

Structuurvisie Amsterdam 2040

Economisch sterk en duurzaam

✘ Gemeente Amsterdam
✘
✘



Structuurvisie Amsterdam 2040

Economisch sterk en duurzaam

Vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 17 februari 2011

 Gemeente Amsterdam

Deel 1

Visie

15

Deel 2

Uitvoering

naar stadsdelen en decennia

155

Deel 3

Instrumentarium

2010–2020

203

Bijlage

PlanMER

inclusief samenvatting

279

Inhoud

Voorwoord	7
Samenvatting	8
Leeswijzer	12
Overzicht kaartmateriaal	14

Deel 1 – Visie 15

Hoofdstuk 1

Context: De positie van Amsterdam 17

1.1 Amsterdam in de wereld	17
1.2 Een regionale blik	20
1.3 Totstandkoming Structuurvisie	21

Hoofdstuk 2

De visie: Amsterdam economisch sterk & duurzaam 23

2.1 De Pijlers	24
----------------	----

De grote bewegingen 29

Hoofdstuk 3

Uitrol centrumgebied 33

3.1 Nieuwe hoogstedelijke gebieden	36
3.2 Stadsstraten en -pleinen	37
3.3 Auto en de stad	39
3.4 Verbetering stedelijk OV-net en uitbreiding Parkeer+Reisfaciliteiten	40
3.5 Hoogbouw en uitrol centrumgebied	41
3.6 Ondergrond en uitrol centrumgebied	42

Hoofdstuk 4

Verweving metropolitaan landschap en stad 45

4.1 Groene scheggen en de Stelling van Amsterdam	48
4.2 Koppen van de scheggen	52
4.3 De randen van de scheggen	53
4.4 Verbindende fietsroutes: fietsnet stad gekoppeld aan fietsnet naar buiten	54
4.5 OV-ontsluiting van de groene scheggen	54
4.6 Hoogbouw en het metropolitane landschap	55
4.7 Ondergrond en het metropolitane landschap	56

Hoofdstuk 5

Herontdekking van het waterfront: Het IJ centraal 57

5.1 De Amsterdamse haven	60
5.2 Verkeer en vervoer en het waterfront	62
5.3 Westelijke IJoevers, Zaan- en IJoevers verbonden	63
5.4 Mogelijke olympische locatie	67
5.5 Oostelijke IJoevers	68
5.6 IJburg, IJmeer en Almere	71
5.7 Hoogbouw langs het IJ	73
5.8 Ondergrond en het waterfront	74

Hoofdstuk 6

Internationalisering van de zuidflank 75

6.1 De Zuidas	78
6.2 Mogelijke olympische locatie	79
6.3 Nieuwe Meer	80
6.4 Schiphol	80
6.5 Amsterdam Zuidoost	81
6.6 Hoogbouw op de zuidflank	84
6.7 Ondergrond en de zuidflank	85
6.8 De best bereikbare locatie van Nederland	85

Visie en beleid 87

Hoofdstuk 7

Wonen en werken in Amsterdam 89

7.1 Wonen in Amsterdam	89
7.2 Voorzieningen in Amsterdam	95
7.3 Kunst en cultuur	98
7.4 Werken in Amsterdam	99
7.5 Openbare ruimte	113
7.6 Stadsstraten en -pleinen	114
7.7 Hoogbouw en ondergrond	117

Hoofdstuk 8

Verkeer en vervoer 123

8.1 Investeren in regionale bereikbaarheid via OV	123
8.2 De auto en de openbare ruimte	125
8.3 Verbetering fietsnetwerk	126
8.4 Veranderingen Hoofdwegennet	127
8.5 Goederenvervoer per rail	128
8.6 Bevoorrading van de stad	129

Hoofdstuk 9

Groen en water 133

9.1 Stad in het groen, stad aan het water	133
9.2 Begraafplaatsen en volkstuinten nieuwe stijl	136
9.3 Sportparken nieuwe stijl	137
9.4 Biodiversiteit en ecologische verbindingen	139
9.5 Waterveiligheid	140
9.6 Watersysteem en watercyclus	141
9.7 De stedelijke wateropgave	142
9.8 Watercompensatie	143
9.9 Klimaatbestendige metropool	144
9.10 Water en energie	146

Hoofdstuk 10

Energie 147

10.1 Duurzaam Amsterdam	147
10.2 De transitiepaden	148
10.3 Ruimtelijke consequenties	149
10.4 Samenvatting emissiereducties	150

Hoofdstuk 11

Olympische Spelen 153

Deel 2 – Uitvoering	155	Hoofdstuk 7	
Hoofdstuk 1		Energie	259
Strategische overwegingen	159	Bijlage	
		Overzicht ruimtelijke reserveringen	261
Hoofdstuk 2		Bijlage – PlanMER	279
De uitvoering per tijdsperiode en per stadsdeel	163	Hoofdstuk 1	
2.1 Uitvoering structuurvisie en stedelijke investeringsagenda	164	Inleiding	281
2.2 De uitvoering onderscheiden naar drie decennia	165	Hoofdstuk 2	
2.3 De uitvoering onderscheiden naar delen v.d. stad	174	Structuurvisiealternatief	283
		2.1 Milieubeoordeling	286
Hoofdstuk 3		Hoofdstuk 3	
Uitvoeringskader	197	Samenvatting planMER	291
		3.1 Doelen en opgaven uit de Structuurvisie	292
Deel 3 – Instrumentarium	203	3.2 Wettelijk en beleidskader	293
Hoofdstuk 1		3.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	296
Inleiding	205	3.4 Alternatieven	298
		3.5 Beoordeling van de alternatieven	303
Hoofdstuk 2		3.6 Voortoets Natuurbeschermingswet/ Passende beoordeling	319
Status	207	3.7 Totaalbeoordeling	320
2.1 Wettelijk kader	207	3.8 Evaluatie en monitoring	322
2.2 Gemeentebeleid	208	3.9 Leemten in kennis	323
2.3 Verordening op de stadsdelen	210		
2.4 Uitwerking, aanvulling, herziening en actualisatie	211		
2.5 Afwijking en interpretatieruimte	212		
2.6 Toetsingskader	212		
Hoofdstuk 3			
Wonen en werken	217		
3.1 Wonen	217		
3.2 Bedrijven en kantoren	217		
3.3 Detailhandel	224		
3.4 Locatiebeleid	225		
Hoofdstuk 4			
Ruimtelijke structuur	229		
4.1 Hoogbouw	229		
4.2 Grootschalige reclamemasten	237		
4.3 Ondergrond	238		
Hoofdstuk 5			
Groen en water	239		
5.1 Hoofdgroenstructuur	239		
5.2 Waterstructuur	249		
Hoofdstuk 6			
Verkeer en vervoer	251		
6.1 Hoofdnetten	251		
6.2 Ruimtelijke reserveringen	255		
6.3 Goederenvervoer	256		

Voorwoord

Namens het gemeentebestuur bied ik u de 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 motto 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 regio-gemeenten 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 aan-

vang 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 geeft de gemeenteraad aan hoe Amsterdam er in 2040 uit zou moeten zien. Zo worden er bijvoorbeeld nieuwe openbaar vervoerlijnen en nieuwe investeringen in groengebieden voorgesteld. Ook worden 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

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.

Positie en ambitie van Amsterdam

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. 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. Het gaat om principes die 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 sociaal-ruimtelijke structuur met flexibiliteit naar de toekomst toe belangrijk.

Uit bovenstaande twee voorwaarden volgt haast automatisch het motto 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:

Een aantrekkelijke stad

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, door sloop en door samenvoeging. Planinventarisatie geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij moet worden aangetekend dat tijdens de rit nogal wat plannen uitvallen. Het streven is om de voorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien.

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 helpt de gemeente actief zoeken naar alternatieve locaties 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 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 ringweg 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 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.

Het postfossiele brandstoftijdperk

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 energieopwekking 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 en zwembad.

Ruimtelijke ingrepen

Tot welke ruimtelijke ingrepen leiden motto, ambitie en visie? De onderstaande ingrepen staan op de visiekaart en reiken tot 2040 en soms, in het geval van grote investeringen in de systeemsprong 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.

Meer woonkwaliteit in de stad en intensivering

- 70.000 woningen aan de voorraad toevoegen – met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen. Locaties: IJoevers west en oost/zone A10-West-Ringlijn/Sloterdijk I/Zuidas-Buitenveldert/Zuidoost (onder meer Amstelkwartier en Amstel III)/Zeeburgereiland/IJburg tweede fase
- verdere ontwikkeling van Zuidas als de internationale toplocatie van Nederland
- ruimtereservering voor stadsverzorgende bedrijven in alle windstreken van de stad
- mogelijk maken van meerdere bestemmingen in de plint in stadsstraten (Jan Evertsenstraat, Van der Pekstraat, Beethovenstraat zuid etc.)
- intensiveren gebruik havens
- bouwen van tweede zeesluis
- alternatieve locaties zoeken voor bedrijven – deze moeten in samenspraak met de regio worden gevonden

Systeemsprong openbaar vervoer

Regionaal

- aanleg IJmeerlijn naar Almere (voorkeur tunnel)
- upgraden Amstelveenlijn naar metrokwaliteit
- aanleg Noordtangent naar Zaanstad
- aanleg Westtangent van Westpoort naar Schiphol
- sluiten Ringlijn
- realiseren railontsluiting eventuele toekomstige tweede terminal Schiphol (regiotrein of Oost/Westlijn)
- aanleg P+R rond ringweg A10 en in regio

Stad

- doortrekken één of meer OV-lijnen naar Houthavens/Haven-Stad en/of Sloterdijk
- doortrekken OV-lijn Indische Buurt-Zeeburgereiland
- verleggen eindpunt lijn 5 (naar Gelderlandplein of Amsterdamse Bos)
- uitbreiding van het aantal tramlijnen naar de Zuidas
- verbeteren HOV-aansluiting Sciencepark
- doortrekken lijn 9 naar station Diemen Zuid of Zuidoost
- aanleg Noordoosttangent
- toevoegen veerverbindingen (stadsdelen Noord, Oost)

Verbeteren kwaliteit openbare ruimte

- meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers binnen grote delen van de ringweg
- 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, Waterlooplein, Leidseplein, Museumplein, Surinameplein, Marine-etablisement
- voordeur nieuwe publieke voorzieningen direct aan de straat

Investeren in intensiever gebruik groen en water in en om de stad

- kwaliteit toevoegen aan Rembrandtpark, Vliegenbos, Flevopark, Sloterplas e.o.
- uitbreiding Oosterpark
- inrichting verbeteren van Kop Amstelscheg
- verbindingen naar het metropolitane landschap creëren, verbetering fietsroute naar Muideren
- realiseren 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
- afzien van peilstijging Markermeer-IJmeer, zo nodig loskoppeling van IJsselmeerpeil

Duurzame energieopwekking

- plaatsing extra windturbines in de Amsterdamse haven
- toevoegen resultaten uit 'Ruimtelijke studie uitbreiding windenergie in Amsterdam'
- investeren in windturbinepark in Noordzee
- realisatie van zonne-energie op daken
- opleveren van klimaatneutrale nieuwe wijken
- opschalen van energieopslagen
- verdere uitleg van het stadswarmtenet waaronder het sluiten van de stadswarmte-ring
- verdere uitleg van bestaande en nieuwe koudenetten

Olympische Spelen

Het hiervoor aanmerken van:

- locatie waterfront, òf
- locatie Zuidas

Specifieke keuzes

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

- Haven-Stad; scenario's 2 en 3 uit de visie Haven-Stad;
- Nieuwe Meer: twee scenario's voor de ontwikkeling rond de Nieuwe Meer gekoppeld aan mogelijke ontwikkelingen rondom een regio-trein, en de aanleg van de Oost/Westlijn;
- Gaasperplas; wel of geen bebouwing aan de zuidrand (Verkenning Gaasperdam).

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, inspanningsverplichting voor intensiever gebruik van parken.

Ambitie en uitvoering

Vanwege de nieuwe Wet 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 procedures en criteria die ondersteunend zijn aan de visie en een rol spelen bij het opstellen en toetsen van ruimtelijke plannen.

De structuurvisie bestaat uit drie delen. In het eerste deel wordt de visie ontvouwd. In het tweede deel wordt beschreven hoe Amsterdam de ambitie wil verwezenlijken. Het derde deel is het instrumentarium.

Deel 1

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 opereert? Ook wordt ingegaan op het totstandkomingsproces van de Structuurvisie.

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. De 'Visie Amsterdam 2040' is op pagina 30 en als uitvouwbaar kaart achterin dit document opgenomen.

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.

Deel 2

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'. De opzet van het uitvoeringsdeel wordt beschreven onder 'Algemeen'. In hoofdstuk 1 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 2 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 en 2030+. Het uitvoeringsdeel wordt in hoofdstuk 3 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.

Deel 3

Het derde deel van de Structuurvisie is het instrumentarium. In deel 1 worden de ambities voor ontwikkelingen in Metropoolregio Amsterdam geschetst voor de komende dertig jaar; het instrumentarium betreft procedures en criteria 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 kunnen 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 projectbesluiten¹) 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 'criteria en procedures'. Het is dus niet de bedoeling van dit deel om uitputtend alle ruimtelijk relevante sectoren nog eens een keer de revue te laten passeren.

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 en fietsenstallingen opgenomen.

Bijlage planMER

In het document is voorts een bijlage planMER opgenomen met daarin een samenvatting van het MER.

¹ Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het projectbesluit op grond van artikel 3.10 Wro is opgenomen in de 'omgevingsvergunning'. In de rest van de tekst wordt voor de leesbaarheid gesproken over projectbesluit.

Overzicht kaartmateriaal

Deel 1

Visie

- 20 Amsterdam in de regio
- 24 Kernstad in de Metropoolregio Amsterdam
- 30 Visie Amsterdam 2040
- 34 Visie uitrol centrumgebied 2040
- 39 Zoekgebied openbare ruimte en positie auto in het centrumgebied
- 41 Hoogbouw en uitrol centrumgebied
- 43 Metropolitane plek: Nieuwe Diep en Flevopark
- 43 Metropolitane plek: Oosterdok e.o.
- 46 Visie metropolitaan landschap 2040
- 53 Metropolitane plek: Kop Amstelscheg
- 55 Hoogbouw en het metropolitane landschap
- 58 Visie waterfront 2040
- 63 Metropolitane plek: westelijke IJoevers
- 64 Projectgebied Haven-Stad met deelgebieden
- 65 Scenario's Haven-Stad
- 68 Jachthavens aan het IJ en IJmeer
- 69 Metropolitane plek: oostelijke IJoevers
- 73 Hoogbouw langs het IJ
- 76 Visie zuidflank 2040
- 78 Visie Zuidas
- 82 Metropolitane plek: Gaasperplas
- 83 Metropolitane plek: ArenAPoort en Amstel III
- 84 Hoogbouw op de zuidflank
- 105 Overzicht bedrijventerreinen in Amsterdam
- 113 Gewenste Hoofdbomenstructuur
- 117 Visie hoogbouw
- 130 Wensbeeld OV netwerk 2030+
- 138 Ecologische structuur

Deel 2

Uitvoering naar stadsdelen en decennia

- 168 Faseringsbeeld 2010–2020
- 170 Faseringsbeeld 2020–2030
- 172 Faseringsbeeld 2030+
- 175 Faseringsbeelden Centrum
- 177 Faseringsbeelden Noord
- 180 Faseringsbeelden Oost
- 182 Faseringsbeelden Zuidoost
- 186 Faseringsbeelden Zuid
- 188 Faseringsbeelden West
- 190 Faseringsbeelden Nieuw-West
- 194 Faseringsbeelden Westpoort

Deel 3

Instrumentarium 2010-2020

- 222 Typering bedrijventerreinen 2010–2020
- 230 Hoogbouw in Amsterdam
- 240 Hoofdgroenstructuur
- 242 Hoofdgroenstructuur: groentypen
- 252 Hoofdnet auto
- 253 Hoofdnet OV
- 254 Hoofdnet fiets
- 256 Kwaliteitsnet goederenvervoer
- 270 Reserveringen spoor
- 272 Reserveringen OV
- 274 Reserveringen weg
- 276 Reserveringen fiets en veerverbindingen

PlanMER

- 296 Autonome ontwikkelingen wonen-werken
- 297 Parken, plantsoenen en scheggen in en rond Amsterdam
- 299 Overzichtskaart Ringzone-plusalternatief
- 300 Overzichtskaart waterfrontalternatief
- 302 Overzichtskaart zuidflankalternatief
- 304 Natuurwaarden in en rondom Amsterdam
- 305 Ecologische structuur
- 317 Projecten bij het uitvoeringsprogramma Regionaal verkeer en vervoerplan

Structuurvisie

Deel 1

Visie

Inhoud

Hoofdstuk 1

Context: De positie van Amsterdam 17

- 1.1 Amsterdam in de wereld 17
- 1.2 Een regionale blik 20
- 1.3 Totstandkoming Structuurvisie 21

Hoofdstuk 2

De visie: Amsterdam economisch sterk & duurzaam 23

- 2.1 De Pijlers 24

De grote bewegingen 29

Hoofdstuk 3

Uitrol centrumgebied 33

- 3.1 Nieuwe hoogstedelijke gebieden 36
- 3.2 Stadsstraten en -pleinen 37
- 3.3 Auto en de stad 39
- 3.4 Verbetering stedelijk OV-net en uitbreiding
Parkeer+Reisfaciliteiten 40
- 3.5 Hoogbouw en uitrol centrumgebied 41
- 3.6 Ondergrond en uitrol centrumgebied 42

Hoofdstuk 4

Verweving metropolitaan landschap en stad 45

- 4.1 Groene scheggen en de Stelling van Amsterdam 48
- 4.2 Koppen van de scheggen 52
- 4.3 De randen van de scheggen 53
- 4.4 Verbindende fietsroutes: fietsnet stad
gekoppeld aan fietsnet naar buiten 54
- 4.5 OV-ontsluiting van de groene scheggen 54
- 4.6 Hoogbouw en het metropolitane landschap 55
- 4.7 Ondergrond en het metropolitane landschap 56

Hoofdstuk 5

Herontdekking van het waterfront: Het IJ centraal 57

- 5.1 De Amsterdamse haven 60
- 5.2 Verkeer en vervoer en het waterfront 62
- 5.3 Westelijke IJoevers, Zaan- en IJoevers verbonden 63
- 5.4 Mogelijke olympische locatie 67
- 5.5 Oostelijke IJoevers 68
- 5.6 IJburg, IJmeer en Almere 71
- 5.7 Hoogbouw langs het IJ 73
- 5.8 Ondergrond en het waterfront 74

Hoofdstuk 6

Internationalisering van de zuidflank 75

- 6.1 De Zuidas 78
- 6.2 Mogelijke olympische locatie 79
- 6.3 Nieuwe Meer 80
- 6.4 Schiphol 80
- 6.5 Amsterdam Zuidoost 81
- 6.6 Hoogbouw op de zuidflank 84
- 6.7 Ondergrond en de zuidflank 85
- 6.8 De best bereikbare locatie van Nederland 85

Visie en beleid 87

Hoofdstuk 7

Wonen en werken in Amsterdam 89

- 7.1 Wonen in Amsterdam 89
- 7.2 Voorzieningen in Amsterdam 95
- 7.3 Kunst en cultuur 98
- 7.4 Werken in Amsterdam 99
- 7.5 Openbare ruimte 113
- 7.6 Stadsstraten en -pleinen 114
- 7.7 Hoogbouw en ondergrond 117

Hoofdstuk 8

Verkeer en vervoer 123

- 8.1 Investeren in regionale bereikbaarheid via OV 123
- 8.2 De auto en de openbare ruimte 125
- 8.3 Verbetering fietsnetwerk 126
- 8.4 Veranderingen Hoofdwegennet 127
- 8.5 Goederenvervoer per rail 128
- 8.6 Bevoorrading van de stad 129

Hoofdstuk 9

Groen en water 133

- 9.1 Stad in het groen, stad aan het water 133
- 9.2 Begraafplaatsen en volkstuinten nieuwe stijl 136
- 9.3 Sportparken nieuwe stijl 137
- 9.4 Biodiversiteit en ecologische verbindingen 139
- 9.5 Waterveiligheid 140
- 9.6 Watersysteem en watercyclus 141
- 9.7 De stedelijke wateropgave 142
- 9.8 Watercompensatie 143
- 9.9 Klimaatbestendige metropool 144
- 9.10 Water en energie 146

Hoofdstuk 10

Energie 147

- 10.1 Duurzaam Amsterdam 147
- 10.2 De transitiepaden 148
- 10.3 Ruimtelijke consequenties 149
- 10.4 Samenvatting emissiereducties 150

Hoofdstuk 11

Olympische Spelen 153

Hoofdstuk 1

Context: De positie van Amsterdam

1.1

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 persoon-

lijke 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 gezinsverband. 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, tegelzetter, 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.

De mens centraal

De stad van de toekomst is een stad waar de mens centraal staat. We voorzien in de woningbehoefte, behouden de economische dynamiek en houden het omliggende land groen. Omdat de ruimte in de stad schaars is, moeten we verdichten. Maar verdichten is geen streven op zich, het mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het wonen en de leefomgeving. De binnenstedelijke verdichting noopt ook tot extra investeringen in openbaar vervoer en in de fijnmazigheid en capaciteit ervan. De wijziging in de *modal split* zal op allerlei manieren gefaciliteerd moeten worden.

Kwaliteit van leven in de stad wordt voor een belangrijk deel bepaald door de woonomgeving en door groen, water en mooie openbare ruimte. Om deze reden krijgen de stadsstraten en –pleinen bijzondere aandacht en zijn 'metropolitane plekken' benoemd, waarbij de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte een belangrijke opgave is. Kinderen en gezinnen koesteren we in de stad door ook meer ontspannen woonmilieus te creëren, de openbare ruimte kindvriendelijk in te richten en door bij nieuwe plannen goed rekening te houden met de behoefte aan buurtvoorzieningen, zoals scholen, sportvoorzieningen en kinderopvang. Deze moeten tegelijkertijd met de woningbouw worden gerealiseerd.

Een aantrekkelijke stad

De stad binnen de ring is erg in trek als stedelijk woonmilieu en als vestigingsplaats voor economische bedrijvigheid. De stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten van de binnenstad, de 19^e-eeuwse gordel en de gordel '20-'40 worden algemeen gewaardeerd en beschermd. 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 (het tegengaan van tweedeling). De aantrekkelijkheid en het voorzieningenniveau buiten de ring moeten worden gewaarborgd en waar mogelijk versterkt. De aandacht voor de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten groeit. In de stedelijke vernieuwing 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 alle delen 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 landelijk gemiddeld. 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 voor ambachtelijke sectoren, traditionele maar ook nieuwe.

De ruimtelijke opgave waar Amsterdam voor staat is direct gekoppeld aan het economische succes. Daarom ook is het van belang voldoende ruimte voor economische functies in de stad te houden, naar diverse aard. De kracht van de Amsterdamse economie is haar diversiteit. Deze moeten we koesteren en verder versterken. De Amsterdamse economie wordt gekenmerkt door een sterke combinatie 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 schielsprong 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. Denk maar aan de verscheidenheid aan functies die er in een willekeurig grachtenpand hebben 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. Klimaatsverandering 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.

1.2

Een regionale blik

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 plasengebied 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 de bundeling van verstedelijking centraal, met naast een binnenstedelijke opgave, een inzet op een aantal grote verstedelijkingslocaties, zoals de Schaalsprong van Almere. Een en ander verwijst in belangrijke mate naar de Structuurvisie Randstad 2040 waarin Amsterdam, Almere en Utrecht worden gemarkeerd als de drie hoekpunten voor de verstedelijking tot 2040 binnen de noordelijke Randstad. In het verlengde hiervan vormt de RAAMbrief van het Rijk één van de belangrijkste ontwikkelkaders 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

Amsterdam in de regio



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 veel van de economische kracht van Nederland zich bundelt. Hierbij ligt de opgave om de ruimtelijk economische ontwikkeling in het waardevolle landschap in te passen.

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 Metropoolregio 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.*

1.3 Totstandkoming Structuurvisie

Het maken van de Structuurvisie besloeg de periode 2008 tot en met 2010. Het proces is grofweg in 3 fasen te verdelen.

In de *eerste fase* lag de nadruk op het vaststellen van de belangrijke thema's en richtinggevend keuzes voor de Structuurvisie. Daarvoor zijn burgers, marktpartijen, belangengroeperingen en de vakwereld geraadpleegd via gesprekken, conferenties en ateliers. Dit gebeurde aan de hand van de op 27 augustus 2008 verschenen Vertrekpuntennotitie, 'Gesprek over de toekomst van Amsterdam', met daarin het perspectief van waaruit de ruimtelijke keuzes moeten worden gemaakt. In het document draait het om de vraag 'welke ruimtelijke strategie en bijbehorende impulsen nodig zijn om Amsterdam verder te ontwikkelen als kernstad van de Metropoolregio Amsterdam'. Dit in aansluiting op het Ontwikkelingsbeeld 2040 van de Metropoolregio Amsterdam. 'Mensen maken de metropool' was het devies. De stad moet zich daarom 'gastvrij, duurzaam, recreatief, ondernemend, dienstbaar en bereikbaar tonen. De ruimtelijke opgaven vloeiden voort uit deze condities.

In de *tweede fase* lag de nadruk op het opstellen van een evenwichtig verhaal waarin de ambitie en de langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de Metropoolregio centraal staat. De eerste proeve was het document 'De Pijlers voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam', welke verscheen op 14 april 2009. De hierin gepresenteerde '10 pijlers' vormden het fundament voor de uiteindelijke structuurvisie.

In de tussentijd is ook gestart met het wettelijk verplichte milieueffectrapport (planMER). In het eerste document Reikwijdte en Detailniveau zijn de te beoordelen thema's en aspecten ontwikkeld. Die notitie verscheen tegelijk met De Pijlers. Ook is de Commissie voor de milieueffectrapportage reeds in dit stadium om advies gevraagd.

Het maken van het MER gebeurde in een iteratief proces met de planvorming. Zo heeft de *expertmeeting* voor het beoordelingskader de aanzet gegeven voor de tien onderscheiden pijlers en heeft eenzelfde bijeenkomst voor het vormgeven van alternatieven geleid tot de vier grote bewegingen in de visie. Tijdens het ontwerpproces is een aantal

keuzes impliciet gemaakt, onder meer op basis van verwachte milieueffecten.

In fase twee zijn wederom in meerdere bijeenkomsten *stakeholders*, omliggende gemeenten en stadsdelen betrokken bij het uitwerken van het document Pijlers tot een ontwerpstructuurvisie. Ook is via een publiekscampagne de Amsterdamse samenleving geraadpleegd. Fase twee eindigde met het vaststellen van de Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam met bijbehorend planMER, door het College van Burgemeester en Wethouders, op 26 januari 2010.

In de *derde fase* (2010) lagen de ontwerpstructuurvisie en de bijbehorende de planMER gedurende 12 weken ter inzage, met ingang van 25 februari 2010. De grote maatschappelijke belangstelling bleek uit de 420 zienswijzen die zijn ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in een nota van beantwoording. Mede op basis hiervan is de ontwerpvisie op tal van punten gewijzigd. In het oog springend zijn: het afzien van een verlengde Bos en Lommerweg dwars door de volkstuinparken in de Brettenzone en de heroverwegingen bij de ontwikkeling van het Gooisewegtracé.

Begin juli 2010 is ook een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage verschenen. Op advies van de Commissie is een ‘Structuurvisiealternatief’ toegevoegd aan de drie beschreven alternatieven in het planMER. In de opgenomen Bijlage planMER wordt beschreven hoe die aanvullende informatie van invloed is op de milieubeoordeling.

Het nieuwe college – van ná de gemeenteraadsverkiezingen op 3 maart 2010 – gaf in oktober met de uitkomsten van de terinzagelegging richting aan het definitieve voorstel voor de Structuurvisie. Hierna konden degenen die een zienswijze hebben ingediend tijdens een raadsvergadering van de raadscommissie nog eenmaal hun standpunt toelichten. Op 17 februari 2011 stelde de gemeenteraad de Structuurvisie definitief vast.

Amsterdammers en de toekomst van hun stad

Tijdens het opstellen van deze visie is met de grootscheepse publiekscampagne www.binnen30minuten.nl aan 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 en soms zelfs van ver daar buiten. Wat in ieder geval duidelijk is, is dat de bewoners en bezoekers van Amsterdam graag zien dat het groen in de stad in

de toekomst 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 menselijke maat moet houden. Over de komst van de Olympische Spelen zijn de meningen wat meer verdeeld.

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. De keus om 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 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 geen ongebreidelde groei ontstaat waarin je de menselijke maat kwijt raakt. Dit zijn een aantal voorbeelden van wensen uit de stad. De publiekscampagne is een buitengewoon belangrijke graadmeter tijdens het uitwerken van de Structuurvisie gebleken.

Hoofdstuk 2

De visie: Amsterdam economisch sterk en duurzaam

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.

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 motto 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 *Metropoolregio* 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 onder meer op 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.

2.1 De Pijlers

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 zeven grote vraagstukken waarin richting moet worden gekozen. Hieronder staan de voorgestelde ontwikkelingsrichtingen inclusief voorbeelden van de ruimtelijke implicaties van de gekozen richting.

Kernstad in de Metropoolregio Amsterdam





Intensivering grondgebruik

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 aangetaast. Het betekent ook: de woningvoorraad laten groeien met 70.000 woningen tot 2040 en bijbehorende voorzieningen realiseren. Het gaat ook om 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 helpt de gemeente actief zoeken naar alternatieve locaties 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 drie kanten: belangrijke afname van de CO₂-emissie, het wordt schoner en stiller én er kan beter 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.



Samenhangend OV-netwerk

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 Amsterdam 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 OV-lijnen. Concreet 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.



Inrichting van het publiek domein

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 ringweg 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.



Aantrekkelijker 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; 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 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 (HGS) en het verbeteren en meer zichtbaar maken van de waterstructuur, het op sommige plekken binnen de HGS 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 Noorder IJplas aan de HGS en het openstellen van een fietsroute door volkstuintuinen. 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 'waterruimte' onder druk: regulering en aanpassing zijn nodig om in brede zin aan de nieuwe behoeften te kunnen voldoen. Het behoud van de klimaatrobustheid 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.



Transformatie

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.



Het postfossiele brandstoftijdperk

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- en windenergie, gebruikmaking van biomassa en energieopslag in de bodem. Ten behoeve van zonne-energie op daken zal afstemming plaatsvinden met welstand en monumentale waarden. Grote windturbines 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.



Mogelijke Olympische Spelen

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 Waterfront of Zuidas aangemerkt. De locatie Waterfront 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.





De grote bewegingen

In dit deel wordt zichtbaar gemaakt 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 intensificeert Amsterdam haar verbondenheid met Nederland en de wereld met de Zuidas als natuurlijk centrum. De vier grote bewegingen zijn samengevoegd tot 'Visie Amsterdam 2040', het primaire kaartbeeld van de Structuurvisie. Deze is tevens als uitvouwbare kaart achterin bijgevoegd.

Verschillende plekken in de stad profiteren van meerdere bewegingen. Dit zijn doorgaans plekken met een meer dan evenredige ontwikkelingspotentie. Zo wordt de dynamiek van de Zuidas gevoed door zowel 'centrumgebied' als 'zuidflank'; De stevige ontwikkelingen in het middendeel van de noordelijke IJoevers worden aangeslingerd door zowel 'centrumgebied' als 'waterfront'. 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.

Visie Amsterdam 2040

Waterfront

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

Uitrol

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  beperkte kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
-  kwaliteitsimpuls stadsstraten
-  kwaliteitsimpuls pleinen
-  Marine etablissement
-  kwaliteitsimpuls stadspark

Zuidflank

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





































Metropolitaan landschap

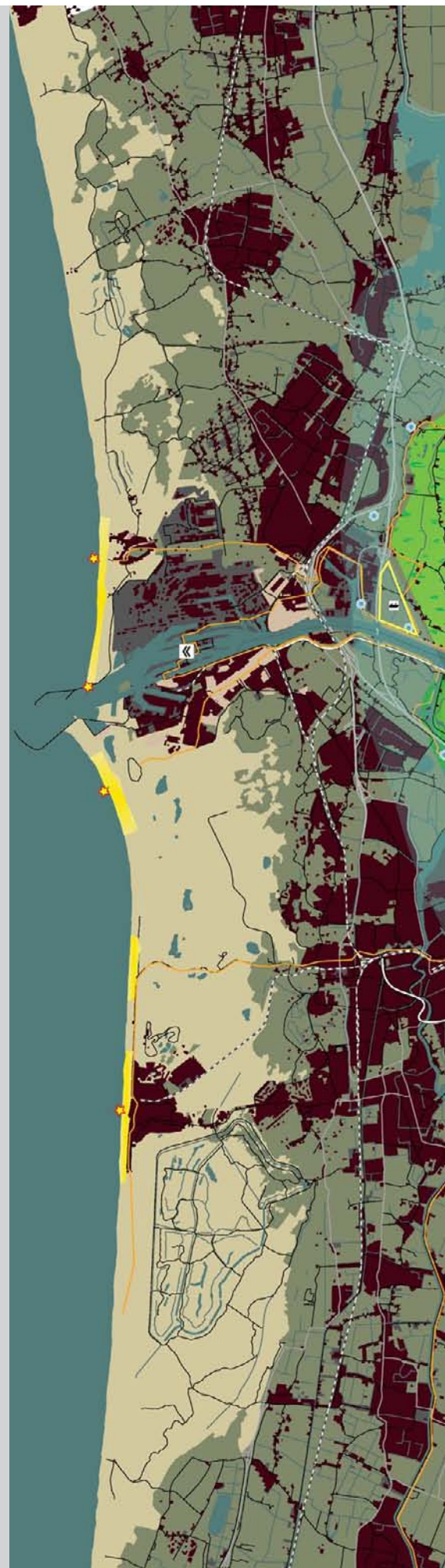
-  Amstelscheg
-  Amsterdamse Bosscheg
-  Tuinen van west
-  Brettenzone
-  Zaansecheg
-  Waterland
-  Diemerscheg
-  IJmeerscheg

* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven, met uitzondering van Buiksloterham. Voor het gehele studiegebied Haven-stad geldt dat naar aanleiding van toekomstige studies verschuivingen mogelijk zijn. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.

** Als uit de plannen van Haven-Stad blijkt dat een verbinding nodig is, dan wordt deze gerealiseerd in de vorm van een tunnel.

Algemeen

-  capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
-  capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
-  hogesnelheidslijn
-  HOV (bus/tram/metro) bovengronds
-  HOV (bus/tram/metro) ondergronds
-  internationaal OV knooppunt
-  hoofd OV knooppunt
-  secundair OV knooppunt
-  optie Regiorail Schiphol - Almere
-  optie Oostwest metrolijn
-  nieuwe pont-/veerverbinding
-  ondergrondse verbinding**
-  P+R locatie
-  zeesluis
-  2^e zeeceruise terminal
-  wachtplaats binnenscheepvaart
-  intensivering RAI-terrein
-  topwinkelgebied
-  intensivering haven
-  stadsverzorgend bedrijventerrein
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  jachthaven
-  zoeklocatie uitbreiding havengebied
-  (grond-)water gerelateerd project
-  2^e terminal Schiphol
-  optie locatie Olympische Spelen
-  studiegebied*
-  regionale fietsroute
-  Stelling van Amsterdam
-  strand
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  suggestie natuurontwikkeling
-  ontwikkeling waterrand
-  kwaliteitsimpuls overgang stad-scheg
-  Sportas
- Kompaseiland en fietsbrug





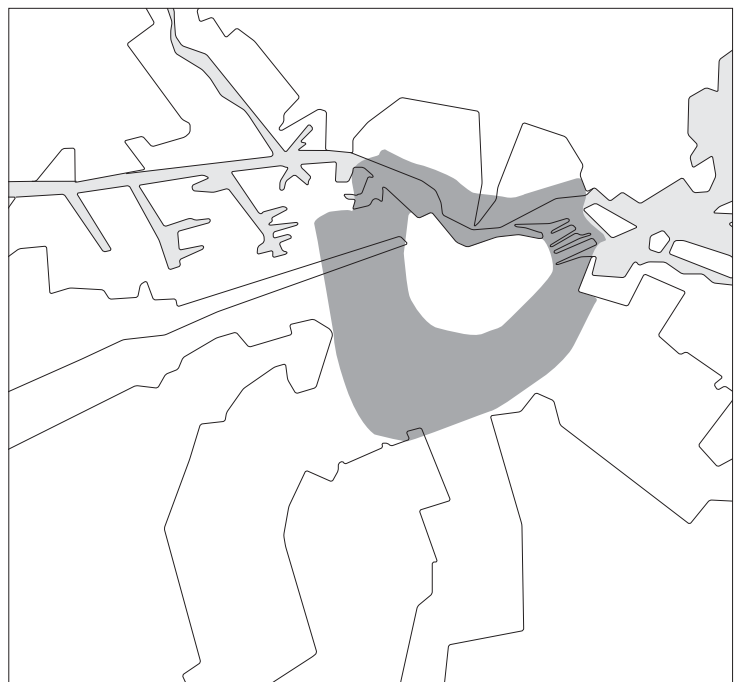
Hoofdstuk 3

Uitrol centrumgebied

Het hoogstedelijke centrumgebied wordt steeds intensiever gebruikt en breidt zich uit, zelfs tot over 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 19^e-eeuwse gordel; vandaag de dag wijst het ons bijvoorbeeld op de enorme ontwikkelingspotenties van de noordelijke IJoever, 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 ringweg: het wekt hernieuwde belangstelling voor de Sloterplas; het brengt een verdere verstedelijking van Buitenveldert en Amstelveen-Noord dichterbij.

De uitrol van het centrumgebied 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.


























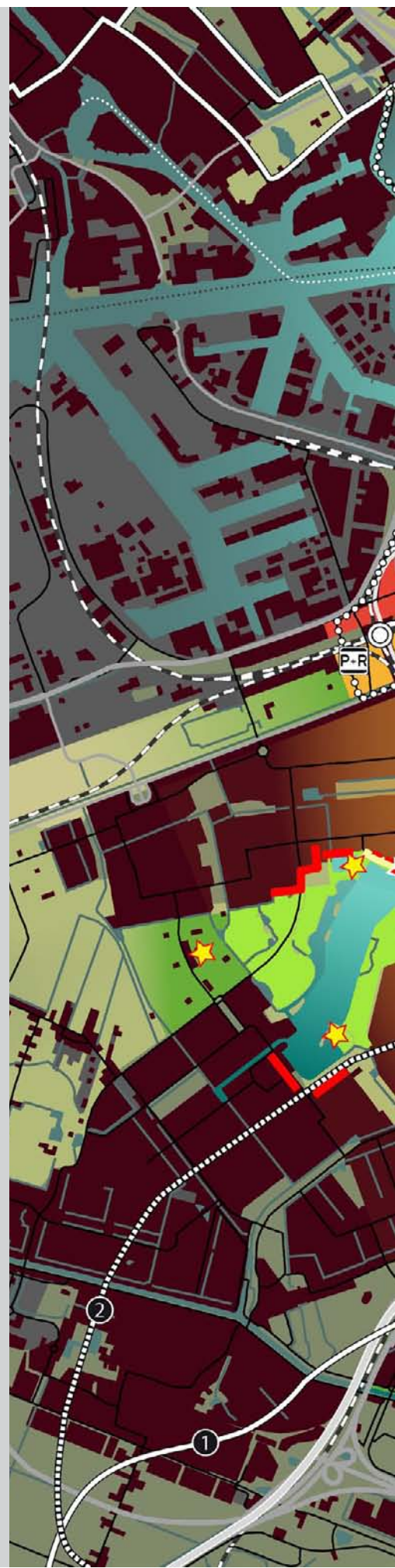
Visie uitrol centrumgebied 2040

Uitrol

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  Zuidas
-  beperkte kwaliteitsimpuls stadsstraten en -pleinen
-  kwaliteitsimpuls stadsstraten
-  kwaliteitsimpuls pleinen
-  Marine etablissement
-  metropolitaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark

Algemeen

-  capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
-  capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
-  indicatief tracé HOV bovengronds
-  indicatief tracé HOV ondergronds
-  internationaal OV knooppunt
-  hoofd OV knooppunt
-  secundair OV knooppunt
-  1 optie Regiorail Schiphol - Almere
-  2 optie Oostwest metrolijn
-  nieuwe pont-/veerverbinding
-  ondergrondse verbinding**
-  P+R locatie
-  2^e zeecruise terminal
-  wachtplaats binnenscheepvaart
-  intensivering RAI-terrein
-  topwinkelgebied
-  stadsverzorgend bedrijventerrein
-  optie locatie Olympische Spelen
-  studiegebied*
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  kwaliteitsimpuls overgang stad-scheg
-  Sportas
-  Kompaseiland en fietsbrug



* Voor studiegebied Haven-Stad is scenario 3 weergegeven, met uitzondering van Buiksloterham. Voor het gehele studiegebied Haven-stad geldt dat naar aanleiding van toekomstige studies verschuivingen mogelijk zijn.

** Als uit de plannen van Haven-Stad blijkt dat een verbinding nodig is, dan wordt deze gerealiseerd in de vorm van een tunnel.



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 ringweg A10 – beneden Het IJ – zijn gelegen, plus diverse plekken aan de noordelijke IJ-oever. Tot de locaties behoren de Zuidas en Buitenveldert-Noord, de zone tussen de A10-West en het Ringspoor, het Gooisewegtracé binnen de ring en Zeeburgereiland. In de scenario’s voor Haven-Stad zijn eveneens stedelijke woningbouwopgaven, onder meer voor Teleport, opgenomen. Deze worden besproken in hoofdstuk 5.

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 Flevopark en de Slotterplas en -park. Zij zullen net als het Vondelpark en het Westerpark steeds meer als belangrijke stedelijke ontmoetingsplekken gaan fungeren.

3.1.2 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 bedrijfstypes, de stadsverzorgende bedrijvigheid, draagt er in belangrijke mate toe bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu. Daarom richten de binnenstedelijke, stadsverzorgende bedrijventerreinen zich in het bijzonder op deze typen bedrijven. Het gaat om onder meer de Schinkel, bedrijventerrein Westerpark en het Veemarktterrein.

3.1.3 Slotterplas

Een van de meest omvangrijke groen- en waterprojecten is de Slotterplas en omgeving. Het heeft de potentie een grotere betekenis te hebben als één van de stedelijke park- en recreatiegebieden binnen Amsterdam. Mede gezien haar strategische ligging op luttele kilometers van de binnenstad.

De ambitie bestaat uit de transformatie van de ‘naoorlogse nieuwbouwplas’ naar een attractieve en goed bezochte ‘stadsplas 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 sportparken moeten worden vervangen door woningbouw, dan moeten deze sportfuncties elders terug komen in het Slotterplasgebied. Het doel is om de Slotterplas en omgeving onderdeel te laten zijn van het collectief geheugen van de metropool. Daarbij moet de Slotterplas en het Slotterpark steviger worden verweven met de omliggende buurten, zodat het ook gaat functioneren als het recreatieve hart 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 Westrand – Slotterplas en -park, Sportpark Ookmeer en Tuinen van West – definitief als voorwaardige groen-recreatieve zone te ontwikkelen, gelijkwaardig aan de Amstelscheg en de Amsterdamse Bosscheg;
- Slotterplas en -park in samenhang te ontwikkelen met centrumontwikkeling Osdorpplein;
- de Slotterplas en het Slotterpark middels fiets- en vaarroutes te koppelen aan de metropolitane kern, aan de andere delen van de Sloterscheg, aan de Brettenscheg 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 Slotterplas 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.

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 nagevoel 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 stadsstraat, die ter hoogte van Park Frankendael zijn winkelkarakter verliest. De Weesperstraat/Wibautstraat is een stadsstraat met een avenuekarakter; een zeldzaam verschijnsel in Amsterdam.

3.2.1 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, na oorlogse 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 doorgaans een erkende verbindingfunctie maar zijn als uitwisselingsmilieu voornamelijk 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 een bestemmingswijziging nodig, met name in de plint. In een aantal gevallen zal het gaan om omzetting van de woonbestemming naar winkel- of horecabestemming. Een andere categorie van aandacht vormen de potentiële stadsstraten en -pleinen. Sommige

straten waren in het oorspronkelijke ontwerp bedoeld als verkeersgeleidende en/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 stadsstraat of succesvol stadsplein zijn hier aanzienlijk groter dan bij de stadsstraten en -pleinen in ontwikkeling.

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

3.2.2 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 vormt 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. De ambitie is ook om van de Rode Loper een 'groene loper' te maken, door het tracé waar mogelijk te voorzien van bomenrijen. 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.

3.2.3 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. De straatgerichte aanpak gaat zorgen voor vermindering van criminogene, economisch laagwaardige en/of overlastgevendende functies. Kortom: uitbreiding van het centrumgebied begint met versterking van het hart.

3.2.4 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 dat 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 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 is gewerkt aan het Masterplan Museumkwartier waarin deze uitgangspunten verder zijn gebracht. De kernmerken van het ontwerp voor het plein zijn een grootstedelijke en culturele uitstraling; de materialisering past in de *Puccini*-methode, de gemeentelijke kwaliteitsnorm voor de aankleding van de openbare ruimte. Het gras wordt van de beste kwaliteit. Het plein verandert van achtertuin naar een verbindende voorkant waar de culturele instellingen met hun gezicht naar toe staan. Het open veld blijft behouden en is geschikt voor evenementen en demonstraties. Het ontwerp biedt een antwoord op gro-

tere en andere voetgangersstromen en een beter verblijfsklimaat voor Amsterdammers en bezoekers, onder meer 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 P.C. 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 brasserieën. 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 zélf kan uitgroeien tot een vijfde culturele instelling.

3.2.5 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 Schiphof-Zuidas.

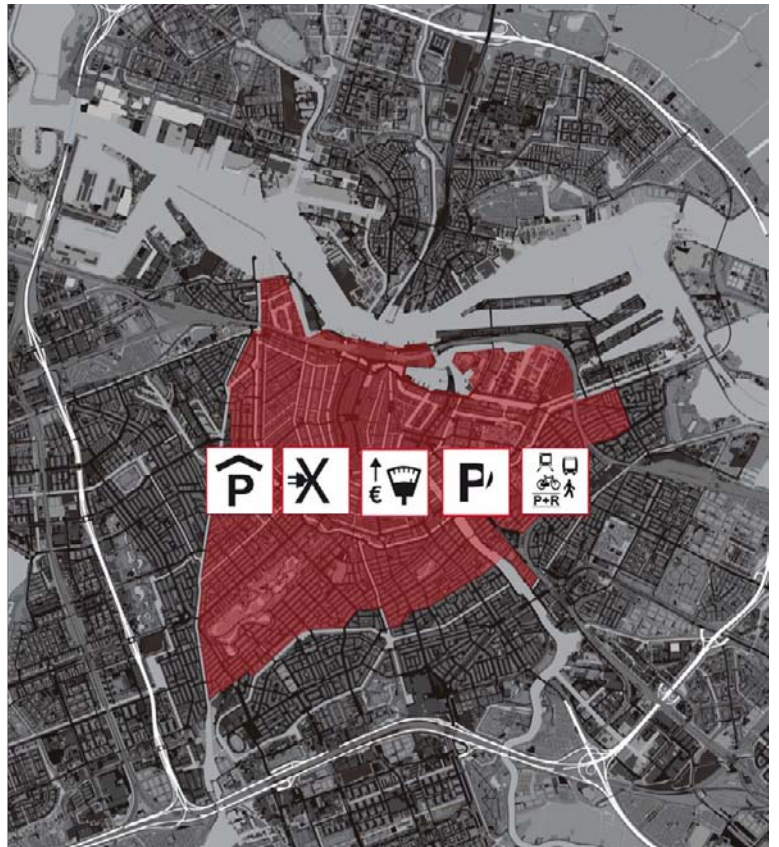
3.3

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.

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 een iets verder gelegen parkeerplaats is een bewustere afweging 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 autoluwe 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 met verschillende vormen van autoluwe maken van buurten en straten, in combinatie met het verbeteren van alternatieven.



Zoekgebied openbare ruimte en positie auto in het centrumgebied

In het kader van het in overleg met de stadsdelen op te stellen Mobiliteitsaanpak Amsterdam zal verder invulling worden gegeven aan het autoluwebeleid van de gemeente Amsterdam. Dit vindt dan plaats in een breder kader waarin ook alternatieven voor het autogebruik aan de orde komen. Verder zal er na definitieve vaststelling van de Structuurvisie een actieplan Autoluwe voor het gebied binnen de ring ten zuiden van het IJ worden gemaakt. Dit gebeurt uiteraard in samenspraak met de betreffende stadsdelen.

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 tram- en HOV-busnet in de vorm van hogere frequenties en hogere doorstromingsnelheden. Dat laatste kan door meer prioriteit te geven op kruispunten, het aanpassen van routes en het samenvoegen van kort achter elkaar liggende haltes. De keuze tussen de opties tram of HOV-bus worden gedaan in de verkenning- en planstudies, die in samenwerking met de Stadsregio en de stadsdelen worden uitgevoerd

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 OV-net 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 tram en/of busnet. De Zuidas zal een meerzijdige tramontsluiting moeten krijgen. Tram 5 kan bij ombouw van de Amstelveenlijn tot Metro 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 HOV-verbinding vanuit de Indische buurt naar Zeeburgereiland gewenst, zeker gezien het intensieve ruimtelijke programma op Zeeburgereiland waardoor lijn 26 zwaar wordt belast. Ook een HOV-verbinding via het Sciencepark kan bijdragen aan de uitrolambities aan de oostzijde van de stad.

Wanneer verstedelijking plaats gaat vinden langs een deel van de Gooiseweg (zie hoofdstuk 5.5) hoort daar een aansluiting op het HOV-net bij in de vorm van een tram- of buslijn. Een eventuele afwaardering of verlaging van (een deel van) de Gooiseweg en ander moet overigens wel getoetst worden op effecten op het autonetwerk en fietsnetwerk in de omgeving van de Gooiseweg. De Gooiseweg vervult namelijk een belangrijke corridorfunctie en is onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Deze functies worden nog belangrijker 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 aanzienlijk schoner en stiller worden en dat er op de belangrijkste routes een goede doorstroming met vrije banen en voorrangregelingen 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 gecreëerd moeten worden op aanvullende locaties aan multimodale knooppunten rond de ringweg A10 en langs de belangrijkste invalswegen. 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 overstappunten 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.

Uitwerking van het P+R-beleid zal plaatsvinden in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam en de Parkeernota. In de Mobiliteitsaanpak wordt het mobiliteitsbeleid in het kader van deze Structuurvisie uitgewerkt. In de Parkeernota worden concrete maatregelen opgenomen. Bij deze uitwerkingen worden onder meer de stadsdelen en de Stadsregio betrokken.

3.5

Hoogbouw en uitrol centrumgebied

De middeleeuwse en 17^e-eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het DNA van de stad. De grachtengordel staat op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone). Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving. In het UNESCO-gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan. Rondom het UNESCO-gebied is op de kaart een zone van 2 kilometer opgenomen. Hoogbouwinitiatieven in deze zone worden beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap (zie verder het Instrumentarium).

Het stedelijke centrummilieu beperkt zich al lang niet meer tot de historische stad, maar breidt zich gestaag uit tot aan de ringweg 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 niet gewenst is.

Hoogbouw en uitrol centrumgebied (voor legenda: zie totaalkaart, paragraaf 7.7)



3.6

Ondergrond en uitrol centrumgebied

Binnen de ringweg A10 worden de beperkte hoogbouw mogelijkheden steeds meer aangevuld met kansen om in de ondergrond te bouwen. Hier wordt verder verdicht en vindt menging van functies plaats. Onder daarvoor geschikte panden in het centrum komen extra verblijfsruimten. In winkelstraten waar boven winkels gewoond wordt (zoals Damrak, Rokin, P.C. Hoofstraat en Ferdinand Bolstraat) kan zo ondergronds extra winkelruimte gecreëerd worden, zolang de entree direct aan de straat grenst. Op andere locaties zijn uitbreidingen mogelijk van (semi) culturele voorzieningen, die geen primaire behoefte hebben 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.

3.6.1 Archeologie

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 zou de archeologie van Amsterdam beter zichtbaar kunnen zijn. Restanten van Amsterdam door de eeuwen heen tonen de schatkamer van tien eeuwen Amsterdam aan bewoners en bezoekers van de metropool: bebouwingsresten van woonhuizen, waterkelders, ophogingslagen, kloosters en kerken. 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.

3.6.2 Verkeer

Waar in het kader van het streven naar een auto-luwere 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.

3.6.3 Energie

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 koude- en warmteopslag te kunnen halen.



Metropolitane plek: Nieuwe Diep en Flevopark

De rol van het Nieuwe Diep en het aanliggende Flevopark voor de stad is sterk aan het veranderen. Met de ontwikkeling van IJburg, Zeeburgereiland en Sciencepark en de opwaardering van de Indische Buurt zijn Nieuwe Diep en Flevopark veel centraler in de stad komen te liggen. De functie als stadspark wordt sterker, met toenemende bezoekerscijfers. De nabijheid van Sciencepark biedt kansen voor publieksfuncties in de sfeer van technologie en wetenschap. Amsterdam als mondiale internethub kan op deze plek manifest worden gemaakt.



Metropolitane plek: Oosterdok en omstreken

Rondom het Oosterdok en langs de zuidelijke IJever ontwikkelt zich een tweede 'Museumkwartier' met focus op VOC-verleden, nautische, muziek- en andere publieksfuncties. Het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde hierbij. Centraal in dit gebied ligt het terrein van het Marine-etablisement. Dit terrein zou een vooraanstaande betekenis kunnen krijgen binnen genoemde ontwikkeling. Naast een openbare functie, zoals bijvoorbeeld een stadspark, behoort ook woningbouw tot de mogelijkheden.

Hoofdstuk 4

Verweving metropolitane landschap en stad

Amsterdam wordt omgeven door een zeer divers landschap, het zogenaamde metropolitane 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 toenemend gebruik.

Al in de Gouden Eeuw recreëerden (welgestelde) Amsterdammers in het ommeland. Talrijke landgoederen verrezen in alle windrichtingen: west (IJ), zuid (Amstel), Oost (Vecht) en Noord (Beemster). Dat landschap is in het AUP (Algemeen Uitbreidingsplan) 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 metropolitane landschap uit te bouwen.



Visie metropolitaan landschap 2040

Metropolitaan landschap

-  Amstelscheg
-  Amsterdamse Bosscheg
-  Tuinen van west
-  Brettenzone
-  Zaansescheg
-  Waterland
-  Diemerscheg
-  IJmeerscheg

Algemeen

-  regionale fietsroute
-  (grond-)water gerelateerd project
-  Stelling van Amsterdam
-  strand
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  suggestie natuurontwikkeling
-  ontwikkeling waterrand
-  kwaliteitsimpuls overgang stad-scheg





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 Diemerbos) of uit historisch cultuurlandschap (Waterland, Amstelland, Tuinen van West). Verder gelegen gebieden (duinen, Vechtplassen en Gooi) hebben een meer natuurlijk karakter. Veel groengebieden liggen dicht bij 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 het Gooi.

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, door mensen gemaakte 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 metropolitaan landschap. Dit is een mede op de stedelingen afgestemd landelijk gebied, waarbij de wensen van stedelingen samensmelten met het karakter van de landschappen. Metropolitaan landschap bouwt meestal voort op de nu aanwezige sterke cultuurhistorische identiteit van gebieden en gaat die versterken. Daarbinnen hebben ondernemers exploitatiemogelijkheden. In die zin zijn de ondernemers, bijvoorbeeld de boeren, belangrijke dragers van het landschap. Het programma van het metropolitane landschap bevat elementen als beleving, verhalen, gelaagdheid, imago-opbouw, monumenten, geografische en ecologische waarden, producten, activiteiten, evenementen, tijdelijke en permanente voorzieningen en functies. Functies kunnen uiteen lopen van een theetuin

op een boerenerf tot voorzieningen voor groot-schalige evenementen. De waardeafweging vindt vooral plaats in de stad en de regio, waarmee deze partijen doorslaggevende invloed krijgen 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 in vele vormen. Verschillend gebruik leidt tot verder onderscheid. Ook de ordening van de verschillende landschaps-onderdelen van de scheggen verschilt enorm. Een overzicht met de klok mee:

4.1.1 Waterland

Waterland is het meest gave Hollandse landschap van de Amsterdamse stadsrand. Waterland ligt aan de noordelijke, rustige kant van Amsterdam en dat is direct voelbaar achter de messcherpe stadsrand. Veenweidelandschappen en oude, cultuurhistorisch belangrijke dorpen met veel water karakteriseren het gebied. De 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. De vraag rijst in hoeverre de melkveehouderij nog is te combineren met het kleinschalige karakter van Waterland. Het is met name de vraag hoe de benodigde schaalvergroting binnen de melkveehouderij kan worden geacommodeerd. In het lopende gebiedsproces Waterland-Oost worden voorstellen ontwikkeld voor, onder meer, het behoud van het perspectief van de veehouderij.

Het recreatieve gebruik is de afgelopen 10 jaar sterk gegroeid en de waardering voor het gebied is erg hoog. Waterland is vooral geschikt voor fietstochten, schaatsen, kanovaren en natuurbeleving en in mindere mate voor 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 verweven. Als één van de elementen wegvalt, zakt het bouwwerk ineen. Behoud alleen al vereist grote inspanningen; deze raken bijvoorbeeld de financieringssystematiek van Europa, Nederland en de regio. De ontsluiting vanuit de

stad is vrij goed, maar verbindingen tussen het oostelijke en westelijke deel van Waterland zijn matig door de vele natuurlijke barrières.

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 producten 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 de Volgermeer, een grote, juist gesaneerde vuilnisbelt, die in het komend decennium ontsloten wordt en grote natuurwaarden kan krijgen. 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.

4.1.2 De Diemerscheg en het Gein

In de Diemerscheg ligt een spaghetti van nationale infrastructuurlijnen (snelwegen, spoorlijnen en scheepvaartkanalen) binnen een landschap vol met riviertjes. De verwachte groei van de mobiliteit op afstanden 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 deze kamers geheel ongebruikt te laten. De kamers worden verbonden door een stelsel van langzame verkeersverbindingen. Dit stelsel heeft een labyrintisch karakter, de oriëntatiemogelijkheden moeten worden verbeterd. Voor de kamers van de Diemerscheg wordt verder gezocht naar een mechanisme om privaat en publiek gebruik goed te combineren. Voorbeelden zien we nu bij Fort Diemerdam.

De entree van het Diemberbos wordt verbeterd. Hierin kan een ontsluiting via een mogelijke verlenging van lijn 9 een rol spelen. De zone langs het Amsterdam-Rijnkanaal, die al begint bij het Flevopark, biedt veel aanknopingspun-

ten voor intensivering van het gebruik. Verder van de stad liggen tal van routedoelen: Muiden, Weesp, Naarden, de Gooise landgoederen en de Stellingforten zijn cultuurhistorisch belangrijk en recreatief aantrekkelijk; Naardermeer en Vechtplassen bieden hoge biodiversiteit, rust en mooie landschappen; de Gooise heiden en bossen hebben uitstekende recreatiemogelijkheden. De langere fietsroutes in de corridor van de A1 zijn daarom erg belangrijk. De geplande natuurboulevard langs de IJmeerkust en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nigtevecht zijn al verbeteringen. Maar er is meer nodig, met name een aantrekkelijke route door de Bloemendalerpolder, die het Diemberbos en de 'parkenwig' met de Vecht verbindt. Diem, Gaasp en Gein worden nog nauwelijks gebruikt door de kleine watersport. Uitbreiding van het aantal aanlegplaatsen kan hierin verandering brengen.

4.1.3 Amstelscheg

Nergens is de stad zo goed verbonden met het landelijk gebied als langs de Amstel. Het dichte, levendige centrumstedelijk milieu, een internationaal zakencentrum en het statige rivierlandschap in Hollandse weiden zijn hier via een klein overgangsgebied aan elkaar gekoppeld. Van alle scheggen draagt de Amstelscheg waarschijnlijk het meest bij aan het vestigingsklimaat van Amsterdam. De Amstel wordt verder ontwikkeld als verbindende ruggengraat van verschillende werelden van topkwaliteit. 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 ontwerpqualiteit 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. Het gemeentebestuur is erop gericht dit tegen te houden. Samen met de regiogemeenten wordt het rijksbufferzonebeleid uitgewerkt. Hierbij zet Amsterdam in op het verbeteren van routes, zoals een langeafstandsroute in de richting van Rotterdam en de route naar Utrecht. 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 de Amstelscheg natuurlijk ook. De automobiliteit

wordt afgewikkeld op de verzwaarde A2 en A9. Dit kan mede leiden tot een ontlasting van het onderliggend wegennet.

4.1.4 Amsterdamse Bosscheg

Het omvangrijke loofwoud van het Amsterdamse Bos zorgt ervoor dat Amsterdammers deze scheg het meest bezoeken. Hier zijn omgeving en programma (sport, horeca, streeklandbouw, vaar-, wandel- en fietsmogelijkheden) uitstekend op elkaar afgestemd, is de afstand tot de stad kort en is het beheer onberispelijk. Het Amsterdamse Bos kan worden vergroot door het aan te leggen Golfterrein in Haarlemmermeer en de oevers van de Nieuwe Meer toe te voegen aan het areaal. Verbindingen met het westelijke deel van de stad kunnen worden verbeterd door het vervolmaken van de Kostverlorenvaart-fietsroute middels een brug over de Nieuwe Meer bij de Ringvaart. Hierbij moet de doorvaart (staande-mastroute) gewaarborgd blijven. 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 routes 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 een levend openluchtmuseum van de geschiedenis van de Nederlandse bloemeteelt, in een extreem waterrijke setting. Via ontsluiting kan dit beleefbaar gemaakt worden.

4.1.5 De Westrand

Met de inrichting van de Brettenzone en de Tuinen van West, inclusief 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, waarbij in het Westerpark de nadruk meer op cultuur ligt en nabij Geuzenveld meer op natuur. Uitgangspunt voor de versterking van Radiaal West is het verbeteren van de oost-west wandel- en fietsverbindingen de stad in en uit.

Verder bestaat de wens tot het bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart en de koppeling van de Brettenzone aan de Tuinen van West. Betere noord-zuidverbindingen over de Haarlemmerweg vergroten de bereikbaarheid vanuit de aanliggende stadsdelen en de bereikbaarheid tussen deze woongebieden en de haven en Teleport.

Voor de Tuinen van West staat de recreatieve betekenis voorop. Deze scheg bestaat uit twee deelgebieden: enerzijds de aan de stadsrand gelegen feitelijke 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.

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 de 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 belangrijkste gebied voor Amsterdammers begint pas achter de agglomeratie Haarlem, en is daarmee vooral een auto- en openbaarvervoerbesteding.

ming. Het gaat om de ‘zeereep’ en bijvoorbeeld de Waterleidingduinen, het hoogst gewaardeerde metropolitane landschap onder Amsterdammers. 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 *wellness*sector. 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.

4.1.6 De Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam ligt als een groene gordel rondom Amsterdam, en is direct verbonden met de andere stedelijke kernen op korte afstand van de stad: Hoofddorp, Haarlem, Velsen-Beverwijk, Zaanstad en Purmerend. Direct west en oost van de stelling liggen de zandgronden van de duinstreek en het Gooi. De Stelling omringt de groene landschappen rond Amsterdam. Het bevat 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 de Nieuwe meer) en het munitieproductiecomplex Hembrugterrein in Zaandam, een van de meest inspirerende ‘brownfields’ (voormalige industriële complexen) van de metropoolregio.

De stelling ligt op precies de juiste fietsafstand van de stad om recreatief betekenisvol te zijn – 10 tot 90 minuten vanaf de stadsrand, 30 minuten tot 2 uur vanuit het centrum. Het ordent vanuit haar oorspronkelijke functie het watersysteem en biedt een uitstekend uitgangspunt voor de situering van waterbuffers en waterbergingsmogelijkheden om te anticiperen op de klimaatveranderingen.

