Gemeente
Amsterdam

Ontwerp

Omgevingsvisie 2050

Een menselijke metropool

Toekomstbeeld Amsterdam 2050

Algemeen

- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- bedrijventerrein
- bebouwing buiten de agglomeratie
- gemeentegrens Amsterdam

Groen en landschap

- park en landschapspark
- landschap
- water
- stadsstrand
- dijken

Verbindingen

- netwerk van stadsstraten en stadslanen
- langelijnenfietsnetwerk
- verbinding stad en landschap
- verkleinen barrièrewerking
- metro met station
- hoogwaardig openbaar vervoer
- spoorweg met station
- binnenstedelijke rijksweg
- rijksweg met afrit
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

Stedelijke ontwikkeling

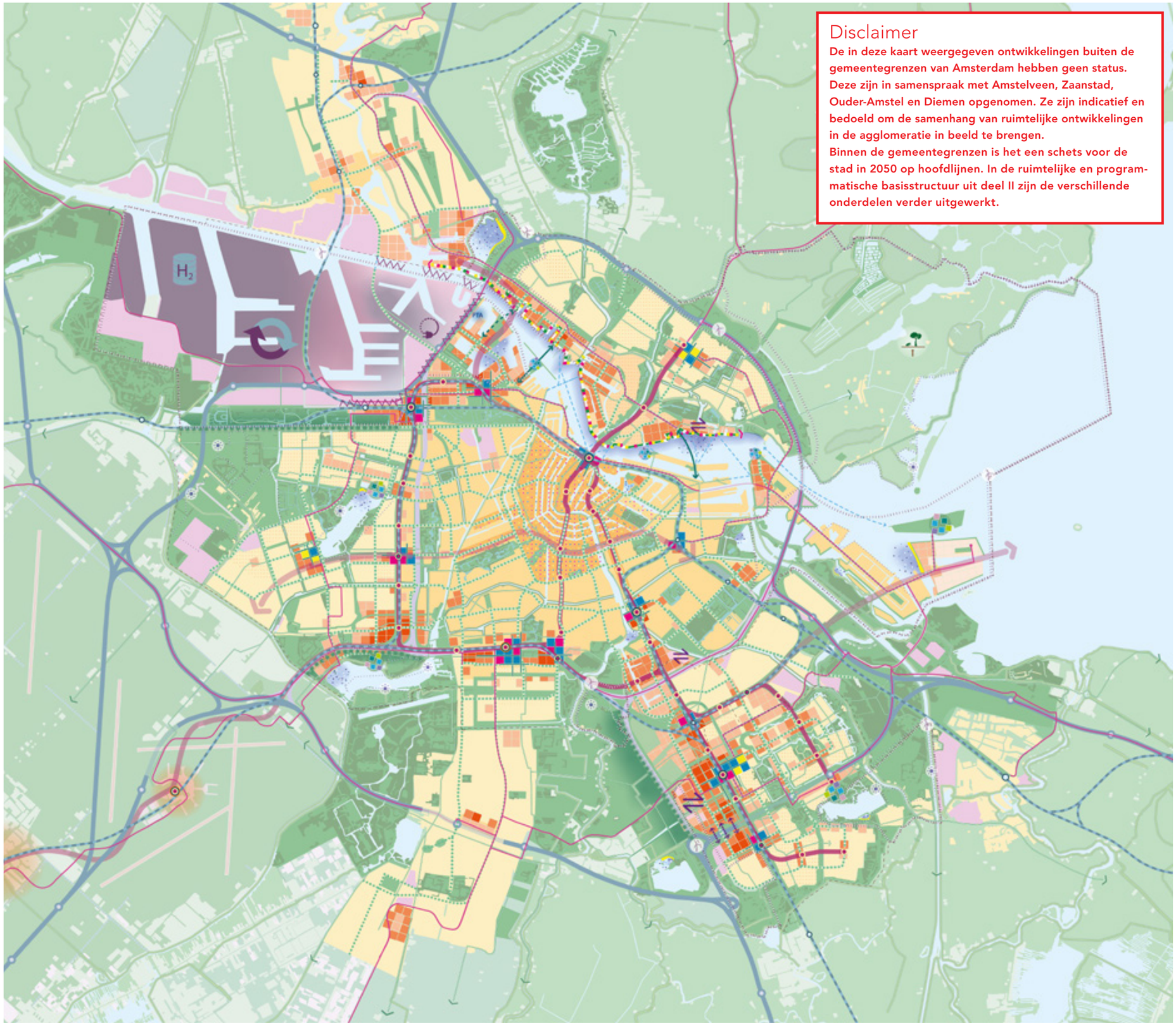
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- bedrijvigheid in de buurten
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040
- regionale ontwikkeling rond haltes Noord/Zuidlijn

Plekken met stedelijke betekenis

- stationskwartier
- stedelijk centrum
- groen-blauwe hotspot
- groen-blauwe kralenketting
- centrumgebied

Energie en duurzaamheid

- havengebied
- afgestemde ontwikkeling stad en haven
- (reserve) zoekgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- zoekgebied zonne-energie op Amsterdams grondgebied
- opslag duurzame energie
- circulaire hub
- energiehub Hemweg
- tegengaan bodemdaling, vergroten biodiversiteit



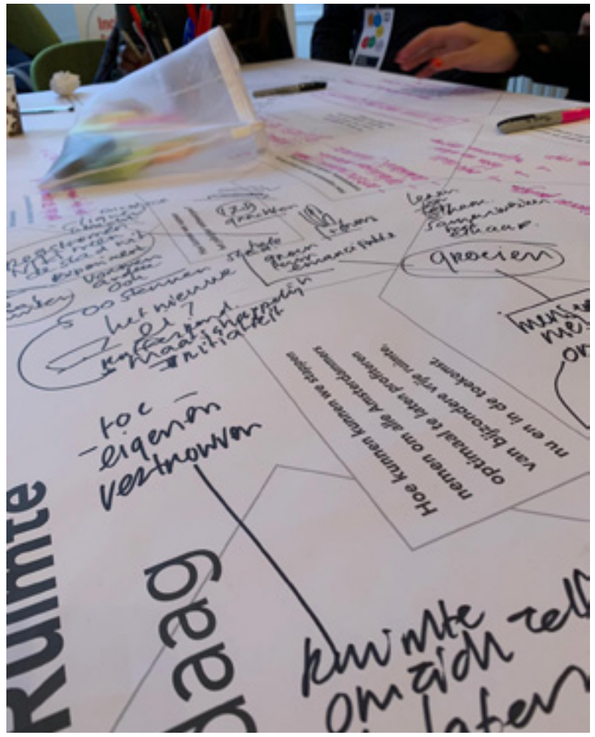
Disclaimer

De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam hebben geen status. Deze zijn in samenspraak met Amstelveen, Zaanstad, Ouder-Amstel en Diemen opgenomen. Ze zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de agglomeratie in beeld te brengen.
Binnen de gemeentegrenzen is het een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. In de ruimtelijke en programmatische basisstructuur uit deel II zijn de verschillende onderdelen verder uitgewerkt.

Ontwerp

Omgevingsvisie 2050

Een menselijke metropool


Ruimte
Hoe kunnen kansen we slimmer
benutten om alle Amsterdammers
optimaal te laten profiteren
van bijvoorbeeld hoge huren,
nu en in de toekomst.

WOMEN
MAKE
THE
CITY

Inhoud

EEN OMGEVINGSVISIE VOOR AMSTERDAM 15

VOORWOORD 18

PUBLIEKSSAMENVATTING 20

750 jaar bouwen aan stedelijke kwaliteit 24

I VISIE 29

1. Amsterdam in de wereld 30

Grote uitdagingen 30
Amsterdam in het antropoceen 32
Metropoolvorming 32
Stad en samenleving 33
Naar een onzekere toekomst 36
Het maken van de stad 38

2. Ideeën en zorgen vanuit de stad, voor de stad 40

3. Amsterdam naar 2050 42

Groeiende metropool in transitie 42
Grote opgaven 43

4. Vijf strategische keuzes 49

Meerkernige ontwikkeling 50
Groeien binnen grenzen 52
Duurzaam en gezond bewegen 54
Rigoureus vergroenen 56
Samen stadmaken 58
Agenda voor de vijf strategische keuzes 60

II Waar 65

5. Metropoolregio Amsterdam 67

Een internationaal aantrekkelijke metropoolregio 67
Versterken van meerkernige kwaliteit 68
Verduurzamen van een internationaal knooppunt 70

6. Amsterdam en de agglomeratie 74

Samen optrekken 74
Nieuwe stedelijke kwaliteit in een meerkernige agglomeratie 75
Scheggen 77
Stadsverzorgende ruimtevragers 79
Toekomstbeeld Amsterdam 2050 80
Bestaande kwaliteiten als vertrekpunt 82

7. Ruimtelijke en programmatische basisstructuur 85

Groen-blauw raamwerk 88
Opgaven voor het groen-blauwe raamwerk 92
Netwerk fiets 94
Netwerk openbaar vervoer 96
Netwerk auto en hubs 100
Netwerk van stadsstraten en stadslanen 102
Verdichting: het juiste programma op de juiste plek 106
Plekken met stedelijke betekenis 108
Werken, kennis en de haven 112
Een klimaatneutrale stad 116

8. Stadsdelen 118

Nieuw-West 120
Zuidoost 122
Noord 124
Centrum 126
West 129
Zuid 131
Oost 132

9. Een samenhangende en adaptieve fasering 134

Fasering op hoofdlijnen 134
Samenhangende ontwikkelingen en investeringen 138

10. Ruimtelijke reserveringen 140

III WAT 147

11. Een beleidsagenda richting 2050 148

12. Inclusieve stad 150

Kansengelijkheid 150
Maatschappelijke voorzieningen 152
Wonen 154

13. Duurzame stad 157

Klimaatneutraal 157
Duurzaam energiesysteem 159
Klimaatbestendig 162
Circulaire economie 166
Circulaire gebieds-ontwikkeling 168

14. Vitale stad 169

Economie 169
Mobiliteit en ruimte 174
Zeehaven 181
Luchthaven 184

15. Gezonde stad 185

Gezondheid algemeen 185
Sport, spel en bewegen 186
Voedsel en stadslandbouw 188
Omgevingsveiligheid 188
Luchtkwaliteit 189
Geluid 191

16. Leefbare stad 192

Openbare ruimte 192
Water 195
Groen 198
Volkstuinen, begraafplaatsen, crematoria 202
Landschap, recreatie en landbouw 203
Dierenwelzijn 205

17. Compacte stad 206

Ruimtelijke kwaliteit 206
Cultuurhistorie en archeologie 207
Hoogbouw 208
Bouwdynamiek 209
Daken 210
Ondergrond 211

18. Genoemde beleidsdocumenten en instrumenten en uitwerkingsopgaven 217

IV HOE 223

19. Hoe we aan de stad werken 224

Nieuwe opgaven in het stadmaken 224
Vijf veranderopgaven 226

20. Onderdeel van de beleidscyclus 229

Doorwerking in beleid en programma's 229
Doorwerking in projecten 230
Relatie omgevingsplan 231
Monitoring en herijking omgevingsvisie 231

21. Agenda Samen stadmaken 232

Ruimte maken voor diverse partijen 232
Open ontwerpen 235
Instrumentarium voor samen stadmaken 236
Waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen 237
Democratische besluitvorming op basis van collectieve kennis 239
Actiepunten Agenda Samen stadmaken 241

22. Samenwerking over de gemeentegrenzen heen 242

Samenwerking per schaalniveau 242
Nieuw: de agglomeratie 244

23. Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen 245

Werken op basis van drie principes 245
Partners en activiteiten 245
Opbrengsten 247
Lessen voor het vervolg 247

24. De omgevingseffect-rapportage 249

Colofon 252

"Als Amsterdam straks onder water staat, boeit het niet hoeveel toeristen er komen of dat het goed gaat met de economie. Onder water kun je niet wonen"

Leerling Callandlyceum | Stadsdeel Nieuw-West

Een omgevingsvisie voor Amsterdam

Wat is een omgevingsvisie? Als introductie op de inhoud lichten we hier kort de wettelijke context toe, gaan we in op de functie van de omgevingsvisie en beschrijven we hoe dit omvangrijke document is opgebouwd.

Wat is een omgevingsvisie?

Een omgevingsvisie is een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. Een omgevingsvisie is bindend voor de overheid die haar opstelt, heeft betrekking op het grondgebied van die overheid en moet integraal zijn. Dat betekent dat alle aspecten van de fysieke leefomgeving in samenhang worden bezien (energie, groen, water, flora en fauna, wonen, economie, mobiliteit, milieu, gezondheid, luchtkwaliteit, bodem, fysieke veiligheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, gemengde wijken, ruimte voor sociale voorzieningen en ontmoeting).

De Omgevingswet, een nieuw wettelijk kader

De nieuwe Omgevingswet betekent een grote verandering in de regelgeving en het beleid voor de fysieke leefomgeving. Met de wet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt, wordt het bestaande stelsel van ruimtelijke regels volledig herzien. De invoering van de wet is gekoppeld aan de introductie van een digitaal stelsel voor ruimtelijke plannen en regels, en aan een andere manier van werken. Bijgevoegd figuur verbeeldt de veranderingen op deze drie gebieden in samenhang en de intentie dat ze goed op elkaar aansluiten.

Doelen van de invoering van de Omgevingswet:

- beter inzicht in wat op bepaalde plekken wel en niet mag;
- meer ruimte om lokaal besluiten te nemen;
- snellere en uitvoerbare besluitvorming;
- meer samenhang in beleid, besluitvorming en regelgeving.

De Omgevingswet betekent ook een decentralisatie van verantwoordelijkheden van Rijk naar gemeenten. Daarmee krijgt Amsterdam de mogelijkheid om zelf invulling te geven aan deze doelen. En de omgevingsvisie speelt daarin een belangrijke rol. Ook is er een sterke stimulans om de samenwerking tussen overheden te verbeteren bij het uitvoeren van gezamenlijke opgaven, omdat zowel Rijk, provincies als gemeenten een omgevingsvisie opstellen voor hun grondgebied.

Relatie met nationale en provinciale omgevingsvisies

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 houdt rekening met de kaderstellende visies die door het Rijk en de provincie Noord-Holland zijn en worden opgesteld: de Nationale Omgevingsvisie en de Provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De kracht van Nederland ligt in een polycentrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transport- en mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De Amsterdamse metropoolregio is herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Het havengebied van Amsterdam is bijvoorbeeld essentieel voor de omslag naar een niet-fossiele, circulaire economie.

De omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland richt zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Amsterdam ziet ze als de kernstad van een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen: een metropool in ontwikkeling. De opgave is om hierbinnen de agglomeratiekracht te vergroten door sterkere samenhang. Via binnenstedelijke verdichting op goed bereikbare plekken, het aanpassen van het mobiliteitssysteem en het versterken van het landschap door toevoeging of verandering van functies. Nieuwe woningen worden in de visie van de provincie liefst zo dicht mogelijk bij grote werklocaties gerealiseerd, waar mogelijk in gemengde woon-werklocaties. Het grootstedelijk ov-systeem wordt de ruggengraat van deze metropool in ontwikkeling. Door het omleiden van verkeer dat niet in de centra hoeft te zijn, wordt de A9 de doorgaande autoroute voor de metropool. Net als het Rijk wijst de provincie het Noordzeekanaalgebied met de havengebieden van Amsterdam aan als locatie voor energietransitie en circulaire economie.

Functie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Voorliggende omgevingsvisie vormt voor het grondgebied van de Gemeente Amsterdam tot 2050 de leidraad voor de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Het vormt voor de Gemeente Amsterdam een zelfbindend kader voor projecten, beleid en programma's die betrekking hebben op die fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft richting, maar is geen concreet investeringsplan waarvoor de middelen nu al beschikbaar zijn of moeten komen. De omgevingsvisie vervangt na vaststelling door de gemeenteraad de huidige Structuurvisie Amsterdam 2040.

De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten, maar formuleert op een aantal punten een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Op termijn, maar niet eerder dan 2022, zullen Weesp en Amsterdam één gemeente vormen. De ambtelijke organisaties zijn op 1 juni 2019 gefuseerd. Tot die tijd blijft Weesp een zelfstandige gemeente en maakt ze een eigen omgevingsvisie. Daarom doet deze omgevingsvisie nog geen uitspraken over het grondgebied van Weesp. Nadat de gemeenteraad van Weesp zijn omgevingsvisie heeft vastgesteld, wordt deze integraal in deze visie opgenomen.

Opbouw Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Deze omgevingsvisie is opgebouwd uit vier delen, die weer bestaan uit hoofdstukken. De delen kennen een eigen interne logica en structuur, maar staan inhoudelijk in nauw verband met elkaar.

DEEL 1 VISIE beschrijft de ontwikkeling van Amsterdam en de regio, de grote opgaven en de visie tot 2050. Centraal in de visie tot 2050 staan vijf strategische keuzes: Meerkernige ontwikkeling, Groeien binnen grenzen, Duurzaam en gezond bewegen, Rigoureus vergroenen, en Samen stadmaken.

DEEL 2 WAAR behandelt de ruimtelijke koers bij de visie van de stad als onderdeel van de regio en geeft per stadsdeel een beknopte uitwerking en een adaptieve ontwikkelstrategie op hoofdlijnen. Hier zijn de regionale visiekaart en het ruimtelijk beeld van de stad en agglomeratie opgenomen. Deze zijn als ruimtelijke en programmatische basisstructuur uitgewerkt in een serie kaarten.

DEEL 3 WAT geeft een overzicht van het Amsterdamse beleid voor de leefomgeving. Per sectoraal thema geven we aan welke nieuwe richtingen verkend moeten worden.

DEEL 4 HOE gaat over de doorwerking van de omgevingsvisie. Dit deel agendeert veranderopgaven voor onze organisatie en in de samenwerking met samenleving, markt en andere overheden die nodig zijn om de visie uit te voeren. Deel 4 eindigt met een korte toelichting op de omgevingseffectrapportage (OER). Deze rapportage is parallel aan de omgevingsvisie ontwikkeld. Het omgevingseffectrapport vormt een aparte bijlage bij de omgevingsvisie. Deze is via omgevingsvisie@amsterdam.nl op te vragen.

Landschappelijke kwaliteit is voor de aantrekkelijkheid van de stad steeds belangrijker. Landschap speelt ook een hoofdrol in het klimaatbestendig maken van de regio.

Voorwoord

Amsterdam bevindt zich op een bijzonder moment in het bijna 750-jarig bestaan als stad. Tijdens het opstellen van deze toekomstvisie voor 2050 werd de wereld overvallen door een ontregelende pandemie. Het Amsterdamse college van B en W kiest ervoor om in deze onzekere tijd de blik stevig gericht te houden op de toekomst. Voorliggende Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zet voor de lange termijn een heldere koers uit. Dat is belangrijk, want juist onzekerheid schept een behoefte aan richting geven door de overheid.

De zeer snelle groei van de Amsterdamse economie en het aantal inwoners en bezoekers is door corona abrupt ten einde gekomen. Maar veel ademruimte geeft dit niet. De afgelopen jaren was de toevloed van inwoners, bezoekers en kapitaal uit het buitenland van zo'n omvang dat we grip verloren. Alles wijst erop dat we ons moeten voorbereiden op een voortzetting van de recente groei. Daarnaast stellen klimaatverandering, verlies van biodiversiteit, vergrijzing en internationalisering onze stad voor grote opgaven. De centrale gedachte van deze omgevingsvisie is dat we daarop voorbereid willen zijn en dat we de ontwikkeling van de economie en de toename van de bevolking willen gebruiken om een betere stad te worden, met meer kansengelijkheid, leefbaarder voor mens en dier en duurzamer in een vitale en goed verbonden regio.

Door te groeien wil Amsterdam zijn verantwoordelijkheid nemen. Steden als Amsterdam zijn onmisbaar voor de ontwikkeling van cultuur, wetenschap, samenleving en economie. Dankzij de kans op ontplooiing die ze aan mensen bieden. Door mogelijkheden voor scholing, kans op werk, ruimte om iets te maken en te ondernemen. Door het contact met zoveel andere en verschillende mensen. Steden bieden bovendien de beste kans op een duurzame manier van samenleven, waarbij mensen minder beslag leggen op schaarse ruimte en grondstoffen. Zodat we waardevolle landschappen en natuurgebieden niet hoeven vol te bouwen en we fietsend en met het openbaar vervoer naar ons werk kunnen. Daarom wil Amsterdam plek bieden aan meer mensen.

Maar groei is voor Amsterdam ook een kans. Ontwikkeling van de stad betekent de mogelijkheid om de grote ambities waar te maken die we hebben voor de bouw van betaalbare woningen, een meer inclusieve economie, verduurzaming van de stad, een groene openbare ruimte die uitnodigt tot wandelen en fietsen, minder kansenongelijkheid en meer eigenaarschap en zeggenschap over de eigen leefomgeving. Bovenal is het een kans om het unieke karakter van Amsterdam te versterken. Daarbij zetten we lijnen die in het verleden zijn ingezet door naar de toekomst en zoeken we tegelijk naar nieuwe wegen.

De belangrijkste nieuwe notie is dat de groei van de stad in de regio vraagt om een schaalsprong in ons denken over Amsterdam én de regio. Aan de ene kant omdat de we nog meer dan voorheen efficiënt en slim moeten omgaan met de schaarse ruimte in de stad, aan de andere kant omdat Amsterdam als stad functioneel veel groter is dan de stad alleen en zelfs groter dan de metropoolregio. Het vraagt om nieuwe oplossingen op de schaal van de straat en de buurt en tegelijk om een idee over de internationale positie van Amsterdam.

Amsterdam heeft een sterke en onderscheidende stadscultuur. We zijn een stad waar waarden als vrijzinnigheid, activisme en zorgzaamheid breed gedragen worden. Binnen Amsterdam zijn er heel verschillende buurten, met hun eigen kwaliteit en identiteiten. Naar 2050 willen we de kracht van de diversiteit binnen de stad versterken door de verschillende delen van de stad op eigen voorwaarden en naar eigen behoeften verder te ontwikkelen. Niet als opzichzelfstaande werelden, maar als integraal onderdeel van het geheel. Nauw verbonden met het grotere Amsterdam. Letterlijk via nieuwe straten, lanen, bruggen en openbaarvervoerlijnen. Maar ook figuurlijk, dankzij een gedeelde stadscultuur, die leeft in de openbare ruimte, in buurthuizen, cultuurgebouwen en de ontelbare andere publieke plekken waar mensen bijeenkomen.

Richting 2050 willen we ons verder ontwikkelen als een menselijke metropool. We verruimen daarom onze blik op de stad in de regio, terwijl we tegelijk groeien binnen grenzen, met leefbare en economisch vitale buurten als sociaal fundament en zonder het draagvermogen van de aarde te overstijgen. De stad wordt uiteindelijk gemaakt door de samenleving: Amsterdammers, ondernemers, bedrijven en instellingen. Aan hen willen we met deze omgevingsvisie ruimte geven voor meer zeggenschap, eigenaarschap en verantwoordelijkheid voor de eigen leefomgeving.

De omgevingsvisie is daarmee naast sturingsinstrument voor stedelijke ontwikkeling en de kwaliteit van de leefomgeving ook een agenda voor eenentwintigste-eeuws stadmaken. Een opdracht aan onszelf om samen te werken. Een uitnodiging bovendien aan iedereen om actief mee te werken aan het vormgeven van de stad waar Amsterdammers, oud en nieuw, zich thuis voelen.

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Marieke van Doorninck, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid

Publieks-samenvatting

Amsterdam en de Amsterdammers beleven een spannende tijd. Jaren van snelle groei zijn abrupt afgebroken door een ontregelende pandemie, die op de korte termijn voor onzekerheid zorgt. Tegelijk is er de voortdenderende trein van internationalisering en technologische ontwikkeling die maatschappelijke tegenstellingen verscherpt. Daarbovenop komt de noodzakelijke omschakeling vanwege de klimaatverandering en klimaatbestendigheid.

Deze omgevingsvisie komt daarom op het goede moment. Het stadsbestuur zet ermee de lijnen uit naar 2050. Hoe richten we de stad in ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers? Waar gaan we wonen en werken, hoe komen we van A naar B, hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? Bij de totstandkoming van deze visie waren veel Amsterdammers betrokken, en nu dit alles er ligt, wil het bestuur het gesprek met de stad voortzetten. En meer dan dat, de Amsterdammers worden uitgenodigd mee te doen met de uitvoering. Want dat is een van de kernideeën van deze visie: de stad maken we samen.

Het startpunt, hoe staat Amsterdam ervoor?

Tien jaar geleden schreef Amsterdam een vergelijkbare visie voor de periode tot 2040. De groeiambities van toen zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is nu al bijna bereikt. Vooral dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de stad stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in de stad. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en een het gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen.

Winst en verlies zijn ongelijk verdeeld. Tegenover het centrum en de buurten eromheen, die succes (en overlast) meemaken, staan naoorlogse wijken die veel minder profiteren van de ontwikkeling van de stad. De verschillen tussen Amsterdammers zijn vergroot, niet alleen in inkomen maar meer algemeen in mate van kwetsbaarheid. Corona heeft die tegenstelling nog eens extra aan het licht gebracht – sommige bevolkingsgroepen en sommige buurten blijken extra kwetsbaar. Tegelijk heeft corona het belang van de eigen wijk en buurt onderstreept. Hoe internationaal ook, het succes van de stad hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen.

Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie 2050. De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke regio is meer dan ooit doorgedrongen. We hebben samenwerking nodig met de regio, maar ook het Rijk, om tot een betere stad uit te groeien. Er zijn flinke investeringen nodig in infrastructuur, voorzieningen en stedelijk en landelijk groen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Een deel van de plannen staat al op de rol, een ander deel is nieuw. In de omgevingsvisie staat vooral de samenhang centraal en het kiezen van een koers naar 2050.

Graag groei, maar onder voorwaarden: vijf strategische keuzes

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische vitaliteit is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten en de banen. Maar we willen ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. De deur dichtgooien onder het mom 'de stad is vol', verplaatst de problemen naar de regio en bedreigt het open landschap. Groei een plek geven in de stad is dus ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei wel richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes: Meerkernige ontwikkeling, Groeien binnen grenzen, Duurzaam en gezond bewegen, Rigoureus vergroening en Samen stadmaken.

Meerkernige ontwikkeling

Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is; een van de hoofddoelen van deze visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten, zoals Haven-Stad, Schinkelkwartier en de noordelijke IJ-oevers, en door in de bestaande centra van Nieuw-West, Zuidoost en Noord flink te investeren in stedelijkheid. Verdichting en kwaliteit zijn de sleutelwoorden: met meer bewoners en ruimte voor bedrijvigheid is er meer draagvlak voor winkels, horeca en voorzieningen met uitstraling, zoals een theater aan de Sloterplas en een cultuurgebouw op het Buikslotermeerplein. De stadsdeelcentra Osdorpplein, Amsterdamse Poort en Buikslotermeerplein zijn straks grootstedelijke stadscentra met bijbehorende aantrekkingskracht, elk met een eigen gezicht: met meer kernen krijgt Amsterdam meer smoel. Voor buurtbewoners zijn deze veranderingen ingrijpend omdat 'hun' buurt van karakter verandert, daarom moeten ze transparant en in samenspraak uitgevoerd worden.

Meerkernigheid als streven geldt ook voor de regio. De huidige spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen is scheef in het nadeel van de regio, met als gevolg grote vervoerstromen. De inzet is werk beter te spreiden en de stedelijke kwaliteit van kernen als Almere, Zaandam, Purmerend en Hoofddorp te vergroten met voorzieningen zoals hoger onderwijs en culturele instellingen. Bovendien gaan Amsterdam en de regio zich naar elkaar richten door woningbouw en werkgelegenheid te concentreren rond de stations. De onderlinge vervoerverbindingen willen we verbeteren, met een metro naar Schiphol en Hoofddorp, een doorgetrokken Ringlijn en metro's, regiotreinen of snelbussen richting Almere, Zaanstad, Haarlem en Hilversum. Aan de rand van de stad komen hubs waar de automobilist overstapt op snel openbaar vervoer of fiets.

Groeien binnen grenzen

De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier versterken we de kwaliteit van bestaande buurten, kunnen we overal woningen en bedrijfsgebouwen verduurzamen en houden we de kwetsbare landschappen open.

Groeien binnen de bestaande stad kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt, zoals in genoemde Schinkelkwartier en als grootste Haven-Stad. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar we op een slimme manier kunnen verdichten. Bij grotere stations als Lelylaan, Zuid, RAI en Sloterdijk is ruimte voor wonen en werken in gebouwen hoger dan 70 meter. Zulke hoogbouw is ook passend langs het brede water van het IJ. Bij het verdichten van buurten staat een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, voorop.

Tegelijk wordt de stad ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie. Dit maakt de strijd om de schaarse ruimte nog heviger, maar in de wetenschap dat dicht op elkaar wonen op zichzelf duurzamer is, want efficiënter in alle opzichten. Schaarste dwingt tot creatieve oplossingen, zoals het benutten van daken. In het landschap rond de stad maken we ruimte voor windmolens.

Duurzaam en gezond bewegen

In een verdichtende stad gaan we zuinig om met de schaarse ruimte. We zoeken plek om te bouwen, voor groen, voor verblijven en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. We hebben een drieledig doel: ruimte, schonere lucht en gezonder bewegen. Dat gaat niet ten koste van bereikbaarheid. Mede dankzij de verdichting krijgen Amsterdammers hun voorzieningen, inclusief park, in de eigen buurt op loop- of fietsafstand. Buurten en kernen worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer. Nu nog drukke autostraten als Lelylaan en Gooiseweg zijn straks aantrekkelijke stadslanen die naast auto-ontsluitingsroute ook belangrijk zijn voor fiets en openbaar vervoer, en die op zichzelf prettige verblijfsgebieden worden met winkels, horeca en culturele pleisterplaatsen. Tussen stadsdelen komen nieuwe aansluitingen, zoals mogelijk twee IJ-oeververbindingen, een Schinkelbrug en een fietsbrug over de Amstel. De omliggende gemeenten worden dichterbij gebracht door stimuleren van schoon vervoer met snelle fietsroutes en meer trein-, metro- en busverbindingen.

Rigoureus vergroenen

Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. De stad zal rigoureus vergroenen met meer en betere natuur door de hele stad. Straten en pleinen worden groen ingericht, straatstenen zullen wijken voor bomen en beplanting. Het autoluw maken van de stad biedt daarvoor mede ruimte. Bouwen wordt natuurlijker door gevels en daken te vergroenen. Dit lukt alleen als Amsterdammers meedenken en meedoen. Vergroening is ecologisch noodzakelijk, maar moet ook aansluiten bij de wensen van de Amsterdammers.

Al het groen in straten, pleinen en parken – Haven-Stad en de noordelijke IJ-oever krijgen eigen parken – zal ingericht worden op ontmoeting, ontspanning en recreatie. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad. Dat geldt ook voor de beroemde Amsterdamse scheggen, de groene vingers die de stad in steken, inclusief Waterland. De kwaliteit van deze landschappen gaat omhoog door omschakeling naar kringlooplandbouw, tegengaan van bodemdaling en herstel van biodiversiteit. De aansluiting van de scheggen op de nieuwe kernen in Nieuw-West, Zuidoost en Noord wordt verbeterd, waardoor langs de randen van de Amstelscheg, het Amsterdamse Bos, de Bretten en de Noorder IJ-plas aantrekkelijke verblijfs- en recreatieplekken ontstaan. De Tuinen van West zijn daarvan een bestaand voorbeeld.

Samen stadmaken

Deze omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Zo wil de stad in de toekomst werken: in samenhang. In plaats van losse beleidsdoelen die van alle kanten komen – eerst verkeer, dan werk, vervolgens energie en wie houdt de leefbaarheid en kwaliteit van de buurt in de gaten? –, worden ambities voortaan samengebracht. Dat vereist richting geven, maar dat kan niet op detail. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen. We bieden daarmee meer ruimte voor bewoners om individueel of in collectieven zoals coöperaties betaalbare huurwoningen te bouwen, voorzieningen te beheren, energie op te wekken, mee te doen met inrichting van de buurt of lokaal ondernemerschap. We onderzoeken de haalbaarheid van een gemeentelijk woningbouwfonds voor coöperaties waaruit Amsterdammers kunnen lenen om hun plannen te financieren. Eigen initiatief kan het gevoel van eigenheid terugbrengen en leven in buurten blazen. Eigen initiatief is niet nieuw. Amsterdam heeft hier een traditie in, van stadsstrand Blijburg tot de NDSM-werf, om twee heel verschillende succesvolle voorbeelden te noemen.

De samenwerking betreft ook de regio en het Rijk. De afhankelijkheden zijn groot en worden alleen maar groter. Veel afstemming is al georganiseerd, dat is niet het geval op de schaal van de 'agglomeratie': het aaneengesloten gebied dat bestaat uit Zaanstad, Diemen, Ouder-Amstel, Amstelveen en Amsterdam, terwijl daar veel overlap ligt. Hier wordt nauwere samenwerking onderzocht.

Meedoen

Bij het maken van deze omgevingsvisie zijn uiteenlopende groepen Amsterdammers gehoord. Zij wezen, naast zaken als duurzaamheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid en ontmoeting, op het belang om mee te kunnen bepalen hoe stad en buurt eruit gaan zien. Die betrokkenheid is essentieel, want de stad maken we samen. De onstuimige groei van het afgelopen decennium heeft voor vervreemding gezorgd, het gevoel de eigen buurt kwijt te raken. Meedoen geeft Amsterdammers de kans hun stad terug te nemen. Deze omgevingsvisie is belangrijk, want eenmaal vastgesteld – voor de zomer van 2021 – moeten alle plannen en ingrepen in de stad zich hier op richten. Het stadsbestuur maakt in deze visie keuzes die soms pijn zullen doen. Soms moeten bestaande belangen en ruimtegebruikers inleveren. De keuzes zijn gemaakt op goede gronden, daarin kleurt zich dit college, maar over goed en beter valt te twisten. Het bestuur gaat daarover graag met de stad in gesprek.

Agenda voor de vijf strategische keuzen

- **Meerkernige ontwikkeling**
  Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking
  - Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
  - Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
  - Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.
  - Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

- **Groeien binnen grenzen**
  Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling
  - Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
  - Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
  - Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
  - Verduurzaming van de haven.

- **Duurzaam en gezond bewegen**
  Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad
  - Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
  - Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
  - Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

- **Rigoureus vergroenen**
  Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier
  - Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
  - Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
  - Groene routes en ecologische verbindingen.
  - Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

- **Samen stadmaken**
  Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief
  - Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
  - Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
  - Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
  - Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
  - Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

750 jaar bouwen aan stedelijke kwaliteit

Deze omgevingsvisie is de achtste in een reeks wettelijk verplichte stadsbrede ruimtelijke plannen, waarvan het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934 de eerste was. Amsterdam kent een lange traditie van zorgvuldig en integraal bouwen aan de stad, die teruggaat tot het ontstaan van onze stad als nederzetting rondom een dam in het veenriviertje de Amstel. Vanaf het allereerste begin is de vorm van de stad en de manier waarop de stad groeit verweven met de waterhuishouding en het landschap.

De schoonheid van onze stad ligt besloten in het op harmonieuze wijze bijeenbrengen van water, openbare ruimte, groen en bebouwing. Amsterdam is als stad gebouwd op basis van een reeks opeenvolgende plannen. Van de vier stadsuitleggen in de zeventiende eeuw, via de negentiende-eeuwse gordel, de plannen Zuid en West van Berlage en de tuindorpen in Noord, de naoorlogse wijken in Nieuw-West, Buitenveldert, Zuidoost en Noord tot de Aker, Nieuw-Sloten en IJburg. De opeenvolgende plannen werden vanaf de vroege zeventiende eeuw tot in de jaren 70 van de 20e eeuw in schaal steeds groter. Het behouden van de samenhang tussen water, groen, openbare ruimte en bebouwing en de ordening van functies vroeg dan ook om steeds meer rigide sturen op kwaliteit. Dit was mede mogelijk dankzij een zeer dominante rol van de overheid in de ruimtelijke ordening en het bouwen aan de stad vanaf het begin van de 20e eeuw.

Sinds de jaren 70 heeft de Amsterdamse groei door uitbreiding geleidelijk plaatsgemaakt voor een groei door inbreiding: transformatie en verdichting van de bestaande stad. Daarmee is de schaal van individuele plannen weer kleiner geworden. Tegelijk vraagt de manier waarop de stad als onderdeel van de regio groeit juist om grootschaliger regionaal plannen. Als gevolg hiervan is een scheiding ontstaan tussen het sturen op stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit in de individuele plannen - de projecten – en het ordenen van de stad en de regio - het structuurplan. De stadsbrede structuurplannen voor Amsterdam zijn sinds het AUP dan ook steeds minder stedenbouwkundig van aard en steeds meer planologisch.

Met deze omgevingsvisie maakt Amsterdam tot 2050 ruimte voor de grootste groeispurt in zijn bestaan. In 30 jaar tijd kan onze stad met 250.000 inwoners groeien tot bijna 1,1 miljoen, terwijl het aantal inwoners van de metropoolregio van 2,5 miljoen tot meer dan 3 miljoen stijgt. Wat voor gebouwde stad zullen wij nalaten? De ambitie zou niet minder hoog mogen zijn dan in de eerste van de stadsbrede structuurplannen, het AUP. De manier waarop we nu aan de stad bouwen is echter onvergelijkbaar met 1934. De vraag die destijds gesteld werd, hoe “Amsterdam zich in de toekomst zal kunnen ontwikkelen tot een goed-geoutilleerde en tevens schoone stad”, vraagt dan ook om een nieuw antwoord.

De komende jaren zullen we in het stadsontwerp een brug moeten slaan tussen de grote schaal van de metropool en de kleine schaal van het project. We zoeken naar een goede balans tussen richting geven als overheid en ruimte bieden aan de samenleving. Het sturen op kwaliteit en het maatschappelijk initiatief mogelijk maken. De geschiedenis van Amsterdam en de bestaande kwaliteiten van de stad vormen daarbij een bron van inspiratie.

Deze omgevingsvisie geeft met een stedenbouwkundige ruimtelijke en programmatische basisstructuur richting aan samenhang en evenwichtige ontwikkeling van de stad. De invulling op het niveau van het gebied, het project en de buurt is echter van minstens even groot belang. Hoe Amsterdam daarbij terug kan grijpen op de traditie van eigenheid en harmonie zullen we de komende jaren onderzoeken.

In 2025 is het 750 jaar geleden dat Amsterdam stadsrechten kreeg. Het is een mooie aanleiding om naar de toekomst te kijken. Onderdeel van het programma Amsterdam 750 is een Nieuwe Kaart van de metropoolregio, waarvoor deze omgevingsvisie een belangrijke bouwsteen is.

FC URBAN

“Geef de straat weer een beetje terug aan de mensen die op straat leven door vriendelijk ontwerp van de openbare ruimte, bankjes waar je op kunt liggen, plekken waar je samen kan komen”

Patrick Roegiers | Stadsdeel Centrum

Deel I Visie

- Amsterdam in de wereld
- Ideeën en zorgen vanuit de stad, voor de stad
- Visie op de toekomst
- Vijf strategische keuzes

Dit deel begint met een beschrijving van de belangrijkste maatschappelijke trends en grote opgaven voor Amsterdam en de metropoolregio. Daarna presenteren we de visie op Amsterdam in de regio. Aan de hand van vijf strategische keuzes laten we zien hoe we op ruimtelijk gebied richting geven om daarmee ruimte te bieden aan Amsterdammers en professionele partners om mee te bouwen aan Amsterdam. De visie wordt verder uitgewerkt in de hierop volgende delen over de ruimtelijke uitwerking in Deel II WAAR, over de beleidsagenda voor een complete stad in Deel III WAT en in de doorwerking van de omgevingsvisie in Deel IV HOE.

1 Amsterdam in de wereld

Amsterdam is de kernstad van een snelgroeiende metropoolregio. Groei en transitieopgaven vragen in toenemende mate om samenwerking op regionale en landelijke schaal. Tegelijk is de kwaliteit van de directe leefomgeving juist belangrijker geworden. De roep om meer zeggenschap over de eigen stad, buurt en straat wordt steeds luider. Deze omgevingsvisie moet handvatten bieden voor het opereren in het spanningsveld tussen grote en kleine schaal, tussen beleid voor de korte termijn en keuzes en grote investeringen voor de lange termijn, tussen de noodzaak ruimtelijk richting te geven en de wens tegelijk ruimte te bieden aan initiatief uit de samenleving. In dit hoofdstuk blikken we terug op de ontwikkeling van Amsterdam de afgelopen tien jaar en duiden we een aantal achterliggende ontwikkelingen en trends: klimaatverandering, digitalisering, metropoolvorming, ontwikkelingen in de samenleving en de manier waarop we de stad maken.

Terugkijken op de afgelopen tien jaar

Sinds 2010 kende Amsterdam een periode van snelle groei. Per jaar heette de stad ruim 11.000 nieuwe Amsterdammers welkom. Tegelijk met het aantal inwoners groeiden de werkgelegenheid en het aantal bezoekers explosief. De stad internationaliseerde in een ongekend tempo. De instroom van talent uit binnen- en buitenland, de opkomst van de techsector, de vestiging van EMA en groei van toonaangevende bedrijven waren onderdeel van die internationalisering. Het succes kwam niet uit de lucht vallen: decennia van investeren in kwaliteit van buurten, voorzieningen en de openbare ruimte, het open en tolerante karakter van de bevolking en het goede investeringsklimaat droegen alle bij aan de aantrekkelijkheid van Amsterdam. De stevige internationale positie van Amsterdam vloeit voor een groot deel voort uit deze lokale kwaliteiten. Hoewel de coronacrisis steden als Amsterdam economisch harder raakt dan veel andere landsdelen, is de uitgangspositie van Amsterdam daarom onverminderd sterk.

Het succes van aantrekkelijke steden en de keerzijde

De groei en internationalisering van Amsterdam past in een wereldwijde beweging, waarbij aantrekkelijke metropolen zich ontwikkelen tot brandpunten van de kenniseconomie. De afgelopen decennia groeide de economie van kennisintensieve steden zoals Amsterdam daardoor hard. Amsterdam is aantrekkelijk als ontmoetingsplek, internationaal verbonden. De clustering van innovatieve en gespecialiseerde bedrijven komt voort uit het feit dat personeel graag werkt in een aantrekkelijke, levendige omgeving waar veel passende banen zijn. Omgekeerd trekken bedrijven in de verbonden wereldeconomie naar de plekken waar het beste personeel is. In steden leren mensen van elkaar. De kans dat zich een mogelijkheid voordoet om te leren van anderen is nu eenmaal groter op plekken waar veel verschillende mensen samen werken en wonen. Hoe groter en gevarieerder de steden, hoe sterker de leereffecten, innovatie en welvaartsgroei zijn.

Globalisering brengt daarbij voor steeds meer mensen materiële welvaart. Maar sinds het einde van de vorige eeuw wordt duidelijk dat het beslag dat we op de planeet leggen tot uitputting van natuurlijke hulpbronnen leidt, en onherstelbare schade aanricht in ecosystemen waarvan we als mensen afhankelijk zijn. Globalisering betekent ook een steeds nauwere verwevenheid van steden, landen en werelddelen, met als gevolg een grotere kwetsbaarheid. De impact van het coronavirus op alle aspecten van onze samenleving legt dit haarscherp bloot. Deze internationale crisis brengt tegelijk een herwaardering voor de directe leefomgeving met zich mee. Duidelijk wordt hoe belangrijk de kwaliteit van buurten en de kracht van lokale netwerken zijn.

Toenemende ongelijkheid

De opkomst van de stedelijke kenniseconomie heeft de afgelopen jaren tienduizenden nieuwe banen gecreëerd in Amsterdam. Maar tegelijk is de sociaal-economische ongelijkheid toegenomen en is kansenongelijkheid groter geworden. We constateren dat de kernstad en de rest van de regio als het gaat om economische dynamiek en bevolkingssamenstelling uit elkaar groeien. Terwijl in Amsterdam en Haarlemmermeer het aantal banen explosief groeide, bleven andere delen van de metropoolregio achter. Verschillen tussen buurten binnen de stad namen toe en de steeds hogere huizenprijzen maakten het voor lagere en middeninkomens bijna onmogelijk om een plek in de stad te bemachtigen. Daarnaast neemt de bereikbaarheid van werk voor velen af en de reisafstand toe, terwijl investeringen in vooral openbaar vervoer achterblijven bij de groei van inwoners en banen.

Druk op de stad

De toename van bevolking, arbeidsplaatsen en bezoekers in Amsterdam verliep sinds 2010 veel sneller en was groter dan voorzien. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011 was de voorspelling dat Amsterdam in 2040 860.000 inwoners zou tellen. Dat aantal is in 2019 bereikt. Het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers is zelfs nog sneller gegroeid dan het aantal inwoners, terwijl die groei in 2011 helemaal niet voorzien werd. Tegelijk moeten we constateren dat de meeste van de grote investeringen in openbare ruimte, groen, stedelijke voorzieningen en infrastructuur, die bij de structuurvisieambitie hoorden, niet zijn gedaan. Dat betekent dat de groei van inwoners, werknemers en bezoekers grotendeels opgevangen is door dezelfde voorzieningen en infrastructuur als tien jaar geleden. De druk op de stad liep hierdoor merkbaar op.

De groei heeft een grote impact op de inwoners en de leefkwaliteit in de stad. De ruimte wordt steeds schaarser. Dit heeft snelle prijsstijgingen van woningen als gevolg gehad. Kwetsbare groepen Amsterdammers profiteren lang niet altijd mee van het succes van de stad. Het toegenomen aantal bezoekers heeft zeer negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in sommige delen van het centrum. Dit alles heeft consequenties voor de open en tolerante houding van Amsterdammers, en hoe zij de stad beleven.

De oplopende druk op de schaarse ruimte valt samen met nieuwe en urgente opgaven. Voorbeelden zijn de toenemende sociaal-economische en ideologische verschillen in de samenleving, de snelle technologische ontwikkeling en de vergrijzing. Allemaal hebben ze impact op de leefomgeving. De meest fundamentele nieuwe opgave vloeit echter voort uit de verandering van het klimaat en de noodzaak lokaal invulling te geven aan de energietransitie en de circulaire economie.

De kwaliteit van de stad vloeit voort uit ruimtelijke inrichting, maar vooral uit de netwerken van mensen. Uitwisseling van kennis, ervaring en ideeën door inwoners én bezoekers zorgt voor culturele en economische vernieuwing.

Amsterdam in het antropoceen

De invloed van de mensheid op de planeet neemt steeds verder toe. De in Amsterdam geboren Nobelprijswinnaar Paul Crutzen opperde als eerste de term ‘antropoceen’. De invloed van de mens is vergelijkbaar met een geologische kracht en de effecten van onze soort op de planeet zullen over honderdduizenden jaren nog voelbaar zijn. De aantasting van het milieu heeft een steeds directer en doordringender effect op onze leefomgeving. De coronacrisis maakt dat duidelijk. Een besmettelijk virus springt op een markt over van dier op mens en in enkele maanden tijd wordt de hele wereld er door geraakt. De klimaatcrisis verloopt langzamer, maar is bedreigender en fundamenteler. Amsterdam ligt op een kwetsbare plek. Zeespiegelstijging, droogte en extreme neerslag en een dalende bodem bedreigen op langere termijn de bewoonbaarheid van heel laag Nederland.

Lokaal zijn de effecten van klimaatverandering al voelbaar: Nederland maakte in 2020 alweer een ongebruikelijk lange hittegolf mee, grote delen van ons land kampen met structurele droogte en extreem weer trekt een zware wissel op de leefbaarheid van dichtbebouwde steden. Er is terecht reden tot grote zorg en somberheid. De doelstelling de opwarming van de aarde tot 1,5 graad te beperken raakt steeds verder buiten beeld. Wellicht bereiken we het moment van 1,5 graad opwarming al vlak na 2030 en van 2 graden nog voor 2050. Dat is nog binnen de horizon van deze omgevingsvisie. Het overschrijden van de tweegradengrens zal leiden tot onbeheersbare wereldwijde klimaatproblemen, zoals hitte, droogte, overstromingen, misoogsten, en klimaatvluchtelingen.

Een toekomstbestendig Amsterdam overschrijdt de draagkracht van de planeet niet. Feit is dat we op dit moment al ver boven onze stand leven. Alleen al het aanpassen van de bestaande stad aan klimaatdoelen en extremer weer stelt ons voor enorme opgaven en kosten. Op termijn is een omschakeling op een grotendeels circulaire samenleving noodzakelijk. Dit heeft grote gevolgen voor de leefomgeving en de wijze waarop de stad zich ontwikkelt. In de circulaire stad is meer ruimte nodig voor energievoorziening en afvalverwerking. Dit betekent een extra ruimtevrager waar we in de verdichtende stad rekening mee moeten houden. Het opwaarderen van grondstoffen, lokale productie, het opslaan van energie vraagt om milieuruimte. Dat betekent dat mengen van deze activiteiten met wonen en werken niet vanzelfsprekend is.

Metropoolvorming

De ontwikkeling van onze stad is meer dan ooit verbonden met die van de rest van de regio en heel West-Nederland. Amsterdam bleek de afgelopen jaren een belangrijke trekker voor mensen, instellingen en bedrijven uit het buitenland. Amsterdam is sterk in de sectoren cultuur, creatieve industrie en media, fintech, ICT en lifesciences. Veel Nederlandse bedrijven groeiden in onze stad uit tot wereldspelers. Als gezegd houdt de Amsterdamse bevolkingsgroei de toename van de werkgelegenheid niet bij. Werknemers van Amsterdamse bedrijven wonen dan ook in de hele metropoolregio en ver daarbuiten. Ook Amsterdammers en nieuwkomers op zoek naar een groter of betaalbaar huis zoeken hun heil vaak buiten de stad. De druk op de schaarse ruimte in de stad en de stijgende prijzen leiden daarnaast tot een verdringing van bedrijven en functies die (milieu)ruimte nodig hebben. Distributie en opslag, industrie en grondstoffenverwerking, duurzame energieopwekking, datacenters en groothandels zijn onmisbaar voor Amsterdam. Ze zijn echter steeds vaker aangewezen op een plek buiten de stad.

De concentratie van werkgelegenheid en publieksvoorzieningen en gelijktijdige spreiding van inwoners en stadsverzorgende functies, betekent dat Amsterdam en de andere delen van de metropoolregio meer van elkaar afhankelijk worden. Deze integratie van de kernstad met de omliggende gemeenten is kenmerkend voor groeiende metropolen.

Het landschap heeft niet direct van de groei geprofiteerd, hoewel de waarde ervan buiten kijf staat. Voor de leefkwaliteit, maar ook voor biodiversiteit en voor opgaven als het bufferen van water, de productie van gezond en duurzaam voedsel en schoon drinkwater. Desondanks is het lastig gebleken uithollende processen als bodemdaling, afname van biodiversiteit en versnippering te stoppen.

Gezamenlijke opgaven

Binnen de metropoolregio wordt de band met onze buren in de agglomeratie Amsterdam sterker. Zij hebben de afgelopen jaren duizenden woningen gebouwd, grotendeels voor de Amsterdamse vraag. Verscheidene grote projecten staan nog op stapel. Vaak liggen ze dicht tegen onze gemeentegrens aan. Ruimtelijk raakt het aaneengesloten stedelijk gebied van Amsterdam, Zaanstad, Amstelveen, Ouder-Amstel en Diemen vervlochten. In de groene scheggen Amstelscheg, Amsterdamse Bos, Diemerscheg en Waterland is de recreatieve druk toegenomen. Het maakt groei, beheer van groen, landschap en water en aanleg van infrastructuur tot een gezamenlijke opgave die vraagt om nauwe samenwerking binnen de agglomeratie.

Tegelijk ontstijgt de invloedssfeer van Amsterdam het schaalniveau van de metropoolregio. Een toenemend aantal van de Amsterdamse banen wordt ingevuld door inwoners van grote en middelgrote steden op afstand, zoals Rotterdam, Zwolle en Den Bosch. Ook de relatie met andere Europese metropolen is sterker geworden. Dat vraagt weer om samenwerking met het Rijk en de provincies. Lokale, regionale en (inter)nationale belangen vallen niet altijd vanzelfsprekend samen. Zo zijn snelle verbindingen tussen de centra van de grote steden belangrijker geworden. Maar snelle intercity’s en internationale treinen concurreren op het spoor met lokale en regionale treinen. Een Amsterdamse inzet op autoluw en meer kwaliteit in de openbare ruimte staat op gespannen voet met de bereikbaarheid van de stad vanuit andere delen van de regio, waar de auto nog altijd het belangrijkste vervoermiddel is.

Samen maken we de stad, de regio en het land. Niet alleen binnen de metropoolregio en niet alleen binnen de Randstad. De Amsterdamse economie profiteert bijvoorbeeld van de link met het hightech-cluster rond Eindhoven, met universiteitssteden als Wageningen, Enschede en Groningen en hun specialistische onderzoeksinstituten en startende ondernemingen. De sterke afhankelijkheid, zoals die tussen Amsterdam en de rest van de metropoolregio en enkele grotere steden bestaat, is in de verhouding tussen de hoofdstad en andere delen van Nederland minder evident. Voor sommige regio’s lijkt Amsterdam eerder een magneet die talentvolle mensen wegtrekt en bovendien een stad die weinig gevoelig is voor wat er elders in het land speelt en wat er gedacht wordt. Toch horen Amsterdam en Nederland bij elkaar. We hebben elkaar nodig. Denk alleen al aan innovatie, energie, voedsel, de doorvoer van goederen, recreatie, natuur, waterveiligheid en defensie.

Nieuwbouw van woningen in de Houthavens. Sinds 2010 verrezen de meeste nieuwe woningen direct rond het centrum.

Stad en samenleving

Vaak kijken we naar steden als een verzameling van gebouwen en infrastructuur. Maar een stad bestaat allereerst uit mensen. De inwoners uiteraard, maar ook mensen die er dagelijks komen om te werken, te studeren of wekelijks om te winkelen of uit te gaan. Mensen die er eenmalig en kortstondig op bezoek zijn. Voor al deze mensen is de stad onmisbaar als plek om sociaal en persoonlijk te groeien, om je economisch te ontplooien, om te ontspannen en je te laten inspireren. Iedereen in de stad is onderdeel van een groter netwerk van mensen. Soms heel lokaal in een woongebouw,

een straat of buurt. Soms juist internationaal, in een bedrijf, een kennisinstituut of als lid van een over verschillende landen uitgewaaierde familie. Soms langdurig, soms kort. Het is deze veelheid aan netwerken, de uitwisseling die er tussen mensen plaatsvindt, die de essentie vormt van een stad. Een robuust vitale stad is rijk aan netwerken van verschillende aard, die bovendien op verschillende schaalniveaus functioneren. Zo'n stad biedt de meeste kansen op ontwikkeling aan mensen en is bovendien als bron van innovatie en inspiratie onmisbaar in de hedendaagse economie.

Continuïteit en vernieuwing

Amsterdam is als internationaal georienteerde stad bij uitstek een plek waar veel netwerken samenkomen. Dat was vroeger zo dankzij de haven en de goede verbindingen met de rest van ons land en het heeft dankzij het internetknooppunt AMS-IX in de Watergraafsmeer een nieuwe invulling gekregen. Amsterdam is wereldwijd verbonden en is steeds meer onderdeel geworden van bewegingen die de hele planeet omspannen. Tegelijk is het op het lokale niveau, dat van de buurt en de straat, van de sportvereniging, de buurtschool of de koffiebar, waar de stad zichzelf is. Hier dragen mensen de cultuur die Amsterdam een unieke en aantrekkelijke plek maakt: vrijzinnig, activistisch en open naar de wereld.

Amsterdam blijft zichzelf terwijl de stad steeds verandert. Er is continuïteit in vernieuwing, waarbij nieuwe mensen en ideeën, leefstijlen en culturen hun invloed hebben op de stad, maar de grondtoon van de stad toch altijd herkenbaar is. Veel mensen zijn slechts voor korte tijd in onze stad. Als bezoeker, als student of als tijdelijke werknemer. Die vluchtigheid hoort bij de stad. Maar een vruchtbare relatie tussen jezelf blijven en tegelijk openstaan voor wat van buiten komt, vraagt om balans. Een goede verhouding tussen onderdeel zijn van mondiale bewegingen van mensen, ideeën, informatie en goederen en tegelijk mensen de kans geven lokaal te wortelen.

Het belang van de directe leefomgeving

In Amsterdam is een tegenstelling ontstaan tussen het centrum, binnen de A10 en ten zuiden van het IJ, en stadsdelen daarbuiten. In de binnenstad is de druk van het toerisme soms zodanig dat inwoners zich niet meer thuis voelen en Amsterdammers er niet meer komen, elders binnen de ring herkennen mensen hun buurt soms niet meer door de komst van zoveel nieuwe bewoners en voorzieningen. Er klinkt hier een steeds luidere roep om meer balans. In andere delen van de stad leidt een bijna omgekeerde situatie evenzeer tot vervreemding. In sommige delen van Nieuw-West, Zuidoost en Noord dreigt het draagvlak voor de buurteconomie en voorzieningen weg te vallen. De bevolkingssamenstelling is er soms erg eenzijdig. Isolatie en gebrek aan gevarieerd straatleven maakt deze buurten soms sociaal onveilig en bewoners zijn op andere buurten aangewezen voor hun voorzieningen. Hier vragen bewoners juist om meer dynamiek en meer reuring. Maar wat de opgave ook is, in de hele stad is de wens hoorbaar beter betrokken te worden en is er een vraag naar meer ruimte voor eigen initiatief.

Belangrijk is dat we ruimte blijven geven aan Amsterdammers om zich te ontplooien. Mensen trekken naar de stad om onderdeel te zijn van het stedelijk leven. Om mensen te ontmoeten, voor werk, om kennis en ervaring uit te wisselen en om zich te laten inspireren door de energie en cultuur van de stad. Tegelijk moet het een veilige plek zijn om te leven, zeker ook voor kwetsbare groepen als kinderen en ouderen en mensen met een beperking. Voor hen zijn lokale netwerken en voorzieningen belangrijk om mee te kunnen doen.

Veiligheid en ondermijning

De criminaliteitsproblemen in Amsterdam zijn groot. De afgelopen jaren is de stad meermalen opgeschrikt door het geweld dat hiermee gepaard gaat. Er is geen gemakkelijke oplossing voor deze problematiek. Criminaliteit zal in een grote liberale en internationaal open stad nooit helemaal verdwijnen. Maar de overheid moet zich stevig weren tegen het ondermijnende effect van criminaliteit. Daarbij is een bewustzijn van de voedingsbodem voor criminaliteit belangrijk en hoe je die op termijn kunt wegnemen. Wijken met een sterke concentratie van kwetsbare groepen en weinig perspectief zijn zo'n voedingsbodem. Kansenongelijkheid en segregatie versterken die voedingsbodem.

Amsterdam is op Europese schaal onderdeel van een netwerk van economisch succesvolle steden.

Op regionale schaal is spraken van een sterke functionele integratie tussen Amsterdam en de regio. Dat noemen we metropoolvorming. Het vraagt om een gezamenlijke inzet op woningbouw, werkgelegenheid, openbaar vervoer, energie en groen.

Amsterdam en de buurgemeenten vormen een handvormige agglomeratie. De bebouwde 'lobben' steken als vingers aan een hand het omringende landschap in. Dat landschap dringt via groene wiggen, de 'scheggen', juist diep door in de stad. De agglomeratie bestaat uit stadsdelen en gemeenten met een duidelijke eigen identiteit. Ze zijn onderling verbonden met openbaarvervoerlijnen en een netwerk van straten en groene routes.

Dat vraagt blijvende aandacht voor vitale en gemengde wijken, waar voor jongeren de kans krijgen zich te ontwikkelen en mee te doen.

Naar een onzekere toekomst

Vanaf maart 2020 sloeg snelle groei in enkele maanden om in stagnatie en krimp. Nog meer dan tijdens de economische crisis van 2008 maakt corona duidelijk hoe kwetsbaar Amsterdam is voor internationale ontwikkelingen. Verhoudingsgewijs is een groot deel van de Amsterdamse economie conjunctuurgevoelig. Het feit dat Amsterdam en andere grote steden harder door de coronacrisis getroffen werden, geeft extra aanleiding na te denken over de toekomst van de stad. Tegelijkertijd is er geen reden om aan te nemen dat structurele trends ombuigen. Onze economie wordt nog altijd kennisintensiever, de ondersteunende dienstverlening groeit tegelijk snel. Steden blijven daardoor mensen trekken. Ook verwachten we dat het internationaal toerisme zich zal blijven ontwikkelen, gezien de aanhoudende welvaartsgroei in Azië. Dat betekent dat we rekening moeten houden met groei van onze stad. Tegelijk worden de opgaven ten aanzien van klimaat en energie met het jaar groter. En we moeten alert zijn op technologische ontwikkeling en digitalisering en de effecten daarvan op economie en samenleving.

Steden als Amsterdam bestaan om mensen bij elkaar te brengen. De uitwisseling tussen veel verschillende mensen in de stedelijke publieke ruimte maakt het succes van de stad.

Meer diversiteit en grotere verschillen

Direct voorafgaand aan de coronacrisis versnelde de groei van Amsterdam. De trek van inwoners vanuit de stad naar buiten was dan ook geen bewijs van een afnemende aantrekkelijkheid van de stad. De meeste van hen bleven ook in de metropoolregio. De stroom naar buiten werd juist veroorzaakt door de nog grotere instroom naar de stad. Dit betrof hoofdzakelijk buitenlandse migratie van relatief jonge mensen. Achter de bevolkingsgroei van Amsterdam in 2019 met bijna 10.000 inwoners gaat een veel grotere dynamiek schuil. 50.000 mensen kwamen in 2019 vanuit het buitenland naar onze stad, 35.000 trokken er over de grens. 24.000 mensen vestigden zich vanuit de rest van ons land, 42.000 vertrokken er naar andere Nederlandse gemeenten. Er werden ruim 10.000 kinderen geboren en er waren ruim 5000 sterfgevallen. Het netto effect van deze dynamiek is een snel groeiende stad met een steeds diversere en internationale bevolking.

De ongekend grote banengroei die Amsterdam de afgelopen jaren meemaakte, komt voor bijna de helft op het conto van de kennisintensieve dienstverlening. In de techsector groeiden enkele bedrijven in rap tempo uit tot wereldspelers. Voor Amsterdam betekent dit dat er naast de financiële sector en media en reclame een nieuwe stevige pijler onder de stadseconomie is ontstaan. Een volgende groeisector dient zich intussen aan in de vorm van lifesciences & health. Met de ontwikkelingen van diverse kenniskwartieren en investeringen van het bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid bouwen we daarvoor aan een sterk ecosysteem. Parallel aan de kennisintensieve dienstverlening maakte de aanvullende dienstverlening een snelle groei door. Horeca profiteerde van de toename van het aantal bezoekers, maar ook van de jonge, uithuizige bevolking.

Amsterdam heeft daarmee een stedelijke economie die sterk lijkt op die van andere westerse metropolen. Een internationaal georiënteerde, specialistische dienstensector en een zeer omvangrijke ondersteunende service-economie. Banen voor het middenkader zijn schaarser geworden, terwijl nog meer dreigen te verdwijnen door automatisering en outsourcing. Dit economisch profiel wordt weerspiegeld in de veranderde bevolkingssamenstelling. Amsterdam biedt steeds minder plek aan mensen met een middeninkomen. Dat heeft naast woonvoorkeuren ook te maken met de samenstelling van de woningvoorraad, die vooral bestaat uit alleen voor lage inkomens toegankelijke sociale huur (2019: 51%) en voor middeninkomens onbetaalbare, dure huur- en koopwoningen (2019: 34%). Dit betekent echter dat bijvoorbeeld politieagenten, leraren en zorgverleners, die voor het functioneren van de stad onmisbaar zijn, moeilijk een woning kunnen vinden. Het betekent ook dat wooncarrière maken in Amsterdam lastig is.

Omgaan met groei

Als Nederland zitten we midden in een demografische transitie, die weer onderdeel is van een beweging van wereldwijde bevolkingsgroei naar wereldwijde bevolkingskrimp. In de tweede helft van deze eeuw zal voor het eerst in de geschiedenis het aantal mensen afnemen. In veel delen van Europa is krimp al een feit en leidt de vergrijzing van de naoorlogse geboortegolf tot hoge maatschappelijke kosten. Groei in Europa is plaatselijk en te danken aan migratie. Mensen en activiteiten concentreren zich in een beperkt aantal stedelijke regio's. Deze steden zouden weleens de demografische en economische kurk kunnen zijn, waarop het continent de komende decennia drijft.

Groei en internationalisering stellen steden voor complexe opgaven. De beweging tot concentratie van werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen in Amsterdam is een gegeven. Maar het tegelijk plek bieden aan zoveel nieuwe inwoners blijkt onmogelijk. We staan als stad en regio voor fundamentele keuzes. Accepteren we de ongelijkmatige groei van de werkgelegenheid of zoeken we naar mogelijkheden tot een meer evenwichtige ontwikkeling? Lukt het ons om in de stad plek te bieden aan al die nieuwe inwoners of accepteren we dat woningbouw voornamelijk buiten onze gemeentegrenzen zal plaatsvinden? Hoe gaan we om met de inefficiënte benutting van de verkeersinfrastructuur door te eenzijdige zware spitsbelasting, de kwalitatieve achteruitgang van de groene landschappen rondom de stad, met de toenemende sociaal-economische verschillen en kansenongelijkheid binnen de stad en de hele regio?

Transities als opgave

Al deze vragen geven aanleiding om de ruimtelijke ordening van de stad en de metropoolregio opnieuw te overdenken. Verdere groei van Amsterdam kunnen we niet langer opvangen met alleen beter benutten. Metropoolvorming vereist een regionale inbedding van een stedelijke visie. Diverse transities brengen geheel nieuwe ruimteclaims en inrichtingseisen met zich mee: klimaatverandering, deelmobiliteit, de circulaire economie, schone energie, gezond en duurzaam voedsel, een vergrijzende bevolking. Deze een plek geven vraagt om een schaalsprong in de ruimtelijke ordening van de stad en de regio als geheel.

Zo'n schaalsprong is risicovol, want er horen grote investeringen in infrastructuur, stedelijke voorzieningen en groen bij. Die investeringen doen we voor een lange periode. Eén ding lijkt zeker: de druk op de schaarse ruimte in Amsterdam neemt alleen maar toe. We moeten rekening houden met nieuwe en nog onbekende ruimtevragen, zowel boven- als ondergronds. In afwegingen waar we aan wat ruimte bieden, moeten we altijd ook de andere partijen in de regio en het Rijk betrekken.

Lastig is dat we van diverse nieuwe ruimtevragen op dit moment nog niet precies weten hoe groot ze zullen zijn. De ruimte voor de energietransitie is daarvan een voorbeeld, net als de circulaire economie. Technologische ontwikkelingen zijn een andere onvoorspelbare factor. Wat zal de invloed van autonoom rijden zijn op de mobiliteit? Lichte elektrische vervoermiddelen en elektrische fietsen veranderen nu al de manier waarop mensen door de stad en de regio bewegen. In de ruimtelijke ordening en de inrichting van de stad is het scheiden en vastleggen van functies lang een uitgangspunt geweest. In de toekomst zullen we juist rekening moeten houden met het onvoorspelbare. Een van de domeinen waar dat bij uitstek geldt, is de openbare ruimte. Maar ook gebouwen zullen eenvoudig aanpasbaar moeten zijn om te voorkomen dat ze snel onbruikbaar worden. Het zal van grote invloed zijn op de manier waarop we buurten, gebouwen, straten en pleinen vormgeven.

Het maken van de stad

Amsterdam is sinds 1995 vooral gebouwd in grote projecten en programma's. Het Oostelijk Havengebied, De Aker, IJburg, Zuidas, de Noordelijke IJ-oever, stedelijke vernieuwing in Zuidoost en Nieuw-West. In deze projecten en programma's is op succesvolle wijze vorm gegeven aan de ontwikkeling van de stad. Ruimtelijke ontwikkeling is in deze periode ook een verdienmodel geworden. Met opbrengsten uit projecten als Amstel III en Sloterdijk kon de transformatie van de IJ-oevers betaald worden. Maar ook de Noord/Zuidlijn, nieuwe culturele voorzieningen en tienduizenden betaalbare woningen zijn er mede mee mogelijk gemaakt.

Sturen op kwaliteit

Sinds de vorige crisis worden ook beperkingen in de manier waarop we de stad ontwikkelen zichtbaar. Vergeleken met twintig jaar geleden bouwen we woningen, kantoren en voorzieningen vooral in kleinere en onderling zeer verschillende projecten. Als er op zoveel verschillende plekken door zoveel verschillende ontwerpers aan de stad ontworpen wordt, terwijl per project het aantal bouwers toeneemt, ontstaat er behoefte aan een overkoepelend idee over kwaliteit. Waar vinden we hoogbouw van toegevoegde waarde, welke eisen stellen we aan architectuur, de publieke kwaliteit van gebouwen, de kwaliteit van de woningen, de inrichting van de openbare ruimte? Als tien kleinere projecten gezamenlijk om één grote infrastructuurinvestering vragen, wat is dan de centrale plek waar die investering geagendeerd wordt? Er is behoefte ontstaan om aanvullend op onze huidige manier van projectmatig werken stedelijke samenhang en kwaliteit te borgen. Het is een Amsterdamse traditie dat de ruimtelijke kwaliteit van de stad, de schoonheid van buurten, gebouwen en openbare ruimte uitdrukking geeft aan collectieve waarden. Dat geldt zeker ook voor de ruimtelijke continuïteit van de stad en een zekere mate van monumentaliteit. Die collectieve waarden dragen sterk bij aan het gevoel van trots, thuis voelen en erbij horen.

De afgelopen jaren is er in Amsterdam veel sectoraal beleid gemaakt voor de leefomgeving. In visies op groen, openbare ruimte, duurzaamheid, mobiliteit, wonen en werken zijn doelstellingen opgenomen, die in projecten bijeenkomen. Lang niet altijd is de stapeling van eisen en ambities realistisch. De gezamenlijke ruimtevraag van normen voor groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid en sport, in combinatie met de ambities voor wonen, werken en verkeer en vervoer kunnen we niet zomaar accommoderen binnen de stad. Ruimtelijk is veel wel op te lossen, maar financieel ontstaan er binnen projecten knelpunten.

Financierbaarheid van de stad op lange termijn

Problematisch is daarbij dat ontwikkeling in Amsterdam minder hoge opbrengsten genereert dan voorheen. Dat hangt deels samen met de eisen die we als stad zelf stellen aan kwaliteit, betaalbaarheid en duurzaamheid. Maar fundamenteler is dat de afgelopen jaren de nadruk bij ontwikkeling op transformatie en verdichting is komen te liggen. Zuidas is gebouwd op braakliggende gemeentegrond rond station Zuid. Iets soortgelijks geldt voor de kantoorgebieden rond Sloterdijk en Bijlmer-ArenA. Dit soort locaties zijn er steeds minder. We zijn nu vooral bezig met het veranderen van werkgebieden met lage dichtheden naar gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Transformatie is een complex, langdurig en kostbaar proces. Het betekent dat het verdienvermogen van deze ontwikkelingen lager is.

Geld uit stadsontwikkeling wordt door Amsterdam al decennia gebruikt om de stad te beheren en in kwaliteit te investeren. Door de snelle groei, intensiever gebruik en de ingrijpende transities zal het in stand houden van de stad alleen maar kostbaarder worden. De vraag is hoe we naar 2050 voldoende waarde kunnen creëren om de kwaliteit van de stad in stand te houden.

De urgentie van een nieuwe visie

Bovenstaande ontwikkelingen maken duidelijk dat er nogal wat op Amsterdam afkomt en dat daarmee een nieuwe visie op de toekomst urgent is. Amsterdam is zich bewust van zijn kwaliteiten en potenties. De uitdaging is om deze bevoorrechte uitgangssituatie in te zetten om de transitie naar een duurzame en rechtvaardige samenleving te versnellen. Lokaal, maar ook nationaal en internationaal. Daarbij is het zaak de kracht en samenhang van de metropoolregio te versterken. Wat voor stad willen we zijn in 2050? Waar vinden we in de stad en andere delen van de regio de ruimte voor woningen, werkplekken, voorzieningen? Welke investeringen in bereikbaarheid, groen en voorzieningen zijn nodig? Hoe passen we nieuwe ruimtevragen in en beschermen we bestaande kwaliteiten? En welke manier van bouwen aan de stad hoort daar bij?

Een continu netwerk van stadsstraten en lanen verbindt de verschillende buurten en smeedt de stad aaneen.

2
Ideeën en zorgen vanuit de stad, voor de stad

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie hebben we gesprekken gevoerd met verschillende groepen in de stad: bewoners, ondernemers, jong en oud, geboren Amsterdammers en nieuwe Amsterdammers. In de zeven stadsdelen van Amsterdam hebben zeven verhalenvangers korte verhalen verzameld over wat mensen in de toekomst nodig hebben. In alle gesprekken kwamen gedeelde waarden over de inclusieve, duurzame en verbonden stad naar voren. Een stad met ruimte voor verschillende gemeenschappen, waar mensen zich thuis kunnen voelen, een toekomst kunnen opbouwen en waar ze zeggenschap hebben over hun eigen leefomgeving. De ideeën en visies vanuit de stad hebben een grote bijdrage geleverd aan de inhoud van deze omgevingsvisie. Een aantal uitspraken zijn letterlijk in de vorm van quotes in deze visie opgenomen. Stuk voor stuk laten de quotes zien wat nodig is en waarom. Een groot aantal van de ideeën vindt zijn weerslag in de delen WAAR, WAT en HOE. Soms zijn ze concreet te herkennen en soms zijn ze abstracter verwoord, vanwege de schaal van de omgevingsvisie. Dit zijn de belangrijkste thema's van de stad, voor de stad:

Zet bestaande gemeenschappen centraal

Zet in op de kracht van de diversiteit en biedt plek aan de verschillende culturen. Lokale gemeenschappen geven de stad identiteit. Zorg dat er volop plekken zijn, zowel in de openbare ruimte als in de gebouwde ruimte, waar verschillende groepen in de stad zich thuis kunnen voelen.

Duurzaamheid

Bouw aan een duurzame woningvoorraad en zorg voor een klimaatbestendige, groene stad. Biedt ruimte aan stadslandbouw, dit draagt zowel bij aan lokale voedselketens als aan een gezondere stad (meer groen en sociale functies).

Toegankelijkheid en betaalbaarheid

Zorg voor voldoende betaalbare woningen voor bestaande en nieuwe bewoners. Geef bewoners de mogelijkheid binnen hun buurt een nieuwe woning te vinden, en bied betaalbare ruimte voor lokale ondernemers, kantoren, voorzieningen, maakindustrie. Investeer opbrengsten van nieuwe ontwikkelingen in de aangrenzende buurt.

Zet in op verbinding

Investeer in sociale en fysieke verbinding. Verbind buurten beter met elkaar door middel van openbaar vervoer, levendige stadsstraten en aantrekkelijke groengebieden, en maak veilige en aantrekkelijke fietspaden. Ook om de sociaaleconomische afstand tussen de stad binnen en buiten de ring te overbruggen. Investeer in ruimte voor ontmoeting en sociale verbinding en verbind oude en nieuwe bewoners door te mengen, zowel woningen als voorzieningen.

Zeggenschap en eigenaarschap

Geef burgers en ondernemers de ruimte om mede te kunnen bepalen wat er in hun omgeving gebeurt, ondersteuning van stadmakers en initiatieven, ruimte en aandacht voor alternatieve vormen van stads- en woningbouwontwikkeling zoals commons. De stad zit vol experts: bewoners, ervaringsdeskundigen, activisten, kenniscentra en anderen.

Geef ruimte aan ontmoetingsplekken

De stad heeft ruimten nodig waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar ze rust kunnen vinden en zich kunnen ontwikkelen. Van culturele centra tot veilige plekken voor jongeren die nergens terechtkunnen. En zorg dat deze plekken een stabiel onderkomen en structurele financiering hebben, zodat ze kunnen wortelschieten. Dit draagt bij aan een sociale stad waar ervaringen tussen bewoners uitgewisseld kunnen worden en waarin mensen makkelijker terechtkunnen voor hulp op moeilijke momenten.

3 Amsterdam naar 2050

Groeiende metropool in transitie

In dit hoofdstuk beschrijven we de grote opgaven, waarvoor in het volgende hoofdstuk de ruimtelijke oplossingen uiteengezet worden. Amsterdam is de kernstad van een snelgroeiende metropool in transitie. We staan als stad en regio voor grote opgaven. Zowel de snelle groei als de transities zijn een gegeven. Ze dagen ons uit en bieden tegelijk grote kansen. Kansen om voort te bouwen op het Amsterdamse karakter van een open, diverse, internationale en historische stad. Kansen om te werken aan een menselijke metropool: inclusiever, duurzamer, leefbaarder, vitaler, gezonder en compacter. Amsterdam wil richting geven aan groei, transities versnellen en ruimte bieden aan initiatieven uit de samenleving. Daarvoor is een stevige gezamenlijke inzet nodig, met de samenleving en de markt. Want het succes van de stad is geen gegeven.

Levendige stadsbuurten in en rond het centrum vormen voor innovatieve bedrijven een aantrekkelijke vestigingsplek. Maar ze zijn tegelijk ook geliefd als woonplek en bieden door hun dichtheid draagvlak voor lokale ondernemers en stadsverzorgende bedrijven.

Trends zetten door

De groei van de stad, transities rond energie, mobiliteit, voedsel en economie, en ontwikkeling van technologie en in de samenleving werken op elkaar in. Het wordt steeds duidelijker wat de richting daarbij zal zijn. Concentratie van mensen en werk in steden zet voorlopig door. We gaan voor een CO_2-vrije energievoorziening, een openbare ruimte waar ruim baan gegeven wordt aan groen, lopen en fietsen, meer delen en minder bezit, een circulaire economie en kringlooplandbouw. Tegelijk wordt de samenleving zelfbewuster, kritischer en internationaler.

