



Gemeente Amsterdam

De Pijlers

voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam



Notitie op weg naar de structuurvisie



Gemeente Amsterdam

De Pijlers

voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam

Notitie op weg naar de structuurvisie

April 2009

3	Voorwoord
4	Inleiding
8	1 De Pijlers
8	1.1 Centrale ambitie: Metropool Amsterdam
10	1.2 De Pijlers: uitwerking
17	1.3 De grote vraagstukken
18	2 Ruimtelijke ontwikkelingen en opties in beeld
18	2.1 Keuzes en pakketten: toelichting
20	2.2 Keuzes en pakketten: uitwerking
21	A Uitrol centrumgebied
23	B Metropolitane landschappen rondom de stad
26	C en D Watergerelateerde ontwikkeling langs het IJ, van IJmuiden via de Zaanoevers en IJburg tot Almere
27	C Noordwest-kwadrant: Havenstad
28	D Noordoost-kwadrant: Waterpark
30	E en F Ontwikkelingen op de Zuidflank: van de Schiphol Corridor via de Zuidas tot en met het AMC-terrein
30	E Zuidoost-kwadrant: Leisurestad
32	F Zuidwest-kwadrant: Luchthavenstad
34	3 Uitvoeringsstrategie: dilemma's en keuzes
38	4 Het vervolg

Voorwoord

Voor u ligt de notitie De Pijlers, met daarin ambities, opgaven en keuzes om te komen tot de structuurvisie voor Amsterdam.

Het is het vervolg op de Vertrekpuntennotitie waarin de maatschappelijke betekenis van de structuurvisie en de grote ruimtelijke opgaven voor Amsterdam stonden verwoord. Met de Vertrekpuntennotitie in de hand zijn we in oktober en november 2008 in gesprek gegaan met belangengroeperingen, sleutelfiguren, stadsdelen en buurgemeenten. De bedoeling was om ideeën op te halen in de stad. Wat leeft er, aan welke ontwikkelingen moet de stad ruimte bieden en waar? De gesprekken heb ik als boeiend ervaren en ik heb er verschillende boodschappen uit meegekregen. De bereidheid bij buurgemeenten om over elkaars grenzen heen te kijken en samen op zoek te gaan naar oplossingen voor gezamenlijke opgaven in de regio viel daarbij op. Ook de betrokkenheid van belangengroeperingen, corporaties en stadsdelen heb ik zeer gewaardeerd. Die wil tot samenwerking is een groot goed. We hebben deze samenwerking keihard nodig.

In De Pijlers zetten we een volgende stap richting de toekomst van Amsterdam. Met deze notitie wil het college van B&W tonen wat zijn ambitie is, welke doelen worden nagestreefd en welke ruimtelijke opgaven daarbij horen. Wat vinden wij nodig om Amsterdam een bloeiende stad te laten zijn en blijven? Wat is van belang om de mensen die deze stad gebruiken zo goed mogelijk te bedienen? We geven daarbij aan waar de grote ontwikkelingen zich voordoen en geven een doorkijk welke grote keuzes er voor ons liggen. De Pijlers is de markering van de stap naar de uiteindelijke structuurvisie. We zullen keuzes moeten maken omdat niet alles samen kan, en zeker niet alles tegelijk. Maar wat onverminderd blijft, is onze ambitie.

Een economische crisis ontslaat ons niet van de plicht om met ambitie naar de toekomst te kijken. In tegendeel. Juist nu moeten we tonen dat we gaan voor het beste dat we kunnen bedenken voor de toekomst van de stad Amsterdam en de regio waarin zij ligt. De ambitie blijft om Amsterdam nog mooier en aantrekkelijker te maken voor al die mensen die Amsterdam nu en in de toekomst zullen bevolken.

Maarten van Poelgeest
Wethouder Ruimtelijke Ordening



Inleiding



Kaart 1 Ontwikkelingsbeeld metropoolregio Amsterdam 2040

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

Amsterdam, als kernstad van de metropoolregio. In het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor de 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, 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.

De structuurvisie sluit naadloos aan op de leidende principes uit het Ontwikkelingsbeeld 2040. Ook de kernstad profileert zich op **diversiteit** en **duurzaamheid**.

Dezelfde impulsen worden gehanteerd:

- 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.

Gesprekken over de toekomst van de stad

In oktober en november 2008 is met stakeholders (buurgemeenten, stadsdelen, maatschappelijke organisaties en bedrijven) de dialoog gevoerd over de toekomst van de stad. Dit gebeurde aan de hand van de Vertrekpuntennotitie waarin de opgaven van de stad staan verwoord. Daarbij werd geredeneerd vanuit het hierboven beschreven regionale perspectief en vanuit het perspectief van de gebruiker van de stad. In de Vertrekpuntennotitie voor de structuurvisie is de maatschappelijke verantwoording afgelegd voor de ruimtelijke opgaven voor Amsterdam zelf. Het motto van de Vertrekpuntennotitie van de structuurvisie luidt: „Mensen maken de metropool”. In de notitie worden de leidende condities hiervoor genoemd. Amsterdam moet zijn:

**gastvrij, duurzaam, recreatief,
ondernemend, dienstbaar en bereikbaar.**

In De Pijlers geven we nu aan met welke ruimtelijke middelen deze condities kunnen worden ondersteund en bevorderd.



Gesprekken over de toekomst van de stad

Daarnaast noemen we opties en dilemma's die aan de orde zullen komen in het verdere ontwerp-proces. De lijst met opties en bijbehorende dilemma's is zeker niet compleet. In de loop van het proces zullen nog tal van zaken worden toegevoegd of gewijzigd.

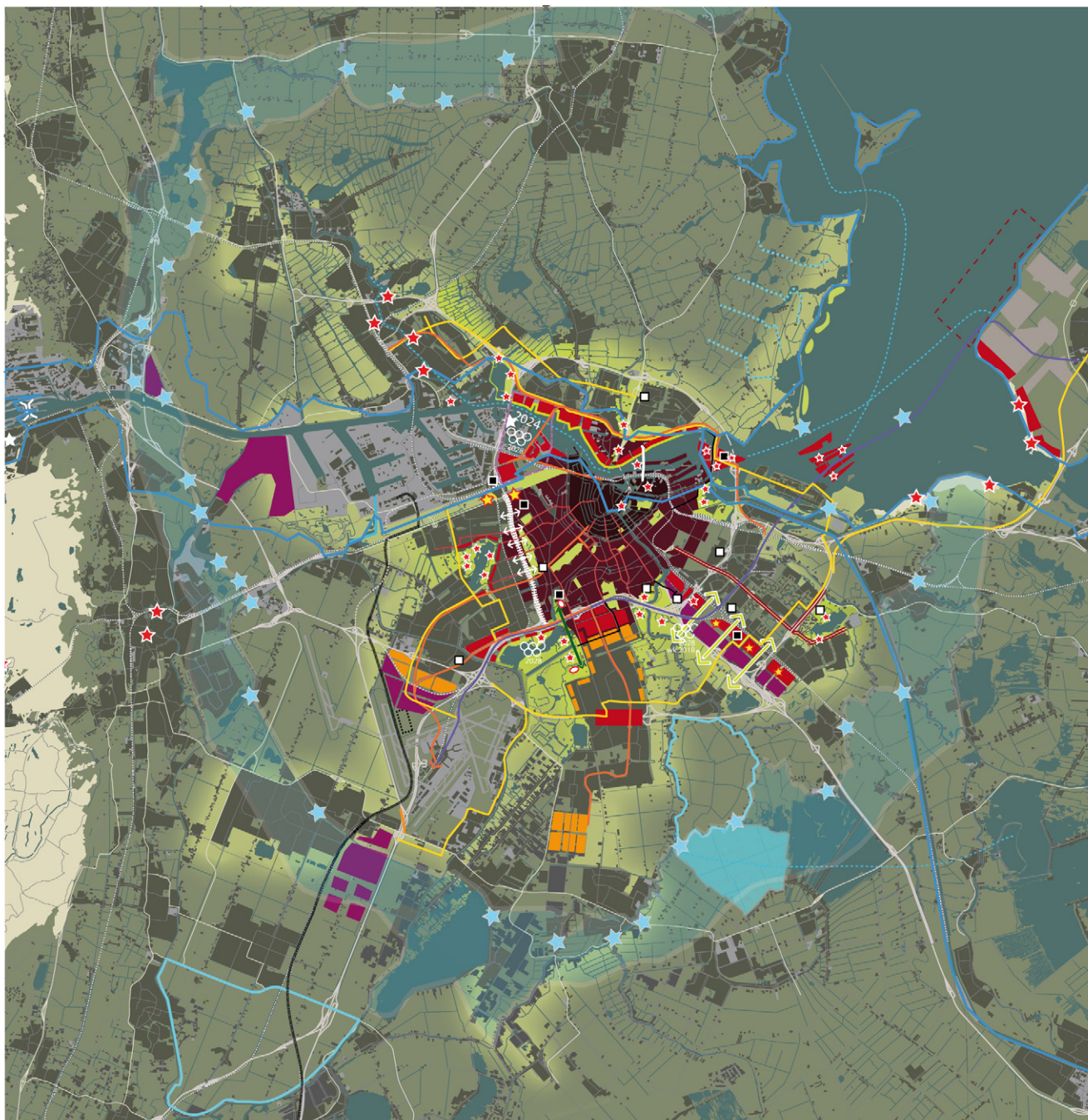
De gesprekken die aan de hand van de Vertrek-puntennotitie zijn gevoerd, gaven ons het inzicht of we de juiste opgaven aansneden. We hebben op een gebiedsgerichte manier bekeken waar de ruimtelijke opgaven tot een ruimtelijke ingreep zouden moeten leiden in de stad en haar omgeving. Op bijgaande kaart staat een impressie van de ideeën, initiatieven en wensen die in de gesprekken naar voren kwamen. Een enorme rijkdom, leidend tot een bonte kaart. Een kaart die toont dat in en om de stad een enorme hoeveelheid keuzes te maken valt. Voorbeelden van ideeën zijn: een aanvulling op het bestaande metronet door het sluiten van de ringlijn, het aanleggen van een metrolijn naar Schiphol, meer woningbouw aan de IJ-oever, een recreatieve vaarverbinding van het Czaar-Peterhuisje in Zaandam tot aan de Hermitage aan de Amstel, het verlagen van de Gooiseweg, meer recreatieve mogelijkheden in de groengebieden om Amsterdam, het inpassen van allerhande duurzame oplossingen voor transport en energie, meer ruimte voor kleinschalige bedrijven in de stad en een tweede zeesluis.

Eén ding is duidelijk: het ontbreekt niet aan ambitie. Noch bij de stad, noch bij de stadsdelen, de buurgemeenten en de overige stakeholders. Wat ook duidelijk naar voren komt, is

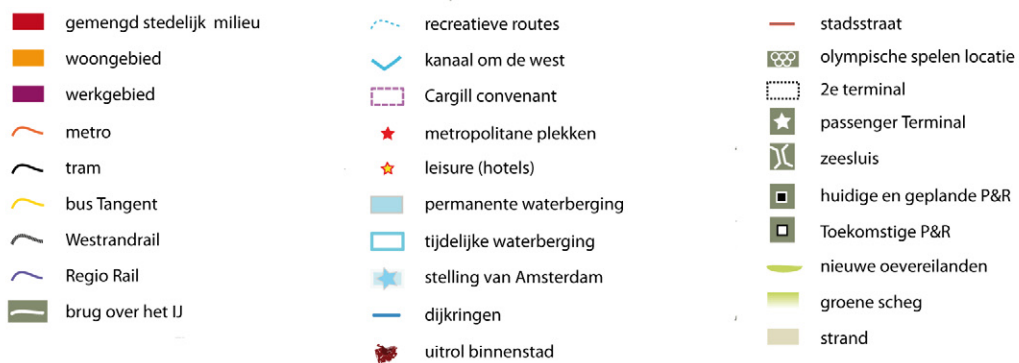
de noodzaak om keuzes te maken. Niet alles kan samen. Er ligt een aantal dilemma's. De grootste dilemma's die in de gesprekken naar voren kwamen, zijn de volgende:

- De groei van stad en regio versus behoud en verbetering van bereikbaarheid: staan we zo meteen niet overal vast in het verkeer?;
- De bouw van woningen versus de aanwezigheid van milieucontouren en het anticiperen op klimaatverandering: wonen we veilig? Stinkt het niet? Is er niet te veel lawaai? Houden we droge voeten?;
- De druk van de zoektocht naar woningbouwlocaties versus een gezonde mix aan bedrijfslocaties: Blijft er nog wel plaats over om het geld te verdienen?;
- De groei van het aantal mensen in de stad en de grotere druk op de groengebieden in en om de stad: blijven er nog wel plaatsen waar het rustig is?