De stelling, de Beemster en de grachtengordel van Amsterdam staan als monumenten op de werelderfgoedlijst van de UNESCO. 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 vormen een mooi uitgangspunt voor dit type werelderfgoed. De relatie met de kust (recreatie, biodiversiteit, kustverdediging, bron van bouwmaterialen, waterbeheer) en het 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

Met de rand van de scheg wordt bedoeld: het deel van de stad dat direct grenst aan de kop van de scheg en buiten de Hoofdgroenstructuur ligt. Met de kop van de scheg wordt bedoeld: het deel van de scheg dat het verst de stad in reikt, grenst aan de bebouwde stad en onderdeel is van de Hoofdgroenstructuur. Voor de koppen van de scheggen geldt daarmee het toetsingskader Hoofdgroenstructuur.

De koppen van de scheggen zijn vaak groengebieden met parken of plassen en 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 benaderen maar als opening naar het landschap. Deze stedelijke maar parkachtige ruimtes maken de koppeling tussen stad en metropolietaan landschap. Ze laten de scheggen zo diep mogelijk de stad binnendringen. De koppen moeten kwalitatief hoogwaardig worden ingericht en optimaal per fiets zijn ontsloten. Ze moeten veel intensiever worden geprogrammeerd met recreatieve functies voor de stedeling. Ook als het gebieden in de Hoofdgroenstructuur betreft is een watersportvoorziening, een strandtent of een pannenkoekenhuis mogelijk, zolang het bijdraagt aan de recreatieve waarde van deze plekken.

4.2.1 Kop Amsterdamse Bosscheg

De noordoever van de Nieuwe Meer en de Sportas vormen tezamen een nogal rommelige stadsrand met veel groen. Het is nauwelijks ingericht op stedelijk recreatief gebruik terwijl deze min of meer vergeten plek hiervoor juist enorme kansen biedt. Aan de noordzijde van het gebied ligt een grote infrabundel met spoor en snelweg.

Door de gebieden aan de noordzijde van de Oude Haagseweg flink te verdichten ten behoeve van stedelijke functies, zoals creatieve bedrijvigheid en studentenhuisvesting, 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.

De Sportas verknoopt de scheg aan de stad met sportaccommodaties. De Sportas begint bij het icoon Olympisch Stadion en eindigt bij het Wagener Stadion 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 de 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 zijn twee scenario's denkbaar. Deze worden besproken in het hoofdstuk over de zuidflank.

4.2.2 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.



Metropolitane plek: Kop Amstelscheg

De Amstelscheg is een historisch landschap met tal van boerderijen en 'buitens'. De 'Kop' van de scheg vormt vanuit de stad gezien de toegang tot dit gebied en biedt daarmee mogelijkheden voor specifieke leisure- en toeristische functies, bijvoorbeeld gerelateerd aan Rembrandt, die het Amstellandschap vaak als onderwerp voor zijn werk koos. Overigens moeten de functies wel in lijn zijn met het toetsingskader hoofdgroenstructuur.

De Amstelscheg is ook belangrijk voor de Amsterdammer. Want de druk op het overige groen in de stad neemt toe. Met onder meer het openbaar maken van de oevers van de Amstel en het beter benutten van het Amstelpark kan de Amstelscheg zich ontwikkelen tot een nieuwe metropolitane park, met de Kop van de scheg als toegangspoort.

4.3

De randen van de scheggen

Randen van de scheggen hebben in sommige gevallen het karakter van een onduidelijke stadsrand, 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 – hoger dan 30 meter – plaatsvindt. Hoogbouw die vanuit de scheggen wordt ervaren bevindt zich in de tweede linie waardoor diepte in het stadsilhouet ontstaat.

Iedere rand tussen stad en scheg is anders, zo wordt de rand aan de Zuidostrand 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 een zowel een stedenbouwkundige als 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, en 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 gebruikskonflicten 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-werkverkeer 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 en Almere, de brug bij Nigtevecht naar de Vechtstreek en verbetering van routes naar de kust. Hier zal in regionaal verband aan gewerkt moeten worden.

Wandelen

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.

4.5

OV-ontsluiting van de groene scheggen

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 het 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 met 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 in combinatie met een grootschalig evenemententerrein zijn er 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 en Amstelveenlijn, maar ook bij ringlijnhalttes als de RAI (Amstelpark) en 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 hoogteland-schap. Bouwhoogten langs het landschap zouden zich dus tot 30 meter 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.

Hoogbouw en het metropolitane landschap (voor legenda: zie totaalkaart, paragraaf 7.7)



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 (17^e-eeuwse) gebiedaanwinning van polders als Purmer, Wormer en Schermer, de (19^e-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.

Hoofdstuk 5

Herontdekking van het waterfront: Het IJ centraal

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 waarmee 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 cruisterminal komen op de agenda, maar bijvoorbeeld ook de discussie over de rol van de Noorder IJplas. Niet in de laatste plaats behelst de opgave het inspelen op de klimaatverandering.

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



Visie waterfront 2040

Waterfront

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  projecten in planvorming of recent gerealiseerd
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  Marine etablissement

Algemeen

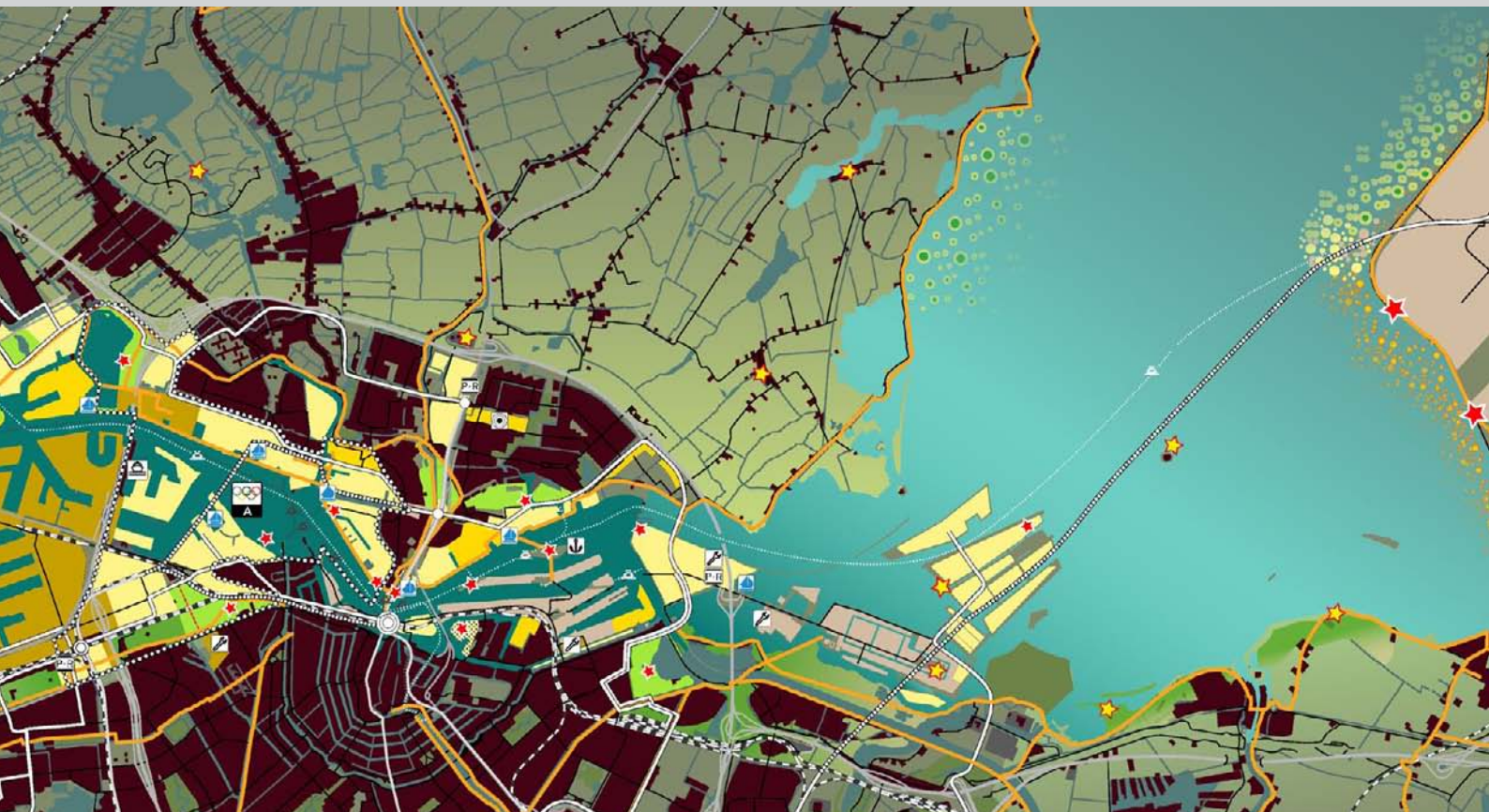
-  indicatief tracé HOV bovengronds
-  indicatief tracé HOV ondergronds
-  internationaal OV knooppunt
-  hoofd OV knooppunt
-  secundair OV knooppunt
-  nieuwe pont-/veerverbinding
-  ondergrondse verbinding**
-  P+R locatie
-  zeesluis
-  2^e zeeceruise terminal
-  wachtplaats binnenscheepvaart
-  intensivering haven
-  stadsverzorgend bedrijventerrein
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum

-  jachthaven
-  zoeklocatie uitbreiding havengebied
-  optie locatie Olympische Spelen
-  studiegebied*
-  regionale fietsroute
-  strand
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  suggestie natuurontwikkeling
-  ontwikkeling waterrand
-  Kompaseiland en fietsbrug

* Voor studiegebied Haven-Stad is scenario 3 weergegeven, met uitzondering van Buiksloterham. Voor het gehele studiegebied Haven-stad geldt dat naar aanleiding van toekomstige studies verschuivingen mogelijk zijn.

** Als uit de plannen van Haven-Stad blijkt dat een verbinding nodig is, dan wordt deze gerealiseerd in de vorm van een tunnel.





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 ontleen. Tegelijkertijd leveren de vitale delen veel werkgelegenheid en toegevoegde waarde aan 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 erom intensiever en efficiënter om te gaan met bereikbaarheid en ruimtegebruik.

5.1.1 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 veiligheidsrisico's 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 Noorder IJplas 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 infrastructurele 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.

5.1.2 Ruimtegebruik

Amsterdam 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 voorraadvorming 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 Wijkerveerpolder.

5.1.3 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 Wijkerveerpolder (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.

5.1.4 Cruisevaart

Voor de zeevaart speelt de ruimtebehoefte eerder. Het gaat 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 Passengers Terminal Amsterdam (PTA) komen in zicht. De komende jaren wordt gezocht naar een uitbreiding van de capaciteit. Een geschikte locatie lijkt het Westerhoofd 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

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 IJsoever, 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 IJsoever, 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.

5.2.1 Fiets

De fiets kan binnen Noord een belangrijke rol krijgen dan nu, zeker ook in combinatie met het openbaar vervoer. Een aantrekkelijke en rechtstreekse fietsverbinding langs de noordwestelijke IJsoever, met daarvoor noodzakelijke bruggen over zijkanalen is een belangrijke eerste stap, waarvan ook de fietsers uit Zaanstad profiteren. Ook nieuwe fietsen- en pontverbindingen met de zuidelijke IJsoever kunnen een belangrijke rol spelen bij het verbinden van Amsterdam Noord met de stad 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.

5.2.2 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 – wél 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 oevers. 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 zijn 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. Bij de westelijke IJoevers speelt ook een mogelijke aanwijzing als centrale locatie voor de Olympische Spelen.

5.3.1 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 Houthavens – NDSM-werf, dat op 17 januari 2009 met deze bedrijven is gesloten, verlengt deze periode van havenactiviteiten binnen de ring A10 tot 2029. Het convenant behelst dat de woningbouw in de Houthavens en op de NDSM-werf doorgang kan vinden, maar dat de centrale stad en stadsdelen een pas op de plaats maken. Ook kunnen eventuele andere woningbouwplannen die relevant zijn voor de bedrijven pas na 15 jaar in procedure, en pas na 20 jaar tot feitelijke uitvoering worden gebracht. Het gemeentebestuur zegt daarbij toe, indien na 20 jaar de eventuele nieuwe ruimtelijke plannen een vergaande 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 in de Amsterdamse regio, zijnde het Noordzeekanaalgebied en daartoe de nodige procedures in werking te stellen.



Metropolitane plek: westelijke IJoevers

De haven en de stad kunnen veel meer voor elkaar betekenen. De westelijke IJoevers biedt tal van mogelijkheden voor wederzijdse versterking. Nieuwe verbindingen en – waar mogelijk – openbare oevers brengen de stad naar de haven en de haven naar de stad. Via de westelijke IJoevers kan ook de fysieke relatie met Zaanstad sterk worden verbeterd. Programmatische impulsen van tijdelijke aard, zoals een Havensafari (een tocht langs cultuur, kunst en havenactiviteiten), kunnen de ontsluiting van de westelijke IJoevers bevorderen. Een tweede cruiseterminal met goede verbindingen met het centrum en Schiphol geven het gebied een extra metropolitane impuls.

5.3.2 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 Houthavens 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 IJplas 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 als festivalterrein. De Sixhaven met de Tolhuistuin ontwikkelt zich tot voorportaal van de recreatieve route naar Waterland. Waar mogelijk worden groene routes langs de noordelijke IJoever aangelegd, richting NDSM, maar ook richting

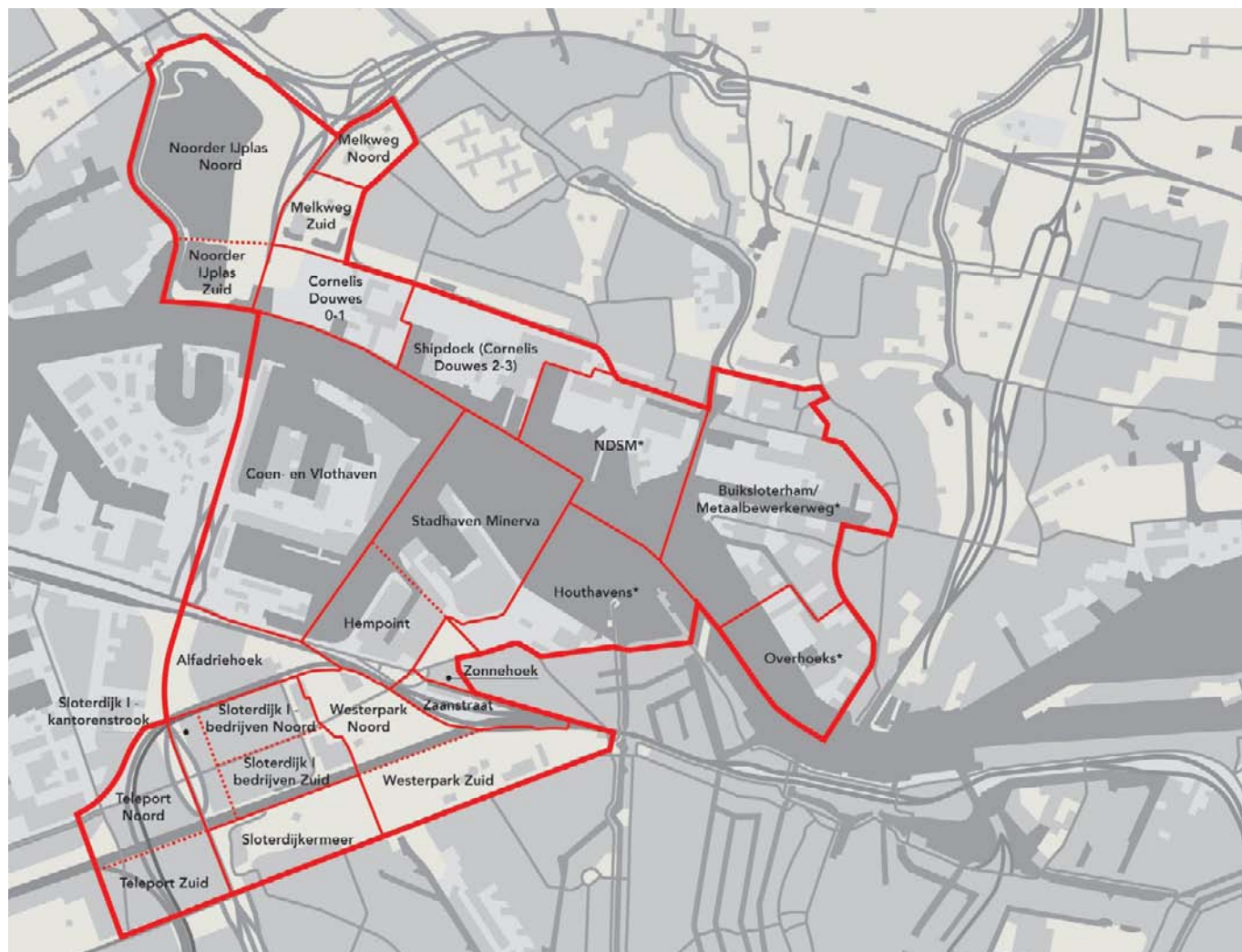
Schellingwoude. Voor de periode na 2020 is het perspectief nog onvoldoende uitgekristalliseerd en afhankelijk van verdere uitwerking van Haven-Stadscenario's. Hoge prioriteit heeft het verbeteren van de openbaar vervoerverbinding met Zaanstad.

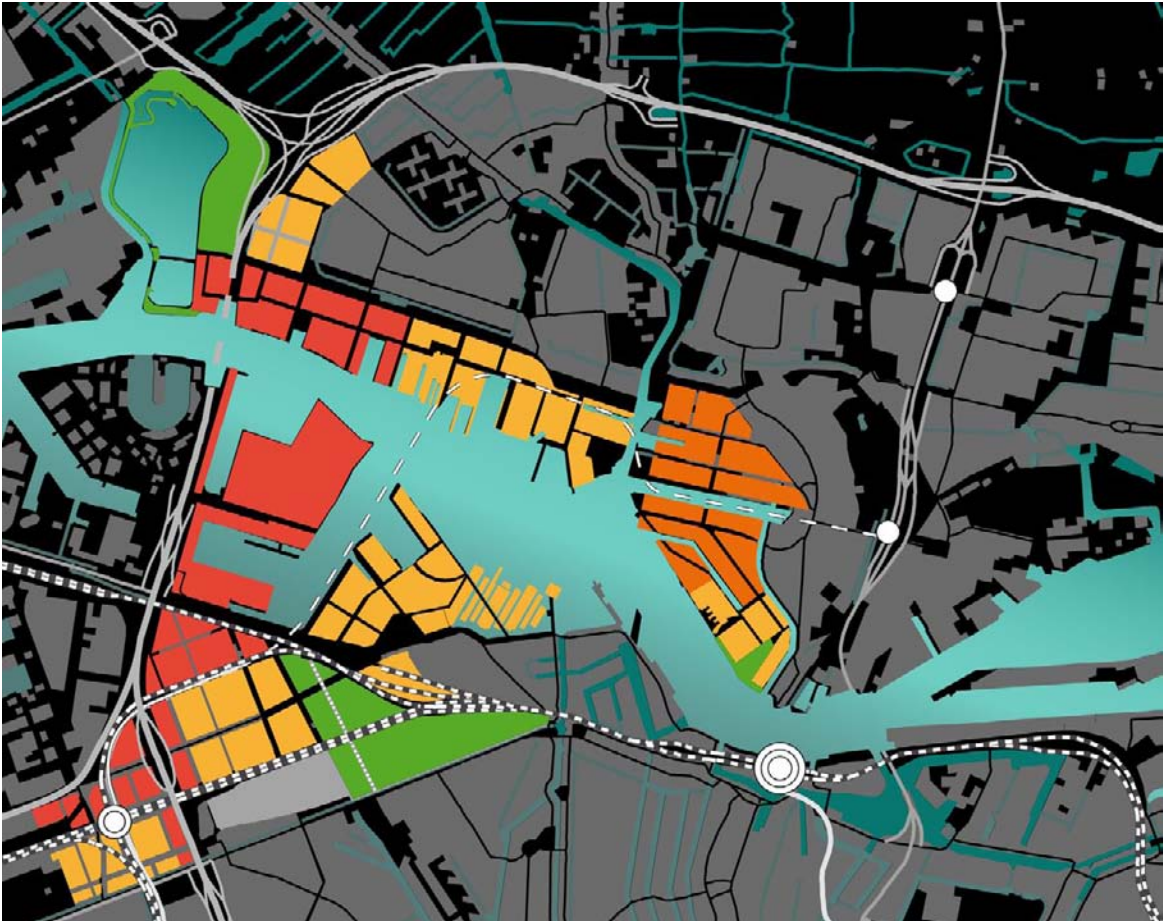
5.3.3 Haven-Stad

Onder de noemer Haven-Stad hebben de DRO en Haven Amsterdam de afgelopen drie jaar samen gewerkt 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, werken en recreëren 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 geluidcon-

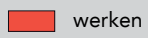
Projectgebied Haven-Stad met deelgebieden gebieden met een * zijn bestaande plannen



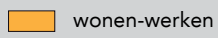


Scenario's Haven-Stad

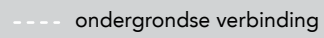
▲ scenario 2



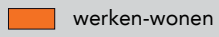
werken



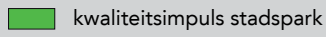
wonen-werken



ondergrondse verbinding



werken-wonen

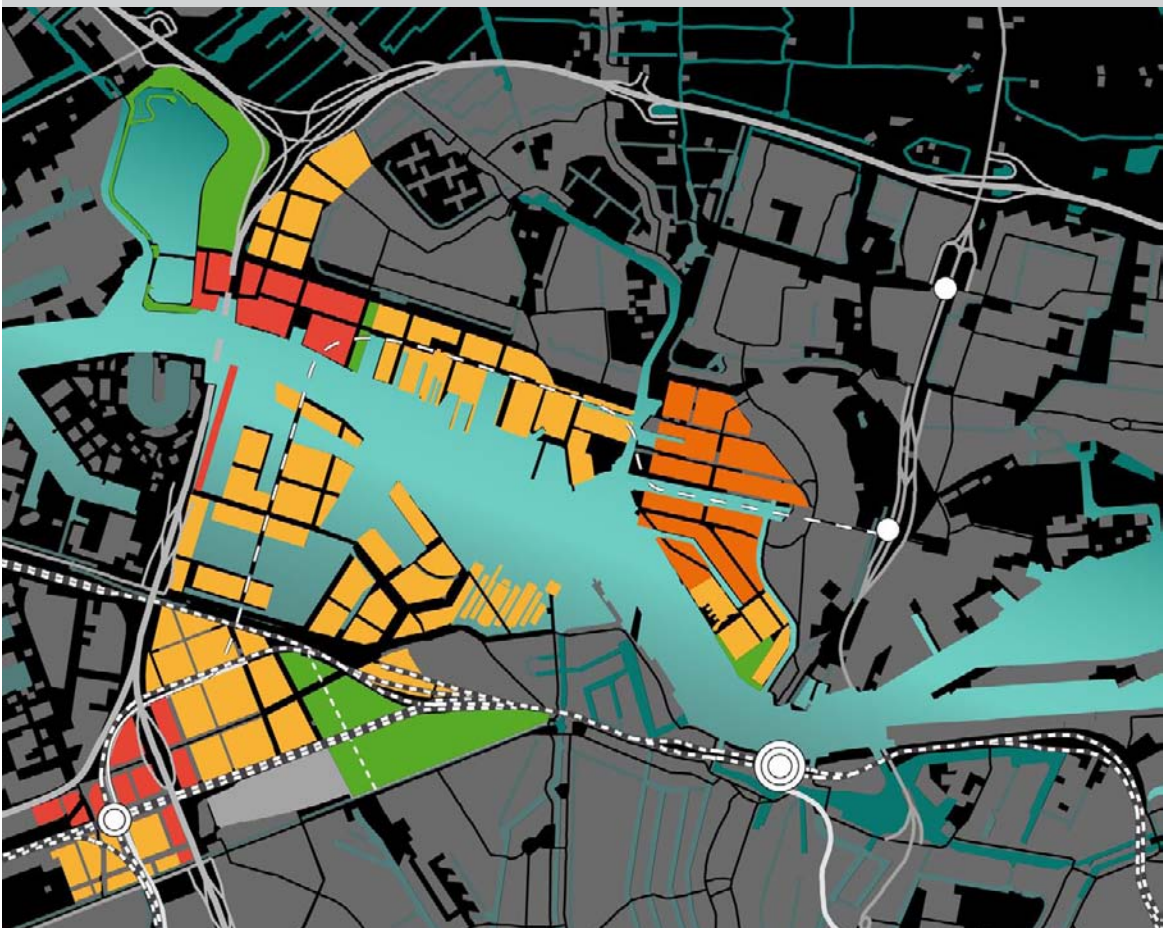


kwaliteitsimpuls stadspark



indicatief tracé HOV

▼ scenario 3



tourlijn uitgangspunt. De centrale opgave is om binnen de begrenzing, aan de havenzijde zo veel mogelijk te intensiveren en aan de stadzijde een goede balans tussen wonen, werken en recreëren te vinden, passend bij de behoeften van een leefbare en aantrekkelijke Haven-Stad. 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 met een aanzienlijk aantal 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 en intensivering, woningbouw, recreatie, 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. Deze woningaantallen krijgen pas bij de planontwikkeling definitieve vorm, passend bij de marktbehoeften van dat moment en de mogelijkheden om recreatieve functies toe te voegen. Het principe van de ongedeelde stad, waarbij ook inbegrepen woningen in het hoge woonsegment, zal onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling. 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 lijkt 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 metropolitane 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 bedrijfsterreinen in Haven-Stad is gevestigd. De oppervlakte van het gebied is zo groot als geheel IJburg, waarin honderden bedrijven zijn gevestigd. Bij een volledige uitplaatsing van de bedrijvigheid in scenario 3 bedraagt de bijbehorende ruimteclaim voor stedelijke bedrijvigheid 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.

Haven-Stad biedt een mogelijkheid om op grotere schaal stedelijke woon-werkmilieus te realiseren die aansluiten bij de kernwaarden van Amsterdam en de principes van de ongedeelde stad. Naast woningen voor lagere en middeninkomens kan hier ook worden voldaan aan de toenemende vraag naar hoge woonsegmenten. Daarnaast biedt het ruimte voor binnenstedelijke recreatie. Daarom kiest de gemeenteraad ervoor om door te gaan met scenario's 2 en 3. Naast financiële haalbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde dat er alternatieve locaties beschikbaar zijn voor uit te plaatsen havenbedrijven, waarbij het streven is ze te behouden voor de haven van de metropoolregio. Daarnaast moeten er alternatieve locaties beschikbaar zijn voor de bedrijven die op de stedelijke bedrijventerreinen langs de westelijke IJoevers zijn geves-

tigd. Ook is een randvoorwaarde dat er voldoende vraag aanwezig is naar stedelijke woon-werkmilieus om op dat moment tot verwezenlijking daarvan over te gaan en de bijbehorende verplaatsing van de bedrijven te rechtvaardigen. Dit omdat voor de gemeente het behouden van de bedrijven én het op de lange termijn bebouwen van de Coen- en Vlothavens beide van even groot belang is. Om de haalbaarheid te toetsen, zal in 2014 de gemeenteraad op basis van een nadere onderbouwing nagaan of redelijkerwijs in 2029 aan de randvoorwaarden kan worden voldaan.

De gemeente zal het convenant met de bedrijven in de haven bij het nader uitwerken van de scenario's in Haven-Stad respecteren.

5.4

Mogelijke olympische locatie

Waterfront is één van de twee mogelijke locaties voor 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 zwemstadion, 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 Houthavens – NDSM-werf en het beleid uit de Havenvisie. Deze afspraken blijven hoe dan ook gelden.

Mocht de keuze op locatie Waterfront vallen, dan zal in nauw overleg met de havenbedrijven worden onderzocht hoe de belangen van deze bedrijven zo goed mogelijk behartigd kunnen worden. 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 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.

Jachthavens aan het IJ en IJmeer



Jachthavens aan het IJ en IJmeer

De kaart Jachthavens aan het IJ en IJmeer verbeeldt wat elke stad aan het water ambieert: één of meerdere jachthavens. Het waterfront van Amsterdam kent vele identiteiten. 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. De gewenste jachthavenprofielen sluiten aan bij deze identiteiten, de vaarroutes en doelgroepen. 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.

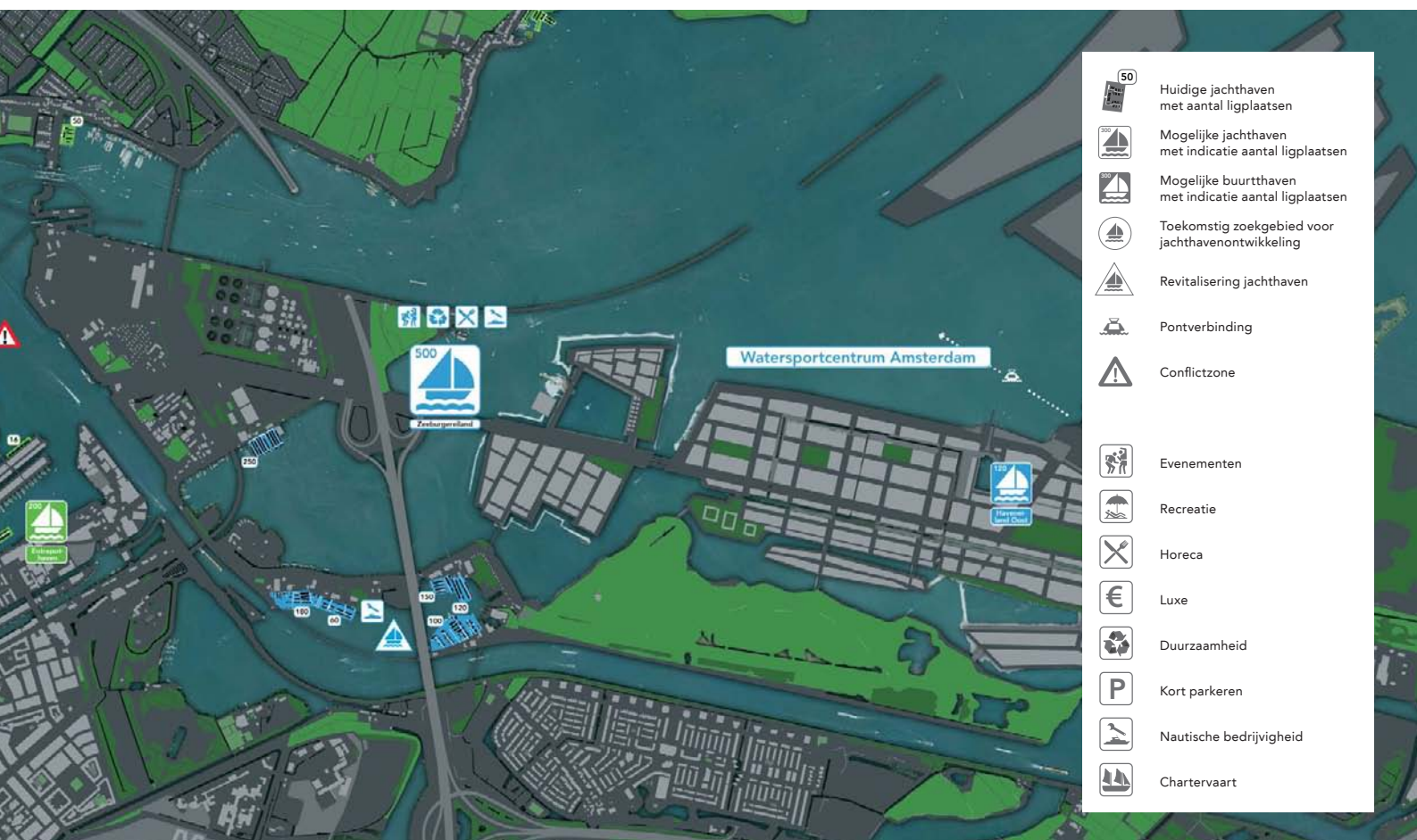
5.5

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 het 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 IJoever ontwikkeld en samengebracht. Momenteel wordt er op deze projecten in hun onderlinge samenhang gestudeerd.

5.5.1 Het IJ als hoofdtransportas

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.



Nieuwe woongebieden aan het IJ leiden tot meer gebruik van het water. Dat botst met de functie als hoofdtransportas, de primaire functie van het IJ. Die functie wordt echter in de stedelijke context gezien, waarbij er ook ruimte wordt geboden voor recreatief medegebruik.

Er wordt een stadsbreed ligplaatsenbeleid ontwikkeld. Hierin wordt de positionering van ligplaatsen in het stedelijk weefsel geregeld. Het gaat ondermeer om het realiseren van meer passantenligplaatsen in het centrumgebied en op andere goed bereikbare plekken. Zo wordt de Sixhaven uitgebouwd tot stadshaven krijgt IJburg een passantenhaven en Zeeburgereiland een jachthaven. Het gebruik van binnenwater in Noord, West en Zuidoost wordt gestimuleerd en gekoppeld aan buurtjachthavens. Verder moet worden onderzocht hoe de verbinding via het water tussen de stad en IJburg kan worden verbeterd.

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

- openbaar maken van de IJoevers (zie voorkeursalternatief)
- betere verbindingen tussen Vliegenbos, Rietland en Oeverpark Schellingwoude
- fietsverbindingen

- ruimtelijke en functionele verbinding leggen tussen Vliegenbos en Noorderpark
- trekkers in de Schellingwouderscheg



Metropolitane plek: oostelijke IJoevers

De oostelijke IJoevers krijgen door hun centrale ligging in de stad steeds meer centrumstedelijke trekken. Aan de zuidoever is dit al langer het geval, aan de noordoever zijn de ontwikkelingen van recentere datum. De huidige, traditionele bedrijventerreinen aan de noordoever krijgen een nieuw jasje en transformeren deels tot innovatiemilieu en woon-werkmilieu; Transformaties die dikwijls worden ingezet met tijdelijke initiatieven en functies, waaronder publieksfuncties. Een belangrijk vraagstuk bij de ontwikkelingen is de verbetering van de verbinding tussen de noord- en zuidoever.

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 en energiebesparing.

Door klimaatsverandering zal het aantal extreem warme dagen toenemen. Er zal grote behoefte zijn aan mogelijkheden voor verkoeling. Het IJ vormt een belangrijke bron van verkoeling voor de stad. 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 gecreëerd, zoals zit- en zwemplekken, steigers, kinderspeelbadjes, fonteinen of een waterspeeltuin.

5.5.2 Kompaseiland

Het Kompaseiland is een klein eilandje in het IJ ter hoogte van het Azartplein dat vroeger een functie had 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 IJoever. 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 Java-eiland worden verbonden. Op de locatie kunnen voorzieningen voor de binnenvaart worden aangebracht, maar ook een horecavoorziening behoort tot de mogelijkheden. Het aanplempen van een nieuw eiland wordt niet voor 2030 voorzien. Daarbij is ook een strategie denkbaar waarbij beschikbaar zand op deze plek wordt gestort, waardoor er geleidelijk een eiland ontstaat met pioniersgroen met daarvoor educatieve waarde. Dit recreatief-cultureel eiland kan een functie vervullen voor de hele stad. Het eiland 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.

5.5.3 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.

5.6

IJburg, IJmeer en Almere

Amsterdam heeft een traditie van aanplempen en bouwen in en richting het water. Waren het eerst bijvoorbeeld de eilanden en landaanwinningen in het westelijk havengebied en in het Oosterdok en oostelijke haveneilanden ten bate van haven-, handels- en industriële activiteiten, recentelijk is getransformeerd naar 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 wordt doorgezet.

5.6.1 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 die ondenkbaar is zonder IJmeerverbinding. De IJmeerverbinding die ook weer 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.

5.6.2 IJburg tweede fase

De komende jaren zal IJburg worden uitgebreid met de zogeheten tweede fase: vier nieuwe eilanden met maximaal 9.200 extra woningen. Met deze tweede fase is IJburg afgerond.

IJburg tweede fase heeft een gemengd groenstedelijk woon-werkmilieu dat nauw aansluit bij de wens van de eindgebruiker met woningen in of aan het water, veel ruimte voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap en relatief veel grondgebonden woningen. 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. Denkbare 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 meer natuurlijk karakter, met ruimte voor een bijzondere voorziening in de overgang van stad naar natuur.

5.6.3 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, onder meer 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 wordt vooral veroorzaakt door een grote hoeveelheid rondwervelend slib, waardoor waterplanten, schelpdieren en de vissen die van deze voedselbronnen afhankelijk zijn in hun voortbestaan worden bedreigd. Massale achteruitgang van de mossel- en spieringpopulatie leidt tot grote voedseltekorten voor watervogels die hier overwinteren en broeden. Om de neergaande trend te keren zijn ingrijpende maatregelen nodig om de hoeveelheid slib te verminderen en de diversiteit in habitats te vergroten, zodat het systeem weerbaarder wordt tegenover invloeden van buitenaf. Deze maatregelen staan beschreven in het Ontwikkelingsperspectief IJmeer-Markermeer (2008), zijn uitgewerkt in het 'toekomstbeeld Markermeer IJmeer' (2009) en worden momenteel in het veld op haalbaarheid en doelmatigheid getest. De maatregelen omvatten vooral waterstaatkundige ingrepen en het maken van natuurlijke land-water overgangen in allerlei vormen, waardoor rietgordels en buitendijkse moerasen kunnen ontstaan en luwtes waar waterplanten kunnen groeien. Dit nieuwe ecosysteem zal zo weerbaar zijn dat andere vormen van gebruik mogelijk zijn zonder het systeem fundamen-

teel 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 plaatsvinden, mits natuur niet achteruit gaat én de totale uitvoering van het plan gewaarborgd is, inclusief de financiering hiervan. Andere ontwikkelingen mogen dus al beginnen voordat het totale 'natuurpakket' is uitgevoerd.

Amsterdam onderschrijft het ontwikkelingsperspectief IJmeer-Markermeer en zet zich in voor de uitvoering ervan. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de natuurpotenties van het IJmeer volledig moeten worden benut, zodat een imposant ecologisch systeem ontstaat. Daar kan ook IJburg tweede fase aan bijdragen door de aanleg van natuuroevers en het maken van luwte. Door alle natuurmaatregelen blijft de grote ecologische waarde gewaarborgd die het gebied op Europese schaal heeft en ontstaat er zoveel ecologische veerkracht dat het toegankelijk, bruikbaar en beleefbaar is. Naast natuurontwikkeling behoren ook de bevordering van recreatie en een verantwoord economisch gebruik tot de doelstellingen voor het gebied. 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 goed in dit streven. De ontwikkeling van natuur en recreatie laat ruimte voor verantwoord economisch gebruik van het gebied door bijvoorbeeld beroeps-scheepvaart en 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.

5.6.4 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 dat 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 ook ten goede aan de inrichting en de ruimtelijke kwaliteit.

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 de doorspoeling van de grachten met water uit het IJmeer te doen, 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 17^e-eeuwse open havenfront in de 19^e eeuw ingrijpend veranderd. De historische stad werd door nieuwe werk- en transportgebieden afgesloten van het IJ. Anderzijds is dit voor de historische stad wellicht de redding van verpaupering gebleken. 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 voorankten 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 wordt het havenlandschap 'ervaren' vanuit 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.

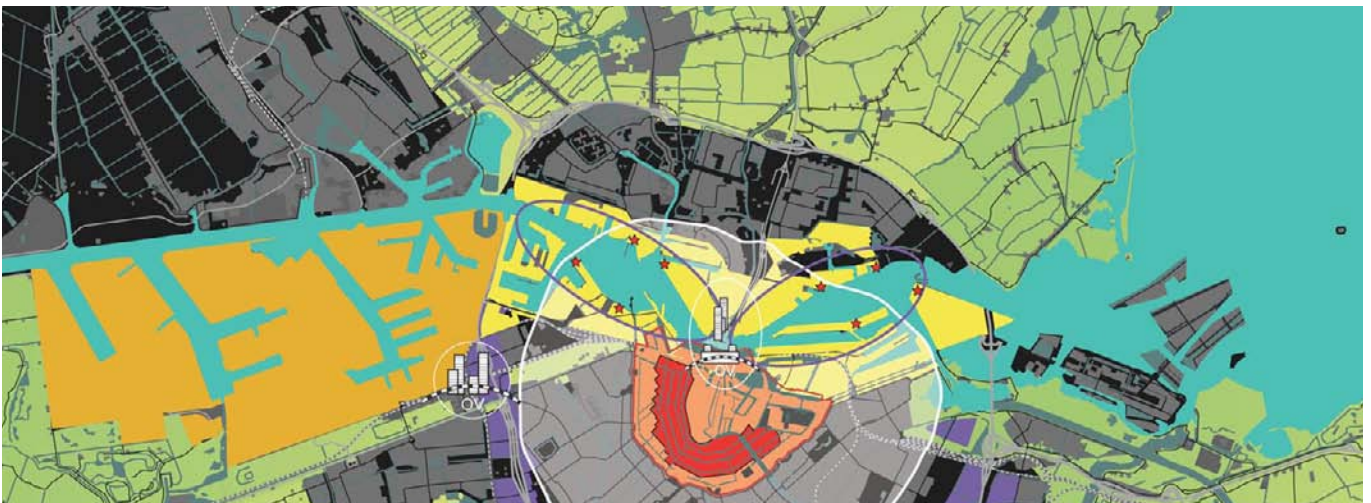
Met de herontwikkeling van de vrijgekomen zuidelijke IJoever is de stad weer naar het IJ gericht. Daarbij is aangesloten bij de maat van pakhuisen, met hier en daar hoogbouwaccenten. Deze accenten dienen twee doelen: het vormgeven van de ruimte van het IJ en het scheppen van ruimtelijke relaties met de stad landinwaarts. Deze rol is gecompliceerd: sommige zichten zijn gewenst, andere niet. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de zuidelijke IJoever was dat homogene histori-

sche stadsbeelden uit één periode door de nieuwe bebouwing aan het IJ niet fundamenteel gewijzigd worden. Een stadsbeeld dat al elementen heeft uit 17^e en 19^e eeuw kan dus ook een relatie met objecten uit de 20^e of de 21^e eeuw krijgen, een stadsbeeld dat geheel 17^e-eeuws is blijft in grote lijn gelijk.

Zo staat het Wester-IJdok prominent aan het IJ, maar is het niet zichtbaar vanuit de westelijke grachtengordel; de toren op het KNSM-eiland is een accent in het IJ-landschap en legt bovendien een zichtrelatie met de van oorsprong 19^e-eeuwse Sarphatistraat.

Dit beleid wordt voortgezet op de noordelijke IJoever. 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 IJoever, tot 60 meter hoog, vindt niet direct aan de oever plaats, maar in de tweede linie, zoals 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 60 meter te accentueren. Hier niet door concentratie, maar juist door individuele torens die aan weerszijden van het IJ de ruimte vangen. De impact op de binnenstad is vergelijkbaar met die van de Rembrandttoren op circa twee kilometer afstand en daarmee perspectivisch wegvallend. Voor zover de zoekgebieden binnen de 2 km-zone rond het UNESCO-gebied vallen, gelden de bepalingen voor die zone. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van het Instrumentarium.

Hoogbouw langs het IJ (voor legenda: zie totaalkaart, paragraaf 7.7)



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 en over land maar ook bereikbaarheid in relatie tot ondergrondse netten. De grote hoeveelheid en capaciteit aan kabels en leidingen maken 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.

De IJoevers kunnen van duurzame energie worden voorzien, 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.

Hoofdstuk 6

Internationalisering van de zuidflank

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. De zuidflank loopt naadloos over in de corridor Amsterdam-Utrecht, langs de A2, waarbinnen veel van de economische kracht van Nederland zich bundelt. De zuidflank 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.

Ontwikkelingen op de zuidflank

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-hocontwikkelingen; en tot een grote ontvankelijkheid voor grotere sport- en leisu-refuncties. In het zuidwesten van de stad is van oudsher de meeste rijkdom van de stad samengeballd, 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.



























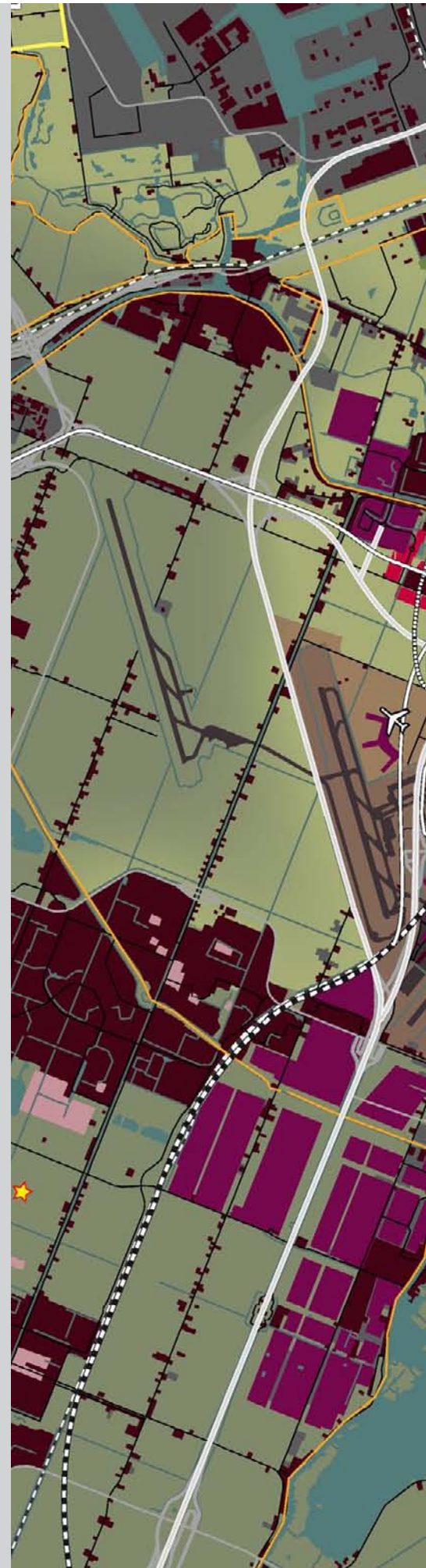
Visie zuidflank 2040

Zuidflank

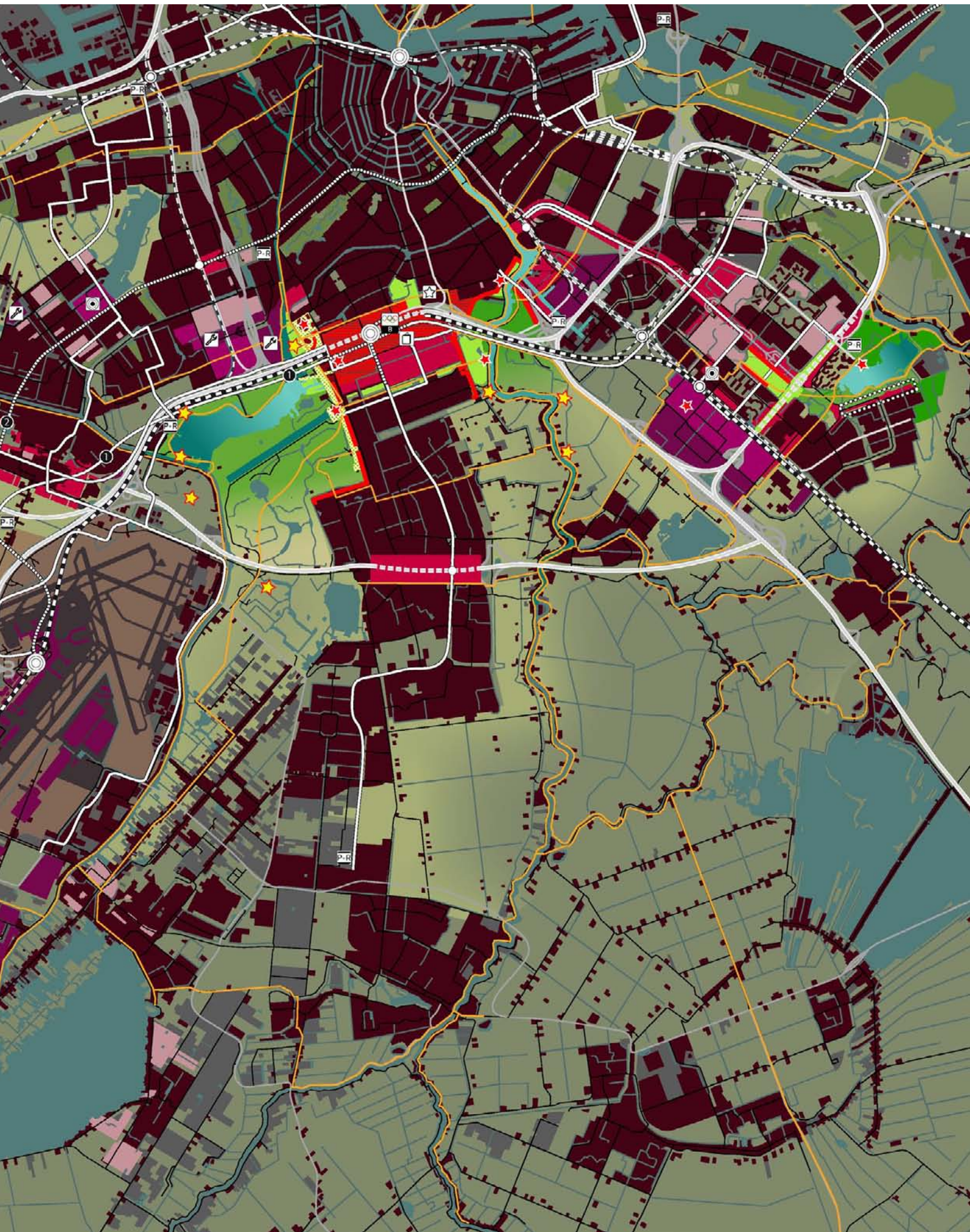
-  Zuidas
-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  werken
-  projecten in planvorming of recent gerealiseerd
-  metropolaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark

Algemeen

-  capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds
-  capaciteitsuitbreiding snelweg ondergronds
-  hogesnelheidslijn
-  indicatief tracé HOV bovengronds
-  indicatief tracé HOV ondergronds
-  internationaal OV knooppunt
-  hoofd OV knooppunt
-  secundair OV knooppunt
-  optie Regiorail Schiphol - Almere
-  optie Oostwest metrolijn
-  P+R locatie
-  intensivering RAI-terrein
-  topwinkelgebied
-  stadsverzorgend bedrijventerrein
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  2^e terminal Schiphol
-  optie locatie Olympische Spelen
-  studiegebied*
-  regionale fietsroute
-  Stelling van Amsterdam
-  metropolitane plek
-  recreatief programma
-  kwaliteitsimpuls overgang stad-scheg
-  Sportas



* Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de Gaasperplas zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.



6.1

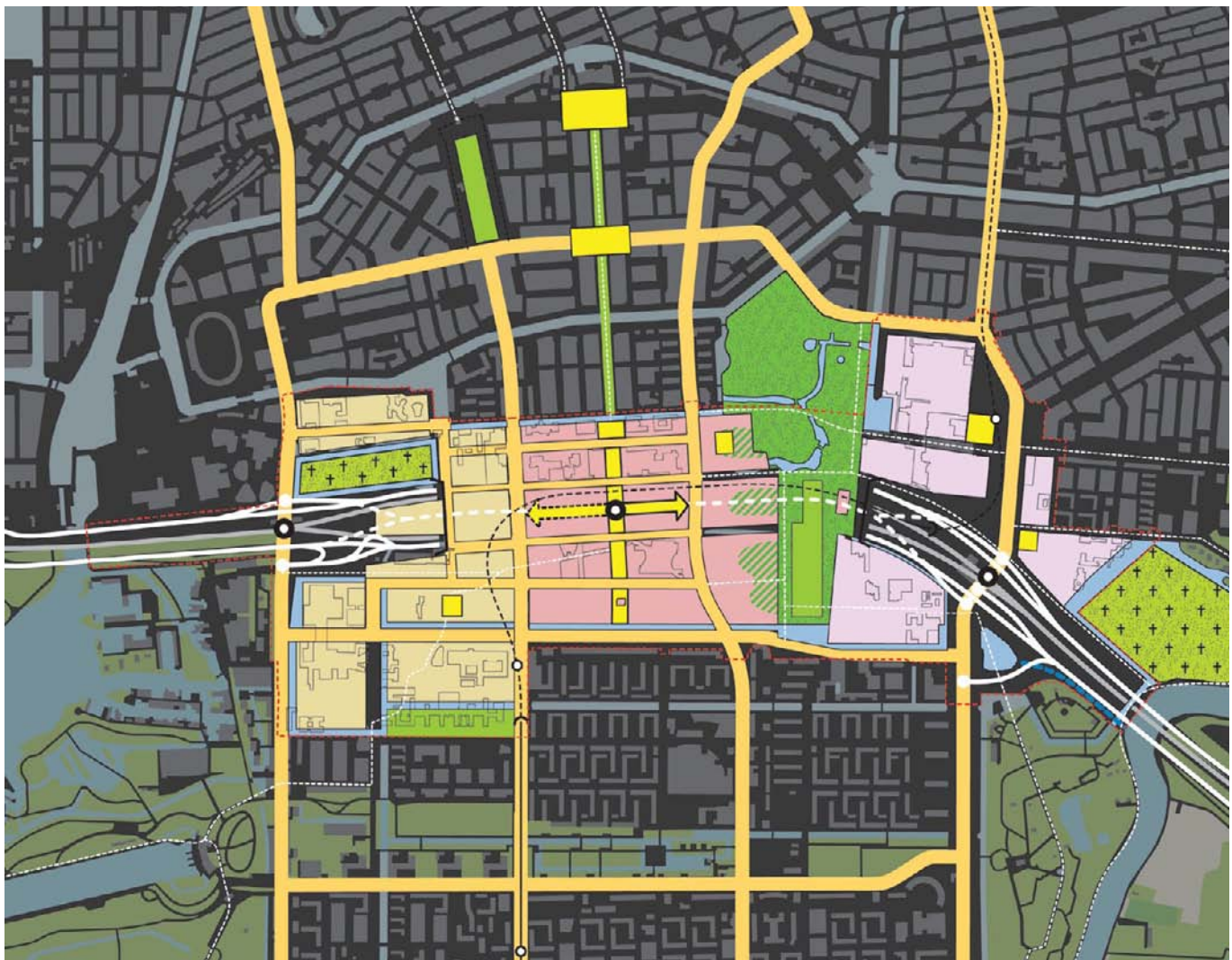
De Zuidas

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationaal stuk stad. Het wordt niet alleen hét deel van het stadscentrum voor internationaal zaken doen 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 hét zakencentrum voor de metropool Amsterdam, maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmi-

lieu. 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) en het VU Medisch Centrum zijn als toonaangevende kenniscentra 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, toeris-



Visie Zuidas

--- Plangebied	▨ Menging stad en park	➡ Visueel-ruimtelijke relatie	— Spoor- en metrolijn
■ Zuidas West	▨ Beatrixpark	— Snelweg (A10)	● Station
■ Zuidas Centrum	▨ Begraafplaats	--- Ondergrondse dokstraat	○ Noord-Zuidlijn en halte
■ Zuidas Oost	▨ Sportvelden	■ Stadsstraat	— Waterverbinding Amstel
■ Water	■ Pleinruimte	--- Secundaire route	▨ Bestaande/geplande bebouwing

mevoorzieningen, 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 m² 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

Mogelijke olympische locatie

Zuidas/Olympische Sportas is, naast waterfront, 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 kan het Olympisch Stadion van 1928 mogelijk worden hergebruikt. In de Zuidas en de rest van de zuidflank kan ruimte worden gevonden voor de primaire olympische accommodaties.

Ten opzichte van de locatie Waterfront 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

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 het gebied te komen.

Voor het gebied rond de Nieuwe Meer zijn twee scenario's denkbaar. De scenario's hangen samen met de eventuele uitbreidingen van hoogwaardig openbaar vervoer.

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 Schipholtunnel niet meer voldoende is of wanneer er een tweede Luchthaventerminal komt in het Noordwestareaal van Schiphol. Zonder tussenliggende halte kunnen de ontwikkelingen rondom de 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 kunnen vormen voor zo'n mega-investering. Het gebied rondom de Nieuwe Meer kan ook in dit 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 de voortrekkersrol 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 knooppuntgebonden 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-knooppuntgebonden 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.

6.4.1 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 Aldersakkoord 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 onvolledig duidelijk.

Bovenstaande ontwikkelingen, en daarnaast mogelijk een autonome toename van het aantal passagiers, maken de lay-out van Schiphol na 2020 dusdanig onzeker dat het openhouden van de reservering voor een mogelijke tweede terminal gewenst blijft.

6.4.2 ACT

De ambitie van Metropoolregio Amsterdam moet zijn om met ACT (Amsterdam Connecting Trade) het meest duurzame bedrijventerrein van Europa neer te zetten. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit logistieke knooppunt is daarom het uitwerken van een vitale productieketen op basis van het *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 N201 tot aan de A2 vergroot kan worden.

6.5

Amsterdam Zuidoost

6.5.1 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.

De herinrichting van het Bijlmerpark tot stadspark is bijna voltooid, compleet met sportvelden, clubgebouw en Bijlmerparktheater. Met woningbouw aan de randen wordt in het komende decennium de transformatie tot hét stadspark van Amsterdam Zuidoost voltooid.

6.5.2 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 tot 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 (Verkenning Gaasperdam). 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 gerenoveerd. Het AMC wordt 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.

6.5.3 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. In de Verkenning Gaasperdam wordt ondermeer onderzocht of aan de oost- en zuidzijde van het Centraal Park Gaasperdam en de noordzijde van de wijk Gein woningen gebouwd kunnen worden welke gericht zijn naar het park/plas. In dat geval worden een aantal voorzieningen verplaatst. Daarnaast zouden de Langbroekdreef en Valburgdreef kunnen worden verlaagd en verlegd waarbij taludruimte vrij



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. 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. Daarnaast kan de gebruiks- en belevingswaarde van de Gaasperplas zélf worden geoptimaliseerd.

komt. De Langbroekdreef en Valburgdreef worden dan getransformeerd tot 'fraaie parkways', waarbij door de verlaging het contact met de Gaasperplas wordt 'hersteld'. Er kan een heldere doorgaande langzaamverkeerroute komen 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 kunnen de mogelijkheden voor recreatief gebruik worden vergroot, bijvoorbeeld met een extra stadsstrand nabij het metrostation Gaasperplas. De parkenwig – en de Gaasperplas in het bijzonder – wordt een recreatieve groene plek van metropolitane betekenis.

Het onderzoek naar bebouwing ten zuiden van de Gaasperplas strekt zich niet uit tot het Oranjebos maar beperkt zich tot het gedeelte ten zuiden daarvan. Ook strekt het onderzoek naar bebouwing zich niet uit tot de Riethoek. Realisatie van de doorgaande fietsroute vindt bij voorkeur niet door de Riethoek plaats.

6.5.4 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 nuts-tuinen). De noordzuidgerichte wegen en langzaamverkeerroutes lopen over het dek door en zijn fraai ingepast.

6.5.5 Gooisewegzone

De Gooiseweg kan een belangrijke rol spelen bij het beter verbinden van Zuidoost met de stad. De Gooisewegzone biedt tevens de mogelijkheid om een substantieel aantal woningen te bouwen. In welke vorm deze ambities kunnen worden waargemaakt moet nader uitgezocht worden. De intentie is om de Gooiseweg te transformeren van een stadssnelweg naar een stedelijke laan. Verlaging van de Gooiseweg – althans van het binnen de ring gelegen deel – is hierbij één van de mogelijkheden, maar ook meteen een ingrijpende en kostbare. De Gooiseweg houdt ook in de toekomst een belangrijke functie als verkeerscorridor en als onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Het speelt

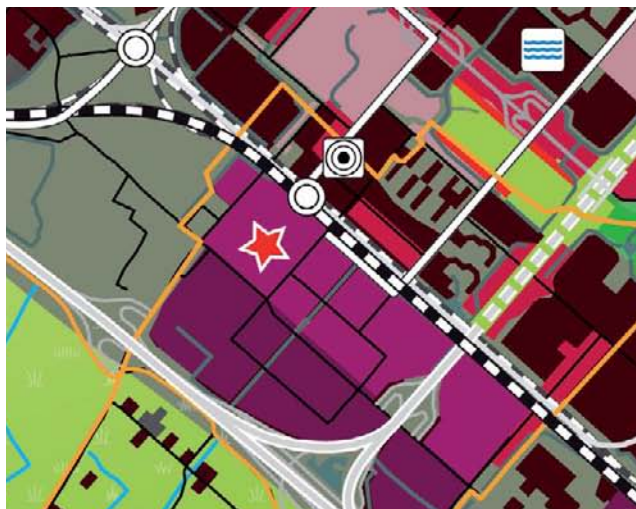
ook een belangrijke rol bij de waterveiligheid: bij de compartimentering en als vluchtweg in geval van overstroming. Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze de veiligheid op een zelfde niveau kan blijven.

Daarnaast heeft de omgeving zich in de loop van tientallen jaren gevoegd naar de bestaande situatie. Een specifieke opgave voor de Gooisewegzone vormt het realiseren van een hoogwaardige OV-verbinding vanaf het Amstelstation via station Diemen Zuid doorgetrokken naar station Bijlmer ArenA.

6.5.6 Amstel III

Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog)stedelijk woon-werkgebied. 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 woonwerkconcepten. Geleidelijk (ná 2020–2025) gaat dit over in meer grootschalige en mogelijk traditionele woonmilieus. Ook het westelijk deel intensiveert, maar minder intensief dan het oostelijk deel, met eventueel meer ruimte voor horeca en diverse voorzieningen. Dit ‘new urban district’ tussen ArenA en AMC biedt veel ruimte voor nieuwe en bijzondere woon- en werkvormen en voorzieningen.

Op de meer lange termijn gaat de transformatie samen met een herinrichting van de openbare ruimte, waardoor deze beter toegankelijk gemaakt wordt voor langzaam verkeer en een aanpassing van de stedenbouwkundige structuur, waardoor het gebied minder anoniem en afstandelijk aan doet. Voor de semi-openbare ruimte op kantoor-kavels wordt bebouwing mogelijk gemaakt in de vorm van eenvoudig te realiseren en te verplaatsen tijdelijke woonunits, met name voor studenten en jongeren. Hierin past tevens het streven het gebied beter toegankelijk te maken met het openbaar vervoer door te zorgen voor goed navervoer vanaf de metro- en treinhalttes in de vorm buurtbusjes, de OV-fiets en individueel openbaar vervoer door middel van kleine elektrisch aangedre-



Metropolitane plek: ArenAPoort en Amstel III

Het centrumgebied van Zuidoost: ArenAPoort (Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) vormt samen met werkgebied Amstel III een ontwikkelingszone met metropolitane potenties. Het speelt een vooraanstaande rol bij de verdere ‘internationalisering van de zuidflank’ van de stad. ArenAPoort geniet reeds (inter)nationale faam als plek voor grootschaliger (overdekte) sport- en entertainment-evenementen. Het internationale karakter van een belangrijk deel van het bedrijfsleven in Amstel III onderstreept de positie van Amsterdam als zich ontwikkelende Europese metropool.

ven auto's. Deze verbindingen kunnen op de meer lange termijn tot over of onder de A2 worden doorgetrokken zodat aansluiting wordt gezocht op de Amstelscheg.

6.5.7 ArenAPoort

De ambitie is om het centrumgebied van Zuidoost, ArenAPoort (Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) verder te ontwikkelen als 'grootstedelijk kerngebied', een plek om te winkelen, uit te gaan, te werken en te wonen. De ontwikkeling is al geruime tijd gaande. ArenAPoort geniet reeds nationale en internationale faam als plek voor grootschaliger (overdekte) sport- en entertainment-evenementen, in stadion ArenA en in de Heineken Music Hall. Op korte termijn komt daar de Ziggo-dome bij. In het gebied concentreren zich ook mediabedrijven met bijbehorende studiofaciliteiten (Endemol). De ambitie voor het gebied vraagt nadrukkelijk om doorontwikkeling en diversificering. Het gaat dan om vestiging van (grootschalige en perifere) detailhandel, versterking van het winkelgebied Amsterdamse Poort en de ontwikkeling van grootschalige leisure.

