

Concept Pijlernotitie

Structuurvisie Amsterdam

Amsterdam gebouwd op palen

Ambitie, doelstellingen, opgaven en keuzemogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de kernstad van de metropoolregio Amsterdam

Versie 3 Februari 2009



Gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Inleiding	5
Hoofdstuk 1	10
Metropool Amsterdam, Ambitie, Doelstellingen & Opgaven	
Hoofdstuk 2	21
De Ruimtelijke ingrepen in beeld	
Hoofdstuk 3	37
Uitvoeringsstrategie: dilemma's en keuzes	
Hoofdstuk 4	40
Het vervolg	

Voor u ligt de Pijlernotitie van de Structuurvisie 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. Ik heb verschillende boodschappen meegekregen uit die gesprekken. 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 en hebben we keihard nodig.

In de Pijlernotitie zetten we een volgende stap richting de toekomst van Amsterdam. Met deze notitie wil het college van B&W tonen wat haar ambitie is, welke doelen ze nastreeft 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. Deze pijlernotitie 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



Inleiding

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. Ook de kernstad profileert zich op diversiteit en duurzaamheid, en worden dezelfde impulsen gehanteerd:

- verdere intensivering en transformatie van stedelijk gebied;
- een betere interne en externe bereikbaarheid door in te zetten op regionaal OV;
- het ontwikkelen van het metropolitane landschap
- streven naar een duurzame en klimaatbestendige stad.



ontwikkelingsbeeld metropoolregio Amsterdam 2040

Gesprekken over de toekomst van de stad

In oktober en november is met stakeholders 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 opgave voor Amsterdam zélf. Het motto van de Vertrekpuntennotitie van de Structuurvisie luidt: 'Mensen maken de metropool'. In de notitie worden de leidende condities genoemd die hiervoor nodig zijn. Amsterdam moet zijn: gastvrij, duurzaam, recreatief, ondernemend, dienstbaar en bereikbaar. In deze Pijlernotitie geven we aan met welke ruimtelijke middelen deze condities worden ondersteund en bevorderd.

De gesprekken die aan de hand van de Vertrekpuntennotitie zijn gevoerd, leverden een inzicht op of de juiste opgaven door ons worden aangesneden. Op een gebiedsgerichte manier is de stad en haar omgeving bekeken op waar de ruimtelijke opgaven tot een ruimtelijke ingreep zouden moeten leiden. 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, van alle kanten een enorme hoeveelheid keuzes te maken valt. Voorbeelden van ideeën zijn een aanvulling op het bestaande metronet door het sluiten van de ringlijn of 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 allerlei duurzame oplossingen voor transport en energie, meer ruimte voor kleinschalige bedrijven in de stad, een tweede zeesluis.





Legenda

- gemengd stedelijk milieu
- woongebied
- economisch werkgebied
- metro
- tram
- bus Tangent
- Westrandrail
- R.E.R.
- brug over het IJ
- recreatieve routes
- kanaal om de west
- Cargill conventant
- metropolitane plekken
- leisure (hotels)
- permanente waterberging
- tijdelijke waterberging
- stelling van Amsterdam
- uitrol binnenstad
- stadsstraat
- olympische spelen locatie
- Ze terminal
- passenger Terminal
- zeesluis
- huidige en geplande P&R
- Toekomstige P&R
- nieuwe oevereilanden
- groene scheg
- strand

kaart inventarisatie gesprekken

Een ding dat opvalt is dat het niet aan ambitie ontbreekt. Noch bij de stad, noch bij de stadsdelen, de buurgemeenten en de overige stakeholders. Wat ook duidelijk naar voren komt is dat er de noodzaak is 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, niet alles kan tegelijk en we moeten een aantal dilemma's van een passen antwoord voorzien. Maar hoe doen we dat.? Het 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 staan we voor in de ruimtelijke ontwikkeling van de kernstad van de metropoolregio Amsterdam. In het volgende hoofdstuk volgt ons antwoord.

Hoofdstuk 1

Metropool Amsterdam, Ambitie & Doelstellingen

Amsterdam, een laaggelegen metropool, ingebed in een waterlandschap, met een historische kern, 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.

A 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 manifesteren: 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 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'.



kaart uitsnede metropool Amsterdam

B Naar de pijlers

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

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
1. Amsterdam realiseert een hoogstedelijke kern die qua omvang en kwaliteit hoort bij een metropool	Het hart van de stad vormt het onmiskenbare centrum van de metropool. In de kenniseconomie is de behoefte om juist in dit 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 ruimtevraag 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 via het opwaarderen van belangrijke stadstraten.	▪ 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 definitief 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; ▪ Lobbyen voor het indammen van milieuruimte (met name geluids- en fijnstofcontouren) ▪ Verruiming van het planologisch kader in plinten

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
2. Amsterdam levert haar specifieke bijdrage aan het realiseren van een breed palet aan woonmilieus in de Metropoolregio	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.	▪ 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 contramale van de overwegend suburbane metropolitane regio; ▪ Ontwikkeling van stedelijke hoogbouw op strategische plekken als Zeeburgereiland of Ringwest of bij OV-haltes/knooppunten;

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
3. Amsterdam maakt een OV-systeem op regionaal niveau dat de drager wordt van de belangrijkste grootstedelijke ontwikkelingen	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.	▪ Realisering van (tenminste) vier essentiële projecten uit de OV-visie: (zoals: Noordtangent, Westtangent, OV-SAAL, meerzijdige 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 nog locaties te bepalen);
Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
4. Amsterdam versterkt de onderlinge samenhang tussen het stedelijke leven en de openbare ruimte, het groen en het water, in en rondom de stad	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 is rijk bedeed met een en ander. Maar op het terrein van toegankelijkheid, kwaliteit, gebruiksmogelijkheden en het beheer ervan 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.	▪ Op hoog niveau brengen van de openbare en groene ruimte in de hele stad (met een aanzienlijke verbetering van het beheer!); ▪ Optimalisering van de 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 en de hoofdbomenstructuur; ▪ Ontwikkeling van de koppen van de scheggen tot schakelpunten 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 stedelijke fronten aan de groen/blauwe scheggen.