Noodzaak tot sturing

Daarbij vragen de wijze waarop groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers in de stad en in de regio als geheel neerslaan om sturing. Zonder sturing dreigt enerzijds voortgaande extreme concentratie en oplopende druk in en rond het Amsterdamse centrum, en anderzijds een verder dichtslibben van de wijdere regio, met verstedelijking in kwetsbare landschappen en overbelaste infrastructuur.

Corona

De gevolgen van corona zijn nog onbekend. Eerste demografische gegevens over 2020 wijzen niet op een trendbreuk in de groei van de stad. Zo trok de buitenlandse migratie na het einde van de eerste lockdown snel weer aan. Vertrek vanuit Amsterdam naar andere gemeenten nam gedurende heel 2020 niet toe ten opzichte van voorgaande jaren, ook niet bij gezinnen. Tegelijk groeide de migratie naar Amsterdam vanuit de rest van Nederland juist wel. De pandemie heeft naar verwachting effect op de manier waarop we werken, waarbij thuiswerken en flexibele werktijden normaal worden en internationaal zakelijk reizen minder gewoon wordt. Desondanks is de komende jaren toename van werkgelegenheid in Amsterdam naar verwachting zodanig groot dat er behoefte blijft aan extra kantoren.

Stad als proeftuin voor vernieuwing

Amsterdam is door de eeuwen heen een plek geweest waar veel verschillende mensen uit de hele wereld heen trokken. Het is vanouds een stad die mogelijkheden tot innovatie biedt. Nog altijd is Amsterdam een 'early adoptor', een plek waar innovaties als eerste landen. De wereld vraagt om oplossingen voor verstedelijking, gezondheid, klimaatverandering, hoe we met grondstoffen en afval omgaan en democratische vernieuwing. Amsterdam wil zijn kernkwaliteiten - vrijzinnig, activistisch en zorgzaam - gebruiken om bij te dragen aan het oplossen van deze vraagstukken. Het zal de plek zijn waar we nieuwe oplossingen uitproberen en verbeteren, waarna we ze kunnen delen met andere steden over de hele wereld. De stad wordt een proeftuin voor de omschakeling naar een inclusieve, duurzame, leefbare, vitale, gezonde en compacte stad. Zo dragen we bij aan het aanpakken van de uitdagingen waar de wereld voor staat.

Grote opgaven

In de stad en in de regio als geheel worden al belangrijke stappen gezet in het sturing geven aan de groei en aan het versnellen van transities. Ervaring die we in projecten en gebieden hebben opgedaan, vormen dan ook belangrijke input voor deze omgevingsvisie. Ze schetsen een beeld van waar we de komende decennia voor staan. Of het nu gaat om het op peil houden van de woningbouw en experimenten met nieuwe ontwikkelvormen, hoe we omgaan met nieuwe vervoermiddelen, het boven- en ondergronds inpassen van bedrijvigheid en nutsvoorzieningen in nieuwe en bestaande buurten, het klimaatbestendig en beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte of hoe we samenwerken, tussen theorie en praktijk moet een vruchtbare uitwisseling bestaan. Voor onderstaande opgaven wil Amsterdam met deze omgevingsvisie richting aangeven en ruimte creëren om nieuwe wegen te verkennen. De opgaven hangen samen met samenwerkingstrajecten in de MRA en zijn soms een uitwerking van nationale opgaven.

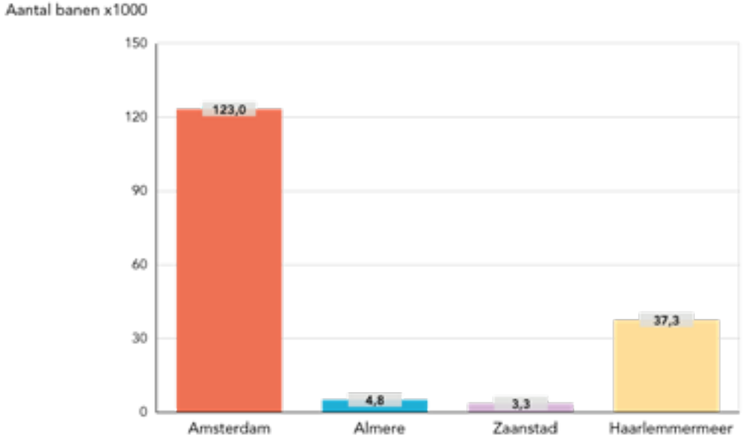
Regionaal perspectief

We plaatsen deze Amsterdamse toekomstvisie nadrukkelijk in een regionaal perspectief. Zonder koerswijziging in het ruimtelijk beleid zullen de verschillen in de regio alleen maar

Onevenwichtige economische groei in de regio

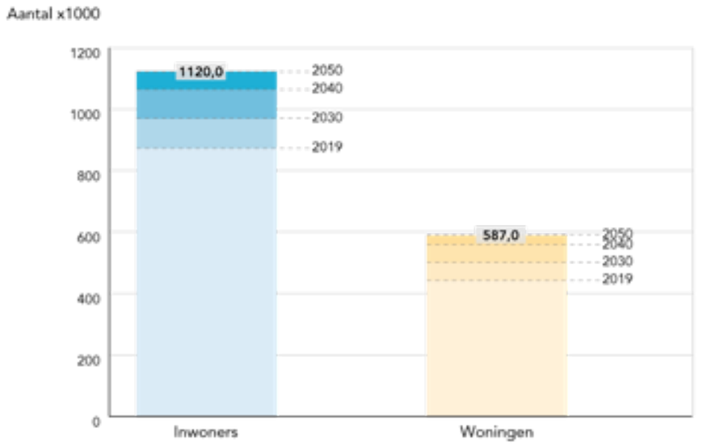
Tegenover de zeer snelle economische groei van Amsterdam stond een veel langzamere ontwikkeling in andere delen van de regio. Het gevolg van deze onevenwichtige ontwikkeling zijn onder andere zware en eenzijdige pendelstromen tussen Amsterdam en de omgeving. Voor de toekomst willen we met de regiogemeenten onderzoeken hoe we tot meer gelijkmatige groei van de werkgelegenheid kunnen komen. Om een betere benutting van de verkeersinfrastructuur mogelijk te maken, maar ook om de sterk opgelopen druk op Amsterdam te verminderen en regiokernen juist te versterken.

Toename werkgelegenheid
Amsterdam, Almere, Zaanstad en Haarlemmermeer 2010-2020
Bron: IOS

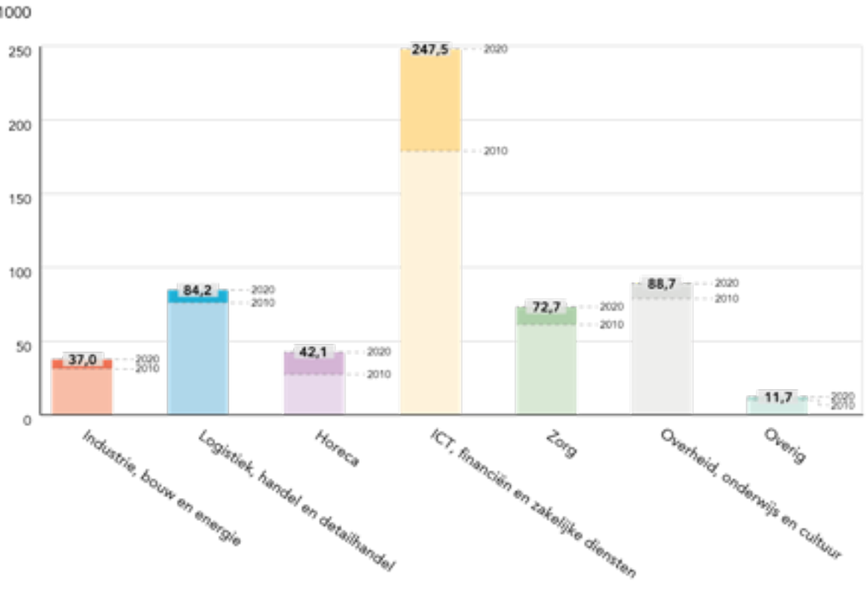


Demografische prognose en woningbehoefte
Voor 2050 gaat OIS (Onderzoek, Informatie en Statistiek) van de Gemeente Amsterdam uit van een behoefte aan minimaal 147.000 woningen voor 250.000 extra inwoners. Dat vraagt om een woningbouwproductie van 4.700 woningen per jaar. Dit is een ambitie die ook langjarig realistisch is. In werkelijkheid zullen perioden met een wat hogere en een wat lagere jaarproductie elkaar afwisselen. Binnen de ruimtelijke kaders van de omgevingsvisie is tot 2050 ruimte voor meer dan 150.000 woningen. Er is echter een maximum aan de productie die de stad ruimtelijk-functioneel en organisatorisch aankan.

Prognose bevolking en woningbehoefte 2020-2050
Bron: IOS



Toename werkgelegenheid Amsterdam naar sector 2010-2020
Bron: IOS



Eenzijdige economische groei in Amsterdam
De opkomst van de kennisintensieve economie is met name verantwoordelijk voor de toename van de werkgelegenheid. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat de groei van deze sector zal verminderen. Amsterdam is als leefbare, diverse en internationaal uitstekend verbonden stad zeer aantrekkelijk voor deze economie. Amsterdam streeft de komende decennia wel naar een verbreding van de economische basis door voldoende ruimte te bieden aan economische vernieuwing.

groter worden en worden er kansen gemist. Om de regionale ontwikkeling meer in evenwicht te brengen is samenwerking nodig met onze regiopartners en het Rijk op het gebied van economie, wonen, mobiliteit, duurzaamheid en landschap. De verschillende opgaven waar Amsterdam voor staat, werken op elkaar in, kunnen elkaar versterken en de opgaven ontstijgen het lokale niveau. Ze vragen om een omgevingsvisie die een kader biedt voor integrale afwegingen op het niveau van de stad als geheel, in de context van de ontwikkeling van de metropoolregio. De uitdaging daarbij is om er voor te zorgen dat de hele stad en de regio erop vooruitgaan.

De woningbouwopgave

De overspannen woningmarkt en de segregatie bedreigen de kansengelijkheid en uiteindelijk ook het succes van de stad. Tegelijkertijd is die overspannen woningmarkt ook een gevolg van het succes van de stad. De stad en de regio blijven groeien, vooral vanwege de grote aantrekkingskracht van onze diverse en goed opgeleide bevolking op bedrijven en de kansen op ontwikkeling die leven in Amsterdam aan mensen biedt. In MRA-verband hebben we afspraken gemaakt over hoe we in de verwachte woningbehoefte voorzien. Amsterdam heeft daarbij de ambitie om ongeveer de helft van de woningvraag voor zijn rekening te nemen. In de periode tot 2050 verwachten we dat we ongeveer 150.000 woningen moeten toevoegen voor 250.000 Amsterdammers. Oftewel een groeitempo van ongeveer 5.000 per jaar. De omgevingsvisie biedt in Amsterdam ruimte aan minimaal dit aantal woningen en alle bijbehorende voorzieningen. Het is een groeitempo dat rekening houdt met het absorptievermogen van de stad, het aanleggen van de infrastructuur, groen en openbare ruimte en dat ook organisatorisch en rekening houdend met crises langjarig haalbaar is.

Om de woningmarkt meer in balans te krijgen en om ervoor te zorgen dat Amsterdam toegankelijk blijft voor middengroep en gezinnen, is het belangrijk om te sturen op doorstroming in de bestaande voorraad en daarnaast voldoende woningen te bouwen in alle segmenten. Daarbij is de behoefte aan blijvend betaalbare woningen (sociale en middeldure huur) verreweg het grootst. Vanwege de vergrijzing is er speciale aandacht voor levensloopbestendige woningen en huisvesting van ouderen. We streven naar gemengde wijken voor mensen uit verschillende inkomensgroepen. We willen voorkomen dat wijken of regiokernen achteropraken. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan het verbeteren van bestaande buurten en de leefbaarheid en ontwikkelingskansen. Belangrijk daarbij zijn ook de verduurzaming en verbetering van de bestaande voorraad en versterken van het draagvlak voor voorzieningen.

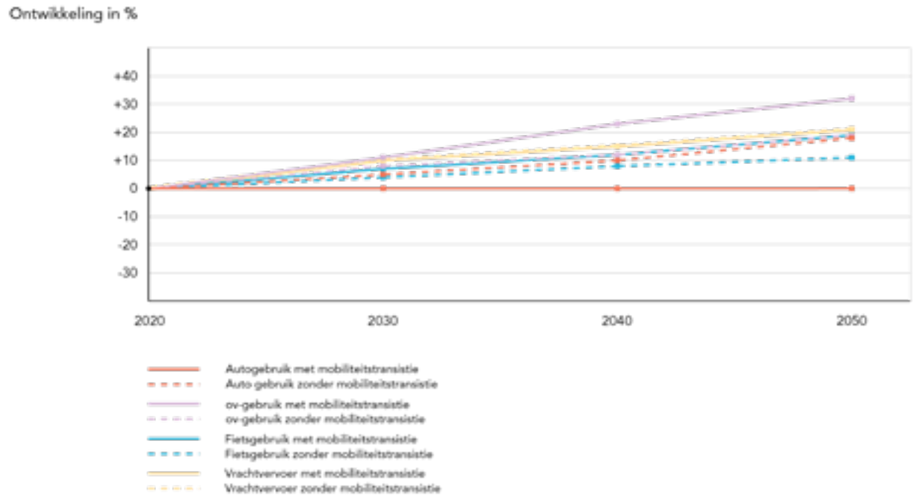
Economische vitaliteit

Met 150.000 extra woningen voorziet Amsterdam in een flink deel van de vraag naar woonruimte in de stad. Deze groeiende vraag komt voort uit de aantrekkingskracht van de stad op inwoners en bedrijven. Amsterdam zal ook na de coronacrisis een aantrekkelijke stad zijn voor bedrijven. Dit gegeven helpt ons bij het werken aan economisch herstel en vernieuwing. We houden rekening met een groei van zeker 200.000 arbeidsplaatsen tot 2050. Dat is grofweg een voortzetting van de toename in werkgelegenheid sinds 1990. In die toename is echter de laatste jaren een versnelling zichtbaar geweest. Het geeft aanleiding een nog hogere banengroei in de stad te verwachten. Met deze omgevingvisie wil Amsterdam echter de onevenwichtige economische ontwikkeling binnen de regio doorbreken, met een stevige inzet op banengroei in de regiokernen.

In nieuwe ontwikkelingen binnen Amsterdam is naast wonen en voorzieningen ruim plek voor economie. De hoogstedelijke buurten in en rond de binnenstad en bij de grote ov-knopen vormen aantrekkelijke vestigingsmilieus voor start-ups, scale-ups en internationale topbedrijven en -instellingen. In kenniskwartieren vindt uitwisseling plaats tussen bedrijven en onderwijs. In gemengde stadsbuurten staan lokaal ondernemerschap en stadsverzorgende bedrijvigheid meer centraal. Binnen de MRA vervullen verschillende steden een eigen rol. Maar we willen ook binnen de stad een diverse economie, met plek voor stadsverzorgende bedrijvigheid. Door transformaties van bedrijventerreinen neemt het aanbod af van vestigingslocaties voor bedrijven, terwijl de vraag toeneemt. Tot 2040 loopt het tekort aan bedrijventerreinen

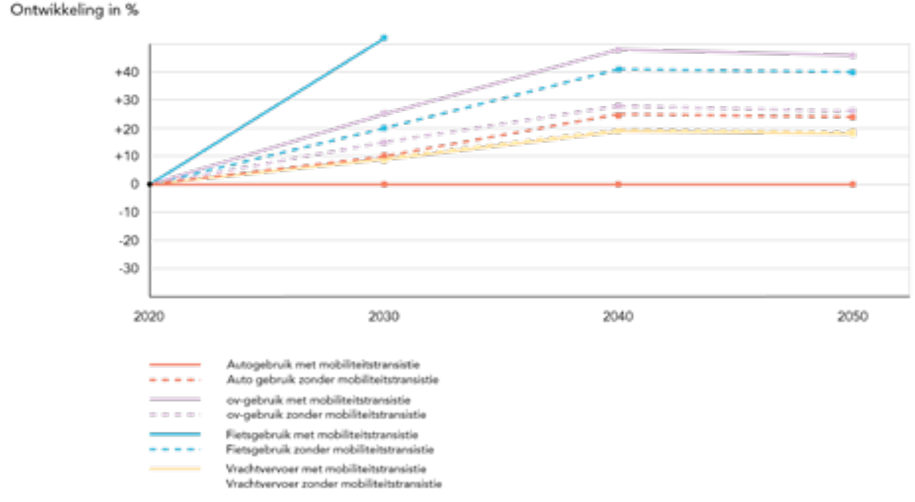
Ontwikkeling verkeer binnen Amsterdam 2020-2050

Bron: V&OR, Gemeente Amsterdam



Ontwikkeling verkeer van en naar Amsterdam 2020-2050

Bron: V&OR, Gemeente Amsterdam



De noodzaak voor een mobiliteitstransitie

Als we geen maatregelen nemen, zal met de voorgenomen groei van stad en regio het aantal autoverplaatsingen met ruim 20% toenemen. Het aantal ov-reizigers neemt in die periode toe met bijna 25% en het aantal fietsers met 15%. Als we de ambitie van extra autoverkeer op 0% zouden zetten, betekent dat een stevige opgave voor ov en fiets. Het aantal reizigers in het ov en op de fiets groeit in dit scenario tussen 2020 en 2050 met respectievelijk ongeveer 40% en ruim 30%. Voor de verbindingen tussen de stad en de rest van de regio gaat de groei van het ov richting 50%. Het aantal fietsverplaatsingen tussen de stad en de rest van de regio kent zelfs een ruime verdriedubbeling.

in Amsterdam hierdoor op tot minimaal 150 hectare. De oplossing vinden we deels in de regio. Dit past binnen het streven om de focus op Amsterdam te verminderen en samen met partners in de regio te stimuleren dat werkgelegenheid zich meer gespreid ontwikkelt.

Duurzaamheid

Amsterdam zet vol in op de transitie naar schone energie en een circulaire economie. Dit zal binnen en buiten de stad ruimtelijke impact hebben. Energieopwekking krijgt deels een plek in het landschap rond de stad en op de daken in bestaande buurten. Schone energie vraagt om nieuwe infrastructuur. Die moet in bestaande en nieuwe buurten en in de ondergrond ingepast worden. Omdat de techniek nog sterk in ontwikkeling is, weten we niet met zekerheid met hoeveel ruimtevraag we tot 2050 rekening moeten houden. Dat betekent niet dat we helemaal in het duister tasten. Voor bijvoorbeeld warmtenetten en uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk hebben we de ruimtevraag goed in beeld. We kunnen die ook inpassen, al vraagt dat wel om het maken van keuzes. Verder is het vooral een zaak van het reserveren van voldoende ruimte. Dat geldt meer bepaald voor de circulaire economie. De haven is al gestart met de transitie tot draaischijf in de circulaire economie. Voor de deels nog onbekende ruimtevraag voor energie en circulariteit reserveren we voldoende milieuruimte in het havengebied buiten de A10. Het zijn twee zijn nieuwe sectoren waar Amsterdam zich mee kan onderscheiden.

Duurzaam zijn betekent ook dat we ons voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering. De zeespiegel stijgt en het weer wordt onvoorspelbaarder en extremer. Amsterdam ligt op een kwetsbare plek, met een slappe bodem en hoge kosten voor het in stand houden van de stad. Denk alleen al aan de kades en bruggen. Dit brengt voor onze stad extra grote uitdagingen met zich mee bij het tegengaan van wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte.

Mobiliteitstransitie

De groei van de stad, en het intensiever gebruik van de schaarse ruimte dat daarbij hoort, vraagt om een inzet op schone en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Zonder een mobiliteitstransitie dreigt een verkeersinfarct en een verslechtering van de leefbaarheid in de stad. We zullen in de openbare ruimte ruim baan moeten geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Duurzame en gezonde vervoervormen worden nog meer dan nu aantrekkelijke alternatieven voor de auto. Regionale en nationale bereikbaarheid vragen om grote investeringen in openbaar vervoer en goede overstapmogelijkheden. Hoewel we een meer evenwichtige verdeling van economische groei voorstaan, zullen verschillen blijven bestaan. Het goed verbinden van de noord- en oostzijde van de regio met de economische kerngebieden in en ten zuiden van het Amsterdamse centrum vraagt om grote investeringen. Voor internationale verbindingen zal de trein belangrijker worden. Schiphol is voor het economische functioneren van Amsterdam en de MRA onmisbaar. Wel zoeken we naar een nieuwe invulling van de hubfunctie van Schiphol, met meer internationale treinen, minder impact van Schiphol op leefbaarheid en klimaat en meer ontwikkelruimte voor de stad.

"Bewoners en gebruikers van de regio moeten zich realiseren dat ze in een groter gebied wonen dan alleen in hun stad of dorp"

Theo Baart | Almere

Een meer centrale rol van de Amsterdammer betekent dat we ruimte bieden aan buurtinitiatieven en zelfbeheer. Maar we willen ook de mogelijkheid bieden actief aan de stad te bouwen. Daarbij horen een gelijkwaardige informatiepositie en ontwikkelruimte.

Leefbaarheid in een verdichtende stad

Meer Amsterdammers zullen de schaarse ruimte met elkaar delen. En die gedeelde ruimte moet groener worden. Om verschillende redenen is er behoefte aan meer en beter groen in de stad. Groen als ontmoetingsruimte en als ruimte om in te sporten en te bewegen, voor de biodiversiteit en voor een goede omgang met de gevolgen van klimaatverandering. Dit is ook een van de redenen waarom Amsterdam ruimte wil bieden aan groei: om de waardevolle landschappen te ontzien. Maar het gevolg is wel dat de druk op de groene ruimte juist binnen de stadsgrenzen hoger wordt. Het creëren van nieuwe parken en het vergroten van de kwaliteit en de gebruiksmogelijkheden van bestaande groengebieden voor alle Amsterdammers is daarom een grote opgave. Deze opgave kan goed gekoppeld worden aan de mobiliteitstransitie, omdat er mede door duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer kansen ontstaan voor een andere inrichting van wegen, straten en pleinen. Het toegankelijk maken van ruige groengebieden en volkstuinparken is een andere oplossing. Hierbij is het zaak de bestaande ecologische kwaliteit en sociale functie te versterken.

Actief burgerschap

De groeiopgaven van onze metropool in transitie vragen niet alleen om een actieve overheid, maar ook om actief burgerschap. Bouwen aan de toekomst betekent meer dan ooit dat we het samen moeten doen. Samen met de inwoners van onze stad, professionele partners en instituten, en het Rijk en de regiopartners. Zonder betrokkenheid en samenwerking ontstaat er geen inclusieve stad, waar mensen zich thuis voelen. We moeten Amsterdammers, marktpartijen en instellingen beter in staat stellen hun bijdrage te leveren. Om ook mede invulling te geven aan de wijze waarop we als stad groeien. Volgens de geest van de Omgevingswet werken we aan een centralere positie voor de burger in de stadsontwikkeling. Dat vraag iets van het delen van kennis en informatie en het ondersteunen van particulier initiatief in de bouw. Ook binnen de reguliere ontwikkelaarsbouw liggen er opgaven om meer ruimte te bieden voor variatie in woonwensen en exploitatievormen.

4 Vijf strategische keuzes

Met vijf strategische keuzes geven we invulling aan de grote opgaven voor de komende tien jaar: woningbouw, economische vitaliteit, de energietransitie, de mobiliteitstransitie, vergoten van de leefbaarheid, regionale ontwikkeling en meer ruimte voor maatschappelijk initiatief. De strategische keuzes hangen met elkaar samen en geven samen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam als onderdeel van de metropoolregio. Vooropstaat dat we een schaalsprong maken in ons denken over de stad in de regio. We focussen ons minder op het centrum van Amsterdam en richten de blik meer naar buiten. Dit maakt het nodig dat we inzetten op stevige verbindingen binnen de stad en tussen alle kernen van de regio. Tegelijk respecteren we de bestaande grenzen van de stad, zorgen we voor een gezonde leefomgeving die uitnodigt tot bewegen en gaan we voor meer groene kwaliteit in buurten en het landschap. Een succesvolle stad is een onderscheidende stad, waarvan de burgers dragers zijn. Daarom zoeken we naar manieren om de samenleving een actievere rol te geven bij bouwen en beheren van de stad.

Amsterdam kiest met **Meerkernige ontwikkeling** voor meer evenwicht in de stad en de regio en nieuwe ruimte voor economisch herstel, groei en innovatie. We willen het centrum ontlasten en eraan bijdragen dat de verschillende kernen in de regio zich verder ontwikkelen tot onderscheidende, complete en compacte stedelijke gebieden. Binnen Amsterdam zal de ontwikkeling zich concentreren in en tegen de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Binnen Amsterdam ontwikkelen we op een compacte en duurzame manier. Daarom kiezen we voor **Groeien binnen grenzen**. Transformatie van bedrijventerreinen en verdichting van naoorlogse wijken wenden we aan voor het versterken van het sociale fundament en verduurzamen van de hele stad. We zorgen overal voor voldoende ruimte voor ontmoeting en draagvlak voor voorzieningen en ondernemerschap. Een mix van wonen, werken en voorzieningen is het uitgangspunt. Verdichting vraagt om slim ruimtegebruik, ook door mobiliteit, en een gezonde leefomgeving, die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en spelen. Met **Duurzaam en gezond bewegen** geeft Amsterdam ruim baan aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Minder auto's geeft mede ruimte voor **Rigoureus vergroenen**. Zo zorgen we in alle buurten voor meer leefkwaliteit. Bomen en planten in de openbare ruimte en op en aan gebouwen helpen om de stad klimaatbestendig en leefbaar te houden voor mens, dier en plant. Ten slotte onderzoekt Amsterdam met **Samen stadmaken** de mogelijkheden voor meer maatschappelijk initiatief. We willen ruimte bieden aan meer zeggenschap en eigenaarschap over de eigen leefomgeving. Daarbij heeft de gemeente een duidelijke rol bij het stellen van de kaders, maar nemen we tegelijk een open houding aan naar stad en samenleving, zijn we nieuwsgierig en maken we ruimte voor experimenten.

Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

Amsterdam groeit als stad en als metropool. We willen de agglomeratiekracht van de metropoolregio vergroten. De behoefte aan stedelijke plekken als vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot. Om daarin te voorzien zijn naast het centrum en Zuidas nieuwe stedelijke centra voor wonen en werken nodig. Deze willen we in de hele stad en regio laten ontstaan. Binnen Amsterdam maken we ruimte voor circa 200.000 arbeidsplaatsen. Tegelijk zetten we ons in voor meer werkgelegenheid in de regiokernen. We willen de tendens van ongelijk verdeelde groei, ruimtelijke segregatie en toenemende kansenongelijkheid doorbreken en de druk op het Amsterdamse centrum verminderen. Met een evenwichtige ontwikkeling van de stad, de agglomeratie en de regio als geheel bouwen we aan meer variatie en tegelijk meer samenhang in de metropoolregio. Amsterdam wordt daarmee een meerkernige stad.

Focus op Nieuw-West, Zuidoost en Noord

Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontwikkelen zich tot complete stedelijke kernen in de metropoolregio. Hier liggen de grote transformatiegebieden Amstel-Stad, Haven-Stad, Schinkelkwartier en noordelijke IJ-oevers. Met de naastgelegen buurten in Nieuw-West, Zuidoost en Noord vormen ze straks een samenhangend geheel. Als stedelijke kernen zijn deze stadsdelen geen uitbreidingen van het Amsterdamse centrum, maar ontwikkelen ze zich op eigen voorwaarden en met een eigen invulling van stedelijke kwaliteit. Bij meerkernige verstedelijking hoort ook een spreiding van voorzieningen met een stedelijke en regionale uitstraling. Daarbij is cultuur een belangrijke drager. We bouwen onder andere een nieuw theater aan de Sloterplas en een bibliotheek in Zuidas, en we streven naar een nieuw cultuurgebouw aan het Buikslotermeerplein.

Nieuwe ruimte voor werken en bezoekers

Met de ontwikkeling van Nieuw-West, Zuidoost en Noord tot gebieden met een eigen stedelijke kwaliteit richt Amsterdam zich steviger op de rest van de regio. Concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam krijgen vooral een plek rond belangrijke stations: Sloterdijk, Bijlmer-ArenA, Zuid, Amstel en CS. Banen en voorzieningen zijn daarmee voor mensen vanuit de rest van de metropoolregio en Nederland uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. We koesteren de internationaal unieke innovatie- en start-upcultuur. Deze willen we doorontwikkelen in innovatiedistricten zoals het Marineterrein en Science Park en op hoogstedelijke werklocaties bij treinstations.

We verminderen de druk op het Amsterdamse centrum door het verplaatsen van toeristische functies zoals de Passenger Terminal Amsterdam. In de binnenstad werken we aan het herstel van de balans tussen wonen, werken en bezoekerseconomie. Amsterdam zet ook actief in op het spreiden van beïnvloedbare werkgelegenheid binnen de regio. Dat hangt deels samen met de transformatie van bedrijventerreinen in Amsterdam. Grotere regiokernen als Almere, Zaanstad, Purmerend en Hoofddorp worden logische plekken voor nieuwe vestigingen van hoger onderwijs en voorzieningen met een regionale functie. Zo dragen we in stad en regio bij aan meer gelijke kansen voor mensen om zich te ontwikkelen. Amsterdam streeft een koploperspositie na in verduurzaming en

circulaire economie. De haven buiten de A10 biedt milieuruimte voor circulaire economie en energieopwekking en -opslag. Hier is ook plek voor logistieke bedrijven.

Van stadsranden naar nieuwe voorkanten

Nieuwe grote ontwikkelgebieden grenzen direct aan de groene scheggen en aan het water van het IJ. Deze nieuwe stadsranden geven we veel aandacht. De infrastructuurbarrières tussen Nieuw-West en Zuidoost en het landschap worden geslecht, waardoor deze stadsdelen voorkanten krijgen aan de Nieuwe Meer, de Bretten en de Amstelscheg. Het IJ krijgt nog meer een centrale plek in de stad, met aantrekkelijke oevers en groene plekken. Het waterfront wordt met de nieuwe oeververbindingen beter ontsloten en de stad gaat veel meer gebruikmaken van het water en de waterranden voor recreatie en vervoer van mensen en goederen. We investeren in het landschap, indien mogelijk benutten we daarvoor opbrengsten uit aangrenzende gebiedsontwikkeling.

Groeien binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

Amsterdam maakt tot 2050 binnen de huidige stadsgrenzen ruimte voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers, in met werken en voorzieningen gemengde buurten. Deze groei zetten we in om de sociale kwaliteit van de bestaande stad te vergroten en onze duurzaamheidsdoelstellingen te halen. Groeien binnen grenzen geeft daarmee mede invulling aan de donut-stad, met een stevig sociaal fundament en het minimaliseren van het fysieke ruimtebeslag van de stad, van gebruik van grondstoffen en van de bijdrage aan klimaatverandering.

Verdichten van de bestaande stad

Het vinden van ruimte om te groeien en voor benodigde voorzieningen en infrastructuur lukt alleen als we de stad verdichten, met boven- en ondergrond als één opgave. Hierbij ontstaan spannende dilemma's. In een verdichtende stad wordt de ruimte steeds schaarser. Dat betekent dat we altijd keuzes zullen moeten maken in de beperkte ruimte die we hebben. Deze keuzes kunnen we alleen maken als we ons daarvan bewust zijn en als we die transparant maken, in overleg met de Amsterdammers. Verdichten doen we vooral in grote gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaatsmaakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende bedrijvigheid blijft waar mogelijk behouden. Verdichting gebeurt deels ook in bestaande buurten, vooral in de naoorlogse stad. Verdichting kan hier zonder grootschalige sloop van bestaande woningen en gaat hand in hand met het verduurzamen van de bestaande woningen en het investeren in groen en openbare ruimte.

Aantrekkelijke buurten

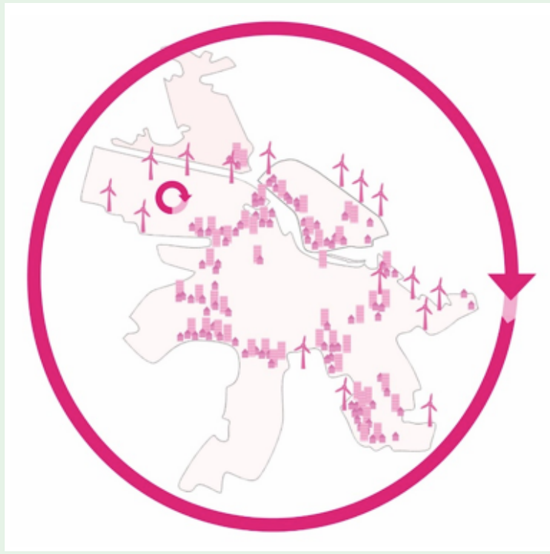
Meer woningen, werkplekken en publiekstrekkende voorzieningen zorgen voor voldoende massa en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen en lokale ondernemers. Bij verdichting zetten we in op een menselijke maat en in Amsterdam bewezen aantrekkelijke gebouwtypen. Gebouwen dragen bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte als plek voor ontmoeten en interactie. Met aantrekkelijke gevels en publieksfuncties en veel ingangen aan de straat versterken ze de collectieve waarde van de stad. Ze vergroten bovendien de veiligheid dankzij meer 'ogen op straat'. Ontwikkelingen in de bestaande stad zijn niet in zichzelf gekeerd, maar echt onderdeel van hun omgeving. Ze versterken de samenhang binnen en tussen buurten.

Nieuwe stedelijke kwaliteit

In de transformatiegebieden en in de naoorlogse wijken bouwen we aan meer stedelijke kwaliteit. Daarbij zijn de bestaande waarden en behoeften in de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord uitgangspunt. Bij de grote stations en rond de stadsdeelcentra Osdorpplein, Buikslotermeerplein en Amsterdamse Poort maken we meer dichtheid en mengen we wonen en werken met stedelijke voorzieningen. Het worden plekken met stedelijke betekenis, die veel meer dan nu via straten, lanen en groene routes onderdeel zijn van hun directe omgeving. Hoogbouw kan op deze plekken goed bijdragen aan verdichten met kwaliteit en dienen als oriëntatiepunt.

Verduurzaming van de bestaande stad

Ontwikkeling in bestaande buurten gebruiken we om de energietransitie van de stad en verduurzaming van bestaande gebouwen te versnellen. We maken ruimte voor circulaire economie en duurzame energieopwekking. Bij



nieuwbouw en renovatie worden zoveel mogelijk duurzame bouwwijzen en materialen toegepast. Gebouwen hebben een overmaat in hoogte en constructie en flexibele indeling, zodat ze in de toekomst gemakkelijk kunnen worden aangepast aan veranderende gebruikseisen. Voor openbare ruimte geldt iets vergelijkbaars: we maken eenvoudige, en daarmee flexibel bruikbare straatprofielen, uitgevoerd in duurzame, herkenbaar Amsterdamse materialen.

Groeien binnen grenzen betekent ook dat Amsterdam de ecologische voetafdruk wil beperken. Compacte verstedelijking is daar een belangrijk middel voor. Compact betekent immers dat landschappen buiten de stad open kunnen blijven, dat reisafstanden kort zijn en we efficiënt omgaan met infrastructuur en voorzieningen.

Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

In een verdichtende stad is ruimte schaars. Dat betekent dat we slim gebruik moeten maken van die ruimte. Een intensief bebouwde stad is in principe een gezonde plek om te leven, zo lang de lucht schoon is en de leefomgeving veilig is en uitnodigt tot bewegen. Daarom krijgen richting 2050 stap voor stap in de hele stad voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer ruim baan. Dit zorgt er ook voor dat noodzakelijk vervoer, zoals nood- en hulpdiensten, logistiek en mensen met een beperking meer ruimte houden. Amsterdammers vinden straks op loop- en fietsafstand parken en buurtvoorzieningen en op maximaal vijftien minuten fietsen stedelijke voorzieningen en grote groengebieden. Een autoluwe stad vraagt een grote inzet. Bijvoorbeeld op nieuwe openbaarvervoerverbindingen en goede overstapmogelijkheden, die banen en voorzieningen ook vanuit de regio beter bereikbaar houden. Samenwerking met Rijk en regiopartners is daarvoor onmisbaar.

Ontmoeten en bewegen

De meerkernige stad mag niet in delen uiteenvallen. Een stad moet mensen immers juist samenbrengen. Verbindingen en aantrekkelijke verblijfsplekken met een rijk voorzieningenaanbod zijn daarom van het grootste belang. De vaak toevallige kennisuitwisseling tussen veel verschillende mensen in een stedelijke omgeving ligt aan de basis van veel culturele en economische vernieuwing. Onmisbaar daarvoor zijn een aantrekkelijke en onderscheidende openbare ruimte en publieke plekken als cafés, restaurants, specialistische winkels en culturele voorzieningen. Juist de combinatie van verkeer en ontmoeten geeft aan sommige straten een stedelijke kwaliteit. In deze stadsstraten en stadslanen is het prettig verblijven en ze zijn tegelijk veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers. Dit geldt in het bijzonder ook voor mensen met een beperking.

Een verdichtende stad nodigt uit tot lopen en fietsen

Meer kwaliteit in deze verblijfsgebieden en routes voor langzaam verkeer levert ook voor buurten veel op. Zeker in de naoorlogse delen van de stad biedt minder ruimte voor de auto hiervoor kansen. Drukke autoroutes, zoals de Lelylaan, de Burg. Roëllstraat en de Gooiseweg, kunnen op termijn uitgroeien tot aantrekkelijke straten. Als de hoeveelheid auto's hier teruggebracht wordt, ontstaat er ruimte om te wonen en voor lokaal ondernemerschap en voorzieningen. Verdichten van de stad kan zo bijdragen aan meer leefkwaliteit, met winkels, voorzieningen, buurtgroen en ruimte voor bewegen om de hoek. Dat maakt gebruik van de auto minder noodzakelijk en nodigt uit tot wandelen en fietsen. Extra inwoners en voorzieningen vergroten bovendien het draagvlak voor het openbaar vervoer.

De inzet op een wandel- en fietsstad gaat stap voor stap. Voor deze veranderingen is een lange adem nodig, omdat we eerst maatregelen moeten nemen gericht op afname van autobezit en -gebruik. Steeds meer plekken verkleuren nu en straks tot prettige verblijfsgebieden. Goed openbaar vervoer, aantrekkelijke en veilige fietsroutes, een breed aanbod van deelmobiliteit en de inrichting van overstap- en overslaghubs zijn een voorwaarde voor het in de hele stad verminderen van het ruimtebeslag door de auto.

Een samenhangende stad in een verbonden regio

Een autoluwe stad moet ook een bereikbare stad zijn. Goede verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en lichte en schone vervoermiddelen in de stad en de hele regio zorgen daarvoor. Binnen Amsterdam verbindt een continu netwerk van straten, lanen, groene routes en openbaar vervoer buurten met elkaar. Nieuwe schakels binnen en tussen stadsdelen maken dit netwerk compleet. Vaste IJ-oeververbindingen, een Schinkelbrug tussen Zuid en Nieuw-West en een fietsbrug over de Amstel zijn daar voorbeelden van. Het stedelijk netwerk sluit naadloos aan op routes voor fiets, e-bike en nieuwe lichte en schone vervoermiddelen richting de buurgemeenten en door het landschap naar de verder weg gelegen regiokernen.

Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid vraagt om schaalsprong in het openbaar vervoer. Nieuwe metroverbindingen ontsluiten grote Amsterdamse ontwikkellocaties. Sprintertreinen en metro gaan samen met snelle regiobussen en sneltrams een groot deel van het regionale verkeer van en naar Amsterdam verzorgen. Richting het zuiden komt er meer ruimte op het spoor voor intercity's en internationale treinen. Internationale verbindingen zijn onmisbaar voor Amsterdam als kennismetropool. De trein zal binnen Europa veel vluchten vervangen. Amsterdam Zuid en Schiphol zijn de belangrijkste internationale treinstations. Zij verbinden samen met de luchthaven de regio met de wereld. In veel delen van de regio zal de auto het belangrijkste vervoermiddel blijven. Het autonetwerk van rijkswegen en provinciale wegen zal met vervoerhubs verknoopt worden met het netwerk van fiets en stedelijk openbaar vervoer. Deze hubs bieden een aantrekkelijke gelegenheid om over te stappen. Ze zullen ook voor stadsdistributie een centrale rol gaan spelen voor overslag van zware vrachtwagens naar licht en schoon vervoer over weg en water.

Rigoureus vergroenen

Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

Vergeleken met vijftig jaar geleden is Amsterdam een onnoemelijk veel groenere stad geworden. De wijze waarop wijken als De Pijp een nieuwe groene kwaliteit kregen dankzij straatbomen en gevelgroen willen we in de hele stad toepassen. Verdichten van de stad gaat zo gepaard met meer groene kwaliteit. We verenigen daarmee de wens om meer stedelijke kwaliteit te ontwikkelen met de noodzaak om de stad klimaatbestendig en leefbaarder te maken voor mens, dier en plant. Het vergroenen van de stad krijgt zijn beslag op verschillende schaalniveaus. In het landschap, in de buurt en ook op en aan gebouwen. We zoeken daarbij naar innovatieve oplossingen om de leefomgeving in de hele stad een groener aanzien te geven. Daarbij staan de kwaliteit en diversiteit voorop.

Landschappen, parken en verbindingen

Amsterdam versterkt de bestaande structuur van groene scheggen, die ver doordringen in de stad. We zien deze als landschapsparken die meer dan nu een recreatieve betekenis krijgen. Bestaande landschappelijke waarden zijn daarbij het uitgangspunt. Daar voegen we nieuwe kwaliteiten aan toe en we pakken bestaande problemen aan. Zo willen we de omschakeling naar kringlooplandbouw stimuleren, de bodemdaling keren en werken aan een herstel van biodiversiteit. Hiermee realiseren we niet alleen toekomstbestendiger landschappen, maar ook landschappen die vol zijn van leven en daarmee aantrekkelijker voor de stedeling.

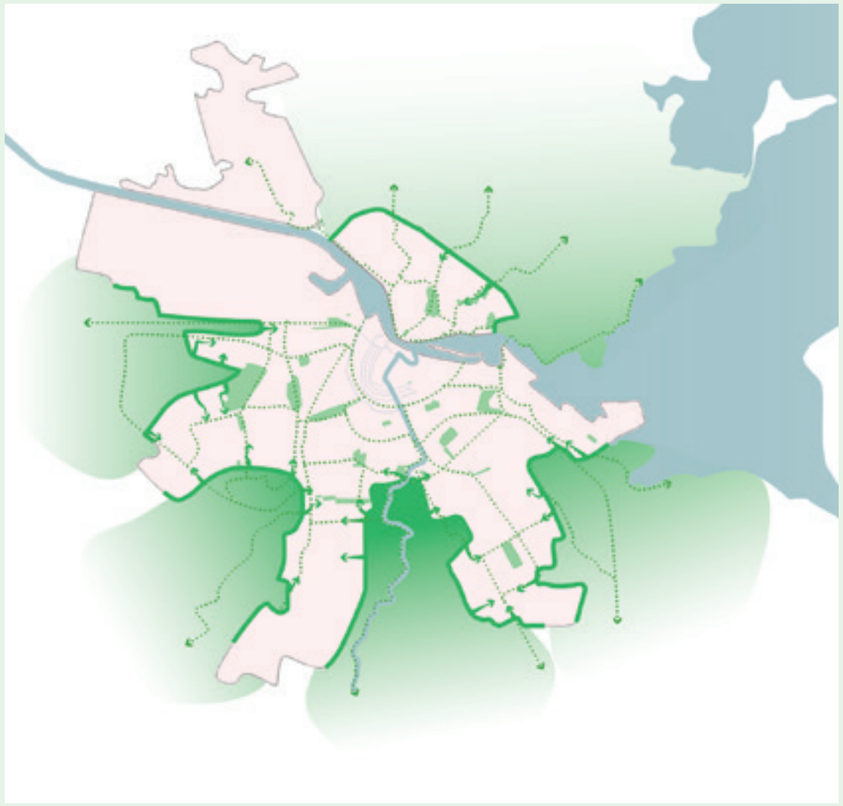
De landschappen zijn dankzij een samenhangende structuur van parken, plantsoenen en groene routes verbonden met buurten in de hele stad. In ontwikkelgebieden investeren we in nieuwe parken, bijvoorbeeld een park in Haven-Stad, parken op de Noordelijke IJ-oever en op het Marineterrein een compact stadspark aan het Oosterdok. Ook onderzoeken we of het mogelijk is een tweede stadsbos in een van de groene scheggen te realiseren.

Groen in de buurt

In nieuwe buurten hanteren we een streefnorm voor groen, zodat ook in nieuwe ontwikkelingen voldoende ruimte voor plantsoenen, buurtparken en spelen en bewegen is. Straten en pleinen in bestaande buurten krijgen een groenere inrichting. Daarbij geldt het principe dat de openbare ruimte zoveel mogelijk groen wordt ingericht, tenzij dat dit om functionele redenen, zoals bereikbaarheid of een drukke verblijfsfunctie niet mogelijk is. Meer straatbomen en minder steen is in de dichtbebouwde stadsdelen binnen de ring een belangrijke klimaatambitie. In de naoorlogse stad ligt de nadruk meer op het vergroten van de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van het aanwezige groen in combinatie met verdichting. Autoluw creëert veel ruimte voor meer groen in buurten, maar met ruimte alleen zijn we er niet. Groene kwaliteit vraagt ook om investeren in groen en goed beheer.

Samen met de stad

Vergroenen van een verdichtende stad moeten we samen doen. Het vraagt om stevige keuzes en om betrokkenheid van Amsterdammers. Beter groen betekent soms minder groen oppervlak. Sociale veiligheid speelt hierbij een belangrijk rol. Een combinatie van meer groen en verdichtende stad kan alleen als we minder ruimte geven aan de auto. Maar ook dan blijven keuzes in de openbare ruimte nodig. Ook gebouwen worden groener. Amsterdam zet in op natuurinclusief bouwen, waarbij groen integraal onderdeel wordt van gebouwen. Groene daken, gevels en tuinen geven ook intensief bebouwde buurten een groen aanzicht, met meer leefruimte voor dieren. Bij vergroening van leefomgeving krijgen Amsterdammers en maatschappelijke partners een grote rol bij beheer en programmering van nieuw en bestaand groen.



Een uitdagende opgave

Rigoureus vergroenen komt boven op de ruimte die nodig is voor verkeer en vervoer, verblijven, sport en de diverse transities. Zowel boven- als ondergronds zal er, zeker in de bestaande stad, vaak onvoldoende ruimte zijn om alles een plek te geven. Dit vraag om het maken van echte keuzes en om slimme oplossingen, waarbij functies bijvoorbeeld worden gecombineerd. Daarbij zal het nodig zijn om verder te kijken dan de individuele straat of een opzichzelfstaand project.

Samen stadmaken

Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

Amsterdam wil meer ruimte voor diversiteit en eigenheid in de manier waarop we aan de stad bouwen. We werken als vanouds samen met professionele partijen, zoals de woningcorporaties, beleggers en grote instellingen, maar zijn tegelijk op zoek naar het verbreden van het ontwikkelpalet. Een uitdrukkelijke wens is om Amsterdammers een meer actieve rol te geven. Dat geldt voor beheer en programmering van de eigen leefomgeving, ruimte voor lokaal ondernemerschap, programmeren van vrije ruimte, maar ook in het daadwerkelijk bouwen aan de stad en het invulling geven aan de energietransitie.

Overheid stelt kaders

We bereiden ons als gemeente voor op de aankomende groeispurt. Amsterdam gaat steviger sturen op ruimtelijke hoofdlijnen en duurzaamheid, betaalbaarheid en algemene uitgangspunten voor stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Met eenvoudige en beknopte regels willen we een gelijk speelveld creëren, waarop meer partijen dan nu het geval is zich welkom voelen om mee te bouwen aan de stad. Om steviger te kunnen sturen op hoofdlijnen bouwen we een ruimtelijk instrumentarium, waarvoor het ruimtelijke beeld uit de omgevingsvisie de basis vormt. Om doorwerking van beleid, leren en tijdig bijsturen te borgen, vernieuwt Amsterdam de eigen beleidscyclus. De omgevingsvisie is daar als 'levend document' een belangrijk onderdeel van.

Stad als laboratorium

We willen ruimte maken voor experimenten met nieuwe vormen van cocreatie en democratische vernieuwing. In de geest van de Omgevingswet gebruiken we nieuwe digitale middelen voor een gelijkwaardige informatievoorziening. We willen meer gebruikmaken van collectieve kennis en ondersteunen lokale visievorming en organisaties. Meer eigenaarschap en een actievere rol voor Amsterdammers als stadmakers vergroot het vertrouwen in de toekomst van de stad en de buurt. Hierin hebben ook de corporaties en professionele ontwikkelaars een rol.

Nieuwe vormen van waardecreatie

We onderzoeken de manier waarop we bij ontwikkeling van de stad waarde creëren. Daarbij kijken we naar een brede invulling van waarde en hoe we die lokaal ten goede kunnen laten komen. We onderzoeken ook of Amsterdam zelf kan investeren in woningbouw. Dat geeft de mogelijkheid met partijen van eigen keuze te werken. Dit betekent dat zelfbouwinitiatieven zoals wooncollectieven en coöperaties een serieuze mogelijkheid worden om middeldure huurwoningen en multifunctionele ruimtes te bouwen. Dit zou een verbreding van het huidige palet aan ontwikkelvormen betekenen, met grote maatschappelijke meerwaarde, zeker in de verdichtingsgebieden in de naoorlogse stad.

Wendbaar en duurzaam

We moeten leren omgaan met onzekerheid en willen beter samenwerken met samenleving en markt. We kijken daarom met open blik naar hoe we ruimtelijke ontwikkeling in Amsterdam nu organiseren en hoe fondsen en geldstromen zijn ingericht. Onze organisatie wordt ingericht op nauwe samenwerking met buurgemeenten, rijks- en regiopartners en voor een meer actieve rol van Amsterdammers in het beheer en bij het bouwen aan de stad. De huidige stapeling van beleid, die in projecten tot het maken van lastige afwegingen leidt, maken we beter hanteerbaar met goede afwegingskaders en beslisprocedures. Onze ontwikkelpraktijk vraagt om meer adaptieve strategieën. Voorwaardelijk bij grote investeringen is een meervoudige werking en faseerbaarheid bij uitvoering. Integraal ontwerpen, met overmaat in gebouwen en de boven- en ondergrond en gemaakt met mooie, duurzame materialen wordt de norm.

"Ik droom van een stad waar burgers een podium en inspraak krijgen over de inrichting van hun eigen woonomgeving"

Ismay | Stadsdeel Noord

Agenda voor de vijf strategische keuzes

Amsterdam wil meer ruimte voor diversiteit en eigenheid in de manier waarop we aan de stad bouwen. We werken als vanouds samen met professionele partijen, zoals de woningcorporaties, beleggers en grote instellingen, maar zijn tegelijk op zoek naar het verbreden van het ontwikkelpalet. Een uitdrukkelijke wens is om Amsterdammers een meer actieve rol te geven. Dat geldt voor beheer en programmering van de eigen leefomgeving, ruimte voor lokaal ondernemerschap, programmeren van vrije ruimte, maar ook in het daadwerkelijk bouwen aan de stad en het invulling geven aan de energietransitie.

- **Meerkernige ontwikkeling**
  Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking
  - Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
  - Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
  - Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.
  - Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

- **Groeien binnen grenzen**
  Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling
  - Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
  - Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
  - Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
  - Verduurzaming van de haven.

- **Duurzaam en gezond bewegen**
  Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad
  - Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
  - Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
  - Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen, begeleid door bebouwing.

- **Rigoureus vergroenen**
  Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier
  - Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
  - Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
  - Groene routes en ecologische verbindingen.
  - Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

- **Samen stadmaken**
  Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief
  - Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
  - Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
  - Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
  - Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
  - Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

“Richt wijken zo in dat ze uitnodigen tot bewegen en spelen”

Jaap Seidell

Deel II Waar

- Metropoolregio Amsterdam
- Amsterdam en de agglomeratie
- Ruimtelijke en programmatische basisstructuur
- De stadsdelen
- Een samenhangende en adaptieve fasering

In dit deel beschrijven we in tekst en kaart hoe de strategische keuzes uit deel I doorwerken op het schaalniveau van de regio, de stad en de agglomeratie en de stadsdelen. We laten zien hoe de gekozen richtingen in Amsterdam samenhangen met de ontwikkeling van de rest van de regio en andersom hoe de ontwikkelingen elders in de regio invloed hebben op de keuzes die we in Amsterdam maken. Vervolgens laat het toekomstbeeld van Amsterdam en de agglomeratie zien op welke grote ontwikkelingen Amsterdam inzet en wat belangrijke dragers zijn voor de verandering en groei van de stad.

Het toekomstbeeld is uitgewerkt in een ruimtelijke en programmatische basisstructuur. Hierin zijn stadsbrede ambities en opgaven vertaald in stedelijke netwerken voor water, verkeer en vervoer, openbare ruimte, groene verbindingen en groene plekken en plekken met stedelijke betekenis. Een verdichtingskaart geeft de kaders voor nieuwe ontwikkelingen met daarin meegenomen normen voor groen, sport en maatschappelijke voorzieningen. Er wordt ruimte gemaakt voor werken en verduurzamingsingrepen. De ruimtelijke en programmatische basisstructuur maakt op die manier op samenhangende en verantwoorde wijze de ontwikkeling van de stad mogelijk.

In het hoofdstuk Stadsdelen van dit deel is per stadsdeel uiteengezet welke opgaven en keuzes er uit de visie volgen. Deze zijn eveneens op een meer gedetailleerde kaart weergegeven. Op het niveau van de stadsdelen en gebieden liggen er uitwerkingsopgaven om opgaven en kansen met elkaar in verband te brengen. De omgevingsvisie geeft hiervoor op hoofdlijnen richting aan.

Ten slotte geeft het hoofdstuk een samenhangende en adaptieve fasering en op hoofdlijnen inzicht in hoe de grote investeringen in bereikbaarheid en groen samenhangen met gebiedsontwikkelingen in Amsterdam.

“Niet te veel willen programmeren, zodat er vrije ruimte blijft voor experiment en plekken niet gelijk commercieel hoeven te zijn”

Shamiro van der Geld | Stadsdeel Zuidoost

5 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam heeft een sterke internationale positie. Het is een stedelijke regio met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen, die zich uitstrekt van Zandvoort tot Lelystad, van Heemskerk tot Hilversum en van Beemster tot Haarlemmermeer. Samen met de metropoolregio’s van Rotterdam – Den Haag, Utrecht en Eindhoven vormen we een magneet voor internationale kennis, arbeid en investeringen. Amsterdam wil met zijn ontwikkeling bijdragen aan het versterken van de hele regio tot een meerkernig, samenhangend en evenwichtig systeem. Daarbij streeft Amsterdam een zoveel mogelijk compacte groei binnen grenzen na. Ook de andere strategische keuzes kennen een duidelijke regionale component: de inzet op duurzaam en gezond bewegen vraagt om een regionale schaalsprong van het ov en goede fietsverbindingen. De vergroening van de stad krijgt mede haar beslag in de landschappen in de regio. We werken hiervoor samen met andere delen van de metropoolregio.

Een internationaal aantrekkelijke metropoolregio

De Amsterdamse metropoolregio is van oudsher opgebouwd uit meerdere stedelijke kernen, omgeven door een divers en aantrekkelijk landschap. De metropoolregio, en de agglomeratie daarbinnen, functioneert als een samenhangend systeem waarin iedere gemeente een specifieke rol vervult en we elkaar aanvullen. Met de IJmond, de havens en industrie van het Noordzeekanaalgebied beschikt de regio bijvoorbeeld over een nautische toegangspoort met veel kansen voor innovatie rond duurzame energie. Tel daarbij op de recreatieve mogelijkheden in de kustplaatsen en de binnenduinrand, de internationale handel rond Schiphol en de Greenport Aalsmeer, de aantrekkelijke woonmilieus in de Gooi en Vechtstreek, de pioniersgeest van Flevoland en de karakteristieke historische dorpen van Waterland met de maakindustrie van Zaanstad. Deze variatie vormt een belangrijke kracht van de Metropoolregio Amsterdam.

In de metropoolregio zijn drie typen verstedelijking te onderscheiden, die alle drie een andere functie vervullen. We willen uitgaan van de kenmerken en eigenheid van de typen en daarop voortbouwen.

Agglomeratie

Amsterdam is de grootste stad van de metropoolregio. Samen met de gemeenten Zaanstad, Diemen, Ouder-Amstel en Amstelveen vormen we één stedelijk weefsel met meerdere kernen: de agglomeratie Amsterdam. Kenmerkend voor de agglomeratie is dat daar lokale, regionale, nationale en internationale voorzieningen en netwerken samenkomen. Dat maakt de agglomeratie een knooppunt voor uitwisseling van goederen, maar vooral ook van mensen en ideeën. Stedelijke kwaliteit, met hoge dichtheden aan wonen, werken en voorzieningen en levendige openbare ruimtes is hiervoor de belangrijkste voorwaarde. In de Amsterdamse agglomeratie tref je economische topmilieus aan en culturele instellingen en kennis en onderwijsinstellingen van internationaal niveau.

Regiokernen

In een ring rond de agglomeratie liggen steden waar we een nauwe functionele band mee

hebben, alleen al door de forenzen die dagelijkse heen en weer pendelen. Dit zijn Hilversum, Hoofddorp, Haarlem, Purmerend, en de tweede grootste stad van de metropoolregio: Almere. Samen bieden de regiokernen plaats aan een aanzienlijk deel van de inwoners van de metropoolregio. De ooit tot groeikernen aangewezen steden Almere, Hoofddorp en Purmerend hebben in het verleden grote woningbouwopgaven voor de regio op zich genomen, veelal in suburbane woonmilieus. Ze vormen daarmee een belangrijke aanvulling op de stedelijke en hoogstedelijke woonmilieus van Amsterdam. De stadsharten van de regiokernen zijn meestal goed met Amsterdam verbonden en hebben door hun voorzieningenaanbod een belangrijke rol voor de kleinere steden en dorpen in hun nabijheid. Denk bijvoorbeeld aan de functie die het stadshart van Purmerend voor inwoners van Middenbeemster heeft. De komende decennia willen we samen met de regiokernen werken aan het verhogen van de stedelijke kwaliteit in en rond de stadskernen. De vraag naar stedelijk wonen en werken in de metropoolregio kan daardoor ook meer dan voorheen in de regiokernen landen.

Dorpen en stadjes

De kleinere dorpen en stadjes bieden weer andere woonmilieus aan, zoals het zeer gewilde centrum-dorpse woonmilieu. Zandvoort, Weesp of Ouderkerk aan de Amstel zijn hier voorbeelden van. Het zijn relatief kleine kernen die vrij in het landschap liggen en juist die inbedding in het landschap is een belangrijk onderdeel van hun aantrekkelijkheid, vaak samen met de kleinschalige en levendige historische kernen.

Versterken van meerkernige kwaliteit

Met de ontwikkeling van Amsterdam willen we bijdragen aan de versterking, en een meer evenwichtige ontwikkeling van de meerkernige metropool. Daarom is de inzet gericht op de ontwikkeling van nieuwe stedelijke centra in de stad, die vanuit de regio goed met ov en fiets bereikbaar zijn, het versterken van de kwaliteit van compacte regiokernen en een toekomstbestendig en aantrekkelijk landschap.

Compact bouwen op goed bereikbare plekken

We groeien binnen de bestaande grenzen van de stad, op plekken die via openbaar vervoer goed met de regio en de rest van Nederland worden verbonden. Dat doen we in stedelijke tot hoogstedelijke dichtheden. Zo maken we in de metropoolregio plek voor meer mensen en bedrijven en bouwen we verder aan een hoogwaardig voorzieningenaanbod. De verschillende stedelijke centra in Amsterdam en in de regio profiteren van elkaars relatieve nabijheid. Het zijn woon-werkgebieden die juist vanwege het belang van die nabijheid niet zomaar elders in Nederland een plek kunnen krijgen. Door binnen bestaande grenzen in de stad te bouwen kan het landschap vrij van bebouwing blijven en creëren we draagvlak voor een duurzaam en gezond mobiliteitssysteem, met zo min mogelijk uitstoot en hinder. Amsterdam biedt op die manier plaats aan ongeveer de helft van de woningbouwopgave in de regio.

Door de locaties van de ontwikkelgebieden in de flanken van de stad verandert de oriëntatie van de stad op de omgeving. De stad richt zich meer dan voorheen naar de agglomeratie en de rest van de regio. Wanneer het andere deel van de woningbouwopgave voor de metropoolregio compact in en nabij de centra van de regiokernen wordt gebouwd, worden de mogelijkheden voor ov-verbindingen verhoogd. Met het verdichten van de centra ontstaat meer draagkracht voor winkels, voorzieningen en openbaar vervoer, wat bijdraagt aan de leefbaarheid.

Spreiding van werk en voorzieningen

De afgelopen jaren is de werkgelegenheid in Amsterdam en de Haarlemmermeer onevenredig hard gegroeid. Voor de komende jaren zetten we ons, samen met de partners van de MRA, in voor een meer evenwichtige ontwikkeling van de metropoolregio. Zo werken we bijvoorbeeld samen met Almere aan zijn verdere ontwikkeling. Want de afgelopen jaren zijn er veel woningen gebouwd in regiokernen, maar de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau bleef vaak achter. Daardoor zijn de noordzijde en oostflank van de MRA in sociaal-maatschappelijke en sociaal-economisch opzicht kwetsbaar gebleven. Het ondernemersklimaat en de veerkracht van de samenleving heeft daar de komende jaren daarom prioriteit. Het verdichten in en rond de centra van de regiokernen moet daarom gepaard gaan met de komst van meer werkgelegenheid in Almere, Zaandam, Hoofddorp en de andere regiokernen. Op die manier kan ook de sociaal-maatschappelijke positie van de inwoners verbeteren. Ook voor voorzieningen zoals hoger onderwijs en cultuur wordt onderzocht of ze meer over de hele regio kunnen worden verspreid.

De spreiding van werk en voorzieningen dient ook een ander gezamenlijk belang. Doordat Amsterdam bestaande bedrijventerreinen transformeert, is er in de stad minder plaats voor sommige bedrijven. Als er op andere locaties in de stad, zoals het havengebied of de Sloterdijken, geen plek is, en we die bedrijven voor de metropoolregio willen behouden, zijn we op de bedrijventerreinen elders in de regio aangewezen. Dit kan bedrijvigheid en werkgelegenheid opleveren in gebieden waar nog veel ruimte is voor bedrijventerreinen zoals Almere, Purmerend en de Haarlemmermeer. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat ruimte-extensieve functies en bedrijvigheid vanzelfsprekend naar buiten worden gedrukt. Ook hierbij helpt het denken vanuit het grotere geheel en de eigen kracht en identiteit van de verschillende delen van de metropoolregio.

Duurzaam en gezond bewegen in de regio

Binnen de metropoolregio is er sprake van twee verschillende mobiliteitsprofielen: verplaatsingen binnen of tussen hoogstedelijke gebieden (vooral met het openbaar vervoer en de fiets) en verplaatsingen buiten of tussen hoogstedelijke gebieden en minder stedelijke gebieden (vooral per auto). Amsterdam is nu al voor een groot deel een hoogstedelijk gebied en in de toekomst wordt dit gebied door verdichting van de stad steeds groter. Dit gaat in de stad gepaard met een verdere verschuiving van autogebruik naar duurzaam en gezond bewegen: lopen, fietsen en ov-gebruik voor de dagelijkse verplaatsingen.

In een evenwichtige metropool zijn dagelijkse voorzieningen en passende werkgelegenheid voor alle inwoners op een snelle en betaalbare manier bereikbaar. Met betere ov-verbindingen tussen werkgebieden en delen van de metropoolregio met relatieve vervoersarmoede, zoals delen van Zaandam, werken we aan het verbeteren van de kansengelijkheid. We erkennen dat grote delen van de regio onverminderd van de auto afhankelijk zijn. Het regionale autonetwerk wordt daarom via mobiliteitshubs verknoopt met het fiets- en ov-netwerk van Amsterdam. Met de buurgemeenten en de metropoolregio zullen we onderzoeken wat hiervoor de beste plekken zijn.

De afstand die mensen dagelijks afleggen voor woon-werkverkeer van en naar Amsterdam, wordt langer. Steden als Alkmaar, Amersfoort, Utrecht en Leiden zijn ook onderdeel van het Amsterdamse ruimtelijke systeem. Het woon-werkverkeer tussen Amsterdam en verder weg gelegen grotere Nederlandse steden en het toenemend belang van internationale bereikbaarheid vraagt om meer ruimte op het nationaal spoor. Samen met de metropoolregio en het Rijk onderzoeken we hoe we op het nationaal spoor aan de zuidzijde van de stad ruimte kunnen maken voor meer intercity's en internationale treinen. Die ruimte kan verkregen worden door het regionale vervoer in de richting van Hoofddorp, Zaanstad en Almere deels te verzorgen met metro. Aan de noordzijde van de stad, vanuit Haarlem richting Amsterdam, en naar het Gooi kan op het nationaal spoor juist meer ruimte gemaakt worden voor regionale treinen. Ook willen we graag met de Vervoerregio Amsterdam, de MRA en het Rijk onderzoeken of op het rijkswegennet ruimte gemaakt kan worden voor nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals hoogwaardige, snelle bussen.

Uitgangspunt van een keuze voor duurzaam en gezond bewegen is bij het betreffende gebied passende en efficiënte mobiliteit. Binnen Amsterdam vraagt de toenemende druk op de openbare ruimte om het geleidelijk autoluw maken van de stad. Hiervoor zijn ingrepen in het autonetwerk noodzakelijk, waardoor bijvoorbeeld de tweede ring van de A9-A5 meer benut zal worden als ontsluiting van Nieuw-West en Zuidoost. We zijn ons ervan bewust dat dit meer hinder kan betekenen voor de plaatsen die aan de A9-A5 liggen, zoals Amstelveen.

Gebruik rijksinfrastructuur

De rijksinfrastructuur van autosnelwegen en spoorwegen in het hoogstedelijk gebied van

Amsterdam wordt steeds intensiever gebruikt voor (binnen)stedelijke verplaatsingen. Concurrentie met het doorgaande verkeer op zowel spoor als snelweg leidt tot steeds meer en grotere knelpunten in de nationale netwerken in en rond Amsterdam. Door de nationale en stedelijke systemen te ontvlechten kan zowel de rijksinfrastructuur worden ontlast als de groei van het hoogstedelijk gebied worden gefaciliteerd. Dit geldt zowel voor het wegsysteem als het spoorsysteem. Zie verder de beschrijving van de netwerken voor het openbaar vervoer en de auto in hoofdstuk 5 Ruimtelijke en programmatische basisstructuur.

Toekomstbestendige landschappen in de regio

Met de nabijheid, diversiteit en schoonheid aan landschappen, ontsloten door een fijnmazig netwerk van meren, vaarten, sloten, dijken, paden en linten, heeft de metropoolregio goud in handen. Binnen onze grenzen liggen de oer-Hollandse veenweiden van Laag Holland en het Groene Hart, de landgoederen van 's-Graveland en de binnenduinrand, de Kennemerduinen met de Noordzeestranden, de bossen en heiden van de Gooi en Vechtstreek, het grote binnenmeer en de kusten van het Markermeer-IJmeer, het 'nieuwe land' van de Flevopolders met de Oostvaardersplassen en de Markerwadden, Unesco-erfgoed De Beemster, de Stelling van Amsterdam, en grootschalige recreatiegebieden als het Amsterdamse Bos. Het is een kostbare collectie die bijdraagt aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. En van groot belang voor een toenemend aantal inwoners als recreatief uitloopgebied, voor de biodiversiteit, voor het bufferen van effecten van klimaatverandering en de productie van gezond en duurzaam voedsel, schoon drinkwater en energieopwekking. We zetten daarom in op behoud én versterking van de waarde en betekenis van deze landschappen als integraal onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.

De grote opgaven die op het landschap afkomen, zien we als ontwikkelkansen. Het landschap moet klimaatbestendiger worden gemaakt, meer in samenhang met het stedelijk gebied beschouwd en met een hogere kwaliteit ingericht en beheerd. We willen investeren in het landschap en helpen om uithollende processen te stoppen. Daarbij gaan we uit van de huidige kwaliteiten van de verschillende landschappen en voegen we nieuwe kwaliteiten toe.

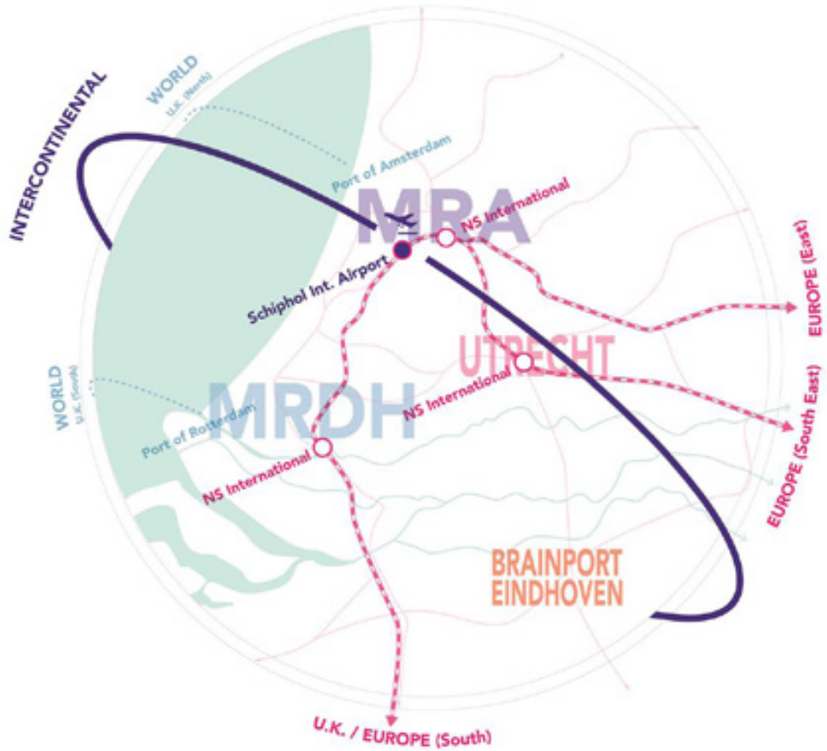
In regionale samenwerking zijn meerdere opgaven voor urgente én kansrijke landschappelijke ontwikkeling in beeld gekomen. De veenweidegebieden van Zaanstreek-Waterland, de scheggen en stad-land-verbindingen hebben voor Amsterdam prioriteit. We verkennen hoe opbrengsten uit stadsontwikkeling gekoppeld kunnen worden aan investeringen in het landschap. Hierbij werken we nauw samen met onze buurgemeenten, regiopartners en de provincie.

Verduurzamen van een internationaal knooppunt

Via Schiphol, treinstations waar internationale treinen halteren, de zeehaven met de zeesluizen bij IJmuiden en het digitale knooppunt AMS-IX is de metropoolregio met de wereld verbonden. Dit blijven ook voor de toekomst belangrijke knooppunten. De transitie naar een duurzame toekomst, met minder hinder voor de leefomgeving, is daarbij een centrale opgave. Daar zijn in de metropoolregio goede aanknopingspunten voor te vinden.

Haven in internationaal perspectief

De haven van Amsterdam maakt deel uit van het Noordzeekanaalgebied. Het is van belang om de ontwikkeling van dit gebied in samenhang te bezien. De bereikbaarheidsopgaven, leefbaarheidsopgaven en de energietransitie vragen om flinke veranderingen. In de IJmond komt de duurzame energie, die voor de kust in windmolenparken wordt opgewekt, aan land. Daarnaast loopt er een aantal grote gas- en stroomleidingen door de metropoolregio, die ruggengraten van het nationale energienetwerk zijn. De Amsterdamse haven ligt daarom op een goede plek om zich te ontwikkelen van op- en overslaghaven voor o.a. fossiele brandstof naar een knooppunt voor duurzame energie en een draaischijf in de circulaire economie. We zorgen dat er voldoende milieuruimte is voor het faciliteren van deze transitie en streven ernaar dat de milieuhinder voor zoveel mogelijk mensen afneemt, zowel in Amsterdam als in de omliggende gemeenten Haarlemmermeer, Velsen en Zaanstad.



De Amsterdamse metropoolregio in internationale context.

Internationale bereikbaarheid

Schiphol vervult een belangrijke rol voor de internationale bereikbaarheid en daarmee voor de aantrekkelijkheid van het centrale deel van Nederland. In de zone tussen Hoofddorp, Zuidas en Amsterdam Zuidoost, en verder richting Utrecht en Almere landen functies die met die internationale bereikbaarheid zijn verknoopt. Samen met Haarlemmermeer onderzoeken we hoe ontwikkelingen tussen Hoofddorp en Amsterdam zowel ten dienste van de internationale en nationale economie staan, als de lokale kwaliteit verbeteren. Vanuit de impact op de leefkwaliteit en het klimaat gedacht, en om meer woningen mogelijk te maken, staat Amsterdam voor een duurzame ontwikkeling van Schiphol. Met kleinere milieucontouren en minder hinder. De Noord/Zuidlijn zal de ov-verbinding tussen de stad en Schiphol versterken. We willen dat vluchten over kortere afstand vervangen worden door internationale treinen. Om dat mogelijk te maken worden de NS-stations Schiphol en Amsterdam Zuid internationale treinstations, waarvandaan treinen via het zuidwesten van Nederland naar België, Engeland en Frankrijk vertrekken, en via het oosten van het land naar Duitsland en verder. Het spoor heeft daarnaast een internationale functie als verbinding met het Europese achterland voor goederen die in de haven worden overgeslagen.

Meerkernige metropoolregio

Amsterdam maakt deel uit van een metropoolregio, opgebouwd uit meerdere stedelijke kernen en omgeven door een divers en aantrekkelijk landschap. Nieuwe woningen, werkgelegenheid en voorzieningen worden over de verschillende kernen verspreid, in Amsterdam ontwikkelen we Nieuw-West, Zuidoost en Noord tot zelfstandige kernen.

Verbonden door ov

Een sterk ov-systeem verbindt de verschillende delen met elkaar. Door rond ov-knooppunten te verdichten, worden deze locaties, en daarmee ook werk, voor meer mensen bereikbaar. Sprintertreinen en metro's gaan in de toekomst, samen met andere HOV-lijnen, een groot deel van het regionale verkeer van en naar Amsterdam verzorgen. Richting het zuiden komt er meer ruimte op het spoor voor intercity's en internationale treinen.
De A10 is de verdeelring voor het Amsterdamse centrum. De rest van de stad en de agglomeratie gebruikt straks eerder de A5-A9 als verdeler.

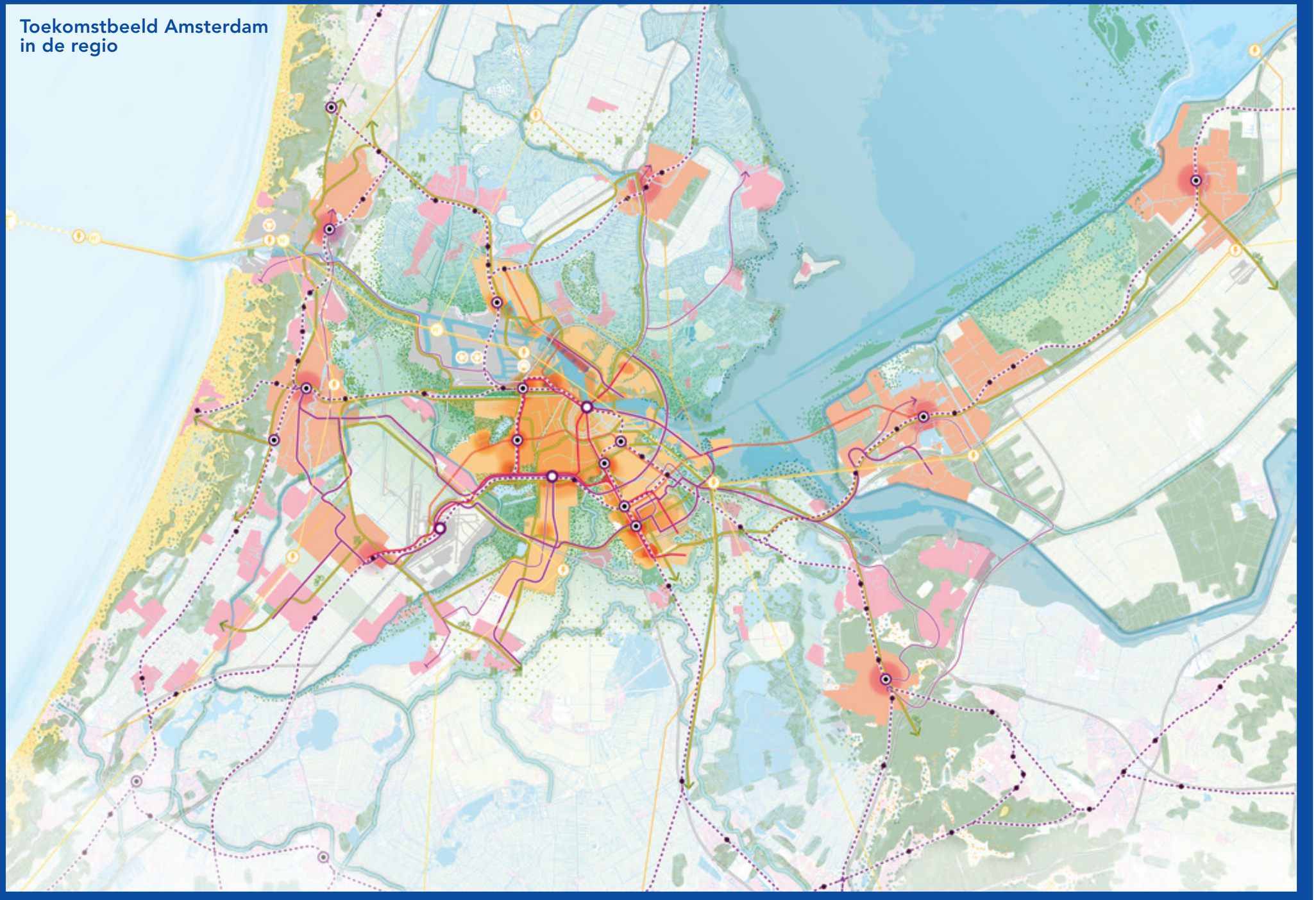
Landschap van grote(re) waarde

Het landschap blijft open. Amsterdam investeert in het vergroten van zijn waarde, voor recreatie en het behoud van biodiversiteit of andere belangrijke landschappelijke functies zoals het vasthouden van water.