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 Arena. 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. In de aangegeven zone kan daarmee een gedifferentieerd hoogbouwmilieu ontstaan. De hoge 'kanjer-dichtheid' in deze zone versterkt dit beeld, maar laat niet veel nieuwe zeer grote gebouwen toe. Het spreekt voor zich dat in de strook tussen de A4 en de Sloterweg, ter plaatse van de Hoofdgroenstructuur, geen hoogbouw wordt beoogd.

Hoogbouw op de zuidflank (voor legenda: zie totaalkaart, paragraaf 7.7)



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 Nieuwe Meer en Ouderkerkerplas.

6.8

De best bereikbare locatie van Nederland

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 een goede bereikbaarheid cruciaal. Omdat deze corridor in het kader van eerdere (Noordvleugel)afspraken 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-zuidrelatie tussen Binnenstad en Noord en Buitenveldert en Amstelveen, en de oost-westrelatie tussen het woon- en werkgebieden rondom Schiphol en langs de corridors naar Utrecht en Almere en het 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. De Gooiseweg blijft

een onmisbare verkeersader in dit gebied. Richting het Gooi en 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 belangrijk: 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. 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 parkeer capaciteit 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 Amsterdam.

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 dicht bij drukke wegverbindingen zullen de mogelijke nadelige gevolgen in de vorm van groepsrisico's vermeden moeten worden.

Visie en beleid

In voorgaande hoofdstukken 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 bedrijfstreinen 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.

Verdichten is een complexe opgave. De uiteindelijke grote voordelen vergen grote investeringen. Deze kunnen niet alleen door de stad zelf worden opgebracht.

Hoofdstuk 7

Wonen en werken in Amsterdam

7.1

Wonen in Amsterdam

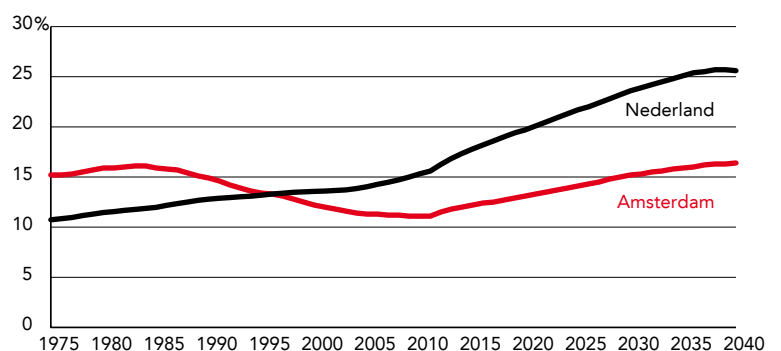
Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Verschillende, robuuste economisch-demografische ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag.

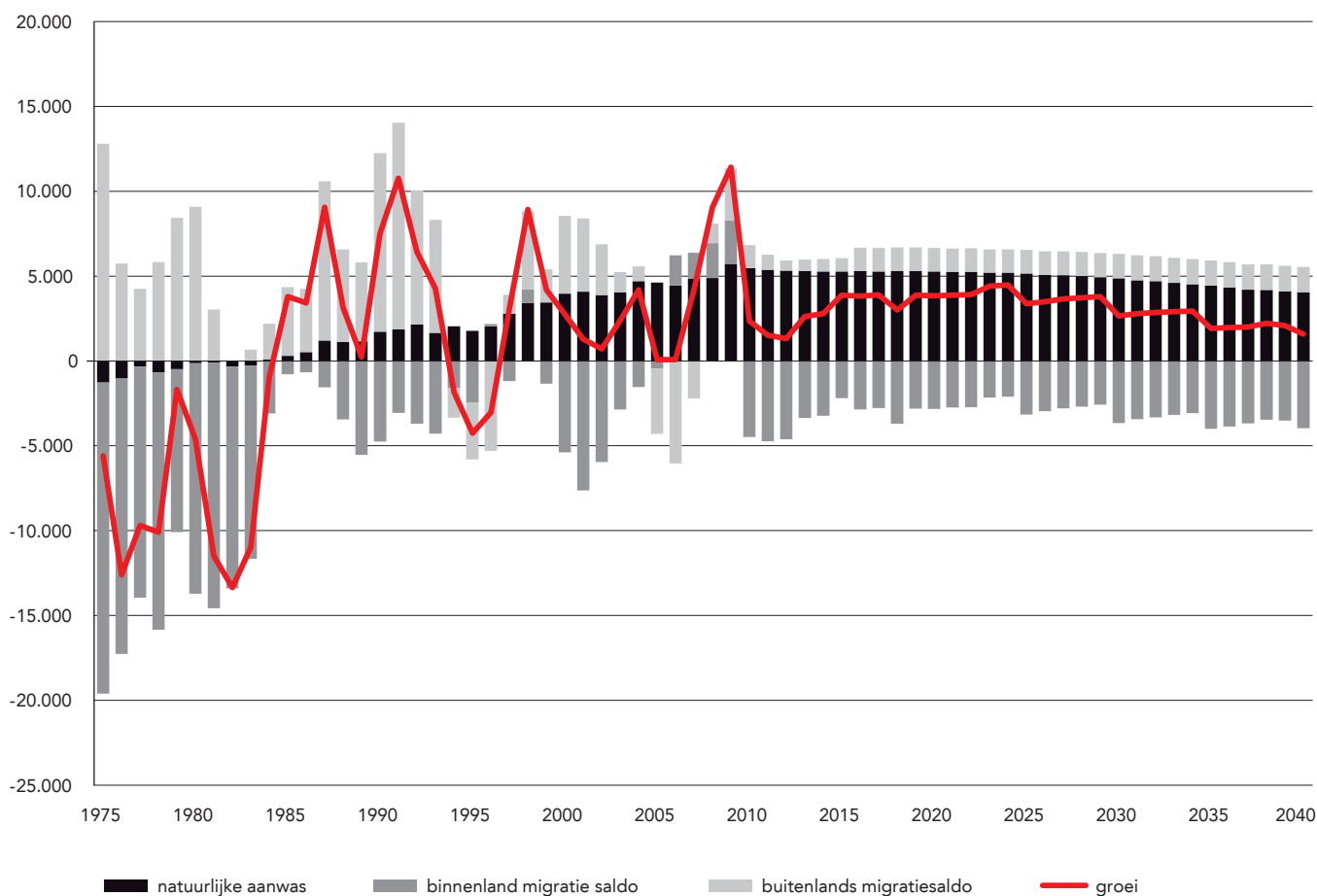
7.1.1 Demografische ontwikkelingen en bevolkingsprognose

Nederland krijgt in de toekomst te maken met twee belangrijke demografische ontwikkelingen die met elkaar samenhangen: vergrijzing en bevolkingskrimp. Vergrijzing houdt in dat het aandeel 65-plussers landelijk stijgt van ruim 15% in 2010 naar ruim 25% in 2040 volgens de laatste prognose van het CBS. Demografische ontwikkelingen treden niet overal in gelijke mate op. De regionale verschillen in bevolkingsopbouw zullen binnen Nederland groter worden. In sommige gebieden treedt nu al bevolkingskrimp op. Na 2030 krijgen grote delen van Nederland te maken met bevolkingskrimp. Omdat huishoudens steeds kleiner worden en daardoor het aantal huishoudens minder afneemt dan de bevolking, daalt de behoefte aan woningen landelijk niet of nauwelijks. Door de vergrijzing ontstaat er meer vraag naar seniorenwoningen. Per regio zal de woningbehoefte meer gaan verschillen. In sommige regio's neemt de woningbehoefte af, terwijl in andere regio's deze hoog blijft, zoals de Metropoolregio Amsterdam. De Metropoolregio Amsterdam heeft op dit

moment ongeveer 2,2 miljoen inwoners. Door de concentratie van hoger onderwijs, werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen vestigen zich relatief veel jongeren in de Metropoolregio Amsterdam vanuit andere delen van Nederland en vanuit het buitenland. De bevolking van de metropoolregio blijft daardoor groeien en de vergrijzing zal minder sterk zijn dan in veel andere delen van Nederland. Naar verwachting telt de regio in 2040 ongeveer 2,5 miljoen inwoners. Ook binnen de regio worden de verschillen in bevolkingsopbouw en woningbehoefte groter. De kernstad van de Metropoolregio Amsterdam neemt hierin een bijzondere plaats in, omdat de meeste mensen van buiten de regio zich op jonge leeftijd in Amsterdam vestigen en zich op latere leeftijd over de regio verspreiden.

Prognose aantal 65-plussers in Amsterdam en Nederland (bron: O+S/DRO, CBS)





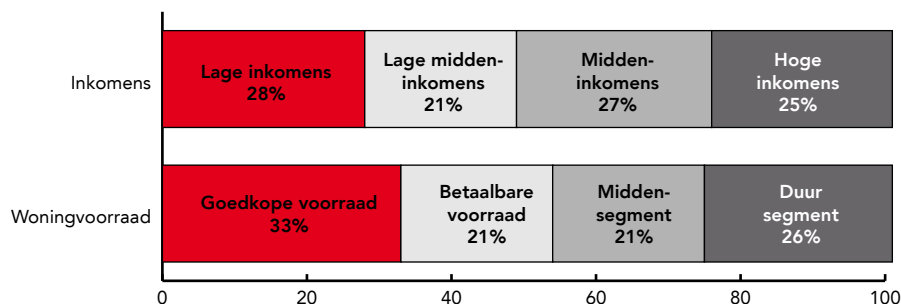
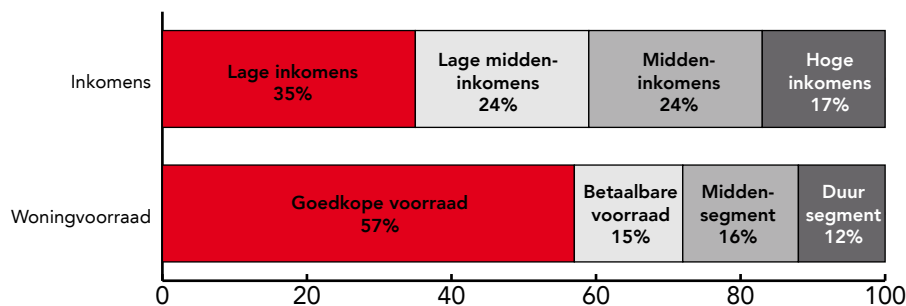
Loop van de bevolking in Amsterdam, prognose 2009 (bron: O+S/DRO)

Vanaf 1985 zijn er in Amsterdam ongeveer 70.000 woningen bijgekomen. De bevolking is daardoor met ruim 90.000 inwoners gegroeid. Volgens de laatste prognose van de gemeente Amsterdam komen hier tot 2040 nog ruim 90.000 inwoners bij en telt Amsterdam in 2040 bijna 860.000 inwoners (Dienst O+S/DRO). Door de jonge leeftijdsopbouw van de bevolking worden er veel kinderen in de stad geboren. Traditioneel verlaten veel gezinnen de stad voor een ruimere woning en woonomgeving in de regio, maar doordat er meer gezinnen in de stad bijkomen dan er vertrekken, is het aantal gezinnen in Amsterdam de afgelopen 15 jaar toegenomen. Veel gezinnen hebben zich binnen de stad in het Oostelijk Havengebied en IJburg gevestigd.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zullen er verschillen ontstaan in de mate waarin de bevolking vergrijsd. Ook Amsterdam zelf krijgt te maken met vergrijzing. Het aandeel 65-plussers in de stad neemt toe van 11% naar 16% in 2040. In absolute aantallen gaat het om bijna 60.000 65-plussers erbij in 2040. Vooral in de stadsdelen Zuid en Centrum neemt het percentage 65-plussers toe. Een aantal senioren zal de stad verlaten voor een rustiger omgeving, maar omdat deze groep in het

algemeen weinig mobiel is, dreigt er op den duur extra verstopping op de woningmarkt. Vooral na 2020 moeten woonmilieus gerealiseerd worden die aantrekkelijk genoeg zijn voor deze doelgroep om de doorstroming te bevorderen. Veel nieuwe senioren zijn draagkrachtig en zullen zo lang mogelijk in de eigen woning willen blijven en zorg inkopen. Dit kan weer leiden tot extra druk op de beroepsbevolking en aanvullende vraag naar (buitenlandse) vestiging van arbeidskrachten in de zorg. Deze zullen op hun beurt weer kunnen zorgen voor extra druk op de woningmarkt.

De motor achter de groei van Amsterdam en de regio is de aantrekkingskracht op jongeren. Deze voelen zich het meest aangetrokken tot het unieke hoogstedelijke milieu van het Amsterdamse centrum. Naast de vestiging van studenten in de stad, is er sinds 2000 sprake van een toename van het aantal afgestudeerde twintigers uit andere studentensteden van Nederland, dat zich voor werk in Amsterdam vestigt. Ook vanuit het buitenland vestigen zich de afgelopen 10 jaar steeds meer veelal hoogopgeleide twintigers en dertigers uit landen met sterke of opkomende economieën in Amsterdam.



Hiermee is sprake van een toenemende concentratie van veelal hoogopgeleid jong talent, die de regio ook nodig heeft om als motor van de Nederlandse economie te kunnen functioneren. Voor de Nederlandse economie is het van belang dat de Metropoolregio Amsterdam een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werkgelegenheid biedt. In de huidige kenniseconomie is een hoogwaardige beroepsbevolking hiervoor een voorwaarde. Daarom moet er landelijk en binnen de metropoolregio ook ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus. Dit betekent verdichting, transformatie en het toevoegen van minstens 70.000 woningen in Amsterdam tot 2040.

Als er 70.000 woningen worden toegevoegd, zal de potentiële beroepsbevolking in Amsterdam door de vergrijzing licht afnemen van 73% in 2009 tot 69% in 2040. Dit is veel minder dan landelijk. De aantrekkingskracht van hoogstedelijke milieus op werkgelegenheid en beroepsbevolking leidt tot een concentratie van economische activiteit. Grotere regionale verschillen in Nederland zijn door demografische en internationale economische ontwikkelingen onvermijdelijk. De onderlinge samenhang zal in de toekomst vooral gezocht moeten worden in het vormen van een netwerk van steden en regio's met elk een eigen identiteit en goede bereikbaarheid. De samenwerking in de metropoolregio Amsterdam kan hierbij als voorbeeld dienen, waarbij niet gezocht wordt naar onder-

linge concurrentie, maar naar elkaar aanvullende identiteiten.

Voor de economie van de metropoolregio Amsterdam, en daarmee ook voor de landelijke economie, is met name de samenhang en concurrentie met het internationale netwerk van grootstedelijke regio's van belang. De kernstad Amsterdam onderscheidt zich internationaal door de grote menging en diversiteit van de bevolking – met 178 nationaliteiten de meest diverse van de wereld – op een relatief klein schaalniveau: de ongedeelde compacte stad.

7.1.2 70.000 woningen erbij

Sinds het naoorlogse dieptepunt (675.570 inwoners in 1985) is de bevolkingsomvang van de gemeente Amsterdam enorm gegroeid (767.773 inwoners per 1 januari 2010). 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 ambieert de voorraad met nog eens twintigduizend woningen uit te breiden. De totale opgave, zeventigduizend woningen, moet in de periode 2010-2040 worden gerealiseerd. Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. Rekening houdend met een verdere verkleining van het gemiddelde huishouden, zal Amsterdam in 2040 tussen 850 duizend en 900 duizend inwoners tel-

len. Om de voorraad met zeventigduizend woningen te kunnen uitbreiden zullen er méér dan dit aantal moeten worden gebouwd (naar verwachting circa 100 duizend). Er moet immers rekening worden gehouden met een sloop/nieuwbouwprogramma, vooral in de stedelijke vernieuwingsgebieden, en met tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In potentie lijkt voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar om tot 2040 de woningvoorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien. De planinventarisatie (zie uitvoeringsdeel) geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij ligt 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, grotendeels 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.

7.1.3 Juiste woning 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 periferie van de kernstad.

In de gemeentelijke woonvisie 'Wonen in de Metropool' (2008) 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.

7.1.4 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 achttienduizend 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 laagste inkomensgroep 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 cen-

trum 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 naar dertig procent en de segmentale verdeling zal in de komende jaren tot 2030 verder verschuiven naar minder sociale huur en een grotere marktsector voor duurder 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.

7.1.5 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 eerder genoemde gemeentelijke woonvisie 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 178 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 weggetrokken 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.

Kenniswerkers

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 het 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 een belangrijke vestigingsvoorwaarde.

Stadsgezinnen

Veel gezinnen kiezen bewust voor de stad. Aan de specifieke woonwensen van deze ‘stadsgezinnen’ moet voldoende tegemoet worden gekomen, zoals: een ruimere woning, een ruime keuken, een groot balkon of andere buitenruimte en een praktische ontsluiting met een lift. De stad, de woonomgeving, moet kindvriendelijk zijn. Je moet op de stoep kunnen spelen of in groene ruimten met speelvoorzieningen in de buurt. De verkeersveiligheid wordt gewaarborgd met vrijliggende fietspaden. Bij het plannen van voorzieningen moet goed rekening gehouden worden met de behoeften van het stadsgezin: scholen in de buurt, kinderopvang, sportfaciliteiten, et cetera. Op een brede school, slim gepositioneerd in de buurt, kunnen mensen van allerlei achtergrond elkaar ontmoeten (zie verder: 7.2 Voorzieningen in Amsterdam). Om meer centrale gedeelten van de stad toegankelijk te houden voor gezinnen kunnen marktcontraire woonvormen worden ingezet, zoals combinaties van koop en huur van dezelfde woning.

Om gezinnen te behouden voor de stad is het belangrijk in delen van de stad meer ontspannen woonmilieus te blijven aanbieden. Met name delen

van IJburg 2, Noord, Zuidoost en de Westelijke Tuinsteden bieden goede mogelijkheden voor het realiseren van ‘woningen met tuin’.

Topmilieus

In Amsterdam zullen ook nieuwe topwoonmilieus komen. De stad wil een aantrekkelijk vestigingsmilieu zijn voor (internationale) bedrijven. Ook voor het topkader van deze bedrijven moet Amsterdam geschikte woonmilieus bieden. Mogelijke locaties voor topwoonmilieus zijn de Zuidas, de IJoevers en IJburg. Een topwoonmilieu kan een groenstedelijk villamilieu zijn met een lage dichtheid, maar ook bestaan uit exclusieve appartementen.

7.1.6 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 groei van het hoger onderwijs, als gevolg van de toenemende participatiegraad van onder andere niet-westerse allochtone jongeren, en door internationalisering, doen de vraag verder stijgen. 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. Een duurzamer bijdrage moet komen van de verschillende campusontwikkelingen in de stad, waar wonen, studeren en werken wordt gecombineerd: Roeterseiland, Amstelcampus, VU, Science Park, AMC en ‘Harvard aan de Amstel’.

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 shortstay-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.

7.1.7 Nieuwe ontwikkelstrategieën

Het traditionele Amsterdamse ontwikkelmodel met grootschalige woningbouwprojecten heeft zijn grenzen bereikt. We zullen in de toekomst steeds meer moeten uitgaan van meer stapsgewijze en kleinschaligere ontwikkelingen, waarbij ook meer partijen betrokken zijn. Er wordt steeds vaker ingezet op hergebruik van gebouwen, en op het tijdelijke gebruik er van. Een groot aantal kantoorgebouwen wordt getransformeerd naar andere functies, zoals appartementencomplexen. Woningen zullen vaker aanpasbaar worden gebouwd. Het wonen wordt meer gemengd met andere functies.

Particulier opdrachtgeverschap

(Collectief) particulier opdrachtgeverschap past goed binnen het nieuwe ontwikkelmodel, maar ook in het streven de eindgebruiker een grotere invloed te geven op zijn of haar woning. Voor de realisatie van de Structuurvisie krijgt (collectief) particulier opdrachtgeverschap ruim baan. De procesgang wordt zo ingericht dat particulieren gefaciliteerd en ondersteund worden in het realiseren van hun eigen woning.

7.2

Voorzieningen in Amsterdam

Bij zeventigduizend nieuwe woningen horen ook de bijpassende voorzieningen. Het Amsterdams Voorzieningenmodel laat voor zeventigduizend nieuwe woningen een behoefte aan maatschappelijke voorzieningen zien van 330 duizend vierkante meter vloeroppervlak met bijbehorende buitenruimten. 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.

Verbinden

Het is mede de opgave om de in deze structuurvisie voorgestelde ontwikkelingen aan te wenden voor het ontsluiten van buurten en wijken die achterblijven, om randvoorwaarden te scheppen voor dynamiek in deze buurten. De aantrekkelijke vestigingsmilieus die worden gecreëerd in nieuwe projecten moeten ook de aanpalende buurten en wijken perspectief bieden: Ontwikkelingen aan de noordelijke IJoever moeten gerelateerd worden aan de wijken van Oud-Noord; ontwikkelingen in de Ringzone moeten verbindingen leggen tussen West en Nieuw-West.

7.2.1 Sociaalruimtelijke infrastructuur

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 programatisch 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 hierbij 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 sportvoorzie-

ningen 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 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 is 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 zich 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. Grootchalige 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 gereali-

seerd. 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.

7.2.2 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 Duitstalig 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 aan de westzijde ontbreken ze. Er zal aan de westzijde van de metropool ruimte moeten worden gereserveerd voor één of twee internationale scholen. Haarlemmermeer, met zijn hoge concentratie internationale bedrijven en expats, is de meest voor de hand liggende locatie.

De internationalisering gaat ook het universitair- en hoger beroepsonderwijs aan. Zo wordt er ruimte gezocht voor ‘Harvard aan de Amstel’, een hoogwaardige, innovatieve businessschool waar studenten in een exclusieve omgeving kunnen wonen en studeren.

Culturele en metropolitane ambities



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

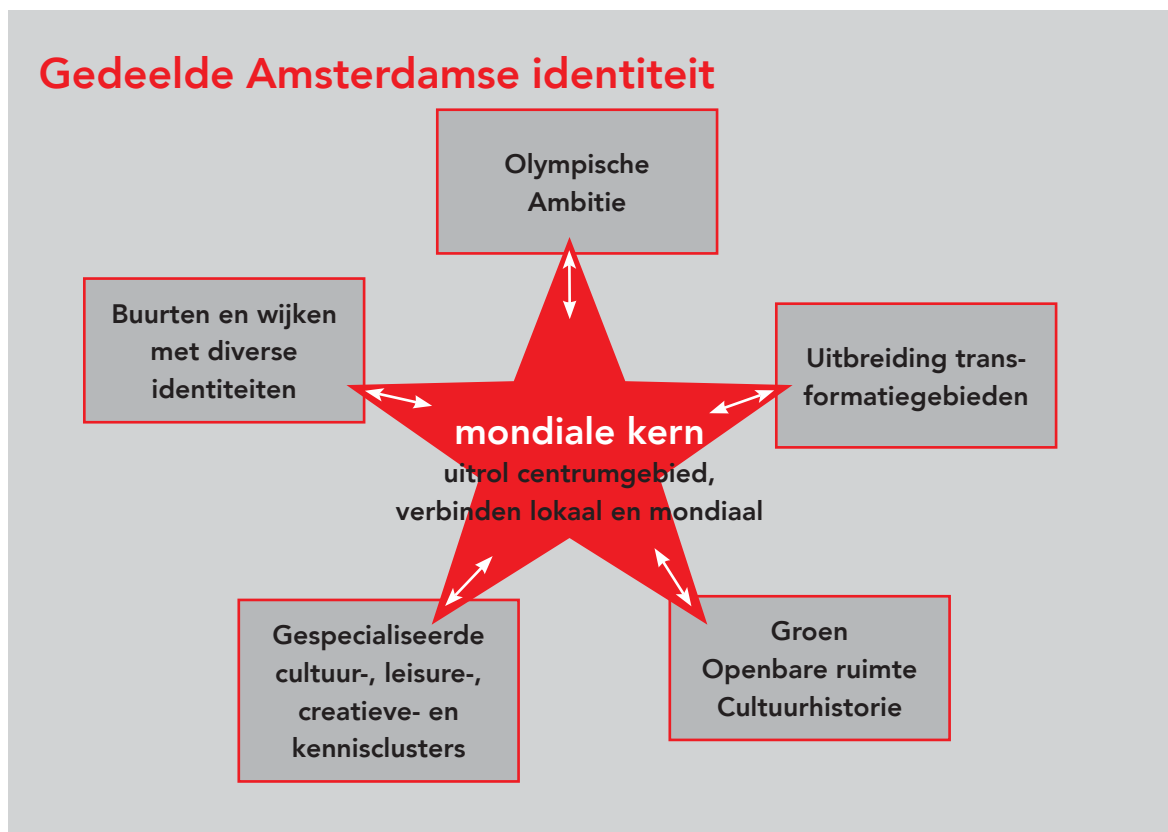
- geven uiting en dragen bij aan de enorme diversiteit in de kernstad van de metropool en haar bewoners, van hoge tot lage cultuur, van verschillende achtergronden en herkomst;
- bieden eenieder die dat wil de mogelijkheid om te participeren en vooruit te komen;
- zijn een belangrijke motor voor vernieuwing 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.

Onderstaand 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 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.

Cultureel-ruimtelijke verbindingen



Cultureel-ruimtelijke verbindingen

De schematische afbeelding hieronder 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 (bijvoorbeeld het 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 aan economische sectoren en aan werkmilieus kent Amsterdam een grote diversiteit. 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. Ook dat is de kracht van Amsterdam. Groot is door klein te durven zijn.

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

7.4.1 Ondernemerschap

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 bedrijven. Nederland loopt achter als het gaat om aantallen ondernemers, door onder andere een gebrek aan kleinschalige bedrijfsruimte en een hoge regel-druk. Tegelijkertijd heeft onze beroepsbevolking een hoog opleidingsniveau en werken er veel mensen in de wetenschap en technologie, waarmee er veel innovatiepotentieel aanwezig is.

De trend bij ondernemers is een toenemende mate van flexibiliteit en diversiteit. Hierdoor verandert het type ondernemingsvorm. Er komen meer ZZP'ers, tijdelijke consortia van kleine bedrijven schieten uit de grond. Mensen 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

Voor de economie van de stad is het van het grootste belang dat Amsterdam 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 buurt economie is essentieel voor de leefbaarheid in de wijken.

Het gewenste integrale ondernemersbeleid vergt een hechte samenwerking en goede afstemming tussen gemeente, scholen, universiteiten, Kamer van Koophandel.

De ambitie is om te komen tot een substantiële groei van ondernemerschap, minimaal tot het niveau van de belangrijkste concurrerende Europese steden.

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 starters in groeisectoren.

7.4.2 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

Amsterdam is het centrum van de financiële en zakelijke sector in Nederland. De afgelopen tien jaar is het aantal vestigingen in deze sector 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 – zevenzig 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. 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.

Veel financiële centra in de wereld 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.

Amsterdam/Nederland heeft binnen de financiële dienstverlening een goede internationale naam hoog te houden binnen een viertal niches. 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 werkgelegenheid in de zakelijke dienstverlening, met name in de juridische en economische adviesbureaus en de uitzendbureaus, groeit gestaag. De zakelijke dienstverlening is afhankelijk van andere sectoren. Wanneer het goed gaat met 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 werkt er in de metropoolregio in totaal bijna 97 duizend mensen in de ICT. Er is een structureel tekort aan ICT-professionals. Dit blijft op de langere termijn een knelpunt. Zeker als de faciliterende rol van ICT in de samenleving, zoals in de zorg, de veiligheid, het onderwijs, gestimuleerd gaat worden. De regio heeft een krachtige positie: goede digitale bereikbaarheid door de aanwezigheid van een belangrijk internetknooppunt, de hoeveelheid en kwaliteit van personeel en een goed internationaal imago.

Creatieve industrie

Internationaal heeft de Nederlandse creatieve industrie een goede naam, maar de omvang is moeilijk te bepalen evenals de impact, door onder meer het informele karakter van de sector.

De schattingen over de omvang van de creatieve industrie in Nederland lopen uiteen van 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 arbeidsplaatsen, 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 haar 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. 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 ontwerpen, authenticiteit, toegankelijkheid, belevingswaarde, vindbaarheid en acceptatie van sleutelfiguren.

Er is versterking mogelijk op een aantal vlakken, zoals ondernemerschap van de creatieve onder-

nemers, cross-overs tussen de creatieve en andere sectoren en binnen de verschillende delen van het creatieve cluster, en gestructureerde kennisontwikkeling/Research & Development 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 en 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, genomics en proteomics, imaging en medische informatica. Naast onze metropoolregio richten ook 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. Vergrijzing en groei van de wereldbevolking zorgen ook de komende jaren voor een groeiende vraag naar lifesciences-producten en de bestrijding van infectieziekten is van toenemend, globaal belang. 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 werken bij deze vestigingen een kleine twaalfduizend personen. 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 zich bezighouden met 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 de metropool als vestigingsplaats voor bedrijvigheid inclusief R&D, productie, marketing & sales en distributie.

Handel en logistiek

Mainport Schiphol en de Haven van Amsterdam zijn de vierde luchthaven en vierde haven van Europa. De onderlinge nabijheid van Schiphol en de Amsterdamse haven is buitengewoon gunstig. Haven en luchthaven profiteren van elkaars logistieke ketens. Daar komt dan wereldstad Amsterdam bij, met haar grootstedelijke 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.

Mainport Schiphol en de Haven van Amsterdam zijn de vierde luchthaven en vierde haven van Europa. De sector handel en logistiek levert 600 duizend banen in Nederland en 160 duizend in de metropoolregio. De 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. Wereldvermaard is Flower Mainport Aalsmeer, als internationale leverancier van bloemen en planten. In de metropoolregio zijn tal van logistieke dienstverleners, anno 2009 bijna 180.000 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. Geschikt arbeidspotentieel is een sleutelfactor in het succes van de sector. Daarnaast is innovatie, bijvoorbeeld in logistieke concepten, een must om bij te kunnen blijven.

Naast distributiecentra die een mainportfunctie vervullen zijn er ook distributiecentra die een schakel vormen tussen aanleverende distributiecentra en de einddistributie in de stad. Het Food Center in Amsterdam is als groothandelscentrum

hiervan een voorbeeld. Winkels, horecabedrijven, cateraars en markten worden vanuit deze 'buik' dagelijks van levensmiddelen voorzien. Hiermee neemt het Food Center een unieke positie in tussen producenten en de nabije consumenten.

De locatie binnen de stad betekent dat de einddistributie vaak over korte afstanden plaatsvindt. Dit biedt kansen voor schoon en efficiënt vervoer. Toelevering geschiedt vanuit zowel luchthaven, verschillende voedseldistributiecentra en rechtstreeks van leveranciers uit het land en achterland.

Door toenemende professionalisering van de foodsector, toepassing van nieuwe logistieke concepten en accent op duurzame toelevering kan het Food Center uitgroeien tot een kernschakel in de stedelijke en regionale voedselketens.

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. Bezoekers in Amsterdam besteden naar schatting 5 miljard euro per jaar. 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 staat ook hoog op de wereldranglijst van internationale congressteden.

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.

Het belang van de sector voor Amsterdam kan niet worden onderschat, en biedt bovendien kansen. Stedenreizen vormen het snelst en meest stabiel groeiende toeristische segment in Europa. Hier kan Amsterdam van profiteren. De cruisemarkt is een groeiende markt, evenals de zakelijke markt. Mensen reizen steeds vaker individueel en minder in groepen. Dit biedt mogelijkheden voor nieuwe arrangementen, bijvoorbeeld voor de 'nieuwe ouderen', een doelgroep die zich kenmerkt door individualisme, nieuwsgierigheid, en die zich richt op genieten, veiligheid, gezondheid en authenticiteit. Een andere trend is gezondheid en *wellness*. Na

ongeveer vijf jaar stagnatie groeit de werkgelegenheid in de toeristische sector nu iets sneller dan die van de andere sectoren in Amsterdam. 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. Het is van groot belang dat personeel zich kan onderscheiden door een hoge mate van klantgerichtheid. Voor de hele sector is de bereidheid tot vernieuwing zeer belangrijk.

Duurzaamheid

Duurzame bedrijvigheid vormt een steeds belangrijker 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 middels:

- het aantrekken en uitbouwen van bedrijvigheid op gebied van duurzaamheid,
- de ontwikkeling van nieuwe, vaak ook innovatieve, werkgelegenheid,
- kennisopbouw die te vermarkten is in de toekomst,
- lagere energiekosten voor de gehele Amsterdamse maatschappij,
- het positieve effect op het vestigingsklimaat door betaalbare, betrouwbare en schone energie.

7.4.3 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.

Stadsverzorgende bedrijvigheid

In Amsterdam is ruimte voor de grote kantoren, productiebedrijven en winkelboulevards. Maar er moet ook plek zijn 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 smeerolie 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.

7.4.4 Transformatie bedrijventerreinen

De gemeente Amsterdam heeft van alle Amsterdamse bedrijventerreinen onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot intensivering en/of transformatie (Visie bedrijven en bedrijventerreinen, 2009). De focus ligt op de bedrijventerreinen binnen de ringweg 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.

Grootschalige bedrijventerreinen

In de eerste plaats is het van groot belang dat Amsterdam buiten de ringweg A10 een aantal grootschalige bedrijventerreinen behoudt. 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 – zie geslaagde transformaties als het Oostelijk Havengebied en Zeeburgereiland. De grootschalige bedrijventerreinen spelen bovendien een belangrijke rol in de logistieke hubfunctie van de metro-pool, in het kielzog van de twee mainports, de zee- en luchthaven.

Uit duurzaamheidsoverwegingen is het verstandig om milieuhinderlijke functies te bundelen op die locaties, waar vanwege luchtkwaliteit en geluidscontouren van Schiphol en/of rijkswegen toch nooit woningen gebouwd worden. De grootschalige bedrijventerreinen in Amsterdam lenen zich hier bij uitstek voor.

De volgende grootschalige bedrijventerreinen blijven behouden:

- Het Amsterdamse havengebied
- Bedrijventerreinen Sloterdijk II en III en De Heining
- Cornelis Douwes 0-1- 2-3²
- Business Park Amsterdam Osdorp
- Amstel I Zuid, Amstel II, Weespertrekvaart Zuid en Amstel III westelijke zone

Binnenstedelijke bedrijventerreinen

Met name de cruciale rol van de stadsverzorgende bedrijvigheid geeft aan dat het een absolute must is dat er bedrijventerreinen binnen de ringweg 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 woningen erbij 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 stadsverzorgend bedrijventerrein, transformatie naar werk-woongebied of transformatie naar woon-werkgebied.

Stadsverzorgende bedrijventerreinen

Op binnenstedelijke stadsverzorgende bedrijventerreinen mogen alleen de volgende typen bedrijven zich vestigen: industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport. Dit betekent dat er vanwege de milieuhinder geen ruimte is voor woningbouw binnen deze gebieden. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering

van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen voor stadsverzorgende bedrijvigheid mogelijk is.

Het is belangrijk dat deze stadsverzorgende bedrijventerreinen goed gespreid liggen over de hele stad. Daarnaast moeten deze terreinen een zodanige omvang hebben zodat een diversiteit aan economische activiteiten kan worden aangeboden. Door de concentratie op deze 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 ringweg A10. Vooralsnog betreft het alle bestaande bedrijventerreinen. Een nieuwe mogelijkheid doet zich voor bij de optimalisering van de sportparken De Melkweg² en Oostzanerwerf² in Tuindorp Oostzaan.

De volgende terreinen worden als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein behouden:

- Tot 2040 zijn dit in Noord: Metaalbewerkerweg². In Oost: Veemarktterrein, Zeeburgereiland, Steigereiland. In Zuid: Schinkel. In West: Sloterdijk I², Alfa-driehoek², Stadhaven Minerva² en Bedrijvent centrum Westerpark. In Nieuw-West: Aletta Jacobslaan en Bedrijvent centrum Osdorp.
- Tot 2020 zijn dit de terreinen aan de noordelijke IJover-Oost: Zamenhofstraat (tot 2030), Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk. Deze terreinen kunnen mogelijk daarna transformeren.

Transformatie naar werk-woongebied

Een aantal binnenstedelijke 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 in of nabij het centrum van de stad en zijn in potentie aantrekkelijke locaties om te wonen. Deze terreinen kunnen transformeren tot een nieuw milieutype: 'werk-woongebied'. Let wel: de nadruk in een werk-woongebied blijft liggen op het werken, de woningen zijn er 'te gast'. 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 voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte. Voor zware milieuhin-

² Voor de westelijke IJoevers binnen de ringweg A10 worden verkenningen uitgevoerd in het kader van het project Haven-Stad. Voor deze terreinen is het toekomstbeeld afhankelijk van deze verkenningen.

derlijke bedrijven moet een alternatieve locatie gevonden worden.

Van de volgende bedrijventerreinen binnen de Ring A10 kan transformatie tot werk-woongebied onderzocht en eventueel uitgevoerd worden:

- Buiksloterham², Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter, Pereboomsloot en Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

Transformatie naar woon-werkgebied

Een aantal bedrijventerreinen kan transformeren tot woon-werkgebied. Het zijn de terreinen waar

Indicatie bedrijventerreinen 2040

Soort gebied	Totaal oppervlak	Onderverdeling naar functie
Bedrijven- en haven-terreinen niet te transformeren*	2.783 ha	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.900 ha haventerrein ▪ 883 ha overige (droge) bedrijventerreinen
Bedrijventerreinen te transformeren naar werken-wonen	116 ha	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 58 ha woongebied ▪ 58 ha bedrijventerrein
Bedrijventerreinen te transformeren naar wonen-werken	131 ha	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 98 ha woongebied ▪ 33 ha bedrijventerrein
	3.030 ha	▪ 3.030 ha

* inclusief grondgebied Haven-Stad, maar exclusief besluitvorming tot transformatie in het kader van Haven-Stad



Overzicht bedrijventerreinen in Amsterdam

- | | | |
|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Westelijk Havengebied | 15 Hamerstraat | b Weespertrekvaart Zuid* |
| 2 Sloterdijk II en III | 16 Zamenhofstraat | c Amstel I Zuid |
| 3 De Heining | 17 Gembo-terrein | d Amstel II* |
| 4 Coen- en Vlohaven | 18 Nieuwendammerdijk/Oranjerwerf | 28 Amstel III westelijke zone |
| 5 Alfa-driehoek | 19 Oostenburg | 29 Karperweg |
| 6 Sloterdijk I | 20 Zeeburgerpad | 30 Schinkel |
| 7 Stadhaven Minerva | 21 Veemarktterrein | 31 Aletta Jacobslaan |
| 8 Cornelis Douwes 0-1 | 22 Cruquiusweggebied | 32 Jan Tooropstraat |
| 9 Cornelis Douwes 2-3 | 23 Zeeburgereiland | 33 Landlust |
| 10 NDSM-West | 24 Steigereiland | 34 Bedrijvent centrum Westerpark |
| 11 NDSM-Oost | 25 Molukkenstraat | 35 Food Center Amsterdam |
| 12 Metaalbewerkersweg | 26 Tramremise Lekstraat | 36 Bedrijvent centrum Osdorp |
| 13 Buiksloterham | 27 Amstel Business Park | 37 Business Park Amsterdam Osdorp |
| 14 Pereboomsloot | a Weespertrekvaart Noord | |

* Gemeente Ouder-Amstel

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. 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. Ook kan er ruimte geboden worden aan voorzieningen en kleinschalige kantoren van maximaal 250 vierkante meter, afhankelijk van de nog op te stellen kantenstrategie. De bedrijven die er nu gevestigd zijn en mogelijk uitgeplaatst moeten worden vanwege hun milieuocontouren, 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. Ook 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.

Wat zijn de bedrijventerreinen binnen de Ring A10, waarvan transformatie tot woon-werkgebied wanneer onderzocht en eventueel uitgevoerd kan worden?

- Tussen 2010 en 2020 zijn dit NDSM-Oost² en NDSM-West², Tramremise Lekstraat, Karperweg/Havenstraat, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord en Landlust.
- Na 2020 zijn dit Zamenhofstraat, Gembo-terrein, Nieuwendammerdijk en Buiksloterham.

Realisatie en ambities

Een internationaal concurrerende, duurzame economische ontwikkeling van Amsterdam brengt een aanzienlijke groei aan woningen, bedrijventerrein en kantoorruimte met zich mee. De planning van bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de Metropoolregio (waaronder Amsterdam) zal in de (thans in ontwikkeling zijnde) Uitvoeringsstrategie Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) 2010 nader worden uitgewerkt. Tot die tijd is de huidige Uitvoeringsstrategie vigerend. Voor een evenwichtige en concurrerende economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam is regionale afstemming noodzakelijk. Deze wordt onverkort gecontinueerd, bijvoorbeeld in PRES en Plabeka-verband.

Op dit moment is er in totaal circa 3.030 hectare aan bedrijventerreinen in Amsterdam aanwezig (zie kaart). In 2040 is een aantal van deze bedrijventerreinen mogelijk getransformeerd tot werkwoongebieden en woon-werkgebieden. De ter-

reinen die hiervoor in aanmerking komen liggen voornamelijk binnen de ringweg A10/ringlijn. Het oppervlak bedrijventerrein dat getransformeerd kan worden naar woongebied bedraagt in totaal $58 + 98 = 156$ hectare. Deze 156 hectare betekent een afname van circa 5 procent van het totale oppervlak aan bedrijven- en haventerreinen in 2009. Nadere verkenningen moeten uitwijzen hoe en waar de bedrijven op deze 156 hectare elders in de stad kunnen worden gehuisvest. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de ruimtevraag voor nieuwe bedrijventerreinen die volgt uit de Plabeka-afspraken.

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 een nog grotere winst te behalen.

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 meter³. Zo komen de woon-werkverhoudingen weer in balans.

Mengen in praktijk

Het verleden leert ons 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 in hoofdlijnen aan bij de nieuwe landelijke richtlijnen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) ten aanzien van de mengmogelijkheden van milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, zoals woningen en onderwijs.

7.4.5 Kantoren

De Amsterdamse kantorenmarkt kent een grote diversiteit aan werkmilieus. Het zijn de historische grachtenpanden in de binnenstad, de grootschalige functionele gebouwen op Teleport, het 19^e-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. Er zijn locaties die in hoge mate gemengd zijn met wonen, werken en recreëren, maar ook locaties puur gericht op werken. Amsterdam biedt aan het gehele brede scala van kantoorgebruikers passende ruimtes en locaties.

De bestaande Amsterdamse kantorenvoorraad 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 210.000 vierkante meter.

De afgelopen 25 jaar heeft de kantoorvoorraad in Amsterdam zich bijna verdubbeld. Deze groei is mogelijk geweest door de ontwikkelingen van nevent centra 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 Plabeka 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 afge-

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

wogen, ofwel een kantorenstrategie. Gezien de overmaat aan plannen en voorraad betekent dit dat er scherpe keuzes moeten worden gemaakt op 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.

De nog op te stellen kantorenstrategie zal als uit te werken deel van de Structuurvisie worden opgenomen. Het opstellen van de kantorenstrategie 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 de vraag naar grootschalige 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 kantorenmarkt.

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 uit-

breidingsvraag 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.

'Verkantoring' 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. Om te onderzoeken hoe bedrijven met een andere dan de klassieke verhouding bedrijfsvloer/kantoorvloer adequaat gehuisvest kunnen worden wordt aansluitend aan het proeftuinproject in Amstel III voor het westelijk deel van Amstel III nader onderzoek in samenhang met de kantorenstrategie uitgevoerd.

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 kantorenstrategie moet een antwoord formuleren op deze aspecten van kwantitatieve en kwalitatieve aard. Bij de (her)ontwikkeling van kantoorgebouwen is een belangrijk uitgangspunt het duurzaam en flexibel gebruik ervan bij voorbaat (bouwkundig) mogelijk te maken.

Aanpak

Een kantorenstrategie 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 Kantorenstrategie kan worden opgenomen in de Structuurvisie. Naast de noodzaak van een kantorenstrategie is ook een strakkere regie noodzakelijk. De uitwerking vindt plaats vanaf de tweede helft van 2009.

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.

7.4.6 Digitale infrastructuur

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 nieuwbouwsteden 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 antennenetwerken voor mobiel data- en telefoonverkeer.

Datawarehousing

In *datawarehousing* is er een verscheidenheid aan wensen. Voor de opslag van gegevens waarbij de *latency* (vertraging) 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 – oftewel een snelle respons –

nodig hebben of de zekerheid willen hebben om snel verschillende netwerken te 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.

7.4.7 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 dicht bij 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 winkellandschap zich vernieuwt en meegaat in de tijd. Een vernieuwend, hoogwaardig en gevarieerd winkelaanbod 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 onderzoeksbureaus 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 onder andere 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 P.C. 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 gedeels 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, bereik-

baarheid 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 veelzijdigheid 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 benzinstations 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 accommoderen wij deze ondernemers?

Winkelen vermengt zich steeds meer met vrijetijdsbesteding. 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 andere 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.

7.4.8 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

Verblijfsaccommodaties

De gemeente zal het ingezette hotelbeleid 2007–2010 voortzetten. Dat betekent de realisatie vóór 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 buiten de bekende hotelgebieden. Tal van buurten en locaties binnen maar zeker ook

Nieuwe toeristische focusgebieden

Gebied	Aangescherpte karakterisering	Sfeerbeeld
Oostelijke binnenstad & Oost	Musea & Groen	De Plantage
Noordelijke IJever	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)

buiten de ring komen hier voor in aanmerking. 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.

Innovatie

Nieuwe product-marktcombinaties 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. (zie tabel)

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 stedentoeerisme en vernieuwen van toeristische sterktes, het realiseren van onderscheidende attracties en evenementen.

Bereikbaarheid

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.

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.

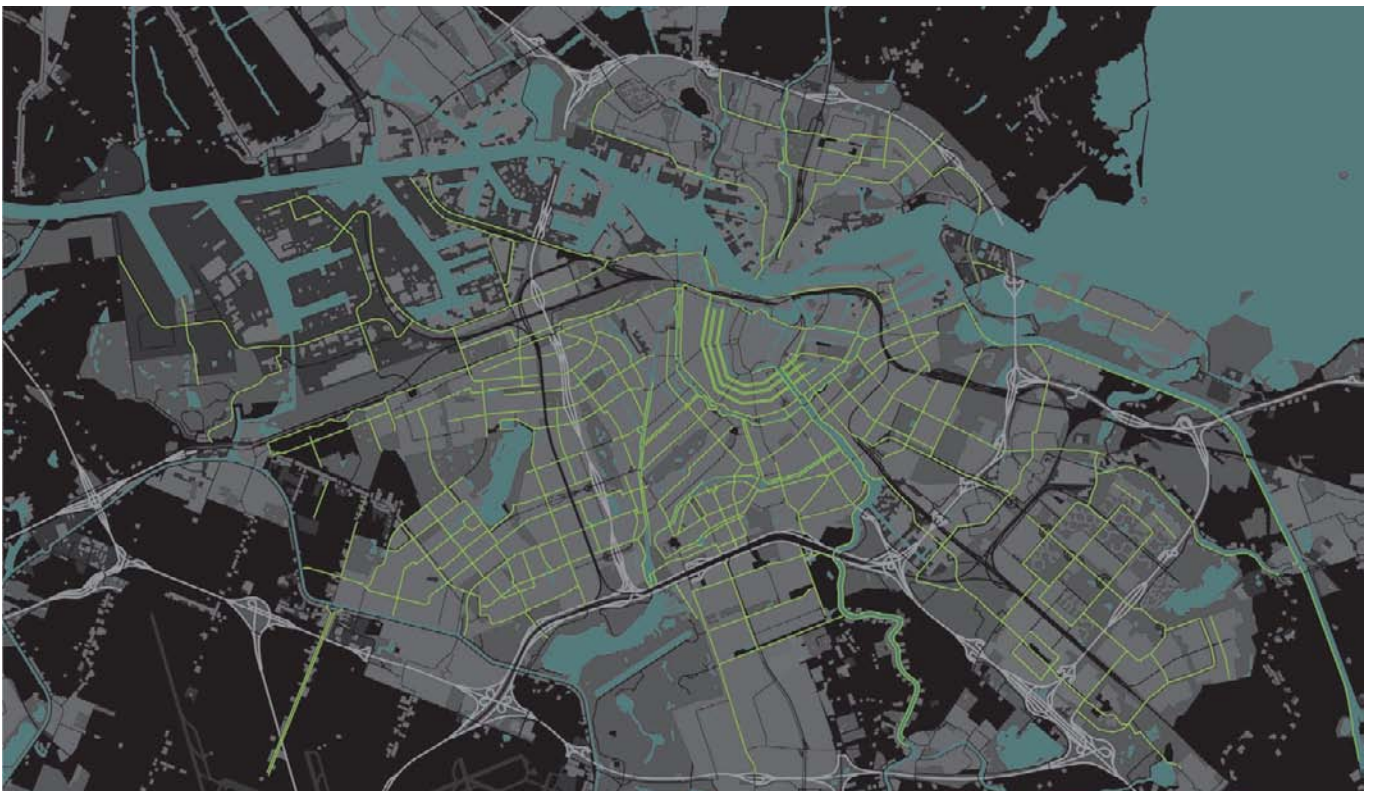
Vergeleken met de naoorlogse stadsdelen is openbare ruimte binnen de ring schaars. Het is echter juist vanwege deze schaarste dat straten en pleinen juist hier zo succesvol zijn als brandpunt van stedelijk leven. De metropolitane kern bestaat vooral uit traditionele stadsmilieus, gekenmerkt door fijnkorrelige 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 uitwisselings-economie is. Met name de alfa- 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.

7.5.1 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

Gewenste Hoofdbomenstructuur



voor uitbreiding en herstel van het bomenbestand, en voor eenheid of juist verscheidenheid.

Amsterdam is vanouds een bomenstad. Vanaf de 16^e 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 de stad zich dus 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 kaart ‘Gewenste hoofdbomenstructuur’ 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 en ecologische verbindingen. Daarnaast zijn bijzondere of monumentale bomen op markante locaties (bomenpleinen) aangegeven.

7.5.2 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 plannontwikkeling 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.

7.6

Stadsstraten en -pleinen

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 die aan de openbare ruimte grenzen, en in tweede instantie door de fysieke gesteldheid van de openbare ruimte zélf. Hoe gevarieerder dat voorzieningenaanbod, 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 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 bijvoorbeeld de Bilderdijk-, de Van Baerle-, de Utrechtse- en de Beethovenstraat. Maar ook de Middenweg is een stadsstraat, die ter hoogte van Park Frankendael zijn winkelkarakter verliest.

7.6.1 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 stadsstraat is het tracé Damrak – Rokin – Vijzelstraat – Ferdinand Bolstraat: ‘de Rode loper’. Deze moet de Amsterdamse bezoe-

kersstroom geleiden door de binnenstad naar nieuwe centrumstedelijke gebieden als de Pijp en op termijn de omgevingen Scheldestraat 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 vermalde 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 nabij 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 de 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. Ingedeelde langs deze twee functies, ontstaan vier typen stadsstraten.

De 'voldragen' stadsstraat

Dit zijn de straten met een onmiskenbare uitwisselings- én verbindingfunctie. 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.

Voorbeelden zijn:

- Beethovenstraat (midden)
- Rokin
- Haarlemmerdijk en -straat
- Utrechtsestraat
- Kinkerstraat
- Bilderdijkstraat
- Ceintuurbaan
- Constantijn Huygensstraat
- Van Baerlestraat
- Linnaeusstraat
- Rozengracht
- Amstelveenseweg (ten noorden van Haarlemmermeerstation)
- Ferdinand Bolstraat
- Van Woustraat

- Rijnstraat
- Overtoom
- Hoofddorpplein
- Mercatorplein
- Museumplein
- Leidseplein
- Marie Heinekenplein

Stadsstraat in ontwikkeling

Deze stadsstraten hebben een erkende verbindingfunctie, 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.

Voorbeelden zijn:

- Middenweg
- Beethovenstraat (tussen Stadionweg en Mahlerweg)
- Jan van Galenstraat
- Postjesweg
- Lelylaan
- Molukkenstraat
- Weesper-/Wibautstraat
- Amstelveenseweg (tussen Haarlemmermeerstation en Stadionplein)
- Jan Evertsenstraat
- De Clercqstraat
- Surinameplein
- Stadionplein
- Frederiksplein

'Niche'-stadsstraten

Dit zijn stadsstraten met een sterk uitwisselingskarakter, maar met een beperkte verbindingfunctie. 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.

Voorbeelden zijn:

- Cornelis Schuytstraat
- Scheldestraat
- Pretoriusstraat
- Maasstraat
- Eerste Oosterparkstraat
- Javastraat
- Van Limburg Stirumstraat-2^e Nassaustraat

- P.C. Hoofdstraat
- Frans Halsstraat
- Eerste Van Swindenstraat
- J.P. Heijestraat

- Rembrandtplein
- Nieuwmarkt
- Waterlooplein

Potentiële stadsstraten

Dit zijn straten die in het oorspronkelijke ontwerp bedoeld waren als verkeersgeleidende en/of winkelstraat, maar die functie(s) niet meer hebben.

Voorbeelden zijn:

- Van der Pekstraat
- Beethovenstraat (zuidelijkste deel)
- Parnassusweg
- Jan Evertsenstraat (meest westelijke deel)

- Beukenplein
- Bellamyplein
- Krugerplein
- Directe omgeving NS-stations Muiderpoort, Amstel, Lelylaan en Sloterdijk

Hoewel deze opsomming niet uitputtend is, valt op dat stadsstraten vooral radiaalwegen zijn. Dat is eerder toeval dan een vereiste. Naarmate het centrummilieu 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.

7.6.2 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 ver-

schillende soorten verkeer in stadsstraten. Per straat is een nauwkeurig afwegen van de verschillende functies noodzaak, waardoor een straat-specifiek 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.

Voldragen

De kwaliteit en verloop van het voorzieningenniveau 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 groenprofiel) en staat van de panden.

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.

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.

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

7.7.1 Hoogbouw

Een van de middelen tot intensivering is het plegen van hoogbouw in de stad. De visie op hoogbouw is weergegeven op onderstaande kaart en is in de hoofdstukken van de vier bewegingen afzonderlijk toegelicht (paragrafen 3,5, 4.6, 5,7, 6.6). Daarnaast



Visie hoogbouw



Unesco gebied binnenstad Amsterdam



2km zone rondom Unesco gebied



zone langs infrastructuurbundel



zone langs infrastructuurbundel, buiten gem Amsterdam



binnen-IJ



hoogteaccenten aan het IJ



OV knooppunt CS



OV knooppunt



OV knooppunt Schiphol



haven



scheggen van Amsterdam

zijn de criteria en procedures uitgewerkt in het instrumentarium (deel 3, hoofdstuk 4).

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 17^e-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 omgeven met een reeks kerken en publieke gebouwen, waaronder ook het Centraal Station en het Rijksmuseum van Pierre Cuypers. 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 17^e-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 van het overloopbeleid vanuit de stad naar groeikernen in het omme-land. De Rembrandttoren bij station Amstel is met 135 meter de hoogste. Overigens wordt het leeuwendeel van het compactestadbeleid 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 dakhogten 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. Ten slotte 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 bin-

nen 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.

7.7.2 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 grondwa-

terproblemen 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, et cetera. (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, et cetera. 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 ontwerpogave voor de openbare ruimte wordt zo meer en meer een integrale ontwerpogave 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 schaalprong 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 grachtengordel 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 periodes 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 fase-ring 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 regiogemeenten. Meer mensen krijgen zo de kans om dicht bij 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 voor extra druk op de toch al schaarse openbare ruimte binnen de stad en de waardevolle open ruimte buiten de stad.

8.1

Investeren in regionale bereikbaarheid via openbaar vervoer

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 buurgemeenten 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 hier toe in bestemmingsplannen zijn wenselijk.

Het openbaar vervoer en kleinschaligere vormen van elektrisch of alternatief openbaar vervoer vragen eveneens ruimte in de binnenstad. Daarom wordt waar mogelijk ruimte gereserveerd bij metro- en treinstations en bij P+R locaties voor stallingplaatsen voor goed navervoer zoals fietsen, scooters, en kleine elektrisch aangedreven auto's. 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 vervoermiddel – 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 treinver-

bindingen uit voldoende 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 ontvlechting niet als uitgangspunt genomen worden. Er moet alleen gebruik worden gemaakt van ontvlechting van verschillende lijnen op een tracé als dit onvermijdelijk is voor de capaciteit. 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. Het gaat hierbij om het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en het Centraal Station met als vergezicht het sluiten van de Ringlijn door Noord. Het doortrekken van een verbinding naar Noord en een eventuele railverbinding langs de noordwestelijke IJoveer corridor hangt samen met de omvang en het tempo van het transformatieproces langs de IJoevers.

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.

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 prestatiegerichte subsidiëring, kunnen de ambities van de metropoolregio om te komen tot een schielsprong niet of onvoldoende worden waargemaakt.

8.2

De auto en de openbare ruimte

Afname en groei autogebruik

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 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 centrumgebied van Amsterdam zal groeien. Ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer wordt dan steeds belangrijker. Daar waar dat nodig en haalbaar is, zal ruimte voor het autoparkeren op straat ingeruild worden voor inbandige 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 Hoofdnet Auto niet wordt ondermijnd met omrijgedrag. Ook het centrum dient om economische redenen bereikbaar te blijven voor wegverkeer en het Hoofdnet Auto speelt daarin een essentiële rol.

8.3

Verbetering fietsnetwerk

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 winkelfuncties. 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 fietsstallingen bij ov-knooppunten worden in 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.

8.4 Veranderingen Hoofdwegennet

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 auto-bezit 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.

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 schoner, stiller en veiliger vervoer.

Voor het binnenstedelijk goederenvervoer zijn distributieconcepten die qua schaal, milieueisen en veiligheid passen in de hoogwaardige stedelijke gebieden van de metropoolregio 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 goederentrams – 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.

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.

8.6







Bevoorrading van de stad

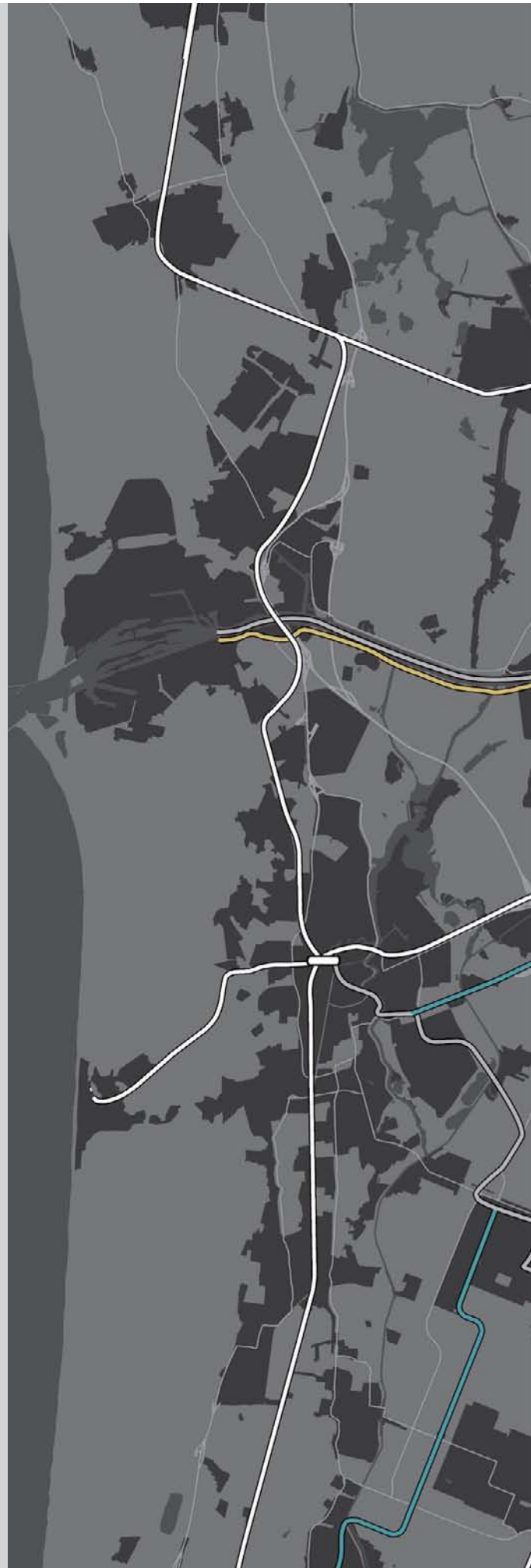
Iedere bewoner en gast die verblijft in de stad moet dagelijks worden voorzien van zijn voedsel. Ook verhuizingen en verbouwingen blijven dagelijks plaats vinden en ook ons afval moet geregeld worden afgevoerd. Veel van de dagelijkse behoeften worden aangevoerd van ver buiten Amsterdam. Naarmate maatregelen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

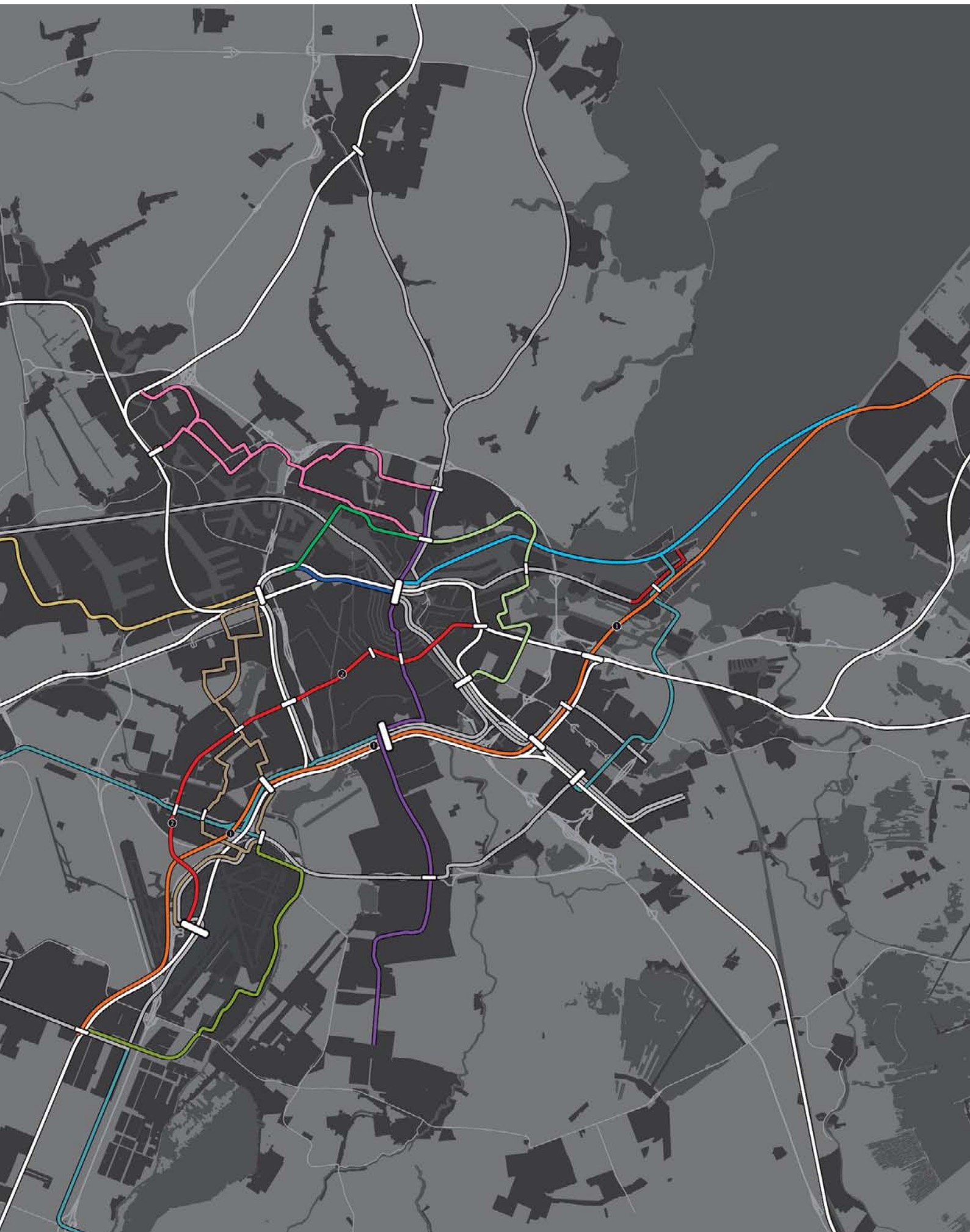
Deze negatieve effecten kunnen op verschillende manieren worden verminderd. Moderne technieken brengen schonere, alternatieve vervoersvormen dichterbij zoals de boot met grijparm, elektrische fluisterboten, cargo-hoppers en elektrische vrachtauto's. Op efficiënte overlaadplekken aan de rand van de stad kunnen goederen van interstedelijk op intrastedelijk vervoer worden overgeslagen. Als deze overlaadplekken ook op de waterinfrastructuur zijn georiënteerd kan het water in de stad als goederentransportroute weer in belang toeneemen. 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.