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
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	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 zelf komt het accent meer en meer te liggen op op de stad georiënteerde bedrijvigheid, op gemengde (woonwerk-) milieus en op clustering van bedrijvigheid en kennisinfrastructuur.	▪ Toevoeging van minimaal 20.000 m² jaarlijks 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 nationale en 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.	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 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); ▪ Verkenning van transformatiemogelijkheden in Haven-Stadgebied na 2024; ▪ Het op bestaand eigendom 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.

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
7. Amsterdam zet (ook) zoveel mogelijke ruimtelijke middelen in om een duurzame, klimaatneutrale en waterbestendige stad te worden	Duurzaamheid is van levensbelang voor Amsterdam, zowel fysiek als economisch. Ook in de toekomst wil Amsterdam droge en warmte voeten. In zijn algemeenheid is “de stad” de beste vriend van het milieu; men reist per openbaar vervoer en fiets, grootschalige, ondergrondse, duurzame energievoorzieningen kunnen worden gerealiseerd en er is een oneindige hoeveelheid dakvoorraad waar zonne-energie op gerealiseerd kan worden. De duurzaamheidsopgave is ambitieus, maar legitiem en uitdagend. De sterke link met de (ondergrondse) ruimtelijke opgave is evident.	▪ Inpassen ruimteclaims van nieuwe 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 stadskoudenetten 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; ▪ Realisatie van voldoende waterberging in regionaal verband, met als grote opgaven: De Ronde Hoep en Groot Mijdrecht; ▪ Het zoveel mogelijk lokale ruimtelijke maatregelen treffen voor waterberging; ▪ Realiseren van robuuste waterkeringen;
Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
8. Amsterdam zet in op ruimtelijke ontwikkelingen die bijdragen aan een sociaal duurzame en ongedeelde stad	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 langetermijn 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.	▪ Inzetten op een sterke sociaalruimtelijke 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; ▪ Het slechten van fysieke barrières die tweedeling in de stad bevorderen of accentueren; ▪ 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; ▪ Invogen van metropolitane voorzieningen (ook) als stimulans voor lokale buurt- en wijkontwikkeling (vb. ontwikkeling Timorplein).

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
9. Amsterdam biedt ruimte aan de groei van het toerisme, waarbij kwalitatieve verbeteringen en grotere spreiding over de stad voorop staan	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.	▪ 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; ▪ Accommodering van cruisehub Amsterdam; ▪ Zie ook punt 1 bij gastvrij: kwaliteit openbare ruimte voor iedereen van belang. Flankerend: ▪ Het vergroten van de verblijfs- en belevingswaarde van meerdere plekken en gebieden in de stad ("Waar het goed toeven is voor de Amsterdammer, is het ook aangenaam voor de bezoeker")

Wat?	Waarom?	Bijbehorende ruimtelijke opgaven
10. Amsterdam bereidt zich voor op de Olympische Spelen van 2028 en ontwikkelt het ruimtelijke programma hiertoe	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.	▪ 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.



C Overwegingen bij de pijlers

De ruimtelijke opgave die we ons ten doel stellen, ligt in het verlengde van de vraag wat voor een metropool we willen en kunnen zijn. Het eensluidende antwoord op deze vraag is er nog niet, maar suggesties voor het antwoord worden allengs duidelijker en beter.

Eén van de suggesties is de 'Amsterdamse' metropool. Deze gedachtegang verwijst naar de eigenheid, en daarmee naar de specifieke kracht van de stad. Amsterdam is een kleine wereldstad, maar herbergt van alle wereldsteden de meeste nationaliteiten. Het 'merk' Amsterdam is ijzersterk, gebaseerd op een tolerant en internationaal imago. De morfologie van de stad blinkt uit in kleinschaligheid, maar binnen deze kleinschaligheid is een opmerkelijk rijk, en internationaal pakket aan hoogstedelijke functies te vinden; "Alles is er, en op loopafstand"; de buitenlandse bezoeker helpt ons er aan herinneren hoe uniek dit eigenlijk is.

De 'Amsterdamse' metropool is de metropool die impliciet al enige tijd bestaat. Alleen hebben we 'm nu officieus bevestigd.

Er is tenminste één grote uitzondering qua schaal: de luchthaven Schiphol. Deze levert een belangrijke bijdrage aan het feit dat Amsterdam op wereldschaal kan blijven excelleren als genoemde 'kleine wereldstad'.

Hoe helpen we die metropolitane kernstad verder?

Over hoe je de kernstad van de metropoolregio op een slimme manier verder optuigt leren we elke dag bij. We leren van ex-metropolen als Detroit en Liverpool, die wegwijnen door een eenzijdige en verouderde economie. We vernemen van de

ongebreidelde expansie van Dublin; Jazeker!, maar de onroerend goedmarkt is er dus wél ingestort.

Wat zeker níét gaat werken is het proberen te kopiëren van andere wereldsteden of de vermeende succesfactoren aldaar. Uitgaan van eigen kracht is het beste; tot dusver is daar in ieder geval alle reden toe. Jezelf 'te klein maken' is hierbij niet doelmatig; jezelf onhaalbare doelen stellen evenmin. Geen Calimero dus ... maar ook geen Lambiek.