Internationale en duurzame knoop

Amsterdam Zuid en Schiphol worden internationale treinstations. Zij verbinden de regio, samen met de luchthaven, met de wereld.
Het Noordzeekanaalgebied wordt een knooppunt voor duurzame energie en een draaischijf in de circulaire economie.

Toekomstbeeld Amsterdam in de regio



6 Amsterdam en de agglomeratie

Als je Amsterdam vanuit de lucht bekijkt, lopen Zaanstad, Amsterdam, Diemen, Duivendrecht en Amstelveen in elkaar over. Dat aaneengesloten stadsgebied noemen we de agglomeratie. Voor de manier waarop mensen gebruikmaken van voorzieningen en door dit gebied bewegen, zijn gemeentegrenzen weinig relevant. Hetzelfde geldt voor infrastructuur en groen, water en landschap. Hoewel de omgevingsvisie alleen bindend is voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam, laten we daarom toch zien hoe we op de schaal van de agglomeratie invulling geven aan de strategische keuzes voor een meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen en rigoureus vergroenen. Daarnaast benoemen we de bestaande kwaliteiten van de stad. Die vormen een waardevol vertrekpunt bij de ontwikkeling van de stad.

Samen optrekken

De komende decennia richt de ontwikkeling van Amsterdam zich minder op het centrum en meer naar buiten. Veel van onze ontwikkelgebieden raken direct aan die van de buurgemeenten. Ontwikkelingen als de Achtersluispolder in Zaanstad en De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel gaan naadloos over in Amsterdamse projectgebieden in Haven-Stad en Amstel-Stad/Bijlmer-West. Door goed af te stemmen kunnen die ontwikkelingen elkaar versterken. We hebben in overleg en met hulp van de buurgemeenten een visiekaart getekend waarin het onderscheid tussen Amsterdam en de andere gemeenten nauwelijks zichtbaar is. Voor de duidelijkheid: alles dat in de omgevingsvisie buiten de Amsterdamse gemeentegrenzen is getekend, heeft geen status. Waar ideeën de gemeentegrens overschrijden moet dat gelezen worden als een startpunt voor gesprek en samenwerking met onze buurgemeenten en andere partijen.

Gezamenlijke kansen en opgaven

Als definitie van de agglomeratie zijn we uitgegaan van het doorlopend stedelijk weefsel. Weesp, Ouderkerk aan de Amstel, Badhoevedorp, Oostzaan, Landsmeer en de dorpjes van Waterland zien we daarom niet als onderdeel van de agglomeratie. Hier is juist de dorpse kwaliteit en de vrije ligging in het landschap, en daarmee het losliggen van de agglomeratie, van belang. Door de agglomeratie als een eenheid te bekijken komen gezamenlijke kansen en opgaven in beeld. In alle delen van de agglomeratie wordt door transformatie en verdichting ontwikkeld. En overal zal de komende tijd een omschakeling naar duurzame energie gemaakt worden. Hoe kunnen we elkaar daarin helpen? Er liggen kansen voor gedeelde warmtenetten en elektra-onderstations en het inpassen van ruimte voor sport. Keuzes die we hierin als Amsterdam maken hebben impact op onze buren. Ook willen we meer vanuit de schaal van de agglomeratie bekijken waar bedrijven en stadslogistiek in de nabijheid van de stad een plek kunnen krijgen. We kunnen onze onderlinge verbindingen versterken door fietsroutes goed op elkaar aan te laten sluiten en we kunnen samen nadenken over het verminderen van tussenliggende barrières.

Nieuwe stedelijke kwaliteit in een meerkernige agglomeratie

Samen met de buurgemeenten vormt Amsterdam in 2050 een meerkernig en compact stedelijk gebied, waar buurten en kernen onderling verbonden zijn. In Amsterdam zijn voormalige werkgebieden langs de IJ-oevers en tussen de naoorlogse wijken en het landschap uitgegroeid tot gemengde buurten. Hier kun je wonen in hoge dichtheden, met nieuwe voorzieningen om de hoek en ruimte voor bedrijvigheid. In de naoorlogse wijken van Amsterdam vinden we ruimte voor meer inwoners en voorzieningen. Dit kan dankzij een zorgvuldige verdichting, waarbij de leefbaarheid en gemeenschappen versterkt worden. Bestaande cultuurhistorische waarden bieden in de naoorlogse wijken volop aanleiding voor het maken van een nieuwe stedelijke kwaliteit.

De nieuwe buurten kennen een prettige afwisseling tussen rustig wonen en levendige straten en pleinen en er is volop groene kwaliteit. Ze hebben een dichtheid aan wonen en werken die ruimte laat voor voldoende groen, openbare ruimte, voorzieningen en sportvelden. Dat betekent dat complete buurten het uitgangspunt is, niet maximale dichtheid. In buurten is in gebouwplinten ruimte gemaakt voor bedrijvigheid en voorzieningen. In de hele stad wordt het ruimtebeslag van de auto verminderd om plaats te maken voor actief vervoer, verblijven en meer groene kwaliteit.

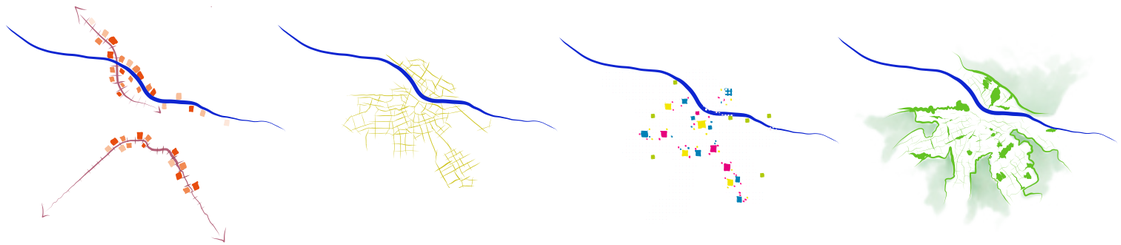
Stad aan water en landschap

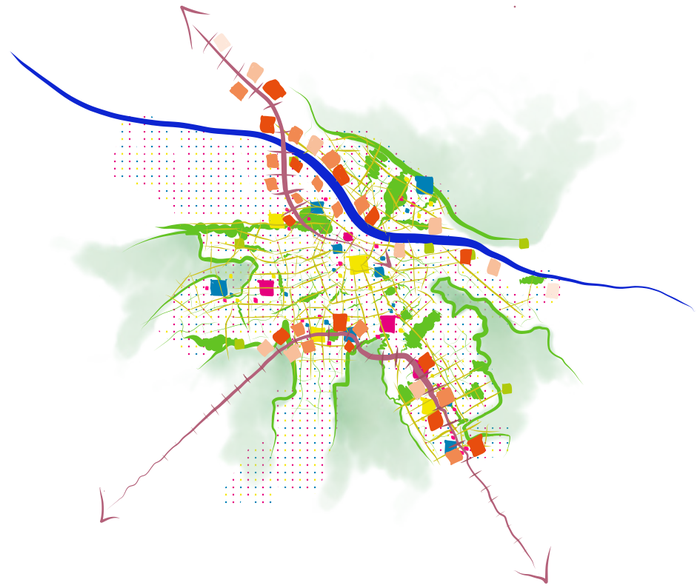
De centrale ruimtelijke beweging van de structuurvisie uit 2011was de uitrol van het centrum. Deze compacte verstedelijkingsstrategie richtte zich vooral op de zone direct rondom de vooroorlogse stad: in de Ringzone langs de A10 en het ringspoor en in de centrale delen van de noordelijke IJ-oevers. De nieuwe ruimtelijke koers naar een meerkernige stad betekent dat de meeste nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Amsterdam transformeert in deze stadsdelen bedrijventerreinen en verdicht bestaande buurten. Via deze stadsdelen maakt de stad de verbinding met het water van het IJ en met de groene scheggen. Veel aandacht gaat daarom uit naar de vormgeving van de randen van de stad aan het IJ en het landschap. Het gebruik van het water en het groen zal intensiever en gevarieerder worden. Nieuwe buurten langs het IJ en grenzend aan de groene scheggen geven de stad ook een meer naar de regio gericht gezicht. Een deel van de bezoekerseconomie zal zich naar hier verplaatsen. In en direct rond het centrum ontstaat hierdoor ruimte voor meer balans tussen wonen, werken en bezoekerseconomie.

Het belang van de ontwikkeling van het waterfront, met het IJ als centrale ruimte, is in het advies over de IJ-oeververbindingen uit 2020 opnieuw bevestigd. Net als het belang van het IJ voor de beroepsvaart. De bouw van twee oeververbindingen en een intensiever gebruik van het IJ voor vervoer van personen maakt van de kades en oevers voor de stad meer dan alleen een mooi decor. De stad zal zich nog sterker naar het IJ richten. Aan de noordoever van het IJ ontstaat een kralenketting van aantrekkelijke publieke plekken, met culturele voorzieningen, een mogelijk nieuw park bij de Sixhaven en een park op de NDSM-werf, uitzichtpunten en zwemplekken. Het worden plekken die voor heel Noord grote betekenis hebben. Met de ontwikkeling van Haven-Stad komt ook het westelijk deel van Amsterdam aan het IJ te liggen. Hier komen ook twee nieuwe stadsparken aan het water.

De belangrijkste zwaartepunten van ontwikkeling en concentraties van werken en voorzieningen bevinden zich rondom belangrijke openbaarvervoerknooppunten. Dankzij investeringen in trein, metro en HOV zijn deze nieuwe gebieden straks goed bereikbaar vanuit de hele metropoolregio en de rest van ons land. Ze ontlenen hun kwaliteit aan de nabijheid van groene stadsranden en de aangrenzende bestaande buurten in Nieuw-West en Zuidoost. Ze worden via aantrekkelijke stadsstraten en -lanen en groene routes verbonden met het landschap en de bestaande stad. De nieuwe ontwikkelgebieden vormen zo ook een verbinding tussen Nieuw-West en Zuidoost en de groene scheggen. De barrières van spoor en snelwegen worden hiervoor geslecht.

In de bestaande buurten in Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontwikkelen we vooral langs doorgaande straten en lanen. Deze vormen een





Verstedelijkingsconcept agglomeratie

De stad verdicht op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en verbonden met de regio. Aan de zuidkant langs spoor en metro richting Zuidoost en Schiphol, aan de noordkant van de stad langs spoor, HOV en metro richting Zaandam. De grote ontwikkelgebieden zijn verknoopt met bestaande buurten dankzij doorlopende straten en groene routes. Hierlangs is ook in bestaande buurten ruimte voor verdichting en nieuwe stedelijke kwaliteit. Deze verdichting, samen met de versterking van stedelijke plekken in de hele stad, betekent een meerkernige ontwikkeling op basis van eigen karakter en kwaliteiten. Deze kernen en buurten zijn onderling en met het centrum verbonden door een continu en vanzelfsprekend netwerk van aantrekkelijke en groene straten. Voldoende groen in de buurt, in de openbare ruimte en goede verbindingen met het landschap en het water zorgen voor een leefbare en klimaatbestendige stad.

raamwerk van stadsstraten en stadslanen die de kwaliteit van bestaande buurten vergroten en ze verbinden met de hele stad. Op dit raamwerk liggen plekken met stedelijke betekenis: stedelijke centra bij Osdorpplein, Buiksloter-meerplein en Amsterdamse Poort en stationskwartieren bij de grote stations. Op plekken waar stad, groen en water elkaar raken, komen groen-blauwe hotspots, waar mensen vanuit de hele stad naartoe komen om groen, ruimte en water te beleven. Voorbeelden zijn de kop van de Sloterplas, de noordoever van de Nieuwe Meer en het Buiteneiland op IJburg.

Stad rond het centrum

De ontwikkeling van Nieuw-West, Noord en Zuidoost tot plekken met een eigen stedelijke kwaliteit vermindert de druk op het centrum van Amsterdam. In alle delen van de agglomeratie zijn kernen met voorzieningen, die een lokaal, stedelijk en eventueel nog groter bereik hebben. Mensen komen daar samen voor hun dagelijkse boodschappen, om onderwijs te volgen of naar het theater te gaan. Binnen die kernen neemt de Amsterdamse binnenstad als onderdeel van het grotere centrum van de stad een speciale positie in. De binnenstad moet weer een verbindende functie krijgen voor Amsterdammers. Dat vraagt om een goede balans tussen wonen, werken en de bezoekerseconomie en een openbare ruimte die uitnodigt om er te verblijven. Dit betekent dat naast grootstedelijke functies met een regionale en landelijke betekenis, zoals musea, poppodia, theaters, wetenschap en toonaangevende horeca, er ook ruimte is voor werken en voor wonen voor alle inkomensgroepen en elk type huishouden.

Het centrum van Amsterdam is groter dan de binnenstad. Alle buurten binnen de ring, ten zuiden van het IJ kenmerken zich door stedelijk gebruik van de ruimte. In 2050 kennen ze nog steeds een intensief gebruik van de schaarse ruimte, maar ze zijn tegelijk leefbaarder geworden. Een autoluwe en groen ingerichte openbare ruimte is hiervoor onmisbaar. Plek voor verblijven, duurzaam en gezond bewegen en straatgroen staat voorop. We bewaken de prettige afwisseling tussen levendige stadsstraten en pleinen en rustige woonstraten in de vooroorlogse buurten. Dat bekent dat we terughoudend zijn met horeca en andere publiekstrekkende functies in woonbuurten, terwijl we tegelijk in de stadsstraten de economische functies in gebouwplinten beschermen. Ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid blijft in de buurten zoveel mogelijk behouden.

In de stadsdelen binnen de ring is de afgelopen jaren sprake geweest van een flinke toename van de bouwdynamiek. Het gaat hier niet zozeer om het bouwen van nieuwe gebouwen, maar om aanpassingen en uitbreidingen van bestaande panden door middel van onderkeldering, uitbouwen, splitsen van huizen, dakopbouw en meer. Het toevoegen van woonoppervlak in de bestaande stad past in het beleid voor verdichting door toevoegen van woonoppervlak en meer huizen. De bouwdynamiek brengt echter veel overlast voor de omgeving met zich mee. Het betekent ook verandering van de stad en wijken in fysieke en ook sociale zin. Amsterdam zet zich in om de negatieve gevolgen van de bouwdynamiek tegen te gaan. Het uitgangspunt is daarbij een nieuwe balans tussen ruimte om te investeren in verhoging van kwaliteit en comfort en de negatieve effecten hiervan, zoals de overlast, impact op de klimaatbestendigheid van de stad en aantasting van het stadsgezicht.

Scheggen

De komende decennia verbetert Amsterdam door ontwikkeling van Nieuw-West, Noord en Zuidoost de relatie met de scheggen. We maken daarbij gebruik van de bijzondere opbouw van de agglomeratie. Deze heeft de vorm van een hand met vingers. De vingers zijn verstedelijkte stadslobben en daartussen liggen de groene scheggen. Deze vorm maakt het voor elke inwoner van de agglomeratie mogelijk om binnen 15 minuten met de fiets in het landschap te zijn. Deze kwaliteit onderscheidt ons van de meeste andere grotere steden in metropoolregio's wereldwijd.

De scheggen zijn per definitie een gezamenlijk belang van Amsterdam en de omliggende gemeenten, omdat ze over gemeentegrenzen doorlopen en bijdragen aan de leefbaarheid van de hele agglomeratie. Amsterdam koestert deze scheggen als belangrijkste ruimtelijke verbindingen tussen stad en landschap, en heeft per scheg een koers voor ogen.

Die koers sluit aan op de specifieke gebiedskenmerken en speelt in op de opgaven die op die scheg afkomen. Het zijn geen in beton gegoten plannen, maar ambities van Amsterdam voor de ontwikkeling op de lange termijn. Hieronder volgt de essentie van de koers per scheg.

Waterland – Amsterdam Wetlands. 'Laag Holland' wordt een groot aaneengeschakeld Hollands veennatuur- en veencultuurlandschap van internationale allure en betekenis. Met een nieuw evenwicht tussen het veen en weide, en meer mogelijkheden voor recreatief medegebruik. De bodemdaling is gestopt, de biodiversiteit toegenomen en het waterbergend vermogen gestegen, mede door een transitie naar landschapsinclusieve landbouw. Amsterdam heeft een aantal gebieden in Waterland in eigendom. Indien mogelijk zetten we deze gebieden in om bij te dragen aan een versnelling in het bereiken van bovenstaande doelstellingen.

IJmeer – De Metropolitane Verademing. We koesteren de natuurwaarden van Europees belang zo vlak bij het drukke stedelijke gebied. Ontwikkelingen bezien we daarom op de schaal van het IJsselmeergebied. Ruimtelijke ontwikkelingen richten we vooral op de kustzones. We sluiten daar aan op de specifieke landschappelijke kenmerken en werken aan openbaar toegankelijke en recreatief aantrekkelijke kustlandschappen die tegelijk het ecologische systeem versterken.

Diemerscheg – Groot Nat Klimaatbos. Het Diemerbos is het grootste aangeplante bos in de Hollandse veenweidegebieden en daarmee uniek. Dit leidmotief gebruiken we voor een verdere ontwikkeling van een aaneengesloten nat bossysteem binnen de voormalige Gemeenschapspolder. De Diemerscheg wordt een landschapspark met ruimte voor mens én dier, en met specifieke kansen voor waterberging, duurzame opwek van energie en het versterken van de natuur- en waterkwaliteit.

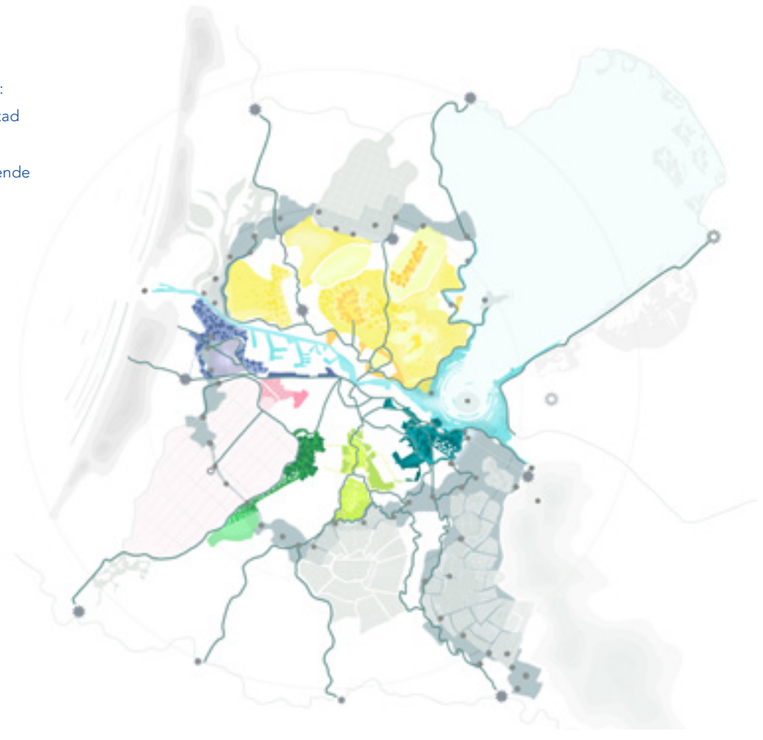
Amstelsscheg – Landschap van Rembrandt. Het oer-Hollandse landschap van de veenontginningen, de meanderende Amstel met buitens, molens en koeien in de wei werd al vastgelegd door Rembrandt. Vooral in de kop van de Amstelscheg staat dit landschap onder druk. Om de toenemende recreatieve druk op te vangen stellen wij voor de kop van de Amstelscheg tot 'Landschapspark van Rembrandt' te ontwikkelen.

Westeinderscheg – Groot Amsterdamse Bos en Hollandse Meren. Het Amsterdamse Bos is een succesvol voorbeeld van een landschapspark. Door de schaal is er ruimte voor een aantrekkelijke combinatie van meerdere gebruiks- en belevingswaarden met hoge kwaliteit. De opgave is wel om het bos beter met zijn stedelijke omgeving te verbinden. Aan de noordzijde betrekken we daarin de groene en recreatieve ontwikkeling van de Oeverlanden en aan de zuidzijde de bovenlanden langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer naar de Westeinderplas.

Scheg van West - Amsterdamse Tuinen en Lusthoven. We bouwen voort op het onderscheidende leidmotief van de Tuinen van West en bouwen het concept verder uit naar een groter, labyrintisch, maar samenhangend landschapspark. Hierin is een rijke schakering van groene initiatieven, stadslandsbouw, (openbare) velden, akkers, tuinen, (voedsel)bossen, boomgaarden en moderne volkstuinen mogelijk. In contrast hiermee staat het grootschalige en draagkrachtige landschap van 'powerpolder' Haarlemmermeer, met een sterk landschappelijk, en tegelijk recreatief, raamwerk.

Spaarnwouder Scheg – Landschapspark tussen de Steden. Met de verdere intensivering van Haarlem enerzijds en Amsterdam anderzijds (Haven-Stad) zal de recreatieve druk op het tussenliggende landschapspark Spaarnwoude flink toenemen. We zetten hier in op de mogelijkheid om het aantal bezoekers flink te laten groeien, de diversiteit aan programma te stimuleren met daarin op strategisch aangewezen plekken ruimte voor intensievere vormen van recreatief programma.

De ontwikkeling in de scheggen is afhankelijk van de fasering van stedelijke ontwikkellocaties, de urgentie vanuit andere opgaven én de mate waarin andere partijen de opgave delen.



De scheggen: verknoping stad en landschap met verschillende karakters.

Stadsverzorgende ruimtevragers

De ambities van deze Omgevingsvisie vragen om een toename van ruimte voor wonen, werken, recreëren en verplaatsing. Daarnaast leidt de groei van de stad en de voorgenomen transities op het gebied van energie, mobiliteit en bezoekerseconomie tot een groei in het ruimtegebruik voor overslag, nutsvoorzieningen en stallingscapaciteit die een verzorgende functie voor de stad hebben. Zowel in de gebiedsontwikkeling als in bestaande delen van de stad zal dit slim ingepast moeten worden. De Omgevingsvisie neemt bij de inpassing van stadsverzorgende functies de schaal waarop ze functioneren als uitgangspunt.

Stedelijke schaal en hoger

Stadsverzorgende functies met een stedelijk, agglomeratie- of regionaal bereik worden op locaties ingepast die vanuit dit oogpunt logisch zijn. Het Havengebied ligt hierbij voor de hand bij nutsvoorzieningen die een rol kunnen spelen in de ontwikkeling van de haven tot circulaire hub. Vanwege de al aanwezige en te ontwikkelen infrastructuur speelt de haven ook een grote rol in de regionale warmte- en energietransitie. Voor de opwek van energie zijn potentiële locaties aangewezen dicht tegen de agglomeratie aan. Voor cruciale locaties in de stedelijke mobiliteitstransitie wordt aangehaakt op stedelijke en regionale infrastructuurnetwerken. Zo liggen voor de hubs locaties langs het regionale auto- en railnetwerk voor de hand. Voor de vernieuwing en spreiding van de bezoekerseconomie liggen locaties met een goede bereikbaarheid voor de hand.

Tussenschaal

Een groot deel van de te verwachten ruimtevragers valt tussen het stedelijk en buurtniveau in. Functies als onderstations, P+R's, warmteoverdrachtstations, werven en afvaloverslagstations fungeren op het niveau van een stadsdeel of windrichting. In gebiedsgerichte omgevingsprogramma's wordt op dit schaalniveau invulling gegeven aan de juiste locatie voor deze functies. Daarbij gelden opnieuw functiemening en inpassing in de buurten als uitgangspunt. Vanwege de transformatie van veel bedrijventerreinen en rafelranden in de stad is het cruciaal om door middel

Toekomstbeeld Amsterdam 2050

Algemeen

- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- bedrijventerrein
- bebouwing buiten de agglomeratie
- gemeentegrens Amsterdam

Groen en landschap

- park en landschapspark
- landschap
- water
- stadsstrand
- dijken

Verbindingen

- netwerk van stadsstraten en stadslanen
- langelijnenfietsnetwerk
- verbinding stad en landschap
- verkleinen barrièrewerking
- metro met station
- hoogwaardig openbaar vervoer
- spoorweg met station
- binnenstedelijke rijksweg
- rijksweg met afrit
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding
- PTA zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

Stedelijke ontwikkeling

- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- bedrijvigheid in de buurten
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040
- regionale ontwikkeling rond haltes Noord/Zuidlijn

Plekken met stedelijke betekenis

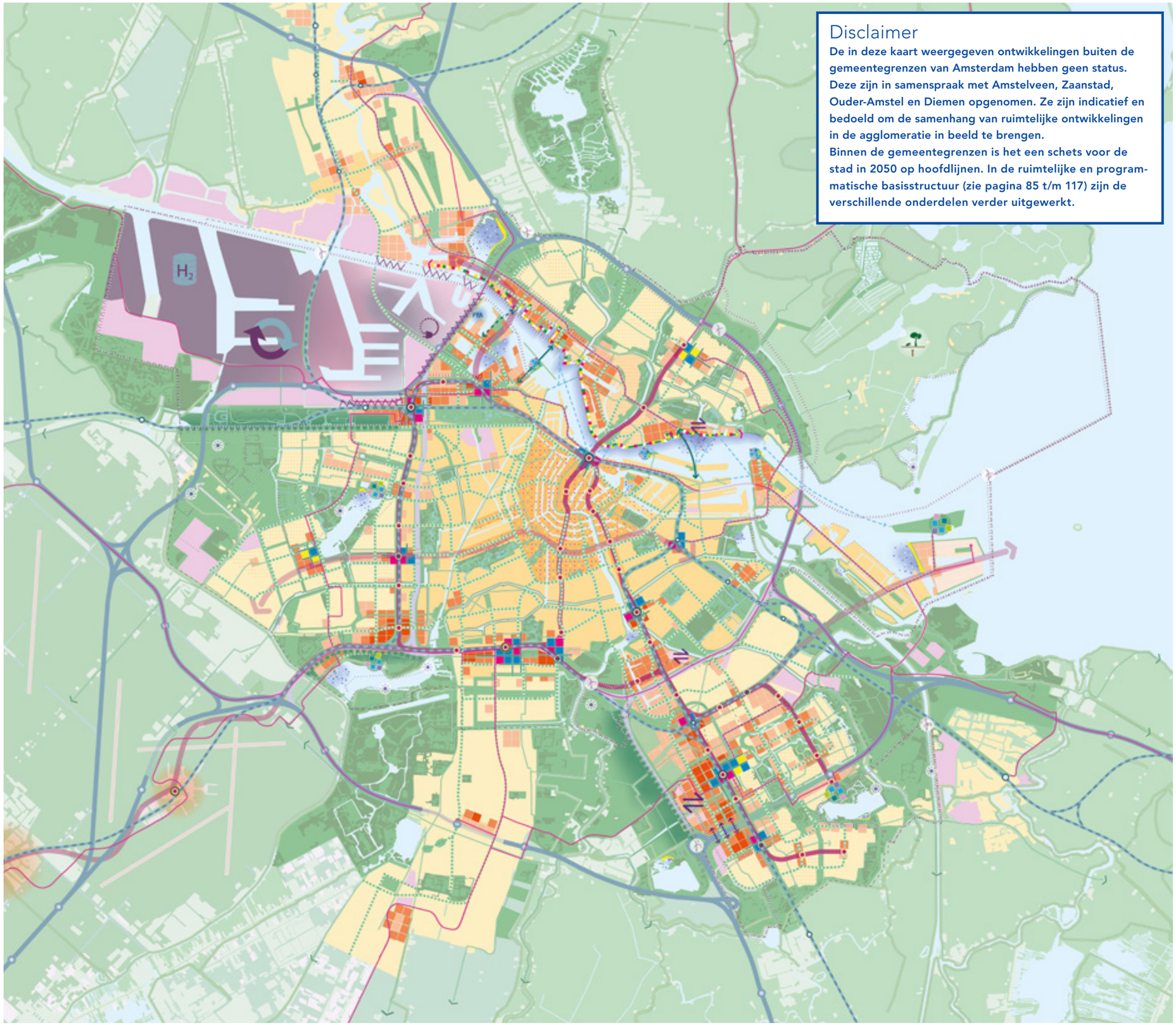
- stationskwartier
- stedelijk centrum
- groen-blauwe hotspot
- groen-blauwe kralenketting
- centrumgebied

Energie en duurzaamheid

- havengebied
- afgestemde ontwikkeling stad en haven
- (reserve) zoekgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- zoekgebied zonne-energie op Amsterdams grondgebied

opslag duurzame energie

- H circulaire hub
- energiehub Hemweg
- tegengaan bodemdaling, vergroten biodiversiteit



Disclaimer

De in deze kaart weergegeven ontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam hebben geen status. Deze zijn in samenspraak met Amstelveen, Zaanstad, Ouder-Amstel en Diemen opgenomen. Ze zijn indicatief en bedoeld om de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen in de agglomeratie in beeld te brengen.
Binnen de gemeentegrenzen is het een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. In de ruimtelijke en programmatische basisstructuur (zie pagina 85 t/m 117) zijn de verschillende onderdelen verder uitgewerkt.

van strategische reserveringen op toekomstige ruimtevragers te anticiperen. Om ook voor toekomstige ruimtevragers voldoende ruimte te houden, wordt in gebiedsontwikkeling geprogrammeerd met overmaat. Middenspanningsruimtes, warmte-koudeputten of buurthubs zullen ook in bestaande buurten een plek moeten krijgen. Deze functies worden zo goed mogelijk ingepast in het stedelijk weefsel, bij voorkeur inpandig.

Bestaande kwaliteiten als vertrekpunt

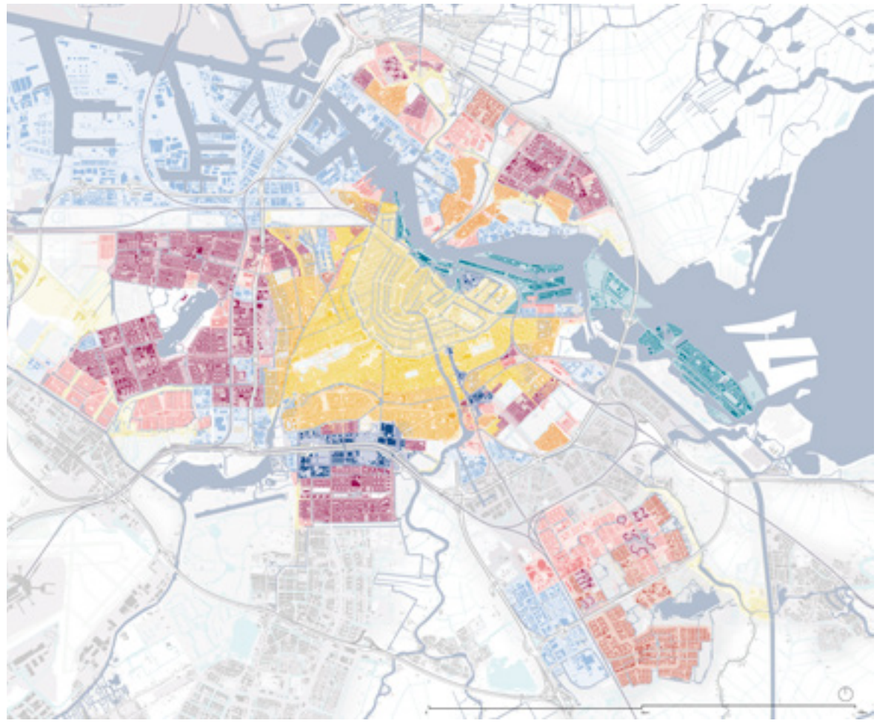
Groeien binnen grenzen betekent ontwikkeling van de bestaande stad. In Amsterdamse buurten hebben de opgaven voor onder andere wonen, werken, groen en duurzaamheid grote gevolgen. Toevoegen van bebouwing of ingrijpende transformatie heeft altijd als doel nieuwe kwaliteit toe te voegen aan wat er al is. Daarbij hebben we veel aandacht voor bestaande kwaliteiten.

Kenmerkend voor Amsterdam is dat bij de ontwikkeling van de stad altijd gestreefd werd naar een zorgvuldige en samenhangende stedenbouwkundige opzet. Openbare ruimte, water, groen, bebouwing, architectonische vormgeving en programma vormen een eenheid en versterken elkaar. In het Amsterdamse welstandsbeleid zijn die verschillende periodes van de ontwikkeling van de stad beschreven als ruimtelijke systemen, met ieder hun eigen kwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn het vertrekpunt vanuit waar de verandering en ontwikkeling van de stad vormgegeven wordt. In principe worden de waardevolle basisprincipes van de stedenbouwkundige opzet behouden, gerepareerd of versterkt.

De ruimtelijke systemen delen de stad in verschillende gebieden op. Daarnaast zijn er op een hoger schaalniveau elementen die deze gebieden met elkaar verbinden. Dat kunnen doorlopende straten, grachten en groenstructuren zijn. In Noord, dat uit veel verschillende ruimtelijke systemen bestaat, smeedt het onderliggende landschap van de dijk, het water en het groen, de gebieden aan elkaar. Ook de stadsvorm zelf, als een hand gelegen in groene landschappen, die als scheggen diep doordringen, en de ligging langs het IJ is een belangrijke bestaande kwaliteit.

De samenbindende elementen vragen om een zorgvuldige aanpak. Hoewel Amsterdam bekendstaat als waterstad, vormen juist straten en lanen een belangrijk element in de stedenbouwkundige opzet in alle vooroorlogse gebieden en in veel van de naoorlogse wijken. Met een inzet op een autoluwe stad worden deze straten weer belangrijker als interne verbinders voor langzaam verkeer en ov tussen buurten en stadsdelen. De waterstructuur is deels ontstaan als functioneel onderdeel van de stad, voor verkeer en vervoer en de waterhuishouding. Tegelijk heeft sinds de aanleg van de grachtengordel water, in combinatie met groen, een sterk esthetische en structurerende rol. Het sterkst is dat zichtbaar in Plan Zuid en in de naoorlogse gebieden in Nieuw-West en Buitenveldert.

Bij alles wat we de komende decennia toevoegen aan de stad streven we naar het zorgvuldig en samenhangend versterken van de bestaande ruimtelijke systemen. Ze vormen ook inspiratie voor nieuwe invulling van de Amsterdamse traditie van stadsontwerp, nu passend bij deze tijd. Ontwikkeling van gebieden zullen we aangrijpen om de samenbindende structuur van straten, water en groenstructuren te versterken. Ook geven we veel aandacht aan de randen van de stad, aan landschap en het IJ. De komende tijd zullen we uitwerken hoe we omgaan met de bestaande kwaliteiten als vertrekpunt in een verdichtende stad.



Ruimtelijke systemen:
de indeling in ruimtelijke systemen laat zien hoe de stad in opeenvolgende perioden gegroeid is. Het zijn gebieden waarin de stedenbouw en bebouwing een gelijksoortig karakter heeft. De afbeelding hiernaast laat de volgende ruimtelijke systemen zien:

- Binnenstad
- Historische kernen, linten en fragmenten
- De 19de-eeuwse Ring
- Gordel '20-'40
- Tuindorpen
- AUP en Post-AUP
- Woonerven en Meanders
- Woongebieden na 1985
- De IJ-landen
- Kantoren en bedrijventerreinen
- Transformatiegebied

Samenbindende elementen:
de opzet van de openbare ruimte, de water-, groen- en landschapsstructuur en hoogbouwaccenten binden de verschillende ruimtelijke systemen en gebieden in de stad aan elkaar.

- bebouwing die straten en pleinen vormt
- groene lanen
- bijzondere publieke gebouwen
- station
- stadssilhouet rondom knooppunten
- groen- en waterstructuur
- landschappelijke onderlegger
- dijken
- oevers en kades

“Een grotere bewustwording van de mensen door hen te laten zien, horen en voelen in welke buurt zij eigenlijk wonen”

Josee Roel | Stadsdeel Noord

7 Ruimtelijke en programmatische basisstructuur

Amsterdam wil stevig richting geven aan de wijze waarop de stad zich tot 2050 ontwikkelt. De strategische keuzes voor meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, en rigoureus vergroenen zijn daarom voor onze gemeente uitgewerkt in een ruimtelijke en programmatische basisstructuur. De ruimtelijke en programmatische basisstructuur is geen blauwdruk, maar biedt kaders waarbinnen de stad op verschillende manieren en met verschillende snelheden kan groeien. We geven ermee richting met betrekking tot het groen in de stad, de mobiliteit, de belangrijke openbare ruimtelijnen, ruimte voor economie en wonen, en de energieproductie.

Voor sommige van deze onderwerpen geeft de basisstructuur een stip op de horizon, waar we in stappen naartoe kunnen werken. Voor andere onderwerpen is de basisstructuur richtinggevend voor projecten en beleid om samenhang te garanderen in de ontwikkeling van de stad. Door helder te zijn over keuzes op hoofdlijnen ontstaat daarbinnen ruimte voor het samen stadmaken. De netwerken voor verkeer en vervoer, water en het netwerk van stadsstraten en stadslanen zullen in de vorm van ruimtelijke reserveringen, samen met de hoofdgroenstructuur, onderdeel worden van ruimtelijke planvorming in projecten en het stadsbrede omgevingsplan.

Ruimte voor groen en bewegen

Amsterdam werkt aan een robuust groen-blauw raamwerk. Dit wordt gevormd door de landschappen, landschapsparken, parken en het buurtgroen, verbonden door groene lanen, routes, oevers en taluds. Het groen-blauwe raamwerk maakt de stad hittebestendiger, ecologisch sterker en draagt bij aan de opvang van regenwater en geeft bewoners ruimte voor ontmoeting, verblijven en een actieve rol door medebeheer, stadslandbouw en tuinieren. In 2050 zijn alle buurten via groene fiets- en wandelroutes verbonden met het landschap. Binnen de stad zijn nieuwe parken aangelegd en bestaande verbeterd. Landschapsparken en parken voorzien in ongeveer de helft van de groenbehoefte van nieuwe buurten. De andere helft betreft groen in de directe leefomgeving: buurtparken, groene oevers en groene pleinen.

Ruimte voor sport vinden we grotendeels in de buurten en door intensivering van bestaande sportparken, waarvan ook de groene kwaliteit versterkt wordt. Ook is dubbel ruimtegebruik mogelijk, bijvoorbeeld door wegen te overbouwen of door daken van gebouwen te benutten. Een kleiner deel kan verder een plek vinden in nieuwe en bestaande stadsparken en de nieuwe landschapsparken.

Duurzame stedelijke mobiliteit

Een meerkernige metropool kan alleen als eenheid fungeren als de verbindingen van topniveau zijn. De Amsterdamse inzet op duurzame en gezonde mobiliteit is onderdeel van een verbetering van de bereikbaarheid binnen de metropoolregio. We sluiten in deze omgevingsvisie aan bij de bestaande afspraken die we binnen de Metropoolregio Amsterdam

en met het Rijk hebben gemaakt, en bouwen er op voort. De nieuwe voorstellen zijn bedoeld als startpunt van gesprek.

In onze visie gaat de Amsterdamse metro een steviger rol vervullen in de regionale bereikbaarheid. Metro ontlast het zwaar belaste NS-spoor en speelt ruimte vrij voor afstanden over langere afstanden. Het metronet wordt daartoe met nieuwe lijnen uitgebreid. Deze lijnen ontsluiten ook nieuwe ontwikkellocaties en ontlasten het bovengrondse openbaar vervoer in de stad. In de eerste plaats gaat het daarbij om het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn over CS. Op langere termijn zijn nog meer metro-uitbreidingen nodig om de woningbouwlocaties en bestaande regiokernen aan de noord- en oostzijde van de agglomeratie te verbinden met de economische kerngebieden in het centrumgebied en aan de zuidzijde van de stad.

In de stad zijn voor bereikbaarheid en interne samenhang de netwerken voor lopen, fietsen en stedelijk openbaar vervoer het belangrijkst. Dit betekent dat we meer ruimte geven aan voetgangers (bredere stoepen), fietsers en openbaar vervoer. Het betekent ook minder ruimte voor personenauto's en lagere snelheden en minder geparkeerde auto's. De hele stad is in 2050 autoluw. Door regulering van het hoofdnetwerk wordt doorgaand verkeer uit de stad geweerd. De A10 behoudt daarvoor een functie als verdeelring van het stadscentrum. De andere stadsdelen zullen juist meer gebruikmaken van de tweede ring A9-A5. Rondom de stad maken hubs de overstap van regionaal autoverkeer naar stedelijk openbaar vervoer en fiets mogelijk.

Een door infrastructuur gedomineerde leefomgeving zorgt voor vervreemding en verlies van oriëntatie. Voorkomen moet worden dat de ruimte onnodig wordt opgeknipt voor afzonderlijke verkeerssoorten. Autonoom functionerende netwerken willen we alleen als het de beste totaaloplossing is, bijvoorbeeld voor metro of ander hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op een vrij liggende spoor- of busbaan waar dat kan of ondergronds in zeer dichtbebouwde gebieden. Openbaar vervoer zoals de klassieke Amsterdamse tram en de stadsbus mengen zich veel beter met actief verkeer en het stedelijk leven. Hoewel deze systemen soms minder efficiënt zijn, passen ze vaak wel beter bij grote delen van de bestaande stad en nieuw te ontwikkelen gebieden.

Binnen Amsterdam vormt een netwerk van aantrekkelijke openbareruimteroutes waarover fiets en openbaar vervoer rijden een samenbindend geheel. Het fietsnetwerk zelf ontwikkelt zich tot een compleet, veilig en comfortabel systeem van fietsstraten, stadsstraten, stadslanen, groene routes en fietsringen. Twee nieuwe IJ-oeververbindingen zijn schakels in een doorgaande fietsring rond het centrum, die de binnenstad, Haven-Stad, Noord en Oost verbinden. Nieuwe oeververbindingen en pontveren ontsluiten ook nieuwe buurten in Noord en Zaanstad en op Zeeburgereiland en IJburg. Regionale snelfietsroutes verbinden via de scheggen op comfortabele wijze Amsterdam met de regiokernen op grotere afstand.

De verderop in dit hoofdstuk beschreven en weergegeven mobiliteitsnetwerken ondersteunen de visie, het zijn dus geen uitvoeringskaarten. Ze komen niet in de plaats van de netwerken zoals opgenomen in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. De netwerken uit het beleidskader geven echter alleen een beeld van de huidige situatie en prioriteiten, de visie-kaarten geven de toekomstige (gewenste) ontwikkelingen aan.

Robuust netwerk van straten en lanen

Amsterdam is straks een meerkernige stad, opgebouwd uit buurten met een eigen karakter. Maar deze stedelijke kernen en buurten zijn dankzij een netwerk van doorgaande stadsstraten en stadslanen onderdeel van de stad als geheel. Straten en lanen zijn naast routes door de stad ook aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken. Ze zijn logische plekken voor publieksfuncties en voorzieningen. Langs veel van deze straten en lanen is ruimte voor zorgvuldige verdichting met woningbouw. Het netwerk biedt ook ruimte aan groen, openbaar vervoer en ondergrondse infrastructuur, waaronder die voor duurzame energie. De inzet op duurzaam en gezond bewegen – met volop ruimte voor lopen, fietsen en ov, en minder plek voor de auto – maakt deze invulling en betekenis van de stadsstraten en stadslanen mogelijk.

De centrale rol van de openbare ruimte in het functioneren van de stad als ontmoetingsplek en verbinder komt tot uitdrukking in een hoog inrichtings- en beheerniveau. Het netwerk is herkenbaar Amsterdams, duurzaam, veilig en beheerbaar ingericht. Een nadruk op een eenvoudige inrichting, bij voorkeur met een langzaamsnelheidsregime, maakt een gevarieerd gebruik van straten mogelijk. De openbare ruimte draagt dankzij een inzet op grote straatbomen en waar mogelijk een groene inrichting bij aan het rigoureus vergroenen van de stad.

Ruimte voor nieuwe stedelijkheid

De groei van inwoners en arbeidsplaatsen maken we mogelijk binnen de huidige grenzen van de stad. Bij deze verdichtingsopgave sturen we op het juiste programma op de juiste plek in de stad. Er wordt stevig verdicht op goed bereikbare plekken. Hoge dichtheden en concentraties van werken en voorzieningen komen rond openbaarvervoerknopen. De verdichting draagt in de naoorlogse wijken bij aan een volwaardig voorzieningenaanbod en een robuust openbaarvervoerssysteem. Buurten zijn qua functies en woningtypen gemengd, er is ruimte voor groen, sport en spel en maatschappelijke voorzieningen.

Stedelijke kwaliteit is om in te wonen, maar zeker ook om in te werken. Voor veel bedrijven is een stedelijke omgeving een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Sommige buurten zullen vanwege de ligging en het relatief luwe karakter vooral ruimte bieden aan kleinschalige werkgelegenheid. In andere buurten is juist plek voor grootschalige kantoren, instituten en instellingen. Op weer andere plekken zal meer ruimte komen voor productieve bedrijvigheid.

Innovatieve kenniseconomie, onderwijs en onderzoek maken een belangrijk deel uit van de Amsterdamse economie. In de omgevingsvisie hebben we daarom een aantal kenniskwartieren benoemd. Dit zijn stadsbuurten waar onderwijs en onderzoek een dominante plek innemen en waar deze sector geclusterd een plek krijgt. Ze hebben soms de naam campus of park, maar zijn bovenal plekken met stedelijke kwaliteit. Dat betekent dat er ook altijd gewoond en gewerkt wordt en je er een rijk voorzieningenaanbod aantreft. Ze zijn bovendien nauw verbonden met de omliggende stad en vormen geen afgesloten enclaves.

Versterken van plekken met een stedelijke betekenis

De meerkernige stad bestaat uit eigenstandige gebieden. Voorwaarden voor meerkernigheid zijn een volwaardig voorzieningenaanbod en een stevig openbaarvervoerssysteem. Daarnaast zijn plekken met een stedelijke betekenis een belangrijk ingrediënt. Het zijn plekken die voor zowel mensen uit de directe omgeving, als uit de stad als geheel en de regio het bezoeken waard zijn. Je kunt er bijvoorbeeld sporten, naar een museum, buiten afspreken, een opleiding volgen en boodschappen doen. Ze hebben of een sterk stedelijk karakter of ontlenen hun kwaliteit aan hun landschappelijke ligging.

Plekken met stedelijke betekenis liggen vaak aan of rond een plein, dat als ontmoetingsplek of markt fungeert. Pleinen vormen aanleiding voor een bijzondere en groene inrichting die uitnodigt tot verblijven en spelen. Ze zijn ook plekken waaraan zich een bijzonder programma kan vestigen, zoals culturele functies of onderwijs en educatie.

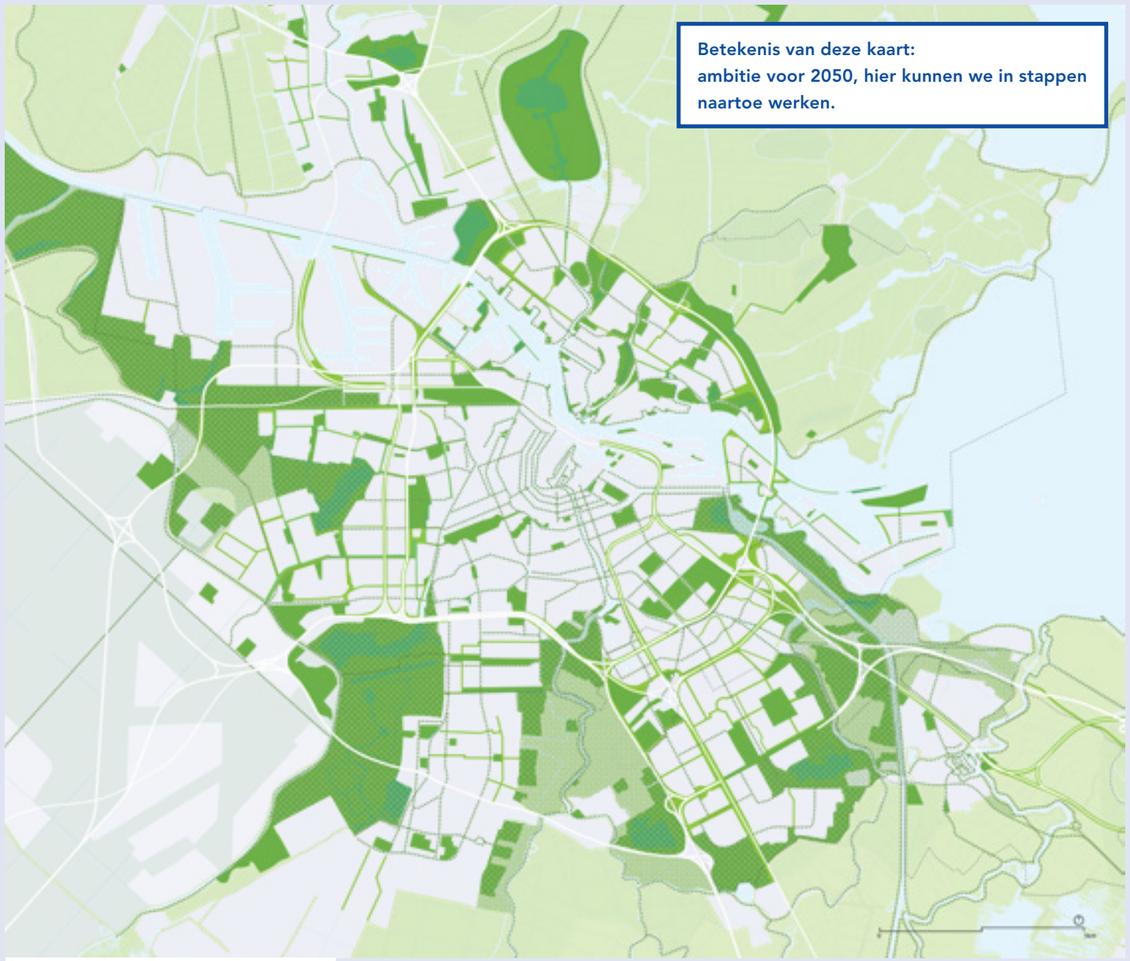
Bedrijvigheid en de haven

Naast de gemengde buurten zijn er monofunctionele gebieden die ruimte bieden aan stadsverzorgende bedrijvigheid en logistiek. De zeehaven zal tot 2050 verduurzamen, waarbij de huidige focus op opslag en verwerking van fossiele brandstoffen verschuift naar circulaire economie, (kleinschalige) maakbedrijven en opwekken, opslag en distributie van duurzame energie en grondstoffen.

Ruimte voor klimaatneutraal

De ruimtevraag van het klimaatneutraal maken van de stad is deels nog een grote onbekende. Binnen de gemeentegrenzen geven we de zoekgebieden voor windenergie aan. Daarnaast kunnen datacenters bronnen van warmte zijn. De haven krijgt een belangrijke rol in de opwek en opslag van duurzame energie.

Nieuwe netwerken voor energie moeten worden ingepast en het elektriciteitsnet moet uitgebreid worden met nieuwe kabels en onderstations. Uitgangspunt is daarom dat we voldoende ruimte in de ondergrond voor nieuwe netwerken proberen te reserveren. Ook in nieuwe buurten houden we rekening met ruimte voor nutsinfrastructuur.



Ambitie hoofdgroenstructuur

- groene linten
- groene corridors
- park
- landschapspark
- landschap

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- water

Impressie buurtniveau: groen, sporten, spelen in een gemengde stadsbuurt.

Het samenhangende raamwerk van verschillende groentypen.

Het groeien binnen grenzen en rigoureus vergroenen van de stad doen we tegelijk en op alle schaalniveaus: van het landschap tot aan de geveltuin. We werken actief aan het realiseren van een groenblauw raamwerk dat bestaat uit groene gebieden en een samenhangend netwerk van verbindingen en groen in de buurten. Het stedelijke netwerk en de groene gebieden krijgen een beschermde status, vergelijkbaar met de huidige hoofdgroenstructuur.

Groen op buurtniveau

Het lokale buurtgroen is een onlosmakelijk onderdeel van het groen-blauwe raamwerk van de stad, maar vormt geen onderdeel van de hoofdgroenstructuur, zoals die hieronder wordt beschreven. De invulling van buurtgroen en groen op gebouwen en kavels wordt op buurtniveau uitgewerkt, aan de hand van lokale opgaven en stedelijk beleid.

Voldoende ruimte voor sport en groen op buurtniveau vormt een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling (aan de hand van de referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen). Hiervoor is de inpassing van een breed scala aan voorzieningen van verschillend formaat mogelijk, mede bepaald door de lokale behoefte en de grootte van de ontwikkeling. Nieuwe sportvoorzieningen worden tijdig, en in de nabijheid (tot maximaal 1,5 km afstand) van de nieuw te ontwikkelen woningen gerealiseerd.

Hoofdgroenstructuur

Omdat groen belangrijker is dan ooit en de druk op het groen groter is dan ooit, handhaven we het instrument van de hoofdgroenstructuur, maar wordt met deze omgevingsvisie wel ingezet op een vernieuwing.

Waar de hoofdgroenstructuur tot nu toe nog een mozaïek vormde van groengebieden, werken we met de nieuwe hoofdgroenstructuur aan een aaneengesloten groen netwerk op de schaal van de stad. De nieuwe hoofdgroenstructuur sluit naadloos aan op de groengebieden en groene routes in de gebieden rondom de stad. Dit netwerk bestaat uit grote groengebieden die onderling met elkaar worden verbonden door ecologische en recreatieve verbindingen. Bovendien voegen we de bestaande ecologische structuur van Amsterdam toe aan de hoofdgroenstructuur. Deze ecologische structuur stamt uit 2012 en kende tot nu toe een eigen beschermingsregime. Ook onderdelen van de hoofdbomenstructuur gaan deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Omdat water vaak onlosmakelijk verbonden is met het groen in Amsterdam, zowel ecologisch als recreatief, voegen we de recreatieplassen en bepaalde groene oevers toe aan de hoofdgroenstructuur. De inzet is dat die recreatieplassen en oevers nog meer ecologische en recreatieve waarde krijgen.

De nieuwe hoofdgroenstructuur is opgebouwd uit alle groene gebieden en groene verbindingen die een wijkoverstijgende functie hebben, van grote waarde zijn voor de stad (gebruik, gezondheid, natuur, duurzaamheid, cultuurhistorie, etc.), een cruciale verbindende of structurerende functie vervullen of op een andere wijze bijzonder of zeldzaam zijn. Hieronder wordt de inzet wat betreft toegankelijkheid, ontwikkeling en beheer van de hoofdgroenstructuur toegelicht. Hoe het instrumentarium van de hoofdgroenstructuur vorm krijgt, gericht op het beschermen van bestaande waarden en het realiseren van gewenste ontwikkelingen, wordt toegelicht in de paragraaf ‘Groen’ van hoofdstuk 16 ‘Leefbare stad’.

De inzet voor de uitgebreide en samenhangende hoofdgroenstructuur is uitgewerkt in de volgende onderdelen:

Groene verbindingen

Groene verbindingen zijn lijnvormige verbindingen tussen de groene gebieden, en maken de groenstructuur robuust en aaneengesloten. Het gaat vaak om begeleidend groen langs infrastructuur van spoor tot (auto)weg tot fiets- en wandelpaden en het water. Door deze koppeling spelen de groene verbindingen een grote rol in de dagelijkse beleving van groen en het aangenaam verplaatsen door de stad. De breedte van de lijn kan sterk variëren. In uiterst brede vorm kan een groene verbinding bijna een eigen plek worden, soms ontstaan hierin kleinere parkjes. In de uiterst smalle vorm is er ‘slechts’ ruimte voor een bomenlaan en gevel-

tuintjes, maar is als onderdeel van de robuuste op het stadsontwerp passende groenstructuur minstens net zo belangrijk. Binnen de groene verbindingen maken we onderscheid tussen:

Linten

Vormen ruimtelijk belangrijke structurerende en verbindende lijnen waarin groene onderdelen het totale ensemble versterken, maar niet de belangrijkste componenten hoeven te zijn. Het karakter wordt met name bepaald door de stedenbouwkundige, cultuurhistorische en/of landschappelijke situatie. Het doel is het groene karakter van deze lijnen te behouden en waar mogelijk te versterken. Denk aan de Noordelijke IJdijk in Noord met oude begeleidende beplantingen en het doorlopende groene talud en dijkvoet. Of de bomen langs de grachten van de binnenstad.

- **Toegankelijkheid:** openbaar en aangrenzend privé. De doorgaande route is altijd onderdeel van de openbare ruimte en vrij toegankelijk. Uitzonderingen zijn mogelijk, bijvoorbeeld vanuit ecologische of (water)veiligheidsdoelstellingen. Aangrenzende private terreinen als erven en tuinen kunnen onderdeel zijn van het ruimtelijke ensemble van het lint, maar zijn in principe niet toegankelijk.
- **Ontwikkeling:** bij (her)inrichtingen van de openbare ruimte worden kenmerkende groene elementen behouden, teruggebracht en waar mogelijk toegevoegd tot een nieuwe en sterkere doorlopende groenstructuur. Vanuit welstand kunnen ook eisen worden gesteld aan de inrichting van aangrenzende privéterreinen en objecten.
- **Beheer:** uiteenlopend beheer, van zeer intensief tot zeer extensief. Binnenstedelijk voornamelijk beheert door de gemeente. Het waterschap of Rijkswaterstaat (waterkeringen) hebben ook beheertaken.

Corridors

Vormen een uitermate groene verbinding voor mensen én flora en fauna. De huidige ecologische structuur van Amsterdam is opgenomen in deze laag. Waterlopen, oevers, recreatieve fiets- en wandelroutes en taluds van dijklichamen zijn vaak onderdeel. Het doel is zoveel mogelijk aaneengesloten vlakgroen zonder barrières: ‘groen tenzij’. De inrichting kan sterk verschillen, afhankelijk van de ecologische of recreatieve functie, landschappelijke basis en stedelijke context. Voorbeelden zijn de spoorberm langs de Tugelaweg in Oost, de Oostertocht langs de Klaprozenweg in Noord en de Slotervaart parallel aan de Plesmanlaan in West.

- **Toegankelijkheid:** voornamelijk openbaar toegankelijk. Uitzonderingen zijn mogelijk, bijvoorbeeld vanuit ecologische of (water)veiligheidsdoelstellingen.
- **Ontwikkeling:** zwakke en/of ontbrekende schakels worden aangepakt, bijvoorbeeld door het aanleggen van ontbrekende fiets- en wandelroutes en flora- en faunaverbindingen.
- **Beheer:** overwegend extensief beheer door gemeente, maar ook partijen als ProRail, Rijkswaterstaat en het waterschap hebben een beheertaak.

Groene gebieden

Groene gebieden zijn grotere samenhangende eenheden van groene plekken. Ze vormen vaak een bestemming en hebben een eigen identiteit, en dus ook vaak een naam. Binnen de gebieden kan het zijn dat verschillende typen groen, gebruik, maar ook water en bepaalde vormen van bebouwing deel uitmaken van het gebied. De samenhang hiertussen vormt een gebied met eigen specifieke kenmerken en kwaliteiten, en is daarmee onderscheidend van andere gebieden. Dit maakt een veelkleurig palet aan typen gebieden die complementair (kunnen) zijn aan elkaar, wat past bij de diversiteit aan gebruikers. We maken binnen de groene gebieden onderscheid tussen:

1. Parken

Parken zijn de groene gebieden in de stad met stedelijke oorsprong en een functionele groen-recreatieve betekenis. Zij onderscheiden zich van buurtparken doordat zij ook een betekenis op stedelijke schaal hebben. Door het faciliteren van medegebruik en meervoudig ruimtegebruik zijn parken in meer of mindere mate altijd multifunctioneel. Hierin zitten allerlei gradaties, en er is dan ook een breed palet aan typen parken denkbaar: stadparken als het Oosterpark en het Vondelpark,

tuinparken als Amstelglorie en de Bretten, sportparken als Watergraafsmeer en Ookmeer, maar ook begraafplaatsen als Zorgvlied en De Nieuwe Ooster.

- **Toegankelijkheid:** parken nodigen uit tot medegebruik. De mate van openbaarheid past bij de functie en het karakter van het park.
- **Ontwikkeling:** nieuwe parken vormen onderdeel van gebiedsontwikkeling, soms ontwikkeld in publiek-private samenwerking. Het optimaliseren van bestaande parken is een opgave voor de gemeente, met lokale parkorganisaties en vrijwilligers die soms delen van het park onderhouden.
- **Beheer:** overwegend intensief vanwege de hoge gebruiksdruk, maar binnen de parken zitten vaak ook minder intensieve of zelfs extensief beheerde delen, bijvoorbeeld voor de ecologische plekken en verbindingen van het park.

2. Landschapsparken

Landschapsparken zijn een hybride van parken en landschappen waar als gevolg van de groei van het aantal inwoners van de agglomeratie de recreatieve druk zeer hoog is. Hier wordt met een samenhangende aanpak gezocht naar mogelijkheden om, passend bij de kwaliteiten van het gebied, de recreatieve toegankelijkheid en gebruiksmogelijkheden te vergroten. Dit is maatwerk, geen landschapspark is hetzelfde, maar een natuurlijkvriendelijke inrichting, met een zorgvuldige inpassing van recreatieve voorzieningen is het uitgangspunt. Denk aan Het Twiske, de Tuinen van West, het Diemerpark en het Diemerbos of het Amsterdamse Bos.

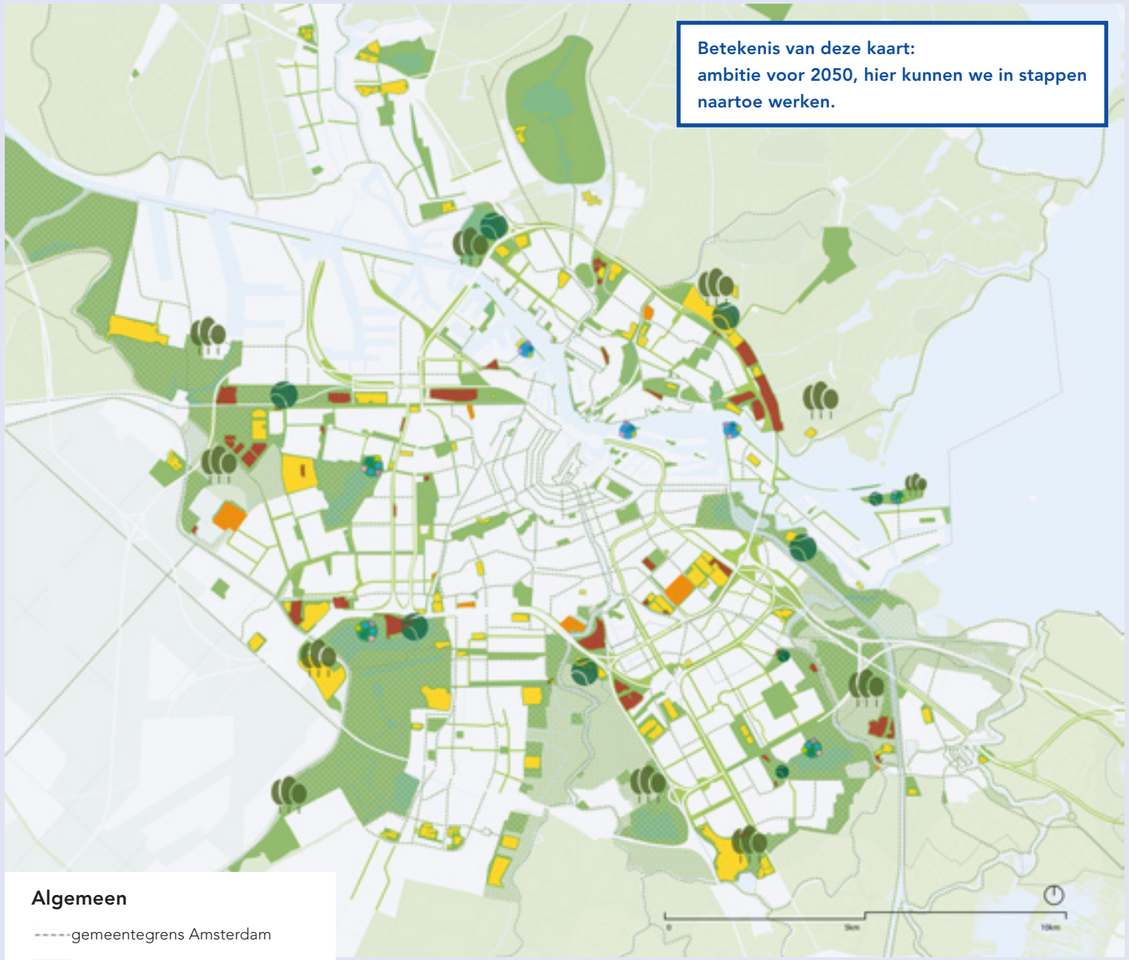
- **Toegankelijkheid:** overwegend en zoveel mogelijk opengesteld en vrij toegankelijk. Private terreinen kunnen onderdeel zijn, en niet of semiopenbaar toegankelijk zijn.
- **Ontwikkeling:** geleidelijke gebiedsontwikkeling, in samenwerking met andere overheden als buurgemeenten, provincie en waterschap. Vaak ook met natuurbeherende organisaties, recreatieschappen en private eigenaren.
- **Beheer:** overwegend extensief, met uitzondering van recreatieve concentratieplekken waar een intensief beheer nodig kan zijn. De recreatieschappen hebben een belangrijke uitvoerende beheertaak namens de gemeenten, en er is altijd sprake van afspraken en samenwerking met andere betrokken partijen en eigenaren.

Landschap

Het landschap is het niet-urbane buitengebied rondom de agglomeratie van Amsterdam dat gevormd is door landbouw, natuurbeheer, waterbeheersing en energieproductie (turfwinning). Nu en ook in de nabije toekomst is de groen-recreatieve functie hier niet de primaire drager, maar vormt het landschap het decor voor recreatief mede-gebruik. Het veenpolder- en droogmakerijenlandschap waarin Amsterdam ligt, leent zich hiervoor goed via het stelsel van dijk- en landweggetjes, waterlopen en oevers, die vaak tot diep in het stedelijke gebied doordringen. Denk hierbij aan Waterland ten noorden van Amsterdam, het veenrivierenlandschap langs de Amstel en de Vecht of de 19e-eeuwse droogmakerij Haarlemmermeerpolder.

- **Toegankelijkheid:** het ‘landgebonden’ landschap rond de stad is grotendeels in privaat bezit en niet openbaar toegankelijk, echter door het relatief fijnmazige stelsel van fiets-, wandel- en vaarverbindingen is het landschap toch goed beleefbaar en bereikbaar. Soms stellen private eigenaren gebieden ook open voor bezoek, denk aan landgoederen of natuurgebieden. Het ‘watergebonden’ landschap is daarentegen juist zeer openbaar toegankelijk, vrijwel op alle kleinere en grotere water(lopen) is via boot, of schaats, te komen.
- **Ontwikkeling:** geleidelijke gebiedsontwikkeling. Het landschap is altijd gemeentegrensoverstijgend en een (regionale) samenwerkingsopgave met tal van publieke en private partijen. Er gelden provinciale en Europese wettelijke kaders en richtlijnen.
- **Beheer:** boeren zijn de voornaamste beeldbepalende beheerders van het landschap. Maar ook andere particuliere eigenaren, natuurbeherende organisaties, de recreatie- en waterschappen, Rijkswaterstaat, provincie en de gemeenten hebben delen van het landschap in beheer. De noodzaak tot kringlooplandbouw voor klimaat en ecologie biedt kansen voor natuurvorming en recreatie. Dit willen we samen met de boeren verkennen.

Opgaven groen-blauw raamwerk



Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- water
- park
- landschapspark
- landschap

Openbaarheidsopgave

- sportpark
- volkstuinpark
- begraafplaats

Opgave landschapsparken

- zoekgebied sportlandschap
- zoekgebied stadsbos

Stedelijke plekken

- groen-blauwe hotspot

Impressie landschapspark: sporten, spelen, bewegen en andere vormen van recreatie in het landschap rond de stad.

Opgaven groen-blauw raamwerk

We hebben hierboven beschreven dat de nieuwe hoofdgroenstructuur een groen-blauw raamwerk gaat zijn bestaande uit groene verbindingen en groene gebieden. Dat is in de komende jaren de grootste opgave voor de hoofdgroenstructuur. Daarnaast zien we een aantal ontwikkelingen op de stad afkomen die van betekenis zijn voor de hoofdgroenstructuur. We zetten de belangrijkste op een rij.

Openbaarder en toegankelijker

Een aantal typen parken zullen de komende jaren, gestimuleerd door de groei van de stad, stapsgewijs een transformatie doormaken. Sportparken, begraafplaatsen, volkstuinparken en schooltuinen zullen in de eerste plaats hun oorspronkelijke rol blijven vervullen, maar tevens hun deuren openstellen voor bezoekers op zoek naar rust, ontspanning of op doorreis via de extra groene routes door de stad. In het geval van sport- en volkstuinparken gaat het tevens om aanpassingen, zodat meer mensen er van kunnen genieten en gebruik kunnen maken van de voorzieningen. Bij het investeren in deze parken kunnen tegelijk ook andere stedelijke opgaven worden betrokken, zoals klimaatadaptatie, ecologie, of het vergroten van de verblijfsfunctie voor de buurt.

Ook in de gebieden die we gedefinieerd hebben als landschapsparken speelt de openbare toegankelijkheid een grote rol. De mate waarin delen van deze gebieden die nu ontoegankelijk zijn voor recreanten op passende wijze meer openbaar kunnen worden gemaakt bepaalt uiteindelijk of en zo ja in welke mate er recreatief (mede)gebruik mogelijk is.

Sporten in een groene omgeving

Amsterdam wordt zo ingericht dat het de Amsterdammers uitnodigt tot bewegen, spelen en sporten. Het groen in en rond de stad speelt hierin een belangrijke rol: het biedt Amsterdammers de mogelijkheid te sporten en bewegen in een natuurlijke, gezonde omgeving. Hoewel sportvoorzieningen strikt genomen niet alleen maar ‘groen’ zijn, maken ze wel een onlosmakelijk deel uit van de groene en recreatieve netwerken in en rond de stad.

Naast sport in de buurten en het intensiveren van bestaande sportparken en het realiseren van nieuwe sportparken in de grote ontwikkelgebieden, zal een deel van de sportbehoefte ruimte krijgen in de landschapsparken. De inpassing van sportfaciliteiten is maatwerk per landschapspark. Het gaat om een combinatie van georganiseerde en ongeorganiseerde sportvoorzieningen, waarbij ook bestaande sportparken worden betrokken. Uitgangspunt is dat sport een positieve bijdrage levert aan de beleving van het landschapspark en deze zorgvuldig is ingepast, zodat het karakter van het specifieke landschap niet wordt aangetast.

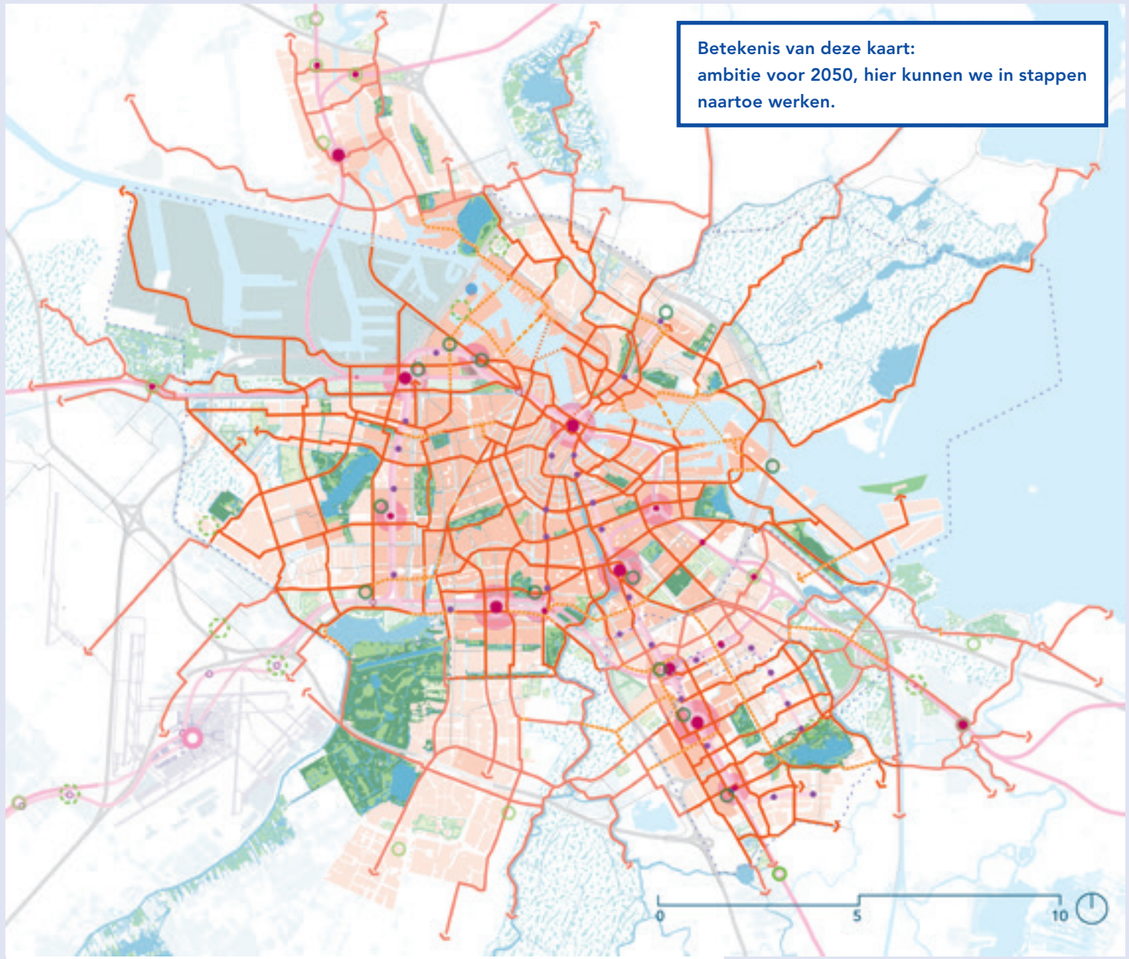
In het stedelijk gebied wordt sport zo efficiënt mogelijk ingepast. De omzoming biedt ruimte voor natuurlijk groen met ecologische waarde. In de landschapsparken is de inpassing ruimer en is minder plek voor traditionele sportvelden.

Een nieuw stadsbos

We hebben de ambitie om een nieuw stadsbos te realiseren, in Amsterdam of de directe omgeving. Hiermee breiden we het bomenbestand uit en bieden we meer gebruiksmogelijkheden voor recreatie, dragen we bij aan de biodiversiteit en het vastleggen van CO_2. We stellen een aantal mogelijke locaties voor waar we in samenwerking met andere partijen, en in samenhang met andere gebiedsontwikkelingen, de mogelijkheden verder gaan onderzoeken.

Groen-blauwe hotposts

Op deze plekken, met hun uitzonderlijke landschappelijke kwaliteit, is de inzet om hun stedelijke betekenis te vergroten. Ze zijn bij uitstek geschikt voor vrijetijdsfuncties als sportparken, strandjes, waterrecreatie, buitentheaters en musea. De nadruk ligt op buitenactiviteiten. Deze plekken worden verder toegelicht op pagina 108 en 109.