Wensbeeld OV netwerk 2030+

-  bestaand treinnetwerk
-  bestaande HOV verbindingen
-  nieuwe HOV verbindingen
-  overstapstation
-  optie RER op bestaand spoor
-  optie oostwest metrolijn





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 bezoekcijfers van de parken en grote groengebieden rond de stad zijn in de afgelopen tien jaar verdubbeld. Sommige gebieden kennen astronomische bezoekcijfers: het Vondelpark telt 10 miljoen bezoeken per jaar, het Amsterdamse Bos 5 miljoen en de Amsterdamse Waterleidingduinen zo'n 800.000. 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 een *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.

Water en groen in Amsterdam

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. De functies wonen en werken op dat water moeten als integraal onderdeel gezien worden van het ruimtelijk ordeningsinstrumentarium. Veranderingen in de waterhuishouding, de toenemende ruimtedruk, de wens tot grotere woningdiversiteit, het principe van de ongedeelde stad en de functies recreatie en transport, moeten in onderlinge samenhang tegen elkaar worden afgewogen. Nog altijd zijn er in Amsterdam nieuwe waterlocaties denkbaar waar die woon-werkfuncties kunnen worden gerealiseerd. Wonen op vrije waterkavels, mogelijk zelfs zonder nutsvoorzieningen vanwege autarkische technologieën, bieden een bijzondere woon- en werkomgeving voor de vrijzinnige, avontuurlijke Amsterdammer. In de meest waterrijke stadsdelen zal gezocht worden naar nieuwe locaties voor wonen en werken op het water. In de nog op te stellen watervisie worden locaties aangewezen waar waterwoningen mogelijk gemaakt worden en gestimuleerd. Tevens zullen hier verbindingen over het water worden aangewezen die worden mogelijk gemaakt en gestimuleerd.

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 natuurbeleving. 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 tegenwicht voor de steeds dichter bebouwde stad. Ze bieden de stedeling de ruimte om actief bezig te zijn. Je kunt 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, fontein 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. Deze kunnen dan in de stad worden verkocht en 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. Daarnaast moeten we 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 liggen 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 uitgekiend beheer.

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, luchtzuivende en warmtedempende functies van het groen. Juist in het hoogstedelijke gebied is veel inventiviteit nodig om voor voldoende groen van goede kwaliteit te zorgen. Daarbij kunnen naast het maai-veld ook de gevels en de daken worden benut.

Voor grootstedelijke projecten geldt dat in juridisch-planologische documenten zoals het welstandskader de aanleg van groene daken altijd mogelijk wordt gemaakt, tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn die de voordelen die groene daken hebben voor het milieu, wateropvang, de stad en de desbetreffende woning, aantoonbaar overstijgen.

Te ondernemen acties

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.

1 Investeren in de stadsparken. Met name parken die naast wijken liggen waar verdichting of transformatie plaats gaat vinden verdienen een kwaliteits-slag. De ervaringen in Westerpark en Frankendael leren dat zo'n investering onmiddellijk leidt tot veel hogere bezoekersaantallen en grotere waardering bij de bezoekers.

2 Optimaliseren van het recreatiefietspadennetwerk dat de parken en grote groengebieden op een prettige manier bereikbaar maakt.

3 Optimaliseren van het vaarwaterennetwerk en verbinden met de nieuwe woongebieden.

4 Behoud en versterking van de diversiteit aan oevers en kaden.

5 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.

6 Locaties voor jachthavens, een tweede cruiseterminal en stadstranden worden niet willekeurig gekozen, maar liggen altijd in het zicht van de stad en zijn passend bij de identiteit van de omgeving.

7 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.

8 Stimuleren van de aanleg van daktuinen en het gebruik van gevelgroen op nieuwbouw en op bestaande woningen.

9 Tot stand brengen van een functionerende ecologische structuur, ook in de stad, om de biodiversiteit te bevorderen.

10 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.

11 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.

12 Meer aandacht voor ontwerpen met water in de openbare ruimte ten behoeve van leefkwaliteit, waterberging en gebruik.

13 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

Begraafplaatsen en volkstuinten nieuwe stijl

Soms betekent intensivering transformatie van gebieden. Volkstuinparken en begraafplaatsen hebben met elkaar gemeen dat ze veelal een mono-functioneel 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 we ons 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.

Begraafplaatsen nieuwe stijl

Begraafplaatsen zijn naast hun feitelijke functie belangrijk voor de psychosociale gezondheid van de bevolking. Vanwege onze voorkeur voor park-begraafplaatsen 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. Denk hierbij aan verruiming van de bezoektijden, het aanleggen van fietspaden langs de begraafplaatsen, en door langs de randen service aan bezoekers te bieden, zoals een horecavoorziening of 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 (Odiliënborg 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.

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 explicatie van de zogenaamde top-parken. Door sportparken niet langer als ruimtelijk groen te beschouwen, maar als vrijetijdsvoorziening, liggen er legio kansen om deze uit te laten groeien 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 bestemmingsplannen 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 koppen van de scheggen waar de Amsterdammers ook op tal van andere wijzen 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 sport-

park. Golfbanen kunnen geen plek krijgen binnen de stadsgrenzen, tenzij ze openbaar toegankelijk zijn en zo een recreatieve functie voor de stad kunnen vervullen.

voorzieningen in de stad teneinde tot een noodzakelijke waarborging van een sportvoorzieningen-niveau te komen dat voldoet aan de sportvraag in de stad.

Aandachtspunt qua sportaanbod blijft een goede geografische spreiding over de stad, ook qua diversiteit, opdat het aanbod beter aansluit op de lokale behoefte. Met kleinschalige sportvoorzieningen in de stad dient voorzichtig te worden omgesprongen. Als noodzakelijkerwijs een sportpark moet worden verplaatst, wordt eerst gekeken of er binnen de wijk een alternatieve plek is. Is deze niet voorhanden, dan moet in aangrenzende wijken worden gezocht. Verdere uitplaatsing naar de randen is niet wenselijk. Bij voorstellen rond functieverandering of sluiting van sportaccommodaties zal altijd een afweging plaatsvinden op basis van een vraag- en aanbodanalyse van benodigde sport-



Ecologische structuur

- op te heffen knelpunt (groter kruis betekent hogere prioriteit)
- ecologische hoofdstructuur
- hoofdgroenstructuur
- groen buiten hoofdgroenstructuur
- secundaire verbinding
- econet
- ecolint
- gerealiseerde verbinding of wordt gerealiseerd

9.4

Biodiversiteit en ecologische verbindingen

De grote groengebieden rond Amsterdam hebben hoge natuurwaarden. Er leven veel verschillende soorten planten en dieren. Die verscheidenheid aan natuur noemen we biodiversiteit. Een hoge biodiversiteit is van groot belang voor het functioneren van groengebieden. Bijvoorbeeld voor het zelfreinigend vermogen van bodem en water, het tegengaan van insectenplagen en de bestuiving van bloemen. Een voorbeeld van het belang van een diverse flora en fauna voor de omgeving zijn de bijen. Zonder bijen worden de bloemen van veel planten niet bestoven, waardoor die geen vruchten kunnen vormen en zich niet kunnen voortplanten. Vanwege deze sleutelrol worden in steden als Parijs bijenkorven neergezet en voor bijen aantrekkelijke planten geplant. Amsterdam volgde dit voorbeeld bij de aanleg van de IJtram. Daarnaast zijn gebieden met veel verschillende planten en dieren ook gewoon leuker voor wandelaars en fietsers.

Om de biodiversiteit te bevorderen heeft het Rijk in het Natuurbeleidsplan de ecologische hoofdstructuur ingesteld. Deze EHS moet gaan bestaan uit een landelijk netwerk van grote groengebieden, onderling verbonden door groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuuroevers. Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daardoor hun leefgebied en zijn beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden. Aaneengesloten groengebieden en groenstructuren zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven.

De ecologische hoofdstructuur loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapasages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht.

De ecologische hoofdstructuur kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit net-

werk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen. Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken.

Amsterdam wil de ecologische structuur respecteren en in overleg met de betrokken stadsdelen en taludbeheerders verder verbeteren. Daarom zal de ecologische structuur van Amsterdam nader worden uitgewerkt in een ecologische visie, die na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van deze structuurvisie zal worden beschouwd. In deze ecologische visie zal de begrenzing van de ecologische structuur concreet worden aangegeven. Verder zullen de knelpunten worden omschreven, zal een prioritering in de aanpak ervan worden voorgesteld en zullen de financieringsmogelijkheden hiervoor worden onderzocht. Het streven is om het oplossen van knelpunten budgettair mee te nemen bij ruimtelijke projecten in het betreffende stuk stad.

9.5

Waterveiligheid

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 van de keringen.

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

IJoevers

De IJoevers maken deel uit van 'dijkkring 44' en hebben een veiligheidsniveau van 1:1.250, een aanmerkelijk 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 Noordzeekanaal en worden grotendeels niet (aanvullend) 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. Een en ander 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 gebeurt

zijn de gevolgen heel groot, zoals het uitvallen van het internetknooppunt SARA. Onderzocht kan worden in hoeverre in dit transformatieproces het gebied beter beschermd wordt tegen de gevolgen een overstroming, zoals door (deels) integraal verhogen waardoor nieuwe kwetsbare functies hoog en droog komen te staan en deze wal een secundaire kering kan vormen.

9.6

Watersysteem en watercyclus

Oppervlaktewater

Het stroomgebied van de Amstel watert af via de grachten van Amsterdam op het 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 afvoeroute 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 grondwa-

ter. 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 is 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:

- 1 het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater
- 2 het doelmatig inzamelen en verwerken van het afvloeiende hemelwater,
- 3 het treffen van grondwatermaatregelen

Regenwater en grondwater 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 plassen gebied 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 plassen gebied 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 4.000 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 4.000 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 zo'n 800 duizend maal bezocht. 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 de drinkwatervoorziening kan worden gegarandeerd tegen een aanvaardbare prijs. Drinkwateraspecten moeten bij de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam betrokken worden.

9.7

De stedelijke wateropgave

Door verdichting van het stedelijke gebied is de belasting op het rioleringsysteem 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 via 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 sluisen, 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, moeten we 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 een slimme inrichting van de openbare en ook de particuliere ruimte. Daarbij kunnen waterelementen het gebruik van de openbare ruimte prettiger maken,

zoals waterfonteintjes, een waterspeelplaats of een zwemwaterlocatie.

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 van 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 de 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 met de groeiende wateropgave wordt omgegaan.

9.8

Watercompensatie

De aanleg van verhard oppervlak leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewater- en/of rio-leringssysteem, 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 overleg met de waterbeheerder wordt de specifieke watercompensatie bepaald.

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. DRO ontwikkelt samen met de waterbeheerders een Watercompensatiebank, waarin deze zaken een plek krijgen.

Klimaatbestendige metropool

Klimaatverandering betekent dat de neerslagpatronen veranderen. De hoeveelheid neerslag in de winter neemt toe. Daarnaast komen er 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 verslechteren.

Door zeespiegelstijging zal het bij een storm in combinatie met grote hoeveelheden neerslag steeds lastiger worden voldoende water af te voeren via het gemaal IJmuiden. Hierdoor zal het peil van het IJ steeds vaker zodanig stijgen dat dit tot wateroverlast in de stad leidt. 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. Dit zal gebeuren met inachtneming van de ruimtelijke kwaliteit en van de unieke cultuurhistorische waarde van deze polder. 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.

Oppervlaktewater

Amsterdam gaat polders in de flanken van de stad meer zelfvoorzienend maken, zodat bij extreme situaties tijdelijke maaltops mogelijk zijn, de stadsboezem 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 situ-

aties 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, zoals ondergelopen straten, te accepteren.

Grondwater

Klimaatverandering leidt tot langere droge periodes 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 vermindert 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' die bepaalt welke sectoren bij waterschaarste nog gebruik mogen maken van oppervlaktewater.

IJoevers

Het veiligheidsniveau van 1:1.250⁴ 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, als 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 80 cm (eerste fase) respectievelijk 1 m (tweede fase). De waterkeringen geven de eilan-

den een beschermingsniveau van 1:4.000 waarmee voldaan is aan wettelijke regelgeving. Door klimaatverandering zullen er vaker hogere waterstanden optreden als gevolg van extra opwaaing. Hierdoor neemt het risico van overstromingen toe. Integraal ophogen van de nieuwe eilanden betekent robuust wonen. Amsterdam is tegen een peilstijging voor het IJmeer/Markermeer en pleit voor een loskoppeling van het peil van het Markermeer/IJmeer van het IJsselmeer. Peilstijging van het IJsselmeer leidt daardoor niet tot peilstijging van het Markermeer en IJmeer. Ten bate van natuur, zoetwatervoorziening en drinkwatervoorziening kan er wat Amsterdam betreft in het Markermeer en IJmeer wel ruimte komen voor waterberging en seizoensgebonden peil.

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, bevoeiing en doorspoelen vanwege zoute kwel. Met betrekking tot drinkwater komt het water uit het Lekkanaal dat via een leidingensysteem (de zogenaamde WRK-leidingen) naar onder andere de Amsterdamse Waterleidingduinen wordt getransporteerd om aldaar te worden geïnfiltrerd. 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 zogenaamde 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 funderingspalen 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

⁴ Overstromingskans van eens in de 1.250 jaar.

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.

9.10

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 gemeengoed in Amsterdam. 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 van warmte en koude.

Afvalwater heeft naast een warmteafgifte ook een grote potentie in organische componenten zoals feces 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 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 waarin 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 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 van oudsher 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 andere partijen te realiseren, bijvoorbeeld in belangrijke icoonprojecten.

De energievoorziening staat aan het begin van een grote transitie. De transitie 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 het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan 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. 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.

Amsterdam neemt het 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:

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

10.2

De transitiepaden

Wil Amsterdam schoner 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-warmteopslag, en inzet van zonne-energie
 - Klimaatneutraal bouwen
 - Bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven
- 2 *Schoon vervoer*
 - Autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen
 - Grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen)
 - 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, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken.
 - Zonnepanelen plaatsen
 - Optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten
 - Toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte

10.3

Ruimtelijke consequenties

Stadswarmte

Komende jaren wordt de schaalprong 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 geothermie en biomassa als bronnen voor dit stadswarmtenet. De schaalprong 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 de Nieuwe Meer. Zij voorzien de Zuidoostlob en de Zuidas van koude. Deze netten zullen verder worden uitgebreid. 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.

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

Energieopslag

In gebieden waar stadswarmte- of koudenetten onvoldoende oplossing bieden omdat er te weinig warmte of koude beschikbaar is, kan energieopslag 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 energieopslag 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. 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 bedrijven-terreinen. 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 daken voor zonne-energie

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) 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: energie besparen bij klimaatneutraal bouwen 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-datahotels) 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 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, 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

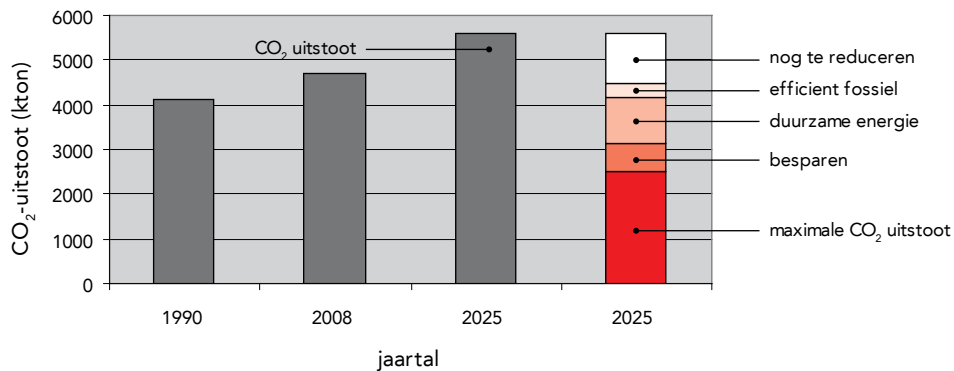
Samenvatting emissiereducties

In 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 het niveau van label B. Daarnaast is CO₂-reductie te verwachten doordat Amsterdam versneld overgaat tot klimaatneutraal bouwen, zowel voor woningen als bedrijfsgebouwen. Het effect van klimaatneutraal 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.

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



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.

Het reductiepotentieel in 2025 is hieronder in een grafiek weergegeven.

Extra reductie nodig

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 kiloton 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.

Naar een duurzame energievoorziening

In het bovenstaande is de materie benaderd vanuit de hoeveelheid uitgestoten kiloton CO₂. Het onderwerp kan ook benaderd worden 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.

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 olympisch 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.

Investerings

Dit vraagt forse investeringen van Amsterdam in zowel de breedtesport als de topsport. Investerings 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 (inter)nationaal 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 Museumtramlijn

naar de entree van het Amsterdamse Bos en het opwaarderen en uitbreiden van het metrostation Amstelveenseweg. De gemeente is samen met onder meer de Vrije Universiteit bezig om de Sportas ruimtelijk in te passen, waarbij koppelingen worden gelegd met het Kenniskwartier rond de VU en met de Zuidas.

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.

Investerings zijn nodig om van Amsterdam een internationaal concurrerende en duurzame metro-pool 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 kandidaatstad 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 2011 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.

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?

Feest

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 wereldwijde naamsbekendheid 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 telecommunicatienetwerken 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 van groot belang.

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

Langdurig positieve effecten

Het organiseren van de Olympische Spelen heeft voorgaande gaststeden 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 blijvend 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.

Structuurvisie

Deel 2

Uitvoering

naar stadsdelen en decennia

Inhoud

Hoofdstuk 1	
Strategische overwegingen	159
Hoofdstuk 2	
De uitvoering per tijdsperiode en per stadsdeel	163
2.1 Uitvoering structuurvisie en stedelijke investeringsagenda	164
2.2 De uitvoering onderscheiden naar drie decennia	165
2.3 De uitvoering onderscheiden naar delen van de stad	174
Hoofdstuk 3	
Uitvoeringskader	197

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 zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie 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 hoofdstuk 1 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 2 wordt een uitwerking van de opgaven in drie decennia en per stadsdeel weergegeven. Dit uitvoeringsdeel wordt besloten met een overzicht van de condities die in de onderscheiden sectoren een rol spelen bij de uitvoering (hoofdstuk 3). Het gaat om de organisatorische en financiële randvoorwaarden voor de uitvoering.

Hoofdstuk 1

Strategische overwegingen

De centrale stad en uitvoering

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 prioriteitstelling die in de Metropoolregio Amsterdam gezamenlijk afgesproken wordt.

In de gebiedsontwikkeling liggen de financiële verhoudingen anders. Ook hier zijn bijdragen van rijkswegen 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 programmatisch bijdragen aan de behoeften van de stad en de 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 kanteke-

ningen 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 moeten worden of helemaal niet doorgaan. 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 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 ook 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 het verband van de metropoolregio – geagendeerd ten behoeve van de periodieke overleggen over het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en

Transport (MIRT). Dit overleg 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 daarmee, 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 geheel bij de stadsdelen terecht, andere zullen in coalitievorm met de centrale stad tot stand komen. Een duidelijke rol van de centrale stad in grotere gebiedsontwikkelingen blijft nodig om redenen van financiën, deskundigheid, regie en afstemming.

Woningcorporaties nemen in vastgoed en in de ontwikkeling van woningen en sociaal-maatschappelijk vastgoed, een sterke positie in. Het balansotaal van de Amsterdamse corporaties met betrekking tot vastgoed in de stad Amsterdam is ruwweg gelijk aan het gemeentelijk balansotaal met betrekking tot de grond. Het gaat om 7 à 8 miljard euro. Beide partijen zijn daarmee grootaandeelhouder in de stad. De stedelijke investeringsagenda die in het verlengde van voorliggende uitvoeringsparagraaf zal worden vastgesteld, zal een handvat zijn om met corporaties afspraken te maken over de uitvoering van de Structuurvisie.

De toenemende nadruk op verdichting en transformatie impliceert dat bij het voeren van regie op gebiedsontwikkelingen, meer rekening moet worden gehouden met bestaande eigendomsverhoudingen. Harde plannings 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 tot nog toe, gewenst in nauwere samenwerking te bepalen waar in de stad

geïnvesteed wordt. Een dergelijke samenwerking moet bijdragen aan een betere, afgestemde programmatische sturing waarmee overaanbod en daarmee samenhangende inefficiënties 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 de afspraken en randvoorwaarden onderling worden vastgelegd. Het is van evident belang dat 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 met en lobby bij het Rijk om de uitvoering van de ruimtelijke transformaties te vergemakkelijken. Het voertuig daartoe kan zijn de metropolitane Gebiedsagenda Noordwest Nederland en de halfjaarlijkse overleggen in het kader van het MIRT (Meerjareninvesteringsprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

Hoofdstuk 2

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 die ontwikkelingen mogelijk maken. Het gaat dan vooral om het aanbod van ruimte en het bieden van een goede ontsluiting. Daarnaast is de vraag naar (nieuw) 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, 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 geeft een noodzaak aan 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 Stedelijke Investeringsagenda

(zie paragraaf 2.1) – zijn de volgende overwegingen 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 overwegingen blijkt er een sterke sturende werking van de eerste vier uit te gaan.

2.1 Uitvoering structuurvisie en stedelijke investeringsagenda

Bij het in de tijd zetten van stedelijke ontwikkelingen is de horizon die men kiest van groot belang. In de Structuurvisie en ook in dit uitvoeringsdeel, is een lange termijn horizon 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 deze termijn zijn concrete beslissingen aan de orde waarbij de mogelijke programma's en de financiële mogelijkheden worden gekoppeld. Ten behoeve van dat laatste proces wordt een stedelijke investeringsagenda opgesteld. Deze brengt de keuzemogelijkheden voor de kortere termijn in beeld zodat het gemeentebestuur kan besluiten welke concrete middelen aan projecten worden gekoppeld. De investeringsagenda wordt indien noodzakelijk geactualiseerd en aangepast aan de ontwikkelingen. De structuurvisie vormt voor de opstelling van de stedelijke investeringsagenda het uitgangspunt. De keuzemogelijkheden die in de stedelijke investeringsagenda aan de orde komen zijn dus in overeenstemming met de 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 situatie op de kortere termijn ook voor de lange termijn sterke gevolgen zal hebben of dat het gewenste ontwikkelingspad op de langere termijn kan worden hervat, en nu slechts van temporisatie sprake is.

2.2

De uitvoering onderscheiden naar drie decennia

Algemeen

In deze paragraaf is aan de orde welke projecten voortvloeien uit de Structuurvisie c.q. 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 grotere gebieden en infrastructuurele 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 ruimte vraag 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 genoeg 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 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, grondexploitaties zullen resulteren met een tekort van gemiddeld € 35.000 per woning. Dat is een bedrag gebaseerd op realisaties in het verleden, maar het fungeert ook als een normbedrag: indien ontwikkelingen voor de gemeente hogere kosten met zich meebrengen ontstaat een onhaalbare 'business case'. Het bedrag van € 35.000 geldt voor transformatielocaties. Voor uitbreidingslocaties 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 de dekking voorzien. Voor nieuwe locaties – waar het veelal zal gaan om locaties met 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 uitvoering van de Structuurvisie per stadsdeel wordt hier eerst ingegaan op het stedelijke beeld. In de kaarten hierna zijn per decennium de ruimtelijke activiteiten ingekleurd voor de verschillende func-

ties. 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 groenontwikkelingen en ontwikkelingen met betrekking tot water, 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 regio-breed 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 2.1 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 51.000 m² 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 10.000 m². 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 uitbreidingsbehoefte 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 erop afgestemd. Op grond van deze analyse wordt bevestigd welke 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, de bevolkingssamenstelling en -ontwikkeling die de 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, 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 4 m² bruto vloeroppervlak en 2 m² buitenruimte per woning.

Financiën

Hoe de financiële ramingen tot stand zijn gekomen is in de tabellen hiernaast 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 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 plannen met een tekort 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 aan-

Wonen in Amsterdam per stadsdeel - indicatie oplevering woningen (toevoegingen)

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Centrum	1.100	550	0	1.650
Noord	5.600	8.800	9.100	23.500
Oost	11.100	15.150	3.800	30.050
Zuidoost	4.600	4.500	4.000	13.100
Zuid	4.650	3.050	4.400	12.100
West	4.100	2.750	0	6.850
Nieuw-West	4.950	4.400	4.000	13.350
Westpoort	0	1.200	13.200	14.400
totaal	36.100	40.400	38.500	115.000

Werken in Amsterdam per stadsdeel -indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	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

Uitvoering totaal

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030 +	totaal
infra	10.080	4.805–6.715	10.200–10.860	25.085–27.655
gebiedsontwikkeling	780	765	933	2.478
groen	129	47	2	178

zienlijke 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.

Niet van alle ruimtelijke ambities zijn de financiële aspecten gekwantificeerd c.q. te kwantificeren. De financiering van maatschappelijke voorzieningen bijvoorbeeld, is een ingewikkeld samenspel tussen stadsdelen en centrale stad. Onderwijs (stadsdelen, centrale stad en Rijk) en zorg kennen hun eigen financieringssystematiek. En op het gebied











van welzijn, sport, kunst en cultuur zijn naast de overheid ook vele andere actoren actief, waaronder de corporaties. Zie ook hoofdstuk 3.

Faseringsbeeld 2010–2020

Ontwikkelingen

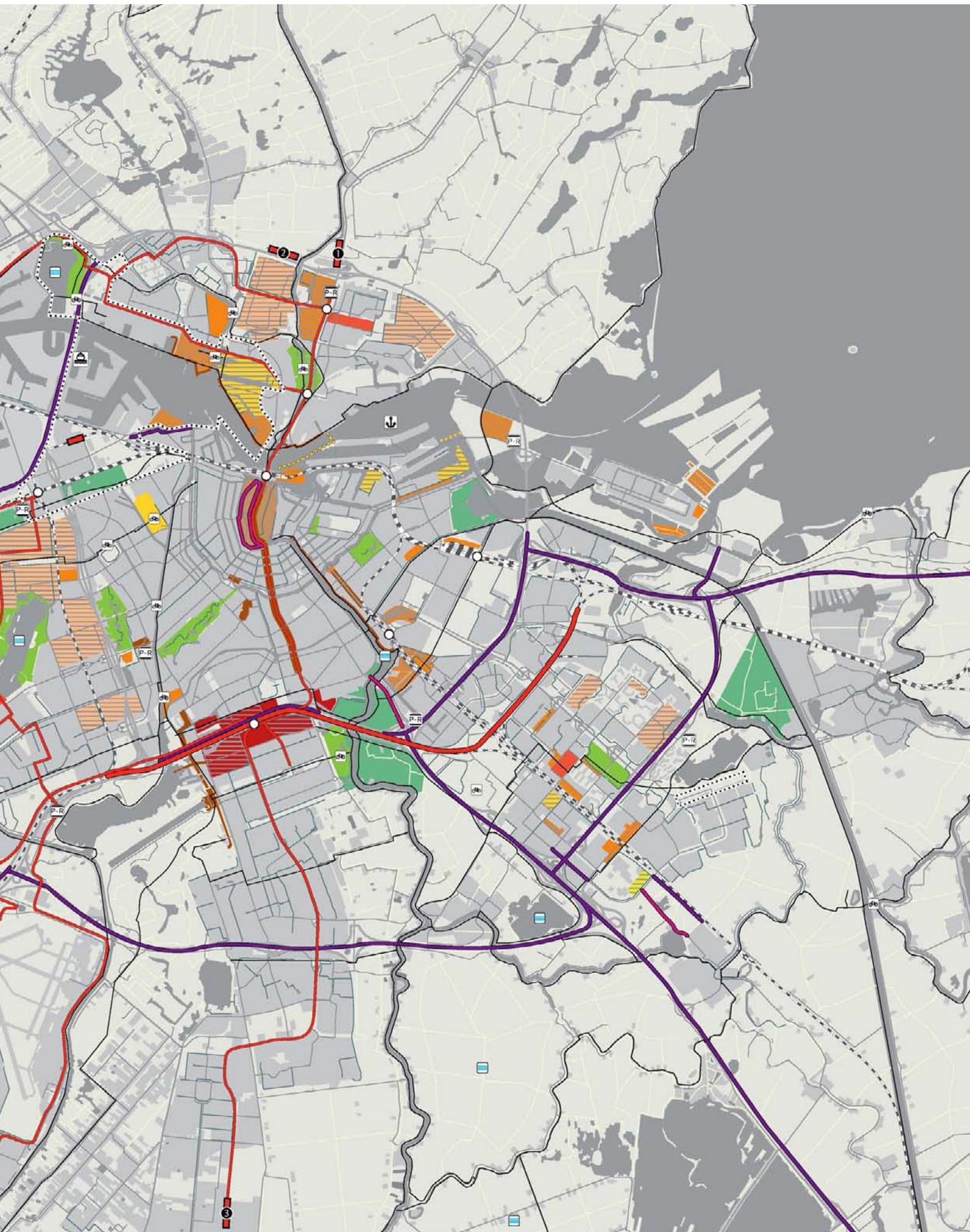
-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  Zuidas
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  wonen - werken in ontwikkeling
-  werken - wonen in ontwikkeling
-  werken in ontwikkeling
-  Zuidas in ontwikkeling
-  stedelijke vernieuwing in ontwikkeling
-  kwaliteitsimpuls metropolaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  kwaliteitsimpuls openbare ruimte
-  project postcodegebied 1012
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  indicatief tracé HOV (bus/tram/metro)
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  opstelsporen metro

Algemeen

-  opties
-  (grond-)watergerelateerd project
-  geplande P+R locatie
-  ingreep fietsroute
-  capaciteitsuitbreiding station
-  wachtplaats binnenscheepvaart
-  2^e zeeceruise terminal
-  intensivering havengebied
-  studiegebied*
-  zeesluis



* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven. Naar aanleiding van toekomstige studies zijn verschuivingen mogelijk. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.







Faseringsbeeld 2020–2030








Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  Zuidas
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  wonen - werken in ontwikkeling
-  werken - wonen in ontwikkeling
-  werken in ontwikkeling
-  Zuidas in ontwikkeling
-  stedelijke vernieuwing in ontwikkeling
-  kwaliteitsimpuls metropolaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  indicatief tracé HOV (bus/tram/metro)
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  opstelsporen metro

Gerealiseerd

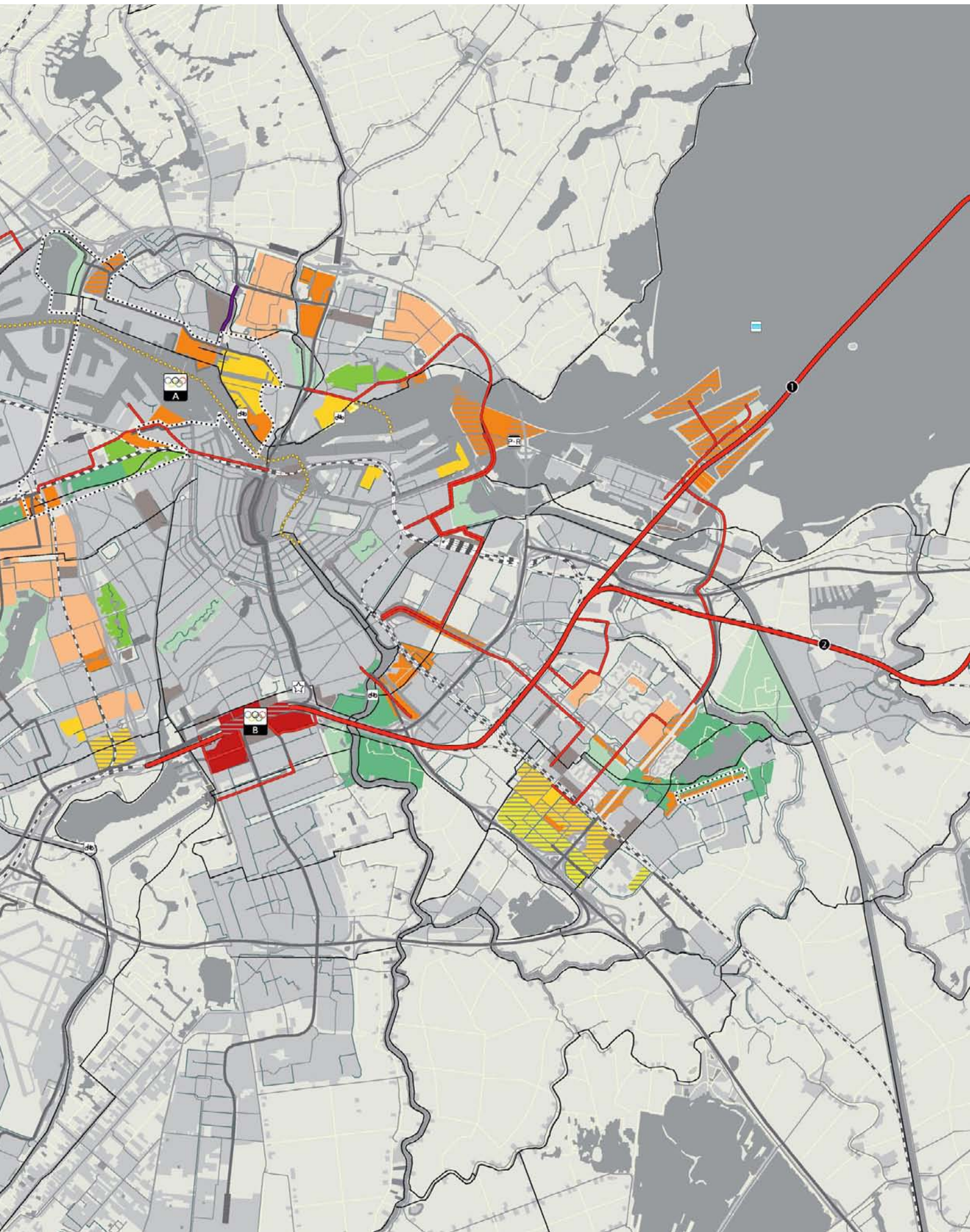
-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

Algemeen

-  opties
-  (grond-)watergerelateerd project
-  ingreep fietsroute
-  intensivering havengebied
-  studiegebied*
-  opties Olympische Spelen
-  intensivering RAI terrein



* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven. Naar aanleiding van toekomstige studies zijn verschuivingen mogelijk. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.







Faseringsbeeld 2030+








Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  Zuidas
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  wonen - werken in ontwikkeling
-  werken - wonen in ontwikkeling
-  werken in ontwikkeling
-  Zuidas in ontwikkeling
-  stedelijke vernieuwing in ontwikkeling
-  kwaliteitsimpuls metropolaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  Marine etablissement
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  indicatief tracé HOV (bus/tram/metro)
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  ondergrondse verbinding**
-  opstelsporen metro

Gerealiseerd

-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

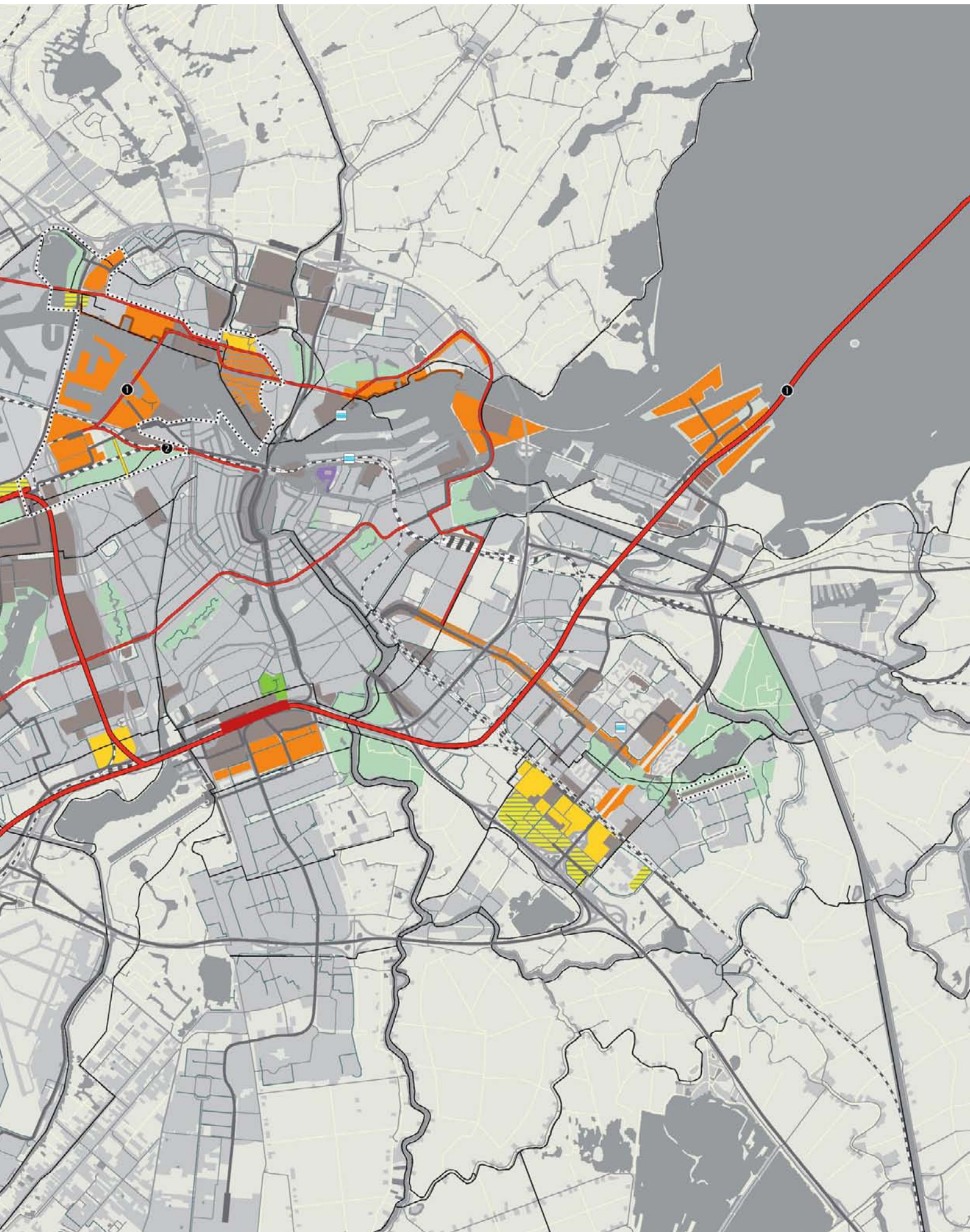
Algemeen

-  opties
-  (grond-)watergerelateerd project
-  ingreep fietsroute
-  intensivering havengebied
-  studiegebied*
-  2^e terminal Schiphol
-  kompaseiland en fietsbrug

* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven, met uitzondering van Buiksloterham. Voor het gehele studiegebied Haven-stad geldt dat naar aanleiding van toekomstige studies verschuivingen mogelijk zijn. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.

** Als uit de plannen van Haven-Stad blijkt dat een verbinding nodig is, dan wordt deze gerealiseerd in de vorm van een tunnel.





2.3

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 gebeurt in deze paragraaf. Naast het kaartmateriaal en de daarin opgenomen fasering, zal daarbij op de volgende aspecten worden ingegaan: zwaartepunten in ontwikkeling en ontwikkelingsstrategie, 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.

2.3.1 Stadsdeel Centrum

Voor stadsdeel Centrum staat de uitrol van het centrumgebied centraal. 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 bestaan 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 zijn het Centraal Station en omgeving sterk in ontwikkeling. Gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn draagt dit belangrijke knooppunt zowel bij aan de ruimtelijke bewegingen ‘uitrol centrumgebied’ als aan de ‘waterfrontontwikkeling’ en de ‘internationalisering van de zuidflank’ (zie visiedeel). In de periode tot 2020 krijgen de stadsstraten en –pleinen een zwaarder accent. Zij geleiden respectievelijk accentueren de uitrol van het centrummilieu. 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 is 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 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 alternatieve 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 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 het centrumgebied 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).

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 100.000 m² opgenomen waaraan deels al wordt gewerkt. Herontwikkeling ten behoeve van bedrijvigheid en wonen is in dit stadsdeel aan de orde op het voormalige Storkterrein op Oostenburg. Hierbij blijft de huidige geluidscontour gehandhaafd zodat er in het gebied ruimte blijft voor (ambachtelijke) bedrijvigheid. Ook wordt op het voormalige Storkterrein meer groen toegevoegd. Toevoeging van woningen is in stadsdeel Centrum verhoudingsgewijs beperkt.

Op langere termijn zijn ontwikkelingen wenselijk op het Marine-etablisement. 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 eerder 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 of 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.



Wonen in Centrum per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	1.090 ¹	560 ²	0	1.650
totaal	1.090	560	0	1.650

^{1,2} Woningen Wester IJ-dok/Oosterdok, en diverse vervanging- en ontwikkellocaties

Werken in Centrum per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	92.000 ¹	15.000	0	107.000
totaal	92.000	15.000	0	107.000

¹ Kantooroppervlakte Centraal Station

Kostenoverzicht – uitvoering in Centrum

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	575 ¹	160–260 ²	50 + PM ³	785–885 + PM
gebiedsontwikkeling	37	11	0	48
groen	4 ⁴	0	0	4

¹ OV-knoop CS, Rode Loper, Leidseplein, Autoluwe straten, Fietsvoorzieningen, versnellen tramlijnen

^{2,3} Autoluwe straten, Fietsvoorzieningen, versnellen tramlijnen

⁴ Wertheimpark/Uitbreiding Hortus

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.

2.3.2 Stadsdeel Noord

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 kunnen door twee ruimtelijke bewegingen worden gedeut, namelijk de ‘uitrol centrumgebied’ en de ‘waterfrontontwikkeling’ van de noordelijke IJoveer, zowel aan oostelijke als aan westelijke zijde. Daar komt nog een omvangrijke 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 het centrummilieu. Een andere belangrijke opgave in stadsdeel Noord is de stedelijke ontwikkeling van de noordelijke IJoveer, 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



Wonen in Noord per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	510 ¹	0	0	510
cluster Haven-Stad	2.510 ²	4.120 ³	5.800 ⁴	12.430
cluster IJoever	0	1.200 ⁵	3.300 ⁶	4.500
overig	2.580 ⁷	3.400 ⁸	0	6.060
totaal	5.600	8.800	9.100	23.500

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 Woningen Noordoostoever

⁷ Woningen Bongerd, CAN-gebied en diverse locaties

Werken in Noord per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Haven-Stad	38.000 ¹	52.000 ²	240.000 ³	330.000
overig	0	18.000 ⁴	45.000 ⁵	63.000
totaal	38.000	70.000	265.000	393.000

^{1,2,3} Kantooroppervlakte Buiksloterham, Overhoeks, NDSM-werf

^{4,5} Kantooroppervlakte CAN-gebied

Kostenoverzicht – uitvoering in Noord

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	295 ¹	215–425 ²	550–1.205 + PM ³	1.060–1.925 + PM
gebiedsontwikkeling	112	151	242	5045
groen	30 ⁴	10 ⁵	0	40

¹ N/Z lijngelateerde projecten, Zaanstangent, Klaprozenweg

² Zaanstangent tweede fase, Bongerdverbinding, Fietsbrug- Zeeburg, Noordoosttangent eerste en tweede fase

³ Ringlijn naar Noord, Zaanstangent derde fase, Noordoosttangent derde fase

⁴ o.a. inrichten Noorder-IJplas, herinrichting Noorderpark

⁵ o.a. kwaliteitsverbetering Vliegenbos/Rietland/Schellingwoude

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 circa 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 Zaanstangent vervult hierin een structurend 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 voor een groot deel 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 IJoever 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 gemeentegrens-overschrijdend 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 ruim 15% van de stedelijke woningproductie. Daarin is dan nog niet meegeteld de vervangingsproductie die in de stedelijke vernieuwingsgebieden zal plaatsvinden. Na 2020 zou het stadsdeel meer dan een vijfde 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 gebiedsexploitatie zelf daarin maar zeer ten dele kunnen voorzien. Voor de Zaaantangent 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-Noordoosttangent, 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 tracing 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 Kompaseland. Anders liggen de kosten 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'.

2010-2020



2020-2030



2030+



2.3.3 Stadsdeel Oost

Stadsdeel Oost staat voor drie hoofdpogingen. 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 van het centrummilieu naar het oosten. Ten derde is er de opgave van de transformatie/intensivering rond Wibaut aan de Amstel, OV-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu in zuidoostelijke richting. Hoewel deze gebieden grotendeels los van elkaar staan, zijn er wel raakvlakken in de vorm van verkeersverbindingen en groengebieden, die deze deelgebieden onderling verbinden. In het kader van het verbinden van ontwikkelingen langs Wibaut aan de Amstel, OV-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg met ontwikkelingen in Zuidoost wordt een Verkeers- en Vervoersplan Zuidoostlob gemaakt.

De opgaven in stadsdeel Oost hebben ook raakvlakken met gebiedsontwikkelingen in andere aangrenzende gebieden en buurgemeenten. De ontwikkeling van de tweede fase van IJburg heeft een relatie met de schaa sprong van Almere, waarbij een IJmeerverbinding (OV) een kwaliteitssprong 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 IJoever en is van belang voor het verbinden van het Oostelijk Havengebied met IJburg.

Het transformeren van het Gooiseweggebied begint in stadsdeel Oost en is gekoppeld aan de verstedelijking van de aangrenzende zone. Diemen en Ouder-Amstel zijn in deze opgave belangrijke partijen. Bij de beoogde ontwikkeling van de Gooisewegzone is het noodzakelijk om de corridorfunctie en de waterkerende functie te behouden. Ook de functie als vluchtroute bij calamiteiten is belangrijk. De haalbaarheid en inpassing van gewenste HOV-verbinding zal nader onderzocht moeten worden, waarbij ook de gevolgen voor de exploitatie moeten worden meegewogen.

Als aanvullende opgave zal, met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25, het gewegvak tussen de President Kennedylaan en de A10

Wonen in Oost per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	5.000 ¹	950 ²	300 ³	6.250
cluster IJoever Oost + IJmeer/Waterpark	5.100 ⁴	10.700 ⁵	2.000 ⁵	17.800
cluster Zuidoost leisurestad	1.000 ⁶	3.500 ⁷	1.500 ⁸	6.000
totaal	11.100	15.150	3.800	30.050

¹ Woningen Sciencepark, Oostelijk Havengebied, Cruquius, Parooldriehoek, Polderweg, Amstelstation eo en divers

² Woningen Cruquius, vervangingslocaties

³ Woningen Gooiseweg en divers

⁴ Woningen IJburg I, IJburg II en Zeeburgereiland

⁵ Woningen IJburg II en Zeeburgereiland

^{6,7,8} Woningen Overamstel en omgeving

Werken in Oost per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	28.000	25.000 ¹	153.000 ²	206.000 ³
cluster IJoever Oost + IJmeer/Waterpark	11.000 ⁴	28000 ⁵	40.000 ⁶	79.000 ⁷
cluster Zuidoost leisurestad	9.000	28.000 ⁸	31.000 ⁹	68.000 ¹⁰
totaal	48.000	81.000	224.000	353.000

^{1,2,3} Kantooroppervlakte Sciencepark, Amstelstation, Parooldriehoek

^{4,5,6,7} Kantooroppervlakte IJburg

^{8,9,10} Kantooroppervlakte Overamstel e.o.

Kostenoverzicht – uitvoering in Oost

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	410 ¹	165–480 ²	25–130 ³	600–1.020
gebiedsontwikkeling	295	402	155	852
groen	30 ⁴	4 ⁵	0	34

¹ Oostelijke ontsluiting IJburg, Zuidtangent oost, Gooiseweg eerste fase, infra Overamstel, Wibautas/Amstelpoort

² IJtram tweede fase, Noordoosttangent eerste en tweede fase, HOV Zeeburgereiland, HOV Sciencepark, Gooiseweg tweede fase

³ Noordoosttangent derde fase, Gooiseweg derde fase

⁴ oa kwaliteitsverbetering/uitbreiding Oosterpark, omgeving Flevopark, verbetering dijk tussen Watergraafsmeer en Amsterdam-Rijnkanaal

⁵ Kwaliteitsverbetering/uitbreiding Oosterpark

in overleg met het Rijk worden afgewaardeerd. Hiermee wordt woningbouw mogelijk rond de Joan Muyskensweg, waarmee een verlengstuk van de Rivierenbuurt ontstaat. Met gemeente Ouder-Amstel wordt in overleg getreden over de verdere doortrekking van lijn 25 naar het Amstel III-gebied. Te zijner tijd wordt bekeken of dit ook haalbaar is.

Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingsstrategie is eveneens driedelig. De verdere groei van Zeeburgereiland en IJburg bouwt voort op de weg die is ingeslagen met de eerste 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 de tweede fase van IJburg. 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. Om de bereikbaarheid van IJburg over de weg te verbeteren moeten de knelpunten rond afslag S114 op de Ring A10 en de Enneüs Heermabrug worden aangepakt. Een ruimtelijke reservering om het aantal rijstroken op de Enneüs Heermabrug te verruimen is reeds aanwezig.

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 upgrading 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 infrastructuurle opgaven zijn deels afgedekt in lopende afspraken, maar moeten voor een ander deel nog onderbouwd worden.

Programma

Met de grote ontwikkellocaties IJburg (restant eerste fase en tweede fase), 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 dit stadsdeel. Daarna is er ruimte voor nog eens bijna 20.000 woningen. Investerings in onder meer het Flevopark ondersteunen vanuit het groen de verstedelijking van Oost.

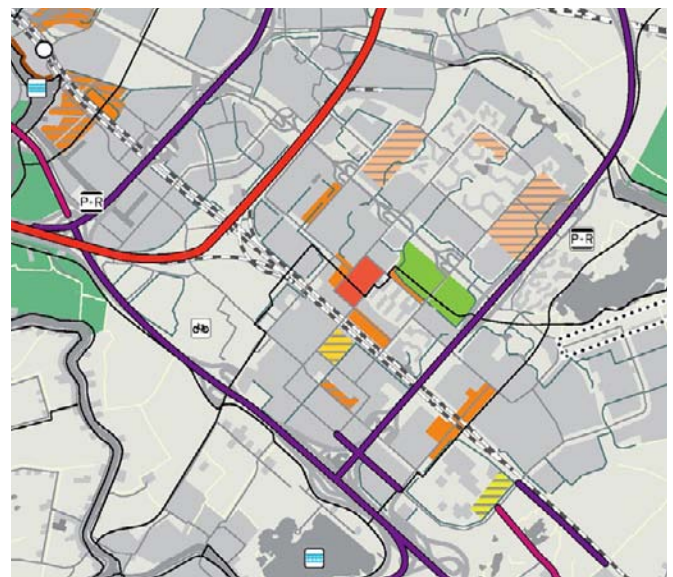
Financiën

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 tweede weg- en openbaarvervoerontsluiting 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. Daarbij wordt soms volstaan met minder ambitieuze ingrepen in het bussysteem, soms zijn nieuwe of uitgebreide tramlijnen aan de orde. De HOV-Noordoosttangente kan hier een voorloper vormen voor later te realiseren tramverlengingen.

De noodzakelijke infrastructuurle investeringen ten behoeve van de transformatie van het Gooiseweggebied (deels toegerekend aan Oost en deels aan Zuidoost), inclusief de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoerlijn 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.

2010-2020



2.3.4 Stadsdeel Zuidoost

De uitvoering van de Structuurvisie staat voor stadsdeel Zuidoost in het teken van drie belangrijke opgaven. De eerste is de verdere ontwikkeling van de gebieden die deel uitmaken van de zogenoemde Zuidoostlob, als onderdeel van de ‘internationalisering van de zuidflank’. In dat gebied zijn al veel plannen gaande: het uitgaansgebied ArenAPoort, de transformatie van Amstel III tot gemengde wijk voor wonen en werken, en het project Medical Business Park AMC. Deze passen in de Structuurvisie, maar die 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 openbaar vervoerinfrastructuur 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 looptijd van de Structuurvisie uit.

De tweede opgave is de vernieuwing van de Bijlmermeer, waaraan het komende decennium wordt doorgewerkt. 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 stadspark van Zuidoost. Aan de randen van het park verschijnen

(naast het voltooide Bijlmerparktheater) herenhuisen en appartementen. Als nieuwe herstructureringsopgave komt Gaasperdam in beeld. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd. Onderdeel van die verkenning is de ontwikkeling rond de Gaasperplas. Een belangrijke rol hierbij speelt de overkluizing van de Gaasperdammerweg (na 2020). Deze ingreep biedt ruimte voor woningbouw.

De derde opgave is het beter aansluiten van Zuidoost op de stad. Het transformeren van de Gooisewegzone en het aanleggen van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding over het tracé zijn hier de belangrijkste onderdelen.

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 bovengenoemde hoofdopgaven. In de Zuidoostlob is de transformatie gericht op het doorbreken van mono functionele gebieden. Dat wordt weerspiegeld in de programma’s (zie hierna). Doorbreking van mono functionaliteit 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. De gemeente zal snel meewerken aan transformatie naar andere functies, door volumewijzigingen mogelijk te maken door middel van postzegelbestemmingsplannen, toepassing van de coördinatie-regeling, en toepassing van het besluit als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid aanhef en onder a sub 3 Wabo (‘Wabo-projectbesluit’).

2020-2030



2030+



Wonen in Zuidoost per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Zuidoost	4.600 ¹	4.500 ²	4.000 ³	13.100
totaal	4.600	4.500	4.000	13100

¹ Woningen Centrumgebied ZO, Holendrecht, Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum

² Woningen Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum, AMC

³ Woningen Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum

Werken in Zuidoost per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Zuidoost	44.000 ¹	11.000 ²	90.000 ³	145.000
totaal	44.000	11.000	90.000	145.000

¹ kantooroppervlakte Centrumgebied ZO, Amstel III, AMC, Bijlmer

² kantooroppervlakte AMC

³ kantooroppervlakte AMC, Bijlmer

Kostenoverzicht – uitvoering in Zuidoost

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	220 ¹	25–125 ²	25–75 ³	270–420
gebiedsontwikkeling	1	6	70	77
groen	2 ⁴	10 ⁴	0	12

¹ Zuidtangent Oost, Renovatie Oostlijn, Gooiseweg eerste fase, verlenging lijn 9

² Gooiseweg tweede fase

³ Gooiseweg derde fase

⁴ Parkenwig

Programma

Leisure vormt een belangrijke oriëntatie in het gebied Zuidoostlob. Voor de langere termijn is transformatie van Amstel III naar een hoogwaardig woon-werkgebied voorzien. Voor de korte termijn vormt de ontwikkeling van het Atlasgebied een bruggenhoofd.

Nieuwe infrastructuur speelt verhoudingsgewijs een kleine rol in dit deel van de stad. De reeds besloten renovatie van de Oostlijn van de metro betreft een forse ingreep, maar verder biedt de aanwezige OV-infrastructuur vaak nog voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Een uitzondering betreft het Gooiseweggebied, waar wel een aanzienlijke investeringsopgave in OV-bereikbaarheid mee gemoeid is.

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 circa 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 kantoorge-

bouwen. Het AMCterrein 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 parkenwig 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 van de metro 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 is voorzien. Relatief de meeste kosten zijn dan ook gerelateerd aan nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals die in Amstel III en het Gooiseweggebied.

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.

2.3.5 Stadsdeel Zuid

De ontwikkeling in Zuid kenmerkt zich door twee bewegingen uit de Structuurvisie, te weten de 'uitrol centrumgebied' 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 één 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 van 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, die 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. Verdere woningbouw-mogelijkheden zijn er in het gebied Havenstraat/Karperweg.

De relatie tussen de verschillende gebieden wordt gevormd door de uitrol van het centrummilieu, langs de stadsstraten. Straten als de Van Woustraat, het 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.

Wonen in Zuid per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	1.250 ¹	250 ²	0	1.500
cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	3.400 ³	2.800 ⁴	4.400 ⁵	10.600
totaal	4.650	3.050	4.400	12.100

¹ Waaronder Havenstraatterrein

² O.a. woningen Aalsmeerplein

^{3,4,5} Woningen Zuidas, Buitenveldert

Werken in Zuid per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	10.000 ¹	0	0	8.500
cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	180.000 ²	264.000 ³	649.000 ⁴	13.000
totaal	190.000	264.000	649.000	1.103.000

^{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	77	98	35	210
groen	8 ⁴	0	2 ⁵	10

¹ Ombouw Amstelveenlijn, Amstelveenboog, OV-knoop Zuidas, Tramlijnen Zuidas, nieuw eindpunt lijn 5, autoluwe straten

^{2,3} Zuidasdok, autoluwe straten

⁴ Amstelscheg/Amstelpark

⁵ Beatrixpark

Investerings 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 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 termijninvesteringen van OV-SAAL plaats, waarmee viersporigheid 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 Zuidas organisatie een gemeentelijke organisatie. Dat laat onverlet dat nauwe samenwerking nodig is tussen Rijk, centrale stad, stadsdeel, ontwikkelende partijen en regionale partijen. Indien er afspraken gemaakt kunnen worden over het ondergronds brengen van de A10 kan in de verdere ontwikkeling meer flexibel worden ingespeeld op wisselende marktomstandigheden en omgevingsprojecten zoals OV-SAAL. Het eindbeeld is nog steeds het dokmodel, maar de weg ernaar toe kent verschillende varianten.

De ontwikkelingen in andere delen van Zuid vragen om maatwerk. Voor het Stadionplein staan de plannen op de rails. Het gebied Havenstraat/Karperweg zal worden herontwikkeld tot woon-werkgebied, waarbij het accent van de woningproductie in het decennium 2010-2020 ligt. De verdichting van Buitenveldert moet worden gebaseerd op overeenstemming met corporaties in het gebied. Voor deze ontwikkeling is voorsorteren vooralsnog de belangrijkste activiteit.

Ouderen moeten de kans krijgen oud te worden in hun eigen buurt. De naderende vergrij-

zing vraagt zowel om nieuwbouw in de eigen buurt als om aanpassing van de bestaande voorraad. Hiertoe worden op diverse plekken bestaande woningen opgetopt en worden liften aangebouwd. Verdichten door aanpassen en optoppen gebeurt met name langs de hoofdwegen in Buitenveldert. Het participatietraject 'Buitenveldert in Balans' vormt de basis van verdere verstedelijking van Buitenveldert.

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 woningbouwopgave en de kantoorontwikkeling in de Zuidas. In de periode tot 2020 gaat het om ruim 3.000 woningen en in de periode na 2020 om nog eens ruim 7.000 woningen. Samen met andere locaties in het stadsdeel levert Zuid ruwweg 10% van de stedelijke woningproductie.

In het Zuidasgebied kan verder tot 2020 circa 200.000 m² kantoorruimte worden gerealiseerd en na 2020 is er nog eens ruimte voor

2010-2020



900.000 m², in het geval wordt gekozen voor de Zuidasontwikkeling volgens het dokmodel. In de dokzone is ruimte voor circa 250.000 m².

De Zuidas kan de komende decennia zorg dragen voor ruwweg de helft van de kantorenbouw. Daarbij wordt programmatisch 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 nauwe samenwerking vraagt. Tegenover de kosten staat een hoge opbrengstpotentie 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 parkeerregime.

2020-2030



2030+



2.3.6 Stadsdeel West

De ontwikkeling van West voltrekt zich langs twee sporen. Een deel van de ontwikkelingen is nauw gerelateerd aan de uitrol van het centrumgebied. 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 mogelijk 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. Dit manifesteert zich in stadsdeel West in de Kolenkitbuurt en de Laan van Spartaan.

De twee sporen haken in elkaar ter hoogte van de A10, waar meer en meer een sprong over de A10 te zien is en gebieden sterker met elkaar in verbinding komen. De Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan vormen de vooruitgeschoven posten in dit stads-

deel, waar zuidelijker Masterdam en de herontwikkeling van Lelylaan en omgeving de verbinding over de A10 leggen.

De projecten Masterdam, Getronics en Rembrandtpark-Noord hangen nauw met elkaar samen. Bij de herontwikkeling hiervan gelden – in verband met het laten vervallen van de Hoofdgroenstructuur – de volgende voorwaarden:

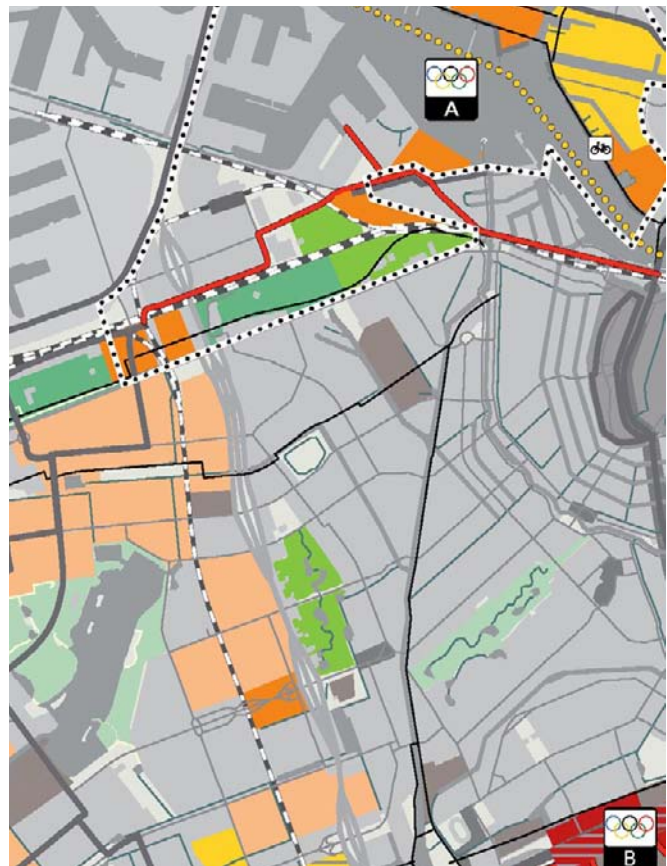
- Bij de herontwikkeling van het plangebied Masterdam wordt de oppervlakte van groen en water vergroot (groen minimaal 1 hectare; water minimaal 1.500 m²).
- De herontwikkeling van het kantoorpand aan de Staalmeesterslaan moet binnen de bestaande bebouwing plaatsvinden en de auto-ontsluiting aan die zijde van het park wordt substantieel verbeterd ten gunste van de parkkwaliteit.
- De Jan Evertsenstraat wordt getransformeerd in een groene en sociaal veilige stadsstraat.
- Het Rembrandtpark krijgt een kwaliteitsimpuls en meer betekenis voor de omgeving. Hiermee wordt met het programma en de toegankelijkheid rekening gehouden. Voor Rembrandtpark zie verder bij Nieuw-West.

