organisatie vormgeven. De consequentie is een steeds kleinere hoeveelheid vierkante meters per arbeidsplaats. De nu gehanteerde norm ligt op één arbeidsplaats per 28 vierkante meter bvo. Er zijn echter al kantoorconcepten die gebaseerd zijn op een veel lagere norm, tot zelfs één arbeidsplaats per 15 vierkante meter. Gemiddeld genomen zal de daling minder snel zijn, maar het heeft onmiskenbaar invloed op de totale hoeveelheid kantoorruimte die in de toekomst nodig zal zijn, namelijk minder of misschien wel veel minder voor dezelfde hoeveelheid arbeidsplaatsen. De vraag is wat de maximaal noodzakelijke voorraad is voor Amsterdam. In alle groeiscenario's wordt uitgegaan van het afvlakken en vervolgens verdwijnen van de groei. Dit betekent dat uiteindelijk sprake zal zijn van een stabiele voorraad kantoren. Het is dan wel zaak dat deze naar vorm en locatie voldoen aan de vraag. Gezien de bestaande overmaat in de markt is het goed om nu voor te sorteren op die situatie.

Het stopzetten van de nieuwbouw is ook in de afgelopen moeilijke jaren geen optie geweest. Wel komt de wens naar voren om een directe relatie te leggen tussen nieuwbouw en de oude voorraad. In een niet meer groeiende markt is de noodzaak van een vorm van statiegeldregeling of ontwikkelrechten nog veel sterker. In Plabeka-verband wordt gekeken naar de mogelijkheden die dergelijke instrumenten bieden.

Bovenstaand vraagt om een kritische blik naar de hoeveelheid kantoren die in de toekomst nodig zijn en om een slimme afweging waar en in welke vorm of segmenten deze kantoren een plek krijgen. Een

kantorenvisie moet een antwoord formuleren op deze aspecten van kwantitatieve en kwalitatieve aard.

Aanpak

Een kantorenvisie kan consequenties hebben voor verschillende locaties in de stad. In dat opzicht is het een onderdeel van de structuurvisie. Gezien de planning van de structuurvisie is het onmogelijk dat een nog op te stellen kantorenvisie kan worden opgenomen in de Conceptontwerp Structuurvisie. Naast de noodzaak van een kantorenvisie is ook een strakkere regie noodzakelijk. De uitwerking zal plaatsvinden in de tweede helft van 2009. De opgave voor de kantorenvisie is het garanderen van de juiste locaties naar aard en omvang voor Amsterdamse kantoorgebruikers zonder de overmaat aan kantoren te laten voortbestaan of zelfs te laten groeien. Dit betekent dat in de uitwerking de kwantitatieve en de kwalitatieve kanten van de vraag naar kantoren aan de orde zullen komen. De ruimtelijke, financiële en programmatische consequenties van te maken keuzes worden daarbij afgewogen.

Digitale infrastructuur: connectiviteit

Meer en meer wordt alles met alles verbonden. Alledaagse objecten als auto's, huishoudelijke apparatuur en straatmeubilair wordt steeds vaker uitgerust met techniek waardoor een vorm van communicatie mogelijk is. Door toevoeging van deze 'connectiviteit' kunnen er signalen worden gegeven waardoor intelligentie kan worden toegevoegd, bijvoorbeeld op het gebied van energie en mobiliteit. Deze ontwikkeling lijkt de komende jaren door te zetten.

Dit heeft aanzienlijke impact op de ontwikkeling van steden. Er zal in de nabije toekomst rekening moeten worden gehouden met nieuwe mogelijkheden op het gebied van Smart Grids, Dynamisch verkeersmanagement inclusief dynamische wegen, Smart Homes/Buildings en andere manieren van werken en recreatie. Inmiddels worden nieuwbouwwesteden als Masdar, een nieuw te bouwen stad in het Arabische emiraat Abu Dhabi, van begin af aan 'slim' gemaakt. Het is waarschijnlijk dat dit ook in Nederland gaat gebeuren.

Naast, en juist ook door, het ontstaan van Ubiquitous-steden – steden waarin de nieuwste ICT-technologie alom beschikbaar en geïntegreerd is – zal ook de vraag naar bandbreedte blijven toenemen. Een goede basis-infrastructuur voor telecommunicatievoorzieningen is dan ook noodzakelijk. Deze basis-infrastructuur bestaat uit de ‘vaste’ infrastructuur, zoals glasvezel, maar ook uit antennennetwerken voor mobiel data- en telefoonverkeer.

Digitale infrastructuur: datawarehousing

Voor Datawarehousing geldt dat er verschillende soorten wensen zijn. Voor datastorage waarbij de latency niet heel belangrijk is maakt het feitelijk niet uit waar de warehouses staan: als er maar een goede verbinding is met internetknooppunten. Vanuit overwegingen die te maken hebben met het energygrid en het gebrek aan capaciteit van dit grid op sommige plaatsen kan dit type datawarehousing wellicht beter op andere plaatsen worden gebouwd.

Daarnaast zijn er echter datawarehouses die een extreem lage latency nodig hebben of de zekerheid willen hebben om snel verschillende netwerken kunnen bereiken. Deze willen graag de Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX) hosten. De AMS-IX heeft momenteel geen plannen om uit te breiden naar locaties buiten de Amsterdamse regio – Schiphol is de meest afgelegen op dit moment). Dit soort datawarehouses zal de facto dus nabij Amsterdam moeten worden gebouwd. Hetzelfde geldt voor datawarehouses die verbonden zijn met bijvoorbeeld de handelsafdelingen van de grote banken of die een actieve rol hebben in energiehandel.

Detailhandel in Amsterdam

Het Amsterdamse en het regionale detailhandelsbeleid gaan uit van een balans tussen behoud van de bestaande, fijnmazige verzorgingsstructuur en ruimte voor dynamiek. Anders gezegd: in Amsterdam vinden we het belangrijk dat inwoners dichtbij hun huis hun dagelijkse boodschappen kunnen doen. Dit is niet alleen maar handig, maar leidt ook tot ontmoetingsplekken, en dus sociale interactie. Bovendien zijn hierdoor minder milieubelastende autokilometers voor de boodschappen nodig zijn. Maar, we vinden het ook van belang dat het winkelandschap zich vernieuwt en meegaat in de tijd. Een vernieuwend, hoogwaardig en gevarieerd winkel aanbod hoort daarbij.

Topmilieu

Metropoolregio Amsterdam streeft ernaar om tot de top 5 van de Europese regio's te behoren. Een hoogwaardig winkelaanbod hoort daarbij. De ambities in Amsterdam Topstad en het feit dat de stad als kernstad van de metropoolregio fungeert, versterken de noodzaak hiertoe.

Naast basis- en middensegmentwinkels is er vanuit de markt – de vastgoedsector, het winkelbedrijf en de consumenten – en op basis van inzichten van experts, als vastgoedontwikkelaars en onderzoekbureaus gebleken dat er behoefte is aan meer exclusieve, internationale en unieke winkels; topwinkels. Het gaat dan over die branches, merken of formules die Nederland niet heeft of in zeer beperkte mate. Het betreft dus het toevoegen van winkelformules en/of -ketens, die voor Nederland uniek, exclusief of internationaal zijn. De artikelen hoeven overigens niet per definitie duur te zijn; in elk geval is aan meer van hetzelfde geen behoefte. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een winkel van het automerk Spijker als innovatief hoogwaardig Nederlands product. Het zal echter wel significant onderscheidend en aanvullend moeten zijn ten opzichte van het huidige aanbod en zich niet beperken tot bijvoorbeeld kleding. Deze winkels bevinden zich thans op bijvoorbeeld de P.C. Hooftstraat.

Amsterdam is bij uitstek de plek waar deze topwinkels thuis horen en goed kunnen gedijen. Deskundigen geven aan dat er enerzijds behoefte is aan fysieke ruimte om deze topwinkels te kunnen huisvesten en anderzijds aan een grootstedelijke ambiance, waarin deze winkels – ook in de mental map van de consument – optimaal tot hun recht komen. Wat dat aangaat kan Amsterdam zich nog niet meten met het aanbod in andere Europese steden als Milaan of Düsseldorf.

Naast het bestaande topwinkelmilieu in de PC Hooftstraat/Van Baerlestraat hebben in Amsterdam twee gebieden de beste papieren voor het huisvesten van de topwinkels: het Centrum en, op termijn, de Zuidas. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze en op welke specifieke plekken de realisatie van een volwaardig milieu van topwinkels het beste gestalte kan worden gegeven. Behoud dus aan de ene kant, maar tegelijkertijd ook ruimte voor marktdynamiek.

Trends en overwegingen

Zowel het aantal consumenten dat via internet producten koopt als het aantal bestedingen nemen de laatste jaren sterk toe. 62 procent van alle Nederlanders boven de zestien jaar heeft wel eens online een product besteld. In 2008 werd 4,85 miljard euro online besteed, in 2006 was dat nog 2,8 miljard euro. De oorzaak van de stijging van de online consumentenbestedingen is vooral toe te schrijven aan het feit dat mensen vaker bestellingen doen. Verwacht wordt dat de markt van online shoppers blijft groeien. De detailhandelsstructuur wijzigt hierdoor: bepaalde branches voor niet-dagelijkse en – in minder mate – de grote aankopen verdwijnen goeddeels uit de binnenstad. De binnenstad behoudt wel haar aantrekkelijkheid als winkelgebied, omdat de vrijkomende ruimte door andere branches wordt ingenomen.

Er zijn ook ruimtelijke gevolgen. Het aantal afhaalpunten op bedrijventerreinen en in woonwijken groeit. Dit vormt een hybride categorie: er worden goederen geleverd na voorafgaande betaling, soms worden ook ter plekke accessoires verkocht. Is dit nu een logistiek bedrijf of detailhandel? Bevoorrading en afhalen genereert verkeer, wat gevolgen heeft voor verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit laatste geldt met name in woongebieden. Thuisbezorgen van artikelen leidt mogelijk tot een verschuiving van personenvervoer naar goederenvervoer.

Door onder andere toenemende mobiliteit en veeleisendheid van de consument, staan buurtwinkels steeds meer onder druk. Deze winkels kunnen de concurrentie met grotere winkels en winkelcentra, die vaak een groter assortiment tegen lagere prijzen kunnen aanbieden, maar moeilijk aan. Op welke wijze is er nog een toekomst voor de buurtwinkel?

Winkels op traffic-locaties. Al langere tijd groeit het aanbod van onder meer gemakproducten bij benzinestations en op treinstations. NS werkt aan een vergroting van het winkelareaal met een meer divers aanbod. Welke gevolgen heeft dit voor bestaande winkelgebieden?

Grote formules, met name buitenlandse, zoeken uitsluitend vestigingsplekken op A-locaties. De (fysieke) ruimte hiervoor is in Amsterdam beperkt. Dit leidt er soms toe dat dergelijke formules zich niet in Amsterdam of elders in Nederland vestigen. Hier worden kansen gemist. Wat zijn de mogelijkheden om aan deze vraag tegemoet te komen?

Winkels vernieuwen voortdurend de wijze waarop zij consumenten tot aankopen verleiden. Denk hierbij aan kookstudio's die ook gebruikte accessoires verkopen, uitprobeerwinkels, overdekte markten met lokale producten gecombineerd met horeca, ecologische supermarkten die uitgebreid informeren over gezonde producten en bereidingswijzen. Dergelijke initiatieven passen vaak slecht in bestaande winkelcentra en hebben een voorkeur voor onderscheidende locaties en gebouwen. Het karakter is ook niet duidelijk: is het een winkel, een bedrijf, horeca? Hoe accomoderen wij deze ondernemers?

Winkelen vermengt zich steeds meer met vrije tijdsbesteding. Men gaat shoppen zonder de bedoeling om iets te gaan kopen. Winkelen is ook een manier om te kijken en bekeken te worden. Dit verschijnsel speelt al lange tijd in de klassieke binnensteden, maar is ook een trend op nieuw ontwikkelde perifere winkelgebieden. Het onderscheid tussen het karakter van binnensteden en perifere winkellocaties wordt zo diffuser. Is dit een wenselijke ontwikkeling?

Het toevoegen van zeventigduizend woningen in Amsterdam, heeft ook gevolgen voor het winkelapparaat. Om de nieuwe bewoners toegang te geven tot dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen, is uitbreiding van het winkelapparaat noodzakelijk. Hoe gaan we in termen van fasering, spreiding en het programma hier verantwoord mee om?

Het toevoegen van winkelmeters is niet langer louter een kwantitatieve aangelegenheid. Meer en meer wordt geconstateerd dat de ene meter de ander niet is. De gemeente verdiept zich dan ook in de kwalitatieve kant van de detailhandel. Soms is het toevoegen van een bepaalde kwaliteit belangrijker dan de vraag om hoeveel vierkante meters het gaat. Dit geldt bijvoorbeeld ten aanzien van winkels in het topsegment of in nichesegmenten. Maar wat versta je dan onder kwaliteit? En hoe meet je dat?

Ook in de warenmarkten doen zich verschillende ontwikkelingen voor. De traditionele markten hebben het in Amsterdam veelal moeilijk. Belangrijke redenen zijn een aanbod dat niet meer past bij de huidige generatie consumenten, openingstijden die evenmin bij consumentenvoorkeuren passen en starre verdelingsregels van de beschikbare ruimte op de markt. Nieuwe typen markten, zoals biologische, blijken wel succesvol. Aangezien markten van oudsher een belangrijke economische functie in de stad vervullen, naast een belangrijke sociale ontmoetingsplek, verdient ook het functioneren van de warenmarkten aandacht.

Toerisme

Voorwaarde voor een verdere ontwikkeling van de toeristische sector in de komende decennia is ruimtelijke spreiding van het toerisme. Zowel vanuit de binnenstad naar de stadsdelen als vanuit de stad Amsterdam naar de regio.

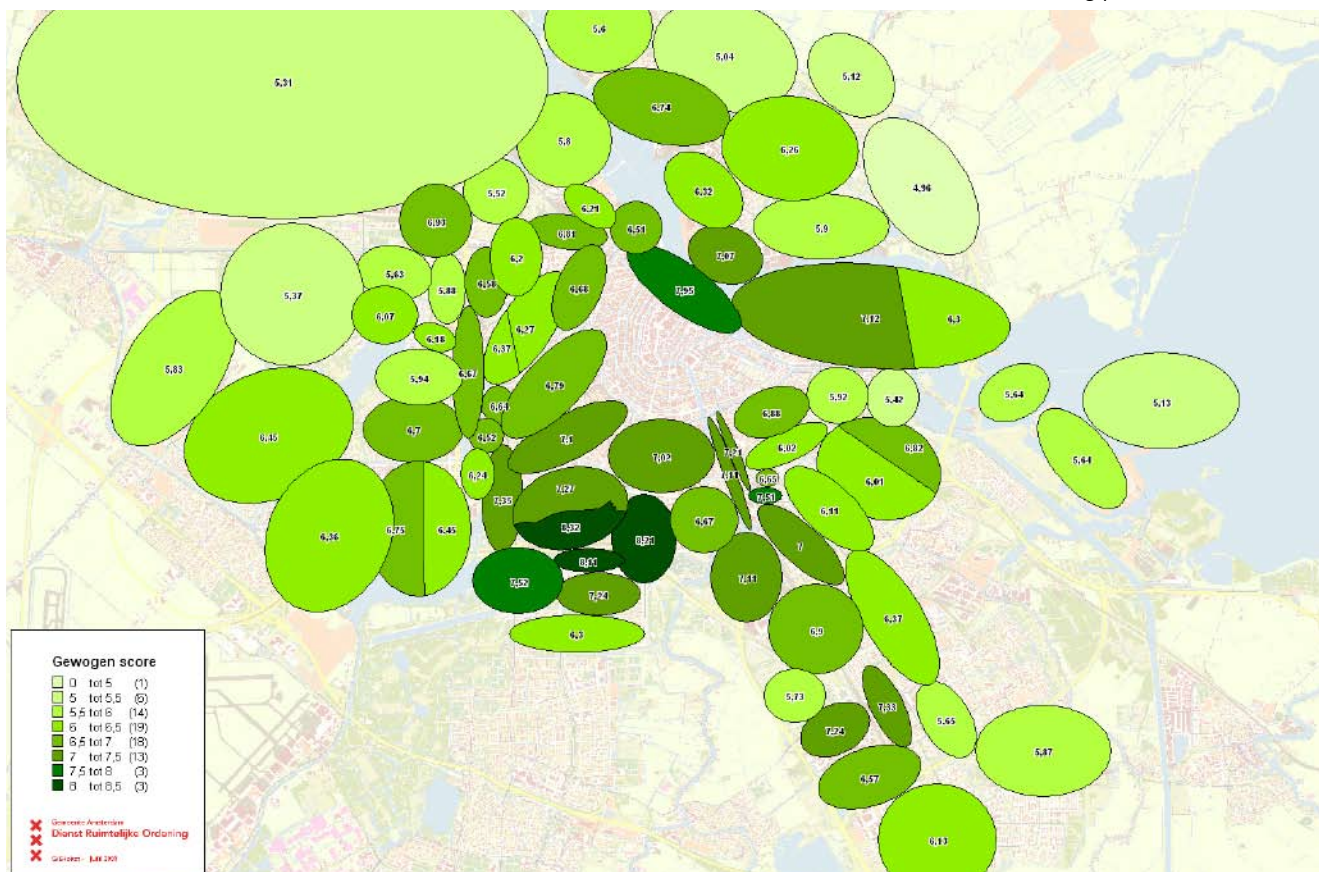
De ruimtelijke spreiding wordt gerealiseerd door te investeren in:

- Verblijfsaccommodatie,
- Innovatie,
- Bereikbaarheid.

Verblijfsaccommodatie

- De gemeente zal het ingezette hotelbeleid 2007-2010 voortzetten. Dat betekent de realisatie voor 2015 van tenminste 15 duizend extra kamers in de metropoolregio, waarvan in ieder geval negenduizend in Amsterdam.
- De focus zal met name moeten liggen op spreiding van de hotels. Met name nieuwe hotelgebieden als Zuidoost, Oost-Watergraafsmeer, Noord, Westerpark, Slotervaart, Bos en Lommer, Teleport en Osdorp zullen hiervoor benut moeten worden.
- Er zal naast de standaard hotels ingezet moeten worden op hotels die een eigen markt creëren en hotels die het Amsterdamse hotelproduct verbreden, zoals zorghotels, extended stay-hotels, tophotels, designhotels, gay-georiënteerde hotels, camperplaatsen et cetera.
- Het ingezette beleid om te streven naar een gemiddelde bezettingsgraad van 75 procent zal ook na 2015 als leidraad kunnen gelden. Is er een dreiging van structurele overbezetting dan zou nieuw beleid gericht moeten zijn op uitbreiding. Blijft de bezettingsgraad na 2015 structureel rond de 75 procent dan dient men terughoudend te zijn met medewerking aan hotelontwikkelingen.
- Waardering potentiële hotellocaties.

Waardering potentiële hotellocaties



Innovatie

Nieuwe productmarktcombinaties zullen worden ontwikkeld. Deze sluiten aan bij ontwikkelingen in doelgroepen en hun wensen. Unieke, persoonlijke belevenissen, authenticiteit en storytelling zullen steeds belangrijker worden. Gemeente Amsterdam speelt daarop in en stimuleert met de begin 2009 door de raad vastgestelde nota Ontdek Amsterdam de vestiging van nieuwe toeristische trekkers in zes focusgebieden buiten het toeristisch kerngebied die een eigen karakter en sfeer kennen.

Door meer delen van de stad toeristisch aantrekkelijk te maken en te ontsluiten, kunnen de positieve effecten van het toerisme meer over de stad worden verspreid. Hiermee wordt tevens de veelzijdigheid van het Amsterdamse profiel versterkt. Behalve dat de wijken hiermee een economische impuls krijgen, wordt tegelijkertijd de leefbaarheid en veiligheid in de wijken bevorderd. Ook voorkomt het spreiden van toerisme dat bezoekersstromen zich steeds meer gaan ophopen in een toeristisch kerngebied van beperkte omvang, waardoor de onvrede onder bezoekers en bewoners over de drukte in de stad verder zou kunnen groeien.

Amsterdam heeft baat bij een stabiele, duurzame ontwikkeling van het toeristische en zakelijke product. Een duurzame ontwikkeling kenmerkt zich door een constante groei, zonder dat de leefbaarheid of het milieu in het gedrang komt.

Hoewel Amsterdam internationaal wordt ervaren als een metropool, is de stad in feite veel kleiner dan onze directe Europese concurrenten. Om toch te profiteren van de groeimogelijkheden die het toerisme biedt, is dus niet alleen innovatie binnen de Amsterdamse stadsgrenzen van belang, maar zeker ook daarbuiten.

Het Pieken in de Delta-project Amsterdam bezoeken,

Holland zien, neemt daarop een voorschot en richt zich op versterking van de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio door het verbeteren van stedentoeisme en vernieuwen van toeristische sterktes, het realiseren van onderscheidende attracties en evenementen.

Fysieke bereikbaarheid speelt een belangrijke rol voor de bezoeker, zeker voor de zakelijke markt. Wetende dat 88 procent van de verblijfsbezoekers zonder eigen vervoer reist zal de informatievoorziening over het ov-netwerk sterk verbeterd moeten worden en is integratie van kaart- en tariefsystemen nodig om het als één metropolitaan ov-systeem te laten functioneren. De kwaliteit van overstappunten/stations is daarbij een belangrijke factor. De grote knooppunten vormen een visitekaartje voor de metropoolregio. Ook het taxi-systeem zal sterk moeten verbeteren.

Water kan de komende decennia op plaatsen waar snelle veerverbindingen mogelijk zijn meer dan nu benut worden als aantrekkelijk verbindend element tussen stadsdelen en tussen de stad en de regio. Het Noordzeekanaal, het IJ en het IJmeer bieden hiervoor de beste mogelijkheden.

De gemeente Amsterdam verbetert in het kader van Ontdek Amsterdam de bereikbaarheid per rondvaartboot door een stadsbrede visie op het recreatief gebruik van het binnenwater op te stellen, die onder meer zal leiden tot de uitbreiding van het aantal steigers en ligplaatsen. Provincie Noord-Holland werkt aan een knelpuntenvrij netwerk voor de recreatievaart.

Gebied	Aangescherpte karakterisering	Sfeerbeeld
Oostelijke binnenstad & Oost	Musea & Groen	Het groene (2e) Museumkwartier
Noordelijke IJ-oever	Creatief	Creative City
Westerpark	Architectuur & Cultuurpark	Kulturbrauerei (vgl Berlijn)
Oostelijk havengebied	Moderne Architectuur & Design	Amsterdam Docklands (vgl Londen)
De Pijp	City life, meet the Amsterdammers	Quartier Latin (vgl Parijs)
Oud-West	Klein Amsterdam	Small is beautiful (vgl NYC, Notting Hill)

7.5

Openbare ruimte

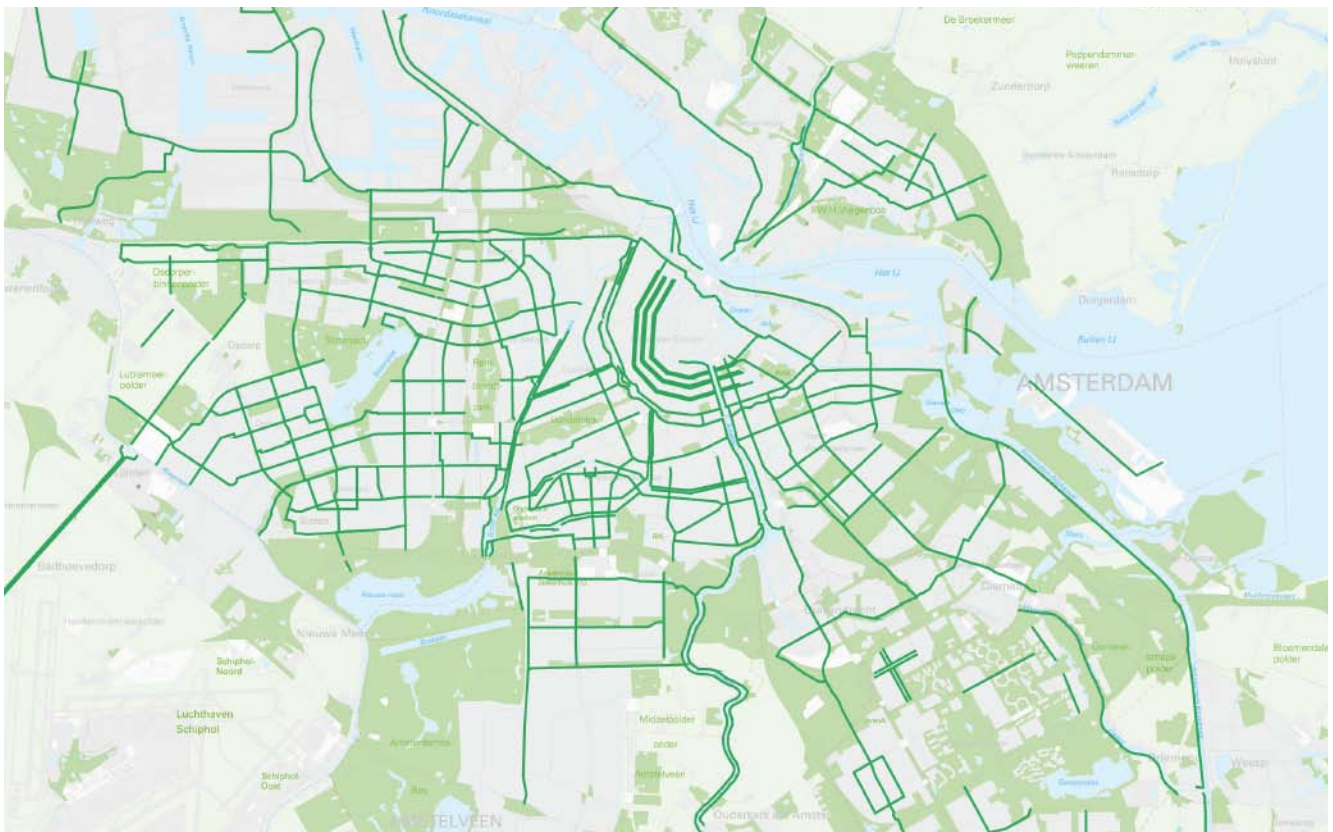
De betekenis van openbare ruimte in de metropolitane kern verandert ingrijpend bij verdere intensivering, vooral door de komst van nieuwe bedrijvigheid en bewonersgroepen.

Vergeleken met de naoorlogse stadsdelen is openbare ruimte binnen de ring schaars. Het is echter juist vanwege deze schaarste dat straten en pleinen juist hier zo succesvol zijn als brandpunt van stedelijk leven. De metropolitane kern bestaat vooral uit traditionele stadsmilieus, gekenmerkt door fijnkorrelige functiemenging, hoge dichtheden en een programmatisch flexibele bebouwing. De grenzen tussen arbeid, wonen en vrijetijdsbesteding zijn in de kern vervaagd en vinden in directe nabijheid van elkaar plaats. Dit heeft geleid tot het ontstaan van levendige stedelijke milieus met een gemengde bevolkingssamenstelling, een hoogwaardig voorzieningenniveau en een spectaculaire afname van het autogebruik. De schaal waarop deze ontwikkeling in Amsterdam plaatsvindt, is voor Nederland uniek en vraagt om een op maat gesneden benadering van de ruimtelijke ordening in de metropolitane kern, in het bijzonder van het openbare ruimtebeleid. Van belang

is vooral een hoogwaardige en op maximalisatie van gebruiksruimte gerichte inrichting van straten en pleinen.

De economische betekenis van de openbare ruimte is nog nooit zo groot geweest. Dat komt omdat de kenniseconomie een interactie- en uitwisselingseconomie is. Met name de alpha en gammasectoren in deze economie zijn daarvoor op de stedelijke (openbare) ruimte aangewezen. Want dáár zijn de agglomeratievoordelen waar de kleinschalige bedrijven – kenmerkend voor de kenniseconomie – op zijn aangewezen. Dáár botsen nieuwe, vreemde, verrassende ideeën op elkaar die leiden tot synergie en innovatie. Dáár kan de unieke en specifieke persoonsgebonden kennis het snelst en efficiënt via face to face-contacten worden uitgewisseld. Dáár zijn de fora en podia waar ideeën ontwikkeld en getoetst moeten worden. Dáár moet draagvlak voor een bepaalde mening verworven worden. Dáár verzilveren de kenniswerkers hun cultureel kapitaal door bezoek aan een veelheid en veelsoortigheid aan theaters, bioscopen, muziekpodia, ateliers, boekhandels, cafés en restaurants.

Hoofdbomenstructuur



Hoofdbomenstructuur

Een beeldbepalende boombeplanting is een belangrijk onderdeel van de Amsterdamse openbare ruimte. De continuïteit en samenhang in deze beplantingen maakt doorgaande routes en stedenbouwkundige lijnen herkenbaar en zorgt voor een aangename, groene omgeving. Vooral om deze reden is een Hoofdbomenstructuur (HBS) ontwikkeld. Maar de HBS biedt ook aanknopingspunten voor uitbreiding en herstel van het bomenbestand, en voor eenheid of juist verscheidenheid.

Amsterdam is vanouds een bomenstad. Vanaf de 16e eeuw maken bomen deel uit van de stedenbouwkundige opzet. De boombeplanting is met 400.000 laan- en straatbomen omvangrijk en beeldbepalend. Uniek in de wereld is dat nagenoeg elke straat of gracht is beplant met bomen en zich in de wereld kan profileren als groene metropool.

De betrokkenheid van de bevolking bij de bomen is groot. Het belang van bomen voor Amsterdam rechtvaardigt een goede positionering van de boombeplanting in het ruimtelijk beleid van Amsterdam en in het ruimtelijke planproces.

Op de conceptkaart Hoofdbomenstructuur van Amsterdam staan de beeldbepalende boombeplantingen aangegeven waarvan de continuïteit op centraalstedelijk niveau belangrijk is. Deze bomenlijnen staan langs de hoofdnetten, waterwegen, dijken of historische verkavelingspatronen. Ze volgen recreatieve fietsroutes, ecologische verbindingen of staan op markante plekken.

7.6

Stadstraten en -pleinen

ningen die aan de openbare ruimte grenzen, en in tweede instantie door de fysieke gesteldheid van de openbare ruimte zelf. Hoe gevarieerder dat voorzieningsaanbod, hoe gevarieerder het publiek, hoe groter de kans op uitwisseling tussen mensen van goederen, kennis en contacten. Want uitwisseling is de belangrijkste functie van die openbare ruimte. Belangrijk is dat de openbare ruimte vrij toegankelijk is voor de verschillende typen bewoners, werkenden en toeristen. De uitwisselingsfunctie werkt het best als men vrijwillig, anoniem en vrijblijvend in de openbare ruimte aanwezig is. Deze condities zijn elementair voor stedelijk plekken waar uitwisseling plaatsvindt. Daarmee zijn deze plekken onmisbaar in

Evenementen

In de openbare ruimte vinden ook de meeste evenementen in de stad plaats. Evenementen zijn de feestjes van een stad. Daarom werken ze het best als ze passen bij Amsterdam en de mensen die Amsterdam maken. Iedereen is welkom, inwoners, maar ook bezoekers en buitenlandse toeristen. De populariteit van evenementen is de laatste decennia flink toegenomen. Dat komt onder andere doordat ze goed aansluiten bij de huidige vrijetijdswensen: ze zijn divers, vaak vrijblijvend en er valt van alles te beleven.

In Amsterdam overstijgt de aanvraag voor evenementen het aanbod aan ruimte ruimschoots. Er zijn te weinig plekken waar een groot aantal mensen veilig plezier kan maken zonder dat anderen er veel overlast van ondervinden, die bovendien uitstekend bereikbaar zijn en enigszins beschut. Vooral in de binnenstad, waar de druk het grootst is, is behoefte aan nieuwe ruimte voor evenementen. Ook op andere plekken in de stad moet bij planontwikkeling ruimte voor evenementen worden overwogen. De tijdelijkheid van evenementen maakt dat een plein of een park prima dienst kan doen als evenemententerrein, net als een plek die even braak ligt. Dat vraagt bij het (her)inrichten wel om speciale aandacht voor bijvoorbeeld robuuste beplanting en materialen en verplaatsbaar straatmeubilair.

De kwaliteit en gebruikswaarde van de openbare ruimte, zoals straten, trottoirs, pleinen, kades en parken, wordt vooral bepaald door de winkels, cafés, restaurants, bedrijven en andere voorzieningen.

een kennismetropool.

Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. Klassieke stadsstraten zijn de Van Baerlestraat, de Utrechtsestraat en de Beethovenstraat. Maar ook de Middenweg is een stadstraat, die ter hoogte van Park Frankendael zijn winkelkarakter verliest.

	Verkeersgeleiding Groot	Verkeersgeleiding gering
Uitwisseling sterk	1: voldragen ▪ Beethovenstraat (midden) ▪ Rokin ▪ Haarlemmerdijk en -straat ▪ Utrechtsestraat ▪ Kinkerstraat ▪ Bilderdijkstraat ▪ Ceintuurbaan ▪ Constantijn Huygensstraat ▪ Van Baerlestraat ▪ Linnaeusstraat ▪ Rozengracht ▪ Amstelveenseweg (tot aan Haarlemmermeerstation) ▪ Ferdinand Bolstraat ▪ Van Woustraat ▪ Rijnstraat ▪ Overtoom ▪ Hoofddorpplein ▪ Mercatorplein ▪ Museumplein ▪ Leidseplein ▪ Marie Heinekenplein	3: niche ▪ Cornelis Schuytstraat ▪ Scheldestraat ▪ Pretoriusstraat ▪ Maasstraat ▪ 1e Oosterparkstraat ▪ Javastraat ▪ Van Limburg Stirumstraat-2^e Nassausstraat ▪ P.C.Hoofdstraat ▪ Frans Halsstraat ▪ 1ste Van Swindenstraat ▪ Rembrandtplein ▪ Nieuwmarkt ▪ Waterlooplein
Uitwisseling zwak	2: in ontwikkeling ▪ Middenweg ▪ Beethovenstraat (tussen Stadionweg en Mahlerweg) ▪ Jan van Galenstraat ▪ Postjesweg ▪ Lelylaan ▪ Molukkenstraat ▪ Weesper-/Wibautstraat ▪ Amstelveenseweg (tussen Haarlemmermeerstation en Stadionplein) ▪ Jan Evertsenstraat ▪ Surinameplein ▪ Stadionplein ▪ Frederiksplein	4: potentieel ▪ Van der Pekstraat ▪ Beethovenstraat (zuidelijkste deel) ▪ Parnassusweg ▪ Jan Evertsenstraat (meest westelijke deel) ▪ Beukenplein ▪ Krugerplein ▪ Direkte omgeving NS-stations Muidenpoort, Amstel, Lelylaan en Sloterdijk

Geleiden van stedelijkheid

De verbetering en ontwikkeling van stadsstraten en -pleinen speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de mix aanwezig zijn of aangeboden worden en moeten de rustige woonmilieus van de noodzakelijke stedelijkheid 'om de hoek' worden voorzien. Potentiële hoogstedelijke gebieden gaan door stadsstraten en -pleinen definitief deel uitmaken van het centrummilieu, naoorlogse uitbreidingsgebieden worden door stadsstraten en -pleinen aan 'de stad' gekoppeld.

De bekendste stadstraat is het tracé Damrak – Rokin

– Vijzelstraat – Ferdinand Bolstraat: 'de Rode Loper'. Deze moet de Amsterdamse bezoekersstroom geleiden door de binnenstad naar nieuwe centrumstedelijke gebieden als de Pijp en op termijn de omgevingen Schelde- en Maasstraat (RAI). Voorbeelden van weer andere aard zijn de Utrechtsestraat en de Haarlemmerdijk. Ook dit zijn straten die verkeer geleiden van en naar de binnenstad, maar doen dat in sterk verdichte en versmalde vorm. Rijkdom en variatie in winkel- en ander voorzieningenaanbod garanderen een sterke verblijfsfunctie. Vanwege het gedifferentieerde voorzieningenaanbod en vele horecagelegenheden vindt hier ook uitwisseling en ontmoeting plaats van nieuwe stedelingen.

Woongebieden parallel aan deze straten zijn meestal relatief 'rustige' woongebieden. Hier wordt een modern stedelijk leefmilieu zichtbaar waar zowel uitwisseling plaatsvindt als de package deal van 'rustig wonen – stedelijkheid om de hoek' manifest wordt. Het zijn deze milieus die in Metropoolregio Amsterdam nog onvoldoende worden aangeboden.

Duidelijk is dat stadsstraten en -pleinen enerzijds een verkeersgeleidende functie kunnen hebben, anderzijds als ontmoetingsruimte of ruimte voor uitwisseling kunnen fungeren. Ingedeeld langs deze twee functies, ontstaan vier typen stadsstraten.

1. De 'voldragen' stadsstraat

Dit zijn de straten met een onmiskenbare uitwisselings- én verbindingsfunctie. Het zijn straten met een sterke identiteit. Men 'kent' de aanliggende buurten vooral door de desbetreffende stadsstraat. De aanliggende buurten zijn in de meeste gevallen gewilde woonmilieus.

2. Stadsstraat in ontwikkeling

Deze stadsstraten hebben een erkende verbindingsfunctie, maar zijn als uitwisselingsmilieu vooralsnog onvoldoende ontwikkeld, wat opmerkelijk is gezien hun hiertoe gunstige ligging in de stad. Dat kan liggen aan het ontbreken van de kwaliteit van de voorzieningen of een kwaliteitsarme woningvoorraad in de belendende gebieden.

3. 'Niche'-stadsstraten

Dit zijn stadsstraten met een sterk uitwisselingskarakter, maar met een beperkte verbindingsfunctie. Deze straten hebben een sterke identiteit, niet doordat ze zo goed op de route liggen maar omdat ze tot op zichzelf staande uitwisselingsmilieus zijn uitgegroeid, om verschillende redenen. Door hun 'cultstatus' zijn deze straten wel belangrijk geworden in het fiets- en voetgangersverkeer. Het is immers 'leuk' om door deze straten te fietsen en te wandelen.

4. Potentiële stadsstraten

Dit zijn straten die in het oorspronkelijke ontwerp bedoeld waren als verkeersgeleidende en/of winkelstraat, maar die functie(s) niet meer hebben. Hoewel de vulling van de tabel bij lange na niet uitputtend is, valt op dat stadsstraten vooral radiaalwegen zijn. Dat is eerder toeval dan een vereiste. Naarmate de (uitrollende) stad daadwerkelijk groter wordt, nemen de afstanden tussen de radiaalwegen toe, en zal de behoefte aan tangenten groter worden

om de noodzakelijke 'levendigheid om de hoek' te realiseren. Een specifieke opgave vormt de directe omgeving van de NS-stations in of nabij het hoogstedelijke kerngebied, zoals Muiderpoort en Lelylaan.

De indeling van stadsstraten is een momentopname. Stadsstraten zijn net als andere plekken in de stad aan dynamiek onderhevig of 'missen juist de boot'. Ook het 'achterland' van de stadsstraten verschilt. Dit betekent dat het vooral bij de 'voldragen' stadsstraten en pleinen zinvol is een onderscheid te maken tussen gevarieerd voorzieningenniveau voor gevarieerd publiek respectievelijk eenzijdig voorzieningenniveau voor eenzijdig publiek. Op de kaart wordt dit onderscheid aangegeven.

Hoe maken we stadsstraten?

Stadsstraten hebben een verkeersgeleidende en verblijfsfunctie. Dat heeft tot gevolg dat de kwaliteit van een stadsstraat een kwetsbaar evenwicht is tussen voorzieningen, aankleding als groen, breedte van trottoirs, en de aanwezigheid van verkeersmodaliteiten. In sommige stadsstraten vraagt dit een herbezinning op het primaat van de verschillende soorten verkeer in stadsstraten. Per straat is een nauwkeurig afwegen van de verschillende functies noodzaak, waardoor een straatspecifiek profiel ontstaat. Daarbij moet steeds een toetsing plaatsvinden op de gevolgen voor de verschillende verkeerssystemen op netwerkniveau om te voorkomen dat problemen worden afgewenteld op andere straten.

Net zoals de kwaliteit van een stadsstraat van invloed is op de aangrenzende woonmilieus, zo hebben deze woonmilieus een grote invloed op de kwaliteit van de stadsstraten. Een gevarieerd, rustig, en hoogwaardig woonmilieu versterkt de stadsstraat. Via de stadsstraten raken tamelijk anonieme buurten aangetakt bij het stedelijk leven.

De ruimtelijke voorstellen die per type stadsstraat en -plein genoemd worden verdienen voor dat type de meeste aandacht, maar gelden ook voor de andere typen. Belangrijk is het uitgangspunt dat het ruimtelijk beleid straat- en pleinspecifiek is.

1. Voldragen

- De kwaliteit en verloop van het voorzieningen-niveau is marktgerelateerd, maar kan via straatmanagers in belangrijke mate beïnvloed worden: flexibele bestemmings- en gemakkelijke transformatiemogelijkheden.
- De kwaliteit van het belendende woonmilieu moet gewaarborgd zijn, zowel in cosmetische zin als in juridisch flexibele wijzen van splitsen en samenvoegen van woningen.
- Permanente aandacht voor de aankleding (vloeren en groenprofiel) en staat van de panden.

2. In ontwikkeling

- Om het voorzieningenniveau te verruimen en te diversifiëren is in een aantal gevallen bestemmingswijziging nodig, met name in de plint. In veel gevallen zal het om omzetting van de woonbestemming gaan richting winkel- of horecabestemming.
- In sommige gevallen moeten de straatwanden afgemaakt of gerealiseerd worden. Gesloten

wanden zijn een vereiste voor adequate stadsstraten.

- Ook hier is de kwaliteit van het achterland zorg voor aandacht.

3. Niche

- Schouwend straatmanagement is elementair. Een straat kan namelijk gemakkelijk gedomineerd gaan worden door eenzijdige 'klanten' en daardoor afglijden tot ramsj of verworden tot gated community voor de elite. Toegankelijkheid voor iedereen is een belangrijke troefkaart. ,

4. Potentieel

- De motor achter dit proces is de vestiging van menselijk kapitaal – vaak hoger opgeleiden – in buurten die tot voor kort nog niet geambieerd werden door deze doelgroep. Met de vestiging van dit 'menselijk kapitaal' groeit ook de behoefte aan uitwisselingsmilieus in de buurt en een sterkere fysieke link met het stadsleven.

7.7

Hoogbouw en ondergrond

Hoogbouw

Een van de middelen tot intensivering is het plegen van hoogbouw in de stad. Daarom krijgt de visie op hoogbouw een prominente plek in de structuurvisie.

Vergeleken met internationale hoogbouwontwikkelingen is hoogbouw in Amsterdam relatief bescheiden gebleven, zowel in hoogte als in omvang. Bovendien is het geen statisch begrip gebleken, maar door de tijd heen aan verandering onderhevig. De geschiedenis van de stadsontwikkeling wordt gekenmerkt door een vrij horizontaal hoogtelandschap, doorprikt met accenten, in aanvang kerktorens, molens op de zeventiende-eeuwse bolwerken, en met bovenbouw bekroonde torens van de middeleeuwse voormalige stadsmuren. Die bovenbouw van kerk- en voormalige verdedigingstorens is over het algemeen luchtig en frivool, met kleurige details, carillons of uurwerken. De torens zijn van de stad en geven uitdrukking aan het collectieve zelfbewustzijn. De Westertoren is met negentig meter de hoogste.

In de negentiende-eeuwse uitbreidingen wordt de stad naar het plan van Pierre Cuypers omgeven met een reeks kerken en publieke gebouwen, waaronder ook het Centraal Station en het Rijksmuseum. Daarmee verandert de skyline van de zeventiende-eeuwse stad. Met nieuwe torenaccenten, maar met de hoogte en schaalgrootte van de laatstgenoemde gebouwen. Samen met de pakhuizen aan het IJ doet een bouwhoogte rond dertig meter zijn intrede. In dezelfde periode gaan ook de havenkranen en schoorsteenpijpen deze skyline beïnvloeden. Veel van deze historische industriële hoogteaccenten zijn inmiddels weer verdwenen, net als de meeste molens op de bolwerken. In het Westelijk Havengebied zijn er nieuwe voor in de plaats gekomen van een nog grotere schaal, zoals de energiecentrale, kranen van de containerterminals, en windmolens.

De uitvinding van de lift leidt in Amsterdam aanvankelijk niet tot algemene toepassing. De veertig(!) meter hoge 'Wolkenkrabber' uit 1931 in het Plan Zuid van Berlage is het eerste accent zonder publieke functie of betekenis. Ook het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP) van 1935 gaat uit van een 'vlakke stad in een vlak landschap', zij het dat de vlakheid op

een aantal plaatsen wordt verlevendigd door hoge woongebouwen, vaak in reeksen. Deze strategie wordt tot in de jaren zeventig voortgezet. De bouwhoogten tot circa zeventig meter komen nog overeen met die van de zeventiende-eeuwse torens. De betekenis is nu niet meer die van absolute plaatsbepaling van publieke functies, maar compositorisch en plastisch. De groeiende mobiliteit en snelheid van vervoer voegen een extra belevingswaarde toe aan de statisch-ruimtelijke compositie.

Daarna ontstaan gebouwen met grotere bouwhoogten, voornamelijk rond de knooppunten van openbaar vervoer. Dit is te zien als een fysieke accentuering van het gevoerde beleid van de 'compacte stad', en een omkering in decennia van overloopbeleid vanuit de stad naar groeikernen in het ommeland. De Rembrandttoren bij station Amstel is met 135 meter de hoogste. Overigens wordt het leeuwendeel van het compacte stad-beleid gerealiseerd in bebouwingstypologieën die de 'pakhuishoogte' niet ontstijgen, maar die wel de gangbaarheid van deze maat rond dertig meter versterkt hebben. Dit is wellicht het sterkst te ervaren in de waterfrontontwikkeling langs het IJ. In deze periode neemt ook het aantal zeer grote gebouwen toe, zoals congrescentrum RAI, het ziekenhuis AMC, of stadion Arena, de laatste met een hoogte van 85 meter. Zowel in schaal als in hoogte beïnvloeden ze de skyline.

Afgezien van een enkel project blijft de hoogte binnen de negentiende-eeuwse en vroeg twintigste-eeuwse gordel ongewijzigd. Ten opzichte van de historische binnenstad wordt zeer voorzichtig omgegaan met bouwhoogte. Zo valt de hoogte van de Rembrandttoren perspectivisch weg binnen de gangbare dakhoogten van de binnenstad.

Dit leidt er toe dat hoogbouw in Amsterdam gedefinieerd kan worden als bebouwing of objecten die significant boven de pakhuishoogte van het IJ uitsteken. Daarin kunnen drie typen onderscheiden worden: ranke hoge gebouwen (torens), zeer grote gebouwen (kanjers), en utilitaire installaties en windmolens (objecten). Binnen het type torens hebben zich in Amsterdam drie gangbare categorieën ontwikkeld. De in aantal veruit grootste categorie verheft zich beperkt boven de pakhuishoogte (30 tot 60 meter). Hierbinnen vallen zowel de meeste historische hoogteaccenten, als lokale compositorische accenten. Zichtbaar vanuit omringende landschappen, maar dikwijls wegvallend in

het straatperspectief. De tweede categorie betreft torens van 60 tot 100 meter. Deze zijn gangbaar bij de belangrijkste knooppunten, maar hieronder valt ook een groot deel van de utilitaire objecten. Tenslotte de categorie tot 150 meter hoogte. Dit is de maximale hoogte die voor een groot deel van de stad voortkomt uit de hoogtebeperking die het functioneren van de luchthaven oplegt. Daarbinnen blijkt de 135 meter hoge Rembrandttoren door vele Amsterdammers geaccepteerd te zijn als een passend hoogteaccent binnen het stadssilhouet. Dit sluit een uitzondering tot grotere hoogte niet bij voorbaat uit, maar zet wel de referentie neer. Hoogbouwaspecten van windturbines worden in relatie gebracht met de resultaten uit de Windvisie van Klimaatbureau/DRO.

De ondergrond

In Amsterdam moeten we de beschikbare ruimte slimmer gaan gebruiken, om in de stad 70.000 woningen en de daarbij horende infrastructuur en voorzieningen bij te kunnen bouwen. Zichtbaar zijn alleen de bovengrondse activiteiten, het ondergrondse deel niet. Toch is de ondergrond een belangrijke basis voor verdere (metropolitane) ontwikkeling van Amsterdam. Denk daarbij vooral aan ruimtelijke- en duurzaamheidsaspecten. De ondergrond van Amsterdam is onlosmakelijk verbonden met de stedelijke structuur. Gebouwd op een schier onmogelijke locatie van drassige veenweiden heeft Amsterdam altijd moeten investeren om het hoofd –letterlijk– boven water te houden; "Amsterdam, die stad gebouwd op palen". Miljoenen heipalen. Amsterdam gebruikt haar ondergrond inmiddels voor veel meer functies. Naast funderingen wordt de ondergrond in toenemende mate gebruikt voor verblijfsfuncties (zoals musea, schoolkantines, werkplaatsen, opslag), parkeergarages en verkeerstunnels. Duizenden kilometers aan kabels en leidingen moeten er een plek vinden. Een plek naast de wortels van bomen die het niet gemakkelijk hebben in de stad. Bovendien herbergt de ondergrond een zeer gevarieerd archeologisch erfgoed, dat bestaat uit structuren, losse vondsten en organische resten. Deze tastbare overblijfselen vormen het collectieve geheugen van de stad en kunnen een inspiratiebron zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen. In tegenstelling tot de bovengenoemde doorgaans statische functies is het grondwatersysteem van Amsterdam met de vele waterniveaus altijd in beweging.

Ruimtewinst

In Amsterdam zal de ondergrond een steeds grotere en vanzelfsprekende rol spelen in ons dagelijks leven. Vaak zelfs zonder dat we het beseffen. Ondergrond en bovengrond vloeien soepel in elkaar over, keuze voor kwaliteit waarborgt ons gevoel van welbehagen in ondergrondse ruimtes. Door het verplaatsen van functies naar de ondergrond spelen we bovengronds ruimte vrij voor een belangrijke kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte.

Benutten of beschermen

In de ondergrond is het steeds zoeken naar balans tussen het benutten en beschermen. De belangen in de ondergrond zijn divers en de ondergrond kent evenals de bovengrondse ontwikkelingen vele belanghebbenden. Per gebied verschilt dat enorm. Het centrum van Amsterdam is wat dit betreft heel anders dan een verouderd bedrijventerrein. De ruimtelijke en ondergrondse mogelijkheden zijn zeer verschillend.

Ondergrond en duurzaamheid

Amsterdam zet in op duurzaamheid. Dus ook op minder energiegebruik en minder CO₂ uitstoot. Hierbij is de diepere ondergrond goed bruikbaar. Diepe watervoerende lagen worden gebruikt om de gebouwen in de stad van koude en warmte te voorzien, in aanvulling op het systeem van stadsverwarming. Deze systemen dragen samen met wind- en zonne -energie bij aan een beoogde klimaatneutrale metropool.

We beseffen de grote betekenis van water voor onze stad en benutten de waarden ten volste. Met de inrichting en het beheer van de boven- en ondergrond versterken we de veerkracht en veiligheid van ons watersysteem. Zo vangen we regenwater beheerst op en voeden we hiermee het oppervlakte- en grondwater, of gebruiken we het voor andere nuttige doeleinden. Beheerst wil zeggen via de drietrapsstrategie van vasthouden – bergen – afvoeren, waarbij kansen gegrepen worden om tot fijnmazige, lokale oplossingen te komen. Amsterdam heeft zodoende weerbaarheid om tijden van extreme neerslag en langdurige droogte zonder problemen te doorstaan. Er is voldoende ruimte gereserveerd voor veilige waterkeringen om ons te beschermen tegen de stijgende zeespiegel.

De Amsterdamse ondergrond biedt de ruimte voor het grondwater en is daarom een cruciaal onderdeel van het watersysteem. Het grondwater is een bron van leven voor planten en dieren in de stad. Het grondwater zorgt voor stabiliteit van de ondergrond en houdbaarheid van de houten palen waarop een deel van Amsterdam gebouwd is. We zijn daarom zeer voorzichtig met ons waardevolle grondwater. De verschillende functies in boven- en ondergrond en de grondwatersituatie zijn optimaal op elkaar afgestemd, zodat er geen nieuwe grondwaterproblemen ontstaan en bestaande grondwaterproblemen zo veel mogelijk zijn aangepakt. Bij werkzaamheden in de ondergrond worden ongewenste invloeden op het grondwater en de grondwaterstand zo goed mogelijk voorkomen.

Ondergrondse netwerken

De metropoolregio beschikt over een aantal cruciale 'machinekamers', die centraal staan in een netwerk van energie, elektriciteit, communicatie verbindingen, etcetera. (Hoofd)verdeelstations voor elektriciteit, zendmasten voor communicatie, energiecentrales, allen kenmerken zich door een zeer groot ondergronds netwerk van kabels en leidingen. Op een aantal plekken wordt elektriciteit opgewekt, vuil verbrand, etcetera. Deze 'machinekamers van de metropool' bevinden zich op diverse plekken in de metropool, zoals het Afvalenergiebedrijf in de Haven en de Diemercentrale in oost. De vrijkomende warmte gebruiken we voor de stadsverwarming. Een bijna gesloten leidingring om het centrum heen verzorgt het transport.

Koude winnen we uit diepe plassen in en rond Amsterdam, zoals de Nieuwe Meer. Dat netwerk sluit aan op de lokale ontwikkelingen. Verdere energie/warmte ontwikkelingen kunnen aansluiten bij de bestaande ringstructuur en moeten ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt worden. Dat vereist inzicht in toekomstige situaties.

Nieuwe ondergrondse infrastructuur vraagt om extra ruimte in de al zo volle ondergrond. We zien een tendens naar steeds grotere leidingen. Ook door nieuwe technologieën, zoals afvaltransport via ondergrondse buizen, waardoor vuilniswagens uit het straatbeeld kunnen verdwijnen. Deze tendens vraagt er om hoofdtracés meer en meer in gebundelde vorm aan te leggen. Zo is er naast bestaande netwerken ook ruimte voor nieuwe netwerken en voor een fraai maaiveld met bomen en noodzakelijke waterberging. De ontwerpopgave voor de openbare ruimte wordt zo meer en meer een integrale ontwerp-opgave van verkeer, groen, water en kabels en leidingen.

In de komende periode zal het stadswarmtenet verder worden uitgelegd vanuit overwegingen als leveringszekerheid, vergroten van de mogelijkheden tot flexibele exploitatie van het net en de mogelijkheden tot het optimaliseren van het net (keuze van de bron). Onderdeel van de schaalsprong stadswarmte is het sluiten van de stadswarmtering.

Ondergrond en grondwater

Ondergronds bouwen is van grote invloed op de grondwaterstromen en kan leiden tot zowel grondwateroverlast als -onderlast. Bij bestrijding van grondwateroverlast wordt de lijn van de Nota Grondwater Amsterdam 2007-2011 gevolgd. Grondwaterstroming zorgt voor een stabiele bodem. Ingrepen en bouwactiviteiten kunnen ingrijpende effecten hebben. Zorgvuldigheid is vereist.

Onderlast

Amsterdam is gebouwd op palen; in het centrum en in de gordel gebouwd in het interbellum tussen de jaren twintig en veertig op houten palen. Dankzij het grondwater dat overal aanwezig is zijn de houten palen niet gaan rotten en staat alles wat in de bovengrond zichtbaar is nog steeds op zijn palen. We zijn zuinig en trots op onze panden in de grachten-gordel en de '20-40'-gordel, en daarom gaan we ook zorgvuldig om met het beheer van het grondwater. Het ondergrondse ruimtegebruik wordt zorgvuldig afgewogen om te voorkomen dat onze rijke historie verloren gaat. Goed grondwaterbeheer is duurzaam.

Door klimaatsverandering zullen ook vaker perioden van langdurige droogte voorkomen. Bij deze droogtes zal het lastig zijn het niveau van het grondwater onder de funderingen van de stad op peil te houden. Door paalrot kunnen de funderingen van de historische binnenstad in gevaar komen. Dit is

sowieso een probleem voor de stad ook zonder ondergronds bouwen. De ambitie en noodzaak om te verdichten en ondergronds te bouwen verhoudt zich moeilijk tot de onvoorspelbaarheid van droogte en wateroverlast. Door gevoeligheid van de bodem en beïnvloeding van de waterspiegel is het onverstandig om grootschalig ondergronds te bouwen. Natuurlijk zijn er wel mogelijkheden. Dit is echter maatwerk, waarbij ook vele dure compenserende maatregelen nodig zijn, die wellicht uit de exploitatie van de ondergrondse activiteit betaald zullen moeten worden.

Van historische gebouwen is het vervangen van de houten palen door betonnen palen een optie. Dit is duur, en in principe de verantwoordelijkheid van de eigenaar. Het gaat om zoveel gebouwen dat dit alleen kan via een lange termijn strategie met fasering in de tijd en door mee te liften met ontwikkelingen zoals de Noord-Zuidlijn, het Rijksmuseum en de bouw rond het CS. Onderzoek is nodig naar de bijdrage van particulieren en gemeente.

Visie op de ondergrond

Per gebied biedt de ondergrond specifieke kansen of vraagt het speciale bescherming. De opgave voor de komende jaren is het uitwerken van deze gebiedsgerichte mogelijkheden van de ondergrond gekoppeld aan de bovengrondse ontwikkelingen.

Voor ons liggen vragen over het gebruik van de ondergrond. Waar kunnen en willen we ondergrondse functies toevoegen? Hoe ver kunnen en willen we gaan in het gebruik en beschermen van de ondergrond? Wat levert ons dit op? Hoeveel extra vloeroppervlak kunnen we bijvoorbeeld ondergronds binnen de Ring realiseren? Hoeveel parkeerruimte op het maaiveld kunnen we vrijspelen? En hoeveel ruimte door het verleggen/bundelen van kabels? Hoeveel procent van de energieproductie halen we uit de ondergrond?

Een en ander vergt een uitgewerkte visie op de ondergrond. Een visie waar we niet al te lang op kunnen wachten. Met de kennis van alle belanghebbenden is het opstellen van een integrale visie mogelijk. Deze Visie voor de ondergrondse ontwikkelingen vormt een belangrijke basis voor metropolitane plannen.

Eén ding is zeker: door de ondergrond tijdig bij de ruimtelijke ontwikkelingen te betrekken worden de kosten verlaagd en de kwaliteit samen met de waarde van vastgoed en de omgeving verhoogd.

Hoofdstuk 8

Verkeer en vervoer

De keuze om de Amsterdamse woningbouwopgave te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied is gunstiger voor de bereikbaarheid dan het verder spreiden van de inwoners naar de stadsrand en naar regio-gemeenten. Meer mensen krijgen zo de kans om dichtbij hun werk en bij voorzieningen te wonen, waarmee reiskilometers vermeden kunnen worden. Tegelijkertijd wordt hiermee het verkeer- en vervoernetwerk beter benut. Meer mensen en meer banen – in Amsterdam maar ook in de rest van de metropoolregio – betekent echter hoe dan ook meer mobiliteit. Groeiende mobiliteit zorgt naast hinder door geluid en emissies, vooral

8.1

Investeren in regionale bereikbaarheid via openbaar vervoer

voor extra druk op de toch al schaarse openbare ruimte binnen de stad en de waardevolle open ruimte buiten de stad.

Bij het faciliteren van die behoefte aan mobiliteit ligt de voorkeur bij de vervoersvormen die relatief weinig hinder en ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Om hiervoor voldoende ruimte te maken zal een deel van de openbare ruimte moeten worden heringericht. Onvermijdelijk is echter om zeker op het regionale schaalniveau ook ruimte te blijven reserveren voor de te verwachten toenemende mobiliteit over de weg, waaronder het goederenvervoer.

Korte afstanden

Op korte afstanden binnen de stad blijkt de fiets in steeds grotere mate de behoefte aan dagelijkse verplaatsingen te kunnen vervullen. Met de elektrische fiets wordt de actieradius in de toekomst zelfs nog groter, waardoor ook vanuit buurten als Amstelveen en Zaanstad meer naar Amsterdam zal worden gefietst. Ook het gebruik van de scooter laat een duidelijke groei zien. Op

delen van het Hoofdnet Fiets vraagt het toenemende gebruik om bredere paden en meer comfort. Door de groei van het fietsgebruik in combinatie met de opkomst van steeds 'grotere' fietsen zoals de bakfiets, neemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen op straat en in gebouwen sterk toe. Hier moet voldoende ruimte voor worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Voorwaarden hiertoe in bestemmingsplannen zijn wenselijk.

Het openbaar vervoer en kleinschaligere vormen van elektrisch of alternatief openbaar vervoer vragen eveneens ruimte in de binnenstad. De auto speelt in de binnenstad op korte afstanden een steeds kleinere, meer aanvullende rol, bijvoorbeeld voor het vervoer van goederen, maar blijft van belang om de stad vitaal te houden.

Middellange afstanden

Binnen middellange verplaatsingen van tien tot dertig kilometer speelt de fiets als hoofdvervoermiddel geen rol van betekenis. Het openbaar vervoer biedt op deze afstanden een onvoldoende aantrekkelijk alternatief, zo blijkt. De auto is nog altijd het meest gebruikte vervoermiddel. Met de verdere ontwikkeling van de metropoolregio wordt juist in deze afstandscategorie de meeste mobiliteitsgroei verwacht. Als alleen de auto de groei zou moeten opvangen slibt het regionale wegennetwerk dicht. Om dit te voorkomen zal het openbaar vervoeraanbod in het regionale netwerk sterk moeten verbeteren. Hogere frequenties, betere aansluitingen, toegevoegde verbindingen, maar ook meer gemak en comfort moeten zorgen voor een groter aandeel openbaar vervoer om zo de metropoolregio concurrerend te laten zijn met andere regio's

Langere afstanden

Voor langere afstanden binnen en buiten de metropoolregio, vormt de trein – in combinatie met de fiets als favoriet vervoersmiddel – nu al een goed alternatief voor de auto, maar het gebruik kan met goede Parkeer+Reis-voorzieningen vergroot worden. Het vervoer van goederen over het water en het spoor kan een deel van de groei van het wegvervoer opvangen, maar dan moet de capaciteit daarvoor wel aanwezig zijn en moet er een oplossing worden gevonden voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbebouwde gebieden.

Verbeteringen in het openbaar vervoer vergen veel voorbereidingstijd en de investerings- en exploitatiekosten zijn hoog. Niet alles kan dus tegelijk en op korte termijn. In de periode tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en -knooppunten als drager voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op de belangrijkste trein- en metrolijnen moeten dan wel maximale frequenties en optimale comforteisen – schone, veilige voertuigen en haltes – gelden. Dit betekent dat de meeste treinverbindingen uit vier sporen moeten bestaan om de hogesnelheidslijnen (HSL) Zuid en Oost en de intercitylijnen te kunnen scheiden van regionale lijnen en het goederenvervoer. Immers, zowel de (inter)nationale als de regionale bereikbaarheid per spoor zijn van groot belang voor het functioneren van de metropoolregio. Op het metronet moet waar dat voor de capaciteit nodig is ontvlechting van verschillende lijn op één tracé plaatsvinden. Daarnaast zijn verlengingen in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen aan de orde.

Voor de periode 2020-2030 ligt het accent op de deels nieuw aan te leggen regionale ov-lijnen en knooppunten, zoals de Noord/Zuidlijn met verlenging naar Amstelveen, Noordtangent, Westtangent en de railverbinding Schiphol Amsterdam Almere, inclusief de IJmeerlijn. Het doel is deze lijnen zo goed mogelijk te benutten en ruimtelijk in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Voor de periode na 2030 worden reserveringen gemaakt voor ov-lijnen om verdere toekomstige ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Hiervoor hoeven nu nog geen defini-



tieve keuzes gemaakt te worden. Zo hangt het doortrekken van een verbinding naar Noord en een eventuele railverbinding langs de noordwestelijke IJoveer corridor samen met de omvang en het tempo van het transformatieproces langs de IJoveers. Een eventuele tweede treinverbinding naar Schiphol hangt samen met een mogelijke tweede luchthaventerminal en met ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden langs de snelweg A4 ter hoogte van Riekerpolder/Nieuwe Meer, welke een basis kan vormen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Een andere optie voor de lange termijn vormt de Oost/Westmetrolijn. Een principiële keuze hierin wordt nu nog niet gemaakt, ook omdat de ontwikkeling van Schiphol nog onzeker is. Een eventuele Oost/Westlijn komt overigens pas aan de orde nadat de ontwikkelingsrisico's ervan zorgvuldig in kaart zijn gebracht, onder meer op basis van de ervaringen bij de aanleg en het functioneren van de Noord/Zuidlijn.

8.2

De auto en de openbare ruimte

Afname autogebruik in de binnenstad, aanzienlijke groei daarbuiten

De afgelopen decennia is het autoverkeer in het centrumgebied binnen de Singelgracht al sterk afgenomen als gevolg van het gevoerde parkeerbeleid (hogere tarieven, beperking parkeerareaal en realisatie P+R-faciliteiten). De fiets heeft hier een aanzienlijk groter aandeel gekregen. Ook het autobezit in het centrum is afgenomen.

In het gebied tussen de singelgracht en de ringweg is sprake van een stabilisatie van het autogebruik. Het autobezit is daar nog wel toegenomen, maar ook in dit deel van de stad wordt aanzienlijk meer gefietst. Ook het autogebruik door bezoekers van deze delen van de binnenstad is verminderd, ten gunste van het OV-gebruik. Ook hier is het gevoerde parkeerbeleid de belangrijkste verklaring voor de verandering in vervoerwijzen, in combinatie met verbeterde alternatieven.

In de stadsdelen buiten de ringweg A10 en in Noord is zowel het autobezit als het autogebruik de laatste decennia nog wel aanzienlijk gestegen. Daar heeft zich ook de grootste groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen voorgedaan. Dit geldt in nog sterkere mate voor de groeigemeenten in de regio, met Almere en Haarlemmermeer aan kop. Hoewel ook het openbaar vervoergebruik vanuit de grotere

Systematiek financiering openbaar vervoer

De huidige systematiek van de financiering van het openbaar vervoer staat momenteel de mogelijkheden voor substantiële groei van het ov-aanbod in de weg. Daar waar nieuwe of verbeterde ov-lijnen worden aangeboden en als gevolg daarvan de vraag naar openbaar vervoer toeneemt, is de exploitatiebijdrage vanuit de Brede Doeluitkering van het Rijk begrensd tot één totaalbudget voor de gehele regio. Succesvolle toevoegingen aan het ov-systeem gaan zo ten koste van het aanbod en de kwaliteit van bestaande lijnen. Ook het Rijk rekent de groei van het (regionaal) openbaar vervoer tot haar doelstellingen en stelt daar incidenteel extra middelen voor ter beschikking. Zonder structurele veranderingen in de bijdragesystematiek zoals een meer prestatiegericht subsidiëring, kunnen de ambities van de metropoolregio om te komen tot een schaa sprong niet of onvoldoende worden waargemaakt.

buurgemeenten naar Amsterdam centrum flink toegenomen is, blijft het autogebruik vooralsnog sterk dominant in een groot deel van de metropoolregio. Ook het autobezit en vooral het bezit van een tweede of derde auto is daar de afgelopen jaren nog fors gegroeid. Zeker op de relaties tussen de regionale subcentra binnen en buiten Amsterdam is het aandeel van het openbaar vervoer relatief nog beperkt. Daar ligt dan ook de belangrijkste opgave met het oog op de toekomst.

Het centrum van Amsterdam zal groeien. Ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer wordt dan steeds belangrijker. Daar waar dat vanwege nodig en haalbaar is zal ruimte voor het autoparkeren op straat ingeruild worden voor inpandige of ondergrondse parkeervoorzieningen. De vrijgekomen ruimte wordt dan gebruikt om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, maar ook om de capaciteit voor de alternatieven te vergroten, zoals bredere stoepen en fietspaden, meer stallingruimte voor fietsen, ruimere ov-haltes en beter functionerende bus- en tram banen. Prioriteit voor herinrichting ligt bij smalle straten met veel winkel- en verblijfsfuncties en bij beschermde stadsgezichten en straten met veel monumenten. Op specifieke locaties kan ook de ruimte voor

het rijdende autoverkeer worden teruggebracht, door gebieden autovrij te maken of alleen eenrichtingsverkeer toe te staan, waarbij een belangrijke randvoorwaarde is dat het functioneren van het

Hoofdnetauto niet wordt ondermijnd met omrijgedrag. Ook het centrum dient om economische redenen bereikbaar te blijven voor wegverkeer en het Hoofdnetauto speelt daarin een essentiële rol.

Voorbeelden van autoluwe en autovrije zones

- **Parkeervrije straten:** In belangrijke verkeersstraten die ook als winkelstraat fungeren ontbreekt vaak de ruimte om alle verkeersdeelnemers en bezoekers een veilige en prettige straat te bieden. Deze straten kunnen veel beter, veiliger en mooier ingericht worden als de parkeerplaatsen worden weggehaald. Doordat het dan mogelijk is om bredere stoepen en fietspaden aan te leggen wordt het een nog aantrekkelijker winkelgebied. Weghalen van parkeerplaatsen kost relatief weinig parkeermogelijkheid, maar biedt wel veel ruimte. De verschillende functies in de straat blijven bereikbaar en parkeren blijft mogelijk in zijstraten of in een nabij gelegen parkeergarage. Voor laden en lossen komen speciale plekken. Wel moet de straat zo worden ingericht dat wordt voorkomen dat het autoverkeer sneller gaat rijden en de rijweg zo een fysieke barrière gaat worden.

Te onderzoeken straten: (delen van) Rozengracht, Van Woustraat, Koninginneweg, Zeilstraat, Middenweg/Linnaeusstraat.

- **Autoloze straten of gebieden:** In sommige smalle straten is nauwelijks ruimte voor auto én fiets én tram. Daarnaast zijn er pleinen waar de auto storend is. Wanneer er op parallelle routes voldoende ruimte is voor auto's is het mogelijk om in deze smalle straten en op deze pleinen auto's niet meer toe te laten, met uitzondering voor laden en lossen en calamiteiten. De straten kunnen heringericht worden als fiets-, OV-corridors of wandel- of winkelgebieden.

Te onderzoeken straten, gebieden:

Utrechtsestraat, Ferdinand Bolstraat en (delen van) Weteringschans/Sarphatistraat, Nieuwmarkt, Cornelis Schuytstraat.

- **Uit het zicht-gebieden:** Op de schaal van een buurt of wijk kunnen oplossingen worden

gezocht om het aantal parkeerplaatsen op het maaiveld te verminderen en (deels) te vervangen door inpandige parkeerplaatsen. De ruimte die ontstaat op straat kan worden gebruikt voor een aantrekkelijke herinrichting van het gebied. Het betreft hier vaak grote ingrepen met hoge investeringen. De projecten kunnen zonodig aangewezen worden als Grootstedelijke Projecten.

Te onderzoeken gebieden: (delen van) Dapperbuurt, Hoofddorppleinbuurt, De Pijp-Noord, Oud-Noord

- **Nieuwe autoluwe ingerichte gebieden:** Nieuwe of transformatiegebieden, die worden ontwikkeld met een goede ov-ontsluiting en met een centrale ligging, hebben de potentie om (deels) te worden ingericht als autoluwe gebieden met relatief lage parkeernormen en veel open ruimte.

Te onderzoeken gebieden: Noordelijke IJboers, Zeeburgereiland, Wibaut aan de Amstel



8.3

Verbetering fietsnetwerk en uitbreiding stallingsvoorzieningen

Zoals aangegeven bewijst de fiets vooral zijn kracht op de korte ritafstanden (5 tot 7,5 km), maar deze actieradius kan in de toekomst toenemen met de opkomst van de elektrische fiets. Ook vanuit buurgemeenten en vanuit de stadsdelen buiten de ring en Noord zal dan meer worden gefietst. Ook het gebruik van de brommer of scooter laat een duidelijke groei zien die zich onder invloed van het parkeerbeleid vermoedelijk voortzet in de toekomst. Vooral in de gebieden buiten het centrum kan deze groei – mits deze voertuigen schoner en stiller worden – gefaciliteerd worden omdat ze hier een goed alternatief vormen voor het autogebruik. Het gebruik van elektrische scooters wordt actief gestimuleerd. Voor brommer en scootergebruik in het algemeen wordt er in de loop van 2010 door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer een beleidskader geformuleerd.

De groei van het fiets- en snorfietsgebruik in combinatie met de opkomst van steeds 'grotere' fietsen zoals de bakfiets vraagt op delen van het Hoofdnet Fiets om bredere paden en meer comfort. Op de meest intensief gebruikte fietsroutes rond en in de binnenstad kan een deel van de als gevolg van autoluwbeleid vrijkomende ruimte worden gebruikt voor het creëren van betere en bredere fietspaden. Verder wordt op een deel van het Hoofdnet Fiets het comfort en de doorstroming vergroot door een 'groene golf' in te stellen. Straten die voor deze zogenaamde pluskwaliteit in aanmerking kunnen komen zijn (delen van) de binnenring en uitvalswegen als de Weesperstraat, Raadhuisstraat en de Middenweg/Linnaeusstraat.

Een groeiend probleem waarvoor vanwege de structuurvisie een oplossing gevonden moet worden betreft de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen. Deze ruimtebehoefte is al heel groot rond stations en op pleinen en straten met uitgaans- en winkel-functies. De openbare ruimte is op steeds meer plaatsen in de stad niet meer toereikend om de groei van het aantal geparkeerde fietsen op straat op te vangen zonder dat dit leidt tot aantasting van de gebruikskwaliteit. Er zal in de toekomst dus meer parkeergelegenheid in gebouwen en in ondergrondse voorzieningen gecreëerd moeten worden. Hiervoor zal voldoende ruimte moeten worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Voorwaarden hiertoe in bestemmingsplannen zijn wenselijk. Voor fietsenstallingen bij Openbaar Vervoerknooppunten worden in het kader van deze structuurvisie ruimtereserveringen gedaan.

Naast een belangrijke functie voor het dagelijkse woon-werk, woon-school en winkelverkeer vervult de fiets vooral ook belangrijke rol in het recreatieve verkeer. Bestaande en verder te intensiveren groengebieden dienen derhalve goed op de regionale en lokale fietsroutes aangesloten te zijn. Bij verbeteringen in recreatieve fietsroutes krijgen projecten die ook bijdragen aan de verbetering van routes voor het dagelijks gebruik voorrang.

Veranderingen Hoofdwegennet in en om Amsterdam

Het leggen van prioriteit bij de fiets en het (regionale) ov betekent niet dat investeringen in asfalt tot het verleden behoren. Tweederde van de woningbouwopgave van de metropoolregio zal plaatsvinden in regiogemeenten. Doordat daar vanwege veel lagere dichtheden het autobezit en -gebruik aanzienlijk hoger liggen dan in Amsterdam zal de druk op het wegennet naar en rond Amsterdam verder toenemen, zelfs als een groot deel van de woningbouwopgave en de nieuwe werkgelegenheidsgebieden rond ov-knooppunten wordt gerealiseerd. Om de metropoolregio ook aantrekkelijk te laten blijven voor auto- en wegvervoergeoriënteerde bedrijven en inwoners die zich hier willen vestigen, zullen investeringen in het autonetwerk noodzakelijk blijven. Over herzieningen aan de snelwegen A1, A6 en A9 zijn al besluiten genomen en aan de A2 en de Westrandweg wordt al gewerkt. De A4 tussen Leiden en Schiphol heeft als verbinding met de zuidelijke Randstad ook een hoge prioriteit.

De functie van het Hoofdwegennet rond Amsterdam zal wel deels veranderen. Het westelijke en zuidelijke deel van de Ring A10 krijgt meer een verdeelfunctie, omdat het doorgaande verkeer meer gebruik kan gaan maken van de Westrandweg en de verbrede A9. De inrichting van de Ring kan daar aangepast worden aan de stedelijke omgeving, maar wel met behoud van capaciteit omdat de ringweg een alternatieve route moet blijven voor verplaatsingen dwars door de stad. Vanwege de dubbelfunctie van de A10 Noord – doorgaande verbinding en verdeelweg – en vanwege de voorziene groei in Noord, is het zinvol een reservering te maken voor een eventuele capaciteitsuitbreiding van de A10 Noord. In het stedelijke wegennet blijft het functioneren van het hoofdnet en van de corridors van groot belang voor het economisch functioneren van de stad. Aanpassingen zijn alleen mogelijk na toetsing van het functioneren op netwerkniveau.