Materiaal genoeg

Amsterdam laat zich buitengewoon gemakkelijk recyclen en vernieuwen. Steeds ontdekken we nieuw materiaal hiertoe. We hebben nog een ruimte in de stad waar de Parijzenaar jaloers op is. We hebben ons water, ook al zo'n goudmijn. Onze ondergrond, hoe kunnen we deze optimaal gebruiken? De prachtige (water)landschappen om ons heen, zijn ze wel toegankelijk genoeg?; De stedelijke weefsels van de Transvaalbuurt, Oud-Noord en Buitenveldert, gevoelsmatig liggen ze dicht bij 'de stad' dan ooit.

Recyclen en vernieuwen past bij een metropool waarbij duurzaamheid voorop staat. De stad is de beste vriend van het milieu, daar zijn we inmiddels wel achter. Nergens leeft de mens milieuvriendelijker dan daar; Men reist per openbaar vervoer of fiets, de huizen zijn er klein en men houdt er een rijke flora en fauna in stand. En het aardige is: het kan nog veel beter.

En bestaande plannen dan?

Veel van de huidige projecten en plannen komen voort uit het vigerende Structuurplan. De totstandkoming van de Structuurvisie betekent niet dat deze plannen achterhaald zijn, integendeel. Het is eerder zo dat de visie, met achterliggende metropool-

gedachte, een belangrijke aanjager kan zijn voor deze plannen. Voorbeelden: De compacte stad is nog steeds actueel, en krijgt zelfs een nieuwe impuls. Discussies over geprojecteerde openbaarvervoerlijnen kunnen wel eens versneld worden gevoerd. De Hoofdgroenstructuur kan sterker worden dan ooit, vooral wanneer het ook nog eens helpt om verdichting aan de randen, of elders in de stad te legitimeren.

De kernstad van de metropool behoeft niet eens zoveel nieuw beleid en nieuwe plannen, maar kan zich in belangrijke mate richten op het verbeteren van bestaand beleid en plannen. Dus: afmaken waaraan we begonnen zijn.

Leven in de stad

Het leven wordt complexer. Hetzelfde geldt voor de wijze waarop de stad wordt gebruikt. Woon-, werk-, verblijfs- en recreatieve plekken laten zich steeds minder eenvoudig definiëren, in ruimte noch tijd. Hetzelfde geldt voor gebruiksfuncties en bestemmingen. Naarmate de Amsterdamse economie meer en meer een kenniseconomie wordt, gaat het leven in de stad steeds belangrijker worden – leven, in al zijn facetten. Het gaat goed met grote delen van Amsterdam. Maar laten we niet vergeten dat de stad nog geen twintig jaar geleden volledig uit de gratie was; en dat vandaag de dag flinke delen dat nog steeds zijn. Tijd en redenen om op onze lauweren te rusten zijn er niet.

Groeien?

Moet Amsterdam groeien? Ja en Nee. We moeten sowieso preciezer aangeven wat we met groei bedoelen. Voorop staat dat kwalitatieve groei/ontwikkeling steeds belangrijker wordt. Niet dat kwantitatieve groei niet meer relevant is – we kunnen het ons echter veroorloven hiermee veel selectiever om te gaan dan voorheen. Waarom zou Amsterdam zélf nog suburbane milieus aanbieden, daarvoor ligt toch de kracht in de Haarlemmermeer

of in een, goed ontsloten, Almere? En grootschalige, extensieve bedrijvigheid, in hoeverre moet Amsterdam daaraan nog ruimte bieden? Aan de andere kant: adel verplicht, en moet Amsterdam haar energie gericht steken in het aantrekken en accommoderen van essentiële top-instituten of –voorzieningen. Een kwestie van de juiste dingen op de juiste plekken.

Amsterdam is er veel aan gelegen om haar beroepsbevolking op peil te houden, zeker ten behoeve van de kenniseconomie. Amsterdam moet, meer dan nu, de ruimte bieden aan hoogopgeleide arbeidskrachten. De metropoolregio heeft zich (mede) hiertoe voor een ambitieuze woningopgave gesteld. Maar we kunnen niet om het feit heen dat Amsterdam zélf verreweg de grootste aantrekkingskracht heeft op die zogeheten ‘creatieve klasse’.

Na IJburg is geen grootschalige stadsuitleg meer gepland, anders dan elders in de metropoolregio. Zonder verdere uitleggebieden kan de stad zélf nog steeds een forse bevolkingsgroei bewerkstelligen. Met het binnenstedelijk toevoegen van 70.000 woningen kan in 2040 een bevolkingssomvang van 830.000 worden bereikt.

Verbinden

Het begrip 'verbinden' speelt een belangrijke rol, zowel in de letterlijke betekenis, als we het hebben over verkeer, vervoer en infrastructuur, als in overdrachtelijke zin, wanneer we onze zorgen uiten over de sociaal-maatschappelijke tweedeling in de stad. Ontmoetingen kunnen tot verbindingen leiden – zaak om ons publieke domein in perfecte staat te brengen en te houden. Amsterdam is groot geworden door de talloze ontplooiingsmogelijkheden voor mensen. Iedereen is nodig om 'de metropool te maken', al het menselijk kapitaal in de stad moet worden aangewend. Het tegengaan van de (ruimtelijke) tweedeling in de stad is daarmee een bittere economische noodzaak en niet louter een sociaal-maatschappelijk issue. Verbinden, zowel letterlijk als figuurlijk, lijkt de sleutel hiertoe: een havengerelateerd ROC brengt werelden bij elkaar; Studio-K in de Indische Buurt linkt het locale aan het stadsdeeloverstijgende.