Zoals gezegd, de ambitie is hoog op alle fronten, maar niet alles kan en zeker niet tegelijk. In het ontwerpproces zullen we nog veel keuzes moeten maken en een aantal dilemma's van een passend antwoord moeten voorzien. Dat begint bij weten welke kant je op wilt gaan. Wat willen we als Amsterdam? Welke ambitie hebben we? Welke doelen streven we na? Wat zijn de mogelijkheden, kijkend naar de ontwikkelingen die al in gang zijn gezet? En welke nieuwe bewegingen willen we in de ruimtelijke ontwikkeling van de kernstad van de metropoolregio Amsterdam? In hoofdstuk 1 volgt een begin van een antwoord op deze vragen.



Kaart 2 Inventarisatie gesprekken





1

De Pijlers

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. Amsterdam is gebouwd op palen; de Amsterdamse structuurvisie wordt gefundeerd op een aantal **pijlers**, een serie essentiële ruimtelijke doelstellingen, die de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam gaan sturen en structureren. Deze pijlers hebben een grote reikwijdte en een – in beginsel – grote wervingskracht. In dit hoofdstuk worden ze beschreven en toegelicht.

1.1

Centrale ambitie: Metropool Amsterdam

Amsterdam als wereldstad, Amsterdam als kernstad van de 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 manifes-

teren: niet in de eredivisie, met New York, Parijs, Londen of Tokyo, maar wel in de groep met onder meer Madrid, Milaan, Kopenhagen, Berlijn en Barcelona. Een en ander betekent dat de Amsterdamse opgave per definitie een regionale is geworden, en andersom. Het gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid wordt steeds sterker; stad en ommeland zien steeds duidelijker de meerwaarde van samenwerking. Het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor de



Kaart 3 Uitsnede Metropool Amsterdam

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’.

1.2

De Pijlers: uitwerking

Hieronder staan de pijlers beschreven, de ruimtelijke doelstellingen die de centrale ambitie van Metropool Amsterdam ondersteunen. Aan elke pijler kunnen meerdere ruimtelijke opgaven worden ontleend.

1

Amsterdam realiseert een hoogstedelijke kern die qua omvang en kwaliteit hoort bij een metropool.

Waarom?

Het hart van de stad vormt het onmiskenbare centrum van de metropool. In de kenniseconomie is de behoefte om juist in dít gebied te wonen, werken en recreëren enorm groot. Hierdoor heeft het een organische neiging tot uitdijen, zelfs tot over de Ring A10 en het IJ. Verdere verstedelijking van dit gebied, dat reikt van Oud-Noord t/m Buitenveldert-Noord en van de Sloterplas t/m Zeeburgereiland, komt tegemoet aan genoemde ruimtevrage en genereert een hoogstedelijke kern die qua omvang en kwaliteit hoort bij de metropool Amsterdam. De verstedelijking gaat in de vorm van verdichting, van vergroting en verfijning van het voorzieningenaanbod en het opwaarderen van belangrijke stadstraten. We bouwen hierbij voort op de Amsterdamse traditie van onderscheidende stedenbouw en architectuur.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Forse toevoeging, in een stedelijke setting, van appartementen, voorzieningen en bedrijfseenheden, in een gebied dat reikt van Sloterplas t/m Zeeburgereiland en van Oud-Noord t/m Buitenveldert;
- Versterking van het stedelijke leven in de stadsstraten binnen dit gebied, middels toevoeging van een breed palet aan stedelijke voorzieningen en via een aanzienlijke verbetering van de openbare ruimte;
- Bij de herinrichting van de schaarse, centrumstedelijke openbare ruimte, het primaat leggen bij gebruik door voetgangers, fietsers en OV (zie ook doelstelling 3);
- Genereren van een winkelmilieu van internationaal topniveau in het hoogstedelijke centrum van de stad;
- Op zoek gaan naar mogelijkheden voor verdergaande functiemenging en verdichting, zodat de hoogstedelijke kern optimaal vorm kan krijgen. Dit vergt onder andere meer creativiteit bij de toepassing van milieuwet- en regelgeving (het gaat om de Wet Geluidhinder, Wet Milieubeheer en het kunnen voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit);
- Verruiming van het planologisch kader in plinten (in het bijzonder: het beschikbaar maken van de begane grond voor publiekgerichte functies).

2

Amsterdam levert haar specifieke bijdrage aan het realiseren van een breed palet aan woonmilieus in de Metropoolregio.

Waarom?

Een metropool kent, per definitie, een grote bevolkingsdynamiek. Bij voortdurende groei moeten mensen aan de stad worden gebonden in een steeds veranderende leefomgeving. In de metropoolregio wordt een groot scala aan woonmilieus aangeboden. Amsterdam kan zich in het bijzonder richten op diegenen die een (hoog)stedelijk leefmilieu ambiëren. Voor het overgrote deel van haar grondgebied betekent dit: het bouwen van appartementen, in hoge dichtheden, in een stedelijke setting. Er is tevens een grotere rol weggelegd voor stedelijke hoogbouw. Voor suburbane woonmilieus ligt de kracht veeleer in de regiogemeenten.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Uitbreiding van de woningvoorraad met tenminste 70.000 woningen (tot 2040), waartoe nog voor zeker 18.000 woningen een plek gevonden moet worden;
- Het definitief kiezen voor en ontwikkelen van (hoog)stedelijke woonmilieus in het overgrote deel van de stad, als logische tegenhanger van de overwegend suburbane metropolitane regio;
- Ontwikkeling van stedelijke hoogbouw op strategische plekken als Zeeburger-eiland of Ringwest of bij OV-haltes/knooppunten.

3

Amsterdam maakt een OV-systeem op regionaal niveau dat de drager wordt van de belangrijkste grootstedelijke ontwikkelingen.

Waarom?

Metropolitane ontwikkeling is feitelijk ondenkbaar zonder een OV-systeem op regionaal niveau. Zonder dit systeem komt de noodzakelijke functionele samenhang tussen de onderscheidende delen van de metropool onvoldoende tot zijn recht. Daarbij structureert dit OV-systeem in belangrijke mate de stedelijke ontwikkeling: Bij knooppunten in het systeem kunnen hoge dichtheden worden gerealiseerd en is ruimte voor publiektrekkende functies; daarnaast legitimeert het OV-systeem een heroverweging van de rol van de auto in de stad.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Realisering van (tenminste) vier essentiële projecten uit de OV-visie: (zoals: Noordtangent, Westtangent, OV-SAAL, meezijdige tramontsluiting van de Zuidas);
Flankerend:
- Algehele verbetering van de kwaliteit van bestaande OV-lijnen (zoals: trams versnellen, betrouwbaarder maken, meer voorrang geven en frequenter laten rijden);
- Aanleggen ontbrekende delen Hoofdnet-fiets en verbetering stalling van fietsen;
- Realisering 10.000 P&R-plekken (voor 5000 plekken moeten nog locaties worden bepaald).

4

Amsterdam versterkt de onderlinge samenhang tussen het stedelijke leven en de openbare ruimte, het groen en het water, in en rondom de stad.

Waarom?

De kwaliteit van leven in de stad is één van de dragers van de hedendaagse (kennis)economie. Deze kwaliteit is in sterke mate verbonden met de hoedanigheid van de (semi-)openbare ruimte in de stad en met de nabijheid van (openbaar) groen en water. Amsterdam en haar ommeland zijn er rijk mee bedeed. Maar op het terrein van toegankelijkheid, kwaliteit, gebruiksmogelijkheden en beheer is nog een wereld te winnen. Dit vergt een forse, maar lonende inspanning op alle ruimtelijke schaalniveaus: van het buurtpleintje tot en met het IJ-meer.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Op hoog niveau brengen van de openbare en groen/blauwe ruimte in de hele stad (met een aanzienlijke verbetering van het beheer!);
- Optimalisering van de Hoofdgroenstructuur, onder meer door deze toegankelijker, veiliger, attractiever en gebruiksvriendelijker te maken;
- Aanleggen van recreatieve verbindingen tussen de groene elementen in de stad en deze koppelen met ecologische verbindingen, de waterstructuur en de hoofdbomenstructuur;
- Ontwikkeling van de koppen van de scheggen tot schakelpunten met recreatieve functies, naar het metropolitane landschap;
- Versterking, i.s.m. de regio-gemeenten, van het metropolitane landschap middels verfraaiing, bescherming en vergroting van de toegankelijkheid;
- Vergroting van de recreatieve gebruikswaarde van de grotere waterpartijen in en nabij de stad;
- Maken van van een goede overgang tussen stad en groene/blauwe scheggen.

5

Amsterdam levert haar specifieke bijdrage aan het accommoderen van een gevarieerde bedrijvigheid in de metropoolregio, in het bijzonder ter versteviging van de kenniseconomie en innovatie.

Waarom?

Amsterdam zet alles op alles om haar economische positie in de turbulente wereldeconomie te verstevigen. Het bedrijfsleven in de metropoolregio is uitermate gevarieerd, naar aard, schaal of oriëntatie (internationaal, nationaal of lokaal); maar ook naar mate van milieubelasting of afhankelijkheid van de auto. Het accommoderen van de groeiende en rijkgeschakeerde bedrijvigheid vergt grote inventiviteit bij een steeds schaarser wordende ruimte. In Amsterdam zélf komt het accent meer en meer op de stad georiënteerde bedrijvigheid te liggen, op gemengde (woonwerk-)milieus en op clustering van bedrijvigheid en kennisinfrastructuur.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Toevoeging van jaarlijks minimaal 20.000 m² aan kleinschalige bedrijfsruimtes binnen met name de gemengde, stedelijke woonwerkmilieus;
- Clustering van kennisintensieve bedrijven en (onderwijs)instituten op specifieke daartoe ingerichte locaties;
- De gehele stad (voor 2020) voorzien van glasvezelkabel;
- Het in regionaal verband onderzoeken welke locaties in de metropoolregio gereserveerd moeten worden voor (nieuwe) bedrijven in de zwaardere milieucategorieën;
- Het ruimte bieden aan de vestiging van (internationale) scholen.

6

Amsterdam werkt aan de toekomst van haar mainports:

- Amsterdam accommodeert activiteiten die de functionele samenhang tussen de stad en de luchthaven Schiphol versterken;
- Amsterdam ontwikkelt een slimme, duurzame zeehaven, die veel werkgelegenheid genereert.

Waarom?

Schiphol vormt een 'hub', een 'overstapmachine' in het internationale luchtvaartnetwerk. De wens is om Schiphol daarnaast in grotere mate te verankeren in de economie van de metropool. Amsterdam zal nog vaker eind- en verblijfsbestemming moeten zijn: een onbetwist internationaal zakencentrum, een congresstad van topniveau en een magneet voor toeristen. Hiermee hangt een forse ruimteclaim samen.

Amsterdam en haar haven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Keer op keer is de haven aangepast aan de actuele eisen van de mondiale economie. De transformatie van nu stoelt op kennisintensiviteit en duurzaamheid. Deze genereert veel nieuwe werkgelegenheid en houdt de haven van Amsterdam in de vooraanstaande positie waarin deze thuishoort.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

Samenhang Amsterdam-Schiphol

- Op flexibele wijze inspelen op de snel veranderende ruimteclaims van de mondiale zakenwereld (huisvesting, verblijfsklimaat, stedelijke voorzieningen);
- Op internationaal topniveau brengen van de congresfaciliteiten in de stad;
- Uitbreiden en verbeteren van de toeristische infrastructuur (zie doelstelling 9).