Uiteindelijk ontstaat er een duidelijke en functionele hiërarchie in het autonetwerk:

1. de autosnelwegen om de stad te benaderen en om vooral het doorgaande verkeer langs de stad te leiden,
2. de stadsverdeelweg (Ring A10) voor met name het lokale en bestemmingsverkeer en voor nog maar

een deel met het doorgaande verkeer, met transferia voor overstap op stedelijk openbaar vervoer,

3. de verkeersstraten binnen de stad voor de ontsluiting van de stedelijke bestemmingen.

Invoering Anders Betalen voor Mobiliteit

In 2007 is door het kabinet besloten om vanaf 2012 een start te maken met het invoeren van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM), de zogenaamde Kilometerprijs. Het principe is dat niet langer het bezit van de auto wordt belast, maar alleen het gebruik van de auto. De vaste heffingen op het autobezit zullen geleidelijk worden vervangen door een heffing per gereden kilometer (de basisprijs). Om de doorstroming te bevorderen en de bereikbaarheid te verbeteren kan op zwaarbelaste wegvakken in de spits een extra heffing van toepassing zijn (een spitstoeslag). Rijden in de spits op drukke wegvakken zal dus duurder worden. Met de invoering van het spitstarief wordt naar verwachting in Metropoolregio Amsterdam begonnen.

De invoering van de Kilometerprijs mag per saldo niet leiden tot een lastenverzwaring voor de gemiddelde automobilist. Door het opheffen van de belastingen zal de aanschaf van een auto goedkoper worden. Dit kan in delen van de regio waar geen beperkingen gelden voor het autobezit in de vorm van parkeernormen of parkeertarieven leiden tot toename van het (tweede) autobezit. De invoering van de Kilometerprijs en vooral de invoering van de spitsheffing leidt naar verwachting tot een betere benutting van de beschikbare weginfrastructuur, waarmee uitbreiding van de capaciteit langer voorkomen kan worden.

Regionaal en stedelijk verkeersmanagement

Dit verwachte effect van betere benutting van infrastructuur kan nog worden versterkt door de toepassing van regionaal en stedelijk verkeersmanagement. Hiermee wordt de afwikkeling van het verkeer op de bestaande infrastructuur geoptimaliseerd. Dit gebeurt vooral door spreiding van de verkeersvraag over het netwerk en over de dag en door verkeersdeelnemers te informeren en adviseren over de op een bepaald moment meest geschikte vervoerswijze- en routekeuze. Verkeersmanagement staat hiermee ten dienste van de mobilist en richt

zich op het beter benutten van de infrastructuur voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het openbaar vervoer en de fiets.

Het is een van de middelen ter bevordering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Stedelijk Verkeersmanagement gebeurt vooralsnog vooral met verkeerslichten, toeritdoseerinstallaties, verlengde uitvoeg- en opstelstroken en de inzet

van groene golven op basis van scenario's voor verschillende omstandigheden en tijdstippen. Op termijn maken ICT-toepassingen het steeds beter mogelijk om verkeersdeelnemers onderweg te informeren. Daarmee vermindert het zoekverkeer naar parkeergarages en wordt de overstap van auto naar openbaar vervoer bij P+R locaties gestimuleerd.

8.5

Goederenvervoer per rail

Ondanks ICT-ontwikkelingen blijft het fysiek verplaatsen van personen en goederen ook in de toekomst nodig. Het goederenvervoer zal net zo'n belangrijke rol vervullen als vandaag de dag. Ten opzichte van nu zullen er, door strengere milieueisen en ontwikkelingen in de transportsector, nieuwe vervoersconcepten voor het goederenvervoer ontstaan. De nadruk komt te liggen op schonere, stiller en veiliger vervoer.

Voor het binnenstedelijk goederenvervoer zijn distributieconcepten die qua schaal, milieueisen en veiligheid passen in de hoogwaardige stedelijke gebieden van de metropolregio van steeds groter belang. De keuze voor autoluwe en verkeersveilige steden met meer ruimte voor openbaar vervoer, de fiets, de voetganger en de wens om de openbare ruimte op een andere manier te benutten, zijn alleen maar mogelijk als ook het goederenvervoer binnen de steden anders wordt georganiseerd. Het concept van stadsdistributie met overslagterminals aan de randen van de stad en kleinere vervoerseenheden – elektrische vrachtauto's en goederentrans – voor het vervoer van de goederenstromen binnen de stad, zal nu eindelijk zijn beslag moeten krijgen.

Voor het goederenvervoer tussen de steden en de landsdelen is het van belang dat deze in de toekomst vanwege geluid en externe veiligheid en omvang van de goederenstromen zoveel mogelijk via infranetwerken worden afgewikkeld die buiten de stedelijke gebieden zijn gelegen. Hierbij zal ook een verschuiving tussen de modaliteiten plaatsvinden waarbij meer ingezet wordt op vervoer over water en per spoor.

8.6

Bevoorrading van de stad

Voor de Amsterdamse regio betekent dit dat de goederenstromen van en naar Corus, de haven van Amsterdam en Schiphol via de tweede of derde wegring (Westrandweg, A9, N201), tweede spoorring (Westrandspoorlijn) en via het water (het IJ) worden afgewikkeld.

Ook is het de bedoeling dat vanwege het programma Hoogfrequent Spoorvervoer vanaf 2020 het spoorgoederenvervoer tussen Rotterdam en Noord en Oost Nederland niet meer via Amsterdam Zuidoost en Weesp plaatsvindt, maar dat hiervoor de Betuwelijn wordt gebruikt.

Iedere bewoner en gast die verblijft in de stad moet dagelijks worden voorzien van zijn voedsel. Ook verhuizingen en verbouwingen blijven dagelijks plaats vinden en ook ons afval moet geregeld worden afgevoerd. Veel van de dagelijkse behoeften worden aangevoerd van ver buiten Amsterdam. Naarmate maatregelen voor personenvervoer steeds positiever uitpakken voor mens en milieu in de stad, komen de negatieve externe effecten van het noodzakelijk dagelijks goederen vervoer steeds scherper in beeld. Het gaat dan om geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid en congestie.

Deze negatieve effecten kunnen op verschillende manieren worden verminderd. Moderne technieken brengen schonere, alternatieve vervoersvormen dichterbij zoals de boot met grijparm, elektrische fluisterboten, cargo-hoppers en elektrische vrachtauto's. Op efficiënte overlaadplekken aan de rand van de stad kunnen goederen van inter-stedelijk op intra-stedelijk vervoer worden overgeslagen. Als deze overlaadplekken ook op de waterinfrastructuur zijn georiënteerd kan het water in de stad als goederen-transportroute weer in belang toenemen. Immers, het waternetwerk ligt er maar een logistiek systeem ontbreekt.

Een optimale invulling van duurzame ontwikkeling van de stad vraagt derhalve om onderzoek naar overlaadplekken in relatie tot mogelijke vervoersvormen. Door de toenemende verdichting en intensivering van het ruimtegebruik moeten kansrijke plekken tijdig ruimtelijk geborgd worden.

Hoofdstuk 9

Groen en water

9.1

Stad in het groen, stad aan het water

Amsterdammers hebben het groen en het water in en om de stad harder nodig dan ooit. De bezoekerscijfers van de parken en grote groengebieden rond de stad zijn in de afgelopen tien jaar verdubbeld. Sommige gebieden kennen astronomische bezoekerscijfers: het Vondelpark telt 10 miljoen bezoeken per jaar, het Amsterdamse Bos 5 miljoen en de Amsterdamse Waterleidingduinen met zo'n 800.000 bezoeken per jaar. Uit een groots opgezette enquête naar de groenwensen van Amsterdammers bleek dat voor de helft van hen het groen in de buurt een belangrijke voorwaarde is bij het kiezen van de woonplek of de plek om een bedrijf te vestigen. De toename van de stedelijke bevolking van Amsterdam concentreert zich op dit moment en in de toekomst in sterke mate langs het water, vooral langs het IJ en IJmeer. Wonen aan het water is hip en recreëren op en rond het water is voor heel veel mensen „a way of life“. Meer dan ooit groeit het bewustzijn dat het groen en het water belangrijke vestigingsfactoren zijn en daarmee van direct economisch belang voor de stad.

Amsterdam en het water

Het water is door de eeuwen heen wisselend gewaardeerd. Zonder water had Amsterdam geen goede verbindingen met het achterland en had het niet deel kunnen nemen aan de VOC, konden bewoners geen bestaan vinden in scheepsbouw en havenindustrie en was de rondvaart niet de belangrijkste toeristische attractie van Nederland geworden. Maar het water werd ook geassocieerd met open riolen, dijkdoorbraken en overstromingen. Er kwamen zelfs dempingen van stadsgrachten en aanplempingen aan te pas om het water als openbare ruimte te doen verdwijnen. Feit blijft dat het ruimtelijk beeld van Amsterdam in belangrijke mate wordt bepaald door het water van de 17e eeuwse grachtengordel, de Amstel, 't IJ en de havenbekkens, de stadsplassen en, meer recent, rond het Oostelijk Havengebied en IJburg. Amsterdammers vinden water en groen zo

belangrijk omdat het op allerlei niveaus de kwaliteit van het stedelijke leven verbetert. Er is een directe, positieve relatie tussen het groen in de straat en de gezondheid van de bewoners van die straat. Het straatgroen is belangrijk voor het psychologisch welbevinden en nodigt uit tot bewegen.

De parken zijn de gemeenschappelijke tuinen van de stadsbewoners. Het zijn groene pleinen in de stad, waar mensen elkaar ontmoeten in een rustige omgeving. Ze bieden plek aan kinderspel, sport, cultuur en natuurbelieving. Steeds meer mensen zoeken met hun laptop en mobiele telefoon de parken op om er te werken.

De grote groen- en watergebieden om de stad bieden met hun weidsheid het noodzakelijke tegengewicht voor de steeds dichter bebouwde stad. Ze bieden de stedeling de ruimte om actief bezig te zijn. Je kan er urenlang wandelen, fietsen, kanovaren

of schaatsen. De stad en het ommeland vormen geen tegenstelling, maar een eenheid. Bij een dicht bebouwde stad met veel voorzieningen hoort een ommeland dat juist het omgekeerde biedt: weidsheid en ruimte om te bewegen.

Binnenstedelijk verdichten kan alleen slagen als er hoogwaardige woon- en werkmilieus worden gemaakt. Voor die hoogwaardige milieus is het groen op alle niveaus, van straatboom tot Waterland, een essentieel onderdeel.

Door de veranderingen in het klimaat zullen bewoners verkoeling willen zoeken in de openbare ruimte. Strandjes in stad en ommeland spelen hierin ook een rol net als het toevoegen van gebruikswater in parken en op stenige plekken.

Naast het directe belang voor de gezondheid en de recreatie van de stadsbewoners hebben water en groen nog meer functies voor de stad, namelijk voor de waterberging, de luchtkwaliteit, het stadsklimaat, de voedselproductie en de biodiversiteit.

Waterberging is voor Amsterdam een steeds groter probleem omdat er meer verhard oppervlak komt en de piekbelastingen door stortbuien groter worden. Onverharde grond vangt water op, houdt het vast en voert het langzaam af naar het grondwater, zodat het rioolstelsel niet wordt belast. Bomen en struiken verdampen veel water. Ze verminderen ook de concentraties van NO₂, CO₂ en fijnstof in de lucht en dragen daardoor bij aan een betere luchtkwaliteit. Bomen, grasvelden en parken, fonteinen en waterpleinen zorgen voor demping van de zomerhitte en bevochtiging van de lucht, waardoor het stadsklimaat aangenamer wordt. Wat de voedselproductie betreft: onder de noemer Proeftuin Amsterdam worden boeren en tuinders in de omgeving van de stad gestimuleerd om op duurzame wijze voedingsmiddelen te produceren, die dan in de stad kunnen worden verkocht al dan niet duurzaam via het water vervoerd. Zo krijgen stad en ommeland nog meer betekenis voor elkaar. Voor het behoud van de biodiversiteit tenslotte spelen steden wereldwijd een steeds belangrijker rol. In Amsterdam vinden we onder andere 140 soorten broedvogels en 30 soorten zoogdieren. Een groot deel van die soorten is afhankelijk van het groen en het water in en om de stad.

Amsterdammers willen groen in hun straat, een goed bruikbaar park op loopafstand van de woning en een groot groengebied op fietsafstand van de woning. Elk groenelement moet daarbij aan hoge kwaliteitseisen voldoen. Het wijkgroen moet veel variatie

bieden, moet prettig zijn om naar te kijken en moet ruimte bieden aan kinderspel. Parken moeten ruimte bieden aan alle mogelijke vormen van openluchtrecreatie. Ze moeten hoge aantallen bezoekers kunnen herbergen zonder dat mensen elkaar in de weg gaan zitten en daarnaast plek bieden aan natuurwaarden. Dat vereist een uitgekiende en hoogwaardige inrichting en een goed beheer. Bij een verdere verdichting van de stad zal de gebruiksdruk op de parken steeds groter worden en wordt investeren in de kwaliteit ervan steeds belangrijker. Het netwerk van waterwegen binnen de Metropool is buitengewoon gevarieerd, doorgaans goed bevaarbaar en toegankelijk en biedt volop kansen een waardevolle bijdrage aan de openbare ruimte te leveren. De benutting ervan kan, met name in stedelijk gebied, nog veel beter.

Bij de grote groengebieden is het bewaren van het eigen, cultuurhistorische karakter en het bewaken van de onderlinge variatie het uitgangspunt. De grote variatie aan snel bereikbare, karakteristieke landschappen om de stad is één van de sterkste punten waarmee Amsterdam zich profileert als groene topstad. Deze landschappen dienen optimaal ontsloten te worden voor de recreatie, zonder dat het cultuurhistorische karakter of de natuurwaarden ervan worden aangetast. Daarbij wil Amsterdam samenwerken met alle betrokken gemeenten. De scheggen houden niet op bij de gemeentegrenzen, integendeel. De grootste stukken lopen daarbuiten. Vanuit de Amsterdamse recreant gezien lopen de scheggen door tot aan de Stelling van Amsterdam. Bij de parken en de grote groengebieden moet de bereikbaarheid vanuit de stad optimaal zijn. Hierbij zetten we vooral in op de fiets en het openbaar vervoer. Bij alle groenelementen geldt dat een hoge kwaliteit alleen maar in stand gehouden kan worden door een beheer van bijbehorende hoge kwaliteit. Wat de overige functies van het groen voor de stad betreft is vooral inzet gewenst in het stedelijke gebied zelf. Hoe dichter de bebouwing, hoe meer behoefte er is aan de waterbergende, luchtzuiverende en warmtedempende functies van het groen. Juist in het hoogstedelijke gebied is veel inventiviteit nodig om voor voldoende groen van voldoende kwaliteit te zorgen. Daarbij kunnen naast het maaiveld ook de gevels en de daken worden benut.

Om te zorgen voor de optimale groenkwaliteit en watergebruik die past bij een zich verdichtende stad die internationaal wil concurreren ondernemen we de volgende acties.

- Investeren in de stadsparken. Met name parken die naast wijken liggen waar verdichting of transformatie plaats gaat vinden verdienen een kwaliteitsslag. De ervaringen in Westerpark en Frankendael leren dat zo'n investering onmiddellijk leidt tot veel hogere bezoekersaantallen en grotere waardering bij de bezoekers.
- Optimaliseren van het recreatief fietspaden-netwerk dat de parken en grote groengebieden op een prettige manier bereikbaar maakt.
- Optimaliseren van het vaarwaternetwerk en verbinden met de nieuwe woongebieden.
- Behoud en versterking van de diversiteit aan oevers en kaden.
- Verschillende vormen van waterrecreatie spreiden en aansluiten op het netwerk van routes (en opstapplekken), knelpunten wegnemen en zorgen voor recreatieve samenhang (met horeca, fietsen en wandelen). Kwaliteit gaat hier boven kwantiteit.
- Locaties voor jachthavens, een tweede cruiserterminal en stadstranden worden niet willekeurig gekozen, maar liggen altijd in het zicht van de stad en zijn passend bij de identiteit van de omgeving.
- Van belang is dat recreatief medegebruik van het IJ goed wordt geregeld en georganiseerd om onveilige situaties te voorkomen en de beroepsvaart niet te hinderen.
- Stimuleren van de aanleg van daktuinen en het gebruik van gevelgroen op nieuwbouw en op bestaande woningen.
- Tot stand brengen van een functionerende ecologische structuur, ook in de stad, om de biodiversiteit te bevorderen.
- Voor elke scheg wordt samen met alle betrokken overheden een masterplan gemaakt om gewenste ontwikkelingen te stimuleren en ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Hierbij is extra aandacht voor de stad/land overgangen.
- Optimale aandacht voor groen in de openbare ruimte van de verdichtende stad, bijvoorbeeld door de aanleg van postzegelparken en door stadsbomen meer ondergrondse groeiruimte te geven.
- Meer aandacht voor ontwerpen met water in de openbare ruimte ten behoeve van leefkwaliteit, waterberging en gebruik.
- Stimuleren van de productie van duurzaam voedsel in de landbouwgebieden om de stad, door het verbeteren van de afzetmogelijkheden in de stad. Hierdoor krijgen stad en ommeland weer directe economische betekenis voor elkaar.

9.2

Volkstuinen en begraafplaatsen nieuwe stijl

Soms betekent intensivering transformatie van gebieden. Volkstuinparken en begraafplaatsen hebben met elkaar gemeen dat ze veelal een monofunctioneel en semi-openbaar gebruik kennen en dat ze liggen op plekken die ook voor stedelijke ontwikkeling heel geschikt zouden zijn. Het is wenselijk om deze gebieden voor de stad te behouden, maar dat kan alleen als ze zich herbezinnen op hun functie voor de stad.

De maatschappelijke functie van deze plekken rechtvaardigt dat er in ruimtelijke afwegingen meer gewicht aan wordt toegekend, c.q. dat extra randvoorwaarden aan ruimtelijke afwegingen worden gesteld, zodat er een voldoende aanbod van volkstuinparken en begraafplaatsen in de verschillende stedelijke milieus gegarandeerd kan worden.

Ze moeten voor zoveel mogelijk verschillende mensen aantrekkelijk zijn, als wandelpark of doordat de horeca voor iedereen toegankelijk is. Goede voorbeelden van hoe het kan zijn het gedenkpark De Nieuwe Ooster, met op de begraafplaats een café en een museum, en de volkstuinparken bij Schellingwoude die gezamenlijk een wandelroute over hun terreinen hebben gemaakt. Voor in zichzelf gekeerde gebieden die slechts een enkele functie dienen is in de stad van de toekomst uiteindelijk geen plaats.

Volkstuinparken nieuwe stijl

Om de volkstuinparken nu en in de toekomst een vanzelfsprekend onderdeel van de stad te laten uitmaken, moet de meerwaarde voor de stad aantoonbaar zijn. Gezocht wordt daarom naar creatieve oplossingen ter vergroting van de publieksfunctie en de gebruiksintensiteit van de volkstuinparken, zonder hierbij voorbij te gaan aan de typische karakteristieken van het volkstuinieren.

Dit kan bereikt worden door: het vergroten van de toegankelijkheid; het versterken van het sociaal-creatieve medegebruik van volkstuinparken en de daar aanwezige voorzieningen; het verbreden van het aanbod van functies, voorzieningen en activiteiten voor specifieke doelgroepen; het bieden van nieuwe tuiniermogelijkheden voor nieuwe groepen tuinders; het vervullen van een voorbeeldfunctie op het gebied van natuur- en milieuvriendelijke inrichting en beheer; en samenwerken en netwerkvorming op het gebied van recreatie, welzijn, cultuur, onderwijs en sport. Het spreekt voor zich dat meer vergaande combinaties van grotere omvang, eenvoudiger inpasbaar zijn op nieuwe tuinparken, dan op bestaande tuinparken. Deze meer structurele modernisering zal vooral haar beslag moeten krijgen in stedelijke transformatie- en herstructureringsprojecten, waarbij volkstuinparken integraal in de planvorming worden opgenomen.

9.3

Sportparken nieuwe stijl

Een puur ruimtelijke benadering van sportparken als stedelijke, groene voorzieningen is achterhaald. Sportparken zijn al lang niet meer monofunctioneel, zoals bij volkstuinen en begraafplaatsen veelal het geval is. Zij kunnen rekenen op gebruik door vele doelgroepen, waaronder de jeugd. Sport maakt tegenwoordig een wezenlijk onderdeel uit van de stedelijke woonomgeving. Kinderen en jongeren moeten in de buurt kunnen sporten. Integratie met de sociaal-culturele en economische invalshoek is noodzakelijk. Het Sportplan 2009 – 2012 is hiertoe een goede aanzet, maar vraagt om een verdere ruimtelijke uitwerking en vertaling. Met name de ruimtelijke explicietie van de zogenaamde topparken. Door sportparken niet langer als ruimtelijk groen te beschouwen, maar als vrijetijdsvoorziening, liggen er legio kansen om deze uit te laten groeien

Begraafplaatsen nieuwe stijl

Begraafplaatsen zijn belangrijk voor de psychosociale gezondheid van de bevolking. Vanwege onze voorkeur voor parkbegraafplaatsen vormen zij waardevolle groene rust-oasen in de stad. Specifieke toegankelijkheid is hierbij belangrijk voor deze waarde. Het meer openbaar maken van de Amsterdamse begraafplaatsen kent zijn beperkingen, maar het is een kwestie van uitproberen en vaak kan er via eenvoudige aanpassingen al op ingespeeld worden, zoals verruiming van de bezoektijden, fietspaden langs de begraafplaats en service aan bezoekers te bieden aan de randen (horecavoorziening, museum). Hoewel de huidige Amsterdamse begraaf- en crematiecapaciteit op zich volstaat om in de toekomstige behoefte van verschillende culturen te voorzien, ontstaat er tegelijkertijd een groeiende vraag naar een nieuw soort capaciteit. Bij de ceremonie van het afscheid zoekt men steeds meer naar een omgeving die in relatie staat met de overledene. Nieuwe culturen brengen nieuwe begraaf- en crematiewensen met zich mee. Deze worden zo goed mogelijk op de bestaande begraafplaatsen gefaciliteerd, maar zijn niet overal even goed inpasbaar. Zo neemt ook de vraag naar natuurbegraafplaatsen toe (Odiliënburg in Limburg of Apeldoorn) en vanuit kwalitatief oogpunt is het zinvol om de in de tweede fase IJburg geprogrammeerde begraafplaats een gedenkpark nieuwe stijl aan het water te ontwikkelen, die een aanbod biedt gericht op de toekomst.

tot voorzieningen in de stad, iconen, waar iedereen trots op is. Om sportparken onderdeel van het stedelijk leven te maken zullen de ingangen van de parken in de wijk gelokaliseerd moeten worden. Verdichting rond sportparken zorgt ervoor dat de sociale veiligheid toeneemt.

Het gebruik van sportparken door het onderwijs wordt steeds belangrijker. Maar ook de combinatie met naschoolse opvang ligt voor de hand en biedt kansen voor talentontwikkeling van kinderen. Een op te lossen probleem is dat hiervoor bestemmingplannen moeten worden gewijzigd. Nieuwe functies als kinderopvang en naschoolse opvang zijn moeizaam toe te voegen.

Het in 2006 vastgestelde sportaccommodatieplan geeft een prognose voor de benodigde capaciteit aan basissportvoorzieningen. Onder andere de sporthalcapaciteit wordt uitgebreid, en een aantal natuurgrasvoetbalvelden wordt omgezet in kunstgras. Maar de voornaamste opgave is misschien wel een kwalitatieve. Kwaliteit, uitstraling, toegankelijkheid, gastvrijheid en veiligheid verdienen extra aandacht. Sportparken moeten ruimte gaan geven aan een veel gevarieerder sportaanbod, óók voor individuele en anders georganiseerde sporters, scholen, buurtinitiatieven en bedrijven. Tot op heden hebben gemeente en sportverenigingen onvoldoende antwoord op steeds hogere eisen en veranderende wensen die (potentiële) sporters stellen aan sportparken. Meer ondernemerschap op de sportparken zijn een belangrijk middel om de kwaliteit en uitstraling te verbeteren, en om het multifunctionele gebruik te bevorderen.

Door de toepassing van duurzame en milieuvriendelijke materialen, maar ook door de toevoeging van hoogwaardig groen is de kwaliteit te verbeteren. Openbaar groen aan de rand van een sportpark fungeert als groene en ecologische buffer met de omgeving. Vervolgens is het van belang de beschikbare grond voor meerdere doeleinden te benutten. Dat is op verschillende manieren mogelijk. Bijvoorbeeld doordat verenigingen fuseren of door nieuwe organisaties aan te trekken. Het toevoegen van functies is ook een mogelijkheid, evenals het stapelen van sportvoorzieningen en het combineren of clusteren van functies verdeeld over de tijd. Met de komst van nieuwe toplagen (kunstgras) zijn de gebruiksmogelijkheden fors toegenomen. Alleen al vanwege deze ontwikkeling zijn er vele nieuwe kansen ontstaan. Een voorbeeld hiervan is een kunstgrasmat die in de winter dienst kan doen als ijsbaan of een kantine die ook beschikbaar is voor buurtactiviteiten. De komst van kunstgrasvelden biedt ook de mogelijkheid om in de zomerperiode te sporten. Intensief gebruikte natuurgrasvelden hebben in de zomer een rustperiode nodig om te herstellen. Wat eveneens het gebruik van een sportpark bevordert is een betere toegankelijkheid. Denk hierbij aan de mate van spreiding over de stad, de afstand tot de parken, de sociale veiligheid, de ontsluiting en de aansluiting op recreatieve fiets- en wandelroutes. Maar ook de ingang van een sportpark in de wijk. Een stadsbrede discussie over een grotere openbaarheid van sportvoorzieningen is hiervoor absoluut een vereiste. Vanzelf gaan de hekken niet open.

Ook is het goed om te bekijken welke takken van sport we wel of niet binnen de grenzen van Amsterdam willen bedienen. Kunnen golfbanen in dit kader niet beter worden opgevangen in de landschapsparken van de regio dan in de oksels van de scheggen waar de Amsterdammer wil recreëren? Daar is betaalbare en bereikbare ruimte beschikbaar en stoort de verkeersaantrekkende werking minder. Hier is ruimte om grootschaligere sportvoorzieningen te combineren met detailhandel en andere vrijetijdsvoorzieningen.

Aan de andere kant is golf is een tak van sport die voor veel meer mensen bereikbaar is geworden. Voor veel sportparken is het een kans om golf toe te voegen aan het sportaanbod op een bestaand sportpark. De monogolfbanen kunnen geen plek krijgen binnen de stadsgrenzen, mits ze openbaar toegankelijk zijn en zo een recreatie functie voor de stad kunnen vervullen.

Aandachtspunten qua sportaanbod blijven een goede geografische en qua diversiteit spreiden over de stad en beter aansluiten op de lokale behoefte. Met kleinschalige sportvoorzieningen in de stad dient voorzichtig te worden omgesprongen. Bij noodzakelijke uitplaatsing van sportparken dient bekeken te worden of op die locatie binnen de stedelijke ontwikkeling een kleinschalige sportvoorziening behouden kan blijven. Verdere uitplaatsing naar de randen is niet wenselijk.

9.4

De veiligheidsopgave

Duinen, dijken en kunstwerken beschermen Amsterdam tegen overstromingen vanuit zee, het Markermeer en de rivieren. Dwars door de stad lopen diverse keringen die als een tweede verdedigingslinie een groot deel van de stad kunnen beschermen tegen een calamiteit. De vele sluizen die gezamenlijk het IJfront vormen maken deel uit van de keringen.

Klimaatverandering en mogelijke nieuwe nationale beschermingsnormeringen zorgen er voor dat we dit systeem moeten blijven onderhouden en aanpassen. Aanpassen van het dijkensysteem heeft grote ruimtelijk gevolgen in de stad en moet zorgvuldig worden ingepast.

Duurzame aanpassing is soms lastig. Mogelijk kan een nieuwe kering langs het spoortalud worden gemaakt.

IJoevers

De IJoevers maken deel uit van de dijkkring 44 en hebben een veiligheidsniveau van 1:1.250. Een aanmerkelijke lagere bescherming dan de rest van de metropool (1:10.000). De IJoevers worden geleidelijk getransformeerd tot woon- en werkgebieden. Deze gebieden liggen direct aan het Noord-Zeekanaal en worden niet beschermd door waterkeringen. De waterkeringen liggen verder landinwaarts. Bescherming tegen overstroming is gewaarborgd door de sluis bij IJmuiden en doordat de terreinen voldoende zijn opgehoogd.

Meerlagenbenadering

Amsterdam zet in op een meerlagenbenadering als het gaat om overstromingsrisico: naast preventie, zoals het versterken van de waterkeringen, moeten de gevolgen van een overstroming zoveel mogelijk worden beperkt. Naast gevolgenbeperking moet de aandacht ook gericht zijn op risicobeperking. Eea houdt in dat bij de locatiekeuze van kwetsbare infrastructuur en objecten (ziekenhuizen, energiecentrales, datacentra, aan- en afvoerwegen, etc.), maar ook bij de transformatie van bestaand stedelijk gebied en aanleg van nieuw stedelijk gebied het overstromingsrisico zal worden betrokken. De gemeente stelt een risicokaart op met overstromingsdiepten en –snelheden, de ligging van kwetsbare infrastructuur en stelt richtlijnen op voor nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Als voorbeeld zal Sciencepark de komende 50 jaar verder transformeren tot een hotspot van kennis met vitale maar kwetsbare functies. Het is gelegen in een van de laagste delen van de stad. De kans op een overstroming is klein, maar als het gebeurd zijn de gevolgen heel groot, zoals het uitvallen van het internetknooppunt SARA. Onderzocht kan worden in hoeverre in dit transformatieproces het gebied beter beschermd kan worden tegen de gevolgen van een overstroming, zoals het (deels) integraal verhogen waardoor nieuwe kwetsbare functies hoog en droog komen te staan en deze wal een secundaire kering kan vormen.

9.5

Watersysteem en watercyclus

Oppervlaktewater

Het stroomgebied van de Amstel watert af via de grachten van Amsterdam op Noordzeekanaal en het IJ. In IJmuiden wordt het wateroverschot bij laagwater gespuid op de Noordzee. Bij hoogwater en bij ongunstige omstandigheden op zee of grotere afvoer kan het water door het gemaal in zee worden gepompt.

De gemalen Zeeburg en IJmuiden hebben op dit moment voldoende capaciteit om wateroverlast te voorkomen en het boezemsysteem op een min of meer constant peil te houden. De afvoerroute

richting gemaal Zeeburg via het Lozingskanaal bevat echter een aantal knelpunten (woonschepen, bruggen) waardoor de capaciteit van het gemaal niet volledig kan worden benut. Deze zorgen voor onnodige peilverhoging achterin het boezemsysteem (bij de Noordse Buurt en Kockengen), waardoor minder berging mogelijk is.

Water is beeldbepalend voor Amsterdam. Het is het visitekaartje van de stad. Een goede kwaliteit is essentieel. 's Zomers worden de grachten van Amsterdam vier keer per week doorgespoeld met

water uit het IJmeer. Hiermee wordt de waterkwaliteit verbeterd. Op dit moment loopt er een onderzoek naar alternatieven voor IJmeerwater als bron voor het doorspoelen van de grachten. Verder is gebleken dat de ecologische waterkwaliteit van een aantal plassen in Amsterdam onvoldoende is. Hiervoor zijn in het kader van de Kaderrichtlijn Water maatregelen voorgesteld.

Regenwater

In de stad zorgt de combinatie van goten, straten, (regenwater)riolen en onverharde tuinen en parken voor de afvoer of infiltratie van regenwater. Via het grondwater, via de regenwaterriolen of door oppervlakkige afstroming komt het terecht in sloten en grachten.

Grondwater

De Amsterdamse ondergrond biedt de ruimte voor het grondwater en is daarom een cruciaal onderdeel van het watersysteem. Het grondwater is een bron van leven voor planten en dieren in de stad. Het grondwater zorgt voor stabiliteit van de ondergrond en houdbaarheid van de houten palen waarop Amsterdam gebouwd is. We zijn daarom zeer voorzichtig met ons waardevolle grondwater. De verschillende functies in boven- en ondergrond en de grondwatersituatie zijn optimaal op elkaar afgestemd, zodat er geen nieuwe grondwaterproblemen ontstaan. Bij werkzaamheden in de ondergrond worden ongewenste invloeden op het grondwater en de grondwaterstand zo goed mogelijk voorkomen.

De ondergrond is geen tabula rasa. Bovengrondse stabiliteit wordt zoals gezegd mede bepaald door het grondwater. Ingrepen en bouwactiviteiten kunnen ingrijpende effecten hebben voor bovengrondse functies. Zorgvuldigheid met het grondwater is vereist.

Een groot deel van Amsterdam binnen de ring is gefundeerd op houten palen. Deze palen zijn gevoelig voor grondwateronderlast (onderlast = te lage grondwaterstand waardoor paalkoppen van funderingen droogvallen). Daarnaast zijn parken en wegen door de veenbodem gevoelig voor bodemdaling en grondwateroverlast en is er lokaal overlast in diepe polders en polderrioleringsgebieden. Ondergronds bouwen is van grote invloed op de grondwaterstromen en kan leiden tot zowel grondwateroverlast als –onderlast. Ook dit vereist de nodige zorg en aandacht.

Stedelijk afvalwater

Met de nieuwe wet “Verankering en bekostiging van gemeentelijke watertaken” is de gemeentelijke zorgplicht verdeeld in drie delen:

- het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater,
- het doelmatig inzamelen en verwerken van het afvloeiende hemelwater,
- het treffen van grondwater maatregelen.

Regenwater en grondwater en zijn hierboven aan bod gekomen. In ruimtelijk opzicht is stedelijk afvalwater interessant als er meer woningen en/of bedrijven komen in het verzorgingsgebied. Hiervan moet het afvalwater ingezameld, getransporteerd en gezuiverd worden in de rioolwaterzuiveringsinstallatie. De verwerkingscapaciteit van de infrastructuur en de rioolwaterzuiveringsinstallatie moet overeen komen met het aanbod van afvalwater nu en in de toekomst. Meer woningen en/of bedrijven betekent dat er extra capaciteit en/of infrastructuur nodig is.

Drinkwater

De gemeente Amsterdam is eigenaar van de Amsterdamse Waterleidingduinen, van grote delen van het plassengebied nabij Loosdrecht zoals de Waterleidingplas, Loenderveense Plas Oost en terra Nova en van een groot deel van de Bethunepolder nabij Maarssen. Deze gebieden hebben grote raakvlakken met de structuurvisie als het gaat om natuurontwikkeling, recreatieaanbod en drinkwatervoorziening. Zo liggen er nu plannen klaar om het recreatieve accent op het plassengebied te gaan vergroten door onder meer het landschappelijk inpassen van Fort Spion (eigendom van de gemeente Amsterdam/ onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie) en de mogelijkheid tot excursies naar het bijzondere waterwingebied rondom de Waterleidingplas in Loenderveen.

Waternet beheert namens de gemeente Amsterdam ruim 4000 hectare aan Natura 2000 gebieden. Dit zijn natuurgebieden ten behoeve van de drinkwatervoorziening van Amsterdam en omgeving. Deze gebieden hebben de hoogste status van natuurbescherming. Het grootste deel van de eerder genoemde 4000 ha aan Natura 2000 gebieden wordt gevormd door de Amsterdamse Waterleidingduinen. Dit gebied biedt veel rust en ruimte om te kunnen recreëren in een prachtig open duinlandschap. Jaarlijks wordt het gebied dan ook bezocht door zo’n 800.000 bezoekers. Hier kan een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer naar het gebied verbeterd worden. In kader van Noordvleugel perspectief zijn de Amsterdamse Waterleidingduinen uniek in de

omgeving en past hier zeker de beleving van de enorme ruimte door te struinen in de hoogwaardige natuur.

Waternet is momenteel bezig met het opzetten van een toekomstvisie drinkwater. In deze visie wordt op de lange termijn tussen 2020 en 2050 gekeken hoe

Waternet de drinkwatervoorziening kan garanderen tegen een aanvaardbare prijs. Afstemming tussen de structuurvisie en de toekomstvisie drinkwater van Waternet is gewenst gezien de locaties waar drinkwateraspecten spelen in relatie tot ruimtelijke plannen voor Amsterdam.

9.6

De stedelijke wateropgave

Door verdichting van het stedelijke gebied is de belasting op het rioleringssysteem en het watersysteem toegenomen. Hevige buien zijn lastig te verwerken. Kiezen voor intensivering van de stad betekent ook ruimte bieden voor extra waterbergingsopgave die door de toename van verhard oppervlak zal ontstaan. Het bergend vermogen van de stad is door z'n grote verharde oppervlak beperkt. Reguliere inrichting is ontoereikend en innovatieve maatregelen om water te bergen, vast te houden en af te voeren zijn nodig.

Water in de openbare ruimte

Openbare ruimte is schaars en dus waardevol in de verdichtende stad. In de Amsterdamse openbare ruimte is water beeldbepalend, in de ene wijk meer dan in de andere. Water is in veel delen van de stad structurerend voor de openbare ruimte. Niet alleen oppervlaktewater: ook bijvoorbeeld het stratenpatroon in de Pijp (dat het vroegere slotenpatroon volgt). Nog steeds is bij elke ontwikkeling de afstand tot oppervlaktewater heel structurerend, omdat dat bepaalt hoeveel opgehoogd moet worden om droge voeten te houden.

Waterelementen in de openbare ruimte zijn niet alleen grachten, plassen en vijvers, maar ook sluizen, bruggen, gemalen, putten en straatkolken. Die techniek zit vaak verstopt en is daarom nauwelijks herkenbaar. En in de ondergrond van de openbare ruimte zit water in vele buizen (riolering, drinkwater), constructies als bergbezinkbassins en natuurlijk grondwater, zoals eerder gezegd essentieel voor de stabiliteit van veel bovengrondse bouwsels. Om te voorkomen dat door extreme en langdurige neerslag gebouwen onder lopen en het (economisch) verkeer wordt belemmerd is een slimme inrichting van de openbare ruimte nodig. Om de stad waterbestendig te blijven ontwikkelen, willen wij zoeken naar een slimmere inrichting van die openbare ruimte om

extremere neerslag tijdelijk op te vangen (bijvoorbeeld op straat of in parken), de dijken veilig te houden en de waterkwaliteit ook in droge perioden goed te houden.

Intensivering heeft consequenties voor grondwater. Daarnaast ligt er een opgave om op straatniveau meer berging te maken om intensievere regenbuien op te vangen. Dit vraagt ruimte en om een slimme inrichting van de openbare ruimte en waarschijnlijk ook de particuliere ruimte. Dit om overlast en vooral ook schade als gevolg van intensieve neerslag te voorkomen. En dan zijn er nog die kleine verrassingen waar waterelementen het gebruik van de openbare ruimte prettiger maken: waterfonteintjes, een waterspeelplaats, een zwemwaterlocatie, etc. De vraag is in hoeverre de Puccinimethode waterbestendig is en in hoeverre deze zonodig waterbestendig zou kunnen worden gemaakt.

Water als ordenend principe

Water kan een ordenend en richtinggevend element zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Tegelijkertijd kan waterberging en waterkwaliteit een beginsel zijn voor een duurzame stedelijke omgeving. Een voorbeeld waar dit ter harte wordt genomen is te vinden op de Zuidas. De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. In dit netwerk is de positie van het Dok belangrijk. Berging in alternatieve vormen is dus noodzakelijk: water onder sportvelden, in of op parkeergarages, in de openbare ruimte, daktuinen of -vijvers. Deze noodzaak kan tot één van

de visitekaartjes van Zuidas gemaakt worden, een voorbeeld van hoe in een hoogstedelijke omgeving de groeiende wateropgave zichtbaar wordt gemaakt.

9.7

Watercompensatie

De aanleg van verhard oppervlak leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewater- en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder wordt afgevlakt door infiltratie en berging in de bodem. De toename van de belasting van het oppervlaktewater moet worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Als vuistregel geldt dat het gebied 10 % oppervlaktewater moet hebben. In een stad als Amsterdam zijn voortdurend ruimtelijke ontwikkelingen gaande, die gepaard gaan met meer verharding en/of demping van bestaand oppervlaktewater. Vanwege de complexiteit van deze ontwikkelingen, zowel in ruimtelijke inrichting als in

tijd, is het soms lastig om per individuele ontwikkeling of per gebouw een passende watercompensatie te realiseren. Daarom bestaat er behoefte aan een systeem waarmee de bergingsvraagstukken op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld voor meerdere (deel)projecten tegelijk) kunnen worden opgelost. Daarnaast is het gewenst als het proces van dempen/verharden en compenseren overzichtelijker wordt voor wat betreft planning, mogelijkheden, en verantwoordelijkheden. Waternet en DRO zijn bezig gezamenlijk een Watercompensatiebank te ontwikkelen, waarin deze zaken een plek krijgen.

9.8

Klimaatbestendige metropool

Klimaatverandering betekent dat de neerslagpatronen veranderen (toename hoeveelheid neerslag in de winter en frequentere hevigere buien in zowel zomer als winter, zomers wordt het echter in het algemeen droger). Daarnaast zal de temperatuur stijgen. De bodem zal blijven dalen. Bronnen van zoetwateraanvoer komen onder druk te staan. Als we niet ingrijpen zullen overstromingsrisico's toenemen en de waterkwaliteit zal verslechteren.

Door stijgende zeespiegelstijging zal in het geval van storm in combinatie met grote hoeveelheden neerslag het steeds lastiger worden voldoende water af te voeren via het gemaal IJmuiden. Hierdoor zal steeds vaker het peil van het IJ zodanig stijgen dat dit tot wateroverlast in de stad kan leiden. Om dit te voorkomen zullen sluizen naar het IJ worden dichtgezet. Hierdoor staat de stad niet meer in open verbinding met het IJ. Versterking van de kering bij IJmuiden en van de noordelijke Lekdijk bieden de meest adequate bescherming tegen overstroming vanuit de zee en rivieren. Onderzoek moet uitwijzen of de sluizen voldoende opgehoogd kunnen worden of dat er naar een alternatief gezocht moet worden. Het metropolitane landschap krijgt een functie in de regionale waterberging. Aanwijzing van de Ronde Hoep als calamiteitenberging is noodzakelijk om in

geval van extreem hoge afvoer van de Amstel en gevaar van overstroming tijdelijk water te bergen. Maar ook op kleinere schaal biedt het metropolitane landschap mogelijkheden voor waterberging. Daar waar op een aantal plekken het stedelijk gebied sterk gaat intensiveren is het mogelijk de hierbij behorende wateropgave in het aangrenzende metropolitane landschap te realiseren volgens het principe van de Watercompensatiebank. Dit geldt bijvoorbeeld voor de stationsomgeving van Duivendrecht en de aangrenzende Amstelscheg.

Oppervlaktewater

Amsterdam gaat polders in de flanken van de stad meer zelfvoorzienend maken, zodat bij extreme situaties tijdelijke maaltops mogelijk zijn, de stads-boezem niet overbelast raakt en afwenteling van problemen naar elders in de boezem beperkt blijft. Dit heeft ook een gunstig effect op de waterkwaliteit en de vraag naar zoetwater in droge situaties neemt hierdoor af. Twee typen stedelijke gebieden worden onderscheiden:

- Stedelijke gebieden met fysieke ruimte voor peilfluctuatie in het eigen systeem. In deze gebieden wordt ingezet op vergroting van de berging van water.
- Sterk verdicht stedelijk gebied (binnen de ring). In dit gebied is berging zeer beperkt tot niet mogelijk. Overtollig water wordt afgevoerd naar de boezem.
- Berging is dus niet overal mogelijk of niet afdoende om extremen op te vangen. Daarom zet Amsterdam daarnaast in op:
- Extra gemaalcapaciteit in IJmuiden om ook op de lange termijn water te kunnen afvoeren naar zee en het groeiende niveauverschil (zeespiegelstijging) te kunnen overbruggen
- Extra capaciteit gemaal Zeeburg om ook daar op de lange termijn onder extreme omstandigheden de mogelijkheid te hebben water te lozen op het IJmeer.
- Opheffing van knelpunten in de aanvoerroute naar gemaal Zeeburg.

Regenwater

Het streven is de stedelijke gebieden een zodanige veerkracht te geven dat ze berekend zijn op een zeer intensieve bui van 50 mm in één uur. Tijdens en na zo'n bui moeten een slimme inrichting van verharde oppervlakken en een voldoende ruim watersysteem of alternatieve waterbergingsvoorzieningen ervoor zorgen dat overlast in huizen of op cruciale verkeerswegen wordt voorkomen. Tegelijkertijd wordt ook gewerkt aan bewustwording van de burgers om tijdelijke hinder (ondergelopen straten tussen de stoepranden e.d.) te accepteren.

Grondwater

Klimaatverandering leidt tot langere droge perioden resulterend in langere perioden met lage grondwaterstand. Hierdoor neemt de kans op grondwateronderlast toe. De combinatie van droge perioden waardoor bodemdaling wordt versneld en natte winters waardoor het grondwaterpeil stijgt leidt tot grotere kans op overlast in parken en laaggelegen delen van de stad. Amsterdam gaat zich richten op het beperken van grondwaterfluctuaties door het optimaliseren van het boezemsysteem. Daarnaast gaat Amsterdam onderzoeken wat de effecten van klimaatverandering zijn op de grondwaterstand en welke maatregelen effectief zijn. De inzet is grondwateroverlast bij nieuwe ontwikkelingen te voorkomen en de grondwateroverlast in bestaande gebieden aan te pakken. Voor zeer kwetsbare gebieden wordt een lange termijn visie gemaakt waarin bekeken wordt of in combinatie met de winning van water ten bate van de productie van drinkwater de problemen verminderd kunnen worden.

Drinkwater

Ook Waternet, dat namens de gemeente Amsterdam o.a. zorg draagt voor alle drinkwateraspecten van de stad, anticipeert op klimaatveranderingen. Hierbij wordt grofweg de nodige aandacht besteedt aan de kwaliteit en kwantiteit van water waar uiteindelijk drinkwater van wordt gemaakt. Met betrekking tot de kwaliteit vormt de verhoging van het zoutgehalte in zowel oppervlaktewateren als grondwateren een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast zal er ook voldoende water beschikbaar moeten blijven om drinkwater van te maken. Bij de verschillende klimaatscenario's heeft verdroging (minder beschikbaar water) een prominente plek gekregen. De overheid speelt hier bijvoorbeeld reeds op in door het instellen van de zogenaamde "verdringingsreeks": welke sectoren mogen bij waterschaarste nog gebruik blijven maken van oppervlaktewater? In relatie tussen kwaliteit en kwantiteit is dat indien er minder water is om uit te putten, de verschillende ongewenste verbindingen die in het water terecht komen via lozingen (denk aan bijvoorbeeld de zogenaamde "emerging substances", zware metalen, pathogene organismen en bestrijdingsmiddelen) in hogere concentraties kunnen gaan voorkomen als dat nu reeds het geval is.

Uitgangspunt voor Waternet is dat er nu en in de toekomst voldoende en kwalitatief goed drinkwater geleverd kan blijven worden voor de gemeente Amsterdam en omstreken. Hierbij zullen strategische

keuzes gemaakt moeten worden om dit te kunnen blijven bewerkstelligen waarbij o.a. gekeken moet worden of er nieuwe bronnen gevonden moeten worden of dat bestaande geoptimaliseerd moeten worden.

IJoevers

Het veiligheidsniveau van 1:1250 is te laag voor de IJoevers vanwege het (toekomstig) aantal inwoners en het geïnvesteerde vermogen. Onderzoek naar het gewenste niveau is gewenst. Met versterking van de zeekering bij IJmuiden kan een hogere veiligheid gerealiseerd worden. Voor een betere bescherming tegen rivierwater is versterking van de noordelijke Lekdijken gewenst. Verder pleit Amsterdam voor onderzoek naar compartimentering van het Amsterdam-Rijnkanaal. Amsterdam vindt dat nieuwe ontwikkelingen op voldoende hoogte moeten worden gebracht. Onderzoek moet de exacte hoogte aangeven. Toetsing van de keringen moet uitwijzen in hoeverre de keringen voldoen. Bij onvoldoende hoogte of sterkte moet naast versterking van de kering zelf de mogelijkheid worden onderzocht of er geen nieuwe kering verwerkt kan worden in het transformatiegebied aan de noordelijke oevers bijvoorbeeld door over grote breedte voldoende op te hogen. Op de zuidelijke oevers kan wanneer de keringen niet meer voldoen gedacht worden aan de realisatie van een alternatieve kering met de spoordijk als basis.

IJburg/IJsselmeer

In IJburg is ruimte gereserveerd voor een peilstijging van 0,8 m (eerste fase) resp. 1 m (tweede fase). De waterkeringen geven de eilanden een beschermingsniveau van 1:4000 waarmee voldaan is aan wettelijke regelgeving. Door klimaatverandering bestaat het risico van golfslag en overstroming door storm. Integraal ophogen van de nieuwe eilanden betekent robuust wonen. Amsterdam pleit tegen een peilstijging van het Markermeer en pleit voor een loskoppeling van het IJsselmeerpeil. Het Markermeer en het IJmeer zijn in de toekomst belangrijk voor de drinkwatervoorziening. Er moet ruimte beschikbaar blijven voor waterberging.

Watertekort

West-Nederland inclusief de Haarlemmermeer is in droge perioden afhankelijk van wateraanvoer vanuit de Lek. Dit water wordt aangevoerd via Gouda. Dit water wordt gebruikt voor drinkwater, bevloeiing en doorspoelen vanwege zoute kwel. Met betrekking tot drinkwater komt het water uit het Lekkanaal dat via een leidingensysteem (de zogenaamde WRK-leidingen) naar o.a. de Amsterdamse Waterleidingduinen wordt getransporteerd om aldaar te worden geïnfiltreerd. Door klimaatverandering gaat in de zomer een combinatie van waterschaarste en verzilting optreden. Hierdoor ontstaan zoetwatertekorten. Het IJsselmeer zou kunnen dienen als nationale regenton. De aanvoer via de zgn Tolhuisroute is problematisch. Voor een goed functioneren (drinkwater, landbouw, parken stedelijk gebied) is voldoende water essentieel. Voor de aanvoer van zoet water vanaf het IJsselmeer en Markermeer moet gezocht worden naar een structurele oplossing, in samenwerking met de betrokken partijen.

Klimaatverandering brengt enerzijds heviger buien met zich mee, anderzijds lange periodes van droogte waarbij het grondwaterpeil zal dalen. Daarmee kunnen de houten funderingpalen waarop het historisch centrum rust droog komen te staan. De droge zomers en de hiermee samenhangende watertekorten zullen ook van invloed zijn op de hoeveelheden beschikbaar koelwater. Bedrijven langs het Noordzeekanaal en het IJmeer, waaronder de energiecentrale zullen hier in de toekomst vaker last van krijgen. Bestaande en nieuwe bedrijvigheid zal hier rekening mee moeten houden. De hitteproblematiek heeft ook consequenties voor de parken en groengebieden in de stad. De vraag van stadsbewoners naar verkoeling zal toenemen. Om deze problemen het hoofd te bieden zal Amsterdam ook hierbij inzetten op klimaatadaptatie.

Waterkwaliteit

Klimaatverandering leidt tot hogere temperaturen in de zomer. De zuurstofhuishouding wordt dan kwetsbaar met het risico op massale vissterfte en algenoverlast. Verder zal het zoete water schaars worden.

Amsterdam streeft ernaar alle woonboten voor 2018 aan te sluiten op de riolering. Het doorspoelen van de grachten blijft nodig om een goede waterkwaliteit te behouden. Onderzoek naar alternatieven voor IJmeerwater als doorspoelwater vindt plaats. Het IJsselmeerwater wordt ingezet als strategische watervoorraad voor de verschillende doelen.

Water en energie

Water als energiedrager is een vorm van duurzame energie met een hoog potentieel. Verschillende waterbronnen: grond-, oppervlakte- en afvalwater beschikken over genoeg potentieel om gebouwen en woningen te voorzien van koude, warmte en elektriciteit. Regie en een juiste toepassing zijn nodig om het duurzame potentieel zo volledig mogelijk te benutten.

Energie uit grondwater of energieopslag in de bodem is een in Amsterdam veel gebruikte en bewezen techniek. De uitdaging voor Amsterdam ligt bij regie zodat iedereen van deze duurzame techniek gebruik kan maken. Het voorkomen van interferentie tussen koude en warme bronnen heeft dan ook de hoogste prioriteit. Grondwater is in beweging. Het is verstandig om de ligging van warme en koude bronnen af te stemmen met de omgeving om te voorkomen dat door stroming of uitbreiding de bronnen na verloop van tijd gaan uitdoven. Verder kan Amsterdam een rol spelen bij het stimuleren van collectieve oplossingen zodat de systemen ook optimaal benut worden.

De winning van koude en warmte uit oppervlaktewater wordt steeds meer in Amsterdam gemeengoed. Vanuit de Nieuwe Meer wordt koude geleverd aan de Zuidas. Dit initiatief krijgt navolging in de andere diepe plassen rond Amsterdam. Een vorm van duurzame energie die tevens de kwaliteit van de plassen verbetert. Op de lange termijn kan ook het ondiepe oppervlaktewater gebruikt gaan worden als leverancier warmte en koude.

Afvalwater heeft naast een warmteafgifte ook een grote potentie in organische componenten zoals faeces en vet. Via vergisting wordt gas geproduceerd wat kan worden ingezet voor warmte en elektriciteit. Tussen Afval Energie Bedrijf (AEB) en Waternet bestaat al een unieke en innovatieve samenwerking. Het AEB produceert namelijk niet alleen energie uit huisafval, maar ook uit slib en biogas, afvalproducten van Waternet.

Hoofdstuk 10

Energie

10.1

Duurzaam Amsterdam

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Alleen een stad die zich serieus vernieuwt en werkt aan een gezonde toekomst waar schone energie, schone lucht en water voorhanden zijn, blijft aantrekkelijk om in te wonen en te werken. Ook (internationale) ondernemingen zullen zich graag in zo'n stad willen vestigen. Bovendien zorgt actief energiebeleid ook voor het betaalbaar houden van de woonlasten. Een enorme opgave is het energiezuinig maken van de bestaande woningvoorraad. Energie- en klimaatbeleid is dus verstandig economisch en sociaal beleid.

Amsterdam heeft een goede traditie van een vooruitstrevend energie- en klimaatbeleid. Koploper zijn in transities die de basisvoorzieningen en infrastructuur van de stad raken zoals energie en communicatie, creëert extra werkgelegenheid, economische groei en een open speelveld voor innovatie. Dit plaatst de stad in de toekomst. Amsterdam realiseert haar koploperspositie door hoge ambities samen met partijen uit die sectoren te realiseren, bijvoorbeeld in belangrijke icoonprojecten.

De energievoorziening staat aan het begin van een grote transitie. De transitie, die gepaard gaat met een mix van kleine en grote partijen en een veel duurzame energieproductie door de Amsterdammers zelf, biedt unieke kansen voor Amsterdam. Nieuwe ontwikkelingen in energie-efficiency, duurzame energieopwekking, opslagsystemen en elektrische auto's bepalen het toekomstbeeld. Echter, niet alleen

techniek is bepalend. Ook nieuwe samenwerkingsvormen en handelsproducten zijn nodig.

Met Nieuw Amsterdams Klimaat werkt Amsterdam al enige jaren hard om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Geen tijd te verliezen

De wereld staat voor een grote uitdaging. Het klimaat verandert en de voorraad fossiele brandstoffen als olie, gas en steenkool raakt uitgeput. Steeds vaker komen olie en gas uit politiek instabiele regio's. En dat terwijl de vraag naar goedkope brandstoffen explosief stijgt, vooral uit de ontwikkelingslanden en snel groeiende economieën als India en China. Maar ook in de VS en Europa groeit de vraag naar energie nog steeds. Daarbij wordt Europa en de VS, net als India en China, steeds afhankelijker van geïmporteerde brandstoffen, zoals olie en gas. De schaarse markt zal tot stijgende prijzen leiden.

Direct ingrijpen

De komende jaren zal in de EU de importafhankelijkheid van fossiele brandstoffen alleen maar toenemen - Nederland zal dat aan den lijve kunnen ondervinden als zij vanaf ongeveer 2025 netto-importeur van aardgas zal zijn in plaats van exporteur. Tegelijkertijd worden we geconfronteerd met de schadelijke gevolgen van fossiele brandstoffen voor het milieu door de toenemende uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO₂. Betaalbare, betrouwbare en duurzame energie kunnen blijven leveren voor een schone en leefbare stad vereist direct ingrijpen. Investeren in duurzame energie leidt tot investeringen in Nederland en voorkomt grootschalige consumptieve uitgaven voor fossiele brandstoffen aan het buitenland.

10.2

De transitiepaden

Wil Amsterdam een schone en leefbare stad worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

1. Gebouwde omgeving

- Vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmte opslag, en inzet van zonne-energie

Amsterdam neemt voortouw

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- Een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015,
- 40% CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990).

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80-95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO₂-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO₂. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

- Energiebesparing,
- Inzet van zoveel mogelijk duurzame energie,
- Efficiënt gebruik van fossiele energie.

- Klimaatneutraal bouwen
- Bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven

2. Schoon vervoer

- Autoluw, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen
- Grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen)
- Anders betalen voor mobiliteit (rijksbeleid)
- Waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015)

3. Haven en industrie

- Haven transformeren tot duurzame 'energy port'
- Optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon
- Duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines)
- Verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ICT-sector

4. Duurzame energie

- Versnellen van toepassing van wind, vooral in de haven en Amsterdam Noord
- Zonnepanelen plaatsen
- Optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten
- Toepassen en combineren van koude-warmte opslag en groene stadswarmte

10.3

Ruimtelijke consequenties

Stadswarmte

Komende jaren wordt de schaa sprong Stadswarmte verder gemaakt door nieuwe gebieden aan te sluiten en de stadswarmtering te sluiten waardoor de grootschalige warmtebronnen AEB-centrale en Diemercentrale aan elkaar gekoppeld worden. Dit gebeurt vanuit overwegingen als leveringszekerheid, vergroten van de mogelijkheden tot flexibele exploitatie van het net en de mogelijkheden tot het optimaliseren van het net (keuze van de bron). Deze aanleg leidt ertoe dat er op termijn transitie kan plaatsvinden naar de inzet van bronnen als geothermie en biomassa als bronnen voor dit stadswarmtenet. De Schaa sprong van het stadswarmtenet overstijgt inmiddels de gemeentegrenzen van Amsterdam en is ook onderwerp van discussie binnen Metropoolregio Amsterdam.

Koudenetten

Op dit moment zijn er twee grootschalige koudenetten in Amsterdam die hun koude halen uit de Ouderkerkerplas en Nieuwe Meer. Zij voorzien de Zuidoostlob en Zuidas van koude. Deze netten zullen verder uitgebreid worden. Daarnaast zullen er nieuwe koudenetten worden gerealiseerd in de toekomst. Gebieden waar op dit moment de discussie over de realisatie van nieuwe koudenetten speelt zijn Teleport en omstreken, Amsterdam West en Overamstel.

Ruimtelijke relevante items;

- ICT mag alleen in stadskoudegebieden omdat ze een (zeer) grootschalige koudevraag hebben;

Energie-opslag

In gebieden waar stadswarmte- of koudenetten onvoldoende oplossing bieden omdat er te weinig warmte of koude beschikbaar is, kan energie-opslag een goede aanvulling vormen. Deze techniek is ook inzetbaar voor die gebieden in de stad waar voor koude- of warmtenetten geen ondergrondse ruimte is of de bestaande bebouwing ongeschikt is om aan te sluiten op deze techniek. Dit betreft een gedeelte binnen de Ring A10.

Ondergronds zal ruimte worden gereserveerd voor duurzame of efficiënte infrastructuur in de vorm van energie-opslag en warmte- en koudenetten. Bovendien worden Masterplannen warmte-koudeopslag gemaakt voor gebieden waar dit relevant is, zoals in Teleport, het Sciencepark of bedrijven rondom de Dam. Hiermee wordt het gebruik van grondwater voor warmte- en koudelevering eerlijk verdeeld.

Wind

Concreet is op dit moment de Amsterdamse Haven aangewezen als locatie voor de realisatie van grote windturbines binnen Amsterdam. Ook in Amsterdam Noord kan aan de slag worden gegaan met concrete locaties. Op dit moment is de Ruimtelijke studie uitbreiding windenergie in Amsterdam gaande. De uitkomsten van deze studie kunnen gevolgen hebben voor het in deze structuurvisie voorgestelde hoogbouwbeleid en (hoofd)groenstructuurbeleid. Mogelijke locaties voor grote windturbines zijn langs grote (water)infrastructuur of op bedrijventerreinen. De realisatie van grote windturbines overstijgt de gemeentegrenzen, omdat de infrastructuur buiten de grenzen doorloopt. Daarmee is dit onderwerp ook voor de metropoolregio van belang. In de structuurvisie Noord-Holland is ruimte gereserveerd voor een grootschalige windmolenlocatie op land in de Wieringermeerpolder, mede om de energievraag van de metropoolregio te faciliteren.

Gebruik van de daken voor zonne-energie en wind

Voor grootschalige zonne-energiecentrales is in de stad geen plaats, behalve op de vele miljoenen vierkante kilometers daken die onze stad rijk is. Zeker in de (bestaande) bouw is zeer veel mogelijk. Dat betekent dat maximaal zonnepanelen (eventueel in combinatie met groene daken) en kleine windturbines op daken worden geplaatst, dus ook in beschermd stadsgezicht en monumenten als dat geen verstorend beeld oplevert. Voor de realisatie van deze ambitie zullen de welstandseisen worden aangepast. Als er op grote schaal lokaal duurzame energie wordt opgewekt heeft dit gevolgen voor het elektriciteitsnet. Het elektriciteitsnet moet slimmer worden – via aanvullende ict – om het grootschalig terugleveren aan het net mogelijk te maken. Men noemt dit smart grid.

Klimaatneutraal bouwen

Amsterdam zet voor nieuwbouw in op klimaatneutraal bouwen voor de energievraag van de openbare ruimte en gebouwen.

Stap 1: bij klimaatneutraal bouwen is energie besparen en het minimaliseren van de koelte- en warmtevraag en elektriciteit voor de openbare verlichting.

Stap 2: de realisatie van duurzame of efficiënte warmte- en koudebronnen. Ook kan er ruimtelijk beleid worden gevoerd door warmte- en koudevragers naast elkaar te plaatsen, zoals een zwembad of ijsbaan of grote warmte- of koudevragers in een

warmtenet (woningen) of koudenetgebied (ict-data-hotels) te vestigen.

Voor zover er grote warmte- of koudegebruikers zijn, moet zoveel mogelijk gezocht worden naar een combinatie met functies om het overschot kwijt te kunnen.

Stap 3 is de opwekking van duurzame elektriciteit door zon of wind.

Ruimtelijke relevante items;

- Welstandskader aanpassen aan klimaatneutraal bouwen; dakvlakken zodanig indelen dat maximale zonne-energiewinning kan worden toegepast, vegetatiedaken, klein wind, overstekken/zonwering, percentage glas, nachtelijke kwaliteit (hoe zien gebouwen/ de stad er 's nachts uit);
- Zongericht verkavelen;
- Ruimte reserveren voor ondergrondse duurzame infrastructuur;
- Realisatie van windturbines vanwege klimaatneutraal bouwen

Overig

- In Westpoort bedrijven bij elkaar plaatsen die op energetisch gebied elkaar qua stromen versterken, zoals AEB, rioolwaterzuivering, Green Mills. Bedrijven die veel warmte nodig hebben plaatsen in het stadswarmtegebied van Westpoort.

10.4

Samenvatting emissiereducties in kton CO₂

In de tabel is een conservatieve inschatting gemaakt van de hoeveelheid CO₂ die wordt gereduceerd via energiebesparing, duurzame energie en efficiënt fossiel. De cijfers zijn geëxtrapoleerd naar het jaar 2040 om een aantal langetermijneffecten van de transitie van zon, wind en stadswarmte in beeld te kunnen brengen.

De categorie energiebesparing valt uiteen in gebouwgebonden besparende maatregelen in de bestaande stad (woningen en bedrijven). Als richtpunt is gehanteerd dat deze gebouwen worden verbeterd (isolatie, HR++, etc.) tot een niveau van label B. Daarnaast is CO₂-reductie te verwachten doordat Amsterdam versneld overgaat tot klimaat neutraal bouwen, zowel voor woningen als bedrijfsgebouwen. Het effect van klimaat neutraal bouwen is laag ingeschat. Een verdere detaillering van de berekeningen leidt vermoedelijk tot verhoging van het cijfer, maar kan met het huidige model nog niet worden vastgesteld. Daarnaast is het mogelijk om CO₂ te reduceren door efficiëntere bedrijfsprocessen van industrie (waaronder ICT sector) te realiseren. Het effect hiervan is nog niet opgenomen.

De categorie duurzame energie bestaat uit de CO₂-reductie als gevolg van de productie van duurzame energie op Amsterdams grondgebied met behulp van zonnepanelen en windmolens. Dit levert een (onmisbare) bijdrage aan het verduurzamen van het Nederlandse elektriciteit productievermogen. Duidelijk is dat de reductie fors toeneemt na 2025 bij de grootschalige uitrol van zonnepanelen. Ook op landelijke schaal wordt per geproduceerde kWh elektriciteit minder CO₂ geproduceerd. De CO₂-reductie die hiermee wordt gerealiseerd wordt in de schatting alleen opgenomen voor dat deel van het energieverbruik dat niet wordt geproduceerd door zonne- en windenergie op Amsterdams grondgebied.

De categorie efficiënt fossiel bestaat uit de CO₂-reductie-effecten als gevolg van de aanleg van stadsverwarming en een efficiëntieslag en verduurzaming van verkeer en vervoer. In verkeer en vervoer is het effect opgenomen van de Amsterdamse verkeer en vervoerplannen, inclusief de impact van elektrisch vervoer, maar ook de autonome aanscherping van emissienormen voor vervoersmiddelen.

Categorie Trias Energetica	Programmaonderdeel	2025	2040
Energiebesparing (650 kton)	Besparing bestaande woningen	200	375
	Klimaatneutrale woningbouw	100	175
	Besparing bestaande bedrijven	250	475
	Klimaatneutrale bedrijfsgebouwen	100	200
Duurzame energie (1.000 kton)	Windenergie	350	500
	Zonne-energie	50	650
	Autonome vergroening grijze stroom	600	650
Efficiënt fossiel (350 kton)	Stadsverwarming en wko	150	300
	Verkeer en Vervoer	200	600
Totaal		2.000 kton	3.925 kton
Nog te reduceren		1.100	
Reductie-opgave		3.100 kton	

Reductiedoelstelling niet gehaald door maatregelen

Uit het bovenstaande blijkt dat de beschreven transitie en de bijbehorende besparingen en duurzame technieken leiden tot een reductie van de uitstoot van CO₂ van ca. 2.000 kton ten opzichte van 2025 (bij ongewijzigd beleid). Ten opzichte van de door de gemeenteraad geformuleerde doelstelling van 40% is 1.100 kiloton extra reductie benodigd.

Het werkelijke gat is als gevolg van enkele beperkingen van de rekenmethodiek vermoedelijk kleiner dan de gepresenteerde 1.100 kton, maar is nog steeds substantieel. Dit gat kan met verschillende maatregelen gedicht worden:

- Gedragsverandering leidend tot minder energievraag: het maken van bewuste keuzes ten aanzien van mobiliteit, consumeren, apparatuur,
- Innovatieve technieken, die de komende periode beschikbaar komen,
- Intensivering van beleid en strengere regelgeving van de zijde van het Rijk en Europa,
- Versnelling en uitbreiding van het lokale en buitengemeentelijke pakket maatregelen in de periode 2010-2014,
- Afvang en opslag van CO₂ (CCS) kan als tijdelijk vangnet worden toegepast. Deze, niet duurzame, techniek is tot nu toe slechts op kleine schaal beproefd. Een afvanginstallatie bij het AEB zou circa 900 kton CO₂-reductie per jaar kunnen realiseren.

De bovengenoemde maatregelen vergen nog onderzoek en vertaling in aanvullend actief beleid en uitvoering door de gemeente.

Betaalbaarheid en leveringszekerheid: naar een duurzame energievoorziening

In het bovenstaande is de materie benaderd vanuit de hoeveelheid uitgestoten kilotonnen CO₂. We kunnen het onderwerp ook benaderen vanuit het streven naar een duurzame, lokale energiehuishouding.

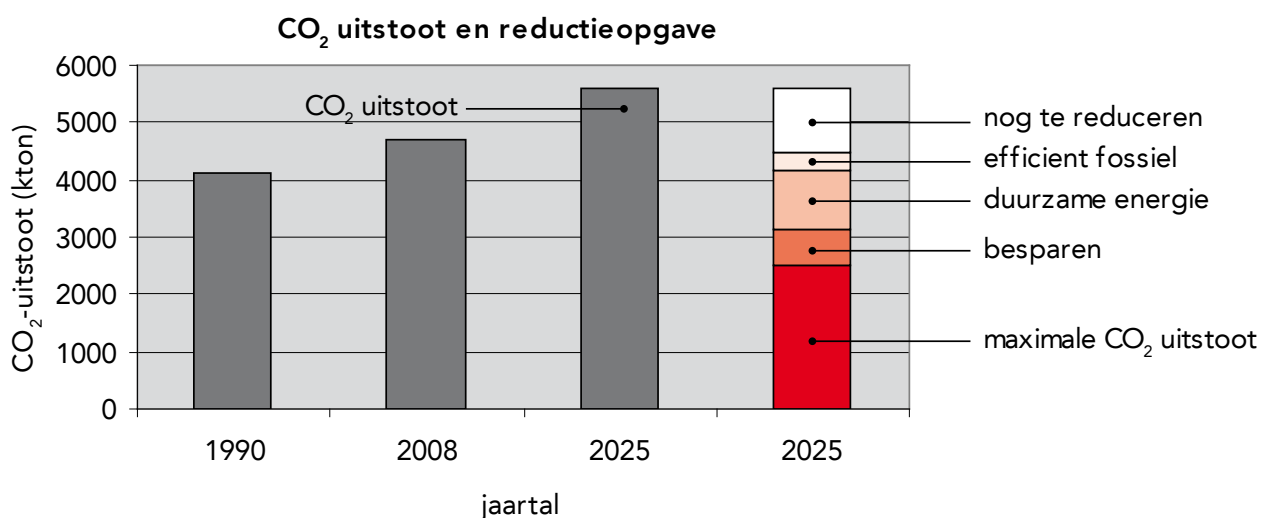
Uitgaande van de bovengenoemde agenda 2010-2014 en de vervolgentransitiepaden kan in 2025 de behoefte aan elektriciteit voor 25% met in de stad duurzaam opgewekte energie worden ingevuld. In 2040 kan dit oplopen tot 50%.

Hierbij is uitgegaan van het constant blijven van het elektriciteitsgebruik in de periode 2008-2040. Met deze groei van het aandeel duurzame energie wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de betaalbaarheid, leveringszekerheid en duurzaamheid van energie.

Monitoring

Periodiek zal worden gemonitord of de geformuleerde maatregelen het gewenste resultaat hebben. Mogelijk moeten er aanvullende maatregelen die ruimtelijk relevant zijn worden genomen indien dit niet het geval is.

In een grafiek ziet het reductiepotentieel in 2025 er als volgt uit:



Hoofdstuk 11

Olympische Spelen

Het *Olympisch Plan 2028*; Heel Nederland op olympisch niveau van het NOC*NSF is met brede steun aangenomen en gaat nu een volgende fase in. Dit plan heeft in eerste instantie tot doel het sportklimaat in Nederland in de periode tot 2016 'op olympisch niveau' te brengen. In feite is pas in 2016 de keuze aan de orde of Nederland een poging zou moeten doen de Olympische Spelen naar ons land te halen. Niettemin moet nu al nagedacht worden over mogelijke olympische locaties binnen Amsterdam. 2016 lijkt ver weg, maar voor de organisatie van de Olympische Spelen is veel nodig. Beslissingen op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur moeten eigenlijk nu al worden genomen.

Dit vraagt forse investeringen van Amsterdam in zowel de breedtesport als de topsport. Investeren die zich uiteindelijk zullen terugbetalen. Ze dragen bij aan de ontwikkeling van Amsterdam tot gezonde en sportieve stad. Concreet door bijvoorbeeld te investeren in de Olympische Sportas in het gebied in en rond het Amsterdamse Bos met de vestiging van een Centrum voor topsport en onderwijs (CTO), het realiseren van sportvoorzieningen en de organisatie van evenementen op (internationaal topniveau. Maar ook door te investeren in de breedtesport, zoals het vernieuwen van de Sporthallen Zuid en de nieuwbouw van het Wagener Stadion. En ten slotte door te zorgen voor een optimale ontsluiting van de faciliteiten in het gebied via het doortrekken van tramlijn 5 of de Museum-tramlijn naar de entree van het Amsterdamse Bos en het opwaarderen en uitbreiden van het metrostation Amstelveenseweg.

Het EK Atletiek in 2016 en het WK Voetbal in 2018 of 2022 worden gezien als belangrijke mijlpalen op weg naar de Olympische Spelen van 2028. Amsterdam wil gaststad zijn voor deze toernooien. Ook hiervoor zijn ruimtelijke investeringen noodzakelijk, zoals een tijdelijke tweede ring op het Olympisch Stadion en

uitbreiding van de Amsterdam Arena om de voor het WK, benodigde toeschouwerscapaciteit te halen.

Investeren zijn nodig om van Amsterdam een internationaal concurrerende en duurzame metropool te maken. De Olympische Spelen passen uitstekend bij deze investeringen en kunnen beoogde ruimtelijke ontwikkelingen aanjagen. De schaal en maat van de stad dwingt ook om na te denken over creatieve en innovatieve oplossingen voor intensief en duurzaam ruimtegebruik.

De keuze voor de kandidaat-stad van de Spelen van 2028 is nog niet gemaakt, maar gelet op de ruimtelijke en infrastructurele consequenties kan deze keuze niet te lang op zich laten wachten. Het kabinet heeft in haar standpunt over het Olympisch Plan 2028 aangegeven dat uiterlijk in 2010 afspraken moeten zijn gemaakt tussen de betrokken gemeenten, het kabinet en NOC*NSF over het kandidaatschap van één stad en de rol van andere steden. Amsterdam is nadrukkelijk in beeld als kandidaat-stad. Dit betekent dat nu al nagedacht moet worden over mogelijke olympische locaties binnen de stad.

De keuze voor een mogelijke olympische locatie is een belangrijke stap, maar het begint bij het formuleren van een sterk concept van het evenement. Hoe wil de stad het evenement organiseren? Wat heeft Amsterdam te bieden?

De Olympische Spelen moeten een feest zijn voor iedereen en is de ultieme test voor de gastvrijheid van een stad. Het internationale imago van Amsterdam en haar naamsbekendheid wereldwijd kan verder worden uitgebouwd: wij ontvangen de wereld door onze stad open te stellen.

Een goede bereikbaarheid en hoogwaardige verbindingen zijn een absolute voorwaarde. Internationaal via Schiphol en de HSL-netwerken richting het zuiden en oosten, nationaal en binnen de metropoolregio via een hoogwaardig ov-netwerk over verschillende modaliteiten. Maar ook de energievoorziening en telecommunicatie-netwerken moeten van optimale kwaliteit zijn. Innovatiekracht is nodig om op zoek te gaan naar nieuwe vormen van sportbeleving. Public viewing, snelle verbindingen via het glasvezelnetwerk moeten ingezet worden om het evenement waar ook in de stad, in het land en ter wereld bij de mensen te brengen.