Op langere termijn, na 2020, kan de uitrol van het centrumgebied een nog sterker element gaan vormen in de ontwikkeling van het gebied, waar-

2010-2020



2020-2030



Wonen in West per cluster - indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	1.550 ¹	880 ²	0	2.450
cluster Haven-Stad	1.100 ³	1.870 ⁴	0	2.950
overig	1.450 ⁵	0	0	1.450
totaal	4.100	2.750	0	6.850

^{1 2} Woningen cluster uitrol, div. kleine locaties

³ Woningen Houthavens

⁴ Woningen Houthavens, Haven-Stad

⁵ Woningen overig, div. locaties

Werken in West per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	3.000 ¹	0	0	3.000
overig	1.000 ²	0	0	1.000
totaal	4.000	0	0	4.000

¹ Kantooroppervlakte Westerpark

² Kantooroppervlakte Laan van Spartaan

Kostenoverzicht uitvoering in West

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	105 ¹	25–65 ²	500–1.050 ³	630–1.220
gebiedsontwikkeling	121	51	0	172
groen	10 ⁴	10 ⁵	0	20

¹ HOV naar Houthavens, Spaarndammertunnel, autoluwe straten

² Autoluwe straten

³ Ringlijn naar Noord, autoluwe straten

⁴ Radiaal West, herinrichting Vondelpark

⁵ Verdubbelen Westerpark

2030+



bij mogelijk het parkeren op straat 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 uitbreiding 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 IJoever. 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.

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 kwaliteitsverbetering van de stadsstraten, als eerste dragers voor de uitrol van het centrumgebied.

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. Voorwaarde is een waardeontwikkeling die ontwikkelingen financieel mogelijk maakt.

Programma en financiën

Het totaal aantal woningen dat gebouwd wordt in de periode tot 2020 bedraagt circa 4.000, ruim 10% 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. 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 ringlijn 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 trasering 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.

2010-2020



2.3.7 Stadsdeel Nieuw-West

De ontwikkeling van Nieuw-West draagt bij aan drie bewegingen. Ten eerste draagt het bij aan de ambitie tot de 'uitrol centrumgebied'. Ten tweede 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'. Ten derde wordt met de Tuinen van West en de Bretten bijgedragen aan de ambitie 'verweving metropolitain landschap en stad'.

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 het centrumgebied.

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 openbaar vervoerontsluiting, 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, Badhoevedorp en het openbaar vervoernetwerk op en rondom Schiphol.

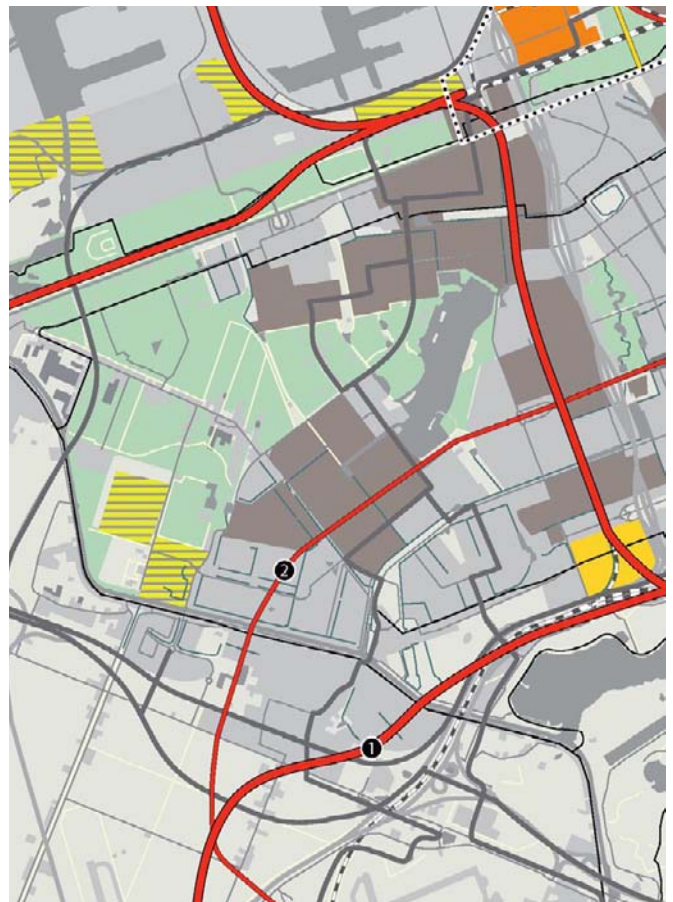
Ontwikkelingsstrategie

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 tot nog toe 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.

2020-2030



2030+



Wonen in Nieuw-West per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	0	2.000 ¹	4.000 ²	6.000
overig	4.950 ³	2.400 ⁴	0	7.350
totaal	4.950	4.400	4.000	13.350

^{1,2} Woningen div. locaties

³ Woningen div. kleine locaties

⁴ Woningen Lelylaan en div. kleine locaties

Werken in Nieuw-West per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	37.500 ¹	18.000 ²	70.500 ³	126.000
overig	31.500 ⁴	15.000 ⁵	35.500 ⁶	82.000
totaal	69.000	33.000	106.000	208.000

^{1,2,3} Kantooroppervlakte diverse locaties Zuidas-luchtHaven-Stad (zuidwest)

^{4,5,6} Kantooroppervlakte diverse locaties

Kostenoverzicht – uitvoering in Nieuw-West

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	100 ¹	90–135 ²	5.000–7.000 ³	5.190–7.235
gebiedsontwikkeling	101	82	18	201
groen	15 ⁴	8 ⁵	0	23

¹ Westtangent eerste fase, afslag T106

² Westtangent tweede fase

³ Oost/Westmetro

⁴ Sloterpark, Rembrandtpark, herinrichting Tuinen van West

⁵ Rembrandtpark, Stedelijke geleiders Nieuw-West

In de ontwikkelingsstrategie voor de gebieden richting Schiphol is de ontwikkeling van een eventuele tweede 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. De HOV-verbinding is indicatief met kruisende lijnen op de kaart aangegeven.

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 ontwikkelingen vormen een schakel tussen de herstructurering van Nieuw-West en de uitrol van het centrummilieu. 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 samenhang tussen de projecten Rembrandtpark-Masterdam-Getronics wordt verwezen naar paragraaf 2.3.6, stadsdeel West.

Programma

Woningbouw is in Nieuw-West voor een groot deel vervangende nieuwbouw. Toevoeging is niet-temin ook nog van forse betekenis. In totaal kan het om toevoeging gaan van 8.000 woningen. De nadruk ligt op 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 2.3.1, stadsdeel Centrum), waaronder tramlijn 13, komt 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-spoorzona 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 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 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.

2.3.8 Westpoort

Westpoort bestaat uit het havengebied, algemene werkgebieden, een aantal stadverzorgende bedrijventerreinen en de kantorenlocatie Teleport. De vormgeving en uitbouw van het Westpoort gebied strekt zich uit over alle drie de komende decennia. 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 woonwerkgebied. Haven-Stad 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.

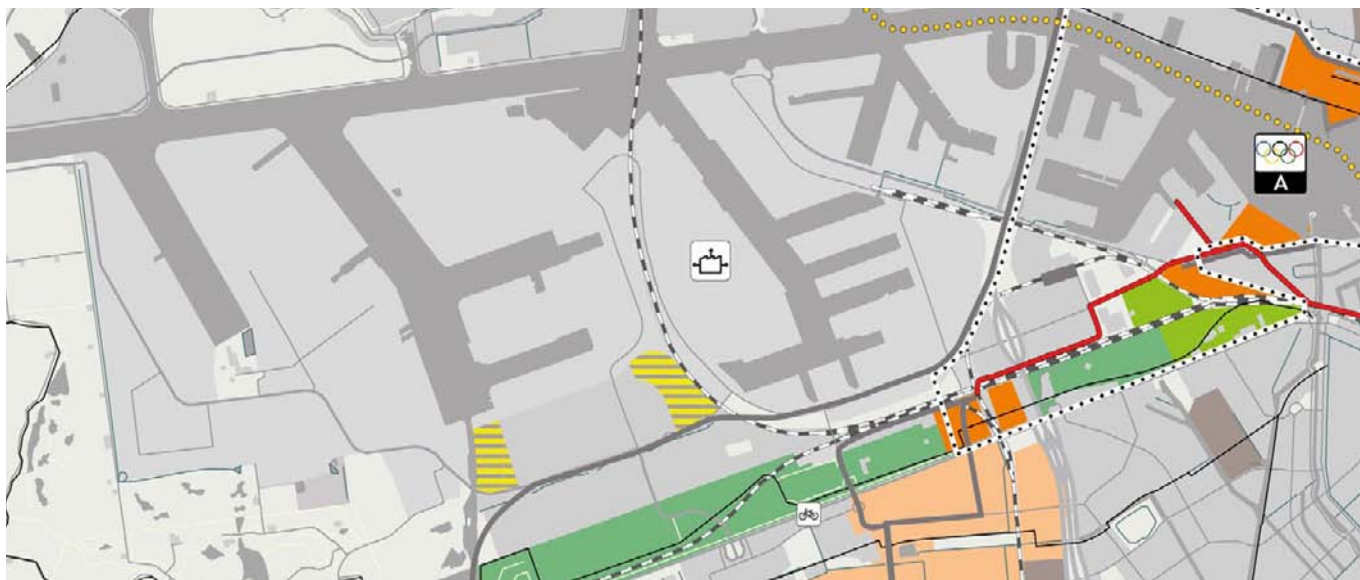
Voor de ontwikkeling is uitbreiding van de verbindingen met het achterland van belang. Deze staan op de rails door de aanleg van de Westrandweg en de spooransluitingen bij de Aziëhavenweg en de Transformatorweg.

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. Voor de komende jaren is een invulling van sommige plekken met tijdelijke functies zoals

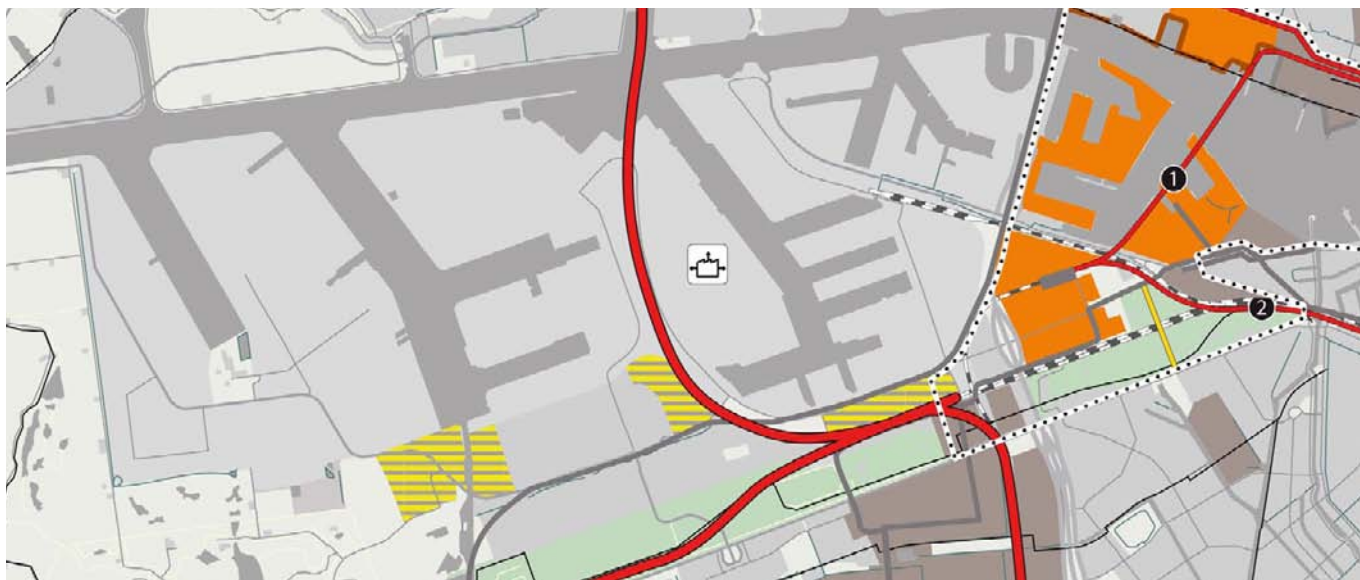
2010-2020



2020-2030



2030+



Wonen in Westpoort per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Haven-Stad	0	1.200 ¹	13.200 ²	14.400
totaal	0	1.200	13.200	14.400

^{1,2} Woningen Haven-Stad

Werken in Westpoort per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Haven-Stad	25.000 ¹	36.000 ²	35.000 ³	96.000
totaal	25.000	36.000	35.000	96.000

^{1,2,3} kantooroppervlakte Haven-Stad

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	0	0	0	0

¹ Railprojecten Azieweg/Westhaven, OV-knoop Sloterdijk

^{2,3} Scenario-afhankelijk

bijvoorbeeld studentenhuysvesting, een goede mogelijkheid.

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 havengerelateerde 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 zeeceruise-terminal. 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 openbaar vervoer 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 infrastructurale 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 infrastructurale werken zoals de Westrandweg en de Tweede Coentunnel berust de uitvoering en financiering bij het Rijk. De spooransluitingen 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 circa 500.000 m². 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.

Kostenoverzicht – uitvoering divers/regio

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	7.400 + PM ¹	4.100–5.200 + PM ²	1.300– 4.100+ PM ³	11.900–13.900 + PM
groen	30 ⁴	5 ⁵	0	35

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 oa aanleg 50 postzegelparken, oplossen knelpunten, ecologische en recreatieve structuur.

2.3.9 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 schaalprong 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 bestemmingslocaties 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.

Hoofdstuk 3

Uitvoeringskader

In dit onderdeel wordt nagegaan binnen welke (financiële, organisatorische en wettelijke) randvoorwaarden de uitvoering gestalte moet krijgen. Het brede palet aan ruimtelijke investeringen impliceert dat ook de randvoorwaarden gevarieerd zijn. Per sector wordt hierop ingegaan.

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 sec-

toroverstijgende 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 miljoen) is bestemd voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarnaast is er binnen de Stadsregio Amsterdam zo'n 75 miljoen per jaar beschikbaar voor investeringen in infrastructuur (OV, weg en fiets). De ervaring leert dat de verschillende regionale partijen samen (Stadsregio, twee provincies en de gemeenten zelf) de afgelopen jaren zo'n 80 miljoen per jaar hadden voor openbaar vervoerinvesteringen. Voor de besteding van de middelen maakt de Stadsregio gebruik van investeringsagenda's en het uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan. 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 (via het zogenaamde 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 plannontwikkeling 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 bijvoorbeeld 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

Tuinstiteden 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 (klimaatneutraliteit, oplossingen voor waterberging, 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 via 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 transformatie⁵ 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.

⁵ Bij transformatie van bedrijventerreinen gaat het om functiewijziging van (een deel van) het betreffende terrein, veelal van bedrijven naar wonen. Bij herstructurering blijft de bedrijvenbestemming gehandhaafd.

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 (te regelen via het Plaberum) 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. Het ontsluiten van buurten en wijken die achterblijven moet hierbij een belangrijke rol spelen. (zie Visie, paragraaf 7.2)

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-maatschappelijke 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.

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 in de Hoofdgroenstructuur ligt en als de centrale stad financieel bijdraagt dan valt het project onder de gezamenlijke regie van centrale stad en stadsdeel en bepalen beide partners gezamenlijk de projectstructuur. 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 aantrekkelijk perspectief.

Ten behoeve van de invulling van duurzame energieambities in 2025 respectievelijk 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 (stadswarmte, -koude, windturbines) naar de metropoolregio. Op landelijk/internationaal niveau wordt vanuit Amsterdam overleg gecontinueerd over de financiering van energie-maatregelen, 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 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 aspecten van waterkering.

Voor klimaatadaptatie kunnen projecten in aanmerking komen voor middelen uit het Deltafonds. Dit fonds gaat in werking vanaf 2020 en omvat € 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 structurende 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 infrastructures 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 kabels en leidingen die in omvang en grootte toenemen. 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 ondergrondse parkeervoorzieningen, om zo publieke ruimte vrij te maken voor andere functies, vergen grote ruimtes in de ondergrond. Sociale veiligheid en de loca-

tie 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.

Structuurvisie

Deel 3

Instrumentarium

2010–2020

Inhoud

Hoofdstuk 1	
Inleiding	205
Hoofdstuk 2	
Status	207
2.1 Wettelijk kader	207
2.2 Gemeentebeleid	208
2.3 Verordening op de stadsdelen	210
2.4 Uitwerking, aanvulling, herziening en actualisatie	211
2.5 Afwijking en interpretatieruimte	212
2.6 Toetsingskader	212
Hoofdstuk 3	
Wonen en werken	217
3.1 Wonen	217
3.2 Bedrijven en kantoren	217
3.3 Detailhandel	224
3.4 Locatiebeleid	225
Hoofdstuk 4	
Ruimtelijke structuur	229
4.1 Hoogbouw	229
4.2 Grootschalige reclamemasten	237
4.3 Ondergrond	238
Hoofdstuk 5	
Groen en water	239
5.1 Hoofdgroenstructuur	239
5.2 Waterstructuur	249
Hoofdstuk 6	
Verkeer en vervoer	251
6.1 Hoofdnetten	251
6.2 Ruimtelijke reserveringen	255
6.3 Goederenvervoer	256
Hoofdstuk 7	
Energie	259
Bijlage	
Overzicht ruimtelijke reserveringen	261

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 groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd.

Het is daarnaast 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 bedrijven door 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, er voor te zorgen dat ruimteproblemen niet op het groen worden afgewenteld, et cetera.

Instrumentarium

De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen, projectbesluiten⁶) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst.

In het visiedeel 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 regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Hierin is – wanneer nodig – het beleid uit deel één verder uitgewerkt in criteria en een procedure. Zo worden er vestigingsregels gegeven voor bedrijven, parkeernormen voor kantoren zijn er beperkingen voor het bouwen in de Hoofdgroenstructuur. Het college van B en W ziet toe op de handhaving

⁶ Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het projectbesluit op grond van artikel 3.10 Wro is opgenomen in de ‘omgevingsvergunning’. In de rest van de tekst wordt voor de leesbaarheid gesproken over projectbesluit.

van deze regels, door toetsing van plannen aan het instrumentarium.

Het instrumentarium kan niet los van de andere delen worden gelezen. Visie, uitvoeringsdeel en instrumentarium tezamen vormen het beleidskader waaraan ruimtelijke plannen van de stad worden getoetst.

Beleidskader 2010–2020

Daar waar in het visiedeel 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.

Dat betekent dat de randvoorwaarden, geformuleerd in het instrumentarium, van toepassing zijn in de komende tien jaar. Het spreekt voor zich dat in die periode ontwikkelingen op allerlei aspecten bijstelling noodzakelijk kan maken. Het is de bedoeling de Structuurvisie rond 2020 te actualiseren en opnieuw vast te stellen.

In de toelichtende kaartbeelden van het instrumentarium zijn de ontwikkelingen aangeduid voor de periode 2010–2020.

Bij de vaststelling van de Structuurvisie komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de voorliggende Structuurvisie geïntegreerd.

Het betreft de nota's 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008), 'De Hoofdgroenstructuur geordend' (2002/2004), 'Hoogbouw, beleid en instrument' (2005), 'Beleidskader Hoofdnetten' (2005).

Ook het vestigingsbeleid voor kantoren (Plabeka, 2006) en de nota 'Het blauwe goud van Amsterdam' zijn opgenomen.

Voor de goede orde moet worden opgemerkt dat naast de Structuurvisie nog een groot aantal beleidsnota's met een ruimtelijke component van kracht blijft. Voorbeelden daarvan zijn per hoofdstuk van het Instrumentarium onder het kopje 'Zie ook' genoemd.

De gemeenteraad zal na vier jaar (ca 2015) een actualisatiebrief vaststellen, waarin een overzicht zal worden gegeven van ingezette of in te zetten aanvullingen en/of herzieningen op de structuurvisie.

Hoofdstuk 2

Status

2.1

Wettelijk kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 1 juli 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 moet in de Structuurvisie staan 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. De gemeente 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, stadsdeeloverschrijdende Structuurvisies 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/projectbesluit. Het is van belang 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.

Het structuurplan van Amsterdam had onder de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) de status van streekplan, mede vanwege het bestuurlijk stelsel van de gemeente en de beleidsvrijheidafspraken tussen gemeente en provincie. Met ingang van de Wro in 2008 is dit komen te vervallen. Gedeputeerde staten nemen niet langer besluiten omtrent goedkeuring van bestemmingsplannen en verlenen geen ‘verklaring van geen bezwaar’ meer, zoals in voormalige vrijstellingsprocedures (art. 19 WRO) vereist was.

De rol van de provincie, in het bijzonder die van gedeputeerde staten, is in de Wro ogenschijnlijk minder belangrijk, maar is zeker niet onbeduidend. Zo bepaalt art. 3.8 lid 4 Wro 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. Als de provincie gebruik maakt van deze bevoegdheid in artikel 4.1 Wro dienen deze regels als toetsingskader bij de beoordeling van bouwvoorvragen. Ten slotte brengt het verlaten van het doorwerkingsprincipe van de oude WRO met zich mee dat gedeputeerde staten onder de nieuwe Wro zelf bestemmingsplannen ('inpassingplannen') kunnen vaststellen.

2.2 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. Deze verordening is op 7 juli 2010 door de gemeenteraad aangepast aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De stadsdelen worden geacht zich te houden aan de centrale structuurvisie en de centrale stad houdt daar toezicht op door alle ruimtelijke plannen van de stadsdelen te toetsen aan de inhoud van deze structuurvisie. Over tijdelijke afwijkingen ex artikel 3.22 Wro, voor zover deze betrekking hebben op de Hoofdgroenstructuur, zijn stadsdelen verplicht de centrale stad te informeren.

Beleid

Na het vervallen van het provinciaal goedkeuringsvereiste bij bestemmingsplannen en de 'verklaring van geen bezwaar' bij de voormalige art. 19 WRO-vrijstellingen, is de wijze waarop het centrale toezicht wordt uitgeoefend 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 – voor zover deze betrekking hadden op de 'kernpunten van beleid' zoals neergelegd in het structuurplan uit 2003 – aan B en W in het kader van het wettelijk vooroverleg volgens artikel 3.1.1, respectievelijk 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor te leggen.

Na vaststelling van deze structuurvisie zullen B en W de stadsdelen op dezelfde wijze opdragen hun plannen aan het college voor te leggen. Burgemeester en wethouders hebben daarmee op basis van de gemeentewet en de Verordening op de Stadsdelen 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 deze structuurvisie.

De vraag of een stadsdeelbestemmingsplan of projectbesluit wel of niet in strijd is met de onderhavige structuurvisie zal per concreet geval moeten worden beantwoord (zie paragraaf 2.6. Toetsingskader). 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. Met betrekking tot 'lichte gevallen' is B en W 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 als van ondergeschikte aard worden geïnterpreteerd.

Op verschillende beleidsterreinen is een belangrijke rol weggelegd voor aan het college adviserende instanties zoals de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC), de Commissie Winkelplanning en de Centrale Verkeerscommissie. Niet alleen bij de juridisch planologische plannen, maar ook bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen en ruimtelijk beleid (op centraal en stadsdeelniveau) biedt dit de mogelijkheid voor toets en afstemming met de centraal-stedelijke structuurvisie.

Procedure

De centrale toetsing omvat de beoordeling of een voorgenomen ruimtelijk besluit in overeenstemming geacht kan worden met de inhoud en de beleidsdoelstellingen van de geldende Structuurvisie en in het bijzonder met de criteria en procedures zoals geformuleerd in het instrumentarium.

De toetsing van juridisch planologische plannen vindt plaats in het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro (bestemmingsplan), resp. art. 5.1.1 Bro (projectbesluit) als bedoeld in het besluit ruimtelijke ordening 2008, waarbij het college van B en W 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 juridisch planologisch plan op alle onderdelen volledig is. Dat betekent ook dat alle relevante voorgeschreven onderzoeken – zoals een hoogbouweffectrapportage – en adviezen, waaronder dat van de TAC, de Centrale Verkeerscommissie, de Commissie Winkelplanning, door de initiatiefnemer 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 en B en W dit advies naast zich neer wil leggen, de gemeenteraad in elk geval met deze (incidentele) afwijking van de Structuurvisie akkoord moet gaan.

Is er sprake van overeenstemming met de Structuurvisie dan hoeft het juridisch planologische plan in de volgende procedurele stadia niet meer ter toetsing te worden voorgelegd, tenzij een relevante wijziging wordt aangebracht.

Is door het college van B en W wel strijdigheid geconstateerd, dan dient – op basis van de ex art.32 van de verordening op de stadsdelen opgelegde verplichting – het in ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan of projectbesluit opnieuw ter toetsing aan het college te worden voorgelegd. Mocht ook dan nog sprake zijn van strijdigheid, dan moet ten slotte ook het vastgestelde bestemmingsplan of de 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.

2.3

Verordening op de 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 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 ruimtelijke ordening – vervallen van zowel het provinciale goedkeuringsvereiste van bestemmingsplannen als de provinciale ‘verklaring van geen bezwaar’ bij vrijstellingsprocedures, heeft de centrale toetsing van juridisch planologische plannen 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.

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 mei 2008 en mei 2010, waarin zij de dagelijkse besturen van de stadsdelen heeft opgedragen het college te informeren over conceptbestemmingsplannen en voorgenomen projectbesluiten of tijdelijke afwijkingen (zie paragraaf 2.2.). Daarmee krijgen burgemeester en wethouders de mogelijkheid deze plannen te toetsen aan de Structuurvisie in algemene zin en aan uitgangspunten en randvoorwaarden in het bijzonder. Zodra de Structuurvisie is vastgesteld door de gemeenteraad zullen de stadsdelen worden geïnformeerd over de inhoud en de reikwijdte van de beleidsuitgangspunten van de nieuwe structuurvisie.

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/projectbesluit een centrale taak gebleven. Onderstaande bepaling in artikel 42 heeft een repressief karakter omdat hij wordt ingezet nadat het 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 er 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 van de Raad van State.

2.4

Uitwerking, aanvulling, herziening en actualisatie

Uitwerking

In verschillende hoofdstukken van deel 1, de visie, worden nadere uitwerkingen van de Structuurvisie aangekondigd. Deze uitwerkingen zullen, zodra deze door de gemeenteraad zijn vastgesteld, als onderdeel van de voorliggende Structuurvisie worden beschouwd.

Het betreft de kantorenstrategie, watervisie, uitwerking Haven-Stad, windvisie, visie op ondergrondse ontwikkelingen, 5-jaarlijkse beleidsnota's detailhandel, ecologische visie en gebiedsvisie Waterland.

Aanvullend toetsingskader

Op een zeker moment kan de noodzaak blijken beleid te formuleren op bepaalde terreinen of op nieuwe onderwerpen, welke niet in de voorliggende Structuurvisie zijn aangekondigd, of beleidsuitgangspunten uit de Structuurvisie meer in detail aan te vullen met regels. Een dergelijk nieuw beleidsstuk kan worden vastgesteld als afzonderlijk gemeentebestuur, maar het is ook mogelijk dit als aanvullend toetsingskader op de Structuurvisie vast te stellen. Dit betreft bijvoorbeeld het onderwerp 'Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'.

De vaststelling van aanvullingen op de Structuurvisie volgt de procedure van de vaststelling van een structuurvisie en geschiedt door de gemeenteraad.

Herziening toetsingskader

Het ligt voor de hand dat, vanwege gewijzigd inzicht of veranderde omstandigheden, tijdens de looptijd van de voorliggende Structuurvisie behoefte ontstaat de Structuurvisie op onderdelen te herzien. Daarbij is dan sprake van nieuw beleid, afwijkend van de in 2010 ingezette koers, inclusief nieuwe toetsingscriteria en/of procedures.

De vaststelling van herzieningen van (onderdelen van) de Structuurvisie volgt de procedure van de vaststelling van een structuurvisie en geschiedt door de gemeenteraad.

Actualisatie toetsingskader

Het is denkbaar dat in de komende jaren omstandigheden zodanig wijzigen dat het noodzakelijk is de Structuurvisie op onderdelen te actualiseren, zonder dat nieuw beleid wordt ingezet.

Dit geldt voor bijvoorbeeld de beleidsnota 'Kleinschalige bedrijfshuisvesting' (1999) en het 'Beleidskader hoofdnetten', dat in 2011 zal worden geactualiseerd, inclusief het in het instrumentarium opgenomen kaartmateriaal Hoofdnet Auto, Hoofdnet Fiets en Hoofdnet OV, tenzij de actualisatie tot ingrijpen in beleidsuitgangspunten leidt.

In deze gevallen zijn B en W bevoegd het beleidskader opnieuw vast te stellen als onderdeel van de Structuurvisie.

2.5

Afwijking en interpretatieruimte

Afwijking

In concrete gevallen kan worden afgeweken van de inhoud van de Structuurvisie, zij het dat een afwijking daarvan terdege gemotiveerd moet worden en dat alle daarbij betrokken belangen zorgvuldig dienen te worden afgewogen.

In het geval van een incidentele ingreep, waarbij wordt afgeweken van het geldende beleid, maar waarbij geen wijziging van het beleid wordt beoogd, kan het college beslissen. Uitzondering daarop: bij ingrepen in de Hoofdgroenstructuur waarbij het college ondanks een negatief advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur met een plan wil instemmen zal de gemeenteraad met de afwijking akkoord moeten gaan.

Wanneer het een afwijking betreft, waarbij ook wijziging van het beleid wordt overwogen, dan komt het opstellen van een herziening van (een onderdeel van) de Structuurvisie aan de orde (zie 2.4). Daartoe beslist eveneens de gemeenteraad.

Voor particulier initiatief wordt ruim baan geboden. Dit betekent dat als er initiatieven zijn waarvoor aanpassing van de structuurvisie nodig is, het college of de gemeenteraad per geval een afweging zal maken.

Interpretatieruimte

Bij 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 geacht, zijn B en W bevoegd gebruik te maken van de interpretatievrijheid. In dergelijke gevallen is over het algemeen een akkoord van de gemeenteraad niet nodig.

2.6

Toetsingskader

Alle plannen met een ruimtelijke component van zowel centrale stad als stadsdelen, moeten voldoen aan het relevante geldende beleid. Dat omvat Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid, waaronder ook het stadsdeelbeleid.

Het gemeentebestuur, respectievelijk het bestuur van een stadsdeel, draagt er de verantwoordelijkheid voor dat plannen passen binnen de relevante beleidskaders. Daarnaast is het college, op basis van de verordening op de stadsdelen, bevoegd te toetsen of plannen van stadsdelen voldoen aan het gemeentebeleid, waaronder de Structuurvisie. Deze laatste toets verricht de directeur van de dienst Ruimtelijke Ordening namens het college van B en W, waarbij indien nodig het advies van andere diensten wordt ingewonnen.

Toetsing van een plan aan de Structuurvisie houdt de beoordeling in of:

- het plan past in de ambities, geschetst in de hoofdstukken 1 t/m 6 van de visie,
- het plan voldoet aan de beleidsuitspraken in de hoofdstukken 7 t/m 11 van de visie,
- het plan strookt met de fasering, vastgelegd in het uitvoeringsdeel en
- het plan overeenstemt met criteria en procedures, vastgelegd in het instrumentarium.

2.6.1 De visie hoofdstuk 1 t/m 6: ambitie en visie

De centrale ambitie van de Structuurvisie is: 'Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool'.

De structuurvisie is vervolgens gefundeerd op een aantal essentiële ruimtelijke doelstellingen (pijlers), welke leiden tot de volgende opgaven:

- Meer woonkwaliteit in de stad en intensivering,
- Openhouden van landschap
- Ontwikkeling en integratie samenhangend OV-netwerk
- Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte
- Investeren in recreatief gebruik groen en water
- Transformatie
- Het postfossiele brandstoftijdperk
- Olympische Spelen Amsterdam 2028

De uitwerking van deze opgaven is uitgeschreven voor een viertal grote 'bewegingen':

Uitrol centrumgebied, Verweving metropolitane landschap, Herontdekking van het waterfront, Internationalisering van de zuidflank. Het totaal daarvan is weergegeven op de kaart *Visie Amsterdam 2040*.

Plannen worden bekeken in het licht van de ontwikkelingen die in de hoofdstukken 1 t/m 6 van de visie voor de periode tot 2040 zijn geschetst. Wanneer een plan niet rijmt met de geschetste ambities, dan zal het college van B en W verzoeken het plan aan te passen. Waar het plannen van stadsdelen betreft zal dat over het algemeen neerkomen op ambtelijk of bestuurlijk overleg tussen stad en stadsdeel.

2.6.2 De visie hoofdstuk 7 t/m 11: beleidsuitgangspunten

De planonderdelen worden getoetst aan de beleidsuitgangspunten die zijn verwoord in hoofdstuk 7 t/m 11 van de visie, met name welke gelden voor de periode 2010–2020:

- Hoofdstuk 7: Wonen en werken: kwantitatief en kwalitatief voldoende groei en aanbod woningen, voorzieningen (onderwijs, zorg, welzijn, kunst en cultuur, sport) en werken. Aandacht voor de Hoofdbomenstructuur, Stadsstraat, hoogbouw en ondergrondse voorzieningen
- Hoofdstuk 8: Verkeer en vervoer: nadruk op bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets.
- Hoofdstuk 9: Groen en water: Hoofdgroenstructuur, ecologische hoofdstructuur, volkstuinen, sportparken, begraafplaatsen, watersysteem, -cyclus en -compensatie, klimaat.
- Hoofdstuk 10: Energie: klimaatbestendigheid, duurzaamheid en de ruimtelijke consequenties daarvan.
- Hoofdstuk 11: Olympische Spelen: planologische reserveringen

Wanneer het plan een afwijkende ontwikkeling beoogt, of strijdigheid vertoont met de beleidsuitspraken in de hoofdstukken 7 t/m 11, dan zullen B en W verzoeken het plan aan te passen. Over het algemeen zal dat in eerste instantie neerkomen op ambtelijk of bestuurlijk overleg tussen stad en stadsdeel. Wanneer geen overeenstemming wordt bereikt, heeft het college – op basis van de verordening op de stadsdelen – de mogelijkheid een juridisch planologische plan te schorsen of te vernietigen.

2.6.3 Uitvoering: planning en fasering

Nagegaan wordt of plan en planning strategisch passen in de fasering, zoals deze is weergegeven in het uitvoeringsdeel. Het totaal daarvan is weergegeven in faseringsbeelden.

Wanneer een plan een afwijkende ontwikkeling of planning beoogt, dan zullen B en W verzoeken het plan aan te passen. Waar het plannen van stadsdelen betreft zal dat over het algemeen neerkomen op ambtelijk of bestuurlijk overleg tussen stad en stadsdeel.

2.6.4 Het instrumentarium: randvoorwaarden

In het instrumentarium zijn de beleidsuitgangspunten uit hoofdstuk 7 t/m 11 van het visiedeel – voor de periode 2010–2020 – uitgewerkt in randvoorwaarden, criteria en procedures. Plannen worden daaraan getoetst.

Het instrumentarium geeft randvoorwaarden op de terreinen Werken, Ruimtelijke structuur, Groen en water, Verkeer en Vervoer, Energie.

Wanneer het plan een afwijkende ontwikkeling beoogt, of strijdigheid vertoont met de criteria/procedure uit het instrumentarium, dan zullen B en W verzoeken het plan aan te passen. Wanneer geen overeenstemming wordt bereikt, heeft het college – op basis van de Verordening op de Stadsdelen – de mogelijkheid een plan te schorsen of te vernietigen. Ook kunnen B en W besluiten de grondexploitatie voor een strijdig plan niet vast te stellen.

Kort samengevat betreft het instrumentarium het onderstaande:

Werken: bedrijven, kantoren, detailhandel

Paragraaf 3.2: voor de vestiging van bedrijven en kantoren worden criteria gegeven, gebaseerd o.a. op de typering van de vestigingslocaties. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen metropolitaan kerngebied, grootschalige bedrijventerreinen met een ruime milieucontour, grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieucontour, binnenstedelijke stadsverzorgende bedrijventerreinen, werk-woongebieden, woon-werkgebieden, gemengde gebieden buiten de ring.

Het realiseren van kantoorvloer vanaf circa 2.000 m² bruto vloeroppervlak dient tevens te worden afgewogen in Plabeka-verband. Het vestigingsbeleid voor kantoren en bedrijven zal nader worden uitgewerkt in de ‘kantorenstrategie’.

Paragraaf 3.3: uitbreiding van detailhandel met meer dan 2.000 m² bruto vloeroppervlak wordt beoordeeld op basis van het stedelijk spreidingsbeleid, en dient daarvoor om advies aan de Commissie Winkelplanning te worden voorgelegd.

Paragraaf 3.4: tevens 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. Het locatiebeleid heeft consequenties voor de toe te passen parkeernorm. Aanbevolen wordt in een bestemmingsplan/projectbesluit een parkeerbalans op te nemen. In de regels van een bestemmingsplan/projectbesluit dient de parkeernorm voor A- en B-locaties te worden vastgelegd.

Ruimtelijke structuur: hoogbouw

Paragraaf 4.1 betreft de uitwerking van de visie op hoogbouw, zoals deze in de hoofdstukken 3 tot en met 6 van het visiedeel per grote beweging en in paragraaf 7.7 zijn verwoord.

Samengevat: het hoogbouwbeleid is er op gericht

- door toepassing van hoogbouw rond de knooppunten van openbaar vervoer en op representatieve locaties langs bepaalde delen van de infrastructuur te verdichten, waardoor deze locaties optimaal worden benut: optimaal grondgebruik, toepassing van het locatiebeleid door vestiging van kantoren en bedrijven bij knooppunten OV, menging met wonen en voorzieningen in een hoogstedelijke setting
- langs de IJoevers stedenbouwkundige accenten te plaatsen om daarmee ondermeer de open ruimte van het IJ vorm te geven en de relatie tussen de stad onder en de stad boven het IJ te versterken.
- in alle gevallen zorg te dragen voor een verantwoorde inpassing van hoogbouw in het stedelijk landschap, zeker wanneer sprake is van effecten op het werelderfgoed of andere gebieden van bijzondere waarden.

Het beleid beoogt bij bepaalde hoogbouwplannen de centrale stad te betrekken bij de beoordeling of de impact op het stedelijk landschap verantwoord is. De beleidstekst geeft aan waar, vanaf welke bouwhoogten een stedelijke afweging verplicht is.

Beoordeling gebeurt aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage, waarin de effecten op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht.

Het college van B en W laat zich daarbij adviseren door DRO/BMA. De HER geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen. Overigens staat het hoogbouwbeleid los van de beoordeling door de welstandscommissie.

Het hoogbouwbeleid geeft niet aan wat de maximale bouwhoogten zijn. Bouwhoogten worden vastgelegd in bestemmingsplannen. Het is niet ondenkbaar dat in bestemmingsplannen bouwhoogten worden vastgelegd die onder de genoemde hoogten uit het hoogbouwbeleid liggen.

Paragraaf 4.2 omvat criteria en procedure voor het plaatsen van grootschalige reclamemasten.

Groen en water

Paragraaf 5.1 geeft een nadere uitwerking van de regels voor de Hoofdgroenstructuur. Daartoe is de Hoofdgroenstructuur per gebied gekenmerkt door een groentype, waarvoor strikte beleidsintenties zijn vastgelegd met betrekking tot gebruik, bouwen/verharden en inpasbaarheid van voorzieningen. Plannen in de Hoofdgroenstructuur dienen afzonderlijk om advies te worden voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Het advies van de TAC moet aan een plan worden toegevoegd voorafgaand aan het vooroverleg (ex art. 3.1.1. resp. art. 5.1.1. Bro), zodat het college dit 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 en B en W wenssen dit advies niet over te nemen, de gemeenteraad akkoord moet gaan met de afwijking.

Paragraaf 5.2 verwijst voornamelijk naar de criteria die zijn vervat in het Waterplan uit 2001 (en de bijbehorende uitwerkingen). Daarin zijn opgenomen: de structuurbepalende wateren, de dempingklassen, de (nieuwe) waterlopen en waterberging, de typologie van de oevers, het ecologisch netwerk en het vaarnetwerk. Verder wordt actualisering van het beleid op het terrein van de waterstructuur in 'de Watervisie' aangekondigd.

Verkeer en vervoer

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.

De Hoofdnetten Auto, Fiets en OV zullen op korte termijn worden geactualiseerd.

Energie

In dit hoofdstuk wordt verwezen naar de beleidsuitspraken in hoofdstuk 9 van de Visie. Verder wordt een nog te ontwikkelen 'Windvisie' aangekondigd.

2.6.5 Toelichting op (gebruik van en toetsing aan) de kaarten

De Structuurvisie is geïllustreerd met kaartmateriaal (zie 'Overzicht kaartmateriaal', voorin deze bundel). Veel kaarten zijn bedoeld als toelichting op de tekst. Aan een aantal kaarten worden plannen getoetst. Het betreft de volgende kaarten:

Deel 1 De visie

- Pag. 30 Visie Amsterdam 2040
- Pag. 113 Gewenste hoofdbomenstructuur
- Pag. 138 Ecologische structuur

Deel 2 Uitvoering naar stadsdelen en decennia

- Pag. 168 Faseringsbeeld Amsterdam 2010–2020
- Pag. 170 Faseringsbeeld Amsterdam 2020–2030
- Pag. 172 Faseringsbeeld Amsterdam 2030+

Deel 3 Instrumentarium

- Pag. 222 Typering bedrijventerreinen 2010–2020
- Pag. 230 Hoogbouw in Amsterdam
- Pag. 240 Hoofdgroenstructuur
- Pag. 242 Hoofdgroenstructuur: groentypen
- Pag. 252 Hoofdnet auto
- Pag. 253 Hoofdnet OV
- Pag. 254 Hoofdnet fiets
- Pag. 270 Reserveringen spoor
- Pag. 272 Reserveringen OV
- Pag. 274 Reserveringen weg
- Pag. 276 Reserveringen fiets en veer

De kaart *Visie Amsterdam 2040* (pag. 30) is de grafische verbeelding van de vier grote bewegingen welke in de hoofdstukken 3 t/m 6 van de Visie onder woorden zijn gebracht. De visiekaart geeft een mogelijk eindbeeld van de Amsterdamse regio in 2040.

Op de visiekaart (en op de uitsneden per beweging) zijn 'verkleuringen' van gebieden af te lezen. Dit duidt op transformatie van de typering van een gebied onder invloed van de beschreven bewegingen. Dat wil niet zeggen dat in gebieden waarvoor geen verkleuring wordt aangegeven, geen sprake kan zijn van transformatie van het bestaande milieu naar een ander milieu.

De visiekaart is niet bedoeld om een overzicht van alle plannen weer te geven. Het betreft voornamelijk de projecten binnen de vier bewegingen. Maar ook zijn kleinere projecten (niet alle stedelijke vernieuwingsprojecten + alleen projecten >500 woningen/50.000 m²) er niet op terug te vinden. De aangegeven tracés (auto, OV, regionale fietsroutes) zijn indicatief of optioneel.

Bij de beoordeling van plannen wordt aan de hand van de tekst van de hoofdstukken 1 t/m 6 van de Visie onderzocht of een plan past in de geest van de daar geschetste ontwikkelingen. De visiekaart speelt daarbij geen doorslaggevende rol.

De *faseringsbeelden* (vanaf pag. 168) uit het uitvoeringsdeel vullen de visiekaart aan met nadere informatie over de projecten en de periode van uitvoering. De onderlinge relatie tussen projecten en hun uitvoering komt hierin tot uitdrukking. Dit is vervolgens ook uitgelicht per stadsdeel. Bij de toetsing van plannen wordt aan de hand van de tekst en dit kaartmateriaal bekeken of een plan niet te vroeg of te laat in uitvoering komt. Overigens zijn op deze kaarten de begrenzingen van de projectgebieden en het verloop van de infrastructuurtracés indicatief. Alle tracés van de reserveringen infrastructuur zijn te vinden in de bijlage bij het instrumentarium en de daarbij behorende kaarten *Reserveringen spoor*, *Reserveringen OV*, *Reserveringen weg en Reserveringen fiets en veer* (vanaf pag. 270).

De kaart *Typering bedrijventerreinen 2010-2020* (pag. 222) geeft weer wat de huidige bedrijventerreinen zijn en hoe zij zich in de periode tot 2020 kunnen ontwikkelen. In het instrumentarium zijn de typering uitgewerkt naar criteria.

De kaart *Hoogbouw in Amsterdam* (pag. 230) brengt in beeld waar hoogbouw wordt gestimuleerd, maar ook waar juist terughoudendheid t.a.v. hoogbouw is geboden. Aan de hand van deze kaart wordt beoordeeld of een Hoogbouweffectrapportage aan het plan moet worden toegevoegd. Daarbij dient te worden opgemerkt dat aangegeven zones op de hoogbouwkaart

niet 'hard' zijn begrensd. Criteria en procedure zijn vastgelegd in het instrumentarium.

De kaarten *Hoofdgroenstructuur* (pag. 240) en *Hoofdgroenstructuur: Groentypen* (pag. 242) geven gedetailleerd weer welke gebieden onderdeel uitmaken van de HGS en hoe ze worden getypeerd. In het instrumentarium is per type vastgelegd wat de mogelijkheden en beperkingen zijn voor bouwen en/of verhardten.

De kaarten Hoofdnet auto, Hoofdnet OV en Hoofdnet fiets (pag. 252–254) voor welke onderdelen van de Amsterdamse infrastructuur speciale uitgangspunten zijn geformuleerd t.a.v. bereikbaarheid en (her)inrichting. Deze uitgangspunten zijn te vinden in het 'Beleidskader Hoofdnetten (2005)'.

Aan de kaart *Gewenste hoofdbomenstructuur* (pag. 113) zijn geen regels verbonden. Met deze kaart wordt het grote belang van de hoofdbomenstructuur onderstreept.

De kaart *Ecologische structuur* (pag. 138) is een uitsnede uit de kaart, zoals vastgelegd in het Streekplan Noord-Holland Zuid en de Provinciale Structuurvisie en heeft daarmee de status van dat beleidskader. Door deze kaart in de Structuurvisie op te nemen, wordt het belang van deze hoofdstructuur extra onderstreept. Uiteraard dienen plannen de ecologische hoofdstructuur te respecteren.

Overige beleidskaders

Overigens zullen plannen niet alleen moeten passen binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie, maar ook binnen die van andere beleidsnota's. In het instrumentarium worden onder 'zie ook' relevante beleidskaders en nota's vermeld. 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.

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 besluitvormingsproces en biedt per fase van het planproces een overzicht van de te leveren producten. Door de voortgang van het proces te kop-

pelen 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 plannontwikkeling 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 evidente strijdigheid met de Structuurvisie is gesignaleerd.

Zie ook:

- Verordening op de stadsdelen
- Plaberum 2006
- Reglement Stedelijk Toetsteam 2006

Hoofdstuk 3

Wonen en werken

3.1

Wonen

De visie op wonen in Amsterdam is uitvoerig verwoord in deel één, de visie. De aanpak is te vinden in deel twee, de uitvoering. Er zijn geen aanvullende criteria en procedures in dit deel van de Structuurvisie geformuleerd. Er wordt volstaan met een verwijzing naar de in 2009 door de raad vastgestelde Woonvisie.

Zie ook

- Wonen in de Metropool (2009)

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.

3.2.1 Kantoren

Als nadere uitwerking van de Structuurvisie wordt een kantorenstrategie opgesteld. De noodzaak daartoe is een sterkere regie op de kantorenontwikkelingen. 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 programmatistische 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. De planning van bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de Metropoolregio Amsterdam, waaronder Amsterdam, zal in de (in ontwikkeling zijnde) Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010 nader worden uitgewerkt. Tot die tijd is de Uitvoeringsstrategie uit 2007 vigerend.

3.2.1 Criteria bedrijventerreinen

Er wordt in de voorliggende Structuurvisie onderscheid gemaakt tussen de volgende gebieden en terreinen: metropolitaan kerngebied, grootschalige bedrijventerreinen met een ruime milieucontour, grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieucontour, binnenstedelijke stadsverzorgende bedrijventerreinen, werk-woongebieden, woonwerkgebieden, gemengde gebieden buiten de ring A10/ringlijn.

Hieronder wordt per gebied of type terrein aangegeven welke typen bedrijvigheid daar gevestigd kunnen worden.

Metropolitaan kerngebied

Het metropolitane kerngebied is een zeer gedifferentieerd gebied. Het omvat ondermeer de historische binnenstad, de Zuidas en de uitrol van het centrum. 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 19^e-eeuwse gordel.

In dit gemengde gebied wordt tegenover elke nieuwe woning minimaal 5 m² zelfstandige kleinschalige bedrijfsruimte of kantoorruimte (maximaal 250 m² per unit/vestiging) gerealiseerd. De in de tabel genoemde criteria gelden niet voor de binnen het metropolitane kerngebied gelegen stadsverzorgende bedrijventerreinen. Deze zijn bestemd voor de stadsverzorgende bedrijven.

Grootschalig bedrijventerrein

Deze bedrijventerreinen zijn met name bedoeld voor grootschalige bedrijven.

Het betreft hier enerzijds terreinen waar bedrijven met een milieuruimte tot en met milieucategorie 5/6 (geluid, gevaar, geur, stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met o.a. wonen uit. Anderzijds kent de stad grootschalige bedrijventerreinen met een beperkte milieucontour waar bedrijven zijn gevestigd met een milieuruimte tot en met 4.2. (geluid, gevaar, geur, stof). Deze bedrijventerreinen kunnen ook een inwaartse zoning hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn.

Op grootschalige bedrijventerreinen wordt 100% van het terrein bestemd voor grootschalige en stadsverzorgende bedrijven. Daarbij is maximaal 30%, tot maximaal 2.000 m² kantoorvloer per bedrijfsvestiging (niet per gebouw of gebied) toegestaan. In de haven kan dit percentage voor havengebonden bedrijven hoger liggen wanneer er op de kavel sprake is van open opslag.

Verdere verkantoring op deze bedrijventerreinen wordt tegengegaan. Om te onderzoeken hoe bedrijven met een andere dan de klassieke verhouding bedrijfsvloer/kantoorvloer adequaat gehuisvest kunnen worden, wordt aansluitend aan het proeftuinproject in Amstel III, voor het westelijk deel van Amstel III nader onderzoek in samenhang met de kantorenstrategie uitgevoerd.

Metropolitaan kerngebied	
Type bedrijven	Kleinschalige stadsverzorgende bedrijven, maximaal milieucategorie 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2).
Oriëntatie	Internationaal, nationaal
Bereikbaarheid	Internationale en nationale knooppunten OV. Stedelijke hoofdnetten. Fijnmazig hoogwaardig fietsnet.
Menging	Kantoren (zowel zelfstandig, grootschalig als kleinschalig in plinten of verzamelgebouwen), wonen in hoge dichtheden, per nieuwe woning minimaal 5 m2 zelfstandige nieuwe kleinschalige bedrijfsruimte of kantoorruimte (maximaal 250 m2 per unit/vestiging), cultuur, voorzieningen, toerisme, hoger onderwijs, detailhandel (internationale allure, maar ook buurtvoorzieningen). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheden. Binnen de Ring terughoudend met hoogbouw hoger dan 30m. Langs zuidflank gedifferentieerd hoogbouwmilieu vanaf 60 meter, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden'.
Parkeren	Beperking, dubbel gebruik. A-norm voor bedrijvigheid binnen Singelgracht, rond stations Centraal Station, station Sloterdijk, station Amstel, station Bijlmer ArenA en station Zuid. B-norm in overig gebied. (zie locatiebeleid)
Inrichting	Beeldbepalend, veilig, intensief te gebruiken openbare ruimte: stadsstraten en -pleinen, parken. Respect historische structuur. Ontmoetingsplaatsen.
Gebieden	Gebied binnen de ringlijn/ringweg ten zuiden van het IJ, centrale deel noordelijke IJover, Zuidas, Teleport, Riekerpolder, Oude Haagseweg, RID-gebied, Arenagebied en oostelijke strook van Amstel III zijn eveneens te typeren als metropolitaan kerngebied.

Grootschalig bedrijventerrein, ruime milieufacturen	
Type bedrijven	Havengebonden en havengerelateerde bedrijven. Stadsverzorgende bedrijven. Distributie en logistieke functies. Bedrijven maximaal milieucategorie 5/6. Open opslag. Maximaal 30% kantoorvloer per vestiging tot een maximum van 2.000 m ² BVO.
Oriëntatie	Internationaal tot stadsverzorgend
Bereikbaarheid	Diep vaarwater, rijkswegennet, spoor
Menging	Geen wonen, geen zelfstandige kantoorontwikkeling. Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen passen wel. Zie verder de tabel van het Locatiebeleid.
Dichtheid	Intensief. Hoogbouw.
Parkeren	Op eigen terrein, na-transport naar OV (zie locatiebeleid).
Inrichting	Mogelijkheden voor ecologische inrichting.
Terreinen	Westelijk havengebied (Afrikahaven, Atlaspark, Amerikahaven, Westhaven, Petroleumhaven e.o., Coenhaven), De Heining, Cornelis Douwes 0-1-2-3 (toekomst hiervan is afhankelijk van plan 'Haven-Stad'), Sloterdijk III

Grootschalig bedrijventerrein, beperkte milieufacturen	
Type bedrijven	Grootschalige en stadsverzorgende bedrijven. Geen open opslag. Specifieke terreinen voor Schipholgebonden bedrijven. Milieucategorie maximaal 4.2 (eventueel met inwaartse zonerings naast gemengde gebieden). Maximaal 30% kantoor tot 2.000 m 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 en/of grootschalige detailhandel en leisure. Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen passen wel. Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Intensief. Hoogbouw groter dan 60 meter
Parkeren	Op eigen terrein, na-transport naar OV (zie locatiebeleid).
Inrichting	Hoogwaardig. Mogelijkheden voor ecologische inrichting.
Terreinen	Sloterdijk II, Amstel II, westelijke strook Amstel III, Business Park Amsterdam Osdorp, Weespertrekvaart Zuid, Amstel I Zuid.

Binnenstedelijk

stadsverzorgend bedrijventerrein

Deze bedrijventerreinen 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 tot en met 4.2 (geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen uit op het terrein zelf. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zoning hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn.

Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is t.a.v. functiemenging. Verdere verkantoring op deze bedrijventerreinen wordt in afwachting van de kantorenstrategie voorsnog tegengegaan. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen mogelijk is.

Voor een aantal bedrijventerreinen (in bijgaande tabel vermeld) kan worden onderzocht of op termijn menging met wonen mogelijk is.

Werk-woongebied

In werk-woongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven.

Met het oog op de algehele woningbouwprogrammering wordt er vanuit gegaan dat het accent van de woningproductie op de locatie Hamerstraat in het decennium 2020–2030 ligt.

De transformatiemogelijkheden van Zeeburgerpad en Cruquiusweggebied worden in samenhang gezien. Hierbij geldt wel dat het totale terreinoppervlak ten behoeve van bedrijven van werk-woongebied Cruquiusweggebied en woon-werkgebied Zeeburgerpad tezamen minimaal gelijk blijft.

Woon-werkgebied

In woon-werkgebieden wordt minimaal 25% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven. Zie voor Zeeburgerpad de opmerking onder werk-woongebied.

Gemengd gebied buiten de ring A10/ringlijn

Dit zijn de gebieden buiten de ring A10/ringlijn waar het wonen domineert. De menging met niet-

Binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 4.2 (eventueel met inwaartse zoning), 100% van het bedrijventerrein anno 2009.
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Geen menging met wonen. Onder voorwaarden perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure. Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie (al dan niet met kantoorruimte) mogelijk is. Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter.
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Terreinen	Sloterdijk I, Alfa-driehoek, Stadhaven Minerva, Metaalbewerdersweg, Buiksloterham, NDSM-Oost en NDSM-West (toekomst van deze zeven terreinen is afhankelijk van plan 'Haven-Stad'), Schinkel, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied, Zamenhofstraat, Gemboterrein, Nieuwendammerdijk, Oostenburg, Veemarktterrein, Foodcenter, Zeeburgerpad, deel Zeeburgereiland, Cruquiusweggebied, deel Steigereiland, Bedrijventerrein Westerpark, Aletta Jacobslaan, Bedrijventerrein Osdorp, Tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord, Landlust
Transformatie naar werk-woongebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	Buiksloterham, Cruquiusweggebied, Oostenburg, Foodcenter, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020)
Transformatie naar woon-werkgebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	NDSM-Oost en NDSM-West, Tramremise Lekstraat, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord, Landlust, Karperweg (accent woningbouwproductie na 2020) Na 2020: Zamenhofstraat, Gemboterrein en Nieuwendammerdijk

woonfuncties bestaat voornamelijk uit functies die het wonen ondersteunen. Dat kunnen kleinschalige bedrijven zijn, maar ook grootschalige maatschappelijke 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 5 m² zelfstandige klein-

Werk-woongebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2), minimaal 50% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Zie verder de tabel van het Locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden', daarbuiten terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie naar werk-woongebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	Buiksloterham, Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

Woon-werkgebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2), minimaal 25% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, voorzieningen en kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw > 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	NDSM-Oost en NDSM-West, Tramremise Lekstraat, Havenstraatterrein/Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord en Landlust.
Transformatie mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoeken na 2020	Gembo-terrein, Zamenhofstraat, Nieuwendammerdijk en Buiksloterham

Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2).
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
Menging	Volledige menging, maar nadruk op wonen. Maximaal 20% niet-wonen, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Kantoren, kleinschalige voorzieningen. Detailhandel van stadsdeelniveau tot buurniveau. Per nieuwe woning minimaal 5 m ² zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (maximaal 250 m ² per unit/vestiging). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 meter waar oriëntatie (nog) nodig is.
Parkeren	Gedifferentieerd (zie locatiebeleid).
Inrichting	Gedifferentieerd
Gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

schalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (max. 250 m² per unit/vestiging).

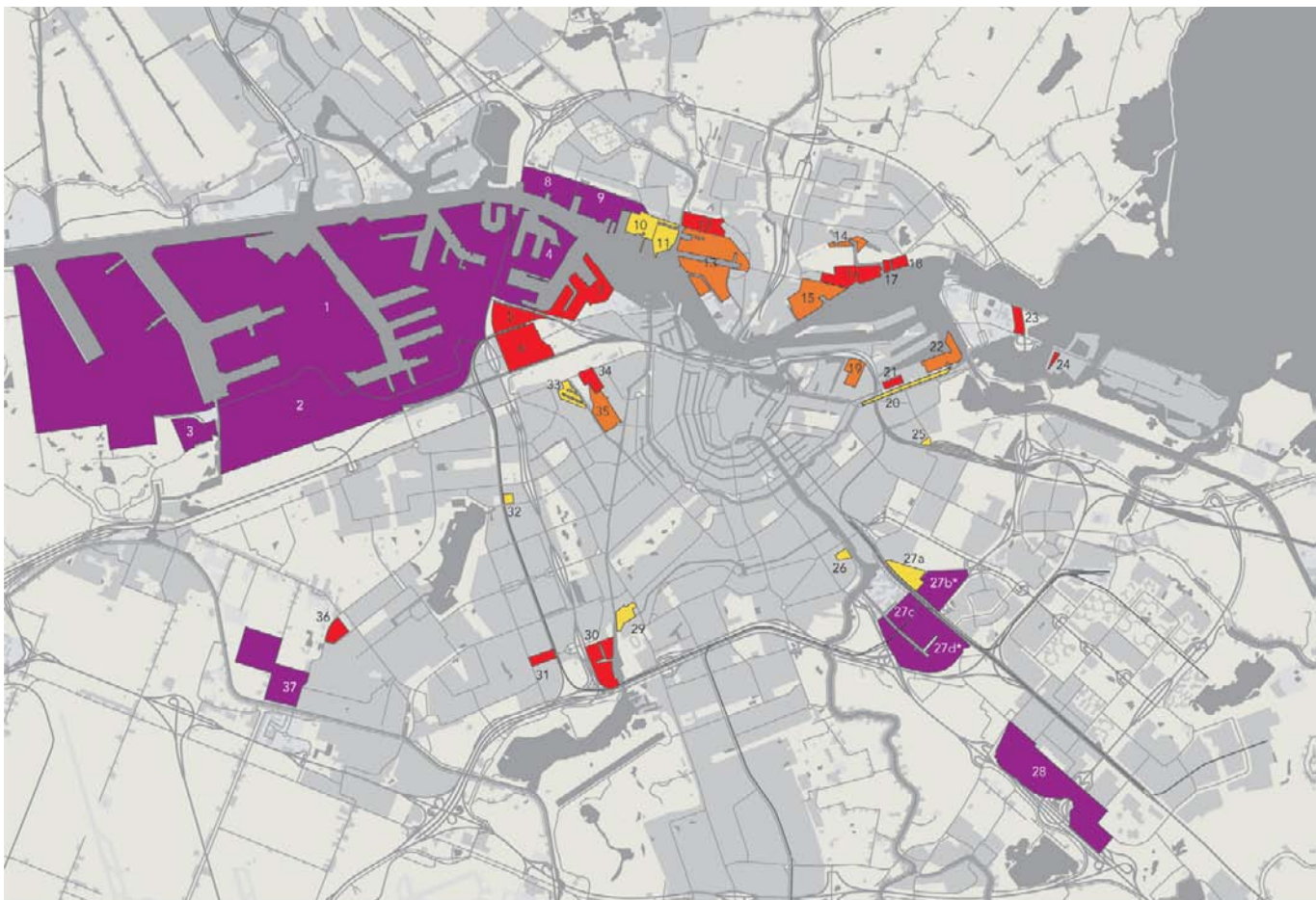
Locaties kleinschalige bedrijvigheid

Een aantal bestaande locaties voor kleinschalige bedrijfshuisvesting in het gemengde gebied behoudt 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 tegenge-





gaan. 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.

3.2.2 Milieucategorieën

Amsterdam sluit zich in hoofdlijnen aan bij de nieuwe landelijke richtlijnen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) ten aanzien van de mengmogelijkheden van milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, zoals



Typering bedrijventerreinen 2010–2020

Intensiveren	 grootschalig bedrijventerrein	Transformeren	 werk-woongebied
	 stadsverzorgend bedrijventerrein		 woon-werkgebied

1 Westelijk Havengebied	15 Hamerstraat	b Weespertrekvaart Zuid*
2 Sloterdijk II en III	16 Zamenhofstraat	c Amstel I Zuid
3 De Heining	17 Gembo-terrein	d Amstel II*
4 Coen- en Vlothaven	18 Nieuwendammerdijk/Oranjewerf	28 Amstel III westelijke zone
5 Alfa-driehoek	19 Oostenburg	29 Karperweg
6 Sloterdijk I	20 Zeeburgerpad	30 Schinkel
7 Stadhaven Minerva	21 Veemarktterrein	31 Aletta Jacobslaan
8 Cornelis Douwes 0-1	22 Cruquiusweggebied	32 Jan Tooropstraat
9 Cornelis Douwes 2-3	23 Zeeburgereiland	33 Landlust
10 NDSM-West	24 Steigereiland	34 Bedrijvent centrum Westerpark
11 NDSM-Oost	25 Molukkenstraat	35 Food Center Amsterdam
12 Metaalbewerkerweg	26 Tramremise Lekstraat	36 Bedrijvent centrum Osdorp
13 Buiksloterham	27 Amstel Business Park	37 Business Park Amsterdam Osdorp
14 Pereboomsloot	a Weespertrekvaart Noord	

* Gemeente Ouder-Amstel

woningen en onderwijs. Er zijn twee verschillende regelingen, één voor bedrijventerreinen en één voor gemengde gebieden. De verschillende vormen van bedrijvigheid zijn ingedeeld in verschillende categorieën (van 1 tot en met 6). Waarbij in categorie 1 de minst milieuhinderlijke vormen van bedrijvigheid zijn opgenomen. Deze categorieën zijn bepaald aan de hand van de aspecten: geluid, gevaar, geur en stof. Deze systematiek past Amsterdam ook toe. Amsterdam gebruikt echter al geruime tijd iets ruimere normen in gemengde gebieden dan de VNG. Dit is acceptabel, de ruimtelijke kwaliteit van de gemengde gebieden is van afdoende hoog niveau gebleken. Op dit punt zal Amsterdam dan ook, daar waar geboden, blijven afwijken van de VNG-richtlijnen.