Keuzevraagstukken omtrent infrastructuur zijn razend ingewikkeld. Er is misschien best wel consensus over de noodzaak van openbaar vervoer op metropolitane schaal. Maar waar te beginnen? De middelen zijn per definitie beperkt. En de Noordzuidlijn hangt als het Zwaard van Damocles boven de stad.

Fietsen in de stad. Amsterdam is nog steeds vooraanstaand op dit terrein. Maar optimaal is het nog lang niet. En wat wordt de nieuwe rol van de auto in de stad? Over 15 jaar schijnt hij elektrisch te zijn, niet meer te stinken, en geen lawaai meer te maken. Maar het blijft een ruimtevreter. Zijn ook wij toe aan het 'Londense model', met een tolpoortensysteem en bijbehorend flankerend beleid?

Hoofdstuk 2

De Ruimtelijke Ingrepen in beeld

Inleiding

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.

Keuzeopties en pakketten

Het gaat in eerste instantie om het inzichtelijk maken van de keuzeopties die voortkomen als je vanuit de centrale ambitie –via doelstellingen en opgaven– naar een bepaalde plek in de stad kijkt. Onderbouwing voor de voorgestelde keuzes 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 Voorlopig ontwerp Structuurvisie zullen de verschillende keuzeopties worden beoordeeld en afgewogen ten opzichte van de elkaar. De beoordeling en afweging van de keuzeopties en ruimtelijke pakketten zal plaatsvinden vanuit drie invalshoeken:

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

1 De potentie van het gebied

In het voorlopig ontwerp structuurvisie is van elke keuzeoptie of keuzepakket uitgewerkt hoe deze zich verhoudt tot de gestelde opgaven, de kracht van de plek, staand beleid, externe ontwikkelingen en maatschappelijke wenselijkheid.

2 De planMER

Gelijktijdig met het voorlopig ontwerp structuurvisie is er ook een concept plan Milieu Effect Rapport (hierna: planMER) gereed. Dit rapport bevat een kwalitatieve beoordeling van de effecten van keuzeoptie/pakketten op de aspecten natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, klimaatbestendig, kwaliteit van leefomgeving, ruimtelijke economie en mobiliteit en bereikbaarheid. De uitwerking van de aanpak van de planMER staat beschreven in de notitie Reikwijdte en detailniveau en dient samen met deze Pijlernotitie te worden gelezen.

3 De uitvoeringsmogelijkheden

In het voorlopig ontwerp structuurvisie is van elke keuzeoptie of keuzepakket 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 drie zones: de uitrol van het centrumgebied, de watergerelateerde ontwikkelingen van IJmuiden tot Almere Pampus en de ontwikkelingen in de Schipholcorridor van Amsterdam connecting trade (ACT) in 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.

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. De discussie in hoeverre het wegennet verder moet worden aangepast aan de groei van de Metropoolregio verdraagt geen verdere vertraging. Sowieso 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. Hierbij doet zich in algemene zin al een dilemma bij voor, namelijk de keuze om investeringen in te zetten op het optimaliseren van openbaar vervoer in de stad versus het inzetten op investeringen in regionaal openbaar vervoer.