Verder moet er ruimte zijn om de olympische gasten onder te brengen: niet alleen de atleten en hun begeleiders, maar ook alle fans moeten een plek kunnen vinden. Een uitbreiding van de hotelcapaciteit is dan een voorwaarde. Daarnaast is een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte en een goede interne bereikbaarheid zijn voorwaarden

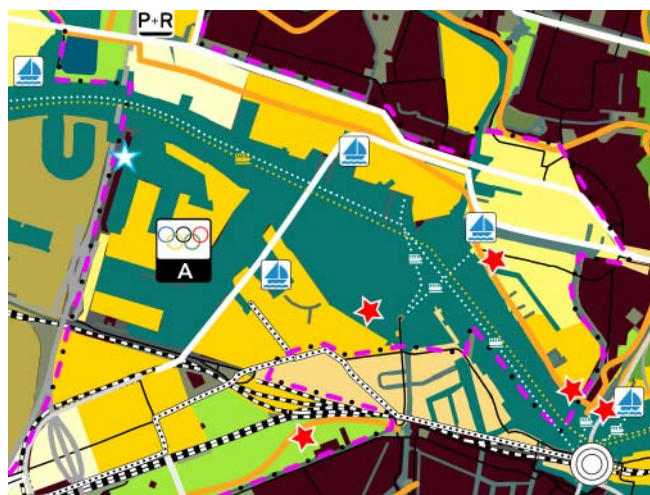
Het evenement zal niet alleen plaats vinden in de stadions en in de hallen, maar wordt opgenomen in het stedelijk weefsel. Binnen Amsterdam worden

Havenstad en de Zuidas naar voren geschoven als de mogelijke locaties voor het kloppend hart van de Olympische Spelen, dat bestaat uit een nieuw Olympisch Stadion met omliggend park en mediavoorzieningen, het olympisch dorp en het zwembad. Belangrijke voorwaarde is de bereikbaarheid van de locatie en de capaciteit om grote bezoekersstromen te kunnen verwerken. Verder zijn de ligging ten opzichte van de rest van Nederland en de aansluiting op de internationale netwerken belangrijk.

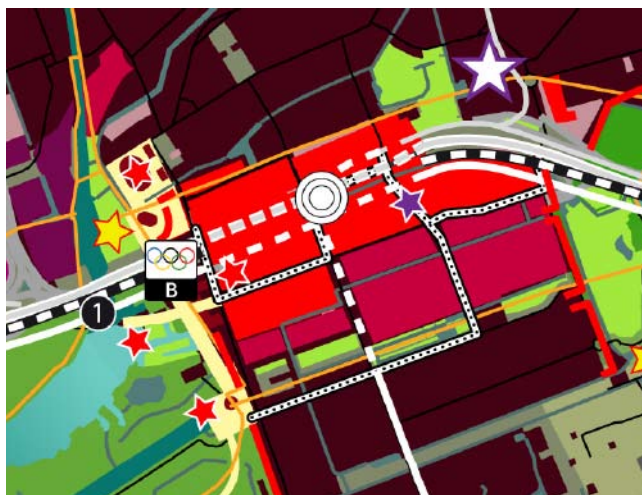
Langduriger positieve effecten van de Olympische Spelen

Het organiseren van de Olympische Spelen heeft al voorgangers die het evenement hebben georganiseerd een veelheid effecten opgeleverd waar betreffende steden tot op de dag van vandaag de vruchten van plukken. Zo is de infrastructuur in Barcelona enorm opgeknapt en heeft Vancouver zijn Skytrain naar de luchthaven gerealiseerd. Mochten de Spelen in Amsterdam terecht komen, dan is het de bedoeling dat ook lang na de Spelen de positieve effecten voor de inwoners en gebruikers van de stad zichtbaar en bruikbaar zijn. Hierbij moet gedacht worden aan de toevoeging van infrastructuur doordat de olympische site goed ontsloten moet worden, het olympisch dorp dat een nieuwe wijk in de stad oplevert, investeringen in het publieke domein, in digitale infrastructuur en in topsportaccommodaties die ook voor de breedtesport toegankelijk zijn. Last but not least is het feit dat de Spelen op een gefixeerde datum moeten starten, een garantie voor het op tijd gereed moeten komen van alle ruimtelijke ingrepen.

Olympische locatie Havenstad



Olympische locatie Zuidas



Ontwerp Structuurvisie

Deel 2

**Uitvoering naar
stadsdelen en decennia**

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 - Algemeen	165	223
Hoofdstuk 2 - Strategische overwegingen	167	225
3.1		
Hoofdstuk 3 - De uitvoering per tijdsperiode en per stadsdeel	171	
3.2 Uitvoering Structuurvisie en Meerjaren Investeringsagenda	172	
3.3 De uitvoering onderscheiden naar drie decennia	173	
Detailhandel		
Hoofdstuk 4 - Uitvoeringskader	209	
Locatiebeleid		
Hoofdstuk 4		
Ruimtelijke structuur		235
4.1		
Hoogbouw		
4.2		
Grootschalige reclamemasten		
4.3		
Ondergrond		
Hoofdstuk 5		
Groen en water		241
5.1		
Hoofdgroenstructuur		
5.2		
Waterstructuur		
Hoofdstuk 6		
Verkeer en vervoer		255
6.1		
Hoofdnetten		
6.2		
Ruimtelijke reserveringen		
6.3		
Goederenvervoer		
Hoofdstuk 7		

Hoofdstuk 1

Algemeen

Nadat in het voorgaande deel de vraag aan de orde was welke ontwikkelingsrichting de stad kiest en waarom, wordt in dit deel de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de structuurvisie volgen, te realiseren. Daartoe wordt de structuurvisie, sterker dan in het voorgaande deel is gedaan, vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de structuurvisie ter hand wordt genomen.

Voorafgaand hieraan wordt in paragraaf 2 beschreven welke strategische overwegingen een rol spelen bij het plaatsen in de tijd van de verschillende plannen. Dit mondt uit in criteria aan de hand waarvan meer kan worden gezegd over de tijdsvolgorde van de uitvoering van de structuurvisie.

Na de uitwerking van de opgaven per stadsdeel (paragraaf 3) wordt het uitvoeringsdeel besloten met een overzicht van de condities die in de onderscheiden sectoren een rol spelen bij de uitvoering. Het gaat om de organisatorische en financiële randvoorwaarden van de uitvoering.

Hoofdstuk 2

Strategische overwegingen

De centrale stad en de uitvoering

Naast ruimte, voor stedelijke ontwikkelingen zijn veel financiële middelen nodig. Die middelen zijn nu voor een groot deel nog niet voorhanden en zullen in de loop van de komende jaren moeten worden gegenereerd. Daarbij geldt - vooral op het gebied van de infrastructuur - een sterke afhankelijkheid van de middelen van rijk en regio. Deze afhankelijkheid van middelen van andere overheden vraagt om een sterke, in Metropoolregioverband vastgestelde, prioriteitstelling met betrekking tot gewenste infrastructurele investeringen.

In de gebiedsontwikkeling liggen de financiële verhoudingen anders. Ook hier zijn bijdragen van rijksweg een belangrijke conditie, maar hier is vooral het verdienend vermogen van de stad van groot belang. Tekorten in de gebiedsontwikkeling worden grotendeels gedekt vanuit de ruimtelijke fondsen van de stad. Deze worden gevoed door gebiedsontwikkelingen met een positief resultaat. Deze afhankelijkheid vraagt om een investeringsstrategie waarin sterk rekening wordt gehouden met het verdienend vermogen van locaties. Prioriteit moet worden gegeven aan locaties die zichzelf voor een groot deel kunnen bedruipen of zelfs middelen opleveren. Daarnaast worden keuzes voor locaties bepaald door de mate waarin ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan de 'waarde van de stad'. Daarbij moet gedacht worden aan het toekomstige verdienend vermogen van de stad (waardecreatie; erfpacht) maar ook aan de mate waarin die ontwikkelingen de economische groei van Amsterdam en de regio versterken. Bij deze afwegingen speelt uiteraard steeds als vooropgesteld belang dat (nieuwe) locaties programma-tisch bijdragen aan de behoeften van de stad en de metropolitane burger.

De middelen van de Algemene Dienst verdienen aparte aandacht. De Structuurvisie is breed van opzet waardoor ook de Algemene Dienst is betrokken bij de uitvoeringsstrategie. Er valt daarbij te denken aan de bekostiging van hoogwaardige openbare ruimte en sociaal-maatschappelijke accommodaties en voorzieningen ten behoeve van onderwijs, zorg en sport.

Het toedelen van middelen is in veel gevallen de afrondende stap in de besluitvorming over projecten. Van de projecten die in het eerste decennium uitgevoerd worden is een groot deel van de middelen al toegedeeld of gereserveerd. In de eerste plaats geldt dan ook dat afgemaakt wordt waaraan nu al is begonnen. Hierbij zijn wel twee kanttekeningen op z'n plaats. De eerste is dat niet voor alle 'sectoren' de toedeling van middelen al is voorzien. Ten tweede komen, als gevolg van de economische crisis, de overheidsfinanciën sterk onder druk te staan. Bezuinigingen kunnen betekenen dat projecten die al 'zeker' leken alsnog uitgesteld of afgesteld moeten worden. De druk op de ruimtelijke fondsen door een verwachte afname van de inkomsten is van zo'n omvang dat heroverwegingen noodzakelijk zijn. De echte keuzes van deze structuurvisie richten zich

niettemin voor een groot deel op de ontwikkelingen die de komende tien jaar worden voorbereid maar pas in de decennia daarna worden gerealiseerd. Het ruimtelijke besluitvormingsproces in Amsterdam staat beschreven in het Plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum). Daarin ontbreekt vooralsnog een belangrijke schakel: de vraag welke criteria ten grondslag liggen aan de voorbereiding van strategiebesluiten. De structuurvisie geeft hieraan richting door in clusters van projecten de onderlinge samenhang tussen locatieontwikkeling, infrastructuur, groen en blauw duidelijk te maken. Besluiten over grotere ruimtelijke ontwikkelingen dienen in die samenhang te worden genomen. De ontwerp Structuurvisie beschrijft op een tweetal majeure ontwikkelingsrichtingen alternatieve scenario's: de ontwikkeling in het kader van Havenstad en de verbetering van de openbaar vervoerverbinding met Schiphol. De uiteindelijke keuzes die met betrekking tot deze scenario's gemaakt zullen worden, bepalen mede de uitvoeringsagenda. Uiteraard meebepalend zijn ook de keuzes die uiteindelijk met betrekking tot de Olympische Spelen van 2028 zullen worden gemaakt.

Samenwerking in stad en regio

Het gegeven dat niet alleen de overheid investeert ten behoeve van de realisatie van de structuurvisie, maar dat veel andere partijen van cruciaal belang zijn, impliceert dat afstemming nodig is met de investeringen/investeringsstrategieën van die onderscheiden partijen. De uitvoering wordt met partijen afgestemd en biedt aan de betrokkenen inzicht in de prioriteiten die de gemeente stelt en waarop men kan inspelen.

De ambities van de stad worden - in metropoolverband - geagendeerd ten behoeve van de periodieke overleggen over het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dit overleg, dat tweemaal per jaar plaatsvindt, dient ertoe de agenda's van rijk en regio op elkaar af te stemmen en om afspraken te maken over de richting van de verdere verstedelijking van de regio. Het voertuig voor deze afstemming en afspraken is de zogenoemde Gebiedsagenda. Naast afspraken over het realiseren van infrastructurele werken, biedt deze agenda ook plaats om – in samenhang - andere majeure ruimtelijke- of gebiedsontwikkelingen te agenderen. Dergelijke afhankelijkheden noodzaken tot flexibiliteit in de uitvoeringsstrategie. Soms zal de fasering van een project moeten worden bijgesteld omdat een essentieel regionaal of rijksproject

vertraging oploopt. Soms zal het ambitieniveau ten aanzien van gewenste projecten tijdelijk moeten worden bijgesteld. In de jaarlijks te actualiseren stedelijke investeringsagenda kan dit aanleiding zijn tot het bijstellen van tijdschema's.

Voor de uitvoering van de structuurvisie is samenwerking met de stadsdelen een *conditio sine qua non*. De vermindering van het aantal stadsdelen beklemtoont het belang van deze samenwerking alleen maar. Sommige taken komen expliciet bij de stadsdelen terecht, andere zullen in coalitevorm tot stand komen, zoals dat nu ook al in coalitieprojecten gebeurt. Een duidelijke rol van de centrale stad in grotere gebiedsontwikkelingen blijft om meerdere redenen (financiën, deskundigheid, regie/afstemming) nodig.

Woningcorporaties nemen in het Amsterdamse vastgoed en in de ontwikkeling van nieuwe woningen en sociaal-maatschappelijk vastgoed een sterke positie in. Het balanstotaal³ van de Amsterdamse corporaties met betrekking tot vastgoed is ruwweg gelijk aan het gemeentelijk balanstotaal met betrekking tot de grond. Het gaat om 7 à 8 miljard euro. Beide partijen zijn daarmee grootaandeelhouder in de stad. De investeringsagenda die in het verlengde van de uitvoeringsparagraaf zal worden vastgesteld, zal een handvat zijn om met corporaties afspraken te maken over de uitvoering van de structuurvisie.

De toenemende klemtoon op verdichting en transformatie impliceert dat bij het voeren van regie op gebiedsontwikkelingen meer rekening moet worden gehouden met bestaande eigendomsverhoudingen. Harde plannen zijn in die omstandigheden niet aan de orde. Door het hanteren van een strategisch aankoopbeleid zal de gemeente op belangrijke locaties een eigen positie opbouwen.

Ook met betrekking tot andere investerende partijen is het, meer dan totnogtoe, gewenst in nauwere samenwerking te bepalen waar in de stad geïnvesteerd wordt. Een dergelijke samenwerking moet bijdragen aan een betere, afgestemde programmatische sturing waarmee overaanbod en daarmee samenhangende inefficiëncies worden voorkomen. Voor grensoverschrijdende ontwikkelingen is samenwerking met buurgemeenten, de Stadsregio, provincies, waterschappen en rijk de aangewezen weg. De uitvoeringsstrategie kan - op onderdelen - worden uitgewerkt in gebiedsconvenanten, waarin

³ Het gaat hier om het balanstotaal van het vastgoed in Amsterdam.

de afspraken en randvoorwaarden onderling worden vastgelegd. Het is van evident belang dat in de samenwerking buurgemeenten vroegtijdig worden betrokken en dat recht wordt gedaan aan hun belangen.

Ook met het oog op wetgevende trajecten is het rijk een belangrijke partij. Gewenste ontwikkelingen zijn soms (nog) niet mogelijk vanwege wettelijke kaders of andere regelgeving. Bij hoogstedelijke ontwikkelingen met onderling botsende doelen kan dat tot impasses leiden. Aangepaste wetgeving kan dan voor doorbraken op de lange termijn zorgen, maar daarbij geldt vooralsnog onzekerheid. De gemeente zet in op constructief overleg en lobby bij het rijk om de uitvoering van de ruimtelijke transformaties te vergemakkelijken. Het voertuig daartoe kan zijn de met het rijk te maken verstedelijkingsafspraken en/of de halfjaarlijkse overleggen in het kader van het MIRT.

Hoofdstuk 3

De uitvoering per tijdsperiode en per stadsdeel

De structuurvisie geeft de gewenste ontwikkeling van Amsterdam, in een regionale context, weer. De opgaven die uit de structuurvisie voortkomen vallen te onderscheiden naar programma's en daarmee samenhangende projecten. Het bewaken van deze samenhang is van groot belang om synergie tussen programma's en projecten te bewerkstelligen.

De primaire rol van de gemeente is om randvoorwaarden te scheppen om ontwikkelingen mogelijk te maken. Het gaat dan vooral om het 'aanbod' van ruimte en het bieden van een goede ontsluiting. Daarnaast is de vraag naar (het nieuwe) vastgoed een doorslaggevende factor. Het spreekt voor zich dat voortdurend op deze vraag - voortkomend uit economische ontwikkeling - moet worden ingespeeld. Aangezien de vraag gedifferentieerd is naar programma's en gebieden spelen, bij het in de tijd zetten van ontwikkelingen, twee overwegingen. De eerste is dat concentratie van investeringen door schaalvoordelen en synergie een meerwaarde inhoudt. Tegelijkertijd investeren in woningen, infrastructuur, publieke ruimte en groen en water is nodig en nuttig. Aan de andere kant speelt dat de vraag naar met name woningen (maar ook werklocaties) gespreid is over de stad. Dat indiceert een noodzaak om juist op verschillende plekken in de stad actief te zijn. Het is van belang dat deze twee overwegingen meespelen bij het bepalen van de investeringen in de loop van de tijd.

Bij de fasering van de uit de structuurvisie voortvloeiende projecten en programma's – en de precisering daarvan in de Meerjaren Investeringsagenda (zie paragraaf 3.1) – zijn de volgende overwegingen/criteria van belang:

- Verdienend vermogen en waardecreërend vermogen.
- Afmaken en externe afspraken: waar wordt al aan gewerkt en is omkeren geen, of een lastige optie en waarover zijn al bindende afspraken met derden gemaakt.
- Afspraken en andere omstandigheden: van meerdere plannen is bekend dat ze pas op langere termijn aan de orde kunnen zijn, omdat de huidige situatie of gemaakte afspraken directe ontwikkelingen onmogelijk maken.
- Samenhang gebiedsontwikkelingen en (bestaande

of nog aan te leggen) infrastructuur en andere aspecten zoals groen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen etc.

- Financiële haalbaarheid/mogelijkheden
- Duurzaamheid
- Spreiding van de vraag naar vastgoed over de stad, op basis van de behoefte aan/vraag naar types vastgoed
- Draagvlak bij de inwoners en andere betrokken partijen en sociaal-maatschappelijke impact van een ruimtelijke ingreep
- Voorkeuren en keuzes van andere betrokken partijen dan stad en stadsdelen (rijk, regio, corporaties, marktpartijen etc.)

Bij de toepassing van deze criteria blijkt er een sterke sturende werking van de eerste vier uit te gaan.

3.1

Uitvoering Structuurvisie en Meerjaren Investeringsagenda

Bij het in de tijd zetten van stedelijke ontwikkelingen is de tijdshorizon die men kiest van groot belang. In de structuurvisie, en ook in dit uitvoeringsdeel van de structuurvisie, is een lange termijnhorizon aan de orde. Het in de tijd zetten van ontwikkelingen en daaraan gerelateerde programma's en financiën is in dat licht een globale activiteit, die onder meer tot uitdrukking komt door met een indeling in decennia en met globale kostenindicaties te werken. Zo'n benadering is mogelijk omdat aan de vertaling van de structuurvisie naar projecten geen toedeling van middelen wordt gekoppeld.

Voor de kortere termijn (5 à 10 jaar) is die benadering onvoldoende. Op die termijn zijn concrete beslissingen aan de orde waarbij de mogelijke programma's en de financiële mogelijkheden worden gematcht. Ten behoeve van dat laatste proces wordt een stedelijke investeringsagenda opgesteld. Aan de hand daarvan worden voor de kortere termijn keuzemogelijkheden voorgelegd op grond waarvan door het gemeentebestuur de investeringsagenda wordt vastgesteld en wordt besloten welke concrete middelen daaraan worden gekoppeld. De investeringsagenda wordt in beginsel elk jaar geactualiseerd en aangepast aan de ontwikkelingen die zich voordoen. De structuurvisie vormt voor de opstelling van de stedelijke investeringsagenda het uitgangspunt. De keuzemogelijkheden die in de stedelijke investeringsagenda aan de orde

komen, zijn in overeenstemming met de structuurvisie. Dit geldt met name voor de stedelijke investeringsagenda die door het volgende college ten behoeve van de nieuwe collegeperiode zal worden vastgesteld. Er is in beginsel geen licht tussen de dan vast te stellen stedelijke investeringsagenda en de – eveneens door het nieuwe college en de nieuwe raad – vast te stellen structuurvisie.

Dit laat onverlet dat er spanningen optreden tussen de kortere en langere termijn. De structuurvisie is gebouwd op een structurele ontwikkeling van de nationale economie en de plaats van de Metropoolregio Amsterdam daarin. De investeringsagenda bouwt op de huidige, conjuncturele situatie waarin de gemeente voor de opgave staat om de ruimtelijke ambities en de reeds lopende projecten aan te laten sluiten op de financiële mogelijkheden. En die mogelijkheden zijn voor de korte termijn weinig florissant. Omvangrijke heroverwegingsoperaties op gemeentelijk- en rijksniveau zullen nopen tot beslissingen die een voorspoedige realisatie van de structuurvisie op achterstand zal zetten. De toekomst zal uitwijzen of de desiderata voor de kortere termijn ook voor de lange termijn sterke gevolgen zullen hebben of dat het gewenste ontwikkelingspad op de langere termijn kan worden hervat, en nu slechts van temporisatie sprake is.

3.2

De uitvoering onderscheiden naar drie decennia

Algemeen

In deze paragraaf is aan de orde welke projecten voortvloeien uit de structuurvisie cq welke projecten de in de structuurvisie uitgewerkte programma's onderbouwen. De belangrijkste ontwikkelingen binnen de gemeentegrens zijn op kaart gezet, in voorkeursvolgorde naar de drie decennia die de structuurvisie overziet. Bij het op de kaart zetten van de projecten is als criterium aangehouden dat het om de grotere gebieden, infrastructuur en ingrepen gaat. Voor gebieden geldt als criterium dat het minimaal om 500 woningen moet gaan of om een equivalent als ander vastgoed (ook) aan de orde is. Voor de indeling van de projecten naar de onderscheiden decennia geldt als criterium in welk decennium het zwaartepunt aan productie van vastgoed aan de orde zal zijn. In sommige gevallen kan zo'n klemtoon niet eenduidig in één decennium worden geplaatst. Dan ligt het zwaartepunt van het project in twee of zelfs drie decennia.

In alle decennia zit een zekere overmaat aan programma. Dat kan worden gezien als een reserve die nodig is om de uitval van projecten te kunnen compenseren. Het kan ook worden gezien als een mogelijkheid om in de toekomst flexibel in te kunnen spelen op de ruimtevraag die zich dan zal voordoen. Anders gesteld: een overmaat betekent het reserveren van meer ruimte dan waar een beroep op wordt gedaan. Omdat niet op voorhand duidelijk is waar de vraag naar ruimte zich precies zal voordoen, is die overmaat, die extra reservering, gewenst. Bij infrastructuur bestaat enige speelruimte door gewenste projecten gefaseerd uit te voeren, waarbij tijdelijk genoegen genomen kan worden met een lagere kwaliteitsambitie. Zo kan een beoogde hoogwaardige busverbinding in een eerste fase bestaan uit frequentieverhoging en een beperkt aantal doorstroommaatregelen, waarna pas bij volledige realisatie van een ruimtelijk programma wordt overgegaan tot volledig vrije busbanen.

Financiële ramingen

Belangrijk bij het in de tijd rangschikken van projecten zijn de financiën die met het project gemoeid zijn. De financiële ramingen die ten behoeve van de uitvoering zijn gemaakt, berusten voor infrastructuur en groen op globale kostenramingen en ramingen op basis van kengetallen.

Daarbij gelden nog aanzienlijke marges omdat er vaak nog onvoldoende inzicht is in het exacte tracé, het uitvoeringsniveau en de vormgeving van een project. Soms zijn er nog optimalisaties mogelijk, soms moet ook rekening gehouden worden met hogere kosten, bijvoorbeeld als gevolg van hogere inpassingskosten. Voor toekomstige exploitatiekosten (bij OV-projecten en P+R-voorzieningen) zijn nog geen ramingen beschikbaar. Deze kunnen wel een belangrijke factor vormen bij de uiteindelijke investeringsbeslissing.

Voor de gebiedsontwikkeling is gewerkt met een naar soorten gebiedsontwikkelingen gedifferentieerde bedragen die gebaseerd zijn op gegevens uit het verleden. Een directere raming is niet mogelijk. Veel gebiedsontwikkelingen zijn pas aan de orde als zich de kansen daartoe voordoen. Transformatie betekent dat de oude functies in een gebied worden vervangen door of aangevuld met nieuwe. Dit is mogelijk als die oude functies hun 'waarde' verliezen. Het is tegen die achtergrond vooral de vraag wanneer de gemeente tot de ontwikkeling van het gebied wil overgaan. Twee belangrijke criteria zijn dan:

- de druk om tot ontwikkeling van een gebied over te gaan (druk op de woningmarkt, druk vanwege verloedering van (werk)gebieden, etc.)
- de middelen die daarvoor beschikbaar zijn.

Er wordt vanuit gegaan dat in deze afweging van tijd en geld door de bank genomen grondexploitaties zullen resulteren met een tekort van gemiddeld € 35.000 per woning. Dat is een bedrag gebaseerd op realisaties in het verleden, maar fungeert ook als een normbedrag: indien ontwikkelingen voor de gemeente hogere kosten met zich meebrengen ontstaat een onhaalbare 'businesscase'. Het bedrag van € 35.000 geldt voor transformatielocaties. Voor uitbreidingslocatie wordt een bedrag van € 23.000 aangehouden, gebaseerd op IJburg. Andere uitbreidingslocaties heeft Amsterdam overigens niet. Voor inbreidings- en herstructureringslocaties wordt uitgegaan van sluitende grondexploitaties. Er is met betrekking tot deze locaties voor een groot deel al in dekking voorzien. Voor nieuwe locaties – waar het veelal zal gaan om locaties waar de klemtoon ligt op corporatiebezit – mag worden uitgegaan dat

eventuele tekorten worden gedragen door corporaties.

De uitvoering van de structuurvisie in de tijd stadsbreed

Voordat wordt ingegaan op de naar stadsdeel onderscheiden uitvoering van de structuurvisie wordt hier eerst ingegaan op het stedelijke beeld. In de kaarten hieronder zijn per decennium de ruimtelijke activiteiten ingekleurd voor de verschillende functies. Uiteraard gaat het om een globale indeling die -zeker op de langere termijn - nog onder veel invloeden staat.

De structuurvisie laat zien hoe de stad zich gaat ontwikkelen. Die ontwikkeling is mede het resultaat van een beeld hoe de vraag naar woningen, bedrijfsruimte etc. zich zal ontwikkelen. De vastgoed en infrastructuurprogramma's, en daaraan gerelateerde groen- en blauwontwikkelingen worden verdeeld over de stad gerealiseerd. De financiële vertaling ervan valt grotendeels ook naar stadsdelen te differentiëren. Uitzondering vormen de infrastructurele projecten met een stadsbreed of zelfs regiobreed belang. De samenvatting van die verdelingen is te vinden in onderstaande tabellen. Bij die tabellen moeten een aantal kanttekeningen worden geplaatst:

- In het algemeen gelden de kanttekeningen die hierboven in paragraaf 3.1 met betrekking tot de verhouding structuurvisie en investeringsagenda zijn gemaakt: de kortere termijnproblematiek versus de langere termijn visie
- De op te leveren woningen betreffen toevoegingen aan de voorraad. Dat wil zeggen dat de woningproductie op vervangingslocaties netto (nieuwbouw minus sloop) is opgenomen.
- Met betrekking tot het kantorenprogramma bestaat grote onzekerheid. Het hier opgenomen programma van realisatie van 51.000m² nieuwe kantoorruimte in nieuwe plannen per jaar voor de eerste twee decennia, is gebaseerd op eerdere vraagramingen uit het Programma Ruimtelijke Investerings (PRI). Daarbij is rekening gehouden met de in de structuurvisie voorziene realisering van kantoorruimte aan huis c.q. kleinschalige gebouwen in nieuwe woonwijken van jaarlijks 10.000m². Voor het kantorenprogramma is hiermee uitgegaan van een te verwachten uitbreidingsvraag volgens een inmiddels verouderd scenario. In de huidige situatie en met nu voorziene ontwikkelingen is de verwachte uitbreidingsbehoefte daarmee waarschijnlijk te hoog

ingeschat. Er wordt momenteel gewerkt aan een kantorenstrategie. Hierin worden de toekomstige uitbreidings- en vervangingsvraag in beeld gebracht en wordt het aanbod van bestaande kantoren en kantorenplannen hierop afgestemd. Op grond van deze analyse wordt bezien welk programma reëel is, en welke locaties dat betreft. Omdat de kantorenstrategie nog in ontwikkeling is, zijn de in dit uitvoeringsdeel van de structuurvisie opgenomen cijfers nog op eerdere scenario's gebaseerd. Nadat de kantorenstrategie gereed is zullen ze waarschijnlijk neerwaarts bijgesteld worden en de verdeling over de stadsdelen en clusters zal ook anders zijn.

- Niet iedere categorie vastgoed is vertaald naar een programma per decennium. Voor bedrijventerreinen geldt dat zich moeilijk laat voorzien waar de vraag neerdaalt en wanneer. Dat weerspiegelt zich in het kaartmateriaal: de decennia onderscheiden zich niet qua inkleuring van de bedrijventerreinen.
- De planning en realisatie van maatschappelijke voorzieningen is een afgeleide van de woningbouw en de bevolkingssamenstelling en bevolkingsontwikkeling die die woningbouw oplevert. Niettemin zijn hier geen cijfers over voorzieningen opgenomen. Naast de onzekerheid in de woningbouwcijfers zelf, kent de voorzieningenplanning zelf ook vele afhankelijkheden. Ze is niet alleen afhankelijk van de toevoeging van nieuwe woningen, maar ook van de bevolkingsontwikkeling in aangrenzende wijken, het daar al aanwezige voorzieningenaanbod (zowel kwantitatief als kwalitatief) en bovenal van de beleidsontwikkeling in zorg, welzijn, onderwijs, jeugdbeleid, sport en kunst en cultuur.

De behoefte aan nieuwe voorzieningen door nieuwe woningbouw wordt daarnaast deels teniet gedaan door de verdere verdunning in woningbezetting in de bestaande stad. De ook in Amsterdam langzamerhand zichtbare vergrijzing zorgt voor een grotere focus op zorg. Op basis van het Amsterdams voorzieningenmodel – en uitgaande van optimalisering - kan wel geschat worden dat bij nieuwe woningbouw rekening moet worden gehouden met ongeveer 4m² bruto vloeroppervlak en 2m² buitenruimte per woning.

Wonen in Amsterdam per stadsdeel				
	Indicatie oplevering woningen (toevoegingen)			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Centrum	1.350	300	0	1.650
Noord	9.450	4.900	9.100	23.450
Oost	14.600	13.650	1.800	30.050
Zuidoost	5.350	3.750	4.000	13.100
Zuid	4.150	3.550	4.400	12.100
West	4.900	1.950	0	6.850
Nieuw West	6.100	3.300	4.000	13.400
Westpoort	0	1.200	13.200	14.400
Totaal	45.900	32.600	36.500	115.000

Werken in Amsterdam per stadsdeel				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Centrum	92.000	15.000	0	107.000
Noord	38.000	70.000	285.000	393.000
Oost	48.000	81.000	224.000	353.000
Zuidoost	44.000	11.000	90.000	145.000
Zuid	190.000	264.000	649.000	1.103.000
West	4.000	0	0	4.000
Nieuw West	69.000	33.000	106.000	208.000
Westpoort	25.000	36.000	35.000	96.000
Totaal	510.000	510.000	1.389.000	2.409.000

kostenoverzicht uitvoering totaal				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030 +	totaal
infra	8.800	5.800 - 8.500	5.800 - 9.000	20 - 26 mrd
gebiedsontwikkeling	935	654	887	2,5 mrd
groen	144	43	8	195 mln

Financiën

Hoe de financiële ramingen tot stand zijn gekomen is hierboven beschreven. Het gaat om globale ramingen. In de dekking ervan is voor een deel voorzien. Dit geldt uiteraard vooral voor de projecten die in het eerste decennium zullen worden uitgevoerd. Met betrekking tot de dekking van de betreffende bedragen is het lastig precieze uitspraken te doen. Deels komt dit doordat er gradaties zijn met betrekking tot het begrip dekking. In sommige gevallen gaat het om harde verplichtingen, in andere gevallen om bestuurlijke afspraken of slechts intenties. Omdat verder de ramingen globaal zijn kan met betrekking tot de dekking ook slechts in globale zin wat worden gezegd. In de gebiedsontwikkeling speelt het gegeven dat de tekortplannen met een

fase III-besluit weliswaar zijn 'voorzien' (gedekt dus) maar het fonds waaruit die dekking plaatsvindt heeft zelf een tekort (negatieve Algemene Reserve) van aanzienlijke omvang. Vandaar dat hier wordt volstaan met een paar algemene gegevens betreffende de dekking van de uitvoeringsplannen van de structuurvisie. Grofweg kan worden gesteld dat voor de periode tot 2020 70% van de tekorten op plannen in de gebiedsontwikkeling zijn gedekt. Als kanttekening moet daarbij worden geplaatst dat de actuele problematiek met betrekking tot het Vereveningsfonds daarin niet is betrokken. Voor de infrastructuur geldt voor de periode tot 2020 een dekkingspercentage van zo'n 75%. Grosso modo geldt verder dat de middelen voor de projecten na 2020 nog moeten worden gegenereerd.

Faseringsbeeld Amsterdam 2010-2020

Legenda

Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  metropolitaan kerngebied
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  gebied met meerdere scenario's
-  wonen - werken deels gerealiseerd
-  werken - wonen deels gerealiseerd
-  werken deels gerealiseerd
-  metropolitaan kerngebied deels gerealiseerd
-  kwaliteitsimpuls metropolitaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  kwaliteitsimpuls openbare ruimte
-  project postcodegebied 1012
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  uitbreiding tram
-  uitbreiding metro
-  uitbreiding bus
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  kwaliteitsimpuls regionale fietsroute
-  opstelsporen metro

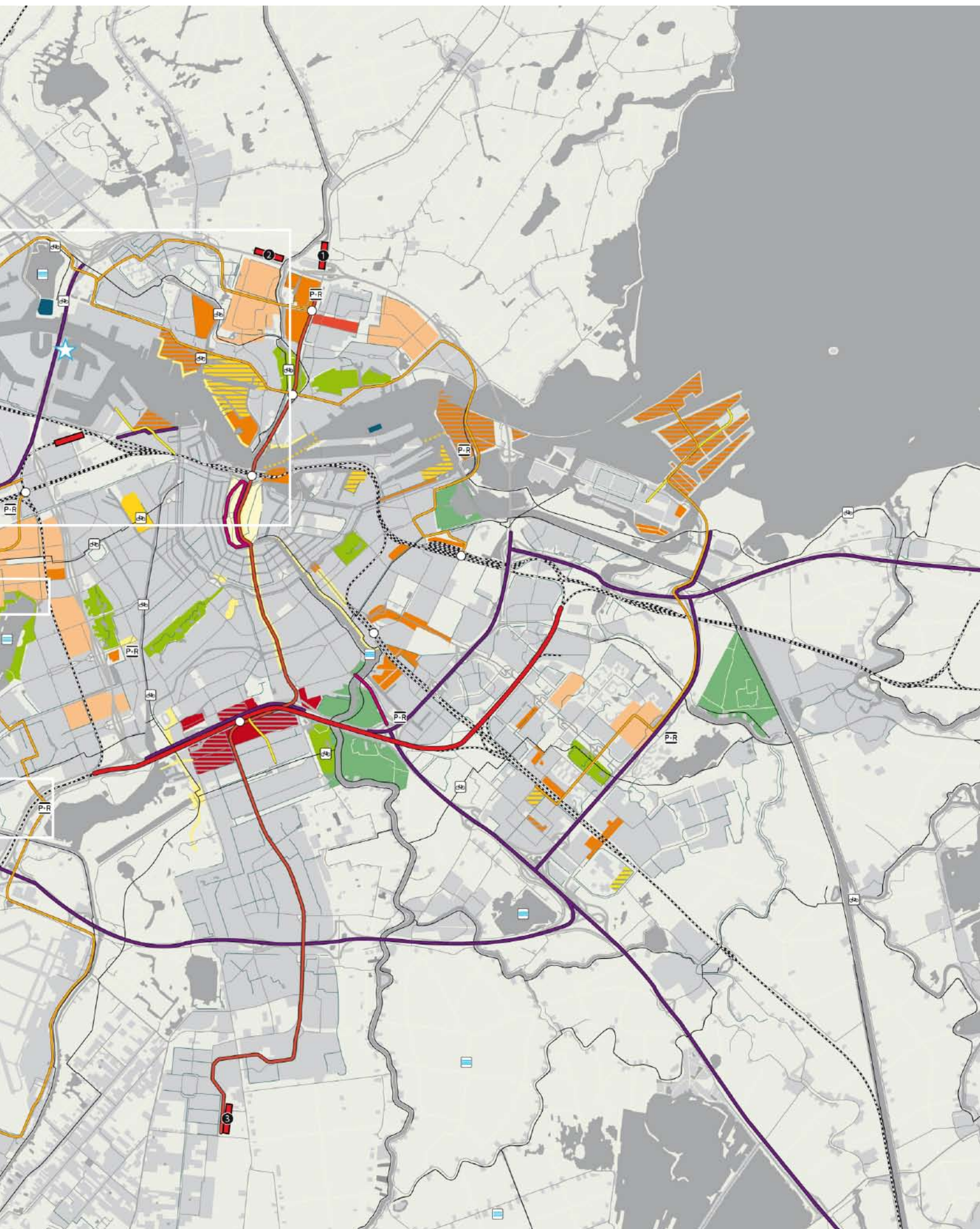
Gerealiseerd

-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

Algemeen

- 1 2 3** opties
-  (grond-) watergerelateerd project
-  geplande P+R locatie
-  ingreep fietsroute
-  capaciteitsuitbreiding station
-  wachtplaatsen binnenscheepvaart
-  2^e zeevrucht terminal
-  intensivering havengebied
-  studiegebied





Faseringsbeeld Amsterdam 2020-2030

Legenda

Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  metropolitaan kerngebied
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  gebied met meerdere scenario's
-  wonen - werken deels gerealiseerd
-  werken - wonen deels gerealiseerd
-  werken deels gerealiseerd
-  metropolitaan kerngebied deels gerealiseerd
-  kwaliteitsimpuls metropolitaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  kwaliteitsimpuls openbare ruimte
-  project postcodegebied 1012
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  uitbreiding tram
-  uitbreiding metro
-  uitbreiding bus
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  kwaliteitsimpuls regionale fietsroute
-  opstelsporen metro

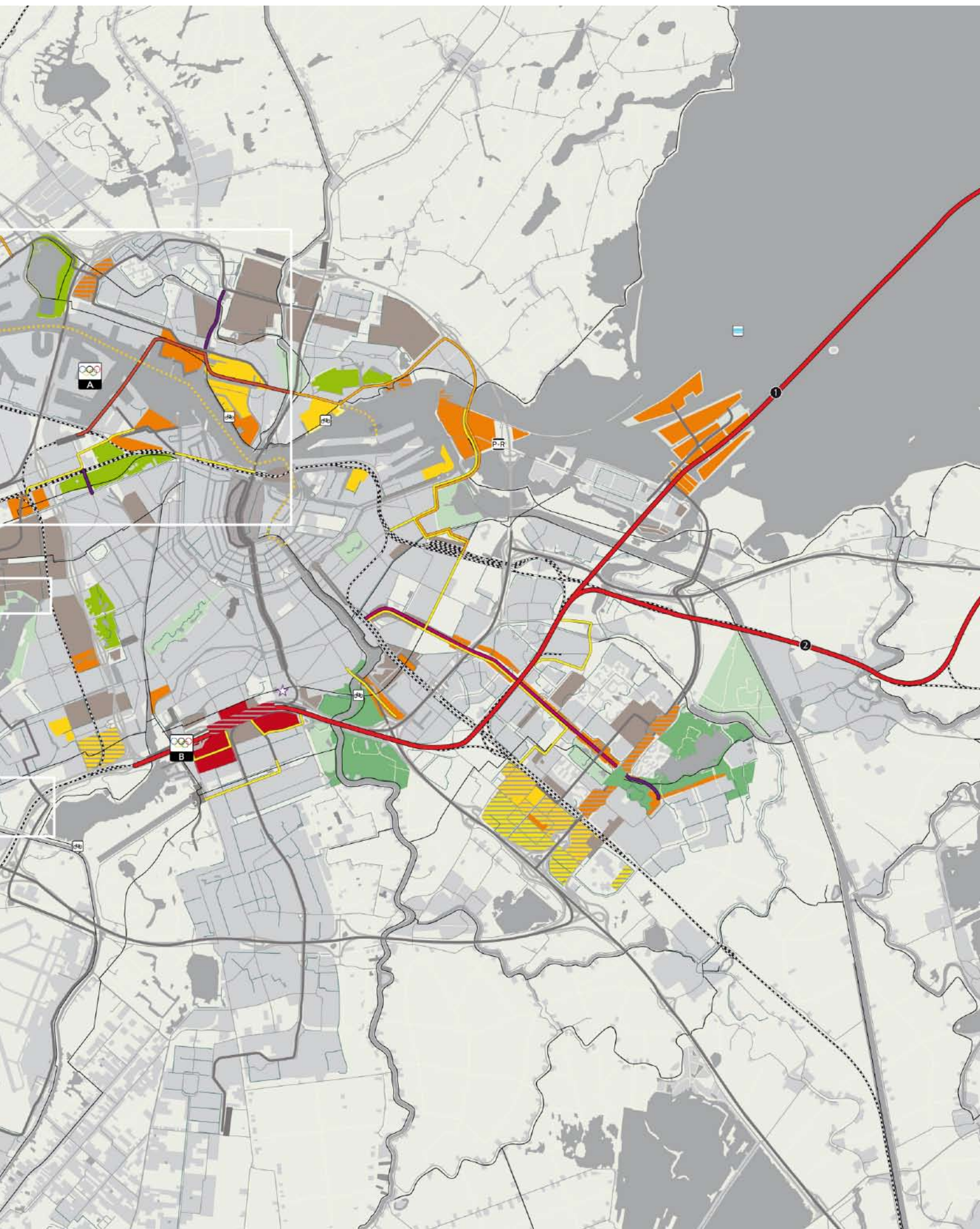
Gerealiseerd

-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

Algemeen

- 1 2 3** opties
-  (grond-) watergerelateerd project
-  opties locatie Olympische Spelen
-  geplande P+R locatie
-  ingreep fietsroute
-  capaciteitsuitbreiding station
-  wachtplaatsen binnenscheepvaart
-  2^e zeeceurise terminal
-  intensivering havengebied
-  studiegebied





Faseringsbeeld Amsterdam 2030+

Legenda

Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  metropolitaan kerngebied
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  gebied met meerdere scenario's
-  wonen - werken deels gerealiseerd
-  werken - wonen deels gerealiseerd
-  werken deels gerealiseerd
-  metropolitaan kerngebied deels gerealiseerd
-  kwaliteitsimpuls metropolitaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  kwaliteitsimpuls openbare ruimte
-  project postcodegebied 1012
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  uitbreiding tram
-  uitbreiding metro
-  uitbreiding bus
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  kwaliteitsimpuls regionale fietsroute
-  opstelsporen metro

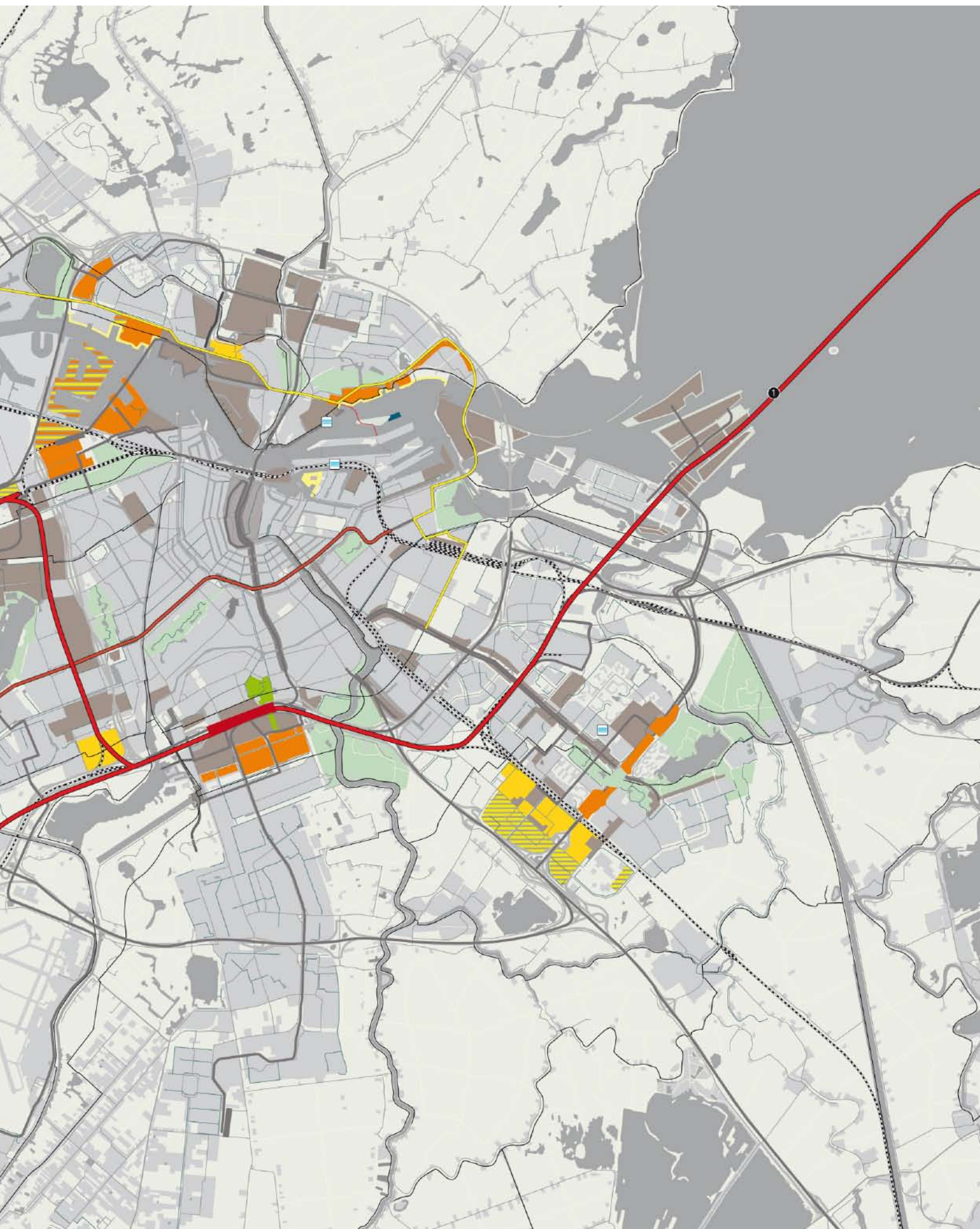
Gerealiseerd

-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

Algemeen

-  opties
-  (grond-) watergerelateerd project
-  geplande P+R locatie
-  ingreep fietsroute
-  capaciteitsuitbreiding station
-  kompaseiland en fietsbrug
-  wachtplaatsen binnenscheepvaart
-  2^e zeeceurterminal
-  intensivering RAI terrein
-  2^e terminal Schiphol
-  intensivering havengebied
-  studiegebied





Niet van alle ruimtelijke ambities zijn de financiële aspecten gekwantificeerd c.q. te kwantificeren. De financiering van maatschappelijke voorzieningen bijvoorbeeld is ingewikkeld samenspel tussen stadsdelen en centrale stad. Onderwijs (stadsdelen,

centrale stad en Rijk) en zorg kennen hun eigen specifieke financieringssystematiek. En op het gebied van welzijn, sport en kunst en cultuur zijn naast de overheid ook vele andere actoren en partijen actief, waaronder de corporaties. Zie ook hoofdstuk 4.

3.3

De uitvoering onderscheiden naar delen van de stad

Het uitvoeringsoverzicht dat in de voorgaande paragraaf is weergegeven biedt tevens inzicht in wat er in (en van) de verschillende stadsdelen wordt verwacht. Het inzoomen op de 'deelopgave' in de verschillende stadsdelen is in deze paragraaf aan de orde. Naast het kaartmateriaal en de daarin opgenomen fasering, zal daarbij op de volgende aspecten worden ingegaan: ontwikkelingszwaartepunten en – strategie, programma's en financiën. Grensoverschrijdende programma's en projecten met een gemeentegrensoverstijgend belang zijn ingedeeld naar het stadsdeel waar het zwaartepunt ligt. Bij infrastructurele projecten zijn de kosten in een enkel geval verdeeld over twee stadsdelen omdat beide ervan profiteren. Infrastructuur met een stadsbreed of regionaal belang worden in een apart overzicht vermeld.

3.3.1 Stadsdeel Centrum

Algemeen/ fasering

Voor stadsdeel Centrum is de uitrol van de binnenstad de centrale richting naar 2040. Meer nog dan in het verleden vormt het centrum het kerngebied voor de gehele metropoolregio, wat zal leiden tot een verdere stijging van het aantal bezoekers. Het centrum als het kloppend hart van de metropool. De projecten beslaan vooral uit investeringen in de publieke ruimte en infrastructuur waarmee het centrumkarakter wordt versterkt en het centrumgebied wordt vergroot zodat er sprake kan zijn van meer spreiding van de bezoekers. In het komend decennium is het Centraal Station en haar omgeving sterk in ontwikkeling. Gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn draagt dit belangrijke knooppunt zowel bij aan de uitrol van de binnenstad als aan de ontwikkeling van het Waterfront en de Zuidflank. In de periode tot 2020 krijgen de stadsstraten en –pleinen een zwaarder accent. Zij geleiden respectievelijk accentueren de uitrol van de binnenstad. Daarbij hoort een minder dominante plek van de geparkeerde auto op straat ten gunste van

de verblijfsruimte en de ruimte voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Deze ontwikkeling is vaak maatwerk en zet zich na 2020 door. Cruciaal in de uitrol van het centrumgebied zijn ook het wegnemen van barrières of het verbeteren van de inrichting van de binnenring (Marnixstraat – Sarphatistraat). Een andere belangrijke ontwikkeling in het centrum is de Rode Loper. Deze ingreep is groter is dan de locatie op zichzelf; het is een cruciale ontwikkeling op het schaalniveau van de metropool Amsterdam, die het komende decennium grotendeels gelijk oploopt met de realisatie van de Noord/Zuidlijn maar ook een sterk verband heeft met het project 1012. Voor het stadshart wordt de verkeerscirculatie heroverwogen.

In de periode tot 2020 zal verder invulling worden gegeven aan het beleid dat ingezet is met betrekking tot de auto en de stad. In toenemende mate kan dit (na 2020) leiden tot parkeren in (ondergronds) gebouwde voorzieningen. De fasering zal sterk afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van middelen die grotendeels afkomstig zullen zijn uit inkomsten van betaald parkeren. Bij de verbeteringen van de alternatieven fiets en openbaar vervoer is er een afhankelijkheid van middelen van de Stadsregio. Verbeteringen in het openbaar vervoer die leiden tot gunstiger exploitatieresultaten kunnen zich deels zelf financieren.

Ontwikkelingsstrategie

Belangrijke elementen in de ontwikkelingsstrategie zijn het opstellen van bestemmingsplannen die de versterking van het centrumkarakter mogelijk maken en het faciliteren en activeren van de partijen die vorm geven aan die ontwikkeling. Kenmerkend voor het gebied zijn de historische waarde (met mogelijk een UNESCO notering) en de grote hoeveelheid en diversiteit aan (kleinschalige) particuliere initiatieven. De eerste vergt vooral bescherming, terwijl het tweede element vraagt om flexibiliteit. Optimale flexibiliteit binnen de grenzen van de historische waarde dus.

Het aantal te betrekken partijen is daarom groot. Particuliere initiatieven zijn nodig, zoals zittende en nieuwe ondernemers die investeren in het centrum, zeker op plekken die de uitrol van de binnenstad versterken. Ook met belangenorganisaties dient synergie te worden gezocht, zoals met beschermers van de cultuurhistorische waarde van de binnenstad. Strategische aankopen zijn soms nodig om een doorbraak te forceren wanneer zittende partijen de beoogde kwaliteitsverbetering in de weg staan. Verder kunnen kwaliteitsverbeteringen worden gecombineerd met investeringen in groot onderhoud. Vanwege het belang van het middeleeuwse stadshart en de beoogde kwaliteitsverbetering voeren de centrale stad en het stadsdeel in nauwe samenwerking de regie over het postcodegebied 1012. De ambities voor 1012 zijn vastgelegd in de Strategienota voor het Coalitieproject 1012 'Hart van Amsterdam'. Deze nota is vastgesteld door de gemeenteraad en de deelraad. De aanpak van het coalitieproject is gestoeld op drie pijlers: "sleutelprojecten" (toevoegen van nieuwe functies op strategische locaties), 'herinrichten openbare ruimte' (Rode loper en een groot aantal straten) en de 'straatgerichte aanpak' (vermindering van criminogene functies en economisch laagwaardige functies in een groot aantal straten).

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 174 t/m 179



Wonen in Centrum per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	1350 ¹	300 ²	0	1650
Totaal	1350	300	0	1650

Werken in Centrum per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	92000 ³	15000	0	107000
Totaal	92000	15000	0	107000

^{1 2} Woningen Wester IJ-dok/Oosterdok, en diverse vervanging- en ontwikkellocaties

³ Kantooroppervlakte Centraal Station

Kostenoverzicht uitvoering in Centrum				
(in ln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	575 ¹	160-260 ²	50 + PM ³	785 -885 +PM
Gebiedsontwikkeling	37	11	0	48
Groen	0	0	0	0

¹ OV-knoop CS, Rode Loper, Leidseplein, Autoluwe straten, Fietsvoorzieningen, versnellen tramlijnen

^{2 3} Autoluwe straten, Fietsvoorzieningen, versnellen tramlijnen

Programma

Het programma in stadsdeel Centrum wordt gedomineerd door ingrepen in de openbare ruimte, met de eerste tien jaar nog concentratie op het gebied rondom het Centraal Station, Project 1012, het Leidseplein en Plantage aan de Amstel (als onderdeel van Wibaut aan de Amstel). Afmaken is hier het devies. Voor Oosterdoks- en Westerdokseiland geldt hetzelfde. Op deze locaties is nog een kantorenprogramma van ruim 100.000m² opgenomen waaraan deels al wordt gewerkt. Herontwikkeling ten behoeve van bedrijvigheid en wonen is in dit stadsdeel aan de orde op het voormalige Storkterrein (Oostenburg). Toevoeging van woningen is in stadsdeel Centrum verhoudingsgewijs beperkt.

Op langere termijn zijn ontwikkelingen mogelijk op het Marine-etablissement. Het meest voor de hand ligt hier een invulling als gemengd stedelijk gebied met voor een deel behoud van open ruimte voor nautische en specifieke culturele evenementen. Een en ander is uiteraard afhankelijk van de plannen van de huidige gebruiker van de plek.

Financiën

Zoals boven aangegeven is de fasering van de uitrol sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen en de invulling die aan de uitrol wordt gegeven. Voor een deel van de plannen voor de periode voor 2020 is al financiële dekking. Het herinrichten van straten ten gunste van de verblijfsruimte en voor lopen, fietsen en openbaar vervoer staat en valt met het kunnen bieden van alternatieve parkeervoorzieningen voor auto's onder de grond, in gebouwen of op afstand, zoals parkeergarages in de singelgrachtzone. De benodigde investeringen hiervoor zijn hoog en zullen voor het grootste gedeelte moeten worden gedekt met inkomsten uit betaald parkeren en parkeervergunningen. Kosten van verbetering van het openbaar vervoer zullen deels met middelen van de Stadsregio en deels op basis van efficiencyvergroting gedekt moeten worden. Ook fietsparkeerfaciliteiten vragen veel middelen waarbij dekking deels zal moeten plaatsvinden met middelen van de Stadsregio en deels met bijdragen van direct en/of indirect belanghebbenden.

3.3.2 Stadsdeel Noord

Algemeen

Stadsdeel Noord kan in het licht van de structuurvisie worden aangemerkt als een van de meest dynamische stadsdelen. Het stadsdeel herbergt vele locaties waar zich in de loop van de komende decennia ingrijpende wijzigingen zullen voordoen. De ruimtelijke opgaven in stadsdeel Noord zijn grofweg onder te verdelen in drie verschillende ruimtelijke ontwikkelingsclusters, zijnde de 'Uitrol van het Centrummilieu', 'Havenstad' en de Waterfrontontwikkeling van de noordelijk 'IJoevers', zowel aan oostelijke als aan westelijke zijde. Daar komt nog een betekende stedelijke vernieuwingsopgave bij.

In de ontwikkeling van het eerste cluster is de Noord/Zuidlijn een dragende kracht, onder meer omdat het een natuurlijke samenhang heeft met de vernieuwing van het Centrum van het stadsdeel. Het meest directe effect hiervan zijn de ontwikkelingen in de gebieden nabij de nieuwe metrostations Buikslotermeerplein en de Van Hasseltweg. Deze staan grotendeels gepland in het eerste decennium dat de structuurvisie beslaat. Ook met Overhoeks – met het daar in aanbouw zijnde Filmmuseum – en de brug die dat slaat naar oud-Noord, draagt het stadsdeel bij aan de uitrol van de binnenstad. Een andere belangrijke opgave in stadsdeel Noord is de stedelijke ontwikkeling van de Noordelijke IJoevers, zowel aan westelijke als oostelijke zijde. Zich uitstrekkend over de volle lengte ervan, levert het stadsdeel de belangrijkste bijdrage aan de verwezenlijking van de ambities voor het Waterfront. Ook in de tijd strekken de ontwikkelingen zich in de volle lengte uit. In de perioden tot 2010-2020 en 2020-2030 worden de lopende projecten als Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf afgemaakt of verder ontwikkeld. Nu en in het komende decennium staat de aanpak in westelijke richting tot aan het NDSM-terrein in het brandpunt. Vanaf 2020 kan het Hamerstraatgebied het bruggenhoofd worden voor ontwikkelingen oostwaarts, waar vanaf 2030 verdere uitwerkingen richting Zeeburgereiland aan de orde zijn. Een in fases tot HOV op te waarden busverbinding kan hiervoor als drager fungeren. Tegelijkertijd kan dan ook de focus worden gericht op de verbinding van Zaanstad en Amsterdam via de Zaan- en IJoevers, met als scharnierpunt de Noorder IJplas. De eveneens in fases op te waarden Zaan- en IJ-verbinding vervult hierin een structurerend element. Daarnaast kan het doortrekken van de ringlijn naar Noord een belangrijke impuls vormen voor de transformatie van Amsterdam Noord naar een

hoogwaardig woon/werkgebied. De mogelijkheden van woningbouw nemen toe naarmate meer havenactiviteiten worden verplaatst.

Naast de verdichting en transformatie van meerdere gebieden staat Noord ook voor de opgave om de stedelijke vernieuwing van Nieuwendam Noord en de Banne te vervolgen en in het komende decennium te voltooien.

Ontwikkelingsstrategie

In de ontwikkelingsstrategie van Noord is de verdere uitbouw van de creatieve industrie een belangrijke drijvende kracht. De voorwaarden hiervoor moeten worden vervuld door zowel de centrale stad als het stadsdeel, maar ook samenwerking op het niveau van de metropoolregio en met name met Zaanstad is hiervoor noodzakelijk. Voor het centrale deel van Noord gaat al een belangrijke impuls uit van de komst van de Noord/Zuidlijn. De transformatie van het Waterfront vraagt nog wel een verdergaande ontwikkelingsstrategie dan die van de afgelopen decennia. Hiervoor zijn in Noord al meerdere stappen gezet. Afdwingen van ontwikkelingen is minder dan voorheen aan de orde. De in de betrokken gebieden bestaande eigendomsverhoudingen nopen tot een strategie waarin niet op voorhand vaststaat welke uitkomst er zal zijn. Er moet voortdurend worden ingespeeld op de kansen die zich voordoen. En ondertussen moet gewerkt worden aan de randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid, groen en duurzaamheid. Een nauwe samenwerking met Zaanstad, waar vergelijkbare ambities leven ten aanzien van de ontwikkeling van de Zaan- en IJoevers, is essentieel op het gebied van bereikbaarheid en (vastgoed)programmering. In samenwerking met de Stadsregio wordt al een verkenning uitgevoerd naar noodzakelijke investeringen in de OV-verbinding(en) naar Zaanstad. De doortrekking van de Ringlijn naar Noord moet nog worden geagendeerd bij de Stadsregio en het Rijk. En ook over de HOV-verbinding langs de Noordoostelijke IJ-oever naar het Zeeburgereiland en Amsterdam Oost moeten nog afspraken worden gemaakt, die uiteraard nauw samenhangen met het tempo en volume van ruimtelijk ontwikkelingen. Omdat deze projecten stadsdeel- en zelfs gemeentegrensoverschrijdend zijn is hier een belangrijke rol voor de Centrale stad weggelegd. Van het stadsdeel mag verwacht worden dat er sturend parkeerbeleid wordt gevoerd om zo te voorkomen dat het wegennet overmatig belast gaat worden met toenemend autoverkeer als gevolg van de intensivering.



Programma

Wat het aandeel in de stedelijke programma's betreft, is het stadsdeel zwaar aanwezig. In het eerste decennium gaat het om 20 tot 25% van de stedelijke woningproductie. Daarin is dan nog niet meegeteld de vervangingsproductie die in de stedelijke vernieuwingsgebieden zal plaatsvinden. Ook na 2020 zou het stadsdeel ruim een kwart van de woningproductie voor zijn rekening kunnen nemen. Qua bedrijvigheid is het stadsdeel prominent aanwezig, zij het nauwelijks in de kantorensfeer. Er wordt een bescheiden aandeel in de productie van nieuwe kantoorruimte voorzien. Het locatieaanbod voor kantoren lijkt vooralsnog aan de ruime kant. De prioritaire groenontwikkeling betreft de herinrichting van het Noorderpark.

Financiën

De middelen die gemoeid zijn met de ontwikkelingen in Noord zijn aanzienlijk. De vele nieuwe gebiedsontwikkelingen vragen om nieuwe of sterk verbeterde OV-verbindingen. De bekostiging daarvan schept problemen omdat de gebiedsexploitaties zelf daarin maar zeer ten dele kunnen voorzien. Voor de Zaan- en IJ-tangent is er door de Stadsregio een bedrag gereserveerd en zijn ook rijksmiddelen beschikbaar in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer, onder de voorwaarde dat het project voor 2020 wordt gerealiseerd. Voor de Noord-/Zuidlijn geldt nog een te dekken tekort. Voor de Ringlijn naar Noord en een HOV-Noord-oosttangent, waarvan de kosten ook deels zijn toegedeeld aan de stadsdelen West respectievelijk Oost, zullen de dekkingsbronnen nog moeten worden gezocht. Voor de Noordoosttangent ligt fasering van de kosten voor de hand in een tempo dat mede bepaald wordt door de snelheid waarin het ruimtelijke programma wordt gerealiseerd. Zeer bepalend voor de uiteindelijke kosten is of er een noodzaak is voor een nieuwe brugverbinding van stadsdeel Noord via het Zeeburgereiland naar Oost. Bij de ringlijn naar Noord is de exacte tracering en de invulling van het eindpunt bij de Van Hasseltweg een belangrijke bron van onzekerheid waardoor er een grote marge is tussen de minimaal en maximaal te verwachten kosten. Bij de raming van de kosten voor een fietsbrug tussen Noord en Zeeburg (Oost) is uitgegaan van realisatie van het Kompaseiland. Anders liggen de kosten nog aanzienlijk hoger.

De gebiedsontwikkelingen betreffen voor een groot deel transformaties die per saldo kosten met zich mee brengen. De transformaties betreffen oude industrieterreinen waar bijvoorbeeld bodemverontreiniging voor aanzienlijke kosten zorgt. Ook op het gebied van groen en water tellen de benodigde gemeentelijke middelen op tot aanzienlijke bedragen.

De bekostiging van de herstructureringsoperatie in Nieuwendam Noord en de Banne berust op afspraken tussen corporaties en de gemeente en is in beginsel 'rond'.

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

Wonen in Noord per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	500 ¹	0	0	500
Cluster Havenstad	4500 ²	2100 ³	5800	12400
Cluster IJ-oever	0	1200	3300	4500
Overig	4450	1600	0	6050
Totaal	9450	4900	9100	23450

Werken in Noord per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Havenstad	38000 ³	52000	240000	330000
Overig	0	18000	45000	63000
Totaal				

¹ Woningen Mosveld, De Adelaar en diverse locaties noord

² Woningen Overhoeks, Buiksloterham, NDSM-werf

³ Woningen Buiksloterham, NDSM-werf.

⁴ Woningen Cornelis Douwesterrein en Melkweg

^{5 6} Woningen Noordoostoever

^{7 8} Woningen Bongerd, CAN-gebied en diverse locaties

Woningen stationsgebied CAN, vernieuwing Boven t IJ, Buitenhart en Noorderkwartier

^{9 10 11} Kantooroppervlakte Buiksloterham, Overhoeks, NDSM-werf

^{12 13} Kantooroppervlakte CAN-gebied

Kostenoverzicht uitvoering in Noord				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	315 ¹	630-1420 ²	200 + PM ³	1145 - 1935 + PM
Gebiedsontwikkeling	181	81	242	504
Groen	36	11	0	47

¹ N/Z lijngerelateerde projecten, Zaanterweg, klaprozenweg, Noordoostterweg 1e fase

² Zaanterweg 2e fase, Ringlijn naar Noord, Bongerdverbinding, Fietsbrug- Zeeburg, Noordoostterweg 2e fase

³ Zaanterweg 3e fase, Noordoostterweg 3e fase

⁴ oa inrichten Noorder-IJplas, herinrichting Noorderpark

⁵ oa kwaliteitsverbetering Vliegenbos/Rietland

3.3.3 Stadsdeel Oost

Algemeen

Stadsdeel Oost staat voor drie hoofdpunten. Het gaat ten eerste om de verdere uitbouw van de nieuwe gebieden IJburg en Zeeburgereiland, als onderdeel van de Waterfrontontwikkeling. Ten tweede om het afmaken van de transformatie/intensivering van het gebied Sciencepark/Middenmeer Noord tot knooppunt van kennis en innovatie, als onderdeel van de uitrol centrum naar het oosten. Ten derde is er de opgave van de transformatie/intensivering rond Wibaut aan de Amstel, als onderdeel van de uitrol centrum naar Zuidoost. Hoewel deze gebieden grotendeels los van elkaar staan, zijn er wel raakvlakken in de vorm van verkeersverbindingen en groengebieden, die deze deelgebieden onderling verbinden. Ook zijn er raakvlakken met gebiedsontwikkelingen in aangrenzende gebieden en buurgemeenten. De ontwikkeling van IJburg fase II heeft een relatie met de Schaalsprong van Almere, waarbij een IJmeerverbinding (OV) een kwaliteitsprong in de ontsluiting van IJburg kan betekenen. De mogelijke aanlanding van de IJmeerlijn kan op termijn de ontwikkeling van aanvullende locaties in dit deel van de metropool mogelijk maken. De ontwikkeling van Zeeburgereiland kan een brugfunctie vervullen naar ontwikkelingen aan de Noordoostelijke IJoevers en is van belang voor het verbinden van het Oostelijk Havengebied met IJburg. Het transformeren van de Gooiseweg naar een op maaiveld gelegen stedelijke straat, die Zuidoost beter met de stad verbindt, begint in stadsdeel Oost, en is gekoppeld aan de verstedelijking van de aangrenzende zone. Diemen en Ouder Amstel zijn in die verbinding ook partij. De ontwikkelingen langs Wibaut aan de Amstel, OV-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg vormen een belangrijk element in de uitrol van de binnenstad naar Amsterdam Zuidoost. In dat kader wordt dan ook een Verkeers- en Vervoersplan Zuidoostlob ontwikkeld.

Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingsstrategie is eveneens drieledig. De verdere groei van Zeeburgereiland en IJburg bouwt voort op de weg die is ingeslagen met de 1e fase van IJburg. Wel wordt een sterke klemtoon gelegd op het realiseren van klimaatneutrale eilanden. De vervoeras rond de IJtram is een belangrijk structurerend element voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg 2. Om de te verwachten vervoersstromen op een duurzame wijze te kunnen opvangen zullen de nieuwe gebieden echter ook meerzijdig ontsloten moeten worden met tram- en/of HOV-buslijnen en op langere termijn de IJmeerlijn.

In de ontwikkeling van Sciencepark/Middenmeer Noord is de samenwerking met de Universiteit van Amsterdam een belangrijk element. Deze ontwikkeling wordt voorts ondersteund met een nieuw NS-station. Ook het stedelijke openbaar vervoer van en naar dit gebied wordt verbeterd en de recreatieve groenfunctie van het Flevopark wordt versterkt, waarbij een relatie wordt gelegd met de ontwikkeling van het Nieuwe Diep. Dit laatste zou kunnen in de vorm van een coalitieproject, waarmee ook de upgradering van de Indische Buurt kan worden ondersteund en samenwerking met corporaties wordt aangegaan.

De locaties van Wibaut aan de Amstel vereisen een ontwikkelingsstrategie waar goede samenwerking met andere partijen, publiek-private samenwerking noodzakelijk is. De transformatieopgaven vereisen medewerking van de eigenaren in het gebied. De ontwikkelingen op deze locaties steunen in sterke mate op de zeer goede OV-ontsluiting door middel van de metro-oostlijn en het Amstelstation. De intensivering gaat hier hand in hand met een aantrekkelijke herinrichting van de publieke ruimte, waarmee het verblijfsklimaat van het gebied vergroot kan worden. Over de ontwikkeling van al deze gebieden zijn reeds vergevorderde afspraken gemaakt tussen de centrale stad, stadsdeel en ontwikkelende partijen. De infrastructurele opgaven zijn deels afgedekt in lopende afspraken, maar moeten voor een ander deel nog onderbouwd worden.

2010-2020



2020-2030



2030+



Voor legenda zie kaart faseringsbeeld
Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

Programma

Met de grote ontwikkellocaties IJburg (restant fase I en fase II), Zeeburgereiland en Overamstel in het gebied kan Oost worden gezien als de hofleverancier van nieuwe woningen. In de periode tot 2020 vindt omstreeks 30% van de toevoegingen aan de stedelijke woningvoorraad plaats in stadsdeel Oost. Daarna is er ruimte voor nog eens 15.000 woningen, waarvan het grootste deel pas na 2030 gerealiseerd zal kunnen worden. Investerings in onder meer het Flevopark ondersteunen vanuit het groen de verstedelijking van Oost.

Financiën

Voor de periode tot 2020 zijn de ruimtelijke plannen – afgezien van de problemen die door de huidige crisis worden veroorzaakt - al goeddeels gedekt. Dat geldt ook voor enkele belangrijkste investeringen in infrastructuur, waarbij vooral de 2e weg- en OV-ontsluiting van IJburg essentieel zijn voor de voortgang van het ruimtelijk programma. Voor de aanvullende maatregelen om Zeeburgereiland, het Sciencepark/

Middenmeer en Overamstel beter aan te sluiten op het lokale OV-net zijn nog wel extra middelen nodig, maar daarbij kan zonnig tijdelijk met minder ambitieuze ingrepen in het bussysteem in plaats van nieuwe of uitgebreide tramlijnen worden volstaan. De HOV-Noordoosttangent kan hier een voorloper vormen voor later te realiseren tramverlengingen. De noodzakelijke infrastructurele investeringen ten behoeve van de transformatie van het Gooise-weggebied (deels toegerekend aan Oost en deels aan Zuidoost), inclusief de aanleg van een tramlijn zijn zeer fors en vooralsnog ongedekt. Ook over de mogelijke financiering van een toekomstige IJmeerlijn is nog geen enkele zekerheid te geven. Wel is er de erkenning bij het rijk dat er forse investeringen in het openbaar vervoer van en naar Almere nodig zijn. Deze worden de komende jaren in een werkmaatschappij verder uitgewerkt. Zodra er meer duidelijkheid over is kunnen ook de kansen voor verdere ruimtelijke programma's verder worden verkend.

Wonen in Oost per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	5450 ¹	500 ²	300 ³	6250
Cluster IJ-oever Oost+ IJmeer/Waterpark	7150 ⁴	10650 ⁵	0	17800
Cluster Zuidoost Leisurestad	2000 ⁶	2500 ⁷	1500 ⁸	6000
Totaal	14600	13650	1800	30050

Werken in Oost per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	28000	25000 ⁹	153000 ¹⁰	206000 ¹¹
Cluster IJ-oever Oost+ IJmeer/Waterpark	11000 ¹²	28000 ¹²	40000 ¹³	79000 ¹⁴
Cluster Zuidoost Leisurestad	9000	28000 ¹⁵	31000 ¹⁶	68000 ¹
Totaal	48000	81000	224000	353000

¹ Woningen Sciencepark, Oostelijk Havengebied, Cruquius, Parooldriehoek, Polderweg, Amstelstation eo en divers

² Woningen Cruquius

³ Woningen Gooiseweg en divers

⁴ Woningen IJburg I, IJburg II en Zeeburgereiland

⁵ Woningen IJburg II en Zeeburgereiland

^{6 7 8} Woningen Overamstel

^{9 10 11} Kantooroppervlakte Sciencepark, Amstelstation, Parooldriehoek

^{12 13 14} Kantooroppervlakte IJburg

^{15 16 17} Kantooroppervlakte Overamstel

Kostenoverzicht uitvoering in Oost				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	495 ¹	225 - 350 ²	125 - 150 ³	845 - 995
Gebiedsontwikkeling	385	357	109	851
Groen	38 ⁴	4 ⁵	0	42

¹ Oostelijke ontsluiting IJburg, Zuidtangent oost, IJtram 2e fase, Gooiseweg 1e fase, infra Overamstel, Wibautas/Amstelpoort, Noordoosttangent 1e fase

² Noordoosttangent 2e fase, tram Zeeburgereiland, tram Sciencepark, Gooiseweg 2e fase

³ Noordoosttangent 3e fase, Gooiseweg 3e fase

⁴ oa kwaliteitsverbetering/uitbereiding Oosterpark, omgeving Flevopark, verbetering dijk tussen Watergraafsmeer en Amsterdam-Rijnkanaal

⁵ Kwaliteitsverbetering/uitbereiding Oosterpark

3.3.4 Stadsdeel Zuidoost

Algemeen

De uitvoering van de structuurvisie staat voor stadsdeel Zuidoost in het teken van twee belangrijke opgaven. De eerste is de verdere ontwikkeling van de gebieden die deel uitmaken van de zogenoemde Zuidoostlob. In dat gebied zijn al veel plannen gaande: het uitgaansgebied ArenaPoort, de transformatie van Amstel III tot gemengde woon-werkwijk en het medical business Park AMC. Deze passen in de structuurvisie, maar de structuurvisie voorziet daarnaast in het in ontwikkeling nemen of transformeren van een behoorlijk aantal toegevoegde locaties, sommige in samenwerking met de buurgemeenten Diemen en Ouder Amstel (Duivendrechtse Veld). De bestaande OV-infrastructuur biedt daarvoor nog mogelijkheden zonder dat grote nieuwe investeringen in de bereikbaarheid nodig zijn. In verband met de gewenste uitbouw van het Arenagebied tot een regionaal uitgaans- en vrijetijdscentrum, en de verdichting van het gebied zijn wel beperkte toevoegingen aan de OV- en weginfrastructuur te verwachten. De ontwikkelingen strekken zich over de volle tijdshorizon van de structuurvisie uit.

De tweede opgave is de vernieuwing van de Bijlmermeer en ontwikkelingen die een betere aansluiting van Zuidoost op de stad en het benutten van ruimte beogen. Het komende decennium wordt doorgewerkt aan de vernieuwing van de Bijlmermeer. De sloop van woningen is vrijwel afgerond, maar het realiseren van de vervangende nieuwbouw is nog een forse opgave. Circa 40% van de nieuwbouw moet nog worden gerealiseerd. Het gaat vooral om de K-buurt, de D-buurt en de E-buurt. Het Bijlmerpark wordt in dezelfde periode getransformeerd tot hét stadspark van Zuidoost. Aan de randen van het park

verschijnen – naast het voltooide Bijlmerparktheater - herenhuizen en appartementen.

Het transformeren van de Gooiseweg naar een op maaiveld gelegen stedelijke straat, met in de middenberm een tramverbinding maakt onderdeel uit van dit plan. De ontwikkeling rond de Gaasperplas als ontwikkelingslocatie is een voorbeeld, waarbij er een koppeling is met het overkluizen van de Gaasperdammerweg. Woningbouw en de inrichting van het dak is daar op termijn, na 2020, een kansrijke opgave. Als nieuwe herstructureringsopgave komt tegen die tijd Gaasperdam in beeld. Hiertoe moet binnen twee jaar een uitgebreide verkenning verschijnen. Daarin wordt een relatie gelegd met de ontwikkeling van de Gaasperplaszone.