Zeehaven

- Het in regionaal verband realiseren van een tweede zeesluis bij IJmuiden (uiterlijk 2016);
- Het op *bestaand* grondgebied van de haven mogelijk maken van de verdubbeling van de overslag (uiterlijk 2020);
- Aanpassing van de infrastructuur opdat een aanzienlijke verschuiving in de modal split kan plaatsvinden richting binnenvaart en spoor;
- Realisering van een tweede (turn-around) cruiseterminal in het havengebied (uiterlijk 2020);
- Verkenning van uitbreidingsmogelijkheden van het havengebied in westelijke richting, na 2020;
- Verkenning van transformatiemogelijkheden in Haven-Stadgebied na 2024.

7

Amsterdam zet (ook) zoveel mogelijke ruimtelijke middelen in om een duurzame, klimaatneutrale en waterbestendige stad te worden.

Waarom?

Duurzaamheid is van levensbelang voor Amsterdam, zowel fysiek als economisch. Ook in de toekomst wil Amsterdam droge en warme voeten. In zijn algemeenheid is 'de stad' de beste vriend van het milieu; men reist per openbaar vervoer en fiets, er kunnen grootschalige, ondergrondse, duurzame energievoorzieningen worden gemaakt en er is een oneindige hoeveelheid dakvoorraad waar zonne-energie en waterberging op gerealiseerd kan worden. De duurzaamheidsopgave is ambitieus, maar legitiem en uitdagend. De sterke link met de (ondergrondse) ruimtelijke opgave is evident.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Inpassen ruimteclaims van duurzame energiebronnen (zoals wind- en zonne-energie) en energie-infrastructuur (zoals oplaadstations voor het elektrische wagenpark);
- Realiseren van duurzame ondergrondse infrastructuur in bestaande en te ontwikkelen gebieden (bijvoorbeeld aanleg resp. uitbreiden van stadskoude-netten en sluiten resp. uitbreiden van warmtenetten, aanleg van smart grids, warmte-koudeopslagen en ict);
- Het bij aanvang confronteren van ambities voor ondergronds bouwen met de (bescherming van) de grondwaterstromen;
- Realiseren van robuuste waterkeringen en een robuust watersysteem, ter minimalisatie van wateroverlast (o.m. door voldoende ophogen);
- Het zoveel mogelijk lokale ruimtelijke maatregelen treffen voor waterberging;
- Realisatie van voldoende waterberging in regionaal verband, met als grote opgaven: De Ronde Hoep en Groot Mijdrecht;
- Klimaatrobuust en meervoudig ontwerpen/aanpassen van gebouwen, openbare ruimte en infrastructuur.

8

Amsterdam zet in op ruimtelijke ontwikkelingen die bijdragen aan een sociaal duurzame en ongedeelde stad.

Waarom?

Het Sociaal Structuurplan (2004 – 2015) zet in op grootstedelijke dynamiek, een leefbare omgeving en menselijk kapitaal. Amsterdam is mede groot geworden door haar dynamiek. Het vermogen van de gebouwde omgeving, openbare ruimten en bovenal ook het menselijk kapitaal om in te spelen op en mee te groeien met economische en sociale ontwikkelingen. Vanuit het besef dat fysieke investeringen lange termijn investeringen zijn, dragen ruimtelijke ontwikkelingen bij aan de flexibiliteit en identiteit van Amsterdam. Aansprekend en

stimulerend nu, maar flexibel naar de toekomst. Een sterke sociaalruimtelijke infrastructuur en betrokkenheid van burgers bij de leefomgeving is onmisbaar bij de aanpak van sociale problematiek, nu en in de toekomst. Maatschappelijke tweedeling wordt bestreden.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Inzetten op een sterke sociaal-ruimtelijke infrastructuur, waarbij verdichting een bijdrage levert aan de flexibiliteit en herkenbaarheid van voorzieningen;
- Inzetten van sociaal-maatschappelijke voorzieningen als onderwijs, zorg, kunst en cultuur, sport maar ook parken en speelplekken als structurerende elementen om sterkere identiteiten en betrokkenheid van burgers te bevorderen;
- Prioriteit stellen aan de gebruikswaarde van publieke en openbare ruimten in de stad;
- Werken aan complete woonmilieus, waarbij meer extensieve (sport) en minder gewenste voorzieningen (nimby's) toch integraal deel uitmaken van het stedelijk weefsel;
- Invoegen van metropolitane voorzieningen (ook) als stimulans voor lokale buurt- en wijkontwikkeling (vb. ontwikkeling Timorplein).

9

Amsterdam biedt ruimte aan de groei van het toerisme, waarbij kwalitatieve verbeteringen en grotere spreiding over de stad voorop staan.

Waarom?

Een gestage maar verantwoorde groei van het toerisme is voor Amsterdam een economische noodzaak. Amsterdam kan deze groei fysiek aan mits daarvoor de ruimtelijke voorwaarden worden geschapen. Met het doelbewust vestigen van hotels en attracties buiten de gangbare gebieden wordt het voor toeristen interessante areaal verruimd en blijft de toenemende druk op de historische binnenstad enigszins binnen de perken.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Forse uitbreiding van de logiescapaciteit - in 2015 al met tenminste 9000 bedden - gespreid over de stad;
- Realisering van meerdere nieuwe toeristische trekkers, verspreid over de stad;
- Het ruimtelijke faciliteren van evenementen en het daartoe vinden en inrichten van nieuwe evenemententerreinen;
- Accommoderen van cruisehub Amsterdam voor passagiersschepen;
- Zie ook punt 1 bij gastvrij: kwaliteit openbare ruimte voor iedereen van belang.

10

Amsterdam bereidt zich voor op de Olympische Spelen van 2028 en ontwikkelt het ruimtelijke programma hiertoe

Waarom?

De ambitie om 100 jaar na 1928 wederom gastheer te zijn van de Olympische Spelen is de ultieme uiting van de vooraanstaande rol die Amsterdam als metropool wil spelen. Op de weg er naartoe gaan topsport en breedtesport samen in het streven om Amsterdam verder te ontwikkelen als gezonde en sportieve stad. De schaal van de Olympische Spelen bestrijkt Nederland in zijn geheel. Niettemin zullen met name in Amsterdam zelf vroegtijdig Olympische locaties moeten worden aangewezen. In zijn algemeenheid zullen de Spelen de ruimtelijke ontwikkeling van stad en regio in een stroomversnelling brengen.

Bijbehorende ruimtelijke en ruimtelijk relevante opgaven

- Aanwijzing van de Olympische locaties in de stad zoals een nieuw Olympisch Stadion en een Olympisch dorp;
- Het in de aanloop naar de Spelen op peil brengen van de Amsterdamse sportaccommodaties voor breedte- en topsport; zo effectief mogelijk gespreid over de stad.

1.3

De grote vraagstukken

Om de pijlers waar te maken zullen we een aantal verregaande keuzes moeten maken in het ruimtelijke beleid; keuzes die soms een fundamentele koerswijziging inhouden ten opzichte van de gangbare opvattingen:

- 1 Verdichting biedt tal van mensen woon- en werkruimte in de stad. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarentegen is verdichting een complexe opgave die nogal wat maatschappelijke weerstand oproept.
- 2 De groeiende metropool moet bereikbaar blijven. Het toevoegen van OV-infrastructuur is complex en kostbaar. Toch moeten we de keuze maken, welk grootschalig OV als eerste wordt gerealiseerd.
- 3 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. Hoe gebruiken we de Hoofdgroenstructuur optimaal?
- 4 De kwaliteit van leven in de stad wordt steeds belangrijker, en daarmee de inrichting en het gebruik van het schaarse publieke domein. Vanuit dit perspectief zijn we toe aan een nieuwe kijk op de rol van de auto in de stad, met name binnen de Ring A10.
- 5 Transformatie van gebieden betekent soms ook verplaatsing van bedrijven*, sportterreinen en volkstuinen. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren. Dit complex strijdt met deze functies om de schaarse stedelijke ruimte.
- 6 De fossiele brandstoffen raken hoe dan ook een keer op. De stad moet worden ingericht op het post-fossiele tijdperk. Waar vinden we de ruimte voor het opwekken van duurzame energie en in hoeverre worden we onze eigen energieleverancier?

* In de haven leggen Havenvisie en Cargill-convenant beperkingen op aan de transformatie, met name richting het wonen.



2

Ruimtelijke ontwikkelingen en opties in beeld

Zoals beschreven in het eerste hoofdstuk begint de structuurvisie met een centrale ambitie. Deze ambitie leidt tot de beschreven ruimtelijke doelstellingen welke op hun beurt weer leiden tot opgaven. Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk waar in de stad welke opties voor ruimtelijke ingrepen spelen en welke dilemma's zich hierbij voordoen. Daarbij moet worden benadrukt dat de lijst met opties en bijbehorende dilemma's zeker niet compleet is. In de loop van het proces zullen nog tal van zaken worden toegevoegd of gewijzigd.

2.1 Opties: toelichting

Het gaat in eerste instantie om het inzichtelijk maken van de keuzes die opdoemen als je vanuit de centrale ambitie – via doelstellingen en opgaven – naar een bepaalde plek in de stad kijkt. Onderbouwing voor de voorgestelde opties is dus te vinden in hoofdstuk één. Er wordt bewust nog niet ingegaan op bestaande plannen, ontwikkelingen en voor- of nadelen. Veel van de opties hangen met elkaar samen: als je het een doet (ontwikkelen OV-lijn), moet je ook het ander doen (ontwikkelen woningbouw langs de lijn). Op het niveau van deze pakketten van ruimtelijk samenhangende ingrepen zullen in de structuurvisie keuzes gemaakt moeten worden.

In het Eerste Concept-Ontwerp Structuurvisie zullen de verschillende opties worden beoordeeld en afgewogen ten opzichte van elkaar. De beoordeling en afweging van een en ander zal plaatsvinden vanuit drie invalshoeken:

- 1 de potentie van het gebied;
- 2 het planMER; en
- 3 de uitvoeringsmogelijkheden.

1 De potentie van het gebied

In de Concept Ontwerp Structuurvisie zal van elke keuze of keuzepakket zijn uitgewerkt, hoe deze zich verhoudt tot de gestelde opgaven, de kracht van de plek, staand beleid, externe ontwikkelingen en maatschappelijke wenselijkheid.

2 Het planMER

Gelijktijdig met de Concept Ontwerp Structuurvisie komt er ook een concept plan Milieu Effect Rapport (hierna: planMER) gereed. Dit rapport bevat voornamelijk een kwalitatieve beoordeling van de effecten van opties op de aspecten natuur, landschap, water, cultuurhistorie en archeologie, klimaatbestendigheid, kwaliteit van leefomgeving, ruimtelijke economie, mobiliteit en bereikbaarheid.

De uitwerking van de aanpak van het planMER staat beschreven in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en dient samen met deze Pijler-notitie te worden gelezen. Bij het opstellen van het planMER is de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) betrokken, omdat de activiteiten die in de structuurvisie worden beschreven deels liggen in gebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur en grenzen aan het Natura 2000 gebied Markermeer en IJmeer. De Cmer heeft inmiddels een advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. De belangrijkste opmerkingen van de Cmer zijn om:

- een duidelijk onderscheid te maken in opgaven en doelen;
- de te maken keuzen vooral op het stedelijke niveau af te wegen door enkele integrale alternatieven te vormen en daarbij waar nodig, terugvalopties aan te geven voor situaties waar medewerking van aangrenzende gemeenten nodig is voor het welslagen van de plannen;
- een beschrijving te geven van de milieu-gevolgen en een toetsing aan de bestuurlijke doelen (de pijlers), zoals klimaatneutraal en ontwikkeling van het metropolitane landschap op een detailniveau dat aansluit bij de aard van het besluit;
- consequenties voor de vervolgbesluitvorming (randvoorwaarden, uitgangspunten en/of onderzoekopgaven).

Opgaven in relatie tot de zeehaven, de IJmeer-verbinding, een extra terminal bij Schiphol en de spreiding van voorzieningen voor de Olympische Spelen dienen naar het oordeel van de Cmer te worden afgewogen op het landelijke of ten minste het Randstedelijke niveau. Uit de analyses in het planMER moet duidelijk worden hoe de Olympische opgave in Amsterdam een motor kan zijn voor nieuwe ontwikkelingen, zodanig dat geen negatieve effecten optreden als in 2028 de geplande voorzieningen niet nodig zouden zijn voor de Olympische Spelen. Bij eventuele uitbreiding van havenfaciliteiten ligt het voor de hand af te stemmen met de ontwikkelingen in andere havens, waaronder met name het Rotterdamse havengebied. Waarin onderscheidt de Amsterdamse haven zich en hoe passen havenindustriële activiteiten bij de ontwikkeling van Amsterdam naar een metropool die zich richt op kenniseconomie?