In praktijk komt het erop neer dat in bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen gebruik kan worden gemaakt van een inwaartse of uitwaartse zonerings, waarbij bedrijven in een hogere milieucategorie op grotere afstand tot de woningen komen te liggen dan de bedrijven met een lagere milieucategorie.

In gemengde gebieden (metropolaan kerngebied, werk-woongebieden, woon-werkgebieden en gemengde gebieden buiten de ring) 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 plaatsvinden,
- de activiteiten hoofdzakelijk inpandig plaatsvinden,
- de betreffende functie geen gemeenschappelijke muur of vloer/plafond heeft met een geluidsgevoelige functie.
- Daarbij geldt wel dat functies die veel vrachtwagenverkeer aantrekken, alleen in een gemengd gebied mogen komen als ze direct aan de hoofdontsluiting worden gesitueerd.

Uiteraard is maatwerk altijd mogelijk.

3.2.3 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.

3.2.4 Procedure

In ruimtelijke plannen dient het gebruik van de gronden duidelijk te worden vastgelegd, waarbij onderscheid wordt gemaakt 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 3.4). Daarnaast dienen plannen waarin kantoren groter dan 2.000 m² bruto vloeroppervlak zijn opgenomen, te passen binnen de afspraken die worden gemaakt in Plabeka-verband.

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 nota is voor een viertal (bestaande) locaties voor perifere detailhandelsvestigingen (PDV) transformatie naar grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV) toegestaan. Het betreft bedrijventrum Osdorp, bedrijventrum Westerpark, Schinkel en een nader te bepalen locatie in Overamstel (nu Spaklerweg).

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 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 2.000 m² 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, ondermeer om grootschalige leegstand te voorkomen;
- 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 2.000 m² 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 1.500 m² v.v.o. (verkoopvloeroppervlak)buiten binnenstedelijke woongebieden (c.q. op bedrijventerreinen) en 5.000 m² 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

In onderstaande tekst wordt het in 2008 vastgestelde locatiebeleid samengevat. 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.

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 werklocaties kunnen aanbieden, maar ook bereikbare werklocaties. 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 zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

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.

Vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is Locatiebeleid opgesteld.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) 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 wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkernelcijfers 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 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.

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 aanbevolen. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing van een projectbesluit.

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 afwijkingspercentage te worden opgenomen in het bestemmingsplan/omgevingsvergunning, 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.

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
- 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)
- 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)
- Nota Hotelbeleid (2007)
- Nota Ontdek Amsterdam (2009)
- Visie bedrijven en bedrijventerreinen (2009)

Het aangepaste schema uit het vastgestelde Locatiebeleid (2008).

	Metropolitaan kerngebied	Werk-woon-gebied	Woon-werk-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

NB: De typering ‘Gemengd gebied’ in paragraaf 3.2.1 kent dezelfde toegestane functies als in ‘Woon-werkgebied’.

Hoofdstuk 4

Ruimtelijke structuur

4.1

Hoogbouw

Ambitie

Amsterdam streeft naar een economisch sterke 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. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.

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.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

De kaart 'Hoogbouw in Amsterdam'

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: in de (parse) zones langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het IJ. De zones en zoekgebieden zijn indicatief; het is niet de bedoeling dat alle bebouwing daarbinnen naar een hoogte van 60 meter of hoger reikt. In onderstaande tekst wordt nader toegelicht hoe hoogbouw in deze zones/zoekgebieden wordt toegepast.

Rond het Beschermd Stadsgezicht van de binnenstad is, in verband met de bijzondere status van het werelderfgoed van de 17^e-eeuwse grachtengordel (rood), een zone van 2 km aangegeven. De betekenis daarvan wordt in onderstaande tekst toegelicht.

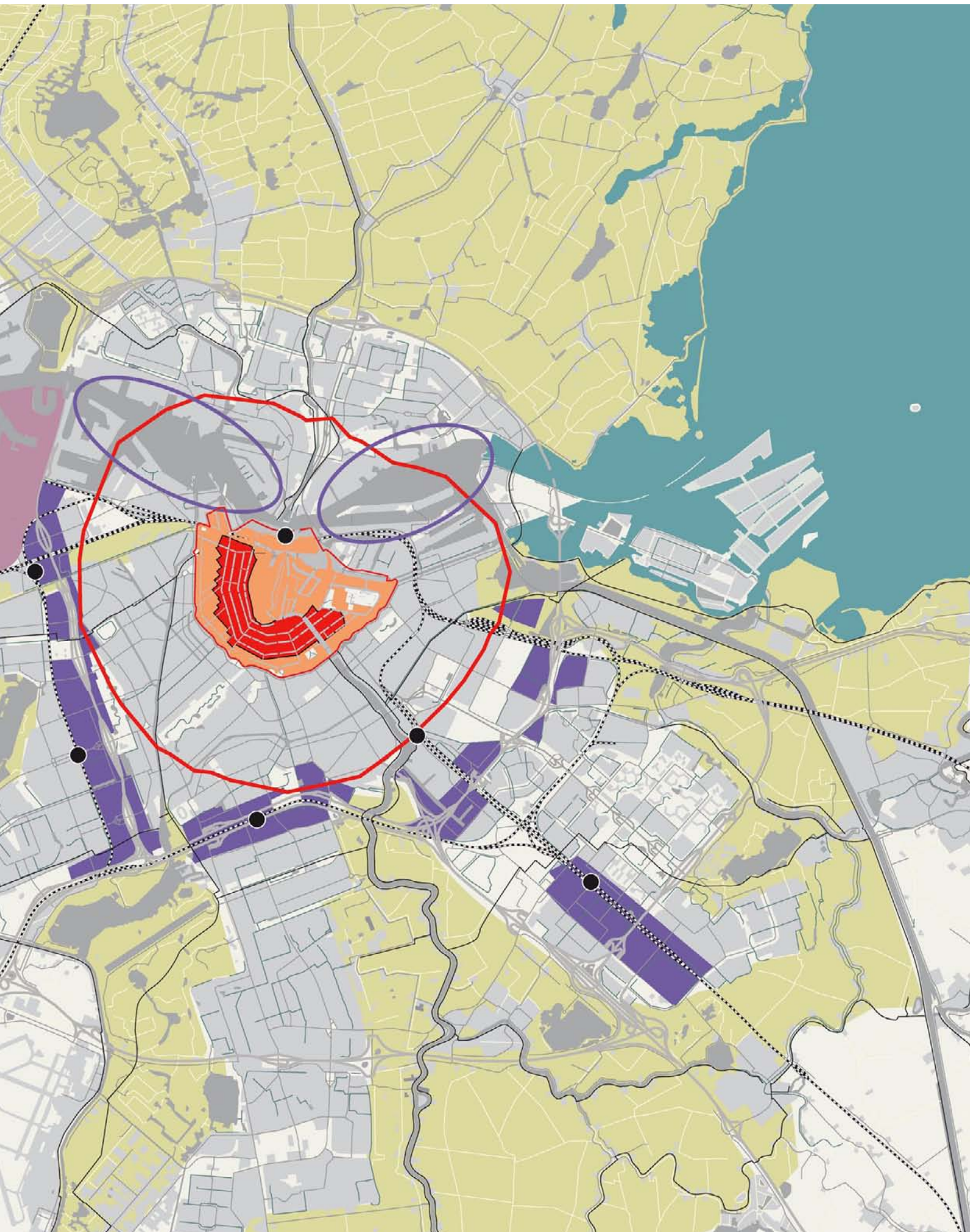
Beleid

Het beleid beoogt de centrale stad te betrekken bij de beoordeling of een hoogbouwplan verantwoord is. Dit gebeurt aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage, waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht. De HER geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen.

Hoogbouw in Amsterdam

-  Unesco gebied binnenstad Amsterdam
-  2km zone rondom Unesco gebied
-  zone langs infrastructuur bundel
-  buiten-IJ
-  zoekgebied hoogteaccenten aan het IJ
-  OV knooppunt
-  haven
-  scheggen van Amsterdam





Voor bepaalde delen van de stad is aangegeven vanaf welke bouwhoogten sprake is van een stedelijk belang en dus een stedelijke afweging aan de orde is. In die gevallen beoordeelt het college van B en W aan de hand van een HER – op basis van een gezamenlijk advies van DRO/BMA – mede of deze hoogte verantwoord is. Overigens staat het hoogbouwbeleid los van de beoordeling door de welstandscommissie.

4.1.1 Gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd

In het bijzonder wordt ingezet op verdichting in gebieden en zones binnen de zuidflank, op locaties langs het waterfront en in zones langs de ringweg A10/Ringlijn.

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 rijkswegenstelsel, waardoor ook gebieden buiten de stad snel bereikbaar zijn.

Hoogbouw in de zuidflank

In de zuidflank laat de hoge ontwikkeldruk zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter, bij belangrijke knooppunten liefst nog hoger. Daar bestaat de voorkeur voor hoogbouwclusters en –ensembles.

Hoogbouw in het waterfront

Bij de herontwikkeling van de zuidelijke IJoever keerde de stad zich naar het IJ. Nieuwbouw kreeg daarbij overwegend een maat, passend bij de hoogte van pakhuizen (circa 30 meter), met hier en daar hogere accenten (circa 60 meter).

Verdere verdichting langs de IJoevers is gewenst. Dat betekent dat een bouwhoogte tot 30 meter

acceptabel is. Langs de noordelijke oevers zijn, in tweede linie, accenten met bouwhoogten tot 60 meter toegestaan.

Daarnaast zijn ‘solitaires’ vanaf 60 meter gewenst langs de oevers, binnen de op bijgaande hoogbouwkaart aangegeven zoekgebieden. Voor zover de zoekgebieden binnen de 2 km-zone vallen, gelden echter de bepalingen voor die zone.

Voor de kop van het Zeeburgereiland is het ontwikkelen van een hoogbouwensemble, met een gemiddelde hoogte van circa 60 meter gewenst.

Hoogbouw langs rijkswegen/Ringlijn

In de zone langs de Ringlijn en de rijkswegen wordt ingezet op verdichting en toepassing van hoogbouw, met name rond metrostations en NS stations. Daarbij wordt een gedifferentieerd hoogbouwmilieu beoogd, met ensembles vanaf circa 60 meter hoogte bij de knooppunten.

Niet alle stroken langs de rijkswegen zijn opgenomen. In de zone langs de A10 in Amsterdam Noord is hoogbouw niet gewenst vanwege de landschappelijke effecten op Waterland.

4.1.2 Gebieden waar hoogbouw terughoudend wordt toegepast

De opgave tot verdichting leidt niet in alle gevallen tot hoogbouw. Amsterdam kent ook gebieden waar – om verschillende redenen – beperkingen aan bouwhoogten worden opgelegd.

Hoogbouw en het UNESCO-gebied (kernegebied en bufferzone)

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het UNESCO-gebied, zie hoogbouwkaart. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet acceptabel. In dit gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan, alsmede hogere bebouwing voor zover passend binnen de per heden vigerende bestemmingsplannen, een en ander met inachtneming van de HER-procedure.

Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het ‘werelderfgoed’, moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar 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 km 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 Rembrandttoren 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.

Rondom het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone) is op de kaart een zone van 2 km opgenomen. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als onder meer is voldaan aan het zichtbaarheidscriterium zoals omschreven bij punt 1 van de HER-procedure.

Voor sommige gebieden binnen de zone ligt de gemiddelde bouwhoogte al rond de 30 meter, of is transformatie naar stedelijk knooppunt ingezet. Daaronder vallen onder andere de Wibautstraat en de omgeving Leidseplein. Hier zijn afwijkende bouwhoogten te overwegen. Uiteraard gelden hierbij ook de afspraken over de HER-plicht (zie 4.1.3 en 4.1.4).

Hoogbouw en 'gebieden van bijzondere waarde'.

Behalve het gebied binnen de Singelgracht, kent Amsterdam meerdere gebieden van bijzondere waarde. Gedacht kan worden aan bijzondere stedenbouwkundige, architectonische ensembles en cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten. Nieuwbouw, zeker wanneer sprake is van afwijkende bouwhoogten, dient altijd zorgvuldig te worden ingepast.

Het betreft het gehele gebied binnen de op de kaart aangegeven zone, in het bijzonder de grachtengordel (werelderfgoed), Plan Zuid van H.P. Berlage, Linnaeushof, Spaarndammerbuurt, Admiralenbuurt en Vondelpark.

Buiten de zone: het dijklint en de tuindorpen in Noord (Oostzaan, Floradorp, Nieuwendam, Vogelwijk, Vogeldorp), Waterland en daarin gelegen dorpen (Durgerdam, Ransdorp, Holysloot), Betondorp, 'Van Eesterenmuseum'. Voor deze gebieden buiten de zone geldt een maximale hoogte van 30 meter.

Hoogbouw 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.

Hoogbouw buiten de zone

Het havenlandschap Westpoort is herkenbaar door installaties, schoorstenen, kranen en windmolens met een grote diversiteit aan hoogten en vormgeving. Voor het havengebied gelden geen beperkingen qua bouwhoogten, anders dan die worden ingegeven door straalpaden en Schiphol.

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.

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 en voor delen van Noord (Molenwijk). In Amsterdam Noord wordt voor het overige, met respect voor de bijzondere kwaliteiten van de tuindorpen, altijd zeer terughoudend met hoogbouw omgegaan. De tuindorpen zijn hierboven vermeld als 'gebieden van bijzondere waarde'.

Verspreid door deze delen van de stad 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. Herkenbaar in het stadslandschap zijn/worden hoogbouwensembles zoals rond het Osdorpplein, het Buikslotermeerplein, en het AMC. Solitaires zoals op het Gelderlandplein, Plein '40-'45. Hier zijn afwijkende bouwhoogten te overwegen.

Solitaire gebouwen tot 60 meter zijn in deze gebieden in de meeste gevallen goed inpasbaar. Bij hoogbouwinitiatieven boven 60 meter 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.

4.1.3 Procedure

Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te allen tijden aanbevolen. Het is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen.

In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met ten minste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,50 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied. In deze zone geldt de zichtbaarheid van hoogbouw vanuit het UNESCO-gebied van de Rembrandttoren op 2 kilometer afstand van dat gebied als bovengrens voor de toelaatbare hoogte.
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen
- hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ
- hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

De HER dient een toelichting op het hoogbouwplan en in ieder geval een rapportage met betrekking tot de landschappelijke inpassing te bevatten. Daarbij wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid op afstand en de inpassing in de bestaande structuur. De impact op afstand en in belangrijke zichtlijnen en assen worden zichtbaar gemaakt aan de hand van ingetekend relevant fotomateriaal.

Met de rapportage moet worden aangetoond dat het hoogbouwplan acceptabel en verantwoord is.

De HER dient onderdeel te zijn van de toelichting op een bestemmingsplan of een voorgenomen ruimtelijk besluit, alvorens dit plan aan burgemeester en wethouders in het kader van het vooroverleg ex. art. 3.1.1. respectievelijk art. 5.1.1. BRO wordt voorgelegd. De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) zullen in deze gevallen gezamenlijk B en W over de effectrapportage adviseren. Daarbij zal BMA adviseren op het terrein van cultuurhistorische waarden. Het is uiteraard ook mogelijk om, voorafgaand aan de juridisch-plano-logische procedure al een preadvies van DRO/BMA in te winnen.

In een gezamenlijke nota van DRO en BMA wordt de hoogbouwvisie uit de Structuurvisie overgenomen en nader toegelicht. Tevens zijn in deze nota ruim onderbouwde aanbevelingen opgenomen.

4.1.4 De Hoogbouweffectrapportage

Het is niet mogelijk objectieve algemene criteria op te stellen om effecten van een hoogbouwplan te meten en te beoordelen, omdat de effecten per situatie erg verschillen. Het is wel mogelijk een aantal relevante aspecten van hoogbouwplannen te onderzoeken, zoals schaduwwerking en windhinder, zichtbaarheid vanuit het omringende landschap. Om deze af te wegen wordt aanbevolen voor alle gebouwen die in hoogte van de gemiddelde bouwhoogte in de omgeving afwijken een HER op te stellen.

Uiteraard dient bij ieder hoogbouwinitiatief rekening te worden gehouden met de beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden. Voor deze randvoorwaarden wordt kortweg verwezen naar het kaartmateriaal zoals is opgenomen in de Atlas Amsterdam (www.atlas.amsterdam.nl).

Een HER kan een onderzoek naar de volgende aspecten bevatten:

- 1 Landschappelijke inpassing: impact op het stadslandschap (in bepaalde gevallen verplicht).
- 2 Stedenbouwkundige inpassing: inpassing in de stedenbouwkundige structuur, in het bijzonder waar sprake is van cultuurhistorische waarden.
- 3 Consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations.
- 4 Effecten van windhinder in de directe omgeving.

- 5 Effecten van schaduwwerking in de directe omgeving.
- 6 De functie van de begane grondlaag van het bouwplan, de inrichting van de omringende openbare ruimte en de sociale veiligheid in de directe omgeving.
- 7 Effecten op uitzicht, privacy.

Ad 1. Landschappelijke inpassing.

Doordat hoge elementen zoals torens, reclamemasten en dergelijke, al op grote afstand zichtbaar zijn, maken zij deel uit van de horizon (*skyline*) en daarmee ook van het stadslandschap.

Naarmate er meer en vooral hogere elementen worden gerealiseerd neemt de afstand waarop de stad zich vanuit het omgevende landschap manifesteert toe. Dat op zichzelf kan zowel positieve als negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het stadslandschap hebben. Oriëntatie en herkenbaarheid zijn over het algemeen positieve effecten van hoogbouw. Anderzijds kunnen gewaardeerde uitzichten er door verdwijnen, of worden voorheen 'open' landschappen niet meer als zodanig ervaren.

Het onderzoek naar de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven met uitvoerig fotomateriaal, waarin het hoogbouwplan vanuit alle relevante zichtlijnen zichtbaar wordt gemaakt. De beoordeling of er sprake is van een acceptabele inpassing in het bestaande stadslandschap geschiedt aan de hand van deze beelden.

Ad 2. Stedenbouwkundige inpassing.

Een zorgvuldige inpassing van hoogbouw in de stedenbouwkundige structuur is van het grootste belang. Dat geldt zeker wanneer er sprake is van gebieden met waardevolle stedenbouwkundige, architectonische, cultuurhistorische of landschappelijke kwaliteiten.

Inpassing van een gebouw met een duidelijk afwijkende hoogte heeft op de directe omgeving een onmiskenbaar effect. Niet alleen veranderen maat en schaal in die omgeving erdoor, ook de beleving van de gebouwde omgeving verandert.

Stedenbouwkundige consequenties zijn vaak aanzienlijk, hoewel dat niet hoeft te betekenen dat er altijd sprake is van negatieve effecten. Hoogbouw draagt vaak bij aan het imago van stedelijkheid en eigentijdsheid. Ervaring leert dat een stedenbouwkundig accent ook een belangrijke positieve bijdrage kan leveren aan de beleving, de kwaliteit en de herkenbaarheid van een bijzondere plek. Differentiatie in hoogten kan een zekere

monotonie doorbreken en iets extra's toevoegen aan de levendigheid en aan de oriëntatie in een woonomgeving.

Het onderzoek naar de stedenbouwkundige inpassing brengt de zichtbaarheid van het hoogbouwplan in de directe omgeving in beeld. Waar het gebouw een onderdeel vormt van een geheel nieuwe stedenbouwkundige structuur, dan zal de argumentatie voor het hoogbouwaccent in het stedenbouwkundig programma van eisen zijn opgenomen. Bij een initiatief in een bestaand weefsel is een zorgvuldig onderzoek naar de inpassing daarin en naar mogelijke effecten op bestaande cultuurhistorische kwaliteiten onderwerp van de rapportage

Ad 3. Hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations.

Verwezen wordt naar het kaartmateriaal behorend bij het Luchthavenindulingsbesluit Schiphol (LIB). Behalve de baantroggen voor het vliegverkeer, zijn hindernisbeperkende vlakken ingesteld om het luchtruim rond de luchthaven vrij te houden van obstakels. Deze vlakken geven de beperkingen aan voor de hoogte van hindernissen zoals bouwwerken, kranen, reclamemasten, reclameballons etc.

Let op: De hoogten op het kaartmateriaal van het LIB zijn gegeven in meters t.o.v. de maaiveldhoogte van het zogenaamde Reference Point op de baan koppen. Deze is ongeveer 4 meter onder NAP. Geadviseerd wordt om voor gevallen binnen in een baantrog of binnen de grens van het 'vogelvrijwaringsgebied' een afzonderlijk advies van de Rijksluchtvaartdienst te vragen.

Ad 4. Windhindereffecten.

Een windhinderonderzoek wordt uitgevoerd met behulp van een schaalmodel van het hoogbouwproject, met daarbij opgenomen de aanwezige en geplande omliggende bebouwing. De metingen worden verricht op een groot aantal plaatsen rond de geplande hoogbouw, op een hoogte van ca 1,75 meter boven straatniveau in werkelijkheid. Beoordeling van het windhinderklimaat vindt plaats door middel van toetsing van het aantal 'windhinderdagen' aan een aantal criteria met betrekking tot comfort en met betrekking tot gevaar. Voor windhinder is een NEN-norm vastgesteld.

De gevoeligheid van de mens voor windhinder is sterk afhankelijk van de activiteit waarmee men bezig is. Bij een laag activiteitsniveau zullen lagere windsnelheden al als hinderlijk worden

ervaren. Het onderzoek is daarom van groot belang wanneer in de directe omgeving sprake is van bijvoorbeeld speel- of ontmoetingsruimte. Ook dient windhinder bij entrees van een gebouw, bij tuinen, balkons etc. zoveel mogelijk worden voorkomen.

Een windhinderonderzoek levert belangrijke informatie voor de ontwerper. Bij negatieve windeffecten kunnen tijdig maatregelen worden genomen om deze effecten te beheersen: door aanpassingen aan het gebouw of desnoods door aanpassingen in de openbare ruimte.

Uiteraard worden ook windhindereffecten gemeten bij gebouwen lager dan 30 meter; zelfs dusdanig dat er sprake is van een 'slecht' klimaat met overschrijdingen van de gevaarnorm. Vandaar dat ook voor gebouwen vanaf ca 22 meter wordt geadviseerd de windhindereffecten te onderzoeken en relevante maatregelen te nemen.

Het windhinderonderzoek wordt in ieder geval uitgevoerd op een moment dat het nog mogelijk is maatregelen aan het gebouw te nemen.

Ad 5. Effecten van schaduwwerking.

De schaduwwerking van een hoogbouwplan wordt gemeten met behulp van een schaalmodel van het gebouw en de directe omgeving (of met een computersimulatie daarvan). Onderzocht worden de effecten van de hoogbouw op de bezonning van de omliggende gebouwen en buitenruimten, al dan niet openbaar.

De metingen worden verricht per seizoen op een aantal momenten van de dag, en vervolgens op kaarten inzichtelijk gemaakt.

Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afwegingen uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegewogen.

Een bezonningsonderzoek wordt in ieder geval uitgevoerd op een moment dat het nog mogelijk is maatregelen aan het gebouw te nemen.

Ad 6 en 7. Plint en openbare ruimte, uitzicht, privacy en sociale veiligheid.

Bij hoogbouwplannen bestaat het risico dat de begane grond functies bergt als entrees, ontvangstruimten, liftenhal, bergingen, fietsenstallingen, parkeervoorzieningen (in- en uitritten) etc. Hierdoor is er vanuit deze laag weinig sociale con-

trole op de buitenruimte. Vanuit de erboven gelegen etages is er weinig of geen zicht op buitenruimten direct grenzend aan het gebouw. Met name bij de entrees kunnen onaangename, afstandelijke en sociaal onveilige situaties ontstaan. Het verdient aanbeveling ook in de plint van een hoogbouwplan functies te huisvesten die de sociale veiligheid rondom het gebouw bevorderen.

Inpassing van een hoog gebouw kan hinder voor de omliggende bebouwing veroorzaken in de zin van verstoring van het uitzicht en inbreuk op de privacy. Het ligt voor de hand dat dit zo veel mogelijk moet worden voorkomen.

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 ongeveer 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 reclame-masten 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 een 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

behoefte 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 aanbrenge 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 één, de visie.

Het huidige instrumentarium voor de ondergrond is sectoraal gefragmenteerd. Een integraal instrumentarium is niet voorhanden, maar wel gewenst. Na het opstellen van een ‘Visie op de ondergrond’ wordt invulling gegeven aan het integraal instrumentarium voor de ondergrond. Op basis daarvan kan de ondergrond van Amsterdam waar nodig worden beschermd en waar mogelijk worden benut. Zo, dat deze 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 producten.

Zie ook

- De ondergrond van Amsterdam (concept 2008)
- De schoonheid van Amsterdam

Hoofdstuk 5

Groen en water

5.1

Hoofdgroenstructuur

Definitie

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal-aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

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'.

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.

Hierop zijn drie uitzonderingen van kracht: Voor het gebied Tuinen van West dient de TAC primair te toetsen aan hoofdstuk 2 van 'De Tuinen van West; Programma van Eisen Westrand', zoals op 10 september 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. Voor het schakelpark Sloterpark – Sportpark Ookmeer – Osdorper binnenpolder zuid dient primair te worden getoetst aan 'Het Ruimtelijk Toetsingskader Sloterpark', zoals in 2004 door de gemeenteraad vastgesteld, met in achtname van de ambitie voor de Sloterplas

Hoofdgroen- structuur

-  Hoofdgroenstructuur
-  Groen buiten de hoofdgroenstructuur



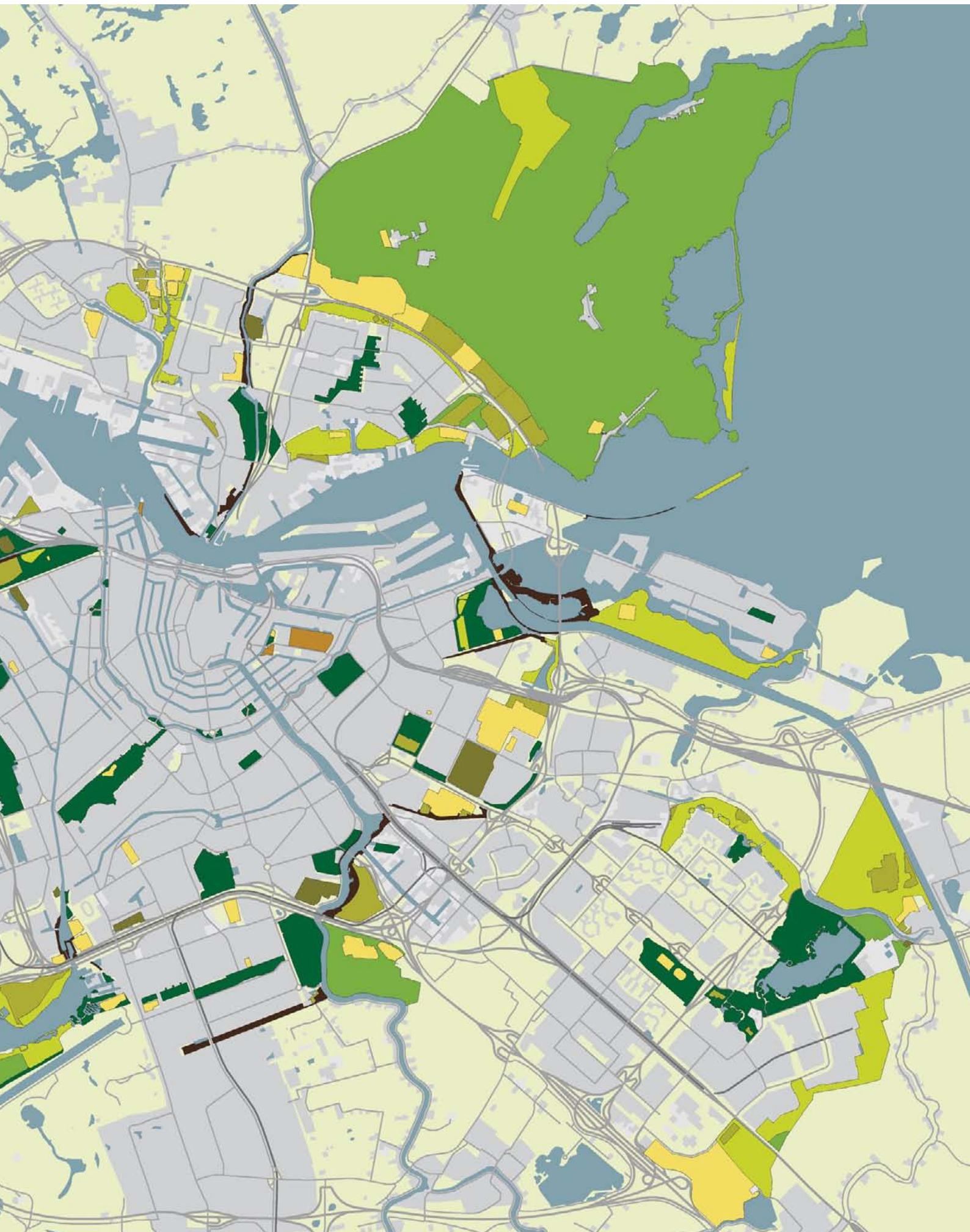


Hoofdgroen-structuur

Groentypen

-  Curiosa
-  Corridor
-  Ruiggebied/
struinnatuur
-  Stadsrandpolder
-  Stadspark
-  Begraafplaats
-  Volkstuinpark/
schoolwerktuin
-  Sportpark





zoals in het visiedeel van de Structuurvisie staat beschreven. Voor de Zuidas dient primair te worden getoetst aan de 'Visie Zuidas', welke in september 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Burgemeester en wethouders nemen het advies van de TAC als een technisch gegeven mee in de afweging. Deze afweging bevat ook het visiedeel van de Structuurvisie, zie bijvoorbeeld de aanduidingen voor recreatief programma en metropolitane plekken op de visiekaart. 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.

Daar waar twijfel bestaat over de begrenzing of waar plannen de begrenzing doorkruisen, dient dit ook te worden voorgelegd aan de TAC.

5.1.1 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 de tabellen op pagina 245 tot en met 248).

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 of 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 en reclamezuilen.
- Windturbines, met uitzondering van de uitwerkingsgebieden windenergie, waarbij partners uit de metropoolregio zullen worden betrokken.
- Waterberging, als de noodzaak daarvoor is ontstaan door verdichtingen in het omrin-

gende 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 legale bebouwing – inpasbaar of niet – wordt om praktische redenen geaccepteerd. Evenwel: bij functiewijziging dient dit aan de TAC te worden voorgelegd.

5.1.2 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: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuintuin of schoolwerktuin en sportpark. 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 en verharding in het betreffende groentype.

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	Zeer beperkt toegankelijk: Stenen Hoofd. Alleen tegen betaling toegankelijk: Hortus botanicus en Artis.
Bezoekersdruk	Afgestemd op de capaciteit.
Voorbeelden	Stenen Hoofd, Artis en 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	Betaalde toegang: passend bij aard van de functie. Stenen Hoofd: onbeperkt op de dam.

Corridor	
Gebruik, gewenste beleving	Verplaatsing wandelend of per fiets via een bij voorkeur natuurlijk ingerichte groene parkstrook. Tevens ecologische verbindingzone. 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 verbindingzone.
Type beheer	Groene route intermediair, ecologische verbindingzone extensief.
Ontsluiting	Ecologische verbindingzone niet of zeer beperkt ontsloten. Groene route is optimaal ontsloten.
Bezoekersdruk	Niet of zeer beperkt (ecologische verbindingzone) Hoog (op de begeleidende wandel- en fietspaden).
Voorbeelden	Oeverzone Ringvaart Haarlemmermeerpolder (Groene AS), westoever Zeeburgereiland + aangrenzend deel Diemerzeedijk, Ringvaartoever bij Flevopark, strook langs Noordhollandsch kanaal.
Beleidsintentie	De ecologische verbindingzone 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 verbindingzone.
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 verbindingzone verliezen. Als er privétuinen binnen de corridors vallen dan mogen deze niet worden verhard.

Ruigtegebied/struinnatuur	
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 zeer beperkt toegankelijk, dan geen entreezone.
Bezoekersdruk	Laag.
Voorbeelden	Natuurdeel Diemerpark, Geuzenbos, Oeverlanden, Nieuwe Meer in Amsterdamse Bos, Joodse begraafplaats in Flevopark, Ecozone Schellingwoude, Brettenzone, Noorder IJplas, Riethoek en Hoge Dijk.
Beleidsintentie	Deze gebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties (volkstuinten, sportparken, parken e.d.). Intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt).
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 vogeluitkijkhut.

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 natuurspaden 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 openheid van het gebied mag niet aangetast worden. Overnachtingsmogelijkheden alleen kleinschalig in bestaande bouw.
Inpasbare voorzieningen	Kleinschalige recreatieve voorzieningen: observatiepunten, informatieborden, routing (land, water), kano- en roeibootcentra, informatiecentrum, picknicktafels, bankjes. Kleinschalige horeca, gericht op passerende recreanten. 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.

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. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoel, 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 natuurspad, 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. In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

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. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt, culturele voorstellingen, herdenkingsbijeenkomsten).
Inpasbare voorzieningen	Entreezone: aula/ontvangstruimte, crematorium (enkel wanneer er een stads- en regio-brede afweging omtrent noodzaak en rentabiliteit is gemaakt), beheerverblijf/kantoor en eventuele culturele voorzieningen (museum/ tentoonstellingsruimte/ buurtcentrum) en kleinschalige horeca. Begraafterrein: informatieborden, begraaf- c.q. uitstrooivelden met urnenmuren/kasten, wasgelegenheden, gedenkmonumenten, kunstwerken, banken, prullenbakken, ed.

Volkstuinpark/schoolwerktuin	
Gebruik, gewenste beleving	<p>Onderscheid wordt gemaakt tussen volkstuinparken in de stadsrand en verder weg gelegen tuinparken. In deze laatste vindt relatief meer verblijfsrecreatie plaats.</p> <p>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.</p> <p>Het volkstuinpark moet mede een publieksfunctie vervullen, bijvoorbeeld door middel van een voorlichtingscentrum of kleine markt in de entreezone.</p> <p>Indien deel uitmakend van een recreatief of ecologisch netwerk, moet het park ook een groene wandel- of fietsroute of ecologische verbindingzone bezitten.</p> <p>Bebouwing en verharding moeten ondergeschikt blijven aan de groenfunctie.</p> <p>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.</p>
Gewenste zonering	<p>Entreezone met verenigings- en publieksvoorzieningen.</p> <p>Tuinparken, gescheiden door hagen, windsingels en dergelijke.</p> <p>Bij volkstuinparken: doorgaande routes, ingericht als recreatieve wandel- en fietsroute.</p> <p>Buitensingel en ringsloot, natuurvriendelijk ingericht en beheerd.</p>
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	<p>Volkstuinparken dienen een openbaar karakter te krijgen.</p> <p>Stimuleren van culturele voorzieningen die passen bij het gebied (bijvoorbeeld beeldentuin).</p> <p>Schoolwerktuinen dienen primair het onderwijs.</p> <p>Voor elk park is een beheerplan nodig voor het gemeenschappelijke groen volgens Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren.</p> <p>Alleen op de verblijfsrecreatieve tuinparken is het toegestaan gedurende april t/m september te overnachten.</p> <p>Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt, culturele voorstellingen).</p>
Inpasbare voorzieningen	<p>Bebouwing en verharding, ondergeschikt aan de groenfunctie.</p> <p>Kleinschalige voorzieningen voor tuinverenigingen.</p> <p>Volkstuinparken: Voorzieningen die het medegebruik stimuleren, zoals wandelpaden, kleinschalige horeca, kinderspeelplaats, sportveldjes, kunstobjecten.</p> <p>Voorzieningen gericht op natuureducatie.</p>

Sportpark	
Gebruik, gewenste beleving	Sportparken: alle terreinen voor (landgebonden) sport in verenigings- en/of clubverband. Sportparken worden gebruikt voor intensieve sportbeoefening en dienen daarnaast voor de recreatieve sportbeoefening en 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. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden naar (kleinschalige) stedelijke parken en de (grootschalige) groene sportparken.
Gewenste zonering	Velden, vrijetijdsaanbod (binnen en buiten) voor intensief gebruik, met ruimte voor toeschouwers. Waar afscheiding gewenst is groene randen met waterlijst voor verfraaiing en afscherming, rekening houdend met de sportfunctie.
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	Stedelijke sportparken: Olympiaplein, J. Banckersweg, Jan van Galenstraat, Tuindorp Oostzaan, Tennis-park Linnaeushof. Groene sportparken: Ookmeer, Middenmeer-Voorland, Sloten, Kadoelen, De Weeren, W.H. Vliegenbos.
Beleidsintentie	Stedelijke sportparken: Stedelijke sportparken zijn de (vaak kleinschalige) in de wijken geïntegreerde sportparken, waaronder tennisparken. Centraal staat het in stand houden van een kleinschalig fijnmazig sportaanbod. De velden en vrijetijdsaanbod (binnen en buiten) worden ingericht voor optimaal sportief gebruik. Bij voorkeur dienen gebouwde voorzieningen zoveel mogelijk geclusterd in aangrenzende bouwblokken te worden gevestigd. Groene sportparken: De groene sportparken zijn de grotere sportparken (waaronder de in het Sportplan genoemde topparken Bijlmerpark, Ookmeer, Eendracht, Sloten, Middenmeer-Voorland) die qua locatie nauw aansluiten op de groenstructuur van de stad (waaronder golfterreinen). Naast sportbeoefening staat hier ook groenbeleving en groene recreatie centraal. Bebouwing dient zoveel mogelijk in geclusterde vorm op het sportpark plaats te vinden. Het openbare en (fysiek) open karakter van de sportparken moet worden versterkt. Groene, recreatieve routes over het park verbinden stad en ommeland. Modernisering waarbij het bestaande groene karakter niet wezenlijk verandert geldt als inpasbaar binnen sportparken. Het sportpark is hoogwaardig landschappelijk vorm gegeven. Het groen dient vooral ter verbinding en verfraaiing. 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. Het bebouwings-/verhardingspercentage bedraagt op zowel stedelijke als groene sportparken maximaal circa 15% van de totale oppervlakte van het betreffende sportpark. Voor sportparken waar op het moment van vaststelling van de Structuurvisie al een hoger percentage voor bebouwing/verharding is én voor topparken (vastgesteld en vast te stellen in toekomstige Sportnota's), geldt een percentage van circa 20%. Kunstgras en verharding ten behoeve van sportuitoefening vallen niet onder de verhardingsnorm en zijn toegestaan. Parkeerfaciliteiten (inclusief gewapend gras) vallen wel onder de verhardingsnorm. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het sportpark (bijvoorbeeld sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Recreatieve routes, voorzieningen voor intensief sportief en maatschappelijk (mede)gebruik, zoals een beheerdersgebouw, (multifunctioneel) clubgebouw, maatschappelijke voorzieningen (kinderopvang, voorzieningen voor buurtactiviteiten en onderwijs), commercieel sportaanbod (indoorsport en leisurefuncties), commerciële functies (gezondheidscentra, fysio, kleinschalige overnachtingsmogelijkheden gelieerd aan topsport), mits een directe versterkende link aan het sportaanbod blijvend gegarandeerd kan worden. Op de groene sportparken zijn overdekte voorzieningen alleen inpasbaar als ze het groene karakter van het sportpark niet aantasten.

Zie ook

- Nota Volkstuinen in Amsterdam 2005
- Sportplan 2009–2012 (2009)

5.2

Waterstructuur

Vooruitlopend op de Watervisie, die nog zal worden opgesteld, worden in de voorliggende Structuurvisie de beleidslijnen en criteria, zoals vastgelegd in het 'Waterplan Amsterdam (2001)' (en bijbehorende uitwerkingen), 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 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

overleg met de waterbeheerder wordt de specifieke watercompensatie bepaald.

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/verharden en compenseren overzichtelijker wordt voor wat betreft planning, mogelijkheden, en verantwoordelijkheden.

De dienst Ruimtelijke Ordening ontwikkelt met de waterbeheerders 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 waterbeheeraspecten 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.

Zie ook

- 'Het blauwe goud', Waterplan Amsterdam (juni 2001)
- Keur (herziening 2009 en 2010)
- Factsheets Water 20.02.09 (februari 2009)
- Water op Orde: Bevoegd- en verantwoordelijkheden (mei 2004)
- Beleidsnota 'Vaarwater op orde'
- Nota Ontdek Amsterdam 2009
- Plan Amsterdam 'Amsterdam Waterbestendig' 2008
- BIGO (beleidsnota Inrichting Gebruik en Onderhoud)
- Nota Grondwater Amsterdam 2007-2011 (2007) incl. Actieplan Polderriolen
- Waterbeheerplan AGV
- Werkwijze Watertoets Amsterdam 2003
- Verordening op de haven en het binnenwater 2006
- Plan Gemeentelijke Watertaken 2010-2015
- Gemeentelijk Rioleringsplan en bijbehorend visiedocument
- Keurontheffingen waterkeringen
- Beleidsnota natuurvriendelijk onderhoud
- Nota Amsterdam te water 1995
- Handleiding Watertoets 2003
- Visie 'Jachthavens aan het IJ en IJmeer'
- Doorvaartprofielen
- Toekomstvisie Drinkwater
- Plan Gemeentelijke Watertaken 2010-2015
- Gemeentelijk Rioleringsplan en bijbehorend visiedocument
- www.agv.nl (beleid en regelgeving)
- www.waternet.nl

Hoofdstuk 6

Verkeer en vervoer

6.1

Hoofdnetten

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.

6.1.1 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.

6.1.2 Toelichtende kaarten

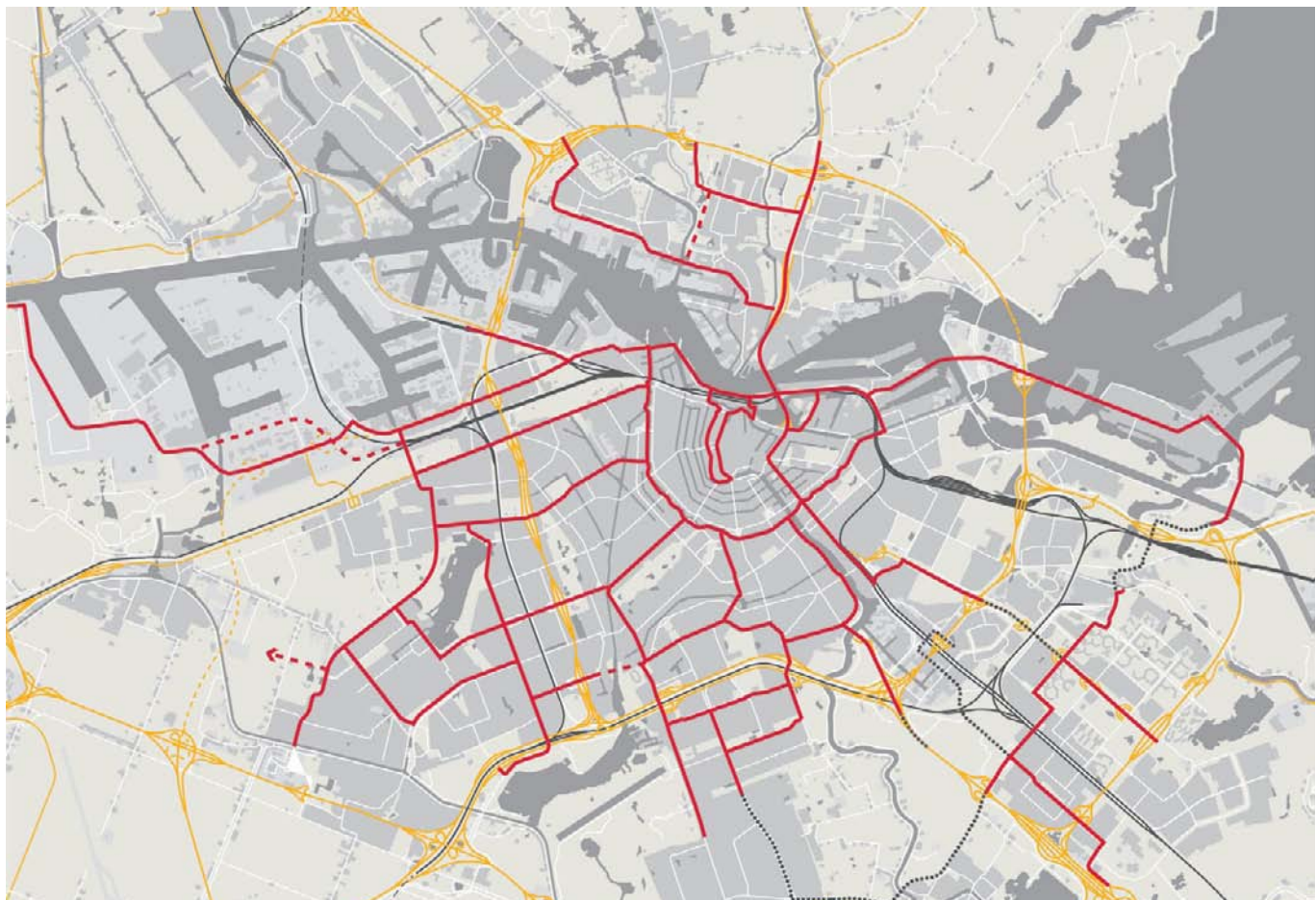
De onderstaande toelichtende kaarten geven een overzicht van de hoofdnetten. Daarbij moet vermeld dat in deze structuurvisie de kaarten uit het geldende 'Beleidskader Hoofdnetten (2005)' zijn overgenomen.

Zodra het beleidskader uit 2005 is geactualiseerd en door B en W is vastgesteld, gelden de toelichtende kaarten uit dat beleidsdocument. Daarmee komt onderstaand kaartmateriaal te vervallen.

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 paragraaf 3.4.



Hoofdnet auto

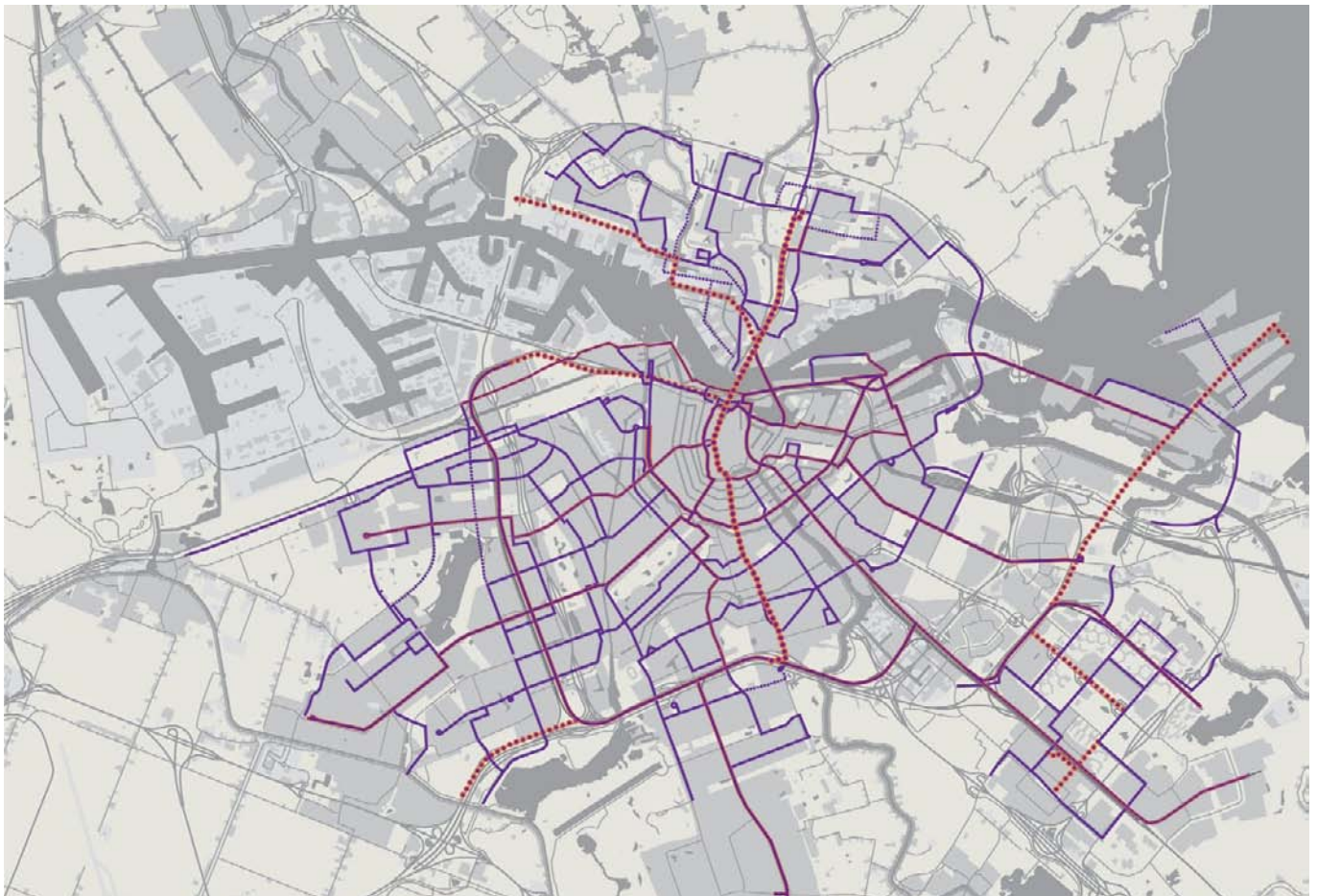
— hoofdnet auto - - - - - nieuwe verbinding buiten gemeentegrens — rijksweg

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.



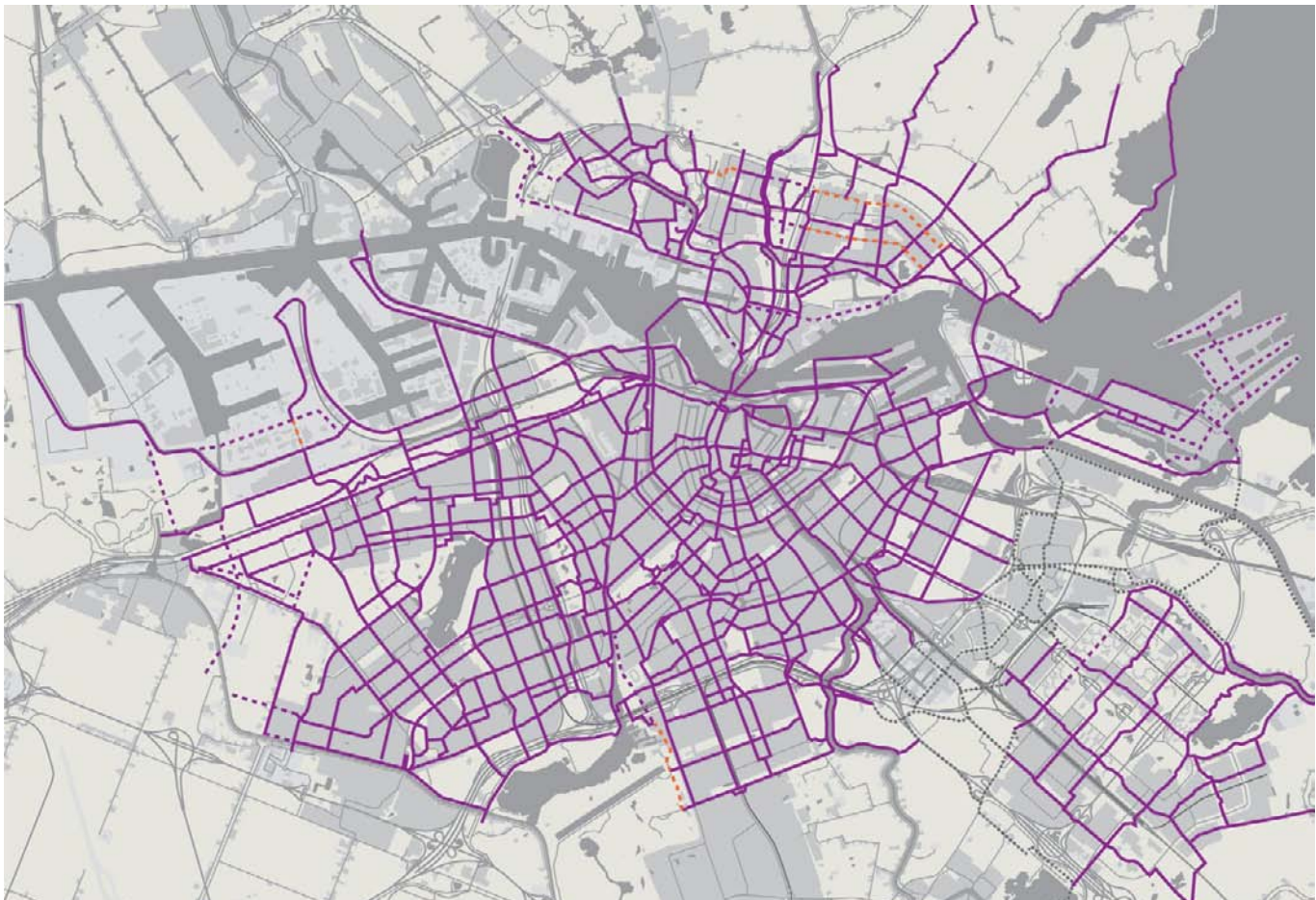
Hoofdnet OV

— hoofdnet OV — OV-corridors toekomstig hoofdnet OV

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.



Hoofdnet fiets

— hoofdnet fiets - - - - toekomstig hoofdnet fiets - - - - ontbrekende schakel ····· buiten gemeentegrens

6.2

Ruimtelijke reserveringen

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;
- 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 met het uitvoeren van projecten die op korte termijn spelen ten koste gaan van lange termijn reserveringen.

De lijst met reserveringen met bijbehorende kaarten (bijlage 1) geeft de belangrijkste mogelijke uitbreidingen van de bestaande hoofdnetten 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 termijn projecten (tot 2015), middellange termijn projecten (tot en met 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.

Overigens dient opgemerkt te worden dat de op de kaarten aangegeven tracés indicatief zijn.

6.3

Goederenvervoer

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 voor de regio.

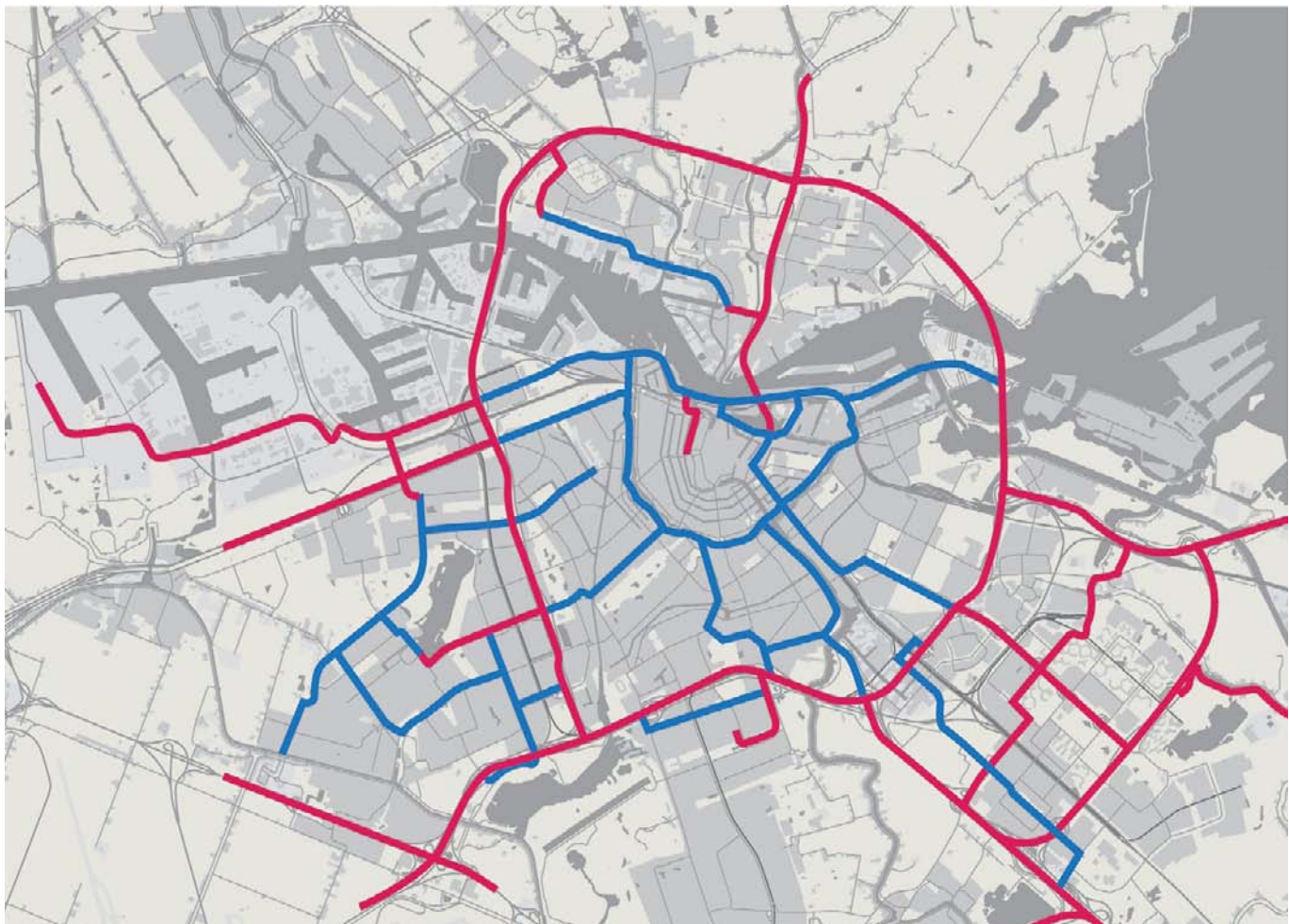
Het kwaliteitsnet is een selectief netwerk van voorkeurroutes waarover vrachtverkeer op een verkeersveilige en soepele wijze wordt afgewikkeld en waarop de overlast voor de omgeving (hinder, lucht en geluid) wordt gereduceerd. Het Kwaliteitsnet benoemt geen nieuwe routes, maar omvat de wegen die momenteel 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 bereikbaarheid, 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 schoon goederenvervoer per elektrische boot via primaire en secundaire vaarwegen, overslaglocaties aan de rand van Amsterdam (Actieplan Amsterdam Elektrisch) en overslaglocaties voor multimodaal transport (water, vrachtverkeer 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. Goederenvervoer over het water wordt gestimu-



Kwaliteitsnet goederenvervoer

— kwaliteitsnet regio

— kwaliteitsnet Amsterdam

leerd. Met de inzet van elektrische boten wordt de waterinfrastructuur van Amsterdam beter benut en wordt het wegennet ontzien. De gemeente voorziet in overslaglocaties voor boot- en vrachtverkeer en oplaadpunten voor elektrische boten met groene stroom.

Eén maal per twee jaar zal worden bezien in hoeverre het kwaliteitsnet dient te worden geactualiseerd. DIVV neemt hiertoe het initiatief.

Zie ook

- Beleidskader Hoofdnetten (2005)
- Nota Stedelijke Infrastructuur 2006
- Leidraad Centrale Verkeerscommissie Amsterdam
- Voorrang voor een gezonde stad: Metropoolregio Amsterdam Verkeer en vervoer:
- Een Slimme Haven, Havenvisie gemeente Amsterdam 2008–2020:
- Actieplan Groei op het Spoor, Ministerie van Verkeer en Waterstaat:
- Stadsregio OV Visie 2010–2030
- Amsterdamse OV-Visie 2008–2020 (DIVV, 2008):
- Amsterdamse Reserveringen Infrastructuur (DIVV & DRO, 2004)
- Concept Amsterdamse Infra Agenda 2010–2040 (DIVV, 2009)
- Beleidskader Veervoer op het IJ (2006–2011).

Hoofdstuk 7

Energie

De visie op duurzaamheid en de toepassing van energiebronnen is uitvoerig verwoord in deel 1, ‘Visie’.

Windvisie

In opdracht van het Klimaatbureau wordt – door Dienst Milieu en Bouwtoezicht en Dienst Ruimtelijke Ordening – 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.

De uitwerking van de Windvisie vormt, na vaststelling door de gemeenteraad, onderdeel van het instrumentarium van de Structuurvisie.

Vooralsnog zijn windmolens hoger dan 30 meter alleen toegestaan in Westpoort.

Zie ook

- Ruimtelijke studie uitbreiding windenergie in Amsterdam in opdracht van het Klimaatbureau (DMB/DRO).

Bijlage

Overzicht ruimtelijke reserveringen

NB: de projectnummers verwijzen naar de kaarten. Er wordt onderscheid gemaakt in korte termijn projecten (voor 2015), middellange (2015–2020) en lange termijn (na 2020).

Spoorprojecten

Project nummer	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 keersporen bij de zware rail ten westen van Riekerpolder. Onderdeel van OV-SAAL korte termijn
S3	Spooruitbreiding tussen Zuidtak RAI en de Utrechtboog	Van 2-sporig naar 4-sporig tussen station Amsterdam Zuid en de Utrechtboog. 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 spoor aansluiting 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)

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
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 Australiëhavenweg 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 en lange termijn	onderdeel van OV-SAAL, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S11	Aansluiting Haarlemlijn–Westtak	Door middel van een nieuwe spoor aansluiting tussen de Haarlemlijn en de Westtak, ontstaat de mogelijkheid om een rechtstreekse verbinding te maken tussen Haarlem en Amsterdam (Nieuw)-West	Lange termijn	
S12	Aansluiting Aziëhavenweg – Haarlemlijn richting Amsterdam Centraal	Een ongelijkvloerse kruising voor de ontsluiting van het emplacement Aziëhavenweg	Lange termijn	
S13	Spooruitbreiding Duivendrecht – Muiderstraatweg	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak vanaf station Duivendrecht tot de Diemberboog. 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 Gooilijn en een station op Centrumeiland	Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL lange termijn. Het nieuwe station dat de Gooilijn kruist valt in de gemeente Diemen
S15	Spooruitbreiding Sloterdijk – Zaanstraat	Reservering om de huidige 4-sporigheid van de lage oost-westsporen 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 aansluiting 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	

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
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	Spooruitbreiding tussen Muiderstraatweg en Overdiempolder	Spooruitbreiding van 2 naar 4 sporen	Lange termijn	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 reservering S5 fase 1)
S25	Spooruitbreiding Duivendrecht	Spooruitbreiding van 2 naar 4 sporen in Duivendrecht	Korte termijn tot lange termijn	De reservering vormt een koppeling tussen S03 en S22
S26	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

Projecten openbaar vervoer

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV1	Station Sixhaven	Een stationsreservering voor gebiedsontwikkeling rond Sixhaven	Lange termijn	
OV2	Metro emplacement Isolatorweg	De uitbreiding is te verdelen in 2 fases. In de eerste fase vind er uitbreiding in opstelcapaciteit plaats tot de Contactweg. Op lange termijn kan in fase 2 een mogelijke uitbreiding plaatsvinden over de Contactweg	Korte termijn tot lange 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 tussen de Rioolwaterzuiverings inrichting en de Nieuwe Leeuwarderweg. Een derde locatie bevindt zich 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 metrostation van Hasseltweg en Zaanstad	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	De route langs het bestaande spoor rechtstreeks naar Amsterdam CS heeft de prioriteit. Daarnaast zijn verschillende tracés vanaf halte Isolatorweg mogelijk via Amsterdam Noord.	Middellange termijn	De opties hangen mede af van ontwikkelingen van de IJoevers en Haven-Stad
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

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV10	Verlenging van de IJtram	IJtram tweede 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 tweede fase	Korte termijn	
OV12	Verlengen van tramlijn 16 en 24 naar station Amsterdam Zuid	Een verlengde trambaan om de lijnen 16 en 24 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 Buikslootermeerplein 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	Noordoosttangent	Een HOV-busverbinding tussen Amsterdam Noord- Zeeburg – Amstelstation	Middellange termijn	
OV18	Vertramming Noordoosttangent	Een nieuwe tramverbinding tussen Amsterdam Noord- Zeeburg – Amstel station	Lange termijn	De nieuwe lijn is een tramvariant van de Noordoosttangent bus
OV19	Doortrekken van tramlijn 10 naar Sloterdijk	Het verlengen van de tramlijn vanaf de Van Hallstraat naar station Amsterdam Sloterdijk	Lange termijn	
OV20	Vertrammen van buslijn 15 en buslijn 65	Hiervoor zijn 2 nieuwe tramlijnschakels nodig op de Parnassusweg 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 vanuit IJburg 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	HOV-verbinding RW3	De voorkeursvariant gaat uit van een busdoorsteek richting Amstelveen die gelegen is tussen de straten Opveld en Roffart	Middellange termijn	
OV26	Verlengen van tramlijn 3, 7, 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	
OV28	Doortrekken van tramlijn 9	Het verlengen van tramlijn 9 naar station Diemen Zuid, Amsterdam Bijlmer ArenA of Diemerbos	Middellange termijn	

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV29	Doortrekken van tramlijn 25 naar Overamstel	Een nieuwe tramverbinding tussen President Kennedylaan en het nieuw te ontwikkelen Overamstelgebied. De nieuwe tramverbinding sluit aan op het P+R-terrein van Overamstel	Middellange termijn	Tramlijn 25 heeft in de dienstregeling vanaf 2012 als eindpunt Amstelstation. In de toekomst zou dit Overamstel kunnen worden. Met de gemeente Ouder-Amstel wordt in overleg getreden over de verdere doortrekking van lijn 25 naar het Amstel III-gebied. Te zijner tijd wordt bekeken of dit ook haalbaar is.