Ontwikkelingsstrategie

De Zuidoostlob vraagt een ontwikkelingsstrategie waar goede samenwerking met andere partijen, publiek-private samenwerking, een noodzakelijke voorwaarde is. Met name de grote transformatieopgaven kunnen slechts slagen als eigenaren in het gebied meedoen in het transformatieproces. Dit geldt voor beide boven genoemde hoofdpogaven. In de Zuidoostlob is de transformatie gericht op het doorbreken van monofunctionele gebieden. Dat wordt weerspiegeld in de programma's (zie hierna). Doorbreking van monofunctionaliteit betekent ook het gericht herontwikkelen van gebouwen naar een andere functie en, als dat niet mogelijk is, het slopen van gebouwen. Een voorraadstrategie is hier dus van wezenlijk belang.

Door de nauwe verwevenheid met de gemeenten Diemen en Ouder Amstel is er de noodzaak van goede publiek-publieke samenwerking. Voor de beoogde ontwikkeling van de Gooisewegzone is het noodzakelijk om de voorwaarden te vervullen die samenhangen met het afwaarderen tot een weg op

maaiveldniveau. De corridorfunctie moet behouden blijven, voor de waterkerende functie moet een alternatief worden gevonden, en de functie als vluchtroute bij calamiteiten is belangrijk, waarvoor een alternatief gevonden moet worden. Verder zal de gewenste aanleg van een tramverbinding onderbouwd moeten worden, waarbij naast de eenmalige investering ook de exploitatieve gevolgen moeten worden meegewogen.

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

2010-2020



2020-2030



2030+



Programma

Leisure vormt een belangrijke oriëntatie in het gebied Zuidoostlob. Voor de langere termijn – na 2020/2030, met voor de korte termijn een bruggenhoofd in het Atlasgebied - is transformatie van Amstel III naar een hoogwaardig woon-werk-gebied voorzien.

Nieuwe infrastructuur speelt verhoudingsgewijs een kleine rol in dit deel van de stad. De reeds besloten renovatie van de metro Oostlijn betreft een forse ingreep, maar verder biedt de aanwezige OV-infrastructuur vaak nog voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Een uitzondering betreft de Gooisewegzone, waar wel een aanzienlijke investeringsopgave in OV-bereikbaarheid mee gemoeid is, naast de kosten van het op maaiveld brengen zelf.

De woningvoorraad kan potentieel groeien met ruim 13.000 woningen, ruim 10% van de groei van de stedelijke woningvoorraad. Drieduizend daarvan worden gebouwd ten behoeve van de vernieuwing van de Bijlmermeer en het Bijlmerpark neemt ca. duizend woningen voor zijn rekening. Op langere termijn wordt een aanzienlijk deel van de nieuwbouw voorzien op transformatielocaties. Voor de periode na 2030 levert de transformatie van het gebied Amstel III een zwaar aandeel: dit gebied kan groeien naar ten minste 5.000 woningen. Door transformatie worden kantoren aan de voorraad onttrokken. Zuidoost levert de komende decennia een – in historisch perspectief - kleine bijdrage aan de groei van de voorraad kantoorgebouwen. Het AMC-terrein is hier de voornaamste drager van. De samenwerking met het AMC is een belangrijk onderdeel van het

ontwikkelingspad. Met betrekking tot groen ligt een majeure investering in de Floriade Zuidoost in het verschiet. De verbetering van de kwaliteit van het water van de Gaasperplas is een blauwe opgave.

Financiën

Verhoudingsgewijs zijn er voor de verdere uitbouw van Zuidoost weinig aanvullende middelen nodig. Voor de Zuidtangent oost en de renovatie van de Oostlijn is al dekking en voor de versnelling en doortrekking van lijn 9 zijn ook al middelen beschikbaar. Bij het maken van keuzes over de tijdsvolgorde van de stedelijke investeringen is dit een element om rekening mee te houden. Dit gunstige uitgangspunt voor Zuidoost berust op het gegeven dat de bekostiging van de vernieuwing in beginsel is veilig gesteld en het stadsdeel qua infrastructuur reeds goed voorzien is. Relatief de meeste kosten zijn dan ook gerelateerd aan nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals die in Amstel III en aan de Gooisewegzone. De infrastructurele kosten hiervan zijn hoog zodat er fasering in de tijd nodig zal zijn om het haalbaar te maken.

Voor een beoordeling van relatieve investeringspositie van dit stadsdeel is verder van belang dat aflopende erfpachtrechten vanaf 2025 een factor zijn bij de beslissingen over te plegen investeringen. Investerings in een vitale omgeving kunnen zich terugverdienen in de erfpachtresultaten.

Wonen in Zuidoost per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Zuidoost Leisurestad	5350 ¹	3750 ²	4000 ³	13100
Totaal	5350	3750	4000	13100

Werken in Zuidoost per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Zuidoost Leisurestad	44000 ⁴	11000 ⁵	90000 ⁶	145000
Totaal	44000	11000	90000	145000

¹ Woningen Centrumgebied ZO, Holendrecht, Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum

² Woningen Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum, AMC

³ Woningen Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum

⁴ kantooroppervlakte Centrumgebied ZO, Amstel III, AMC, Bijlmer

⁵ kantooroppervlakte AMC

⁶ kantooroppervlakte AMC, Bijlme

Kostenoverzicht uitvoering in Zuidoost				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	270 ¹	125 - 150 ²	125 - 150 ³	520 - 570
Gebiedsontwikkeling	1	6	70	77
Groen	10 ⁴	0	0	10

¹ Zuidtangent Oost, Renovatie Oostlijn, Gooiseweg 1e fase, verlenging lijn 9

² Gooiseweg 2e fase

³ Gooiseweg 3e fase

⁴ Floriade Zuidoost

3.3.5 Stadsdeel Zuid

Algemeen/ fasering

De ontwikkeling in Zuid kenmerkt zich door twee bewegingen uit de structuurvisie, te weten de uitrol van de binnenstad en de internationalisering van de Zuidflank. Daarnaast is versterking van de aantakking op de groene scheggen een belangrijke opgave.

De centrale opgave in het eerste en volgende decennium is de verdere realisering van de Zuidas. De structuurvisie beschouwt het Zuidas-gebied als een cruciale schakel tussen Schiphol en de Amsterdamse binnenstad. Station Zuid wordt een van de belangrijkste OV-knooppunten in Nederland. Op de Zuidas vindt verdichting plaats op de best bereikbare plek. Dit maakt het mogelijk de groene scheggen te behouden en verder uit te nutten. Verder is er sprake van een sterke mate van functiemenging wonen, werken en voorzieningen. Het gebied is internationaal onderscheidend met een Amsterdams karakter. Een andere belangrijke opgave in het gebied is de ombouw van de Amstelveenlijn, wat vanwege de relatie met de oplevering van de Noord/Zuidlijn speelt in het eerste decennium. De ombouw van de Amstelveenlijn en de ontwikkelingen op de Zuidas kunnen na 2030 een impuls zijn voor verdere verstedelijking van Buitenveldert. Gekoppeld aan de hoogstedelijke ontwikkeling van het Zuidasgebied zijn investeringen nodig in het groen, waarbij zowel de Amstelscheg als het gebied rond de Nieuwe Meer en het Amsterdamse bos belangrijke functies vervullen. Ook de Sportas bevindt zich in dit gebied. In verschillende andere delen van Zuid vindt de komende decennia woningbouw plaats. Hier is geen sprake van grote uitbreidingsgebieden, maar van beperkte toevoegingen in bestaand gebied, zoals op het Stadionplein. In de periode na 2020/2030 zijn er verdere woningbouwmogelijkheden in het gebied Havenstraat.

De relatie tussen de verschillende gebieden wordt gevormd door de uitrol van de binnenstad, langs de

stadsstraten. Straten als de Van Woustraat, noordelijk deel Beethovenstraat en Ferdinand Bolstraat krijgen nu en in het komend decennium meer en meer een binnenstedelijk karakter. Andere straten zoals het zuidelijk deel van de Beethovenstraat volgen naar verwachting later, na 2020.

Investeringen in het groen zijn vooral in de Amstelscheg aan de orde.

Ontwikkelingsstrategie

Belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Zuidas is de ontwikkeling van station Zuid als knooppunt in het OV netwerk, als drager van de ruimtelijke ontwikkelingen en als extended terminal. De aanlanding van de Noord/Zuidlijn op station Zuid en de ombouw van de Amstelveenlijn plaatsen het gebied in een regionale context. Over de ombouw van de Amstelveenlijn is inmiddels een convenant afgesloten met Amstelveen en de Stadsregio. Verdere uitwerking van dit plan vindt op korte termijn plaats. In de periode tot 2016 vinden de korte termijn investeringen van OV-SAAL plaats, waarmee 4 sporigheid ontstaat op de Zuidas. Daarna vinden verdere capaciteitsuitbreidingen plaats, waarmee de bereikbaarheid van de Metropoolregio verder wordt verbeterd. De aard van die verbeteringen staat nog niet vast.

Omdat met betrekking tot de vormgeving van de Zuidas meerdere opties open zijn, is flexibiliteit een kernbegrip in de ontwikkeling. Inhoudelijke kernbegrippen zijn internationale woon-werklocatie van kwalitatief hoog niveau, met bijbehorende culturele en creatieve functies. Er is een sterke relatie met de ontwikkeling van de groene functies in de directe nabijheid. Na eerdere ontwikkelingen richting een NV, blijft de Zuidasorganisatie een gemeentelijke organisatie. Dat laat onverlet dat nauwe samenwerking nodig is tussen het rijk, de centrale stad, stadsdeel, ontwikkelende partijen en regionale partijen. Wanneer er afspraken gemaakt kunnen worden over het ondergronds brengen van de A10

kan in de verdere ontwikkeling meer flexibel worden zodat beter ingespeeld kan worden op wisselende marktomstandigheden en omgevingsprojecten zoals OV-SAAL. Eindbeeld is nog steeds het dokmodel maar de weg ernaar toe is variabel.

De ontwikkelingen in andere delen van Zuid vragen om maatwerk. Voor het Stadionplein staan de plannen op de rails. Het gebied Havenstraat vergt een aanpak die aansluit bij de ontwikkelingen in het gebied. Transformatie is pas aan de orde wanneer zich de kansen daartoe voordoen, als oude functies in het gebied hun 'waarde' verliezen. De verdichting van Buitenveldert moet worden gebaseerd op overeenstemming met corporaties in het gebied. Voor deze ontwikkeling is voorsorteren vooralsnog de belangrijkste activiteit.

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

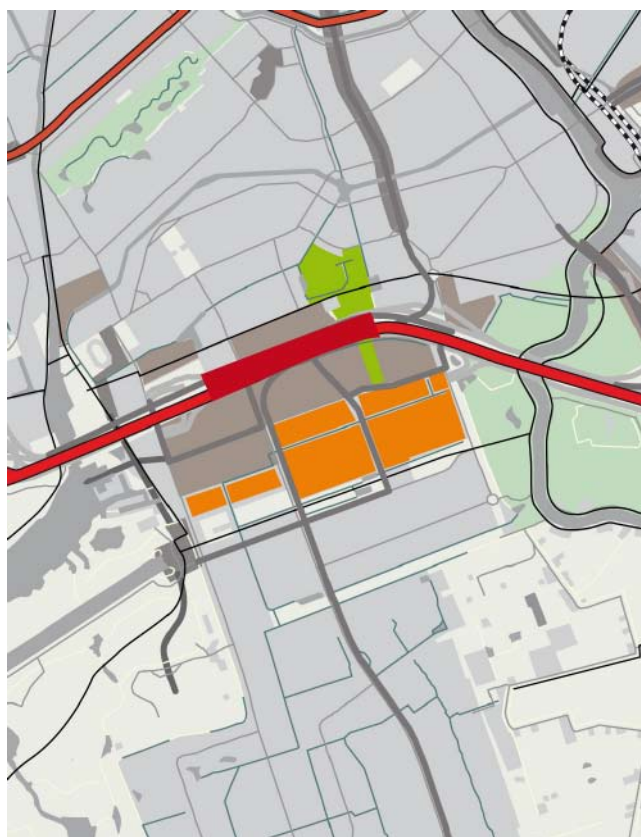
2010-2020



2020-2030



2030+



Programma

Op infrastructureel gebied ligt er in Zuid een behoorlijke opgave. De herontwikkeling van station Zuid, de aanlanding van de Noord-Zuidlijn, de ombouw van de Amstelveenlijn en OV-SAAL betekenen een sterke verbetering van de openbaar vervoerverbindingen van en naar Metropoolregio Amsterdam.

Deze opgave is ook gekoppeld aan de woningbouw-opgave en de kantoorontwikkeling in de Zuidas. In de periode tot 2020 gaat het om maximaal circa 3000 woningen en in de periode na 2020 om nog eens ruim 5.000 woningen. Samen met andere locaties in het stadsdeel levert Zuid ruwweg 10% van de stedelijke woningproductie.

In het Zuidasgebied kan verder tot 2020 circa 200.000m² kantoorruimte worden gerealiseerd en na 2020 is er nog eens ruimte voor 800.000m², in het geval dat wordt gekozen voor de Zuidasontwikkeling volgens het dokmodel. In de dokzone is ruimte voor circa 250.000m².

De Zuidas kan de komende decennia voor ruwweg de helft van de kantorenbouw tekenen. Maar ook programmatisch wordt flexibiliteit betracht, naar gelang ontwikkelingen op de onderscheiden markten. Als de vraag naar nieuwe kantoren lager uitvalt is een vergroting van het woningbouwprogramma mogelijk. Deze flexibiliteit geldt voor de programmering maar wordt ook nagestreefd voor de periode na de initiële ontwikkeling door een multifunctionele vormgeving van de gebouwen.

Financiën

Financieel is de Zuidasontwikkeling een mammoetopgave door de grote investeringen die van verschillende partijen wordt verwacht en die ook in financiële zin nauwkeurige samenwerking vraagt. Tegenover de kosten staat een hoge opbrengst-potentie van het gebied. De financiële potentie zal voor een belangrijk deel de uiteindelijke vorm van het gebied bepalen. Geleidelijk zal zich aftekenen welk evenwicht tussen tijd, geld en kwaliteit wordt gevonden.

De infrastructuurfinanciering is nog niet afgetekend. De uiteindelijke kosten voor het dokmodel zijn nog erg onzeker. Hoewel er bij de verschillende betrokken partijen wel reserveringen staan voor te nemen infrastructurele maatregelen is er door onzekerheid over de uiteindelijk te kiezen infra-stad variant nog onvoldoende duidelijkheid over de kosten en dekking daarvan.

Voor het herinrichten van straten en pleinen tot meer autoluwe gebieden zijn stelposten opgenomen.

Dekking zal zoveel mogelijk moeten plaatsvinden uit opbrengsten van het fiscaal parkeerregiem.

Wonen in Zuid per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	750 ¹	750 ²	0	1500
Cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	3400 ³	2800 ⁴	4400 ⁵	10600
Totaal	4150	3550	4400	12100

Werken in Zuid per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	10000 ⁶	0		8500
Cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	180000 ⁷	264000 ⁸	649000 ⁹	13000
Totaal	190000	264000	649000	1103000

¹ Woningen diverse locaties

² Woningen Havenstraat

^{3 4 5} Woningen Zuidas, Buitenveldert

^{6 7} Kantooroppervlakte Havenstraat

^{8 9} Kantooroppervlakte Zuidas, Buitenveldert

Kostenoverzicht uitvoering in Zuid

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	780 ¹	PM + 25 ²	PM + 50 ³	885 + PM
Gebiedsontwikkeling	95	80	35	210
Groen	0	0	0	0

¹ Ombouw Amstelveenlijn, Amstelveenboog, OV-knoop Zuidas, Tramlijnen Zuidas, nieuw eindpunt lijn 5, autoluwe straten

^{2 3} Zuidasdok, autoluwe straten

3.3.6 Stadsdeel West

Algemeen

De ontwikkeling van West voltrekt zich langs twee sporen. Een deel van de ontwikkelingen is nauw gerelateerd aan de uitrol van de binnenstad. West ontwikkelt zich verder als onderdeel van de binnenstad. Dit manifesteert zich vooral langs de stadsstraten. In de periode 2010-2020 vinden we binnen dit spoor verdere woningbouw op diverse locaties, waaronder de Hallen, Augustinuspoort en de Houthavens. De laatstgenoemde gebiedsontwikkeling is gekoppeld aan de aanleg van de Spaarndammertunnel. In de periode na 2020 kan op de locaties Markthallen en Landlust worden bijgedragen aan de stedelijke woningbehoefte. Ook vindt in die periode nog woningbouw plaats in de Houthavens.

Het tweede spoor manifesteert zich aan de westzijde van het stadsdeel en heeft een relatie met de herstructurering van Nieuw West die het gehele decennium 2010-2020 nog een inspanning vergt, met een vermoedelijke overloop naar het volgende decennium. In stadsdeel West manifesteert zich dat in de Kolenkitbuurt en de Laan van Spartaan.

De twee sporen haken in elkaar ter hoogte van de A10, waar we meer en meer een sprong over de A10 zien en gebieden sterker met elkaar in verbinding komen. De Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan vormen de vooruitgeschoven posten in dit stadsdeel, waar zuidelijker Masterdam en de herontwikkeling van Lelylaan en omgeving de verbinding over de A10 legt. De ontwikkeling van Masterdam is – in het licht van de Hoofdgroenstructuur - gekoppeld aan ontwikkelingen met betrekking tot het Rembrandtpark (zie ook Nieuw West): het project Masterdam kan doorgang vinden onder voorwaarde dat de herontwikkeling van het kantoorpand aan de Staalmeesterlaan binnen de bestaande bebouwing plaatsvindt en de entree aan die zijde van het park verbetert.

Op langere termijn, na 2020, kan de uitrol van de

binnenstad een nog sterker element gaan vormen in de ontwikkeling van het gebied, waarbij mogelijk het straatparkeren in relatie tot de beperkte fysieke ruimte steeds vaker leidt tot de bouw van ondergrondse parkeergarages.

Bij 'groen' speelt in dit stadsdeel in de periode na 2020 een mogelijke verdubbeling van het Westerpark.

Een infrastructuurvraagstuk dat nog voor ligt is de doortrekking van de Ringlijn metro naar Noord. De kansen hiervoor hangen sterk samen met de ontwikkeling op de Noordwestelijke IJoevers. Op kortere termijn moet het gebied van de Houthavens wel beter worden aangesloten op enerzijds station Sloterdijk en anderzijds de binnenstad. Dat kan door de verlenging van één of meer tramlijnen.

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

2010-2020



2020-2030



2030+



Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingen in West vergen een aanpak waarbij het stadsdeel, corporaties en centrale stad gezamenlijk opereren. De woningbouwlocaties zijn vrij complex omdat de beschikbare (bouw)ruimte beperkt is en er veelal sprake is van transformatiegebieden. Dit vraagt om een nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen. De aanpak borduurt voort op de afspraken die reeds zijn gemaakt voor deze gebieden, maar waarbij het stadsdeel samen met lokale ondernemers extra sterk inzet op kwaliteitverbetering van de stadsstraten, als eerste dragers voor de uitrol van de binnenstad. De verdergaande verdichting rondom de A10, waarbij (centrum-)stedelijke woonmilieus ontstaan, is gezien de posities in het gebied een opgave die met de corporaties moet worden opgepakt. Basis voor de ontwikkeling is een waardeontwikkeling die ontwikkelingen financieel mogelijk maakt.

Programma en financiën

Het totaal aantal woningen dat gebouwd wordt in de periode tot 2020 bedraagt maximaal 3.800, 7 à 8% van de stedelijke toevoeging. Een aantal van de projecten is al op stoom, in de Laan van Spartaan en Kolenkitbuurt wordt al gebouwd. Houthavens kan naar verwachting binnen afzienbare tijd starten. De Spaarndammertunnel bij de Houthavens vergt overigens nog een flinke financiële investering. Andere projecten die voor het eerste decennium op de rol staan moeten nog van start gaan of nog concreet worden gemaakt. Het in de tijd naar

achteren schuiven is een mogelijkheid. Maar ook dan daalt in de periode na 2020 het aandeel van West in de stedelijke nieuwbouw doordat er nog slechts ruimte is voor een relatief beperkt aantal woningen. Ingrijpende financiële consequenties liggen er bij de bouw van ondergrondse parkeergarages. De motivatie voor de bouw van dergelijke voorzieningen neemt toe, om verblijfsruimte op straat vrij te maken. De financiële dekking is echter ingewikkeld, zeker omdat in deze gebieden nauwelijks ruimte is voor nieuwe gronduitgifte en daarom nauwelijks extra baten zijn te halen ter dekking van de hoge kosten. Voor een eventuele doortrekking van de metro naar Noord dient nog financiële dekking bij rijk en regio te worden gevonden. Vast staat dat een eventuele doortrekking gekoppeld moet zijn met een fors ruimtelijk programma om zo de exploitatiekansen te vergroten. Zoals eerder aangegeven is de exacte tratering een belangrijke bepalende factor voor de omvang van de kosten. Ook voor de aanpak van het Westerpark (na 2020) dient nog financiële dekking te worden gevonden.

Wonen in West per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	1950 ¹	500 ²	0	2450
Cluster Havenstad	1500 ³	1450 ⁴	0	2950
Overig	1450 ⁵	0	0	1450
Totaal	4900	1950	0	6850

Werken in West per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	3000 ⁶	0	0	3000
Overig	1000 ⁷	0	0	1000
Totaal	4000	0	0	4000

^{1 2} Woningen cluster uitrol, div. kleine locaties

³ Woningen Houthavens

⁴ Woningen Houthavens, Havenstad

⁵ Woningen overig, div. locaties

⁶ Kantooroppervlakte Westerpark

⁷ Kantooroppervlakte Laan van Spartaan

Kostenoverzicht uitvoering in West				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	515 ¹	500 - 1025 ²	50 ³	1065 - 1590
Gebiedsontwikkeling	135	27	0	172
Groen	17 ⁴	15 ⁵	0	32

¹ Tram naar Houthavens, Spaarndammertunnel, autoluwe straten

² Ringlijn naar Noord, autoluwe straten

³ Autoluwe straten

⁴ Kwaliteitsverbetering Rembrandtpark, herinrichting Vondelpark

⁵ Verdubbelen Westerpark

3.3.7 Stadsdeel Nieuw West

Algemeen

De ontwikkeling van Nieuw West draagt bij aan twee bewegingen. Enerzijds draagt het bij aan de ambitie tot de uitrol van de binnenstad. Anderzijds is er een relatie met de ontwikkeling van de luchthaven en de zogenaamde airportcorridor tussen de luchthaven en de Zuidas als onderdeel van de internationalisering van de Zuidflank.

Primair gaat het in Nieuw West om de volop in gang zijnde herstructurering die zeker het gehele decennium 2010-2020 nog een forse inspanning zal vergen. Deze herstructurering heeft in de strook tussen de A10 en het spoor een sterke relatie met de uitrol van de binnenstad.

Op de langere termijn - na 2020 - kan de focus komen te liggen op de ontwikkelingen richting Schiphol. Daar moet dan wel flink geïnvesteerd worden in een hoogwaardige OV-ontsluiting, waarvoor de kansen sterk samenhangen met de eventuele verdere groei van de luchthaven en meer specifiek de noodzaak van een tweede luchthaventerminal. Van groot belang voor zowel de interne structuur binnen Nieuw West (de verbinding tussen Noord en Zuid) als voor de relatie met het werkgebied op en rond de luchthaven is de zogenaamde Westtangent, een HOV-verbinding tussen station Sloterdijk en het OV-netwerk op en rond Schiphol.

Voor economische ontwikkeling in Nieuw West zijn er locaties voor stadsverzorgende bedrijven en grootschalige bedrijventerreinen. In de stadsstraten kunnen wonen en werken worden gemengd.

Ontwikkelingsstrategie

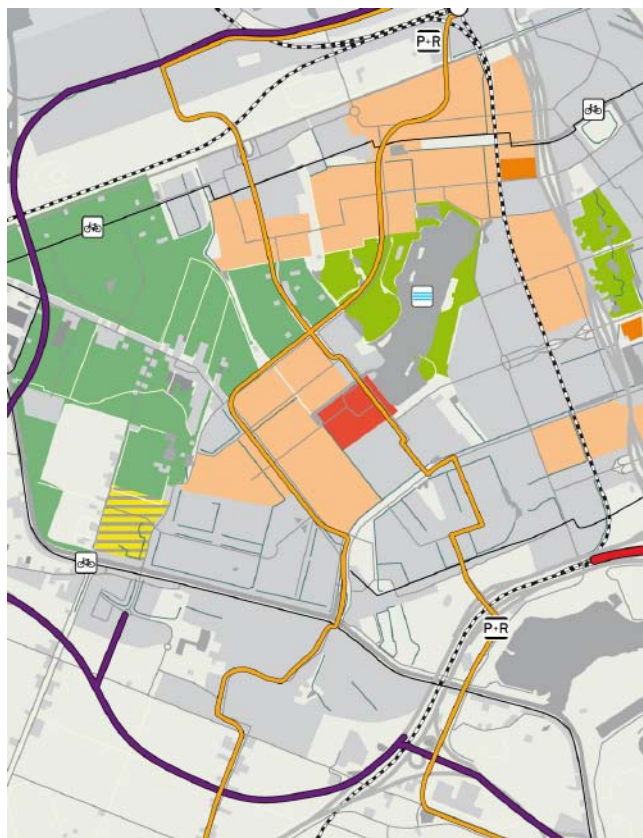
Met betrekking tot de herstructurering van Nieuw West is het ontwikkelingspad uitgestippeld in de herziening Richting Parkstad 2010 (vastgesteld in de deelraden en de Gemeenteraad in 2007). Vervolgens zijn de sociaaleconomische programma's voor Nieuw West vastgesteld in de bestuurscommissie Koers Nieuw West. In de uitvoering zal extra aandacht worden gegeven aan de genoemde A10-spoorzone. In de Structuurvisie wordt daar een intensievere verstedelijking gedacht dan totnogtoe in uitwerkingsplannen Nieuw West voorkomt. Samenwerking met de Amsterdamse corporaties is hier een belangrijke voorwaarde voor het doen slagen van de gewenste ingrepen. De Raamovereenkomst Parkstad, die corporaties, stadsdelen en centrale stad zijn aangegaan, biedt de corporaties voor een aantal gebieden de mogelijkheid tot gebiedsontwikkeling binnen de door de stadsdelen, in vernieuwingsplannen, vastgestelde kaders.

In de ontwikkelingsstrategie voor de gebieden richting Schiphol is de ontwikkeling van een eventuele 2e luchthaventerminal van doorslaggevend belang. De keuzes die met betrekking tot de verbinding Schiphol-Amsterdam worden gemaakt hangen daar sterk mee samen. Omdat er vooralsnog geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien langs de A4-corridor wordt daar voorlopig alleen rekening gehouden met een in de toekomst uit te breiden spoorverbinding, zonder tussenliggende haltes. Voor de langere termijn blijft er een reservering voor een eventuele Oost/Westmetrolijn. Voor de Westtangent wordt op korte termijn een verkenning gestart in samenwerking met de Stadsregio. In eerste instantie gaat het hier om een HOV-busverbinding met kruisende lijnen waarvoor de exacte tracés nog bepaald moeten worden. Op termijn is ombouw van (een deel van) een tracé naar tram denkbaar als verdere ruimtelijke ontwikkelingen daar aanleiding toe geven.

Op groen gebied ligt er de uitdaging om het Sloterplasgebied en het Rembrandtpark uit te laten groeien tot gebieden met een meer metropolitaan karakter, waarbij ook de buurtfunctie blijft behouden. Deze ontwikkeling past zowel binnen de herstructurering van Nieuw West als bij de uitrol van de binnenstad en vormt daarmee een belangrijke schakel tussen deze ontwikkelingen. Ook de verbetering van de recreatieve mogelijkheden om de Sloterplas, het ontwikkelen van functies op de Noordkop en het toevoegen van functies bij het Osdorpplein dragen aan beide ontwikkelingsrichtingen bij.

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

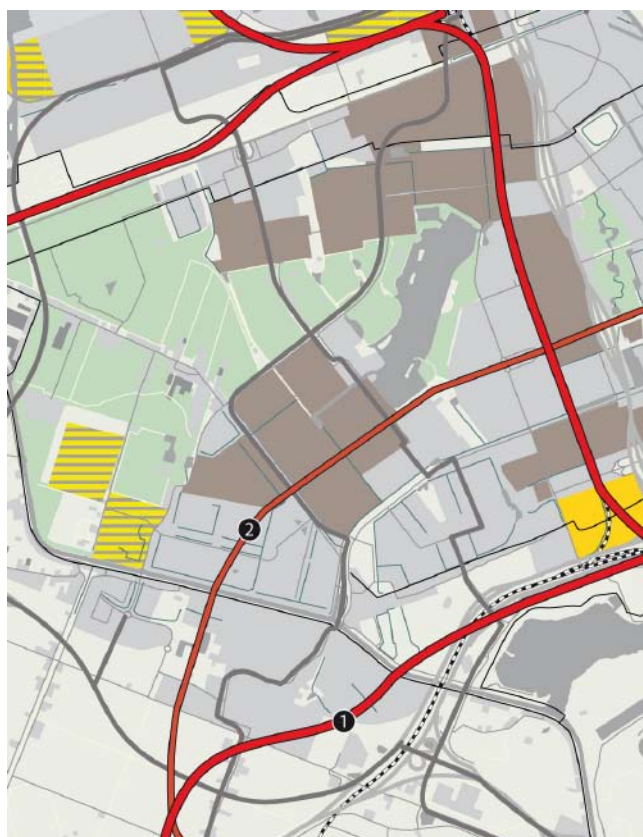
2010-2020



2020-2030



2030+



Programma

Woningbouw is in Nieuw West voor een groot deel vervangende nieuwbouw. Toevoeging is niettemin ook nog van forse betekenis. In totaal kan het om toevoeging gaan van 8.000 woningen. De nadruk ligt door de operatie Parkstad in het eerste decennium, doorloop ervan tot in 2020-2030 is vanwege afzetmogelijkheden en de benodigde herhuisvesting niet onwaarschijnlijk. Ander vastgoed - kantoren, hotels en bedrijven - zijn voorzien op reeds ontwikkelde locaties, zoals Riekerhaven en Lutkemeer. Ook richting Schiphol is het programma sterk gericht op woningbouw. Het gaat om 6.000 woningen. Wat de infrastructuur betreft is realisatie van de Westtangent een voorwaarde voor verdere verstedelijking binnen Nieuw West omdat de noord-zuidrelatie in dit stadsdeel nu nog onder de maat is. Op de ringlijn is nog wel capaciteit voor een verdere groei van het reizigersvervoer met inzet van groter materieel. Na ombouw van de Amstelveenlijn tot metro ontstaat er ook meer infrastructurele capaciteit op het centrale deel van de ringlijn. De versnelling van tramlijnen (zie paragraaf 3.3.1, stadsdeel Centrum), waaronder tramlijn 13, komen ook ten goede aan de tramlijnen van Nieuw West.

Financiën

De bekostiging van de herstructureringsoperatie in Nieuw West is voor wat de herontwikkeling van gebieden betreft onderwerp van afspraken tussen corporaties en de gemeente. De afspraken zijn zodanig dat de middelen voor de herstructureringsoperatie in beginsel zijn verzekerd. Voor een aantal aanvullende locaties moet nog financiële dekking worden gevonden. Uitgezocht moet worden welke kosten een verdere intensivering van de verstedelijking in de A10-spoorzone met zich meebrengt. Voor de Westtangent heeft de stadsregio middelen gereserveerd en zijn ook rijksmiddelen beschikbaar gesteld in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. De uitwerking en de verdere onderbouwing naar de Stadsregio moet nog plaatsvinden, een gefaseerde opwaardering tot HOV-kwaliteit biedt ook hier mogelijkheden om de kosten te spreiden.

De ontwikkeling richting Schiphol zal - afgezien van de keuzes die hier in ieder geval aan de orde zijn - vooral een groot beslag leggen op de middelen voor infrastructuur. Het kan hier gaan om een investering in Regiorail en/of om in een investering in een Oost/Westlijn met ook aanzienlijk belang voor Nieuw West zelf. Met alle onzekerheid gaat het hier in ieder geval om een miljardeninvestering, waarvoor een grote bijdrage van het rijk nodig zal zijn.

Wonen in Nieuw West				
per cluster	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	0	2000 ¹	4000 ²	6000
Overig	6100 ³	1300 ⁴	0	7400
Totaal	6100	3300	4000	13400

Werken in Nieuw West				
per cluster	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Uitrol	37500 ⁵	18000 ⁶	70500 ⁷	126000
Overig	31500 ⁸	15000 ⁹	35500 ¹⁰	82000
Totaal	69000	33000	106000	208000

^{1 2} Woningen div. kleine locaties (zuidwest)

³ Woningen div. kleine locaties

⁴ Woningen Lelylaan en div. kleine locaties

^{5 6 7} Kantooroppervlakte diverse locaties
Zuidas-luchthavenstad (zuidwest)

^{8 9 10} Kantooroppervlakte diverse locaties

Kostenoverzicht uitvoering in Nieuw West

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	100 ¹	90 - 135 ²	5000 - 7000 ³	5190 - 7235
Gebiedsontwikkeling	101	82	18	201
Groen	10 ⁴	8 ⁵	8 ⁶	26

¹ Westtangent 1e fase, afslag T106

² Westtangent 2e fase

³ Oost/Westmetro

⁴ Herinrichting Tuinen van West

^{5 6} Stedelijke geleiders Nieuw West

3.3.8 Westpoort

Algemeen

Westpoort bestaat uit het havengebied, algemene werkgebieden, een aantal stadverzorgende bedrijventerreinen en de kantorenlocatie Teleport. De vormgeving en uitbouw van het Westpoortgebied is een spannende en strekt zich over alle drie de komende decennia uit. De Haven staat in het eerste decennium in het teken van voortgaande groei, onder meer mogelijk gemaakt door de ophanden zijnde aanleg van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Ook op het bedrijventerrein Sloterdijk III is het uitgeven van grond ten behoeve van de versterking van de Amsterdamse economie in dit eerste decennium van groot belang. De realisatie van de Westrandweg en Tweede Coentunnel in 2012 zal een impuls geven aan de verdere ontwikkeling van Sloterdijk III en Atlaspark.

Op langere termijn, na 2020-2030, liggen aanzienlijke transformaties in het verschiet. Sloterdijk I kan bijvoorbeeld transformeren naar een woon-werkgebied. Havenstad en Olympische Spelen zijn daarbij de trefwoorden. Verkleuring, transformatie (en heroriëntatie) is het komende decennium al aan de orde in het Teleportgebied. De plannen met betrekking tot de uitbouw van het Sloterdijkstation, waar het reizigersaanbod zal verdrievoudigen, vormen de kern van de ontwikkeling van dit gebied.

Ontwikkelingsstrategie

De ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied is in de komende tijd vooral gericht op verdichting en intensivering. In de havenvisie is aangegeven dat de verwachte verdubbeling van de overslag op bestaand gebied gerealiseerd moet worden. De opvang van de groei in de overslag kan worden bereikt door uitgifte van nieuwe terreinen, herstructurering van verouderde terreinen en intensivering op bestaande

terreinen. Uitbreiding van het havengebied is niet eerder dan na 2020 aan de orde. Voor de ontwikkeling is uitbreiding van de verbindingen met het achterland van belang. Deze staan op de rails door de aanleg van de Westrandweg en de spooraansluitingen bij de Aziëhavenweg en de Transformatorweg. Gelet op ontwikkelingen op de kantorenmarkt is heroriëntatie op de (stedelijke) functie van het Teleportgebied in de komende jaren aan de orde. Het doorbreken van de monofunctionaliteit is daarbij een voor de hand liggende mogelijkheid: verkleuring van werkgebied naar verblijfsgebied. Het ligt verder in de rede om in die heroriëntatie te preluderen op de visie die er voor de langere termijn is voor het Westpoortgebied. Voor de komende jaren is een invulling van sommige plekken met tijdelijke functies (bijvoorbeeld studentenhuysvesting) een goede mogelijkheid.

Voor legenda zie kaart faseringsbeeld Amsterdam op bladzijde 176 t/m 181

2010-2020



2020-2030



2030+



Programma en financiën

Aan uitgeefbare terreinen in het havengebied is 360 hectare beschikbaar, dat voor 2020 ontwikkeld kan worden, waarvan zo'n 150 hectare kadegebonden terreinen zijn en de overige hectares bestemd zijn voor haven gerelateerde bedrijvigheid. Bijna al deze terreinen zijn direct uitgeefbaar. In het zuidoostelijk deel van het Atlaspark wordt een terrein van 20 hectare gezamenlijk door SADC en Haven Amsterdam ontwikkeld ten behoeve van luchtvaart en haven gerichte logistiek. Voor de periode tot 2020 wordt zo'n 50 tot 70 hectare aan herstructureringslocatie voorzien. Dit betreft vooral de locaties ADM en Westerhoofd. Deze laatste locatie is in beeld voor realisatie van een tweede zee-cruiseterminal. De herstructurering van Stadhaven Minerva zal circa 2015 beëindigd zijn.

Op het gebied van lokale infrastructuur worden voor 2010 buiten de lopende investeringen geen grote nieuwe investeringen voorzien. Wel zal Haven Amsterdam een programma starten om het aandeel van OV en fiets in het woon-werkverkeer te vergroten.

De kosten van de investeringen in ontwikkeling, herstructurering en infrastructuur worden gedekt binnen de exploitatie van Haven Amsterdam. Het exploitatieresultaat van de Haven Amsterdam wordt afgedragen aan de Algemene Dienst.

Besluitvorming en financiering van grote infrastructurele werken berusten bij het rijk en de regio. Zo is het rijk verantwoordelijk voor de realisatie van de nieuwe zeesluis. Ook voor andere voor de Haven cruciale infrastructurele werken zoals de Westrandweg en de Tweede Coentunnel berust de uitvoering en financiering bij het rijk. De spoor-aansluitingen worden gerealiseerd door ProRail en gefinancierd vanuit BOR-Regionet gelden (Bereikbaarheids Offensief Randstad). Voor de elektrificatie van het Aziëhavenweg-emplacement is een subsidie aangevraagd in Brussel (TEN-T regeling).

Sloterdijk III kent nog een aanzienlijke voorraad (waaronder een reservevoorraad) uit te geven terrein. Het gaat om ca. 500.000m². Werkgebieden droegen tot voor kort sterk bij aan het verdienend vermogen van de stad. Onder meer door ontwikkelingen op de kantorenmarkt zal deze potentie de komende tijd geringer zijn. Transformaties leveren in het algemeen geen positieve saldi.

Wonen in Westpoort per cluster				
	Indicatie oplevering woningen naar type locatie			
(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Havenstad	0	1200 ¹	13200 ²	14400
Totaal	0	1200	13200	14400

Werken in Westpoort per cluster				
	Indicatie oplevering kantoorruimte			
(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Cluster Havenstad	25000 ³	36000 ⁴	35000 ⁵	96000
Totaal	25000	36000	35000	96000

^{1 2} Woningen Havenstad

^{3 4 5} kantooroppervlakte Havenstad

Kostenoverzicht uitvoering in Westpoort				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	195 ¹	PM ²	PM ³	195 + PM
Gebiedsontwikkeling	0	0	413	413
Groen	1 ⁴	0	0	1

¹ Railprojecten Aziëweg/Westhaven, OV-knoop Sloterdijk

^{2 3} Scenario-afhankelijk

⁴ (semi) openbare recreatie volkstuinen Brettenzone

3.3.9 Infrastructuur met een stadsbreed en of regionaal belang

In de voorgaande beschrijving per stadsdeel zijn de infrastructurele investeringen toegerekend aan de stadsdelen waar ze grotendeels neerslaan. Voor de ontwikkeling van de stad en de metropoolregio als geheel moeten er echter ook aanzienlijk investeringen in infrastructuur worden gedaan om aan de nationale, regionale en stedelijke ambities te kunnen voldoen. Voor een deel betreft dit investeringen om de effecten van mobiliteitsgroei uit de afgelopen decennia op te vangen. Voor een deel ook zijn dit investeringen die verdere groei mogelijk moeten maken.

De belangrijkste rijkswegenprojecten die voor de periode tot 2020 op de agenda staan zijn financieel gedekt met rijksmiddelen, regionale middelen en lokale bijdragen. Het betreft hier de investeringen in de A6/A1/A9/A10 in het kader van de Planstudie Schiphol Amsterdam Almere, de aanleg van de 2e Coentunnel/Westrandweg en de omlegging van de A9. Dit verklaart voor een groot deel het hoge bedrag voor het komende decennium. Voor het spoor zijn de investeringen onzekerder. Voor de verbeteringen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad op de korte termijn zijn de middelen reeds beschikbaar. Dat geldt ook voor een deel van de middelen die nodig zijn voor de middellange termijn (rond 2020), waarvoor de te nemen maatregelen nog niet bekend zijn. Voor OV-SAAL lange termijn is de benodigde investeringsinspanning zeer groot voor de periode tussen 2020 en 2030. Dit hangt vooral samen met de schaa sprong Almere. Ook buiten deze spoorcorridor zijn nog aanzienlijke investeringen in capaciteitsuitbreidingen nodig, ondermeer als gevolg van het groeiende Goederenvervoer per spoor. De hiermee gemoeide bedragen zijn nog niet bekend, maar er zijn wel rijksmiddelen voor beschikbaar. Een laatste aandachtspunt vormt het programma voor P+R-voorzieningen. Kostenramingen voor zogenaamde herkomst- en bestem-

mingslocaties laten een gemiddelde investering van €25.000 per parkeerplaats zien. Uitgaande van de ambitie van 20.000 extra plaatsen langs de ring en in de regio komt dit neer op een bedrag van €500 miljoen, te verdelen over de verschillende perioden. Dekking hiervan zal nog moeten plaatsvinden.

Kostenoverzicht uitvoering divers/regio				
(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Infra	7400 + PM ¹	4100 - 5200 + PM ²	4000 - 1300 + PM ³	11900 - 13900 + PM
Groen	34 ⁴	5 ⁵	0	39

¹ Rijkswegenprojecten, OV-SAAL Korte termijn, P+R-programma

² OV-SAAL (Middellange termijn), Rijkswegenprojecten, P+R-programma

³ OV-SAAL (lange termijn), Rijkswegenprojecten, P+R-programma

^{4 5} oa aanleg 50 postzegelparken, oplossen knelpunten, ecologische en recreatieve structuur.

Hoofdstuk 4

Uitvoeringskader

Algemeen

In dit onderdeel wordt nagegaan binnen welke (financiële, organisatorische en wettelijke) randvoorwaarden de uitvoering gestalte moet krijgen. Het brede palet van de ruimtelijke investeringen impliceert dat ook de randvoorwaarden gevarieerd zijn. We gaan er hier per sector op in.

Infrastructuur

Nieuwe infrastructurele investeringen zijn voor een goed deel afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen bij het rijk en de Stadsregio. Deze partijen hanteren voor het verlenen van bijdragen subsidieverordeningen en afwegingskaders zoals maatschappelijke kosten-batenanalyses. Projecten dienen daartoe onderbouwd te worden met nut- en noodzaakargumenten, die vaak samenhangen met ruimtelijke ontwikkelingen die aanleiding zijn tot het investeren in infrastructuur.

De rijksmiddelen zijn afkomstig uit het Infrastructuurfonds dat onder andere gevoed wordt met middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking (aardgasbaten). Deze voeding staat niet op voorhand vast, maar anderzijds is de vrije speelruimte voor de komende jaren beperkt door de keuzes die al zijn gemaakt. In de Metropoolregio gaat het daarbij vooral om besluiten om te investeren in grote projecten zoals de A6/A1/A9, Coentunnel Westrandweg, Zuidas en OV-SAAL. Voor eventuele nieuwe grote projecten zal nog steun bij het Rijk verworven moeten worden. Zoals in de vorige paragraaf werd aangegeven probeert het Rijk in het kader van de zogenaamde Gebiedsagenda in samenwerking met regionale partijen meer samenhang aan

te brengen in sectoroverstijgende programma's. De Amsterdamse structuurvisie en structuurvisies van het rijk voor de Randstad en van regionale partijen voor hun eigen gebieden kunnen de basis vormen voor het beklemtonen van deze samenhangen.

Kleinere infrastructurele investeringen worden bekostigd vanuit de Brede Doel Uitkering (BDU). Ook hier zijn de toekomstige mogelijkheden niet op voorhand bekend. Wel is het mogelijk een indicatie te geven van de mogelijke ruimte in de BDU. Verreweg het grootste deel van de jaarlijkse BDU-middelen (ruim 300 mln) is bestemd voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarnaast is er binnen de Stadsregio Amsterdam zo'n 75 mln per jaar beschikbaar voor investeringen in infrastructuur (OV, weg en fiets). De ervaring leert dat de verschillende regionale partijen samen (Stadsregio, 2 provincies en de gemeenten zelf) de afgelopen jaren zo'n 80 miljoen per jaar hadden voor OV-investeringen. Voor de besteding van de middelen maakt de Stadsregio gebruik van investeringsagenda's en het uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en VervoerPlan. In de fasering is daarbij wel ruimte voor enige flexibiliteit, mits daarbij de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen kan worden aangetoond.

Gebiedsontwikkeling

Vrijwel alle gebiedsontwikkelingen (ruimtelijke plannen) in Amsterdam volgen qua besluitvorming een specifieke route (Plaberum) en zijn voor wat betreft de toedeling van middelen aangewezen op de ruimtelijke fondsen, het Vereveningsfonds en het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting. Het Plaberum beschrijft de verschillende fasen die

een plan doorloopt en welke handelingen in die verschillende fasen moeten worden uitgevoerd. Door deze werkwijze heeft het gemeentebestuur een handvat om de ruimtelijke plannen te beheersen en te sturen. Een eenduidige werkwijze schept in het ingewikkelde proces van ruimtelijke planontwikkeling helderheid voor betrokkenen en voorkomt dat noodzakelijke handelingen over het hoofd worden gezien.

Veel plannen die in het komende decennium worden uitgevoerd hebben al belangrijke fasen van het Plaberum doorlopen. De uitvoering ervan loopt en heeft een eigen dynamiek. Belangrijk is wel om na te gaan of ontwikkelingen in externe factoren aanleiding geven om de plannen bij te stellen. Zoiets gebeurde bijv. enige jaren terug toen bleek dat de plannen gezamenlijk teveel kantorenplannen bevatten. De koers in de plannen – of een aantal daarvan – wordt dan expliciet bijgesteld. In beginsel gaat de structuurvisie echter uit van realisatie van de lopende plannen.

Bezien vanuit de structuurvisie is het vooral van belang vast te stellen welke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren (in welke volgorde) worden ingebed in het Plaberum. Scharnier daarbij is het strategiebesluit. Met een strategiebesluit over een ruimtelijk plan stelt de gemeente vast de mogelijkheden van het betreffende plan te willen onderzoeken, vooral op haalbaarheid. De ruimtelijke, financiële en overige consequenties ervan kunnen echter nog maar voor een deel worden overzien. Het beter in beeld brengen van de mogelijkheden ligt dan voor de hand.

Naast financiële randvoorwaarden wordt in de uitvoering ook rekening gehouden met programmatische randvoorwaarden. De afzetmogelijkheden van de onderscheiden vastgoedcategorieën zijn bepalend voor het (kunnen) toevoegen van nieuwe projecten aan de reeds in uitvoering zijnde plannen. Bij het initiëren van nieuwe strategiebesluiten zal met de financiële en programmatische randvoorwaarden rekening worden gehouden. Het impliceert een beperkt maar gericht aantal nieuwe strategiebesluiten.

Actief grondbeleid is het uitgangspunt voor ontwikkelingen in Amsterdam en herontwikkelingen vinden vaak plaats op erfpachtgrond waardoor de gemeente ook in die gevallen een vanzelfsprekende rol heeft. Dat laat onverlet dat er ook ontwikkelingen zullen plaatsvinden op locaties waar sprake is van particulier

grondeigendom. In die gevallen is de verplichting van afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening om over te gaan tot kostenverhaal onverkort van toepassing. Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeente om een regeling te treffen waardoor de particuliere grondeigenaar bijdraagt aan ruimtelijke ontwikkelingen die direct gekoppeld zijn aan de particuliere grond. Dit kan via een anterieure overeenkomst tussen de particuliere grondeigenaar of met behulp van een exploitatieplan. Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening maakt ook mogelijk dat particuliere grondeigenaren bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen die niet direct zijn gelegen in het gebied waarin de particuliere grondeigenaren actief zijn (de zogeheten bovenplanse kosten). Ook deze bijdragen moeten worden overeengekomen in een anterieure overeenkomst of met behulp van een exploitatieplan worden verhaald. Indien deze kosten via een exploitatieplan worden verhaald dan is vereist dat de ruimtelijke ontwikkeling waarvoor de bijdrage wordt gevraagd is gemotiveerd en onderbouwd in de structuurvisie. Tot slot maakt afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening mogelijk dat particuliere grondeigenaren bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen die niet direct gekoppeld zijn aan het gebied waarin de particuliere grondeigenaren actief zijn. Deze bijdragen moeten worden overeengekomen in een anterieure overeenkomst, bovendien is vereist dat de ruimtelijke ontwikkeling waarvoor de bijdrage wordt gevraagd is gemotiveerd en onderbouwd in de structuurvisie. De onderhavige structuurvisie is te globaal van karakter om nu al te kunnen vaststellen vanuit welke locaties particuliere grondeigenaren kunnen en moeten bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals die in deze structuurvisie worden benoemd. De motivering en onderbouwing van dergelijke bijdragen zullen dan ook – in voorkomende gevallen - worden vastgelegd in (een) nadere uitwerking(en) van deze structuurvisie. De mogelijkheden om nieuwe plannen in uitvoering te nemen hangt af van de Stand van de Fondsen en van de kosten en opbrengsten die de plannen met zich meebrengen. Voor wat betreft de herstructurering van de Westelijke Tuinsteden en Noord, biedt het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting – in samenhang met de Raamovereenkomst Parkstad die met de corporaties is gesloten - voldoende dekking om ook de toekomstige plannen te kunnen uitvoeren. De toekomst van nieuwe gebiedsontwikkelingen die in het domein van het Vereveningsfonds vallen is minder rooskleurig. Was de uitgangspositie ook voor de economische crisis al niet ijzersterk, de

crisis legt de financiële problematiek nog eens extra helder op tafel. Bij een scenario waarin de effecten ervan structureel zullen doorwerken komt het fonds voor langere tijd in de rode cijfers. Nieuwe negatieve plannen kunnen op dit moment niet van een dekking worden voorzien. Daar komt bij dat de mogelijkheden voor het initiëren van nieuwe positieve plannen niet voor het oprapen liggen. Een toename van de vereisten waaraan gebiedsontwikkeling moet voldoen (klimaat-neutraliteit, waterbergingsproblematiek, ondergrond, bereikbaarheid, etc.) zal de druk op de grondexploitaties verder (kunnen) vergroten.

Economie

De ontwikkeling en de financiële behandeling van locaties voor bedrijven en kantoren geschiedt onder de vigeur van het Plaberum en de ruimtelijke fondsen. De uitvoering hangt ook af van de afspraken die er in het kader van het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) zijn en worden gemaakt. In het Plabeka vindt regionaal afstemming plaats over de planning van nieuwe kantoren- en bedrijvenlocaties. Kleinschalige werkgelegenheid wordt bevorderd door subsidiëring van kleinschalig vastgoed, met name met het oog op startende ondernemers.

Ten behoeve van de herstructurering van bedrijventerreinen wordt in regionaal verband intensief samengewerkt. Het is een complex, tijdrovend en duur proces waarbij regionale afstemming een noodzakelijke randvoorwaarde is. De transformatie⁴ van bedrijfsterreinen is ook een complexe taak waarbij de (on)mogelijkheden van bedrijfsverplaatsing het uitvoeringstempo bepalen. Daarbij speelt enerzijds de prijs van het uitkopen of verplaatsen van de bedrijven en anderzijds het vinden van geschikte alternatieve locaties.

Sociaal

Voorzieningen kunnen niet zo maar in elk gebouw en op elke locatie gevestigd worden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient vanaf de startfase in de planvorming expliciet aandacht te zijn voor de sociaalruimtelijke structuur; de samenhang tussen voorzieningen onderling en de samenhang met de openbare ruimte, in het bijzonder groen en routes. Een belangrijke randvoorwaarde is de flexibiliteit van voorzieningen(structuur). Voorzieningen en openbare ruimten moeten kunnen meegroeien met de ontwikkelingen van de toekomst. Met name in een zich verdichtende stad is die flexibiliteit van groot belang. Een te sterke combinatie van voorzieningen en andere functies op pandniveau kan die flexibiliteit beperken, terwijl een clustering van voorzieningen in community spaces de (onderlinge) flexibiliteit vergroot. In ruimtelijke planvorming dient expliciet aandacht te worden geschonken aan de flexibiliteit en dus toekomstwaarde van de voorzieningen(structuur).

Het tijdig betrekken van bewoners en instellingen (als scholen, sportverenigingen, cultuurinstellingen) is een belangrijke randvoorwaarde bij de uitvoering. Betrokkenheid van bewoners bevordert het tegengaan van verloedering en onveiligheid. Instellingen zijn als financiers en gebruikers van voorzieningen in beeld. Sterkere participatie van 'sociaal' in ruimtelijke planvorming is nodig.

Het Programma Maatschappelijk Investeren (PMI) brengt het programma en de financiën van de onderscheiden sociaal-maatschappelijk voorzieningen samen. Middels het Amsterdams voorzieningenmodel kan voor de ontwikkelingsgebieden globaal worden aangegeven wat de opgave voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen is. Evenals in andere sectoren staat de dekking van onrendabele toppen op investeringen en de exploitatie van voorzieningen momenteel onder druk.

⁴ Bij transformatie van bedrijventerreinen gaat het om functie-wijziging van (een deel van) het betreffende terrein, veelal van bedrijven naar wonen. Bij herstructurering blijft de bedrijvenbestemming gehandhaafd.

Groen

De uitvoerbaarheid van groenprojecten is allereerst afhankelijk van de financiële inzet van de centrale stad en de stadsdelen. Alleen door de inzet van eigen middelen, die wat de centrale stad betreft in de laatste twee bestuursperiodes zijn geregeld via de Groengelden, kan een beroep worden gedaan op subsidies van rijk, provincie en Europa. Deze subsidies kunnen in het gunstigste geval optellen tot 75 % van de totale projectkosten. De ervaringen van de laatste tien jaar leren dat het reëel is om rekening te houden met 25 % of 50 % (grootstedelijke projecten) subsidiebijdrage in de projectkosten. De bijdragen van centrale stad en stadsdelen zijn in de regel gelijk aan elkaar (50-50 verdeeld).

Als het project ligt in de Hoofdgroenstructuur en als de centrale stad financieel bijdraagt dan valt het project in principe onder de regie van de centrale stad en wordt het uitgevoerd onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van de betreffende wethouder. De personele kosten van de centrale stad vallen hierbij onder het projectbudget.

Duurzaam

Bij de uitvoering van de ambities met betrekking tot energie en duurzaamheid kunnen gemeentelijke impulsen een meervoud aan investeringen teweeg brengen. In het kader van het Amsterdams Investeringsfonds zijn voor deze impulsen middelen vrijgemaakt. Algemene gedachte achter het Investeringsfonds is dat er sprake kan zijn van een revolving fund. Vanuit de optiek van het realiseren van de Structuurvisie een aanlokkelijk perspectief.

Ten behoeve van de invulling van duurzame energieambities in 2025 resp. 2040, zoals geformuleerd in de Amsterdamse Energievisie, zal door Amsterdam een beroep worden gedaan op de metropoolregio respectievelijk Wieringermeer en de Noordzee. Het gesprek hierover wordt gestart met de metropoolregio en de provincie Noord-Holland. Er wordt in die samenwerking ook gezocht naar een verdere uitrol van duurzame en efficiënte energie (stads-warmte, -koude, windturbines) naar de metropoolregio. Op landelijk/internationaal niveau wordt vanuit Amsterdam overleg gecontinueerd over de financiering van energiemaatregelen, gewenste aanpassingen op het gebied van wet- en regelgeving en verder onderzoek naar de daadwerkelijke CO₂-reductie van verschillende maatregelen en theoretisch onderzoek naar innovatieve technieken.

In het kader van de klimaatadaptatie (water en ruimte) werken het waterschap Amstel Gooi en Vecht

(AGV) – verantwoordelijk voor schoon water en voor het beheer en de toetsing van de (primaire) waterkeringen - en de gemeente samen. Deze samenwerking komt ook tot uitdrukking in deze structuurvisie omdat waterprojecten vaak een duidelijke ruimtelijke component hebben en vaak samenhang hebben met infrastructurele en/of gebiedsontwikkelingen. Een voorbeeld is dat bij de aanleg van nieuwe infrastructuur rekening wordt gehouden met waterkeringsaspecten.

Voor klimaatadaptatie kunnen projecten in aanmerking komen voor middelen uit het Deltafonds. Dit fonds gaat in werking vanaf 2020 (€ 1 miljard per jaar). Er wordt onderzocht hoe geld in de voorliggende periode kan worden vrijgemaakt.

Ondergrond

De ondergrond is in de afgelopen decennia meestal volgend geweest op bovengrondse ruimtelijke plannen. In de komende decennia zal de ondergrond in toenemende mate een (mede) sturend element zijn voor de bovengrondse ontwikkelingen. De transformatiegebieden met structurerende erfenissen uit het verleden, de verdichtingsgebieden met hun intensief ruimtegebruik zullen medebepalend zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gebieden. In de planvorming zal de ondergrond meer dan voorheen onderdeel zijn van het afwegings- en ontwikkelingsproces. Naast bovengrondse inrichtingsplannen zullen ook ondergrondse inrichtingsplannen ontworpen worden, zodat een goede ruimtelijke en financiële afweging kan worden gemaakt en wordt voorkomen dat zich in een later planstadium financiële tegenvallers voordoen.

De relatief eenvoudige bouwlocaties zijn al ontwikkeld; voor ons liggen nu ontwikkelingsgebieden met een complexere transformatie- of verdichtingopgave. De te transformeren gebieden (voormalige haven en industriële terreinen) herbergen veelal een diversiteit aan verontreinigingen in de bodem en herbergen vaak hoofdtracés en verzamelstations van energie, gas, telecom en andere infrastructuren van bovenlokale schaal. De floor space index in deze gebieden neemt toe, dus meer vierkante meters bebouwing moet worden aangesloten op voorzieningen via minder vierkante meters ondergrondse ruimte. Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat ondergronds bouwen geen grondwateroverlast mag veroorzaken. Daar bovenop komt dat de tendens naar een duurzame energievoorziening resulteert in nog omvangrijkere (in aantal en grootte) kabels en leidingen. In combinatie met meervoudig ruimtegebruik, waarbij we de ondergrond ook steeds vaker gaan gebruiken voor verblijfsfuncties, zullen in verdichtingsgebieden dan ook in toenemende mate ondergrondse gebouwde voorzieningen voor kabels en leidingen moeten worden gerealiseerd.

Ook een toenemende vraag naar ondergronds parkeervoorzieningen, om zo publieke ruimte vrij te maken voor andere functies, vergen grote ruimtes in de ondergrond. Sociale veiligheid en de locatie van in- en uitgangen zijn daarbij belangrijke aspecten.

De financiële middelen voor de ondergrond zijn gefragmenteerd naar sector. Het sluiten van het ringnet stadswarmte put uit het Amsterdams Investeringsfonds, gebiedsgebonden kleine ondergrondse infrastructuur is over het algemeen project gerelateerd of komt voor rekening van marktpartijen. Rijksgelden voor bodemsanering drogen langzaam op. Dit staat op gespannen voet met de ambitie om Amsterdam uit te breiden binnen bestaand gebied om het metropolitane (groene) landschap te ontzien.

De ruimtelijke ontwikkelingen van Amsterdam in de komende decennia vragen om een kader dat de kansen en randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen weergeeft, waarbij soms de nadruk ligt op het benutten van de ondergrond en soms op het beschermen van de ondergrond. Voor dit kader is een visie op de ondergrond van Amsterdam nodig, die in 2010 zal worden ontwikkeld.

Ontwerp Structuurvisie

Deel 3

**Instrumentarium bij
kernpunten van beleid 2010 - 2020**

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 - Inleiding	217
Bijlage	
Reserveringen hoofdnetten	269
2.1 Wetmatig kaden	
2.2 Gemeentebeleid	
2.3 Verordening op stadsdelen	
2.4 Uitwerking en aanvullende kaders	
2.5 Samenvatting 'Kernpunten van beleid'	223
Hoofdstuk 3 - Wonen en werken	225
3.1 Wonen	
3.2 Bedrijven en kantoren	
3.3 Detailhandel	
3.4 Locatiebeleid	
Hoofdstuk 4 - Ruimtelijke structuur	235
4.1 Hoogbouw	
4.2 Grootschalige reclamemasten	
4.3 Ondergrond	
Hoofdstuk 5 - Groen en water	241
5.1 Hoofdgroenstructuur	
5.2 Waterstructuur	
Hoofdstuk 6 - Verkeer en vervoer	255
6.1 Hoofdnetten	
6.2 Ruimtelijke reserveringen	
6.3 Goederenvervoer	
Hoofdstuk 7 - Energie	261
Bijlage - Reserveringen hoofdnetten	263

Hoofdstuk 1

Inleiding

De structuurvisie geeft aan waar het bestuur van Amsterdam met de stad heen wil, concreet in de komende jaren en wat globaler in de verdere toekomst. Hij plaatst de ontwikkelingen van de stad binnen het kader van de ontwikkelingen van de metropool Amsterdam.

In het eerste deel van de structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groei-processen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en welke worden gestimuleerd.

Het is nodig ontwikkelingen te beheersen en krachten te beteugelen, zonder te willen beperken, hinderen of afremmen. Ongecontroleerde groei kan leiden tot verlies van kwaliteit. Denk aan het vastlopen van het wegennet, het wegdrukken van de woonfunctie, het overspoelen van waardevolle openbare ruimte. Vandaar dat er randvoorwaarden aan de groei moeten worden gesteld om bijvoorbeeld de bereikbaarheid van het kerngebied te kunnen beheersen, controle te houden op duurzaamheid, et cetera.

Kernpunten van beleid

De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (bestemmingsplannen en projectbesluiten) en stedenbouwkundige plannen (strategiebesluit, projectbesluit, investeringsbesluit of uitvoeringsbesluit in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de structuurvisie zullen worden getoetst.

In deel een, de visie, zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de handhaving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium. Hierin is -wanneer nodig- het beleid uit deel een verder uitgewerkt in 'kernpunten van beleid'. Zo worden er vestigingsregels gegeven voor bedrijven,

parkeernormen voor kantoren, wordt voor bepaalde plekken een maximale bouwhoogte voorgeschreven, zijn er beperkingen voor het bouwen in de hoofd-groenstructuur, et cetera.

Het instrumentarium kan niet los van de andere delen worden gelezen.

Visie + uitvoeringsdeel + instrumentarium tezamen vormen het beleidskader waaraan plannen van de stad worden getoetst.

Beleidskader 2010 – 2020

Daar waar in deel een de ambities voor ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam worden geschetst voor de komende dertig jaar, betreft het instrumentarium uitsluitend het beleid voor de periode 2010-2020 voor het gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

Het spreekt voor zich dat in de komende 10 jaar ontwikkelingen op allerlei aspecten bijstelling noodzakelijk kan maken. Het ligt daarom in de bedoeling de structuurvisie rond 2020 te actualiseren en opnieuw vast te stellen.

Dat betekent dat de randvoorwaarden, geformuleerd in het instrumentarium, vooralsnog alleen van toepassing zijn in de komende tien jaar.

Hoofdstuk 2

Status

2.1

Wettelijk kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) 2008 bevat de verplichting dat de gemeenteraad voor het gehele gemeentelijke grondgebied één of meer structuurvisies vaststelt. De Wro bepaalt verder dat een structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling in het betrokken gebied aangeeft, waaronder de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. Verder geeft de structuurvisie aan op welke wijze de gemeenteraad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te verwezenlijken.

De wetgever ziet de structuurvisie, onverschillig of deze van het rijk, de provincie of de gemeente is, als een zuiver beleidsdocument. Om deze reden staat dan ook geen bezwaar en beroep tegen een structuurvisie open. Wel bindt hij het overheidsorgaan dat hem heeft vastgesteld: de gemeenteraad, en in Amsterdam daarmee ook de deelraden, en is daarom in principe gehouden aan een door hem vastgestelde structuurvisie en mag daar alleen na zorgvuldige weging van de betrokken belangen van afwijken. Er bestaat geen hiërarchische verhouding tussen de structuurvisies van rijk, provincie en gemeente en dus ook niet tussen de structuurvisie van de centrale gemeenteraad en een (deel)structuurvisie van een stadsdeelraad. De structuurvisie is immers bij uitstek een strategisch beleidsdocument zonder dat derden daaraan in juridisch opzicht gebonden zijn.

De juridische afdekking van de structuurvisie krijgt pas zijn beslag in het bestemmingsplan/project-

besluit. Het gaat er om dat niet alleen nieuwe bestemmingsplannen recht doen aan de inhoud van de structuurvisie, maar – zoals de ervaring met betrekking tot de hoofdgroenstructuur heeft geleerd – dat ook bestaande plannen dat doen.

De rol van de provincie, in het bijzonder die van gedeputeerde staten, is in de nieuwe wet ogenschijnlijk minder belangrijk, maar is zeker niet onbeduidend; ondanks het verlies van het goedkeuringsvereiste en de verklaring van geen bezwaar. Zo bepaalt art. 3.8 lid 4 dat in afwijking van lid 3 de bekendmaking van het vaststellingsbesluit niet binnen twee maar binnen zes weken moet worden bekend gemaakt, indien door gedeputeerde staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend, die niet of niet volledig door de gemeenteraad is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld. Art. 3.8 lid 6 bepaalt dat gedeputeerde staten binnen die termijn een aanwijzing kunnen geven. Daarnaast regelt art. 4.1 Wro de bevoegdheid van de provincie om via verordeningen regels te stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en projectbesluiten. Deze verordeningen dienen als toetsingskader bij de beoordeling van bouwaanvragen. Ten slotte brengt het verlaten van het doorwerkingsprincipe van de oude WRO met zich mee dat gedeputeerde staten zelfs bestemmingsplannen ('inpassingplannen') kunnen vaststellen.

Gemeentebeleid

Bestuurlijk stelsel

Bij de binnengemeentelijke decentralisatie in Amsterdam begin jaren '90 is het vaststellen van een gemeentebreed structuurplan een centrale taak gebleven en zo is dat ook neergelegd in de Verordening op de Stadsdelen. De stadsdelen worden geacht zich te houden aan de centrale structuurvisie en de centrale stad houdt daar toezicht op door de bestemmingsplannen, projectbesluiten (en tijdelijke ontheffingen, voor zover deze laatste betrekking hebben op de hoofdgroenstructuur) van de stadsdelen te toetsen aan de inhoud van haar structuurvisie.

Beleid

Na het vervallen van het provinciaal goedkeuringsvereiste bij bestemmingsplannen en de 'verklaring van geen bezwaar' bij art. 19-vrijstellingen, is de wijze waarop het centrale toezicht wordt uitgeoefend noodzakelijkerwijze in een andere vorm gegoten dan vóór 1 juli 2008 het geval was. De stadsdelen zijn in 2008 door burgemeester en wethouders, op basis van de Verordening op de stadsdelen, opgedragen al hun bestemmingsplannen en projectbesluiten aan burgemeester en wethouders in het kader van het wettelijk vooroverleg voor te leggen. Burgemeester en wethouders hebben de mogelijkheid een besluit van een stadsdeel, wanneer dat in strijd is met het algemeen stedelijk belang, uiteindelijk te schorsen en te vernietigen. Dat stedelijk belang ligt in de bescherming en handhaving van de ruimtelijke eenheid en samenhang van de stad, zoals verwoord in de centrale structuurvisie.

De vraag of een stadsdeelbestemmingsplan of projectbesluit wel of niet in strijd is met de structuurvisie zal per concreet geval moeten worden beantwoord. Daarbij zal vaak sprake zijn van een interpretatieve benadering. Dit schept ruimte een bepaald initiatief te steunen en beperkt tegelijkertijd de mogelijkheden om nee te zeggen. Op verschillende beleidsterreinen is dan ook een belangrijke rol weggelegd voor adviserende instanties zoals de TAC (Technische adviescommissie hoofdgroenstructuur), de Commissie Winkelpanning en de Verkeerscommissie.

Interpretatie

Met betrekking tot 'lichte gevallen' is het college van burgemeester en wethouders het bevoegde orgaan. Het gaat hierbij om ruimtelijke ingrepen, die weliswaar naar de letter maar niet naar de geest in strijd zijn met de inhoud van de structuurvisie of van ondergeschikte aard worden geïnterpreteerd.

Afwijken

Ten slotte kan altijd worden afgeweken van de inhoud van de structuurvisie. Het is 'maar beleid', zij het dat een afwijking daarvan terdege gemotiveerd moet worden en dat alle daarbij betrokken belangen zorgvuldig zijn afgewogen.

In het geval van zware ingrepen, die feitelijk neerkomen op een wijziging van het beleid, kan het college pas positief beslissen nadat de gemeenteraad daarover zijn mening heeft gegeven.

Procedure: verplichting tot het verschaffen van informatie

Deze centrale toetsing omvat de beoordeling of een plan in overeenstemming geacht kan worden met de inhoud en de beleidsdoelstellingen van de geldende structuurvisie en in het bijzonder met de daarin aangegeven kernpunten van beleid.

De toetsing vindt plaats in het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1. resp. art. 5.1.1. als bedoeld in het Besluit op de ruimtelijke ordening 2008, waarbij burgemeester en wethouders om een reactie op een plan wordt verzocht.

Burgemeester en wethouders kunnen alleen dan beoordelen of een plan past binnen de uitgangspunten van de structuurvisie, wanneer een bestemmingsplan/projectbesluit op alle onderdelen volledig is. Dat betekent ook dat alle voorgeschreven onderzoeken en adviezen, waaronder dat van de TAC, de Centrale Verkeerscommissie, de Commissie Winkelpanning, het Platform Bedrijfslocaties, aan het plan moeten zijn toegevoegd, alvorens het in het kader van het vooroverleg aan het college kan worden voorgelegd. Met betrekking tot ingrepen in de hoofdgroenstructuur geldt bovendien, onafhankelijk van de mate van de afwijking, dat in het geval de TAC negatief heeft geadviseerd, de gemeenteraad in elk geval dient te worden gehoord.

Is er sprake van overeenstemming dan hoeft het bestemmingsplan of projectbesluit in de volgende procedurele stadia niet meer ter toetsing worden voorgelegd, tenzij een relevante wijziging wordt aangebracht.

Is wel strijdigheid geconstateerd, dan dient op basis de Verordening op de Stadsdelen het in ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan of projectbesluit opnieuw ter toetsing aan het college worden voorgelegd. Mocht ook dan nog sprake zijn van strijdigheid, dan moet ten slotte ook het vastgestelde bestemmingsplan of genomen projectbesluit ter kennis van het college worden gebracht, waarna deze op basis van de Verordening een besluit kan nemen tot al dan niet gedeeltelijke schorsing of vernietiging van het bestemmingsplan of projectbesluit.

Plaberum

Vrijwel alle gebiedsontwikkelingen (ruimtelijke plannen) in Amsterdam volgen qua besluitvorming een specifieke route, welke staat beschreven en is vastgesteld in het Plaberum (Plan- en besluitvormingsproces Ruimtelijke maatregelen). Het Plaberum beschrijft het planproces, het bestuurlijke besluitvor-

mingsproces en biedt per fase van het planproces een overzicht van de te leveren producten. Door de voortgang van het proces te koppelen aan bestuurlijke besluiten blijven de risico's beheersbaar. Bij elk besluit wordt bekeken of en hoe de volgende stap kan worden gezet. In het Plaberum worden de verschillende gemeentelijke trajecten beschreven: planvorming, het juridisch/planologische traject, contractvorming en besluitvorming.

Het Plaberum kent vier fasen. Elke fase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit.

Door deze werkwijze heeft het gemeentebestuur een handvat om de ruimtelijke plannen te beheersen en te sturen. Een eenduidige werkwijze schept in het ingewikkelde proces van ruimtelijke planontwikkeling helderheid voor betrokkenen en voorkomt dat noodzakelijke handelingen over het hoofd worden gezien.

Voorafgaand aan de genoemde bestuurlijke besluiten, worden alle plannen getoetst aan de relevante beleidskaders. De structuurvisie is er daar één van. Het college zal over een plan geen strategiebepalend, projectbesluit, investeringsbesluit of uitvoeringsbesluit nemen, wanneer daarin een strijdigheid met de structuurvisie is gesignaleerd.

2.3

Verordening op stadsdelen

Centrale bevoegdheid

In lijst A onder XII van de bijlage, behorende bij de Verordening op de stadsdelen, is bepaald dat de vaststelling van een structuurvisie, op grond van artikel 7 van de Wet op de ruimtelijke ordening, voorbehouden blijft aan de centrale gemeenteraad. Uitgangspunt is steeds geweest het bestaande Amsterdamse bestuurlijk stelsel en de daaruit voortvloeiende bevoegdhedenverdeling, zoals neergelegd in de Verordening op de stadsdelen, te handhaven. Door het – met ingang van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening - vervallen van zowel het provinciale goedkeuringsvereiste van bestemmingsplannen als de provinciale 'verklaring van geen bezwaar' bij vrijstellingsprocedures, heeft de centrale toetsing van bestemmingsplannen en projectbesluiten van de stadsdelen een sterker preventief karakter gekregen.

De Verordening op de stadsdelen

De Verordening op de stadsdelen kent een aantal instrumenten welke de centrale gemeente ten dienste staan de naleving van de uitgangspunten

en beleidsdoelstellingen van de structuurvisie te bewaken, te bevorderen dan wel af te dwingen. Het instrumentarium dat via de artikelen 32 en 35 wordt aangereikt, heeft een preventief karakter.

- Artikel 32: De gemeenteraad, het college of de burgemeester is bevoegd het stadsdeelbestuur op te dragen systematisch informatie te verstrekken

Van deze bevoegdheid heeft het college gebruik gemaakt bij brief van 16 mei 2008, waarin zij de dagelijkse besturen van de stadsdelen heeft opgedragen het college te informeren over conceptbestemmingsplannen en voorgenomen projectbesluiten of tijdelijke ontheffingen. Daarmee krijgen burgemeester en wethouders de mogelijkheid deze plannen te toetsen aan de structuurvisie in algemene zin en aan een aantal kernpunten van beleid in het bijzonder. Zodra deze structuurvisie is vastgesteld door de gemeenteraad zullen de stadsdelen opnieuw op grond van de Verordening op de Stadsdelen worden opgedragen het college te informeren.

- Artikel 35: De gemeenteraad, het college of de burgemeester is bevoegd beleidsregels te stellen en aanwijzingen te geven, indien de bevoegdheid daartoe is opgenomen in bijlage, lijst A.

In lijst A is het vaststellen van beleidsregels en het geven van aanwijzingen ten aanzien van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen een centrale taak gebleven. Onderstaande bepaling in artikel 42 heeft een repressief karakter omdat hij wordt ingezet nadat het litigieuze besluit is genomen.

- Artikel 42, lid 1: De besluiten van het stadsdeelbestuur kunnen door de gemeenteraad, door het college en door de burgemeester, ieder voor zover het hun overgedragen bevoegdheden betreft, worden vernietigd voor zover zij in strijd zijn met het recht of met het algemeen stedelijk belang.
- Artikel 42 is afgeleid van artikel 87A van de Gemeentewet. Het algemeen stedelijk belang is het belang dat wordt gediend door de handhaving van het grootstedelijk ruimtelijk beleid, dat in de vorm van de structuurvisie bestuurlijk is vastgesteld en gepubliceerd.
- Artikel 42, lid 2: Hangende het onderzoek, of er reden is tot vernietiging over te gaan, kan een besluit door het college worden geschorst.