3 De uitvoeringsmogelijkheden

In de Concept Ontwerp Structuurvisie is van elke optie kwalitatief uitgewerkt wat de uitvoeringsmogelijkheden zijn. Daarnaast wordt er een fasering aangebracht en is er inzicht in de organisatorische aspecten van de ruimtelijke ingrepen.

In het volgende deel van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de grote ruimtelijke ontwikkelingen en opties voor ruimtelijke ingrepen in de stad. De grote ruimtelijke ontwikkelingen lijken zich te concentreren in vier zones: de uitrol van het centrumgebied, het metropolitane landschap, de watergerelateerde ontwikkelingen van IJmuiden tot Almere Pampus en de ontwikkelingen in de Schiphol Corridor van Amsterdam Connecting Trade (ACT) in de Haarlemmermeer tot en met het AMC-gebied. Bij die laatste twee ontwikkelingen wordt per kwadrant (windrichting) in woord en beeld ingezoomd op de mogelijke opties en dilemma's. Hierbij wordt aangesloten op de gesprekken over de toekomst van de stad in het najaar van 2008. Deze zijn georganiseerd vanuit dezelfde indeling in kwadranten.

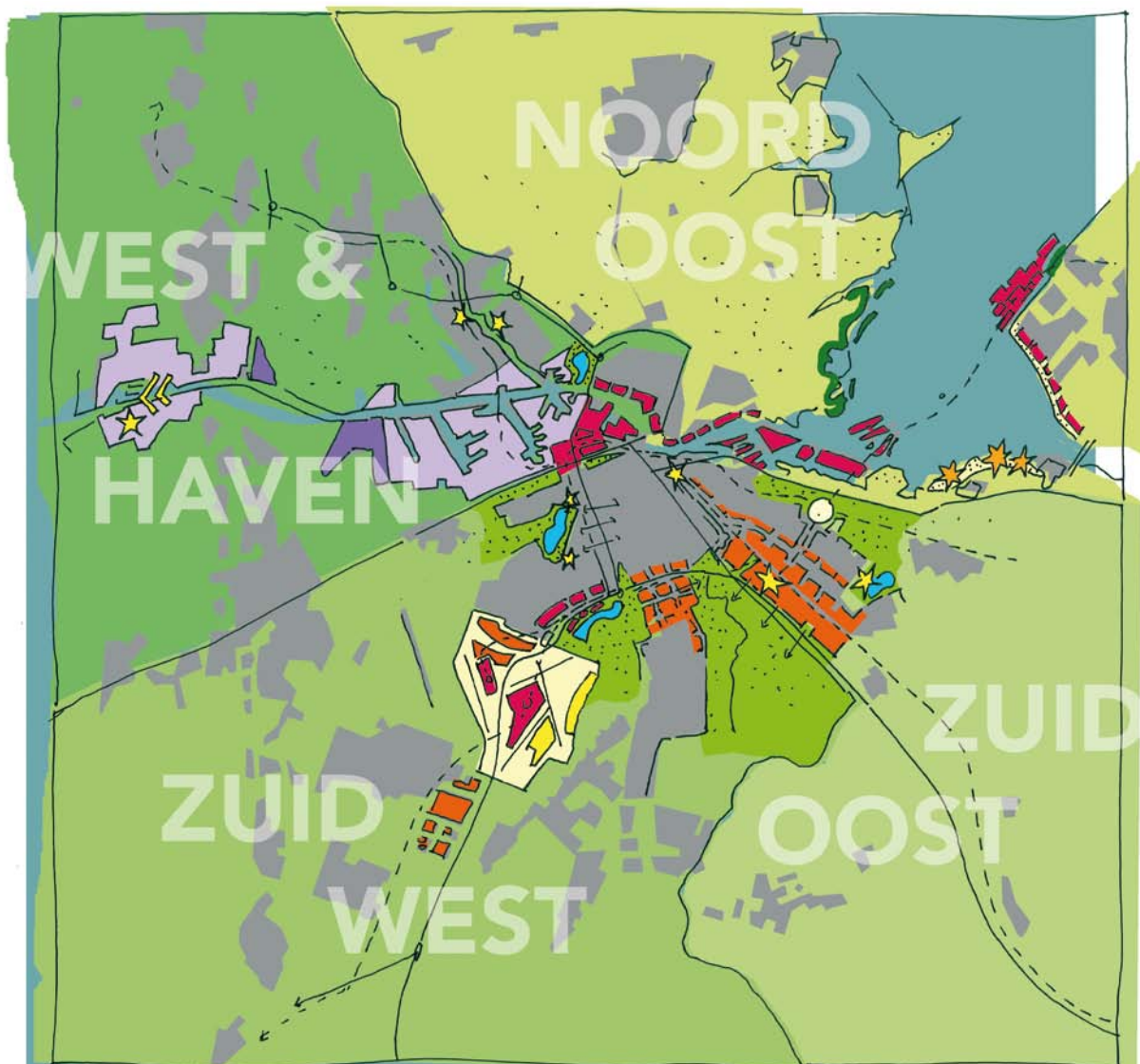
2.2

Opties: uitwerking

Grote ruimtelijke ontwikkelingen, één verbindend OV-netwerk

Om het een en ander te verwezenlijken is de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend OV-netwerk op metropolitane schaal onontbeerlijk. Ook rijst de vraag in hoeverre het wegennet verder moet worden aangepast aan de groei van de Metropoolregio.

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 integraal onderdeel van de in dit hoofdstuk besproken opties voor ruimtelijke ontwikkelingen.



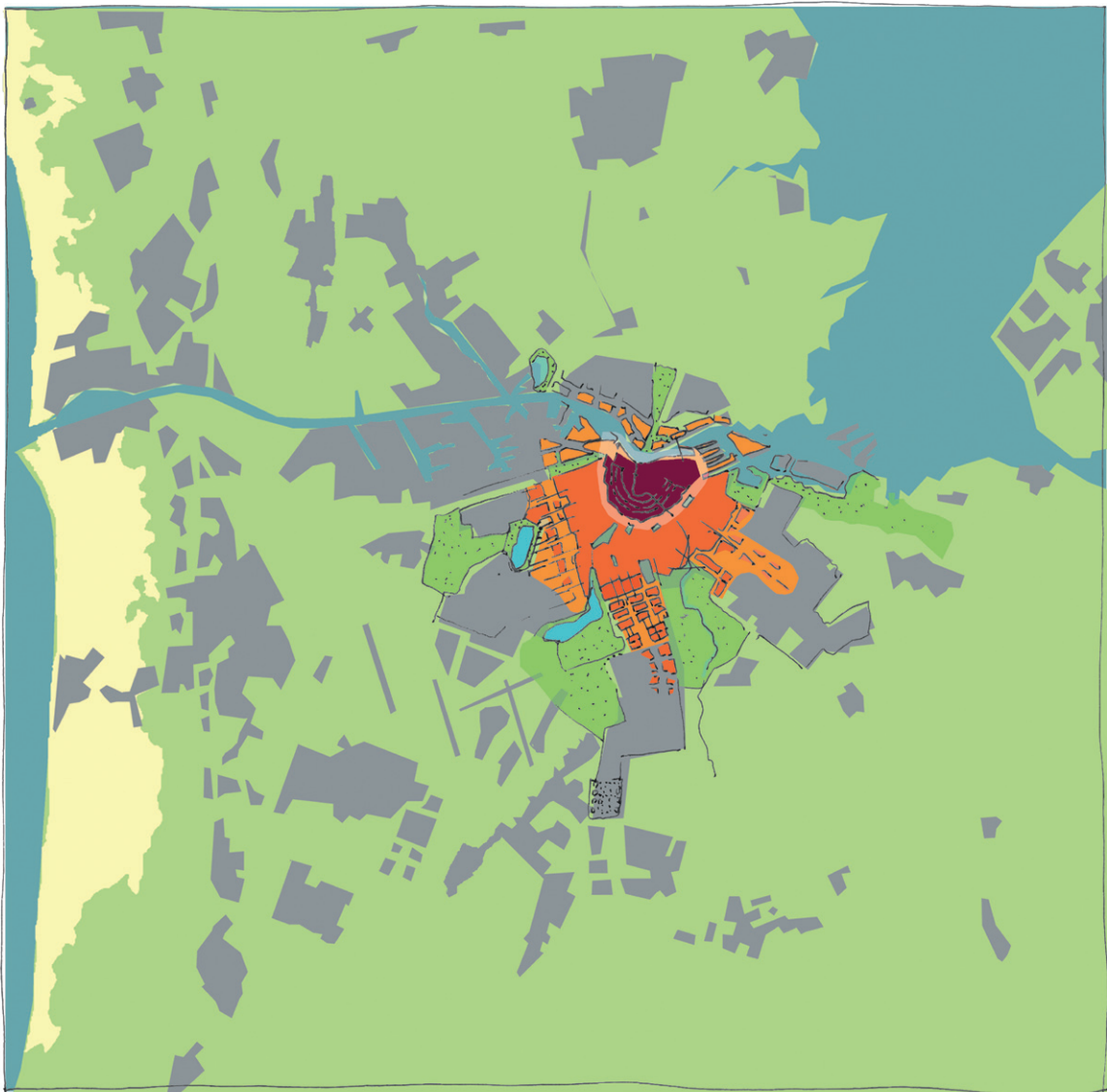
Kaart 4 De vier windrichtingen

A Uitrol centrumgebied

De uitrol van het hoogstedelijke centrumgebied, zelfs tot óver de Ringweg-A10 en het IJ:

De ontwikkeling van dit gebied is de meest directe uiting van de onvoorstelbare magneetwerking van het hart van Amsterdam. Mensen, bedrijven 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.

De schaarste aan ruimte en middelen doet het zoekgebied van stedelijk-georiënteerden noodzakelijkerwijs gestaag uitdijen; 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 IJ-oever en het Zeeburgereiland en de Gordel '20-'40. Het uitrolmechanisme reikt zelfs over de Ring: het wekt hernieuwde belangstelling voor de Sloterpas; het brengt een verdere verdichting van Buitenveldert en Amstelveen-Noord dichterbij.



Kaart 5 Uitrol centrumgebied



Kaart 6 Uitrol centrumgebied

Bij de uitrol van het hoogstedelijk centrumgebied zijn tenminste de volgende opties en dilemma's aan de orde:

Optie	Dilemma's
A1 Binnen de ring prioriteit geven aan OV, fietser en voetganger.	- Het verbeteren van de openbare ruimte in stadstraten, parken en pleinen versus het toenemende ruimtebeslag van de auto. Op meerdere plekken levert dit beperkingen op voor het autogebruik. Dit vraagt om een nieuwe visie op de auto in de stad.
A2 Ontmoetings- en verblijfsfunctie van het publieke domein versterken (voorbeelden: Surinameplein, Gooiseweg, Vliegenbos).	
A3 Verdichten en mengen van functies, met name in de gebieden die transformeren naar hoogstedelijk gebied (voorbeelden: Ringzone-West, Buitenveldert, Zeeburgereiland, noordelijke IJ-oever, Oud-Noord).	- De strikte ruimtelijke en milieuwet- en regelgeving staan haaks op deze verstedelijkingsambities en transformatie en verdichting roept soms weerstand op. - Verstedelijking staat in een aantal gevallen het voortbestaan van de huidige bedrijvigheid in de betreffende gebieden in de weg. - Verdichten vergroot de wateropgave zodat creatieve meervoudige oplossingen gevonden moeten worden zoals bijvoorbeeld bij het innovatieproject Watergraafsmeer.