Weginfrastructuur

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
W1	IJ-boulevard 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 IJ-boulevard oost (2x2) bestaat nog. Er ligt ook een reservering om de Heeremabrug 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	Lange 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

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
W8	Wegverbreding A9 Gaasperdammerweg, A10-Oost en A1	<p>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.</p> <p>-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 ondertunneld.</p> <p>- 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</p>	Midellange 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	Midellange 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	Midellange- 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. Met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25 zal het wegvak tussen de President Kennedylaan en de A10 in overleg met het Rijk worden afgewaardeerd. Hiermee wordt woningbouw mogelijk rond de Joan Muyskensweg, waarmee een verlengstuk van de Rivierenbuurt ontstaat.	Midellange 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). In beide richtingen ligt een reservering van een rijstrook. Dit geldt voor het weggedeelte tussen Haarlemmerweg en het knooppunt De Nieuwe Meer	Lange termijn	Er is geen intentie voor capaciteitsuitbreiding, maar enkel voor aanpassingen en het verbeteren van het profiel
W14	Parkstad aansluiting Westrandweg	Als ontsluiting van Parkstad. De afslag ligt ten noorden van de Ringvaart. Bij aanleg van de verlengde Westrandweg wordt wel rekening gehouden met deze afslag	Midellange termijn	Extra capaciteit wordt gezocht in een nieuwe S106 aan de A9 bij Badhoevedorp (zie reservering W17)
W15	Wegverbreding Daalwijkdreef	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
W17	Aansluiting S106 met verlegde A9	Met het verleggen van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp zal de S106 een nieuwe aansluiting krijgen op de A9	Midellange termijn	
W18	Verbinding tussen Lemelerbergweg en Sniijdersweg	Aan de huidige fietsverbinding tussen Lemelerbergweg en de Sniijdersweg worden 1x1 of 2x2 rijstroken toegevoegd	Midellange termijn	De reservering hangt samen met de ontwikkelingen van de A9 Gaasperdammerweg

Parkeren

Project nummer	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.
P6	P+R Zeeburgereiland	Verplaatsing van het huidige P+R-terrein met 600 parkeerplaatsen naar de IJburglaan langs de A10	Middellange termijn	
P7	P+R Gaasperplas	Verplaatsing van het huidige P+R-terrein tussen de S113 en de A9 Gaasperdammerweg	Middellange termijn	Uitvoering hangt samen met de ontwikkelingen van de overkluizing A9 Gaasperdammerweg

Fietsroutes en fietsenstallingen



Project nummer	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	Midellange termijn tot lange termijn	
F2	Fietsroute langs de Kostverlorenvaart	Een doorgaande route langs de Kostverlorenvaart aan de oost- en/of westzijde van de Kostverlorenvaart. Er zal wel een oplossing gevonden moeten worden voor de vele waterobstakels	Middellange termijn tot lange termijn	De route is behoorlijk uitgestrekt. Een gefaseerde uitvoering behoort tot de mogelijkheden
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 in pandig als buiten	Middellange termijn	
F8	Uitbreiding fietsenstallingen station 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	

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
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 4000 fietsen extra stallingruimte, waarvan 2700 plekken bewaakt en inpandig	Middellange termijn	
F13	Inpandig en bewaakte fietsenstalling ArenA gebied inclusief GETZ	Ongeveer voor 1800 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	
F14	Inpandig en bewaakte fietsenstalling Buikslotermeerplein	Ongeveer voor 1300 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	Gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn en de Zaanangent
F15	Inpandig en bewaakte fietsenstalling De Hallen	Ongeveer voor 1000 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	
F16	Fietsbrug over het IJ	Een nieuwe fietsbrug tussen Java-eiland en Motorwal of tussen Java-eiland via Kompaseiland naar de noordelijke IJoever in plaats van een veerverbinding	Lange termijn	Zie reservering V1

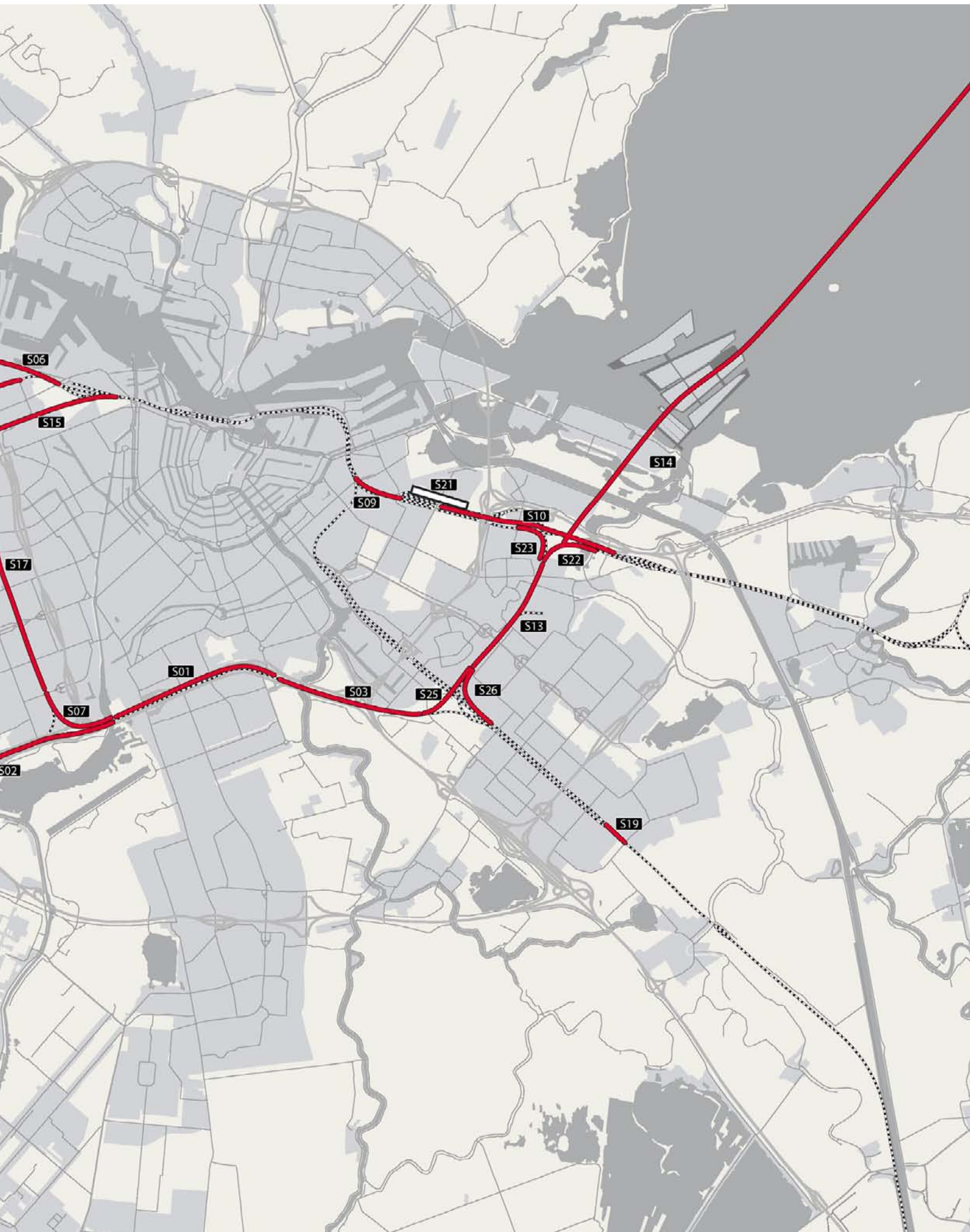
Veerverbindingen

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
V1	Veerverbinding Java-eiland – Motorwal	Een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam CS, Java-eiland en Motorwal en Motorwal	Korte termijn tot middellange termijn	Op langere termijn is er ook een optie voor een fietsbrug tussen Java-eiland en Motorwal (Zie reservering F16)
V2	Veerverbinding Java-eiland – Kompaseiland – Amsterdam Noord	Een nieuwe veerverbinding tussen Java-eiland, Kompaseiland en de noordelijke IJoever	Lange termijn	Afhankelijk van de ontwikkelingen van Kompaseiland
V3	Veerverbinding Sporenburg – Zeeburgereiland	Een nieuwe veerverbinding tussen Sporenburg en Zeeburgereiland	Lange termijn	Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen op Zeeburgereiland
V4	Veerverbinding Zaanstad	Een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam CS en Zaandam	Lange termijn	

Reserveringen spoor

-  reservering spoor
-  reservering rangeerterrin

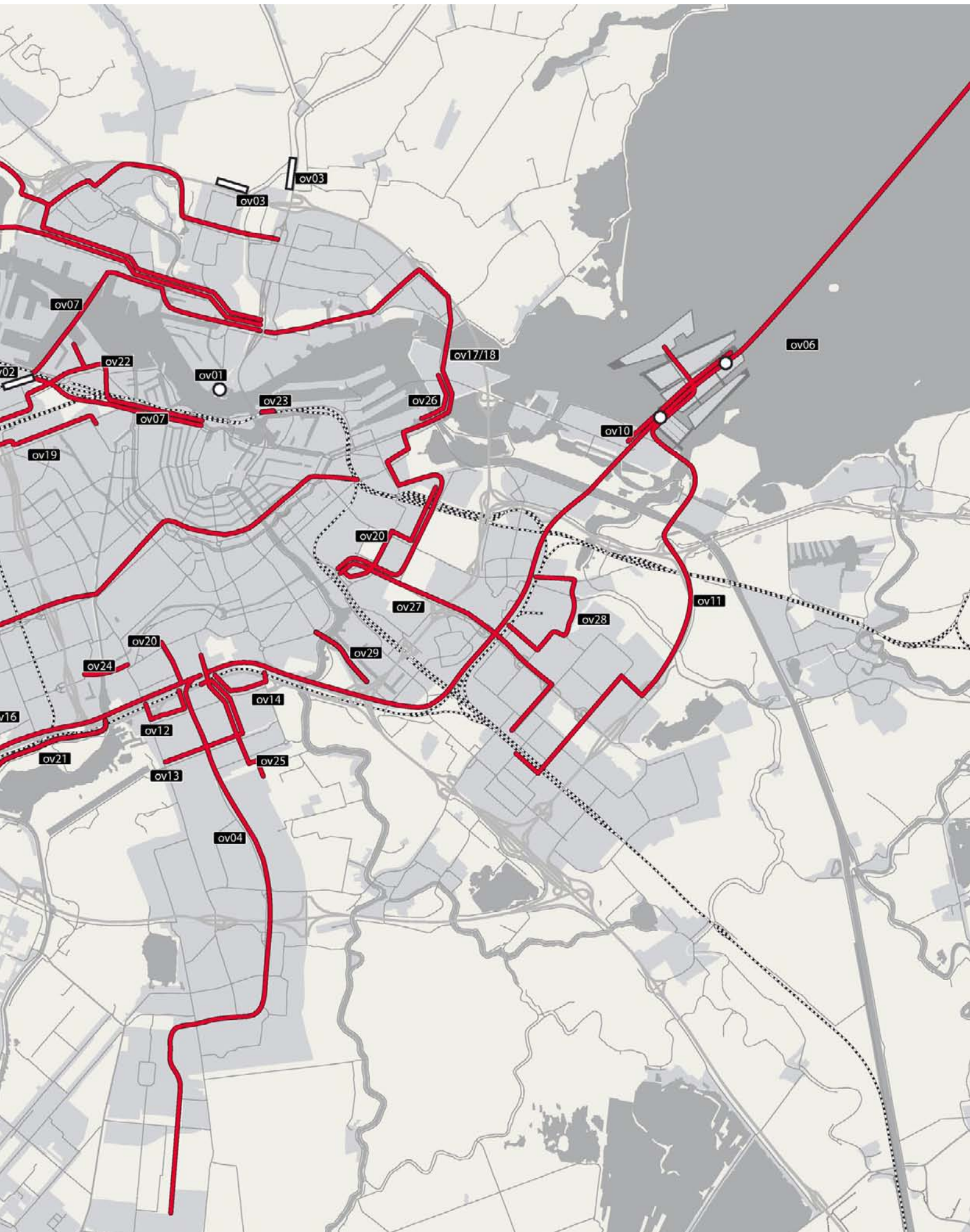




Reserveringen OV

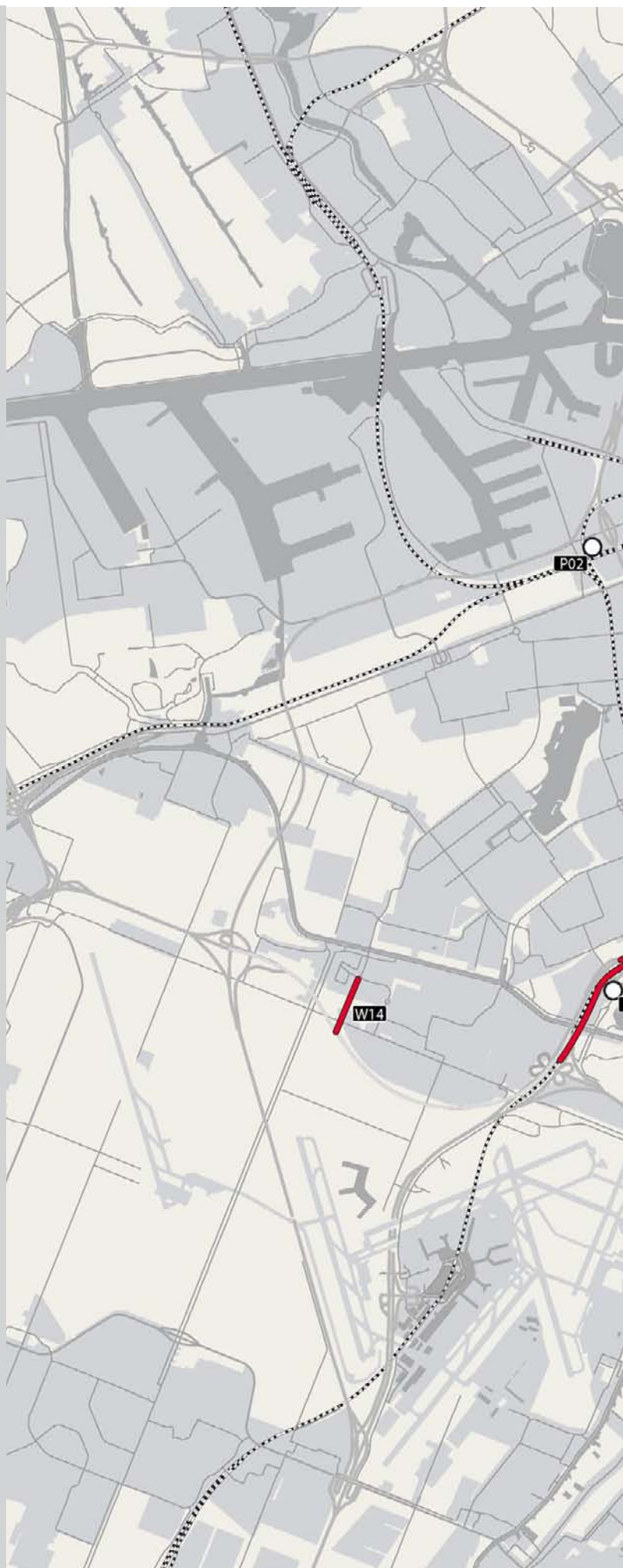
- reservering OV
- reservering emplacement
- reservering station

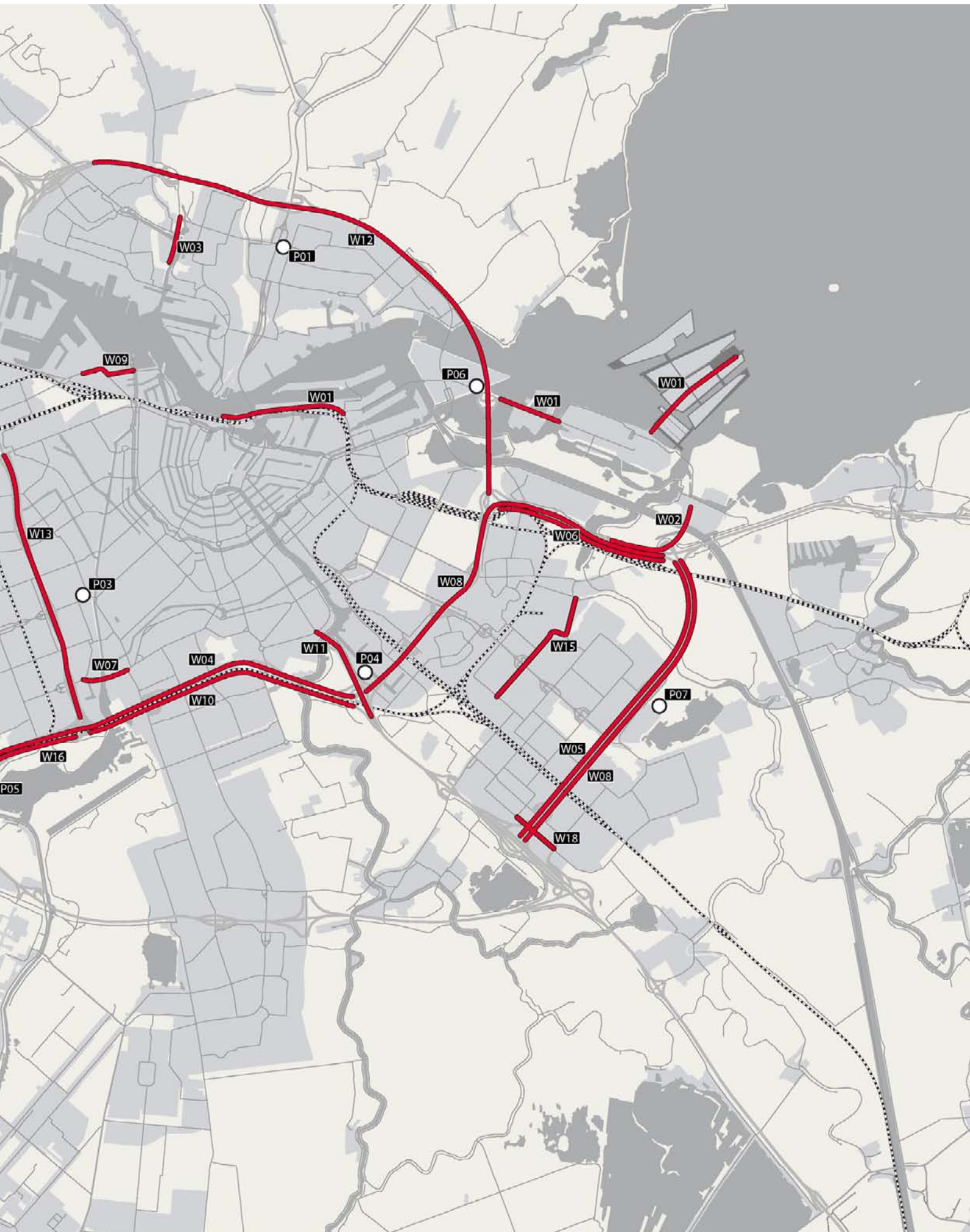




Reserveringen weg

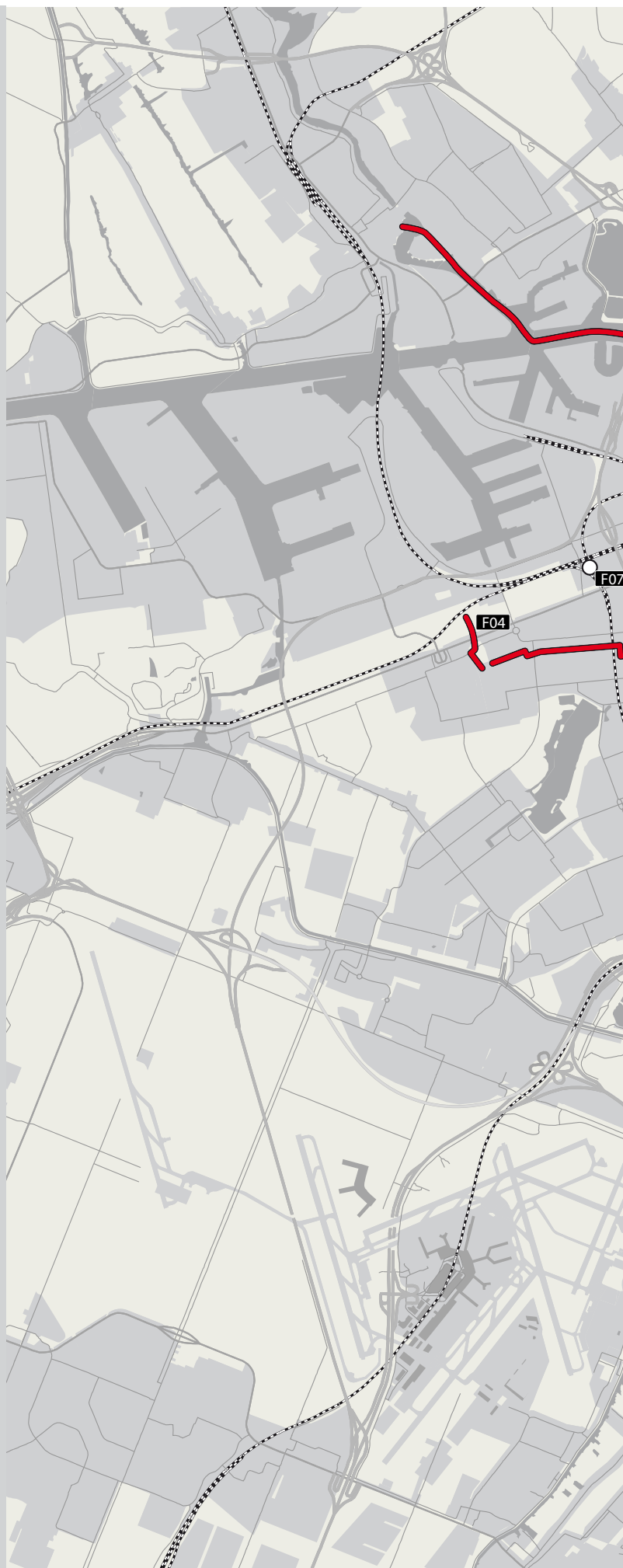
- reservering weg
- reservering P+R terrein

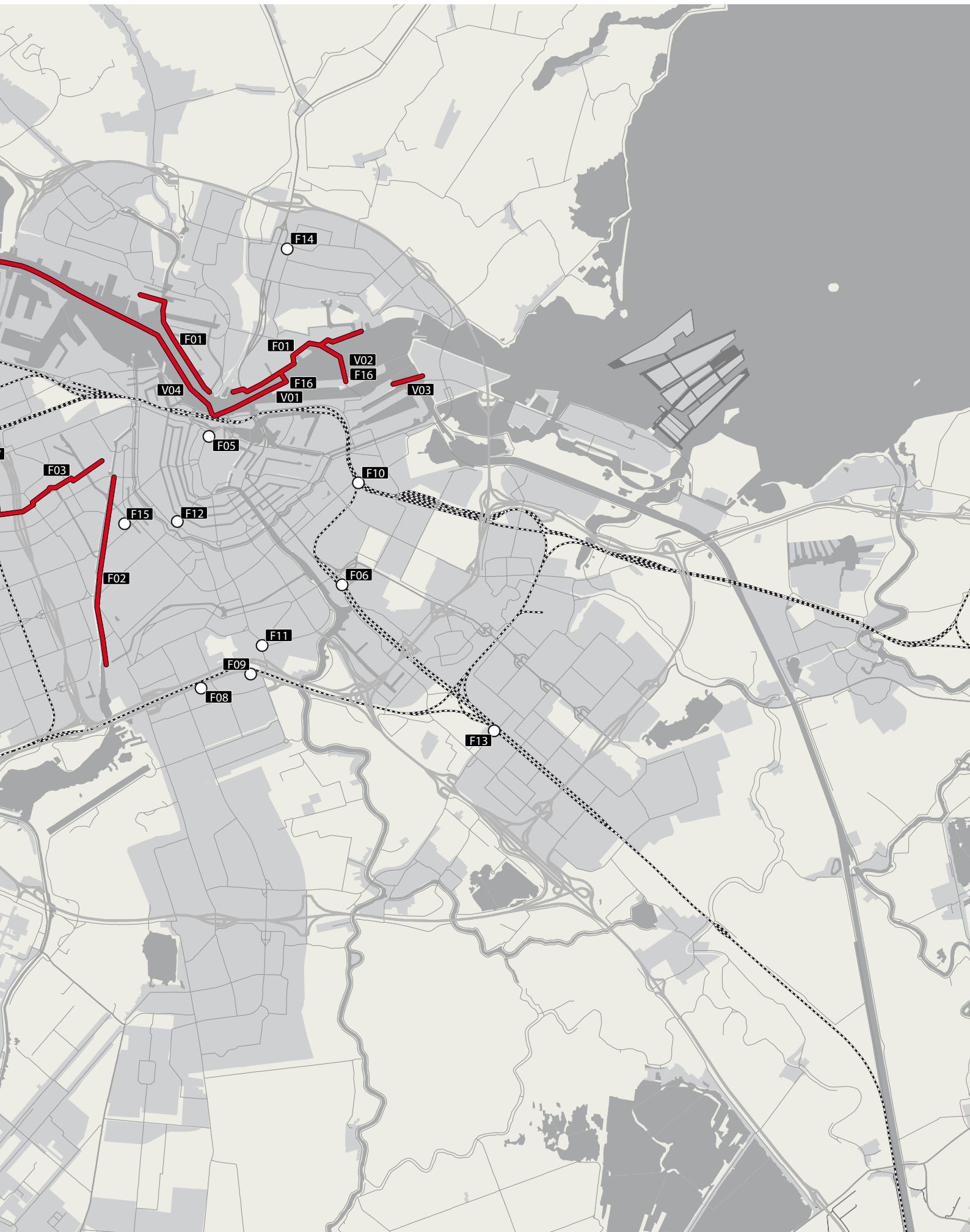




Reserveringen fiets en veerverbindingen

- reservering fiets of veer
- reservering fietsenstalling





Bijlage

PlanMER

Inhoud

Hoofdstuk 1	
Inleiding	281
Hoofdstuk 2	
Structuurvisiealternatief	283
2.1 Milieubeoordeling	286
Hoofdstuk 3	
Samenvatting planMER	291
3.1 Doelen en opgaven uit de Structuurvisie	292
3.2 Wettelijk en beleidskader	293
3.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	296
3.4 Alternatieven	298
3.5 Beoordeling van de alternatieven	303
3.6 Voortoets Natuurbeschermingswet/Passende beoordeling	319
3.7 Totaalbeoordeling	320
3.8 Evaluatie en monitoring	322
3.9 Leemten in kennis	323

Hoofdstuk 1

Inleiding

Het definitieve milieueffectrapport (planMER) behorend bij de Structuurvisie bestaat uit:

- het planMER, zoals deze is aanvaard door het college van B en W op 26 januari 2010,
- de wijzigingsvoorstellen in de nota van beantwoording, die betrekking hebben op het onderdeel planMER,
- het in hoofdstuk 2 opgenomen 'Structuurvisiealternatief' en de beoordeling daarvan op basis van aanvullingen en wijzigingen die voortkomen uit de zienswijzen, het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage en de behandeling van de Structuurvisie in B en W op 5 oktober 2010,
- de in hoofdstuk 3 opgenomen 'Samenvatting van het planMER'.

Deze ingrediënten tezamen bevatten alle relevante milieu-informatie, die nodig is om een besluit te nemen over deze structuurvisie.

Hoofdstuk 2

Structuurvisie- alternatief

Het Structuurvisiealternatief wordt geïntroduceerd als onderdeel van het planMER met inbegrip van alle aanpassingen op de ontwerp structuurvisie, die voor het planMER relevant zijn. Daarna volgt de milieubeoordeling van deze ruimtelijke verandering. Bij de beoordeling daarvan is gebruik gemaakt van aanvullende verkeersgegevens naar aanleiding van de mobiliteitstoets⁷.

Het Structuurvisiealternatief⁷ werd niet eerder in het planMER geïntroduceerd, omdat het in 'de visie' beschreven programma in veel gevallen een optelsom is van alle ingrediënten uit de onderzochte MER-alternatieven, waarin niet direct duidelijke keuzes worden gemaakt. Dat blijft ook in de Structuurvisie zo, omdat het gemeentebestuur grotendeels de geschetste ontwikkelingsmogelijkheden in 'de visie' open wil houden. Er resteren bijvoorbeeld keuzes uit scenario's voor Havenstad en voor openbaar vervoer bij Schiphol. Ook staat de locatie voor de Olympische Spelen nog niet vast. Wel worden in het uitvoeringsdeel de verwachte faseringstendensen aangegeven. Voor de periode tot 2020 zijn de meeste projecten echter al belegd.

In feite zijn de ingrediënten van het Structuurvisiealternatief beschreven in de Structuurvisie deel 1, 'De visie' met bijbehorend kaartbeeld *Visie Amsterdam 2040* en deel

2, 'Uitvoering'. Daarom is ervoor gekozen om hier voornamelijk de laatste ontwikkelingen op te nemen ten opzichte van de ontwerp structuurvisie.

In het Structuurvisiealternatief worden alleen die beleidskeuzes beschreven die belangrijk zijn voor de milieubeoordeling en mogelijk afwijken van de aanvankelijke beoordeling van de overige MER-alternatieven. Het Structuurvisiealternatief volgt daarbij dezelfde opbouw als de overige alternatieven in het planMER om een vergelijkbare beoordeling mogelijk te maken.

Hoofdlijnen

In feite zijn in het Structuurvisiealternatief de beste ontwikkelopties naar aanleiding van de (milieu)beoordeling van de overige MER-alternatieven samengebracht. Voor zover het de woningbouwontwikkelingen betreft, houdt de Structuurvisie ook de opties uit de alternatieven nog min of meer open. In de totaaltabel van de uitvoeringsstrategie/investeringsagenda van de Structuurvisie wordt in de gehele planperiode uitgegaan van 115.000 woningen. Uitgangspunt

⁷ Mobiliteitstoets (ontwerp)structuurvisie Amsterdam 2040, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Amsterdam, conceptversie 7 juni 2010.

daarbij is dat ruim rekening wordt gehouden met planuitval en dat ook niet is te voorzien waar, wanneer en met welke intensiteit de woningbouw zal plaatsvinden. Naar aanleiding van de huidige kredietcrisis is wel de voorziene bouw van ongeveer 10.000 woningen in de tijd doorgeschoven van de periode 2010-2020 naar het volgende decennium en vervolgens 2000 woningen van 2020-2030 naar de periode 2030+.

In alle MER-alternatieven (dus ook in dit Structuurvisiealternatief) is uitgegaan van ongeveer 80.000 woningen, omdat anders de verwachte milieueffecten niet realistisch worden ingeschat. Aangezien ruimtelijke ingrepen altijd gepaard gaan met infrastructurele ingrepen, worden daar in de mobiliteitstoets aannamen voor gedaan.

Hoewel de Structuurvisie de IJmeerverbinding als een gewenste toekomstige ontwikkeling aangeeft, worden bijvoorbeeld de woningbouwaccenten uit het waterfrontalternatief niet overgenomen, zoals een verdichting van IJburg. Analoog aan het zuidflankalternatief behoren tot de transformatie van Zuidoost ook de ontwikkelingsambities voor de Gooisewegzone, maar van een verlaging buiten de ring wordt in ieder geval afgezien. Voor het gedeelte binnen de ring blijven de corridorfunctie, de waterkerende functie en de functie als vluchtroute bij calamiteiten belangrijk.

Openbaar vervoer en mobiliteitstoets

De structuurvisie noemt ambitieuze doelstellingen voor wat betreft het openbaar vervoer- en fietsgebruik. De toevoeging van openbaar vervoer (OV)-infrastructuur draagt sterk bij aan de OV-bereikbaarheid van delen van de stad. Vooral Noord profiteert sterk van de Noord/Zuidlijn, de toegevoegde hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-bustangenten en de doorgetrokken veronderstelde Ringlijn. Omwille van de versterking van de kwaliteit van openbaar vervoer worden de trams naar het Zeeburgereiland, het Sciencepark opgewaarderd tot een HOV Zeeburgereiland, HOV-Sciencepark en HOV naar Houthavens.

Aangezien de consequenties van het omvangrijke ruimtelijke programma en het grote pakket aan infrastructurele maatregelen in de Structuurvisie aanzienlijk kunnen zijn voor de mobiliteit binnen en rond Amsterdam is een kwantitatieve analyse gedaan in de vorm van een zogenaamde mobiliteitstoets.

Om een gevoel te krijgen bij de mogelijke effecten van andere ruimtelijke keuzes zijn binnen het Structuurvisiealternatief twee alternatieve woonscenario's onderzocht, die deels zijn gebaseerd op de bestaande MER-alternatieven:

- De variant waarbij *binnen Amsterdam een accent* op de woningbouwopgave wordt gelegd langs de bestaande Metroringlijn West (zoals deels in het Ringzone-plusalternatief).
- De variant waarin er *minder woningen in Amsterdam* worden gebouwd en juist meer in regio gemeenten zoals Zaanstad (zoals deels in het waterfrontalternatief).

Olympische Spelen

In het Structuurvisiealternatief wordt uitgegaan van twee mogelijke olympische locaties: Zuidas en waterfront. Bij de locatie waterfront geldt de opmerking, dat bij een mogelijk gebruik van deze locatie er geen sprake hoeft te zijn van het openbreken van het convenant met partners in de haven.

Haven en bedrijvigheid

Uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder en/of de Wijkermeerpolder is in het Structuurvisiealternatief pas aan de orde na zodanig intensiveren op de huidige haventerreinen, dat een nader te bepalen 'norm' dreigt te worden overschreden. Mocht fysieke uitbreiding van de haven in de planperiode aan de orde komen, dan zal nadere studie uit moeten wijzen welke van de twee locaties daarvoor eventueel wordt aangewezen.

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. Daar staat tegenover, dat een aantal bedrijventerreinen, die dicht tegen de binnenstad aanliggen, in potentie een aantrekkelijke woonlocatie zijn. Deze terreinen kunnen transformeren tot woon-werkgebieden, die voor 70 procent worden benut voor woningen of een nieuw milieutype werk-woongebied, waarbij het uitgangspunt is dat tenminste 50 procent van deze terreinen bestemd blijft voor bedrijven.

Water en groen in en om de stad

Het Structuurvisiealternatief herbergt voor de aspecten groen en water alle positieve elementen van de overige MER-alternatieven. Behalve

de versterking van de kwaliteit van wonen aan en met het water, de groene parken en pleinen, wordt ook speciale aandacht gegeven aan de groen- en watergebieden om de stad en het bewaren van het eigen cultuurhistorische karakter van de scheggen. Voor elke scheg wordt een masterplan gemaakt om gewenste ontwikkelingen te stimuleren en ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Ook volkstuinen, begraafplaatsen en sportparken moeten een meer open karakter krijgen. Water wordt steeds meer een ordenend principe in het kader van duurzame stedelijkheid en de klimaatdiscussie. De polder Ronde Hoep wordt als calamiteitenberging aangewezen. Verdere verharding van het oppervlak moet worden gecompenseerd in wateropvangmogelijkheden. Waternet en DRO ontwikkelen daarvoor een Watercompensatiebank.

Analoog aan het planMER wordt in 'De visie' 'biodiversiteit en ecologie' opgenomen met een kaart van de Amsterdamse ecologische structuur, waardoor deze als zodanig beleidsstatus krijgt. Op alle sportparken in de Hoofdgroenstructuur wordt een maximaal verhardings-/bebouwingspercentage van 15% toelaatbaar, met uitzonderingen tot 20%. Dit om er voor te zorgen dat zowel de sportfunctie als het recreatieve medegebruik van de sportparken goed aan bod komen.

De groenstrook ten noorden van Gaasperdam wordt toegevoegd aan de Hoofdgroenstructuur, maar blijft in het faseringsbeeld 2020-2030 staan als mogelijkheid voor woningbouw (verkenning Gaasperdam).

Ook worden de groene strook tussen de Haagseweg en de Oeverlanden van de Nieuwe Meer opgenomen in de Hoofdgroenstructuur, evenals de sportparken Overamstel, Sportpark Sloten, sportlocatie transformatorweg en de tennisparken Vondelpark, Linnaeushof, Amstelpark, Buitenveldert, Jaagpad, Valentijnkade en Kadoelen. Dat betekent een aanzienlijke uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur. Daarnaast wordt de uitbreiding Driemond uit de Hoofdgroenstructuur verwijderd.

Voor de verbinding tussen West en Haven-Stad over de verlengde Bos en Lommerweg door de volkstuinen in de Brettenzone wordt de beoogde verbinding in oostelijke richting opgeschoven en indien nodig als tunnel uitgevoerd. Dat betekent dat het groen ter plaatse niet wordt doorsneden.

Energie

Alle MER-alternatieven, dus ook het Structuurvisiealternatief, zetten stevig in op allerlei vormen van duurzame energieopwekking. Ten opzichte van de ontwerp structuurvisie wordt plaatsing van windturbines behalve in Westpoort eventueel ook mogelijk gemaakt in de Hoofdgroenstructuur, als het 'uitwerkingsgebieden windenergie' betreft. Deze uitwerkingsgebieden worden samen met de betrokken partners uit de metropoolregio bepaald. Daarmee wordt op grotere schaal toepassen van windenergie verantwoord uitgebreid, zonder dat dat wezenlijke aantasting van het landschap hoeft te betekenen. Er komt een 'windvisie' als uitwerking van de Structuurvisie.

2.1 Milieubeoordeling

Algemeen

Het risico van het openhouden van diverse opties is dat versnippering optreedt, waardoor investeringen in milieumaatregelen (warmtenet, openbaar vervoerverbindingen) niet van de grond kunnen komen. Anderzijds bieden bijvoorbeeld keuzes voor energetische en vervoersinfrastructuur juist kansen voor overige ruimtelijke ontwikkelingen. Het Structuurvisiealternatief probeert deze ontwikkelingen zoveel mogelijk bij elkaar te brengen. Een aantal negatieve milieueffecten die in de overige MER-alternatieven zijn gevonden worden in het Structuurvisiealternatief gemitigeerd, waardoor de beoordeling weer neutraal of soms zelfs positief uitvalt. Een overzicht van de beoordeling van alle MER-alternatieven, inclusief het Structuurvisiealternatief, is opgenomen in Hoofdstuk 3, Samenvatting, tabel 11. Totaalbeoordeling alternatieven.

Natuur

De alternatieven worden beoordeeld op de gevolgen voor de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur, de Rijksbuffergebieden en de Natura 2000-gebieden.

Er bestaan meerdere plannen voor een intensiever recreatief gebruik in groengebieden, die botsen met de (P)EHS-status van deze gebieden. In het Structuurvisiealternatief wordt voorlopig afgezien van een eventuele uitplaatsing of uitbreiding van de Amsterdamse havens in de potentiële uitbreidingslocatie Houtrakpolder die in de (P)EHS ligt. Het Structuurvisiealternatief scoort om die reden beter. Bovenstaande geldt ook voor de Rijksbufferzones. De reikwijdte van de activiteiten ten opzichte van Natura 2000-gebieden is beperkt voor zover deze niet in het IJmeer plaatsvinden. De ontwikkelingen in en rondom het IJmeer zullen conform het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage andermaal aan een passende beoordeling worden onderworpen wanneer verdere planvorming aan de orde is en scoort daarom neutraal.

Landschap en cultuurhistorie

De alternatieven worden voor het landschap beoordeeld op samenhang structuur en openheid. Voor cultuurhistorie wordt het effect op visueel-ruimtelijke kenmerken bepaald.

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 worden vermeden. Voor het mogelijk plaatsen van windmolens wordt een ‘Windvisie’ opgesteld.

In het Structuurvisiealternatief zijn de negatieve aspecten ten aanzien van verstoring van het landschap door eventuele uitbreidingen van de haven in de Houtrak- of de Wijkermeerpolder gemitigeerd door te stellen dat uitbreiding pas aan de orde is nadat intensiveren op de huidige haventerreinen geen soelaas meer biedt. De komende 15 tot 20 jaar blijven die polders in ieder geval nog onaangetast. Bovendien wordt in het Structuurvisiealternatief 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. In het Structuurvisiealternatief zijn de negatieve aspecten zoveel mogelijk gemitigeerd, zodat de beoordeling neutraal uitvalt.

Duurzame energie en reductie van CO₂

De alternatieven worden beoordeeld op mate van energiebesparing en duurzame energieopwekking.

Voor het halen van de Amsterdamse energieambities in 2025 en 2040 zijn maximale inspanningen nodig zowel op het gebied van energiebesparing als duurzame energieopwekking. Het al dan niet halen van de doelstellingen is op zich niet onderscheidend voor de alternatieven. Dit heeft meer te maken met het hoge ambitieniveau van Amsterdam.

In vergelijking met de referentiesituatie scoren alle alternatieven voor zowel 2025 als 2040 op de duurzame energieopwekkingsvormen zoals zonne-energie, windenergie, stadswarmte, warmte- en koudeopslag en energie uit biomassa veel beter. In het Structuurvisiealternatief wordt er zelfs van uitgegaan dat de schaalprong stadswarmte zich uitbreidt naar de Metropoolregio Amsterdam en worden de mogelijkheden ten aanzien van het plaatsen van windturbines verruimd. Daarom scoort dit alternatief in feite het best.

Water

De alternatieven worden getoetst op de wateraspecten veiligheid, wateroverlast en wateronderlast.

Voor veiligheid geldt dat de uitrol van het centrum plaatsvindt in het beste beveiligde gebied met een overstromingsfrequentie van 1:10.000 jaar. De extra bebouwing in Zuidoost is met de ligging binnen de zuidelijke dijkkring met een overstromingsfrequentie van 1:10.000 jaar ook voldoende gewaarborgd. Voor de transformatiegebieden zoals de noordelijke IJsoever en Haven-Stad 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. In het Structuurvisiealternatief wordt bebouwing in Haven-Stad pas voorzien na 2030. Verwacht wordt, dat de negatieve aspecten betreffende veiligheid dan volledig worden gemitigeerd, zodat het aspect veiligheid neutraal scoort.

Voor het aspect wateroverlast geldt dat de uitrol van het stadscentrum zal leiden tot potentieel meer wateroverlast door intensievere bebouwing en nog meer verhard oppervlak. Mitigerende maatregelen (zoals groene daken) zijn daarbij nodig. De transformatiegebieden bieden een goede gelegenheid voor een wateroverlastbestendige inrichting. De grootste wateroverlastproblemen doen zich voor in de ontwikkelingsgebieden in Zuidoost door de diepe polders in dat gebied. Dat is in het Structuurvisiealternatief niet veel beter, omdat daar in de komende twee decennia ook veel ontwikkelingen worden voorzien. Wel is expliciet in de Structuurvisie opgenomen, dat 'het robuuster maken van de stad tegen extremer weer vanwege klimaatverandering één van de belangrijkste onderdelen is' en als 'uitwerkingsplan Watervisie' wordt aangekondigd. De verwachte maatregelen leiden daarom tot een neutrale score van het Structuurvisiealternatief op dit aspect.

Bij de uitrol van het centrum is voldoende waterberging nodig om de grondwaterstand op peil te houden en zodoende de houten paalfunderingen afdoende te beschermen tegen wateronderlast. In de te verdichten gebieden in de zuidelijke ringzone geldt dit eveneens. Voor de relatief hooggelegen transformatiegebieden langs het IJ zijn weinig problemen te verwachten. In de ontwikkelingsgebie-

den van de zuidflank zijn eveneens nauwelijks problemen te verwachten.

Sociaal duurzaam

De beoordeling vindt plaats op basis van de aspecten identiteit (diversiteit), flexibiliteit, verbinden en 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.

In de Ringzone-west 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 sociale duurzaamheid. Door de aanpak van deze gebieden wordt een brug geslagen tussen de goed scorende gebieden binnen de ring en Amsterdam Nieuw-West, waar stadsvernieuwing al aan de gang is. Langs de Ringzone worden daartoe voorzieningen 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 worden zowel sociale als ook ruimtelijke barrières verminderd.

Verdichting in deze zone leidt ook tot een verhoging van het draagvlak voor de reeds aanwezige voorzieningen. 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.

Door intensieve ontwikkelingen langs het IJ profileert Amsterdam zich sterker als waterstad. De cultuurhistorische achtergrond van het gebied – haven en industrie – versterkt deze identiteit. De ontwikkeling van de Silodam en het Kraanspoor laten de potenties zien van de gebouwde omgeving waarbij rekening is gehouden met de identiteit van het gebied. 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 betekenis voor de omliggende wijken. Omdat het gebied nu nauwelijks bewoners en publieke voorzieningen kent, is het van belang draagvlak, betrokkenheid en eigenaarschap voor deze locaties te creëren. Om een toekomstbestendige ontwikkeling mogelijk te maken binnen de beoogde zeer hoge dichtheden wordt veel aandacht besteed aan flexibiliteit.

De zuidflank heeft sterke identiteiten als financieel centrum, kennisstad en logistiek. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats op de as Schiphol-Zuidas-Zuidoost. De twee monofunctionele gebieden van wonen en werken in Zuidoost worden grotendeels getransformeerd. In een gemengd stedelijke setting worden wonen en werken gecombineerd met functies als leisure en onderwijs. 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.

Het Structuurvisiealternatief combineert zoveel mogelijk alle positieve sociaal-duurzame elementen van de overige MER-alternatieven om een evenwichtige ontwikkeling mogelijk te maken met behoud en versterking van de vele identiteiten die de stad rijk is.

Geluid

Het criterium voor de beoordeling van het geluid is de relatieve verandering in het aantal geluidgehinderden ten opzichte van de autonome situatie. Aangezien een 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 in uitleglocaties voorzien. De ontwikkelingen rondom het IJ in het waterfrontalternatief worden maar in beperkte mate beïnvloed door verkeersgeluid. Aangezien in het Structuurvisiealternatief de woningen enigszins gelijkmatig verspreid over de stad worden ontwikkeld, geldt ook hier een negatieve score. In het Structuurvisiealternatief wordt er van uitgegaan dat mitigatie vanzelf in de tijd zal optreden als een groot deel van het Amsterdamse wagenpark geëlektrificeerd is.

Luchtkwaliteit

Voor alle 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 het

Structuurvisiealternatief scoren hierdoor neutraal op luchtkwaliteit.

Externe veiligheid

Voor externe veiligheid wordt er beoordeeld voor transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en door buisleidingen, alsmede de aanwezigheid van risicovolle bedrijven.

Voor alle transport van gevaarlijke stoffen geldt, dat een vergelijking tussen de alternatieven en de referentiesituatie neutraal uit valt, dus ook voor het Structuurvisiealternatief.

Daarentegen wordt veel programma in het Structuurvisiealternatief binnen de invloedssfeer van de risicovolle bedrijven in Westpoort gerealiseerd. Bij de zuidflank is dit beperkt. Vandaar dat het Structuurvisiealternatief aanvankelijk negatief scoort op het aspect risicovolle bedrijven. Daarom is er in het Structuurvisiealternatief voor gekozen om voor zware milieuhinderlijke bedrijven alternatieve locaties te zoeken en worden juist vanuit de duurzaamheidgedachte zoveel mogelijk milieuhinderlijke functies gebundeld. Bovendien wordt de locatie Haven-Stad niet eerder dan in 2030 tot ontwikkeling gebracht. Door het nemen van deze mitigerende maatregelen scoort het Structuurvisiealternatief positief.

Ruimtelijke economie

Gezien het globale uitwerkingsniveau is het erg lastig de alternatieven te beoordelen. Binnen het kader van het MER wordt de beoordeling beperkt tot het aspect ruimtevrage van bedrijventerreinen (vertaald in aanbod en diversiteit van werkgebieden). In de onderscheiden MER-alternatieven wordt verschillend omgegaan met ruimtevrage door grootschalige, milieuhinderlijke en vrachtverkeeraantrekkende bedrijven als gevolg van uitplaatsing uit transformatiegebieden. In die transformatiegebieden wordt dan plaats gemaakt voor woningbouw enerzijds en het bieden van ruimte voor het vestigen van bedrijven uit de creatieve of dienstverlenende sector en stadsverzorgende bedrijven anderzijds. Het Structuurvisiealternatief kiest voor een minder rigide strategie van uitplaatsing en transformatie dan de overige alternatieven, zowel in de tijd als in intensiteit. Dat betekent onder andere dat door slim ruimtegebruik havenuitbreiding in de Houtrakpolder en/of de Wijkmeerpolder voorlopig niet nodig is, maar mocht dit binnen de planperiode aan de orde komen, nadere studie nodig is. Het is dus de bedoeling dat vraag en aanbod goed op elkaar aansluiten.

Daarom scoort het Structuurvisiealternatief op dit punt neutraal.

Mobiliteit en bereikbaarheid/ mobiliteitstoets/olympische locatie

De beoordeling van dit thema richt zich op de aspecten: verkeersnetwerken, *modal split*, bereikbaarheid. Deze aspecten zijn meegenomen in de mobiliteitstoets waaraan het Structuurvisiealternatief is onderworpen. De bereikbaarheid van een mogelijke olympische locatie waterfront of Zuidas is niet afzonderlijk bepaald. Het is echter evident, dat de locatie Zuidas op dit punt veel beter scoort dan waterfront, omdat alle benodigde infrastructuur in principe al voorhanden is. De Zuidas is uitstekend bereikbaar vanuit Schiphol en station Amsterdam Zuid. Ook een extra OV-halte, zoals in het zuidflankalternatief, is bij de Zuidas niet nodig.

Ten behoeve van de mobiliteitstoets zijn die ingrepen zo goed mogelijk vertaald naar modelinput voor het Amsterdamse Verkeersmodel GENMOD om zo te kunnen vaststellen tot welke verkeers- en vervoersgevolgen implementatie van de in De Visie genoemde maatregelen zullen leiden.

In de mobiliteitstoets is ervoor gekozen om uit te gaan van een recente dataset voor sociaal economische ontwikkelingen voor 2030 en deze op te hogen met zo'n 30.000 inwoners verdeeld over de specifiek in de Structuurvisie genoemde nieuwe ontwikkelingsgebieden. Het aantal arbeidsplaatsen is niet verder verhoogd omdat de vooruitzichten voor 2030 al aan de hoge kant lijken te zitten. Daarmee is een ambitieus maar wel realistisch ontwikkelbeeld voor Amsterdam en omgeving, passend bij de ambities van de Structuurvisie als uitgangspunt voor de verkeersberekeningen genomen. Voor een volledige beschrijving van de uitkomsten van de mobiliteitstoets wordt verwezen naar het betreffende document.

De hoofdconclusie is, dat met de keuze voor intensivering zoveel mogelijk binnen de bestaande stedelijke gebieden de mobiliteitseffecten beheersbaar blijven.

Voor de verkeersnetwerken geldt de aanbeveling om in de uitwerking ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar te laten aansluiten op infrastructurale toevoegingen. Gezien de beperkte financiële middelen voor de komende jaren zal er scherper geprioriteerd moeten worden. Waar nog een ruimtelijk programma langs bestaande OV-lijnen gerealiseerd kan worden, verdient dat de voorkeur boven toevoegen van een ruimtelijk programma rond nog

erg onzekere, dure OV-lijnen. Daarom scoort het Structuurvisiealternatief op dit punt neutraal.

Verreweg het grootste deel van de groei van de mobiliteit als gevolg van meer inwoners en arbeidsplaatsen wordt volgens de modeluitkomsten opgevangen in het openbaar vervoer en op de fiets, hoewel over de verdeling over deze twee vervoerwijzen (*modal split*) wel wat twijfel bestaat.

De groei van het autoverkeer blijft beperkt en in de afgelegde afstanden is er geen sprake een toename. Gezien de lange termijn van de prognoses moet er natuurlijk voorzichtig worden omgegaan met het trekken van conclusies, maar de modeluitkomsten lijken wel te bevestigen dat de hoofdstrategie van de Structuurvisie 'verdichten in de bestaande stad' bijdraagt aan een duurzamer verkeer en vervoersysteem. Vanuit het oogpunt van een evenwichtige ontwikkeling van de mobiliteit is een zwaarder accent op een ruimtelijk programma rond de Ringlijn in Nieuw-West aan te bevelen.

De toevoeging van OV-infrastructuur, zoals in de Structuurvisie wordt verondersteld, draagt sterk bij aan de OV-bereikbaarheid van delen van de stad. Met name Noord profiteert sterk van de Noord/Zuidlijn, de toegevoegde HOV-bustangenten en de doorgetrokken veronderstelde Ringlijn. Door de constatering van een beperkte groei van het autoverkeer in samenhang met de sterk gestegen OV-bereikbaarheid in de stad scoort het Structuurvisiealternatief positief ten opzichte van de referentiesituatie.

Om een gevoel te krijgen bij de mogelijke effecten van andere ruimtelijke keuzes zijn binnen het Structuurvisiealternatief twee alternatieve woonscenario's onderzocht:

- De variant waarbij *binnen Amsterdam een accent* op de woningbouwopgave wordt gelegd langs de bestaande Metroringlijn West (zoals deels in het Ringzone-plusalternatief) laat zien, dat er op totale stedelijk niveau geen sprake is van toe of afname van de mobiliteit, maar dat het wel leidt tot verschuiving in de verkeersdruk per deelgebied. Ook de automobilititeit neemt dan in geringe mate af.
- De variant waarin er *minder woningen in Amsterdam* worden gebouwd en juist meer in regiogemeenten zoals Zaanstad (zoals deels in het waterfrontalternatief) leidt er uiteraard toe dat de mobiliteit in Amsterdam wat afneemt maar op regionaal niveau juist toe. Ook de afgelegde afstanden nemen dan toe, wat als bevestiging mag worden gezien voor de ambitie/keuze

om zoveel mogelijk de regionale woningbouw-
behoefte in Amsterdam zelf te realiseren om zo
onnodige mobiliteit te vermijden.

Hoofdstuk 3

Samenvatting planMER

Aanleiding en doel van het planMER

Bij het opstellen van deze structuurvisie is een planMER (milieueffectrapport) een verplicht onderdeel, omdat deze het kader vormt voor toekomstige project-MERplichtige of project-MER-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). Het doel van het planMER is om milieuaspecten reeds mee te wegen in een stadium waarin nog fundamentele strategische keuzes kunnen worden gemaakt voor ontwikkelingsrichtingen en/of locaties voor activiteiten.

Opzet van het planMER/Samenvatting

Allereerst worden de doelen en opgaven van de Structuurvisie geïnventariseerd. Daarna worden beleidsplannen van hogere overheden en buurgemeenten gescreend op inconsistenties ten aanzien van de Amsterdamse ambities en het wettelijk kader bepaald dat ten grondslag ligt aan de milieubeoordeling. Een schets van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is de basis, waarmee de voorgenomen ontwikkelingen worden vergeleken; het gaat er in het planMER om de gewijzigde inzichten te beoordelen op te verwachten (milieu) effecten. Er zijn drie te beschouwen alternatieven uitgewerkt, waarin zwaartepunten van ontwikkelingen zijn aangebracht. Daardoor kan vervolgens inzicht worden verkregen over de globale milieubeoordeling en beoordeling op doelbereik van

mogelijke keuzes. Ten slotte wordt aangegeven hoe de evaluatie en monitoring aan bod komen.

Aan deze samenvatting wordt de beoordeling van een zogenoemd ‘Structuurvisiealternatief’ (zie Hoofdstuk 2) toegevoegd, waarin de keuzes zijn verwerkt die het gemeentebestuur van Amsterdam heeft gemaakt naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen en voortschrijdend inzicht, onder meer gevoed door gevonden negatieve scores op sommige punten in het planMER en de mobiliteitstoets. Dit is tevens het inlossen van een deel van de in het planMER opgenomen ‘leemten in kennis’. Naar aanleiding van het Structuurvisiealternatief is een totaalbeoordeling en hernieuwde tabel totaalbeoordeling opgenomen.

3.1

Doelen en opgaven uit de Structuurvisie

De structuurvisie sluit naadloos aan op de leidende principes uit het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor de Metropoolregio Amsterdam. De gemeenten binnen Metropoolregio Amsterdam⁸ en de betrokken provincies hebben afgesproken het Ontwikkelingsbeeld 2040 als vertrekpunt te gebruiken bij het opstellen van hun structuurvisies.

In de Structuurvisie is voor Amsterdam als centraal motto opgenomen: Amsterdam economisch sterk en duurzaam. 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 Pijlers⁹. In Deel 1 De Visie, Hoofdstuk 2, zijn uit de pijlers zeven grote vraagstukken gedefinieerd, waarin richting moet worden gevonden. Deze vraagstukken zijn:

1. Meer woonkwaliteit in de stad en intensivering

Intensivering van het grondgebruik binnen de stad 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 netto 70.000 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd en 330.000 m² vloeroppervlak aan maatschappelijke voorzieningen. Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. Ook het gebruik van de haven en bedrijfsterreinen wordt intensiever met een grotere mix van wonen en werken. Intensivering kan alleen gebeuren als dit klimaatbestendig gebeurt

⁸ 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.

⁹ De Pijlers voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, gemeente Amsterdam, april 2009.

met voldoende water en groen en met afdoende waterberging.

2. OV-netwerk op metropolitane schaal

Intensivering van het grondgebruik betekent de verdere ontwikkeling van een samenhangend OV-netwerk op metropolitane schaal en aanpassing van het regionale wegennetwerk, maar binnen het stedelijke kerngebied wel beperkt.

3. Kwaliteit van leven

Binnen de ring A10 wordt in straten, aan oevers en op pleinen waar dat gewenst is, 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 (elektrische) auto uit de stad. Het autoverkeer wordt daardoor in de toekomst wel schoner en stiller.

4. Groen en water

Het groen en water in en rondom de stad wordt aantrekkelijker gemaakt door het investeren in de beleving en gebruiksmogelijkheden van het groen en van het water in en om de stad. Dit betekent onder andere het herinrichten van de koppen van de scheggen, het aanleggen van jachthavens en zwemplekken en het investeren in bestaande parken in de stad en het verbeteren van recreatieve routes tussen groengebieden en blauwe gebieden.

5. Transformatie

Transformatie betekent vooral het meer mengen van functies naar een meer gemengd stedelijk milieu. Dat betekent soms ook verplaatsing van bedrijven, sportterreinen en volkstuinen. Door transformatie wordt vaak meteen geprofiteerd 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. Amsterdam kiest ervoor een groot deel van de energiebehoefte zelf duurzaam op te wekken. Daarbij gaat het om toepassen van stadswarmte en -koude, zonne-energie, wind-energie, gebruikmaking van biomassa en energieopslag in de bodem.

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 die Amsterdam

graag wil faciliteren: in ieder geval een olympisch stadion, dorp en zwembad. Twee mogelijke locaties zijn Haven-Stad (in Structuurvisiealternatief: waterfront) en sportpark Sloten en omgeving (in Structuurvisiealternatief: Zuidas) met daaraan gekoppeld de sportas van het oude Olympisch Stadion via Bosbaan naar het Wagener Stadion.

3.2 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 geïnventariseerd. De meeste doelen en opgaven van structuurvisies van hogere overheden komen (logischerwijs) overeen met die van de voorliggende 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 *metropolitaan 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 milieukenmerken 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 natuurpilots. Om de bij een schielsprong 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. Met het plan van de gemeente Almere en Amsterdam om een IJmeerverbinding (trein) te realiseren stemt het kabinet alleen in als er een haalbaar plan ligt.

Ontwikkelingsbeeld 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 gemeente Amsterdam is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de pro-

vinciale 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 kennis-economie, verkeer en vervoersaspecten in en rond Amsterdam op te nemen, zoals de Oost/Westlijn en de Ringlijn, inclusief de aansluiting op Noord.

In zowel de provinciale als de Amsterdamse structuurvisie 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 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.

Van de *buurgemeenten* heeft Ouder-Amstel in 2007 al een structuurvisie vastgesteld. 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 Zaan Evenwicht' voor commentaar gepubliceerd. De gemeente Haarlem heeft in april 2005 het Haarlemse Structuurplan 2020 vastgesteld. Hierin staan voor de gemeente vijf gebie-

den voor het kernprogramma om te intensiveren met een veelheid aan functies. Aan een actualisatie van dit Structuurplan wordt thans gewerkt. Tussenproducten van het structuurvisieproces van de buurgemeenten Amstelveen, Diemen, Oostzaan zijn niet bekend.

Voor het overgrote deel passen de ambities van de omliggende gemeenten bij de Amsterdamse visie, maar op onderdelen bestaat verschil van inzicht:

Structuurvisie Ouder-Amstel 2007: de multifunctionele ontwikkeling van het Duivendrechtse Veld sluit weliswaar aan bij de plannen van Amsterdam met de aangrenzende Zuidoostlob, maar de mate van gewenste stedelijkheid rondom het station Duivendrecht wijkt af; in de uitwerking van het gebied zullen de aspecten die samenhangen met de mate van stedelijkheid worden onderzocht en uitgewerkt.

Strategische toekomstvisie Gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude, 2009: één van de opgaven is het behoud van de groene buffer. 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 teruggegrepen 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. Deze herinrichting 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.

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 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 onderzoekt alle mogelijkheden voor plaatsing van windmolens.

Voor de ontwikkelingen beschreven in de Structuurvisie is vooral het *wettelijke kader* van belang, dat zich richt op gebiedsbescherming wat betreft natuur en cultuurhistorie: 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. Aangezien sommige activiteiten in de Structuurvisie deels liggen in gebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of in de nabijheid van onder andere het Natura 2000-gebied IJmeer-Markermeer vereist de wet een zogenoemde 'passende beoordeling', die als bijlage bij het planMER is opgenomen, de voortoets. Naar aanleiding van de opmerking van de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar toetsingsadvies is de voortoets beoordeeld als passende beoordeling. 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.

3.3

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 1). 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.