Mobiliteit

- langelijnenfietsnetwerk
- zoekgebied ontbrekende delen
- veerverbinding over het IJ
- vaste oeververbinding
- bestaand plusnet fiets
- treinstation sprinter/intercity
- metrostation bestaand/nieuw
- regiohub - P+R bestaand
- potentie regiohub auto - ov
- potentie stadshub
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- mobiliteitsmilieu agglomeratie
- mobiliteitsmilieu centrum-stedelijk
- stationskwartier
- mobiliteitsmilieu haven
- mobiliteitsmilieu Schiphol
- rijksweg
- water
- park
- landschappen rond de stad

Netwerk fiets

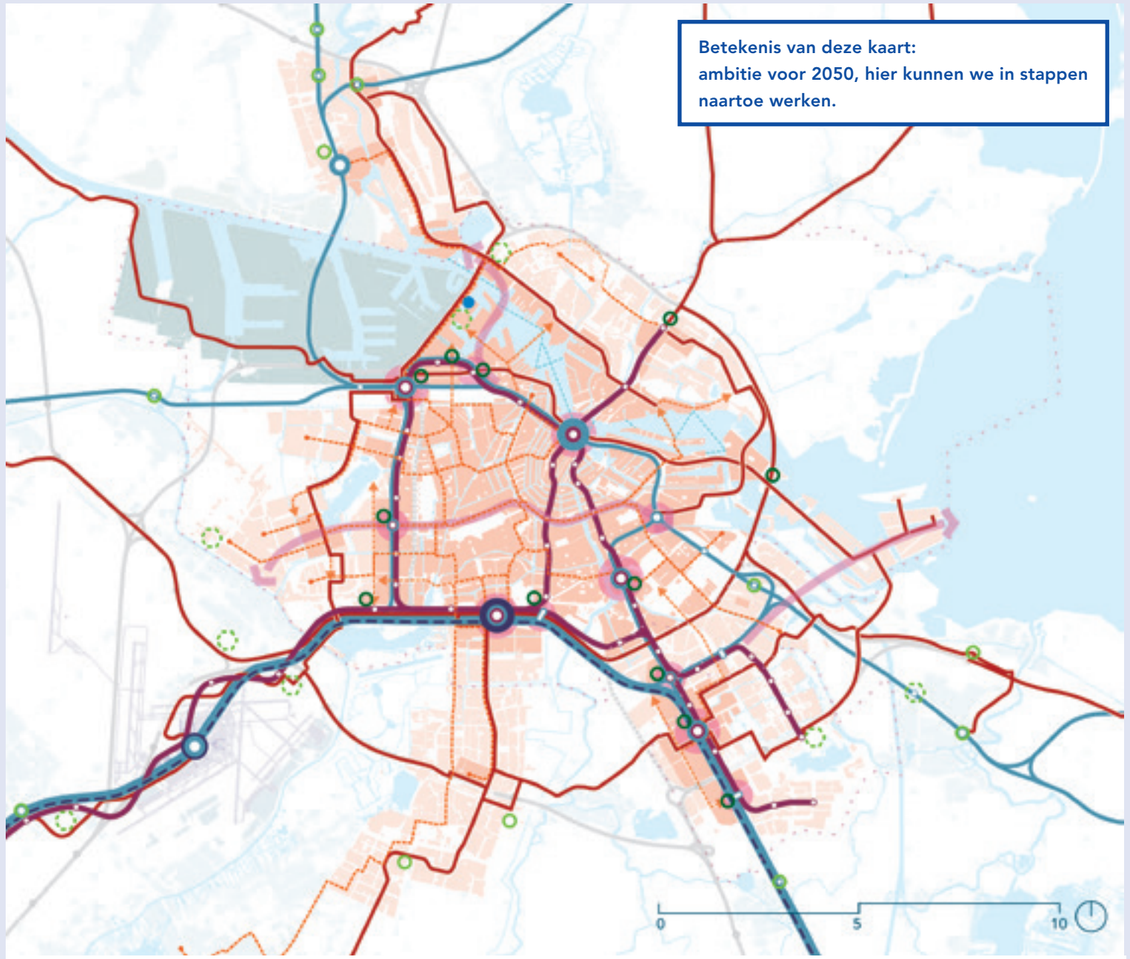
In een steeds verder autoluw wordende stad geldt nog meer dan nu dat fietsers in principe in elke straat goed kunnen fietsen. Waar, gezien de intensiteit en snelheid van het autoverkeer, gescheiden fietsvoorzieningen nodig waren om snel, veilig en comfortabel door de stad te kunnen fietsen, zijn deze in de toekomst op veel routes niet meer nodig. In 2050 zal in de hele stad een maximum snelheid van 30 km/u de norm zijn. Hierdoor, in combinatie met de afname van de hoeveelheid auto's, wordt mengen van verkeerssoorten vaker mogelijk, gescheiden fietsinfrastructuur zal veelal ook te smal zijn voor de grote aantallen fietsers.

Belangrijkste functie van de kaart is het actief ontwikkelen en bewaken van een hiërarchisch fietsnetwerk van lange lijnen. Dit zijn logische en hoogwaardige fietsroutes door de stad voor fietsers die over een langere afstand door de stad rijden. Ook zorgt dit netwerk ervoor dat ontwikkelgebieden zoals Haven-Stad worden aangehaakt op de rest van de stad. Hiervoor worden bestaande routes verbeterd en schakels die nog ontbreken gerealiseerd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de fietsring rond de binnenstad en door Noord, die aansluit op de nieuwe IJ-oeververbindingen. Ook willen we routes van/naar/langs treinstations verbeteren. Getekend is een grofmazig netwerk van lange lijnen. Binnen dit netwerk ligt een veel fijnmaziger netwerk van (meer lokale) fietsverbindingen voor kortere afstanden en om bestemmingen te bereiken. Het fijnmaziger netwerk is ook opgenomen in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam.

We zijn gewend om het fietsnetwerk van Amsterdam te zien als opgebouwd uit radialen en ringen, ongeveer zoals een spinnenweb. Vanuit het centrum geredeneerd is dat logisch. De ontwikkeling richting een meerkernige stad maakt het spinnenwebmodel echter achterhaald. Voor de ontwikkelingen rond het IJ zijn goede doorgaande oost-westverbindingen langs het IJ wenselijk met daartussen veel verbindingen over het water (pontjes en bruggen) met toeleidende routes verder de stad in (ladderstructuur). Een netwerk van routes tussen bestaande buurten in Nieuw-West en Zuidoost en de scheggen (rasterstructuur) sluit aan bij de ontwikkelingen in deze stadsdelen. Samen vormen deze netwerken een relatief grofmazig raster van hoogwaardige fietsverbindingen, dat meer weg heeft van een uit rechthoeken opgebouwde grid, dan van een spinnenweb.

Het netwerk van hoogwaardige en doorgaande fietsverbindingen ligt zoveel mogelijk langs (toekomstig) autoluwe routes. Hierdoor kan de fiets voldoende ruimte krijgen, bijvoorbeeld door de route in te richten als een 'gewone' straat met weinig auto's (fietsstraat) of met royale fietspaden/-stroken. Waar wenselijk lopen routes door of langs het groen of langs water.

Netwerk openbaar vervoer



Toekomstbeeld ov: 2041-2050

Mobiliteit

- spoorlijn met station
- internationaal spoor
- station Zuid internationaal
- metrolijn met station
- mogelijke metro-uitbreiding
- hoogwaardig openbaar vervoer: sneltram/bus
- dragend ov tram/bus
- aanpassing - uitbreiding dragend ov tram/bus
- dragend ov veerverbinding
- regiohub - P+R bestaand
- potentie regiohub auto - ov
- potentie stadshub
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- mobiliteitsmilieu agglomeratie
- mobiliteitsmilieu centrum-stedelijk
- stationskwartier
- mobiliteitsmilieu haven
- mobiliteitsmilieu Schiphol
- rijksweg
- water

Netwerk openbaar vervoer

Voor het toekomstig openbaarvervoernetwerk heeft Amsterdam de volgende ambities. Ze bouwen voort op bestaande afspraken binnen de MRA en met het Rijk. Daar waar ze verder gaan dan de bestaande afspraken, zijn het denkrichtingen en voorzetten voor een gesprek.

Het openbaarvervoernetwerk bouwt voort op de volgende hiërarchie:

1. **Trein**
- Het IC-/EC-spoorsysteem voor de hoofdverbindingen met de grote steden en landsdelen in Nederland en grote stedelijke regio's in buurlanden.
- Het spoorsysteem voor de overige interlokale verbindingen binnen de MRA met hoogfrequente sprinterdiensten naar regiokernen en personenhubs.

2. **Hoogwaardig openbaar vervoer**
- Het metronet voor de grote verbindende stromen binnen de agglomeratie.
- Het R-net voor de grote verbindende stromen binnen en buiten de agglomeratie.

3. **Dragend openbaar vervoer**
- Het tram- en busnet voor de verbinding en ontsluiting van wijken en buurten.

4. **Onderliggend openbaar vervoer**
- Aanvullend net van tram- en buslijnen voor ontsluiting van buurten.
- Aanvullend net van vraagafhankelijke (MaaS-)diensten voor ontsluiting van dunbevolkte buurten en vervoer op maat.

Veel van het openbaarvervoernetwerk is al aanwezig. In de periode tot 2050 stellen we voor het bestaande netwerk te versterken of om te bouwen in aansluiting op de bovenstaande hiërarchie. Verder stellen we voor het systeem (afhankelijk van het ontwikkeltempo) geleidelijk uit te bouwen, veelal met dragend openbaar vervoer om gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Bij de systeemkeuzes bus-tram-metro is de omvang van de (verwachte) vervoervraag en stedelijke structuur leidend. De vervoervraag wordt uiteraard sterk bepaald door keuzes als dichtheden, functiemix en parkeerregimes.

De belangrijkste voorgestelde transformaties zijn:

1. **Trein**
- Hogere frequentie treinverbindingen.
- Vergroten van het aantal knooppunten, waardoor de stad op meerdere plekken goed bereikbaar is (o.a. via Zuid, Sloterdijk, CS, Bijlmer/ArenA) en op termijn toevoegen regionale treinstations.
- Ombouw van delen van het nationale spoorsysteem naar lightrail.
  - Haarlem-CS-Weesp-Almere/Hilversum, eventueel met nieuwe haltes zoals Geuzenveld.

2. **Hoogwaardig openbaar vervoer**
- Uitbouw van het metrosysteem om enerzijds het zware spoor en anderzijds het binnenstedelijke tram- en busnet te ontlasten en gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken:
  - eerst doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp en sluiten kleine ring aan de westzijde van de stad, in combinatie met gebiedsontwikkeling Haven-Stad en de SADC-locaties langs de A4;
  - mogelijke opties, afhankelijk van ontwikkeling stad: Oost/Westlijn (om de druk op de openbare ruimte en tramnet te verminderen), doorgetrokken Oostlijn richting Zaanstad en een metro richting Almere, waarbij de IJmeerlijn met regiopartners al onderzocht wordt.
- Aanleg en vergroten van tram-capaciteit door gekoppeld rijden:
  - IJburg, Uithoorn, Noordelijke IJ-oevers/Zaanstad.
- Uitbreiding HOV-busnet/R-net:
  - HOV-verbinding Zaanstad;
  - snelle busverbindingen met omliggende kernen, waarmee we met relatief lage kosten aanvullende betrouwbare, snelle en hoogfrequente verbindingen tussen stad en de rest van de regio creëren.

Netwerk openbaar vervoer

3. Dragend openbaar vervoer

- Verbeteren stedelijke verbindingen door ov over IJ-bruggen.
- Nieuwe tram-/busverbindingen in Nieuw-West, Zuidoost/Oost en Noord om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

4. Onderliggend openbaar vervoer

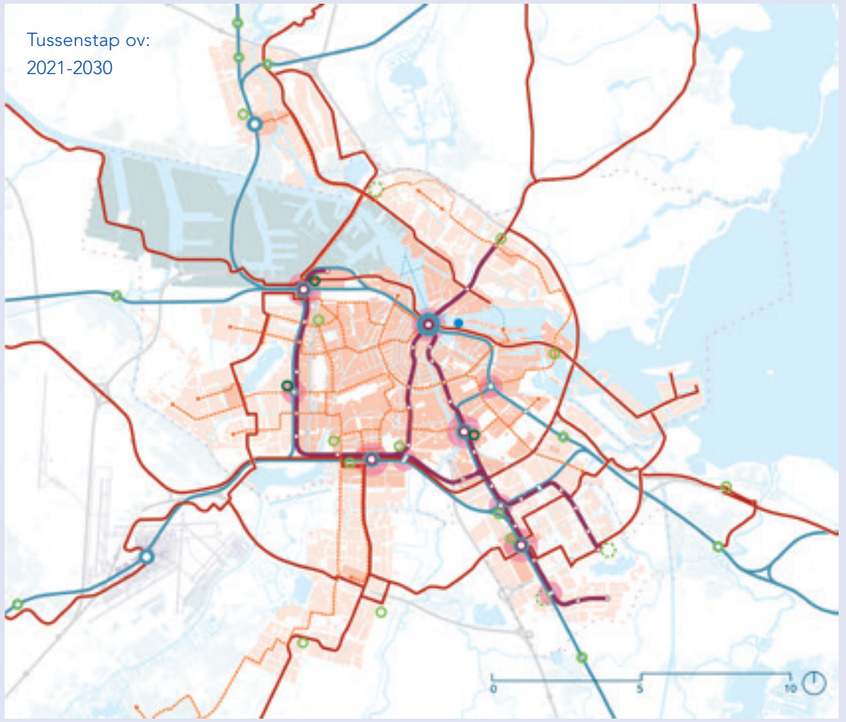
- Aanvullende openbaarvervoerdiensten op maat, waar bovenstaande transformaties (nog) niet te realiseren zijn.

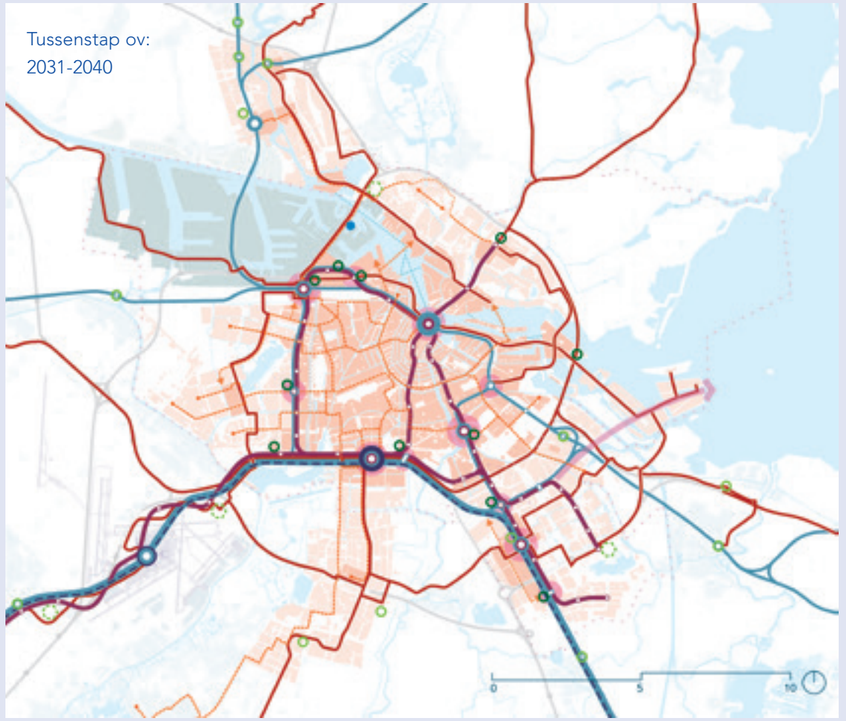
In de kaarten zijn deze veranderingen globaal ingedeeld in de periodes 2021-2030, 2031-2040 en 2041-2050. Op de kaart 2021-2030 staan vooral ingrepen waarover al bestuurlijke afspraken gemaakt zijn en reeds geplande investeringen. Voor de IJ-oeververbindingen en de verbinding naar Zeeburgereiland geldt dat besluitvorming nog moet plaatsvinden. De andere kaarten gaan over de langere termijn en geven meer een visie/denkrichting.

"Je moet vaak veel overstappen om in een ander stadsdeel te komen"

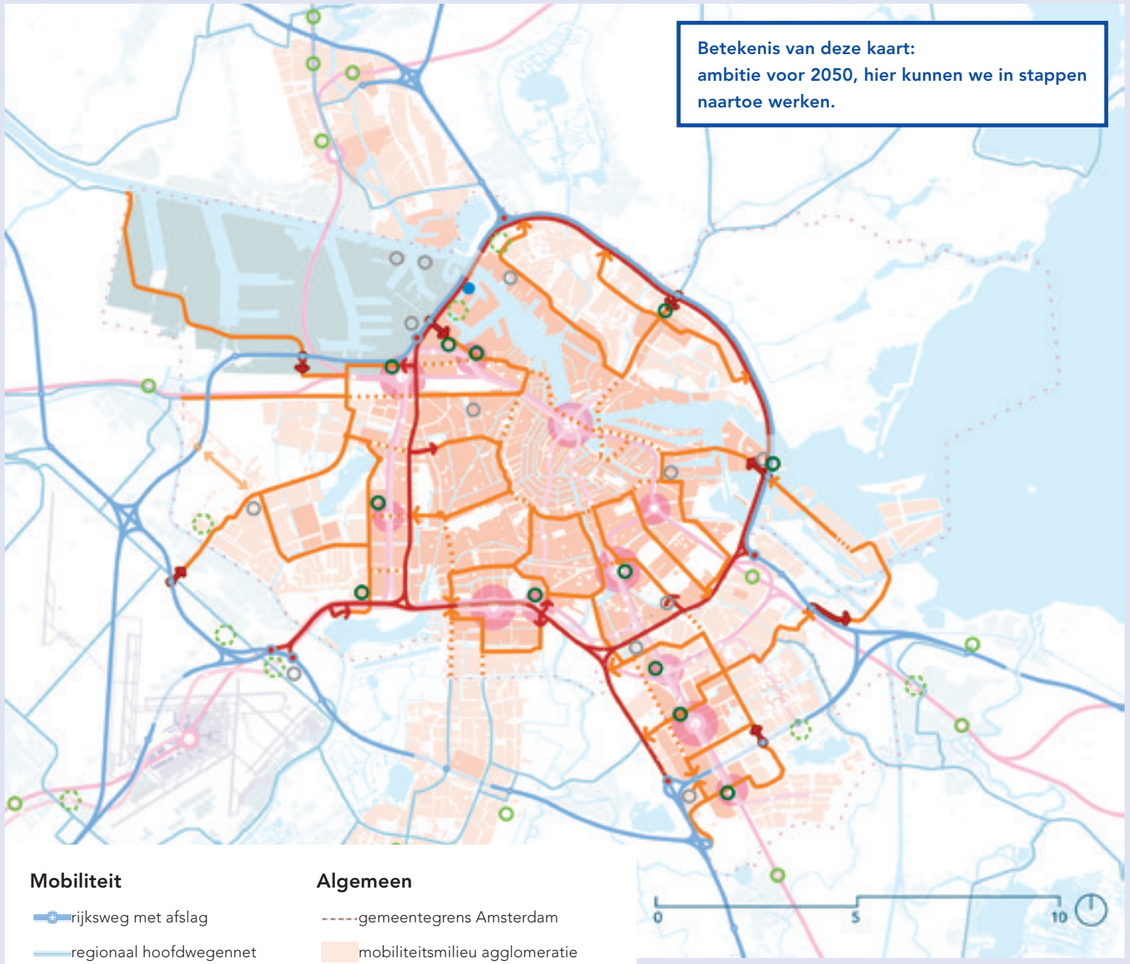
Adnan Atik | Stadsdeel Nieuw-West

Netwerk openbaar vervoer





Netwerk auto en hubs



Mobiliteit

- rijksweg met afslag
- regionaal hoofdwegennet
- binnenstedelijke rijksweg
- mogelijke aansluiting A5
- invalsroute bezoekers
- stedelijk hoofdnetwerk auto
- regulering hoofdnetwerk
- regiohub - P+R bestaand
- potentie regiohub - P+R
- potentie stadshub
- potentie logistieke hub
- spoorlijn met station
- metro met station
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- mobiliteitsmilieu agglomeratie
- mobiliteitsmilieu centrum-stedelijk
- mobiliteitsmilieu haven
- mobiliteitsmilieu Schiphol
- water

Amsterdam wordt steeds autoluwer om ruimte te maken voor andere modaliteiten en functies in de openbare ruimte. Om verkeer uit het centrum op de A10 aan de oost-, west- en zuidzijde van de stad meer ruimte te geven gaan we de A5-A9 meer inzetten om Nieuw-West en Zuidoost te ontsluiten. De A10 zal wel een belangrijke rol blijven vervullen voor de bereikbaarheid van de haven. Door beter benutten van de A5-A9 ontstaat ruimte voor een functieverandering van doorgaande autowegen in de naoorlogse stad. In combinatie met andere autoluw-maatregelen kan het ruimtebeslag van het autonetwerk in de stad worden verkleind. Autoverkeer door de stad wordt gereguleerd. Samen met een snelheidsverlaging op het stedelijk netwerk biedt dit ook mogelijkheden voor nieuwe vervoerswijzen in de stad, zoals lichte elektrische voertuigen voor bevoorrading (LEV's).

Netwerk auto en hubs

Maatregelen:

- reguleren autoverkeer in de stad (door intelligente toegang, betalen naar gebruik en/of circulatiemaatregelen/'knips');
- reguleren toegang tot het stedelijke netwerk van autowegen. Voor de inkomende stromen van forenzen en bezoekers minder gelegenheid om de hoogstedelijke gebieden en centra te bereiken met de auto;
- beperken van het aantal invalswegen in de stad en sturen op gebruik van invalswegen;
- snelheidsverlaging naar 30 km/uur op het hele stedelijke wegennet, m.u.v. stadsautowegen;
- 'afvangen' autoverkeer vanuit de regio met hubs;
- ring A10 verdeelring voor centrum Amsterdam;
- tweede ring A9/A5 verdeelring Nieuw-West en Zuidoost;
- mogelijke nieuwe aansluiting Nieuw-West op de A5.

Hubs

De toenemende afhankelijkheid tussen Amsterdam en de rest van de regio en de rest zorgt voor meer vervoer van mensen en goederen. In onze verdichtende stad is er niet altijd voldoende ruimte voor alle soorten mobiliteit. Vooral de personenauto en zwaar vrachtverkeer zullen in Amsterdam pas op de plaats moeten maken. Om die reden zoeken we voor personenvervoer en logistiek vervoer van buiten naar binnen de stad naar alternatieven. Hubs dragen bij aan die alternatieven. Dit zijn schakelpunten tussen regionaal en stedelijk vervoer. Met hubs kunnen we zorgen voor een goede overstap van overlast gevende en ruimte-extensieve vervoermiddelen als de auto, naar kleinere en efficiëntere vervoermiddelen, zoals fiets, scooter of openbaar vervoer (en andersom). Voor logistiek vervoer zijn hubs de plek waar overslag op kleinere voertuigen en vervoer over water plaatsvindt. Ook kunnen hubs bijdragen aan het verminderen van het aantal ritten door (kleinschalige) overslag en pakketleveringen op een centrale plek in wijken te organiseren. Hubs zorgen er daarmee voor dat netwerken op verschillende schaalniveaus (internationaal, nationaal, regionaal, stedelijk, buurt) goed aan elkaar worden verbonden. De komende jaren zullen we actief ruimte moeten maken voor hubs. Dit geldt voor de nieuwe stad in gebiedsontwikkelingen en voor de bestaande stad, maar ook in de rest van de regio.

We onderscheiden in en rond Amsterdam de volgende soorten hubs:

- **buurthubs:** hubs waar deelmobiliteit wordt aangeboden, inpandig of in de openbare ruimte. Belangrijkste rol is het vergroten van de mobiliteitsopties voor bewoners;
- **wijkhubs:** primair gericht op het parkeren voor bewoners en bedrijven en gericht op het vergroten van mobiliteitsopties via deelmobiliteit, parkeren op afstand, pakketbezorging en retailoverslag. Deze hubs ontwikkelen we in nieuw te ontwikkelen gebieden.

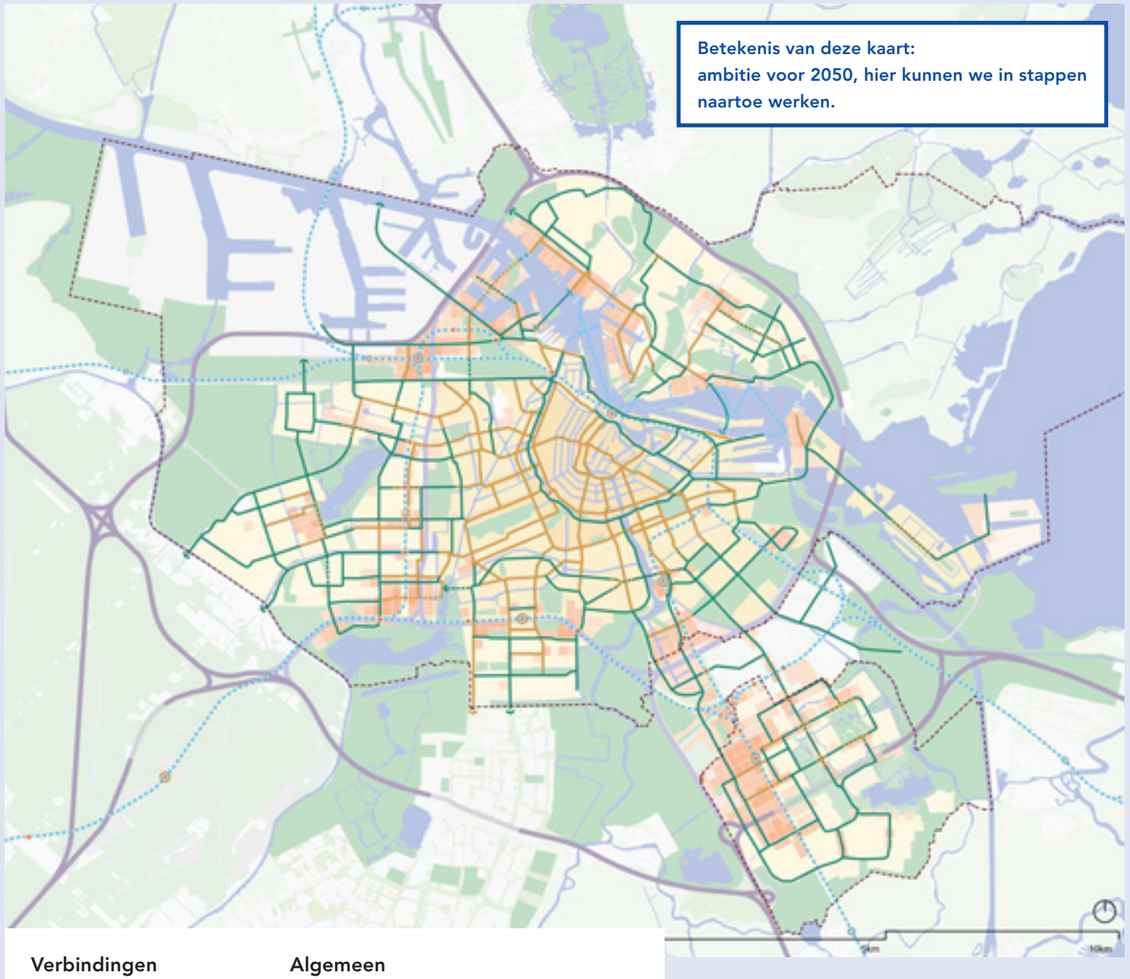
In de bestaande stad bekijken we of bestaande parkeergarages hiervoor geschikt zijn;

- **stadshubs:** stedelijke knooppunten, waar overstap van het (inter)nationale/regionale vervoersniveau naar het stedelijke vervoersniveau plaatsvindt. Stadshubs zijn divers in verschijningsvorm: van belangrijke ov-knoop, waar van trein op metro en tram kan worden overgestapt, tot ov-haltes waar de overstap auto/ov plaats kan vinden (zoals de huidige stedelijke P+R's). Stadshubs hebben de potentie om door te groeien naar volwaardige stationskwartieren. In dat geval zal de ruimte voor geparkeerde auto's verminderen, omdat dit moeilijk samengaat met een verder verdichtende stad. Voor alle grotere ov-stations en –haltes geldt dat hier in principe ook deelvervoer (bij voorkeur fiets en scooter) wordt aangeboden ten behoeve van de last-mile;
- **regiohubs:** primair gericht op overstap tussen modaliteiten voor bezoekers (auto's vroeg afvangen en overstappen naar ov en fiets/deelmobiliteit). Deze hubs liggen verder buiten het stedelijk gebied, op locaties die goed per auto en ov zijn ontsloten en die zich kunnen richten op meerdere stedelijke kernen. De huidige regionale P+R's zijn hier een voorbeeld van.

Wijkhubs en stadshubs hebben niet alleen een rol in het personenvervoer, maar ook in de logistiek. Dit kan in sommige gevallen geïntegreerd worden, in andere situaties zijn er specifieke logistieke hubs op wijk- of stadsniveau nodig die primair gericht zijn op overslag van goederen. Logistieke hubs liggen op goed per vrachtauto te bereiken locaties en op locaties waar verder transport via het water of met kleinere uitstootvrije voertuigen goed mogelijk is.

Voor alle hubs geldt dat er gezocht wordt naar meervoudig ruimtegebruik. In stedelijk gebied is de ruimte schaars. Dit maakt het logisch hubs waar mogelijk te combineren met andere functies, zoals logistieke overslag en voorzieningen. Dit kan variëren van voorzieningen die de hubfunctie ondersteunen, zoals horeca of retail, of opzichzelfstaande voorzieningen, zoals een remisefunctie voor bussen, sportvoorzieningen of een middenspanningsstation ten behoeve van de energietransitie. In alle gevallen geldt wel dat dit passend moet zijn bij de omgeving en de specifieke situatie.

Netwerk van stadsstraten en stadslanen

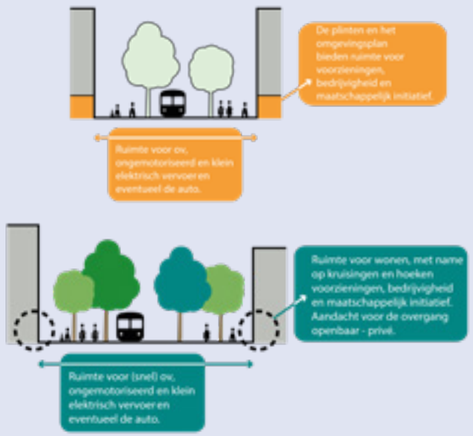


Verbindingen

- stadsstraat
- ontbrekende verbinding stadsstraat
- stadslaan
- ontbrekende verbinding stadslaan
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding
- treinspoor met station
- rijksweg
- binnenstedelijke rijksweg

Algemeen

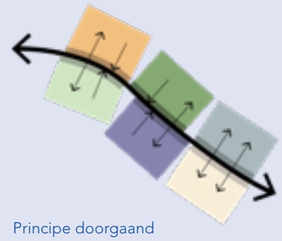
- gemeentegrens Amsterdam
- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- productieve bedrijvigheid in de buurten
- bebouwing agglomeratie
- haven en Schiphol
- water
- park, landschapspark en landschap



Principes stadsstraten en stadslanen.

Netwerk van stadsstraten en stadslanen

Ieder gebied en iedere buurt heeft zijn eigen karakter en betekenis in de stad. Een doorlopend netwerk van stadsstraten en stadslanen verbindt alle gebieden en buurten op vanzelfsprekende wijze met elkaar. De buurten die aan het netwerk liggen, sluiten met dwarsverbindingen aan op het netwerk. Door het continue netwerk zijn ze onderdeel van het grotere geheel en is elk deel van de stad open voor iedereen. Het netwerk bestaat uit levendige stadsstraten en groene stadslanen. Ze ontlenen hun kwaliteit aan de inrichting van de profielen, met veel ruimte voor voetganger en fietser. Bovendien draagt de aanliggende bebouwing bij aan de sfeer van de straat. Die aanliggende bebouwing is voor een groot deel aaneengesloten, maar er kunnen onderbrekingen in zitten. De hiervoor beschreven visies voor de fiets-, openbaarvervoers- en autonetwerken dragen bij aan de verblijfskwaliteit en de verbindende betekenis van het netwerk van stadsstraten en stadslanen.



Principe doorgaand netwerk met dwarsverbindingen.

De kaart geeft aan waar we ruimte reserveren of bewaken voor de stadsstraten en -lanen. In die ruimte is in ieder geval plaats voor routes voor actief vervoer en klein elektrisch vervoer. Daarnaast moet in principe openbaar vervoer in het profiel ingepast kunnen worden. Eventueel is er ruimte voor gemotoriseerd verkeer. De autoluw-opgave kan in deze indeling in straten en lanen worden ingepast. De kaart impliceert niet dat overal actief aan dit netwerk gewerkt wordt. De kaart moet er wel voor zorgen dat er geen blokkades ontstaan waar we op een later moment spijt van krijgen.

De indeling in stadslanen en -straten is niet statisch. Lanen kunnen in de loop der tijd verkleuren naar stadsstraten. Dit proces voltrekt zich in veel gevallen vanuit de kruisingen.

Stadsstraten

In de stadsstraten is veel ruimte voor voorzieningen, ontmoeting op de stoep en verschillende modaliteiten, waarvan vooral voor ongemotoriseerd verkeer en ov (in de vooroorlogse stad is de ruimte voor ov soms beperkt). De reuring is te vinden in de stadsstraten door de concentratie van voorzieningen, bedrijvigheid en maatschappelijke initiatieven. De trottoirs en de gebouwplinten bieden hier ruimte voor. In de achterliggende buurten is het juist rustiger. Deze verdeling tussen reuring en rust wordt ook in het omgevingsplan geborgd. De straatprofielen worden waar mogelijk groen ingericht, maar verblijfskwaliteit staat in stadsstraten voorop.

Stadslanen

In de stadslanen is ruimte voor een sterke bomenstructuur. Deze lanen maken dan ook deel uit van de hoofdbomenstructuur. In de profielen is ruimte voor verschillende modaliteiten, waaronder in ieder geval ongemotoriseerd verkeer en ov. Hoogwaardig openbaar vervoer (snel en dus een beperking van de oversteekbaarheid van de laan) neemt hier vaak een belangrijke plek in om ook de delen van de stad die verder liggen van bestemmingsgebieden dichterbij te halen. De voorzieningenstructuur is langs de lanen anders dan langs de stadsstraten. Als ze er zijn, dan vooral op kruispunten en hoeken en minder fijnmazig. Aan de lanen moet vooral goed gewoond kunnen worden. Dat vraagt om een zorgvuldige overgang van de private woonruimte naar de publieke ruimte van de laan.

Voetgangers

Het netwerk voor de voetganger bestaat uit alle straten in Amsterdam. Alle woon- en werkadressen in Amsterdam moeten lopend bereikbaar zijn. Bovendien is in het beleidskader verkeersnetten (2017) een samenhangend en fijnmazig netwerk van voetgangersroutes onderscheiden in twee niveaus om meer ruimte, comfort en kwaliteit te bieden: plusnet voetganger (doorgaande en verblijfsfunctie) en hoofdnet voetganger (vooral doorgaande routes, onder andere naar ov-stations). Deze plusnetten en hoofdnetten overlappen in de meeste gevallen met het netwerk van stadsstraten en stadslanen.

Netwerk van stadsstraten en stadslanen

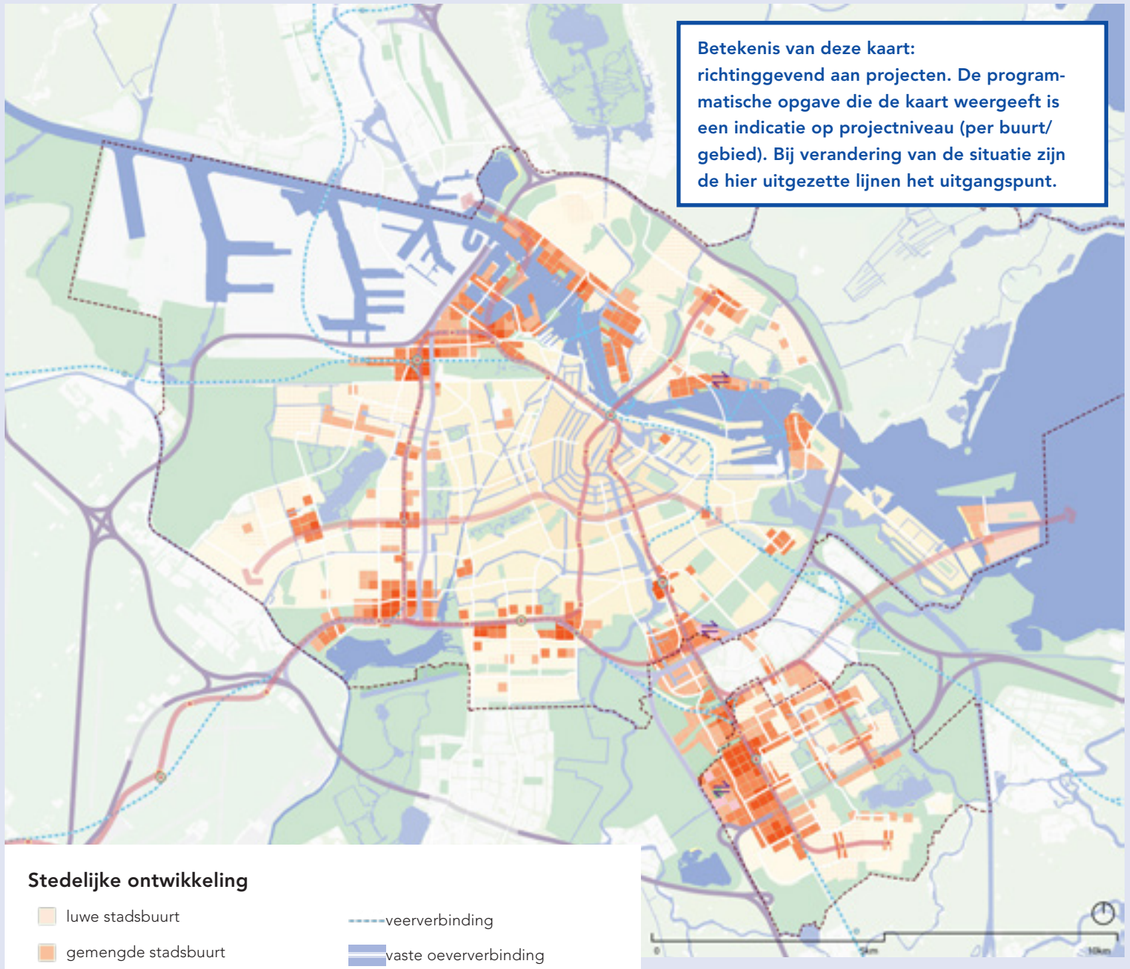
Impressie stadsstraat: verblijfskwaliteit, duurzaam en gezond bewegen, reuring en voorzieningen.

Impressie stadslaan: verblijfskwaliteit, duurzaam en gezond bewegen, veel ruimte voor groen en stedelijk wonen.

"Graag zou ik gewoon weer als voetganger ruimte terug willen krijgen"

Aysegul Karaca | Stadsdeel West

Verdichting: het juiste programma op de juiste plek



Stedelijke ontwikkeling

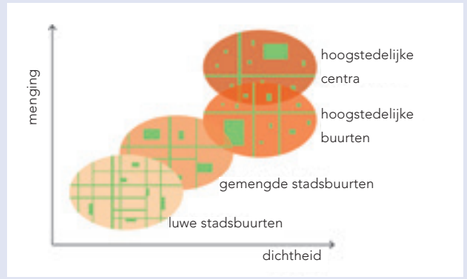
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- (productieve) bedrijvigheid in de buurten
- opgave park
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040

Verbindingen

- metro met station
- treinspoor met station
- rijksweg
- binnenstedelijke rijksweg
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- bebouwing agglomeratie
- haven en Schiphol
- water
- park en landschapspark
- landschap



Verhouding menging, dichtheid en groen per buurttype.

Verdichting: het juiste programma op de juiste plek

De groei van de stad maken we mogelijk binnen de huidige grenzen van de stad. De opgave tot verdichting is beschreven in vier buurttypen, waarmee we sturen op een programma dat geschikt is voor de specifieke plek in de stad. De programmatische opgave die de kaart weergeeft is een indicatie op projectniveau (per buurt/gebied). De buurttypen zijn samengesteld uit een combinatie van woningen, werkruimte en bedrijvigheid (kantoren, horeca, bedrijven enzovoorts), maatschappelijke voorzieningen, nutsvoorzieningen, groen en sport. We geven daarmee op buurtniveau invulling aan de normen voor maatschappelijke voorzieningen en aan ruimte voor economie en deels aan de groennormen:

- luwe stadsbuurten (relatief lage dichtheid, weinig niet-woonfuncties, veel ruimte voor groen);
- gemengde stadsbuurten (redelijk hoge dichtheid, ruimte voor niet-wonen, vooral in plinten en af en toe een groter gebouw, groen in parkjes en langs watergangen);
- hoogstedelijke buurten (een redelijk hoge tot hoge dichtheid, veel ruimte voor niet-wonen, groen in pocketparkjes en grotere stadsparken);
- hoogstedelijke centra (een hoge dichtheid op een klein oppervlak, veel ruimte voor werken in kantoren en minder nadruk op wonen, groen in pocketparkjes en grotere stadsparken).

De hoogste dichtheid wordt mogelijk gemaakt op goed bereikbare plekken, langs de ov-lijnen (zuidoostkant, zuidwestkant, Haven-Stad en noordwestkant). Geconcentreerd rondom de stations komen de meest dichte buurten: de hoogstedelijke centra en hoogstedelijke buurten. Om op een klein oppervlak veel dichtheid te maken is hoogbouw hier een bruikbare bouwvorm. De openbare-ruimtestructuur van nieuwe buurten sluit zoveel mogelijk naadloos aan op die van de bestaande buurten waaraan ze grenzen.

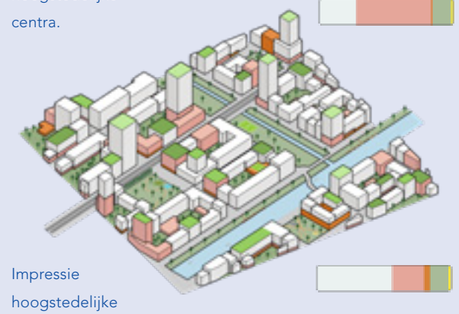
In de naoorlogse gebieden (Nieuw-West, Zuidoost, Buitenveldert en naoorlogs Noord) voegen we een nieuwe stedelijke kwaliteit toe door verdichting langs de doorgaande straten en lanen. Daarmee worden het sociaal veilige straten en lanen met ruimte voor publieksfuncties en vormen ze vanzelfsprekende verbindingsroutes in het gebied zelf en met de gebieden eromheen. Daarnaast is er in deze bestaande stadswijken een verdichtingsopgave in en rondom stedelijke centra en in de omgeving van ov-knooppunten. Tegenover gerichte verdichting staat behoud van bestaande luwe en groene kwaliteiten in andere buurten. Ook aan de oostelijke zijde van de noordelijke IJ-oevers is de inzet een meer luwe ontwikkeling met behoud en versterken van het bestaande groen.

Groen en voorzieningen zijn integraal onderdeel van de nieuwe buurten (op basis van de norm maatschappelijke voorzieningen). Daarnaast brengt de groei een opgave voor stedelijk groen met zich mee: de ontwikkeling van een aantal landschapsparken dicht tegen de stad (kop Brettenzone, Tuinen van West en Ookmeerpark, Oeverlanden, kop Amstelscheg, Diemerbos, Waterland-sportlandschap en Noorder IJplas).

Kleinschalige ontwikkeling en transformatie

Sommige buurten in de stad geven aanleiding om verspreid nieuwe woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen. Soms ligt er een opgave de verbindingen met de omgeving te verbeteren. Hier willen we kansen benutten om door middel van kleinschalige ontwikkeling en transformatie de woningvoorraad gevarieerder te maken en de kwaliteit van openbare ruimte en groen te verbeteren. Tegelijk kunnen we investeren in de kwaliteit en het verduurzamen van bestaande woningen.

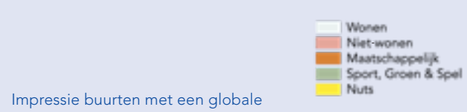
Impressie hoogstedelijke centra.



Impressie hoogstedelijke buurten.

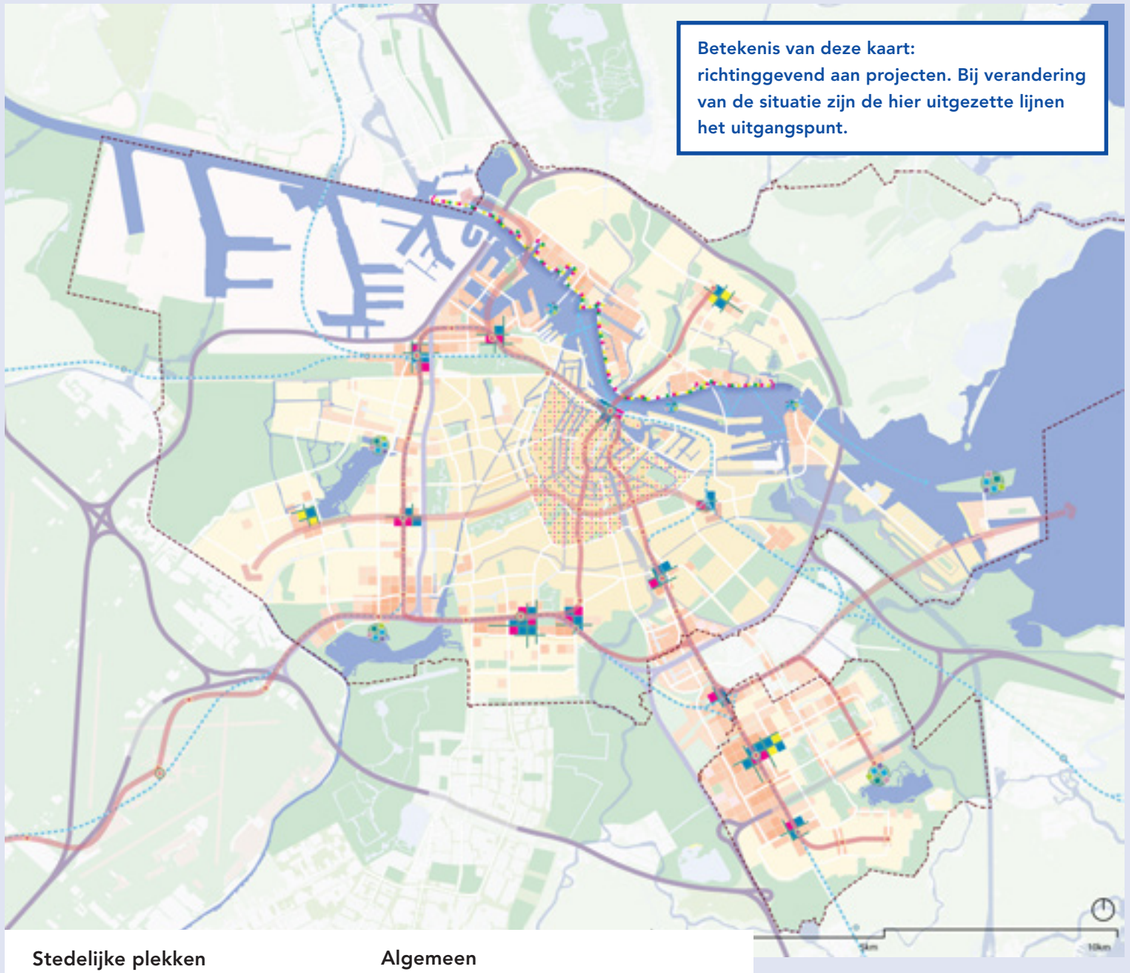
Impressie gemengde stadsbuurten.

Impressie luwe stadsbuurten.



Impressie buurten met een globale weergave van de programmatische opgave per buurt.

Plekken met stedelijke betekenis



Stedelijke plekken

- stationskwartier
- stedelijk centrum
- groen-blauwe hotspot
- groen-blauwe kralenketting
- centrumgebied

Verbindingen

- metro met station
- treinspoor met station
- rijksweg
- binnenstedelijke rijksweg
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- luwe gebieden
- gemengde gebieden
- centrumgebied
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- bedrijvigheid in de buurten
- bebouwing agglomeratie
- haven en Schiphol
- water
- park, landschapspark en landschap

Plekken met stedelijke betekenis

Op verschillende plekken wordt ingezet op versterking van de betekenis van die plek voor de stad. Er is hier iets te vinden voor mensen uit de directe omgeving, mensen uit het gebied, de stad als geheel en soms ook daarbuiten. Het zijn plekken waar mensen willen zijn, elkaar ontmoeten, ondernemen. Het zijn winkel- en uitgaansgebieden, stadsparken en pleinen, waar je kunst en cultuur vindt, waar gesport wordt, en waar onderwijs, onderzoek en zorg te vinden zijn. Op veel van de plekken wordt ook gewoond en gewerkt.

De plekken op de kaart hebben de potentie (door de goede bereikbaarheid, het reeds aanwezige voorzieningenaanbod of de landschappelijke kwaliteit) om een stedelijke plek te worden. Soms zijn ze al van grote betekenis voor de stad (zoals de Amsterdamse Poort en de Zuidas) en gaat het om de uitbreiding van die betekenis. Deze plekken komen in principe als eerste in aanmerking als een locatie voor een grootstedelijke voorziening wordt gezocht.

De vergroting van de betekenis van deze plekken draagt bij aan de ontwikkeling van alle stadsdelen in de stad tot eigenstandige gebieden. Daarmee werken we aan een evenwichtige ontwikkeling van de hele stad binnen de regio.

Drie typen en twee specials

We benoemen drie typen stedelijke plekken en twee ‘specials’:

- **Stationskwartieren**
  De directe omgeving van stations worden buurten met een gemengd voorzieningenaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen. Ze zijn via stadsstraten en stadslanen goed aangesloten op de omliggende buurten en het is er bovendien prettig wonen. We onderscheiden hoogstedelijke stationskwartieren en stationskwartieren. De hoogstedelijke stationskwartieren Zuidas, CS, Sloterdijk, Amstel, Bijlmer ArenA) liggen rondom intercitystations met een nationale en regionale uitstraling, waardoor de potentie voor een rijk voorzieningenaanbod hoog is en het een aantrekkelijke plek is voor de vestiging van grote kantoren. Stationskwartieren (Lelylaan, Hemknoop, Duivendrecht, Holendrecht, RAI en Muiderpoort) hebben een iets kleiner bereik en zijn dus geschikt voor voorzieningen werkgelegenheid met een meer lokaal en stedelijk karakter.

- **Stedelijke centra**
  Samen met de stadsstraten vervullen de stedelijke centra (Osdorpplein, Buikslotermeerplein, Amsterdamse Poort) een belangrijke rol in de sociaal-economische structuur van de stad. Ze hebben niet alleen een verzorgende rol voor omliggende wijken en buurten (boodschappen, stedelijke dienstverlening, ontmoeting), maar kunnen met meer stedelijke functies (werk, cultuur, vrije tijd) ook betekenis krijgen voor de hele stad. Er wordt in deze centra ook gewoond en gewerkt.

- **Groen-blauwe hotspots**
  Deze plekken hebben een uitzonderlijke landschappelijke kwaliteit. Groen-blauwe hotspots (noordzijde Sloterplas, kop Java-eiland, kop Zeeburgereiland, Buiteneiland IJburg, noordoever Gaasperplas, noordoever Nieuwe Meer) zijn bij uitstek geschikt voor vrijetijdsfuncties als sportparken, strandjes, buitentheaters en musea. De nadruk in deze gebieden ligt op buitenactiviteiten en de programmering van de openbare ruimte. Eventueel hoort daar gebouwd programma bij, maar verdichting is niet de opgave.

Impressie stationskwartier.

Impressie stedelijk centrum.

Impressie stationskwartier

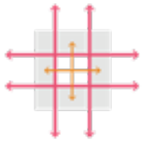
Impressie stedelijk centrum.

Impressie groen-blauwe hotspot.

Functiemenging

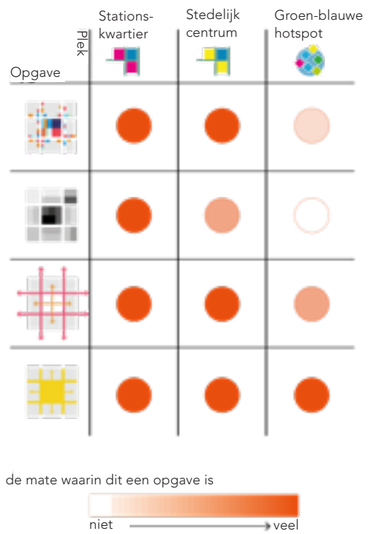
Verdichting

Aangesloten op de directe omgeving en de stad



Kwalitatieve openbare ruimte die aansluit op de omgeving

Opgaven stedelijke plekken.



Opgaven per stedelijke plek.

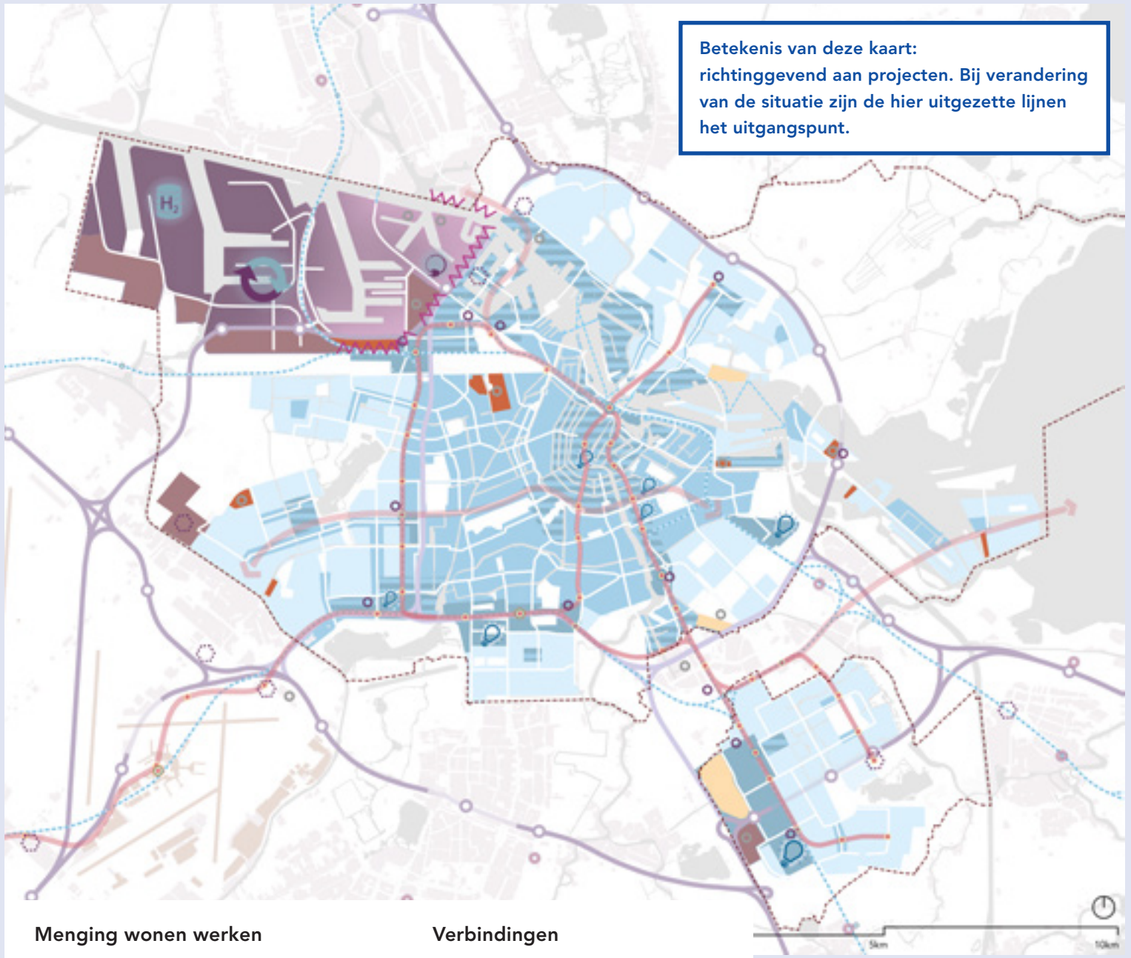
- **Groen-blauwe kralenketting**
  De noordoever van het IJ is een aaneenschakeling van kleinere en grote groen-blauwe hotspots. Het is een verzameling van heel verschillende stedelijke plekken aan het water. Soms hebben ze een groen karakter, soms cultureel, zoals Eye. Soms is het karakter ruiger en getekend door de oorspronkelijke havenactiviteiten, zoals de voorzieningen en instellingen op het NDSM-terrein. Ze delen met elkaar de landschappelijke kwaliteit van de ligging aan de zonnige kant van het IJ en zijn aan elkaar geschakeld door verbindingen die deels direct langs het water lopen en deels verder landinwaarts liggen.

- **Het centrumgebied**
  De binnenstad en aangrenzende buurten in Zuid en West nemen binnen de stad en de rest van de regio een unieke plek in. Ook hier is de opgave om dit gebied van betekenis te laten zijn op verschillende schaalniveaus. Waar bij de stationskwartieren en de stedelijke centra de opgave vooral is om de betekenis op de hoogste schaalniveaus te vergroten, vraagt in het centrumgebied de lokale betekenis om aandacht. De opgave is om dit tot een plek te maken waar ook voor de bewoners zelf en de mensen die er werken wat te vinden is, dat ze zich er thuis voelen.

Opgaven voor plekken met stedelijke betekenis

De plekken hebben een aantal opgaven om de stedelijke betekenis te vergroten. Per type plek verschilt de mate waarin die opgaven gelden. Het zijn:

- **Functiemenging.** Programma met betekenis op buurt-, stedelijk en regionaal niveau en wonen. Vooral de met openbaar vervoer goed bereikbare plekken zijn geschikt voor een programma met een regionale en (inter)nationale betekenis. Maar voor alle plekken geldt dat ze iets te bieden moeten hebben voor mensen uit de directe omgeving en voor mensen uit de hele stad. Voor stationskwartieren en stedelijke plekken is het doel niet om de functiemenging enkel op deze plekken te concentreren. Ze verbinden zich langs stadsstraten met voorzieningen met de omliggende buurten.
- **Dichtheid.** Voor de stationskwartieren en de stedelijke centra is verdichting een belangrijke opgave. Aan de ene kant omdat het centraal gelegen plekken zijn met uitstekende ontsluiting per openbaar vervoer, waardoor ze bij uitstek geschikt zijn voor hoge dichtheden. Aan de andere kant omdat de dichtheid van wonen en werken het voorzieningenaanbod en dus de stedelijke kwaliteit van deze plekken ondersteunt.
- **Verbindingen.** Aansluiten op de directe omgeving en de stad. Al deze plekken moeten goed bereikbaar zijn, zodat mensen er gebruik van kunnen maken. De stationskwartieren hebben juist potentie door hun ‘gestapelde bereikbaarheid’ vanuit stad, regio en nationaal. De opgave is hier vooral een betere aansluiting op de stad en omliggende buurten met fietsroutes, stadsstraten en stadslanen. Voor stedelijke centra geldt ook een opgave om ze goed te verbinden met fietsroutes, stadsstraten en stadslanen. Door in de voetgangersgebieden in de centra ruimte te maken voor de fiets worden ze veel meer onderdeel van hun omgeving. De groen-blauwe hotspots ontlenen hun kwaliteit aan de landschappelijke omgeving, die vaak juist niet ingebed is in een netwerk van straten en lanen. Waar ze in groengebieden liggen is het de opgave om ze goed bereikbaar te maken per fiets, ov, boot en te voet. Wel kunnen de hotspots spectaculaire beëindigingen zijn van straten en lanen die ze met de stad verbinden.
- **Openbare ruimte.** Een inrichting die uitnodigt tot verblijven en bewegen. Al deze plekken ontlenen hun aantrekkelijkheid aan de combinatie van het voorzieningenaanbod met de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Er is daarom in straten en pleinen veel ruimte en aandacht voor groen, water en ontmoeting. Voor de pleinen is een inzet op verbijzonderde kwaliteit gevraagd. Een groene inrichting, met water en speelaanleidingen kan van deze pleinen centrale ontmoetingsplekken maken voor de hele omgeving. De functie als ontmoetingsplek vraagt ook om publiekstrekkende voorzieningen zoals cultuur, horeca en educatie.



Menging wonen werken

- grootschalig werken
- fijnmazige menging
- voornamelijk wonen
- kenniskwartier

Bedrijven en haven

- bedrijvigheid en logistiek
- binnenstedelijke bedrijventerreinen
- zoekgebieden voor mogelijke transformatie na 2040
- havengebied
- afgestemde ontwikkeling stad en haven
- circulaire hub
- energiehub Hemweg
- hub energieopslag

Verbindingen

- metro met station
- spoorweg met station
- rijksweg met afslag
- binnenstedelijke rijksweg
- regiohub - P+R bestaand
- potentie regiohub auto - ov
- potentie stadshub
- potentie logistieke hub
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding

Ruimte voor werk in alle buurten

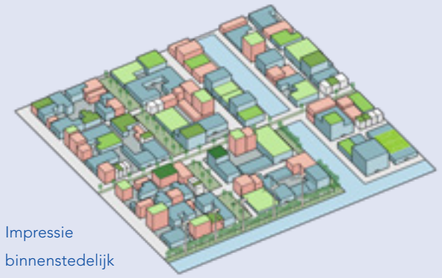
In 2050 bestaat de hele stad uit buurten waar gewoond en gewerkt wordt. Die menging ziet er in de verschillende delen van de stad verschillend uit. In het centrum, in de stationskwartieren, in de transformatiegebieden en in Science Park is ruimte voor grote kantoren. Daarnaast is er ook ruimte voor kleinschaliger werken, zoals diensten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid. Het ov-netwerk en de openbare ruimte maakt de toestroom van grote groepen werknemers mogelijk.

Een groot deel van de buurten van de stad binnen de ring, ten zuiden van het IJ, kent een fijnmazige menging van wonen en werken. Bedrijven in de plint, atelierwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en losstaande bedrijfsgebouwen maken deel uit van de stedelijke bouwblokken waar een groot deel van de stad uit is opgebouwd. Het gaat hier om verschillende soorten ruimte voor werk, zoals kleinschalig kantoorachtig werk, diensten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en productieve bedrijvigheid. Met name de laatste twee vragen expliciete aandacht, omdat deze dreigen te verdwijnen door de druk op de ruimte. Dit vraagt bescherming in de bestaande stad en bij nieuwe ontwikkeling het expliciet opnemen in het programma.

De naoorlogse gebieden bestaan voor het grootste deel uit woningen. De ruimte voor werken is geconcentreerd op een aantal plekken: in de stedelijke centra, langs de enkele stadsstraten, rondom de kruisingen van stadslanen en in de oorspronkelijke bedrijfsgebouwen en plinten. Ook bieden bestaande onderwijsgebouwen, waar ze die functie niet meer hebben, soms ruimte voor bedrijvigheid. Ook hier zijn, net als in de gemengde gebieden, allerlei verschillende soorten van werken te vinden.

Kenniskwartieren

Kenniskwartieren zijn de werkgebieden in de stad, waar kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie centraal staan. Ook deze buurten zijn nooit monofunctioneel. Er is ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Wel bieden ze, anders dan gemengde stadsbuurten, plek aan grote werkgebouwen en onderzoeks- en onderwijsinstellingen. Maar altijd in combinatie met kleinschaliger werkplekken en vrije ruimte voor experimenten. Randvoorwaarden voor concentratie en netwerkvorming zijn een ‘anchor’ (een groot kennisintensief bedrijf of instelling) en een netwerk van kleinschalige toeleveranciers en klanten eromheen. Vaak zijn dit start-ups en spin-offs. Ook hebben sterke kenniskwartieren een bepaalde schaal nodig ten behoeve van uitwisseling, gedeelde voorzieningen en zichtbaarheid.

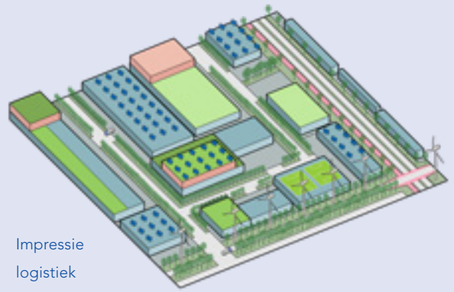


Impressie binnenstedelijk bedrijventerrein.

Bedrijventerreinen

Waar kantoormilieus gebaat zijn bij menging van functies en concentratie, is dit voor bedrijfslocaties en bedrijventerreinen minder het geval. Veel grootschalige productie, logistiek en ondersteunende diensten als schoonmaak- en bouwbedrijven zijn meer gebaat bij een bereikbare en betaalbare plek dan bij een gemengde, centrale locatie. Daarom wijzen we een aantal plekken in de stad aan, waar bedrijvigheid niet met woningbouw wordt gemengd.

Het grootste deel van de bestaande bedrijventerreinen in de stad (die nog niet aangewezen zijn als transformatiegebied) blijft behouden om ruimte te behouden in de stad voor bedrijven die een functie vervullen in de stedelijke economie. Wel is ook op deze terreinen een opgave om efficiënt met de ruimte om te gaan en indien mogelijk de werkfunctie flink te verdichten. Dat betekent compacte bebouwing en een differentiatie in terreinen, afhankelijk van de ligging.



Impressie logistiek bedrijventerrein.

Werken, kennis en de haven

Het uitgangspunt bij transformatie van bedrijventerreinen is dat verstedelijking niet ten koste mag gaan van bedrijvigheid die noodzakelijk is voor het functioneren van de stad. Ervaringen uit lopende transformaties gebruiken we om plannen op de langere termijn (zoals Cornelis Douwes 0-1) aan te scherpen. Voor Amstel III bedrijvenstrook onderzoeken we mogelijkheid van een compacte ontwikkeling. Afhankelijk van het succes om bedrijvigheid met wonen te mengen in de transformatiegebieden, is het op lange termijn (>2040) mogelijk om ook dit gebied gedeeltelijk te transformeren naar een gemengd gebied met wonen. Uitgangspunt daarbij is dat het vloeroppervlak voor stadsverzorgende bedrijven minimaal even groot blijft en liefst toeneemt. Een andere voorwaarde is dat deze ontwikkeling gepaard moet gaan met het verbeteren van de verbinding tussen de Bijlmer en de Amstelscheg.

De haven

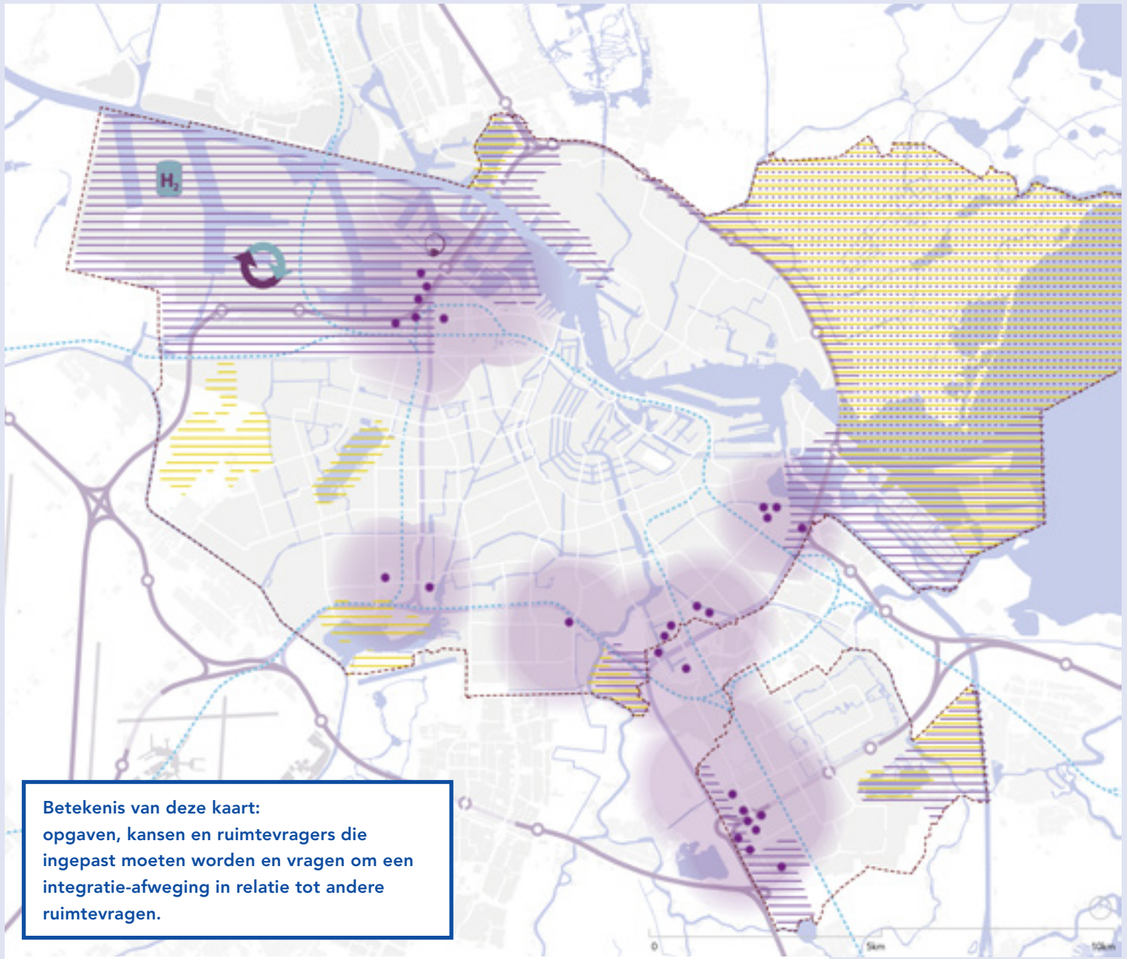
Het havengebied ten oosten van de A10 transformeert als Haven-Stad geleidelijk naar gemengd stedelijk gebied. Het havengebied ten westen van de A10 blijft haven- en industriegebied.
Dit gebied is nodig voor logistiek, industrie en nutsfuncties en voor de hubfunctie voor duurzame energie en circulaire economie. De gewenste ontwikkelingen in het havengebied vragen ook om milieuruimte. Om de combinatie met de ontwikkeling Haven-Stad ten westen van A10 mogelijk te maken, is een zonering van het havengebied nodig. Waarbij de activiteiten aan de oostzijde van het havengebied meer rekening moeten houden met stedelijke gebieden in de buurt. Aan de westzijde van het havengebied zijn activiteiten met grotere milieucontour mogelijk. Andersom geldt ook dat de snelheid van de ontwikkeling van Haven-Stad en de stedenbouwkundige opzet afgestemd moet worden op activiteiten in het havengebied. Globaal kent Haven-Stad de volgende fasering.
De eerste gebieden zijn nu al in ontwikkeling. Rond 2030 kan ook in het pas-op-de-plaatsgebied gestart worden met bouwen van woningen en na 2040 kan het laatste deel, de Coen- en Vlothaven, ontwikkeld worden.

Rondom de afritten van de A10 is plaats voor logistieke bedrijven. De kavels die aan kades met diep water liggen, worden gereserveerd voor watergebonden bedrijvigheid.

Grootschalige bedrijvigheid en logistiek	
Type bedrijvigheid	Distributiecentra en groothandel
Opgaven	Verbeteren economisch klimaat door intensiveren en verduurzamen, gericht op efficiënte bevoorrading van de stad (hubs)
Binnenstedelijke bedrijventerreinen	
Type bedrijvigheid	Maakbedrijven en stadsverzorgend (bouwgerelateerd, services, verhuur, groothandel, werven). Veel van deze bedrijven kunnen of willen zich niet vestigen in een productieve wijk vanwege de benodigde milieuruimte, hoeveelheid (vracht)verkeer, behoefte aan buitenruimte, etc.
Opgaven	Verbeteren economisch klimaat door intensiveren en verduurzamen, waarbij bedrijfsruimte betaalbaar en bereikbaar blijft; verbeteren aansluiting met de stad
Op lange termijn transformatie naar gemengd gebied	
Type bedrijvigheid	Nu regulier bedrijventerrein, op termijn bedrijvigheid, die mengbaar is met wonen
Opgaven	Verbeteren economisch klimaat door intensiveren en verduurzamen; waarbij bedrijfsruimte betaalbaar en bereikbaar blijft strategisch ontwikkelen, zodat verdichting en menging met wonen op lange termijn mogelijk blijft

"Amsterdam verbonden, óók met water en groen"

Ruisch Festen | Stadsdeel Oost



Betekenis van deze kaart:
opgaven, kansen en ruimtevragers die ingepast moeten worden en vragen om een integratie-afweging in relatie tot andere ruimtevragen.

Energie

- zoekgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- reserve zoekgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- extra zoekgebied zonne-energie op Amsterdams grondgebied
- warmtebron: datacenters
- potentieel verwarmingsgebied datacenters
- circulaire hub
- energiehub Hemweg
- hub energieopslag

Verbindingen

- rijksweg met afslag
- treinspoor

Algemeen

- gemeentegrens Amsterdam
- bebouwing agglomeratie
- water

Duurzame energieopwekking en -opslag

Voor wind zijn er zeven zoekgebieden aangewezen, plus Waterland/IJmeer als extra zoekgebied wanneer de ambitie niet binnen deze zeven zoekgebieden gerealiseerd kan worden of wanneer er vanuit het Rijk een extra opgave wordt opgelegd. Wat betreft zonne-energie richt de gemeente zich op alle geschikte daken. Daarnaast wordt gezocht naar locaties waar dubbel ruimtegebruik toegepast kan worden, bijvoorbeeld op P+R-locaties en langs infrastructuur (zowel op taluds, geluidsschermen, of bijvoorbeeld metrostations). Op de kaart is ook extra zoekgebied voor zon aangegeven. Er wordt pas naar dit gebied gekeken wanneer de ambitie niet binnen de andere zoekgebieden gerealiseerd kan worden of wanneer er vanuit het Rijk een extra opgave opgelegd wordt.

Een zoekgebied is een gebied waar in de basis potentie is voor windenergie, maar waar de gemeente Amsterdam nog nader onderzoek gaat doen wat de specifieke mogelijkheden in dat gebied zijn. Wanneer een gebied is aangewezen als zoekgebied betekent dit niet dat het gehele gebied wordt benut voor de opwek van windenergie. De inpassing van windmolens vraagt om een brede en integrale afweging. Het stadsbeeld, waar ze door hun hoogte een prominent onderdeel van zullen uitmaken, veiligheid, geluidhinder en het zoeken naar menselijke maat in ontwikkellocaties zijn daarbij belangrijke aspecten.

In de haven wordt ruimte gegeven aan bedrijven die zich inzetten voor duurzame energieopwekking en –opslag en circulaire economie. Hier vraagt het spanningsveld tussen de milieuruimte van deze bedrijvigheid en de stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving om een wederzijdse inspanning.

Datacenters

Amsterdam heeft de grootste concentratie van datacenters in Europa. Dat betekent veel locaties, veel vermogen aan servers en dus veel restwarmte. Deze restwarmte kan in de toekomst een belangrijke rol spelen voor de Amsterdamse warmtevoorziening. Veel van de Amsterdamse datacenters zijn geclusterd in en rond Science Park, Haven-Stad, Schinkelkwartier en Amstel III (bedrijvenstrook). Rond die locaties is vaak ook grootschalige gebiedsontwikkeling mogelijk. De lage temperatuurwarmte (25-30 °C) kan in nieuwe warmtenetten aan de gebiedsontwikkeling worden geleverd (een gebied met een straal van één à twee kilometer) of worden opgewaardeerd met elektriciteit en op het bestaande stadswarmtenetwerk worden ingezet voor de verwarming van heel Amsterdam. In het vestigingsbeleid datacenters wordt ingezet op selectieve groei van datacenters (in en rond de bestaande datacenterclusters) in Amsterdam en verder groei in de MRA-regio. Datacenters hebben een enorme impact op het ruimte-, water- en elektriciteitsverbruik. Door ze slim in te zetten voor de warmtevoorzieningen kan een deel van deze impact worden verkleind en de waarde voor de stad worden verhoogd.

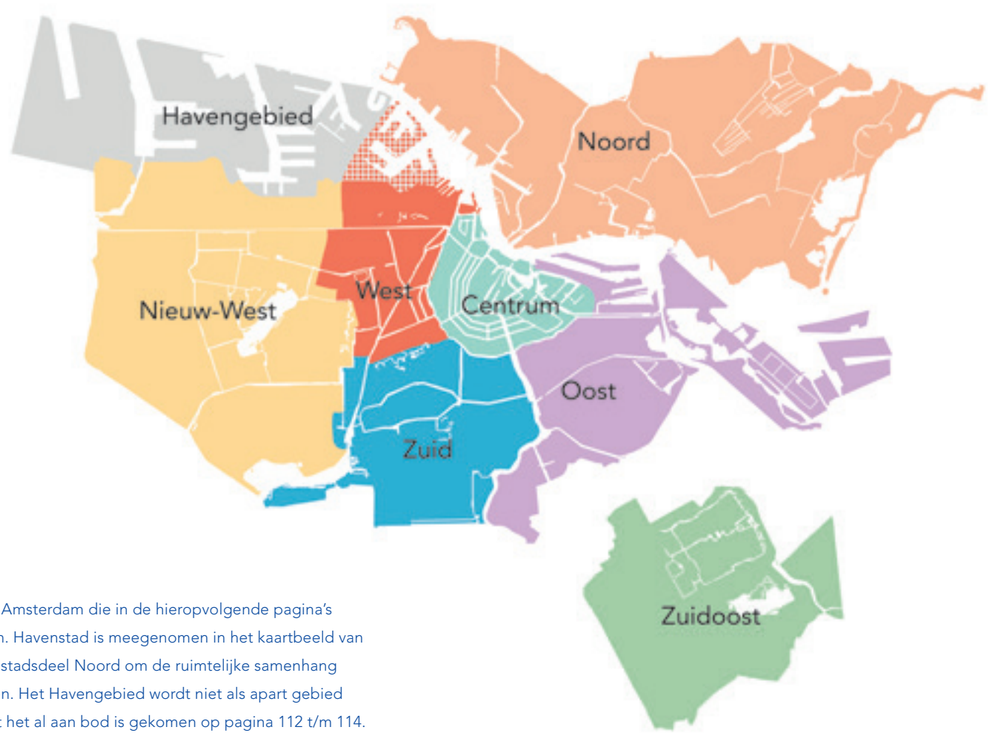
Nota bene:

De kennis van en ervaring met duurzame energie- en warmteopwekking, opslag en aanvoer is volop in ontwikkeling. Daardoor kunnen we in deze omgevingsvisie niet het complete beeld van warmte- en energiebronnen en de ruimtelijke implicaties van de energietransitie geven. Naast de restwarmte vanuit datacenters, komt de komende jaren meer informatie beschikbaar over andere belangrijke warmtebronnen, zoals aquathermie, geothermie of andere restwarmtestromen (zie RSW en TVW op blz. 149). Een integrale aanpak van de ondergrond in relatie tot de inrichting van de openbare ruimte en de ruimtevraag voor onderstations en andere nutsvoorzieningen in relatie tot gebiedsontwikkeling vraagt om verdere uitwerking.

De zoekgebieden voor zon- en windenergie zijn overgenomen uit de concept-RES van voorjaar 2020 en zijn voorlopig. Er vindt rond de vaststellingsdatum van deze ontwerp-omgevingsvisie een separaat afwegingsproces met participatie plaats. Conform het besluit over de RES 1.0 zullen de zoekgebieden worden opgenomen in de omgevingsvisie.