In dit kader wordt opgemerkt dat een besluit dat nog onderwerp is van een wettelijke procedure eerst na afloop daarvan kan worden vernietigd. (Dit is bepaald in art. 10:38 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht.) Is bijvoorbeeld tegen een vastgesteld stadsdeelbestemmingsplan beroep ingesteld bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, dan dient eerst de beslissing van de afdeling te worden afgewacht voordat de centrale gemeenteraad het vaststellingsbesluit op grond van art. 42 lid 1 kan vernietigen.

- Artikel 44: Er wordt geen besluit tot vernietiging genomen dan nadat het stadsdeelbestuur de gelegenheid tot overleg is geboden. Een besluit tot vernietiging wordt met redenen omkleed. Alvorens te beslissen wint de gemeenteraad, het college of de burgemeester advies in bij de Commissie voor de Binnengemeentelijke Decentralisatie. Indien het vernietigingsbesluit afwijkt van het advies, wordt aangegeven op welke punten wordt afgeweken en waarom wordt afgeweken. Het besluit tot vernietiging wordt in het Gemeenteblad gepubliceerd.

Na de in art. 44 beschreven procedure kan het stadsdeel tegen het vernietigingsbesluit in beroep gaan bij de rechtbank en - zo nodig - in hoger beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak.

2.4

Uitwerking en aanvullende kaders

Nadere uitwerkingen en aanvullend instrumentarium

In verschillende hoofdstukken worden nadere uitwerkingen van de structuurvisie genoemd. Deze uitwerkingen zullen, zodra ze zijn vastgesteld als beleidskader, als onderdeel van de voorliggende structuurvisie gelden.

Het betreft o.a.: kantorenstrategie, watervisie, uitwerking Havenstad, windvisie, visie op ondergrondse ontwikkelingen, 5-jaarlijkse beleidsnota's detailhandel.

Een aantal beleidsnota's krijgen bij de vaststelling van de structuurvisie (opnieuw) de status van de structuurvisie. Dit betreft o.a. de nota 'Het blauwe goud van Amsterdam' waarin in 2001 de waterstructuur en de criteria voor de waterstructuur zijn vervat.

Overigens zullen plannen ook aan de uitgangspunten

van andere beleidsnota's moeten voldoen. Bij de onderstaande hoofdstukken wordt verwezen naar relevante beleidskaders en nota's. De opsomming is niet uitputtend.

Het spreekt voor zich dat de genoemde nota's tijdens de looptijd van de voorliggende structuurvisie, kunnen worden geactualiseerd of herzien of komen te vervallen.

Vervallen beleidskaders

Onderstaande beleidsdocumenten komen bij de vaststelling van de structuurvisie te vervallen:

- alle aanvullende beleidskaders van het structuurplan 2003 (waaronder de aanvullingen op het kader voor de hoofdgroenstructuur, dus inclusief Masterplannen et cetera).
- 'Huisvesting van creatieve ondernemingen in Amsterdam' (2005), 'Vestigingsbeleid voor leisu-

rebedrijven in Amsterdam' (2005), 'Wonen tussen de bedrijven door' (2003).

Zie ook

- Verordening op de stadsdelen
- Plaberum 2006
- Reglement Stedelijk Toetsteam 2006

2.5

Samenvatting 'Kernpunten van beleid'

Ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, projectbesluiten, stedenbouwkundige plannen, bouwplannen, dienen in algemene zin te passen binnen de doelstellingen van de structuurvisie. De centrale toetsing omvat de beoordeling of een bestemmingsplan dan wel projectbesluit daarmee in overeenstemming kan worden geacht. In het bijzonder worden plannen getoetst aan de kernpunten van het beleid zoals is verwoord in de hoofdstukken 7 t/m 11 van de visie, uitgewerkt in onderstaande paragrafen van het Instrumentarium. Hieronder worden zij kort samengevat.

Werken

Voor de vestiging van bedrijven en kantoren worden criteria gegeven, gebaseerd o.a. op de typering van de vestigingslocaties. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen metropolaan kerngebied, grootschalige bedrijventerreinen met een ruime milieucontour, grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieucontour, binnenstedelijk monofunctioneel bedrijventerrein, werkwoongebieden, woonwerkgebieden, gemengde gebieden buiten de ring.

Verder worden vestigingscriteria voor bedrijven en kantoren ingegeven door het locatiebeleid. Daarbij wordt uitgegaan van het principe: de juiste functie op de juiste plaats. Bereikbaarheid en het terugdringen van de automobiliteit spelen daarin een belangrijke rol. Een parkeerbalans en een juridisch vastgelegde parkeernorm zijn voorgeschreven.

Het realiseren van kantoorvloer vanaf ca. 2.000m² bruto vloeroppervlak dient tevens te worden afgewogen in Plabeka-verband.

Uitbreiding van detailhandel > 2.000m² bruto vloeroppervlak wordt beoordeeld op basis van het stedelijk spreidingsbeleid, en dient daarvoor om advies aan de Commissie Winkelplanning te worden voorgelegd.

Hoogbouw

In hoofdstuk 4. worden de regels gegeven voor hoogbouwplannen als uitwerking van de visie op hoogbouw in deel 1. Samengevat:

Zuidflank en zones langs de Ringlijn/Ringweg: bouwhoogten gedifferentieerd, geclusterd rond de knopen bij voorkeur ca 60 meter, met hogere accenten.

Waterfront: binnen de zoekgebieden solitaire van ca. 60 meter of hoger; daarbuiten in principe niet hoger dan 30 meter. Voor Westpoort gelden geen beperkingen. Buiten de Ringweg: solitaire accenten, daar waar dat gerechtvaardigd is, tot ca 60 meter. Binnen de Ringweg: in principe niet hoger dan 30 meter. Alle hoogbouwplannen in zichtlijnen vanuit het werelderfgoed, en binnen 2 km afstand daarvan, in principe niet hoger dan 30 meter.

Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de mogelijke impact op de beleving vanuit het beschermd stadsgezicht het 'werelderfgoed' en met beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

Hoofdgroenstructuur en waterstructuur

De beperkingen voor het bouwen/verharden in de Hoofdgroenstructuur zijn in hoofdstuk 5 nader uitgewerkt. Plannen in de Hoofdgroenstructuur dienen om advies te worden voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur. Het advies van de TAC moet aan een plan worden toegevoegd voorafgaand aan het vooroverleg ex art.3.1.1. BRO, zodat het college het advies bij haar afweging kan betrekken. Met betrekking tot ingrepen in de hoofdgroenstructuur geldt bovendien, onafhankelijk van de mate van de afwijking, dat in het geval de TAC negatief heeft geadviseerd de gemeenteraad dient te worden gehoord.

Voor de waterstructuur zijn de criteria vervat in het Waterplan uit 2001. Daarin zijn opgenomen: de structuurbepalende wateren, de dempingklassen, de (nieuwe) waterlopen en waterberging, de typologie

van de oevers, het ecologisch netwerk en het vaarnetwerk.

Hoofdinfrastuctuur

In het instrumentarium zijn de te respecteren hoofdnetten vastgelegd en worden de ruimtelijke reserveringen voor mogelijke uitbreidingen van de hoofdnetten tot in detail vermeld. Plannen die een effect hebben op een hoofdnet dienen te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Plannen die een reservering mogelijk doorkruisen, zullen niet worden geaccordeerd, tenzij een goed alternatief voorhanden is. Verder dient in alle plannen aandacht te worden besteed aan de norm voor stalling van fietsen.

Hoofdstuk 3

Wonen en werken

3.1

Wonen

De visie op wonen in Amsterdam is uitvoerig verwoord in deel één van deze structuurvisie. De aanpak is te vinden in deel twee, de uitvoering.

3.2

Bedrijven en kantoren

Definities

Bedrijven zijn inrichtingen die als hoofdactiviteit de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport hebben.

- Industrie: het bedrijfsmatig industrieel vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen.
- Ambacht: het bedrijfsmatig, geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen.
- Groothandel: het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling voor de verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen voor de aanwending in een andere bedrijfsactiviteit.

- Opslag: het bedrijfsmatig opslaan, overslaan, verpakken en verhandelen van goederen.
- Transport: het bedrijfsmatig vervoeren van goederen en/of personen.

Bedrijven hebben maximaal 30% kantoorvloer per vestiging. Heeft een onderneming meer dan 30% kantoorvloer, dan is het een kantoor. Kantoorvloer is de ruimte, die hoofdzakelijk ingericht is voor bureauwerkzaamheden.

Kantoren

Als nadere uitwerking van de structuurvisie wordt een kantorenstrategie opgesteld. De opgave voor de kantorenstrategie is het garanderen van de juiste locaties naar aard en omvang voor Amsterdamse kantoorgebruikers, zonder de overmaat aan kantoren te laten voortbestaan of zelfs te laten groeien. Dit betekent dat in de uitwerking de kwantitatieve en de kwalitatieve kanten van de vraag naar kantoren aan de orde zullen komen. De ruimtelijke, financiële en programmatische consequenties van te maken keuzes worden daarbij afgewogen. Een nieuwe Plabeka-ronde is daarbij tegelijkertijd ook aan de orde.

Voor de ontwikkeling van nieuwe kantoorplannen geldt -in afwachting van de kantorenstrategie- vooralsnog het kader van de regionale Plabeka afspraken, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie (februari 2007), als plafond. Voor de Amsterdamse situatie is dit in het rapport 'Minder kantoorplannen in uitvoering' (februari 2007) per project vastgelegd, met daarin een maximummetrage aan nieuw te ontwikkelen kantoren.

Gebieden en terreinen

Er wordt in de voorliggende structuurvisie onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden en terreinen: metropolitaan kerngebied, grootschalige bedrijventerreinen met een ruime milieuocontour, grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieuocontour, binnenstedelijk monofunctioneel bedrijventerrein binnen de ring, werkwoongebieden binnen de ring, woonwerkgebieden binnen de ring, gemengde gebieden buiten de ring.

In onderstaande tekst wordt per gebied of type terrein aangegeven welke typen bedrijvigheid daar gevestigd kunnen worden.

Criteria

▪ Metropolitaan kerngebied

Het metropolitaan kerngebied is een zeer gedifferentieerd gebied. Het omvat ondermeer de historische binnenstad, de Zuidas en de uitrol van het centrum binnen de ring. Er is sprake van een optimale menging van wonen en werken met daarin het winkelgebied van internationale allure, internationale toplocaties voor kantoren, maar ook woongebieden, waaronder de grachtengordel, de Jordaan, en de 19e-eeuwse gordel.

De hieronder genoemde criteria gelden niet voor de binnen het metropolitaan kerngebied gelegen

monofunctionele bedrijventerreinen. Deze zijn bestemd voor de stadsverzorgende bedrijven.

▪ Grootschalig bedrijventerrein

Deze bedrijventerreinen zijn met name bedoeld voor grootschalige bedrijven en (al dan niet grootschalige) stadsverzorgende bedrijven.

Het betreft hier enerzijds terreinen waar bedrijven met een milieuruimte groter dan III (geluid, externe veiligheid, geur) worden gevestigd. Dat sluit menging met o.a. wonen uit. Anderzijds kent de stad grootschalige bedrijventerreinen waar bedrijven zijn gevestigd met een milieuruimte kleiner dan III. Hier wordt menging met andere functies op basis van milieubelasting in principe niet beperkt, maar er dient wel terughoudend mee worden omgegaan. Op grootschalige bedrijventerreinen wordt 100% van het terrein bestemd voor grootschalige en stadsverzorgende bedrijven. Daarbij is maximaal 30%, tot maximaal 2.000m² kantoorvloer per bedrijfsvestiging (niet per gebied) toegestaan. In de haven kan dit percentage voor havengebonden bedrijven hoger liggen wanneer er op de kavel sprake is van open opslag.

Verdere verkantorisering op deze bedrijventerreinen wordt tegengegaan.

▪ Binnenstedelijk monofunctioneel bedrijventerrein

Deze bedrijventerreinen (gelegen binnen het metropolitaan kerngebied) zijn speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een beperkte milieuruimte < IV (geluid, externe veiligheid, stank) worden gevestigd. Dat sluit menging met andere functies niet per definitie uit. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van het gebruik van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen mogelijk is.

Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is t.a.v. functiemenging. Verdere verkantorisering op deze bedrijventerreinen wordt in afwachting van de kantorenstrategie vooralsnog tegengegaan. Voor een aantal bedrijventerreinen (hieronder vermeld) kan worden onderzocht of op termijn menging met wonen mogelijk is.

Metropolitaan kerngebied	
Type bedrijven	Kantoren (zowel zelfstandig, grootschalig als kleinschalig in plinten of verzamelgebouwen), kleinschalige stadsverzorgende bedrijven, per nieuwe woning minimaal 5m ² zelfstandige nieuwe kleinschalige bedrijfsruimte of kantoorruimte.
oriëntatie	Internationaal, nationaal
bereikbaarheid	Internationale en nationale knooppunten OV. Stedelijke hoofdnetten. Fijnmazig hoogwaardig fietsnet.
menging	Wonen in hoge dichtheden, cultuur, voorzieningen, toerisme, hoger onderwijs, detailhandel (internationale allure, maar ook buurtvoorzieningen),
dichtheid	Hoge dichtheden. Binnen de Ring terughoudend met hoogbouw hoger dan 30m. Langs zuidfront gedifferentieerd hoogbouwmilieu vanaf 60 meter, langs Waterfront hoogbouwcentra vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden'.
parkeren	Beperking, dubbel gebruik. A-norm voor bedrijvigheid binnen Singelgracht, rond stations Teleport en Zuid/WTC. B-norm in overig gebied.
inrichting	Beeldbepalend, veilig, intensief te gebruiken openbare ruimte: stadsstraten en -pleinen, parken. Respect historische structuur. Ontmoetingsplaatsen
terreinen	Gebied binnen de Ringlijn/Ringweg, Zuidas, Sixhaven e.o., Teleport, Riekerpolder, Oude Haagseweg, RID-gebied Arenagebied en Amstel III (oostelijke strook) zijn eveneens te typeren als metropolitaan kerngebied.
Stadsstraten -pleinen	Mr. Visserplein, Rembrandtplein, Leidseplein, Waterlooplein de Rode Loper (Damrak, Rokin, Vijzelstraat en -gracht, Ferdinand Bolstraat), Coalitieproject 1012 en Museumplein Van Baerlestraat, Utrechtsestraat, Beethovenstraat, deel Middenweg, Jan Evertsenstraat, Surinameplein, Rijnstraat, zuidelijk deel Ferdinand Bolstraat, Van der Pekstraat, omgeving Muiderpoortstation, Parnassusweg.

Grootschalig bedrijventerrein, ruime milieufacturen	
Type bedrijven	Havengebonden bedrijfsactiviteiten. Stadsverzorgende bedrijven. Distributie en logistieke functies. Bedrijven t/m milieufacture t/m V. Open opslag. Max 30% kantoor per vestiging tot een maximum van 2.000m ² .
oriëntatie	Internationaal tot stadsverzorgend
bereikbaarheid	Diep vaarwater, rijkswegennet, spoor
menging	Geen wonen, geen zelfstandige kantoorontwikkeling.
dichtheid	Intensief. Hoogbouw groter dan 60m
parkeren	Op eigen terrein, na-transport naar OV
inrichting	Mogelijkheden voor ecologische inrichting.
terreinen	Afrikahaven, Amerikahaven, Westhaven, Atlaspark, Sloterdijk II, Petroleumhaven e.o., Coenhaven, De Heining, Cornelis Douwes 0,1-2,3 (toekomst hiervan is afhankelijk van plan 'Havenstad')

Grootschalig bedrijventerrein, beperkte milieufacturen	
Type bedrijven	Grootschalige bedrijven en Stadsverzorgende bedrijven. Geen open opslag. Specifieke terreinen voor Schipholgebonden bedrijven. Milieufacture kleiner dan IV. Max 30% kantoor tot 2.000m ² bruto vloeroppervlak per vestiging
oriëntatie	Internationaal tot stadsverzorgend
bereikbaarheid	Hoofdnet auto, na-transport naar OV.
menging	Geen wonen, geen zelfstandige kantoorontwikkeling. Onder voorwaarden perifere detailhandel en leisure.
dichtheid	Intensief. Hoogbouw groter dan 60m
parkeren	Op eigen terrein, na-transport naar OV
inrichting	hoogwaardig Mogelijkheden voor ecologische inrichting
terreinen	Sloterdijk III, Amstel Businesspark, Amstel III (westelijke strook), Lutkemerepolder (ABPO), Weespertrekvaart Zuid, Amstel I Zuid, Buiksloterham Zuid, Metaalbewerdersweg, Bedrijven-centrum Osdorp

Werkwoongebied binnen Ring A10/Ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieubelasting < III, minimaal 50% van het bedrijventerrein anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
oriëntatie	stedelijk
bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
menging	Wonen, kleinschalige kantoren maxm ² per vestiging (uit te werken in kantorenstrategie)
dichtheid	Hoge dichtheid, langs Waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden', daarbuiten terughoudend met hoogbouw groter dan 30m
parkeren	Eigen terrein,
inrichting	intensief
Terreinen 2009	Buiksloterham Noord, NDSM-West en NDSM-Oost.
Tussen 2010-2020 mogelijk (o.b.v. onderzoek)	Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter
Tussen 2020-2030 mogelijk (o.b.v. onderzoek)	Hamerstraatgebied.

Woonwerkgebied binnen Ring A10/Ringlijn	
Type bedrijven	(Kleinschalige) stadsverzorgende bedrijven binnen Ring A10, milieubelasting < III, minimaal 25% van het bedrijventerrein anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
oriëntatie	stedelijk
bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
menging	Wonen, voorzieningen en kleinschalige kantoren maxm ² bruto vloeroppervlak per vestiging (uit te werken in kantorenstrategie)
dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw > 30m
parkeren	Eigen terrein
inrichting	intensief
terreinen	KNSM-eiland (loods 6), Czaar Peterstraat, Gilles van Ledenberghstraat, Stuurmankade
Na 2020 mogelijk ook (o.b.v. onderzoek)	Tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord en Landlust.
Na 2030 mogelijk ook (o.b.v. onderzoek)	Zamenhofstraat, Gembo-terrein en Nieuwendammerdijk

Gemengd gebied buiten Ring A10/Ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, kantoren en voorzieningen (milieucategorie < III), detailhandel van stadsdeelniveau tot buurtniveau, per nieuwe woning minimaal 5m ² zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (max. 250m ² per unit/vestiging). Max. 20% niet-wonen, muv stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen)
oriëntatie	stedelijk
bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
menging	Volledige menging kleinschalige voorzieningen, maar nadruk op wonen.
dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 m waar oriëntatie (nog) nodig is.
parkeren	gedifferentieerd
inrichting	gedifferentieerd
gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

Binnenstedelijk monofunctioneel bedrijventerrein binnen Ring A10/Ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieubelasting maximaal IV, 100% van het bedrijventerrein anno 2009.
oriëntatie	stedelijk
bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
menging	Geen menging met wonen. Voorzieningen en kleinschalige kantoren max ...m ² bruto vloeroppervlak per vestiging. Intensivering afhankelijk van nader onderzoek en uit te werken in kantorenstrategie.
dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw groter dan 30m.
parkeren	Eigen terrein,
inrichting	intensief
Terreinen anno 2009	Sloterdijk I, Alfa-driehoek, Stadhaven Minerva (toekomst hiervan is afhankelijk van plan 'Haven-Stad'), Schinkel, Metaalbewerdersweg, Buiksloterham Zuid, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied, Zamenhofstraat, Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk, Oostenburg, Veemarkt-terrein, Zeeburgerpad, dl Zeeburgereiland, Cruquiusweggebied, dl Steigereilanden, Bedrijvencentrum Westerpark, Aletta Jacobslaan, Tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord, Weespertrekvaart Zuid, Landlust,
Te onderzoeken of transformatie naar werkwoongebied mogelijk is	Hamerstraatgebied (na 2020), Cruquiusweggebied, Oostenburg, Foodcenter
Te onderzoeken of transformatie naar woonwerkgebied mogelijk is	Tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord, Landlust en na 2020: Zamenhofstraat, Gembo-terrein en Nieuwendammerdijk

▪ Werkwoongebied

In werkwoongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven.

▪ Woonwerkgebied

In woonwerkgebieden wordt minimaal 25% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven

Van de volgende bedrijventerreinen kan transformatie tot woonwerkgebied onderzocht worden: tussen 2010-2020: tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord en Landlust. Tussen 2020-2030: Zamenhofstraat, Gembo-terrein en Nieuwendammerdijk

▪ Gemengd gebied

Dit zijn de gebieden buiten de ring/ringlijn waar het wonen domineert. De menging met niet-woonfuncties bestaat voornamelijk uit niet-woonfuncties die het wonen ondersteunen. Dat kunnen kleinschalige bedrijven zijn, maar ook grootschalige voorzieningen, zoals ziekenhuizen. Voorwaarde is wel dat grootschalige voorzieningen gevestigd worden nabij knooppunten van openbaar vervoer. In deze gemengde gebieden wordt tegenover elke nieuwe woning minimaal 5m²

zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (max. 250m² per unit/vestiging).

▪ Locaties kleinschalige bedrijvigheid

Een aantal bestaande locaties voor kleinschalige bedrijfshuisvesting in het gemengde gebied behouden een beschermde status. Om te waarborgen dat er in Amsterdam ook in het gemengde gebied voldoende ruimte voor bedrijvigheid blijft, is het namelijk gewenst dat bestaande bedrijfsruimten niet aan de voorraad onttrokken worden. Het omzetten van deze bedrijfsruimten tot kantoren, voorzieningen of woningen wordt tegengestaan. Bij actualisering van het beleid kleinschalige bedrijfshuisvesting uit 1999 zal samen met de stadsdelen onderzocht worden welke locaties het betreft en of aanpassing en uitbreiding van deze locaties mogelijk is.

Platform Bedrijfslocaties

Plannen die bedrijfslocaties betreffen, worden voor advies voorgelegd aan het Platform Bedrijfslocaties. Dit platform beoogt door uitwisseling van informatie en expertise een positieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van bedrijfslocaties in Amsterdam. Hierbij gaat het zowel om de ontwikkeling van nieuwe bedrijfslocaties, als om herstructurering en behoud van reeds bestaande bedrijfslocaties.

Tevens adviseert het platform gevraagd en ongevraagd aan het gemeentebestuur en aan het dagelijks bestuur van de stadsdelen over plannen op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en kleinschalige bedrijfsruimten in de woonomgeving. De 'Werkgroep Bedrijfslocaties' fungeert onder het platform. De werkgroep bereidt platformbijeenkomsten voor en voert het werk uit dat voortkomt uit het platform.

3.3

Detailhandel

De detailhandel is een dynamische wereld, waar consumentenvoorkeuren en winkelformules snel op elkaar inspelen en veranderen. Een langetermijnvisie zou in deze wereld een beperkte houdbaarheid kennen. Om die reden kunnen belangrijke vraagstukken die in de visie zijn geschetst, beter zoveel mogelijk uitgewerkt worden in detailhandelsbeleidsnota's met een kortere horizon. Een herijking van het beleid met een vijfjaarlijkse cyclus is enerzijds kort genoeg om ruimte te bieden voor noodzakelijke beleidsaanpassingen en is anderzijds lang genoeg om (investerings)zekerheid voor ondernemers en projectontwikkelaars te bieden.

Commissie Winkelplanning Amsterdam

Amsterdam kent de zogenaamde Commissie Winkelplanning, samengesteld uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (Kamer van Koophandel, Hoofdbedrijfschap detailhandel, MKB en Raad Nederlandse Detailhandel, Centrale Vereniging Ambulante Handel) en de overheid (Dienst Ruimtelijke Ordening, Ontwikkelingsbedrijf, Bestuursdienst en Economische Zaken).

Deze commissie toetst initiatieven in de geest van het gemeentelijk centrale beleid in algemene zin aan de structuurvisie, aan de nota 'Detailhandel in balans' (2001) en aan de nota 'Grootschalige Detailhandel in Balans' (4 juli 2006). In de laatstgenoemde nota is aangekondigd dat het beleid na vijf jaar zal worden geëvalueerd. Op basis van de evaluatie zal blijken of een herijking van het beleid noodzakelijk dan wel wenselijk is. Tot die tijd is het huidige beleid conform de nota 'Grootschalige Detailhandel in balans' vigerend. De nota betreft behalve grootschalige

Procedure

In bestemmingsplannen, projectbesluiten, bouwplannen en/of erfpachtcontracten dient het gebruik van de gronden duidelijk te worden vastgelegd, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen kantoren en bedrijven. Daarbij wordt géén gebruik gemaakt van de term 'kantoorachtige'. Plannen voor de vestiging van bedrijven en kantoren dienen, behalve aan bovengenoemde criteria, te voldoen aan het locatiebeleid (zie paragraaf 3.3.5). Daarnaast dienen plannen waarin kantoren groter dan 2.000m² bruto vloeroppervlak zijn opgenomen, te passen binnen de afspraken die worden gemaakt in Plabeka-verband.

detailhandel, eveneens PDV; voor overige detailhandel wordt verwezen naar de nota 'Detailhandel in Balans' (2001).

Procedure

Initiatiefnemers van plannen, waarin detailhandel is opgenomen met een oppervlak van 2.000m² of meer en de instelling van nieuwe (waren-)markten, zijn verplicht om advies in te winnen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam. De Commissie onderzoekt hierbij of

- er Marktruimte is;
- de uitbreiding ruimtelijk ingepast kan worden bij bestaande winkelcentra;
- de verkeerscapaciteit, bereikbaarheid en het aantal parkeerplaatsen toereikend is
- het de reguliere bedrijvigheid niet verdringt;
- het initiatief past in de winkelhiërarchie; De nota 'Detailhandel in balans' omschrijft deze als kernwinkelapparaat, stadsdeelwinkelcentra, wijkwinkelcentra, GDV en PDV-locaties
- er bij GDV-winkels sprake is van een oppervlakte ondergrens van 2.000m² winkelvloeroppervlak per bedrijfsvestiging.

Regionale Commissie Winkelplanning

Daarnaast bestaat er binnen de metropoolregio de Regionale Commissie Winkelplanning (RCW). Hier worden de gevolgen van winkelplannen op de regionale detailhandelsstructuur beoordeeld, op basis van de nota 'Selectieve dynamiek 2006-2010' (13 december 2005) van de Stadsregio Amsterdam. Inhoudelijk komt het regionale beleid grotendeels overeen

met het Amsterdamse. Advisering door de RCW is verplicht voor iedere detailhandelsontwikkeling met een (mogelijk) bovenlokaal effect, maar zeker voor plannen met een metrage detailhandel dat groter is dan 1.500m² v.v.o. buiten binnenstedelijke woongebieden (c.q. op bedrijventerreinen) en 5.000m² v.v.o. in binnenstedelijke woongebieden.

Deze commissie brengt advies uit aan het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam. De provincie Noord-Holland hecht eveneens groot belang aan

afstemming van winkelplannen. Zij heeft haar beleid in deze vastgelegd in de 'Provinciale detailhandels- en leisurevisie', die op 9 februari 2009 is vastgesteld door provinciale staten.

Onderdeel van deze visie is het voornemen om Regionale Commissies Winkelplanning in te stellen voor het hele grondgebied van de provincie. Deze Commissies brengen advies uit aan gedeputeerde staten van Noord-Holland.

3.4

Locatiebeleid

Doel

Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal of regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om hun bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect hierbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken.

Amsterdam moet niet alleen kwantitatief en kwalitatief voldoende bedrijfslocaties kunnen aanbieden, maar ook bereikbare bedrijfslocaties. Bij ieder plan moeten afwegingen worden gemaakt. Daarbij wordt gezocht naar een evenwicht tussen milieu (luchtkwaliteit), gezondheid en economie met aandacht voor de kwaliteit van de werkomgeving.

Amsterdam wil tot de top van Europese vestigingslocaties behoren. Gebiedsontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties is erop gericht om een aantrekkelijke internationale vestigingslocatie te blijven en te worden. Tegelijk vergt het inspanning om de keerzijde van de groei tegen te gaan. Daarbij gaat het onder meer om aspecten als congestie, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Speerpunten van het mobiliteitsbeleid zijn onder andere de doorstroming, het tegengaan van niet-noodzakelijk autoverkeer, parkeerbeleid en investeringen in regionaal openbaar vervoer. Om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt vastgehouden aan het idee van een compacte stad en concentratie van autoverkeer op hoofdwegen. Het locatiebeleid draagt bij aan een goede afweging tussen deze belangen: de concurrentiepositie van Amsterdam, gebiedsontwikkeling, mobiliteit en luchtkwaliteit.

Beleid

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het (nood-)zakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

In onderstaande tekst wordt het in 2008 vastgestelde locatiebeleid samengevat. De volledige beleidstekst is te vinden in de link naar het in 2008 vastgestelde document. Overigens is het betreffende beleidsstuk vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. De terminologie in het document verwijst naar die van het structuurplan. In onderstaande tekst is een en ander geënt op de terminologie van voorliggende structuurvisie.

Criteria

1. Juiste functie op juiste plek

Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt. Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

2. Vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven
Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en

bedrijven te hanteren. Voor kantoren en bedrijven houdt dit een parkeernorm in van 1:250m² bruto vloeroppervlak (op a-locaties) en 1: 125m² bruto vloeroppervlak (op b-locaties).

A locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, Station Sloterdijk, Station Zuid en Station Bijlmer) en B locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Op c-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven.

- De vestiging van kantoren (>2.000m² bruto vloeroppervlak) wordt op c-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid.

- De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor a- en b-locaties te worden vertaald in de 'Regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een Projectbesluit.

3. Parkeerbalans

Om de schaarse ruimte efficiënt te benutten en het (niet-noodzakelijke) autoverkeer terug te dringen, is een parkeerbalans een onmisbaar instrument om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen te berekenen en daarmee de hoeveelheid parkeerplaatsen in een gebied zo optimaal mogelijk te bepalen. Aanbevolen wordt om een parkeerbalans op te stellen bij plannen waar meerdere niet-woonfuncties zijn voorzien. Een parkeerbalans kan worden opgesteld op het niveau van een structuurvisie, een programma van eisen, een bestemmingsplan en een bouwplan.

- Het opnemen van een parkeerbalans in de toelichting op een bestemmingsplan wordt voorgeschreven. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een Projectbesluit.

4. Flexibiliteit inbouwen in bestemmingsplannen

De gemeente Amsterdam kiest voor vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven, maar wil de mogelijkheid houden om in bepaalde gevallen daarvan af te kunnen wijken.

- Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit / capaciteit van het wegennet dit toelaten. Beide zijn harde randvoorwaarden.
- Wil men voor een bepaalde locatie of stadsdeel gebruik maken van de flexibiliteitsoptie, dan dient het afwijkingpercentage te worden opgenomen in het bestemmingsplan/projectbesluit, evenals de criteria op grond waarvan afgeweken mag worden. De bandbreedte kan variëren per gebied. De criteria zijn kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, dubbelgebruik parkeerplaatsen en de vestiging van bestuurlijk wenselijke functies.

5. Opstellen van een mobiliteitsplan

Om de bereikbaarheid van (werk)locaties te bevorderen, worden bedrijven gestimuleerd aan mobiliteitsmanagement te doen door hun werknemers te stimuleren meer gebruik te gaan maken van de fiets en van het openbaar vervoer. Van bedrijven met meer dan 100 werknemers wordt verwacht dat zij een mobiliteitsplan opstellen. In de gebruiksvergunning heeft het mobiliteitsplan zijn juridische grondslag.

Zie ook

- Locatiebeleid Amsterdam (2008) inclusief bijlage: Amsterdamse parkeerkerncijfers
- Vestigingsbeleid religieuze instellingen
- Plabeka 2007
- Havenvisie 2008-2020
- rapport 'Minder kantoorplannen in uitvoering'(februari 2007)
- Amsterdamse variant VNG-lijst (nog niet gereed)
- 'Grootschalige Detailhandel in Balans' (4 juli 2006)
- Trends en trekpleisters op bedrijventerreinen in Amsterdam (2004)
- Kleinschalige bedrijfshuisvesting in Amsterdam (1999)
- Vestigingsbeleid religieuze instellingen in Amsterdam (2004)
- 'Detailhandel in balans' (2001)
- 'Selectieve dynamiek 2006-2010' (13 december 2005)
- 'Provinciale detailhandels- en leisurevisie' (9 februari 2009)
- Nota kleinschalige bedrijfshuisvesting in Amsterdam (1999)

	Metropolitaan kerngebied	Werkwoon-gebied	Woonwerk-gebied	Bedrijventerrein	Grootschalig bedrijventerrein
	(inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies.	regionale oriëntatie, hoge dichtheden, minimaal 50% bedrijven.	Stedelijke oriëntatie, lagere dichtheden, max. 25 % bedrijven	stedelijke / regionale oriëntatie, maximaal 30 % kantoren, geen woonfunctie	(inter)nationale / regionale oriëntatie, max. 30 % kantoren, geen woonfunctie
Solitaire kantoren >2.000m ²					
Solitaire kantoren <2.000m ²					
GDV winkels					
PDV winkels					
Kernwinkelapparaat					
Stadsdeelcentra					
Wijkwinkelcentra					
Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen					
Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen					
hotels					
Horeca overig					
Gebouwde leisure - veel publiek					
Gebouwde leisure - veel ruimte					
Grote congresruimten					
Grootschalige voorzieningen					
Grote religieuze instellingen					
Stedelijk wonen					
Suburbaan wonen					

Legenda	Kleur
passend	groen
passend afhankelijk van functie of plek	geel
ongeschikt	rood

Hoofdstuk 4

Ruimtelijke structuur

4.1

Hoogbouw

Ambitie

Amsterdam streeft naar een economisch sterk en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de bestaande stad en tegelijk het open houden van het landschap één van de doelen. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte in Amsterdam. Het brengt een forse toename van het aantal woningen en bijbehorende voorzieningen met zich mee, intensiever gebruik van de werkgebieden en een grotere mix van wonen en werken. Het noodzaakt tot extra investeringen in de openbare ruimte, en tot efficiënter omgaan met energie en vervoer.

Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige -, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument.

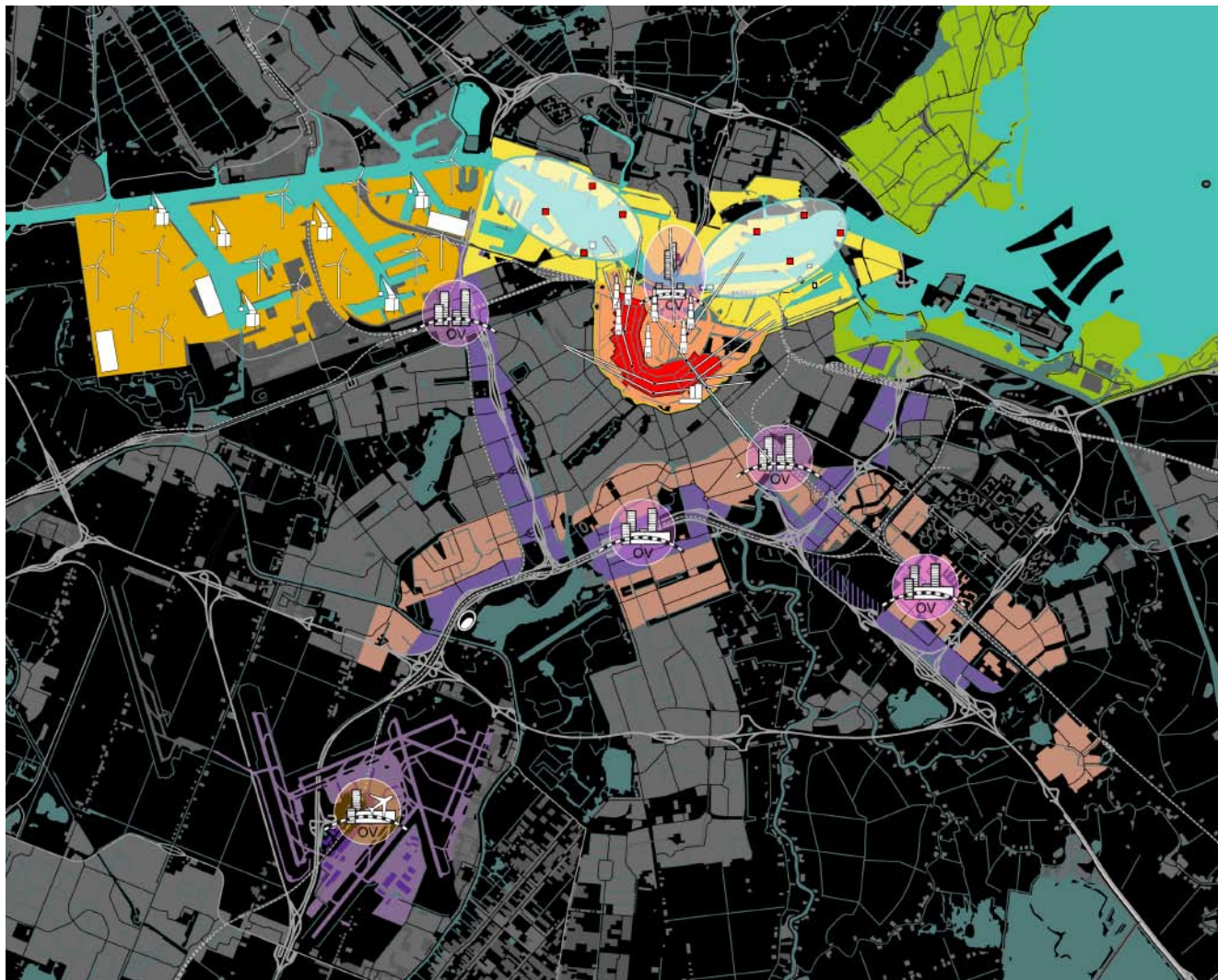
In onderstaande tekst zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast.

Gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd

In het bijzonder wordt ingezet op verdichting in een aantal gebieden en zones binnen de Zuidflank, op locaties langs het Waterfront en in zones langs de Ringlijn/Ringweg.

Met name rond knooppunten van openbaar vervoer, ontwikkelden zich de afgelopen decennia gebieden met een grote dynamiek en ontwikkeldruk. Hier worden representatieve, goed bereikbare situaties ten volle benut en ontstonden internationale gemengde milieus. In de afgelopen decennia werden hoogbouwensembles en –clusters, zoals op de Zuidas, de Omval, het Arenagebied, Teleport en Overhoeks prominent zichtbaar in het stedelijk landschap.

Zelfs nu de bouw van nieuwe kantoren afneemt, neemt verdichting in deze gebieden desondanks toe, door toevoeging van wonen en voorzieningen, eveneens in hoogbouw. Ook wonen profiteert namelijk van de gunstige ligging van deze gebieden ten opzichte van de binnenstad, goed bereikbaar via het fijnmazige tramnet en een goed verzorgd fietsnet, in combinatie met de directe nabijheid van het rijkswegennet, waardoor ook gebieden buiten de stad snel bereikbaar zijn.



▪ Algemeen

Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de mogelijke impact op de beleving vanuit het beschermd stadsgezicht en het wereldgoed en met beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

▪ Zuidflank

In de Zuidflank (roze op bijgaande kaart) laat de hoge ontwikkeldruk zich hier prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Daar bestaat de voorkeur voor hoogbouwclusters en -ensembles.

▪ Waterfront

Bij de herontwikkeling van de Zuidelijke IJoevers keerde de stad zich naar het IJ. Nieuwbouw kreeg daarbij overwegend een maat, passend bij de hoogte van pakhuizen (ca 30 meter), met hier en daar hogere accenten (ca 60 meter).

Dit silhouet wordt langs beide IJoevers voortgezet. Dat betekent dat binnen de, op bijgaande hoogbouwkaart aangegeven zoekgebieden,

solitaire zijn toegestaan vanaf 60 m. Bij voorkeur wordt voor de zoekgebieden een afzonderlijke visie op hoogbouw ontwikkeld, waarin de landschappelijke effecten en de onderlinge relatie van afzonderlijke torens wordt onderzocht. Voor de kop van het Zeeburgereiland is het ontwikkelen van een hoogbouwensemble, met een gemiddelde hoogte van ca 60 meter, niet uitgesloten.

Langs de noordelijke oevers zijn, in tweede lijn, accenten met bouwhoogten vanaf 60 meter toegestaan, vergelijkbaar met de torenstrook Overhoeks. Buiten deze zoekgebieden worden hoogbouwplannen hoger dan 30 meter in principe uitgesloten. In het Buiten-IJ wordt ingezet op een compact stedelijk milieu in de weidsheid van het landschap. Bouwhoogten tot maximaal 40 meter zijn toegestaan, echter zonder nadrukkelijke hoogteaccenten. Het havenlandschap Westpoort is herkenbaar door schoorstenen, kranen en windmolens met een grote diversiteit aan hoogten en vormgeving. Voor het havengebied gelden geen beperkingen qua bouwhoogten.

- Ringweg/Ringlijn-zone

In deze strook (paarse zone op bijgaande kaart) wordt ingezet op verdichting en toepassing van hoogbouw, met name rond metrostations en NS stations. Daarbij wordt gedacht aan een gedifferentieerd hoogbouwmilieu, met ensembles vanaf ca 60 meter hoogte bij de knooppunten. Uitzondering vormt de zone langs de A10 in Amsterdam Noord, waar toevoeging van hoogbouw, vanwege de landschappelijke effecten op Waterland, niet is gewenst.

Terughoudend met hoogbouw

De opgave tot verdichting leidt niet in alle gevallen tot hoogbouw. Amsterdam kent ook gebieden waar -om verschillende redenen- beperkingen aan bouwhoogten worden opgelegd.

- Algemeen

Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de mogelijke impact op de beleving vanuit het beschermd stadsgezicht, het werelderfgoed en met beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

- Hoogbouw in en zichtbaar vanuit het 'werelderfgoed'

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het gebied binnen de Singelgrachtzone, grotendeels gekenmerkt als beschermd stadsgezicht, en in het bijzonder van het gedeelte van de grachtengordel dat is voorgedragen voor de lijst 'werelderfgoed' van Unesco.

Hoogbouwplannen – binnen of buiten de Singelgracht – , die zichtbaar zijn vanuit het 'werelderfgoed' worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat -dàár waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt- dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

Echter: gezien vanaf zekere afstand heeft hoogbouw geen relevant effect meer. Een gebouw van ca 60 meter hoog is op een afstand van 2.000 meter misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Een goed voorbeeld daarvan is het zicht op de hoogbouw in de omgeving van het Amstelstation, gezien vanaf de Leidsestraat over de Prinsengracht. De Rembrandtoren is dan niet groter dan een grachtenpand. Dit wordt tot regel verheven: vanuit het gebied

gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing. Dat betekent dat geen hoogbouw in zichtlijnen (lijnen op hoogbouwkaart) mag worden geplaatst binnen een afstand van circa 2 kilometer gemeten vanuit het erfgoed. Op 2 km afstand is hoogbouw tot 30 meter toegestaan. Daarbuiten geldt: hoe verder weg, hoe hoger een gebouw kan zijn.

- Binnen de Singelgracht

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het gebied binnen de Singelgrachtzone, grotendeels gekenmerkt als Beschermd Stadsgezicht, en in het bijzonder van het gedeelte van de grachtengordel dat is voorgedragen voor de lijst 'werelderfgoed' van Unesco.

Hoogbouw, schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet zondermeer toegestaan. Een bouwhoogte tot 30 meter is hier de richtlijn.

- Binnen de Ringweg

Naast de waardevolle gebieden binnen de Singelgracht, kent de stad binnen de Ringweg verschillende 'Gebieden van bijzondere waarde'. Gedacht moet worden aan waardevolle stedenbouwkundige, architectonische ensembles en landschappelijke kwaliteiten. Het vernoemen waard zijn bijvoorbeeld de Berlagebuurt, Linnaeushof, Vondelpark, Spaarnammerbuurt, de tuinsteden in Amsterdam-Noord. Nieuwbouw, zeker wanneer sprake is van afwijkende bouwhoogten, dient zorgvuldig te worden ingepast. Een bouwhoogte tot 30 meter is hier de richtlijn. Voor andere gebieden binnen de Ringweg ligt de gemiddelde bouwhoogte al rond de 30 meter, of is transformatie naar stedelijk knooppunt ingezet. Daaronder vallen onder andere de Wibautstraat en het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord. Hier zijn afwijkende bouwhoogten te overwegen.

- **Langs de groene scheggen**

Juist vanuit de openheid van de groene scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren, ook als interessant wisselend perspectief terwijl men zich voortbeweegt. Bouwhoogten langs het open landschap dienen zich tot 30 meter hoogte te beperken. Enkele accenten tot 60 meter zijn toegestaan, bij voorkeur in de tweede linie. De knooppunten met hun grotere hoogten bieden in het stedelijk landschap vervolgens een derde dieptelaag. Hoewel hoogbouw in de groene scheggen uit den boze is, is het denkbaar op de koppen van scheggen –ook als daar geen knooppunt ligt– een enkel zorgvuldig ingepast hoogbouwaccent te plaatsten.

- **Buiten de Ringweg: de stadsuitbreidingen**

In de stadsuitbreidingen Nieuw West en Zuidoost was hoogbouw altijd al onderdeel van het stedenbouwkundig vocabulaire, compositorisch dan wel typologisch, afhankelijk van periode en gebiedstypologie. Dat geldt in zekere mate ook voor Buitenveldert.

Verspreid door deze stadsdelen zijn en worden solitaire torens gerealiseerd, vaak als accent in een stedenbouwkundig plan en/of ter markering van een bijzondere locatie, zoals een stadsdeelcentrum of een winkelcentrum. De noodzaak om te stapelen ontstaat overigens niet alleen vanuit de behoefte een accent te plaatsen, maar komt evenzeer voort uit de noodzaak tot verdichting vanwege de forse woningbouwopgave binnen de gemeentegrenzen.

Solitaire gebouwen tot 60 meter zijn in de meeste gevallen goed inpasbaar.

Bij hoogbouwinitiatieven –vanaf ca 60m hoogte– moet het effect op het omringende landschap, de groene scheggen, het beschermd stadsgezicht en andere waardevolle gebieden in beeld worden gebracht. Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

Voor hoogbouw langs de groene scheggen: zie onder De groene scheggen.

Procedure

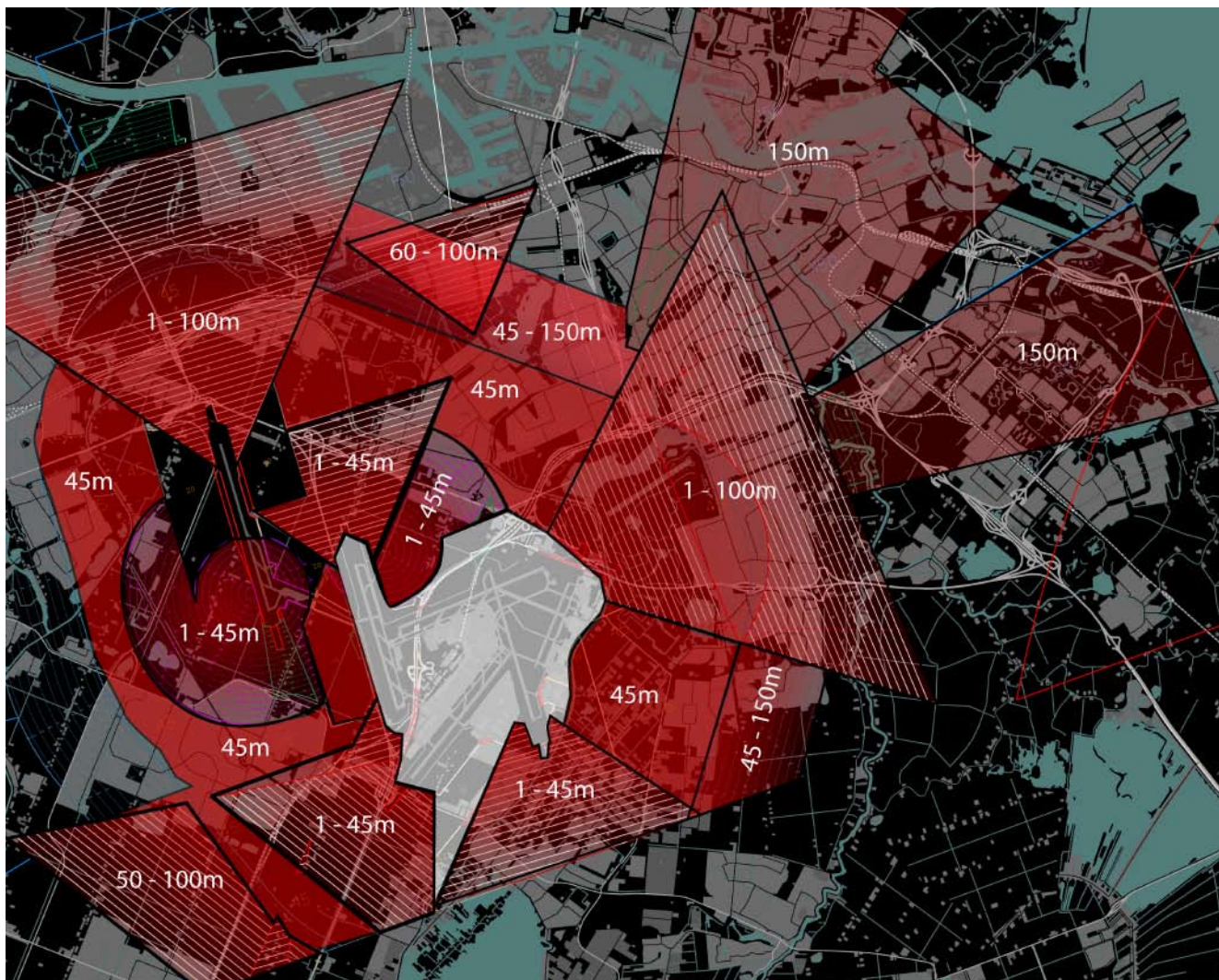
Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf ca 30 meter of twee maal de gemiddelde bouwhoogte in de directe omgeving.

Het is niet mogelijk objectieve algemene criteria op te stellen om effecten van een hoogbouwplan te meten en te beoordelen. Ieder plan vanaf ca 30 meter hoogte wordt daarom afzonderlijk beoordeeld. Dat gebeurt aan de hand van een Hoogbouwf-

fectrapportage (HER), waarbij specifiek wordt gelet op de effecten op het stedelijk landschap en op eventuele zichtbaarheid vanuit het werelderfgoed. De HER – of tenminste het onderzoek naar de landschappelijke effecten en die op het beschermd stadsgezicht/werelderfgoed – , dient te zijn opgenomen in de toelichting op een bestemmingsplan of projectbesluit, alvorens dit plan aan burgemeester en wethouders in het kader van het vooroverleg ex. art.3.1.1. BRO wordt voorgelegd.

Een HER omvat onderzoeken naar de volgende aspecten:

- De impact op het stadslandschap, in het bijzonder op het 'beschermd stadsgezicht' en het 'werelderfgoed'.
- De inpassing in de stedenbouwkundige structuur
- De hindernisbeperkende vlakken rond Schiphol en de PTT straalpaden
- Effecten van windhinder in de directe omgeving.
- Effecten van schaduwwerking in de directe omgeving.
- De functie van de begane grondlaag van het bouwplan, de inrichting van de omringende openbare ruimte en de sociale veiligheid in de directe omgeving.
- Effecten op uitzicht, privacy.



4.2

Grootschalige reclamemasten

Sinds 1985 voert Amsterdam beleid op het terrein van de grootschalige reclamemast. In aansluiting op het provinciale beleid, werd dit beleid achtereenvolgend in 1987, in 1991 en in 1999 geactualiseerd en vastgesteld door burgemeester en wethouders, als aanvullend toetsingskader op het structuurplan. In de voorliggende structuurvisie is het beleid opnieuw opgenomen. Dat beperkt zich tot grootschalige reclamemasten met een hoogte vanaf ca 15 meter. Voor overige (grootschalige) reclame-uitingen, zoals billboards et cetera, zijn al richtlijnen en verordeningen van toepassing (Algemene Plaatselijke Verordening, Woningwet, Artikel 7 lid 2 van de Wegenverordening).

Het bestaansrecht van grootschalige reclamemasten is gebaseerd op een groot aantal passanten. Daarom staan de meeste masten naast of in de directe omgeving van het Rijkswegennet. Daarbij zijn de maatvoering en de lay-out van de boodschap

aangepast aan de passeersnelheid, zodat de boodschap in zeer korte tijd en indringend wordt overgebracht.

Hoewel de kans bestaat dat de masten een omgeving overheersen, kan 'n mast, mits goed geplaatst, ook een oriëntatiepunt vormen.

Criteria

Grootschalige reclamemasten zijn alleen toegestaan langs de rijkswegen A10, A4, A2, A9 en de toekomstige Westrandweg.), in gebieden die vanwege hun functie een indifferent karakter hebben; zoals kantoorstroken, bedrijfs- en industrieterreinen, bij voorkeur in combinatie met op- en afritten van stadsautowegen en snelwegen.

Grootschalige reclamemasten mogen niet worden geplaatst in de Hoofdgroenstructuur. Bij het plaatsen van een mast in of langs de groene scheggen dient terughoudend te worden gehandeld.

De grootschalige reclamemasten mogen uitsluitend solitair worden geplaatst.

De onderlinge afstand tussen de reclamemasten is minimaal 3 km.

Bij voorkeur is niet meer dan één mast tegelijk zichtbaar is.

Grootschalige reclamemasten dienen uitsluitend ten behoeve van buitenreclame en niet ten behoeve van 'gevelreclame' voor particuliere vestigingen.

Verdichting van het aantal reclamemasten door particuliere initiatieven op eigen terrein moet voorkomen worden door deze aan de hand van dezelfde criteria als die voor de grootschalige masten, te laten beoordelen door de Commissie voor Welstand.

De bestaande masten voldoen overigens niet allemaal aan deze criteria.

Procedure

Het plaatsen van grootschalige reclamemasten is gebonden aan een bouwvergunning. Daarbij moet het bouwplan getoetst kunnen worden aan een vigerend bestemmingsplan, redelijke eisen van welstand en bovenstaand beleid.

Op het oprichten van reclame-uitingen zijn verder diverse regelingen en verordeningen van toepassing. Genoemd kunnen worden de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Wegenverordening Noord Holland, waarin Artikel 7 lid 2 verbiedt het aanbrengen of hebben van verlichting, verlichte voorwerpen alsmede licht- of geluidgevend voorzieningen op een wijze die naar het oordeel van het bestuursorgaan hinderlijk of gevaarlijk is voor het verkeer op de weg.

4.3

Ondergrond

De noodzaak voor een visie op de ondergrond van de stad is uitvoerig verwoord in deel 1, de visie.

Het huidige instrumentarium voor de ondergrond is sectoraal gefragmenteerd. Een overall instrumentarium is niet voorhanden, maar wel gewenst. Na het opstellen van een 'Visie op de ondergrond' wordt invulling gegeven aan het overall instrumentarium voor de ondergrond. Op basis daarvan kan Amsterdam waar nodig worden beschermd en waar mogelijk worden benut. Zo, dat de ondergrond een optimale bijdrage levert, nu en in de toekomst, aan een economisch sterke en duurzame metropool. In dit deel wordt volstaan met het opsommen van relevante nota's.

Hoofdstuk 5

Groen en water

5.1

Hoofdgroenstructuur

Definitie

Om de aantrekkelijkheid van Amsterdam voor bewoners en bedrijven te waarborgen is een minimum hoeveelheid groen nodig. Dit groen dient vooral als omgeving voor recreatie maar heeft daarnaast nog andere functies die van groot belang zijn voor de stad: waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, verbetering leefklimaat, biodiversiteit en voedselproductie. Deze minimum benodigde hoeveelheid groen heeft in de voorliggende structuurvisie de aanduiding 'hoofdgroenstructuur'.

In de hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd. Ingrepen in de hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn opgenomen in onderstaande tabellen. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. Deze gebieden zijn terug te vinden op de kaart 'Hoofdgroenstructuur' en de kaart 'Typologieën Hoofdgroenstructuur'.

Procedure

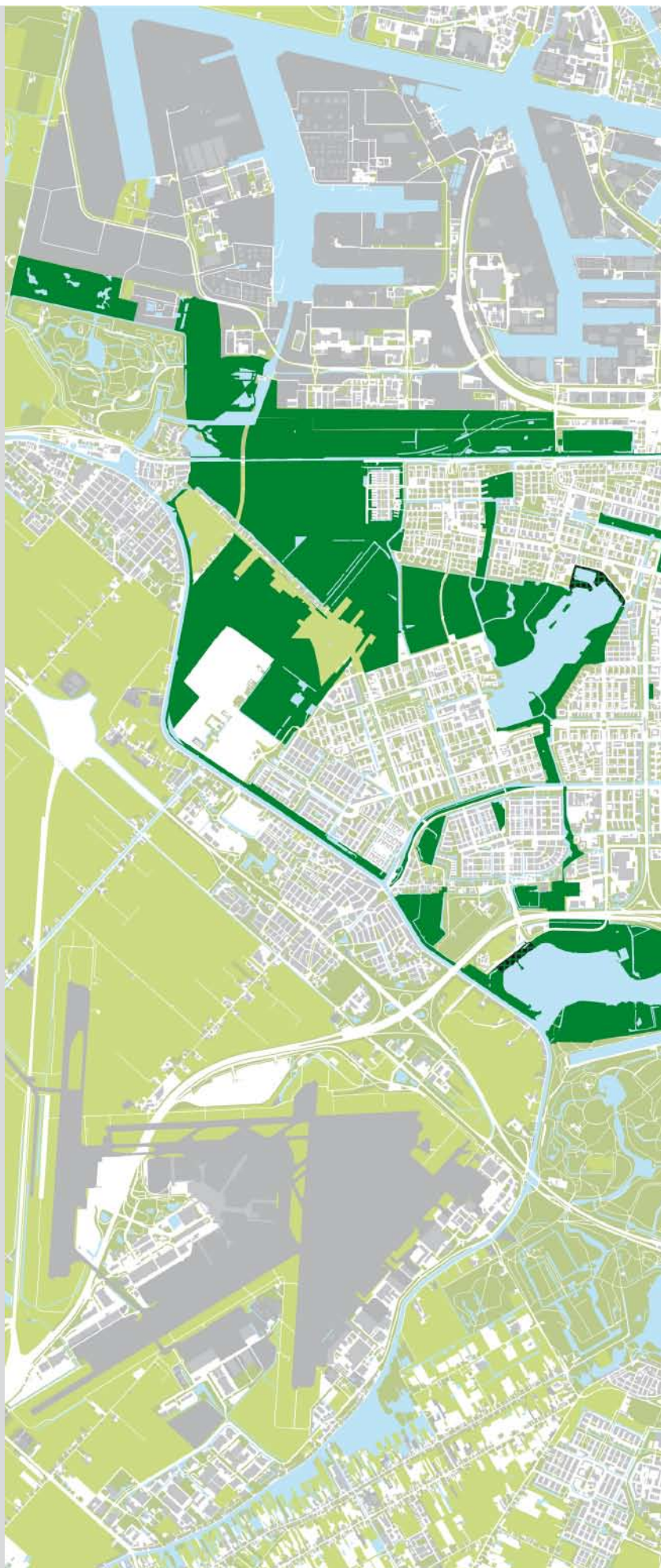
Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische adviescommissie hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld.

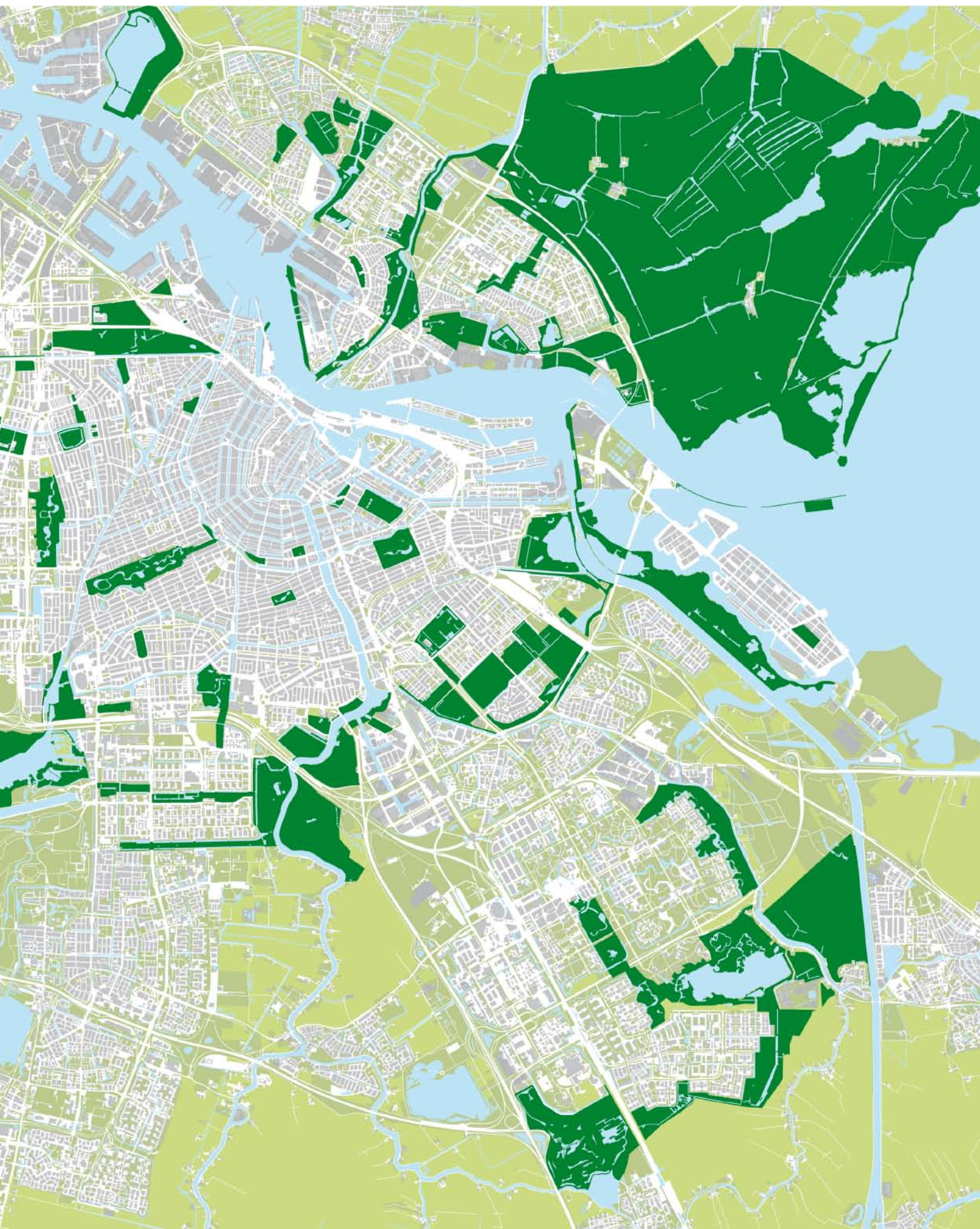
De TAC is samengesteld uit deskundigen op het gebied van landschap(-sarchitectuur), cultuurhistorie, ecologie, recreatie, beleving, stedenbouw, groenbeheer, sport, volkstuinen en natuur- en milieueducatie. Benoeming geschiedt door de gemeenteraad per collegeperiode.

De TAC toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan onderstaande beleidsregels voor de hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad nemen het advies van de TAC als een technisch gegeven mee in de afweging. Het advies van de TAC moet uiteraard beschikbaar zijn op een moment dat burgemeester en wethouders nog de mogelijkheid heeft een plan te (laten) aanpassen.

Voorstel Hoofdgroenstructuur 2020

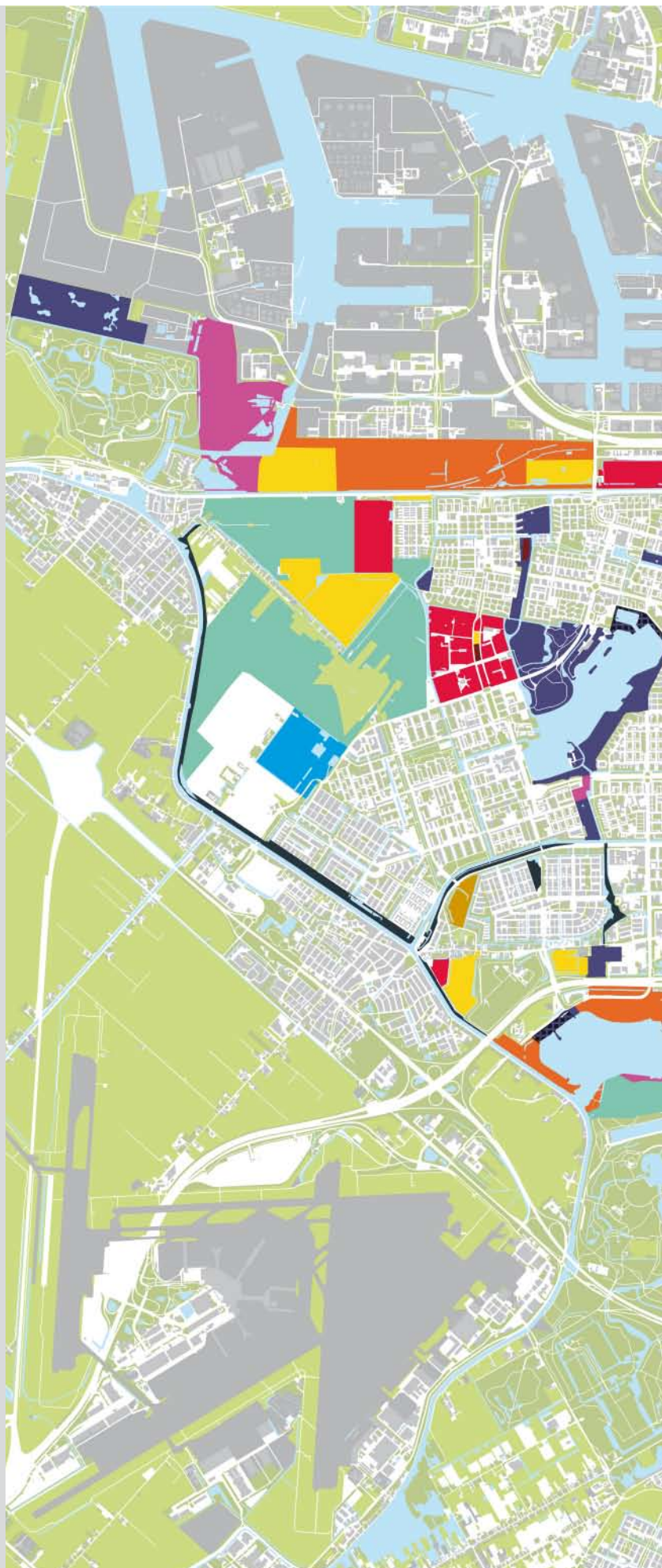
-  Hoofdgroenstructuur
-  groen buiten de HGS
-  bebouwing mogelijk passend bij groen karakter gebied

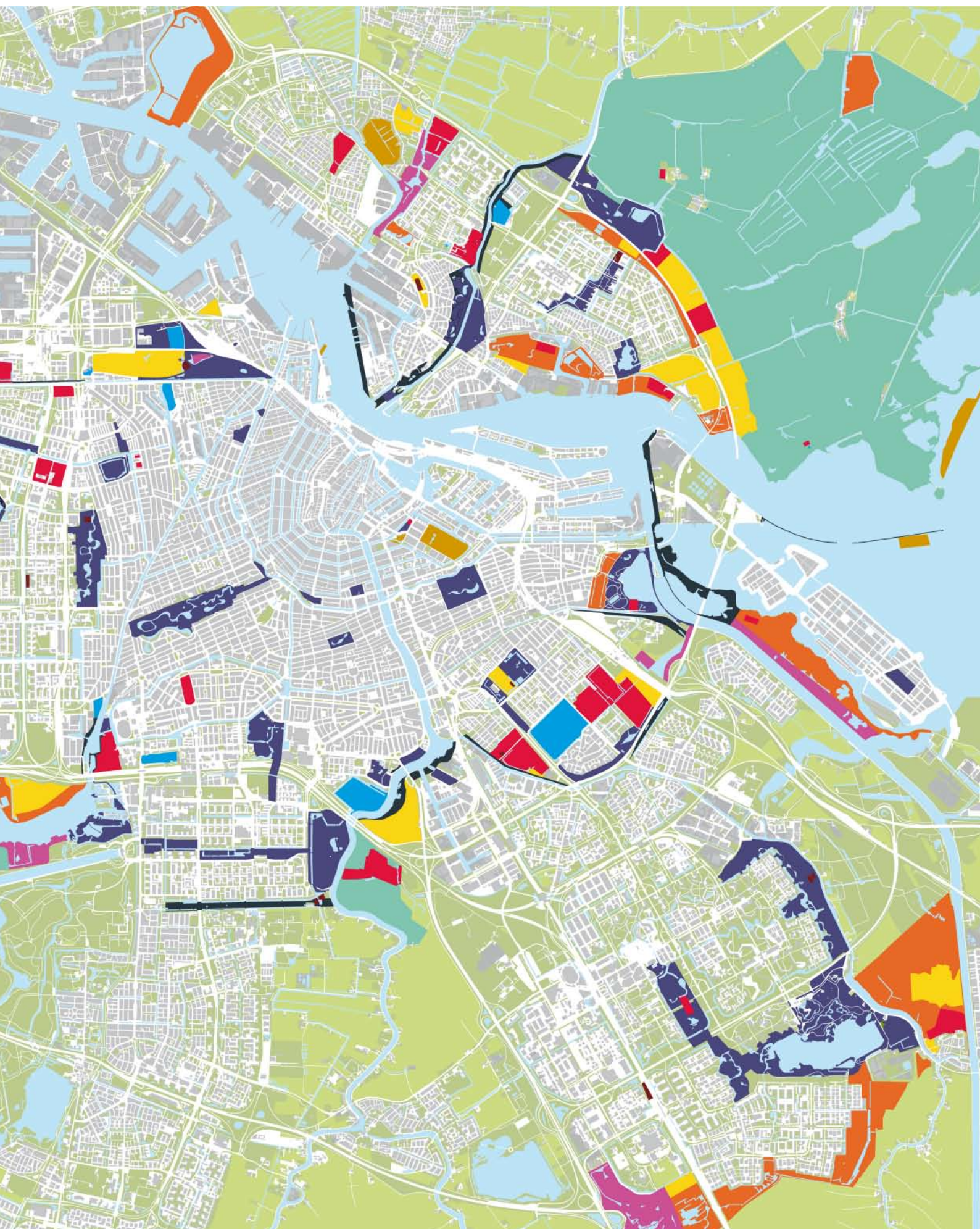




Voorstel Groentypen Hoofdgroenstructuur 2020

- sportparken
- volkstuinparken
- ruigtegebieden
- stadsparken
- natuurparken
- (stadsrand)polders
- begraafplaatsen
- corridors
- curiosa
- schoolwerktuinen
- groenbuiten de HGS
- bebouwing mogelijk passend bij groen karakter gebied





Algemene richtlijnen voor inpasbaarheid

Nieuwbouw en verharding.

Ieder initiatief in de hoofdgroenstructuur wordt beoordeeld op inpasbaarheid. Uitgangspunt daarbij is behoud van het groene karakter en typologie van het betreffende gebied. De beoordeling of nieuwe functies naar aard, omvang en locatie inpasbaar zijn vindt plaats op basis van de richtlijnen die zijn uitgewerkt per groentype (zie onderstaande tabel). Daarvoor geldt globaal het onderstaande:

- Inpasbaar: kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.
- Niet inpasbaar: bebouwing en verharding die het specifieke groentype niet ondersteunt en niet voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.
 - Bebouwing en verharding, zoals gebruik voor wonen en werken.
 - Infrastructuur (ook bruggen), met name voor auto's, voor zover deze de groenfunctie niet ondersteunt.
 - Niet aan groen gerelateerde vrijetijdsvoorzieningen.
 - Zendmasten, windturbines en reclamezuilen. (Uitzonderingen?)
 - Waterberging, als de noodzaak daarvoor is ontstaan door verdichtingen in het omliggende stedelijke gebied. Waterbergingsopgaven mogen niet op groengebieden worden afgewenteld.
 - Overnachtingsmogelijkheden, op een enkel uitzondering na. Zie criteria per groentype.
 - Maximaal enkele procenten van het oppervlak van het gebied mogen bebouwd en/of verhard. Zie criteria per groentype.

Parkeren

Parkeren wordt beoordeeld als onderdeel van het bebouwingsinitiatief waar het bij hoort. Een landschappelijk verantwoorde inpassing is verplicht. Groene toepassingen van parkeren (gewapend gras) verdienen de voorkeur, doch dienen als verharding te worden aangemerkt.

Ondergrondse (parkeer)voorzieningen zijn toegestaan mits de bovengrondse effecten als inpasbaar worden beoordeeld.

Bestaande bebouwing

Bestaande bebouwing kan een passend (vaak historisch) onderdeel van het groen vormen (zoals het Filmmuseum in het Vondelpark). In andere gevallen kan het juist niet passen in het groentype, en verdient uitplaatsing de voorkeur. Bestaande bebouwing – inpasbaar of niet – wordt om praktische redenen geaccepteerd. Evenwel: bij functiewijziging dient dit aan de TAC te worden voorgelegd.

Criteria per groentype

De Hoofdgroenstructuur omvat uiteenlopende typen groen, met elk hun eigen gebruik, belevingswaarde, cultuurhistorische betekenis, natuurwaarde enzovoort. Om deze reden zijn de richtlijnen voor inpasbaarheid uitgewerkt per groentype. De groengebieden in de Hoofdgroenstructuur zijn hiertoe verdeeld in groentypen. Op de kaart zijn de ligging en begrenzing van de groentypen aangegeven. De groentypen zijn: volkstuinpark en schoolwerktuinen, ruigtegebied/struinnatuur, natuurpark, stadspark, sportpark, begraafplaats, stadsrandpolder, groene corridors en curiosa.

Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd. Hieronder zijn de groentypen op hoofdlijnen beschreven. Bestaande groengebieden kunnen meer of minder aan de beschrijving voldoen. De beschrijving geeft richtlijnen voor de inpasbaarheid van bebouwing in het betreffende groentype.

Volkstuinpark en schoolwerktuin

Gebruik, gewenste beleving	Onderscheid wordt gemaakt tussen volkstuinparken in de stadsrand en verder weg gelegen tuinen. In deze laatste vindt relatief meer verblijfsrecreatie plaats. Volkstuinen zijn bedoeld voor dag- of verblijfsrecreatie, met onderhoud van sier- en groentetuinen als dagelijkse bezigheid. Voor de belevingskwaliteit zijn belangrijk: een gevoel van afstand tot de stad, de verzorgdheid en aantrekkelijkheid van het complex (waarbij onderhoud een doorslaggevende rol speelt) en de sociale samenhang binnen het park. Het volkstuinpark moet mede een publieksfunctie vervullen, bijvoorbeeld door middel van een voorlichtingscentrum of kleine markt in de entreezone. Indien deel uitmakend van een recreatief of ecologisch netwerk, moet het park ook een groene wandel- of fietsroute of ecologische verbindingszone bezitten. Bebouwing en verharding moeten ondergeschikt blijven aan de groenfunctie. Schoolwerktuinen zijn specifiek bestemd om schoolkinderen groente, fruit en bloemen te laten kweken. Schoolwerktuinen hebben een educatieve ruimte nodig en een beheergebouw. De publieksfunctie is beperkt.
Gewenste zonering	Entreezone met verenigings- en publieksvoorzieningen. Tuincomplexen, gescheiden door hagen, windsingels en dergelijke. Bij volkstuinparken: doorgaande routes, ingericht als recreatieve wandel- en fietsroute. Buitensingel en ringsloot, natuurvriendelijk ingericht en beheerd.
Type beheer	Intensief. Natuurlijke delen extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	gemiddeld (volkstuinparken), laag (schoolwerktuinen).
Voorbeelden	Sloterdijkmeer/Ons Genoegen, Amstelglorie, Ons Buiten, Klein Danzig, schoolwerktuinen Baanackerspark.
Beleidsintentie	Volkstuinparken dienen een openbaar karakter te krijgen. Door het toevoegen van bijvoorbeeld wandelroutes, kleinschalige horeca of speelplaatsen krijgen ze voor veel meer mensen betekenis. Ook bieden ze mogelijkheden voor natuureducatie. Stimuleren van culturele voorzieningen die passen bij het gebied (bijvoorbeeld beeldentuin) Schoolwerktuinen dienen primair het onderwijs. Voor elk park is een beheerplan nodig voor het gemeenschappelijke groen.
Inpasbare voorzieningen	Bebouwing en verharding, ondergeschikt aan de groenfunctie. Kleinschalige voorzieningen voor tuinverenigingen. Volkstuinparken: Voorzieningen die het medegebruik stimuleren, zoals wandelpaden, kleinschalige horeca, kinderspeelplaats, sportveldjes, kunstobjecten Voorzieningen gericht op natuureducatie.