A4 Verbeteren van de verbindingen binnen het uitrolgebied: toevoegen van doorgaande fietsroutes, opwaarderen tram (tramplus) en/of aanleggen Oostwestlijn van de metro.	- Aanleg van de Oostwestlijn vormt een grote en kostbare ingreep in de binnenstad.
A5 Creëren van nieuwe metropolitane plekken (voorbeelden: Marine-etablissement, Mr. Visserplein, Kop Java-eiland, Noordrand Sloterpas).	- De verstedelijking van de noordelijke kop van het Rembrandt park en de noordrand van de Sloterpas versus handhaving van de Hoofdgroenstructuur

B Metropolitane landschappen rondom de stad

Essentieel is een strikte handhaving en versterking van de lobbenstructuur en de contramal ervan: het metropolitane landschap rondom de stad. De versterking betreft in het bijzonder het recreatieve gebruik door de stadsbewoner. De ontsluiting van het groene ommeland voor de fiets is één van de belangrijkste opgaven. Hierbij gaat het ook om de route er naartoe:

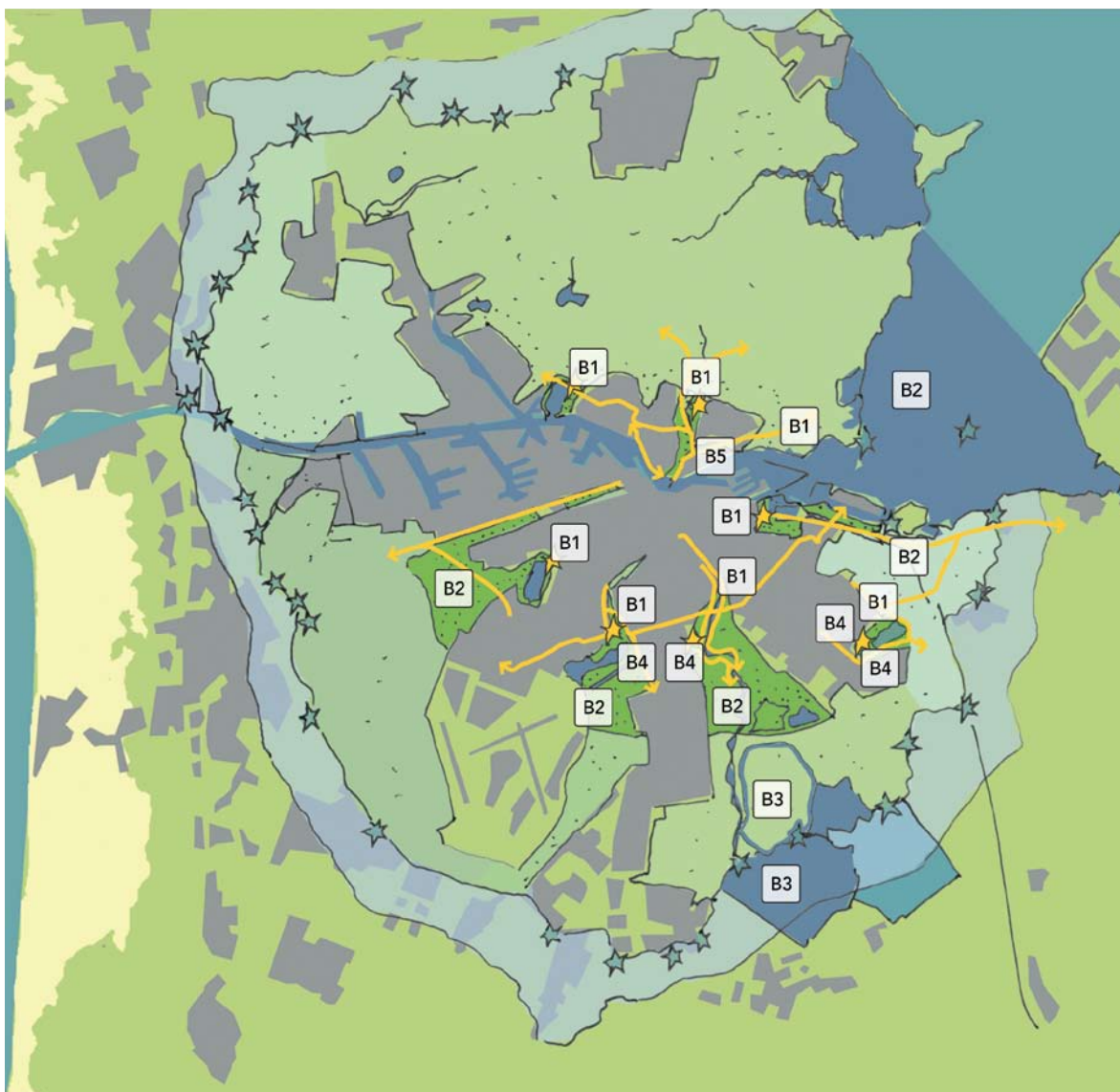
reeds bij de Berlagebrug moet de nabijheid van het landschap voelbaar zijn. Daarnaast moeten we de opgave voor waterberging goed combineren met het ontwerpen aan het metropolitane landschap. Waar vinden we ruimte voor water? Hoe zorgen we voor voldoende schoon water in droge perioden en voorkomen we wateroverlast in natte perioden?



Kaart 7 Het metropolitane landschap

Bij de metropolitane landschappen rondom de stad zijn tenminste de volgende opties en dilemma's aan de orde:

Optie	Dilemma's
B1 Verfraaien, toegankelijker en recreatiever maken van de koppen van de groene/ blauwe scheggen als schakelpunten tussen stad en landschap (voorbeelden: Nieuwe Meer, Volkstuinpark Schellingwoude, Noorder IJ-plas).	- Stedelijk-recreatieve invulling van de koppen van de scheggen versus de Hoofdgroenstructuur.
B2 In regionaal verband verfraaien, toegankelijker en recreatiever maken van de metropolitane landschappen rondom de stad (voorbeelden: IJ-meer, Amstelscheg, Diemerscheg).	- Recreatieve ontwikkelingen van landschappen rond de stad versus het primaat bij het agrarisch gebruik. Betreffende gebieden zijn tevens zoekgebieden voor functies ten behoeve van nieuwe energiebronnen zoals windmolenparken. Het is de vraag hoe en in hoeverre dergelijke functies kunnen worden ingepast in deze kwetsbare (cultuur)landschappen. - Diemerscheg is doorsneden door zware infrastructuur; dit bemoeilijkt recreatieve ontwikkeling.
B3 Inpassen van de regionale waterberging in de ontwerpogave voor het metropolitane landschap.	- Waterberging versus huidig gebruik van het gebied.
B4 Het in regionaal verband maken van goede overgangen tussen stad en scheggen (voorbeelden: Sloterscheg, Gaasperplas, Amstelveen-Oost).	- Stedelijke randen maken aan Sloterscheg en Gaasperplas versus Hoofdgroenstructuur.
B5 Het optimaliseren van de verbindingen naar, binnen en tussen de scheggen en landschappen (voorbeelden: Vondelpark-Nieuwe Meer, Noordoostelijke IJ-oever, Zuidelijke Wandelweg).	



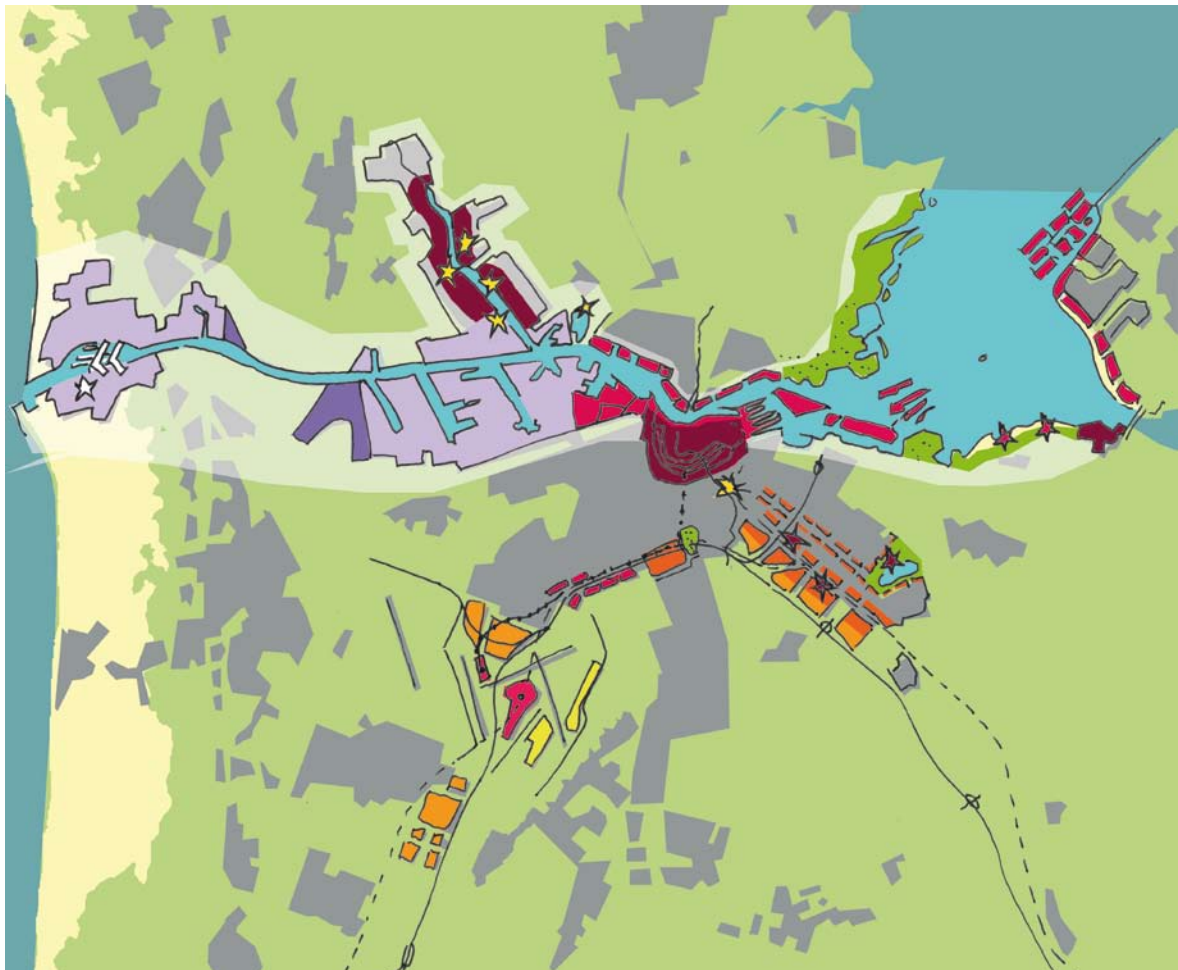
Kaart 8 Opties voor ruimtelijke ontwikkeling Metropolitane Landschap

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

De rode draad door deze zone is het hernieuwde besef van de enorme rijkdom die de grote waterpartijen in en nabij de stad vertegenwoordigen; rijkdom in de vorm van (economische) ontwikkelingsruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Het is bij uitstek het water waarin Amsterdam zich onderscheidt van de meeste andere metropolen.

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 2e fase; de openbaarheid van de noorde-

lijke IJ-oever komt aan de orde, maar ook de natuurwaarden van het IJ-meer in combinatie met water- en kustrecreatie; vraagstukken omtrent de cruiseterminal 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: NDSM-terrein, Overhoeks en Buiksloterham. Hieronder worden de opties en dilemma's besproken onder respectievelijk C Noordwest en D Noordoost.