8 Stadsdelen

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gaat over de stad als geheel, in de context van de grotere omgeving. De opgaven, keuzes en richtingen die beschreven zijn in deel I slaan op verschillende manieren neer in de verschillende delen van de stad. In dit hoofdstuk wordt de stadsbrede visie toegespitst op de stadsdelen. Bovendien wordt in beeld gebracht wat het totaal van de kaders uit de ruimtelijke en programmatische basisstructuur betekent voor de stadsdelen. Daarnaast zijn in alle stadsdelen belangrijke schakelpunten benoemd: de plekken waar de verschillende delen van de stad bij elkaar komen en nu vaak nog met de ruggen tegen elkaar liggen of gescheiden worden door ongedefinieerde plekken. Vaak zijn dat pleinruimten, die nu nog vooral een verkeersfunctie hebben, maar als ontmoetingsplek juist een centrale en verbindende rol kunnen spelen. De opgave om hier prettige en vanzelfsprekende plekken van te maken is vaak complex en vraagt om een integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en programma. Voor elk stadsdeel is een overzicht gemaakt van de belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart.



De stadsdelen van Amsterdam die in de hieropvolgende pagina's beschreven worden. Havenstad is meegenomen in het kaartbeeld van stadsdeel West en stadsdeel Noord om de ruimtelijke samenhang inzichtelijk te maken. Het Havengebied wordt niet als apart gebied beschreven, omdat het al aan bod is gekomen op pagina 112 t/m 114.

Legenda voor alle stadsdeelkaarten op de hieropvolgende pagina's van dit hoofdstuk.

Algemeen

- bestaande bebouwing
- beschermde stadsgezichten
- park, landschapspark, landschap
- sportpark
- groene oevers
- water
- stadsstrand
- dijken
- bedrijventerrein

Verbindingen

- stadsstraat
- ontbrekende verbinding stadsstraat
- stadslaan
- ontbrekende verbinding stadslaan
- langelijnenfietsnetwerk
- plusnet fiets
- ontbrekende schakels fietsnetwerk
- verbinding stad en landschap
- verkleinen barrièrewerking
- metro met station
- hoogwaardig openbaar vervoer
- spoorweg met station
- binnenstedelijke rijksweg
- rijksweg met afslag
- veerverbinding
- vaste oeververbinding
- indicatie oeververbinding
- regiohub - P+R bestaand
- potentie regiohub auto - ov
- potentie stadshub
- potentie logistieke hub

Stedelijke ontwikkeling

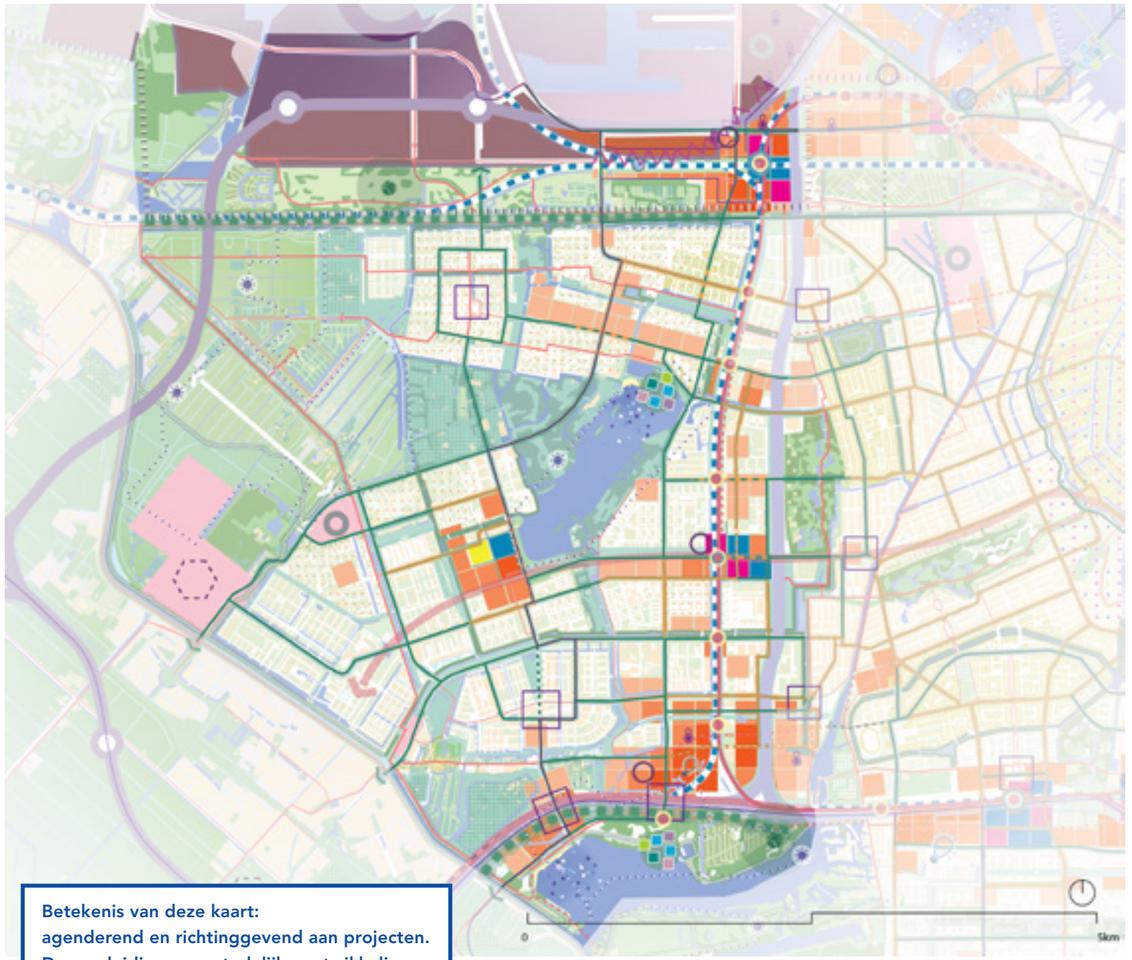
- luwe stadsbuurt
- gemengde stadsbuurt
- hoogstedelijke buurt
- hoogstedelijk centrum
- (productieve) bedrijvigheid in de buurten
- opgave park
- kleinschalige ontwikkeling en transformatie
- zoekgebied voor mogelijke transformatie na 2040
- kenniskwartier
- zoekgebied Passenger Terminal Amsterdam
- schakelpunten
- zoekgebied sportlandschap

Plekken met stedelijke betekenis

- stationskwartier
- stedelijk centrum
- groen-blauwe hotspot
- groen-blauwe kralenketting
- het centrumgebied

Energie en duurzaamheid

- havengebied: nader te zoneren
- afgestemde ontwikkeling stad en haven
- zoekgebied windenergie op Amsterdams grondgebied
- zoekgebied zonne-energie op Amsterdams grondgebied
- warmtebron: datacenters
- opslag duurzame energie
- circulaire hub
- energiehub Hemweg
- tegengaan bodemdaling, vergroten biodiversiteit



Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten. De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling is indicatief en duidt niet de specifieke grens van de betreffende ontwikkeling aan. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

Nieuw-West

Nieuw-West kent een prettige afwisseling tussen stedelijke en rustige plekken. Kenmerkend is een uitgekiende samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen, met Sloterplas en Sloterpark als middelpunt. Op basis van deze kenmerken kan het stadsdeel zich met een sterke eigen kwaliteit verder ontwikkelen.

Nieuw-West groeit dankzij de koppeling van gebiedstransformatie van het Schinkelkwartier, Sloterdijk en Haven-Stad en herontwikkeling van bestaande woongebieden uit tot een stadsdeel met een meer regionale functie als stedelijk centrum. De dynamiek draagt bij aan de verbetering van de leefbaarheid en wijkeconomie en helpt om segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen. Het verbeteren van de sociale cohesie, het vreedzaam naast en liefst met elkaar leven van diverse culturen en leeftijden is een opgave. De opgave wordt door de groei van het aantal inwoners urgenter. In heel Nieuw-West speelt verduurzaming en kwaliteitsverbetering van woningen een belangrijke rol. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Om het hele stadsdeel te laten meeprofiteren van nieuwe ontwikkelingen in Slotervaart, Slotermeer, het Schinkelkwartier, Haven-Stad en Sloterdijk is het versterken van doorgaande routes nodig. Dat kan door in te zetten op groene wandel- en fietsverbindingen en door van drukke verkeersroutes stadsstraten en stadslanen te maken. Sommige van die stadsstraten en stadslanen bieden ook plek aan nieuwe ontwikkelingen, zoals Lelylaan, Burg. Roëllstraat en Johan Huizingalaan. Ze sluiten aan op metro- en treinstations en verbinden Nieuw-West veilig en vanzelfsprekend met het centrum, nieuwe ontwikkelgebieden en de centrumgebieden in het stadsdeel zelf. Langs de Oude Haagse Weg en de Anderlechtlaan is ruimte voor ontwikkeling. Deze vergroot de kwaliteit van het aanliggende groen en de openbare ruimte, maar blijft buiten de hoofdgroenstructuur.

Verdichting van Nieuw-West gaat hand in hand met meer kwaliteit van het groen. Deels door in parken te investeren en deels in buurten en straten. De Sloterplas wordt het hoogwaardig ingerichte groene hart van Nieuw-West. Om de bomenstructuur de drager van de straten en lanen te maken, is investering in de ondergrond nodig. In verdichtingsgebieden richten we de openbare ruimte groen en autoluw in.

Een speciale opgave ligt er in de wijkwinkelcentra. Hier wordt gezocht naar menging met meer wonen en voorzieningen en een betere aansluiting op de omliggende buurten. Osdorpplein ontwikkelt zich van stadsdeelcentrum tot stedelijk centrum, met meer wonen en werken en culturele voorzieningen met stedelijke uitstraling, waaronder een theater aan de Sloterplas. Gestreefd wordt naar een goede mix aan aanbod van bedrijvigheid en verschillende typen winkels en horeca.

Op lange termijn kan het aanleggen van een oost-west-metro de positie van Osdorpplein nog verder versterken. Verdere verdichting met werken en voorzieningen is mogelijk rondom de stations Lelylaan en Sloterdijk. Deze stationskwartieren vragen wel om een betere inbedding in de stad door de ontwikkeling van aanliggende straten tot stadsstraat of stadslaan.

De verduurzaming van woningen en het verbeteren van de woonkwaliteit, waarbij onder andere vergaande verkamering van woningen moet worden tegengegaan, kan hand in hand gaan met het vergroten van de diversiteit in woningtypen in verschillende buurten. Bewoners moeten wooncarrière kunnen maken in hun eigen buurt. Verdichting en toevoegen van andere woningtypen zijn in veel buurten onmisbaar voor het op peil houden van de leefbaarheid, het voorzieningenniveau en het aanbod aan openbaar vervoer. Tegelijkertijd blijft er vrije ruimte in leegstaand vastgoed en aan de randen van de buurten.

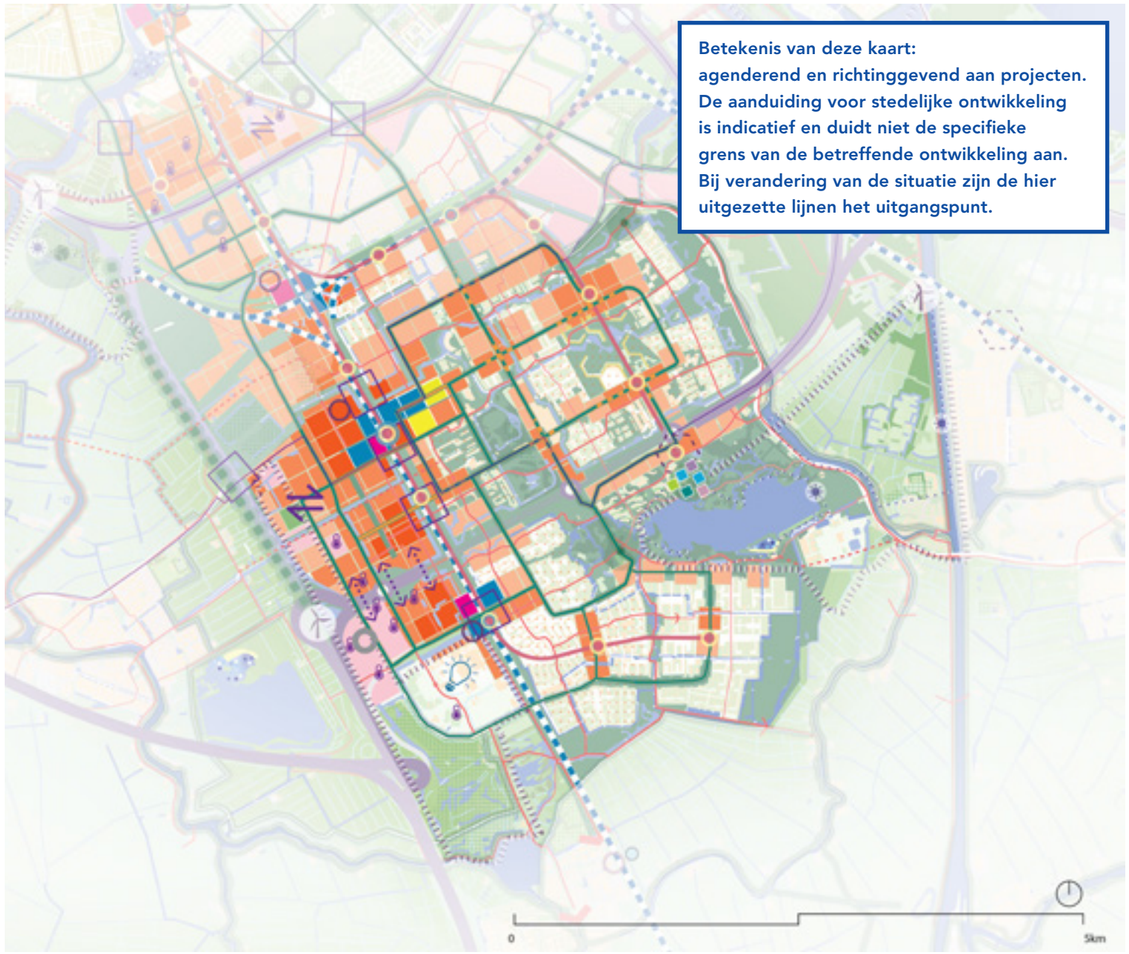
Verduurzaming en vernieuwing staan soms op gespannen voet met de erfgoedwaarde van buurten. De samenhang tussen gebouwen, buurtgroen en stadsdeelgroen vraagt om ingrepen die de opzet eer aan doen. Gefragmenteerd vernieuwen doet die samenhang juist teniet. Op die manier kunnen bestaande kwaliteiten versterkt worden en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd die tegemoetkomen aan de wensen van huidige en nieuwe bewoners.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Osdorpplein wordt ontwikkeld tot stedelijk centrum: verdichting, meer (grootstedelijke) voorzieningen, zoals een nieuw theater.
- Kop Sloterplas mogelijkheid tot groen-blauwe hotspot: integrale opgave van openbare ruimte, ov- en fietsverbindingen en publieksvoorzieningen.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot aan de Nieuwe Meer nabij een nieuwe metrohalte: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling.
- Versterken noord-zuid en oost-west gerichte routes, die het gebied intern verbinden en doorlopen in de grote ontwikkelingen van het Schinkelkwartier en Sloterdijken.
- Stationskwartieren Lelylaan en Sloterdijk: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen.
- Met een vergaande verandering van het autonetwerk en autogebruik in de stad kan een nieuwe aansluiting op de A5 nodig zijn.
- Spieringhorn in de Brettenzone wordt getransformeerd naar een sportlandschap.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en voorzieningen zijn het Lambertus Zijlplein en België plein.

"Je kunt nu wel vanuit mijn buurt fietsend of met de tram naar het centrum. Maar er is geen aansluiting. Ik vind het idee om echte straten te maken tussen Nieuw-West en het centrum daarom goed"

Leila Badaou | Stadsdeel Nieuw-West



Zuidoost

Zuidoost is binnen Amsterdam qua ruimtelijke opzet, bebouwing en de relatief grote afstand tot de rest van de stad bijzonder. Dat geldt zeker ook voor de unieke culturele diversiteit, die er in de afgelopen decennia is ontstaan. Zuidoost zal de komende jaren uitgroeien tot een sterke stedelijke kern met een duidelijk eigen karakter. Daarbij zullen de bestaande buurten in de Bijlmer, Gaasperdam en Gein samen met nieuwe buurten in Bijlmer-West een herkenbare en onderscheidende eenheid gaan vormen.

Nu zijn er aan weerszijden van het spoor nog twee totaal verschillende gebieden. Aan de oostkant van het spoor de groene woonwijken Bijlmer en Gaasperdam. Aan de westkant het kantoren- en bedrijvengebied Amstel III en ArenAPoort met grote publiekstrekkers, beide nagenoeg zonder bewoners. In dit nieuwe Bijlmer-West worden de komende jaren tienduizenden nieuwe woningen gebouwd, met behoud van de werkfunctie. De bestaande werkgebieden hier veranderen in een heel nieuw stuk stad, met levendige straten en volop groen en voorzieningen, zoals sterke ov-verbindingen. Bijlmer en Gaasperdam worden tegelijk gemengder door het toevoegen van werkfuncties én woningen in de centra bij de metrostations en langs de dreven. De spoorlijn, met trein- en metrostations en goede onderdoorgangen moet van scheidslijn een ruggengraat worden, om segregatie en kansenongelijkheid te verkleinen. Bijlmer-West wordt ook een verbinder tussen de Bijlmermeer en de Amstelscheg.

Amsterdamse Poort groeit samen met de Arenaboulevard binnen Amsterdam uit tot een stedelijk centrum met regionale en (inter)nationale aantrekkingskracht. De uitstekende bereikbaarheid van het gebied, samen met de grootstedelijke functies als de Johan Cruyff ArenA en concertzalen zijn hiervoor al ingredienten. Amsterdamse Poort kan als plek met stedelijke betekenis een bijdrage leveren aan het verminderen van de druk op de binnenstad. Daarvoor zijn niet alleen ruimtelijke ingrepen nodig. Station Bijlmer als een volwaardig intercitystation en het aansluiten op het nachtnet kan helpen om van ArenAPoort een nationaal leisurecentrum en een regionaal winkelcentrum te maken.

In de Bijlmermeer en in Gaasperdam liggen grote opgaven ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Dit kan hand in hand gaan met het versterken van de wijkeconomie. Dat vraagt vooral om een slimme verdichting van de buurten, met behoud van het groene en rustige karakter. De vernieuwing van de Bijlmer wordt afgerond. Er worden niet alleen woningen toegevoegd, maar ook werkfuncties die de wijkeconomie moeten versterken. In Gaasperdam is ruimte om te verdichten, werk- en woonfuncties en voorzieningen toe te voegen. De focus ligt nu op de aanpak van Holendrecht en Reigersbos, en in de nabije toekomst op de ontwikkeling van de bouwvelden langs de overkluisde A9. Ook kan aan de zuidzijde van de Gaasperplas woningbouw worden toegevoegd. Niet om grote aantallen te halen, maar wel om de Gaasperplas beter te verbinden met de wijk.

In zowel de Bijlmer als in Gaasperdam zijn mogelijkheden voor verdichting. Langs de af te waarderen en te verlagen Gooiseweg en langs diverse dreven is ruimte voor nieuwe woningen. De fiets- en autoverkeersstructuren zijn in deze wijken nu nog van elkaar gescheiden: auto's rijden over de dreven, fietsers over vrij liggende fietspaden die de dreven meestal ongelijkvloers kruisen. De dreven kunnen straks hoofdnetwerk van lanen vormen, waar verschillende soorten verkeer gebruik van maken. Bovendien zou een groot deel van het publieke leven zich er kunnen afspelen door er aangename verblijfsruimten van te maken. Er zijn ook plekken waar fietsers, ov en auto's nu al samen komen en waar die kwaliteit uitgebouwd kan worden. Dat is bij de centra van de wijken rond de metrostations. Daar kan verdere verdichting met voorzieningen en werkfuncties (en wonen) plaatsvinden. De verdichting en transformatie van de Bijlmer en van Bijlmer-West gaat gepaard met investeringen in nieuw groen, zoals het Hondsrugpark.

Zuidoost is bovenal een groen stadsdeel, dat aan drie zijden grenst aan het landschap van de Diemer- en Amstelscheg en het Utrechtse landschap van de polder Gein. De drie groene fietsroutes van oost naar west, van scheg naar scheg, zijn belangrijke verbindingen. De Diemer- en de Amstelscheg zijn vanuit Zuidoost niet goed bereikbaar. De A2 en de Provinciale Weg langs de Gaasp vormen barrières die er om vragen geslecht te worden. Nieuwe groene routes kunnen de buurten in Zuidoost met elkaar en met het landschap verbinden. Daarnaast zijn van noord naar zuid goede en sociaal veilige fietsroutes belangrijk. Dat is nu nog een knelpunt in Zuidoost, niet alleen binnen het stadsdeel, maar ook tussen het stadsdeel en stadsdeel Oost.

De Gaasperplas is, samen met het Noorderpark, een van de twee Amsterdamse parken met een metrostation. Het kan uitgroeien tot groen-blauwe hotspot. Dat houdt in dat, naast de bestaande, zoals de waterspeeltuin, ruimte moet zijn voor nieuwe voorzieningen. Zij moeten passen bij het landschappelijke karakter. Voorzieningen als horeca en een passend museum zijn wenselijk, evenals een nieuwe en veilige zwemplek en het opknappen van het voormalige Floriadeterrein.

Zuidoost heeft een zeer beperkt oppervlak aan sportparken. Er zijn mogelijkheden voor het toevoegen van sportvelden in ontwikkelgebieden of onderzoekslocaties. In de Bijlmerweide en het centrale park Gaasperdam zijn onderzoekslocaties opgenomen, dicht bij de buurten van de Bijlmer en Gaasperdam/Amstel III, wat de drempel voor sportdeelname door de bewoners aanzienlijk kan verlagen. Sportvelden moeten landschappelijk zorgvuldig worden ingepast. We zoeken daarbij ook de samenwerking met omliggende gemeenten.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Stationskwartieren Amsterdam Bijlmer ArenA en Holendrecht: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals leisure of in relatie met het kenniskwartier van het AUMC.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot aan de Gaasperplas nabij de metrohalte: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling.
- Verminderen van de barrièrewerking van de A2 van stad naar landschap en van de A9 tussen de buurten in Amstel III vooral voor fietsers.
- De dreven als verbinders. Omvormen van autoroutes en barrières naar prettige straten en lanen, waarlangs ruimte is voor verdichting.
- Spoorzone als ruggengraat. Langs het spoor ligt een integrale opgave voor verdichting, het versterken van de stationsomgevingen, het verbeteren van routes en het verknopen van de beide kanten van het spoor.
- Gooiseweg als stadslaan. Een autoluwe stad biedt mogelijkheden voor een nieuwe betekenis voor de Gooiseweg. Deze route verandert van stadssnelweg tot een prettige laan die Zuidoost met het centrum verbindt. Dankzij woningbouw en nieuwe groene plekken richten buurten zich naar deze nieuwe laan.
- In het Gaasperpark wordt nieuwe ruimte voor sport gemaakt.

"Ik voel me thuis in Zuidoost, omdat ik me kan herkennen in de verschillende mensen die er wonen"

Rachel Tokromo | Stadsdeel Zuidoost

Noord

Noord is een overwegend luw en groen stadsdeel, dat bestaat uit buurten en tuindorpen met een heel eigen karakter. De dijken, polders en het Noordhollandsch Kanaal geven Noord ook een uitgesproken landschappelijke kwaliteit. Tegelijk wordt Noord met de ontwikkeling van de IJ-oevers meer onderdeel van Amsterdam. De twee heel verschillende werelden van de tuindorpen en de IJ-oevers gaan in de toekomst meer voor elkaar betekenen. Heel Noord voor alle Noorderlingen vraagt om betere verbindingen en nieuwe voorzieningen en werkplekken, die de IJ-oevers en het Buikslotermeerplein voor het hele stadsdeel betekenis zullen geven.

Twee nieuwe vaste oeververbindingen brengen Noord en Amsterdam ten zuiden van het IJ dichter bij elkaar. Hierover gaan ook regionale fietsroutes lopen. Dankzij de ontwikkelingen op NDSM, Cornelis Douwes en de Zaanse Achtersluispolder gaat Noord straks ook de verbinding aan met Zaandam. Nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerlijnen en fietsroutes verbinden Noord en de haltes van de Noord/Zuidlijn met deze buurgemeente. Een schaalsprong in het ov is noodzakelijk en zeker in dit stadsdeel onlosmakelijk verbonden met de opgave voor autoluw. Op langere termijn kan een nieuwe metroverbinding via Haven-Stad en de westelijke IJ-oevers naar Zaandam gemaakt worden.

Direct tegen de ontwikkelgebieden aan de IJ-oevers liggen bestaande buurten: de tuindorpen en naoorlogse wijken, doorsneden door de oude IJ-dijk. De opgave is inwoners van die bestaande buurten mee te laten profiteren van de ontwikkeling van hun stadsdeel. Er liggen daarvoor volop kansen. Geld dat vrijkomt dankzij ontwikkeling kan in de buurten gebruikt worden om de openbare ruimte en het groen te verbeteren. In de nieuwe buurten aan het IJ blijft ruimte voor productieve bedrijvigheid. Parallel aan de noordelijke IJ-oever komt een doorlopende fiets- en voetgangersroute te lopen, waaraan parken, culturele instellingen, erfgoed, zwemplekken en andere publieke functies liggen. Ze vormen een parelketting die voor heel Noord een aantrekkelijke bestemming en ontmoetingsplek wordt.

Langs de Noord/Zuidlijnstations is nog ruimte voor extra woningen en voorzieningen. Het Buikslotermeerplein bij metrostation Noord zal uitgroeien tot het hart van heel stadsdeel Noord. Het winkelcentrum verandert in een compacte stadsbuurt met wonen, werken, winkels en voorzieningen voor de omliggende buurten. Het wordt een experimentele ontwikkeling, met ruimte voor nieuwe ontwikkelvormen en bijzondere (werk-) functies. Hier is ook plek voor een nieuwe culturele trekker voor heel Amsterdam. Een nieuw plein bij metrostation Noord kan een centrale ontmoetingsplek voor Noord worden.

In ontwikkelbuurten als de Banne liggen kansen voor verdichting. Nadrukkelijk met mede als inzet nieuwe groene kwaliteit. Ook kunnen de naoorlogse buurten rondom het Buikslotermeerplein via aantrekkelijke straten beter aangesloten worden op het vernieuwde Buikslotermeerplein.

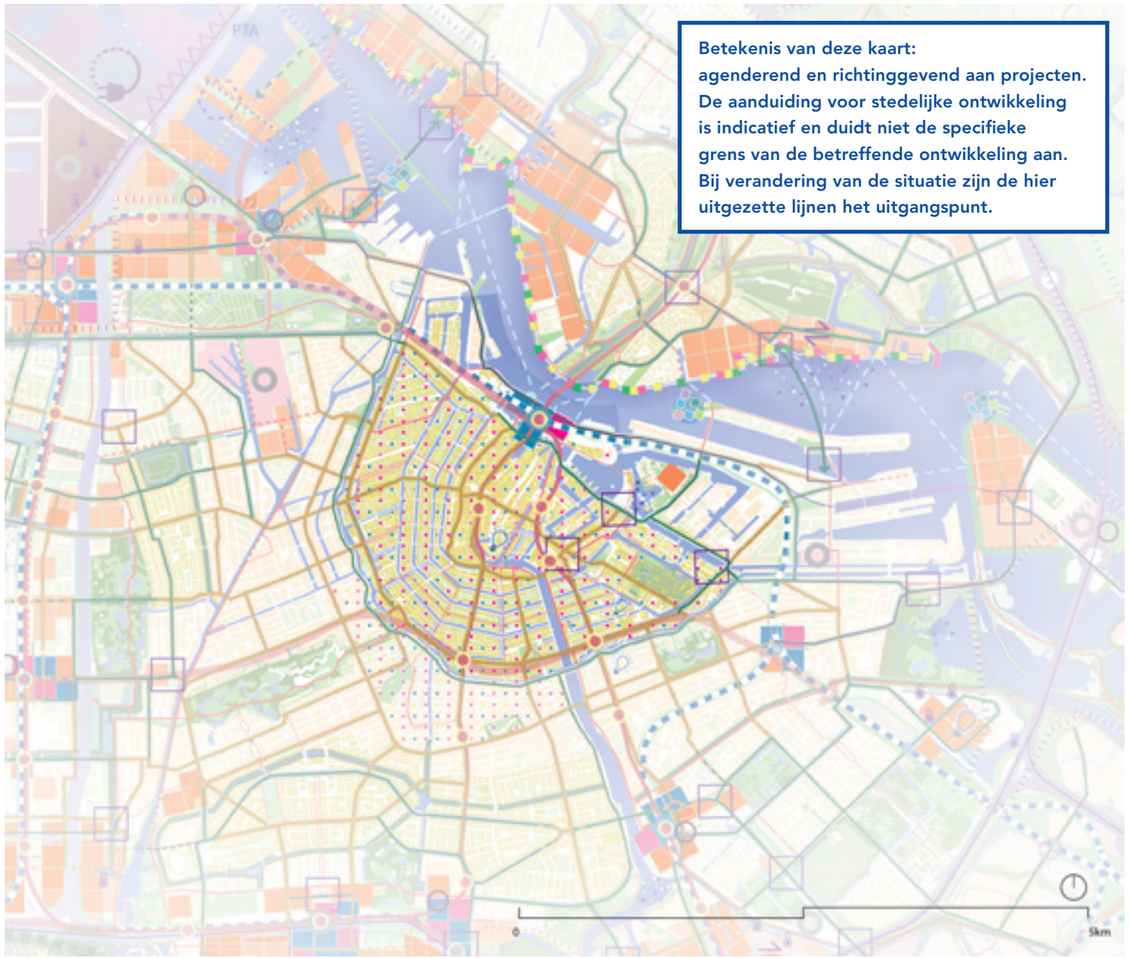
Dankzij de behouden polders binnen de stad, de Waterlandse Zeedijk, de Noord-Hollandse kanaalzone en het open veenweidegebied in Waterland is Noord het meest landschappelijke stadsdeel van Amsterdam. Door rekening te houden met zichtlijnen brengen we waar het kan het water meer in beeld. Ook de groene kwaliteiten verdienen versterking. Binnen de stad door sport, ecologie en ontspanning te verenigen. In landelijk Noord willen we bodemdaling tegengaan en de landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit vergroten door een stevige inzet op kringlooplandbouw.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Buikslotermeerplein groeit uit tot stedelijk centrum dankzij verdichting met woningen en (grootstedelijke) voorzieningen.
- Twee vaste oeververbindingen over het IJ. Hierbij zijn de aanlandingen, de omliggende openbare ruimte en bebouwing en de verknoping met toevoerende routes onderdeel van de integrale opgaven op dit schakelpunt.
- Bij metrostations Noord en Noorderpark ligt een integrale opgave voor verdichting, verbindingen, de inrichting van de openbare ruimte en de aansluiting op de directe omgeving.
- De noordoever van het IJ wordt nog sterker een aaneenschakeling van plekken met een stedelijke betekenis (cultuurgebouwen, horeca, parken, standjes en festivallocaties). Deze plekken zijn met elkaar verbonden door routes langs het water en parallel aan de oever en met de rest van Noord dankzij groene routes.
- Door stedelijke ontwikkeling, verbindingen en nieuwe ov-verbindingen wordt de relatie met Zaandam versterkt.
- De Noorder IJ-plas wordt een publieke, groene plek met ruimte voor sport en waterrecreatie.
- Het Sixhavengebied krijgt een groene inrichting. Als in de toekomst wordt besloten een metrostation te realiseren, wordt opnieuw gekeken naar de gewenste inrichting van gebied.
- In Waterland zorgt een omschakeling naar kringlooplandbouw voor het tegengaan van bodemdaling, meer landschappelijke kwaliteit en een grotere biodiversiteit.

"Het zou goed zijn als de gemeente bepaalde industrieterreintjes weet te behouden met een verzameling van bedrijfjes bij elkaar"

Peter Kuijl | Stadsdeel Noord



Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten. De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling is indicatief en duidt niet de specifieke grens van de betreffende ontwikkeling aan. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

Centrum

De afgelopen jaren voelden veel Amsterdammers zich niet altijd meer thuis in hun binnenstad. De toestroom van internationale bezoekers leidde er de afgelopen jaren tot een gevoel van vervreemding, ingegeven door drukte, ongewenst gedrag of sfeer. Tijdens de crisis werd pijnlijk zichtbaar welke buurten te afhankelijk zijn geworden van bezoekers en waar de woonfunctie onder druk staat. Het sterkt de overtuiging om te bouwen aan een meer diverse binnenstad waar niet alle buurten en straten op elkaar lijken, maar juist herkenbaar en weerbaar zijn door hun verscheidenheid.

De Amsterdamse binnenstad moet weer een plek worden waar alle Amsterdammers graag komen en bewoners zich thuis voelen. Als centrum van de hoofdstad van ons land vervult het een plek van samenkomst en betekenis, onder meer vanwege de vele culturele, maatschappelijke, economische en historische functies. Bezoekers uit binnen- en buitenland blijven we verwelkomen als open en internationale binnenstad, maar we verwachten wel dat ze staan voor dezelfde kernwaarden als wij.

De ambitie voor de binnenstad is om de leefbaarheid en het buurtgevoel weer terug te brengen, de openbare ruimte zo in te richten dat deze uitnodigt tot ontmoeting en waar voorzieningen voor bewoners te behouden. Een binnenstad die bovendien verder is vergroend, waar overlast en drukte zijn teruggedrongen en waar de economische diversiteit is toegenomen. Straks sluit het winkel- en horeca aanbod meer aan bij de Amsterdammers en minder bij de bezoekers. Er wordt meer gewerkt in de binnenstad, dankzij ruimte voor de formele en informele economie. Maar er wordt ook meer gewoond, dankzij een divers woningaanbod voor verschillende doelgroepen. Dezelfde verscheidenheid is terug te vinden in het karakter van maatschappelijke en commerciële voorzieningen, het aanbod van culture instellingen en de identiteit van buurten. Alle zijn meer gericht op de Amsterdammers.

De binnenstad heeft een grote aantrekkingskracht op bezoekers, talent en bedrijven. De bezoekerseconomie zorgt voor banen en inkomsten, draagt bij aan vernieuwing, houdt voorzieningen in stand waar Amsterdammers gebruik van maken en ondersteunt de internationale en open karakteristiek van de stad. De komst van bezoekers die van onze stad genieten is begrijpelijk. De binnenstad huisvest een deel van de belangrijkste culturele instellingen van het land, sommige zelfs met een internationale reputatie. Ook staat de binnenstad bekend om haar cultuurhistorie met onder meer de grachtengordel als Unesco-werelderfgoed, ruim 6000 rijksmonumenten en zo'n 1000 gemeentelijke monumenten.

Maar de bezoekerseconomie brengt ook complexe uitdagingen met zich mee die we het hoofd moeten bieden. De veiligheid en leefbaarheid staat in sommige delen onder druk. We willen een bezoekerseconomie stimuleren die waarde voor de binnenstad en haar inwoners toevoegt, die duurzaam is en de leefbaarheid verbetert. Vernieuwing en creatief ondernemerschap staan onder druk, met name door oplopende vastgoedprijzen en verdringing door andere functies. Het moet mogelijk worden innovatieve ondernemers meer ruimte te bieden. Een breder cultuuraanbod en voorzieningen zoals apotheken of huisartsen zijn nodig. We willen samen met partners gemeenschappelijke belangen bepalen en zo sturen op een duurzamer, beter en meer divers gebruik van het vastgoed. De binnenstad wil spannend en vernieuwend blijven, onder andere met een kwalitatief en inclusief nachtaanbod. We willen meer aandacht voor kunst, cultuur en identiteit.

Nauwkeurig bestemmen en maatwerk moet de overlast van massatoerisme en ondermijning terugdringen. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de mogelijkheden om buiten de binnenstad een erotisch centrum of 'prostitutiehotel' te vestigen, om zo het Wallengebied te ontlasten.

Bewoners zijn onmisbaar als het gaat om leefbaarheid, vitaliteit, sfeer en betrokkenheid. We willen daarom meer bewoning in de binnenstad mogelijk maken, in samenwerking met corporaties, beleggers, verenigingen van eigenaren, individuele pandeigenaren en ontwikkelaars.

De binnenstad kent een veelheid aan openbare ruimtes, zoals grachten, straten, hofjes, pleinen, kleinere parken, maar ook nieuwere plekken, zoals het haventje van het Marineterrein of de recent ingerichte ontmoetingsplekken langs de Oude Turfmarkt en het Oosterdokseiland. De schaarse openbare ruimte wordt intensief gebruikt. De behoefte aan een autoluwe binnenstad en meer verblijfsruimte is daarom groot. Ook om verder te vergroenen en voorbereid te zijn op toename van bewoners, bedrijven en bezoekers. Gemotoriseerd verkeer wordt daarom vergaand teruggedrongen, waarbij wel rekening wordt gehouden met de logistiek. In de hele binnenstad komen voetgangers en fietsers op de eerste plaats. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor verblijven en groen in de openbare ruimte. Een knip in de Weesperstraat, onderdeel van de Agenda Autoluw, vergroot in de oostelijke binnenstad de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. De omgeving van het Oosterdok biedt plek aan cultuur en grootschalige kantoren. Op het Marineterrein maken we een stedelijke mix van wonen en ruimte voor innovatieve bedrijvigheid en educatie. Aan het Oosterdok komt een stedelijk park. Defensie behoudt hier een basis.

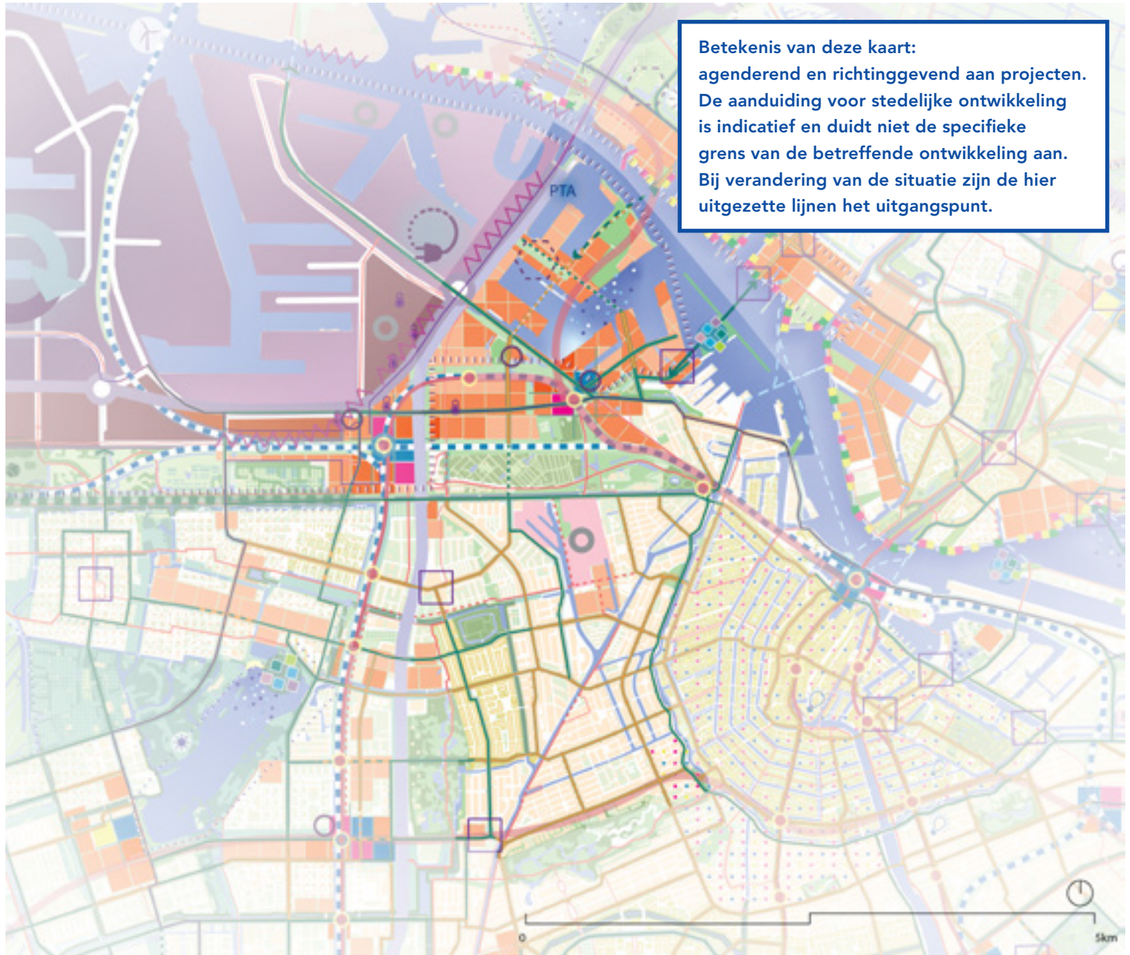
Ten slotte vraagt de verduurzaming van het gebied in relatie tot de cultuurhistorische waarden van het erfgoed om innovatieve en specifieke oplossingen. Om de binnenstad klimaatbestendiger te maken, onderzoeken we of, gekoppeld aan de inzet op autoluw, in het verleden gedempte grachten weer uitgegraven kunnen worden.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Het centrum wordt vergaand autoluw, waardoor er ruimte komt voor groen in de openbare ruimte, de fiets en de voetganger.
- De opgave is om de balans van functies in het centrum te herstellen: ook gericht op bewoners, andere Amsterdammers en ruimte voor kantoren.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn het Mr. Visserplein, de IJtunnelmond, de kruising Hoogte Kadijk - Sarphatistraat.

"Zonder sturing trek je dezelfde mensen en hou je wat je hebt: massatoerisme, Nutellawinkels en coffeeshopbezoekers"

Anna Bogman | Stadsdeel Centrum



Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten. De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling is indicatief en duidt niet de specifieke grens van de betreffende ontwikkeling aan. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

West

Stadsdeel West heeft zich snel ontwikkeld tot een geliefde plek voor wonen, winkelen en uitgaan. In de meeste buurten is de balans tussen rust en drukte en dure en betaalbare woningen redelijk op orde. Maar er zijn ook buurten waar bewoners zich zorgen maken over de opmars van vakantieverhuur, liberalisering van sociale huurwoningen en de opmars van horeca. In West vestigen zich steeds meer cafés en restaurants. Zolang dat in de drukke stadsstraten gebeurt, geeft dat weinig problemen. Rond de Hallen heeft het bezoekersgebied zich echter uitgebreid naar de tussenliggende buurt. De opgave is om de balans tussen rustig wonen en reuring om de hoek te behouden. De prettige afwisseling tussen levendige stadsstraten en pleinen en rustige woonstraten wordt bewaakt.

In de buurten direct rond het centrum is veel bouwdynamiek. Huizen worden vergroot en verbouwd. Duidelijke regels voor de bouwdynamiek in het omgevingsplan moeten overlast tegengaan en groen en cultuurhistorische waarden beschermen. Vanwege de druk op de woningmarkt is het behoud van betaalbare woningen een extra uitdaging.

Aan de randen van West, langs de A10 en in Haven-Stad, worden veel nieuwe woningen gebouwd. Het is van groot belang dat bestaande buurten in West voor fietsers en met openbaar vervoer goed verbonden zijn met de nieuwe buurten, zodat ze onderdeel van het stadsdeel en de stad worden. De verbinding tussen Bos en Lommer en Haven-Stad vraagt vooral aandacht. Een speciale rol is daarbij weggelegd voor de doorlopende straten in het stadsdeel. Deze lange lijnen kunnen als stadsstraten en –lanen levendige verbindingen vormen binnen de stad. Verkeerspleinen zoals het Surinameplein en het Bos en Lommerplein kunnen een sterkere verblijfsfunctie krijgen.

Door klimaatveranderingen komen heftige regenbuien steeds vaker voor. Vanwege de hoge mate van verharding, de hydrologische kenmerken (gemengd rioolstelsel en polderrioolstelsel) en de ligging van een aantal buurten in lagergelegen polders zijn delen van West kwetsbaar voor extreme neerslag. Door toevoeging van groen aan de buurt en in de openbare ruimte en het tegengaan van verdere verharding wordt deze kwetsbaarheid gereduceerd.

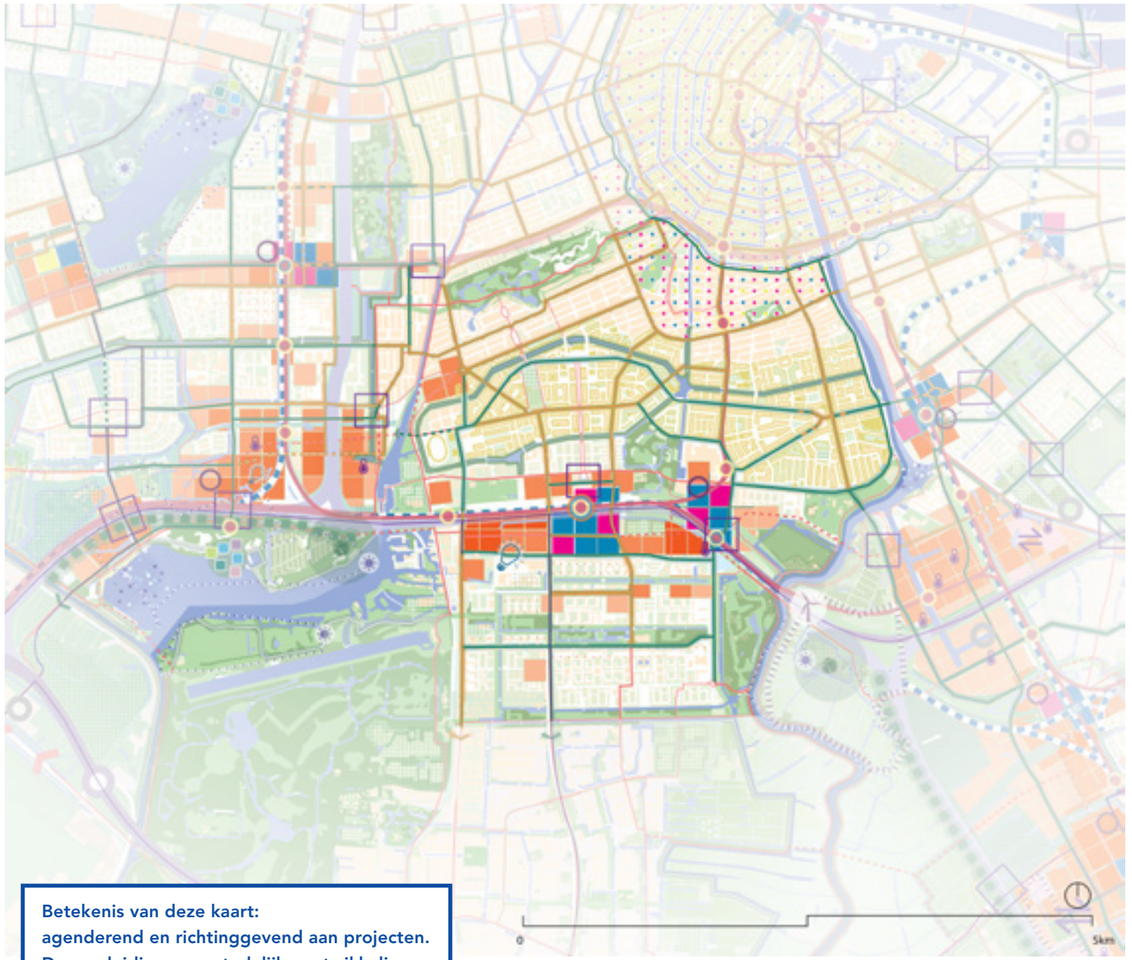
In West is behoefte aan meer groen. Plek daarvoor kan gevonden worden door het beter inrichten en openbaarder maken van bestaand groen in het stadsdeel. In Haven-Stad vinden we aan het water ruimte voor twee nieuwe stadsparken, een park op de Haparandadam en een park in de Coen- en Vlothavens. Autoluwere inrichting van straten en pleinen wordt gekoppeld aan vergroening, waarbij een grote rol is weggelegd voor zelfbeheer.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Verknoping van Haven-Stad met Bos en Lommer en de Staatsliedenbuurt door nieuwe noord-zuidverbindingen voor langzaam verkeer en op termijn ov.
- Stationskwartier Hemknoop: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen.
- Mogelijke verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam naar de Coenhaven.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot in het nieuwe Haparandadampark: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen of een culturele instelling.
- Een oeververbinding die de Coenhaven met het Cornelis Douwesterrein verbindt.
- Een nieuwe oost-westfietsverbinding over het Foodcenterterrein en langs het Erasmuspark.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn het Bos en Lommerplein en Surinameplein.

"Om Amsterdam een gemengde stad te houden, zijn betaalbare jongerenwoningen noodzakelijk"

Soe van Dijk | Stadsdeel West



Betekenis van deze kaart:
agenderend en richtinggevend aan projecten. De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling is indicatief en duidt niet de specifieke grens van de betreffende ontwikkeling aan. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt.

Zuid

Delen van Zuid worden steeds meer onderdeel van het stadscentrum. De Noordpijp en het Museumkwartier trekken bezoekers uit de hele stad en de regio en zijn ook voor toeristen een belangrijke bestemming. Mensen komen er om uit te gaan en te winkelen. Het Museumplein is een van de toeristische toplocaties van Europa geworden. De opgave in deze gebieden is om het beheer van de openbare ruimte op niveau te houden en om de leefbaarheid en de balans tussen rust en reuring te bewaken.

Zuidas ontwikkelt zich verder tot hoogstedelijk stationskwartier, waar gewerkt en gewoond wordt en waar lokale, stedelijke en grootstedelijke voorzieningen te vinden zijn. De internationale bereikbaarheid van deze locatie maakt dat Zuidas een belangrijke rol heeft in de veelzijdige economie van Amsterdam. Het Zuidas Dokpark wordt een nieuwe, centrale, groene plek in het gebied.

In Plan Zuid en Buitenveldert is de bezoekersdruk veel minder een opgave. Tussen deze twee gebieden ligt Zuidas als grote ontwikkellocatie. Hier wordt ingezet op het bouwen van een leefbare en levendige woonwijk. Het verbinden van Zuidas met de omliggende wijken is een belangrijke opgave. De opgave om de barrièrewerking van de aanwezige infrastructuur te verkleinen is nog niet voltooid. De ontwikkeling van Zuidas en het deels ondergronds brengen van de A10 (Zuidasdok) is een kans om Plan Zuid en Buitenveldert beter met elkaar te verbinden. Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van de Beethovenstraat en Parnassusweg-Buitenveldertselaan tot levendige stadsstraten met veel ruimte voor groen, lopen en fietsen.

Stadsdeel Zuid is een zeer populaire woonplek. In het hele stadsdeel is daardoor sprake van grote bouwdynamiek. Woningen worden onderkelderd, uitgebouwd en opgetopt. Dit zorgt voor veel overlast in de woonbuurten en gaat soms ten koste van groen en architectonische kwaliteit. Het stadsdeel wil de bouwdynamiek aan heldere regels binden. Daarbij is behoud van bestaande kwaliteiten, de leefbaarheid, het groen en kleinschalige voorzieningen, met ruimte voor mogelijkheden voor transformatie het uitgangspunt. Investeren in bestaande buurten blijft hard nodig. In de kwaliteit van woningen, het groen en de openbare ruimte en in de verbindingen, zoals stadsstraten en stadslanen. Deze smeden het staddeel immer aaneen en verankeren Zuid in de omliggende stad.

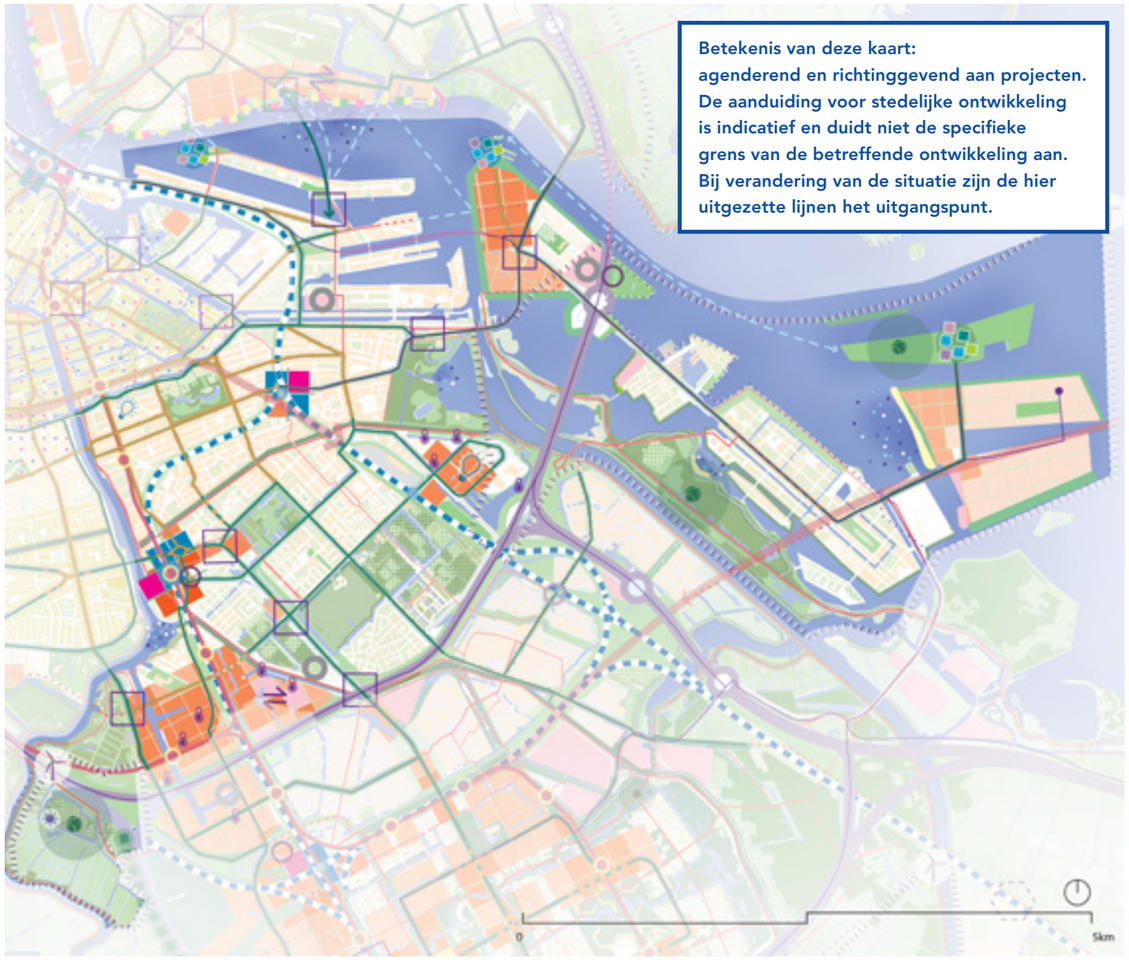
De verbinding van buurten in Zuid en van Zuid met aangrenzende stadsdelen en het landschap wordt verbeterd. Deels als onderdeel van gebiedsontwikkelingen, zoals door het afwaarderen van de A2 vanaf de Utrechtsebrug en het aansluiten van de Stadionweg-Laan van de Hesperiden over de Schinkel naar Nieuw-West en de Nieuwe Meer. Deels zetten we gericht in op het verbeteren van routes, zoals door het inrichten van een fietsring over de Van Baerlestraat-Ceintuurbaan en een groene fietsroute, die Rembrandtpark, Schinkeloevers, Zuidas, Beatrixpark en Amsteloevers verbindt met de Watergraafsmeer.
Om de leefbaarheid in de bestaande wijken te behouden zijn goede ov-verbindingen belangrijk, in het bijzonder ook voor de ouderen.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Stationskwartieren Zuid en RAI: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke en internationale) voorzieningen, bijvoorbeeld in relatie met het kenniskwartier van de VU.
- Versterken noord-zuid en oost-west gerichte routes, die de Zuidas intern verbinden en verknopen met de omliggende buurten.
- Een nieuwe brug over de Schinkel tussen Laan van de Hesperiden en Schinkelkwartier.
- Een nieuwe fietsburg van de Zuidas naar de Oeverlanden
- Doortrekken Westlandgracht.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn de knoop Vlaardingenlaan - Rijnsburgstraat - Aalsmeerweg, omgeving onderdoorgang Ringweg Zuid bij de Europaboulevard, omgeving Strawinskylaan.

"Het zou mooi zijn als het imago van Amsterdam verschuift van toeristenstad naar creatieve, duurzame stad waar mensen wonen en werken"

Ard van der Veldt | Stadsdeel Zuid



Oost

Stadsdeel Oost is een mozaïek van zeer verschillende buurten met een eigen karakter en te koesteren kwaliteiten. In de Oosterparkbuurt, Dapperbuurt en Indische Buurt zijn de opgaven heel anders dan in het Oostelijk Havengebied en op IJburg. Oost bestaat enerzijds uit zeer stedelijke buurten, via straten en lanen nauw verweven met de stad als geheel, en deels is het stadsdeel een archipel van meer opzichzelfstaande woongebieden. In Oost is sprake van een fijne woonomgeving, met een mix aan wonen, werken en groen, met een veelzijdig voorzieningenniveau. De opgave is om de levendigheid op peil te houden en de middengroep en gezinnen voor het stadsdeel te behouden en bestaande kwaliteiten te versterken.

De oude wijken van Oost laten een goede balans zien tussen bebouwing en openbare ruimte. Het stadsdeel wil de kwaliteit van deze wijken zoveel mogelijk versterken door vergroening van de openbare ruimte, met aandacht voor toegankelijkheid en verblijf en ontmoeting. Het stadsdeel krijgt met vergrijzing te maken en dat betekent veel voor de eisen die we aan de leefomgeving stellen. De nabijheid van voorzieningen is voor ouderen bijvoorbeeld erg belangrijk. Net als voldoende plekken om elkaar spontaan te ontmoeten.

In Oost zijn veel nieuwe ontwikkelingen. Op het Zeeburgereiland, IJburg II en in het Amstelkwartier verrijzen de komende jaren duizenden nieuwe woningen, terwijl langs de Wibautas de campus van de Hogeschool van Amsterdam bijna klaar is. Stadsdeel Oost ziet de grootschalige ontwikkeling van nieuwe gebieden als belangrijke kans voor betere verbindingen tussen de verschillende buurten. Op die manier kan het hele stadsdeel profiteren van de nieuwe ontwikkelingen. Doordat bewoners over de buurtgrenzen heen gebruikmaken van de verschillende kwaliteiten en voorzieningen wordt de leefbaarheid in de afzonderlijke buurten versterkt. De opwaardering van de Amsterdamsebrug leidt tot een verknoping van het Zeeburgereiland, de Sluisbuurt, het Flevopark en de Indische Buurt. De ontwikkeling van Amstelkwartier/Overamstel biedt kansen voor de verbinding tussen ‘oude’ en ‘nieuwe’ Watergraafsmeer. De inzet op complete buurten vraagt ook om een investering in het centrum van de nieuwe gebieden op IJburg. De afwaardering van de Gooiseweg en de A2-zone biedt uitstekende mogelijkheden tot verdichting met veel groene kwaliteit in de gebieden eromheen.

De ontwikkelingen vragen om betere openbaarvervoerverbindingen. Bijvoorbeeld een HOV-verbinding naar het Zeeburgereiland en IJburg is nodig om deze nieuwe gebieden veel beter te ontsluiten. Ook vragen de ontwikkelingen om logische routes voor fietsen en lopen. Een voorbeeld zou de lijn Amstelstroomlaan-Bajesbuurt, Kruislaan kunnen zijn, die Amstelkwartier, Watergraafsmeer en Science Park met elkaar verbindt. Daarnaast is de verbinding van IJburg met het centrum, maar ook met Diemen en Zuidoost een belangrijke opgave. De waterplas Het Nieuwe Diep is ook zo’n kruispunt van verbindingen die door toename van het gebruik goed moet worden aangehaakt bij de gebiedsontwikkelingen eromheen.

De toegankelijkheid van het groen in Oost kan beter. De Diemerscheg is een belangrijk groengebied voor Oost, maar door infrastructuur is het groen totaal versnipperd. Dit gebied vraagt om een impuls aan kwaliteit, toegankelijkheid, met aandacht voor klimaatbestendigheid, zodat het beter benut kan worden voor recreatie in een verdichtende stad. Routes naar de Amstelscheg en Diemerscheg worden aantrekkelijk en veilig ingericht. We zoeken naar meer gebruiksmogelijkheden in de parken en in de koppen van de scheggen. Op IJburg maken we op het buiteneiland een nieuw stadspark. Op IJburg en op de kop van het Zeeburgereiland kun je aan het water recreëren. De kop van het Javaeiland behoudt zijn open karakter en krijgt als blauw-groene hotspot een belangrijke recreatiefunctie.

Oost kent een aantal zeer populaire groene gebieden aan het water die recreanten uit de gehele stad trekken. De randen van het water, worden overal belangrijker als plek waar je verkoeling kan zoeken. Dit heeft een grote impact op de groene oevers en de woonbuurten waar deze plekken liggen, omdat deze plekken niet zijn toegerust op een dergelijke toestroom van bezoekers. Dit vraagt om het goed doordenken van recreatie langs het water in de stad met aandacht voor de inrichting en het beheer.

In Oost zijn veel actieve bewonersnetwerken. Het stadsdeel wil samen met deze netwerken onder andere invulling geven aan het lokaal opwekken van duurzame energie.

Belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart

- Vergroenen van sterk stenige openbare ruimtes, zoals de kades in het Oostelijke Havengebied.
- De brug over het IJ vanaf het Azartplein. Hierbij is de aanlanding, de omliggende openbare ruimte en bebouwing en de verknoping met toevoerende routes onderdeel van de integrale opgave op dit schakelpunt.
- Afslag 113 aansluiten naar Science Park.
- Pontverbinding Sporenburg – Sluisbuurt.
- Stationskwartieren Amstel en Muiderpoort (op termijn): stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke) voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen.
- Mogelijkheid voor een groen-blauwe hotspot op kop Javaeiland, kop Sluisbuurt en Buiteneiland: vergroten van de publieke betekenis door bijvoorbeeld horeca, sportvoorzieningen, waterrecreatie of culturele instellingen. Op deze plekken ligt de nadruk op buitenactiviteiten. Eventueel hoort daar gebouwd programma bij, maar verdichting is hier geen opgave.
- Gooiseweg als stadslaan. Een autoluwe stad biedt mogelijkheden voor een nieuwe betekenis voor de Gooiseweg. Deze route verandert van stadssnelweg tot een prettige laan die Zuidoost met het centrum verbindt. Dankzij woningbouw en nieuwe groene plekken richten buurten zich naar deze nieuwe laan.
- Verstevigen van het kenniskwartier Science Park door verdichting, functiemenging, aandacht voor groen en de inrichting van de openbare ruimte en een goede aansluiting op de omgeving.
- Stadsstrand in het Flevopark.
- Schakelpunten die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en programma zijn Kruising IJburglaan - Zuiderzeeweg, de aanlanding Amsterdamsebrug met tram bij het Flevopark, omgeving Prins Bernhardplein – kop Gooiseweg.

“Ik vind het fijn dat er in de Javastraat zoveel nieuwe winkels bij zijn gekomen. Ik vind de diversiteit goed, het was niet goed dat er alleen supermarkten en belwinkels zaten. Ik vind dat mijn buurt echt vooruitgaat”

Fadma | Stadsdeel Oost

9
Een samenhangende en adaptieve fasering

Met de omgevingsvisie laat Amsterdam zien tot 2050 ruimte te kunnen bieden aan zeker 150.000 woningen, 200.000 arbeidsplaatsen, inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor grote transities. Gebiedsontwikkeling, -transformatie en verdichting hangen samen met grote investeringen. Op termijn is de groei van de stad zonder een aantal van die investeringen niet vol te houden. Om die reden wordt de koppeling tussen ontwikkelingen en investeringen onderdeel van de tweejaarlijkse monitoring.

Uit ervaring weten we dat waar en wanneer we groeien op de langere termijn niet goed te voorspellen is. Niet alles kan tegelijk en er zijn grenzen aan het groeitempo dat de stad aankan. Amsterdam laat met deze omgevingsvisie zien dat de stad zijn aandeel kan nemen in de woningbouwopgave en economische groei van de regio en ons land. Maar daarmee is die groei nog niet geregeld.

Ondanks de vele afhankelijkheden en onzekerheden is het belangrijk in dit hoofdstuk een faseringsbeeld te laten zien tot 2050. De fasering is opgebouwd uit projecten met bijbehorende grote investeringen. Deze vormen ontwikkelingen die in samenhang bezien moeten worden. De fasering die we hier presenteren is in zoverre aanpasbaar, dat bij veranderende inzetten of ontwikkelsnelheden verschillende ontwikkelingen eerder dan wel later uitgevoerd kunnen worden of zelfs geheel achterwege kunnen blijven. Uitgangspunt is dat binnen de ruimtelijke kaders van de omgevingsvisie een jaarlijkse bouwambitie van ca. 5.500 woningen in Amsterdam mogelijk is.

Fasering op hoofdlijnen

Tot 2050 onderscheiden we drie stappen van telkens tien jaar waarin investeringen in openbaar vervoer en groen randvoorwaardelijk samenhangen met ontwikkelingen:

Fase 1: 2021–2030
Fase 2: 2031–2040
Fase 3: 2041–2050

De invulling van de fasering is gebaseerd op de huidige bestuurlijke prioriteiten, beleidsinzetten en de afspraken die we met rijks- en regiopartners gemaakt hebben. De belangrijkste zijn de volgorde in uitbreiding van het metrosysteem, het beleid ten aanzien van de geleidelijke transformatie van bedrijventerreinen, het stap voor stap uitrollen van autoluw en de IJ-oeververbindingen. Deze fasering op hoofdlijnen geeft aan wat de gemeente nastreeft in de verschillende fasen. De besluiten over daadwerkelijke investeringen moeten te zijner tijd worden genomen.

Fase 1: 2021–2030

De eerste fase van 2021 tot 2030 omvat grofweg de ontwikkelingen waarvan de principefase al gestart is of waarover al een principebesluit is genomen. Het zwaartepunt van de ontwikkeling ligt aan de oost- en zuidoostzijde van Amsterdam. Wel gaan grote ontwikkelingen aan de westzijde al van start. Aan de IJ-oevers werken we door aan de lopende projecten. In de eerste fase vinden grote projectgebonden investeringen in bereikbaarheid, groen en openbare ruimte plaats. Toch kan Amsterdam nog vooruit zonder systeemuitbreiding. Een eerste aanzet daartoe vormt wel de realisatie van Zuidasdok. Ook starten we met de grote systeemuitbreiding die randvoorwaardelijk is voor Fase II, de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn via Centraal Station.

De ontwikkelingen op IJburg II en op Zeeburgereiland worden gerealiseerd, met bijbehorende investeringen in openbaar vervoer (IJ-tram, Amsterdamsebrug) en nieuw groen (Buiteneiland). Transformatie van Overamstel en de Bijlmerbajes wordt voortgezet. In Bijlmer-West transformeert Bullewijk tot gemengde en hoogstedelijke buurt. Op de Noordelijke IJ-oever transformeren het Hamerkwartier, Buiksloterham en NDSM tot gemengde stadsbuurten. Hier hoort de HOV-lijn over de Klaprozenweg bij en nieuw groen op de NDSM-werf. Rond het Buikslotermeerplein begint de ontwikkeling tot gemengde stadsbuurt. Haven-Stad gaat op de Sloterdijken van start met de transformatie van Sloterdijk I tot gemengde stadsbuurt. Rond station Sloterdijk ontstaat een hoogstedelijk centrum met stationskwartier. Aan de zuidwestzijde van de stad gaat de transformatie van het Schinkelkwartier van start, aansluitend op de lopende ontwikkelingen in Slotervaart.

Gekoppeld aan de groei van de stad doen we investeringen in de kwaliteit van het landschap. We vormen het Diemerbos om tot Groot Nat Klimaatbos en verbeteren de recreatieve kwaliteit van het Amsterdamse Bos en vooral van de Oeverlanden, waarbij bestaande natuurwaarden versterkt worden.

Infrastructuur

- **Zuidasdok**
  Ondergronds brengen van de A10-Zuid en capaciteitsuitbreiding Station Zuid.
- **HOV Zaan-IJ**
  Busverbindingen vanaf metrohaltes Noorderpark en Noord richting Zaandam.
- **HOV IJburg**
  Gekoppelde trams tussen Centraal Station en IJburg II. Volwaardige ov-verbinding IJburg-Amsterdam-Oost.
- **Snelle busverbindingen**
  Met omliggende kernen, waarmee we met relatief lage kosten betrouwbare, snelle en hoogfrequente verbindingen tussen stad en regio creëren.
- **Eerste vaste oeververbinding over het IJ**
- **Investeringen in NS-stations en omgevingen**
  Lelylaan, Zuid, Amstel, Sloterdijk, Bijlmer ArenA om betere spreiding van treinreizigers mogelijk te maken.

Groen

- **Landschapspark Diemerscheg**
  Omvormen tot een Groot Nat Klimaatbos.
- **Landschapspark Oeverlanden-Amsterdamse Bos**
  Vergroten recreatieve en ecologische waarde in relatie tot Schinkelkwartier en Zuidas.
- **Zuidasdokpark**
  Nieuw stadspark op de ondergronds gebrachte A10-Zuid.
- **Hondsrugpark**
  Nieuw stadspark in Bijlmer-West.
- **NDSM-oost**
  Groene invulling aan het water van oostelijk deel van de NDSM-werf.
- **Buiteneiland IJburg**
  Nieuw park als onderdeel van IJBurg-II.

Fase 2: 2031 – 2040

Om in de tweede fase van 2031-2040 te kunnen doorgroeien is direct aan het begin van deze fase het gereedkomen van de eerste twee metro-uitbreidingen nodig. Deze bieden de ruimte in het vervoersysteem om aan de westzijde van Amsterdam met diverse ontwikkelingen een volgende fase in te gaan. De Sloterdijken en Schinkelkwartier-Oeverlanden zijn daarvan de belangrijkste. De gesloten metroringlijn zorgt ook voor extra capaciteit op de Geinlijn. Hierlangs start in Zuidoost een volgende fase van transformaties in Bijlmer-West en verdichting in Bijlmer-Centrum tot stedelijk centrum. Langs de westelijke Noordelijke IJ-oevers begint de transformatie van het Cornelis Douwesterrein. In Noord verdichten we langs doorgaande wegen rondom het Buikslotermeerplein. In Nieuw-West start de ontwikkeling rondom de Burg. Roëllstraat en de Lelylaan.

De ontwikkeling van Zuidoost, Ouderkerk en Overamstel vraagt om een betere verbinding met het landschap van de Amstelscheg en verbeteren van de recreatieve waarde. Afhankelijk van de uitkomsten van de Regionale Energiestrategie kijken we naar mogelijke inpassing van duurzame energieopwek. In Waterland stimuleren we de ontwikkeling tot Amsterdam Wetlands. Inzetten zijn omschakelen naar landschapsinclusieve landbouw, stoppen bodemdaling, verhogen biodiversiteit en vergroten van het waterbergend vermogen. Gecombineerd met het geleidelijk en passend vergroten van mogelijkheden recreatief medegebruik.

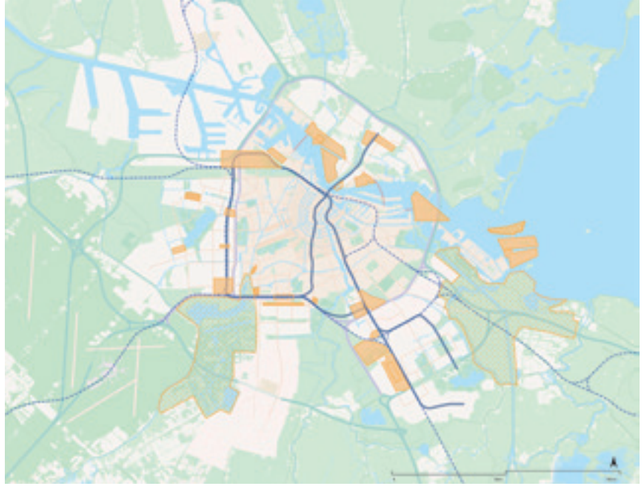
Infrastructuur

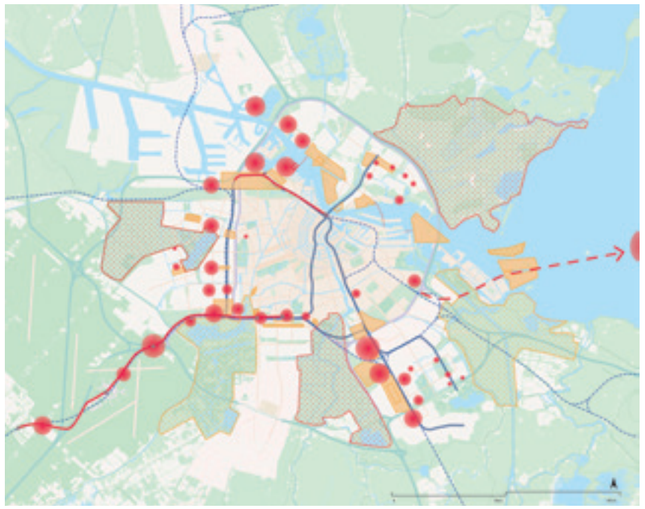
- **Metro Ringlijn sluiten Isolatorweg-Centraal Station**
  Aansluiten van de oostbuis op doorgetrokken Ringlijn. Maakt een intensievere bediening van de Oostlijn en de Ringlijn mogelijk en ontsluit ontwikkellocaties in Haven-Stad.
- **Metro Noord/Zuidlijn verlengen naar Hoofddorp**
  Ontlasten intercityknoop Schiphol en spoor, waardoor ruimte voor meer intercity's en internationale treinen ontstaat. Nieuwe halte bij Schinkelkwartier/SADC-strook langs de A4 maakt ontwikkelingen hier mogelijk.
- **Metro IJmeer**
  Aansluiting van Almere op het Amsterdamse metronet ontsluit nieuwe ontwikkellocaties aan de westzijde van Almere en ontlast het nationaal spoor tussen Almere en Amsterdam.
- **Tweede vaste IJ-oeververbinding**
- **HOV Zaan-IJ**
  Eventuele ombouw van de zuidelijke busverbinding over de Klaprozenweg tot hoogwaardige, snelle bus of gekoppelde sneltram.

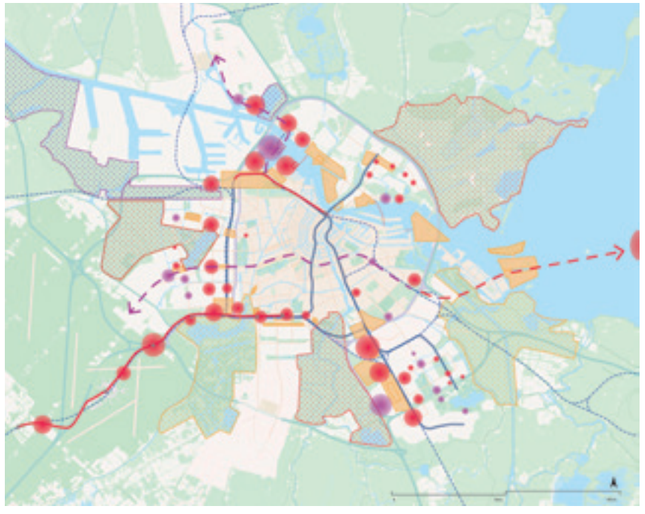
Groen

- **Landschapspark Amstelscheg**
  Vergroten recreatieve waarde en toegankelijkheid en verbeteren stad-landverbindingen op basis van huidige landschappelijke kwaliteiten.
- **Landschapspark Waterland – Amsterdam Wetlands**
  Omschakelen naar kringlooplandbouw, stoppen bodemdaling en verbeteren van de biodiversiteit. Geleidelijk en passend vergroten van de recreatieve mogelijkheden.
- **Landschapspark Scheg van West**
  Uitbouwen van Tuinen van West tot samenhangend landschapspark.
- **Haparandadampark-park**

Samenhang ontwikkeling en investeringen in 3 stappen: 2021-2030, 2031-2040, 2041-2050.







fase 1: 2021-2030
fase 2: 2031-2040
fase 3: 2041-2050, optie a
fase 3: 2041-2050, optie b

autoluw: Centrum

parken & landschapsparken: Hondsrugpark, Buiteneiland, park NSDM-Oost, Amsterdamse Bosscheg, Diemerscheg

metro: sluiten Ringlijn, verlengen Noord/Zuidlijn en IJ-meerlijn

eerste vaste IJ-oeververbinding

autoluw: voor-oorlogse stad (exclusief Noord)

parken & landschapsparken: Haparandadampark, Amstelscheg, Waterlandscheg, Scheg van West

metro: Oostlijn verlengen naar Zaanstad, IJmeer-lijn, Oost-westlijn

tweede vaste IJ-oeververbinding

autoluw: naoorlogse stad

parken & landschapsparken: Park Haven-Stad, Noorder IJplas, Spaarnwouderscheg

Fase 3: 2041–2050

In de laatste fase liggen de belangrijkste ontwikkelingen in Haven-Stad en opnieuw in Zuidoost. Een metro-uitbreiding richting Zaandam kan het spoor richting Noord-Holland-Noord ontlasten en biedt extra ontwikkelkansen in de laatste fasen van Haven-Stad en in Zaandam. Zuidoost komt met de ontwikkeling van de strook langs de A2 te liggen aan het landschap van de Amstelscheg. In Zuidoost ontstaat dankzij de uitrol van de autoluwe stad de mogelijkheid langs de Gooiseweg een nieuwe ontwikkeling te starten. In Nieuw-West biedt de autoluwe stad eveneens verdere mogelijkheden langs de Lelylaan. Rondom Osdorpplein vindt verdere verdichting plaats tot gemengde stadsbuurt en stedelijk centrum, eventueel in combinatie met een Oost/Westlijn.