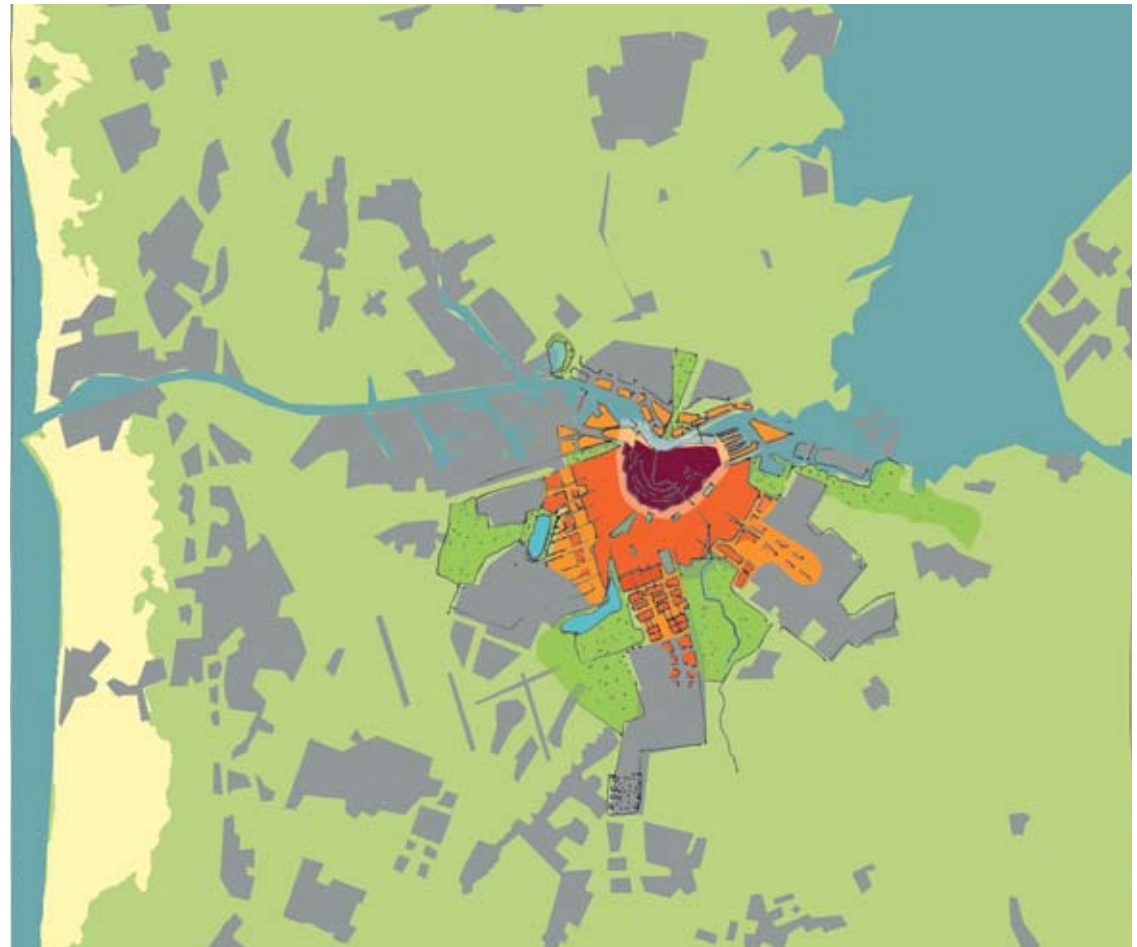
de vier windrichtingen

A Uitrol centrumgebied

De uitrol van het hoogstedelijke centrumgebied, 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, 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. Het gebeurt vooralsnog met name binnen de Ring, maar ook steeds meer daarbuiten.

De schaarste aan ruimte en middelen, doen het zoekgebied van stedelijk-georiënteerden noodzakelijkerwijs gestaag uitdijen; dit proces vormt al lang niet meer louter de grondslag voor de revitalisering van de 19e-eeuwse gordel; vandaag-de-dag wijst het ons bijvoorbeeld op de enorme ontwikkelingspotenties van de noordelijke IJ-oever en het Zeeburgereiland en de Gordel '20-'40. Het uitrol-mechanisme reikt zelfs over de ring: het wekt hernieuwde belangstelling voor de Slotterplas; het brengt de verstedelijking van Buitenveldert en zelfs Amstelveen-Noord dichterbij;



uitrol centrumgebied

Bij de uitrol van het hoogstedelijk centrumgebied zijn er de volgende opties en dilemma's voor ruimtelijke ontwikkeling.

Optie A1

Binnen de ring prioriteit geven aan OV, fietser en voetganger.

Optie A2

Ontmoetings- en verblijfsfunctie van het publieke domein versterken (voorbeelden: Surinameplein, Gooiseweg, Vliegenbos).

Dilemma bij A1+2

Het verbeteren van de openbare ruimte in stadstraten, parken en pleinen versus het toenemende ruimtebeslag van de auto. Op meerdere plekken heeft dit consequenties voor het autogebruik. Dit vraagt om een nieuwe visie op 'de auto in de stad'.

Optie 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).

Dilemma A3

De strikte ruimtelijke regelgeving staat haaks op deze verstedelijkingsambities.

Optie A4

Verbeteren van de verbindingen binnen het 'uitrolgebied': toevoegen van doorgaande fietsroutes, opwaarderen tram (trampus) en aanleggen Oostwestlijn van de metro.

Optie A5

Creëren van nieuwe metropolitane plekken (voorbeelden: Marine-etablissement, Mr.Visserplein, Kop Java-eiland, Noordrand Slotterplas, Rembrandtpark).

Dilemma A5

De inrichting van de noordelijke kop van het Rembrandt park en de noordrand van de Slotterplas versus de Hoofdgroenstructuur



uitrol centrumgebied

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, per fiets is één van de belangrijkste opgaven. Daarnaast speelt ook het vraagstuk rondom waterberging. Waar vinden we ruimte voor zowel calamiteiten- als seizoensberging?



het Metropolitane Landschap

Optie B1

Verfraaien, toegankelijker en recreatiever maken van de 'koppen van de groen-blauwe scheggen' als schakelpunten tussen stad en landschap (voorbeelden: Nieuwe Meer, Volkstuinpark Schellingwoude, Noorder IJ-plas).

Dilemma B1

Stedelijk-recreatieve invulling van de koppen van de scheggen versus de Hoofdgroenstructuur.

Optie B2

In regionaal verband verfraaien, toegankelijker en recreatiever maken van de metropolitane landschappen rondom de stad (voorbeelden: IJ-meer, Amstelscheg).

Dilemma's B2

Recreatief ontwikkelingen 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 in hoe en in hoeverre dergelijke functies kunnen worden ingepast in deze kwetsbare (cultuur)landschappen.

Optie B3

Inpassen van de regionale waterberging in het landschap.