Natuurpark

Gebruik, gewenste beleving	Contrast met de stedelijke omgeving: het beleven van een rustige, groene omgeving met inheemse begroeiing en bijzondere diersoorten. Op loop- of fietsafstand van de woning.
Gewenste zonering	Kleine entreezone, parkzone
Type beheer	Extensief.
Ontsluiting	Extensief.
Bezoekersdruk	Gemiddeld
Voorbeelden	De Riethoek, Klarenbeek, Het Kleine Loopveld, Hoge Dijk, Brettenzone, Noorder IJplas, Vliegenbos, Rietland Schellingwoude, Noordelijke oeverlanden Nieuwe Meer.
Beleidsintentie	Natuurbeleving en natuureducatie. De parken verschillen van een stadspark door een lager voorzieningenniveau en een natuurlijk ogende begroeiing. Natuurparken mogen niet opgevuld raken met andere functies of andersoortige groene functies (zoals sportvelden). Het gebied moet zorgvuldig worden beheerd volgens een goedgekeurd beheerplan.
Inpasbare voorzieningen	Entreezone: voorzieningen als informatieborden, banken, prullenbakken, kleine parkeerplaats, fietsenrek, beheerdersonderkomen, klein informatiecentrum. Parkzone: standaard parkvoorzieningen. Mits niet strijdig met het vrije, natuurlijke karakter van natuurgebieden ook kleinschalige faciliteiten voor niet-georganiseerde sportbeoefening en voor kinderspel. Nieuwe infrastructuur alleen wanneer dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Ruigtegebied/struinnatuurgebied	
Gebruik, gewenste beleving	Wild ogende gebieden die voor Amsterdam zeldzame planten en dieren bevatten en mogelijkheden bieden voor natuurbeleving vanaf de randen of vanaf ongebaande paden door het gebied Natuur- en landschapsgerichte recreatie, met een gevoel van afstand tot de stad. Mogelijkheden voor 'natuurvorsen'. Hoewel kleinschalige voorzieningen nodig zijn, ligt de kwaliteit van de beleving in het ongeplande karakter: ontwerper en beheerder blijven achter de schermen.
Gewenste zonering	Entreezone Achterland (het eigenlijke ruigtegebied)
Type beheer	Extensief. Intensief toezicht en voorlichting door beheerders (natuurwachters).
Ontsluiting	Entreezone maximaal. Achterland extensief (voetpaden, laarzenpaden). Soms ontoegankelijk, dan geen entreezone.
Bezoekersdruk	Laag
Voorbeelden	Natuurdeel Diemerpark, Geuzenbos, Oeverlanden, Nieuwe Meer in Amsterdamse Bos, Joodse begraafplaats in Flevopark, Ecozone Schellingwoude
Beleidsintentie	Deze gebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties (volkstuinten, sportparken, parken e.d.). De gebieden mogen niet worden doorsneden door nieuwe doorgaande autowegen. intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan
Inpasbare voorzieningen	In entreezone informatieborden, banken, prullenbakken, fietsenrekken, eventueel een klein infocentrum en beheerderonderkomen (vergelijk natuurtuin De Wiedijk). In het achterland hoogstens onverharde of half verharde wandelpaden en op natuurbeleving gerichte voorzieningen als een vogeluitkijktent. Zeer waardevolle en kwetsbare natuurgebieden zijn ontoegankelijk. Voorbeelden: natuurdeel Diemerpark, Oeverlanden Nieuwe Meer in Amsterdamse Bos, Joodse Begraafplaats in Flevopark.

Stadspark	
Gebruik, gewenste beleving	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
Gewenste zonering	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone)
Type beheer	Intensief tot extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Intermediair tot hoog.
Voorbeelden	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanackerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
Beleidsintentie	Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruiksintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan.
Inpasbare voorzieningen	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoepten, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes). Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruiksintensiteit van het park. Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurpad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide. Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden. Bebouwing- verharding 5% Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Sportpark	
Gebruik, gewenste beleving	Sportparken worden gebruikt voor intensieve sportbeoefening en dienen daarnaast als recreatieve sportbeoefening als onderdeel van het openbare leven op wijkniveau. De bezoekers zijn voornamelijk georganiseerde en ongeorganiseerde sporters en toeschouwers. De grotere parken hebben daarnaast een beperkte functie als wandelgebied. Belangrijk is dat de parken op een goede manier zijn ingebed in de stedelijke omgeving, vrij toegankelijk en uitnodigend zijn en geen geïsoleerde eenheden vormen. Groene randen met een waterlijst zijn daarvoor belangrijke elementen.
Gewenste zonering	Velden, vrijetijdsaanbod (binnen en buiten) voor intensief gebruik, met ruimte voor toeschouwers. Groene randen met waterlijst voor verfraaiing en afscherming.
Type beheer	Velden: intensief, gericht op een optimaal sportief gebruik. Groene Randen: intensief, gericht op groene verfraaiing van het sportpark, zowel voor de bezoekers als voor de omwonenden. Als het Sportpark in een ecologische structuur ligt dan dient het water in de waterlijst natuurvriendelijk (extensief) te worden aangelegd en onderhouden. Voorbeeld: sportpark Middenmeer, liggend in het Ecolint.
Ontsluiting	Intensief
Bezoekersdruk	Hoog
Voorbeelden	Olympiaplein, J.Banckersweg, Jan van Galenstraat, Ookmeer, Middenmeer-Voorland, Kadoelen, Sloten
Beleidsintentie	Centraal staat het gebruik als sportvoorziening. De velden en vrijetijdsaanbod (binnen en buiten) worden ingericht voor optimaal sportief gebruik. Daarnaast dient er aandacht te zijn voor recreatieve sportbeoefening als onderdeel van het openbare leven op wijkniveau. De mate van verharding bedraagt maximaal ca 20 % van de totale oppervlakte van het betreffende sportpark. Waar mogelijk dienen voorzieningen geclusterd en geconcentreerd te worden. Alleen indoorsport- en leisurfuncties die een directe relatie hebben met, dan wel een versterking betekenen van het aanbod aan sport en de overige recreatieve functies van het sportpark zijn inpasbaar. Voorzieningen die niet primair aan sport zijn gelieerd, zijn niet inpasbaar. Kunstgras valt niet onder verharding en is toegestaan op zowel kleinschalige als grootschalige sportparken. ▪ Topparken: Op de in de sportnota benoemde topparken (Bijlmerpark, Ookmeer, Eendracht, Sloten, Middenmeer-Voorland en 2 kleinere parken in Amsterdam-Noord) is een maximaal bebouwingspercentage van ca 20% toegestaan en zijn naast veldsport, indoorsport en leisurfuncties ook onderwijs, maatschappelijke functies (als kinderopvang en culturele buurtcentra), commerciële functies (gezondheidscentra, fysio, kleinschalige overnachtingsmogelijkheden gelieerd aan topsport) inpasbaar, mits een directe versterkende link aan het sportaanbod blijvend gegarandeerd kan worden. Het uitdagen tot bewegen dient centraal te staan. Het openbare en (fysiek) open karakter van de sportparken moet worden versterkt. Modernisering waarbij het bestaande groene karakter niet wezenlijk verandert geldt als inpasbaar binnen sportparken. Het sportpark is hoogwaardig landschappelijk vorm gegeven, voorzien van een groen karakter. Het groen bevindt zich grotendeels in de randen. Het groen dient vooral ter verfraaiing, zowel naar de toeschouwers toe als naar de omwonenden. Een waterlijst om het gebied en een goede dooradering met sloten zorgt voor waterberging en biedt daarnaast kansen voor de natuur. Als het sportpark in of nabij een ecologische structuur ligt (Middenmeer in ecolint, Sportpark Sloten bij Groene As) dan dienen de waterpartijen met natuurvriendelijke oevers te worden ingericht en natuurvriendelijk te worden beheerd. Grotere sportparken zoals Middenmeer en Ookmeer dienen ook een functie voor niet-sporters te hebben. Door wandelpaden aan te leggen, speelvoorzieningen voor kinderen of doorgaande fietspaden kunnen ook buurtbewoners er gebruik van maken. ▪ Kleinschalige sportparken Voor de (tot circa 3 ha.) geldt een maximaal bebouwingspercentage van ca 10%. In deze sportparken zijn slechts kleinschalige, sportgebonden voorzieningen toegestaan.
Inpasbare voorzieningen	Voorzieningen voor intensief sportief gebruik, zoals een beheerdergebouw, clubgebouwen en dergelijke. Overdekte voorzieningen zijn inpasbaar mits ze het groene karakter van het sportpark niet aantasten. Bij de grotere sportparken wandelpaden en speelvoorzieningen voor kinderen, gericht op buurtbewoners.

Begraafplaats	
Gebruik, gewenste beleving	Begraafplaats annex contemplatieve omgeving. Stiltegebied, wandelgebied, natuurbeleving.
Gewenste zonering	Entreezone met voorzieningen, begraafterrein, buitensingel met ringsloot. Buitensingel en ringsloot natuurvriendelijk inrichten en beheren
Type beheer	Intensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Gemiddeld
Voorbeelden	Vredenhof, De Nieuwe Ooster, Noorder Begraafplaats, Westgaarde, Buitenveldert.
Beleidsintentie	Behoud van rust en eventueel cultuurhistorisch karakter. Stimuleren van gebruik als wandel- en gedenkpark. Ruimte geven aan passende culturele activiteiten en uitingen.
Inpasbare voorzieningen	Entreezone: aula/ontvangstruimte, crematorium, beheerverblijf/kantoor en eventuele culturele voorzieningen (museum/ tentoonstellingsruimte/ buurtcentrum) en kleinschalige horeca. Begraafterrein: informatieborden, begraaf- cq uitstrooivelden met urnenmuren/kasten, wasgelegenheden, gedenkmonumenten, kunstwerken, banken, prullenbakken, ed.

Stadsrandpolder	
Gebruik, gewenste beleving	Landschapsbeleving en agrarisch gebruik staan centraal. Voor recreanten is routegebonden recreatie van belang. Beleven van de openheid en het historische landschap.
Gewenste zonering	Niet van toepassing.
Type beheer	Agrarisch natuurbeheer (bij voorkeur).
Ontsluiting	Kavels zijn particulier eigendom en dus niet ontsloten. In overleg kunnen natuurpleinen worden uitgezet. Buiten de kavels ontsluiten voor wandelaars, fietsers, kanovaarders en schaatser, en beperkt voor de auto (autoluw).
Bezoekersdruk	Hoog
Voorbeelden	Waterland, Amstelland, Tuinen van West.
Beleidsintentie	Stimuleren van stadslandbouw en zorgboerderijen (in bestaande bouw) Stimuleren van natuureducatie Tegengaan verrommeling door voorkomen van uitplaatsing van NIMBY-functies (NIMBY=not in my backyard). Bij Waterland en Amstelland is het behoud van het cultuurhistorisch karakter uitgangspunt. De openbaarheid van het gebied mag niet aangetast worden. De TAC adviseert over de mogelijkheid van uitruil rood en groen wanneer een betere aansluiting van het groen op het bebouwde gebied moet worden bewerkstelligd.
Inpasbare voorzieningen	Kleinschalige recreatieve voorzieningen: observatiepunten, informatieborden, routing (land, water), kano- en roeibootcentra, informatiecentrum, picknicktafels, bankjes. Kleinschalige horeca, gericht op passerende recreanten. Overnachtingsmogelijkheden, maar alleen kleinschalig en in bestaande bouw. Geen leisure of andere recreatieve voorzieningen met een verkeersaantrekkende werking (auto). Nieuwe voorzieningen moeten aansluiten bij het recreatieve profiel van het gebied en dit versterken. Nieuwe voorzieningen mogen niet concurreren met soortgelijke voorzieningen in de nabije omgeving.

Groene corridors	
Gebruik, gewenste beleving	Verplaatsing wandelend of per fiets via een bij voorkeur natuurlijk ingerichte groene parkstrook. Tevens ecologische verbindingszone. Meer dan bij groene routes heeft de groene corridor ook het karakter van een park- of natuurstrook.
Gewenste zonering	Combinatie van groene route en ecologische verbindingszone.
Type beheer	Groene route intermediair, ecologische verbindingszone extensief.
Ontsluiting	Ecologische verbindingszone niet of zeer beperkt ontsloten. Groene route is optimaal ontsloten.
Bezoekersdruk	Niet of zeer beperkt (ecologische verbindingszone) Hoog (op de begeleidende wandel- en fietspaden).
Voorbeelden	Oeverzone ringvaart Haarlemmermeerpolder (Groene AS), Westoever Zeeburgereiland + aangrenzend deel Diemerzeedijk, Ringvaartoever bij Flevopark, strook langs Noordhollands kanaal.
Beleidsintentie	De ecologische verbindingszone wordt optimaal ingericht voor de betreffende doelsoorten, is niet of nauwelijks toegankelijk, maar wel goed zichtbaar. De groene route is aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers, geeft een goed zicht op de ecologische verbindingszone.
Inpasbare voorzieningen	Ecologische zone: Geen. Groene route: kleinschalige recreatieve en op de natuur gerichte elementen: picknicktafel, bankje, informatiebord, uitkijkplatform, vogelkijkscherm. De corridors mogen niet (verder) worden doorsneden met infrastructuur of anderszins hun kwaliteit als groene route annex ecologische verbindingszone verliezen. Als er privétuinen binnen de corridors vallen dan mogen deze niet worden verhard.

Curiosa	
Gebruik, gewenste beleving	Divers. Centraal staat het behoud als uniek cultuurhistorisch, natuurhistorisch of landschapsarchitectonisch monument.
Gewenste zonering	Niet van toepassing.
Type beheer	Varieert van intensief tot extensief en is gericht op behoud van de huidige waarde.
Ontsluiting	Ontoegankelijk (Hoeckelingsdam, Vogeleiland IJburg), beperkt toegankelijk (Huis te Vraag, Wilmkebrek, Vrije Geer, Siegerpark, Stenen Hoofd), alleen tegen betaling toegankelijk (Hortus botanicus, Artis)
Bezoekersdruk	Indien toegankelijk: afgestemd op de capaciteit.
Voorbeelden	Hoeckelingsdam, Vogeleiland IJburg, Huis te Vraag, Wilmkebrek, Vrije Geer, Siegerpark, Stenen Hoofd, Artis, Hortus botanicus. Van het Stenen Hoofd vallen alleen de kademuren onder de hoofdgroenstructuur vanwege de beschermde muurplanten.
Beleidsintentie	De unieke kwaliteiten van het gebied moeten in stand blijven. Binnen die randvoorwaarde streven naar zo optimaal mogelijke recreatieve waarden en belevingswaarden. Ook niet toegankelijke gebieden moeten beleefbaar zijn, bijvoorbeeld via routes in de nabijheid. Het gebied moet zorgvuldig worden beheerd volgens een vastgesteld beheerplan.
Inpasbare voorzieningen	Ontoegankelijke gebieden: zeer beperkt, gericht op natuurbeleving onder begeleiding. Beperkt toegankelijke gebieden: beperkt, gericht op extensief bezoek. Betaalde toegang: passend bij bedrijfsvoering Stenen Hoofd: onbeperkt op de dam.

Waterstructuur

Waterstructuur

Vooruitlopend op de Watervisie, onderdeel van het Waterbeheerplan dat op korte termijn zal worden opgesteld, worden in de voorliggende structuurvisie de beleidslijnen en criteria, zoals vastgelegd in het 'Waterplan Amsterdam (2001)', overgenomen. In het waterplan is ondermeer de ruimtelijke visie op water 2030 opgenomen, zijn de structuurbepalende wateren aangeduid, de dempingklassen, de (nieuwe) waterlopen en waterberging, de typologie van de oevers, het ecologisch netwerk, het vaarnetwerk. De waterstructuur bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en/of waterhuishoudkundige redenen van stedelijk belang zijn. Deze moeten zoveel mogelijk worden beschermd. In de waterstructuur zijn alle wateren opgenomen die in het waterplan onder de dempingklassen I tot en met III vallen. Voor deze wateren gelden naast waterhuishoudkundige criteria ook cultuurhistorische en ecologische criteria. Ook de ecologische verbindingzones zijn van grootstedelijke belang. Zij maken de verspreiding van dier- en plantensoorten over en door de stad mogelijk. Deze verbindingen zullen beschermd en in de toekomst verder versterkt worden. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het bewaken en versterken van ecologische structuren op lokaal niveau. Bij ingrepen die de ecologische verbindingzones doorkruisen moeten de effecten hiervan op het ecologische systeem in kaart gebracht worden en moet worden aangegeven met welke maatregelen deze effecten worden gecompenseerd of geminimaliseerd.

Watercompensatie

In een stad als Amsterdam zijn voortdurend ruimtelijke ontwikkelingen gaande, die gepaard gaan met meer verharding en/of demping van bestaand oppervlaktewater. De aanleg van verhard oppervlak leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewater- en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder wordt afgevlakt door infiltratie en berging in de bodem. De toename van de belasting van het oppervlaktewater moet worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Als vuistregel geldt dat het gebied 10 % oppervlaktewater moet hebben. Vanwege de complexiteit van vele ontwikkelingen, zowel in ruimtelijke inrichting als in tijd, is het soms

lastig om per ontwikkeling of per gebouw een passende watercompensatie te realiseren. Daarom bestaat er behoefte aan een systeem waarmee de bergingsvraagstukken op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld voor meerdere (deel)projecten tegelijk) kunnen worden opgelost. Daarnaast is het gewenst als het proces van dempen/verharderen en compenseren overzichtelijker wordt voor wat betreft planning, mogelijkheden, en verantwoordelijkheden. Waternet en DRO ontwikkelen gezamenlijk een watercompensatiebank, waarin deze zaken een plek krijgen. Tevens stelt de gemeente een risicokaart op met overstromingsdiepten en –snelheden, de ligging van kwetsbare infrastructuur en stelt richtlijnen op voor nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De Keur

Voor alle wateren gelden de waterstaatsverordeningen en keuren van de waterbeheerders. In de Keur en de bijbehorende beleidsnota's staan de criteria verwoord. De Keur is de waterschapsverordening van Amstel, Gooi en Vecht (AGV). In de Keur staan regels over hoe er met het water en alles er omheen omgegaan moet worden. Bijvoorbeeld over leidingen in of onder dijken, het bouwen van steigers en het schonen van sloten.

De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Eind 2010 zal een nieuwe Keur worden vastgesteld. Amsterdam heeft verder voor het nautisch beheer een 'Verordening op de haven en het binnenwater (2006)'. Verder wordt de nota 'Water op orde' (2004) aanbevolen, waarin de bevoegdheden en verantwoordelijkheden tot ordening van het Amsterdamse water zijn verwoord. Ook zijn voor Amsterdam de doorvaartprofielen van belang.

De watertoets

Van belang is de watertoets. De watertoets is een wettelijk verplicht onderdeel om waterbeheer-aspecten een plaats te geven in procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets is in Amsterdam van toepassing op alle ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige relevantie. Dat betreft niet alleen plannen en besluiten met concrete ruimtelijke ingrepen, maar ook die waar locatiekeuze van nieuwe infrastructuur en stedelijke uitbreiding aan de orde zijn. Het meest concrete onderdeel van de watertoets is de instelling van een waterparagraaf in deze plannen. In de waterparagraaf worden de keuzes ten aanzien van waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschreven. Er wordt getoetst aan waterhuishoudkundige criteria. Dit zijn doelstellingen en criteria die zijn vastgelegd in wettelijke of beleidsmatige kaders op het gebied van de waterhuishouding. Alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden daarin belicht. Op basis van de waterhuishoudkundige criteria worden ruimtelijke ontwerprichtlijnen opgesteld. De waterparagraaf maakt een integraal onderdeel uit van het besluit of plan.

De ambitie om de Amsterdamse woningbouwopgave te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied is gunstiger voor de bereikbaarheid dan het verder spreiden van de inwoners naar de stadsrand en naar regiogemeenten. Meer mensen en meer banen betekent ook meer mobiliteit. Behalve hinder in de vorm van geluid en emissies levert groeiende mobiliteit vooral extra druk op de toch al schaarse openbare ruimte binnen de stad en de waardevolle open ruimte buiten de stad.

De hoofdnetten zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Amsterdam binnen de randvoorwaarden van de leefbaarheid. Zij dienen tevens om de onderlinge bereikbaarheid tussen de stadsdelen te garanderen.

Bij het faciliteren van de toenemende behoefte aan mobiliteit ligt de voorkeur bij de vervoersvormen die relatief weinig hinder en ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Om hiervoor voldoende ruimte te maken zal een deel van de openbare ruimte moeten worden heringericht. Onvermijdelijk is echter om zeker op het regionale schaalniveau ook ruimte te blijven reserveren voor de te verwachten toenemende mobiliteit over de weg, waaronder het goederenvervoer.

De hoofdnetten zijn onderdeel van een gestructureerd wegennet, waarbij de hoofdnetten de weggebruiker routes aanbiedt die stadsdeeloverstijgend zijn. Voor de hoofdnetten geldt dat er gestreefd wordt naar netwerken waarbij zowel snelheid, herkenbaarheid als betrouwbaarheid centraal staat.

Beleid

In de structuurvisie wordt vastgesteld waar de hoofdnetten gelegen zijn, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Bereikbaarheid geldt binnen dit beleidskader als centrale doelstelling.

Deze doelstelling wordt vertaald naar concrete en meetbare eisen. Een bijkomend argument voor de vaststelling van de hoofdnetten in een beleidskader, is dat het in grote mate heeft gezorgd voor helderheid bij de betrokken partijen over wat de hoofdnetten zijn en aan welke eisen de hoofdnetten dienen te voldoen. Dit geldt eveneens voor de bevoegdhedenverdeling tussen de centrale stad en de stadsdelen. Zie 'Nota Stedelijke Infrastructuur (2006)'.

Plannen voor herinrichting van (delen) van de hoofdnetten dienen aan een aantal vastgestelde criteria te voldoen. Deze zijn te vinden in het Beleidskader Hoofdnetten (2005). Dit beleidskader wordt in 2010

geactualiseerd en als onderdeel van de Structuurvisie vastgesteld.

Plannen voor herinrichting van (delen) van de hoofdnetten dienen om advies te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Dat geldt zowel voor plannen van de centrale stad als van de stadsdelen.

Hoofdstuk 6

Verkeer en vervoer

6.1

Hoofdnetten

Toelichtende kaarten

De onderstaande toelichtende kaarten geven een overzicht van de hoofdnetten. Daarbij moet vermeld dat vooralsnog (januari 2010) de kaarten uit het geldende 'Beleidskader Hoofdnetten (2005)' zijn overgenomen. Dit beleidskader, inclusief het kaartmateriaal, wordt in 2010 geactualiseerd en als onderdeel van de structuurvisie vastgesteld. Onderstaande kaarten worden op dat moment vervangen.

Hoofdnet Auto

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de verschillende stadsdelen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Concentreren van het doorgaande autoverkeer op daarvoor meest geschikte wegen.

De auto speelt in de binnenstad op korte afstanden steeds meer een aanvullende rol, bijvoorbeeld voor het vervoer van goederen, maar blijft van belang om de stad vitaal te houden. Het streven naar een autoluwer centrumgebied zet in op het terugdringen van geparkeerde auto's op straten en pleinen die behoren tot het hoogstedelijke centrumgebied. Ten aanzien van parkeren: zie het locatiebeleid onder hoofdstuk 3.4.

Hoofdnet Openbaar vervoer

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Direct en indirect de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen garanderen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Behoud van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer.

Tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande OV-lijnen en OV-knooppunten als dragers voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op de belangrijkste trein- en metrolijnen moeten dan wel maximale frequenties en optimale comforteisen (schone, veilige voertuigen en haltes) gelden.

Voor de periode 2020-2030 ligt het accent op het zo goed mogelijk benutten van en ruimtelijk inspelen op nu in studie en aanleg zijnde regionale OV-lijnen en knooppunten.

Voor de periode na 2030 worden reserveringen gemaakt voor OV-lijnen die verdere toekomstige ontwikkelingen kunnen faciliteren. Hiervoor hoeven nu nog geen definitieve keuzes gemaakt te worden.

Hoofdnet Fiets

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

Het stimuleren van het dagelijks fietsgebruik;

Het direct en indirect garanderen van de bereikbaarheid van stad en stadsdelen;

Het garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen.

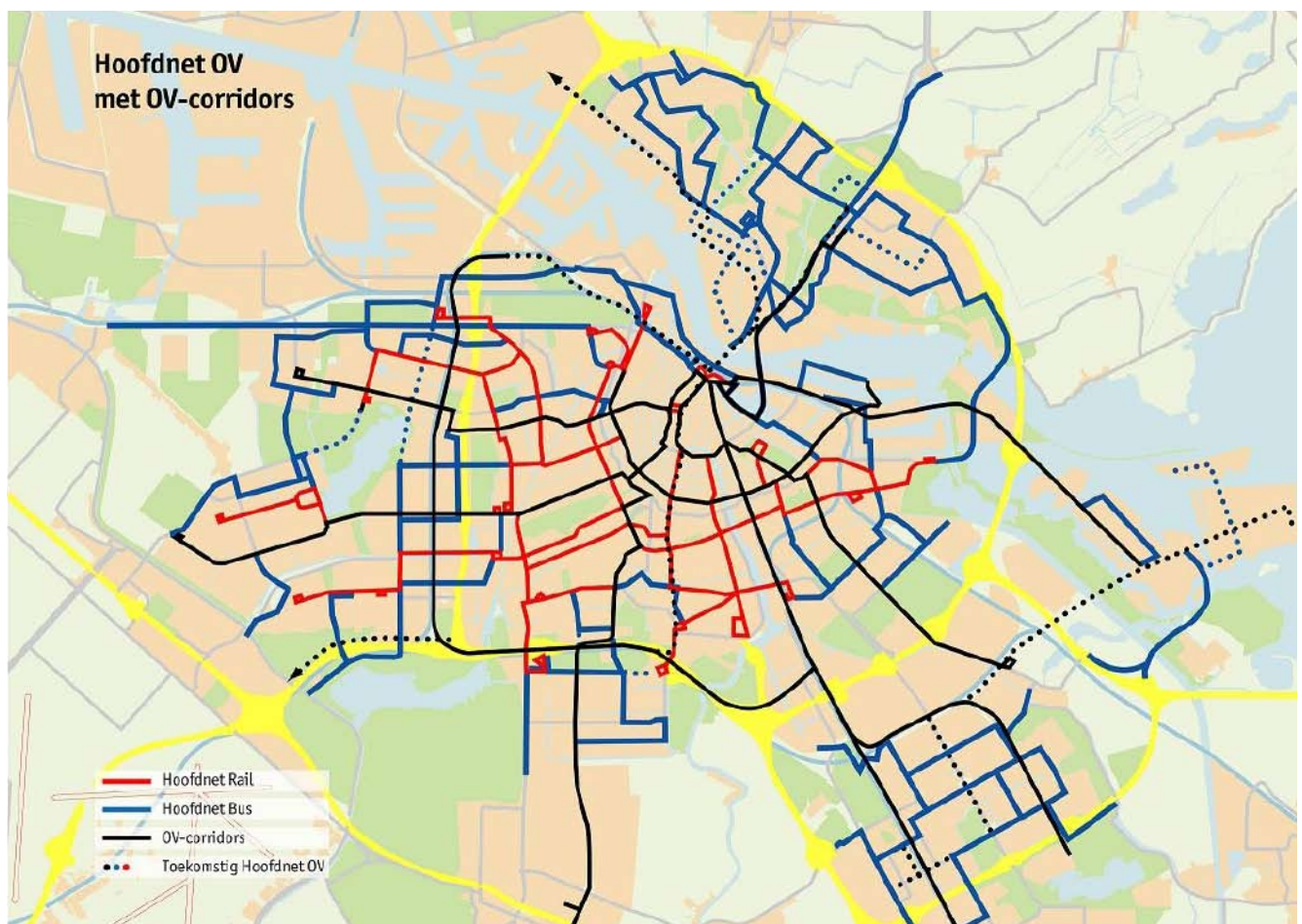
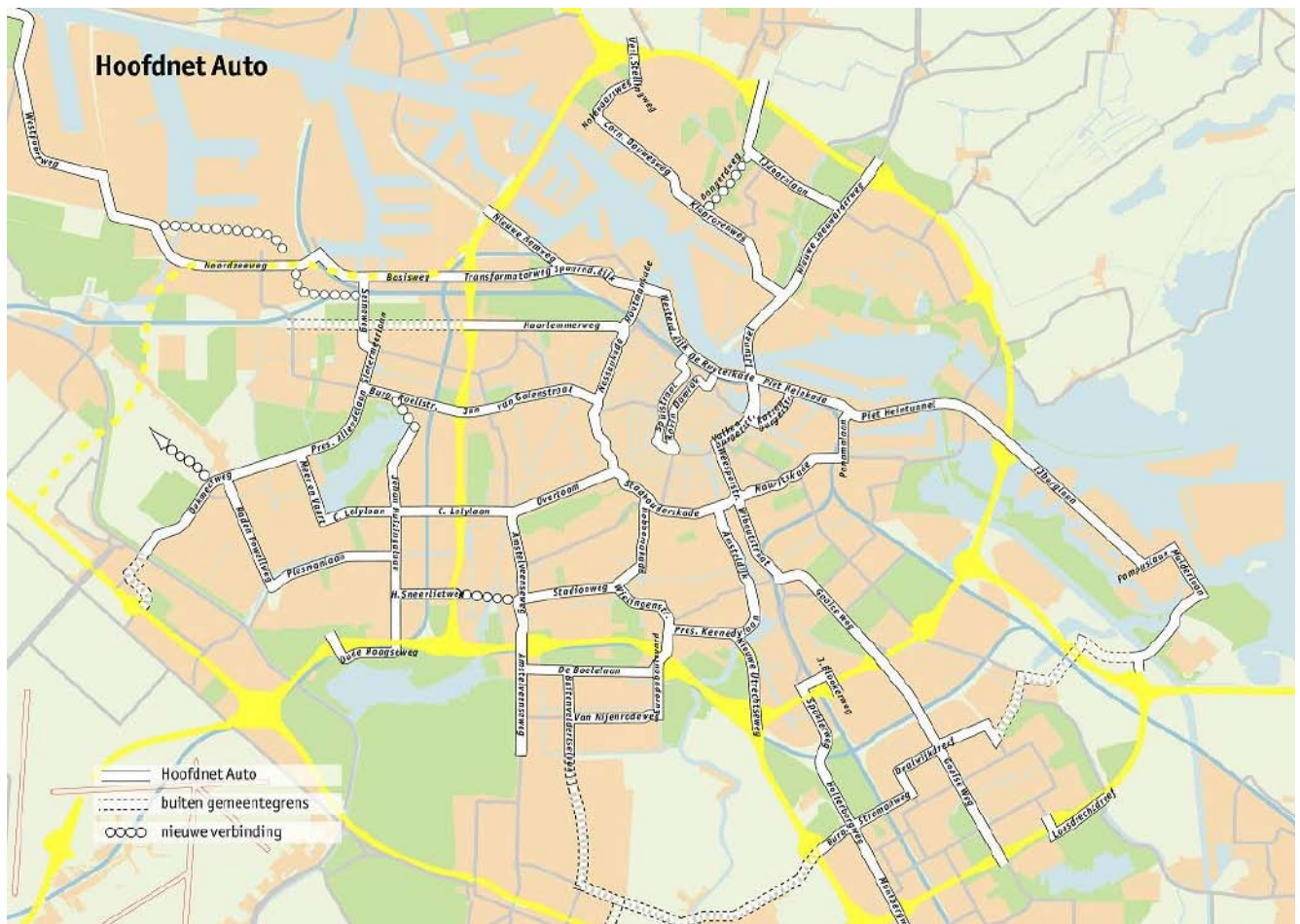
Op delen van het hoofdnet fiets vraagt het toenemend gebruik om bredere paden en meer comfort. De groei van het fietsgebruik, in combinatie met steeds grotere fietsen en de opkomst van de bakfiets, neemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen op straat en in gebouwen sterk toe. Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Hiertoe dienen voorwaarden te worden opgenomen in bestemmingsplannen.

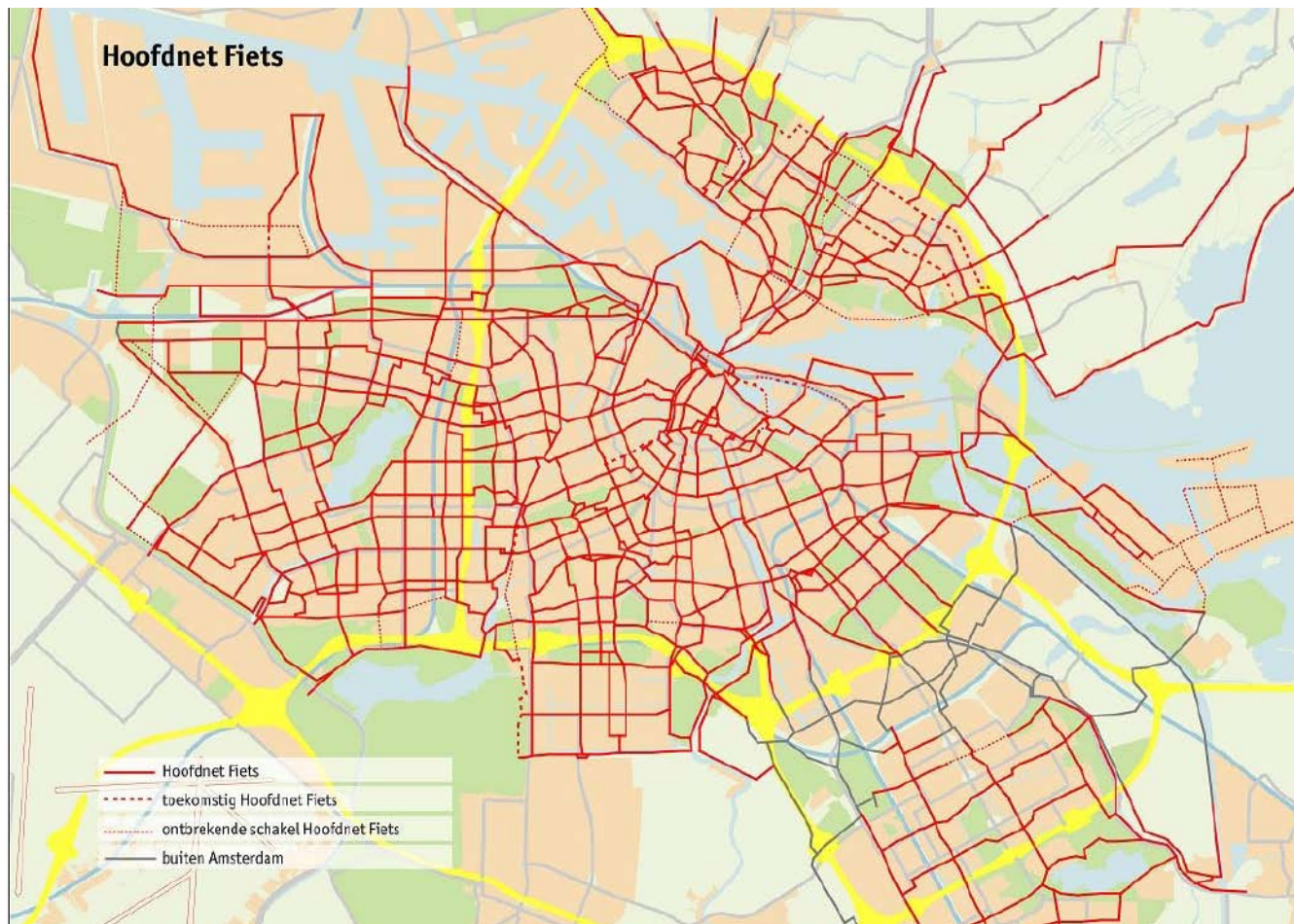
Onder een planologische reservering infrastructuur wordt verstaan: Een planologische voorziening die bij de inrichting van het stedelijk gebied formeel geregeld is om ruimte te bewaren en te bestemmen (reserveren) voor de fysieke aanleg van toekomstige (hoofd)infrastructuur.

Het infrastructuurnetwerk bestaat uit het hoofdnet auto, het hoofdnet rail, het hoofdnet openbaar vervoer, het hoofdnet fiets en het hoofdnet vaarwegen.

Er is sprake van een reservering infrastructuur als aan één of meerdere van onderstaande criteria wordt voldaan:

- De reservering draagt bij aan het ruimtelijke en economische beleid en is een voorwaarde voor nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen;
- De reservering draagt bij aan het beleid ten aanzien van verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid;





6.2

Ruimtelijke reserveringen

- Voor de reservering is fysieke ruimte nodig die binnen de bestaande infrastructuurprofielen niet zonder meer aanwezig is zodat hiervoor een ruimtereservering noodzakelijk is.

Beleid

De belangrijkste twee functies van de reserveringen zijn het handhaven van het bestaande infrastructuurnetwerk en het waarborgen van mogelijkheden voor uitbreidingen van het bestaande netwerk. De reserveringen zijn van vitaal belang voor het functioneren en verder ontwikkelen van Amsterdam en de regio. Met het instrumentarium van de planologische reserveringen infrastructuur is het mogelijk de infrastructuur uitbreidingen te reserveren en formeel vast te leggen in de structuurvisie en andere gemeentelijke plannen. Hiermee probeert de gemeente Amsterdam te voorkomen dat het uitvoeren van projecten die op korte termijn spelen ten koste gaan van lange termijn reserveringen.

De lijst met reserveringen (bijlage 1) geeft de belangrijkste mogelijke uitbreidingen van de bestaande hoofdnets aan die op termijn de kwaliteit en

de capaciteit van de infrastructurele netwerken kunnen waarborgen. De uitbreidingen kunnen gemeentegrensoverschrijdend zijn, waardoor een deel van de reservering buiten de gemeentegrens van Amsterdam ligt. Reserveringen in de regio Amsterdam die geheel buiten de Amsterdamse gemeentegrens bevinden, worden niet meegenomen. Er wordt onderscheid gemaakt in korte/middellange termijn projecten (voor 2020) en lange termijn projecten (na 2020). Bovendien wordt aangegeven of het project deel uitmaakt van een groter project.

Bij de afweging tussen korte termijn bouwprojecten en lange termijn reserveringen dienen de belangen van de reserveringen zwaar te wegen.

Kaart

De kaarten 'Ruimtelijke reserveringen infrastructuur' geven een overzicht van alle reserveringen. Deze zijn te vinden in de bijlage.

Kwaliteitsnet goederenvervoer

In het kader van het actieplan knelpunten vrachtverkeer is een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer Amsterdam ontwikkeld waarop een veilige en duurzame afwikkeling van het stedelijk goederenvervoer mogelijk wordt gemaakt. Dit netwerk is afgestemd op het eerder vastgestelde kwaliteitsnet goederenvervoer Noordvleugel.

Het kwaliteitsnet is een selectief netwerk van voorkeursroutes waarover vrachtverkeer op een

verkeersveilige en soepele wijze wordt afgewikkeld en waarop de overlast voor de omgeving (hinder, lucht en geluid) wordt gereduceerd. Het Kwaliteitsnet benoemt geen nieuwe routes, maar omvat de wegen die momenteel worden gebruikt door het vrachtverkeer.

De routes die zijn opgenomen in het kwaliteitsnet zijn geen verplichte routes voor het vrachtverkeer. Het zijn routes die dusdanig zijn ingericht (qua bereik-

6.3

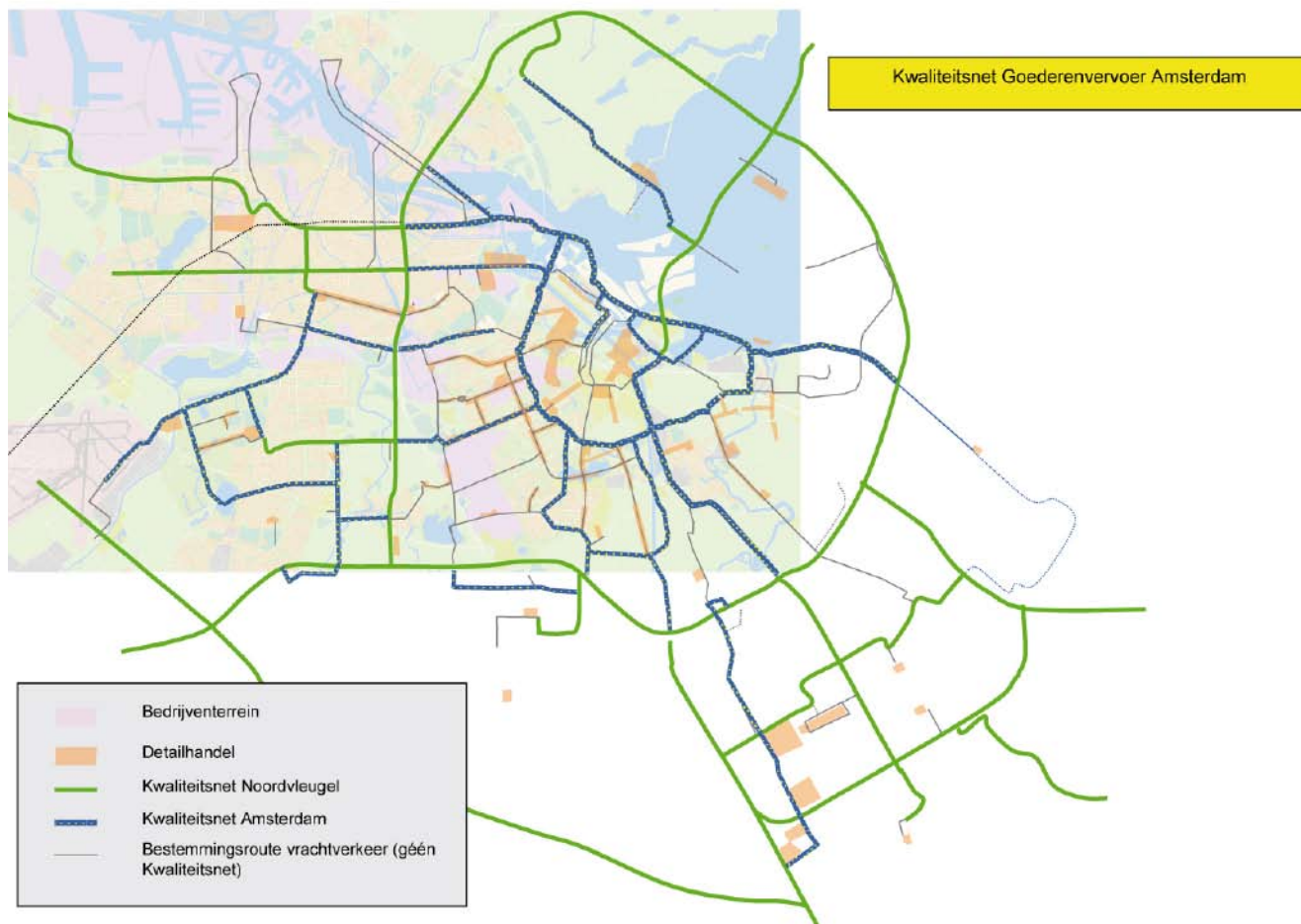
Goederenvervoer

baarheid, toegankelijk en veiligheid) dat vrachtwagenchauffeurs als het ware verleid worden om ook daadwerkelijk van de routes gebruik te maken.

De kwaliteitseisen voor het goederenvervoer sluiten aan op de kwaliteitseisen die worden gesteld aan het hoofdnet auto en hebben betrekking op verkeersveiligheid, doorstroming en omgevingskwaliteit

Het kwaliteitsnet biedt een kader om ook toekomstige goederenstromen veilig en duurzaam te faciliteren. Hierbij valt te denken aan overslaglocaties aan de rand van de stad (Actieplan Amsterdam Elektrisch) of overslaglocaties voor multimodaal transport (water en rail).

Bij realisatie van een groot overslagpunt dient er naar te worden gestreefd deze aan het kwaliteitsnet te situeren, of dient te worden gezien of het kwaliteitsnet kan worden aangesloten op deze locatie. Eén maal per twee jaar zal worden gezien in hoeverre het kwaliteitsnet dient te worden geactualiseerd. DIVV neemt hiertoe het initiatief.



Hoofdstuk 7

Energie

De visie op duurzaamheid en de toepassing van energiebronnen is uitvoerig verwoord in deel één, de visie

Windvisie

In opdracht van het Klimaatbureau wordt (door DMB en DRO) een windvisie ontwikkeld, waarin ondermeer een studie wordt verricht naar de ruimtelijke uitbreiding van windenergie. In deze windvisie wordt onderzocht welke locaties, behalve het havengebied, in aanmerking komen voor het plaatsten van windmolens.

Vooralsnog zijn windmolens groter dan 30 meter alleen toegestaan in Westpoort.

Bijlage

Reserveringen hoofdnnetten

NB: de projectnummers verwijzen naar de kaarten.

Spoorprojecten

Project Nr.	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
S1	Spooruitbreiding Zuidtak Schinkel-RAI	Betreft spooruitbreiding zware rail van 4 naar 6 sporen ter hoogte van station Amsterdam Zuid	Korte termijn tot Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL. Tot middellange termijn (2020) is nog onbekend of er een uitbreiding zal plaatsvinden naar 6 sporen in de zuidtak. Op lange termijn (2030) is onzeker of er ook een extra metrolijn erbij komt of nog meer zware railsporen. Hangt samen met Zuidas-dok discussie
S2	Spooruitbreiding Zuidtak Riekerpolder – Schinkel	Van 2-sporig naar 4-sporig tussen station Amsterdam Zuid en Riekerpolder inclusief dubbele vorkaansluiting. Op lange termijn mogelijk een station bij Riekerpolder en een spooruitbreiding naar Schiphol Noordwest	Korte termijn	Op termijn is er ook een planologische reservering nodig voor keerspooren bij de zware rail ten westen van Riekerpolder. Onderdeel van OV-SAAL korte termijn
S3	Spooruitbreiding Zuidtak RAI – Duivendrecht	Van 2-sporig naar 4-sporig tussen station Amsterdam Zuid en station Duivendrecht. Station RAI krijgt ook 4 sporen inclusief een extra eilandperron	Korte termijn tot Lange termijn	Valt onder OV-SAAL korte- en middellange termijn. Er is een planologische reservering langs het baanvak nodig voor keervoorzieningen bestemd voor hoge snelheidstreinen op middellange termijn
S4	Emplacement Westhavenweg	Emplacement voor passagierstreinen naast het bestaande emplacement voor goederentreinen	Middellange termijn	Project maakt deel uit van Demazo

S5	Emplacement Aziëhavenweg	Een goederenemplacement inclusief een spooraansluiting voor het westelijk deel van Westpoort	Korte termijn	Fase 1 van het project is nu in uitvoering. De verdere uitbreiding van het emplacement (fase 2) zal rond 2020 plaatsvinden (zie S24)
S6	Ongelijkvloerse kruising en aansluiting Transformatorweg	Vanaf 2010 wordt de bestaande gelijkvloerse aansluiting vervangen voor een ongelijkvloerse waardoor extra capaciteit vrijkomt voor de treinen vanaf de westtak.	Korte termijn	In het kader van BOR-RegioNet
S7	Zuidwestboog	Een directe aansluiting van de westtak op de zuidtak om een directe zware railverbinding te krijgen tussen Sloterdijk en de Zuidas	Lange termijn	
S8	Haarlemboog	Een ongelijkvloerse verbindingsboog voor de zware rail tussen de Hemlijn en de Haarlemlijn tussen de Austra- liëhavenweg en de Theemsweg. De boog maakt het mogelijk rechtstreekse treinverbindingen tussen Westpoort en/of Zaanstad en Haarlem te realiseren	Lange termijn	
S9	Spooruitbreiding Muiderpoort – Watergraafsmeer	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak vanaf station Muiderpoort tot station Amsterdam Sciencepark	Middellange en lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S10	Spooruitbreiding Watergraafsmeer – Zuidtak	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak tussen station Amsterdam Sciencepark en de Zuidtak van de Ring van Amsterdam (aansluiting Gaasperdam)	Middellange termijn	onderdeel van OV-SAAL, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S11	Ongelijkvloerse kruising bij Sloterdijk en Dijksgracht	Kruisende treinbewegingen kunnen door middel van een ongelijkvloerse kruising ten westen van Sloterdijk conflictvrij plaatsvinden. De vrije kruising bij Sloterdijk is alleen zinvol als er een vrije kruising bij Dijksgracht komt	Lange termijn	De treinafwikkeling van Amsterdam Centraal wordt vereenvoudigd door het huidige lijnbedrijf om te bouwen naar een richtingbedrijf
S12	Aansluiting Aziëhavenweg – Haarlemlijn richting Amsterdam Centraal	Een ongelijkvloerse kruising voor de ontsluiting van het emplacement Aziëhavenweg	Lange termijn	
S13	Spooruitbreiding Zuidtak Duivendrecht – Overdiemen	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak vanaf station Duivendrecht tot aan aansluiting Gaasperdam met de spoorlijn Muiderpoort-Weesp. Afhankelijk van de goederenrouting kan het zijn dat er gedeeltelijk een 6-sporig baanvak nodig is	Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL lange termijn, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S14	IJmeerspoorlijn naar Almere met nieuw station IJburg en nieuw station Overdiem	Een nieuwe railverbinding vanaf de aansluiting Gaasperdam via IJburg en het IJmeer richting Almere, inclusief twee nieuwe station ter hoogte van de Gooi- en een station op Centru-meiland	Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL lange termijn. Het nieuwe station dat de Gooi-lijn kruist valt in de gemeente Diemen
S15	Spooruitbreiding Sloterdijk - Zaanstraat	Reservering om de huidige 4-sporigheid van de lage oost-west sporen tussen Zaanstraat en Sloterdijk op termijn uit te bouwen naar een 6-sporig baanvak	Lange termijn	

S16	Spooruitbreiding Sloterdijk - Zaanstad	Spooruitbreiding heeft voornamelijk betrekking op de uitbouw van de huidige 3-sporige Hemtunnel naar meer sporen	Lange termijn	
S17	Spooruitbreiding westtak tot Contactweg	De gehele westtak tot aan de Contactweg is ruimte gereserveerd voor twee extra sporen zodat een viersporig baanvak ontstaat	Lange termijn	
S18	Westrandspoorlijn/ Bypass West (inclusief Haarlemlijn)	Een nieuwe lijn tussen Sloterdijk/ Geuzenveld – Schiphol Noordwest – Hoofddorp ter ontlasting van de bestaande Westtak en Schiphollijn en ter ontsluiting van de nieuwe terminal. Volgt het tracé van de Westrandweg.	Lange termijn	Bij aanleg van de Westrandspoorlijn moet de Haarlemlijn ter hoogte van Geuzenveld gedeeltelijk verlegd worden. Bij de uitvoering van de Westrandweg zijn fysieke maatregelen getroffen voor de Westrandspoorlijn
S19	Keerspooren Holendrecht/ AMC	Ten zuiden van station Holendrecht is een reservering voor twee keerspooren voorzien	Lange termijn	In het kader van 'Benutten en Bouwen Lange Termijn'
S20	Stamlijn Siciliëweg	Een reservering voor een verlenging van de bestaande stamlijn langs de Siciliëweg	Lange termijn	
S21	Emplacement Watergraafsmeer	Een reservering aan de noordzijde van het huidige emplacement, tussen de Kruislaan en de A10, om op termijn nieuwe opstelsporen te ontwikkelen voor reizigersmaterieel	Lange termijn	Hangt mede samen met ontwikkelingen van OV-SAAL en Demazo
S22	Venserpolderboog	Een binnenboog voor goederenvervoer. De ombouw van de bestaande goederenbogen bij Venserpolder in een dubbelsporige boog met ongelijkvloerse kruisingen en met binnenaansluitingen op Utrechtlijn en oostelijke zuidtak	Lange termijn	Op termijn kan de binnenboog ook gebruikt worden voor reizigers. Onderdeel van OV-SAAL en Programma Hoogfrequent Spoor
S23	Diemerboog	Nieuwe verbindingsboog tussen oostelijke Zuidtak en station Diemen Centrum	Lange termijn	Onderdeel van Demazo en OV-SAAL middellange termijn
S24	Spooruitbreiding voor emplacement Aziëhavenweg	Extra opstelsporen en uitbreiding met een toegangsspoorboog in kader van PHS 2020	Lange termijn	Tweede fase van reservering Emplacement Aziëhavenweg (zie S5 fase 1)

Projecten openbaar vervoer

Project Nr.	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV1	Station Sixhaven	Een stationsreservering voor gebiedsontwikkeling rond Sixhaven	Lange termijn	
OV2	Metro emplacement Isolatorweg	Het emplacement dient als opstelmogelijkheid voor de huidige metro en komt in het verlengde te liggen van station Isolatorweg	Korte termijn	
OV3	Metro emplacementen voor de Noord/Zuidlijn	Er zijn drie mogelijke locaties voor een emplacement. Eén locatie ligt langs de A10-Noord. De ander is gepland ten noorden van de Buikslootmeerderijk. Een derde locatie ligt in de Legmeerpolder ten zuiden van Amstelveen	Middellange termijn	Het zuidelijke emplacement ligt buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam
OV4	Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Amstelveen	Het tracé zal gedeeltelijk ondergronds of op een viaduct komen te liggen	Middellange termijn	Het project 'Ombouw Amstelveenlijn' is hier aan gekoppeld. De planning is dat de Amstelveenlijn klaar is op het moment dat de Noord/Zuidlijn gaat rijden
OV5	Railverbinding Zaanstad – van Hasseltweg	Een lightrailverbinding in de vorm van een tram of sneltram tussen metros-tation van Hasseltweg en Zaandam	Lange termijn	
OV6	IJmeer metroverbinding inclusief twee stations op IJburg	Een metrovariant als ov-verbinding tussen Amsterdam en Almere over het IJmeer met twee stations op IJburg	Lange termijn	In het kader van OV-SAAL. De variant Regiorail volgt ongeveer het zelfde tracé.
OV7	Completeren van metroring	Er zijn verschillende tracés vanaf halte Isolatorweg mogelijk via Amsterdam Noord. De route langs het bestaande spoor rechtstreeks naar Amsterdam CS blijft ook als mogelijk tracé gehandhaafd	Lange termijn	De opties hangen mede af van ontwikkelingen van de IJeoers en Havenstad
OV8	Oost/Westmetrolijn	Een nieuwe metroverbinding tussen Schiphol, Amsterdam West via station Lelylaan tot Muiderpoort station	Lange termijn	
OV9	Doortrekken metro naar Schiphol	Een nieuwe metroverbinding tussen station Amsterdam Zuid en Schiphol	Lange termijn	In het kader van OV-SAAL. Een eventuele metrovariant naar Schiphol wordt CASH genoemd
OV10	Verlenging van de IJtram	IJtram 2e fase. De IJtram verbindt Middeneiland met Haveneiland en de IJtramstalling	Korte termijn	Onderdeel van IJburg tweede fase
OV11	Oostelijke uitbreiding Zuidtangent	Een HOV-busverbinding tussen station Amsterdam Bijlmer Arena en IJburg met aansluiting op IJtram 2e fase	Korte termijn	
OV12	Verlengen van tramlijn 16 en 24 naar station Amsterdam Zuid	Een verlengde trambaan om de lijnen 16 en 14 naar station Amsterdam Zuid te kunnen doortrekken	Lange termijn	Als onderdeel van de Zuidas OV-ontwikkelingen
OV13	Verlegging van tramlijn 5	Een verlengde trambaan van station Amsterdam Zuid via het Groot Gelderlandplein en eventueel doortrekken tot Amsterdamse bos	Middellange termijn	Als onderdeel van de Zuidas OV-ontwikkelingen
OV14	Doortrekken van tramlijn 4 naar station Amsterdam Zuid	Een verlengde trambaan van station RAI via de Boelelaan naar station Amsterdam Zuid	Lange termijn	Als onderdeel van de Zuidas OV-ontwikkelingen

OV15	Zaantangent	Een HOV-busverbinding van station Buikslotermeerplein en station Van Hasseltweg richting station Zaandam en station Kogerveld	Middellange termijn	Zaantangent wordt ook wel Noordtangent genoemd
OV16	Westtangent	Een HOV-busverbinding tussen Sloterdijk – Badhoevedorp – Schiphol met aantakkingen op diverse tramlijnen	Middellange termijn	Twee routes door de westelijke tuinsteden
OV17	Noord-oosttangent	Een HOV-busverbinding tussen Amsterdam Noord- Zeeburg - Amstelstation	Middellange termijn	
OV18	Vertramming Noord-oosttangent	Een nieuwe tramverbinding tussen Amsterdam Noord- Zeeburg – Amstelstation	Lange termijn	De nieuwe lijn is een tramvariant van de Noord-oosttangent bus
OV19	Doortrekken van tramlijn 10 naar Sloterdijk	Het verlengen van de tramlijn vanaf de Van Hallstraat via de Haarlemmerweg aantakkend op tramlijn 12	Lange termijn	
OV20	Vertrammen van buslijn 15	Hiervoor zijn 2 nieuwe tramlijnschakels nodig op de Pernassusweg en een nieuw tracé tussen station Muiderpoort en station Sciencepark	Lange termijn	
OV21	HOV busbaan Oude Haagseweg	Een nieuwe busbaan in één richting (de stad in) vanaf Huizingalaan tot de A10 Zuid ter hoogte van Brug over de Schinkel	Middellange termijn	Verlegging van de Riekerweg is hiervoor noodzakelijk
OV22	Tram Houthavens	Een nieuwe tramverbinding van Amsterdam CS naar station Sloterdijk via de Houthavens en het bestaande tracé op de Haarlemmerhouttuinen	Middellange termijn	
OV23	Tramlus voor lijn 26	Tramlijn 26 kan op termijn een keerlus krijgen in combinatie met de bestaande keerlus van tram 25 bij de Passenger Terminal Amsterdam	Middellange termijn	
OV24	Zuidelijke Schinkelverbinding bus	Een nieuwe verbinding tussen de aansluiting S107 aan ringweg A10-west en de Amstelveenseweg. De voorkeursuitvoering is een tunnel	Lange termijn	De zuidelijke Schinkelverbinding is ook een autoverbinding
OV25	Busbaan RW3	De voorkeursvariant gaat uit van een busdoorsteek richting Amstelveen die gelegen is tussen de straten Opveld en Roffart	Lange termijn	
OV26	Verlengen van tramlijn 3, 7, 9 en/of 14 naar Zeeburgereiland	Een of meerdere van deze tramlijnen kunnen verbonden worden met Zeeburgereiland	Lange termijn	
OV27	Doortrekken van tramlijn 12	Het doortrekken van de tramlijn vanaf station Amsterdam Amstel naar Amsterdam Bijlmer Arena via de Gooiseweg	Lange termijn	

Weginfrastructuur

Project Nr.	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
W1	IJboulevard Amsterdam CS - A10 oost - IJburg	De hoofdontsluiting tussen het Stationseiland, de A10 Oost en IJburg. Het deel Amsterdam CS - Piet Heintunnel wordt verruimd van 2x1 naar 2x2	Korte termijn	De verbinding is voor een groot deel al gerealiseerd, maar een reservering van IJboulevard oost (2x2) bestaat nog. Er ligt ook een reservering om de Heermabrug te verruimen van 2x1 naar 2x2 of 3 stroken
W2	Oostelijke ontsluiting IJburg - A1	Een tweede aansluiting voor IJburg op het autosnelwegnet gepland nabij knooppunt Diemen en een aansluiting op de Weteringweg	Korte termijn	Fase 1 van het project is uitgevoerd. De start van de bouwfase (sprong over het Amsterdam Rijnkanaal) is voorzien in 2010. De aanleg van fase 3 (aansluiting op A1-A9) wordt meegenomen in uitvoering Planstudie SAA
W3	Bongerd tunnel	Een tunnel voor autoverkeer in Amsterdam-Noord als ontsluiting voor het Buiksloterham-, Shellgebied en woonwijk de Bongerd	Middellange termijn	
W4	A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer - A10 Zuid	Van knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Amstel door het ombouwen van de vluchtstroken naar spitsstroken	Korte termijn	Onderdeel Capaciteitsuitbreiding A10-Zuid en -Zuidoost in het kader van ZSM (spoedwetproject). Er hoeft geen extra ruimte worden gereserveerd
W5	A9 Gaasperdammerweg	Ombouw van vluchtstroken naar spitsstroken van knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen	Korte termijn	Onderdeel Capaciteitsuitbreiding A10-Zuid en -Zuidoost in het kader van ZSM (spoedwetproject). Er hoeft geen extra ruimte worden gereserveerd
W6	A1 Watergraafsmeer - Diemen	Aan beide kanten worden vluchtstroken omgebouwd naar spitsstroken van knooppunt Watergraafsmeer tot knooppunt Diemen. De extra rijstrook is een bufferstrook.	Korte termijn	In het kader van ZSM (spoedwetproject) Er hoeft geen extra ruimte worden gereserveerd.
W7	Zuidelijke Schinkelverbinding weg	Een wegverbinding 2x1, tussen de aansluiting S107 aan ringweg A10-west en Amstelveenseweg. De voorkeursuitvoering is een tunnel	Lange termijn	In de huidige situatie is er geen zuidelijke verbinding over de Schinkel. Bij de aanleg kan ook sprake zijn van specifieke maatregelen op het gebied van OV en fiets

W8	Wegverbreding A9 Gaasperdammerweg, A10 Oost en A1	Verbreding van de hoofdwegen A6, de A1, de A10-Oost en de A9 tussen Schiphol en Almere in het kader van Planstudie SAA. Twee trajecten vallen deels binnen de gemeentegrenzen. - De wegbreiding tussen knooppunt Holendrecht en knooppunt Diemen: Van 2x2 rijstroken met spitsstroken naar 2x2 rijstroken met wisselstrook en parallelrijbaan met 2x3 stroken. De Gaasperdammerweg wordt onder-tunneld. - De wegbreiding tussen knooppunt Amstel en knooppunt Diemen: De A10-Oost tussen knooppunt Amstel en knooppunt Watergraafsmeer wordt verbreed van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken. De A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Diemen wordt verbreed van 2x3 rijstroken en spitsstroken naar 2x4 rijstroken, spitsstroken en busstroken	Middellange termijn	Planstudie SAA is onderdeel van Randstad Urgent, met als doel om de problemen op de weg rond Schiphol-Amsterdam-Almere op te lossen. Het is een regionaal project en het tracé licht deels buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam
W9	Tunnel Spaarndammerdijk	De Spaarndammerdijk zal gedeeltelijk ondergronds worden gebracht tussen Houtmankade en Archangelweg om het autoverkeer in het gebied af te kunnen wikkelen	Middellange termijn	Als onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen in het Houthavengebied
W10	Wegverbreding van de A10 Zuid	Verbreding van de A10 Zuid van 4 naar 5 rijstroken in het kader van Planstudie Zuidas tussen knooppunt Nieuwe Meer en knooppunt Amstel. De voorkeursuitvoering is een tunnel ter hoogte van de Zuidas	Middellange- of lange termijn	in aanvulling op de maatregelen voor de korte termijn in het kader van ZSM (Spoedwet)
W11	Inpassing A2 Overamstel	De A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtse brug moet op middellange termijn in het nieuwe stedelijke gebied Overamstel worden ingepast en zal worden afgewaardeerd als stadsstraat	Middellange termijn	
W12	A10-Noord	Capaciteitsuitbreiding tussen knooppunt Watergraafsmeer en Coenplein	Lange termijn	Er wordt tevens uitgegaan van een uitbreiding van de capaciteit van de Zeeburgertunnel
W13	A10-West	De huidige capaciteit van de A10 West is 2x3 rijstroken (plus weef-/afslag vakken). Op termijn bestaat de mogelijkheid om in beide richtingen de capaciteit uit te breiden met 1 rijstrook. Dit geldt voor het wegedeelte tussen Haarlemmerweg en het knooppunt De Nieuwe Meer	Lange termijn	
W14	Aansluiting Parkstad T106 op A9	Als ontsluiting van Parkstad. De afslag ligt in het verlengde van de huidige T106	Middellange termijn	Extra capaciteit wordt gezocht in een nieuwe S106 aan de A9 bij Badhoevedorp
W15	Wegverbreding Daalwijkstraat	Verbreding van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken	Korte en middellange termijn	
W16	Wegverbreding A4	Tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt De Nieuwe Meer blijft de mogelijkheid om aan weerszijden uit te breiden met parallelstructuur	Lange termijn	De reservering komt in conflict met reservering OV9. Op termijn zal daar een (technische) oplossing bedacht voor moeten worden of een keuze worden gemaakt

Parkeren

Project Nr.	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
P1	P+R Bukslotermeerplein	Een nieuw P+R terrein met 800 parkeerplaatsen naast het Noord/Zuidlijnstation Bukslotermeerplein	Middellange termijn	
P2	P+R Sloterdijk	Uitbreiding van het bestaande P+R terrein met 200 parkeerplaatsen naast station Sloterdijk	Korte termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad
P3	P+R Surinameplein	Een nieuw P+R terrein met 400 parkeerplaatsen	Middellange termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad
P4	P+R Overamstel	Een nieuw P+R terrein met 400 parkeerplaatsen langs de A2	Middellange termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad
P5	P+R Oude Haegseweg	Een nieuw P+R terrein langs de Westtangent	Middellange termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad. Een nieuw P+R terrein is afhankelijk van ruimtelijke ontwikkelingen in de Riekerpolder en Schiphol areaal. Er wordt ook gekeken naar een alternatieve locatie in de hoek A4/A10 West.

Fietsroutes en fietsenstallingen

Project Nr.	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
F1	Fietsroute Noordelijke IJboulevard	Een doorgaande route voor een groot deel langs de noordzijde van het IJ via Overhoeks tot en met Schellingwoude	Middellange tot lange termijn	Afhankelijk van de ontwikkelingen langs de Noordelijke IJoevers
F2	Fietsroute langs de Kostverlorenvaart	Een doorgaande route langs de Kostverlorenvaart aan de oost- of westzijde van de Kostverlorenvaart. Er zal wel een oplossing gevonden moeten worden voor de vele waterobstakels	Lange termijn	
F3	Parkenroute Eendrachtspark - Foodcenter	Een verbinding tussen Eendrachtspark-Gerbrandypark langs de noordzijde Erasmusgracht en na 2020 verder doortrekken over het Foodcenter richting Nassauplein	Middellange termijn tot lange termijn	
F4	Fietsverbinding Eendrachtspark – Volkstuinpark de Bretten	Een fietsverbinding voor de ontbrekende schakel tussen Eendrachtspark en de Brettenzone	Middellange termijn	
F5	Uitbreiding fietsenstallingen Amsterdam CS	Ongeveer voor 10.000 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F6	Uitbreiding fietsenstallingen Amstelstation	Ongeveer voor 1.000 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F7	Uitbreiding fietsenstallingen Station Sloterdijk	Ongeveer voor 3.000 fietsen extra stallingruimte zowel inpandig als buiten	Middellange termijn	
F8	Uitbreiding fietsenstallingen Station Amsterdam Zuid	Er is behoefte aan een totaal van 15.000 plekken in 2020	Middellange termijn	
F9	Uitbreiding fietsenstallingen Station RAI	Ongeveer voor 500 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	

F10	Uitbreiding fietsenstalling Station Muiderpoort	Ongeveer voor 700 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F11	Uitbreiding fietsenstalling Europaplein	Ongeveer voor 500 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F12	Uitbreiding fietsenstallingen Leidseplein	Ongeveer voor 4.000 fietsen extra stallingruimte, waarvan 2.700 plekken bewaakt en inpandig	Middellange termijn	
F13	Inpandig en bewaakte fietsenstalling Arena gebied inclusief GETZ	Ongeveer voor 1.800 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	
F14	Inpandig en bewaakte fietsenstalling Buikslootmeerplein	Ongeveer voor 1.300 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	Gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn en de Zaanstangent
F15	Inpandig en bewaakte fietsenstalling De Hallen	Ongeveer voor 1.000 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	
F16	Fiets-/voetgangersbrug over het IJ	Een brug tussen Kop van Javaeiland en de Boorstraat (optie 1) of van Azartplein via Kompas-eiland naar Johan van Hasseltweg (optie 2)	Lange termijn	Afhankelijk van de ontwikkelingen langs de Noordoostelijke IJoevers. Optie 2 vanaf Azartplein is afhankelijk van de realisatie van het Kompas-eiland

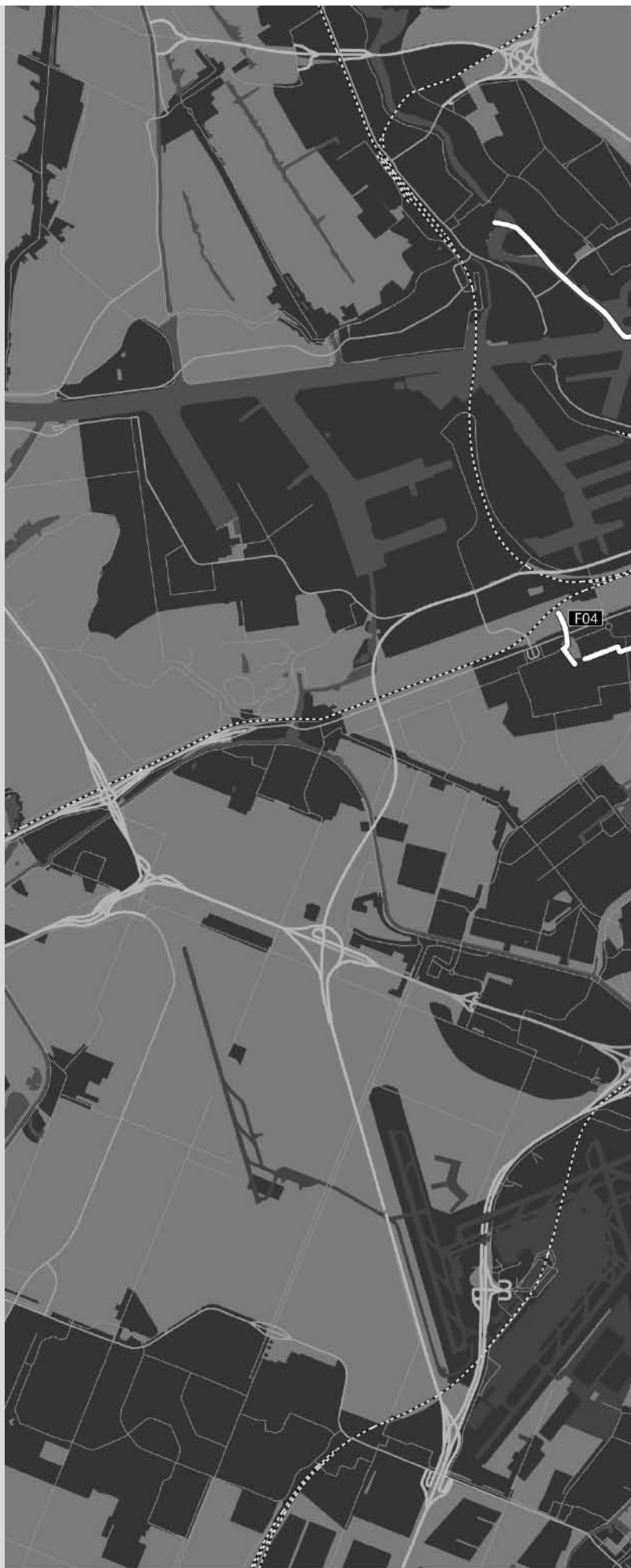
Veerverbindingen

Project Nr.	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
V1	Veerverbinding Javaeiland - Motorwal	Een nieuwe volwaardige veerverbinding tussen Amsterdam CS, Java-eiland en Hamerstraatgebied	Korte termijn	Afhankelijk van de ontwikkelingen van het Hamerstraatgebied
V2	Veerverbinding Javaeiland – Kompas-eiland – Amsterdam Noord	Een nieuwe veerverbinding tussen Java-eiland, Kompas-eiland en de noordelijke IJoever	Middellange termijn	Voorafgaand en in aanloop naar een mogelijk Kompas-eiland
V3	Veerverbinding Sporenburg – Zeeburgereiland	Een nieuwe veerverbinding tussen Sporenburg en Zeeburgereiland	Lange termijn	Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen op Zeeburger-eiland
V4	Veerverbinding Zaanstad	Een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam CS en Zaandam	Lange termijn	

Reserveringen fiets en veer

Reserveringen fiets en veer

- reservering fiets of veer
- reservering fietsenstalling

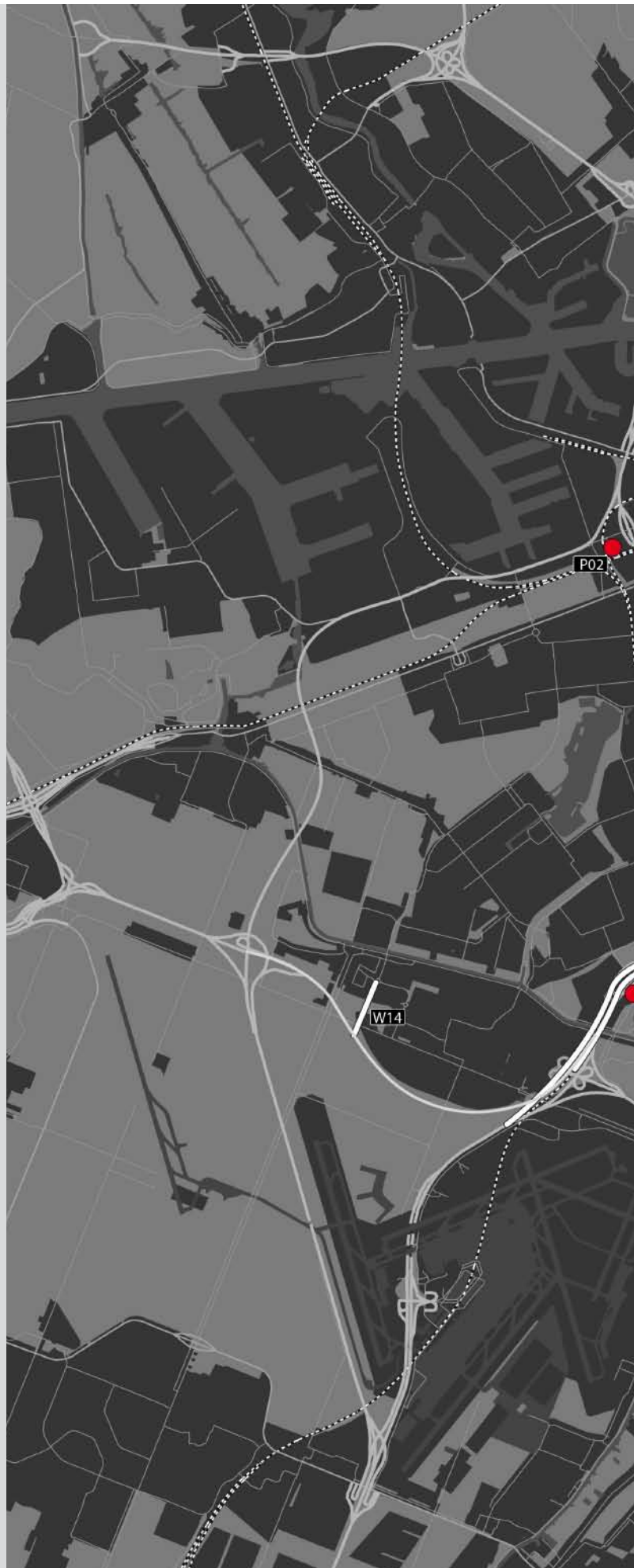




Reserveringen weg

Reserveringen weg

- reservering weg
- reservering P&R terrein





Reserveringen OV

Reserveringen OV

- reservering OV
- reservering emplacement
- reservering station





Reserveringen spoor

Reserveringen spoor

- reservering spoor
- reservering rangeertrein





Samenvatting PlanMER

INHOUDSOPGAVE

1	Aanleiding en doel van het planMER	283
2	Doelen en opgaven uit de structuurvisie	283
3	Wettelijk en beleidskader	285
4	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	288
5	Alternatieven	292
6	Beoordeling van de alternatieven	297
7	Evaluatie en monitoring	318
8	Leemten in Kennis	319

1 Aanleiding en doel van het planMER

De gemeente Amsterdam brengt voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk naar 2040 een structuurvisie uit. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), sinds 1 juli 2008 van kracht, is de structuurvisie geïntroduceerd om ideeën voor de toekomst vorm te geven en een toetsingskader te bieden voor concrete ruimtelijke plannen zoals het bestemmingsplan. Bij het opstellen van de structuurvisie is een planMER (milieueffectrapport) een verplicht onderdeel indien die het kader vormt voor toekomstige project-m.e.r.-plichtige of project-m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en/of activiteiten waarvoor een zogenaamde 'passende beoordeling' nodig is op grond van de Europese Habitatrichtlijn (in Nederland geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998). Beide voorwaarden zijn op de Structuurvisie Amsterdam van toepassing.