Infrastructuur

- **Metro Zaan/Amstellijn**
  Aftakking van de gesloten Ringlijn vanaf de Hemknoop via de Coen- en Vlothavens, C. Douwes en Achtersluispolder naar Zaandam-Oost. Deze metrolijn ontlast de treinverbindingen door de Hemtunnel, ontsluit nieuwe ontwikkellocaties langs de westelijk IJ-oevers en verbindt bestaande buurten in Zaandam met het economisch kerngebied aan de zuidzijde van de agglomeratie.
- **Metro Oost/Westlijn**
  Verbinding tussen Osdorp en Muiderpoort/Science Park. Ontlast het binnenstedelijk tramnet en maakt betere verdeling van treinreizigers over Amsterdamse stations mogelijk. Lijn kan westelijk verlengd worden naar Schiphol en oostelijk aangesloten worden op een metro richting Almere.

Groen

- **Landschapspark Spaarnwoude**
  Vergroten van de groene kwaliteit en aanwijzen plekken voor intensieve vormen van recreatie.
- **Park Haven-Stad**
  Nieuw park in de Coen- en Vlothavens.
- **Park Noorder IJplas**
  Nieuw park rond de Noorder IJplas, gekoppeld aan ontwikkeling van de Achtersluispolder en Cornelis Douwes II.

Samenhangende ontwikkelingen en investeringen

De fasering is ingedeeld in ontwikkelingen en grote investeringen in bereikbaarheid en groen. Deze ontwikkelingen vallen weer in gebieden waarbinnen ontwikkelingen een sterke onderlinge ruimtelijke samenhang kennen. Als doorwerking van de omgevingsvisie zullen we op basis van een indeling in gebieden samen met projecten en de stadsdelen onderzoeken hoe we die ruimtelijke samenhang richting 2050 kunnen borgen en koppelkansen tussen ontwikkelingen kunnen verzilveren.

Ontwikkelingen per gebied

- **Zuidoost**
  a. Bijlmer-West en Bijlmer-Centrum
  b. Gooiseweg
  c. Overamstel-Weespertrekvaart
- **Noordoost**
  a. Science Park
  b. Zeeburgereiland en IJburg-II
  c. Muiderpoortstation
  d. IJ-oevers Oost
  e. Nieuw-Noord
- **Noordwest**
  a. Slotermeer-Geuzenveld
  b. Sloterdijken
  c. IJ-oevers West
  d. Coen- en Vlothaven-Cornelis Douwes II
- **Zuidwest**
  a. Lelylaan-Osdorpplein
  b. Slotervaart
  c. Zuidas
  d. Schinkelkwartier-Oeverlanden

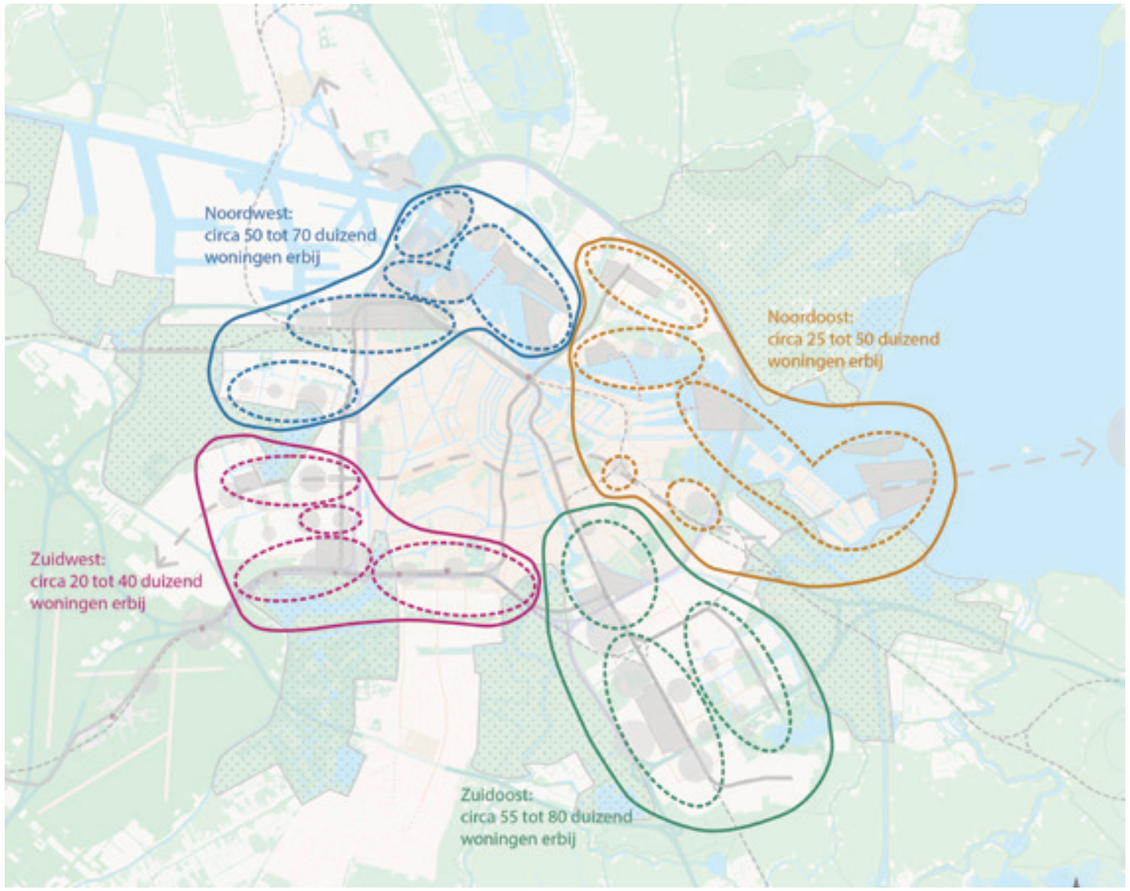
De grote investeringen

In de afstemmings- en samenwerkingstrajecten met onze rijks- en regiopartners hebben we de afgelopen jaren afspraken gemaakt over een gezamenlijke inzet op grote investeringen in bereikbaarheid, groen en voorzieningen. Hierbij is steeds de afweging gemaakt op basis van maatschappelijke urgentie en een meervoudige werking van investeringen. Naast regionale investeringen in bereikbaarheid doen we ook investeringen in groen, openbare ruimte, stedelijke bereikbaarheid – fiets, HOV, dragend openbaar vervoer – , die direct gekoppeld zijn aan ontwikkelingen.

Financiering

Deze omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werk, duurzaamheid en leefomgeving. Veel van de ambities in deze omgevingsvisie kunnen we realiseren met lokale partijen: burgers, instellingen, bedrijven en gemeente. Maar de hier geschetste ontwikkel- en beheeropgaven zijn ook van een bovenstedelijk, regionaal en nationaal belang. Realisatie van de ambities uit de omgevingsvisie is daarom mede afhankelijk van de samenwerking met het Rijk, de provincies en de regiopartners.

Uiteindelijk zijn de grote investeringen randvoorwaardelijk voor de uitvoering van projecten en de haalbaarheid van de groeiopgave als geheel. Bij financiële doorwerking van de omgevingsvisie zijn drie aspecten van bijzonder belang:



Vier gebieden met sterke ruimtelijke samenhang, daarbinnen de grote ontwikkelingen. Per gebied is de bandbreedte van de ontwikkelruimte voor woningen aangegeven, rekening houdend met ruimte voor groen, sport, werken en maatschappelijke voorzieningen.

1. De financierbaarheid van niet alleen grote, maar ook projectoverstijgende investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en voorzieningen.
2. De beheerkosten van infrastructuur, openbare ruimte en groen.
3. Het verdienvermogen van de ruimtelijke ontwikkeling.

Het verkennen van nieuwe benaderingen rond deze financieringsvraagstukken zal parallel plaatsvinden naast het werken met bestaande werkwijzen en financieringssystematieken. Dit is van groot belang, omdat op dit moment de financiën ontoereikend zijn voor de ambities.

"Een uitgebreid ov-netwerk brengt je snel overal naartoe zowel binnen de stad als in de regio. Je hebt geen spoorboekje nodig omdat trams, metro, treinen, elektrische bussen en veren af en aan rijden/varen"

Ethel van Kesteren | Stadsdeel Oost

10 Ruimtelijke reserveringen

Amsterdam heeft meerdere stadsbrede ambities die op middellange en lange termijn strategische ontwikkelruimte vragen. De stad is tegelijkertijd volop in ontwikkeling. Zo zullen er nieuwe stukken stad verrijzen in de komende decennia, terwijl andere delen transformeren in vorm of bestemming. In de stad is er onvoldoende ruimte om deze ambities naast elkaar te realiseren. Verschillende ambities kunnen daarom ruimte vragen op dezelfde locatie. Ruimtelijke reserveringen zijn nodig om ruimte te bewaren voor het realiseren van cruciale infrastructuur op de lange termijn. Hierdoor blijft strategische ontwikkelruimte voor Amsterdam beschikbaar, zodat de stad ook in de toekomst wendbaar blijft om mee te bewegen met de behoeften vanuit de maatschappij.

Een ruimtelijke reservering is een reservering of bestemming voor de fysieke aanleg van toekomstige (hoofd)infrastructuur, bijvoorbeeld ten behoeve van een metrolijn, fietsbrug of een tunnel.

Reserveringen kunnen dienen voor het handhaven van het bestaande infrastructuurnetwerk of voor het waarborgen van de mogelijkheden voor uitbreidingen hiervan. Er gelden naast reserveringen voor uitbreidingen en aanpassingen aan de infrastructuur ook strategische reserveringen voor regionale en nationale infrastructuur, zoals spoorlijnen en snelwegen. Beheer en eigendom hiervan valt buiten de gemeentelijke organisatie. De reserveringen zijn wel bepalend voor de mogelijk- en onmogelijkheden van ruimtelijke ontwikkeling op het grondgebied van Amsterdam. Amsterdam houdt zich aan bestaande reserveringen van RWS en ProRail.

In de omgevingsvisie is een startpakket opgenomen van circa 100 reserveringen. Dit zijn enerzijds reserveringen uit de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze reserveringen zijn geactualiseerd en onverminderd relevant voor de ontwikkeling van de stad. Daarnaast zijn er reserveringen vanuit Amsterdamse mobiliteitsplannen toegevoegd. De mobiliteitsplannen richten zich op het mogelijk maken van gebiedsontwikkeling in specifieke delen van de stad voor de korte en middellange termijn. Het startpakket is niet uitputtend, maar vormt een startpunt. Verschillende projecten vragen nog verdere afstemming en uitwerking. Deze mogelijke reserveringen werkt de gemeente uit in een later stadium, in samenwerking met haar partners, ter voorbereiding op de definitieve omgevingsvisie.

Reserveringsnummer Startpakket	Cluster	Titel Reservering	Gebied
	Spoor		
1.	Spoor	Zuidwestboog	Nieuw-West
2.	Spoor	Westrandspoorlijn / Bypass West (incl. aansluiting Haarlemlijn)	Nieuw-West
3.	Spoor	Emplacement Watergraafsmeer	Oost
4.	Spoor	Uitbreiding van station Amsterdam Science Park bij evt. spoorverdubbeling	Oost
5.	Spoor	Spooruitbreiding Muiderpoort – Watergraafsmeer – Zuidtak	Stedelijk
6.	Spoor	Spooruitbreiding Duivendrecht – Muiderstraatweg – Overdiemerpolder	Stedelijk
7.	Spoor	Diemerboog	Stedelijk
8.	Spoor	Spooruitbreiding Duivendrecht	Stedelijk
9.	Spoor	Venserpolderboog	Stedelijk
10.	Spoor	Spooruitbreiding tussen stations Bijlmer – Duivendrecht – Amstel (evt. Centraal Station)	Stedelijk
11.	Spoor	Spoortunnel/aquaduct Weesp	Weesp
12.	Spoor	Ongelijkvloerse kruising en aansluiting Transformatorweg	West
13.	Spoor	Spooruitbreiding Westtak tot Contactweg	West
14.	Spoor	Emplacement Westhavenweg	Westpoort
15.	Spoor	Haarlemboog	Westpoort
16.	Spoor	Aansluiting Haarlemlijn – Westtak	Westpoort
17.	Spoor	Spooruitbreiding Sloterdijk – Zaanstad	Westpoort
18.	Spoor	Stamlijn Siciliëweg	Westpoort
19.	Spoor	Spooruitbreiding voor emplacement Aziëhavenweg	Westpoort
20.	Spoor	Achteringang emplacement Aziëhavenweg	Westpoort
21.	Spoor	Westhavenboog	Westpoort
22.	Spoor	Spooruitbreiding Zuidtak Schinkel – RAI	Zuid
23.	Spoor	Keersporen Holendrecht/AMC	Zuidoost
24.	Spoor	Goederenwachtsporen Holendrecht	Zuidoost
25.	Spoor	Keersporen Duivendrechtseveld	Zuidoost
	OV		
26.	OV	Verschuiven metrostation Henk Sneevlietweg	Nieuw-West
27.	OV	Busstation noordzijde Station Sloterdijk – Piarcoplein	Nieuw-West
28.	OV	Metrostation Sixhaven	Noord
29.	OV	Railverbinding Zaanstad – Johan van Hasseltweg	Noord
30.	OV	Overstaphub Coentunnelcircuit – Melkweg	Noord
31.	OV	Oost-west HOV-busverbinding Sloterdijk – Noord – Schellingwouderbrug	Noord
32.	OV	IJmeer-metroverbinding incl. twee stations op IJburg	Oost
33.	OV	Verlenging IJtram	Oost
34.	OV	Noordoosttangent	Oost
35.	OV	Vertramming Noordoosttangent	Oost
36.	OV	Verlengen van tramlijn 1, 3 en/of 14 naar Zeeburgereiland	Oost

Reserveringsnummer			
Startpakket	**Cluster**	**Titel Reservering**	**Gebied**
	OV		
37.	OV	Definitieve IJtramstalling	Oost
38.	OV	Completeren van de metro ring (Kleine Ring)	Stedelijk
39.	OV	Oost/Westmetrolijn	Stedelijk
40.	OV	Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol	Stedelijk
41.	OV	Tramverbinding (lijn 5) Marnixstraat – Houthavens – Coen- en Vlothaven	Stedelijk
42.	OV	Aiportsprinter verbinding Schiphol – Amsterdam Centraal	Stedelijk
43.	OV	Tramverbinding IJ – Johan van Hasseltweg – Azartplein	Stedelijk
44.	OV	Tramverbinding IJ Pontsteiger of Haparandaweg – NDSM – Klaprozenweg	Stedelijk
45.	OV	Tramreservering Contactweg	West
46.	OV	Vertrammen van buslijn 15	Zuid
47.	OV	HOV-busverbinding IJburg-Zuidoost	Zuidoost
48.	OV	HOV-busverbinding Bijlmer-Arena – Haarlem-Noord via Holterbergweg – A10 – Amsterdam Zuid	Zuidoost
49.	OV	Uitbreiding busstation Bijlmer ArenA	Zuidoost
50.	OV	Opstelterrein Oostlijn - Geintak	Zuidoost
51.	OV	Opstelterrein Gaasperplastak	Zuidoost
	Weg		
52.	Weg	Parkstad aansluiting Westrandweg: nieuwe op- en afrit A5 ten zuiden van Osdorperweg	Nieuw-West
53.	Weg	Wegverbreding A4	Nieuw-West
54.	Weg	Bongerdtunnel (mogelijk te vervallen)	Noord
55.	Weg	Opwaardering A10-Noord	Noord
56.	Weg	Aanpassing op- en afrit A10 – S118: Verlengde Stellingweg – Molenaarsweg	Noord
57.	Weg	Aanpassing op- en afrit A10 – S117: IJdoornlaan – Vorticellaweg	Noord
58.	Weg	Aanpassing op- en afrit A10 – S116: N247	Noord
59.	Weg	Aanpassing op- en afrit A10 – S115: IJdoornlaan	Noord
60.	Weg	IJ-boulevard Amsterdam CS – A10-Oost – IJburg	Oost
61.	Weg	Inpassing A2 Overamstel: nieuwe A2 Entree	Oost
62.	Weg	Tram ongelijksvloers oprit A10 (westzijde) – S114: IJburglaan	Oost
63.	Weg	Opwaardering op- en afrit S114: IJburglaan	Oost
64.	Weg	Behoud mogelijkheid tot aanpassen A10-West binnen contour Structuurvisie	Stedelijk
65.	Weg	Opwaardering Nieuwe Hemweg tussen Contactweg en aansluiting A10	Westpoort
66.	Weg	Verbinding tussen Lemelerbergweg en Snijdersweg	Zuidoost
67.	Weg	Aanpassing op- en afrit A2 – Burgemeester Stramanweg	Zuidoost
68.	Weg	Aanpassen op- en afrit: A9 – Muntbergweg incl. kruispunten Muntbergweg-Laarderhoogtweg & Hessenbergweg	Zuidoost
69.	Weg	Aanpassing op- en afritten: A2 & A9 – Tafelbergweg	Zuidoost

Reserveringsnummer			
Startpakket	**Cluster**	**Titel Reservering**	**Gebied**
	Fiets		
70.	Fiets	Uitbreiding fietsenstallingen Amsterdam Centraal Station	Centrum
71.	Fiets	Fietsenstalling noordzijde Station Sloterdijk	Nieuw-West
72.	Fiets	Fietsenstalling zuidwestzijde Station Sloterdijk	Nieuw-West
73.	Fiets	Fietsverbinding Zuidas-Oeverlanden	Nieuw-West
74.	Fiets	Fietsbrug Schinkel Sloterweg – Laan der Hesperiden	Nieuw-West
75.	Fiets	Noord-zuidfietsverbinding Ringspoorzone	Nieuw-West
76.	Fiets	Fietsenstalling Buikslotermeerplein	Noord
77.	Fiets	Fietsparkeren metrostation Noorderpark	Noord
78.	Fiets	Fietsparkeren Buiksloterveer in Noord	Noord
79.	Fiets	Fietsparkeren IJpleinveer in Noord	Noord
80.	Fiets	Uitbreiding fietsenstallingen treinstation Amstel	Oost
81.	Fiets	Uitbreiding fietsenstalling treinstation Muiderpoort	Oost
82.	Fiets	Uitbreiding fietsenstallingen treinstation Zuid	Zuid
83.	Fiets	Uitbreiding fietsenstallingen treinstation RAI	Zuid
84.	Fiets	Uitbreiding fietsenstalling Europaplein	Zuid
85.	Fiets	Fietsenstalling ArenA-evenementengebied	Zuidoost
	Hubs		
86.	Hubs	Mobiliteitshub Oude Haagseweg	Nieuw-West
87.	Hubs	Mobiliteitshub Ookmeerweg	Nieuw-West
88.	Hubs	Mobiliteitshub treinstation Halfweg	Nieuw-West
89.	Hubs	Mobiliteitshub kruising A5 – S102	Nieuw-West
90.	Hubs	Mobiliteitshub kruising A5 – Osdorperweg	Nieuw-West
91.	Hubs	Mobiliteitshub metrostation Noord – Buikslotermeerplein	Noord
92.	Hubs	Mobiliteitshub Zeeburgereiland	Oost
93.	Hubs	Mobiliteitshub metrostation Gaasperplas	Zuidoost
94.	Hubs	Mobiliteitshub treinstation Holendrecht	Zuidoost
	IJ		
95.	IJ	Brug over het IJ oostzijde incl. aanlanding	Stedelijk
96.	IJ	Brug over het IJ westzijde incl. aanlanding	Stedelijk
97.	IJ	Voetgangerstunnel CS - Noord	Stedelijk

“We zouden baat hebben bij leuke horeca, dan gaan we ook minder het stadsdeel uit en kunnen we hier echt leven”

Ravenna Burgzorg | Stadsdeel Zuidoost

Deel III
Wat

- Een beleidsagenda richting 2050
- Inclusieve stad
- Duurzame stad
- Vitale stad
- Gezonde stad
- Leefbare stad
- Compacte stad

Om de vijf strategische keuzes uit de visie uit te voeren is veel van het bestaande Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving al op orde. Maar op sommige punten is ook bijstelling nodig. In dit deel van de omgevingsvisie geven we een overzicht van dat Amsterdamse beleid. Je vindt hier een samenvatting van het bestaande beleid en we geven de nieuwe richtingen aan die nodig zijn om de visie uit te voeren.
We hebben dit hoofdstuk ingedeeld op basis van zes ambities voor de leefomgeving, die gebaseerd zijn op de twaalf waarden die we de komende jaren zullen gebruiken om de doorwerking van het beleid te beoordelen.

11 Een beleids-agenda richting 2050

In Deel I VISIE is uiteengezet hoe Amsterdam de groei van de stad en de metropoolregio wil aanwenden om een betere stad te worden en richting te geven aan transities en deze waar mogelijk te versnellen. De keuzes voor Meerkernige ontwikkeling, Groeien binnen grenzen, Duurzaam en gezond bewegen, Rigoureus vergroenen en Samen stadmaken vragen deels om nieuwe richtingen in het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving. Dit deel biedt een overzicht van al het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving en bevat voorstellen voor uitwerking en aanpassing daarvan. Daarmee vormt dit deel van de omgevingsvisie een samenhangende agenda voor vernieuwing en uitwerking. Het is geen vervanging van het bestaande beleid.

Het Amsterdamse beleid voor de fysieke leefomgeving is grotendeels op orde en actueel. Sinds het vaststellen van de Structuurvisie Amsterdam 2040 is veel beleid in overeenstemming gebracht met het bouwen aan een intensief bebouwde en gemengde, compacte stad. Een voorbeeld is de inzet van verkeer en vervoer op autoluw, waarmee de wens om in de openbare ruimte meer ruimte voor actief verkeer en groen te creëren goed samenvalt. Een ander voorbeeld is de nieuwe richting die met Ruimte voor de economie van morgen is ingeslagen. Deze visie past naadloos op de ambitie om op meer plekken in de stad monofunctionele werkgebieden om te vormen tot gemengde woon-werkmilieus.

Veel beleid is dus al op elkaar afgestemd. Toch ontstaan er steeds weer spanningen en kansen tussen de verschillende beleidsthema's. Een reden daarvoor is de doorgaande groei van de stad en de oplopende druk op de ruimte. Daarnaast vragen relatief nieuwe opgaven, zoals de energietransitie en circulaire economie, om een meer integrale benadering, die vaak lastig past bij de bestaande sectorale indeling in beleidsthema's. Wat ook meespeelt, is dat er nieuwe inzichten zijn, bijvoorbeeld over kansengelijkheid en ruimtelijke segregatie, die doorwerken in verschillende beleidsthema's. Deze ontwikkelingen vragen om uitwerking en aanpassing van beleid vanuit een integraal perspectief, maar ook om ruimtelijke keuzes op stedelijk niveau. In het Deel II WAAR wordt al een aantal keuzes op stedelijk niveau toegelicht en uitgewerkt in een ruimtelijk-programmatische basisstructuur.

Een beleidsagenda aan de hand van zes ambities

Om recht te doen aan een meer integrale benadering van het beleid, is deze beleidsagenda gestructureerd aan de hand van zes ambities. Deze ambities zijn gelinkt aan de twaalf kernwaarden die we gebruiken om de komende jaren de doorwerking van de omgevingsvisie te beoordelen. Zie hiervoor ook het beoordelingskader dat onderdeel is van het omgevingseffectrapport (OER). Bij de indeling van beleidsthema's onder zes ambities zijn pragmatische keuzes gemaakt.

Onder **Inclusieve stad** is het beleid voor Kansengelijkheid, Onderwijs & cultuur, Maatschappelijke voorzieningen en Wonen beschreven. Onder **Duurzame stad** is het beleid voor Klimaatneutraal, Klimaatbestendig, Energie en Circulair beschreven. Onder **Vitale stad** is het beleid voor Economie, Mobiliteit en ruimte, Luchthaven en Zeehaven beschreven. Onder **Gezonde stad** is het beleid voor Volksgezondheid, Sport, spel & bewegen, Voedsel & stadslandbouw, Omgevingsveiligheid, Luchtkwaliteit en Geluid beschreven. Onder **Leefbare stad** is het beleid voor Openbare ruimte, Water, Groen, Volkstuinen & begraafplaatsen, Landschap, recreatie & landbouw, Dierenwelzijn en ecologie beschreven. Onder **Compacte stad** is het beleid voor Welstand & ruimtelijke kwaliteit, Cultuurhistorie & archeologie, Hoogbouw, Daken en de Ondergrond beschreven.

De zes ambities gekoppeld aan 12 kernwaarden

- **Inclusieve stad:** inclusief 150
- **Duurzame stad:** klimaatneutraal, klimaatbestendig en circulair 157
- **Vitale stad:** economisch vitaal en bereikbaar 169
- **Gezonde stad:** gezond, veilig en milieukwaliteit 185
- **Leefbare stad:** leefbaar en natuurlijk 192
- **Compacte stad:** ruimtelijke kwaliteit 206

"Een stad die zich beschermt tegen de grote macht van het kapitaal en zorgt dat woningen betaalbaar blijven voor nieuwe en oude bewoners"

Dineke Stam | Stadsdeel Oost

12
Inclusieve stad

Amsterdam wil een inclusieve stad zijn. Een stad waar Amsterdammers en nieuwkomers zich kunnen thuis voelen en die kansen biedt om je te ontwikkelen. Een inclusieve stad is ook een ongedeelde stad. Dat betekent dat kansen om je te ontwikkelen overal in de stad even groot zijn. Het betekent ook dat we grote verschillen in ervaren kwaliteit van leven en concentraties van achterstanden en maatschappelijke problemen tegengaan.

Ruimtelijke ordening alleen kan inclusiviteit niet waarborgen. Veel andere zaken, zoals onderwijs en openbare orde en veiligheid, zijn ook van groot belang. Maar de fysieke omgeving doet er toe. Amsterdam streeft in de hele stad naar een veilige en toegankelijke openbare ruimte, betaalbare woningen, toegang tot veel verschillende soorten werk, laagdrempelig vervoer, voldoende plek en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen, veel verschillende ontmoetingsplekken en kansen voor ondernemerschap. De digitale omgeving wordt hierbij steeds belangrijker. Ook die moet inclusief zijn, want steeds meer van onze activiteiten vinden deels online plaats.

Kansengelijkheid

Groei moet leiden tot een betere stad voor alle Amsterdammers, met meer banen, voorzieningen en ontmoetingsmogelijkheden. Maar het succes van de stad heeft ook een keerzijde: de strijd om de ruimte leidt zonder ingrijpen tot een uitsortering van lagere en middeninkomens en minder rendabele functies richting randen van de stad en regiogemeenten. Er ontstaat een tweedeling. Delen van de stad en regiogemeenten worden sociale en economische monoculturen. De stad wordt minder inclusief. En het inclusieve karakter van Amsterdam staat al onder druk. Omdat prijzen zo hoog worden dat de middenklasse de stad uit trekt, terwijl wachttijden voor sociale huur steeds langer worden, omdat de verschillen tussen binnen en buiten de Ring te groot worden, omdat er in steeds meer delen van de stad nauwelijks nog vrije ruimte te vinden is, omdat kleine maakbedrijfjes in de stad geen plek meer kunnen vinden, omdat er op sommige plekken vervoersarmoede optreedt, omdat er voor burgerinitiatief weinig ruimte over blijft. Het tegengaan van kansenongelijkheid is daarom een belangrijk doel. Deze omgevingsvisie wil daar ruimtelijk aan bijdragen. Het Deel IV HOE gaat hier ook uitgebreid op in.

Kansengelijkheid is overal

Gemeentelijk ruimtelijk beleid kan inclusiviteit en kansengelijkheid niet rechtstreeks waarborgen. Daarvoor is het ook een te breed begrip. Die waarborging verloopt via tientallen vormen van sectoraal beleid, zoals onderwijsbeleid, woonbeleid dat sociale huur in alle stadsdelen beschermt, beleid voor de openbare ruimte, economisch beleid dat ruimte reserveert voor maakbedrijven en werk voor alle opleidingsniveaus, of sportbeleid dat regelt dat in de hele stad kan worden gesport. Deze en andere vormen van inclusief beleid zijn in deze omgevingsvisie terug te vinden in de betreffende hoofdstukken. Inclusieve doelstellingen worden vrijwel allemaal overgenomen in deze omgevingsvisie en hier en daar zelfs van een extra accent voorzien.

Nieuwe richtingen

Tegengaan segregatie

Een manier om kansenongelijkheid tegen te gaan, is het tegengaan van segregatie, dus zorgen voor gemengde wijken. Segregatie is niet de hoofdoorzaak van kansenongelijkheid, maar versterkt deze wel. Dat gaat via buurteffecten (gebrek aan rolmodellen, grotere kans op probleemgedrag, leefbaarheidsproblemen) en schooleffecten (lagere leerprestaties, lagere sociale cohesie). In Amsterdam is woonsegregatie naar sociaal-economische-status (SES-index) in internationaal opzicht laag, maar sinds 2014 neemt het wel toe. De SES-index geeft weer in hoeverre bevolkingsgroepen gescheiden wonen. Een score van 0 betekent complete menging, een score van 100 betekent complete segregatie. Momenteel is deze score 27,29. Wij willen segregatie op stedelijk niveau tegengaan. Dat kan gevolgen hebben voor de financiële uitgangspunten van gebiedsontwikkeling of voor afspraken met woningcorporaties over gebruik en verkoop van de sociale huurvoorraad.

Segregatie manifesteert zich nadrukkelijk op buurt- en wijkniveau. Nu heeft ongeveer een kwart van de inwoners van Amsterdam een lage SES-score. Hoe meer dat per wijk verschilt, hoe meer segregatie er is. De verschillen per wijk mogen dus niet te groot worden en groeien liefst toe naar het stedelijk gemiddelde. Daarvoor ontwikkelen we per wijk streefcijfers, met inachtneming van de mogelijkheden en beperkingen die we (en andere partijen in de wijken, zoals corporaties) hierin hebben. Als ordeningsprincipe helpt het streven naar “homogene straten in heterogene buurten”. Dat zijn dus diverse buurten met daarbinnen straten waarin mensen wonen met ongeveer dezelfde sociaal-economische status. Met dit niveau van menging wordt het negatieve buurteffect geminimaliseerd.

Vrije ruimte

Amsterdam kent al vele jaren broedplaatsen. Ze zijn, zoals de naam al zegt, gericht op beginnende maatschappelijke, economische, culturele of kunstzinnige groeperingen die het in het spel van vrije krachten nog niet redden. Via de gemeente krijgen ze onderdak of andersoortige hulp om op te starten en te groeien tot een hopelijk succesvolle formule. Broedplaatsen dragen op deze wijze bij aan een diverse, inclusieve stad met kansen voor groot én klein initiatief. Deze omgevingsvisie onderstreept het belang van het broedplaatsenbeleid. Het is daarbij belangrijk dat broedplaatsen in alle stadsdelen zijn te vinden en ook een plek krijgen in nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Onder de naam Expeditie Vrije Ruimte introduceren we ook een breder programma voor broedplaatsen. Verspreid door de stad zijn talloze bijzondere culturele, sociale en groene plekken te vinden die zijn vormgegeven en worden beheerd door burgers en maatschappelijke organisaties: van Ruigoord, tot buurtcentrum Ru Paré, en (tijdelijk) stadslandbouwproject Noordoogst. Deze vrije ruimtes hebben vele verschijningsvormen, maar hebben gemeenschappelijk dat ze van onderop zijn ontstaan en collectief zijn vormgegeven. Het zijn plekken waar mensen elkaar ontmoeten, waar ze reflecteren en waar ze kunnen experimenteren. De kracht van deze vorm van ruimtegebruik is dat het initiatief bij burgers ligt, in de luwte van marktwerking en overheidsbeleid.

We willen bestaande vrije ruimte beschermen en nieuwe vrije ruimte beschikbaar stellen voor Amsterdammers, zowel in gebouwvorm als in de openbare ruimte. Deze Vrije Ruimte maakt initiatieven mogelijk op allerlei terreinen: (nacht)cultuur, duurzaamheid, ecologie, bewegen, voedselproductie, experimentele woon- en werkvormen - of nog iets heel anders. Het kan gaan om initiatieven met verschillende duur: voor een nacht, een weekend, een seizoen, een aantal jaar of
permanent.

Vrije ruimte moet op deze manier een belangrijk onderdeel van de stedelijke leefomgeving worden en deze op allerlei manieren levendiger, schoner, kleurrijker en socialer maken. Aan de randen, maar ook binnen de stad. Juist in een verdichtende en zorgvuldig geplande stad zoals Amsterdam, geeft het ‘onbestemde’ en soms rommelige karakter van vrije ruimte adem- en leefruimte.

Van nature heeft vrije ruimte – als initiatief vanuit onderop – een ongereguleerd karakter. Dit staat haaks op de actieve rol die

wij als gemeente nemen in het beschermen en beschikbaar maken hiervan. De essentie van vrije ruimte is echter dat dit samen opgaat: de gemeente speelt vrij, de initiatiefnemers vullen in. Het huidige landschap van vrije ruimte in Amsterdam weerspiegelt nog niet voldoende de diversiteit van Amsterdam en zijn bewoners. We willen vrije ruimte beschikbaar en toegankelijk maken voor een bredere groep Amsterdammers. Bij de toewijzing van ruimte moet er dus extra oog zijn voor initiatieven die aanvullend zijn op het huidige aanbod.

Er komt nog een pakket aan maatregelen en initiatieven voor vrije ruimte. Onderdeel hiervan is het voornemen om in Amsterdam ruimte te maken voor een grote experimentele woon-werkgemeenschap.

Digitale omgeving

Amsterdam heeft in 2019 een Agenda Digitale Stad opgesteld, met daarin drie ambities. De eerste is een *vrije* digitale stad: technologie moet de vrijheid van meningsuiting koesteren. Een vrije en eerlijke toegang tot de digitale omgeving moet worden gegarandeerd. Ten tweede de *inclusieve* digitale stad: hier staat voorop dat de digitale omgeving alle Amsterdammers helpt om zich te ontwikkelen. Toegang tot informatie en educatie is hierbij cruciaal. De derde ambitie is de *creatieve* digitale stad: hier leggen we de verbinding met kunst en cultuur. Creativiteit moet in de stad de ruimte krijgen, en kunnen bijdragen aan oplossingen voor maatschappelijke problemen, inclusief die van de technologie zelf.

Digitalisering is een van de grootste transities van deze tijd. De i-Amsterdammer gedraagt zich heel anders dan de Amsterdammer van weleer, met steeds meer gevolgen voor de fysieke stad: in de detailhandel, in de openbare ruimte, bij bibliotheken, het onderwijs, in de mobiliteit, de manier waarop we werken enzovoorts. Al die effecten, positief en negatief, zijn direct en indirect terug te vinden in vele hoofdstukken van deze omgevingsvisie, maar kunnen ook vaak nog niet goed op waarde worden geschat. Daarom is het des te belangrijker dat het maatschappelijk debat daarover de komende jaren blijft worden gevoerd.

Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen worden in de regel niet door de markt gerealiseerd en beheerd. De zorg voor maatschappelijke voorzieningen is deels een wettelijke taak, zoals bij onderwijshuisvesting, bibliotheken en verplichtingen die volgen uit Wet maatschappelijke ondersteuning en Jeugdwet. Maar Amsterdam heeft ook zelf de ambitie een complete stad te zijn, in bestaande en nieuwe buurten. Daar horen voorzieningen bij als scholen, en jeugd-, zorg-, opvang-, buurt-, wijk-, cultuur-, sport- en speelvoorzieningen, in bestaande en nieuwe buurten. Naast kleine voorzieningen in buurten en wijken kent Amsterdam veel grootstedelijke voorzieningen, zoals voor middelbaar en hoger onderwijs, geestelijke gezondheidszorg, topsport en cultuur. Zij hebben een functie voor de hele stad, het land en soms zelfs mondiaal. Daarmee bepalen ze mede de aantrekkelijkheid van Amsterdam en de metropoolregio als geheel. Voorzieningen voor sport en spel komen verderop in de beleidsagenda uitgebreider aan bod in het hoofdstuk Gezonde stad.

Thuis voelen in een groeiende stad

Een groot deel van de stadsgroei in de komende decennia vindt plaats in nieuwe stadsbuurten. Ook in deze nieuwe buurten zal generatie na generatie Amsterdammers wonen, opgroeien, onderwijs genieten, spelen en sporten, buurtfeesten houden, gezinnen stichten, maar ook ouder worden, partners kwijtraken, zorg nodig hebben of met een beperking leven. Amsterdam wil een inclusieve, ongedeelde samenleving zijn, met gelijke kansen voor iedereen, ook voor kwetsbare Amsterdammers. Om dit mogelijk te maken, dienen alle buurten en wijken van Amsterdam, nieuw en oud, te voorzien in de juiste randvoorwaarden hiervoor. Onderdeel daarvan is ruimte voor maatschappelijke activiteiten. Een complete stad kent een laagdrempelig en fijnmazig netwerk van voorzieningen, waarin bewoners elkaar tegenkomen en letterlijk ruimte krijgen voor zelforganisatie. Waar mensen zich thuis voelen en ‘omzien naar elkaar’ een eerste alternatief is voor professionele hulp of dienstverlening.

Referentienormen

De zorg voor maatschappelijke voorzieningen is verankerd in beleid voor onderwijs, sport, zorg, kunst en cultuur, en basisvoorzieningen. De meeste ruimtelijke consequenties voor de groei van de stad zijn vastgelegd in de in 2018 vastgestelde Referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Doel is de groei van de stad gelijk op te laten gaan met een voldoende, gespreid en fijnmazig maatschappelijk programma, zowel binnen- als buitenvoorzieningen. De referentienormen zijn gekoppeld aan financiering en blijven van kracht. Daarnaast biedt een scala aan beleid kaders voor maat voor maatschappelijke voorzieningen van de 21e eeuw. Van de Sportvisie 2025, het Actieplan Age Friendly City tot de Amsterdamse Impuls Schoolpleinen.

Nieuwe richtingen

Woningen en voorzieningen gaan samen

We bouwen niet enkel woningen, maar we maken *stad*. Dat betekent dat we sturen op de totale functiemix, in plaats van woningen programmeren en de benodigde voorzieningen er pas daarna uit afleiden. Maatschappelijke voorzieningen staan centraal. Ook moeten we die mix vaker bezien op het niveau van de wijk en de stad als geheel, in plaats van programmeren in losse projecten. Het uitgangspunt voor stadsontwikkeling wordt daarmee scherper: indien de complete voorzieningenstructuur niet kan worden gerealiseerd, dan kunnen ook de woningen niet worden gebouwd.

Wij constateren dat huisartsenposten zich vanwege stijgende huren moeilijker in verschillende Amsterdamse buurten kunnen vestigen of handhaven. Als gemeente willen we dat deze voorzieningen, ook al vallen ze onder marktregels, voor alle buurten behouden blijven. We zoeken naar manieren om dit mogelijk te maken.

In Deel II Waar van deze omgevingsvisie worden verscheidene nieuwe typen stadsmilieus voorgesteld, die afhankelijk van locatie, ontsluiting, dichtheid en mate van functiemenging een eigen programma aan maatschappelijke voorzieningen vergen. De referentienormen zullen worden gespecificeerd naar deze beoogde stadsmilieus. In de dichtheid van de milieutypologieën in deze omgevingsvisie is daar ruimtelijk al rekening mee gehouden. Vooralsnog komen de financiële lasten van een compleet voorzieningenniveau vooral terecht bij de gemeente. We gaan onderzoeken of deze lasten gelijkmatiger verdeeld kunnen worden over ontwikkelende partijen, zowel ruimtelijk als financieel.

Naoorlogse wijken

In met name Nieuw-West, Zuidoost en delen van Noord kunnen de ruimtelijke randvoorwaarden voor een inclusieve stad nog aanmerkelijk worden verbeterd. Door onder andere een eenzijdige sociale woningvoorraad is er ruimtelijke segregatie naar sociaal-economische status en congregatie naar herkomst. Lage woningdichtheden, dalende huishoudensgrootte en vergrijzende inwoners veroorzaken een uitholling van het draagvlak voor voorzieningen en wijkeconomie. Het ontbreken van een rijke voorzieningenmix ondergraaft de aantrekkelijkheid van buurten en zorgt voor een toenemend isolement van mensen.

In deze wijken blijft investeren in wat er al is belangrijk: mensen, voorzieningen, ruimte voor lokale initiatieven. Maar we moeten ook bouwen aan meer draagvlak voor een zo breed mogelijk scala aan voorzieningen, met verdichting, meer en diversere woningen voor middengroepen, meer ruimte voor werkfuncties, met aantrekkelijke, verbindende stadsstraten met ruimte en kansen voor lokaal ondernemerschap. Soms kan ook de vestiging van grootstedelijke voorzieningen hieraan bijdragen, omdat de rest van de stad vaker naar de buurt komt. De vestiging van grootstedelijke voorzieningen op centrale plekken buiten het centrum wordt daarom een belangrijk uitgangspunt, als onderdeel van de strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling. Overigens blijft ruimte voor cultuurvormen op buurtniveau net zo belangrijk, in alle wijken van de stad.

Vergrijzing

De vergrijzing vereist de komende jaren meer aandacht. Er komen 80.000 oudere Amsterdammers bij tot 2050. Het beleid om ouderen zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen, betekent dat in steeds meer bestaande buurten aanpassingen nodig zijn aan woningen en in de openbare ruimte. Ouderen zijn meer dan gemiddeld aangewezen op zorg aan

huis en voorzieningen in de buurt. Dat vraagt om fijnmazige spreiding van maatschappelijke voorzieningen, openbaar vervoer en winkels over de stad. Daar hebben ook andere kwetsbare groepen, zoals mensen met een lichamelijke beperking, baat bij. Sportmogelijkheden dienen de komende jaren specifiekere aandacht te hebben voor ouderen. Tot slot moet er meer aandacht komen voor woonzorgconcepten, in allerlei tussenvormen tussen zelfstandig en onzelfstandig. Zie ook de paragraaf over Wonen verderop in dit hoofdstuk.

Zelforganisatie en eigenaarschap

Het zijn vooral gevestigde professionele partijen die maatschappelijke voorzieningen realiseren en exploiteren. Tegelijkertijd groeit de vraag vanuit bewoners voor meer zeggenschap over hun eigen leefomgeving, inclusief voorzieningen. Die wensen moeten de ruimte krijgen. Voor een deel kan dat in broedplaatsen en vrije ruimtes, maar ook in het voorzieningenbeleid zelf moet meer ruimte komen voor nadere invulling door cocreatie en lokale initiatieven. Ook al is dat in planvorming vaak moeilijk, gebiedsontwikkelingen zouden niet op voorhand volledig moeten worden dicht gepland. Zie ook Agenda voor Samen stadmaken in Deel IV HOE.

Uit ervaring blijkt dat sterke, enkelvoudige functies de beste kansen bieden op goed gebruik en een sterk gevoel van eigenaarschap bij gebruikers. Dat betekent dus geen grote diversiteit aan functies onder één dak en achter één voordeur, maar juist eigen ingangen en zelfstandig beheer. De ligging van maatschappelijke voorzieningen in de buurt past bij de functie. Dat betekent dat scholen en voorzieningen voor sommige kwetsbare groepen in de luwte liggen, terwijl meer publieke functies juist heel goed op drukke plekken als stadsstraten en plekken met een stedelijke betekenis passen, waar ze bijdragen aan levendigheid in de openbare ruimte en draagvlak voor ondernemers.

Wonen

Algemeen

Steden als Amsterdam zijn populair. De druk op de ruimte vertaalt zich bij woningen in lange wachttijden voor sociale huur, een groot gebrek aan middeldure woningen en sterk gestegen prijzen in de vrije sector. Woningzoekenden vinden tegenwoordig alleen met lang wachten en veel geld of geluk nog een woning in Amsterdam. Ook op regionaal niveau is er schaarste, maar niet overal even veel. Het is niet aannemelijk dat op lange termijn de druk op de stad minder groot wordt. Daarmee blijft er ook grote vraag naar woningen.

Segregatie, de scheiding van bevolkingsgroepen naar buurt, neemt in Amsterdam en de regio toe. Amsterdam is naar internationale maatstaven niet sterk gesegregeerd, mede door het vele, goed over de stad verspreide corporatiebezit, maar verschillen binnen de stad nemen in sommige opzichten toch toe. Aangezien segregatie, bijvoorbeeld via schooleffecten en leefbaarheid, invloed heeft op kansengelijkheid, willen we dit tegengaan. Voor het contact tussen mensen van verschillende achtergronden moet de woningvoorraad in de stad gemengd, betaalbaar en kwalitatief goed zijn en blijven, juist ook op het schaalniveau van de buurt. Dat betekent dat er bij ontwikkelingen in buurten met een eenzijdige woningvoorraad meer ruimte komt voor woningcategorieën die er nog weinig zijn.

Toegang tot de stad, betaalbaarheid, omgaan met schaarste, tegengaan van segregatie, woningkwaliteit: woonbeleid is en blijft een belangrijk instrument voor het behalen van veel doelen in deze omgevingsvisie. Het Amsterdamse woonbeleid omvat onder andere de in 2017 vastgestelde Woonagenda 2025, de Huisvestingsverordening Amsterdam 2020, de Doelgroepenverordening Woningbouw Amsterdam, de Actualisatie Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten 2019-2022 en Samenwerkingsafspraken 2020-2023 met de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de Amsterdamse huurderskoepels.

Het samen werken aan een ongedeelde stad doen we met enig realisme: de grote druk die wordt uitgeoefend op de Amsterdamse woningvoorraad door nieuwkomers, het toerisme, de platformeconomie, speculanten en andere factoren vragen om scherpe beleidskeuzes.

Iedere twee jaar wordt onderzoek gedaan naar de leefbaarheid in Amsterdamse buurten (WiA). De indicatoren zijn buurttevredenheid, ervaren overlast, schoon en heel, veiligheid en prettig samenleven. Sociale cohesie in een buurt speelt een belangrijke rol bij het prettig samenleven, maar voor de leefbaarheid is veiligheid en het onderhoud van de openbare ruimte ook belangrijk. De jaarlijkse rapportcijfers voor de woonomgeving spreken duidelijke taal: waarderingen van 7 of 8 in een ruim centrumgebied en lagere waarderingen in de naoorlogse wijken. De opgave voor de toekomst is om die verschillen te verkleinen.

Nieuwe richtingen

Een meer regionale blik

Deze omgevingsvisie hanteert nadrukkelijk een regionaal perspectief, ook als het gaat om wonen. De metropoolregio biedt een rijk palet aan leefmilieus en woningtypen en Amsterdam levert daar een bijdrage aan. We ondersteunen de regio bij het bouwen aan meer stedelijkheid in de regiokernen, zodat deze in een deel van de vraag naar stedelijk wonen kunnen voorzien. Daarom kiezen we voor meerkernige ontwikkeling: de stedelijke kwaliteiten van kansrijke gebieden, ook buiten de gemeente Amsterdam, kunnen daarmee omhoog worden gebracht: verdichting met hoge kwaliteit, meer menging met andere functies, meer verblijfkwaliteit in de openbare ruimte. Met betere ov- en fietsverbindingen en een regionaal werkende huursector. De Woondeal tussen Rijk en Metropoolregio Amsterdam uit 2019 vormt hiertoe een begin. We groeien toe naar een evenwichtiger regio met fysiek en sociaal gemengde wijken, zodat meer mensen een passende(r) woning kunnen vinden in het woonmilieu van hun keuze.

Vitale buurten

Met deze omgevingsvisie wil Amsterdam een betere stad worden voor alle inwoners. In veel buurten moet er een nieuwe balans komen tussen wonen, werken en recreëren. Uitgangspunt daarbij zijn complete buurten, dus gemengde, stedelijke wijken als sociaal veilige leefgemeenschappen, met maatschappelijke functies, werkfuncties, winkels, cultuur, mogelijkheden voor kinderen om er fijn op te groeien. Bewoners kunnen voor veel in hun eigen buurt terecht. Ze voelen zich eigenaar van hun buurt en dragen ook zelf bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. We hebben hiermee eigenlijk geen woningbouwopgave, maar een opgave voor stadmaken.

Prettige woningen

Het uitgangspunt dat een woning is om in te wonen wordt de komende jaren hersteld. Meer regulering moet de uitwassen van onder meer speculatie, verkamering en vakantieverhuur verminderen. Alleen dan kunnen buurten vitaal worden en blijven. Verder verdienen bouwkundige staat en binnenklimaat van Amsterdamse woningen de komende jaren meer aandacht, zoals voldoende oppervlak, flexibiliteit in de indeling, buitenruimte, daglicht en doorluchting. Daarvoor zijn drie redenen. Ten eerste verandert het klimaat, kansen op extreme hitte, wateroverlast en droogte nemen toe. Dat vereist steeds meer aanpassingen aan daken, afwatering, zonweringen, funderingen enzovoorts. Zie ook de paragraaf Klimaatbestendig in het hoofdstuk Duurzame stad. Ten tweede maakt de populariteit van Amsterdam dat ook slechte woningen goed verhuurbaar zijn. Goed onderhoud, het wegwerken van achterstallig onderhoud en verhuurderschap moeten dan vaker worden afgedwongen. De Amsterdamse woningcorporaties en particuliere verhuurders zijn hierin belangrijke partners. Tot slot heeft de corona-epidemie extra duidelijk gemaakt dat de tendens tot meer thuiswerken gevolgen kan hebben voor basiseisen die we stellen aan woningen. Details en sturingsmogelijkheden zijn nog niet helder, maar er zijn zeker redenen voor meer beleidsmatige aandacht voor dit punt in de toekomst.

Eigen zeggenschap en verantwoordelijkheid geven vaak de beste beheerresultaten. Daarom vormen wooncoöperaties in verschillende varianten belangrijke concepten voor de toekomst. Zie ook het hoofdstuk Agenda voor Samen stadmaken in Deel IV HOE. Deze vorm van ontwikkeling biedt vooral in de naoorlogse wijken een mogelijkheid om met verdichting blijvend betaalbare huurwoningen voor middeninkomens toe te voegen. De aard van deze ontwikkelvorm versterkt betrokkenheid bij de eigen woning en woonomgeving.

Prioritaire doelgroepen

We bouwen in Amsterdam voor alle doelgroepen naar inkomens, huishoudtype en leef-

tijd. Enkele doelgroepen hebben daarbij extra woonaandacht: ouderen, vitale beroepsgroepen, kwetsbaren, jongeren en omwonenden.

De Amsterdamse bevolking vergrijst. Het hedendaagse uitgangspunt is dat ouderen tot op hoge leeftijd zelfstandig blijven wonen. Daar moeten meer geschikte woonvormen voor komen, bijvoorbeeld geclusterd wonen voor contact, onderlinge hulp en zorg op maat. Ook de openbare ruimte in buurten moet meer op ouderen worden toegesneden dan we tot nu toe gewend zijn, met veilige looproutes, bankjes en fijnmazige voorzieningen om de hoek. Moderne combinaties van wonen en zorg worden de komende tijd uitgewerkt in een specifieke woon-zorgvisie.

Beroepsgroepen die belangrijk zijn voor het goed functioneren van de stad, zoals leraren, politieagenten of zorgmedewerkers, moeten behouden blijven voor de stad. Vanwege de grote druk op Amsterdam is het bieden van woonvoorrang voor deze groepen in sommige gevallen geoorloofd.

Daarnaast hebben specifieke kwetsbare groepen passende huisvesting en aandacht nodig: sociaal-medisch urgenten, versnelde uitstromers uit maatschappelijke opvang of beschermd wonen, statushouders. Huisvesting geschiedt verspreid over de stad en steeds vaker in bijzondere woonconcepten met gemengde groepen en beheervarianten.

Tot slot zijn er twee groepen waar extra aandacht nog voor is of kan komen: jongeren en omwonenden van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Voor jongeren loopt een programma met extra inspanningen. Het is een diverse doelgroep: praktisch of theoretisch opgeleid, werkend of studerend, Amsterdams of van buiten de stad. Studenten vormen een subgroep hiervan.

Voor omwonenden van nieuwe gebiedsontwikkelingen denken we na over het kunnen bieden van woonvoorrang voor een deel van de nieuwe huurwoningen. Een bepaalde woonvoorrang voor omwonenden kan bijdragen aan een inclusieve stad, draagvlak voor verdichting en samen stadmaken. Zie ook ‘Samen stadmaken’ elders in deze omgevingsvisie.

Ontwikkelbuurten

In buurten waar verschillende uitdagingen tegelijk aan de orde zijn, werkt de gemeente samen met corporaties, bewoners en overige betrokkenen aan kwaliteitsverbetering van woningen, woonomgeving en gebouwde voorzieningen. Ook verbetering van de leefbaarheid en van de sociaal-economische positie van de huidige bewoners zijn een belangrijk doel. De 32 ontwikkelbuurten liggen in Noord, Nieuw-West en Zuidoost en worden verdicht met extra woningen in verschillende woonsegmenten en voorzieningen en ruimte voor lokaal ondernemerschap. De komende jaren zetten wij dit beleid versterkt voort met een scherp oog voor de positie van de huidige bewoners, die per saldo baat moeten hebben bij verdichting. Wederkerigheid tussen oude en nieuwe bewoners en belangen staat centraal. Zie hiervoor ook de strategische keuze Meerkernige ontwikkeling in Deel I VISIE en de ruimtelijke en programmatische basisstructuur in Deel II WAAR.

Duurzaamheid en inclusiviteit

Vrijwel alle Amsterdamse woningen krijgen te maken met de energietransitie. Gemeente en corporaties hebben gezamenlijk de ambitie om in 2050 een CO_2-neutrale woningvoorraad te hebben, zie de paragraaf Klimaatneutraal in het hoofdstuk Duurzame stad. De gevolgen zijn echter niet voor iedereen gelijk. Sommige inwoners of buurten zijn kwetsbaarder of profiteren minder van de kansen die de energietransitie biedt. Uitgangspunt is daarom dat de individuele woonlasten voor huishoudens met lage en middeninkomens niet stijgen als gevolg van de overgang van fossiele naar duurzame huisverwarmingen.

De grootste en meest ingewikkelde opgave van de energietransitie ligt in de bestaande woningvoorraad. Vaak zijn dit kleine en slecht geïsoleerde woningen. Besluitvorming over investeringen is lastig in de vele kleine vve’s en in gemengde vve’s met zowel corporaties als eigenaar-bewoners of andere verhuurders. Welke keuzes daar ook uit volgen, een klimaatbestendige woning voor iedereen is een leidend principe.

13 Duurzame stad

Amsterdam neemt met een ambitieuze inzet op klimaatneutraliteit, duurzame energie en een circulaire stad zijn verantwoordelijkheid in het tegengaan van klimaatverandering. Tegelijk dwingt onze kwetsbare ligging ons tot een stevige inzet op klimaatadaptatie. De gevolgen van klimaatverandering zijn nu al merkbaar, met pieken in hitte en droogte, extremere neerslag en op termijn ook zeespiegelstijging. Het klimaatbestendig maken van de bestaande stad vraagt om meer ruimte voor bijvoorbeeld waterberging en verkoelend groen.

Wat betreft de energietransitie heeft het stadsbestuur stevige ambities geformuleerd. We streven naar een vermindering van de CO_2-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Voor 2040 moet de stad aardgasvrij zijn en over 10 jaar mag er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water. Bijdragen aan een duurzame wereld betekent ook een transitie naar circulaire processen. Oftewel van lineaire ketens van productie, consumptie en afval, naar een circulaire omgang met grondstoffen en materialen. Het gedachtegoed van de donut-economie van Kate Raworth speelt hierbij een centrale rol: Amsterdam als stad waar geleefd en gewerkt wordt binnen planetaire en sociale grenzen.

Klimaatneutraal

Amsterdam neemt zijn verantwoordelijkheid en levert een maximale bijdrage aan het behalen van de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs. We werken hierin samen met veel partijen. De gemeente neemt de regie. In de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 staan de langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie, de strategie en acties voor de korte termijn. Er worden vier transitiepaden beschreven: Gebouwde omgeving, Mobiliteit, Elektriciteit en Haven en industrie. In onder andere de Transitievisie warmte en de Regionale Energiestrategie (RES) krijgen deze activiteiten nader vorm. Ook de Strategie Amsterdam Circulair is hierbij van belang.

Amsterdams en landelijk beleid

De Amsterdamse CO_2-uitstoot mag in 2030 nog maar 1.710 kiloton zijn. Dat is 3.290 kiloton minder dan de huidige uitstoot van 5.000 kiloton. Deze scherp dalende lijn moet na 2030 worden voortgezet, zodat in 2050 klimaatneutraliteit wordt bereikt. Dat betekent dus ook na 2030 meer energiebesparing, meer windenergie, meer zonne-energie, verdere elektrificatie, meer CO_2-opslag en -hergebruik, meer waterstof.

De Amsterdamse besparingsopgave tot 2030 van 3.290 kiloton wordt voor meer dan de helft (1.850 kiloton) bereikt door een landelijke vergroening van de elektriciteitsvoorziening, waarvan een flink deel via windmolens op zee. Hieruit blijkt hoe het Amsterdamse en landelijke beleid onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. De landelijke toename van duurzame elektriciteit is alleen zinvol als warmte en mobiliteit ook worden geëlektrificeerd. Andersom is elektrificatie van warmte en mobiliteit alleen zinvol als meer elektriciteitsopwek duurzaam wordt.

Routekaart naar een klimaatneutrale stad

Het Amsterdamse klimaatbeleid bestaat in hoofdlijnen uit de volgende elementen:

- Bij de gebouwde omgeving een verschuiving van aardgas naar duurzame warmte en elektriciteit. In 2040 moet Amsterdam aardgasvrij zijn. De wijkaanpak en het programma aardgasvrij leveren een flinke bijdrage: 300 kiloton minder CO_2.
- Bij mobiliteit een verschuiving van fossiele brandstoffen naar elektriciteit en invoering milieuzones: 660 kiloton minder CO_2.
- Bij industrie volgen we de nationale trend, en maken we het Afval Energie Bedrijf (AEB) duurzamer. Het AEB zet in op carbon capture storage (CCS) of usage (CCU). Dat betekent dat de CO_2 uit de schoorsteen wordt afgevangen en getransporteerd voor ondergrondse opslag of hergebruikt voor chemie en tuinbouw. Besparing: 500 kiloton CO_2.
- Opwek van duurzame energie. Amsterdam doet een bijdrage met 127 megawatt windenergie in 2030; 550 MW zon in 2030 en 1.100 MW zon (= 640 hectare) in 2050. Samen levert dat 600 kiloton CO_2-besparing op.

Het elektriciteitsgebruik gaat de komende decennia fors omhoog. Die toename moet worden beperkt door energiebesparing en efficiëntere technieken.

Gevolgen voor de Amsterdamse omgeving

Bronnen

Alle duurzame bronnen van energie vragen veel ruimte:

- De opwek van zonne- en windenergie vraagt het meeste nieuwe oppervlak; zie de zoekgebieden wind en zon in de paragraaf Regionale Energiestrategie.
- Duurzame opwek van warmte zal in de toekomst meer decentraal en op verschillende locaties plaatsvinden (zie verder in dit hoofdstuk over WKO, geothermie en aquathermie). De opwek van duurzame warmte gebeurt nu nog op twee plekken, namelijk het AEB en de Diemercentrale. Het westelijk havengebied heeft een belangrijk rol in de energietransitie. Hier ontstaat een duurzame energiehub. Een belangrijk aandachtspunt daarbij zijn de veiligheidsrisico's die hiermee samenhangen, want sommige duurzame energiedragers, zoals waterstof en ammoniak, vragen om veel risicoruimte. Zie ook thema omgevingsveiligheid.

De gemeente Amsterdam heeft in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 een 'nee, tenzij-beleid' ten aanzien van de verbranding van biomassa geformuleerd.

Infrastructuur

De elektriciteitsinfrastructuur zal sterk moeten groeien, vanwege de toenemende elektriciteitsvraag als gevolg van datagebruik en elektrificatie van warmte en mobiliteit. Bovendien beïnvloeden keuzes elkaar. Een groter warmtenetwerk reduceert bijvoorbeeld de elektriciteitsvraag en dus de vorm van het elektriciteitsnet. Elektriciteitsnetwerken zijn in de stad redelijk inpasbaar, maar leiden bij onderstations soms wel tot lastige ruimtelijke keuzes in woonwijken. Warmtenetten vragen echter beduidend meer ruimte. Daarnaast wordt de ondergrondse infrastructuur voor waterstof, stoom en CO_2 uitgebreid, vooral in en van/naar energiehub Westpoort.

Wat betreft elektriciteit en warmte gaat het om de volgende opgaven:

Elektriciteit

- Meer ondergrondse hoofdtracés voor elektra.
- 7 extra onderstations (van 2.000 tot 5.000 m^2 per stuk), van 25 nu naar 32 in 2030, en daarna verder.
- Verdubbeling van het aantal middenspanningsruimtes (van 6 tot 10 m^2 per stuk). Amsterdam telt er nu 2.300. Nu zijn er gemiddeld voor 1 wijk van 3.600 woningen met bedrijven 9 nodig. Dat aantal zal ongeveer moeten verdubbelen, afhankelijk van de wijze waarop de warmte en mobiliteit worden verduurzaamd. Voor elke wijkbewoner wordt dat merkbaar. Uitgangspunt bij positionering is dat kinderen tot 15 jaar niet langdurig aan elektromagnetische velden van meer dan 0,4 microtesla worden blootgesteld. Zie ook het hoofdstuk Gezonde stad.

Warmte

- Ondergrondse ruimte in de bestaande stad, omdat het gasnet grotendeels wordt vervangen door een warmtenet (zie ook Transitievisie warmte).
- Hulpwarmtecentrales (variërend in grootte van 30 x 15 meter tot 60 x 40 meter): een groei van acht in 2020 naar waarschijnlijk tien in 2040.
- Warmte-overdrachtsstations (circa 30 x 15 meter), een groei van de huidige twee naar mogelijk vier.
- Regelkamers (ook wel 'kleine WOS' genoemd; één per 300 tot 400 woningen; grootte: 5 x 3 meter), een groei van omstreeks 800 tot 2040, een vervijfvoudiging ten opzichte van nu.

Duurzaam energiesysteem

Wind en zon in Amsterdam

In het nationale Klimaatakkoord hebben de lokale overheden en de partners van het Rijk afgesproken dat dertig energieregio's in Nederland een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. Overheden, netbeheerders, het bedrijfsleven en waar mogelijk bewoners maken regionaal gedragen keuzes voor duurzame opwek van 35 terawattuur aan elektriciteit. Ook de warmtetransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur hoort daarbij. Alles wordt vertaald naar gebieden en projecten. Na vaststelling van de eerste RES door gemeenteraden, Provinciale Staten en de algemeen besturen van de waterschappen in 2021, wordt de RES om de twee jaar geactualiseerd.

Amsterdam valt onder de RES-regio Noord-Holland Zuid, waarin de stad een eigen deelregio vormt en dus zelf een energiebod doet. Amsterdam biedt aan om in 2030 in totaal circa 0,65 TWh elektriciteit op te wekken door 50 megawatt (MW) wind te realiseren in 7 zoekgebieden en 400 MW zon te realiseren op grote daken en dubbelgebruik van stedelijke ruimtes. Daarnaast wordt ingezet op 135 GWh zonnepanelen op kleine daken. Mocht de ambitie voor wind niet lukken in de zoekgebieden, of mocht er een extra opgave komen vanuit het Rijk, dan heeft Amsterdam voor windmolens 'extra zoekgebied' in landelijk Noord benoemd. Ook voor zon zijn extra zoekgebieden opgenomen, aangeduid met de toevoeging "nee, tenzij".

De huidige warmtebronnen zijn op lange termijn niet voldoende en niet duurzaam genoeg. De toekomstige verdeling van warmtebronnen wordt gezamenlijk met de buurgemeenten afgestemd in de Regionale Structuur Warmte (RSW). Deze RSW maakt deel uit van de RES. Amsterdam zet daarbij in op nieuwe duurzame en betaalbare warmtebronnen zoals geothermie, restwarmte van datacenters en aquathermie.

Ruimtelijke gevolgen duurzame energie

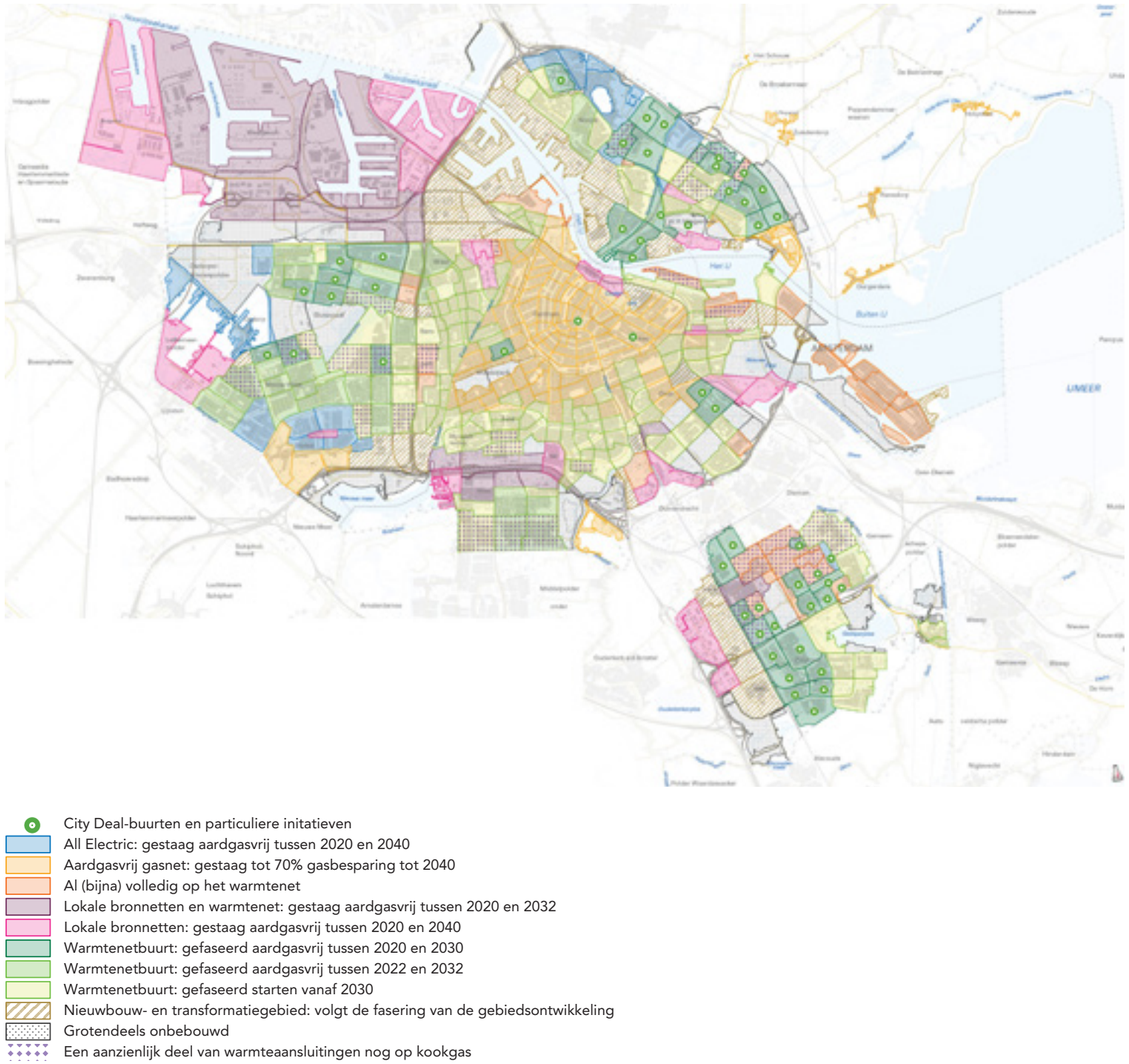
Grootschalige, duurzame energieopwekking vereist maatwerk. Windmolens moeten bijvoorbeeld vanwege geluids- en veiligheidsnormen op geruime afstand staan van woningen en op gepaste afstand van infrastructuur. Zonnepanelen kunnen ook langs bestaande infrastructuur (taluds, geluidsschermen) en op tijdelijk braakliggende gronden worden gelegd.

Zonnepanelen en vooral windmolens veranderen het aanzien van de omgeving. Lokaal draagvlak is dan ook een van de voorwaarden voor het ontwikkelen ervan. Bewoners moeten op gepaste manieren bij keuzes worden betrokken en moeten mogelijkheden hebben om financieel mee te profiteren van de opbrengsten. Een andere voorwaarde is dat windmolens met minstens vijftig procent lokaal eigendom moeten worden ontwikkeld.

De zoekgebieden voor zonne- en windenergie staan op de kaart op bladzijde 106. Deze zoekgebieden zijn overgenomen uit de concept-RES van voorjaar 2020 en zijn voorlopig. Er vindt rond de vaststellingsdatum van deze ontwerp-Omgevingsvisie een separaat afwegingsproces met participatie plaats. Conform het besluit over de RES 1.0 zullen de zoekgebieden worden opgenomen in de Omgevingsvisie.

Transitievisie warmte

Iedere gemeente stelt een eigen transitievisie warmte (TVW) op. Die van Amsterdam is dit jaar vastgesteld. Deze TVW wordt verder uitgewerkt in buurtuitvoeringsplannen die vervolgens worden vastgelegd in omgevingsplannen. De doelstellingen van de TVW zijn:



De warmtetransitie in Amsterdam.

- Alle nieuwbouw in Amsterdam aardgasvrij. Tot op heden ligt de nadruk op gebieden met grootschalige nieuwbouw of transformatie. In de nabije toekomst zal ook sloop/nieuwbouw van een individueel gebouw aardgasvrij moeten worden gerealiseerd, ook als de wijk zelf nog met aardgas wordt gevoed.
- Alle bestaande bouw gaat planmatig de stap naar aardgasvrij maken, in het ritme van de TVW en met de preferente techniek voor de betreffende buurt.
- De energie-infrastructuur zal in alle straten worden vernieuwd. De ruimtelijke inpassing hiervan, gecombineerd met de andere opgaven die ruimte vragen, vormt een grote uitdaging. Ondergronds is ruimte nodig voor warmtenetten, wko's en geothermie. Daarnaast is ruimte en regulering belangrijk om interferentie tussen warmtebronnen te voorkomen. Zie ook de paragraaf Ondergrond. Op het maaiveld zijn meer warmteoverdrachtstations en warmteregelkamers nodig.

De kaart hiernaast geeft de meest preferente techniek voor aardgasvrij, en de planning in de tijd. Deze opgave wordt nog uitgewerkt.

De bodem als energiefabriek

De Amsterdamse ondergrond heeft een grote potentie voor het bufferen en leveren van warmte en koude. Er zijn verschillende systemen: open warmte- en koudeopslagsystemen (WKO) in watervoerende lagen, gesloten bodemenergiesystemen (bodemwarmtewisselaars, GBES), aquathermie en geothermie.

WKO

Bodemenergie is de warmte- en koudewinning en -opslag in de ondergrond tot 500 meter. Een bodemenergiesysteem heeft een warme en koude bel van grondwater die reageert op de bovengrondse vraag (in de winter warmte en in de zomer koude). Een bodemenergiesysteem moet in balans blijven en wordt daardoor vaak geregenereerd door een bron. Amsterdam telt al honderden open WKO-systemen en gesloten energiesystemen. De komende jaren verwachten wij een flinke groei in bodemenergiesystemen, vooral in nieuwe gebiedsontwikkelingen en transformatiegebieden. De potentie van de ondergrond willen we daarbij benutten, met een goede gemeentelijke regie. Daartoe zijn er binnen Amsterdam nu zeven interferentiegebieden vastgesteld; dit aantal zal worden uitgebreid.

Geothermie

Er is nog weinig bekend over de potentie van geothermie in de Amsterdamse regio. Seismisch onderzoek wijst naar verwachting eind 2021 uit of en waar de ondergrond geschikt is. Op basis van deze informatie zal worden bepaald waar op welke diepte aardwarmte kan worden gewonnen: < 500 m levert warmte tot 30 °C, 500 m – 4000 m tot 120 °C, of >4000 m meer dan 120 °C. Dit onderzoek bepaalt daarmee sterk de locatie en diepte van de ruimtelijke reservering in de ondergrond.

Een aardwarmtebron kan het beste nabij een warmtenet liggen. Dit bespaart kosten en warmteverlies. Bovengrondse ruimtelijke reserveringen voor geothermie zullen dus voornamelijk aan de randen van de stad komen te liggen, nabij het warmtenet. De bovengrondse minimale benodigde ruimte voor geothermie in de gebouwde omgeving bedraagt een half tot één voetbalveld voor boring, opslagruimte, logistiek en veiligheidszone. Als we in 2040 voor 20% van het warmteaanbod gebruik willen maken van geothermie, dan zullen er zo'n twintig boorlocaties van gemiddeld 10 MW ontwikkeld moeten worden. De komende jaren zullen er opsporingsvergunningen worden aangevraagd.

Aquathermie

Aquathermie is een bron die de gebouwde omgeving kan verwarmen via warmtenetten (70°, 40°). Daarnaast kan aquathermie nieuwbouw en utiliteitsector verwarmen én koelen via een bronnet (20°). Aquathermie bestaat uit drie typen:

- Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO): warmte of koude uit oppervlaktewater zoals een meer of gracht wordt gebruikt voor het verwarmen of koelen van de gebouwde omgeving.
- Thermische energie uit afvalwater (TEA): warmte uit persriolen of rioolwaterzuiveringsinstallaties wordt gebruikt voor het verwarmen van de gebouwde omgeving.
- Thermische energie uit drinkwater (TED): warmte of koude uit grote drinkwaterleidingen wordt gebruikt voor het verwarmen van de gebouwde omgeving.

De potentie van aquathermie in Amsterdam is groot, vooral die uit oppervlaktewater. In de transitievisie warmte (TVW) is berekend dat voor 46 Amsterdamse wijken een bronnet het voorkeurssysteem is. Door de warmte van een aquathermie-bron op te waarderen wordt de warmte ook geschikt voor minder goed geïsoleerde woningen via een warmtenet (40° of 70°). Dit kost extra elektrische capaciteit bij de bron en is vooral bij de 40°-wijken een reële optie.

Aquathermie door middel van een bronnet is lokaal zeer geschikt voor het verwarmen en koelen van nieuwbouwwoningen en utiliteit (kantoren hebben naast warmte- ook een koudevraag). Grootschalige nieuwbouw en transformatiegebieden zoals Haven-Stad, maar ook gebieden met veel kantoren, zijn zeer geschikt voor aquathermie-toepassingen. Bronnetten zijn lokaal, dus er zijn ruimteclaims te verwachten rondom de grote waterlopen en meren in de buurt van kantoorgebieden en gebiedsontwikkelingen (zie kaart hieronder). Een aquathermie-installatie bestaat uit een inlaat, uitlaat en een regelcentrale met apparatuur.

Klimaatbestendig

Amsterdam en waterbeheer gaan al eeuwenlang samen. Vanaf het moment dat de dam in de Amstel werd gelegd, werden maatregelen genomen om wonen en werken in een moerasgebied mogelijk te maken: het graven van sloten en grachten, het aanleggen van dijken en polders, het ophogen van land. Klimaatverandering brengt nieuwe problemen met zich mee. De zeespiegel stijgt, het weer wordt onvoorspelbaarder, extremen worden extremer.

Deze nieuwe uitdagingen zijn onderverdeeld in vier thema's, met ieder een eigen doelstelling:

1. **Wateroverlast.** De laatste jaren is er een trend van steeds meer extreme buien. De regenwaterknelpuntenkaart laat zien op welke plekken in Amsterdam dat tot schade leidt. Het doel is om schade te voorkomen en tegelijkertijd regenwater te laten bijdragen aan een aantrekkelijke, comfortabele en leefbare stad.
2. **Overstromingen.** Overstromingen kunnen nu in Amsterdam optreden vanuit de Noordzee (via IJmuiden), het Markermeer, de Lek en de regionale watersystemen. Voor het watersysteem komen de limieten in zicht. Het doel is om de kans op overstromingen te verkleinen en de gevolgen bij een eventuele overstroming te beperken.
3. **Hitte.** Het huidige klimaat meet gemiddeld twintig zomerse dagen in de regio Amsterdam. Dit aantal gaat flink oplopen. Op tropische dagen is de stad een hitte-eiland, tot twaalf graden hoger dan het ommeland. Hittestress kan leiden tot tal van fysieke en geestelijke problemen bij de mens en kan maatschappelijk ontwrichtend zijn. Het doel is om Amsterdam beter bestand te maken tegen hitte.
4. **Droogte.** Regenbuien nemen toe, maar de droogte tussen de buien door ook. Droogte kan schade veroorzaken aan stedelijk groen en funderingen. Ook veroorzaakt het veenoxidatie, slechtere (zwem)waterkwaliteit, verzilting, bodemdaling en daardoor mogelijk verzakkingen en beschadigingen aan leidingen en netwerkkabels. Het doel is om Amsterdam beter bestand te maken tegen langdurige perioden van droogte en het voorkomen en beperken van schade aan gebouwen, groen, infrastructuur, water en dijken.

Nieuwe richtingen

De strategie klimaatadaptatie uit 2020 zet een stip op de horizon van 2050 voor een klimaatbestendige stad en wat daarvoor nodig is. In 2021 volgt een uitvoeringsagenda. Klimaatbestendigheid is de komende jaren een prioriteit bij ruimtelijke investeringen, beheer en onderhoud. In de MRA werken we samen in het programma klimaatadaptatie aan bovenregionale opgaven van klimaatbestendige nieuwbouw en gebiedsontwikkeling en op de vitale en kwetsbare infrastructuur van de MRA.

Vergroenen

Veel klimaatadaptieve maatregelen houden verband met het vergroenen van de stad, omdat groen water vasthoudt en hittestress tegengaat. Niet voor niets is klimaatadaptatie een van de vier hoofdredenen om Amsterdam groener en natuurinclusiever te maken; zie ook de strategische keuze Rigoureus vergroenen in Deel I VISIE en de paragraaf Groen in het hoofdstuk Leefbare stad.

Ook watermanagement vervult een sleutelrol bij klimaatadaptatie. Door goed lokaal gebruik van regenwater via onder meer infiltratie en berging kan schade door wateroverlast, hitte én droogte worden verminderd. Zie met name de paragraaf Ondergrond in het hoofdstuk Compacte stad.