Optie B4

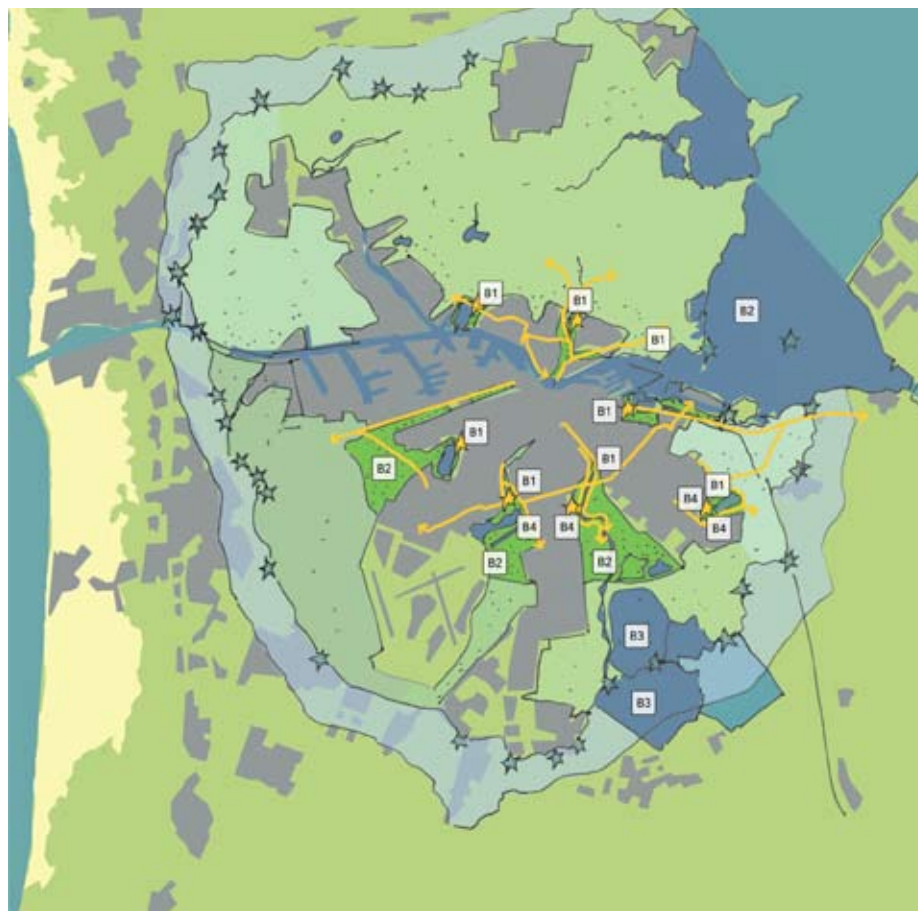
Het waar mogelijk in regionaal verband verstedelijken van de randen van de scheggen (voorbeelden: Sloterscheg, Gaasperplas, Amstelveen-Oost)

Dilemma B4

Stedelijke randen maken aan Sloterscheg en Gaasperplas versus Hoofdgroenstructuur

Optie B5

Het optimaliseren van de verbindingen naar, binnen en tussen de scheggen en landschappen (voorbeelden: Vondelpark-Nieuwe Meer, Noordoostelijke IJ-oever, Zuidelijke Wandelweg)



opties voor ruimtelijke ontwikkelingen 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 waarop 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 noordelijke 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; 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.



grote bewegingen over de Water-as en de Zuidflank

C Noordwest-kwadrant: Havenstad

De haven, havengebonden activiteiten en industrie hebben dit kwadrant altijd in belangrijke mate karakteriseerd. 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, ontleen steeds meer stadsbewoners en moderne economische sectoren hun identiteit.

Optie C1

Verdere modernisering van de haven, die tevens tot meer stedelijke ontwikkelingsruimte aan de oostzijde moet leiden (o.m. in Teleport Sloterdijk en op termijn in Haven-Stad), via het strategisch indammen van milieucontouren.

Dilemma C1

De strikte ruimtelijke regelgeving staat haaks op deze verstedelijkingsambities.

Optie C2

In metropolitaan verband realiseren van een 2e Zeesluis bij IJmuiden.

Optie C3

Geleidelijke opschuiving van de haven in westelijke richting, na 2020. Dit vergt reserveringen in Houtrakpolder en/of Wijkermeerpolder.

Dilemma C3

Groei van de haven na 2020 of verschuiving delen van de haven na 2020 in combinatie met de keuze uitbreiding haven met Wijkermeerpolder en/of Houtrakpolder.

Verschuiving van de haven naar het westen versus behoud groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem.

Optie C4

Reserveren van terrein voor Olympische accommodaties, w.o. het nieuwe Olympisch Stadion.

Dilemma C4

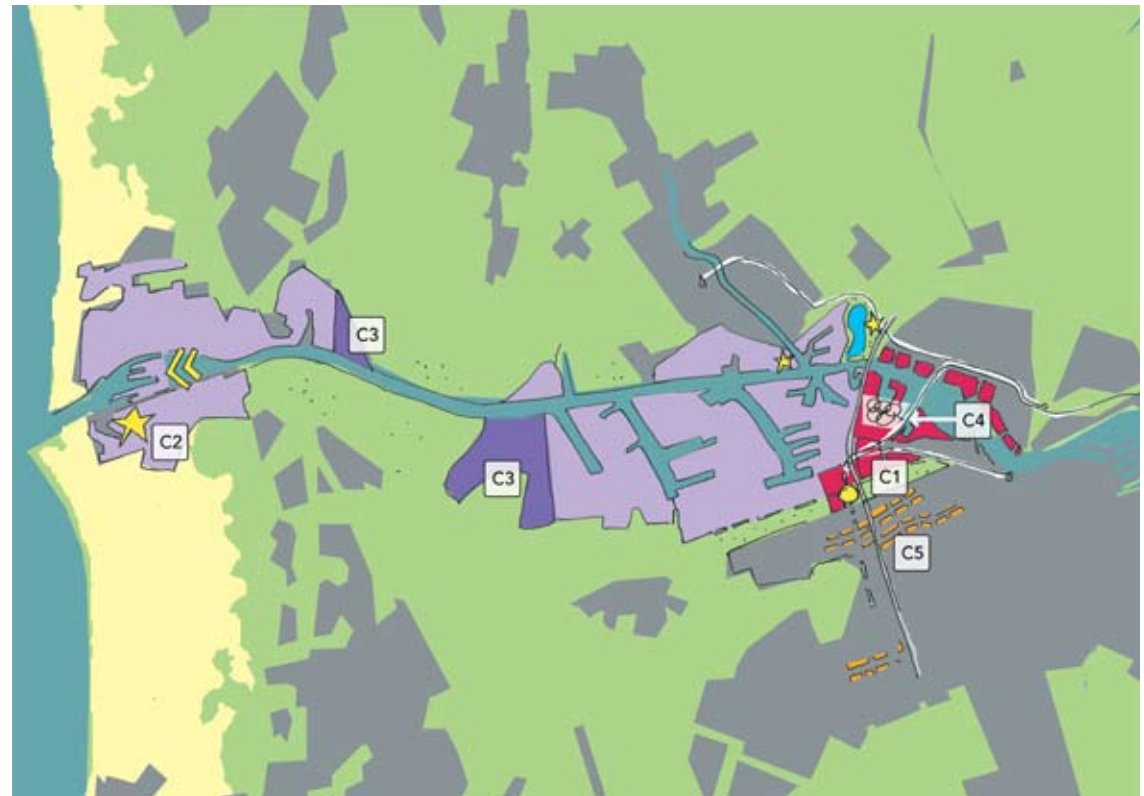
Ruimte vraag Olympische spelen beperkt de uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijfsleven in dit gebied.