De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van Amsterdam alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid (conform art.2.1. lid 1 van de Wro). Het doel van het planMER is dat in een stadium waarin nog fundamentele strategische keuzes kunnen worden gemaakt voor ontwikkelingsrichtingen en/of locaties voor activiteiten, de milieuaspecten adequaat worden meegewogen. Dit moet voorkomen dat het bevoegd gezag in een laat stadium voor voldongen feiten wordt gesteld.

2 Doelen en opgaven uit de structuurvisie

De Ontwerp Structuurvisie sluit naadloos aan op de leidende principes uit het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor Metropoolregio Amsterdam. De gemeenten binnen Metropoolregio Amsterdam¹ en de betrokken provincies hebben afgesproken het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 als vertrekpunt te gebruiken bij het opstellen van hun structuurvisies. Ook de kernstad Amsterdam profileert zich op diversiteit en duurzaamheid. Dezelfde impulsen worden tot uitgangspunt genomen:

- verdere intensivering en transformatie van stedelijk gebied, met aandacht voor voldoende aanbod van bedrijfslocaties,
- een betere interne en externe bereikbaarheid door in te zetten op regionaal openbaar vervoer,
- het ontwikkelen van het metropolitane landschap,
- het maken van een duurzame en klimaatbestendige stad.

In de Ontwerp Structuurvisie is voor Amsterdam als centrale ambitie gedefinieerd:

Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende duurzame, Europese metropool.

Om de ambitie voor Amsterdam waar te maken en richting te geven aan de ruimtelijke visie voor de stad is eerst een tiental doelstellingen geformuleerd: De Pijlers². Niet alle Pijlers kunnen naast elkaar bestaan zonder een aantal cruciale knopen door te hakken. Er zijn zeven grote vraagstukken waarin richting moet worden gevonden.

¹ Het metropoolregio Amsterdam overleg is een overleg van lokale en regionale overheden in de noordelijke deel van de randstad. Deelnemers zijn de gemeenten Aalsmeer, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Beverwijk, Blaricum, Bloemendaal, Bussum, Diemen, Edam-Volendam, Haarlem, Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Hilversum, Huizen, Landsmeer, Laren, Lelystad, Muiden, Naarden, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Waterland, Weesp, Wijdemeren, Wormerland, Zaanstad, Zandvoort, Zeevang, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam. De onderstreepte gemeenten zijn ook deelnemers in de Stadregio Amsterdam.

² De Pijlers voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, gemeente Amsterdam, april 2009.

Deze vraagstukken zijn:

1. Intensivering van het grondgebruik

Intensivering van het grondgebruik binnen de stad biedt meer mensen woon- en werkruimte en betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en er hoeft minder landschap te worden aangetast. In de periode van 2010 tot 2040 worden in Amsterdam 70.000 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd. Om die ambitie te halen moet gezocht worden naar bouwplaatsen met een capaciteit van 120.000 woningen. Er moet immers ook rekening worden gehouden met sloop en mogelijke tegenvallers bij de ontwikkeling van bouwlocaties.

Bij 70.000 nieuwe woningen hoort ook een behoefte van 330.000 m² vloeroppervlak aan maatschappelijke voorzieningen. Ook wordt een intensiever gebruik van de haven en bedrijfsterreinen voorzien en een grotere mix van wonen en werken, waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Intensivering kan alleen gebeuren als dit klimaatbestendig gebeurt met voldoende water en groen en met afdoende waterberging. Amsterdam kiest ervoor om ruimtelijke opgaven op te lossen binnen de bestaande stad.

2. OV-netwerk op metropolitane schaal

Om de intensivering van het grondgebruik te verwezenlijken is de verdere ontwikkeling van een samenhangend OV-netwerk op metropolitane schaal onontbeerlijk. Daarnaast zal het regionale wegennetwerk moeten worden aangepast aan de verdere groei van de metropoolregio, maar binnen het stedelijke kerngebied wel beperkt. Op veel meer plaatsen dan nu moet een naadloze overstap tussen auto en openbaar vervoer mogelijk worden. Daar hoort ook bij het kiezen voor investeringen in langzaam verkeer en openbaar vervoer binnen de ring A10. Voorgesteld wordt de groei mogelijkheden van de stad in eerste instantie te koppelen aan bestaande en in ontwikkeling zijnde OV-lijnen. Concreet betekent dit het omvormen van de Amstelveenlijn tot metro alsmede het benutten van de ontwikkelingsruimte rondom de Ringlijn en de aan te leggen Noord- en Westtangent. Ook worden verkenningen gedaan naar een tweede railverbinding (metro of Regiorail) naar Schiphol en het doortrekken van de Ringlijn naar Noord.

3. Ruimte voor de auto in de stad

De kwaliteit van leven in de stad wordt steeds

belangrijker en daarmee de inrichting en het gebruik van het schaarse publieke domein met name binnen de ring A10 omdat hier de druk op de openbare ruimte het grootst is. In straten, aan oevers en op pleinen waar dat gewenst is, wordt de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig ingericht. Dit betekent minder of anders georganiseerde ruimte voor de auto in de stad, maar niet het verdwijnen van de auto uit de stad. Met de opkomst van de elektrische auto wordt het autoverkeer in de toekomst immers ook steeds schoner en stiller. Het verbeteren van de openbare ruimte en het inpassen van ruimte voor de auto is maatwerk en wordt aangepakt in samenwerking met stadsdelen en bedrijfsleven.

4. Groen en water

Het groen en water in en rondom de stad moet aantrekkelijker worden in de wetenschap dat het gebruik ervan alleen maar toeneemt en een steeds belangrijker rol vervult voor het welzijn van de bewoners en voor bedrijven die zich hier willen vestigen. Amsterdam zal daarom investeren in de beleving en gebruiksmogelijkheden van het groen en van het water in en om de stad. Dit betekent het herinrichten van de koppen van de scheggen, het aanleggen van jachthavens en zwemplekken en het investeren in bestaande parken in de stad, het vergroten van de Hoofdgroenstructuur en het verbeteren en het meer zichtbaar maken van de waterstructuur, het op sommige plekken binnen de Hoofdgroenstructuur toestaan van gebouwde recreatieve voorzieningen (ter ondersteuning van de beleving van het groen) en het verbeteren van recreatieve routes tussen groengebieden en blauwe gebieden.

5. Transformatie

Transformatie betekent vooral het meer mengen van functies, maar soms ook verplaatsing van bedrijven, sportterreinen en volkstuinten. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren. Dit complex strijdt om de schaarse stedelijke ruimte. Onder druk van deze strijd transformeert een aantal van deze gebieden in de stad naar een meer gemengd stedelijk milieu. Hiervan kan meteen geprofiteerd worden door verbeteringen aan te brengen in verouderde aansluitingen, infrastructuur en te krap gedimensioneerde watersystemen.

6. Duurzame energie

Als het om klimaatbestendigheid gaat ligt de grote

uitdaging voor de stad, naast voldoende waterberging, in het vinden van ruimte voor het opwekken van duurzame energie. Waar vinden we de ruimte voor het opwekken van duurzame energie en in hoeverre worden we onze eigen energieleverancier? Amsterdam kiest ervoor een groot deel van de energiebehoefte zelf op te wekken. Daarbij gaat het om toepassen van stadswarmte en -koude, zonne-energie, windenergie, gebruikmaking van biomassa en energieopslag in de bodem. Daarnaast zal Amsterdam ook investeren in duurzame energieopwekking in de regio.

7. Olympische Spelen van 2028

Nederland heeft de ambitie om gastheer te zijn voor de Olympische Spelen van 2028. De spelen zijn een nationale aangelegenheid waarbij Amsterdam als beeldmerk kan fungeren en de ruimtelijke mogelijkheden heeft om plaats te bieden aan in ieder geval een olympisch stadion, dorp en zwembad. Hiervoor moeten wel locaties worden aangewezen. De twee mogelijke locaties zijn Havenstad en sportpark Sloten en omgeving met daaraan gekoppeld de sportas van het oude Olympisch Stadion via Bosbaan naar het Wagenerstadion.

3 Wettelijk en beleidskader

In het planMER is nagegaan in welke wettelijke context de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt geplaatst en welk beleidskader relevant is. Daartoe zijn overkoepelende structuurvisies en plannen van buurgemeenten geïnterviewd en worden vooral de wetten die zich richten op gebiedsbescherming wat betreft natuur en cultuurhistorie van belang geacht: de Natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en onderdelen van de Monumentenwet voor beschermde stads- en dorpsgezichten.

Afstemming met overkoepelende structuurvisies

De meeste doelen en opgaven van structuurvisies van hogere overheden komen (logischerwijs) overeen met die van de voorliggende Ontwerp structuurvisie Amsterdam 2040.

Bekeken zijn:

Structuurvisie Randstad 2040: onderscheid tussen Rijk en Metropoolregio Amsterdam is een verschillende kijk op de landschappen. In Randstad 2040 wordt dit ingevuld met metropolitane parken. In de Amsterdamse structuurvisie wordt de term metropoolitaan landschap gehanteerd. Een landschap is meer dan een park. Recreatie is één van de functies. De agrarische en culturele betekenis, de waterberging en de natuur- en milieukekenmerken zijn allen aspecten die niet direct aan een 'park' worden verbonden maar wel aan een landschap.

RAAM-brief: In november 2009 heeft de ministerraad ingestemd met het Rijksbesluit Almere-Amsterdam-Markermeer. Almere kan op termijn een dubbelstad vormen met Amsterdam. De regio ziet in dit concept buitendijkse bouwlocaties. Om deze mogelijkheid open te houden, dienen IJmeer en Markermeer eerst een ecologische stimulans te krijgen. Het kabinet zet hiertoe een eerste stap en investeert twintig miljoen euro in de natuur bovenop de reeds lopende natuurschilpiloten. Om de bij een schaalprong de bereikbaarheid te waarborgen investeert het Rijk miljarden euro's in onder andere de Hanzelijn en in capaciteitsuitbreiding van het aantal treinen tussen Almere en Amsterdam. Daarnaast komt er capaciteitsuitbreiding voor de weginfrastructuur op de A6, de A1, de A9 en de A10 oost. Het plan van de gemeente Almere en Amsterdam om een IJmeerverbinding (trein) te realiseren is kostbaar. Het kabinet kan en wil hier alleen

mee instemmen als er een haalbaar plan ligt. Almere krijgt de komende twee jaar de gelegenheid om het plan verder te ontwikkelen.

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040: gemeenten binnen Metropoolregio Amsterdam en de betrokken provincies hebben afgesproken dit beeld als vertrekpunt te gebruiken bij het opstellen van hun structuurvisies.

Ontwerp Structuurvisie 2040 Provincie Noord-Holland: de structuurvisie Noord-Holland neemt ook het ontwikkelingsbeeld van de metropoolregio als vertrekpunt. Kortom, de intenties voor beide structuurvisies zijn hetzelfde. De gemeente Amsterdam is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de provinciale structuurvisie. Naast de informele afstemming heeft de gemeente Amsterdam – projectbureaus, beleidsdiensten en stadsdelen – ook één zienswijze op de ontwerpversie ingediend bij de provincie. Enerzijds om op onvolkomenheden in kaartmateriaal te wijzen, maar ook om meer aandacht te vragen voor de creatieve kenniseconomie, verkeer en vervoersaspecten in en rond Amsterdam op te nemen, zoals de Oost-Westlijn en de Ringlijn, inclusief de aansluiting op Noord.

In beide structuurvisies is door goede samenwerking een gelijke tekst over de uitbreiding van het zeehaventerrein van Amsterdam opgenomen. Wel is er verschil van inzicht over de gewenste reikwijdte van het onderzoek naar beoogde uitbreidingslocaties. Noord-Holland wil ook een locatie buitengaats in het onderzoek betrekken, terwijl Amsterdam van mening is dat op basis van een studie uit 2004 duidelijk is dat een locatie buitengaats onhaalbaar en onwenselijk is. In de Ontwerp Structuurvisie Provincie Noord-Holland 2040 zijn geen nieuwe infrastructurele maatregelen opgenomen naast de maatregelen die in het autonome Provinciale verkeer en vervoersplan staan. Dit is een van de grootste verschillen tussen de provinciale structuurvisie, het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 en de Amsterdamse structuurvisie waarin wél extra OV-maatregelen worden voorgesteld om de interne en externe bereikbaarheid te verbeteren. Amsterdam vraagt de provincie dan ook (uitgebreider) in te gaan op de verkeersmodaliteit fiets, elektrisch vervoerinfrastructuur, OV SAAL, de congestie op de N236, de gevolgen van woningbouw in de Bloemendalerpolder op het wegennet en de afwikkeling van gevaarlijke stoffen via de Betuweroute.

Plannen van buurgemeenten

Van de buurgemeenten heeft Ouder-Amstel in 2007 al een structuurvisie vastgesteld. Zij werkt nu aan een actualisatie. Almere heeft in juni 2009 een Concept Structuurvisie 2.0 gepubliceerd. Haarlemmermeer heeft recent de Contourennota Structuurvisie gepubliceerd. Zeven Waterlandse buurgemeenten hebben begin 2009 een regiovisie uitgebracht als basis voor de afzonderlijke gemeentelijke structuurvisies. Haarlemmerliede-Spaarnwoude heeft zijn uitgangspunten voor de structuurvisie in een strategische toekomstvisie uitgewerkt. Zaanstad heeft recent een concept 'Een Toekomstrichting Zaaans Evenwicht' voor commentaar gepubliceerd. Tussenproducten van het structuurvisie proces van de buurgemeenten Amstelveen, Diemen, Oostzaan zijn niet bekend.

Structuurvisie Ouder-Amstel 2007: het openhouden van het landschap en het versterken van de recreatieve functie van de Amstelscheg passen binnen de opgaven van investeren in recreatief gebruik van groen uit de Structuurvisie Amsterdam. Ook de multifunctionele ontwikkeling van het Duivendrechtse Veld sluit aan bij de plannen van Amsterdam met de aangrenzende Zuidoostlob. De mate van gewenste stedelijkheid van het Duivendrechtse Veld rondom het station Duivendrecht wijkt af. In het eindverslag van de inspraakprocedure wordt aangegeven dat de mate van stedelijkheid nog een discussiepunt is. In de uitwerking van het gebied zullen de aspecten die samenhangen met de mate van stedelijkheid worden onderzocht en uitgewerkt.

Concept structuurvisie Almere 2.0, 2009: de schaal-sprong Almere 2030 staat voor de doorgroei van Almere naar een complete stad met 350.000 inwoners in 2030. Voor de Amsterdamse structuurvisie is vooral de westelijke ontwikkelingsrichting met Almere-Pampus en de versterking van het regionaal openbaar vervoer tussen Schiphol-Amsterdam-Almere en Lelystad met de IJmeerlijn belangrijk (OV-SAAL). De gestelde randvoorwaarde van een sterk ecologisch systeem voor verdere ontwikkeling van de regio wordt ingevuld door de voorgestelde maatregelen uit het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer. Het Almeerse ontwikkelingsperspectief en de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer zijn beide door Amsterdam onderschreven.

Strategische toekomstvisie Gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude, 2009: een van de opgaven is de strategische opgave VI: de groene buffer blijft zijn groene bestemming behouden. Dit betekent onder andere dat een industriële haven in dit gebied voor de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude niet bespreekbaar is. De Houtrakpolder, waar Amsterdam eventueel het havengebied wil uitbreiden, maakt onderdeel uit van deze groene buffer. In opdracht van de provincie Noord-Holland is de Dienst Landelijk Gebied, in samenwerking met Staatsbosbeheer, de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en de stichting agrarische bedrijven Spaarnwoude inmiddels met de eerste werkzaamheden gestart voor de herinrichting van de Houtrakpolder. Bij deze herinrichting wordt teruggerepen op de oorspronkelijke agrarische structuur. De herinrichting houdt onder andere de aanleg van het 'Groene Schip' in. Het doel van het Groene Schip is dat het industriegebied van de groene bufferzone wordt gescheiden. Het idee is tussen de Houtrakpolder en het Amsterdamse havengebied een grote kunstmatige heuvel te bouwen in de vorm van een groen schip. Het Groene Schip krijgt volgens de eerste ontwerpen een lengte van minimaal duizend meter en een gemiddelde hoogte vijftwintig meter en zal mogelijk bestaan uit categorie-1 bouwstoffen en AVI-bodemas. Verschillende recreatieve activiteiten kunnen vervolgens op en rond het schip ontwikkeld worden.

Het is duidelijk dat de herinrichting met het Groene Schip in sterke mate conflicteert met mogelijke Amsterdamse uitbreidingsplannen van het havengebied in westelijke richting.

Dit botst ook met de provinciale Ontwerp Structuurvisie waarin staat dat in afwachting van de onderzoeksresultaten naar een uitbreidingslocatie van de Amsterdamse haven in de Wijkermeerpolder (onderdeel van Nationaal Landschap) en de Houtrakpolder (Rijksbufferzone) geen onomkeerbare ontwikkelingen mogen plaatsvinden die een eventuele uitbreiding van de haven onmogelijk maken.

Contourennota Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, 2009: de Contourennota Structuurvisie 2030 is de eerste stap naar een integrale structuurvisie op een duurzame ontwikkeling van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer groeit van 140.000 inwoners naar 170.000 inwoners. In Haarlemmermeer zijn volop plannen in uitvoering. Denk aan de komst van Park21, de bouw van 10.000 woningen, groen en waterberging in de Westflank, Amsterdam

Connecting Trade in de Oostflank, het nieuwe glastuinbouwgebied Primaviera bij Rijsenhout en de ontwikkeling van Badhoevedorp. Daarbij is er de ambitie bij eventuele Olympische Spelen in Amsterdam in 2028 de spelen te faciliteren met aantrekkelijke voorzieningen. Dat kan met het Huis van de Sport en met het nieuwe stadion voor de Pioniers.

Regiovisie Waterland 2040: de Regiovisie Waterland Vitaal met Karakter is het document waarin de zeven Waterlandse gemeenten samen de toekomst in de ruimtelijke ordening van de Waterlandse regio hebben beschreven. De Regiovisie is 10 december 2008 vastgesteld in het Algemeen Bestuur van het ISW. De regiovisie Waterland 2040 vormt de basis voor de gemeentelijke plannen die gemaakt worden. Daarnaast is het dé visie van de Waterlandse regio om in te brengen in plannen van de Provincie Noord-Holland en die van de Stadsregio Amsterdam. Voor wat betreft de verstedelijkingsaccenten op de as Haarlemmermeer, Amsterdam en Almere en de waardering voor de groenblauwe kwaliteiten van Waterland past de visie van de regio Waterland in grote lijnen in het Ontwikkelingsbeeld voor Metropoolregio Amsterdam. De regio ziet de toekomstige rol van landbouw in relatie tot de functie van het landelijk gebied anders dan de Metropoolregio Amsterdam. Bij de metropoolregio en Structuurvisie Amsterdam krijgt het landschap vooral een functie voor de stedeling. De regio Waterland is tegen bouwen in het water (Almere westwaarts) en daarmee samenhangende infrastructuur. De Waterlandse regio wijst de plaatsing van windmolens in het open agrarische cultuurland af. Amsterdam is nog niet zover en onderzoekt de mogelijkheden voor plaatsing van windmolens.

Concept Een Toekomstrichting Zaan Evenwicht, 2009: Zaan Evenwicht is een verhaal op hoofdlijnen en maakt duidelijk hoe Zaanstad zich in de toekomst kan ontwikkelen tot vitale stad. Met dit verhaal positioneert Zaanstad zich in de regio als een stad waar veel gebeurt en nog veel mogelijk is; samen met de regiopartners werken aan de toekomst.

Nu Amsterdam de sprong over het IJ maakt en dit gebied als een spannend en potentievol gebied is ontdekt door zowel bewoners als bedrijven, is de overgang naar Zaanstad een bijna logisch vervolg. Zaanstad ziet zich straks fysiek en mentaal verbonden met het hart van Amsterdam. Een geslaagde waterfront-ontwikkeling van Zaan tot IJ kan een volgende

stap zijn van een opwaartse beweging voor Zaanstad. In de ontwikkeling van een Waterfront van Zaan tot IJ vinden Amsterdam en Zaanstad elkaar. Het totaal aan acties maken Zaanstad tot een sterke partner in Metropoolregio Amsterdam.

Relevant wettelijk kader

Voor de ontwikkelingen beschreven in de structuurvisie is vooral het wettelijke kader dat zich richt op gebiedsbescherming wat betreft natuur en cultuurhistorie van belang: de Natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en onderdelen van de Monumentenwet voor beschermde stads- en dorpsgezichten.

De meeste andere wet- en regelgeving (zoals geluid en luchtkwaliteit) werkt meer door op een kleiner schaalniveau en wordt daarom verder alleen gebruikt als beleidsachtergrond bij de beoordeling van de desbetreffende thema's en aspecten.

Sommige activiteiten die in de structuurvisie worden beschreven liggen deels in gebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zoals deze is vastgelegd in de Nota Ruimte en het Streekplan Noord-Holland Zuid. Daarnaast bevat de structuurvisie enkele activiteiten die liggen in of in de nabijheid van onder andere het Natura 2000-gebied IJmeer-Markermeer. De wet vereist daarom een zogenoemde 'passende beoordeling', die als bijlage bij het planMER is opgenomen, de Voortoets. Bij enkele activiteiten moet ook met cultuurhistorische aspecten rekening worden gehouden, zoals beschermde stads- en dorpsgezichten. Deze zijn: Stelling van Amsterdam, polder De Beemster, Grachtengordel Amsterdam en Hollandse Waterlinie.

4 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In dit planMER worden de te verwachte effecten van een voornemen vergeleken met de te verwachten effecten als gevolg van de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling is de situatie zoals het plangebied Amsterdam er in 2040 uit zou zien zonder realisatie van de structuurvisie (zie figuur S3). Plannen en/of projecten waarvoor een investeringsbesluit genomen is, worden in dit planMER tot de autonome ontwikkeling gerekend. Een groot deel van de ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam liggen tot 2020 al vast en zijn deels al in uitvoering. Infrastructuurprojecten zoals de uitbreiding of aanleg van nieuwe snelwegen zijn al in gang gezet en worden in deze periode voltooid. Locaties voor woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen zijn voor een groot deel al ingevuld.

Woningbouw

Voor de woningbouwprojecten in de komende jaren is uitgegaan van het Amsterdamse Basisbestand woningbouwlocaties van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA). In tabel S1 zijn deze autonome woningbouwprojecten per stadsdeel in aantal te bouwen woningen weergegeven. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt naar sloop-nieuwbouw (vervanging), verdichting (inbreiding), uitbreiding in een nieuw gebied en functiewijziging naar een woningbouwbestemming. In totaal bestaan voor de periode tot 2020 concrete bouwplannen voor de bouw van 27.000 woningen. Ongeveer 6.500 woningen hiervan betreft vervanging door sloopnieuwbouw. In totaal is op dit moment de toevoeging van ongeveer 20.500 woningen aan het huidige woningenbestand financieel gedekt.

Kantoren

De bestaande Amsterdamse kantorenvorraad bestaat uit ongeveer 7,3 miljoen m² bruto vloeroppervlak (zie figuur S1). Dat is ruim 50% van het totaal in de Amsterdamse regio. In het centrum en in Amsterdam Zuid bevindt zich een groot aandeel van de Amsterdamse kantoorgebouwen. De gebieden kenmerken zich door een hoge mix van functies. De locaties Sloterdijk en Zuidoost zijn gebieden met grote concentraties kantoorgebouwen. In tegenstelling tot centrum en Oud-Zuid zijn dit mono-functionele gebieden. Ondanks de huidige crisis was januari 2009 ruim 330.000 m² in aanbouw en werd een oplevering in 2009 van ruim 210.000 m² verwacht.

Tabel S1 Huidig financieel gedekt programma aan woningen tot 2020

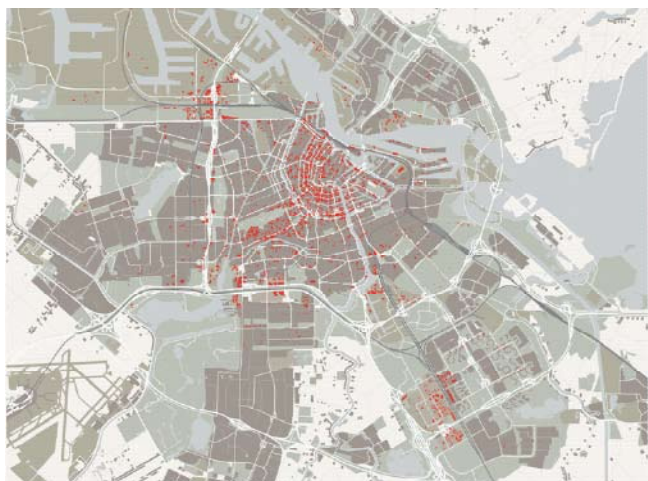
Projecttype woningbouw	Vervanging	Uitbreiding	Inbreiding	Functie Wijziging	Totaal
Stadsdeel					
Centrum	0	0	0	104	104
Westerpark	0	0	0	2.072	2.072
Oud-West	0	0	0	208	208
Zeeburg	0	4.412	0	0	4.412
Bos en Lommer	478	0	361	688	1.527
De Baarsjes	0	0	0	0	0
Noord	957	157	1.453	4.020	6.587
Geuzenveld					
Slotermeer	2.016	0	27	60	2.103
Osdorp	979	0	0	42	1.021
Slotervaart	867	0	0	0	867
Zuidoost	1.317	0	2.057	100	3.474
Oost-Watergr.	0	0	386	2.241	2.627
Oud-Zuid	0	0	0	20	20
ZuiderAmstel	0	0	510	1.551	2.061
	6.614	4.569	4.794	11.106	27.083
Totaal aantal extra woningen (=exclusief vervanging)					20.469

bron: Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (8 juni 2009)

Tabel S2 Huidig programma voor kantoren, bedrijven en overige tot 2020

Subcluster	Aard van het programma	Kantoren	Bedrijfs-ruimten	Bedrijven-terrein	Overige
Zuidelijke IJ-oever Oost	gemengd	71.000 m ²			
Zuidas	Gemengd ruimtelijk programma wonen/ werken/voorzieningen	333.333 m ²			
Sciencepark	Gemengd ruimtelijk programma	180.000 m ²			
Middenmeer					2.500 m ²
Overhoeks	gemengd	68.000 m ²	34.000 m ²		45.000 m ²
Houthavens				0,5 ha	
Sloterdijk III	bedrijven			28,4 ha	
Buiksloterham	transformatie/ gemengd wonen werken	40.550 m ²	12.350 m ²	16,5 ha	12.000 m ²
NDSM	gemengd	117.500 m ²			
IJburg laatste deel fase 1+fase 2		43.000 m ²	121.000 m ²		120.000 m ²
Ontwikkeling Zeeburgereiland	gemengd		17.500 m ²		65.000 m ²
Overamstel/ Amstelkwartier, Wenckebachweg	gemengd	2.500 m ²	5.500 m ²		12.500 m ²
Holendrecht	bedrijven				3.500 m ²
AMC	bedrijven		65.000 m ²		
Riekerpolder	werken	25.200 m ²			
Riekerhaven	werken		30.000 m ²		
Airport Businesspark	werken			45,0 ha	
		881.083 m ²	285.350 m ²	90,4 ha	260.500 m ²

Figuur S1 Kantorenlocaties in Amsterdam

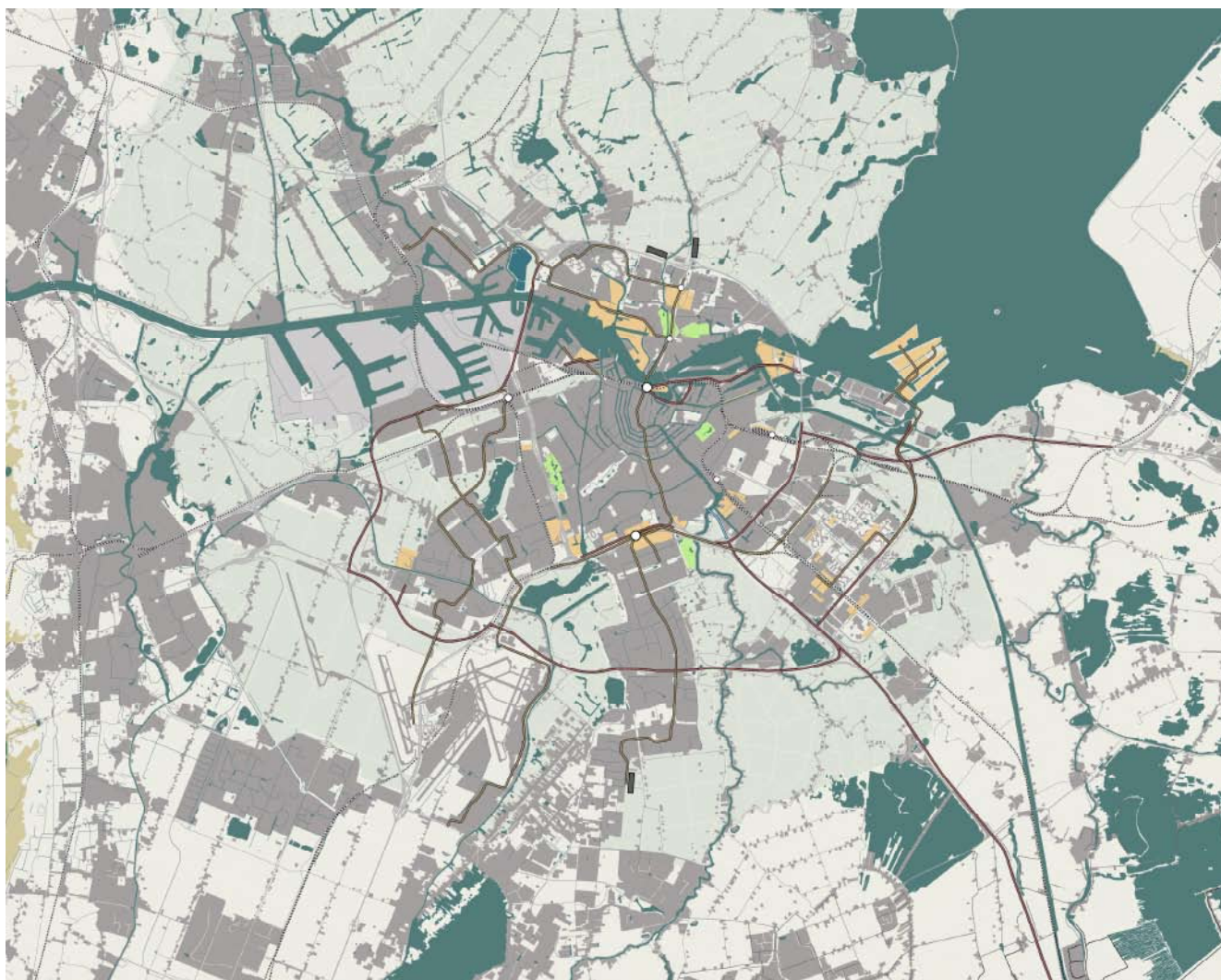


Figuur S2 Locaties bedrijven in Amsterdam



- Wonen en of werken
- Parken
- ★ Tweede zeececruse terminal
- Capaciteitsuitbreiding auto
- Capaciteitsverlaging auto
- Uitbreiding OV
- Mogelijk emplacement metro
- Capaciteitsuitbreiding station
- Waterproject

Figuur S3 Overzichtskaart
autonome ontwikkelingen
wonen en/of werken,
uitbreiding OV en auto en
groen



Voor de periode 2010 tot 2020 zit nog een kantorenprogramma van circa 880.000 m² bvo in de pijplijn. Het algemene beeld is dat vraag en aanbod op de kantorenmarkt niet in evenwicht zijn.

Haven- en bedrijventerrein

Op dit moment is er in totaal 3030 hectare haven- en bedrijventerrein in Amsterdam aanwezig. Hiervan is ongeveer 2/3 haventerrein en 1/3 overig (droog) bedrijventerrein.

De concentraties van grote bedrijfspanden zitten met name langs het Noordzeekanaal en de IJoevers (zie figuur S2). Overige gebieden met concentraties van grote bedrijfsgebouwen zijn het Foodcentrum ten westen van het centrum, Overamstel, Zuidoost en Schinkelhaven. In het centrum en Amsterdam Zuid is de grootste concentratie van kleine bedrijfspanden gemengd met andere functies.

Infrastructuur

De soms hoge dichtheden in onze regio, gecombineerd met gespreide woon- en werklocaties leiden tot verkeer- en vervoersproblemen. Mobiliteit en ruimtelijke ordening moeten dus nauwgezet in hun samenhang worden bekeken.

Vele infrastructuurprojecten zoals de uitbreiding of aanleg van nieuwe snelwegen en openbaar vervoer zijn voor 2010 tot 2020 al in gang gezet en worden in deze periode voltooid. Onder de autonome ontwikkeling vallen de volgende infrastructuurprojecten:

- Noord/Zuidlijn,
- IJsei (verhoogd busstation achter Centraal Station),
- Upgraden tramlijnen Amsterdam-West,
- Ombouw Amstelveenlijn,
- Veerverbindingen Oud-Noord,
- Klaprozenweg,
- Autoluwe zones binnenstad,
- Fietsroutes en stallingen binnenstad,
- Algemeen Binnenstad P+R programma + regio,
- Spaarndammertunnel,
- Zaanplanting met mogelijkheid ombouw tram,
- 2e Zeesluis IJmuiden,
- 2e Cruiseterminal in Havengebied buiten ring A10,
- 2e Coentunnel en Westrandweg,
- 2e Ontsluiting IJburg,
- Tram 26 + Zuidtangent-Oost IJburg/Zeeburger-eiland,
- Aanpassing S114 IJburg/Zeeburgereiland,
- Aanpassingen wegstructuur Zuidoost,



Figuur S4 Parken, plantsoenen en scheggen in en rond Amsterdam

- HOV-net Schiphol,
- Westtangent,
- Rijksweg A6/A1/A9/A10,
- Rijksweg A2,
- Omlegging Rijksweg A9.

Groen

De Amsterdamse groenstructuur bestaat uit vier ringen:

- De vooroorlogse stadsparken (zoals Sarphatipark, Oosterpark): kleine parken met zeer hoge bezoekersaantallen in of vlakbij de dichtbebouwde binnenstad.
- De parken die na 1945 zijn aangelegd (zoals Rembrandtpark, Sloterpark): grotere parken met lagere bezoekersaantallen die liggen in de minder dicht bebouwde delen van de stad.
- De Grote Groengebieden direct om de stad (de scheggen), zoals Amsterdamse Bos, Amstelland, Waterland.
- Natuurgebieden en nationale landschappen (metropolitane groengebieden) op enige afstand van de stad: IJmeer, Oostvaardersplassen, Vechtplassen, de duinen.

Deze structuur van vier ringen van groengebieden wordt op wijkniveau aangevuld door plantsoentjes en straatbomen. Op bovenwijks niveau bestaat de aanvulling uit volkstuinten, sportparken en begraafplaatsen. In figuur S4 is deze gelaagde ringstructuur weergegeven.

5 Alternatieven

Als basis voor de beoordeling van mogelijke (milieu) effecten zijn drie planalternatieven opgesteld. Daarvoor is gebruik gemaakt van de vier grote bewegingen die de belangrijkste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen weergeven in de Ontwerp Structuurvisie. Op basis van De Pijlers en de opgaven en dilemma's uit de structuurvisie zijn de alternatieven opgesteld, die een vertaling bieden van deze grote ruimtelijke bewegingen. De alternatieven zijn gepresenteerd in globale kaartbeelden passend bij het hoge abstractieniveau van de structuurvisie. We onderscheiden het Ringzone-plusalternatief, het Waterfrontalternatief en het Zuidflankalternatief.

De drie planalternatieven zijn zo opgesteld dat zij gezamenlijk de bandbreedte aan mogelijke effecten binnen het studiegebied laten zien en voldoende onderscheidend zijn. In elk alternatief wordt uitgegaan van een natuurlijke 'uitrol van het centrumgebied' met 10.000 woningen met een bijbehorend voorzieningenniveau en het versterken van OV-infrastructuur zoals tram en bus. Daarnaast behelst elke verstedelijkingsoptie één of andere vorm van transformatie, zodat behoud en toevoeging van bedrijvigheid niet onderscheidend genoeg is om expliciet in de alternatieven op te nemen. Het metropolitane landschap is ingebed in de alternatieven. Bij de olympische ambitie hoort telkens een cluster van olympisch stadion, olympisch zwembad en olympisch dorp, die moet samengaan met een uitstekende bereikbaarheid.

De onderscheidende elementen zijn vooral gevonden in toevoeging van woningbouwprogramma en daarmee samenhangende infrastructuur. De meest in het oog lopende onderscheidende elementen van de alternatieven worden versterkt door verschillende 'identiteiten' die als vanzelf opborrelen. Verder gaan we ervan uit dat bijvoorbeeld de aandacht voor de koppen van de scheggen in elk alternatief terugkomt, maar dat de investeringen in het landschap toenemen als ook de stedelijkheid in die bewuste omgeving toeneemt.

Ringzone-plusalternatief

Het Ringzone-plusalternatief (zie figuur S5) richt zich op versterking van de stedelijkheid rondom het huidige centrum met een veelheid aan hoogwaardige voorzieningen, slim bij elkaar geplaatst en onderling verbonden. Deze uitrol van het centrumgebied manifesteert zich het sterkst via het grote aantal extra woningen die zullen worden gebouwd in wijken die nu nog als 'tuinstedelijk' of als monofunctioneel werkgebied te boek staan, maar in de nabije toekomst tot het (hoog)stedelijke centrumgebied gaan behoren. De woningen zullen in een stedelijke, gemengde setting worden gebouwd. Het gaat om een serie locaties die net binnen of buiten de ring A10 (ten zuiden van het IJ) zijn gelegen. Tot de locaties behoren de zone langs het Ringspoor, Havenstad, Buitenveldert-Noord en het Zeeburgereiland. Naast de directe centrumstedelijke uitrol vinden verdichtingoperaties plaats langs de gehele Noordelijke IJever en in Zuidoost.

Openbaar vervoer

De uitbreiding van het openbaar vervoer en verdichting van de bebouwing gaan hand in hand. Dat draagt bij aan versterking van de stedelijke en regionale structuur en biedt zekerheid voor hoge bebouwingsdichtheden. De uitrol van het centrum met de verbetering en ontwikkeling van stadstraten en -pleinen staat centraal. Naoorlogse uitbreidingsgebieden worden door stadstraten en -pleinen aan de stad gekoppeld. Het Amsterdamse tramnetwerk draagt deze ontwikkeling en dient daarmee als motor voor een organische uitrol van de stad. De tram aangevuld met buslijnen dienen als 'feeder' voor regionale en nationale raillijnen en transferia (P&R). De grote infrastructurele ingreep in het Ringzone-plusalternatief is het sluiten van de Ringlijn (metro) vanuit de Isolatorweg naar het Noord/Zuidlijn station Johan van Hasseltweg in Amsterdam-Noord. Voor de ontsluiting van de Noordoostelijke IJeevers wordt een busverbinding, de HOV-Noordoosttangent, met Amsterdam-Oost aangelegd.

Deze ontwikkelingsstrategie brengt met zich mee dat tot 2020 vooral langs bestaande OV-lijnen verdicht zal worden. Met name langs de Ringlijn en in Amsterdam Zuidoost, zullen grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden. Langs de Noordwestelijke IJeevers en in het Havenstadgebied wordt pas na 2020 programma toegevoegd. De Noordoostelijke IJeevers zijn na 2030 aan de beurt.

Olympische Spelen

De Olympische Spelen 2028 dienen in het Ringzone-plusalternatief als motor voor de ontwikkelingen van de Westelijke IJeoverters. Voor de Olympische Spelen wordt ingezet op tijdelijke drijvende voorzieningen, waardoor vastgehouden kan worden aan het Cargill convenant. Het stadion, het zwembad en cruiseschepen als hotelaccommodaties liggen deels voor anker in Havenstad en het olympische dorp bevindt zich aan de Noordwestelijke IJeoverters. Om de bereikbaarheid tijdens de spelen te waarborgen moet de verlenging van de Ringlijn naar Amsterdam-Noord voltooid zijn.

Haven

De ontwikkeling van de haven volgt een natuurlijk verloop. De haven verplaatst zich steeds verder in westelijke richting. Als blijkt dat het bestaande haventerrein onvoldoende ruimte biedt wordt de haven verder uitgebreid met de Houtrakpolder.

Water en groen

In de periode tot 2020 wordt de nadruk gelegd op de verbetering van de kwaliteit van het groen in de stad en fietsverbindingen naar de stadsranden. Speciale aandacht geldt voor de koppen van de scheggen: deze worden beter benut voor recreatieve doeleinden en de verrommeling wordt tegengegaan. Door de versterkte stedelijke verdichting in

Zuidoost dient het groen hier prioriteit te krijgen. Zo ontwikkelt het Diemberbos zich tot een goed functionerend stadsbos, dat Zuidoost en IJburg met elkaar verbindt. De inzet van Amsterdam in de Diemerscheeg (ook Gaasperplas) moet vooral gericht zijn op het leggen van recreatieve en ecologische verbindingen met Muiden en Weesp. Daarnaast krijgt de kop van de Amstelscheeg veel aandacht om dit gebied aantrekkelijk te maken.

De stedelijke verdichting langs de Nieuwe Meer-as wordt geconcentreerd ten noorden van de A4 en het spoor. Reden om de Oeverlanden te ontwikkelen tot recreatie- en natuurgebied van grootstedelijke allure. De ontwikkelingen langs de IJeoverters vanaf 2020 vereisen een doordachte aanpak van water en groen. Bestaande structuren worden versterkt en de nadruk wordt gelegd op uitstekende groen- en recreatieve verbindingen met Waterland. Als nieuwe groenvoorziening wordt het Kompaseiland tussen de Noordoostelijke IJeoverters en het oostelijke havengebied aangelegd. De IJeoverters worden door een loop/fietsbrug met elkaar verbonden.

Duurzame energie

De ontwikkelingen langs het IJ maken de schaal-sprong stadswarmte mogelijk. De Gaasperplas dient tevens als bron voor koudewinning.

Figuur S5 Overzichtskaart Ringzone-plus alternatief



Waterfrontalternatief

De watergerelateerde ontwikkeling langs het IJ, van IJmuiden via de Zaanoevers en IJburg tot Almere vormen de basis van het Waterfrontalternatief (zie figuur S6). De rode draad is het hernieuwde besef van de enorme rijkdom die de grote waterpartijen in en nabij de stad vertegenwoordigen. Rijkdom in de vorm van (economische) ontwikkelingsruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Het is bij uitstek het water waarin Amsterdam zich onderscheidt van de meeste andere metropolen. Door de ontwikkelingen langs de IJoevers, IJburg, Amsterdam-Noord en de relatie met Zaanstad krijgt het IJ een steeds centralere positie in de kernstad. Langs het water transformeren oude industrie- en havengebieden zoals de Coen- en Vlothaven tot gemengd stedelijk gebied in het westen van de stad. Deze ontwikkeling zet zich door langs de Noordelijke IJever en langs de Zaan tot en met Zaanstad. Aan de oostkant worden de Noordelijke IJoevers ontwikkeld en met het Zeeburgereiland en een verdicht IJburg ontstaat een complete stad aan het water. Bij verdichting van IJburg wordt uitgegaan van een aansluiting op de ontwikkeling van Almere Pampus.

In het Waterfrontalternatief wordt vanaf 2010 ook geïnvesteerd in programma in Zuidoost dat langs bestaande OV-lijnen wordt toegevoegd. Langs de IJoevers ligt de komende tien jaar de prioriteit bij projecten die reeds in gang zijn gezet zoals

Overhoeks, Buiksloterham, NDSM-werf, Houthaven en Zeeburgereiland. Voor de periode na 2020 wordt een onderscheid gemaakt in het westelijk en oostelijk deel van de IJoevers.

Bij de Westelijke IJoevers ligt het accent op de interactie tussen stad en haven, bij de Oostelijke IJoevers ligt het accent op de interactie tussen stad en recreatie. De ontwikkelingen langs het IJ worden uitgevoerd in hoge dichtheden gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer.

Openbaar vervoer

In het Waterfrontalternatief komt de aanleg van de IJmeerverbinding als onderdeel van OV-SAAL in beeld. Deze railverbinding biedt een tweede ontsluiting tussen Amsterdam en Almere. Met de komst van de IJmeerlijn wordt station Diemen Zuid als knooppunt tussen trein, tram en metro opgewaardeerd. Aan de westkant reikt het Waterfrontalternatief tot aan Zaandam. Voor de ontsluiting van de Noordwestelijke IJever wordt de HOV-Zaanlijn opgewaardeerd. De Noordoostelijke IJever wordt ontsloten door de HOV-Noordoost-tangent met Amsterdam-Oost. Havenstad wordt ontsloten door meerdere HOV-(tram)lijnen vanuit Amsterdam Centrum, West en Station Sloterdijk. De verbinding tussen de noord- en zuidoever wordt door frequente veerdiensten versterkt. Tussen beide IJoevers aan de oostzijde van de stad wordt via het

Figuur S6 overzichtskaart Waterfrontalternatief



Kompaseiland een fiets- en voetgangersverbinding aangelegd.

Olympische Spelen

De Olympische Spelen 2028 vinden in Havenstad plaats. Daarvoor wordt de vrijgekomen ruimte door het uitplaatsen van havenactiviteiten benut.

Haven en bedrijvigheid

De havenactiviteiten ten oosten van de A10 west behoren in 2040 tot het verleden. In Havenstad is een hoogstedelijk woon/werkgebied ontstaan en de haven wordt uitgeplaatst in westelijke richting, waarbij twee gebieden voor havenactiviteiten in beeld komen, namelijk de Houtrakpolder en de Wijkermeerpolder.

Water en groen

Het Waterpark IJmeer /IJ is het groen-blaauwe hart van de waterfront ontwikkelingen voor recreatie om en op het water. De openheid van het landschap rond het IJmeer maakt het ongeschikt voor leisure of intensieve vormen van recreatie. Dit is bij uitstek een landschap waar heel voorzichtig mee moet worden omgesprongen. Dit geldt ook voor het deel buiten de gemeentegrenzen. Behoud en verdere uitbouw van de bestaande waarden dient hier het uitgangspunt te zijn. In het zuiden nabij Muiden en Muiderberg (Natuurboulevard IJmeer) en bij Almere Poort en Pampus is het stevig aanzetten van recreatieve potenties mogelijk evenals dit mogelijk is op de Diemerzeedijk en langs de noordoostelijke randen van de Bijlmermeer. In het noorden langs de Waterlandse kust is de optie meer natuurontwikkeling en extensieve recreatie. De verbindingen met deze gebieden krijgen bijzondere aandacht in het Waterfrontalternatief.

De Noorder IJplas wordt ontwikkeld tot 'Central Park' voor de nieuwe stadswijken in Amsterdam-Noord en Zaandam. Aan de Noordoostkant wordt het Kompaseiland tussen de Noordoostelijke IJoevers en het oostelijke havengebied aangelegd. De IJoevers worden door een loop/fietsbrug met elkaar verbonden.

Het Nieuwe Diep, 'Park van de Wetenschap', verbindt de woonmilieus van IJburg en Zeeburgereiland met het oude centrum en speelt in op de behoefte aan nieuwe ruimte voor technologie, onderzoek en ontwikkeling en richt zich op de toekomst van Amsterdam: onderwijs en kinderen. De centrale parkenwig, de doorlopende groenstructuur die centraal vanaf het Bijlmerpark via

het Centraal Park Gaasperdam (CPG) naar de Gaasperplas en het Gaasperpark door Zuidoost loopt, wordt verbeterd. Net als bij het Bijlmerpark worden aan de oost- en zuidzijde van het Centraal Park Gaasperdam en de noordzijde van de wijk Gein woningen gebouwd die gericht zijn naar het park. In de parkenzone rond de Gaasperplas worden de mogelijkheden voor recreatief gebruik vergroot, waardoor een recreatieve groene plek van metropolitane betekenis ontstaat.

Duurzame energie

De ontwikkelingen langs het IJ maken de Schaal-sprong Stadswarmte mogelijk. De Noorder IJplas en de Gaasperplas dienen als bron voor koudewinning.

Zuidflankalternatief

Het Zuidflankalternatief (figuur S7) is gericht op identiteiten als financieel centrum, kennisstad en logistiek. De luchthaven Schiphol en de strategische ligging aan de binnenzijde van de Randstad, met bijhorende infrastructuur, zijn de grote motoren hierachter. Het is een aaneenschakeling van omvangrijke projecten: de uitbreiding van Schiphol, de ontwikkeling van de Zuidas en de intensivering van de Zuidoostlob. De transformatie en verdichting wordt vooral gerealiseerd langs deze as. Voorwaarde voor de ontwikkeling van de Zuidas en de verdichting van Buitenveldert is een verbetering van de bereikbaarheid. Er worden veel woningen in Zuidoost gebouwd. Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog)stedelijk woonwerkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren, nabij de stations Bijlmer-Arena, Bullewijk en Holendrecht, wordt fors geïntensiveerd en worden de functies wonen, horeca en voorzieningen zoals leisure, onderwijs, health/sport, religie en maatschappelijke instellingen toegevoegd. Tot de transformatie van Zuidoost hoort ook de aanpak van de Gooisewegzone: verlaging van de weg in combinatie met een tramontsluiting. Daarnaast zijn de locaties Havenstad en een deel van de Noordelijke IJboerwoning nodig om de woningbouwambitie waar te maken.

Openbaar vervoer

Ter ontsluiting van het Zuidwestkwadrant (Schiphol en ontwikkelingen rond de Nieuwe Meer) komt een aantal hoogwaardige railontsluitingen in beeld: Regiorail en/of verlenging van de Noord/Zuidlijn naar de tweede luchthaventerminal of de Oost-West-metro. De ontwikkeling hangt af van een eventuele tweede luchthaventerminal en de ontwikkeling van het gebied rond de Nieuwe Meer/Riekerpolder. De regionale verbinding of metro kunnen worden doorgetrokken tot Amsterdam Connecting Trade (ACT) in de Haarlemmermeer.

Olympische Spelen

De locatie aan de Nieuwe Meer ligt op een strategische positie, aan de entree van de stad. Van hieruit zijn goede en snelle verbindingen met de rest van Nederland te realiseren, zonder dat iedereen door de stad moet om bij de locatie te komen. Een mogelijke ontwikkeling sluit aan op de al ingezette ontwikkeling van de olympische sportas en de historische olympische grond van het oude Olympisch Stadion. Het olympisch dorp op de locatie Sloten-Zuid wordt na de Spelen een gezonde, sportieve woonwijk. De noordoever van de Nieuwe Meer wordt een aantrekkelijk recreatiegebied voor de stad. Om de bereikbaarheid te garanderen zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Daarbij zijn de geschetste metro of Regiorail ook als opties in beeld.

Figuur S7 Voorlopige overzichtskaart Zuidflankalternatief



Haven en bedrijvigheid

De havenontwikkeling volgt een natuurlijk verloop. Havenontwikkelingen blijven binnen de ring A10 mogelijk, waarbij het havengebied niet uitgebreid hoeft te worden.

Water en groen

Het zwaartepunt van de aandacht voor het groen ligt op de zuidwestelijke scheggen, de Tuinen van West, de Nieuwe Meer, Amstelscheg en Gaasperplas. De recreatieve inrichting van de Tuinen van West en de ontwikkelingen van het olympisch park langs de Nieuwe Meer dienen als kwaliteitsimpuls voor de westelijke tuinsteden.

Het overgangsgebied tussen stad en land – de kop van de Amstelscheg – is bijzonder belangrijk in de ontwikkeling van de scheg. Juist hier zijn veel verschillende activiteiten bij elkaar gekomen die als los zand aan elkaar hangen zoals parken, volkstuinen, woonboten, sportvoorzieningen zorgboerderijen en begraafplaatsen. De samenhang in de Amstelscheg wordt verbeterd. De centrale parkenwig, de doorlopende groenstructuur die centraal vanaf het Bijlmerpark via het centraal Park Gaasperdam (CPG) naar de Gaasperplas en het Gaasperpark door Zuidoost loopt, wordt verbeterd. Net als bij het Bijlmerpark worden aan de oost- en zuidzijde van het CPG en de noordzijde van de wijk Gein woningen gebouwd die met de voorkeur gericht zijn naar het park. In de parkenzone rond de Gaasperplas worden de mogelijkheden voor recreatief gebruik vergroot, waardoor een recreatieve groene plek van metropolitane betekenis ontstaat.

Duurzame energie

De ontwikkelingen langs de Zuidflank maken het aantrekkelijker om op termijn dit gedeelte van het stadswarmtenet te vervangen door zwaardere leidingen met grotere transport-capaciteit om de Schaa sprong Stadswarmte te realiseren. De huidige twee grootschalige koudnetten in Amsterdam die hun koude halen uit de Ouderkerkerplas en de Nieuwe Meer, voorzien meer gebieden van koude.

6 Beoordeling van de alternatieven

Bij de analyse van effecten zijn verschillende thema's beoordeeld. Per thema zijn aspecten benoemd die we onderscheidend achten voor dat thema. Voor ieder aspect worden de alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. Daarvoor zijn de belangrijkste, onderscheidende thema's geselecteerd. Op basis daarvan worden de effecten voor de referentiesituatie en de alternatieven bepaald.

De thema's en aspecten die worden beoordeeld zijn:

Natuur:

- gevolgen voor (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (EHS),
- gevolgen voor Rijksbuffergebieden,
- gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Landschap en cultuurhistorie:

- landschap: samenhang structuur, openheid,
- cultuurhistorie: effect op visueel ruimtelijke kenmerken (zoals Stelling van Amsterdam).

Klimaatbestendig (fysiek duurzaam):

- energie en CO₂: mate van energiebesparing en duurzame opwekking,
- water: onderlast en overlast en overstromingsrisico.

Kwaliteit van de leefomgeving (sociaal duurzaam):

- identiteit (diversiteit), flexibiliteit, verbinden (bereikbaarheid en toegankelijkheid) en eigenaarschap.
- Leefbaarheid: geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Ruimtelijke economie:

- bedrijventerreinen: aanbod en diversiteit werkgebieden.

Mobiliteit en bereikbaarheid:

- verkeersnetwerken,
- modal-split,
- bereikbaarheid,
- bereikbaarheid olympische locatie.

De effectenbeoordeling brengt in kaart wat de mogelijke gevolgen zijn als de alternatieven verder ontwikkeld worden. Voor een aantal thema's/aspecten gelden criteria vanuit beleidsdoelstellingen en vanuit bestuurlijke afspraken. De beschrijving van de effecten is vooral kwalitatief van aard op basis van de beschikbare informatie en kennis (deskundigenoordeel). Waar mogelijke en zinvol is gewerkt met kwantitatieve gegevens.

Het toetsen aan de pijlers (doelbereik) zoals aange-

geven in het advies van de Commissie wordt niet expliciet gedaan. Immers de structuurvisie en de alternatieven in het MER zijn opgesteld met als uitgangspunten De Pijlers. Er is niet gewerkt met scenario's waarbij keuzen binnen en tussen pijlers moeten worden gemaakt.

Het behandelen van effecten in tijdsintervallen van tien jaar zoals in de Nota Reikwijdte en Detailniveau aangegeven, is maar beperkt mogelijk gebleken gezien het abstractieniveau van de alternatieven en de globale wijze van beoordelen. Overigens geldt dat de situatie in 2020 vrijwel de referentiesituatie is omdat voor de periode van 2010 tot 2020 voor een belangrijk deel de plannen reeds vastliggen (zie autonome ontwikkeling) en de gevolgen van de alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. Voor de aspecten energie en CO₂-reductie heeft wel een effectbeschrijving in de tijd plaatsgevonden omdat voor deze aspecten door de gemeente Amsterdam in de tijd duidelijke doelstellingen zijn geformuleerd.

Natuur

Figuur S7 geeft de totale natuurwaarde weer voor het Amsterdamse Bos en de grote groengebieden binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. De natuurwaarden zijn bepaald op basis van biodiversiteit, natuurlijkheid, vervangbaarheid en rol in de ecologische structuur. Van de dieper in de stad gelegen groengebieden scoren de punten van de scheggen – Westerpark, Kadoelen, Flevopark, Ruige Riet, begraafplaats Zorgvlied en Oeverlanden – opvallend hoog. Het IJmeer, de Oostvaardersplassen, het Vechtplassengebied, het Groene Hart, de duinen

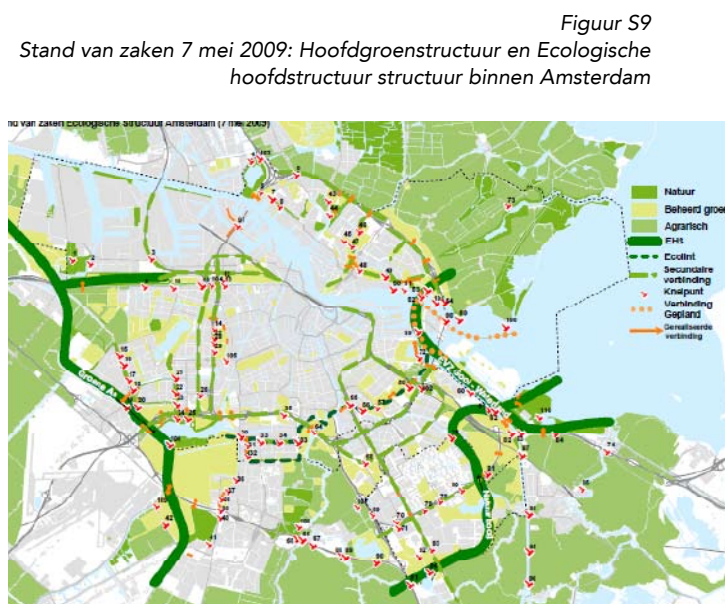
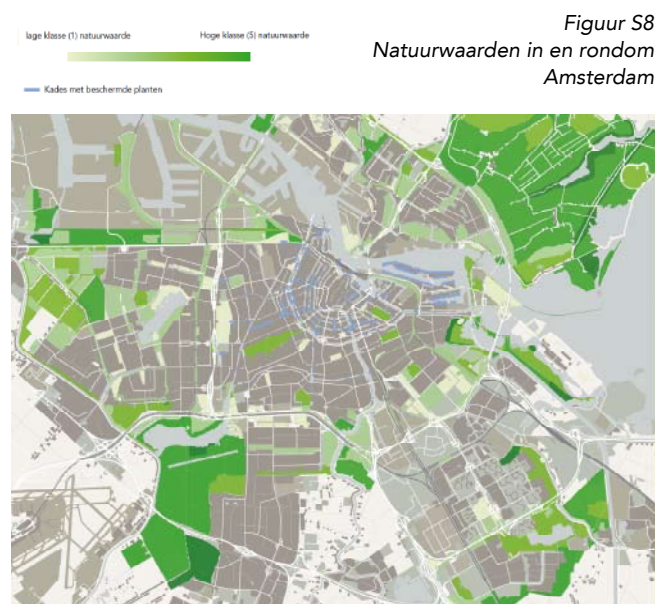
en de Zaanstreek zijn heel verschillende gebieden die met elkaar gemeen hebben dat ze hoge natuurwaarden bevatten, soms zelfs op Europees topniveau.

Relevant beleid

Het rijk streeft naar realisatie van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden: de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor EHS-gebieden geldt een specifiek beschermingsregime dat wordt geregeld in de Nota Ruimte en medio 2010 in de AMvB ruimte.

Rondom Amsterdam liggen de drie Rijksbufferzones; Amstelland-Vechtstreek, Amsterdam-Purmerend en Amsterdam-Haarlem. Gebieden zoals de Amstelscheg en de Houtrakpolder maken deel uit van Rijksbufferzones. Doel van de Rijksbufferzones is dat zij gevrijwaard blijven van verdere verstedelijking en dat ze zich verder kunnen ontwikkelen tot relatief grootschalige groene gebieden.

Natura 2000-gebieden zijn beschermd op basis van de Europese Vogel- en habitatrichtlijn en zijn opgenomen in de Nederlandse Natuurbeschermingswet. Als er activiteiten in of nabij een Natura 2000-gebied plaatsvinden, moet onderzocht worden of deze significant negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van het gebied hebben. Aangezien er mogelijk sprake is van planontwikkeling langs het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer – inclusief de habitats Gouwee en Kustzone Muiden – zoals recreatie en een OV-verbinding met Almere (IJmeerlijn) is een passende beoordeling gedaan op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.



Referentiesituatie

Natura 2000-gebied:

Toekomstbeeld Markermeer en IJmeer

Het IJmeer is een jong en dynamisch ecosysteem. De omslag van een zoute lagune naar een zoet binnenmeer, die het IJmeer en Markermeer afsluit van het IJsselmeer, hebben grote veranderingen teweeg gebracht. Er is nog geen evenwicht bereikt in dit ecosysteem.

In de Verkenning IJmeer 2004 is een aanpak ontwikkeld die primair gericht is op de ontwikkeling van robuuste natuur en pas in de tweede plaats op het behoud van soorten. Het gaat daarbij om het tot stand brengen van een ecologische schaal-sprong door de om het IJmeer en Markermeer gelegen natuurgebieden met elkaar te verbinden en te versterken en door op grote schaal ondiepe oeverssystemen aan te leggen. Uiteindelijk ontstaat daardoor een aaneengesloten samenhangend en duurzaam wetlandstelsel van formaat.

Aanpassingen contouren (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren. De EHS moet in 2018 zijn afgerond. De realisatie van de (P)EHS is autonoom beleid.

In de Ontwerp Structuurvisie Noord-Holland 2040 wordt vermeld, dat de EHS wordt herijkt. Naar verwachting wordt de herijking in de loop van 2010 vastgesteld. Daarna wordt de structuurvisie Noord-Holland 2040 op dat onderdeel herzien. Voor Amsterdam zijn vooral de mogelijke wijzigingen van de Robuuste verbindingzones en de volgende zoekgebieden relevant:

- van Kust tot Kust (Noord-Kennemerland);
- groene Ruggengraat (Amstel-, Gooi- en Vecht);
- zoekgebieden combinatie waterberging en EHS;
- zoekgebieden combinatie Ecologische verbindingzones en EHS.

Beoordeling

De alternatieven worden beoordeeld op:

- gevolgen voor (P)EHS (zie figuur S9),
- gevolgen voor Rijksbuffergebieden,
- gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Voor alle drie alternatieven geldt dat meerdere plannen voor een intensiever recreatief gebruik

in groengebieden bestaan, die botsen met de (P) EHS-status van deze gebieden. Bij het Ringzone-plusalternatief en het Waterfrontalternatief speelt bovendien dat de potentiële uitbreidingslocatie Houtrakpolder bij een eventuele uitplaatsing of uitbreiding van de Amsterdamse havens in de (P) EHS ligt. Bovenstaande geldt ook voor de Rijksbufferzones. Bij het Ringzone-plusalternatief en het Zuidflankalternatief is de reikwijdte van de activiteiten beperkt en vinden de activiteiten redelijk ver van Natura 2000-gebieden plaats. In tabel S3 is de waardering voor het aspect natuur weergegeven.

Tabel S3 Vergelijking van de alternatieven voor het aspect natuur. Bij het Waterfrontalternatief zijn de ruimtelijke ingrepen op nabijgelegen Natura-2000-gebieden apart beschouwd.

	gevolgen voor (P) EHS	gevolgen voor Rijksbuffergebieden	gevolgen voor Natura-2000 gebieden
Ringzone-plus	—	—	0
Waterfront	—	—	Voortoets
1. Verdichting IJburg	—	—	0
2. Natuurontwikkeling Waterl. Kust	—	—	+
3. Extensieve recreatie	—	—	—
4. IJmeerverbinding	—	—	0/—
Zuidflank	—	—	0

Landschap en cultuurhistorie

Amsterdam ligt in het stroomgebied van meerdere veenrivieren, met de Amstel als de meest bekende. Het landschap rond Amsterdam is uniek en gevarieerd. Het typisch Hollandse landschap van dijken, polders, moerassen en wateren, zoals dat in de Middeleeuwen ontstond, is nog steeds zichtbaar in het landschap van vandaag. Internationaal erkende pronkstukken zijn de Beemster, de Stelling van Amsterdam (beide UNESCO werelderfgoed), terwijl het Amsterdamse Bos door kenners wordt beschouwd als een topper in de landschapsarchitectuur. De groene scheggen van Amsterdam komen diep de stad in en maken het voor bewoners van Amsterdam mogelijk om gemakkelijk en snel 'buiten' te zijn.

Relevant beleid

Op basis van de Monumentenwet 1988 (artikelen

35 t/m 37) zijn in en rondom Amsterdam verschillende gebieden als beschermde stads- en dorpsgezichten aangewezen. Dit ter bescherming van de 'landschappelijke waarde' die een betreffend stads- of dorpsgezicht heeft. Het gevolg van een dergelijke aanwijzing is dat er een bestemmingsplan moet worden opgesteld. Een dergelijk bestemmingsplan moet gericht zijn op het weren van schaal- en sfeerverstorende elementen en ontwikkelingen. En op het handhaven en zo nodig zorgvuldig inpassen van nieuwe elementen in het te beschermen gebied. Het beschermd dorpsgezicht geldt volgens de wet alleen voor het gebied dat is aangewezen.

Beschermde gebieden en stadsgezichten in en rondom Amsterdam zijn:

- Stelling van Amsterdam,
- De Beemster,
- Grachtengordel Amsterdam,
- Hollandse Waterlinie.

Referentiesituatie

De acties tot 2020 doelen met name op de verbetering van de kernkwaliteiten van de gebieden en de verbetering van de bereikbaarheid. Om de bereikbaarheid te vergroten, worden zowel de verbindingen tussen stad en scheg als tussen de scheggen onderling verbeterd. Mogelijk komt er ook een koppeling met de Stelling van Amsterdam. Om de relatie tussen landbouw en stad te versterken, worden in de scheggen vormen van stadslandbouw ontwikkeld. Tot de reeds opgezette projecten behoren de Tuinen van West en het opwaarderen van de Amstel- en Diemerscheg.

Beoordeling

De alternatieven worden beoordeeld op:

- landschap: samenhang structuur, openheid,
- cultuurhistorie: effect op visueel ruimtelijke kenmerken.

De ontwikkeling van Amsterdam heeft zowel positieve als negatieve effecten op het landschap en de cultuurhistorisch waardevolle gebieden. De visie van Amsterdam – intensiever gebruik van de bestaande stad en openhouden van het landschap – heeft een positief effect op het behoud van waardevolle gebieden. De intensivering van de koppen van de scheggen en de verbetering van de bereikbaarheid moet op een afgewogen manier plaatsvinden. Om de geambieerde kwaliteitsverbetering te bereiken is maatwerk vereist. Ontwikkelingen die de herkenbaarheid en de openheid van het landschap aantasten moeten vermeden worden.

Het Zuidflankalternatief scoort neutraal tot licht negatief omdat het landschap weinig wordt aangetast. In het Ringzone-plusalternatief kan de uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder het landschap verstoren en scoort daarom negatief. Het Waterfrontalternatief gaat uit van havenuitbreidingen in zowel de Houtrak- als de Wijkermeerpolder. Daardoor wordt het landschap het zwaarst aangetast. Bovendien wordt in het Waterfrontalternatief in een IJmeerverbinding voorzien. Mits deze zoals voorgesteld in een tunnel wordt aangelegd, zijn er weinig effecten op het landschap te verwachten. Een bovengronds tracé vormt een aantasting op de herkenbaarheid en openheid van het Nationaal Landschap IJmeer. Dit alternatief scoort om genoemde redenen het slechtst en krijgt daarom de score negatief. In tabel S4 is de waardering voor de aspecten landschap en cultuurhistorie weergegeven.

Tabel S4 Vergelijking van de alternatieven op de aspecten natuur en cultuurhistorie

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Landschap	—	—	0
Cultuurhistorie	0	—	0

Duurzame energie en reductie van CO₂

Het totale primaire energiegebruik (sectoren huishoudens, bedrijven en verkeer) in Amsterdam bedroeg in 2007 ongeveer 73 PJ³. Het energiegebruik zal in 2025 bij ongewijzigd beleid zijn toegenomen tot ongeveer 84 PJ. De CO₂-emissie zou daarmee van 4.941 naar 6.350 kton stijgen. De gebouwen zijn in een stad als Amsterdam, met relatief veel handel en diensten en relatief weinig procesindustrie, goed voor circa 70 procent van het energiegebruik.

In 2007 bedroeg het aandeel van duurzame bronnen in de totale energievoorziening van Amsterdam ongeveer 5,8 procent. Deze waarde ligt aanzienlijk hoger dan het landelijke gemiddelde van 2,8 procent. De opwekking van elektriciteit uit afval (biomassa en overig) levert hierbij de grootste bijdrage van 5,96 PJ op.

In Amsterdam zijn de windmolens in hoofdzaak in het westelijke havengebied te vinden: 38 turbines met

³ Toelichting petajoule (PJ): De eenheid van energie is Joule. Omdat de joule een erg kleine eenheid is wordt gerekend met de veelvouden kilo-, mega-, giga-, tera- en peta-joule. Een petajoule is 1.000.000.000.000.000 joule (een 1 met 15 nullen). Voor aardgas geldt 1 petajoule = 31,60 miljoen m³. Voor elektriciteit geldt: 1 watt = 1 joule/sec, waardoor 1 petajoule afgerond overeenkomt met 278 miljoen kWh.

een totaal vermogen van 67,2 MW. Op dit moment zijn er twee grootschalige koudenetten in Amsterdam die hun koude halen uit de Ouderkerkerplas en de Nieuwe Meer. Zij voorzien de Zuidoostlob en Zuidas van koude. De overige warmte- en koudeopslag installaties bevinden zich vooral binnen de ring A10 en westelijk nabij de A10.

Warmtenetten bieden de mogelijkheid om koude te integreren. Amsterdam heeft hierbij door geografische omstandigheden een luxeprobleem, omdat verschillende duurzame koudetechnologieën beschikbaar zijn. De gehele bodem is namelijk geschikt voor warmte- en koudeopslag en er liggen een aantal diepe meren rondom de stad waaruit koude kan worden gewonnen. Er zijn verschillende technologieën voor duurzame koudeopwekking. De opgave voor Amsterdam is die technologieën op elkaar afstemmen zodat de gebruikte energie in de bebouwde omgeving verduurzaamt.

Relevant beleid

Sinds 21 januari 2008 kent de Bouwverordening Amsterdam 2003 de verplichting om in principe nieuwe gebouwen aan te sluiten op stadsverwarming. 'Stadswarmte, tenzij' wordt onverkort uitgevoerd. Alternatieven mogen alleen onder de noemer 'tenzij' worden gerealiseerd bij een tenminste gelijkwaardig en liefst beter energiealternatief.

Amsterdam heeft zich het volgende ten doel gesteld: De gemeente geeft het goede voorbeeld door in 2015 klimaatneutraal te zijn, vanaf 2010 wordt 40 procent van de nieuwe gebouwen klimaatneutraal, vanaf 2015 wordt er in de stad alleen maar klimaatneutraal gebouwd.

In 2025 40 procent minder CO₂-uitstoot in de stad vergeleken met 1990 ⁴ ⁵.

In 2025 voorziet de stad voor circa een derde in zijn eigen energiebehoefte via lokaal opgewekte duurzame energie. Dit betekent ruimte bieden aan duurzame en efficiënte technieken als zonne-energie, wind, biomassa, energieopslag, stadswarmte en -koude en op termijn geothermie.

Wil Amsterdam de eerder genoemde doelstellingen

⁴ EU-wetgeving voor realisatie van duurzame energie: per 2020 moet 14 procent van totale energiegebruik in Nederland afkomstig zijn uit duurzame bronnen. In deze doelstelling is de inzet van duurzame bronnen in de sector verkeer en vervoer meegenomen. Naast de drie 'zuivere' bronnen voor opwekking van duurzame energie (wind, zon en biomassa), rekent de EU warmte- en koudenetten ook tot een duurzame techniek.

⁵ Dit betekent een CO₂-emissie in 2025 van 2.500 kton, wat neer komt op een reductieopgave van 3.850 kton.

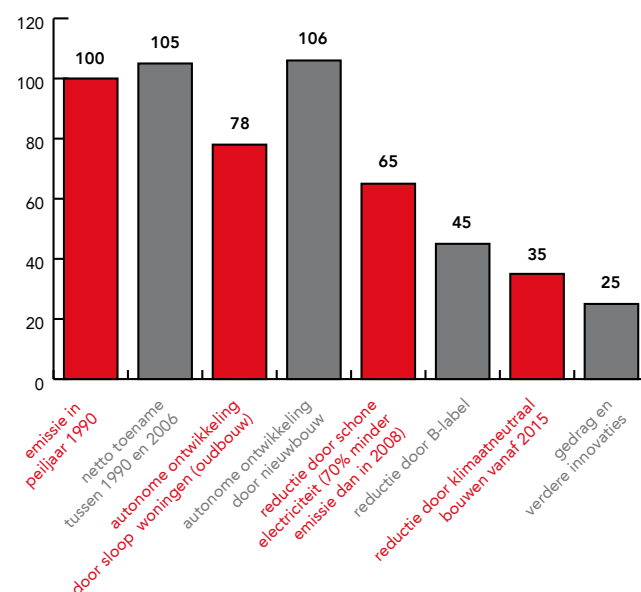
bereiken, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier belangrijkste transitiepaden: gebouwde omgeving, schoon vervoer, haven en industrie en duurzame energieopwekking.

Gebouwen

Bestaande gebouwen worden verder verduurzaamd door vergaande energie-efficiency zoals isolatie, dubbel glas, en de inzet van zonne-energie. Het stadswarmtenet wordt stap voor stap uitgebreid, niet alleen bij nieuwbouw maar vooral bij bestaande woningen. Circa 200.000 woningen worden van warmte voorzien door het stadswarmtenet. Daarnaast wordt koude en warmteopslag op steeds meer locaties ingezet.

Voor de emissies ten gunste van elektriciteitsgebruik gaat Amsterdam er vanuit dat in 2040 de CO₂-emissies per kilowattuur 70 procent lager zullen liggen dan nu. In figuur S10 is stap voor stap weergegeven aan de hand van de in de structuurvisie gehanteerde bouwopgave en de bovenbeschreven energiestrategie wat tot 2040 nodig is om de 75 procent CO₂-reductie voor de Amsterdamse woningen te bereiken (steeds weergegeven ten opzichte van een indexniveau van 1990=100).

Figuur S10 CO₂-emissies van de Amsterdamse woningen in 2040 (met 1990=100). Steeds worden de resulterende indexcijfers afgebeeld.