Rainproof

Amsterdam Rainproof is een netwerkaanpak van meer dan honderd partijen in de stad. Gezamenlijk doel: Amsterdam beter bestand maken tegen hoosbuien. Rainproof gaat over de hele stad: private en publieke ruimte.

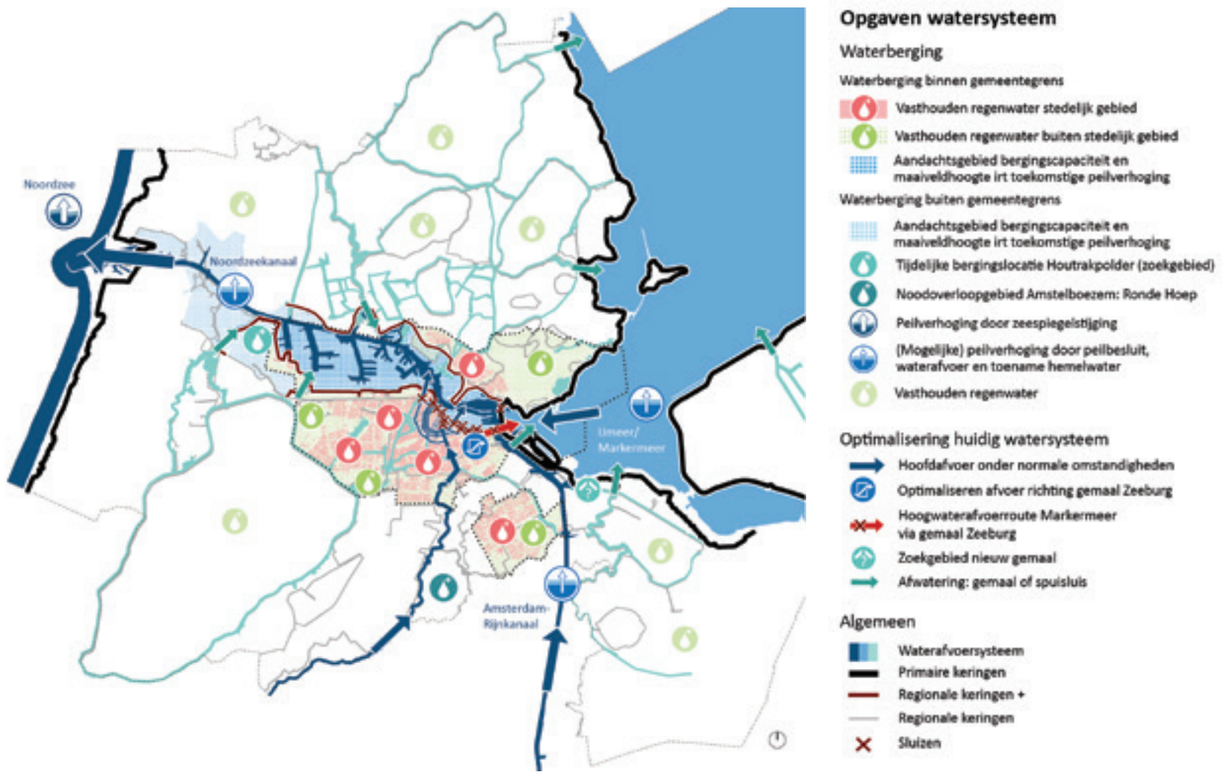
Hemelwaterverordening

De gemeente heeft wettelijk de zorg om afvloeiend hemelwater te verwerken. Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRPA) 2016-2021, vastgesteld in 2016, geeft hieraan invulling. Het GRPA formuleert de ambitie dat de stad, op zowel privaat als publiek terrein, in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Hiertoe is in de Hemelwaterverordening een verplichting ingesteld om bij nieuwe bouwwerken het hemelwater op eigen perceel te bergen. Voor alle fysieke projecten van de gemeente zelf is dit een bindende norm. De opvolger van de GRPA zal waarschijnlijk een strengere norm introduceren, met bijhorende ruimtelijke consequenties.

Overstromingen

De zorg voor veilige waterkeringen en zo laag mogelijke overstromingskansen ligt bij de waterbeherende partijen. De gemeente heeft hierbij de verantwoordelijkheid dat binnen ruimtelijke projecten de huidige primaire en regionale keringen niet doorsneden of verzwakt worden, en er voldoende ruimte blijft voor toekomstige versterkingen.

Amsterdam maakt deel uit van een regionaal watersysteem. De belangrijkste as daarin is het Noordzeekanaal-IJ-Amsterdam-Rijn-



kanaal, met de gemalen IJmuiden en Zeeburg als spuimogelijkheden voor overtollig water. De boezemwatersystemen, zoals de Amstel en de Amsterdamse grachten, zijn hierop aangesloten. Aanvoerroutes naar genoemde gemalen, waaronder dus de grachten, dienen voldoende vrije ruimte te bieden voor berging en doorstroming van water. Zeespiegelstijging zet de afvoer binnen dit hele watersysteem onder druk. In de toekomst kan het nodig zijn om in het Noordzeekanaal, maar ook het IJmeer en het Markermeer, meer ruimte in verticale zin in te bouwen. Het huidige streefpeil voor het Noordzeekanaal is -0,40 m NAP en het maximaal toelaatbare peil is nu 0,00 m NAP. In de toekomst is het verhogen van het maximaal toelaatbare peil naar +0,20 m NAP mogelijk nodig. Het is wenselijk om hier bij de bepaling van maaiveldhoogtes in ruimtelijke ontwikkelingen langs genoemde wateren rekening mee te houden.

We wapenen we ons de komende decennia op vier manieren tegen overstromingen:

1. Handhaving huidige keringen. Enkele jaren geleden is prioriteit gelegd bij de primaire keringen langs de hoofdwateren voor Amsterdam: de Lekdijk, IJmuiden en de Markermeerdijk. Daarmee zijn de eisen aan de keringen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal minder streng geworden. Toch is het vanwege klimaatverandering belangrijk om ook deze keringen in de huidige staat te handhaven.
2. Meer ruimte voor het watersysteem. Het Noordzeekanaal / IJ krijgt steeds meer water te verwerken. Oplossingen in het ruimtelijke domein zijn: het *vasthouden van water* in de veenpolders, het *toevoegen van ruimte* in watersysteem, droogmakerijen en stad, het *mogelijk maken* van een peilverhoging in het systeem, het extra bergen van water in bergingsgebieden en het *afvoeren van water* met extra pompen en gemalen.
3. Gevolgbeperking. Overstromingsrisico's zijn in Amsterdam niet overal gelijk. Daarom is op kaart gezet in welke categorie een gebied valt, en welke maatregelen kunnen worden genomen. De gebieden met een ster kennen een grotere overstromingskans (meer dan eens in de 3.000 jaar). De gevolgen van een overstroming kunnen worden beperkt door aangepast bouwen, evacuatieroutes en shelters, en veilige locatiekeuzes voor vitale en kwetsbare functies, zoals ziekenhuizen en installaties voor elektriciteit, data en ICT. Deze maatregelen zijn extra van belang in het licht van zeespiegelstijging op de lange termijn.
4. Verdichtingslocaties. Voor de verdichtingslocaties in Amsterdam is bekend welke maatregelen kunnen worden genomen voor waterveilige projecten. Ook aangrenzende gebieden in de bestaande stad kunnen daardoor veiliger worden.

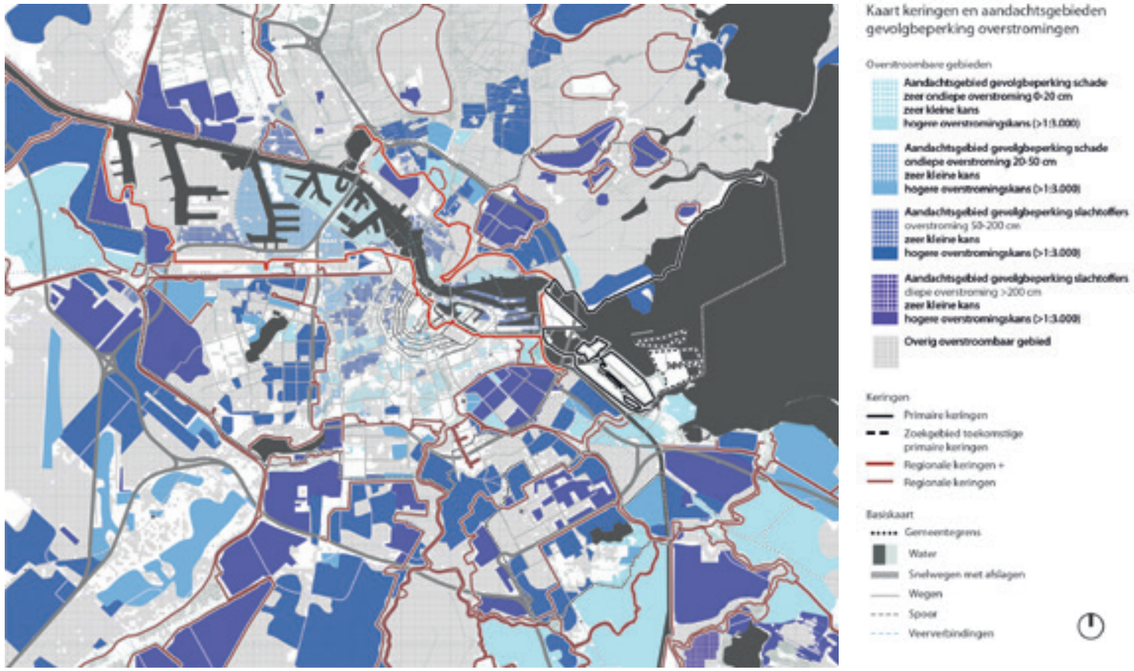
Hitte en droogte

Nederland, dus ook Amsterdam, heeft een lange geschiedenis met de klassieke watertaken. Wateroverlast en overstromingsrisico's zijn daarbij als gevolg van klimaatverandering urgenter geworden. De thema's hitte en droogte hebben een kortere historie. In de hiervoor genoemde strategie Klimaatadaptatie krijgen de thema's hitte en droogte daarom nadrukkelijk een plek.

Voorbeelden van oplossingen zijn de bouw van blauw-groene daken en waterdoorlatende kademuren. Bij de aanleg van blauw-groene daken kunnen de thema's hitte, droogte, wateroverlast en biodiversiteit in één integraal project worden meegenomen. Weer-, water-, dak- en gebruikersdata worden slim gecombineerd, zodat water op wijkniveau op basis van de weersvoorspellingen kan worden vastgehouden of geloosd. Door verschillende daken met elkaar te verbinden ontstaat een nieuwe vorm van watermanagement. Waterdoorlatende kademuren maken het mogelijk oppervlaktewater te gebruiken om het grondwater aan te vullen in tijden van droogte.

Ruimtelijke principes

Hittestress wordt verminderd door zonwering, verkoelende luchtstromen, evapotranspiratie van vegetatie en schaduw. Droogte treden we tegemoet met onder meer droogteresistente, zouttolerante en diverse beplanting. Op het schaalniveau van de agglomeratie heeft Amsterdam met zijn groene scheggen een groot voordeel in het tegengaan van hittestress. Door groene, schaduwrijke routes naar koele gebieden te maken, kunnen ventilatiecorridors naar gebieden met een stedelijk warmte-eiland ontstaan. Voor (nieuwe) gebouwen zijn vele bouwregel-aanscherpingen denkbaar ten behoeve van een betere woningkwaliteit en meer bescherming tegen hitte. In het stedelijk ontwerp zijn schaduwrijke groene plekken nodig. Sowieso is veel vergroening nodig tegen hittestress: in straten, op en langs gebouwen, langs grachten.



Overstromingen: preventie en beperken gevolgen.

Circulaire economie

Amsterdam is in 2050 een circulaire stad. We willen de aarde niet langer uitputten. Want we gebruiken grondstoffen momenteel alsof ze oneindig voorradig zijn. Dat legt een te grote druk op het klimaat, gebieden, samenlevingen, maar ook op onze economie in de toekomst.

Het belang van de circulaire economie komt terug in het donutmodel van de Britse econoom Kate Raworth. Zie figuur. Daarin wordt de bandbreedte beschreven waar we als samenleving in moeten zien te komen. De ondergrens is de welvaart die nodig is voor een sociaal rechtvaardige, bloeiende samenleving. De bandbreedte loopt door tot aan de buitenkant van de donutring, die staat voor de ecologische grenzen van de planeet. Denk aan klimaatverandering, stikstofverzadiging en verlies van biodiversiteit. Dit is het ecologische plafond, waarmee we rekening houden om mensen elders in de wereld dezelfde brede welvaart te gunnen.

Het donutmodel van Kate Raworth beschrijft de bandbreedte waar we als samenleving in moeten zien te komen. De ondergrens is de welvaart die nodig is voor een sociaal rechtvaardige, bloeiende samenleving. De buitenkant van de donut staat voor de ecologische grenzen van de planeet.

In een circulaire economie consumeren we minder en produceren we veel efficiënter. Ook zorgen we ervoor dat organische grondstoffen zoals voedsel en (drink)water terugvloeien in het ecosysteem. En we gebruiken materialen langer en telkens opnieuw, zodat hun waarde wordt behouden en afval wordt voorkomen.

Als samenleving gaan we fundamenteel anders consumeren en produceren. De circulaire economie levert veel kansen op. Allereerst stelt het ons in staat om de waarde van schaarse grondstoffen en materialen op grote schaal te behouden. Dit vergroot de beschikbaarheid van producten die we nodig hebben voor onze welvaart en technologische vooruitgang, maar ook om de energietransitie kracht bij te zetten. Daarnaast gaat het hergebruik van materialen, grondstoffen en goederen zorgen voor meer lokale werkgelegenheid in de reparatie- en verwerkingssector.

Met de strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 zetten we concrete stappen richting een circulaire economie. Dit doen we in samenwerking met veel partijen in de stad en de metropoolregio. Hierbij geven we uitvoering aan de door het Rijk geformuleerde doelstellingen:

- In 2030 gebruiken we in Amsterdam 50% minder nieuwe grondstoffen.
- In 2050 is onze stad 100% circulair.

Samen met onze partners hebben we drie waardeketens geselecteerd waar wij als gemeente een positieve invloed op uitoefenen. Daarnaast bestaat er een branchegerichte aanpak voor maatschappelijke instellingen en het bedrijfsleven, en voor haven en industrie. Een aantal van deze organisaties werkt al aan de circulaire transitie.

Voor belangrijke stappen richting de landelijke doelstellingen heeft de gemeentelijke organisatie zichzelf tussentijdse doelen opgelegd. De belangrijkste zijn:

- In 2022 is 10% van de gemeentelijke inkoop circulair, en ten minste 50% in 2025.
- Vanaf 2022 zijn alle nieuwe ontwerpen voor gebiedsontwikkelingen (inclusief transformatie) en openbare ruimte gebaseerd op circulaire criteria.
- In 2023 zijn alle uitvragen in de gebouwde omgeving vanuit de gemeente circulair.

Waardeketens, ambities en branches

1. **Voedsel & organische reststromen.** Bij deze waardeketen draait het om de voedselkringloop: het duurzaam lokaal verbouwen en maken van producten die worden geconsumeerd in de stad, waarbij organische reststromen zo hoogwaardig mogelijk worden verwerkt en terugkeren in de keten. Consumenten en bedrijven verminderen de voedselverspilling vóór 2030 met ten minste 50%. Amsterdam test nieuwe, innovatieve manieren om organisch afval in te zamelen en te verwerken. We stimuleren stadslandbouw om voedsel dichter bij de Amsterdammers te krijgen. De gemeente koopt regionaal geproduceerd voedsel in. We ondersteunen kringlooplandbouw en werken samen met duurzame ketenpartijen om productie en consumptie van regionaal en duurzaam voedsel te vergroten. Dit sluit aan bij de ambities voor voedsel en stadslandbouw zoals beschreven in het hoofdstuk Gezonde Stad.

2. **Consumptiegoederen.** Hierbij draait het om ons koop-, gebruik- en afdankgedrag van producten, zoals elektronica, textiel en meubels. Hoe behouden we hun waarde langer, hoe voorkomen we dat de grondstoffen en materialen als afval worden verbrand en hoe zorgen we ervoor dat we meer gaan repareren en met elkaar gaan delen? In de paragraaf over economie in het hoofdstuk Vitale stad wordt de rol van reparatiebedrijven benoemd. Als gemeente geven we het goede voorbeeld door vanaf 2030 alleen nog maar circulair in te kopen en willen we onze consumptie met ten minste 20% verminderen.

3. **Gebouwde omgeving.** Hiermee verwijzen we naar het ontwerp, de bouw en de renovatie van woningen, gebouwen en alles in de openbare ruimte, inclusief de ondergrond. Vanaf 2022 zijn alle nieuwe ontwerpen voor gebiedsontwikkelingen, transformaties en openbare ruimte in Amsterdam gebaseerd op circulaire criteria. Daaronder verstaan we materiaalgebruik met weinig milieudruk en een lange levensduur, of adaptief en demontabel bouwen om wisselende functies te ondersteunen. Denk hierbij aan bouwen met hout en andere biobased materialen en bouwen met secundaire bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop en renovatie. De ambitie om waarde te behouden, zowel materieel als immaterieel, draagt ook bij aan het behoud van bijzondere Amsterdamse plekken zoals pleinen, parken en wijken. We streven naar waarde-inventarisaties volgens de genoemde donutmethodiek, om op zowel stedelijk als gebiedsniveau te kunnen sturen. In de hoofdstukken Leefbare stad en Compacte stad komen veel van deze onderwerpen terug.

4. **Branches.** Binnen de branchegerichte aanpak is een tweedeling gemaakt. De eerste pijler richt zich op branches met een maatschappelijk nut, zoals musea, scholen, universiteiten en ziekenhuizen. De tweede pijler richt zich op de zakelijke markt: niet-industriële bedrijven in voornamelijk het midden- en kleinbedrijf, en grootzakelijke bedrijven. Voor de circulaire transitie kan Westpoort zich ontpoppen tot een circulair ecosysteem. Hier kunnen bedrijven reststromen van elkaar en van elders benutten. Daarnaast kunnen er circulaire innovaties opbloeien tot op industriële schaal. We richten ons op de productiezijde (van chemisch element tot materiaal) en op de verwerkingszijde (hoogwaardig hergebruik materialen, grondstoffen en reststromen). De rol van Westpoort bij de transitie naar een circulaire economie wordt verder beschreven in het hoofdstuk Vitale Stad.

De overgang naar een circulaire economie is ingrijpend, met gevolgen voor de logistiek in de stad en de gebouwde omgeving. De circulaire transitie is gekoppeld aan andere duurzaamheidsthema's en sociaal-inclusieve thema's. Ter ondersteuning is een circulaire monitor ontwikkeld met data over materiaalstromen die de stad binnenkomen, hier blijven en de stad - meestal als afval - weer verlaten.

Circulaire gebiedsontwikkeling

Het raamwerk CGO (Circulaire Gebiedsontwikkeling) [zie afbeelding] geeft een overzicht van de belangrijkste onderdelen waarover beslissingen moeten worden genomen in de gebiedsontwikkeling. Door criteria te stellen, worden de nieuwe ontwerpen voor gebiedsontwikkeling en transformatie circulair gemaakt. Ook socialere aspecten zoals identiteit, aanwezigheid hechte gemeenschappen, specifieke functies, toegankelijkheid, samenwerkingspartners, leefbaarheid en deelmobiliteit worden in dat overzicht meegenomen.

Opschalen van bouwen met hout

De mogelijkheden van bouwen met hout zijn groot en krijgen wereldwijd steeds meer momentum. Door nieuwe technische mogelijkheden en de positieve eigenschappen en prestaties willen we met het bouwen met hout opschalen. Hout slaat CO_2 op en kent, uitgaande van duurzame bosbouw, een veel circulairder productie- en bewerkingsproces dan bijvoorbeeld beton. Houtbouw draagt daarmee bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen en vermindert de behoefte aan primaire grondstoffen. Daarnaast is houtbouw flexibeler en levert het lokale werkgelegenheid op. Hout kan worden toegepast in de openbare ruimte en in veel gebouwen, tot hoogbouw aan toe. Specifiek voor woningen werken we in de Metropoolregio Amsterdam toe naar een Green Deal die ertoe leidt dat vanaf 2025 minimaal 20% van de woningproductie in hout wordt uitgevoerd. De komende tijd zal worden verkend wat dit voor Amsterdam gaat betekenen.

14 Vitale stad

Amsterdam wil een economisch vitaal en goed bereikbaar onderdeel van de metropoolregio zijn. Belangrijke randvoorwaarden voor een vitale economie zijn een hoogwaardige kennisinfrastructuur, aantrekkelijke en diverse stedelijke milieus en werkmilieus, vrije ruimte (zie ook het hoofdstuk Inclusieve stad), een goed ondernemersklimaat, een goede relatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt en goede infrastructuurnetwerken, ook onder de grond. Digitalisering heeft daarbij steeds verdergaande effecten op ons leven, economisch en sociaal. Vanzelfsprekend gaan circulaire economische activiteiten de komende jaren een steeds grotere rol spelen.

Voor wat betreft mobiliteit en ruimte maakt Amsterdam in een verdichtende stad een keuze voor duurzaam en gezond bewegen. Minder ruimte voor onder andere de auto geeft de mogelijkheid efficiënter met de schaarse ruimte om te gaan. De stad biedt daarmee een gezondere, groenere leefomgeving en meer ruimte voor ontmoeting. Om de regionale en landelijke samenhang te versterken en om vervoersarmoede tegen te gaan, zijn daarvoor grote investeringen in de fiets en het openbaar vervoer nodig.

Economie

Amsterdam wil zijn sterke positie in de wereldeconomie behouden en de welvaartsgroei, groei in de werkgelegenheid en daling van werkloosheid in de laaggeschoolde sectoren bestendigen. Daarbij streven we wel naar brede welvaart, waarbij materiële rijkdom niet de enige maatstaf is voor een goed leven. Het gaat bijvoorbeeld ook om welzijn, om voldoende vrije tijd, om een goede gezondheid, een prettige leefomgeving en om ruimte voor persoonlijke groei. Op deze manier bekeken kan welvaartsgroei helpen om de energietransitie en de transitie naar een circulaire samenleving voor elkaar te krijgen en om collectieve voorzieningen op peil te houden.

Amsterdam wil meer dan voorheen de economische dynamiek in de kennis- en innovatieeconomie aanwenden om een betere stad te worden voor alle Amsterdammers. Dat betekent gelijke sociaal-economische kansen, tegengaan van ruimtelijke segregatie en ruimte voor persoonlijke ontwikkeling en ondernemerschap. Behoud en inpassing van bedrijvigheid in nieuwe gemengde wijken is daarbij cruciaal, juist ook voor praktisch geschoolde werkgelegenheid. Veel bedrijfsfuncties zoals bakkerijen, reparatiebedrijven of logistiek hebben een lokale, stadsverzorgende functie.

De geconcentreerde economische ontwikkeling van de afgelopen decennia in Amsterdam leidt niet automatisch tot sociale ongelijkheid en uitsortering. Ons ruimtelijk-economisch beleid is daarop mede van invloed en kan handelingsperspectieven bieden om te sturen in hoe economische dynamiek neerslaat. Ons beleid in Ruimte voor de Economie van Morgen uit 2017 laat onder andere zien hoe we dat doen. We willen ingrijpen op de ongelijkmatige economische ontwikkeling van Amsterdam en de rest van de regio door kansrijke vestigingsmilieus buiten het Amsterdamse centrum en in

de regiokernen verder helpen te ontwikkelen, uitgaande van lokale identiteiten. Dat versterkt de economische kracht van de deelregio's van de metropoolregio en draagt bij aan een efficiënter gebruik van het vervoerssysteem. Amsterdam wil meewerken aan het opstellen van een regionale economische strategie waarbij mensen in de hele regio profiteren van de economische dynamiek. Inclusie, innovatie, en interactie moeten daarin een centrale plek krijgen.

Bedrijvigheid in de duurzame, circulaire en digitale sectoren gaat in belang toenemen. De energietransitie, de digitalisering van de samenleving en de transitie naar een circulaire economie vragen immers om speciale aandacht. Het gaat hierbij om ruimte voor bedrijven die onze energie van de toekomst opwekken en verwerken, en om bedrijven die slim omgaan met de producten die we (her)gebruiken en met de wijze waarop we onze stad bouwen. Zie hiervoor ook het hoofdstuk Duurzame Stad.

Nieuwe richtingen

Op het brede terrein van de economie moeten de volgende nieuwe richtingen worden genoemd:

- Complexe economische en innovatieve activiteiten concentreren zich steeds meer in grote steden. Amsterdam zet, in samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam, in op economische variëteit en verstedelijking op regionaal niveau.
- Amsterdam biedt meer ruimte aan innovatieve, kennisintensieve bedrijven die gedijen in een stedelijke omgeving. Die bedrijven genereren niet alleen banen voor hoogopgeleiden, maar ook voor het middenkader en lager opgeleiden. Plek hiervoor maken we vooral in stationskwartieren, gemengde stedelijke milieus nabij de grotere NS-stations. Zie verder in Deel II WAAR in de paragraaf Verkeer en vervoer.
- Naast welvaartsgroei ligt de nadruk op het tegengaan van (kansen)ongelijkheid. Daarom werken we aan uitbreiding van hoogwaardige gemengde stadsmilieus, zodat meer Amsterdammers daarvan kunnen profiteren. De drie stadsdeelcentra Buikslotermeerplein, Osdorpplein en Amsterdamse Poort ontwikkelen zich tot stedelijke centra. Ze worden verdicht en gemengd met meer wonen en fijnmazige bedrijvigheid, ook in betaalbare categorieën. Zie ook de strategische keuze Meerkernige Ontwikkeling in Deel I VISIE en het hoofdstuk over de Ruimtelijke en programmatische basisstructuur in Deel II WAAR.
- We scherpen ons beleid aan om kleinschalige bedrijvigheid te integreren in primair op wonen gerichte stadsbuurten met een verdichtingsopgave. Doel is om in ontwikkelingen ook kleinschalige werkruimte te realiseren. Dat doel wordt vertaald naar realistische streefgetallen per gebiedsontwikkeling, op basis van marktonderzoek en de koppeling aan lokaal onderwijs en arbeidsaanbod.
- We willen op allerlei manieren rekening houden met de ruimtelijke effecten van de opkomst van de zzp'er. Er wordt veel meer vanuit huis gewerkt, digitalisering en 'third places' (tussen huis en bedrijf/kantoor) voor zakelijk contact spelen een steeds grotere rol, en het onderscheid tussen woongebieden, werkgebieden en ontmoetingsplekken vervaagt. De inzet op verdichting in gemengde milieus sluit hier naadloos op aan. Zie verder in Deel II WAAR.
- Stadsstraten, met daarlangs ruimte voor talrijke economische functies, zijn een belangrijke drager voor nieuwe stedelijke kwaliteit. Steeds vaker ook buiten de Ring A10 in de grote transformatiegebieden. Ze bieden hier ook plek voor lokaal ondernemerschap. Zie verder het hoofdstuk over de Ruimtelijke en programmatische basisstructuur in Deel II WAAR.
- Amsterdam wil bedrijfsfuncties behouden voor lager en praktisch geschoolden, zodat ook banen voor praktisch opgeleiden in de nabijheid van wijken voorhanden blijven. We kijken ook samen met onze buurgemeenten naar plekken voor deze bedrijfsfuncties.
- Aan het water beschermen we de ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en de waterroutes ernaartoe, anders nemen de kansen voor transport over water af.
- Voorrang voor circulaire bedrijvigheid. Circulaire bedrijfsvoering zal steeds meer worden gestimuleerd en afgedwongen. Zie verder in het hoofdstuk Duurzame stad.

Bedrijven

Voldoende ruimte voor bedrijvigheid in de stad is van essentieel belang voor een inclusief, duurzaam en vitaal Amsterdam in 2050. Ambachten, (maak)industrie en logistieke ondernemingen zorgen voor een divers werkaanbod voor Amsterdammers van alle opleidingsniveaus. Ze zorgen met creatief en innovatief ondernemerschap voor een brede en diverse economische basis, waarmee de stad beter in staat is om golfbewegingen en schokken, zoals nu met de coronacrisis, op te vangen. Daarnaast is ruimte voor deze bedrijvigheid cruciaal bij het verduurzamen en circulair maken van Amsterdam: denk aan het aardgasvrij maken van gebouwen, zorgen voor emissievrij verkeer en het opwaarderen van reststromen tot nieuwe producten. Tot slot is een goedgeorganiseerde stadslogistiek noodzakelijk om instellingen, bedrijven en huishoudens onder elke omstandigheid te bevoorraden.

Amsterdam stelt zich tot doel om grootschalig woningen toe te voegen in bestaand stedelijk gebied, waardoor 450 hectare bedrijven en haventerrein transformeert. Dit leidt tot een oplopend tekort aan bedrijfsruimte van minimaal 150 hectare in 2040 in de stad. Veel hangt bij het oplossen hiervan af van het integreren van bestaande en nieuwe lichte vormen van bedrijvigheid (ambachten, kleinschalige productie, distributie en reparatiebedrijven) in de geplande woon-werkwijken. Dit vergt een blijvende inspanning. Al sinds de structuurvisie uit 2011 sturen wij hierin, maar de doelen worden daarbij slechts ten dele behaald, omdat autonome krachten sterk zijn. Met de bedrijvenstrategie uit 2020 introduceren wij daarom nieuw instrumentarium om hier strakker op te sturen.

Nieuwe richtingen

Gezien het belang van bedrijven voor een inclusief Amsterdam zetten we in deze omgevingsvisie extra in op het tegengaan van economische verdringing. De Bedrijvenstrategie uit 2020 is voor de middellange termijn richtinggevend voor de ontwikkelingen op bedrijventerreinen en de integratie van bedrijvigheid in woon-werkwijken. Amsterdam blijft ruimte bieden aan stadsverzorgende bedrijven en diensten, maar de regionale schaal wordt leidend bij vestigingsvraagstukken van bedrijvigheid. Met onze buurgemeenten en de Metropoolregio Amsterdam maken we afspraken om bedrijventerreinen optimaal in te zetten voor de regionale economie en het grote ruimtetekort in Amsterdam waar mogelijk te compenseren.

Met deze omgevingsvisie zetten we vol in op de realisatie van gemengde woon-werkwijken, zoals in Haven-Stad. We wijzen in deze omgevingsvisie weliswaar ook nieuwe locaties aan die kansrijk zijn voor woningbouw, maar verbinden daar randvoorwaarden aan die verdringing moeten voorkomen. Enkele ontwikkelingen kunnen pas na 2040 plaatsvinden en onder voorwaarde dat lopende transformatieprojecten op bedrijventerreinen slagen. In deze lopende projecten moet een blijvende mix tussen wonen en (maak)bedrijvigheid tot stand komen. Het doel is om tot 2030 op de bedrijventerreinen die al transformeren zo'n 500.000 m2 bedrijfsruimte te (her)ontwikkelen. De dichtheid van bedrijventerreinen, zowel de pure bedrijventerreinen als de gemengde woon-werkwijken, gaat omhoog vergeleken met wat we gewend zijn. Dat is de enige manier om de stad te laten groeien met behoud van het groene buitengebied. We gaan de komende jaren in theorie en in de praktijk verkennen op welke manieren en onder welke voorwaarden dat kan.

Kantoren

Kantoorontwikkeling in Amsterdam is gebonden aan het beleid zoals verwoord in het 'Kantorenplan 2019-2026'. Dit in 2019 vastgestelde beleid ging na jaren van leegstand uit van meer krapte op de kantorenmarkt in de komende jaren.

Nieuwe richtingen

Hoewel de coronacrisis de onzekerheid van kantoorontwikkelingen vergroot, is de leegstand in Amsterdam eind 2020 historisch laag. Met de voorspelde groei van de stad is het reëel uit te gaan van aanhoudende vraag naar kantoorruimte. Hierbij zullen we marktontwikkelingen nog scherper monitoren. Deze omgevingsvisie noemt de belangrijkste ruimtelijke principes waarmee Amsterdamse kantoorontwikkelingen de komende jaren te maken hebben.Deze principes hebben zich bewezen in de praktijk en dragen bij aan veel andere doelen in deze omgevingsvisie:

1. Kantoren worden bij voorkeur op goed per openbaar vervoer bereikbare locaties gebouwd. Daarbij geldt: hoe beter de ov-ontsluiting, hoe groter de kantoorvolumes mogen zijn. Bij Zuidas of Sloterdijk zijn er dus grootschaliger kantoorontwikkelingen mogelijk dan bijvoorbeeld rondom een willekeurige metrohalte. Zie ook Stationskwartieren in Deel II WAAR.
2. Kantoren worden bij voorkeur toegevoegd in gemengde woon-werkmilieus. Monofunctionele kantorenparken worden niet meer gerealiseerd, en verschillende bestaande monofunctionele kantoorgebieden worden liefst getransformeerd naar gemengd gebruik.
3. In overleg met regiopartners wordt kantoorontwikkeling in gemengde stedelijke gebieden rondom regionale ov-knooppunten gestimuleerd.
4. Duurzaamheidsdoelstellingen in deze omgevingsvisie, zoals klimaatneutraliteit, klimaatbestendigheid, adaptief en demontabel bouwen en circulair materiaalgebruik, zijn ook van toepassing op nieuwe of te renoveren kantoren.

Datacenters, small cells

Wat betreft digitalisering spelen vooral datacenters een aanzienlijke rol in de sterke vraag naar energie. De uitrol van 5G zal dit nog eens versterken. Doordat deze vraag steeds meer gaat knellen, is er op middellange termijn nog beperkte groei van datacenters mogelijk, onder strenge voorwaarden. We verwijzen hierbij naar het 'Vestigingsbeleid datacenters 2020 – 2030: Amsterdam Duurzaam Digitaal'. Binnen de Metropoolregio Amsterdam onderzoeken we wat regionaal de beste plek is voor nieuwe datacenters.

Digitalisering betekent ook een toename van glasvezelnetwerken en 'small cells' (kleine antennes). Elke straat krijgt in de toekomst meerdere small cells; deze worden bij voorkeur geïntegreerd in bijvoorbeeld straatmeubilair.

Detailhandel

Voor de coronacrisis ging het goed in de meeste detailhandel in Amsterdam. Omzetten stegen, het aantal banen groeide, relatief weinig winkels stonden leeg en de huren ontwikkelden zich veelal marktconform. Veel wijkwinkelcentra zijn vernieuwd en profiteren van de bevolkingsgroei. Winkelen is nog steeds populair, maar wordt veelal gecombineerd met bezoek aan horeca, een museum of een kapper. Dat laat onverlet dat er ook problemen zijn in de detailhandel. Het gaat minder goed in enkele buurtwinkelstrips en in de stadsdeelcentra Buikslotermeerplein, Amsterdamse Poort en Osdorpplein. Ook sommige perifere winkelgebieden met bouwmarkten en woninginrichters staan onder druk. De gebieden zijn niet aantrekkelijk genoeg en kennen leegstand.

De kern van het Amsterdamse 'Detailhandelsbeleid 2018-2022' betreft twee doelen. Ten eerste moeten inwoners op redelijke afstand van de woning dagelijkse boodschappen kunnen doen. Het tweede doel is meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt. Deze twee hoofddoelen blijven de komende jaren overeind. Ze zijn uitgewerkt in richtlijnen, zoals bevordering van diversiteit van het winkelaanbod, clustering van winkels, extra winkels alleen bij groeiend draagvlak door woningbouw, transformatie van minder kansrijke winkelgebieden en verminderen van PDV-locaties.

Amsterdam is een echte marktstad, met meer markten dan de andere vier grote steden samen. Daarmee zijn de markten naast de winkels een belangrijke pijler van de totale detailhandel. Het gewenste toekomstige stelsel van markten is geschetst in de Marktvisie Amsterdam 2018 – 2026. Bij gebiedsontwikkelingen wordt rekening gehouden met de voor markten benodigde ruimte.

Nieuwe richtingen

Deze omgevingsvisie legt voor de komende jaren enkele nieuwe accenten die raken aan detailhandel. Ten eerste zet de Omgevingswet in op een meer integrale benadering in het ruimtelijk domein. Detailhandel is een van de functies in centrumgebieden en stadsstraten en profiteert van de nabijheid van andere functies, zoals horeca, maatschappelijke voorzieningen en consumentgerichte dienstverlening en vice versa. Gemengde gebieden met een keur aan functies zijn aantrekkelijk. Door functies meer in samenhang te bezien, werken we toe naar toekomstbestendige gebieden. Het huidige detailhandelsbeleid biedt hiervoor al veel handvatten, maar we kijken in de omgevingsvisie verder vooruit. Zo beoogt onze strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling de transformatie van stadsdeelcentra Buikslotermeerplein, Osdorpplein en Amsterdamse Poort ArenAPoort naar gemengde stedelijke centra. Door deze drie centra te verdichten met wonen en werken en beter te integreren in het omliggende weefsel van de stad hopen we de gebieden een nieuwe toekomst te bieden. Een vrijere menging en uitwisseling tussen detailhandel en overige functies is daarbij belangrijk, temeer daar de groei van internetwinkelen de toekomstige omvang van detailhandel extra onzeker maakt.

Ook andere delen van de stad kunnen baat hebben bij het vloeiender maken van de verschillen tussen detailhandel en overige functies, bijvoorbeeld in (nieuwe) stadsstraten. Onze Agenda Samen stadmaken wil meer ruimte bieden aan burgerinitiatieven van velerlei aard. Dat kunnen natuurlijk detailhandelsinitiatieven zijn, of initiatieven die uitgroeien tot detailhandel. Wij agenderen vernieuwing van ons detailhandelsbeleid op dit punt als uitwerkingsopgave voor de komende jaren. Flexibelere en inclusievere mogelijkheden voor lokaal ondernemerschap staan hierbij voorop, zowel fysiek als juridisch. Dit komt ook ten goede aan de doelen ten aanzien van Inclusieve stad en Gezonde stad elders in deze beleidsagenda. Deel IV HOE gaat verder in op stadmaken van onderop en hoe we daar de komende jaren invulling aan willen geven.

Tot slot: onze stevige ambities bij Gezonde stad kunnen de komende jaren gevolgen hebben voor ons beleid voor sommige vormen van detailhandel. Vooral bij supermarkten prevaleert gemak op vele manieren boven gezondheid. Wij verwachten en wensen dat daar de komende jaren een kentering in komt.

Toerisme

De onstuimige groei van het toerisme in Amsterdam begon voor corona steeds meer uit de hand te lopen. Voor de komende jaren wensen wij een evenwichtiger stad met minder toeristendominantie in het centrum en een steviger positie van bewoners. De herpositionering van de binnenstad als plek waar bezoekers én Amsterdammers zich thuis moeten voelen, in plaats van waar bezoekers zich ten koste van Amsterdammers thuis voelen, heeft een sterke impuls gekregen met de opstelling van de 'Visie Binnenstad' in 2019.

Het toerisme moet kwalitatief hoogwaardiger worden en zich meer verspreiden over stad en regio. Daarom willen we het aantal toeristenattracties in het centrum de komende jaren langzaam verminderen, en in wijken buiten de ring A10 en de regio juist vergroten. Dat sluit goed aan op onze strategische keuze voor een meerkernige stad.

Overnachtingsbeleid

De afgelopen jaren is door de stormachtige groei van het toerisme de leefbaarheid en de balans tussen bewoners en bezoekers in delen van de stad onder druk komen te staan. Een van de maatregelen om de overlast van toerisme in de hand te houden is beperking van de groei van het aantal hotelkamers en aanscherping van regels voor vakantieverhuur van woningen. De huidige coronacrisis heeft veel impact op de hotelbranche en hoe zij uit de crisis zal komen is nog onzeker. Enkele hotels verkennen tijdelijk wonen in hotelkamers.

Met de vaststelling van de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 wordt al sinds 2013 niet meer ingezet op een algemene stimulering van hotelontwikkeling, maar regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die lokaal waarde toevoegen. In 2016 is het Amsterdamse deel van de regionale hotelstrategie herzien: 'Van hotelbeleid naar overnachtingsbeleid', met als doel om de groei van het aantal hotels af te remmen. Ondanks de huidige crisis is de verwachting dat op lange termijn de interesse voor hotelontwikkeling zal blijven bestaan. Het strenge overnachtingsbeleid blijft de komende jaren dan ook overeind.

Een belangrijk doel van deze omgevingsvisie is een evenwichtiger verdeling van onder meer werkgelegenheid, voorzieningen en toeristen in de metropoolregio. Met de vaststelling van het MRA ontwikkelkader verblijfsaccommodaties in 2020 is hierop al ingezet. Amsterdam en de regiogemeenten hechten belang aan realisatie van hoogwaardige en gebiedsversterkende hotels in de regio.

De komende jaren gaan we verkennen welke extra mogelijkheden de Omgevingswet biedt om de groei van het aantal hotels in Amsterdam te beperken. We zoeken daarbij aansluiting bij twee doelen van de Omgevingswet: beter inzicht in wat op bepaalde plekken wel en niet mag en meer samenhang in beleid, besluitvorming en regelgeving.

De tijdelijke verhuur van reguliere woningen sluit op zich prima aan in de ambitie van ruimte geven aan burgerinitiatieven en samen stadmaken. Via grootschalige internationale vakantieverhuurplatforms heeft deze activiteit in de jaren voorafgaand aan COVID-19 echter een zodanig hoge vlucht genomen dat beperkingen nodig waren. In drie Amsterdamse wijken is de toeristische draagkracht het meest in het geding gebleken: Burgwallen-Oude Zijde, Burgwallen-Nieuwe Zijde en Grachtengordel-Zuid. De overige wijken met relatief hoge toeristische druk bevinden zich in Centrum en Zuid. In de drie genoemde wijken is vakantieverhuur vanaf 2020 verboden er geldt er een vergunningplicht in de overige wijken. De vergunningplicht geldt ook voor bed-and-breakfastadressen. Vanaf 2021 treden er extra controlemogelijkheden in werking, zoals een registratieplicht van vakantieverhuurders.

Het aangescherpte uitgangspunt dat woningen vooral zijn om in te wonen, wordt ook tot uitdrukking gebracht in de paragraaf Wonen in het hoofdstuk Inclusieve stad.

Horeca

Voorafgaand aan de coronapandemie werd de stad steeds drukker en was er grote vraag naar horeca, gebruik van openbare ruimte door terrassen en vervaging van de grenzen tussen horeca, detailhandel, cultuur en dienstverlening. Het vigerende horecabeleid bood onvoldoende mogelijkheden om hierin mee te gaan en tegelijk een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen.

Na COVID-19 blijft horeca belangrijk voor onze stad, voor ontmoeting, ontspanning en – steeds vaker – als werkplek. We zoeken daarom naar een evenwicht tussen ruimte voor horecaondernemers, gastvrijheid, en een prettig leefklimaat voor bewoners.

In de loop van 2021 stellen we een nieuw beleidskader horeca vast, dat inspeelt op vernieuwingen in de markt en een relatie legt met aanpalende beleidsthema's. Het bestaat uit drie pijlers:

1. Beperking van overlast voor bewoners.
2. Eenduidige regels met herleidbare afwegingen voor ondernemers.
3. Uniforme regulering voor de stad.

We stellen de volgende wijzigingen voor ten opzichte van het oude beleid:

1. Een nieuwe onderverdeling van horecacategorieën, beter toegepast op de hedendaagse praktijk, generiek toepasbaar voor heel Amsterdam.
2. Een duidelijker keuze uit instrumenten ter regulering van horeca, zoals de APV, het omgevingsplan, algemene regels, meldingsplicht, vergunningsplicht enzovoorts.
3. Een inhoudelijk kader dat antwoord geeft op de vraag waar welke vormen van horeca(-activiteiten) wel of niet gewenst zijn.

Daarnaast introduceert het stedelijk beleidskader handvatten om de stedelijke regels lokaal en maatwerkgericht toe te kunnen passen, met bijvoorbeeld gebiedstypologieën. Maatwerk vindt verder plaats in horeca-ambitieplannen. Daarin wordt per gebied, buurt of wijk beschreven welke functies er thuishoren en welke relevante ontwikkelingen het gebied de komende jaren doormaakt. Met een dergelijke analyse wordt het mogelijk om passende keuzes te maken, zodat iedere horecavestiging op een positieve wijze bijdraagt aan de buurt.

In het nieuwe beleidskader horeca komt ook aandacht voor een gezondere voedselomgeving in Amsterdam.

Mobiliteit en ruimte

Mobiliteit is een opgave op alle schaalniveaus, van internationale verbindingen tot aan de toegankelijkheid van de voordeur. Het is een in de ordening van de fysieke leefomgeving sturend beleidsveld. Deel I VISIE van deze omgevingsvisie geeft met de strategische keuze voor duurzaam en gezond bewegen richting aan de inzet op een autoluwe stad, waar gezond bewegen vanzelfsprekend is. In deze beleidsagenda zijn belangrijke opmerkingen over verkeer ook te vinden in de paragrafen Klimaatneutraal, Haven, Schiphol, Openbare ruimte, Water, Luchtkwaliteit en Geluid. In Deel II WAAR komen alle verkeersnetwerken aan bod, in kaarten met toelichtingen.

In deze beleidsparagraaf beperken we ons daarom tot algemene uitgangspunten van beleid voor de komende jaren. Voor de meeste deelterreinen van mobiliteit is al vastgesteld beleid:

- Beleidskader Verkeersnetten
- Agenda Amsterdam Autoluw
- Nota Deelmobiliteit
- Agenda Autodelen
- Agenda Touringcar 2020-2025
- Meerjarenplan Fiets
- Nota parkeernormen auto
- Nota parkeernormen fiets en scooter
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021
- Actieplan Schone Lucht
- Nota Varen II
- Actieplan Kademuren en bruggen

Al dit beleid blijft de komende jaren in principe van kracht. Voor details verwijzen we naar de betreffende documenten. Hier gaan we in op enkele hoofdlijnen en nieuwe richtingen.

Metropoolvorming en mobiliteitsverschillen

Tot 2050 maken we in deze omgevingsvisie ruimte voor minimaal 150.000 nieuwe woningen en 200.000 extra arbeidsplaatsen in Amsterdam. Aangezien ook de rest van de metropoolregio groeit, neemt de mobiliteit in de hele regio toe. Maar de onderlinge verschillen zijn groot. In de stedelijke en verdichtende delen van de regio, met name Amsterdam zelf, gaat het steeds vaker om voetgangers, fietsers, ov-reizigers en kleine vrachtbusjes. Andere delen van de regio blijven van de auto afhankelijk. Dat sluit niet vanzelfsprekend op elkaar aan. Omgaan met die verschillen door middel van overstappunten, hubs, regiolijnen, parkeermaatregelen en dergelijke is een belangrijk thema in het Amsterdamse en regionale mobiliteitsbeleid.

Ondanks de groei van Amsterdam is het autoverkeer in de stad de afgelopen 20 jaar licht afgenomen. Amsterdam heeft consequent beleid gevoerd om de druk van de auto op de stad te verminderen. Sinds 2000 is mede dankzij parkeernormen en -tarieven, aanleg van P+R-voorzieningen, investeringen in fiets en openbaar vervoer, herinrichtingen en circulatiemaatregelen met name het aantal korte autoritten (-60%) en autoritten van bezoekers (-50%) flink gedaald. Tegelijk zagen we vanwege de groei van de stad een stijging van bedrijfsmatig verkeer, vooral van het aantal taxiritten en logistieke ritten. Logistiek verkeer bedraagt nu zo'n 15% van alle verkeer in Amsterdam.

Op dit moment gaat nog altijd bijna 60% van de woon-werkverplaatsingen door bewoners en bezoekers met de auto. Ondanks een laag autobezit van gemiddeld 0,4 per Amsterdams huishouden is de auto nog een grote ruimtegebruiker. In sommige delen van de stad nemen parkeerplaatsen tot 20% van de verharde openbare ruimte in. Van alle geparkeerde auto's op straat in de avonduren zijn 9 van de 10 van een bewoner.

De toenemende druk op de stad en de autoluwmaatregelen hebben als risico dat de overlast van de auto zich verplaatst naar wijken buiten het centrum. Maar ook in die gebieden is de komende jaren ruimte nodig voor verdere verdichting en zetten we in op autoluwe kernen. Door de verdichting van centra in Zuidoost, Nieuw-West en Noord kunnen ook omliggende gemeenten meer last krijgen van 'Amsterdamse' parkeerders. Amsterdam is zich hiervan bewust en wil hier samen met de buurgemeenten mee aan de slag.

Zonder extra maatregelen zal het aantal autoverplaatsingen van, naar en in Amsterdam tot 2050 naar verwachting met ruim 20% toenemen. Voor logistiek verkeer geldt dat ook. Het aantal ov-reizigers neemt naar verwachting toe met bijna 25% tot 2050, en het aantal fietsers met 15%. De grootste stijgingen zien we in Noord, Oost en Zuidoost, waar de grootste toename van inwoners en banen wordt verwacht. Als we geen groei van autoverkeer willen, dan moet het aantal fietsers en ov-reizigers veel sterker toenemen dan genoemde percentages. Dat vergt op allerlei manieren forse inspanningen om dat voor elkaar te krijgen, ook op regionaal niveau. Sowieso zijn er stevige investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer en fiets noodzakelijk.

Nieuwe richtingen

Sturen in de mobiliteitstransitie

In onze verdichtende stad is het noodzakelijk om de druk van mobiliteit op de openbare ruimte te verlagen. We willen meer en fraaiere ruimte waarin kan worden geleefd en gespeeld, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Met ruimte voor groen, beweging, klimaatadaptatie en allerlei noodzakelijke voorzieningen, zowel boven- als ondergronds. Een stad ook waarin iedereen mee kan doen: jong en oud, arm en rijk, goed en slecht ter been. Ook hebben we oog voor de kwetsbare historische infrastructuur van de stad.

De mobiliteitstransitie betekent vooral een verschuiving van autogebruik naar andere manieren van vervoer. Daarbinnen zijn de belangrijkste ontwikkelingen:

1. Van fossiel naar uitstootvrij: de ambitie van Amsterdam is om in 2030 alleen nog uitstootvrije mobiliteit te hebben.
2. Van groot naar klein: er komen steeds meer kleine voertuigen voor logistiek en personenvervoer.
3. Van bezit naar gebruik: er wordt steeds meer deelmobiliteit aangeboden voor met name auto en fiets.
4. Van unimodaal naar multimodaal: verplaatsingen gaan straks vaker met overstappen tussen verschillende vervoermiddelen.

De mobiliteitstransitie draagt bij aan een inclusieve, duurzame, vitale, gezonde, leefbare, en compacte stad en regio. Het zorgt voor minder CO_2-uitstoot, minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit. Zie hiervoor ook de desbetreffende hoofdstukken.

Ontwikkelen op basis van nabijheid

Mobiliteit ontstaat doordat mensen functies en activiteiten zoeken. Hoe meer deze functies bij elkaar liggen, hoe groter de kans dat mensen kleinere afstanden afleggen op een manier die passend is bij de stad. Nabijheid is dus een belangrijke manier om de stad duurzaam, leefbaar en inclusief te houden. In nieuw te ontwikkelen gebieden komt daarom een goede mix van wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunt is dat alle Amsterdammers zoveel mogelijk functies op loop- of fietsafstand van hun huis moeten hebben.

Nabijheid betekent ook dat bevoorrading, (pakket)bezorging en afvalinzameling tot diep in de wijken doordringt. Door dat te concentreren in hubs, en verder kleinschalig te doen, blijven de wijken leefbaar.

Mobiliteit voor iedereen

Mobiliteit is voor iedereen in de stad belangrijk om mee te kunnen doen. Mobiliteit verbindt en transportmiddelen zorgen ervoor dat mensen voorzieningen kunnen bereiken, op hun werk kunnen komen en naar school kunnen gaan. Uitgangspunt is dat iedereen zich moet kunnen verplaatsen: mensen met een beperking, mensen met een kleine portemonnee, kinderen, ouderen. Dat uitgangspunt hoort bij een inclusieve stad, maar het levert soms ook dilemma's op. Meer ruimte op de stoep betekent dat we minder ruimte geven aan een andere functie, vaak de auto. Maar dat kan weer betekenen dat mensen die afhankelijk zijn van de auto zich minder goed kunnen verplaatsen. Meer hoogwaardige ov-lijnen maken de regio beter bereikbaar, maar kan het openbaar vervoer in bepaalde wijken minder fijnmazig maken. Sommige keuzes veroorzaken ongewild vervoersarmoede bij mensen. Daarom formuleren we hier als uitgangspunt dat alle burgers tegen redelijke kosten - in termen van geld, tijd en moeite - de vervoersbewegingen moeten kunnen maken die nodig zijn voor volwaardig meedoen in de samenleving. Naast aantrekkelijk openbaar vervoer helpt een goed, sociaal veilig ontwerp van de openbare ruimte hierbij, evenals aandacht voor betaalbaarheid. Belangrijk is verder dat verdichting – een van de belangrijkste doelstellingen van deze omgevingsvisie – in veel wijken buiten de Ring A10 het draagvlak voor fijnmazig openbaar vervoer verbetert. En dat is goed voor iedereen.

Schone, veilige en slimme mobiliteit

In Amsterdam krijgen efficiënte, schone en veilige vormen van vervoer prioriteit. We stellen eisen aan de voertuigen die onze stad binnenkomen. De milieuzones worden steeds groter en strenger, totdat in 2030 verbrandingsmotoren niet meer de bebouwde kom in mogen. Door voldoende alternatieven te bieden, zorgen we ervoor dat de inclusiviteit en de bevoorrading van de stad gewaarborgd blijven.

Bij personenvervoer geven we voorrang aan actieve vormen van vervoer. Bij de inrichting van de stad hanteren we onderstaande prioriteitsvolgorde:

1. voetgangers,
2. fietsers,
3. openbaar vervoer,
4. (privé)auto's.

Om de aansluiting met de meer van de auto afhankelijke regio te behouden, stimuleren we deelmobiliteit en creëren we hubs in en om de stad. Met deze prioriteiten kunnen we de meeste mensen mobiliteit bieden met het minste ruimtebeslag en hinder. Ook leidt de mobiliteitstransitie naar verwachting tot minder ernstige verkeersongelukken. We streven naar 0 verkeersdoden in 2050.

Bij logistiek vervoer blijft gemotoriseerd wegverkeer veel belangrijker dan bij personenvervoer, maar bouwverkeer, goederenvervoer en afvalinzameling mogen de komende jaren vaker over het water (zie verderop). Belangrijk is verder dat logistiek verkeer in de stad vaker in kleine busjes moet, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van de bruggen en kademuren in de stad. Voor aansluiting met de rest van de regio worden goederenhubs, waar van grote op kleine vrachtwagens kan worden overgeladen, steeds belangrijker.

Ten behoeve van uitstootvrije mobiliteit zorgen we voor een dekkend netwerk aan elektrische laadpunten en eventueel waterstofstations voor alle modaliteiten in de stad. Het aantal benzinestations in de stad zal de komende jaren afnemen.

Nieuwe technologieën

Zojuist genoemde ontwikkelingen in de mobiliteitstransitie worden ondersteund door steeds meer technologische mogelijkheden, maar daarmee zijn dat nog geen wondermiddelen. Zo stoten elektrische auto's minder uit, maar nemen nog even veel stedelijke ruimte in. En *light electric vehicles* (LEV's) hebben een positief effect op de stad als ze auto- en vrachtmobiliteit vervangen, maar een negatief effect als ze gezonde fietsverplaatsingen vervangen. LEV's zorgen voor klein en uitstootvrij vervoer, maar zorgen op het fietspad voor meer onveiligheid. De vraag is dus ook waar ze moeten rijden: op het fietspad of op de weg.

Zelfrijdende auto's kunnen in de toekomst voor sommigen kansen bieden, bijvoorbeeld in delen van de stad met minder openbaar vervoer. Maar ook zelfrijdend nemen auto's veel ruimte in, en veel veiligheidsvragen zijn nog niet beantwoord. Voetgangers, fietsers en ov blijven daarom passender in de stad. Ons uitgangspunt blijft om automobiliteit te beperken, ook als het zelfrijdend wordt.

Verder ontstaan er steeds meer digitale mogelijkheden om constant veranderende verkeersstromen in de stad te regisseren. Met data kunnen modellen worden gemaakt om in te schatten wat er gaat gebeuren, scenario's worden gemaakt om daar snel op te kunnen sturen en te evalueren. Er kan worden gestuurd op auto's, ov, fietsers, voetgangers en multimodale opties. Er komt straks wellicht een mobiliteitscentrale van de toekomst, een publiek-privaat ecosysteem met 24/7 inzicht en sturing op basis van data, een integrale blik op het gehele mobiliteitssysteem, slimme beschikbaarheid van de openbare ruimte, capaciteitsmanagement en specifieke informatievoorzieningen en sturingsmiddelen naar gebruikers. Hiermee kunnen we ook de inrichting van het autonetwerk slim vormgeven, met beperkte toegang, beprijzen en extra inzet bij calamiteiten.

Pieken verkleinen, mobiliteitsopties vergroten

We noemen hier enkele ideeën en ontwikkelingen die nog lang niet volledig zijn benut, maar waar we wel positief tegenover staan, zeker in combinatie met elkaar. Deze kunnen de komende jaren in de mobiliteitstransitie een belangrijke rol gaan spelen.

- **Thuis werken, verspreid werken.**
  De coronacrisis heeft ons geleerd dat werken op afstand ook voordelen biedt. Door ook beter verspreid in de tijd te werken en te reizen, kunnen spitspieken worden ver-

kleind. Dat kan onder meer via afspraken met grote werkgevers en onderwijsvoorzieningen.

- **Bundelen van goederen.** Er zijn veel kansen voor het beperken van logistieke stromen. Zo kunnen ondernemers in bepaalde gebieden hun bevoorrading en afvalinzameling bundelen, waardoor minder voertuigen nodig zijn. We bekijken de komende jaren graag met ondernemers de mogelijkheden hiervoor.

- **Beprijzing, intelligente toegang.** Een ander potentieel belangrijk instrument is beprijzing van automobiliteit. Door op toeleidende wegen of in de stad rijdend verkeer te beprijzen, kan stevig worden gestuurd op omvang, tijd en locatie van autostromen. Amsterdam onderzoekt graag samen met de regio en het Rijk de mogelijkheden hiervoor. Amsterdam verkent verder de mogelijkheden voor intelligente toegang, waarmee specifieke doelgroepen of voertuigcategorieën ergens kunnen worden toegelaten of niet.

- ***Mobility as a Service* (MaaS).** Tegelijkertijd creëren we overstappunten in wijken en aan de randen van de stad. Hiermee zorgen we ervoor dat we nieuwe dragers van stedelijke ontwikkeling creëren: fiets, ov, deelmobiliteit en hubs. Ontwikkelingen op het gebied van *Smart Mobility* dragen daarnaast ook bij aan het verder vergroten van de mobiliteitsopties. Digitalisering van mobiliteit stelt de stad in staat om mobiliteit beter te managen, gebruikers te informeren en keuzes te geven. *Mobility as a Service* (MaaS) vergemakkelijkt multimodaal reizen door reizigers in staat te stellen in één keer een multimodale reis te plannen, boeken en betalen.

Mengen van verkeer voor meer ruimte

Met minder auto's, kleinere voertuigen en lagere snelheden in de stad is het mogelijk om verkeerssoorten meer te mengen. Dat levert een spontanere stad en meer ruimte op. De voetganger en de fietser zijn wel altijd het uitgangspunt voor de inrichting van de straat. Zeker met logistiek verkeer is ook veiligheid een belangrijk uitgangspunt. Dat in aanmerking genomen, zijn er de volgende mengingsopties:

- Mengen van fiets en auto: in straten met veel fietsers en relatief weinig auto's kunnen fiets en auto samen. In zo'n 'fietsstraat' is de fiets de dominante weggebruiker, de auto past zich aan.
- Mengen van auto en ov (vaak tram): in straten met relatief weinig auto's kan de auto op de trambaan. Voordeel voor fietsers is dat zij een vrije baan hebben, nadeel is dat de tram vertraging kan ondervinden van meerijdende auto's.
- Mengen in tijd: venstertijden voor bevoorrading en andere functies.
- Mengen van stilstaand verkeer: servicestroken voor laden/lossen, halterende touringcars en taxi's.

Ruimte voor de voetganger

De voetganger is de belangrijkste modaliteit in de stad. Of er nu gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer, de fiets of de auto: de laatste meters zijn we altijd voetganger. Maar verplaatsingen worden vaak ook geheel gedaan als voetganger.

De voetganger neemt de minste ruimte in van alle modaliteiten, maar heeft wel ruimte nodig om een aantrekkelijke optie te kunnen zijn. Voor een inclusieve stad is dat belangrijk. Ook voor lichamelijk of visueel gehandicapten is meer ruimte nodig, met minder obstakels. Zie 'openbare ruimte' voor meer hierover.

Ruimte voor de fiets

De fiets is, naast de voetganger, het belangrijkste en meest ideale vervoermiddel in de stedelijke mobiliteit. Daarom blijven we de komende jaren de fietsinfrastructuur in de stad verbeteren. Om de (elektrische) fiets ook op langere regionale afstanden te stimuleren, zetten we in op een schaalsprong in het fietsnetwerk: meer fietssnelwegen en doorfietsroutes voor afstanden tot 15 kilometer. We stellen de komende jaren steeds hogere eisen aan fietsinfrastructuur, omdat niet alleen het aantal fietsen groeit, maar ook het aantal bakfietsen, speedpedelecs en cargobikes.

In principe moet er overal veilig en comfortabel kunnen worden gefietst. Of we aan genoemde nieuwe fiets-achtige vervoermiddelen (denk ook aan LEV's, zie elders) altijd op het fietspad ruimte kunnen bieden, is nog onderwerp van discussie.

Schaalsprong voor het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in en naar Amsterdam is meestal goed. De verbinding met delen van de regio buiten Amsterdam is echter minder optimaal. Ook dreigen er op verschillende lijnen capaciteitsproblemen te ontstaan bij een verdere groei van de vraag naar openbaar vervoer.

Daarom is er een regionale schaalsprong in het openbaar vervoer nodig. Zie hierover het hoofdstuk Metropoolregio Amsterdam in Deel II WAAR. Door fietsverbindingen van en naar stations te verbeteren en ook de fietsparkeercapaciteit op orde te hebben, kan het bereik van stations flink worden vergroot. Met het aanbieden van meer deelmobiliteit op dergelijke knooppunten vergroten we ook hier het aantal mobiliteitsopties in de stad.

Voor het stedelijk ov-netwerk blijven we inzetten op een fijnmazige dekking. Dit betekent niet altijd dat er een directe verbinding is, maar wel een halte op redelijke loopafstand. Bij de uitbreiding van metrolijnen kijken we goed naar de effecten op het bus- en tramnetwerk. Op routes waar openbaar vervoer gemengd met auto's rijdt, kan de snelheid van trams en bussen de komende jaren wat lager worden.

Veel van het openbaar vervoer in Amsterdam is bovengronds. Dit kan knellen met de wens om grote aaneengesloten verblijfsgebieden te maken. Hierbij hanteert Amsterdam het uitgangspunt dat de ruimtetoedeling plaatsvindt op basis van de meest ruimte-efficiënte modaliteit. In het ontwerp van de openbare ruimte wordt extra aandacht gegeven aan oversteekbaarheid.

Het autonetwerk

Met de Agenda Amsterdam Autoluw nemen we al maatregelen om de instroom van de auto in de stad te verminderen en de impact van de auto te verkleinen. Dat doen we met allerlei afremmende maatregelen, gecombineerd met het aanbieden en verbeteren van alternatieven. Deze lijn zetten we door. In het hoofdstuk WAAR wordt uiteengezet wat dit betekent voor het autonetwerk in de stad. Verder zijn de volgende punten hierin nog van belang:

- We streven naar maximaal 30 km per uur als norm in stedelijk gebied.
- Er komen niet alleen fysieke aanpassingen in het hoofdwegennet, maar ook andere vormen van regulering, zoals doelgroepenbeleid, passageheffingen of circulatiemaatregelen.
- Autoverkeer gaat zich door onze aanpak steeds meer concentreren op een beperkt aantal wegen. Uitstootvrije auto's en snelheidsverlagingen gaan helpen om de negatieve effecten hiervan te beperken. Het uiteindelijke doel is dat er steeds meer en grotere autoluwe gebieden ontstaan.
- Uiteraard moet de kwaliteit van het resterende autonetwerk goed zijn. Dit moet extra robuust worden gemaakt om kwetsbaarheid van het systeem te voorkomen.
- Voor taxi's, touringcars en logistiek vervoer kan het netwerk op maat worden aangepast aan de behoeften om toegankelijkheid van de stad te garanderen voor deze vervoervormen.
- Voor logistiek verkeer en nood- en hulpdiensten vormen circulatiemaatregelen zoals venstertijden soms een obstakel. We blijven lokaal kijken naar oplossingen hiervoor, zoals aangepaste venstertijden en uitzonderingen voor nood- en hulpdiensten en alternatieve vormen van bevoorrading.

Vervoer over water

Het vervoer van goederen, afval, bouwmaterialen en bevoorrading over water mag de komende jaren toenemen. Dit ontlast bijvoorbeeld kwetsbare bruggen en kademuren. Ook kan transport over water bijdragen aan emissieloze mobiliteit. Transport over water bedraagt nu nog maar 1% van de vaarbewegingen op het water. Wat ons betreft neemt dat de komende jaren toe. Het moet als vervoerwijze volwaardig gaan meedoen bij afwegingen over mobiliteitsoplossingen in de stad.

Maar ook op het water is het druk en moeten er keuzes worden gemaakt. Overslag van kade naar water en vice versa kost ruimte. Logistieke processen moeten hierop worden aangepast, onder andere door de bouw van goederenhubs. Niet elk water is hiervoor geschikt, omdat watertransport vaak niet samengaat met

ecologische doelstellingen. Zie het hoofdstuk ‘water’ elders in deze beleidsagenda.

Ter stimulering van transport over water gaan we de komende jaren het volgende doen:

- Uitbreiding van laad- en loslocaties, zowel nieuwe locaties als medegebruik van op- en afstaplocaties van de passagiersvaart.
- Invoeren venstertijden en aanpassen ligtijden, zodat er vooral gevaren wordt als andere gebruikers (passagiersvaart en pleziervaart) minder actief zijn.
- Inzet op uitstootvrij transport over water per 2025. Daarvoor vergroten we de technische mogelijkheden, vooral wat betreft laadpunten of tanken van emissievrije brandstof.
- Ontwikkelen van (juridische) kaders voor transport over water, zodat er duidelijke richtlijnen zijn voor gemeente en markt.

Programma kades en bruggen

De komende decennia gaan we veel achterstallig onderhoud doen aan kades en bruggen in Amsterdam. Ruim 200 kilometer kades en 850 bruggen worden onderzocht en indien nodig aangepakt, terwijl de stad moet blijven functioneren. Dat gaat regelmatig wrijvingen geven, ook op belangrijke hoofdaders in de stad. Veel kades en bruggen zijn aangetast door intensief en zwaar verkeer. Een reden temeer om de stad de komende decennia steeds meer van zwaar vrachtverkeer te ontdoen.

Parkeren

In de openbare ruimte van Amsterdam liggen ongeveer 250.000 autoparkeerplaatsen. Met de Agenda Amsterdam Autoluw kiezen we ervoor om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te scheppen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en laad- en losvoorzieningen. Aangezien we de mobiliteitstransitie willen blijven stimuleren voor meer leefbaarheid in de stad, gaan we ook na 2025 door met het verminderen van autoparkeerplaatsen. Dat betekent dat we minder parkeervergunningen gaan afgeven, gecombineerd met prijsbeleid en het stimuleren van deelmobiliteit. Door tegelijkertijd werk te maken van meer locaties waar bewoners en bezoekers hun auto op afstand kunnen parkeren, ontstaat er meer ruimte in de stad. Bestaande bezoekersgarages zetten we daarom zoveel mogelijk in om de parkeervraag van de straat op te vangen. Bewoners gaan dus steeds meer in garages parkeren. Bezoekers vangen we meer af aan de rand van de stad, waardoor er meer ruimte ontstaat in deze garages. We willen deze maatregelen goed afstemmen met de gemeenten in de rest van de regio.

In nieuw te ontwikkelen gebieden beperken we het parkeren in de openbare ruimte eveneens. Hier komen parkeeroplossingen in wijkhubs, waar we combinaties maken met deelmobiliteit en andere voorzieningen. Ook logistieke oplossingen zijn hier denkbaar, bijvoorbeeld wat betreft pakketbezorging en winkelbevoorrading. Voor publieke professionals in met name onderwijs en zorg is soms ruimte voor parkeeroplossingen op maat.

Vervoershubs

Hubs zijn schakelpunten in de mobiliteit voor mensen en goederen. Daarnaast kunnen personenhubs dienen als locatie voor voorzieningen als pakketdiensten, winkelbevoorrading en het opladen van voertuigen. Hubs worden de komende jaren belangrijk om de autoluwe stad met de meer van de auto afhankelijke delen van de regio te verbinden. Voor de planning en het aanwijzen van locaties voor hubs gaan we graag in gesprek met omliggende gemeenten.

De Amsterdamse ambitie ten aanzien van hubs staat beschreven in Deel II Waar in het hoofdstuk over de Ruimtelijke en programmatische basisstructuur.

Hubs moeten voor het overgrote deel nog worden gepland en opgericht. In gebiedsontwikkelingen wordt daar op vele plekken in de stad de komende jaren geschikte ruimte voor gereserveerd. Door hubs te combineren met ander ruimtegebruik zoals busremises of sportvelden kunnen we werk maken van meervoudig ruimtegebruik in de stad.

Stationskwartieren

Amsterdam heeft nu 11 treinstations en 38 metrostations. De stad wil de potentie van de belangrijkste van deze stations goed benutten en tegelijk hun betekenis voor de stad vergroten. Stationslocaties worden stationskwartieren: prettige, intensief bebouwde stedelijke omgevingen rondom grotere stations. Stationskwartieren vormen de schakel tussen het landelijke en regionale ov-systeem en de stad. Verkeersstromen en verblijfskwaliteit komen hier samen: er zijn veel reizigers, maar het is ook prettig om er te zijn. Stationskwartieren zijn de Amsterdamse vertaling van het internationale principe ‘Transit Oriented Development’ (TOD): stations dragen bij aan stedelijke kwaliteit en bereikbaarheid, en stedelijkheid draagt op haar beurt bij aan de kwaliteit en het gebruik van stations.

Stationskwartieren zijn:

- Hoogstedelijke, gebruiksintensieve gebieden met hoge verblijfskwaliteit.
- Gebieden waarin het ov-station goed is geïntegreerd in het stedelijk weefsel.
- Gebieden die door stedelijke functiemenging de hele dag door worden gebruikt.

In Deel II WAAR staan de verschillende typen Amsterdamse stationskwartieren beschreven. Hoe prominenter de positie van het station in het vervoersnetwerk, hoe hoger de ambities voor het stationskwartier. Dit geldt bovenop het basisprincipe dat iedere gebiedsontwikkeling rondom welk trein- of metrostation dan ook de betekenis van het station dient te vergroten en er een verbinding mee aan dient te gaan. We gaan dat de komende jaren op basis van een goede inhoudelijke leidraad in samenwerking met railbeheerders, vervoerders en andere gerelateerde partijen uitwerken.

Stadsstraten

In steden als Amsterdam gaan op veel plekken verkeer en verblijf hand in hand. Dat geldt zeker voor drukke straten met veel verschillende voorzieningen. Deze noemen we stadsstraten. Ze zijn een bijzonder soort openbare ruimte. Hier vallen verkeersstromen samen met functies die publiek aantrekken en versterken ze elkaar. Als lange lijnen door de stad en de rest van de agglomeratie verbinden zij verschillende buurten met elkaar. Samen vormen zij een netwerk van straten waarlangs mensen zich prettig, efficiënt en flexibel door de stad kunnen bewegen. Voorbeelden zijn de Van Woustraat, Middenweg en Overtoom.

Stadsstraten zijn belangrijk bij het aanhaken van nieuwe stadsdelen aan het bestaande stedelijk weefsel. Stadsstraten zijn divers in alle opzichten, waardoor stadsstraten een sterke sociale, economische en verzorgende functie hebben voor de stad en haar buurten. Door de beperkte ruimte is er in stadsstraten spanning tussen activiteiten, voorzieningen en verkeersstromen. Dit maakt ze aantrekkelijk en dynamisch, maar het maakt ook stevige keuzes noodzakelijk, zeker in een verdichtende stad. Prioriteiten daarbij zijn ruimte voor voetgangers, ruimte voor veilig en comfortabel fietsen, ruimte voor groen en verblijf en de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.

In de naoorlogse stad willen we nieuwe stadsstraten laten ontstaan, als aantrekkelijke schakels tussen buurten en stadsdelen.

In het hoofdstuk WAAR staat over welke stadsstraten en welke delen van de stad we het hebben. In veel succesvolle stadsstraten binnen de ring A10 moet de ruimte beter worden verdeeld. We willen de ruimte voor stilstaande objecten (auto- en fietsparkeren) verminderen ten gunste van (1) verblijf en voetgangers, (2) fietsers, (3) openbaar vervoer en (4) logistiek. Nieuw te ontwikkelen stadsstraten bevinden zich vooral in de naoorlogse stad. Hier is omschakeling nodig van de dominerende verkeersfunctie naar meer ruimte voor voetgangers, verblijf, voorzieningen en groen.

Zeehaven

De haven is een van de belangrijke pijlers van de gediversifieerde economie van Amsterdam, vergelijkbaar bijvoorbeeld met Schiphol, de dienstverlenende / financiële sector, de kennisinstellingen, en de creatieve en culturele sector. De huidige haven is vrijwel volledig gelegen in het gebied Westpoort en maakt deel uit van de haven- en industrieterreinen van het Noordzeekanaalgebied tot aan IJmuiden. Amsterdam behoort tot de zogenaamde *Europese Core Network Ports* en is van strategisch belang voor de TEN-T-corridors (*Trans-European Transport Network*). Amsterdam heeft via de haven toegang tot drie van de negen Europese corridors. De nieuwe zeesluis in IJmuiden maakt overslaggroei en ontvangst van grotere schepen, en daarmee een optimaal gebruik van

deze vervoersnetwerken mogelijk. De Amsterdamse haven is voor wat betreft tonnage de vierde haven van Europa.

Het havengebied ten westen van de A10 is door de provincie aangewezen als industrieterrein van provinciaal belang. Daarmee wordt het gebruik van het gebied beperkt tot industrie, havenfuncties en bedrijven die deel zijn van de transities naar duurzame energie en een circulaire economie. Op dit moment maakt ook Sloterdijk West (Sloterdijken 2, 3 en 4) onderdeel uit van deze aanwijzing. Dat staat de verdichting van de Sloterdijken in de weg, in het bijzonder bij Sloterdijk 2, dat ook deel uitmaakt van de knooppuntontwikkeling rond station Sloterdijk. De visie van de gemeente is dan ook anders. De Sloterdijken zijn, naast industrieterrein, ook een stedelijk bedrijventerrein dat plek biedt voor stadsverzorgende bedrijvigheid en andere stedelijke functies. Enkele delen van Sloterdijk 3 en 4, langs de Westpoortweg, vormen ook onderdeel van het havenindustrieel complex en passen wel binnen de aanwijzing.

De haven is voor benzine en diesel de belangrijkste opslaglocatie in Noordwest-Europa. Voorts is de haven van Amsterdam, na Rotterdam, de grootste steenkolenhaven van Europa. Deze steenkolen worden per spoor en binnenvaart doorgevoerd. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord van Parijs (2015) heeft het havenbedrijf in 2016 besloten om op- en overslag van steenkolen uit te faseren en uiterlijk in 2030 te beëindigen. De Hemwegcentale is per 1 januari 2020 stilgelegd, een besparing van 1 miljoen ton steenkool.

Visie op de toekomst

De toekomst van de Amsterdamse haven is geschetst in de Gemeentelijke Visie Haven (GVH), waarbij deze omgevingsvisie aansluit. Er worden vijf belangrijke publieke belangen gedefinieerd:

1. duurzaamheid: klimaatneutraal en circulair;
2. de haven als nautisch en logistiek knooppunt;
3. het havengebied als industrieterrein;
4. verstedelijking: hoogstedelijke woon-werkmilieus;
5. veilig gebruik van de nautische ruimte.

1. Duurzaam

Samen met het Havenbedrijf Amsterdam streven we ernaar om op- en overslag van fossiele brandstoffen voor 2050 uit te faseren.

De *Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal* (AKN) geeft vier transitiepaden, waarvan er één 'Haven en industrie is'. Deze bestaat uit vier pijlers, waarmee de haven kan transformeren naar een duurzame energiehub. De belangrijkste pijlers zijn: de transformatie van de haven als duurzame batterij; de ontwikkeling van een groene waterstofeconomie; het ontwikkelen van CCSU (Carbon Capture Storage and Utilization); de reductie van CO_2-uitstoot van de industrie en opwek duurzame energie. Het Havenbedrijf moet in 2030 10 MW extra windenergie gerealiseerd hebben. Verder moeten alle geschikte daken worden benut voor zonnepanelen, net als in de rest van de stad.

De *Strategie Amsterdam Circulair* beschrijft de ambitie om in 2050 een circulaire stad te zijn. Amsterdam Circulair vereist een structurele systeemverandering, een nieuw economisch model. Belangrijkste pijlers zijn: prioriteit bij vestigingen voor circulaire bedrijven; ondersteuning bestaande bedrijven richting circulariteit; opbouw innovatie-ecosysteem door het aanwijzen van opstartlocaties met experimenteerruimte.

2. Logistiek knooppunt

Duurzame logistiek draagt bij aan een sterkere internationale concurrentiepositie. De omslag naar duurzaam kan worden bereikt door een verschuiving in goederenstromen van weg naar binnenvaart, spoor en buis; het realiseren van hubs; stimuleren emissieloos binnenvaartvervoer, bijvoorbeeld door voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart. Er is een reservering voor extra spoor langs de snelweg A5 opgenomen om goederenvervoer om Amsterdam te leiden.