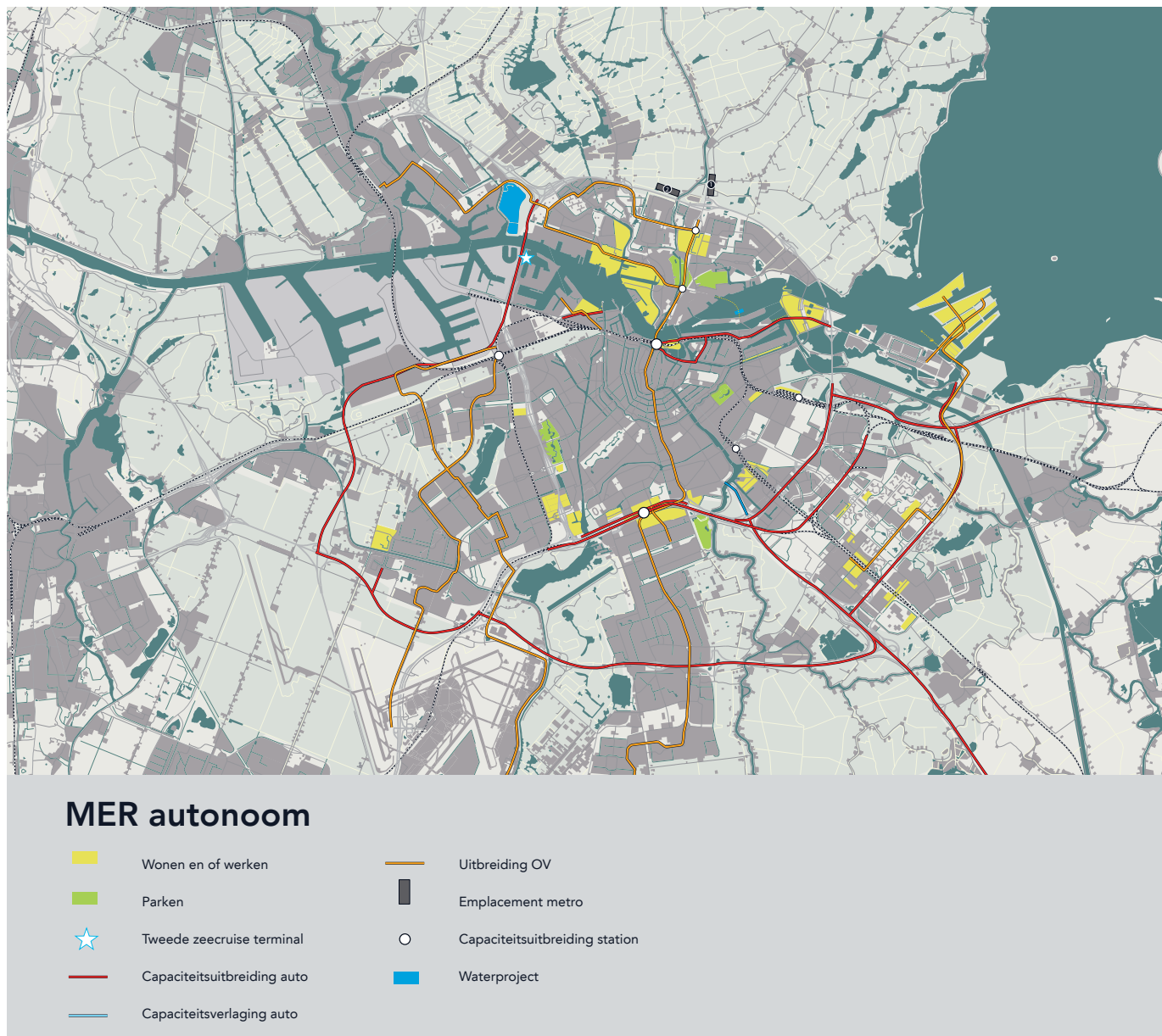
Woningen

Voor de woningbouwprojecten in de komende jaren is uitgegaan van het Amsterdamse Basisbestand woningbouwlocaties van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA). In totaal bestaan voor de periode tot 2020 concrete bouwplannen voor de bouw van 27.000 woningen.

Werken

De bestaande Amsterdamse *kantorenvorraad* bestaat uit ongeveer 7,3 miljoen m² bruto vloeroppervlak. Dat is ruim 50% van het totaal in de Amsterdamse regio. Ondanks de huidige crisis was januari 2009 ruim 330.000 m² in aanbouw en werd een oplevering in 2009 van ruim 210.000 m² ver-

Figuur 1. Overzichtskaart autonome ontwikkelingen wonen en/of werken, uitbreiding OV en auto en groen



wacht. 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. 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. 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.

Groenstructuur

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 volkstuinen, sportparken en begraafplaatsen. In figuur 2 is deze gelaagde ringstructuur weergegeven.

Figuur 2. Parken, plantsoenen en scheggen in en rond Amsterdam



3.4 Alternatieven

Om de beoordeling van mogelijke (milieu)effecten helder te maken zijn drie onderscheidende planalternatieven opgesteld. Daarvoor zijn in een *'expert-meeting'* de vier grote bewegingen en de opgaven en dilemma's uit de notitie De Pijlers gebruikt om allerlei ruimtelijke keuzeopties (zoals wonen, werken, infrastructuur, groen en water) slim met elkaar te combineren. 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.

Ten slotte is er op basis van de ingebrachte zienswijzen, het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage en de keuzes die het gemeentebestuur naar aanleiding daarvan heeft gemaakt een zogenoemd Structuurvisiealternatief ontwikkeld en beoordeeld. Dit alternatief is separaat beschreven en beoordeeld in Hoofdstuk 2 van deze samenvatting.

3.4.1 Ringzone-plusalternatief

Het Ringzone-plusalternatief (zie figuur 3) 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, Haven-Stad, Buitenveldert-Noord en het Zeeburgereiland. Naast de directe centrumstedelijke uitrol vinden verdichtingoperaties plaats langs de gehele noordelijke IJsoever en in Zuidoost.

Openbaar vervoer

De uitrol van het centrum met de verbetering en ontwikkeling van stadsstraten en -pleinen staat centraal. Het Amsterdamse tramnetwerk draagt deze ontwikkeling en dient daarmee als motor voor een organische uitrol van de stad. 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 IJsoever wordt een busverbinding, de HOV-Noordoosttangente, met Amsterdam Oost aangelegd.

Olympische Spelen

De Olympische Spelen 2028 dienen in het Ringzone-plusalternatief als motor voor de ontwikkelingen van de westelijke IJsoevers. 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 aan het waterfront en het olympisch dorp bevindt zich aan de noordwestelijke IJsoever. 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

De koppen van de scheggen 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 Diemerbos zich tot een goed functionerend stadsbos, dat Zuidoost en IJburg met elkaar verbindt. De inzet van Amsterdam in de Diemerscheg (ook Gaasperplas) moet vooral gericht zijn op het leggen van recreatieve en ecologische verbindingen met Muideren en Weesp. De kop van de Amstelscheg krijgt 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 ontwikke-

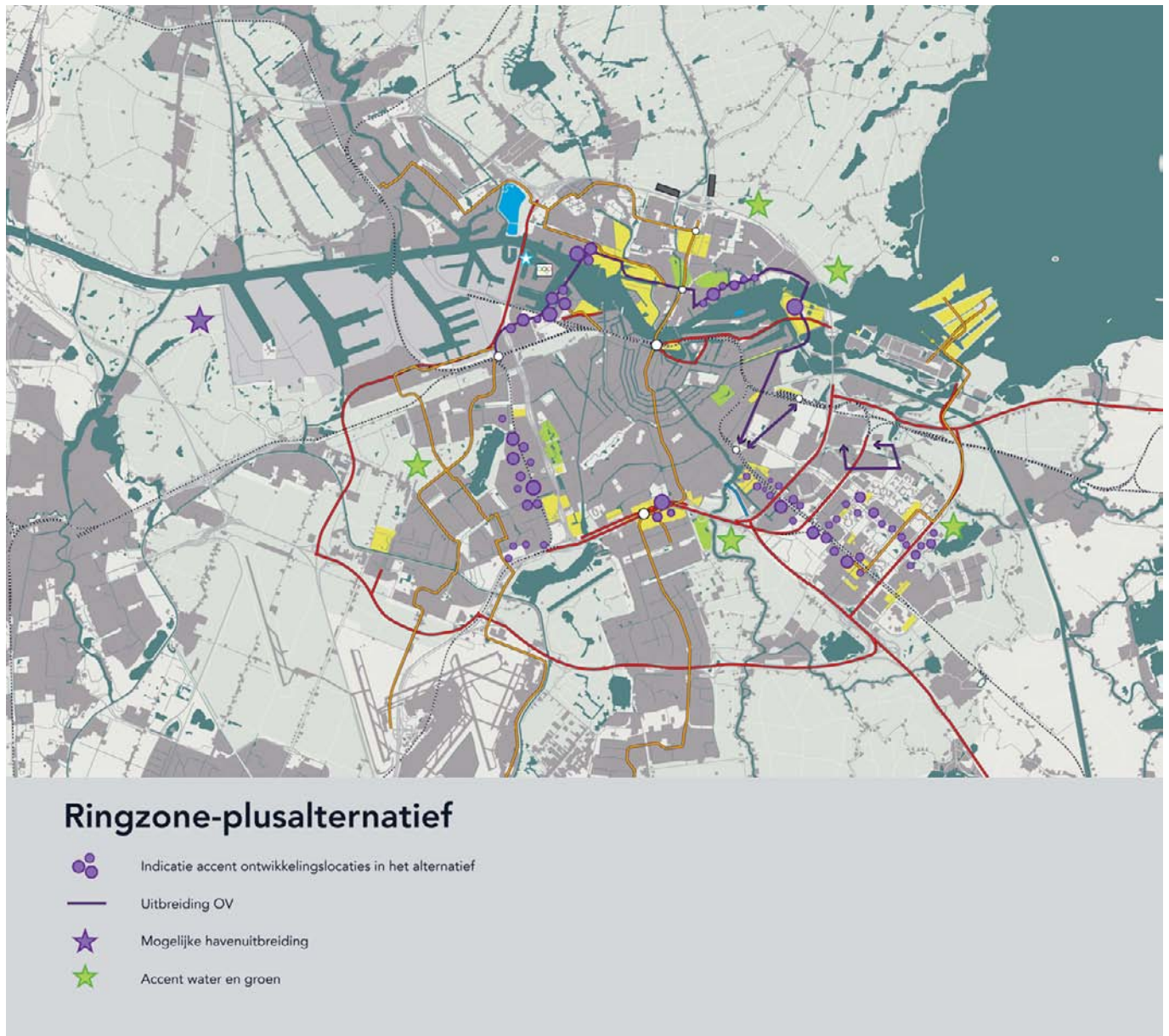
len tot recreatie- en natuurgebied van grootstedelijke allure.

Langs de IJoevers worden bestaande structuren versterkt en de nadruk wordt gelegd op uitstekende groen- en recreatieve verbindingen met Waterland. Als nieuwe groenvoorziening wordt het Kompaseiland tussen de noordoostelijke IJoever en het Oostelijk Havengebied aangelegd. De IJoevers 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 3. Overzichtskaart Ringzone-plusalternatief



3.4.2 Waterfrontalternatief

De watergerelateerde ontwikkeling langs het IJ, van IJmuiden via de Zaanoevers en IJburg tot Almere vormen de basis van het waterfrontalternatief (zie figuur 4). 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.

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 IJoever en langs de Zaan tot en met Zaanstad.

Aan de oostkant wordt de noordelijke IJoever ontwikkeld en met het Zeeburgereiland en een verdicht IJburg ontstaat een complete stad aan het

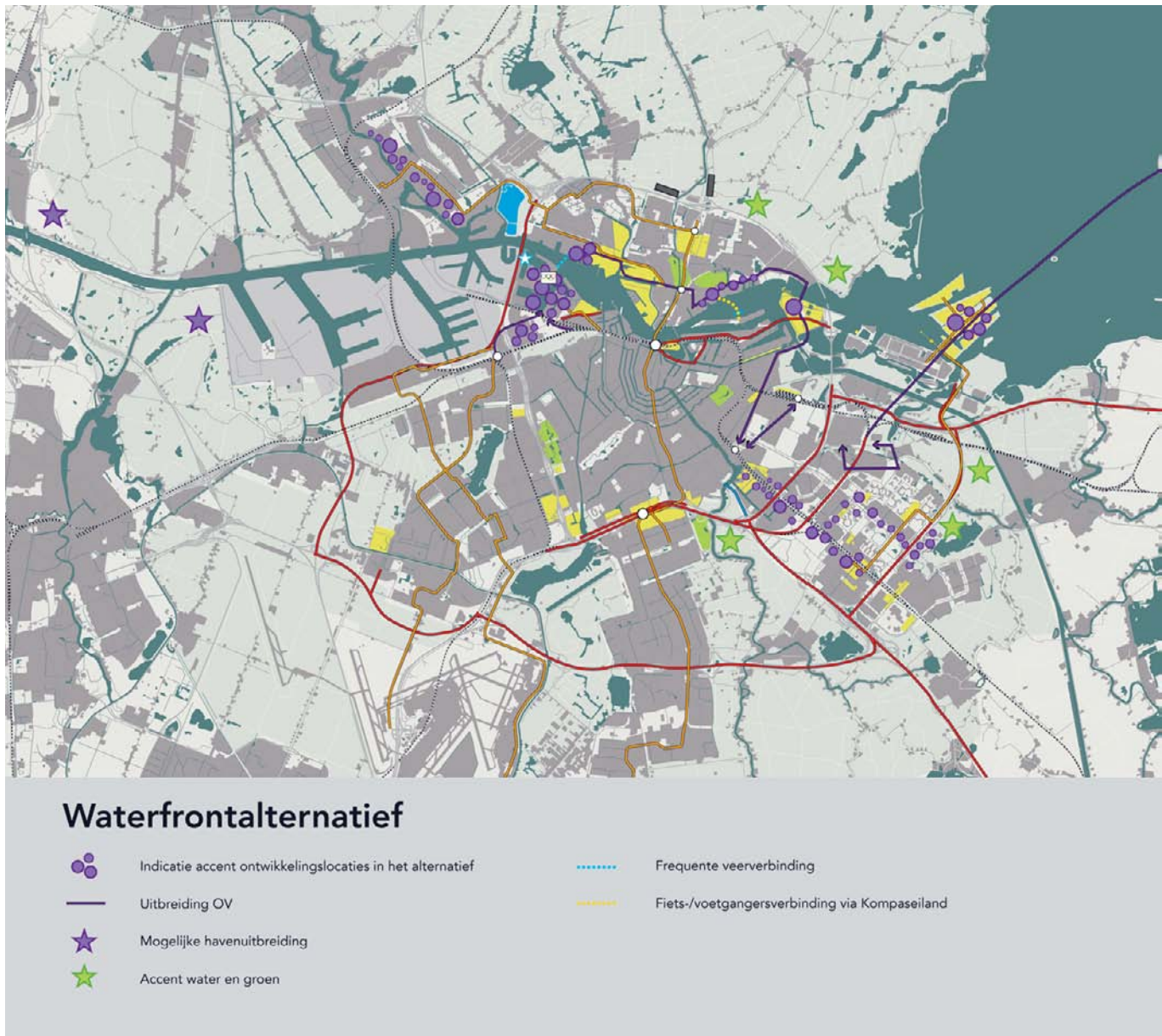
water. Bij verdichting van IJburg wordt uitgegaan van een aansluiting op de ontwikkeling van Almere Pampus.

Langs de IJoevers ligt de komende tien jaar de prioriteit bij projecten die reeds in gang zijn gezet zoals Overhoeks, Buiksloterham, NDSM-werf, Houthavens 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.

Om aan de ambities van de stad te verwezenlijken, moet ook in het waterfrontalternatief in Zuidoost

Figuur 4. Overzichtskaart waterfrontalternatief



langs bestaande OV-lijnen woningbouwprogramma te worden toegevoegd.

Openbaar vervoer

Aanleg van de IJmeerverbinding als onderdeel van OV-SAAL komt in beeld als tweede ontsluiting tussen Amsterdam en Almere. Station Diemen Zuid wordt als knooppunt tussen trein, tram en metro opgewaarderd. Voor de ontsluiting van de noordwestelijke IJoever wordt de HOV-Zaanlijn opgewaarderd. De noordoostelijke IJoever wordt ontsloten door de HOV-Noordoosttangent met Amsterdam Oost. Haven-Stad 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 Kompaseiland een fiets- en voetgangersverbinding aangelegd.

Olympische Spelen

De Olympische Spelen 2028 vinden in Haven-Stad (in Structuurvisiealternatief: waterfront) 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 Haven-Stad 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 groenblauwe hart van de waterfrontontwikkelingen 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. Behoud en verdere uitbouw van de bestaande waarden is hier het uitgangspunt. In het zuiden nabij Muiden en Muiderberg (Natuurboulevard IJmeer) en bij Almere Poort en Pampus is het stevig aanzetten van recreatieve potenties mogelijk evenals 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 stads-

wijken in Amsterdam Noord en Zaandam. Het Kompaseiland tussen de noordoostelijke IJoever en het Oostelijke Havengebied vormt de 'stepping stone' tussen de IJoevers die door een loop/fietsbrug met elkaar worden verbonden. Het Nieuwe Diep en omgeving verbindt de woonmilieus van IJburg en Zeeburgereiland met het oude centrum.

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. 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 Schaalsprong Stadswarmte mogelijk. De Noorder IJplas en de Gaasperplas dienen als bron voor koudewinning.

3.4.3 Zuidflankalternatief

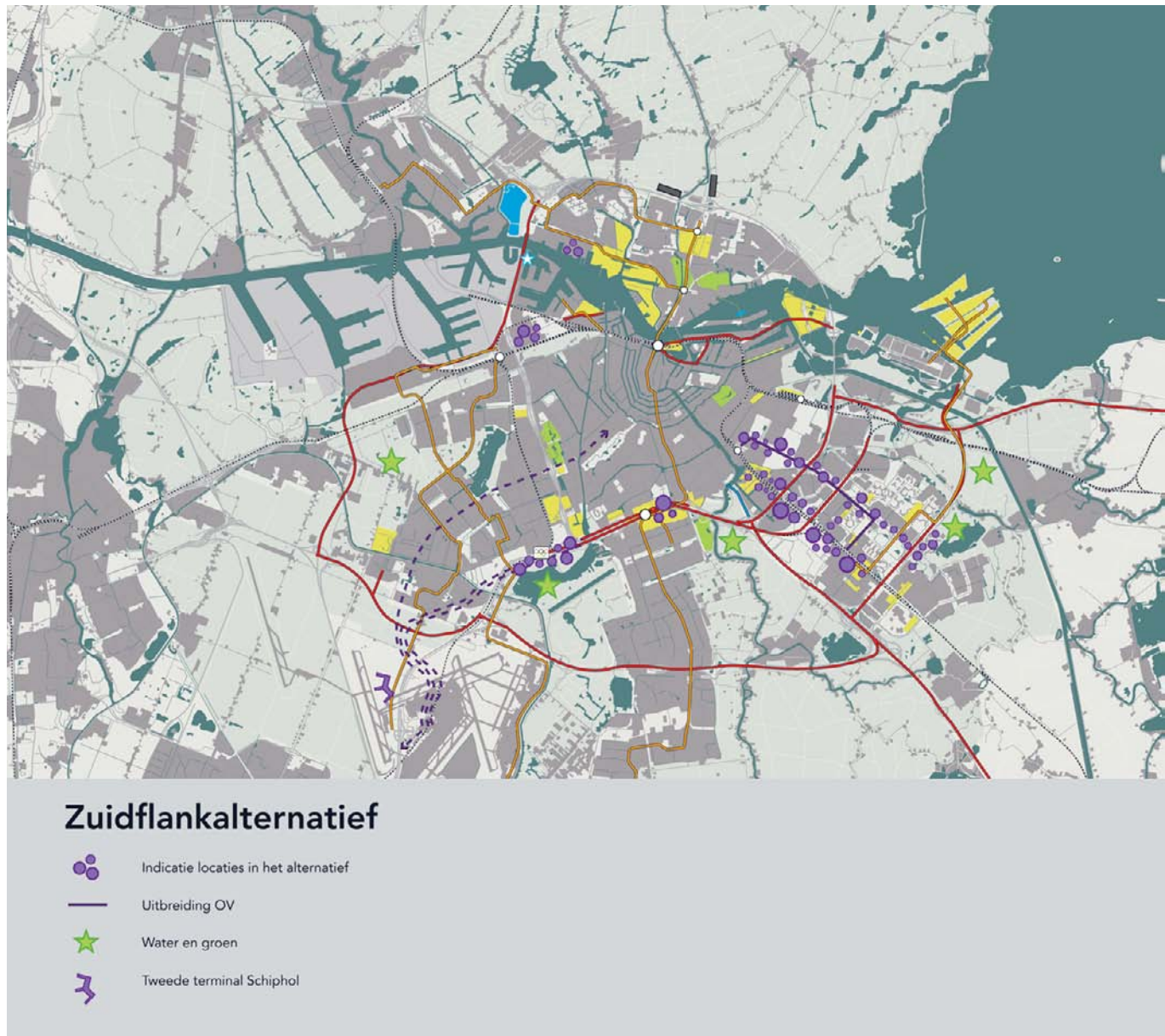
Het zuidflankalternatief (figuur 5) is gericht op identiteiten als financieel centrum, kennisstad en logistiek. De luchthaven Schiphol en de strategische ligging binnen de Randstad, met bijhorende infrastructuur, zijn de grote motoren hierachter. Het is een aaneenschakeling van omvangrijke projecten: 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 woon-werkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren, nabij de stations Bijlmer Arena, Bullewijk en Holendrecht, wordt 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 Haven-Stad en een deel van de noordelijke IJoever nodig om de woningbouwambitie waar te maken.

Openbaar vervoer

Ter ontsluiting van Schiphol en ontwikkelingen rond de Nieuwe Meer komt Regiorail en/of verlenging van de Noord/Zuidlijn naar de tweede luchthaventerminal of de Oost/Westlijn in beeld. De regionale verbinding of metro kunnen worden doorgetrokken tot Amsterdam Connecting Trade (ACT) in de Haarlemmermeer.

Figuur 5. Overzichtskaart zuidflankalternatief



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.

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 overgangsbied tussen stad en land – de kop van de Amstelscheg – is bijzonder belangrijk in de ontwikkeling van de scheg om verrommeling tegen te gaan. De samenhang tussen parken, volkstuinten, woonboten, sportvoorzieningen, zorgboerderijen en begraafplaatsen in de Amstelscheg wordt verbeterd. De centrale parkenwig die vanaf het Bijlmerpark via het centraal Park Gaasperdam (CPG) naar de Gaasperplas en het Gaasperpark door Zuidoost loopt, wordt verbeterd. Aan de oost- en zuidzijde van het CPG en de noordzijde van de wijk Gein worden 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

Door de ontwikkelingen langs de zuidflank wordt op termijn dit gedeelte van het stadswarmtenet vervangen door zwaardere leidingen met grotere transport-capaciteit om de Schaalsprong Stadswarmte te realiseren. De huidige twee groot-schalige koudenetten in Amsterdam die hun koude halen uit de Ouderkerkerplas en de Nieuwe Meer, voorzien meer gebieden van koude.

3.5

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. 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, verbindingen (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 ontwikkeld worden. Voor een aantal thema's/aspecten gelden criteria vanuit beleidsdoelstellingen en vanuit bestuurlijke afspraken. De effectbeschrijving is vooral kwalitatief op basis van de beschikbare informatie en kennis (deskundigenoordeel). Waar mogelijk en zinvol is gewerkt met kwantita-

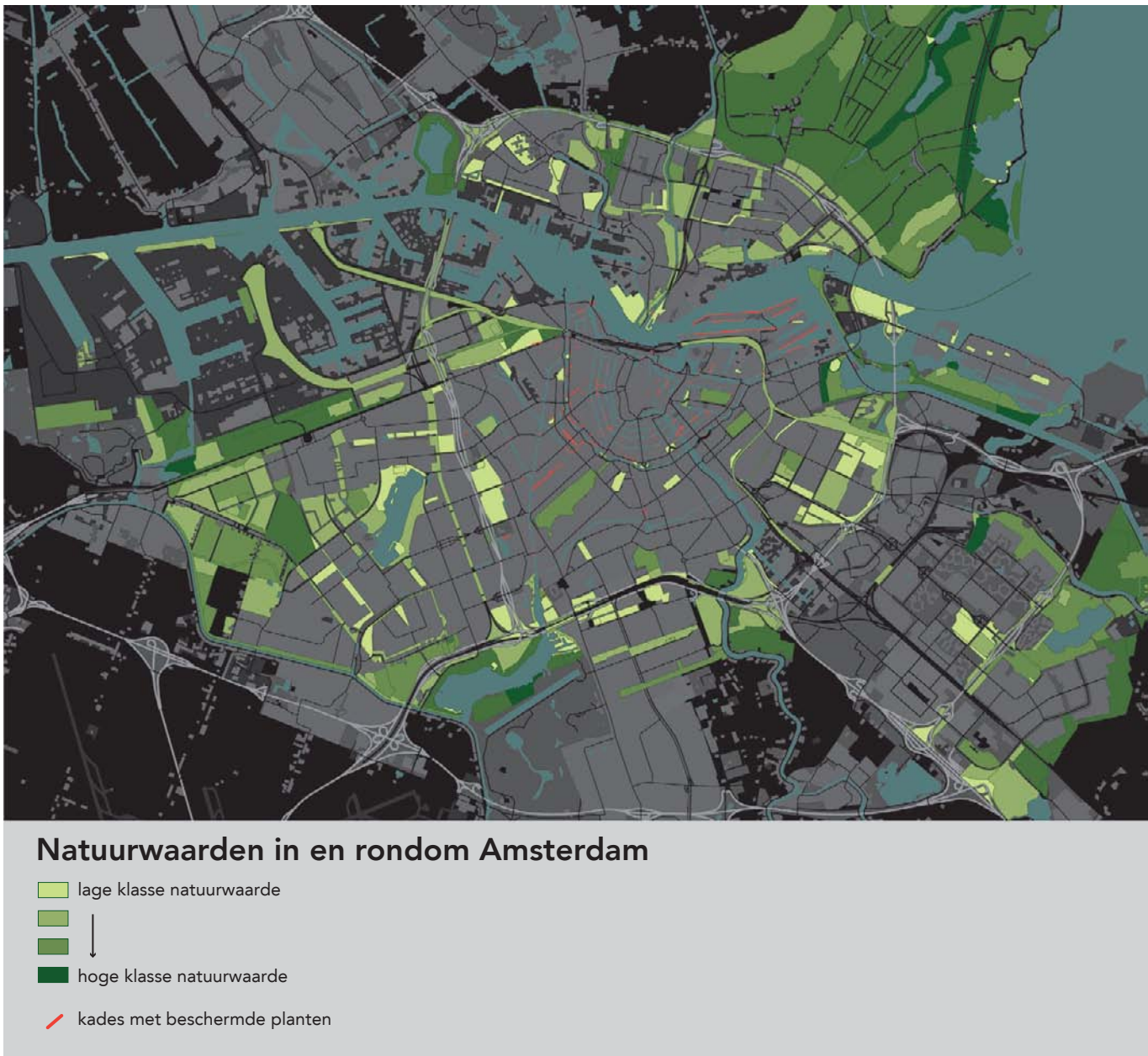
tieve gegevens. Het toetsen aan de pijlers (doelbereik) zoals aangegeven in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt niet expliciet gedaan. Immers de Structuurvisie en de alternatieven in het MER zijn opgesteld met als uitgangspunten De Pijlers. Het behandelen van effecten in 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 plaatsgevon-

den omdat voor deze aspecten door de gemeente Amsterdam in de tijd duidelijke doelstellingen zijn geformuleerd.

3.5.1 Natuur

Figuur 6 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 heb-

Figuur 6. Natuurwaarden in en rond Amsterdam



ben 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), figuur 7. 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 verstedelij-

king 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 Gouwzee en Kustzone Muiden – zoals recreatie en een OV-verbinding met Almere (IJmeerlijn) is een passende beoordeling gedaan op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

Figuur 7. Ecologische structuur



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, dat 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 schaa sprong door de om het IJmeer en Markermeer gelegen natuurgebieden met elkaar te verbinden en te versterken en door op grote schaal ondiepe oeversystemen aan te leggen. Uiteindelijk ontstaat daardoor een aaneengesloten samenhangend en duurzaam wetlandstelsel van formaat.

Aanpassingen contouren (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur

De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland, die aan elkaar geknoopt worden door ecologische verbindingen. 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, Rijksbuffergebieden en 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 uitbreidingsloca-

tie 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 1 is de waardering voor het aspect natuur weergegeven.

Tabel 1: 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

3.5.2 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. Beschermd gebied 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 voor het landschap beoordeeld op ‘samenhang structuur’ en ‘openheid’ en voor cultuurhistorie het ‘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 2 is de waardering voor de aspecten landschap en cultuurhistorie weergegeven.

Tabel 2: Vergelijking van de alternatieven op de aspecten natuur en cultuurhistorie

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Landschap	—	—	0
Cultuurhistorie	0	—	0

3.5.3 Duurzame energie en reductie van CO₂

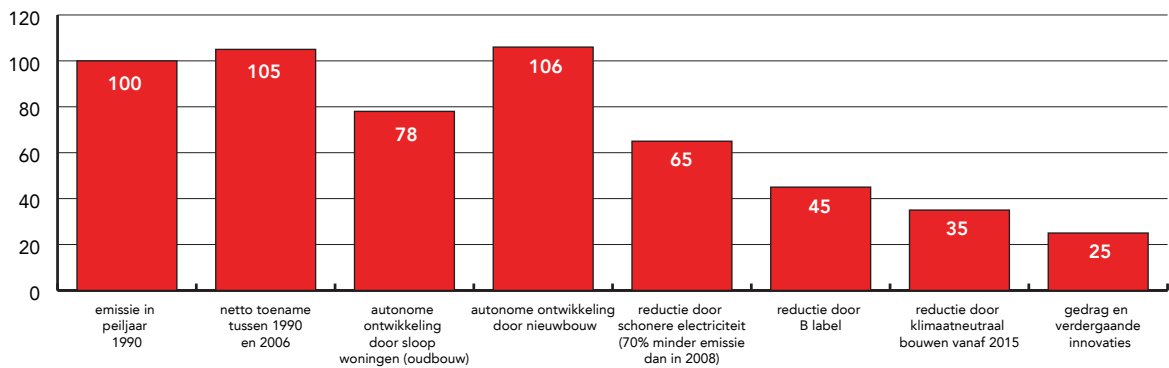
Het totale primaire energiegebruik (sectoren huishoudens, bedrijven en verkeer) in Amsterdam bedroeg in 2007 ongeveer 73 PJ¹⁰. Het energiegebruik zal in 2025 bij ongewijzigd beleid zijn toegenomen tot ongeveer 84 PJ. De CO₂-emissie zou daarmee van 4.941 naar 6.350 kton stijgen.

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 een totaal vermogen van 67,2 MW. Op dit moment zijn er twee grootschalige koudnetten 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 ligt een aantal diepe meren rondom de stad waaruit koude kan worden gewonnen.

¹⁰ 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 petajoule. Een petajoule is 1000.000.000.000.000 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.



Figuur 8. CO₂-emissies van de Amsterdamse woningen in 2040. Steeds worden de resulterende indexcijfers afgebeeld (1990=100)

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^{11 12}. 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 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.

¹¹ 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 koudnetten ook tot een duurzame techniek.

¹² Dit betekent een CO₂-emissie in 2025 van 2.500 kton, wat neer komt op een reductieopgave van 3.850 kton.

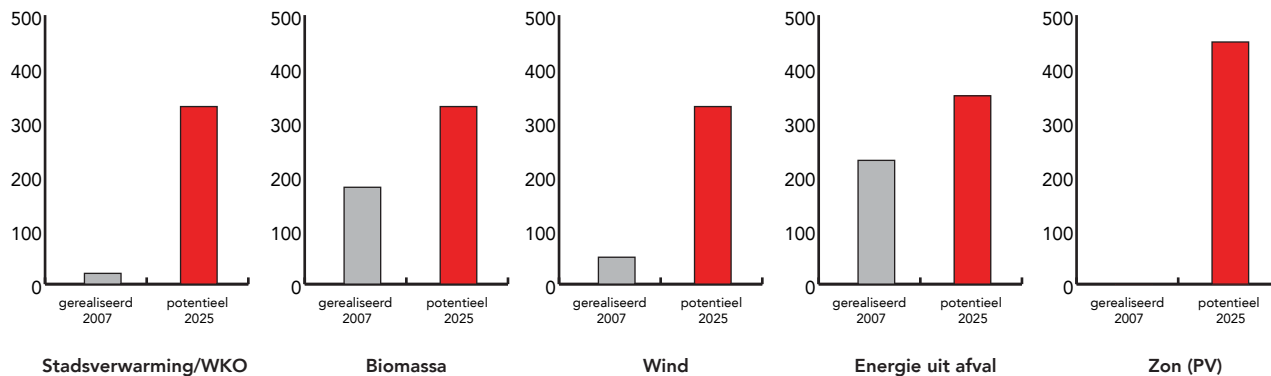
Gebouwen

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. De uitrol van het stadswarmtenet leidt ertoe dat er op termijn transitie kan plaatsvinden naar de inzet van duurzamere bronnen als geothermie en biomassa. Daarnaast wordt koude en warmteopslag op steeds meer locaties ingezet. 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. 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 netpariteit¹³. Dat is moeilijk te voorspellen omdat de technologische vooruitgang in zon-PV zowel in rendement als toepassingsgebied (beglazing) in razend tempo voortschrijdt.

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 8 is stap voor stap weergegeven aan de hand van de in de Structuurvisie gehanteerde bouwopgave en de hierboven beschre-

¹³ netpariteit = de zonnestroomprijs gelijk wordt aan de prijs die consumenten betalen voor stroom uit het net.



Figuur 9. CO₂-reductie door duurzame energie. Potentiëlen 2025 en gerealiseerd 2007 (vermeden kton CO₂)

ven 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).

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 data-centra. Naast efficiënter maken van de ICT-sector zelf, speelt ICT ook een belangrijke rol bij het veranderen van onze mobiliteitspatronen, de inpas-

sing 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 betreft bij de 'min 40 procent CO₂-doelstelling' in 2025 ook de binnen- en zeescheepvaart. 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 en CO₂-reductie

Duurzame energie kan een substantiële bijdrage leveren aan het totale primaire energiegebruik. Ten opzichte van de prognose bij ongewijzigd beleid 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 Mton 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 (zie fig. 9). 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 mengt zich daarom actief 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.

Beoordeling

De alternatieven worden beoordeeld op mate van energiebesparing en duurzame energieopwekking.

Voor het halen van de Amsterdamse energieambities in 2025 en 2040 zijn maximale inspanningen nodig zowel op het gebied van energiebesparing als duurzame energieopwekking. Het al dan niet halen van de doelstellingen 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 energieopwekkingvormen 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.

3.5.4 Water

Amsterdam profileert 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:

1. Amsterdam en omgeving liggen 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 Amstellandboezem 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 landschappelijke 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

Tabel 3: 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	+	++	++	++	++

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 ontwateringsdiepte tussen 0,5 en 0,9 meter aangehouden.

Beoordeling

De alternatieven worden getoetst op de volgende wateraspecten veiligheid, wateroverlast en wateronderlast.

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 IJoever en Haven-Stad 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-plusalternatief 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 daarbij nodig. 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 door de diepe polders in dat gebied.

Wateronderlast

Bij de uitrol van het centrum is voldoende waterberging nodig om de grondwaterstand op peil te houden en zodoende 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. In tabel 4 is de vergelijking van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie voor de wateraspecten gegeven.

Tabel 4: Vergelijking alternatieven voor de wateraspecten

	Veiligheid	Wateroverlast	Wateronderlast
Ringzone-plus	—	0	0
Waterfront	—	0	0
Zuidflank	0	—	0

3.5.5 Sociaal duurzaam: woon- en leefmilieu

De duurzaam sociale component wordt vooral zichtbaar in hoofdstuk 7 van deel 1 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 we richten ons op verschillende identiteiten 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 met de centrale doelstelling 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.

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 gemeenten 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 belangrijkste 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 en 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.

Identiteit wordt ondersteund door zichtbare en kwalitatief hoogwaardige voorzieningen en openbare ruimten in een specifieke context. 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. 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 op het gebied van de openbare ruimte (in relatie tot aanwezige voorzieningen), stedenbouwkundige omgeving en (plek voor nieuwe ontwikkelingen) en flexibele gebouwen (gebouwen waar veranderende behoeftes kunnen worden opvangen). Voor het verbinden van functies en identiteiten is de nabijheid van voorzieningen van belang. Grootchalige 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 communicatie over en weer.

In het Ringzone-plusalternatief zijn nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor een groot deel in de huidige 'aandachtsgebieden' geprogrammeerd. Met name langs de Ringspoorlijn-west zijn buurten te vinden die negatief scoren op sociale duurzaamheid. Door de aanpak van deze gebieden wordt een brug geslagen tussen de goed scorende gebieden binnen de ring en Amsterdam Nieuw-West, waar stadsvernieuwing reeds aan de gang is. Langs de Ringzone worden daartoe voorzieningen 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 worden zowel sociale als ook ruimtelijke barrières verminderd.

Verdichting in deze zone leidt ook tot een verhoging van het draagvlak voor de reeds aanwezige voorzieningen. 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.

Door intensieve ontwikkelingen langs het IJ profileert Amsterdam zich in het waterfrontalternatief sterker als waterstad. De cultuurhistorische achtergrond van het gebied – haven en industrie – versterkt deze identiteit. De ontwikkeling van de Silodam en het Kraanspoor laten zien welke aan-

trekkelijkheid gebouwen hebben waarbij rekening is gehouden met de identiteit van het gebied. 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 betekenis voor de omliggende wijken. Omdat het gebied nu nauwelijks bewoners en publieke voorzieningen kent, is het van belang draagvlak, betrokkenheid en eigenaarschap voor deze locaties te creëren. Om een toekomstbestendige ontwikkeling mogelijk te maken binnen de beoogde zeer hoge dichtheden wordt veel aandacht besteed aan flexibiliteit.

Het zuidflankalternatief heeft sterke identiteiten als financieel centrum, kennisstad en logistiek. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats op de as Schiphol-Zuidas-Zuidoost. De twee mono-functionele gebieden van wonen en werken in Zuidoost worden grotendeels getransformeerd. In een gemengd stedelijke setting worden wonen en werken gecombineerd met functies als *leisure* en onderwijs. 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.

Tabel 5: Vergelijking van de alternatieven op sociale en duurzaamheids aspecten

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Identiteit/diversiteit	+	++	+
Flexibiliteit	+	0	+
Verbinden	++	0	+
Eigenaarschap	++	+	+

3.5.6 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 geluidhinder en in het bij deze wet behorende Besluit omgevingslawaai en de Regeling omgevingslawaai. Amsterdam heeft op grond

van de Richtlijn de geluidbelastingskaart en het Actieplan Geluid vastgesteld. In dit 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 omgevingslawaai verder is uitgewerkt. De relatie geeft aan welk percentage van een groep mensen die bloot staat aan een bepaalde hoeveelheid geluid gehinderd is.

Beoordeling

Het criterium voor de beoordeling van het geluid is de relatieve verandering 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 in uitleglocaties voorzien.

In het Ringzone-plusalternatief zijn veel woningbouwlocaties dicht langs grootschalige infrastructuur geprojecteerd, zoals de zone langs het ringspoor tussen de ring A10 en de westelijke spoortak en in Buitenveldert-Noord bij de A10. Binnen de huidige geluidregelgeving is woningbouw langs deze infrastructuur nog mogelijk met aanmerkelijke restricties, maar met de verwachte verdere aanscherping van geluidsnormering zal het ontwikkelen van deze locaties alleen mogelijk zijn door het akoestisch afschermen van bronnen als de A10 en de spoorlijnen. Ook speelt de interactie tussen het industriegeluid van Westpoort en de geplande woningbouwontwikkelingen bij de Minerva- en Vlothaven (Haven-Stad). Om die ontwikkelingen mogelijk te maken, moeten er bedrijven uitgeplaatst worden om die conflicterende functies te scheiden. Dit geldt ook voor het waterfrontalternatief.

Daarnaast worden er in het waterfrontalternatief ontwikkelingen rondom het IJ slechts in beperkte mate beïnvloed door verkeersgeluid, waardoor dit alternatief neutraal scoort. Wel is een aandachtspunt de geluidhinder veroorzaakt door scheepvaart, waarvoor op termijn algemene (Europese) normen worden vastgesteld. De realiseerbaarheid van bijvoorbeeld de hoogbouwaccenten moeten dan opnieuw worden bekeken.

In het zuidflankalternatief is de combinatie van overkluizen van de A10 en de Gaasperdammerweg met woningbouw juist bij deze locaties vanuit het oogpunt van geluid een goede ontwikkeling. Minder goed scoort de woningbouw langs de Gooiseweg. Aangezien er geen maatregelen zijn voorzien om de ontsluitingsfunctie van deze weg af te laten nemen is er dus sprake van hoge verkeersintensiteiten met de daarbij horende hoge geluidsbelastingen. Het plegen van woningbouw is dan naar verwachting niet meer mogelijk. Door het plaatsen van geluidschermen als mitigerende maatregel kan dit bezwaar worden weggenomen, maar dit lijkt strijdig met de gedachte om de weg in het stedelijk gebied te integreren.

Voor zover te overzien gaat het geluid van dalende en stijgende toestellen van de luchthaven Schiphol geen onoverkomelijk knelpunten geven. Voor het industriegebruik van Schiphol, dat voornamelijk wordt veroorzaakt door het proefdraaien van vliegtuigmotoren, is een 55 dB-contour van kracht waar alle voorziene woningbouwlocaties buiten vallen. De locatie Nieuwe Meer valt wel binnen deze contour, maar op deze plek zijn geen woningen voorzien.

Tabel 6: Vergelijking van de alternatieven op het aspect geluid

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Relatieve verandering geluidgeïndexen	—	0	—

3.5.7 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 milieuzones 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 7: 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

3.5.8 Externe veiligheid

Bij de externe veiligheidsaspecten binnen Amsterdam gaat het om verschillende bronnen, zoals spoor, wegtransport, water, buisleidingen en risicovolle bedrijven. Het beleid van de gemeente is erop gericht de risico's zoveel mogelijk te beheersen. De landelijke risiconormen zijn daarbij leidend.

Relevant beleid

Voor verschillende transportmodaliteiten is het zogenaamde Basisnet gevaarlijke stoffen in de maak. In 2010 worden de basisnetten vastgesteld. Het nieuwe besluit voor buisleidingen hanteert geen standaard afstanden meer.

Referentiesituatie

Transport gevaarlijke stoffen

Voor het spoortraject 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. Op het traject door Amsterdam Zuidoost neemt zowel de stroom gevaarlijke stoffen als de stroom brandbare gassen verder toe. Het toekomstige Basisnet gaat er vanuit, dat de wagons met brandbaar gas die door Amsterdam rijden zo veel mogelijk over de trein worden verdeeld zodat de kans op een grote explosie afneemt.

Over de A10-Oost worden ruwweg de helft minder gevaarlijke stoffen worden vervoerd dan over 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. Om meer mogelijkheden voor ontwikkelingen langs de A10 te creëren, biedt herroutering over de toekomstige Westrandweg een oplossing.

Risico's als gevolg van scheepvaartvervoer zijn zeer beperkt en vormen geen belemmering voor ontwikkelingen aan de oevers.

Voor hogedruk aardgasleidingen geldt een zake-lijke rechtzone die vrij moet blijven van bebouwing van 4 à 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

Voor alle transport van gevaarlijke stoffen geldt, dat een vergelijking tussen de alternatieven en de referentiesituatie neutraal uit valt.

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. Daarom scoren zowel Ringzone-plus als waterfront negatief op het aspect risicovolle bedrijven en zuidflank neutraal in vergelijking met de referentiesituatie.

Tabel 8: 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

3.5.9 Ruimtelijke economie

Referentiesituatie

Op metropoolregioniveau is onderzoek uitgevoerd naar de ruimtevrage 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.

Amsterdam heeft een ruime planvoorraad voor kantoorgebouwen, hoger 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 het aspect ruimtevraag van bedrijventerreinen (vertaald in aanbod en diversiteit van werkgebieden). In de onderscheiden MER-alternatieven wordt verschillend omgegaan met ruimtevraag door grootschalige, milieuhinderlijke en vrachtverkeeraantrekkende bedrijven als gevolg van uitplaatsing uit transformatiegebieden. In die transformatiegebieden wordt dan plaats gemaakt voor woningbouw enerzijds en het bieden van ruimte voor het vestigen van bedrijven uit de creatieve of dienstverlenende sector en stadsverzorgende bedrijven anderzijds.

Zowel het Ringzone-plusalternatief als het waterfrontalternatief gaan uit van een volledige uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit het gebied Haven-Stad en de noordoostelijke IJouever. Daarnaast wordt ook de noordoostelijke IJouever getransformeerd. De gebieden worden getransformeerd in werk-woon- en woon-werkgebieden. Daardoor zal een grote ruimtevraag ontstaan voor grootschalige, milieuhinderlijke en vrachtverkeeraantrekkende 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. In het Ringzone-plusalternatief wordt een deel van deze activiteiten verplaatst naar de Houtrakpolder en in het waterfrontalternatief ook nog naar de Wijkermeerpolder. Met het optimaal facilite-

ren van de ruimtevraag scoort het Ringzone-plusalternatief gunstiger dan de referentiesituatie en het waterfrontalternatief het gunstigst. In het zuidflankalternatief blijven de havenactiviteiten binnen de ring behouden. Door slim ruimtegebruik zijn havenuitbreidingen niet noodzakelijk. De verdere toename van bedrijvigheid maken dit alternatief ongunstiger dan de referentiesituatie.

Tabel 9: Vergelijking van de alternatieven op het aspect ruimtelijke economie

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Ruimtevrage	+	++	—

3.5.10 Mobiliteit en bereikbaarheid

Relevant beleid

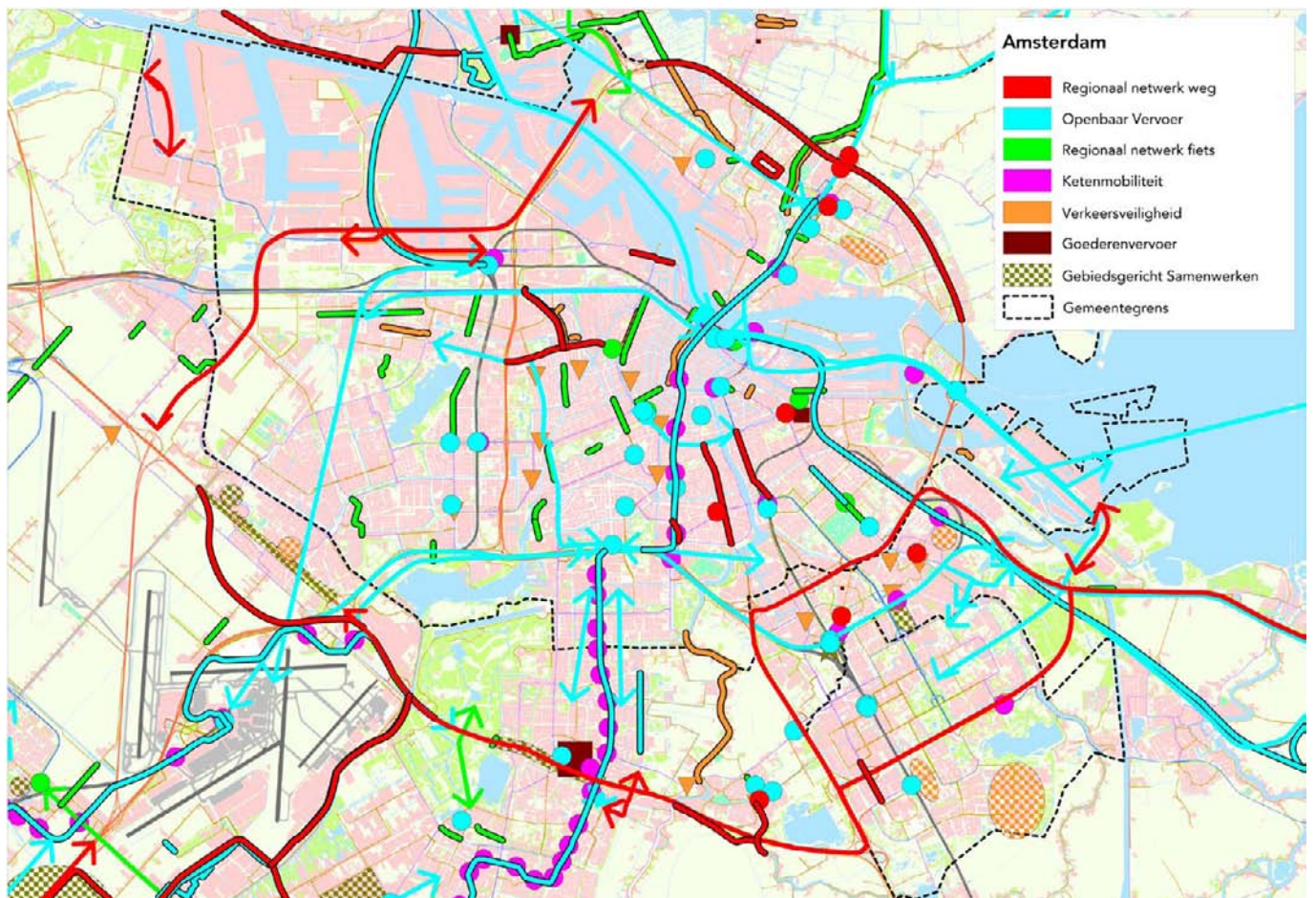
Om Amsterdam bereikbaar te houden wordt op regionale schaal gewerkt. In 2004 is het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) vastgesteld, waarin doelen geformuleerd zijn op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Samen met de OV-Visie 2020-2030 van de Stadsregio Amsterdam (2008) 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 10 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 worden maatregelen genomen om de capaciteit te benutten en de doorstroming te vergroten. Het gaat om het aanleggen van spitsstroken, plusstroken en bufferstroken.



Figuur 10: Gecombineerde grafische weergave van de projecten, horende bij het Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer en Vervoerplan (2010). Bron: Stadsregio Amsterdam

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 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 (alleen de maatregelen die in elk scenario voorkomen),
- Noord/Zuidlijn,
- IJsei (Verhoogd busstation achter Centraal Station),
- upgraden tramlijnen Amsterdam West,
- ombouw Amstelveenlijn,
- aanleg Zaanplanting met mogelijkheid ombouw tram,
- tram 26 + Zuidtangent-oost IJburg/Zeeburgereiland,
- 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 en 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. Door die vorm van geconcentreerde parkeervoorzieningen wordt het verkeer meer gebundeld. 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, die zoveel mogelijk op bestaande netwerken worden aangesloten om deze te versterken. Daarnaast zit in elk alternatief minimaal één zware ingreep. De aanleg van metrolijnen (Ringzone-plusalternatief en 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 waterfront-

alternatief doen zich deze problemen met name voor in Amsterdam Noord en in Haven-Stad. Het huidige wegennet in Amsterdam Noord is niet in staat de automobilititeit probleemloos af te wikkelen waardoor de aanvoerroutes naar de ring en delen van de ringweg A10 knelpunten vormen. In Haven-Stad staat de bereikbaarheid in het waterfrontalternatief gevolgd door het Ringzoneplusalternatief 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 aan in Haven-Stad (thans waterfront) is in het Ringzoneplusalternatief 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 Haven-Stad door de nabijheid van het openbaar vervoerknooppunt Sloterdijk in principe goed te ontsluiten is. Dit station zou het olympisch 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 (thans Zuidas) 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 10: Vergelijking alternatieven voor de aspecten mobiliteit en bereikbaarheid.

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank
Verkeersnetwerken	—	—	—
Modal split	+	+	+
Bereikbaarheid	—	—	—
Bereikbaarheid olympische locatie	0	0	++

3.6

Voortoets Natuurbeschermingswet/ Passende beoordeling

Aangezien er vooral bij het waterfrontalternatief negatieve gevolgen kunnen optreden voor het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer is aan het MER een Voortoets toegevoegd die hierop ingaat.

De belangrijkste conclusies uit de Voortoets zijn dat:

- (significant) negatieve gevolgen van extensieve recreatie langs de Waterlandse kust niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten;
- de IJmeerverbinding “tijdens de bouwfase, bij permanent gebruik en in samenhang met andere projecten (cumulatie) geen significant negatieve effecten heeft op het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer.” Wel worden “tijdelijke effecten tijdens de bouw-fase” verwacht en negatieve effecten voor de meervleermuis van een brugvariant tijdens de gebruiksfase.

Passende beoordeling

Wanneer significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden door voorgenomen activiteiten in de Structuurvisie niet kunnen worden uitgesloten, dient het planMER een Passende beoordeling te bevatten. Aangezien dat hier het geval is, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage de toegevoegde voortoets als passende beoordeling opgevat en aan de criteria voor een passende beoordeling getoetst en geconcludeerd, dat weliswaar niet expliciet is nagegaan of er mogelijk sprake is van significante gevolgen in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden die in het geding zijn, maar dat in een later stadium kan worden nagegaan hoe met inrichtings- en beheermaatregelen nadelige gevolgen kunnen worden tegengegaan. De IJmeerverbinding is een rijksproject waarvoor een apart besluitvormings-traject wordt gevolgd. Daarbij zal een passende beoordeling worden uitgevoerd, waarin ook met de uitvoeringsmodaliteiten rekening kan worden gehouden. Met de voortoets/passende beoordeling en de aanvullende opmerkingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn de risico's afdoende geadresseerd voor een besluit over de Structuurvisie.

3.7 Totaalbeoordeling

In de totaalbeoordeling is ook het Structuurvisiealternatief (zie Hoofdstuk 2) opgenomen, dat tot stand is gekomen op basis van aanvullingen en wijzigingen die voortkomen uit de zienswijzen, het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage en de behandeling van de Structuurvisie in B en W op 5 oktober 2010. Het Structuurvisiealternatief wordt nu geïntroduceerd als onderdeel van het planMER met inbegrip van alle aanpassingen op de ontwerpstructuurvisie, die voor het planMER relevant zijn. Een aantal negatieve milieueffecten die in de overige MER-alternatieven zijn gevonden, wordt in het Structuurvisiealternatief gemitigeerd. Daardoor valt de beoordeling weer neutraal of soms zelfs positief uit. Uit tabel 11 blijkt, dat er alleen nog een negatieve beoordeling blijft staan bij het aspect wateroverlast, omdat grondwaterproblematiek in Zuidoost niet eenvoudig is op te lossen. Ernstige gevolgen voor de natuur blijven in het Structuurvisiealternatief uit, omdat voorlopig wordt afgezien van havenuitbreiding in de Houtrak- en/of Wijkermeerpolder en er te zijner tijd voor ontwikkelingen in het IJmeer opnieuw een passende beoordeling op maat wordt gemaakt. Bij de beoordeling van duurzame energie: stads-warmte en wind wordt zelfs symbolisch +++ genoemd, omdat voor die aspecten respectievelijk een schaa sprong en een extra doelstelling wordt voorgesteld ten opzichte van de reeds zeer ambitieuze doelstellingen uit de Energievisie Amsterdam. Bij het thema sociaal duurzaam worden alle positieve ontwikkelingen uit de overige MER-alternatieven in het Structuurvisiealternatief overgenomen. Bij het thema geluid wordt sterk ingezet op elektrificatie van het voertuigpark, dat de toename van geluid door het autoverkeer weer neutraliseert. De beoordeling van risicovolle bedrijven pakt zelfs positief uit, omdat actief naar alternatieve locaties voor zwaar hinderlijke bedrijven wordt gezocht. Door een minder rigide strategie van uitplaatsing en transformatie en het beter op elkaar aansluiten van vraag en aanbod dan de overige MER-alternatieven scoort het Structuurvisiealternatief op het punt ruimtevraag (faciliteren) neutraal. Naar aanleiding van de mobiliteitstoets worden de ruimtelijke ontwikkelingen en de te realiseren infrastructuur beter op elkaar afgestemd. Uit de mobiliteitstoets blijkt ook, dat de bereikbaarheid die in de overige MER-alternatieven negatief scoort, wordt geneutraliseerd door een hogere verwachting van de substitutie van de auto door het openbaar vervoer en de fiets dan eerder werd gedacht. De olympi-

sche locatie Zuidas scoort in principe nog beter dan de aanvankelijke locatie Nieuwe Meer omdat het intercitystation Zuid/WTC bij uitstek geschikt is als olympisch station met directe verbindingen naar alle richtingen.

Tabel 11: Totaaltabel beoordeling alternatieven op thema's en aspecten

	Ringzone-plus	Waterfront	Zuidflank	Structuurvisie
Natuur				
Gevolgen voor (P)EHS	—	—	—	0
Gevolgen voor Rijksbuffergebieden	—	—	—	0
Gevolgen voor Natura 2000	0	voortoets	0	0
Landschap				
Landschap	—	— —	0	0
Cultuurhistorie	0	—	0	0
Duurzame energie en CO₂-reductie				
Stadswarmte 2025+2040	++	++	++	++
WKO 2025+2040	++	++	++	++
ZonPV 2025+2040	++	++	++	++
Wind 2025+2040	++	++	++	++
Biomassa/Afval 2025+2040	++	++	++	++
Water				
Veiligheid	—	—	0	0
Wateroverlast	0	0	—	—
Wateronderlast	0	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	0
Voldoet grenswaarde PM ₁₀ /fijn stof	0	0	0	0
Externe veiligheid				
Spoor	+	+	+	+
Weg	0	0	0	0
Water	0	0	0	0
Buisleidingen	0	0	0	0
Risicovolle bedrijven	—	—	0	0
Ruimtelijke economie				
Ruimte vraag	+	++	—	0
Mobiliteit en bereikbaarheid				
Verkeersnetwerken	—	—	—	0
Modal split	+	+	+	+
Bereikbaarheid	—	—	— —	0
Bereikbaarheid olympische locatie	0	0	++	++

3.8 Evaluatie en monitoring

De wet milieubeheer verplicht om de daadwerkelijk optredende gevolgen voor het milieu 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. In het kader van deze structuurvisie wordt een aantal uitwerkingsplannen aangekondigd.

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 zullen 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 + Statistiek. Deze dienst houdt de ontwikkelingen op een zeer gedetailleerd niveau bij en rapporteert hier regelmatig over.

Verkeer en vervoer

Monitoring is een van de pijlers onder het Amsterdamse verkeersbeleid. Voor het monitoringproject 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.

Door de afdeling Verkeersonderzoek van de dienst IVV wordt periodiek gemonitord op actuele ontwikkelingen. De ruimtelijke programma's worden daartoe minstens tweejaarlijks geactualiseerd om specifieke verkeersstudies in deelgebieden te kunnen doen. Het CO₂-jaarverslag volgt de ontwikkelingen ten aanzien van het gebruik van fossiele brandstoffen.

Passende beoordeling Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer

De commissie voor de milieueffectrapportage acht aanvulling van de Voortoets/Passende beoordeling op dit moment niet nodig, omdat de risico's van de extensieve recreatie en de IJmeerverbinding voldoende uit de Voortoets zijn af te leiden. Zij wijst er daarbij op dat afwijkend van de eindconclusie op pagina 175 van het planMER naar haar oordeel ook voor de IJmeerverbinding significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen niet zijn uit te sluiten. Bij de vervolgbesluitvorming dient een verder uitgewerkte Passende beoordeling gemaakt te worden, waarin voor alle instandhoudingsdoelstellingen wordt ingegaan op mogelijke gevolgen en te nemen maatregelen.

3.9

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.

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. Daarna kan worden bepaald hoeveel duurzame energie kan worden opgewekt in 2025 en 2040 om de energievraag te dekken. 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 die duurzame energie leveren, 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. Bovendien zal inzichtelijk worden hoeveel duurzame energie Amsterdam elders moet betrekken, bijvoorbeeld van windparken op de Noordzee.

Uitwerkingsplannen structuurvisie

Aangezien onmogelijk in het kader van deze structuurvisie ook al het sectorale beleid vastgelegd kan worden, dat mogelijk kan leiden tot nieuwe inzichten, wordt een aantal uitwerkingsplannen aangekondigd. Het vaststellen van de Structuurvisie betekent dat de volgende, in de Structuurvisie aangekondigde uitwerkingsplannen in gang kunnen worden gezet:

- Kantorenstrategie
- Windvisie
- Uitwerking Haven-Stad
- Ondergrondse ontwikkelingen
- Watervisie

- Ecologische visie
- Gebiedsvisie Waterland
- Beleidsnota's detailhandel (5-jaarlijks)

De uitwerkingen zullen afzonderlijk ter vaststelling als aanvullend toetsingskader op de Structuurvisie worden aangeboden. Dit kan ook het geval zijn voor nieuwe beleidsonderwerpen die niet in de Structuurvisie zijn aangekondigd, zoals 'Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'. Verder zal het Beleidskader Hoofdnetten worden geactualiseerd en kan het Uitvoeringsplan Autoluw worden opgestart.

Colofon

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam en is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Contact

Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
www.dro.amsterdam.nl/structuurvisie

Projectleiding

Ton Bossink (Dienst Ruimtelijke Ordening) – januari 2008 tot april 2010
Remco Daalder (Dienst Ruimtelijke Ordening) – vanaf april 2010

Projectgroep

Leonie van den Beuken (Haven Amsterdam), Floris Blom (Dienst Wonen, Zorg en Samenleven), Karen Buschman (Dienst Ruimtelijke Ordening), Ellen Croes (Dienst Ruimtelijke Ordening), Kees Dignum (Dienst Wonen, Zorg en Samenleven), Pito Dingemans (Haven Amsterdam), CJ Dippel (Economische Zaken), Marthe van der Horst (Waternet), Suzanne Jeurissen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Eef Keijzer (Dienst Ruimtelijke Ordening), Fokko Kuik (Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer), Marlies Lambregts (Dienst Milieu en Bouwtoezicht), Connie Lauwers (Dienst Ruimtelijke Ordening), Margreet Leclercq (Dienst Ruimtelijke Ordening), Bas van Leeuwen (Dienst Ruimtelijke Ordening/Ontwikkelingsbedrijf), Marloes Michels (Bestuursdienst), 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), Ronald Wiggers (Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling), Gerard Willemsen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Paul Wolfs (ProjectManagement Bureau), Koos van Zanen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Jacob van der Zwan (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 totstandkoming 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.

PlanMER

Gerard Willemsen (Dienst Ruimtelijke Ordening, projectleider planMER)
Ruud van Doorn, Peter Zwart (Ingenieursbureau Amsterdam)

Redactie en coördinatie

Eef Keijzer, Barbara Ponteyn en Koos van Zanen (hoofdredacteur)

Kaartmateriaal en vormgeving

Wouter van der Veur (coördinatie), Joris Vos en Bart de Vries (allen Dienst Ruimtelijke Ordening), Beukers Scholma (omslag).

Fotografie

Bladzijde 25 t/m 27: fotobank gemeente Amsterdam, Edwin van Eis. Foto bladzijde 28: Bastiaan van Heus

Druk

Drukkerij Callf & Meischke, Amsterdam

Oplage

3.000

Aan de inhoud (tekst en kaartbeelden) 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.

Het verschijnen van de nieuwe structuurvisie van Amsterdam is een historische gebeurtenis. Een lange termijn perspectief op metropolitaan niveau is ontwikkeld met bijdragen uit alle geledingen van de samenleving: economie, cultuur, sport, wonen, groen, ecologie, verkeer en vervoer, en water. Bijdragen uit de Amsterdamse bevolking kwamen binnen via een speciale website. Bijna achtduizend Amsterdammers bezochten de 'Vrijstaat Amsterdam' in de Tolhuistuin. Ook de belangrijkste toekomstprojecten in de buurgemeenten – Almere, Amstelveen, Haarlemmermeer – zijn in het Amsterdamse kaartbeeld verwerkt.

De visie bestaat uit vier ruimtelijke 'bewegingen': uitdijend centrumgebied, langgerekt waterfront, gebogen zuidflank en aantrekkelijk metropolitaan landschap. De vier, letterlijk verknipt en in elkaar gevouwen tot één metropolitaan toekomstbeeld, vormen samen een dynamisch spel van ruimtelijke spanningen dat allerm minst eenduidig is. De visiekaart is er een van schotsen en breuken, concreet, niet utopisch. Uiteindelijk zijn alle losse stukken met elkaar verzoend in een metropolitaan beeld dat met vertrouwen naar de toekomst kijkt.

Gemeente Amsterdam