Verkeer en vervoer

Om de CO₂-emissies van verkeer en vervoer te reduceren zet Amsterdam tot 2015 in op schoon, stil en zuinig elektrisch vervoer. In de stad worden honderden oplaadpunten voor 10.000 elektrische auto's en scooters geplaatst. De gemeente laat zelf een deel van haar wagenpark elektrisch rijden. Groen openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Het gebruik van de elektrische fiets neemt toe omdat daarmee grotere afstanden overbrugbaar zijn. Van 2015 tot 2025 wordt de ontwikkeling van elektrisch vervoer doorgezet naar 40.000 elektrische voertuigen. De gemeente zet verder in op de ontwikkeling van hybride OV-bussen, energieoptimalisatie van trams en goederenvervoer over het water. Vóór 2040 moeten er 200.000 elektrische auto's – waarvan 100.000 plug-in hybriden – en scooters in de stad rijden. Op de grachten varen uitsluitend elektrische boten. Innovatieve concepten voor distributie van goederen naar de stad aan de randen van Amsterdam bieden aanvullende uitkomsten.

Bij de Amsterdamse strategie met elektrisch vervoer zou de totale CO₂-emissie van het verkeer dan op ongeveer 215 kton CO₂ komen. Bij een emissiereductie van 75 procent ten opzichte van 1990 zou het emissieniveau van de sector verkeer en vervoer in 2040 190 kton zijn.

Industrie en haven

De omvang van de procesindustrie is beperkt in Amsterdam. Daarentegen wordt het energieverbruik voor ongeveer 6 procent van de totale Amsterdamse CO₂-uitstoot veroorzaakt door datacentra. Naast efficiënter maken van de ICT-sector zelf, speelt ICT ook een belangrijke rol bij het veranderen van onze mobiliteitspatronen, de inpassing van duurzame energiebronnen, en het efficiënter maken van woningen en kantoren. Deze enabling technology kan netto besparingen opleveren groter dan de energieconsumptie van de eigen sector.

Haven Amsterdam heeft zich gecommitteerd aan de 'min 40 procent CO₂-doelstelling' in 2025, daarbij zijn ook de binnen- en zeescheepvaart betrokken. In Westpoort staat al een groot aantal windturbines. In het havengebied staat ook het Afval Energie Bedrijf dat uit afval zowel elektriciteit als warmte produceert: 47 procent van deze geproduceerde elektriciteit en warmte is duurzaam. De Amsterdamse haven werkt verder aan de transitie naar een Energy Port. Oude windturbines in de haven wordt vervangen door grotere, efficiëntere turbines. Walstroom wordt

aangeboden voor de binnenvaart. In de haven vestigen zich duurzame, innovatieve bedrijven. Van 2025 tot 2040 wordt de Amsterdamse haven een van de duurzaamste havens van Europa. Windturbines en biobrandstoffen worden grootschalig overgeslagen. De beschikbare ruimte in de haven is optimaal in gebruik voor windenergie en op alle daken in de haven liggen zonnepanelen. Innovatieve technieken zorgen ervoor dat de energie-efficiency van de industrie sterk is gestegen.

Duurzame energieopwekking

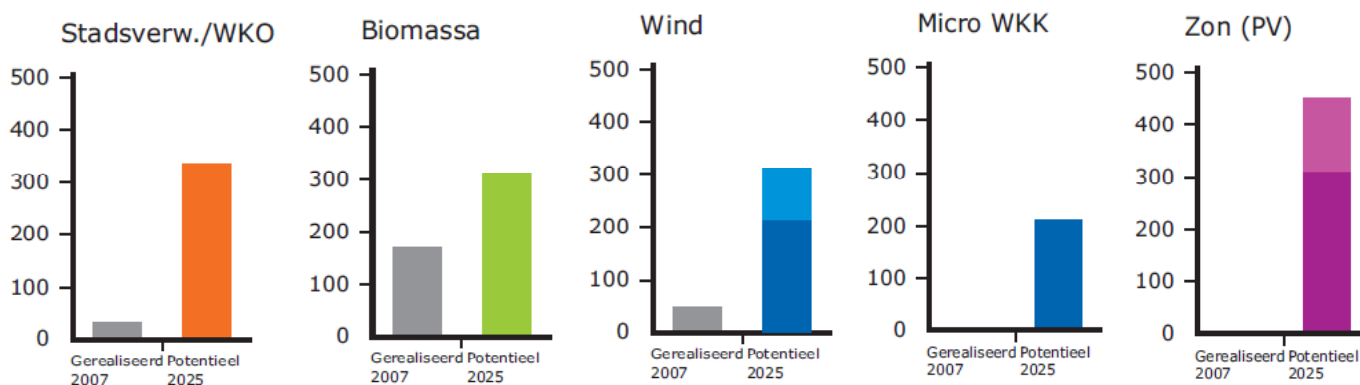
Het college van B&W heeft in 2008 de ambitie uitgesproken om in 2025 te komen tot 100.000 aangesloten woningequivalenten op het warmtenet en de realisatie van een warmtering tussen de drie Amsterdamse elektriciteitscentrales. In de Ontwerp Structuurvisie 2040 is voor de warmtelevering een ambitie van 200.000 woningequivalenten opgenomen. Belangrijk is dat stadswarmte in tegenstelling tot de meeste technieken niet alleen toepasbaar is in de nieuwbouw maar ook geschikt is voor de bestaande bouw. Tevens is stadswarmte te combineren met diverse typen van koudelevering. De netto energiebesparing door warmte- en koudelevering in 2025 bedraagt ongeveer 4,9 PJ. Met de toepassing van koude met compressiekoeling en het gebruik van warmte opgewekt met HR-ketels als referentie is een reductie van 327 kton CO₂ in 2025 berekend. Het realiseren van de ambitie van 200.000 aangesloten woningequivalenten in 2040 reduceert de jaarlijkse CO₂-uitstoot met ongeveer 200.000 ton CO₂.

Voor de toekomst tot 2040 zijn op het gebied van warmtelevering twee zaken belangrijk:

- snelle en grootschalige uitrol van het collectieve (ring)netwerk,
- verduurzaming van de bronnen, netwerk en afnemers.

Komende jaren worden nieuwe gebieden aangesloten op het stadswarmtenet. Deze aanleg leidt ertoe dat er op termijn transitie kan plaatsvinden naar de inzet van duurzamere bronnen als geothermie en biomassa die als bronnen kunnen dienen voor dit stadswarmtenet. Het potentieel van stadswarmte in 2040 is niet te specificeren, maar met een verdubbeling van het aantal woningequivalenten tot 200.000 in 2040 zal de netto energiebesparing naar verwachting het dubbele bedragen ten opzichte van 2025, namelijk circa 10 PJ⁶.

⁶ concept Energiestrategie Amsterdam 2040, Brug naar een duurzame energievoorziening, CE Delft, 13 nov. 2009



Figuur S11 CO₂-reductie door duurzame energie. Potentiëlen 2025 en reeds gerealiseerd in 2007 (vermeden kton CO₂)

Warmte en koudeopslag (WKO) is een techniek waarbij warmte en/of koude wordt opgeslagen in watervoerende aardlagen. Met name voor gebouwen die in de zomer actief gekoeld worden en in de winter actief verwarmd (zoals kantoren en zieken- en verzorgingshuizen) is dit een veel toegepaste techniek. Het potentieel voor WKO in Amsterdam bedraagt een besparing op primair energiegebruik van in totaal 0,2 PJ. Ook kan er ruimtelijk beleid worden gevoerd door warmte- en koudevragers naast elkaar te plaatsen, zoals een ICT-bedrijf (warmteoverschot) naast een ziekenhuis of een bejaardenhuis of enkele flats (warmtevraag). Duurzame elektriciteitsopwekking met zonnepanelen (zon-PV) is bij uitstek geschikt voor toepassing in de gebouwde omgeving, omdat het geïntegreerd kan worden met gebouwen. Relevante vraag is wanneer welk deel van het potentieel zon-PV gerealiseerd kan zijn na het bereiken van netpariteit⁷. Dat is moeilijk te voorspellen omdat de technologische vooruitgang in zon-PV zowel in rendement als toepassingsgebied (beglazing) in razend tempo voortschrijdt. Na 2020 kan de realisatie van zon-PV groeien tot een vermeden primaire energie in 2040 van 9 PJ. Het Afval Energiebedrijf Amsterdam (AEB) produceert elektriciteit en warmte uit de verbrandingsenergie van het afval. De verwachting is dat dit in het jaar 2040 nog altijd zo zal zijn. De energie-inhoud van het afval is voor 47 procent van biogene oorsprong, zodat 47 procent van de geproduceerde energie als duurzaam wordt aangemerkt. De opwekking van stroom uit dit duurzame deel correspondeert met een vermeden CO₂-emissie van 257 kton. In Westpoort staat een totaal vermogen van 67 MW aan windturbines. Na 2025 stijgt het technisch potentieel naar 53 windturbines x 7 MW = 371

MW. De bijdrage van kleine windturbines op en aan gebouwen zal naar verwachting relatief klein blijven: maximaal 5 MW. De verwachting is dat Amsterdam daarnaast een deel van haar windenergieopwekking buiten Amsterdam op land of op de Noordzee dient te realiseren.

Duurzame energie kan hiermee een substantiële bijdrage leveren aan het totale primaire energiegebruik. Ten opzichte van de prognose bij ongewijzigd beleid van 83,8 PJ in 2025 ligt het aandeel duurzame energie op ongeveer 17,8 procent. Tezamen met de sector verkeer en vervoer komt het Amsterdamse potentieel in totaal op 20 procent. Dit is ruim boven de voorgestelde EU-taakstelling voor Nederland van 14 procent in 2020.

De doelstelling van 40 procent emissiereductie in 2025 ten opzichte van 1990 vereist een totale reductie van 3,8 miljoen ton CO₂ ten opzichte van een ongewijzigd beleid. De duurzame energie opwekkingsopties zijn zoals boven aangegeven goed voor in totaal 1,1 Mton CO₂ in 2025. Energiebesparing bij huishoudens en bedrijven heeft een reductiepotentieel van 2,7 Mton CO₂.

De benutting van het potentieel van zon-PV en wind blijft echter sterk achter en is wel nodig voor de klimaatdoelen. De gemeente Amsterdam moet zich daarom actief mengen in de versnelde toepassing van deze technieken. Momenteel loopt een onderzoek naar de wenselijkheid en de organisatievorm van een gemeentelijke onderneming die zich richt op het grootschalig opwekken van duurzame energie tegelijk met het verstrekken van stimuleringsubsidies voor private initiatieven van burgers.

⁷ netpariteit = de zonnestroomprijs gelijk wordt aan de prijs die consumenten betalen voor stroom uit het net.

Tabel S5 Vergelijking van de alternatieven voor het aspect duurzame energie.

Potenties duurzame energiebronnen	Stadswarmte 2025+2040	WKO 2025+2040	ZonPV 2025+2040	Windenergie 2025+2040	Biomassa/Afval 2025+2040
Ringzone-plus	++	++	++	++	++
Waterfront	++	++	++	++	++
Zuidflank	+	++	++	++	++

Beoordeling

De alternatieven worden beoordeeld op mate van energiebesparing en duurzame energieopwekking. Voor het halen van de Amsterdamse energieambities in 2025 en 2040 zullen maximale inspanningen nodig zijn zowel op het gebied van energiebesparing als duurzame energieopwekking. Of de doelstellingen gehaald worden, is de vraag. Maar dit is op zich niet onderscheidend voor de drie alternatieven. Dit heeft meer te maken met het hoge ambitieniveau van Amsterdam.

In vergelijking met de referentiesituatie scoren de alternatieven Ringzone-plus, Waterfront en Zuidflank voor zowel 2025 als 2040 op de duurzame energieopwekkingsvormen zoals zonne-energie, windenergie, stadswarmte, warmte- en koudeopslag en energie uit biomassa veel beter. Door het sluiten van de stadswarmtering via de noordzijde valt de beoordeling op dit onderdeel voor de alternatieven Ringzone-plus en Waterfront positiever uit dan die van het Zuidflankalternatief.

Water

Zoals reeds in deze samenvatting bij 'Doelen en opgaven uit de structuurvisie' is gesteld, profileert Amsterdam zich onder andere op duurzaamheid met als één van de belangrijke impulsen het maken van een duurzame en klimaatbestendige stad.

Referentiesituatie

Als referentie voor de effecten van de alternatieven geldt het huidige Amsterdamse watersysteem. Daarna worden de verschillende wateropgaven in relatie met de verandering van het klimaat als autonome ontwikkeling behandeld. Van het huidige Amsterdamse watersysteem wordt in het kort behandeld:

- het stelsel van waterkeringen binnen de Metropoolregio Amsterdam,
- de Amsterdamse stadsboezem,
- hoogteligging van het stedelijke gebied,
- waterberging en -overlast,
- de grondwaternorm en -onderlast.

1. Amsterdam en omgeving ligt op een knooppunt van watersystemen: het IJmeer, Amsterdam-Rijnkanaal, Noordzeekanaal, Noordhollandsch Kanaal en het boezemsysteem Amstel en Vecht. Amsterdam is een veilige en waterbestendige stad. Dijken, duinen en kunstwerken beschermen Amsterdam tegen overstromingen.

2. De Amsterdamse stadsboezem vormt de verbinding tussen het Noordzeekanaal en de Amstel-landboezem ten zuiden van Amsterdam. Bij extreem hoog water op het Noordzeekanaal zorgt een aantal oude sluizen in de binnenstad ervoor dat het water niet naar binnen stroomt.

Het gemaal Zeeburg aan de Zeeburgerdijk zorgt voor de waterverversing van de Amsterdamse grachten. De gemalen Zeeburg en IJmuiden hebben op dit moment voldoende capaciteit om wateroverlast te voorkomen en het boezemsysteem op een min of meer constant peil te houden.

3. Voor de hoogteligging van het stedelijk gebied is de ondergrond bepalend (geweest). De hoogteligging van een gebied stelt eisen wat betreft waterhuishouding. De grote variatie in landschapelijke ondergrond versus hoogteligging heeft een grote variatie in watersystemen tot gevolg en maakt de wateropgave per gebied verschillend en vergt maatwerk per situatie. Zo ligt bijvoorbeeld Amsterdam binnen de ring A10 circa 1 meter boven NAP.

4. Het bergend vermogen van Amsterdam is door zijn grote verharde oppervlak beperkt. Waterberging is voor Amsterdam een steeds groter probleem omdat door de intensievere bebouwing er meer verhard oppervlak komt en de piekbelastingen door stortbuien groter worden. Bij gebiedsontwikkeling moet de toename van verhard oppervlak gecompenseerd worden. Als vuistregel geldt, dat 10 procent van het nieuw verhard oppervlak in de vorm van oppervlaktewater gecompenseerd moet worden in hetzelfde watersysteem. Een alternatieve vorm voor waterberging zijn 'groene daken' als een vorm

van waterbuffer. Groene daken nemen een substantieel deel van de neerslag op en geven die weer geleidelijk vrij.

5. Een groot deel van Amsterdam binnen de ring is gefundeerd op houten palen. Deze palen zijn gevoelig voor grondwateronderlast. Daarom wordt in stedelijke gebieden als norm een ontwateringdiepte tussen 0,5 en 0,9 meter aangehouden.

Beoordeling

De alternatieven worden getoetst op de volgende wateraspecten:

- veiligheid,
- wateroverlast,
- wateronderlast.

De drie alternatieven zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Bij alle alternatieven geldt dat uitrol van het centrum plaatsvindt.

Veiligheid

Voor veiligheid geldt dat de uitrol van het centrum plaatsvindt in het beste beveiligde gebied met een overstromingsfrequentie van 1:10.000 jaar.

Voor het Ringzone-plusalternatief geldt dat de veiligheid aan de zuidzijde van Amsterdam voldoende is gewaarborgd. Voor de transformatiegebieden zoals de Noordelijke IJeuvers en Havenstad ligt dit anders. Het betreft hier buiten de waterkeringen gelegen opgehoogde terreinen die primair beschermd zijn voor overstromingen, met een overstromingsfrequentie van 1:1.250 jaar door de sluis bij IJmuiden. Omdat het opgehoogde terreinen zijn, zijn de gevolgen bij overstromingen overigens geringer dan bij de diepgelegen delen van Amsterdam.

Voor het Waterfrontalternatief geldt nog meer dan bij het Ringzone-alternatief dat de bebouwing zich concentreert buiten de waterkeringen langs het Binnen-IJ. De extra bebouwing in Zuidoost is met de ligging binnen de zuidelijke dijkkring met een overstromingsfrequentie van 1:10.000 jaar wel voldoende gewaarborgd. In het geval van het Zuidflankalternatief geldt dat vrijwel alle ontwikkelingen plaatsvinden in het beste beveiligde gebied.

Wateroverlast

Voor het aspect wateroverlast geldt dat de uitrol van het centrum zal leiden tot potentieel meer wateroverlast door intensievere bebouwing en nog meer verhard oppervlak. Mitigerende maatregelen zijn mogelijk en waarschijnlijk noodzakelijk.

Bij het Ringzone-plusalternatief en het Waterfrontalternatief bieden de transformatiegebieden een goede gelegenheid voor een wateroverlastbestendige inrichting. In de te verdichten gebieden in de zuidelijke ringzone bij het Ringzone-plusalternatief en het Zuidflankalternatief moet de inrichting zodanig zijn dat de verdichting niet tot verdere wateroverlastproblemen leidt. De grootste wateroverlastproblemen doen zich voor in de ontwikkelingsgebieden van het Zuidflankalternatief in Zuidoost.

Wateronderlast

Bij de uitrol van het centrum is voldoende waterberging noodzakelijk om de grondwaterstand op peil te houden en de houten paalfunderingen afdoende te beschermen. In de te verdichten gebieden in de zuidelijke ringzone bij het Ringzone-plusalternatief en het Zuidflankalternatief geldt dit eveneens. Voor de relatief hooggelegen transformatiegebieden langs het IJ in het Ringzone-plusalternatief en het Waterfrontalternatief zijn weinig problemen te verwachten. In de ontwikkelingsgebieden van de Zuidflank zijn eveneens nauwelijks problemen te verwachten en is vooral wateroverlast het probleem. In tabel S6 is de vergelijking van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie voor de wateraspecten gegeven.

Tabel S6 Vergelijking alternatieven voor de wateraspecten.

	Veiligheid	Wateroverlast	Wateronderlast
Ringzone-plus	—	0	0
Waterfront	—	0	0
Zuidflank	0	—	0

Sociaal duurzaam: woon- en leefmilieu

De duurzaam sociale component wordt vooral zichtbaar in Deel 2: Visie en beleid van de Structuurvisie, maar is verder verweven in allerlei opvattingen over ontwikkelingsrichtingen en het metropolitane landschap.

Zo wordt bijvoorbeeld de woningbouwambitie gevoed door de sterke rol van Amsterdam binnen Nederland op cultureel en economisch gebied en zijn internationale poortfunctie. Verder wordt ingezet op een koerswijziging van generiek, stadsbreed beleid naar gebiedsgericht beleid: niet iedere buurt hoeft een afspiegeling te zijn van de Amsterdamse samenleving, niet overal hoeft de gemengdheid hetzelfde te zijn, niet iedere buurt hoeft dezelfde voorzieningen te hebben. Kortom er wordt erkend dat er verschillende identiteiten zijn waarop we ons

kunnen en moeten richten om de stad in al haar veelkleurigheid te laten bloeien.

Relevant beleid

Het Sociaal Structuurplan 2005-2015 (SSP) is de lange termijnvisie voor het sociale domein in Amsterdam. Het plan zet in op stedelijke dynamiek, ontwikkelingskansen van mensen en een prettig woon- en leefmilieu. Om een groeiende tweedeling te voorkomen tussen Amsterdammers met wie het wel goed gaat en Amsterdammers met wie het niet of steeds minder goed gaat, zijn drie doelstellingen geformuleerd:

1. Investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennisstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen nationale en internationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt.
2. Investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig, actief en veelzijdig participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, via zorg en dienstverlening.
3. Investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne, multiculturele en veranderlijke omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld en beschermd worden.

Referentiesituatie

Amsterdam telt momenteel ruim 760.000 inwoners en dat aantal vertoont de laatste jaren weer een sterke groei na een periode van afname. De recente groei heeft te maken met de herontdekking van de stad en het stedelijk leven. Wonen in de stad is bij uiteenlopende bevolkingsgroepen weer populair. Deze trend wordt bevestigd door de leefsituatie-index (dienst Onderzoek + Statistiek), een samengestelde index, die een beeld geeft van het algehele welzijn van de Amsterdammers. Daaruit blijkt dat de leefsituatie van Amsterdammers er sinds 2000 op vooruit is gegaan. Dat geldt ook voor het overgrote deel van niet-westerse allochtonen. De gemeten veranderingen in de gemiddelde leefsituatie zijn het gevolg van de dynamiek in de samenstelling van de bevolking én in de positie van individuele huishoudens. Amsterdam trekt nog steeds nieuwe bewoners uit de rest van Nederland en uit tal van westerse landen aan. De drie belan-

grijkste hulpbronnen die de kwaliteit van de leefsituatie bepalen zijn inkomen, onderwijs en werk. Globaal genomen heeft Amsterdam op elk van deze terreinen positieve ontwikkelingen doorgemaakt. Door zijn unieke combinatie van woningvoorraad, cultuuraanbod, ontplooiingsmogelijkheden, stedelijk klimaat, scholingsvoorzieningen en gevarieerd aanbod van arbeid werkt Amsterdam als geen andere stad in Nederland als springplank. Zolang Amsterdam kan blijven functioneren als springplank voor telkens nieuwe inwoners, kan de dynamiek van de stad niet hoog genoeg gewaardeerd worden.

Beoordeling

De beoordeling vindt plaats op basis van de aspecten:

- identiteit (diversiteit),
- flexibiliteit,
- verbinden,
- eigenaarschap.

De alternatieven hebben een zeer globaal karakter. Zo is bekend waar woningen en bedrijfsvestigingen gepland zijn, maar niet om welke soort woonmilieus het gaat.

Een sociaal duurzaam Amsterdam in 2040, is Amsterdam op zijn best: een gevarieerde, tolerante en cultureel innovatieve stad.

Er worden in de structuurvisie vijf belangrijke condities genoemd voor een sociaal duurzaam Amsterdam in 2040:

1. identiteit en identificatie,
2. eigenaarschap,
3. flexibiliteit,
4. bereikbaarheid en toegankelijkheid,
5. diversiteit/functiemenging.

Identiteit en identificatie worden ondersteund door zichtbare en kwalitatief hoogwaardige voorzieningen en openbare ruimten. Voorzieningen zijn structurende elementen in de stedenbouwkundige structuur. Zij verschaffen niet alleen identiteit, maar zijn tevens een uiting van diversiteit (in zowel bevolking als voorzieningen). Herkenbare plekken dragen bij aan ontmoetingen en contacten tussen verschillende bevolkingsgroepen en leefstijlen. Sport en onderwijs stimuleren integratie en sociale cohesie in de wijk. Kunst en cultuur bieden als identiteitsdragers nieuwe kansen bij ontwikkelingsgebieden.

Eigenaarschap heeft betrekking op een verantwoordelijkheidsgevoel voor en betrokkenheid bij de buurt, de straat, de voorziening in de wijk of zelfs

stad en duidt op een positieve relatie tussen de mens en zijn leefomgeving. Hiervoor is het nodig betrokkenen te laten participeren bij planontwikkeling, zodat deze ook gedragen wordt door bewoners en bezoekers en optimaal kan worden ingespeeld op behoeften en wensen.

Flexibiliteit van de gebouwde omgeving zorgt ervoor dat de fysieke en sociale voorzieningen zowel een stimulans voor als een resultante van de ontwikkelingen in de samenleving kunnen zijn. Duurzaam betekent ook aanpasbaar.

Er zijn drie soorten van flexibiliteit:

flexibele openbare ruimte in relatie tot de aanwezige voorzieningen (die interactie bevordert),
flexibele stedenbouwkundige omgeving (waardoor er plek is voor nieuwe ontwikkelingen),
flexibele gebouwen (gebouwen waar veranderende behoeftes kunnen worden opvangen).

Het benutten van tijdelijkheid, transformatie, leegstand, latere besluitvorming, en het oningevuld laten van ruimtes en functies in nieuwe ontwikkelingsgebieden biedt kansen aan onder meer culturele functies.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen is essentieel voor het functioneren ervan. Niet alleen gaat het om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen voor verschillende groepen gebruikers, maar minstens zo belangrijk is dat door een 'leesbare' sociaalruimtelijke structuur voor bewoners en bezoekers, verbindingen worden gelegd tussen mondiale en lokale plekken, tussen voorzieningen en openbare ruimten waardoor de som van het geheel meer is dan de som van de afzonderlijke delen. Hierbij speelt zowel fysieke als sociale bereikbaarheid een rol.

Voor het verbinden van functies en identiteiten is de nabijheid van voorzieningen van belang.

Grootschalige functies zoals ziekenhuizen en sportvelden worden in de praktijk vaak naar de randen van de stad verdreven. Door integratie van deze functies binnen de ring ontstaan er kansen voor medegebruik en voor interactie. Sportfaciliteiten kunnen ook ingezet worden voor onderwijs, clubgebouwen voor buurtactiviteiten en sportverzamelgebouwen voor naschoolse opvang. Kennisuitwisseling, ontmoeting en ontplooiing, sport: verschillende belangrijke sociale beleidsdoelstellingen kunnen zo worden gerealiseerd.

Veel zal afhangen van de invulling van het ruimtelijke

programma op gebiedsniveau. Kunst, cultuur en groen, maar ook onderwijs en sport kunnen zich ontwikkelen als sterke identiteitsdragers. Het is hierbij van belang dat voorzieningen zich naar buiten keren. Voorzieningen zijn vaak sterk naar binnen gericht. Het leveren van een dienst staat centraal en daarvoor is efficiënt intern functioneren het belangrijkste. Anderzijds is de ruimtelijke wereld vooral gericht op de openbare ruimte. Een duurzaam en gastvrij leefklimaat vraagt om een sterkere integratie van beide werelden. Een uitnodigend raakvlak tussen voorzieningen en de openbare ruimte bevordert de toegankelijkheid en interactie. Maar ook de flexibiliteit, identiteit en betrokkenheid van bewoners bij publieke ruimte en plekken in de metropool vragen om extra aandacht. Er zijn kansen voor specifieke plekken in de openbare ruimte en markante gebouwen die er aan bij kunnen dragen dat de sociale wereld 'van binnen naar buiten' en de fysieke wereld 'van buiten naar binnen' kan treden.

Om duidelijke invulling te geven aan de vijf condities wordt op dit moment gewerkt aan de sociaal ruimtelijke ambitie. Hierin zal verder uitgewerkt worden hoe de sociaal ruimtelijke structuur vorm gegeven wordt.

Beoordeling per alternatief

In de voorgaande tekst werd de algemene lijn van de ontwikkelingen op sociaal gebied geschetst. Hier wordt tot slot ingezoomd op de effecten per alternatief voor de ruimtelijke aspecten in relatie met de kansen voor een sociaal duurzame ontwikkeling van de Amsterdam.

Ringzone-plusalternatief

In het Ringzone-plusalternatief zijn nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor een groot deel in de huidige 'aandachtsgebieden' geprogrammeerd. Met name langs de ringspoorlijn zijn buurten te vinden die negatief scoren op leefbaarheid. Door de aanpak van deze gebieden kan een brug geslagen worden tussen de goede scorende gebieden binnen de ring en Amsterdam Nieuw West, waar stadsvernieuwing reeds aan de gang is. Daarbij is het van belang dat langs de Ringzone aantrekkelijke voorzieningen worden ontwikkeld die aantrekkelijk zijn voor bewoners aan zowel de oost- als de westkant van deze gebieden. Door de koppeling met het groen en hoogwaardige openbare ruimten en de betere inpassing en overbrugging van infrastructuurelementen kunnen zowel sociale als ook ruimtelijke barrières verminderd worden.

Verdichting in deze zone leidt ook tot een verhoging van het draagvlak voor de reeds aanwezige voorzieningen. Daar waar vernieuwing van voorzieningen en voorzieningenconcepten in de aangrenzende buurten aan de orde zijn, kunnen deze worden betrokken bij de ontwikkeling van de ringzone, om zo het gebied meer betekenis te geven. Met een sterke identiteit en flexibiliteit in relatie tot de voorzieningen in haar omgeving kan een sterke verbindende werking tussen oude en nieuwe stad plaatsvinden. Hierbij is het goed mogelijk bewoners, bezoekers, bedrijven en instellingen bij de planvorming te betrekken.

Waterfrontalternatief

Het Waterfrontalternatief is gericht op de ontwikkelingen langs het IJ. Door de ontwikkelingen aan het water kan Amsterdam zich sterker profileren als waterstad. Door rekening te houden met de cultuur-historische achtergrond van het gebied – haven en industrie – kan Amsterdam zich profileren op deze identiteit. De ontwikkeling van de Silodam en het Kraanspoor hebben laten zien welke aantrekkelijkheid gebouwen kunnen hebben waarbij rekening is gehouden met de identiteit van het gebied. Amsterdam krijgt met de ontwikkeling van het Waterfrontalternatief de kans om een nieuwe sterke en ook

historisch verankerde identiteit verder te ontwikkelen en uit te bouwen. Beoogde ontwikkeling voegt een nieuw palet toe aan de zo kenmerkende Amsterdamse diversiteit. Wel moet nadrukkelijk oog worden gehouden voor de wisselwerking met de bestaande stad, met name in Noord. Integratie van kunst en cultuur en sport, maar ook gebiedsoverstijgende onderwijsvoorzieningen in de planontwikkeling geven het gebied ook betekenis voor de omliggende wijken. Geïsoleerde planontwikkeling houdt het risico in dat ook in Noord tweedeling ontstaat tussen nieuw en oud, tussen sterk en zwak.

Omdat het gebied nu nauwelijks bewoners en publieke voorzieningen kent, is het van belang draagvlak, betrokkenheid en eigenaarschap voor deze locaties te creëren.

Ook de beoogde flexibiliteit van genoemd gebied is een aandachtspunt. Het bouwen in zeer hoge dichtheden en het bestemmen van ieder stukje grond voor woningbouw (zoals in de huidige stedenbouw gebruikelijk is) legt een zware wissel op de flexibiliteit naar de toekomst.

Zuidflankalternatief

Het Zuidflankalternatief is gekoppeld aan de identiteiten financieel centrum, kennisstad en logistiek. De traditionele bedrijventerreinen langs de IJoevers blijven behouden en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats op de as Schiphol-Zuidas-Zuidoost. In Zuidoost wordt het grootste deel van het ruimtelijke programma ontwikkeld. Zuidoost, nu bestaand uit twee mono-functionele gebieden van wonen en werken, wordt volledig getransformeerd. In een gemengd stedelijke setting worden wonen en werken gecombineerd met functies als leisure en onderwijs. Schiphol met zijn tweede terminal en de ontwikkelingen aan de Zuidas richten zich op de zakelijke dienstverlening.

Voor het Zuidflankalternatief gelden dezelfde opmerkingen als voor het Waterfrontalternatief, zij het in mindere mate. Het beoogde gemengde milieu biedt een grotere flexibiliteit dan nu het geval is. Door programmatische ingrepen en hoogwaardige stedenbouw kunnen diverse nieuwe identiteiten vorm krijgen. Hierbij moeten de verbindingen en wisselwerking met de aangrenzende woongebieden verder worden uitgewerkt, zodat er een win-win situatie ontstaat voor zowel de ontwikkelingsgebieden als de omgeving.

Tabel S7 Vergelijking van de alternatieven op sociale en duurzaamheids aspecten

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Identiteit/diversiteit	+	++	+
Flexibiliteit	+	0	+
Verbinden	++	0	+
Eigenaarschap	++	+	+

Geluid

Relevant beleid

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai. De Richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal vastgestelde brontypen, te weten weg- en railverkeer, luchtvaart en specifiek vastgelegde industriële activiteiten. De Richtlijn is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wet geluidshinder en in het bij deze wet behorende Besluit omgevingslawaai en de Regeling omgevingslawaai. Amsterdam heeft op grond van de Richtlijn de geluidsbelastingkaart en het Actieplan Geluid vastgesteld. In het Actieplan heeft de gemeente beleidskeuzes vastgelegd, prioritaire problemen rondom omgevingslawaai benoemd en keuzes gemaakt ten aanzien van maatregelen die het lawaai kunnen beheersen en daar waar nodig kunnen verminderen. Ook heeft de gemeente inzichtelijk gemaakt waar zich stille gebieden bevinden in de stad en welke plekken ingericht zouden kunnen worden als potentieel stil gebied.

Referentiesituatie

In het kader van het actieplan geluid is in 2008 en 2009 onderzocht hoeveel mensen worden gehinderd door geluid. Het aantal gehinderden is bepaald op basis van de dosis-effectrelatie die het Besluit Omgevingslawaai voorschrijft en in de Regeling verder is uitgewerkt. De relatie geeft aan welk percentage van een groep mensen die bloot staat aan een bepaalde hoeveelheid geluid (Lden) gehinderd is.

Beoordeling

Het criterium voor de beoordeling van het geluid is de eventuele wijziging in het aantal geluidgehinderden ten opzichte van de autonome situatie. Aangezien programma wordt toegevoegd zal het aantal inwoners verder toenemen en daarmee ook

het aantal geluidgehinderden ten opzichte van de referentiesituatie. De belangrijkste bron voor geluidhinder wordt gevormd door de weginfrastructuur. Geluidgehinderden door luchtvaart zijn vooral aan de westkant van Amsterdam te vinden. Hier is in geen van de alternatieven extra woningbouw voorzien.

Ringzone-plusalternatief

Dit alternatief heeft een groot aantal locaties die dicht bij grootschalige infrastructuur zijn geprojecteerd. Te noemen zijn de zone langs het ringspoor, tussen de ring A10 en de westelijke spoortak, maar ook Buitenveldert-Noord bij de A10. Binnen de huidige geluidregelgeving is woningbouw bij deze infrastructuur nog mogelijk, zij het met aanmerkelijke restricties, maar met de verwachte verdere aanscherping van geluidsnormering zal het ontwikkelen van deze locaties alleen mogelijk zijn als deze locaties akoestisch worden afgeschermd van bronnen als de A10 en de spoorlijnen. Voor een deel zijn er ook locaties waar binnen stedelijk verkeer te veel restricties oproept om een ideaal stedenbouwkundig beeld te kunnen realiseren. Bij dit alternatief speelt de interactie tussen het industriegeluid van Westpoort en ontwikkelmogelijkheden bij de Minerva- en Vlothaven. In het kader van de studie Havenstad is er uitvoerig naar deze interactie gekeken. Met name op basis daarvan is tot de conclusie gekomen dat er bedrijven uitgeplaatst moeten worden om deze conflicterende functies te scheiden. Wel was de conclusie dat om de meest vergaande variant drie (met woningbouw tot de A10) te kunnen realiseren het noodzakelijk was om uit te gaan van een aanzienlijk ruimere normstelling voor industrielawaai (met name als gevolg van het blijvende geluid van de NUON centrale). De vraag is of er in de toekomst een dergelijke normversoepeling mogelijk wordt. In combinatie met het al geschetste probleem dat op deze locatie ook verkeersgeluid van de A10 boven de toegestane maximale niveaus is, moet op deze locatie naar maatwerk gezocht worden en zullen de mogelijkheden beperkt zijn.

Waterfrontalternatief

De ontwikkelingen rondom het IJ worden in beperkte mate beïnvloed door verkeersgeluid, waarmee de uitvoerbaarheid op zich redelijk is. Wel zijn er enige aandachtspunten. Zo is de variant waarbij tot de A10 gebouwd wordt problematisch door de strenge norm die hier naar verwachting van toepassing blijft. Mogelijkheid is het realiseren van woningen

afgeschermd door middel van een hoge bebouwing langs de A10 door niet geluidgevoelige gebouwen (als kantoren). Zonder deze afscherming zal een groot deel van deze variant niet ontwikkeld kunnen worden. Een ander aandachtspunt is geluidhinder door scheepvaart. Momenteel is deze nog niet genormeerd en geeft geen belemmeringen. Naar verwachting gaat dit geluid op termijn wel onder algemene (Europese) normen vallen waardoor er wel restricties ontstaan. De realiseerbaarheid van bijvoorbeeld de hoogbouwaccenten komt daarmee op losse schroeven. Bij dit alternatief speelt de interactie tussen het industriegeluid van Westpoort en ontwikkelmogelijkheden bij de Minerva- en Vlothaven. In het kader van de studie Havenstad is er uitvoerig naar deze interactie gekeken. Met name op basis daarvan is tot de conclusie gekomen dat er bedrijven uitgeplaatst moeten worden om deze conflicterende functies te scheiden. Wel was de conclusie dat om de meest vergaande variant drie (met woningbouw tot de A10) te kunnen realiseren het noodzakelijk was om uit te gaan van een aanzienlijk ruimere normstelling voor industrielawaai (met name als gevolg van het blijvende geluid van de NUON centrale). De vraag is of er in de toekomst een dergelijke normversoepeling mogelijk wordt. In combinatie met het al geschetste probleem dat op deze locatie ook verkeersgeluid van de A10 boven de toegestane maximale niveaus is, moet op deze locatie naar maatwerk gezocht worden en zullen de mogelijkheden beperkt zijn.

Zuidflankalternatief

De combinatie van overkluizen van de A10 en de Gaasperdammerweg en vervolgens het creëren van woningbouw juist bij deze locaties is vanuit het oogpunt van geluid een goede ontwikkeling. Er zitten in dit alternatief echter ook een aantal ontwikkelingen waarbij bij bestaande infrastructuur woningbouw gedacht is. Voorbeeld is de woningbouw langs de Gooiseweg. Gezien het feit dat er geen maatregelen voorgenomen zijn om de ontsluitingfunctie van deze weg af te laten nemen en er dus sprake is van hoge intensiteiten en daarbij hoge geluid belastingen, is het plegen van woningbouw naar verwachting niet meer mogelijk. Alternatieven liggen in het plaatsen van geluidschermen, maar dit lijkt juist weer strijdig met de gedachte om de weg in het stedelijk gebied te integreren. Binnen dit alternatief zijn er andere locaties welke ook twijfelachtig zijn. Een nader onderzoek naar eventuele mogelijkheden of alter-

natieven is nodig. Aan de zuidwest kant van de stad speelt het geluid van Schiphol een rol. Voor zover te overzien gaat het geluid van dalende en stijgende toestellen geen onoverkomelijk knelpunten geven. Voor het industriegeluid van Schiphol, voornamelijk geluid van proefdraaien van motoren, is een 55 dB contour van kracht waar alle opgenomen woningbouwlocaties buiten vallen. De locatie Nieuwe Meer valt wel binnen deze contour en daar zou wel hinder boven de geluidnorm door proefdraaien ontstaan, maar op deze plek zijn geen woningen voorzien.

Tabel S8 Vergelijking van de alternatieven op het aspect geluid

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Relatieve verandering geluidgehinderten	—	0	—

Luchtkwaliteit

Relevant beleid

In 2008 is de nieuwe Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit uitgevaardigd. In deze richtlijn zijn eisen gesteld aan de luchtkwaliteit. Een slechte luchtkwaliteit heeft een direct effect op de gezondheid van mensen. Om deze redenen heeft de Europese Commissie een richtlijn uitgevaardigd waarin eisen worden gesteld aan de maximale concentraties van schadelijke stoffen in de buitenlucht.

In Nederland is deze richtlijn geïmplementeerd door middel van de Wet milieubeheer. Tot augustus 2009 was in de richtlijn en de Wet milieubeheer vastgelegd dat uiterlijk in 2010 voldaan moest worden aan alle eisen aan de luchtkwaliteit (stikstofdioxide). In augustus heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel gekregen tot 2015 om aan de normen voor de luchtkwaliteit (stikstofdioxide) te voldoen. Nederland heeft uitstel gekregen op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Aan de hand van dit programma laat Nederland zien op welke manier er in 2015 wel aan de normen voor luchtkwaliteit voldaan kan worden.

Referentiesituatie

Aangezien er in de huidige situatie nog niet voldaan wordt aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof die in respectievelijk 2015 en 2011 van kracht zijn, moet er actie ondernomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor een deel wordt de lucht schoner omdat bijvoorbeeld auto's steeds zuiniger en daardoor minder vervuילend worden. Voor het

overige deel moeten maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit dusdanig te verbeteren dat de luchtkwaliteit voldoet aan de Europese normen. In het eerder genoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hebben rijk, provincies en gemeenten vastgelegd welke maatregelen zij nemen. Er worden zowel maatregelen genomen om de hoeveelheid verkeer te verminderen – zoals anders betalen voor mobiliteit – als maatregelen die de uitstoot van het verkeer verminderen – zoals milieu-zone's of het stimuleren van elektrisch vervoer. Al deze maatregelen moeten er uiteindelijk toe leiden dat in 2015 de lucht zo schoon is dat voldaan wordt aan de Europese eisen.

Beoordeling

Voor alle drie alternatieven geldt dat enige verslechtering van de luchtkwaliteit in vergelijking met de referentiesituatie optreedt. Maar dat door de verschillende maatregelen in het kader van landelijke, regionale en Amsterdamse actieplannen de verslechtering beperkt is. Voor alle alternatieven geldt dat de plannen binnen de grenswaarden van het huidige beleid gerealiseerd kunnen worden. De referentiesituatie zowel als de alternatieven scoren hierdoor positief op luchtkwaliteit. Vergeleken met de referentiesituatie scoren de alternatieven gelijk op luchtkwaliteit.

Tabel S9

Vergelijking van de alternatieven op het aspect luchtkwaliteit.

	Voldoet grenswaarde NO ₂	Voldoet grenswaarde PM ₁₀ /fijn stof
Ringzone-plus	0	0
Waterfront	0	0
Zuidflank	0	0

Externe veiligheid

Bij de externe veiligheidsaspecten binnen Amsterdam gaat het om verschillende bronnen, zoals spoor, wegtransport, water, buisleidingen en risico-volle bedrijven. Het beleid van de gemeente is erop gericht de risico's zoveel mogelijk te beheersen. De landelijke risiconormen zijn daarbij leidend.

Relevant beleid

Belangrijk voor de toekomstige situatie zijn onder andere de komende veranderingen in de regelgeving. Voor verschillende transportmodaliteiten is het zogenaamde Basisnet gevaarlijke stoffen in de maak. Het Basisnet water en weg zijn inmiddels

voorgelegd aan de Tweede Kamer. Voor het Basisnet spoor eind 2009 een concept voorgelegd. In 2010 worden de basisnetten vastgesteld. Voor buisleidingen is het ontwerp Besluit externe veiligheid buisleidingen gereed en heeft net ter inzage gelegen. Het nieuwe besluit voor buisleidingen hanteert in tegenstelling tot de huidige circulaires geen standaard afstanden meer.

Referentiesituatie

Spoor

Voor het traject Westhaven-Centraal Station-Muiderpoort-Duivendrecht moet in de toekomst ook rekening worden gehouden met wagons met brandbare gassen. Brandbaar gas is maatgevend voor de geldende risico's. Voor het traject door Amsterdam Zuidoost geldt dat de stroom gevaarlijke stoffen verder gaat toenemen. Ook de stroom brandbare gassen gaat groeien volgens de prognoses.

In het toekomstige Basisnet wordt ervan uitgegaan dat de treinen met brandbaar gas die door Amsterdam rijden zo veel mogelijk over de trein worden verdeeld zodat de kans op een grote explosie afneemt.

Weg

Net als bij het spoor is bij de weg het brandbaar gas (LPG) maatgevend voor de risico's. Uit tellingen blijkt dat op de A10 oost ruwweg de helft minder gevaarlijke stoffen worden vervoerd dan op de A10 west. Een gedeelte van het verkeer van de A1 rijdt via de A9 van en naar Westpoort. Een ander gedeelte rijdt via de A10 zuid. Bij verdere ontwikkeling van de Zuidas wordt langs de A10 zuid het groepsrisico overschreden. Een oplossing voor de hoge groepsrisico's langs de A10 west en zuid is herrotering over de toekomstige Westrandweg. In de ideale situatie wordt in de toekomst de A10 west en zuid afgesloten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of in ieder geval brandbare gassen. Als het verkeer van de A10 verhuist naar de Westrandweg wordt de kans op een ongeval langs de ring lager en dit biedt meer mogelijkheden voor ontwikkelingen langs de A10.

Water

Over het IJ, het Noordzeekanaal, de Kostverlorenvaart en het Amsterdam-Rijnkanaal worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Risico's als gevolg van scheepvaartvervoer zijn zeer beperkt en vormen geen belemmering voor ontwikkelingen aan de oevers.

Buisleidingen

Voor hoge drukaardgasleidingen geldt een zakelijke rechtzone die vrij moet blijven van bebouwing. Deze afstand bedraagt 4/5 meter aan weerszijden van de buisleiding. Daarnaast moet bij ontwikkelingen binnen het invloedsgebied rekening worden gehouden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Risicovolle bedrijven

In Westpoort wordt, afhankelijk van de locatie, risicovolle bedrijven de ruimte gegeven. De gevolgen van grote incidenten bij bedrijven in Westpoort beperken zich niet tot enkel het bedrijventerrein. De gebiedsvisie Externe veiligheid in Westpoort wil daarom bijvoorbeeld de vestiging van niet-zelfredzame functies nabij risicobedrijven voorkomen.

Beoordeling

Spoor

Door in de nabije toekomst (2020) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen Rotterdam en Noord en Oost Nederland de Betuwelijn te gebruiken, wordt het groepsrisico in Amsterdam Zuidoost voor alle alternatieven sterk teruggebracht.

Weg

Als de Westrandweg gereed komt, kunnen de A10 west en zuid worden afgesloten voor het wegtransport van gevaarlijke stoffen of in ieder geval brandbare gassen. Bij herroutering via de Westrandweg betekent dit een toename van de risico's. Aangezien de herroutering via de Westrandweg tot de autonome ontwikkelingen wordt gerekend, valt een vergelijking tussen dit alternatief en de referentiesituatie neutraal uit.

Water

Risico's als gevolg van vervoer over water zijn beperkt en vanuit externe veiligheid zijn geen belemmeringen te verwachten voor ruimtelijke ontwikkeling langs de waterwegen.

Buisleidingen

Voor alle alternatieven geldt dat op een of andere wijze een deel van de ontwikkelingen in de nabijheid van buisleidingen zal plaatsvinden. Maar in de meeste gevallen zullen de ruimtelijke gevolgen beperkt zijn.

Risicovolle bedrijven

Bij zowel Ringzone-plus als Waterfront wordt veel

programma binnen de invloedsfeer van de risicovolle bedrijven in het Westelijke havengebied gerealiseerd. Bij Zuidflank is dit beperkt. Vandaar dat zowel Ringzone-plus als Waterfront negatief scoren op het aspect risicovolle bedrijven en Zuidflank neutraal in vergelijking met de referentiesituatie.

Tabel S10

Beoordeling van de alternatieven op het aspect externe veiligheid.

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
spoor	+	+	+
Weg	0	0	0
water	0	0	0
buisleidingen	0	0	0
Risicovolle bedrijven	—	—	0

Ruimtelijke economie

Referentiesituatie

Bedrijven- en haventerreinen

Op metropoolregioniveau is onderzoek uitgevoerd naar de ruimtevraag van bedrijventreinen. Daaruit blijkt dat de vraag hoger is dan het aanbod bedrijventerreinen in de planvoorraad. Alleen al de Amsterdamse vraag is 333 hectare terwijl het aanbod blijft steken op 242 hectare. Resultaat van de raming is een tekort aan bedrijventerreinen in Amsterdam voor de periode tussen 2020 en 2030 van 50 tot 90 hectare afhankelijk van het groeiscenario. Het aanbod is ongelijk verdeeld over de segmenten. Een groot overschot is er op de gemengd-plus terreinen, de transport en distributie is in evenwicht. De modern gemengde, de parkachtige en de binnenstedelijke bedrijventerreinen laten een groot tekort zien van respectievelijk 107, 79 en 43 hectare. Uitwisseling kan een deel van de mismatch oplossen, maar het tekort blijft.

Kantoren

Amsterdam heeft een ruime planvoorraad voor kantoorgebouwen, die hoger ligt dan de toekomstige vraag naar kantoren. Een belangrijk deel van de planvoorraad bevindt zich op bedrijventerreinen, beleidsmatig mogelijk gemaakt door de nota 'Huisvesting van creatieve ondernemingen in Amsterdam' uit 2005. Ondanks het Amsterdamse beleidsuitgangspunt dat verkantoring van bedrijventerreinen moet worden tegengegaan, wilde men wel ruimte bieden aan creatieve ondernemingen. De verdere verkantoring door de creatieve industrie op bedrijventerreinen zorgt voor ruimtegebrek voor

geschikte bedrijven. Bovendien ontstaan nieuwe kantoorlocaties die concurreren met bestaande kantoorlocaties.

Beoordeling

Gezien het globale uitwerkingsniveau is het erg lastig de alternatieven te beoordelen. Binnen het kader van het MER wordt de beoordeling beperkt tot de ruimtevraag van bedrijventerreinen (aanbod en diversiteit werkgebieden).

In de structuurvisie wordt uitgegaan van intensivering en menging en een diversiteit aan hoogstedelijke functies. Amsterdam wil ruimte bieden voor stadsverzorgende bedrijvigheid, de ontwikkeling van de kenniseconomie maar ook grootschalige, milieuhinderlijke en vrachtverkeeraantrekkelijke bedrijven. Een aantal bedrijventerreinen moet daarom behouden blijven voor bedrijfsfuncties en verder geïntensiveerd worden. Een aantal bedrijven, die dicht tegen de binnenstad aan liggen, zijn in potentie een aantrekkelijk locatie om te wonen. Deze terreinen kunnen transformeren tot een nieuw milieutype: 'werkwoongebied'. Uitgangspunt is dat 50 procent van elk van deze terreinen bestemd blijft voor bedrijven. De andere helft van het terrein kan dan gebruikt worden voor woningbouw en voor kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte. De nadruk in een werkwoongebied ligt op het werken; de woningen zijn te gast. Andere bedrijventerreinen kunnen transformeren tot woonwerkgebied, nadruk komt te liggen op de woonfunctie. Als gevolg van de transformatie neemt het bedrijfsvloeroppervlak op de te transformeren bedrijventerreinen af, terwijl er ruimte vrijkomt voor kantoorruimte.

Ringzone-plusalternatief

Het Ringzone-plusalternatief gaat uit van een volledige uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit het gebied Havenstad en de Noordoostelijke IJoevers. Daarnaast worden ook de Noordoostelijke IJoevers getransformeerd. De gebieden worden getransformeerd in werkwoon- en woonwerkgebieden. Daardoor zal een grote ruimtevraag ontstaan voor grootschalige, milieuhinderlijke en vrachtverkeeraantrekkelijke bedrijven die zich nu in dit gebied gevestigd hebben. Aan de andere kant biedt dit weer ruimte voor het vestigen van bedrijven uit de creatieve of dienstverlenende sector en stadsverzorgende bedrijven. Een deel van deze activiteiten kunnen worden verplaatst naar de Houtrakpolder (maakt deel uit van het Ringzone-plusalternatief). Hiermee is het Ringzone-plusalternatief gunstiger

dan de referentiesituatie en gunstiger dan het Zuidflankalternatief.

Waterfrontalternatief

In het Waterfrontalternatief is in feite de meeste ruimte beschikbaar. Nieuwe haven/bedrijventerreinen komen beschikbaar in de Houtrakpolder en de Wijkermeerpolder. Langs de IJoevers worden volop bedrijventerreinen getransformeerd tot woonwerkgebieden en werkwoongebieden. De nieuwe gebieden bieden volop de mogelijkheid om grootschalige, milieuhinderlijke en vrachtverkeeraantrekkelijke bedrijven te verplaatsen. Zowel vanuit ruimtevraag als uit het oogpunt van diversiteit is dit het beste alternatief.

Zuidflankalternatief

In het alternatief Zuidflank wordt ervan uitgegaan dat de havenactiviteiten binnen de ring behouden blijven. Daardoor is voldoende ruimte voor grootschalige, milieuhinderlijke en verkeersaantrekkelijke bedrijven beschikbaar. Door slim ruimtegebruik zijn havenuitbreidingen niet noodzakelijk. De verdere toename van bedrijvigheid maken dit alternatief ongunstiger dan de referentiesituatie. Meer bedrijvigheid moet immers op dezelfde ruimte worden gevonden.

In tabel S11 is de beoordeling voor de ruimtevraag weergegeven.

Tabel S11 Vergelijking van de alternatieven op het aspect ruimtelijke economie

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Ruimte vraag	+	++	—

Mobiliteit en bereikbaarheid

Relevant beleid

Om Amsterdam bereikbaar te houden wordt op regionale schaal gewerkt. In 2004 is het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) vastgesteld, waarin doelen geformuleerd zijn op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Samen met de OV-Visie 2020-2030 van de Stadsregio Amsterdam (2008) vormt het RVVP de basis voor het Regionale Uitvoeringsprogramma (2009). Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het uitnutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag

naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk. Daaruit voortvloeiend heeft het RVVP speerpunten benoemd. In de regio Amsterdam wordt ingezet op de verbetering van het regionale wegennetwerk, het openbaar vervoer, het regionale fietsnetwerk en een kwaliteitsnet goederenvervoer. Bovendien gaat het om ketenintegratie, de verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Deze speerpunten zijn doorvertaald naar concrete projecten. Figuur S12 geeft een impressie van de projecten die in Amsterdam en in de nabije omgeving worden uitgevoerd.

Referentiesituatie

Wegennetwerk

Om de bereikbaarheid op het wegennet te verbeteren wordt de capaciteit op een groot deel van het regionale snel- en hoofdwegennet uitgebreid. Daarnaast wordt door het nemen van benuttingsmaatregelen de capaciteit en de doorstroming vergroot. Het gaat om het aanleggen van spitsstroken, plusstroken en bufferstroken.

Onder de autonome ontwikkeling vallen de volgende (grote) weginfrastructuurprojecten:

rijksweg 2e Coentunnel en A5 Westrandweg, rijksweg A6/A1/A9/A10 (Schiphol-Amsterdam-Almere), rijksweg A2 (Utrecht-Amsterdam), omlegging Rijksweg A9 rond Badhoevedorp, aanpassing S114 IJburg/Zeeburgereiland, aanpassingen wegstructuur in Amsterdam Zuidoost, tweede Ontsluiting IJburg, capaciteitsuitbreiding Klaprozenweg, aanleg Spaarndammertunnel.

Openbaar vervoer

Op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt voor de periode tot 2020 een no regret-pakket samengesteld dat op korte termijn de knelpunten op het bestaande spoor moet oplossen.

Daarnaast wordt gewerkt aan de verbetering van het regionale OV netwerk. Daarbij gaat het om het toevoegen van OV capaciteit, zoals de aanleg van de Noord-Zuidlijn en de aanleg van vrije busbanen om van drukke buslijnen Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV-)lijnen te maken. De integratie van verkeersnetwerken is belangrijk. Daarvoor worden de overstapmogelijkheden verbeterd tussen het openbaar vervoer, maar ook tussen OV en auto (P&R-voorzieningen).

Onder de autonome ontwikkeling vallen de volgende

(grote) OV-infrastructuurprojecten:

- OV SAAL (no regret maatregelen),
- Noord/Zuidlijn,
- IJsei (Verhoogd busstation achter Centraal Station),
- upgraden tramlijnen Amsterdam-West,
- ombouw Amstelveenlijn,
- aanleg Zaanse Tangent met mogelijkheid ombouw tram,
- tram 26 + Zuidtangent-oost IJburg/Zeeburger-eiland,
- HOV-net Schiphol,
- Westtangent,
- veerverbindingen Oud-Noord.

Bereikbaarheid binnenstad

Om de binnenstad van Amsterdam bereikbaar te houden wordt continu gewerkt aan diverse maatregelen die duurzame mobiliteit bevorderen. Onder autonome ontwikkeling vallen de volgende (grote) programma's:

- fietsroutes en stallingen binnenstad,
- P+R programma uitbreiding met 3.250 nieuwe plaatsen.

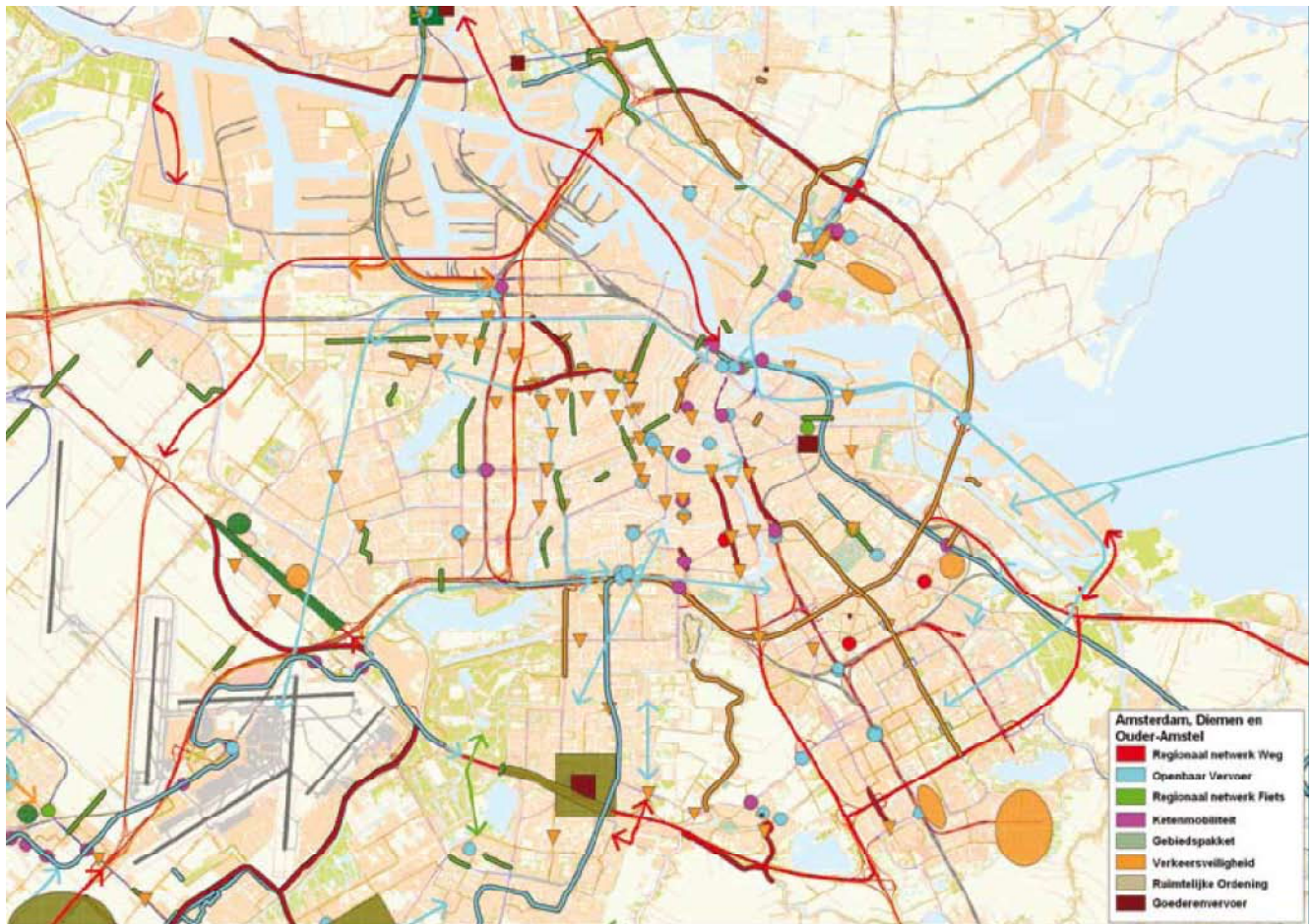
Beoordeling

De drie alternatieven zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie voor de aspecten: verkeersnetwerken, modal split, bereikbaarheid, bereikbaarheid van een mogelijke olympische locatie. Bij alle alternatieven geldt dat uitrol van het centrum plaatsvindt.

Verkeersnetwerken

Voor de verkeersnetwerken geldt dat de uitrol van het centrum kansen biedt om het openbaar vervoernetwerk te verbeteren. Voor de auto wordt ingezet op gebouwde parkeervoorzieningen. Voor de verkeersplanners vormen geconcentreerde parkeervoorzieningen een uitdaging, omdat het verkeer meer gebundeld zal worden. Dit kan leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling op het wegennet.

In alle alternatieven wordt het OV-netwerk uitgebreid. Hierbij gaat het om aanvullingen in de HOV-netwerken zoals bussen en trams, waarbij geprobeerd wordt op bestaande netwerken aan te sluiten en deze te versterken. Daarnaast zit in elk alternatief minimaal één zware ingreep. De aanleg van metrolijnen (Ringzone-plusalternatief en



Figuur S12 Gecombineerde grafische weergave gegeven van de projecten, horende bij het Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer en Vervoerplan (2009). Bron: Stadsregio Amsterdam

Zuidflankalternatief) of RER verbindingen (Waterfrontalternatief en Zuidflankalternatief) zal milieugevolgen met zich meebrengen.

Modal split

De uitrol van het centrum heeft een positief effect op de modal split. Het gebruik van duurzame modaliteiten zoals de fiets en het openbaar vervoer zal ten opzichte van de auto verder toenemen. In de drie alternatieven is de verdichtingopgave voor een groot deel gelegen in de nabijheid van bestaand of voorzien openbaar vervoer. Daarnaast is er, door de forse omvang van woonprogramma, voldoende draagvlak om extra openbaar vervoersverbindingen te realiseren. Wat dat betreft scoren alle alternatieven positief.

Bereikbaarheid

De uitrol van het centrum zal gezien het flankerende beleid niet tot grote bereikbaarheidsknelpunten op het wegennet leiden. De transformatie van gebieden en het toevoegen van programma kan in de alternatieven tot bereikbaarheidsknelpunten leiden. In het Ringzone-plus- en het Waterfrontalternatief doen

zich deze problemen met name voor in Amsterdam-Noord en in Havenstad.

Het huidige wegennet in Amsterdam-Noord is niet in staat de automobiliteit probleemloos af te wikkelen waardoor de aanvoer routes naar de ring en delen van de ringweg A10 knelpunten vormen. In Havenstad staat de bereikbaarheid in het Waterfrontalternatief gevolgd door het Ringzoneplus-alternatief onder druk. Het grote aantal woningen en de gebrekkige weginfrastructuur zal leiden tot knelpunten op het wegennet.

In het Zuidflankalternatief worden langs de hele lijn van de ontwikkelingen bereikbaarheidsknelpunten verwacht. In Amsterdam Zuidoost heeft de capaciteitsverlaging van het wegennet door verlaging van dreven gecombineerd met een toename van ruimtelijk programma negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van dat gebied. De autobereikbaarheid op de Schipholcorridor staat in het Zuidflankalternatief onder druk bij intensieve ruimtelijk ontwikkelingen.

Olympische locatie

De olympische locatie in Havenstad is in het Ringzoneplus-alternatief bereikbaar door een metroverbinding onder het IJ. In het Waterfrontalternatief wordt de bereikbaarheid gewaarborgd door aansluitingen op het HOV-netwerk. De realisatie van een metroverbinding brengt grote risico's met zich mee. Deze verbinding zou in 2020 gereed moeten zijn om de bereikbaarheid in het Waterfrontalternatief te waarborgen.

Een olympische locatie moet echter ook aangesloten zijn op het landelijke spoornetwerk. Voor beide alternatieven geldt dat het gebied Havenstad door de nabijheid van het openbaar vervoerknooppunt Sloterdijk in principe goed te ontsluiten is. Dit station zou het olympische station kunnen worden. Een ruimtelijk concept wat het station met het olympisch gebied via een 'rode loper' verbindt heeft een hoge slaagkans. Problemen vormen echter de barrières ring A10 west en een aantal spoorviaducten. Een andere mogelijkheid biedt de realisatie van een NS-station met een tijdelijk HSL-station bij de Isolatorweg.

In het Zuidflankalternatief bevindt de olympische locatie zich bij de Nieuwe Meer langs de infrastructuurbundel van de Schiphol corridor. Dit gebied is uitstekend bereikbaar vanuit Schiphol en station Amsterdam Zuid. Voorwaarde is dat in het gebied een halte gerealiseerd wordt.

Tabel S12 Vergelijking alternatieven voor de aspecten mobiliteit en bereikbaarheid.

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Verkeersnetwerken	—	—	—
Modal-split	+	+	+
Bereikbaarheid	—	—	—
Bereikbaarheid Olympische locatie	0	0	++

Totaalbeoordeling

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Natuur			
Gevolgen voor (P)EHS	—	—	—
Gevolgen voor Rijksbuffergebieden	—	—	—
Gevolgen voor Natura 2000	0	voortoets	0
Landschap			
Landschap	—	— —	0
Cultuurhistorie	0	—	0
Duurzame energie en CO ₂ -reductie			
Stadswarmte 2025+2040	++	++	++
WKO 2025+2040	++	++	++
ZonPV 2025+2040	++	++	++
Wind 2025+2040	++	++	++
Biomassa/Afval 2025+2040	++	++	++
Water			
Veiligheid	—	—	0
Wateroverlast	0	0	—
Wateronderlast	0	0	0
Sociaal duurzaam			
Identiteit/diversiteit	+	++	+
Flexibiliteit	+	0	+
Verbinden	++	0	+
Eigenaarschap	++	+	+
Geluid			
Relatieve verandering Geluidgehinderden	—	0	—
Luchtkwaliteit			
Voldoet grenswaarde NO ₂	0	0	0
Voldoet grenswaarde PM ₁₀ /fijn stof	0	0	0
Externe veiligheid			
Spoor	+	+	+
Weg	0	0	0
Water	0	0	0
Buisleidingen	0	0	0
Risicovolle bedrijven	—	—	0
Ruimtelijke economie			
Ruimte vraag	+	++	—
Mobiliteit en bereikbaarheid			
Verkeersnetwerken	—	—	—
Modal split	+	+	+
Bereikbaarheid	—	—	— —
Bereikbaarheid Olympische locatie	0	0	++

Tabel S13 Totaaltabel beoordeling alternatieven op thema's en aspecten

7 Evaluatie en monitoring

De Wet milieubeheer verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het plan in kaart te brengen en te evalueren. Het is niet zo dat er na 2040 een evaluatie zal plaatsvinden van de structuurvisie als geheel. Wel zijn er op verschillende momenten mogelijkheden om onderdelen van de structuurvisie te evalueren. Bij de structuurvisie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma is per onderdeel van de structuurvisie uitgewerkt wat Amsterdam gaat realiseren. Bij de uitwerking heeft het gemeentebestuur (en voor zover het gedelegeerde bevoegdheden betreft de stadsdeelbesturen) een groot aantal mogelijkheden om de structuurvisie te monitoren en evalueren. Amsterdam is zelf vaak de initiator van het opstellen van plannen volgens het PLABERUM (plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen) of PBI (plan en besluitvormingsproces infrastructuur) en daarmee sturend. Als bevoegd gezag voor de bestemmingsplannen kan het gemeentebestuur of de stadsdeelbesturen in de lijn van de structuurvisie opereren. De structuurvisie is zelfbindend voor Amsterdam. Voor verschillende ontwikkelingen zal ten behoeve van latere besluitvorming nog een plan- of besluit-m.e.r.-procedure moeten worden doorlopen. De monitoring- en evaluatieverplichting zal voor die projecten ook gelden en dus op een lager detailniveau worden uitgevoerd door het bevoegd gezag. Evaluatie en monitoring van de ontwikkeling binnen de diverse thema's en aspecten zullen dan ook vanuit diverse hoeken en op verschillende niveaus bij het gemeentebestuur en de stadsdeelbesturen binnenkomen. Een belangrijke rol voor bevolkingsgegevens en sociale, verkeers-, economische en milieudata heeft de Dienst Onderzoek en Statistiek. Deze dienst houdt de ontwikkelingen op een zeer gedetailleerd niveau bij en rapporteert hier regelmatig over.

Monitoring is een van de pijlers onder het Amsterdamse verkeersbeleid. Voor het monitoringsproject MOCO (Monitoring Corridors) zijn 85 camera's geplaatst met een centraal systeem waarop de data binnenkomen en worden verwerkt. De gemeente Amsterdam werkt al jaren actief aan dynamisch verkeersmanagement. Enerzijds om te zorgen voor een optimale benutting van haar wegennet, anderzijds om de reiziger beter te informeren over de actuele en toekomstige verkeerssituaties. Voor

dynamisch verkeersmanagement is actuele verkeersinformatie onontbeerlijk. De verkeersinformatie wordt onder andere gebruikt voor het berekenen van reistijden, de aansturing van DRIP's en het maken van verkeerskundige rapportages.

Ten slotte wordt hier nog speciaal het CO₂-jaarverslag genoemd dat de ontwikkelingen ten aanzien van het gebruik van fossiele brandstoffen volgt.

8 Leemten in Kennis

Door het hoge abstractieniveau van de structuurvisie zijn veel van de beoordeelde ingrepen in de structuurvisie slechts globaal beschreven. Hierdoor zijn de milieueffecten ook niet altijd goed in te schatten. Het optreden van milieueffecten (positief dan wel negatief) is dan afhankelijk van de wijze waarop nadere invulling wordt gegeven aan een ingreep. Voor verschillende ingrepen moet nog een besluit-m.e.r.-procedure worden doorlopen. De milieueffecten van de ingreep zullen dan meer in detail in beeld worden gebracht.

Voor een paar voor de structuurvisie cruciale items, namelijk het CO₂-beleid en mobiliteit geven we in dit kader nog een aantal uit te voeren onderzoeken aan.

Haalbaarheid CO₂-beleid

Vanuit CO₂-beleid zet Amsterdam in op de transitie van fossiele energie naar duurzame energie. Er is onderzoek gaande naar de verwachte omvang van de energievraag in 2025 en 2040 na benutting van alle mogelijkheden tot energiebesparing. De energievraag betreft warmte-, koude- en elektriciteitsgebruik. Vervolgens kan worden bepaald hoeveel duurzame energie kan worden opgewekt in 2025 en 2040, ter dekking van de totale energievraag. De vastgestelde doelstelling om in 2025 een derde duurzaam op te wekken wordt opnieuw getoetst. Ook wordt de ambitie om 40 procent van de CO₂-energie te besparen in 2025 opnieuw tegen het licht gehouden. Bronnen waarmee duurzame energie geleverd zal worden zijn energieopslag, stadswarmte en -koude, zonne-energie, windenergie en biomassa. Bij de doelstellingen voor de opwekking van duurzame energie in 2025 en 2040 wordt ook duidelijk gemaakt welk percentage daarvan binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam kan worden opgewekt, met de verschillende bronnen. Bovendien zal inzichtelijk worden hoeveel duurzame energie Amsterdam elders moet betrekken, bijvoorbeeld van windparken op de Noordzee.

Mobiliteit

Welke vorm van openbaar vervoer sluit het beste aan bij de te ontwikkelen gebieden? Onderzocht kan worden wat de te verwachten vervoersrelaties tussen Amsterdam-Noord en de rest van de stad en de regio zullen zijn. Daarbij kan ook de rol van vervoer over water aanvullend in beeld gebracht worden. Op basis daarvan kan de afweging gemaakt worden welke OV-ontsluiting effectief en haalbaar is

(Ring naar Noord versus hoogwaardige HOV Noord-tangent, tramontsluitingen Havenstad).

De mogelijke effecten voor het autoverkeer op netwerkniveau moeten nader in beeld worden gebracht in de vorm van een mobiliteitstoets.

Als mogelijke knelpunten komen de gebieden Amsterdam-Noord, Havenstad, Zuidoost en de corridor Schiphol-Zuidas in beeld. Afhankelijk van de kwantiteit en de invulling van het ruimtelijk programma kunnen knelpunten ontstaan.

Daarnaast is een verkenning noodzakelijk naar een verbetering van het tramnetwerk gericht op de twee stedelijke vervoersknooppunten Amsterdam Centraal en Amsterdam-Zuid.

Olympische locatie Nieuwe Meer schuift op naar Zuidas/Olympische Sportas

Naar aanleiding van de behandeling in B&W op 26 januari 2010 van de Ontwerp Structuurvisie en bijbehorend planMER is besloten de tekst in de Ontwerp Structuurvisie deel I, paragraaf 6.2 voor wat betreft de mogelijke locatie(s) voor de Olympische Spelen 2028 te wijzigen. Dit geldt voornamelijk de locatie Nieuwe Meer.

De belangrijkste wijzigingen zijn, ten opzichte van wat in dit planMER is beoordeeld:

- een verschuiving van het Olympisch Dorp van Sloten-Zuid naar de Zuidas;
- mogelijkheid tot realisatie van aanvullende Olympische accommodaties op tal van locaties in de Zuidflank, bijvoorbeeld in Amsterdam Zuidoost en Haarlemmermeer;
- realisatie van een extra (tijdelijke) Olympische halte op de regioverbinding tussen Zuidas en Schiphol, zoals deze in OV SAAL wordt voorgesteld.

Dit planMER is gebaseerd op de voorlopige collegebehandeling van het concept-ontwerp Structuurvisie: deel 1 de visie op 6 oktober 2009. Gezien de korte tijd tussen het gewijzigde collegebesluit van 26 januari 2010 en de openbaarmaking van dit planMER, is het niet mogelijk om de benodigde milieu-informatie als gevolg van deze wijziging nog in dit planMER te geven.

Planontwikkeling en bijbehorende milieubeoordeling is een dynamisch proces. Voordat de Structuurvisie ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden, zal deze leemte in kennis in een aanvullend planMER worden gepresenteerd.

Colofon

De Ontwerp Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam en is vastgesteld en voor inzage vrijgegeven door het college van B&W op 26 januari 2010.

Contact

Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Secretariaat projectgroep Structuurvisie: 020 – 552 7928
www.dro.amsterdam.nl/structuurvisie

Projectleider

Ton Bossink (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Projectgroep

Karin Borst (Dienst Ruimtelijke Ordening), Karen Buschman (Dienst Ruimtelijke Ordening), Ellen Croes (Dienst Ruimtelijke Ordening), Kees Dignum (Dienst Wonen, Zorg en Samenleven), Pito Dingemanse (Haven Amsterdam), CJ Dippel (Economische Zaken), Marijn Fraanje (Bestuursdienst), Reina van Grondelle (Dienst Ruimtelijke Ordening), Marthe van der Horst (Waternet), Suzanne Jeurissen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Fokko Kuik (Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer), Marlies Lambregts (Dienst Milieu en Bouwtoezicht), Bas van Leeuwen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Barbara Ponteyn (Dienst Ruimtelijke Ordening), Esther Reith (Dienst Ruimtelijke Ordening), Keimpe Reitsma (Ontwikkelingsbedrijf), Walewijn de Vaal (Ingenieursbureau Amsterdam), Wouter van der Veur (Dienst Ruimtelijke Ordening), Gerard Willemsen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Ronald Wiggers (Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling), Paul Wolfs (ProjectManagement Bureau), Koos van Zanen (Dienst Ruimtelijke Ordening).

Rol van de OntwikkelingsAlliantie

Met de OntwikkelingsAlliantie worden de krachten gebundeld van zes diensten van de gemeente Amsterdam die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De diensten Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau werken intensiever en efficiënter samen.

Bij de tot standkoming van de Structuurvisie wordt integraal gewerkt, zodat opgaven vanuit diverse disciplines aan bod komen. Het opstellen van de Structuurvisie wordt ook integraal aangestuurd - zowel ambtelijk als bestuurlijk - waarbij de OntwikkelingsAlliantie samenwerkt met Dienst Wonen, Zorg en Samenleven, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, de Bestuursdienst en Haven Amsterdam.

Productiebegeleiding

Marjolein van Vossen en Bart de Vries (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Redactie

Eef Keijzer, Sandra Langendijk, Marjolein van Vossen en Koos van Zanen (allen Dienst Ruimtelijke Ordening)

Vormgeving

Lennert Bonnier en Bart de Vries (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Kaartmateriaal

Wouter van der Veur (coördinatie), Lennert Bonnier, Laura Hakvoort, Esther Reith en Joris Vos (allen Dienst Ruimtelijke Ordening)

PlanMER

Ingenieursbureau Amsterdam

Druk

De Raat & De Vries

Aan de inhoud (tekst en kaart beelden) is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan de informatie in de notitie kunnen geen rechten worden ontleend.