Optie C5

Verstedelijking van de Ring-Westzône (verdichten en mengen van functies).

Dilemma C5

Milieucontouren (geluid, fijnstof) staan verstedelijkingsambities deels in de weg.



opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Havenstad

D Noordoost-kwadrant: Waterpark

In het noordoostkwadrant 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 groen/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.

Optie 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);

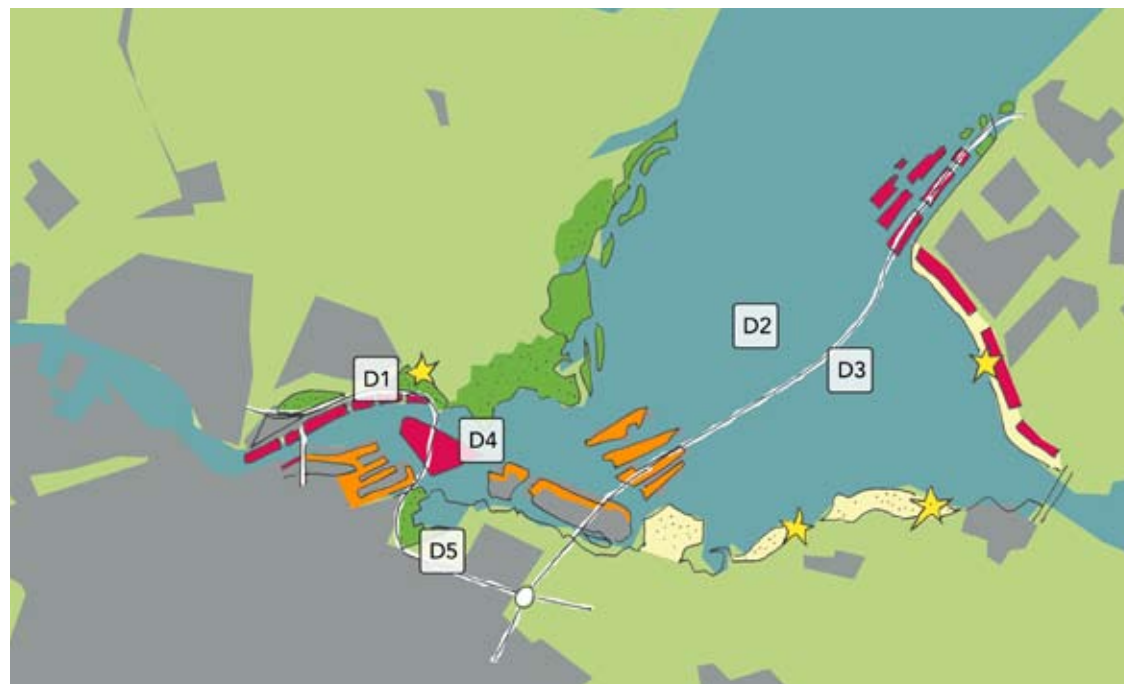
Dilemma's D1

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

Optie D2

In metropolitaan verband ontwikkelen van Waterpark IJmeer: natuurontwikkeling aan de Waterlandse kust; recreatieve inpassingen aan de Muidense kust; verstedelijking aan de Almeerse kust.



opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Waterpark

Optie D3

Aanleggen IJmeerlijn in metropolitaan verband

Dilemma D3

Verscheidene bovengrondse inpassingsalternatieven staan haaks op de (beleving van) de openheid van het gebied.

Optie D4

Verdere verstedelijking van het Zeeburgereiland (verdichten en mengen van functies).

Dilemma D4

Inbreuk op huidige planvorming

Optie D5

Ontwikkeling van het Nieuwe Diep tot recreatieve groenblauwe schakel tussen stad en Diemerscheg.

Dilemma D5

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.

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 Boscheg en de Amstel scheg.



grote bewegingen over de Water-as en de Zuidflank

E Zuidoost-kwadrant: Leisurestad

Het zuidoost-kwadrant heeft altijd vrij gemakkelijk grotere sport- en leisurefuncties opgenomen. De Watergraafsmeer herbergde het Ajax-stadion 'De Meer'. 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 het midden van 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 E1

Ontwikkeling van kruisstation Overdiem met regionale functie (RER + bestaand spoor NS), met in de directe omgeving stedelijk programma.