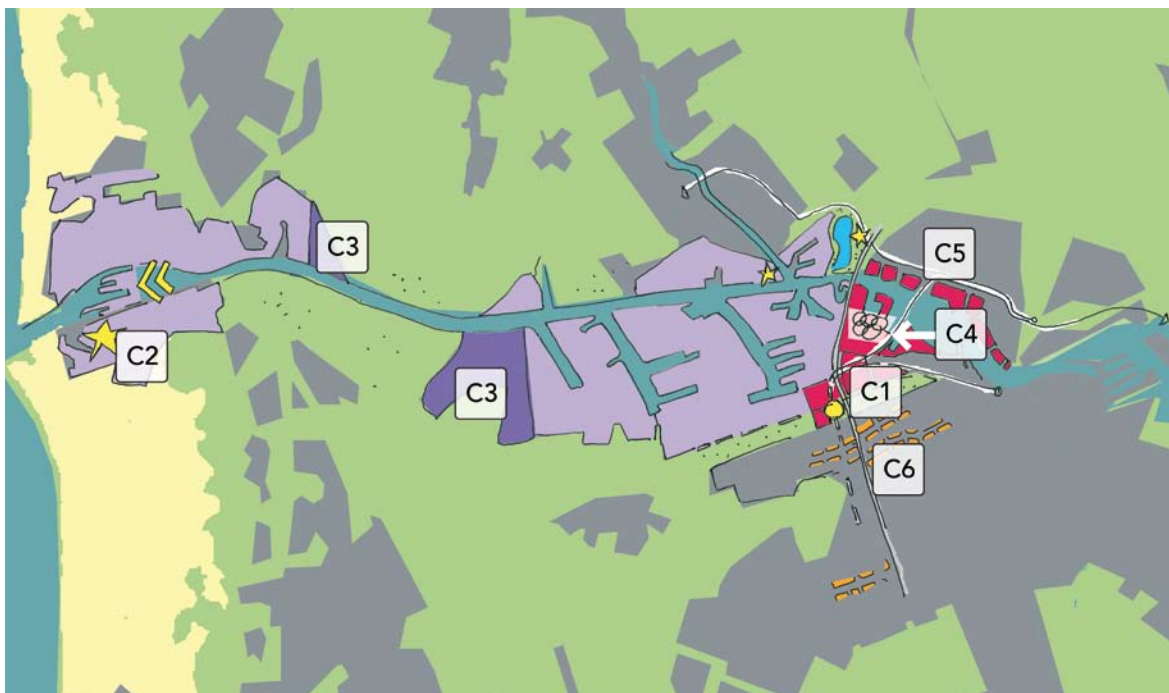
Kaart 9 Waterfrontontwikkeling

C Noordwest-kwadrant: Havenstad

De haven, havengebonden activiteiten en industrie hebben dit kwadrant altijd in belangrijke mate gekarakteriseerd. Het is de wereld van Havens-West, Tuindorp Oostzaan en het werken met de handen, maar ook van de Zaanstreek, het oudste industriegebied van Europa.

Aan het water, de stoere bedrijfsgebouwen, de kades en de grote schaal in zijn algemeenheid, ontlenen steeds meer stadsbewoners en moderne economische sectoren hun identiteit. In het noordwest-kwadrant zijn tenminste de volgende opties en dilemma's aan de orde:

Optie	Dilemma's
C1 Verdere intensivering van de haven, en verdere verstedelijking (intensivering en functiemenging) van Teleport en van de westelijke IJ-oever binnen de Ring-A10.	- Bestaande wet- en regelgeving en het 'Cargill-convenant' leggen beperkingen op aan de functiemenging, met name wat betreft wonen. - Ingezette stedelijke ontwikkelingen op noordwestelijke IJ-oever versus het op hetzelfde beschermingsniveau brengen tegen overstroming als het omliggende gebied.
C2 Realiseren van een 2 ^e zeesluis bij IJmuiden.	
C3 Na 2020 Realisatie van nieuw haven-terrein in de Houtrakpolder of de Wijker-meerpolder - inclusief investeringen in de bereikbaarheid - na 2020 ten behoeve van de opvang van de groei van de haven – na 2029 ook ten behoeve van een verschuiving van havenactiviteiten in westelijke richting.	- De bestaande status en kwaliteiten van de beoogde locaties (groene buffer, recreatie, cultuurhistorie) versus de inrichting als haven-terrein. - De kosten/baten van de nieuwe locatie versus kosten/baten van consolidatie op de bestaande locatie.
C4 Aanwijzen van delen van het haven-gebied als zoeklocatie voor Olympische accommodaties, waaronder het nieuwe Olympisch Stadion.	- Realisatie van Olympische accommodaties kan in zijn strijd zijn met Havenvisie en afspraken Convenant en vraagt investeringen in de bereikbaarheid van dit gebied.
C5 Gemengd stedelijke ontwikkeling noordelijke IJ-oever-west, afhankelijk van de omvang van het programma, gekoppeld aan een Noordtangent (HOV-bus), Metro-Zaanlijn of aansluiten kleine Ring op Noordzuidlijn van Hasseltweg. Amsterdam schuift de ontwikkeling van Zaan- en IJ-oever naar voren als mogelijk Sleutelproject van het Rijk.	- Grootschalige stedelijke transformatie noordelijke IJ-oever-west vraagt ruimte voor hinderlijke bedrijvigheid elders en zet de autobereikbaarheid onder druk.
C6 Verstedelijking van de Ring-Westzone (verdichten en mengen van functies) langs de bestaande trein/metrocorridor en aansluitend op de tramcorridors naar het centrum.	- Milieucontouren (geluid, luchtkwaliteit) staan verstedelijkingsambities deels in de weg. Verstedelijking staat in een aantal gevallen het voortbestaan van de huidige bedrijvigheid in de betreffende zone in de weg.

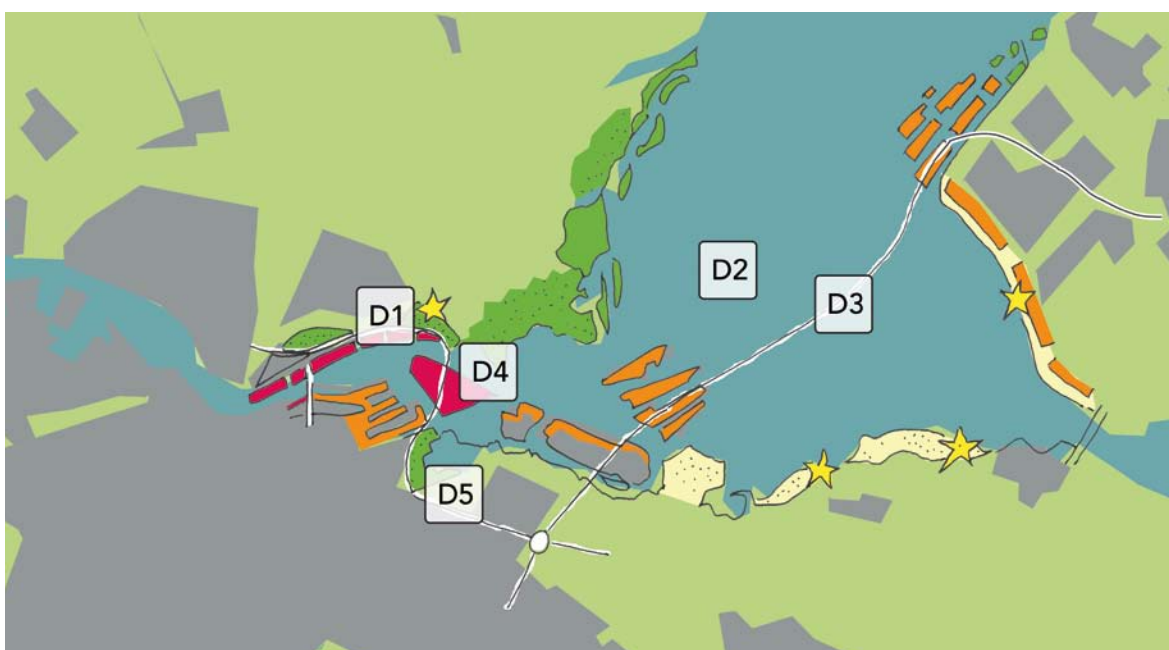


Kaart 10 Opties voor ruimtelijke ontwikkelingen havenstad

D Noordoost-kwadrant: Waterpark

In het noordoost-kwadrant wordt van oudsher gerecreëerd. De groene Plantage met Artis en de Hortus was ooit het flaneergebied van de stad. In dit kwadrant liggen de meeste jachthavens. Het IJ-meer 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.



Kaart 11 Opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Waterpark

In het noordoost-kwadrant zijn tenminste de volgende opties en dilemma's aan de orde:

Optie	Dilemma's
D1 Verstedelijking Noordoostelijke IJ-oever: Verdichten en mengen van functies; realiseren bustangent of tramverbinding of sluiten metroring; aanleggen fietsverbinding via Java-eiland; aanleg openbare oever (voetgangers-/fietsverbinding).	- Behoud volkstuinen Schellingwoude of stedelijk recreatief ontwikkelen Schellingwoude of bebouwen Schellingwoude; Waterland intact houden versus het uitplaatsen van groen recreatieve voorzieningen over de A10-noord. - Verstedelijking staat in een aantal gevallen het voortbestaan van de huidige bedrijvigheid in de betreffende gebieden in de weg. - Verhoging van het veiligheidsniveau tegen overstroming door verhoging bestaande dijk of buitendijks gebied.
D2 In metropolitaan verband ontwikkelen van Waterpark IJmeer: natuurontwikkeling aan de Waterlandse kust; recreatieve inpassingen aan de Muidense kust; verstedelijking aan de Almeerse kust.	
D3 Aanleggen IJmeerlijn in metropolitaan verband.	- Verscheidene bovengrondse inpassingsalternatieven staan haaks op de (beleving van) de openheid van het gebied. Zowel bovengrondse als ondergrondse alternatieven zijn zeer kostbaar vanwege hoge inpassingseisen in Almere, het IJmeer, IJburg en Diemen. Het vanwege bodemverontreiniging gesaneerde Diemerpark leidt tot een complexe ontwerpogave voor de IJmeerlijn.
D4 Verdere verstedelijking van het Zeeburgereiland (verdichten en mengen van functies) in combinatie met betere OV- en wegontsluiting.	- Inbreuk op huidige planvorming, en de Milieuwet- en regelgeving zijn hier beperkend.
D5 Ontwikkeling van het Nieuwe Diep/ Flevopark tot recreatieve groenblauwe schakel tussen stad en Diemerscheg.	- De inrichting voor stedelijk recreatieve functies kan haaks staan op de Hoofdgroenstructuur.

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

In de Zuidflank doen zich grote fysieke veranderingen voor. De luchthaven Schiphol en de strategische ligging aan de binnenzijde van de Randstad, met bijhorende infrastructuur, zijn hier debet aan. Het is een aaneenschakeling van enorme bouwputten: 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 verstedelijking van Buitenveldert of de verfraaiing van de koppen van de Amsterdamse Bosscheg en de Amstelscheg.



Kaart 12 Grote beweging over de Zuidflank

E Zuidoost-kwadrant: Leisurestad

Het zuidoost-kwadrant heeft altijd vrij gemakkelijk grotere sport- en leisurefuncties opgenomen. De Watergraafsmeer herbergde Ajax-stadion 'De Meer'. De Jaap Edenbaan en -hal zijn er nog steeds. In stadsdeel Zuidoost staan trekkers als stadion Arena, de Heineken Music Hall en de grotere woonwinkels. De ontwikkeling in

zuidoostelijke richting is altijd 'onrustig' geweest. Infrastructuur richting midden-Nederland heeft dit kwadrant al in een vroeg stadium versnipperd. Dit leidde tot tal van ad-hoc-ontwikkelingen; en tot een grote ontvankelijkheid voor het grotere vermaak.

Optie	Dilemma's
E1 Ontwikkeling van kruisstation Overdiem met regionale functie (IJmeerrail + bestaand spoor NS), met in de directe omgeving stedelijk programma en P+R-functie.	- Ideeën voor het verstedelijken van het mogelijke knooppunt Overdiem versus de bestuurlijke indeling (Overdiem is gemeente Diemen).
E2 Verstedelijking van delen van Amstel II en – III (toevoeging van leisure, bedrijven en woningbouw; omzetten van kantoren in andere functies).	- Milieuwet- en regelgeving zijn beperkend (Wet Milieubeheer, Besluit Luchtkwaliteit en externe veiligheid (vervoer van goederen over het spoor)). Verstedelijking staat in een aantal gevallen het voortbestaan van de huidige bedrijvigheid in de betreffende gebieden in de weg.
E3 Gooisewegzone verstedelijken, waar- toe de Gooiseweg bij voorkeur ver- laagd wordt en de OV-bereikbaarheid wordt vergroot.	- De Gooiseweg is een belangrijke compartimen- tering/vluchtweg in geval van overstroming; verlaging is hier vanuit dit oogpunt ongewenst. - De Gooiseweg heeft een belangrijke ontsluitende functie, zodat bij verlaging van de capaciteit de autobereikbaarheid onder druk komt te staan.
E4 Versterken van de woon- en recreatieve functie van Gaasperplas e.o.: groen- structuur verbeteren, inpassen van woningbouw, horeca en een evenemententerrein.	- De inrichting van de zuidzijde van de Gaasper- plas versus de Hoofdgroenstructuur, het afstem- men van de wateropgave en het zoeken naar een goede inpassing van de drinkwaterzuivering Weesperkarspel.
E5 Overkluisen Gaasperdammerweg en ontwikkeling van een gemengd stedelijk programma in de hierdoor vrijgespeelde milieuruimte.	- Inpassen waterkering Bijlmermeerpolder.



Kaart 13 Opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Leisurestad

F Zuidwest-kwadrant: Luchthavenstad

In het zuidwest-kwadrant is van oudsher de meeste rijkdom van de stad samengebald, via de Gouden Bocht en Oud-Zuid tot en met Amstelveen. De vestiging van Schiphol in de noordoosthoek van de Haarlemmermeer heeft deze vooraanstaande positie verder bestendigd. De Zuidas ligt niet zonder reden op de plek waar-

aan het ook zijn naam ontleent. Dit kwadrant heeft ook de meeste internationale trekken. De Schipholcorridor, tussen Amsterdam en Schiphol, is één van de meest in het oog springende locaties voor toekomstige bedrijfsvestiging. In het zuidwest-kwadrant zijn tenminste de volgende opties en dilemma's aan de orde:

Optie	Dilemma's
F1 Verder verstedelijken Buitenveldert: verdichting en menging van functies, in combinatie met verbetering OV-bereikbaarheid door verlenging tramlijnen.	- Verdichten vergroot de wateropgave.
F2 Aanleggen Westtangent-busverbinding ter verbetering van relatie tussen woon- en werkgebieden.	
F3 Verstedelijken Ringzone Zuidwest (Schinkel-Vlaardingenlaan e.o.): verdichten en mengen van functies.	- Verstedelijking staat in een aantal gevallen het voortbestaan van de huidige bedrijvigheid in de betreffende gebieden in de weg. - Verdichting vergroot de wateropgave.
F4 Ontwikkelen van Oeverlanden Nieuwe Meer en/of Sportpark Sloten + aanpalende volkstuinparken tot gemengd stedelijk milieu, in combinatie met hoogwaardige railverbinding met halte(s) tussen Zuidas en Schiphol.	- Verdichting rond een halte van de hoogwaardige railverbinding versus behoud groene recreatieve gebieden (sportpark Sloten, volkstuincomplexen en de Oeverlanden).
F5 In metropolitaan verband ontwikkelen van de Schipholdriehoek (A4-A5-A9) tot bedrijven- en leisurezone, met reservering voor een tweede terminal voor de luchthaven, in combinatie met hoogwaardige railontsluiting van dit gebied (Regiorail, Noordzuidlijn of Oostwestmetro).	Dilemma's F5 - Het tempo van de besluitvorming over de groei van de luchthaven versus de noodzaak van besluitvorming over de inpassing van openbaar vervoer (Regiorail en doorgetrokken Noordzuidlijn). - Uitblijven besluit over groei Schiphol vertraagt besluitneming over aanleg regionale OV-lijn, vice versa.



Kaart 14 Opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Luchthavenstad

Waar spelen de grote vraagstukken uit paragraaf 1.3? (zie pagina 17)

In paragraaf 1.3 hebben we een aantal fundamentele keuzes in het ruimtelijke beleid beschreven; het betreft de grote vraagstukken waar we niet omheen kunnen. In welke ontwikkelingszones en bij welke opties spelen ze vooral?:

- 1 De verdichtingsopgave speelt een belangrijke rol bij een veelheid aan opties. Het is van toepassing op alle hiervóór beschreven grote ruimtelijke ontwikkelingen, of het nu de uitrol van het centrummilieu betreft of de ontwikkeling van Waterpark of Leisurestad;
- 2 De grootschalige, toe te voegen OV-lijnen maken onlosmakelijk deel uit van nagenoeg alle beschreven grote ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is inherent aan de regionale schaal van het te vervolmaken OV-netwerk;
- 3 Het aantrekkelijker maken van groen en water in en rondom de stad raakt verschillende opties binnen de grote ruimtelijke ontwikkelingen. In het bijzonder ontstaat een dilemma bij de optie tot het aanleggen van een IJmeerverbinding;
- 4 Een nieuwe kijk op de rol van de auto in de stad hangt in een belangrijke mate samen met de uitrol van het centrummilieu, waarbij onder meer de ontmoetings- en verblijfs-functie van het publieke domein wordt versterkt;
- 5 Het vraagstuk over het verplaatsen van grootschalige industriële bedrijven ten gunste van diverse stedelijke milieus heeft met name betrekking op de verdere intensivering van de haven en de verdere verstedelijking van de IJ-oeveren;
- 6 Het vinden van ruimte voor het opwekken van duurzame energie speelt in het bijzonder bij de optie tot het verfraaien, toegankelijker en recreatiever maken van de metropolitane landschappen rondom de stad.



3

Uitvoeringsstrategie: dilemma's en keuzes

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening vereist dat in de structuurvisie wordt ingegaan op 'de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling (van het grondgebied van de gemeente) te verwezenlijken'.

De reden daarvoor is dat de plannen een voldoende realiteitsgehalte moeten hebben. De wet zegt met zoveel woorden dat wanneer niet duidelijk is hoe iets uitgevoerd kan worden, het ook geen onderdeel moet uitmaken van de structuurvisie. Los van de wettelijke verplichtingen werkt Amsterdam aan een investeringsagenda en deze zal direct gebaseerd moeten zijn op hetgeen in de structuurvisie aan de orde komt. De investeringsagenda (of uitvoeringsagenda) is gebaseerd op een uitvoeringsstrategie. Wat zijn de constituerende onderdelen van zo'n uitvoeringsstrategie, straks in de structuurvisie en nu in de aanloop naar de structuurvisie? Daarop zal hieronder verkennend worden ingegaan, met een nadruk op de dilemma's en keuzes die in deze fase van de opstelling van de structuurvisie aan de orde zijn. De invalshoek die we daarbij kiezen is de driehoek Kwaliteit, Geld en Tijd/Proces. Deze elementen vormen een onlosmakelijk geheel waarin voortdurende

spanning bestaat: bij een gegeven hoeveelheid middelen betekent in het algemeen meer kwaliteit een verlaging van de programma's of van het uitvoeringstempo. De spanning kan ook worden uitgedrukt door te constateren dat het verhogen van bepaalde kwaliteiten – bij gegeven middelen en tempo – ten koste gaat van andere kwaliteiten.

Kwaliteit

Het streven om in de structuurvisie in te zetten op kwaliteit is onder meer een uitvloeisel van het lopende Programakkoord. De structuurvisie heeft ook een natuurlijke neiging te beginnen bij kwaliteit. De Vertrekpuntennotitie is helder over welke kwaliteiten we in de stad willen realiseren. Het gaat daarbij om een breed scala aan doelen als goede bereikbaarheid, duurzaamheid (ook *sociale* duurzaamheid), hoogwaardige openbare ruimte etcetera. De structuurvisie is daarnaast gericht op de langere termijn. Dat alleen al brengt met zich mee dat een forse opeenstapeling van hoogwaardige ruimtelijke transformaties in beeld wordt gebracht. Een van de achtergronden bij het neerzetten van een hoge ruimtelijke kwaliteit is dat zich dat ook (voor een

deel) weer uitbetaalt in beschikbaarheid van meer (financiële) middelen: waardecreatie. Een belangrijk aspect is hoe de gewenste kwaliteiten zich vertalen in ruimteclaims. Ten behoeve van een goede uitvoeringsstrategie is het in beeld brengen daarvan voorwaarde. Dit geldt ook voor specifieke claims op het gebied van (sociale) duurzaamheid.

Welke ruimteclaims komen voort uit de productie van schone energie (windmolens) en de realisatie van klimaatneutrale nieuwe gebieden? Concurreren de daarvoor benodigde ondergrondse en bovengrondse infrastructuur met de noodzaak of wens van hoogstedelijke woonmilieus? Hoe vertaal je sociaal-maatschappelijke doelen naar programma's en programma's naar ruimteclaims? Welke discussies kun je vermijden door nu bepaalde dingen op te nemen in je structuurvisie? In het algemeen moet de vertaling van ruimteclaims verdringingseffecten in beeld brengen, maar zo mogelijk ook de gevolgen die dit heeft voor de geïnventariseerde ontwikkelingsrichtingen van de stad (zie hierna).

Draagvlak

De uitvoering stoelt in belangrijke mate op de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Voor het waarmaken van de ambities in de structuurvisie is maatschappelijk draagvlak een vereiste. Het creëren van draagvlak is dan ook een onlosmakelijk deel van het structuurvisieproces. Al bij het opstellen van de Vertrekpuntennotitie is de dialoog gezocht met het maatschappelijk veld. De Pijlers zijn mede gebaseerd op de neerslag van dit publieke debat. Het verder versterken en onderhouden van het draagvlak vormt een van de grondslagen van de uitvoeringsstrategie en is één van de criteria bij de te maken keuzes.

Geld

Voor het realiseren van ruimtelijke transformaties zijn veel middelen nodig. Het gaat daarbij uiteraard om overheidsmiddelen maar ook – en niet zelden in grotere mate – om investeringen van marktpartijen en het maatschappelijk

kapitaal van de woningcorporaties. Dit impliceert dat afstemming nodig is tussen de investeringen/ investeringsstrategie van de onderscheiden partijen.

De relatie tussen publieke en private investeringen verdient in de uitvoeringsstrategie ruime aandacht. De grootste publieke investeringen vinden plaats in de infrastructuur, waarbij de rijksoverheid, de stadsregio en de provincie(s) in hoge mate verantwoordelijk zijn voor het financieren van verbeteringen in regionale netwerken. Private investeringen zijn doorgaans beperkt aan de orde. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden en herontwikkeling van bestaand stedelijk gebied investeert de overheid wel in het mogelijk maken van private investeringen. Tekorten op deze overheidsinvesteringen worden gedekt vanuit de ruimtelijke fondsen: Vereveningsfonds en Stimuleringsfonds Volkshuisvesting, tot op zekere hoogte het ISV, middelen voor groen, blauw en economie en incidentele middelen. Achter de tekorten gaat overigens een veelvoud aan investeringen schuil.

De middelen van de Algemene Dienst verdienen aparte aandacht. De structuurvisie is breed van opzet waardoor ook in de sfeer van de Algemene Dienst een uitvoeringsstrategie moet worden ontwikkeld. Er valt daarbij te denken aan hoogwaardige openbare ruimte en sociaal-maatschappelijke accommodaties. De wijze van toedelen van middelen is een van de meest bepalende factoren in de uitvoering van de structuurvisie. Duidelijk is dat een behoorlijk deel van de middelen voor de tijdshorizon 2020 al toegedeeld is. De keuzes richten zich derhalve grotendeels op de ontwikkelingen die de komende tien jaar worden voorbereid en in de decennia daarna worden gerealiseerd. Hier doen zich de belangrijkste keuzes voor. Bij welke van de verschillende ontwikkelingsrichtingen leggen we prioriteit: naar Almere, naar Zaanstad, naar Schiphol en/of naar Utrecht?

Bij de prioriteitsstelling zullen de volgende elementen van betekenis zijn:

- 1 De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling: welke bestaande of te realiseren infrastructuur biedt de beste mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling, of: welke infrastructuur is nodig voor gegeven gebiedsontwikkelingen?;
- 2 Praktische uitvoerbaarheid waarbij zowel wetten, regels, maatschappelijke acceptatie in het geding zijn als de uitgangspositie die de gemeente in een gebied inneemt (grondpositie; Zuidoost lijkt gemakkelijker dan Noordwest);
- 3 Te verwachten bijkomende kosten (bodemsanering bijvoorbeeld);
- 4 Optimalisatie van het verdienend vermogen (richting Schiphol het gemakkelijkst?) etcetera.

De keuzes die hier aan de orde zijn liggen op een hoger gebiedsniveau dan Amsterdam alleen. Bij een en ander moet worden bedacht dat de vooruitzichten met betrekking tot de ruimtelijke middelen, in verhouding tot de afgelopen decennia, niet zeer florissant zijn. De kredietcrisis even negerend, kan worden vastgesteld dat het verdienend vermogen van de stad lijkt te zijn afgenomen doordat de relatieve grond/vastgoedpositie van de gemeente is verminderd en doordat de cashcow van de kantoorontwikkeling niet weer zo veel als voorheen zal opleveren. Neem daarbij het feit dat de te ontwikkelen locaties ingewikkelder zijn en het beeld is duidelijk.