Dilemma E1

Ideeën voor het verstedelijken van het mogelijke knooppunt Overdiem versus de bestuurlijke indeling (Overdiem is gemeente Diemen)

Optie E2

Verstedelijking van delen van Amstel II en – III (toevoeging van leisure, bedrijven en woningbouw; omzetten van kantoren in andere functies)

Optie E3

Gooisewegzône verstedelijken, waartoe de Gooiseweg bij voorkeur verlaagd wordt.



opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Leisurestad

Dilemma E3

De Gooiseweg heeft in de Watergraafsmeer een waterkerende functie; verlaging is hier vanuit dit oogpunt ongewenst.

Optie E4

In Metropolitaan verband ontwikkelen van Duivendrechtse Veld tot gemengd stedelijk gebied, met reserveringen voor Olympische accommodaties, waaronder het nieuwe Olympisch Stadion.

Dilemma E4

Ideeën voor het verstedelijken van het Duivendrechtse Veld versus de bestuurlijke indeling (Duivendrechtse Veld is gemeente Ouder-Amstel).

Optie E5

Versterken van de woon- en recreatieve functie van Gaasperplas e.o.: groenstructuur verbeteren, inpassen van woningbouw, horeca en een evenemententerrein.

Dilemma E5

De inrichting van de zuidzijde van de Gaasperplas versus de Hoofdgroenstructuur

Optie E6

Overkluizen Gaasperdammerweg en ontwikkeling van een gemengd stedelijk programma in de hierdoor vrijgespeelde milieuruimte.

F Zuidwest-kwadrant: Luchthavenstad

In het zuidwestkwadrant is van oudsher de meeste rijkdom van de stad samengebald, via de Gouden Bocht en Oud-Zuid tot en met Amstelveen. De vestiging van Schiphol in de noordoosthoek van de Haarlemmermeer heeft deze vooraanstaande positie verder bestendigd.

De Zuidas ligt niet zonder reden op de plek waaraan het ook zijn naam ontleent. Dit kwadrant heeft ook de meeste internationale trekken. De Schipholcorridor, tussen Amsterdam en Schiphol, is één van de meest in het oog springende locaties voor toekomstige bedrijfsvestiging.

Optie F1

Verstedelijken Buitenveldert: verdichting en menging van functies.

Optie F2

Aanleggen Westtangent-busverbinding

Optie F3

Verstedelijken Ringzone Zuidwest (Schinkel-Vlaardingenlaan e.o.): verdichten en mengen van functies.

Optie F4

Ontwikkelen van Oeverlanden Nieuwe Meer en/of Sportpark Sloten + aanpalende volkstuintuinen tot gemengd stedelijk milieu.



opties voor ruimtelijke ontwikkelingen Luchthavenstad

Dilemma F4

Verdichting rond een halte van de doorgetrokken Noordzuidlijn versus behoud groene recreatieve gebieden (sportpark Sloten, volkstuincomplexen en de Oeverlanden)

Optie F5

In metropolitaan verband ontwikkelen van de Schipholdriediehoek (A4-A5-A9) tot bedrijven- en leisurezone, met reservering voor een tweede terminal voor de luchthaven.

Dilemma F5

Het tempo van de besluitvorming over de groei van de luchthaven versus de noodzaak van besluitvorming over de inpassing van openbaar vervoer (RER en doorgetrokken Noordzuidlijn)

Optie F6

Invoegen regionale OV-lijn: Oostwest-metrolijn of doorgetrokken Noordzuid-metrolijn of RER of combinatie

Dilemma F6

Uitblijven besluit over groei Schiphol vertraagt besluitneming over aanleg regionale OV-lijn, vice versa.

Hoofdstuk 3

Uitvoeringsstrategie: dilemma's en keuzes

De nieuwe Wet op de 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 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 Programmakkoord. 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 van doelen als goede bereikbaarheid, duurzaamheid (ook sociale duurzaamheid), hoogwaardige openbare ruimte etcetera. De Structuurvisie is daarnaast gericht op de langere termijn en 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).

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. Private investeringen zijn hier doorgaans niet aan de orde. Anders is het bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden en herontwikkeling van bestaand stedelijk gebied. Bij deze gebiedsontwikkelingen investeert de overheid in het mogelijk maken van private investeringen. De tekorten op deze overheidsinvesteringen worden gedekt vanuit de ruimtelijke fondsen: Vereveningsfonds en Stimuleringsfonds Volkshuisvesting, tot op zekere hoogte het ISV, en, middelen voor groen, blauw, 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 alloceren 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 gealloceerd 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:

- 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.
- 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)
- te verwachten 'bijkomende' kosten (bodemsanering bijv.)
- 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 mbt 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 totnogtoe 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 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 ipv 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 nieuwe 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.

Het bepalen van de fasering van de in de Structuurvisie geformuleerde gebiedsontwikkelingen. Het ruimtelijke besluitvormingsproces in Amsterdam staat beschreven in het Plaberum. Daarin ontbreekt echter een belangrijke schakel, nl 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.

Hoofdstuk 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 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 estafettestokje aan te reiken voor de volgende ronde, na de pijlnotitie, de ronde waarin de structuurvisie naar zijn definitieve vorm groeit.

Bij het opstellen van een structuurvisie wordt vanuit de Nieuwe Wet op de 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 Metro-poolregio in 2040

In het eerste deel worden de ambitie en de doelen voor de stad uit de doeken gedaan, gebaseerd op deze pijlnotitie. 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 op 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 voor over de gemeentegrens heen schrijdende gezamenlijk ruimtelijke opgaven.

Deel 3 Waar moeten we rekening mee houden?

De hoofdlijnen van ruimtelijk beleid

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.