Een element mag daarbij overigens niet onbenoemd blijven: het Amsterdamse erfpachtsysteem. Dit systeem biedt mogelijkheden om zowel in inhoudelijke als in financiële zin ruimtelijke ontwikkelingen te sturen en te bekostigen. Keuzes op dat vlak worden tot nog toe op ad hoc basis gemaakt. Voor het uitvoeren van de structuurvisie is het kiezen van een consistente lijn een mogelijkheid.

Tijd/ fasering en proces

Naast het feit dat meerdere *partijen* financieel aan de knoppen draaien, gaat dat in min of meerdere mate ook op voor de inhoudelijke keuzes. Minder dan voorheen kan de stad zelf aangeven waar de belangrijkste ontwikkelingen dienen plaats te vinden. Het is in deze fase dan ook van belang de belangrijkste partijen in kaart te hebben en te bezien hoe die mededragers zijn van de structuurvisie. Het is van belang om Rijk en regio te binden aan je structuurvisie over de boeg van de Gebiedsdocumenten en Gebiedsagenda's, waar tegelijkertijd op regioniveau aan wordt gewerkt. De structuurvisie is derhalve ook afhankelijk van visies van die partijen. Dergelijke afhankelijkheden indiceren ook een noodzaak tot flexibiliteit in de uitvoeringsstrategie.

Een dergelijke noodzaak tot flexibiliteit dringt zich tevens op vanuit de afhankelijkheid van marktpartijen, daar waar de eigendomsverhoudingen nopen tot een faciliterend, in plaats van actief, grondbeleid. Het Rijk is ook in het wetgevende traject een belangrijke partij. Gewenste ontwikkelingen zijn soms onmogelijk vanwege wettelijke kaders of regelgeving anderszins. Dat speelt zeker een rol bij hoogstedelijke ontwikkelingen waar de botsende doelen tot impasses kunnen leiden. Hier zou aangepaste wetgeving voor doorbraken kunnen zorgen.

Het betrekken van derden gaat vooral ook op voor woningcorporaties, die met een groot aandeel in het Amsterdamse vastgoed en in de ontwikkeling van nieuw vastgoed (woningen, sociaal-maatschappelijk vastgoed) een sterke positie innemen. De keuze die hier voorligt is hoe en in welke mate de corporaties van te voren te binden op de structuurvisie en de investeringsagenda. Uiteraard zullen de te maken keuzes ook duidelijk moeten maken wat de structuurvisie betekent voor de onderscheiden stadsdelen en, waar van toepassing,

de waterschappen. Voor grensoverschrijdende ontwikkelingen geldt iets soortgelijks voor buurgemeenten. In de uitvoeringsstrategie zal dit gegeven moeten worden uitgewerkt.

Een andere keuze die gemaakt moet worden betreft de *fasering* van de in de structuurvisie geformuleerde gebiedsontwikkelingen. Het ruimtelijke besluitvormingsproces in Amsterdam staat beschreven in het Plaberum. Daarin ontbreekt een belangrijke schakel: de vraag welke criteria ten grondslag liggen aan de voorbereiding van grote strategiebesluiten. Men kan stellen dat de structuurvisie hier richtinggevend moet worden: in welke fase moeten welke projecten worden voorbereid? De prioriteitenstelling zou dit duidelijk moeten maken. De in dit hoofdstuk aangehaalde onderwerpen zullen hun plaats vinden in deel 2 van de uiteindelijke structuurvisie. In dit deel zal de Uitvoeringsstrategie worden verwoord.



4

Het vervolg

De ambitie is nu geschetst. De doelstellingen zijn helder. De opgaven zijn verwoord. De mogelijke ruimtelijke ingrepen zijn voor een groot deel in beeld, de volgende stap kan nu worden gemaakt. Dat is de stap naar de Concept Ontwerp Structuurvisie waarin de uiteindelijke keuze voor de toekomstige ontwikkelingen in Amsterdam wordt gemaakt. In dit hoofdstuk wordt de opzet van de structuurvisie in beeld gebracht. Het doel hiervan is om een estafette-stokje aan te reiken voor de volgende ronde, na de pijlernotitie, de ronde waarin de structuurvisie naar zijn definitieve vorm groeit.

Bij het opstellen van een structuurvisie wordt vanuit de Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (nWro) gevraagd om de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkelingen van het grondgebied van de gemeente uit te spreken. Daarbij gaat het niet alleen om de ambitie. Het gaat er ook om hoe de gemeente denkt haar ambitie waar te maken. Daartoe moet een beeld worden gegeven van hoe de gemeente de uitvoering van alle ruimtelijke initiatieven ter hand wil nemen. In principe is het zo dat een structuurvisie slechts de gemeente zelf bindt. Echter, de gemeente Amsterdam neemt hierbij een aparte positie in

ten opzichte van andere gemeenten in Nederland vanwege de stadsdelen. Omdat de stadsdelen een bestemmingsplanbevoegdheid hebben, is het zaak voor de centrale stad om helder aan te geven wat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor de stad als geheel zijn en welke specifieke initiatieven er worden meegegeven aan de stadsdelen. De hierboven geschetste onderwerpen landen in de volgende opzet van de structuurvisie:

Deel 1

De ambitie, Amsterdam als kernstad van de Metropoolregio in 2040

In het eerste deel worden de ambitie en de doelen voor de stad uit de doeken gedaan, gebaseerd op deze notitie: De Pijlers. Verder worden de grote ruimtelijke ingrepen in beeld gebracht. Deel 1 laat compact in woord en beeld zien waar de stad voor gaat. Het laat vooral zien **waarom** we **wat** doen in de stad.

Deel 2

Werk in uitvoering, hoe komen we bij de stip aan de horizon

In deel 2 ligt de nadruk op **wat** we **waar** doen, maar ook **wanneer** en voor zo ver mogelijk ook **hoe**. Dit hoofdstuk zoomt in op de voorgestelde ruimtelijke ingrepen in de stad, waarbij er ook projecten worden benoemd die over de gemeentegrenzen heen strekken. De 'wanneer' vraag gaat over de fasering, opgesplitst in de periodes 2010-2020, 2020-2030 en 2030-2040. Voor de eerste periode 2010-2020 wordt duidelijk gemaakt wat er in ieder geval gebeurt, ongeacht de structuurvisie. Daarnaast wordt voor deze periode in kaart gebracht welke nieuwe ontwikkelingen in deze periode worden voorzien. Ook wordt helder welke ruimtelijke verkenningen er in deze periode starten. Voor de periode 2020-2030 wordt, voortbordurend op de verkenningen van de eerste periode, een aantal ruimtelijke ontwikkelingen en verkenningen voorgesteld. En voor de laatste periode 2030-2040, op basis van de verkenningen tussen 2020 en 2030, de volgende ruimtelijke ontwikkelingen. Het moge duidelijk zijn dat hoe verder we in de tijd kijken, hoe flexibeler de keuzes nog zijn.

Waar zeker ook aandacht aan wordt besteed in dit deel is het 'hoe'. Het gaat hier om het antwoord op de vraag naar de beschikbaarheid van financiën, de rol die de gemeente bij een ontwikkeling kan innemen (bijvoorbeeld heel actief of alleen voorwaardenscheppend) en ook hoe in organisatorische zin een project kan worden opgepakt. Denk hier bijvoorbeeld aan coalities van centrale stad met stadsdelen, afspraken met corporaties over samenwerking, maar ook aan convenanten met buurgemeenten over gezamenlijke ruimtelijke opgaven die gemeentegrenzen overschrijden.

Deel 3

Waar moeten we rekening mee houden?

In het laatste deel gaat het om een verdere onderbouwing van het waarom en een nadere invulling van het planologische hoe, of met andere woorden, de doorwerking van de structuurvisie naar bestemmingsplannen. Er wordt gebouwd op verkenningen en onderzoeken die voor de stad en haar omgeving zijn opgesteld en waar een aantal ruimtelijke beleidslijnen uit voortvloeit. De ruimtelijke beleidslijnen zullen in woord en beeld worden getoond. Het is ook het deel waar stadsdelen, met hun bestemmingsplanbevoegdheid, naar terug moeten kunnen grijpen voor onderbouwing. Het moet een helder beeld geven waar rekening mee moet worden gehouden bij het beoordelen van planinitiatieven en bij het opstellen van bestemmingsplannen. In dit deel gaat het bijvoorbeeld over de Hoofdgroenstructuur (HGS), zowel procedureel, met de rol van de Technische Adviescommissie (TAC), als inhoudelijk, de beschrijving van het bij de HGS behorende ruimtelijke instrumentarium: wat mag wel en wat niet. Hier hoort ook een kaart bij die als toetsingskaart kan functioneren. In dit deel komen dus ruimtelijke relevante onderwerpen die hun doorwerking in bestemmingsplannen moeten krijgen.

Een structuurvisie bestaande uit drie delen. Deel 1 voor degene die in het kort wil weten waar de gemeente voor gaat en tot welke majeure ruimtelijke ingrepen dit leidt. Deel 2 voor het verdere inzicht in hoe we het voor elkaar willen krijgen, en Deel 3 dat vooral door professionals zal worden geraadpleegd. Een drie-eenheid met 1 doel: het ontwikkelen en versterken van Amsterdam als internationaal concurrerende duurzame kernstad van de metropoolregio.

Colofon

De Pijlers zijn opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam.
De Pijlers zijn vastgesteld door het college van B&W op 14 april 2009 en ter bespreking aangeboden aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken, Waterbeheer en ICT op 6 mei 2009.

De Pijlers agenderen thema's voor de discussie over de toekomst van Amsterdam.
De thema's zijn geen beleid of beleidsvoornemens, maar voeden de dialoog.

Contact

Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Secretariaat projectgroep Structuurvisie: 020 – 552 7928
www.dro.amsterdam.nl/structuurvisie

Projectleider

Ton Bossink (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Projectgroep

Floris Blom (Dienst Wonen), Karen Buschman (Dienst Ruimtelijke Ordening), Ellen Croes (Dienst Ruimtelijke Ordening), Pito Dingemanse (Haven Amsterdam), CJ Dippel (Economische Zaken), Marijn Fraanje (Bestuursdienst), Marthe van der Horst (Waternet), Suzanne Jeurissen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Fokko Kuik (Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer), Marlies Lambregts (Dienst Milieu en Bouwtoezicht), Bas van Leeuwen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Julius van Manen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Barbara Ponteyn (Dienst Ruimtelijke Ordening), Esther Reith (Dienst Ruimtelijke Ordening), Keimpe Reitsma (Ontwikkelingsbedrijf), Walewijn de Vaal (Ingenieursbureau Amsterdam), Danielle van Wieringen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Ronald Wiggers (Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling), Gerard Willemsen (Dienst Ruimtelijke Ordening), Paul Wolfs (Projectmanagementbureau) Koos van Zanen (Dienst Ruimtelijke Ordening).

Rol van de OntwikkelingsAlliantie

Met de OntwikkelingsAlliantie worden de krachten gebundeld van zes diensten van de gemeente Amsterdam die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De diensten Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau werken intensiever en efficiënter samen.

Bij de tot standkoming van de structuurvisie wordt vanaf het begin integraal gewerkt, zodat opgaven vanuit diverse disciplines aan bod komen: sociaal, groen, ruimtelijk, economisch, verkeer, wonen, milieu et cetera. Het opstellen van de structuurvisie wordt ook integraal aangestuurd - zowel ambtelijk als bestuurlijk - waarbij de OntwikkelingsAlliantie samenwerkt met Dienst Wonen, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, de Bestuursdienst en Haven Amsterdam.

Productiebegeleiding

Danielle van Wieringen (Dienst Ruimtelijke Ordening)

Vormgeving en uitgave

Toon van Lieshout (CO3)

Kaartmateriaal

Esther Reith (Coördinatie), Joris Vos

Fotografie

Edwin van Eis

Druk

HuigHaverlag

Aan de inhoud (tekst en kaart beelden) is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan de informatie in de notitie kunnen geen rechten worden ontleend.