3. Ruimte voor industrie

Het uitfaseren van fossiele activiteiten biedt ruimte voor het 'infaseren' van hernieuwbare energiedragers (opwek, opslag en distributie). Dat wil zeggen dat de fysieke ruimte die nu ingenomen wordt door kolen en vloeibare brandstoffen op termijn kan worden ingezet voor productie en opslag van hernieuwbare energiedragers. Deze processen van in- en uitfaseren lopen parallel, maar zullen niet altijd direct aansluiten. Soms zal er sprake zijn van een dubbele ruimtevraag. De nadruk ligt op infaseren, maar de uitfasering moet voldoende bij blijven, zodat deze dubbele ruimtevraag kan worden beperkt.

In het havengebied is in beginsel alleen plaats voor bedrijven die havengerelateerd zijn of werkzaam zijn in de energietransitie of circulaire economie. Andere bedrijven, ook te verplaatsen bedrijven, kunnen elders in de regio landen, zoals op bedrijventerreinen in Amsterdam, Almere, Haarlemmermeer, Lelystad en Purmerend. Bedrijvigheid met de grootste risicocontouren gaat in beginsel zoveel mogelijk naar de Amerika- en Afrikahaven. Een eventuele uitbreiding van het havenareaal is voorzien in de Noordelijke Houtrakpolder. Deze mogelijkheid, zoals omschreven in de visie Noordzeekanaalgebied 2040, komt echter pas in beeld na maximale intensivering van bestaande terreinen en afstemming met ruimte op terreinen in de metropoolregio.

4. Verstedelijking: hoogstedelijke woon-werkmilieus. Haven-Stad

In het havengebied binnen de ring A10 wordt de komende decennia Haven-Stad als grote gemengde woon-werkwijk ontwikkeld. Ten noorden van het Noordzeekanaal worden ook de Achtersluispolder en het Hembrugterrein in Zaanstad getransformeerd. De A10 is de toekomstige oostelijke grens van Westpoort, conform de Transformatiestrategie uit 2017 en de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Deze A10-grens wordt in deze omgevingsvisie bevestigd. Het Havenbedrijf houdt rekening met de ontwikkeling van Haven-Stad en tevens houden de ontwikkelingen in Haven-Stad rekening met de benodigde milieuruimte van de bedrijvigheid aan de westkant van de A10.

5. Veilig gebruik van de nautische ruimte

Water wordt steeds meer een integraal onderdeel van de stedenbouw. Dat is bijvoorbeeld goed te zien aan het IJ. Dat was vroeger een lege ruimte achter het CS, een oversteekplaats. Nu ontwikkelt het zich tot een binnenstedelijk waterplein en zijn er nieuwe 'Ankers aan het IJ': het Muziekgebouw het Paleis van Justitie in het IJdok, het Eye Filmmuseum, de NDSM-werf, de Tolhuistuin, de nieuwe openbare bibliotheek en het conservatorium in het Oosterdoks-eiland. Met de komst van Haven-Stad zal deze ontwikkeling ook meer westelijk in het havengebied verder gaan. Er wordt ingezet op het bevorderen van het (openbaar) vervoer en de bevoorrading over water, met een goede bereikbaarheid voor privéboten, watertaxi's en ponten.

De vrijetijdseconomie op en rond het water neemt in belang toe, en dat heeft zijn beslag op de ruimte. De (commerciële) pleziervaart, watersport-industrie en jachthavens zijn de afgelopen decennia fors gegroeid. De groei van watertoerisme is een internationale ontwikkeling. Amsterdam is een populaire bestemming. Sinds de ingebruikname van de PTA in 2000 is er elk jaar – tot aan de coronacrisis - een vrijwel doorlopend stijgende lijn in het aantal bezoekende zeecruiseschepen.

"Voor een gifvrij Amsterdam moet de stad nu echt doorpakken om schadelijke stoffen uit onze leefomgeving te weren"

Annelies den Boer | Stadsdeel West

Luchthaven

Schiphol draagt bij aan de internationale verbondenheid van Amsterdam. Het is een multimodaal knooppunt met een uitgebreid netwerk van (inter)continentale bestemmingen. Met name dit netwerk is van groot belang voor de internationale positionering van de Metropoolregio Amsterdam. Het zorgt voor veel werkgelegenheid en is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de metropool. Door geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO_2 conflicteert het vliegverkeer echter steeds sterker met het belang van een gezonde leefomgeving, klimaatbeleid en ruimtelijke claims.

Amsterdam zet in op een duurzame, veilige en selectieve beweging van Schiphol naar multimodale hub. De effecten op de volksgezondheid van omwonenden van de luchthaven worden hierbij betrokken. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit, zowel per vliegtuig als per trein. Hierbij past een visie waarbij alle modaliteiten in samenhang met elkaar worden bekeken.

Een stop voor internationale treinen op Schiphol versterkt de internationale hubfunctie en de internationale connectiviteit van Nederland. Inzet is om korte vluchten waar mogelijk te vervangen door treinverbindingen. Daarom is het van belang dat treinstation Schiphol zich kan ontwikkelen. Om alle reizigers aan te kunnen, moet bij station Schiphol en station Amsterdam-Zuid de capaciteit worden vergroot. Tot 2030 wordt er daarom zowel aan de weg als aan het spoor gewerkt. Op Schiphol wordt de overstap voor reizigers verbeterd, de A10-zuid wordt verbreed en in een tunnelbak gelegd en station Zuid wordt grondig vernieuwd, met twee sporen voor internationale treinen.

Relatie met ruimtelijke ontwikkeling

Wet- en regelgeving rondom de luchtvaart leggen een grote ruimtelijke claim met milieucontouren, hoogtebeperkingen, radardekking en luchtvervuiling. Amsterdam pleit daarom voor een verkleining van de hindercontouren, om te voldoen aan alle vereiste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Het gebrek aan consistentie tussen afwegingscriteria in het ruimtelijke spoor en het sectorale spoor van de luchtvaart wringt. De wet- en regelgeving voor luchtvaart moet worden afgestemd op het systeem van het omgevingsrecht. Consequenties van keuzes in de verschillende sporen moeten in beeld worden gebracht en in hun onderlinge samenhang doordacht.

Bereikbaarheid Schiphol

Een goede en veilige landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven moet hier ook in worden meegewogen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het aanleggen van de ontbrekende schakel in de Ringlijn van de metro tussen Isolatorweg en Centraal Station zijn effectieve en urgente oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten en verstedelijkingsopgaven aan de westkant van Amsterdam. Door het uitbreiden van het metronet worden reizigersstromen anders verdeeld over trein, bus en tram, waarmee meer ruimte ontstaat voor treinverkeer op het (inter-)nationale netwerk. Dit faciliteert de geplande woningbouw en de groei in werkgelegenheid en draagt bij aan het internationale vestigingsklimaat. De regio werkt samen met het Rijk in het MIRT-gebied ZWASH (Zuidwestkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp) en SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) aan de ontwikkeling van deze kerncorridor als de internationale entree van Nederland.

15 Gezonde stad

Amsterdam wil een gezonde stad zijn waar mensen gezond kunnen leven. Dat betekent dat mensen gestimuleerd worden tot gezond gedrag, zoals bewegen, sporten en gezond eten en drinken. En het betekent dat de zorginfrastructuur op orde is, ook gezien de doorgaande vergrijzing. En dat de luchtkwaliteit voldoende is en mensen zo min mogelijk geluidsoverlast ervaren van wegverkeer, luchtverkeer en industrie.

Gezondheid algemeen

De inrichting van ruimte en gebouwen heeft invloed op de gezondheid van mensen. Een goed ingerichte leefomgeving draagt bij aan een gezondere levensstijl. Wij zien het ontwikkelen van een gezonde stad als een kernopgave en maken gezondheid een vast onderdeel van de belangenafweging in ruimtelijk beleid. We staan voor enkele grote gezondheidsopgaven. Op de korte termijn speelt de ontwrichtende impact van de COVID-19-epidemie. Op langere termijn speelt het groeiende aantal ouderen en mensen met chronische aandoeningen. Ook sociale problemen zoals eenzaamheid nemen toe. Dementie veroorzaakt in 2040 de meeste sterfte en de hoogste ziektelast. Ouderen wonen vaker zelfstandig en ook vaker alleen. Door deze ontwikkelingen ontstaat er meer druk op de formele en informele zorg. Ongezond gedrag is verantwoordelijk voor bijna 25 procent van de ziektelast. Roken veroorzaakt nog steeds de grootste gezondheidsschade. Het aantal mensen met overgewicht en mensen die weinig bewegen neemt toe. De fysieke leefomgeving is ook een bron van ziektelast: op dit moment kan minstens 4 procent van de ziektelast in Nederland verklaard worden door luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

Gezondheid werkt door in alles

Het Amsterdamse gezondheidsbeleid is vastgelegd in de Nota Volksgezondheid Amsterdam. Deze dateert uit 2017, maar wordt in 2021 vernieuwd en aangescherpt op basis van de laatste, deels landelijke prioriteiten. Op basis van dit algemene beleid zijn er uitvoeringsprogramma's zoals de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht, programma Gezonde stad, Amsterdam Rookvrij en Amsterdam vitaal en gezond. Het bevorderen en beschermen van de gezondheid is ook een basis voor de Groenvisie, het programma Luchtkwaliteit, Amsterdam Autoluw, het Meerjarenprogramma Fiets, het Actieplan Geluid, Amsterdam Age Friendly City, Sportvisie 2025 en het nieuwe Horeca- en terrassenbeleid. Ook is er Amsterdams Geluidsbeleid en de strategie Klimaatadaptatie. De essentie van al dit beleid is terug te vinden op verschillende plaatsen in deze omgevingsvisie en wordt hier dus ook bekrachtigd.

Om gezondheid onderdeel te maken van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, is er de Amsterdamse Gezondheidslogica. Die bevat twaalf logische principes voor een gezonde leefomgeving. De komende jaren wordt de Gezondheidslogica gebruikt bij de plannen voor gebiedsontwikkeling en verder verbeterd op basis van ervaring en nieuwe inzichten.

Mentale gezondheid

Ontmoeting en zelfbeheer in een aangename, groene openbare ruimte zijn belangrijk voor de mentale gezondheid en gaan eenzaam-

heid tegen. In een inclusieve sociale leefomgeving voelen mensen zich thuis, wonen ze veilig, krijgen ze steun en is de samenhang in de buurt groot. Elkaar (her)kennen is soms al genoeg voor buurtbinding en vormt de eerste stap voor contact. De kleinste dingen zijn hier al belangrijk: schoolpleinen, de stoep, parken en speeltuinen, pleintjes, uitlaatplekken voor honden, gemeenschappelijke trappenhuizen of entrees. Voorts het mogelijk maken van zelfbeheer van de openbare ruimte door bijvoorbeeld ruimte te bieden aan (eigen) bankjes voor de deur en (moes)tuinen.

Sport, spel en bewegen

Amsterdammers hebben een scala aan faciliteiten voor top- en breedtesport tot hun beschikking en maken hier veel gebruik van. De sportparticipatie van Amsterdammers is hoger dan die van Nederlanders: de Amsterdammer sport vaker en diverser. Sportieve activiteiten worden zowel binnen als buiten, in georganiseerd verband als ongeorganiseerd ondernomen.

Volwassen Amsterdammers sporten steeds vaker individueel, met vrienden of familie, op het moment dat het hun uitkomt. Ze doen dat bovendien steeds meer op openbare plekken; in parken, op het water in en rond de stad, of bij particuliere sportscholen. Tegelijkertijd groeit het aandeel kinderen dat sport in georganiseerd verband, veelal bij de verenigingen op de Amsterdamse sportparken. Sport en bewegen zijn gezond en leuk, dus dat krijgt de ruimte in Amsterdam. Zie hiervoor ook het hoofdstuk Inclusieve stad, paragraaf Maatschappelijke voorzieningen.

Beweegvriendelijke stad

Bewegen in het dagelijkse leefritme is voor de gezondheid het belangrijkst. Daarom stimuleren we actieve vormen van vervoer: een radicale keuze voor de transitie van auto naar openbaar vervoer, lopen, fietsen en combinaties daarvan. De gezondheidsvoordelen van actief vervoer zijn veelvuldig: bewegen, schone lucht, gezonder gewicht, mentale gezondheid en minder geluidsoverlast. Nabijheid en fijnmazigheid van voorzieningen helpt bij de stimulering ervan. Ook op andere manieren stimuleren we mensen op allerlei natuurlijke manieren tot bewegen. De inrichting van straten, pleinen, trappen, gebouwen, parken enzovoorts bepaalt sterk hoeveel mensen bewegen. Ontwerp en inrichting moeten beweging bevorderen.

Groeiende sportbehoefte

De bouw van 150.000 nieuwe woningen leidt naar verwachting tot de groei van de stad met 250.000 Amsterdammers, van wie bij een gelijkblijvende sportparticipatie ongeveer 150.000 actief (wekelijks) zullen sporten. De ruimtelijke sportopgave bestaat uit voldoende en aantrekkelijke (groene) openbare gebruiks- en verblijfsruimte in buurten en wijken, die uitnodigt tot sportieve activiteiten en sportief medegebruik van pleinen, plekken en routes. Daarnaast voldoende en goed gespreid aanbod aan sportterreinen voor georganiseerde buitensport. Tegelijk moet het bestaande areaal aan sportterreinen continu worden beheerd, ontwikkeld en verduurzaamd. Dit doen we voor en samen met sportaanbieders, sporters, Amsterdammers en maatschappelijke partners.

Sportnormen

In de Sportvisie 2025 zijn de uitgangspunten voor het sportbeleid vastgesteld. Basisidee daarin is dat alle sportcapaciteit meegroeit met de groei van de stad. De sportnorm is onderdeel van de ‘Referentienormen voor Maatschappelijke Voorzieningen, Groen en Spelen’. Deze geeft normen voor het toevoegen van sport en spelen in de openbare ruimte, sporthallen en (anders) georganiseerde buitensport en zwembaden, met de groei van de stad.

Belangrijk beleid zoals de Groenvisie, de Agenda Autoluw, de Visie Openbare Ruimte, het Actieplan Age Friendly City, het programma Amsterdam Rainproof en de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht biedt kaders bij de groene en duurzame invulling van sportieve ruimte in de stad. De brede boodschap hiervan blijft van kracht.

Nieuwe richtingen

Amsterdam verdicht en wil het landschap zoveel mogelijk ontzien. Toevoeging van buitensport is daarom ingewikkeld. Waarborging van voldoende sportaanbod in de open lucht doen we in drie stappen: het inpassen van sport in de nieuwe buurten, het optimaliseren en uitbreiden van het bestaande areaal en het toevoegen van nieuwe locaties voor sport.

Inpassen en optimaliseren van sportlandschappen

In de (nieuwe) buurten maken we compacte ‘parken voor sport’. Gecombineerd met openbare speelvoorzieningen en urban sports in een groene omlijsting bieden deze parken ook plek voor georganiseerd sportaanbod. Dit is vooral van belang voor kinderen en andere buurt- en wijkbewoners die voor hun sportbehoefte afhankelijk zijn van sport om de hoek. Bij de ontwikkeling van nieuwe stadsbuurten groter dan 1000 woningen, realiseren we minstens de helft van de sportnorm voor buitensport binnen de buurt. We zoeken daarbij innovatieve oplossingen, zoals sport op daken en boven en onder spoor- en metrolijnen en wegen.

De tweede stap is het optimaliseren van bestaande sportterreinen die binnen vijftien minuten fietsen van nieuwe ontwikkelingen liggen. Daarbij zetten we vooral in op de in Amsterdam meest beoefende sporten, met af en toe nieuwe ruimte voor sporten in opkomst. Voorwaarde voor deze aanpak is behoud van het bestaande areaal aan sportterrein, en inclusief de locaties waarop in de vorige structuurvisie woningbouw is voorzien. Optimalisering van het gebruik kan ook worden bereikt door de omlijsting van sport met bebouwing, zodat het park meer onderdeel wordt van de buurt en de stad. Daarmee worden sociale veiligheid, bereikbaarheid en mogelijkheden voor sportief, maatschappelijk en recreatief medegebruik vergroot.

Extra sportcapaciteit op nieuwe locaties is aan de orde als sport in de buurt en optimalisering van bestaande sportparken niet voldoende zijn voor de sportvraag van nieuwe bewoners. Dan kan er een stedelijk of innovatief sportpark komen, of een sportpark in het groen. We kunnen denken aan nieuwe, aantrekkelijk vormgegeven sport- en beweeglandschappen, uiteraard zorgvuldig ingepast.

Vele functies komen straks samen

Deze omgevingsvisie ziet de grenzen tussen veel stedelijke functies graag zachter worden, ook wat betreft sport en bewegen. Er kan gesport en gespeeld worden in niet daarvoor geprogrammeerd groen, en andersom moeten specifieke voorzieningen als speelplekken en sportvelden natuurinclusief en klimaatadaptief worden vormgegeven. Sportpark Laan van Spartaan is een goed voorbeeld van dat laatste. Kortom: verschillende functies en doelen grijpen in elkaar. Dit pleit voor de ontwikkeling van een gecombineerde speel-, sport en groennorm. Zie hiervoor ook de paragraaf Groen, waarin een nieuwe hoofdgroenstructuur wordt gepresenteerd. Kleinschalige sport- en speelvoorzieningen horen onderdeel te zijn van de woonomgeving, vooral voor buurtbewoners die afhankelijk zijn van de nabijheid van voorzieningen.

Parken bieden naast ruimte om te spelen en te sporten ook ruimte voor verblijfsrecreatie en natuurwaarden, terwijl de groene en actieve verkeersroutes door de stad en richting de scheggen aantrekkelijke routes vormen om te wandelen, joggen en fietsen (alle drie in de top 10 van meest beoefende sporten in Amsterdam!). De ontwikkeling van de scheggen staat vooral in het teken van landschapsontwikkeling. Op de overgang tussen stad en landschap, in de koppen van de groene scheggen, willen we deze poorten naar het landschap nóg aantrekkelijker maken om te sporten en bewegen.

Uitgaande van dit continuüm aan vrijetijdsvoorzieningen voor spelen, sporten en recreëren, moeten we anders gaan kijken naar sportparken. Van oudsher zijn sportterreinen vooral gericht op verhuur aan sportaanbieders. Dit blijft een belangrijke functie, maar gezien de ontwikkelingen in de sportbeoefening en de toenemende gebruiksdruk op het groen in en rond de stad, willen we de grotere Amsterdamse sportparken verder ontwikkelen tot parken om in te sporten, bewegen, spelen en recreëren. Daartoe is het afgelopen decennium een belangrijke stap gezet, door niet langer sportparken integraal te verhuren, maar alleen de gebruiksuren van de velden. Daarmee is het gebruik door andere sportaanbieders, maatschappelijke partijen en particulieren mogelijk geworden en zijn de gemeentelijke sportparken openbaar toegankelijk gemaakt voor publiek en recreatief medegebruik. De ontwikkeling en transformatie van sportparken naar parken om in te sporten, bewegen, spelen en recreëren vergt maatwerk en zal tot stand komen in samenspraak met gebruikers en omliggende buurten.

Voedsel en stadslandbouw

Voedsel is een bouwsteen voor een gezonde en duurzame stad, het vormt net als gezonde lucht en schoon water de basis van ons leven. Amsterdammers weten vaak niet wat de impact van voedsel op hun gezondheid is en wat de impact van productie- en distributiemethoden is op de omgeving. Voedsel wordt sterk bewerkt met zout, suiker en vetten, wat obesitas, suikerziekte en andere ernstige aandoeningen veroorzaakt. De kosten van verlies van biodiversiteit, ontbossing, zoetwaterschaarste en uitstoot van broeikasgassen wordt niet zichtbaar gemaakt in de prijs van voedsel. Boeren verdienen te weinig aan gezond en duurzaam geproduceerd voedsel. Herkomst van voedsel is in de stad nauwelijks zichtbaar, waardoor we ook geen verantwoordelijkheid meer voelen voor de milieu- en gezondheidsbelasting.

Amsterdam wil bijdragen aan een voedseltransitie naar een gezond, sociaal en duurzaam voedselsysteem. Daartoe onderscheiden we zes actielijnen:

1. de sociale functie van voedsel als verbinder tussen mensen;
2. minder afval en voedselverspilling;
3. een gezonde voedselomgeving;
4. regionale productie en distributie;
5. ondernemerschap;
6. dierenwelzijn en eiwittransitie.

De gemeente wil een gezondere voedselomgeving in Amsterdam, waarin het aanbod van gezond en duurzaam voedsel de norm wordt. In woongebieden en vooral rondom scholen dient het aanbod van fastfood, gemaksvoedsel en winkels met calorierijke snacks te worden beperkt. Gemeentelijke inspanningen op dit vlak betreffen nu vooral voorlichting, bewustmaking en ondersteuning, en soms convenanten en subsidies. We zoeken en agenderen de komende jaren krachtiger instrumenten om hierop te sturen. In de paragraaf 'Detailhandel' (zie 'Vitale Stad') wordt dit punt daarom nadrukkelijk genoemd als een van de nieuwe richtingen voor de toekomst. Ook in het te vernieuwen horecabeleid wordt dit een punt van aandacht.

Ook het gemeentelijke inkoopbeleid houdt rekening met gezond, sociaal en duurzaam.

In een mondiaal voedselsysteem met multinationale spelers en belangen is de gemeentelijke invloed bescheiden, maar juist in het directe contact met bewoners/consumenten belangrijk.

Qua ruimtelijke omgeving zijn er de volgende aandachtspunten:

- verduurzaming van het voedselproductielandschap;
- ruimte bieden aan stadslandbouw en moestuinen (zie ook hoofdstuk 'Groen');
- gezonde voedselomgeving;
- ruimte voor voedsel, in distributie en logistiek, bewerking en bereiding door lokale initiatieven;
- ruimte voor innovatieve productie van voedsel door technologisch geconditioneerde omstandigheden (vertical farming);
- eetbaar groen in de openbare ruimte (zie ook groen);
- voor zover mogelijk tegengaan van ongezond voedselaanbod in met name schoolomgevingen;
- afval scheiden en voedselverspilling tegengaan (zie ook elders).

Nieuwe richtingen

Genoemde inspanningen zijn niet genoeg om de soms ambitieus geformuleerde doelen op dit vlak te halen. De komende jaren wordt daarom, in samenhang met het detailhandelsbeleid, uitgewerkt welke andere inspanningen en instrumenten nog aan de orde komen. Amsterdam onderzoekt bijvoorbeeld samen met enkele andere gemeenten de juridische mogelijkheden van gemeenten om de voedselomgeving gezonder te maken. Het is niet duidelijk hoever we kunnen gaan binnen de huidige wet- en regelgeving, die vooral het belang beschermt van ondernemers die ongezonde voeding aanbieden. Op rijksniveau is inmiddels benadrukt dat corona bewijst dat gezondheidsbevordering in onze leefomgeving meer aandacht verdient en dat de definitieve NOVI op dit punt waar nodig zal worden aangescherpt. Deze omgevingsvisie sluit zich daar bij aan.

Omgevingsveiligheid

Meer inwoners, banen en voorzieningen door verdichting, maar ook klimaatadaptatie, het vooroplopen in de energietransitie en het omschakelen naar een circulaire economie vragen om meer aandacht voor omgevingsveiligheid. Binnen de fysieke leefomgeving raakt veiligheid al deze aspecten en vormt daarom een integraal onderdeel hiervan. Net als van alle ontwikkelingen waarvan de risico's of de impact op de fysieke leefomgeving nog niet (volledig) bekend zijn.

Een belangrijke notie bij het thema veiligheid is dat een volledig veilige stad niet mogelijk is. Veiligheid als absolute doelstelling kan niet en zou tot een onleefbare stad leiden. Deze omgevingsvisie juicht beweging, menging, interactie – kortom: stedelijkheid – in principe toe en tot op zekere hoogte horen risico's daarbij. Veiligheidsbeleid moet ervoor zorgen dat:

- onnodige risico's worden geëlimineerd;
- ongewoon grote risico's worden vermeden;
- het aanvaardbaarheidsniveau van risico's wordt benoemd.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen denken we daarom vooraf na over de beperking van ongewenste (fysieke) veiligheidsrisico's en nemen we benodigde maatregelen in het ontwerp op. Dit doen we samen: met de burger, de ondernemer, de veiligheidsregio. Door dialoog en een goede belangenafweging dragen we zorg voor bescherming tegen risico's van branden, rampen en crises en waarborgen we de hulpverlening en nazorg van slachtoffers bij incidenten.

Het Dekkingsplan, het Regionaal Risicoprofiel en het Crisisplan van de veiligheidsregio zijn bij dit alles het uitgangspunt. Hierbij nemen we de volgende minimale kernwaarden in acht:

- het bepalen en afwegen van de fysieke veiligheidsrisico's. Hierbij wordt aangesloten op het risicoprofiel van de stad;
- veilig bouwen, rekening houdende met zelfredzaamheid;
- goede bereikbaarheid en adequate incidentbestrijding.

Aanwijzen risicogebied en aandachtsgebieden externe veiligheid havengebied

In het havengebied zijn risicobedrijven gevestigd en zullen ook nieuwe risicobedrijven zich vestigen voor de energietransitie. Om de vestiging van deze bedrijven mogelijk te maken is het belangrijk om één of meer risicogebieden aan te wijzen voor de delen van het havengebied waar deze risicobedrijven gewenst zijn. Dat zal een groter gebied betreffen dan de huidige veiligheidscontour. Omdat het niet alleen de fysieke vestigingsruimte betreft, maar ook de bijbehorende risicoruimte, zal dit mogelijk ook over naastgelegen groen- en werkgebieden raken, ook over gemeentegrenzen.

Een risicogebied wordt benaderd alsof het één risicovolle activiteit is, waarvan de risicocontour is gelegen op de begrenzing van het risicogebied. Binnen het risicogebied zijn geen kwetsbare objecten toegestaan en beperkt kwetsbare objecten onder voorwaarden.

Rondom risicobedrijven en de risicogebieden gelden aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn gebieden waar extra aandacht nodig is om mensen te beschermen tegen mogelijke incidenten bij activiteiten met gevaarlijke stoffen. Voorbeelden van die ongevallen zijn warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie van giftige stoffen in de lucht (giftwolk). Elk van deze drie hoofdgroepen heeft een eigen aandachtsgebied. Deze aandachtsgebieden zullen ook deels over gemengd stedelijk gebied komen te liggen. De wijze waarop in dergelijke gebieden om wordt gegaan met deze risico's en welke risico's daar aanvaardbaar zijn, moeten nog verder worden uitgewerkt.

Vervoer gevaarlijke stoffen van en naar het havengebied

De energietransitie leidt mogelijk tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor, water en buisleidingen. Een goede bereikbaarheid van het havengebied voor dit transport is daarom belangrijk. Zowel bij de keuze voor risicovolle activiteiten in het havengebied als bij de ontwikkeling van gebieden langs de transportroutes moeten daarom afwegingen worden gemaakt om de risico's te beperken. Voor grotere transportstromen wordt ingezet op het ontwikkelen van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Buisleidingen zijn over het algemeen veiliger, maar vragen ook ruimte in de ondergrond en reservering van te ontwikkelen tracés.

Luchtkwaliteit

Schone lucht is een voorwaarde voor de gezondheid van Amsterdammers en bezoekers. Gezondheid is een prioriteit, zie hiervoor ook Gezondheid, hierboven in dit hoofdstuk.

De huidige luchtkwaliteit voldoet meestal aan de wet, maar niet aan de advieswaarden van de World Health Organization. Met name in de stad binnen de Ring A10 is de lucht op veel plekken nog te vervuild. In 2020 heeft de gemeente Amsterdam daarom het landelijke Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. De belangrijkste doelen en ambities daarin zijn:

1. dat alle aangesloten partijen toewerken naar het in 2030 realiseren van de advieswaarden die de World Health Organization (WHO) hanteert voor stikstofdioxide en fijnstof, en
2. dat partijen zich ten doel stellen om landelijk ten opzichte van 2016 in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen.

Bovengenoemde doelen sluiten goed aan bij het Amsterdamse Actieplan Schone Lucht uit 2019.

Dit actieplan beoogt het wegnemen van zoveel mogelijk vervuilingsbronnen, vooral daar waar de gemeente de meeste invloed op heeft: het wegverkeer, de passagiers- en pleziervaart en de mobiele werktuigen. Daarnaast wordt houtstook in Amsterdamse huishoudens aangepakt en zijn mogelijkheden daarvoor in nieuwbouw niet meer toegestaan. De maatregelen moeten ervoor zorgen dat Amsterdam zo snel mogelijk voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Bovendien willen we voor 2030 de strengere advieswaarden van de World Health Organization (WHO) halen. Deze doelen lijken haalbaar, al was het maar omdat andere doelen in deze omgevingsvisie – met name klimaatneutraal, aardgasvrij, circulair – daarbij helpen.

De meeste maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit zullen gelden voor het verkeer, zowel over de weg als over het water. Met een combinatie van stimuleren, reguleren, communiceren en faciliteren moet de hele stad stap voor stap in 2030 uitstootvrij worden. Om dat mogelijk te maken, komen er heel veel laadpalen voor elektrische voertuigen bij. Andere gevolgen voor het wegverkeer worden beschreven in de paragraaf Verkeer en vervoer.

Gevoelige bestemmingen

Mensen met een kwetsbare gezondheid dienen extra te worden beschermd. Daarom mogen in Amsterdam langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen. Deze Amsterdamse richtlijn is vastgesteld in 2010, geldt stadsbreed en wordt in deze omgevingsvisie doorgezet.

De landelijke regelgeving heeft exclusief betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. De Amsterdamse richtlijn biedt gevoelige groepen ook langs drukke binnenstedelijke wegen extra bescherming tegen luchtverontreiniging.

Het eerste uitgangspunt van de richtlijn is dat er geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd langs snelwegen (aan weerszijden een zone van 300 meter) en provinciale wegen (aan weerszijden 50 meter). Het tweede uitgangspunt is dat er - ongeacht de luchtkwaliteit - geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de 1e-lijnsbebouwing binnen een afstand van 50 meter van stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het gaat hier om de grotere drukke wegen. De richtlijn geldt alleen voor nieuw te realiseren gevoelige voorzieningen die afwijken van de geldende bestemming. Van de Amsterdamse richtlijn kan alleen worden afgeweken als bijzondere omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven, zulks ter beoordeling aan de GGD.

De transitie naar elektrisch vervoer kan aanleiding worden om deze richtlijn de komende jaren te versoepelen.

Overigens bestaat er ook een gezondheidsrichtlijn voor elektromagnetische velden: zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, voorkomen we dat kinderen tot 15 jaar langdurig verblijven in velden van meer dan 0,4 microtesla.

Geur

Net als geluid hoort geur bij de stad. De concentratie van mensen en hun bedrijvigheid maakt geur deels onvermijdelijk en soms zelfs prettig. Geuroverlast en stank kunnen de leefbaarheid en het woonplezier van stadsbewoners ook flink in de weg zitten en zelfs leiden tot gezondheidsschade. Het is een gemeenschappelijke opgave van gemeente, bedrijven en bewoners om een balans te vinden tussen bescherming tegen overlast en ruimte geven aan economische activiteiten. We willen daarom voor de hele stad aanvaardbare basisgrenzen voor geuroverlast vastleggen. Uitgangspunten zijn daarbij:

- In delen van de stad met veel bedrijvigheid, verkeer en/of horeca vinden we meer geuroverlast aanvaardbaar dan bijvoorbeeld in een rustige woonbuurt.
- In gebieden waar verdicht wordt en woonfuncties en bedrijvigheid steeds dichter bij elkaar komen te liggen, zullen ook minder strenge normen gaan gelden dan het stadsbrede basisniveau.
- Deze uitgangspunten worden uitgewerkt in een stedelijk geurbeleidskader.

Regelgeving rond geur is straks voor een deel opgenomen in standaard landelijke regelgeving voor elk gemeentelijk omgevingsplan. Daarnaast heeft Amsterdam de beleidsvrijheid voor extra regels en maatwerk voor bepaalde gebieden. Geur is echter gecompliceerd. In tegenstelling tot geluid en luchtkwaliteit is geur lastig meetbaar. Geur wordt veroorzaakt door veel verschillende moleculen en is bovendien een kwestie van persoonlijke beleving. Dit betekent dat het op te stellen geurbeleidskader een ingewikkelde opgave is die goed moet aansluiten bij de menselijke ervaring en bij de verschillende gebiedskenmerken in de stad.

Geluid

Geluid hoort bij een levendige, bruisende stad, maar te veel geluid leidt tot hinder, slaapverstoring en bij langdurige belasting tot ernstige gezondheidsklachten. Zeker in een verdichtende stad is dit een belangrijk aandachtspunt. We willen ernstige geluidsbelasting tegengaan en zorgen voor genoeg plekken waar bewoners zich kunnen onttrekken aan drukte. Dit doen we op de volgende manieren:

Via het genoemde *hogerewaardenbeleid* in het in 2019 geactualiseerde ‘Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder’ verbinden we bij bouwprojecten voorwaarden aan de verlening van ‘hogere waarden’: dat zijn geluidswaarden boven de wettelijke voorkeurswaarde, maar onder de maximale waarde. Omdat we het vooral belangrijk vinden dat mensen met het raam open rustig kunnen slapen, worden in beginsel alleen hogere waarden vastgesteld als de woning ook een stille kant heeft, bijvoorbeeld in een gesloten bouwblok. Een stille gevel is een gevel met een geluidsbelasting van ten hoogste de voorkeursgrenswaarde.

Via het *Actieplan Geluid* gaan we ernstige geluidshinder in de stad tegen. Amsterdam is op grond van de Europese richtlijn Omgevingslawaai verplicht om in een Actieplan Geluid aan te geven wat de gemeente doet om ernstige geluidsoverlast in de stad te beperken. In het Actieplan Geluid gaat de meeste aandacht uit naar verkeersgeluid, maar er is ook aandacht voor andere geluidsbronnen. Bij het verkeer gaat het onder meer om geluidsisolatie van zwaar geluidsbelaste woningen langs hoofdwegen, aanleg van geluidsreducerend asfalt en het bevorderen van stille plekken in de stad, aansluitend bij het groenbeleid.

Overigens hebben onze autoluwe en emissieloze doelstellingen voor verkeer (zie de paragraaf Verkeer en vervoer in het hoofdstuk Vitale stad) een bijzonder gunstig effect op geluid. We verwachten dan ook dat maximale benutting van de wettelijke mogelijkheden voor geluidsbelasting in de toekomst minder vaak nodig is. Voorts heeft onze ruimtelijke hoofdstructuur van stadsstraten (zie Deel II WAAR, hoofdstuk Ruimtelijke en programmatische basisstructuur) als gunstig neveneffect dat de stad grote verschillen in geluidsbelasting kent. Dat betekent dat de stad verschillende woonmilieus biedt, van druk tot rustig. Langs een stadsstraat vind je gezelligheid en veel geluid, een achterliggende straat is daarvan grotendeels gevrijwaard.

16
Leefbare stad

Amsterdam wil een leefbare stad zijn voor mens en dier. Daarbij gaat het vooral om de kwaliteit van, en de betrokkenheid bij, de directe leefomgeving en het inperken van overlast, onder andere van uitgaanspubliek en toeristenstromen. Aantrekkelijke ontmoetingsplekken, met goede maatschappelijke voorzieningen en kwalitatief groen in de buurt. Een leefbare stad voor dieren betekent dat Amsterdam een sterke en diverse groenstructuur kent van landschappen, parken, tuinen, groene verbindingen en natuurinclusieve gebouwen, met een grote biodiversiteit en klaar voor het klimaat van morgen.

Openbare ruimte

De Amsterdamse openbare ruimte speelt een hoofdrol in het sociale en economische succes van de stad. In deze 'huiskamer van de stad' komt alles samen, hier zijn we allemaal welkom en moeten we ons veilig en thuis voelen. Hier wordt gerecreëerd, ontmoet, gewerkt, gedemonstreerd, of je bent er onderweg. In de 21e-eeuwse stad, met veel alleenstaanden en activiteiten die meer en sneller in elkaar overlopen, wordt de openbare ruimte des te intensiever en onverwachter gebruikt. Er wordt op het terras gewerkt, in het park gesport of ontmoet, bij de tramhalte appjes gestuurd, enzovoorts. Ook bezoekers beoordelen een stad grotendeels op basis van de openbare ruimte, het is het visitekaartje van de stad. Het belang ervan kan dus nauwelijks worden overschat.

De Amsterdamse openbare ruimte omvat veel: wegen, pleinen, trottoirs, plantsoenen, water, bruggen, parken, sportvelden, speeltuinen. Veel van deze onderdelen komen elders in deze omgevingsvisie aan de orde, met name in de paragrafen Groen, water, gezond, sport en Verkeer en vervoer. Keuzes die daarin vaak terugkomen, zijn meer ruimte voor groen en verblijf, meer openbaarheid, uitnodigend tot beweging, en minder uitnodigend voor de auto.

Maar we moeten de openbare ruimte ook in samenhang zien. De in 2017 vastgestelde Visie Openbare Ruimte 2025 doet dat en vormt dan ook de basis voor de inrichting en het beheer van onze openbare ruimte. De ambities uit deze visie zijn uitgewerkt in onder meer de Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld, het Beleidskader Verlichting en het Stedelijk Kader Buitenreclame. En uiteraard de Agenda Autoluw, waarmee we ruimte maken. Al het geldende beleid voor de openbare ruimte is opgenomen in het digitale Handboek Inrichting Openbare Ruimte (https://hior.amsterdam.nl).

De hoofdpunten uit de genoemde Visie Openbare Ruimte worden overgenomen in deze omgevingsvisie. Dat zijn:

- Prioriteit voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers.
- Weinig statische functies, veel flexibel gebruik.
- Mooi en goed onderhouden.
- Groen en uitnodigend tot bewegen.
- Duurzaam en klimaatbestendig.
- Meer openbaar toegankelijk.
- Duidelijk onderscheid tussen levendigheid en rust.
- Eén ontwerpstandaard: de zogenaamde Puccinimethode.
- Ontwerp in samenhang met de ondergrond.
- Ontwerp en beheer gaat samen en democratisch.

Nieuwe richtingen

Aangezien we uitgaan van een verdere verdichting van de stad, wordt openbare ruimte schaarser en waardevoller en willen we een groenere inrichting. We moeten dus des te scherpere keuzes maken. We zetten de belangrijkste nieuwe richtingen en consequenties voor de komende decennia hier op een rij.

Schaarste als kans

Schaarste is in de openbare ruimte geen slechte zaak. Krappere openbare ruimtes in dichtbebouwde stadswijken functioneren sociaal en economisch vaak uitstekend en zijn geliefd. Juist vanwege die schaarste is het er sociaal veilig en levendig en voel je je er 'geborgen'. Hoge bebouwingsdichtheid biedt draagvlak voor een rijke mix aan nabije voorzieningen in publieke straatplinten. Het zijn ingrediënten voor een leefbare en inclusieve stad, waar veel verschillende soorten mensen elkaar in de openbare ruimte tegenkomen.

Wij zien dit succes graag op meer plekken in de stad: vandaar de strategische keuzes Groeien binnen grenzen en Meerkernige ontwikkeling. Ook stadsstraten en centrumgebieden buiten de Ring A10 gaan zich op deze wijze ontwikkelen, met meer menging en dichtheid, en schaarsere en hoogwaardiger openbare ruimtes. Deze wijken, die nu nog vaak sociaaleconomisch minder succesvol zijn, krijgen daarmee stap voor stap ook de ruimtelijke voorwaarden die de rest van de stad zoveel succes hebben gebracht. De gebruiksintensiteit zal toenemen en het belang van de openbare ruimte als ontmoetingsruimte en als bindmiddel voor bestaande en nieuwe bewoners, bezoekers en werknemers wordt groter.

Wel is daarbij van belang dat mensen ook de rust kunnen blijven opzoeken. Het onderscheid tussen drukke en rustige openbare ruimtes wordt de komende jaren daarom versterkt. Tussen de drukke stadsstraten, stationskwartieren en stadsdeelcentra blijven luwe woonbuurten en rustige zijstraten dus nadrukkelijk behouden. Zie ook de paragrafen Geluid en de Ruimtelijke en programmatische basisstructuur in Deel II WAAR. Verder staan we een vergroening van de openbare ruimte voor, met meer straatbomen en gevelgroen en waar mogelijk een verdergaande groene inrichting.

De belangrijkste dingen eerst

Schaarse openbare ruimte is dus vaak goed, maar dan moeten we wel kiezen waar we ruimte voor bieden. Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte zetten we onze prioriteitsvolgorde versterkt door: voetganger, fietser, openbaar vervoer, autorijdend, en tot slot parkeren op straat. Door Amsterdam autoluw te maken, blijft er juist meer ruimte voor motorvoertuigen die voor de stad noodzakelijk zijn, zoals bevoorradings-, bouw- en onderhoudsverkeer, en nood- en hulpdiensten. De openbare ruimte wordt ook gebruikt voor commerciële doeleinden, zoals kiosken, staanplaatsen, uitstallingen, straatartiesten en terrassen. We willen zorgvuldig omgaan met de schaarse openbare ruimte. Daarom komt er beleid voor de economische activiteiten, voor betere afwegingen tussen de baten en de lasten.

Meer bruikbare openbare ruimte

We hoeven minder te kiezen als we openbare ruimte efficiënter of meervoudig kunnen gebruiken, dus dat proberen we de komende jaren ook. Zelfs in een verdichtende stad zijn er mogelijkheden om openbare ruimte toe te voegen of beter te benutten. Er zijn nog allerlei ruimtes in de stad, zoals sportparken, volkstuincomplexen, zwembadterreinen, golfbanen en schooltuinen, die meer betekenis kunnen krijgen voor meer Amsterdammers. Veel van die ruimtes worden de komende jaren dus openbaarder, met recreatiepaden door volkstuinen, bruikbare oevers of boardwalks langs wateren, en soms bijvoorbeeld (sport)parken op daken. Zie hierover ook de betreffende paragrafen.

Vergroenen van de openbare ruimte

De keuze voor radicaal vergroenen van de stad krijgt voor een flink deel zijn beslag in de openbare ruimte. Groen in straten en op pleinen dient meerdere doelen. Het draagt bij aan de leefbaarheid, klimaatbestendigheid en geeft ruimte voor ontspanning. Groen willen we daarom altijd een plek in de openbare ruimte geven. We doen dit waar het goed gedijt. Daar-

bij streven we niet alleen naar perkjes en plantsoenen, maar vooral ook naar meer straatbomen en gevelgroen. Uiteindelijk maken we op straatniveau altijd afwegingen. De voetganger moet immers gewoon door de straat kunnen, de fietser heeft ruim baan nodig en het ov willen we laten doorstromen.

Voetgangersbeleid

Naarmate de stad verder verdicht, verdient de voetganger meer aandacht: lopen is immers gezond, duurzaam én het vraagt weinig ruimte. Amsterdam moet een stad worden waar het overal aantrekkelijk en comfortabel is om te lopen. Daarom stelt Amsterdam op korte termijn nieuw voetgangersbeleid vast, met onder meer aandacht voor trottoirs en loopcomfort. Het is wenselijk om ook oversteektijden hierin mee te nemen.

Nieuwe objecten in de openbare ruimte

We krijgen de komende jaren te maken met nieuwe objecten in de openbare ruimte, zoals onderstations, middenspanningsruimtes, warmtestations, gescheiden afvalfaciliteiten, pakketpunten, oplaadpunten, parkeerplaatsen voor nieuwe deelmobiliteit en zenders voor mobiele telecommunicatie. Ten eerste willen we alleen objecten die bijdragen aan doelen in deze omgevingsvisie. Daarnaast kijken we eerst of objecten inpandig of ondergronds kunnen worden ingepast. Daarna pas in de openbare ruimte, liefst in combinatie met andere objecten. Door ontwerp van boven- en ondergrond als één integrale ontwerpopgave te zien, kan hier ruimte worden gewonnen. Verder zullen we beleid opstellen ten behoeve van de inpassing van nieuwe objecten.

Natuurinclusief, klimaatbestendig, circulair

Nog een reden om een meer integrale ontwerppraktijk na te streven is het feit dat duurzaamheid steeds meer aan de basis komt te liggen van het inrichten van de Amsterdamse openbare ruimte. Een van de strategische keuzes van deze omgevingsvisie is Rigoureus vergroenen. De komende jaren neemt het oppervlak aan verharde openbare ruimte dus af. Er komen meer groenstroken, bomen, graskeien, wadi's, geveltuinen. De openbare ruimte wordt natuurinclusiever en klimaatbestendiger, met meer circulaire materialen. Zie Duurzame stad en de paragraaf Groen. Dit alles betekent dat onze Puccinistandaard voor inrichting van de openbare ruimte hier voldoende mogelijkheden voor moet blijven bieden. De Puccinihandboeken dienen dan ook regelmatig te worden geactualiseerd.

Kades en bruggen

Veel kades en bruggen in de stad verkeren in slechte staat. De komende decennia worden onderhoudsachterstanden ingehaald die in de hele stad tot overlast zullen leiden. Straten, kades en oevers zullen tijdelijk buiten gebruik worden gesteld. Voor zover dat logistiek haalbaar is, combineren we renovaties van kades en bruggen altijd met andere doelen in deze omgevingsvisie, zoals de agenda autoluw, klimaatadaptieve maatregelen of voorzieningen ten behoeve van de energietransitie. Voorts pogen we de directe omgevingen tijdens renovaties leefbaar te houden. Dit uitgangspunt geldt voor alle bouwwerkzaamheden in de stad, hoe lastig dat soms ook is.

Inclusief en democratisch

Omdat we een inclusieve stad willen zijn en de openbare ruimte van iedereen is, willen we inrichting en beheer samen met gebruikers doen. Dominant gebruik door één groep is onwenselijk, we moedigen diverse vormen van gebruik aan. Amsterdam bestaat uit een rijk palet van wijken en buurten met verschillende bevolkingssamenstelling en dus ook verschillende wensen ten aanzien van inrichting en gebruik. Door daar oog en oor voor te hebben, bevorderen we betrokkenheid bij de eigen leefomgeving. Zie ook het hoofdstuk Agenda voor Samen stadmaken in Deel III HOE.

Inclusiviteit betekent ook oog hebben voor mensen die zich minder vaak laten horen. Zo vinden wij de openbare ruimte op veel plekken nog kind- en senioren-onvriendelijk. De komende jaren willen we daar langzaam verbetering in brengen. Tot slot is er ruimte voor kunst in de openbare ruimte: bij nieuwe gebiedsontwikkelingen worden hier via een percentageregeling middelen voor gereserveerd.

Digitalisering, privacy

De samenleving digitaliseert in hoog tempo, met allerlei consequenties voor de fysieke openbare ruimte, ons gedrag daarin en ook onze privacy. Denk aan afhaalpunten voor internetwinkelen, routeplanners die onze gang door de stad steeds meer bepalen, openbare wifi in winkelgebieden, handhaving met automatische kentekenscanners, steeds meer camera's in de openbare ruimte die ons gedrag monitoren. Dit biedt kansen, maar extreme voorbeelden uit bijvoorbeeld China laten ook zien dat we hier kritisch op moeten zijn. Gezien de zeer snelle ontwikkelingen op dit vlak doet deze omgevingsvisie hierover nog geen stellige uitspraken, behalve dat inclusiviteit, vrijheid en rechtvaardigheid de perspectieven zijn waarmee wij deze ontwikkelingen blijven beoordelen. Zie het hoofdstuk Inclusieve stad voor meer hierover.

Water

Amsterdam staat al eeuwen bekend als waterstad en heeft een van de grootste havens van Europa. De variatie in watersystemen maakt Amsterdam uniek: van de grachtengordel (Unesco-werelderfgoed) tot het nieuwe IJburg in het IJmeer, van de grote plassen tot het waterrijke gebied in landelijk Noord. Behoud en versterking van dit DNA of het ' blauwe goud' van Amsterdam is een vanzelfsprekend uitgangspunt, dat in dit hoofdstuk wordt uitgewerkt. Andere functies van oppervlaktewater, zoals de rol in het drink-, afval- en grondwatersysteem via peilbeheer en waterkeringen, zijn te vinden bij de hoofdstukken Ondergrond en Klimaatbestendig.

Druk op het water

De groei van Amsterdam heeft geleid tot toenemende druk op het water. De recente coronacrisis heeft die druk wat verminderd, maar we moeten er rekening mee houden dat allerlei vormen van scheepsverkeer, recreatie, oevergebruik, evenementen enzovoorts toch weer gaan toenemen. Dat vergt keuzes, ook omdat een onbelemmerde waterdoorstroming grenzen stelt aan wat we op het water doen. De grachten tussen de Amstel, Gemaal Zeeburg, Singelgracht en Nieuwe Herengracht zijn hoogwaterbemalingsgebied ten behoeve van de afwatering van de Amstelboezem. Al het water uit het Amstelland moet door de grachten heen. Er is veel achterstallig onderhoud aan kades en bruggen. Aanpak daarvan legt nog jarenlang beperkingen op aan gebruiksmogelijkheden van het water.

Gebruik van het water: beleid tot nu toe

Er is al het nodige waterbeleid vastgesteld. Recent zijn de Watervisie Amsterdam 2040 (2016), Welstand op het water (2018), Nota Varen deel 1 (2019) en deel 2 (2020). In de watervisie is meer ruimte voor groei en spreiding van functies op het water. Met de nota's Varen ligt de nadruk op de aanpak van drukte, beperking van overlast, ambitie voor emissievrij varen en meer goederenvervoer over het water. De grote lijn in het waterbeleid tot nu toe is behoud van evenwicht tussen de verschillende functies en behoud van kwaliteit. Deze lijn wordt in deze omgevingsvisie voortgezet. Veel punten uit de Watervisie Amsterdam 2040 en de bijbehorende uitvoeringsagenda zijn nog actueel. Voor de uitvoeringsagenda is een beperkte actualisatie gewenst.

Veel beleid over woonboten is gebiedsgericht in bestemmingsplannen verwerkt. In het omgevingsplan worden terminologie en meetmethodes geharmoniseerd, met behoud van de gebiedsgerichte accenten. Veel beleid over oevergebruik is door stadsdelen ontwikkeld. Actualisatie en harmonisatie zijn gewenst, om meer toegankelijke ruimte op de oever en meer zicht op het water te krijgen. De geharmoniseerde regels worden te zijner tijd in het omgevingsplan opgenomen.

Veel ambities voor water gaan samen op met groen, vanwege natuurbehoud, recreatie, ecologie, habitat voor dieren of gezonde lucht. Zie ook de paragraaf Groen. Waar water daar niet expliciet is genoemd, kan bijna overal na groen 'en water' worden toegevoegd. In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op vijf belangrijke functies van het water en wat we daar in de toekomst mee willen.

Nieuwe richtingen

Water als ruimte en landschap

Veel Amsterdams water heeft landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Met alle druk op het water bestaat het risico dat het water verrommelt. Pogingen tot exclusief

gebruik nemen toe, zoals uitdijende, te dicht op elkaar liggende woonboten, private terrassen en steigers of oevergebruik achter hoge schuttingen. Veel van deze ruimte wordt bewust of onbewust aan de openbaarheid onttrokken. Handhaving is gebrekkig. De komende jaren leggen we daarom de volgende accenten:

1. We gaan behoeften per gebied in samenspraak met bewoners en andere betrokkenen inventariseren. Waar is meer zicht op het water gewenst? Waar is behoefte aan groene oevers, oplaadpunten voor pleziervaart, wisselplekken voor woonboten, steigers voor goederenvervoer of zwemplekken? Waar hinderen de betrokkenen elkaar? Een beeld daarvan maakt goede afwegingen mogelijk.
2. We overwegen een 'Puccini Blauw', als catalogus voor de inrichting van openbare ruimte rond water. Standaardisatie is hier gewenst, bijvoorbeeld voor inrichting van kades en oevers en walkasten voor nuts- en toegangsvoorzieningen voor woonboten.
3. Met gebiedsgericht maatwerk wordt het zicht op het water vergroot. Handhaving van illegale schuttingen en betere afspraken over zichtlijnen bij onder voorwaarden verhuurde oevers zijn daarvan onderdeel. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen worden de inrichting en het openbare gebruik van de oever liefst hersteld.
4. Voor duurzame energieopwekking wordt ook gekeken naar locaties op water. In de Regionale energiestrategie is het grootschalig opwekken van zonne-energie op water als 'nee, tenzij' benoemd. Indien windmolens in het IJmeer of zonnepanelen op water noodzakelijk zijn, dan dient de waterecologie zo min mogelijk te worden geschaad. Zie hiervoor ook de delen over klimaat en energie in deze omgevingsvisie.

Water voor transport en verbinden

Amsterdam heeft een grote en groeiende haven, met het IJ, IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal als verbinding naar het achterland. Transport over water wordt gestimuleerd omdat het duurzamer kan zijn, maar vooral als alternatief voor zwaar transport over zwakke kades en bruggen. Omdat de stad groeit, willen meer mensen het IJ oversteken. Allerlei vormen van recreatief passagiersvervoer kunnen weer gaan toenemen, ook buiten het centrum: zee- en riviercruises, recreatieve veerverbindingen, chartervaart, enzovoorts. We noemen de volgende accenten voor de komende jaren:

1. Ter verbetering van de kwaliteit van de IJ-oever in het centrumgebied moeten riviercruiseschepen worden verspreid naar de flanken van de stad. Ook voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart in havenwater zijn belangrijk.
2. Ruimte voor meer recreatieve veerverbindingen over het IJ, bijvoorbeeld een oost-westverbinding over het IJ.
3. Er komt beleid voor toeristenvervoer en partyschepen op het IJ. Ook is een visie nodig op de chartervaart op IJmeer en IJsselmeer, met aandacht voor regionale recreatieve veerverbindingen. De Passenger Terminal Amsterdam wordt mogelijk verplaatst naar de Coenhaven.
4. Binnenwater dient te worden toegewezen aan functies en activiteiten die daaraan gebonden zijn. Functies die zijn gericht op activiteiten in de regio of in havenwater kunnen beter worden verplaatst.
5. Het binnenwater vormt een belangrijk netwerk met mogelijkheden voor bevoorrading tot diep in de stad. Het netwerk is vastgelegd in doorvaartprofielen, waarbij met name op de A- en B-profielen vervoer van grotere goederen en bouwmaterialen mogelijk is, indien de bruggen niet te laag zijn. Door knelpunten in doorvaarthoogte op te lossen en laad- en loslocaties te ontwikkelen en in te richten, vergroten we de bruikbaarheid van dit netwerk.
6. Behoud van voldoende binnenstedelijke (gemengde) bedrijfsterreinen aan het water ten behoeve van goederenoverslag voor transport over het water, zoals het Zeeburgerpad, de Schinkel en de oevers van het IJ binnen de Ring.

Water voor wonen en werken

Wonen en werken in of aan het water is populair. Woonboten willen graag uitbreiden, met ook vlonders rondom de boot en ruimte op de oever. Cafés en restaurants willen graag een terras aan het water, op een steiger, of zich vestigen op een boot. Kantoren vinden uitzicht op het water een verrijking. Maar dergelijke ontwikkelingen belemmeren wel steeds meer uitzicht op het water. We willen dit uitzicht beter beschermen en herstellen. Het huidige beleid om het aantal woonboten niet uit te breiden, om via kleinschalige herschikkingen knelpunten op te lossen en overtredingen te handhaven, blijft daarom staan. Behoud van historische woonboten heeft een breed draagvlak.

De laatste bedrijventerreinen aan het water worden in rap tempo vervangen door kantoren, woningen en hotels. Daar moeten we zorgvuldig mee omgaan, want die ruimte hebben we nodig voor watergebonden bedrijvigheid, onze ambities om de passagiers- en pleziervaart te verduurzamen en om goederenvervoer over het water te stimuleren. Nieuwe accenten worden:

1. Toekomstbestendige jachthavens, met vooral forse investeringen in laadinfrastructuur voor duurzame boten.
2. Nieuwe waterverbindingen. Met de ontwikkeling van nieuwe woongebieden ontstaat de uitdaging om deze via het water te verbinden met de rest van de stad. Zo kan bij de ontwikkeling van Haven-Stad een nieuwe vaarverbinding tussen de Vlothaven en het westelijk Marktkanaal in West interessant zijn. Ook het doortrekken van de Westlandgracht blijft een optie. Daarnaast willen we knelpunten in sloepennetwerken oplossen en stedelijk met landelijk noord verbinden.
3. Nieuw water in nieuwe wijken wordt volgens ecologische principes ontworpen en aangelegd. Het water is dan direct geschikt voor mens en natuur.
4. De transformatie van voormalig industrieel gebied in woongebied vraagt vaak om sanering van (water)bodemvervuiling of betere kwaliteit van het oppervlaktewater, om recreatie of natuurontwikkeling mogelijk te maken.

Water en natuur, ecologie en duurzaamheid

Veel Amsterdams water is ecologisch belangrijk, onder meer vanwege de combinatie van zoet/zout/brak water. De biodiversiteit is er hoog, onder meer met trekvissen. Intensief ruimtegebruik tast ecologische waarden en verbindingen echter aan. Zo veroorzaken meer motorboten troebeler water en geven grotere woonboten, terrassen en steigers meer schaduw, met negatieve effecten op de ecologie. De kwaliteitsdoelen van de Kaderrichtlijn Water worden dan misschien niet gehaald. Kennis en besef is bij veel Amsterdammers op dit punt nog te mager. Nieuwe accenten worden:

1. De ecologische waterkwaliteit in veel vijvers en sloten is slecht, onder andere doordat bladval en voedselresten het water te voedselrijk maken. Met betere oeverinrichting, baggeren en visstandbeheer kan de ecologische kwaliteit worden verbeterd.
2. Aanwijzen van rustgebieden waar de waterecologie zich kan ontwikkelen, bijvoorbeeld de Ringvaart van de Watergraafsmeer en de Westlandgracht. Voor deze wateren wordt onderzocht of er ruimte is voor ondieptes en meer glooiend watertalud. Een uitdaging zou ook zijn om dit te doen in één of meer nader te bepalen grachten in het centrum. In rustgebieden komen dan beduidend minder mogelijkheden voor ander gebruik.
3. Aanleg van meer natuurvriendelijke oevers, zowel onder als boven water. Ook in stadsparken en bij kadeherstel gaan we meer ruimte bieden aan vegetatie en paai- en schuilgelegenheid.
4. Meer verbindingen tussen groen-blauwe gebieden in de stad, voor meer mogelijkheden voor planten en dieren om zich te ontwikkelen, schuilen, paaien, paren, broeden en van leefgebied naar leefgebied te trekken. Ook watergangen zijn goede verbindingszones. Zie verder Hoofdgroenstructuur, paragraaf Groen.
5. Gebruik van diep oppervlaktewater voor koudeopslag voor stadskoeling. Nu worden alleen de Nieuwe Meer en de in de gemeente Ouder-Amstel gelegen Ouderkerkerplas hiervoor gebruikt, maar de komende jaren wordt gezocht naar meer mogelijkheden hiervoor. Zie verder de paragraaf Warmte- en koudenetten in het hoofdstuk Duurzame stad.
6. Opzet van een waternatuurcentrum, met informatie over de bijzondere ecologische waarde van het water in en om Amsterdam (haring in het IJ, Natura 2000-gebied Mar-

kermeer & IJmeer, natuurontwikkelingsprojecten, vistrekroutes, mosselbanken, enzovoorts).

Water voor sport en recreatie

De groei van de stad betekent dat meer mensen op of in het water willen sporten. Nu de kwaliteit van het water beter wordt, willen meer mensen binnen de stad zwemmen. Er komen meer plezierboten en kano's. We zien Amsterdammers suppen, fly- en wakeboarden. Veel hardlopers doen 'een rondje om de plas'. De meeste watersport of -recreatie past bij een gezonde stad, is kleinschalig en daarom welkom. Op steeds meer plaatsen ontstaan echter conflicten. Roeiers op de Amstel hebben last van drukte en golfslag van andere recreanten, zwemmers in open water zijn slecht zichtbaar voor vaarverkeer. Recreatie langs groene oevers brengt extra beheeropgaven met zich mee. Nieuwe accenten worden:

1. Meer ruimte voor sport op, in en langs het water vraagt soms om bescherming of scheiding van functies. Wellicht zullen daarom meer wateren worden gereserveerd voor ongemotoriseerde watersport en -recreatie. Bijvoorbeeld de Gaasperplas, een deel van het Beneden Diep of misschien een nader te bepalen gracht in de centrale stad. Datzelfde kan gelden voor recreatieve vaarroutes voor ongemotoriseerd vaarverkeer, bijvoorbeeld kanoroutes. Heel specifieke sporten krijgen een eigen, veilige plek.
2. We maken meer zwemlocaties in natuurwater mogelijk. Dat kunnen lang niet altijd officiële zwemlocaties zijn die voldoen aan alle wettelijke eisen. De Omgevingswet biedt echter ruimte voor maatwerk, waardoor er naast officiële zwemlocaties ruimte is voor kleinschalige plekken met beperkte voorzieningen en veiligheidsmaatregelen. De recreant is zelf verantwoordelijk, waarbij de gemeente ter plekke de eventuele risico's aangeeft. Een aanpak om overlast voor de omgeving te beperken en een ander beheerregime is daarbij gewenst.
3. Nieuwe stadsbuurten aan het water zoals in Haven-Stad, bieden ruimte voor meer watersport en -recreatie. Daar is nu nog weinig druk. Ook stadsdeel Noord heeft een enorm areaal aan water met nu nog beperkte mogelijkheden voor watersport en -recreatie. De IJ-oevers krijgen zo voor heel Noord en het westelijk deel van de stad een recreatieve functie, onder andere als zwemplek.
4. Nieuwe laad- en onderhoudsinfrastructuur voor uitstootvrije motoren van plezier- en passagiersvaartuigen in jachthavens.

Groen

Groen is voor veel Amsterdammers van grote waarde. Door de eeuwen heen heeft groen de stad gestructureerd en identiteit gegeven en dat doet het nog steeds. De unieke structuur van de stad in lobben en scheggen zorgt dat iedere Amsterdammer op fietsafstand toegang heeft tot groen. Daarnaast wordt het steeds belangrijker dat we kunnen spelen, sporten, bewegen en elkaar ontmoeten op koele, groene plekken in de directe woonomgeving. Een aanzienlijk deel van de stadbewoners, vooral kinderen, ouderen en andere kwetsbare groepen, zijn van buurtgroen afhankelijk. Maar alle Amsterdammers besteden hun vrije tijd steeds vaker op groene plekken dicht bij huis.

De groei van de stad door verdichting maakt groen in de stad steeds belangrijker. Klimaatadaptatie komt daar nog eens bij. Het gebruik van het Amsterdamse groen neemt de laatste jaren flink toe, dus we kunnen ons geen 'verspilling' van groen meer veroorloven. We moeten groen beschikbaar maken voor zoveel mogelijk Amsterdammers, waarbij groen zoveel mogelijk doelen dient. Want stadsgroen heeft heel veel functies: biodiversiteit, plaagonderdrukking, wind- en geluiddemping, klimaatregulering, voedselproductie, vastlegging CO_2, sociale en emotionele functies, gezondheid, economie, recreatie, bodemvruchtbaarheid en educatie. Genoeg redenen voor stevige, groene, natuurinclusieve ambities in het verdichtende Amsterdam van de toekomst. Water in de stad vervult in veel opzichten dezelfde functies als groen. Rigoureus vergroenen is daarom met recht een van de strategische keuzes van deze omgevingsvisie.

Groenbeleid

De in 2018 vastgestelde referentienormen voor groen, sport en andere maatschappelijke voorzieningen vormen een belangrijk ijkpunt voor de planning van nieuw groen in gebiedsontwikkelingen. Veel bestaand groen is vastgelegd in de Hoofdgroenstructuur, die al veel langer bestaat. Deze Hoofdgroenstructuur deed en doet goed zijn werk, maar wordt op enkele punten vernieuwd; zie hiervoor Deel II WAAR en de paragraaf hierna.

Referentienormen en hoofdgroenstructuur zijn onderdelen van een nieuwe brede visie op groen in en om de stad, die in 2020 heeft geresulteerd in vaststelling van de ambitieuze Groenvisie, waarvan de kern wordt overgenomen in deze Omgevingsvisie. Gezondheid, natuur/biodiversiteit, klimaatadaptatie en sociaal welzijn zijn daarin de vier grootste belangen van Amsterdams groen. We maximaliseren de positieve effecten van een groene omgeving voor mens en dier. Daarvoor maken we gebruik van vier principes:

1. We zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen

Meer inwoners betekent dat er meer beschikbaar en hoogwaardig groenareaal moet komen. Dat kan openbaar of privaat groen zijn. Bij het stimuleren van privaat groen zoeken we de grenzen van de juridische mogelijkheden. We bieden aan meer Amsterdammers de mogelijkheid gebruik te maken van bestaande volkstuinparken, sportparken en schooltuinen. Openstellingen gaan uiteraard op gepaste wijze en in goed overleg met de huidige gebruikers. Zie voor volkstuinen ook verderop in deze omgevingsvisie.

We beogen groene routes van voordeur tot landschap. Dit betekent buurtgroen in de directe woon- of werkomgeving, een parkgebied op tien minuten lopen, en een groter groengebied of ruiger landschapspark aan de rand van de stad, binnen vijftien minuten fietsen. Dit heeft gevolgen voor de plek van nieuwe wijken en nieuwe stadsparken, waaronder een stadsbos. Ook de inrichting van vele routes door de bestaande stad gaat veranderen: meer groenoppervlak ten koste van verharding, meer groen op en aan gebouwen, meer ruimte voor gezonde straat- en pleinbomen. 'Groen, tenzij' wordt het basisprincipe bij de inrichting van het grondoppervlak van de stad.

2. Groen draagt bij aan zoveel mogelijk opgaven

Groen kan een positieve bijdrage leveren aan veel doelen in deze omgevingsvisie. Het draagt bij aan klimaatadaptatie, door water vast te houden en zo pieken in wateroverlast en droogte te verminderen. Ook verlaagt het hittestress, wat ook weer voor gezondheidswinst zorgt. Groen biedt ruimte voor beweging, recreatie, rust en gemeenschappelijke (moes-) tuinen.

Bij inrichting en beheer van groen kiezen we voor behoud of versterking van zoveel mogelijk groene waarden. Maar niet overal op dezelfde manier. In het groen is voor ieder wat wils, maar stads- en buurtparken kunnen zich specialiseren in gebruiksmogelijkheden, waardoor elk stadspark een eigen karakter krijgt.

3. De stad wordt natuurinclusief aangelegd en beheerd

Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Dit speelt ook in het landelijk gebied, door monoculturen in de landbouw. In de stad zijn mogelijkheden om de biodiversiteit juist te vergroten. Door natuurinclusief te bouwen, te ontwerpen, in te richten en te beheren, maken we een stad waar misschien wel meer plant- en diersoorten kunnen gedijen dan nu in veel gebieden buiten de stad. Natuur kan vaak worden gecombineerd met wonen, recreëren, infrastructuur en bedrijvigheid. Amsterdam wordt een natuurinclusieve stad door toepassing van tien punten:

1. Een aaneengesloten ecologische structuur, met hoge biodiversiteit. Deze is opgenomen in de nieuwe Hoofdgroenstructuur (zie hierna).
2. Een verplicht puntensysteem natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw en renovatie. Dit betreft legio dingen, zoals vleermuiskasten, groene daken en inheemse plantensoorten.
3. Een integraal dakenplan voor de bestaande stad, waar naast biodiversiteit ook blauwe en gele daken een plek krijgen.
4. Groene(re) particuliere terreinen, via stimuleringsmaatregelen.
5. Een natuurlijk groen-blauw netwerk in elk nieuw wijkontwerp, in zowel openbare als particuliere ruimte.

6. Ecologisch beheer van het openbaar groen, waarbij de ecologische kwaliteit wordt gemonitord.
7. Een flink deel natuurlijk groen en rustgebied in parken. Dit is aandachtspunt bij onderzoek naar de identiteit van de parken in de komende jaren.
8. Regelmatige metingen van de biodiversiteit van Amsterdam.
9. Inrichting van zonnige oevers met een flauw talud met inheemse oeverbeplanting. Kades worden natuurinclusief ingericht met onderwatertalud en muurvegetatie.
10. Bij herprofilering van openbare ruimte staat natuurinclusiviteit voorop, met betere boomgroeiplaatsen en veel variatie in biotopen en beheervormen.

Bij het ontwerp van nieuwe gebieden moeten we wel rekening houden met het voorkomen van dierplagen. Advies bij het team dierplaagbeheersing van de GGD Amsterdam is altijd mogelijk.

4. Aan groen werken we samen

Verschillende opgaven raken elkaar steeds meer en samenwerking wordt steeds belangrijker, ook bij groen. Een groene stad maak je samen. We zetten in op meer samenwerking met bewoners, ondernemers, corporaties, kennisinstellingen en andere organisaties. Daar zijn altijd gesprekken over mogelijk. En we zetten in op duidelijke rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente, waarbij samen aan hetzelfde doel wordt gewerkt. Kennis over groen, ecologie en water wordt beter gedeeld. Een en ander wordt de komende jaren uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's.

Groen en verdichting

Bovengenoemde stevige groenambities betekenen niet dat hiermee de groei en de verdichting van Amsterdam een halt worden toegeroepen. Zie elders in deze omgevingsvisie voor de eveneens stevige verdichtingsambities. Wij zien voor nog vele jaren mogelijkheden om beide ambities met elkaar te combineren. Ten eerste omdat dichtbebouwde wijken meestal populairder en succesvoller zijn, ten tweede omdat we tot nu toe best veel groen hebben veronachtzaamd. De verdichting van de stad zal leiden tot een waardevermeerdering van het groen, wat weer leidt tot meer aandacht, herwaardering, meervoudiger gebruik en een hogere kwaliteit.

Hoofdgroenstructuur als groene basis

Om groen in een zich ontwikkelende grote stad als Amsterdam goed te beschermen, werd in 1996 het instrument 'Hoofdgroenstructuur' (HGS) geïntroduceerd. Dit werd daarna steeds beter geïntegreerd in de opvolgende structuurvisies. Alle grotere groengebieden van de stad vallen onder het regime van de Hoofdgroenstructuur. Hier mag niet gebouwd worden, en mogelijke ingrepen worden door een onafhankelijke technische adviescommissie (TAC) beoordeeld.

Uit verschillende evaluaties blijkt dat de hoofdgroenstructuur zijn werk goed doet. Het dwingt ons om zorgvuldig met groen om te gaan bij het maken van stedenbouwkundige plannen. In de afgelopen jaren trokken we tientallen miljoenen uit om delen van de hoofdgroenstructuur te versterken, zoals voor de herinrichting van Frankendael, het Noorderpark, Westerpark, Oosterpark en Nelson Mandelapark en tot nieuwe parken zoals het Diemerpark en Somerlust.

Niet al het Amsterdamse groen valt in de hoofdgroenstructuur. Het beleid hiervoor is flexibeler, maar ook bij keuzes in overig groen geldt natuurinclusiviteit als belangrijk uitgangspunt.

Een vernieuwde Hoofdgroenstructuur

We handhaven en versterken het instrument van de Hoofdgroenstructuur en blijven gebruikmaken van de adviezen van een onafhankelijke adviescommissie. Wel wordt de Hoofdgroenstructuur met deze omgevingsvisie op een aantal onderdelen vernieuwd. Er zijn twee grote wijzigingen ten opzichte van de Hoofdgroenstructuur in de Structuurvisie 2040: het wordt een groen-blauw raamwerk en hij wordt dynamischer.

1. Een samenhangend groen-blauw raamwerk

De Hoofdgroenstructuur gaat zich de komende jaren ontwikkelen van een mozaïek bestaande uit losse onderdelen naar een aaneengesloten groen-blauw raamwerk bestaande uit grote groengebieden die onderling met elkaar worden verbonden door ecologische en recreatieve verbindingen. Zie hiervoor het hoofdstuk WAAR van deze omgevingsvisie.

2. Een dynamischer hoofdgroenstructuur

Een hoofdgroenstructuur in een zich sterk ontwikkelende stad blijft een stevige juridisch-planologische bescherming nodig hebben. Daarom wordt de nieuwe Hoofdgroenstructuur, als uitwerking van deze Omgevingsvisie, verankerd in het Omgevingsplan. Daarmee wordt het groen in de hoofdgroenstructuur beschermd tegen verharding, bebouwing of andere ontwikkelingen die de groene functie van deze gebieden bedreigen. Maar omdat de stad verandert en mensen veranderen, moet de hoofdgroenstructuur ook kunnen mee veranderen.

Daarom zorgen we ervoor dat de hoofdgroenstructuur de komende jaren per saldo groeit en dat de waarde van de hoofdgroenstructuur voor de stad op allerlei vlakken toeneemt. Denk aan ecologie, sport en spel, klimaatadaptatie, gezondheid en ontmoeting. In de grote gebiedsontwikkelingen worden nieuwe stadsparken en groene verbindingen aangelegd die deel gaan uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Ook in de bestaande stad gaan we stenige gebieden vergroenen en toevoegen aan de hoofdgroenstructuur.

Deze omgevingsvisie telt meer ambities die om ruimte vragen, zoals sportvoorzieningen, windmolens, onderstations of fietsroutes. Soms krijgen die een plek in de hoofdgroenstructuur. We hanteren daarbij het uitgangspunt dat inpassing van deze ruimtevragers leidt tot een versterking van de waarde van de hoofdgroenstructuur. Denk aan het inpassen van sport in combinatie met het versterken van de ecologische waarden van de groene omlijsting van sportvelden. Bij periodieke herijkingen van de omgevingsvisie en het omgevingsplan zullen we de wenselijke wijzigingen aan de raad voorleggen.

Instrumentarium

In tegenstelling tot in de vigerende Structuurvisie maakt het instrumentarium van de hoofdgroenstructuur geen deel uit van de omgevingsvisie. Dit wordt richting omgevingsplan uitgewerkt. Het huidige instrumentarium zoals opgenomen in de Structuurvisie 2040 blijft van kracht totdat een nieuw instrumentarium voor de hoofdgroenstructuur is uitgewerkt in een programma. In de basis continueren we hierbij het vigerende hoofdgroenstructuurbeleid, hier en daar geactualiseerd met nieuwe stedelijke opgaven en ontwikkelingen.

De Amsterdamse hoofdgroenstructuur bestaat uit groen:

- nu of te realiseren in de toekomst;
- met een wijkoverstijgende functie;
- dat van grote waarde is voor het gebruik, gezondheid, natuur, duurzaamheid of vanwege hoge esthetische, stedenbouwkundige of cultuurhistorische waarden;
- dat een cruciale verbindende of structurerende functie vervult;
- of op een andere wijze bijzonder of zeldzaam is.

Dat betekent dat alle stadsparken onderdeel blijven van de hoofdgroenstructuur. Op locaties waar buurtparken essentiële schakels vormen in de groene lijnen en linten van de hoofdgroenstructuur worden deze toegevoegd. Hetzelfde geldt voor waterpartijen en randen. Samen met toevoeging van de groene lijnen en ecologische, recreatieve en bomenlinten wordt zo de hoofdgroenstructuur als geheel vergroot.

Verder blijven alle begraafplaatsen en volkstuinparken deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Hetzelfde geldt voor de groene sportparken en stedelijke sportparken met groene omlijstingen, gezien hun essentiële positionering binnen deze stedelijke groenstructuur. De waarborging van deze groenfuncties in de stad wordt gelegitimeerd vanuit een grotere toegankelijkheidsopgave.

Ingrepen in de hoofdgroenstructuur worden door een toetscommissie op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria per groentype worden nog uitgewerkt en dienen als kader voor het omgevingsplan. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

Wat gaan we nog uitwerken?

In deze omgevingsvisie hebben we de visie op de ontwikkeling van de hoofdgroenstructuur beschreven en in kaart gebracht. Na vaststelling van de omgevingsvisie wordt deze op de volgende wijze uitgewerkt:

Verankering in het omgevingsplan

Om de visie op de hoofdgroenstructuur de juridische status te geven die het verdient, zal deze opgenomen worden in het omgevingsplan. Daarvoor is het nodig om:

- de exacte grenzen van de hoofdgroenstructuur te bepalen en te verwerken tot een 'toetskaart';
- de verschillende groentypen binnen de hoofdgroenstructuur te actualiseren en toe te wijzen aan de verschillende groenonderdelen van de hoofdgroenstructuur, zoals parken, volkstuinparken, sportparken en verbindingen;
- de beleidsregels per groentype op te stellen: dit geeft duidelijkheid over wat er wel of niet inpasbaar is binnen de verschillende groentypen.

Programma Hoofdgroenstructuur 2030

We gaan de visie op de hoofdgroenstructuur voor de lange termijn vertalen naar de belangrijkste opgaven voor de korte en middellange termijn. In een uitwerking brengen we de grootste en belangrijkste opgaven voor de komende tien jaar in woord en beeld. We maken een opgavenkaart 2030, waarop te zien is waar de prioriteit ligt in het versterken van de hoofdgroenstructuur. Op de kaart zullen kwantitatieve opgaven (nieuwe parken en ontbrekende verbindingen) en kwalitatieve opgaven (zoals versterking van ecologische, recreatieve, gezondheidswaarden, vergroten toegankelijkheid) zichtbaar zijn. Zo wordt richting gegeven aan investeringsprogramma's en initiatieven die gericht zijn op een kwaliteitsimpuls van de hoofdgroenstructuur. Er komt ook aandacht voor nieuwe sport- en beweegmogelijkheden in samenhang met ecologische waarden.

Organisatie en werkwijze

Een stedelijke structuur van groen en water die naast bescherming ook om ontwikkeling vraagt, heeft een daarbij passende organisatie, werkwijze en beheer- en financieringsmethodiek nodig. Hoe zorgen we voor structurele investeringen in de groei van de hoofdgroenstructuur? Hoe zorgen we dat het beheer aansluit bij de gewenste beleving en het gewenste gebruik? We ontwikkelen een voorstel voor wijze van invulling en nieuwe samenstelling van de toetsingscommissie in lijn met de vereisten van de Omgevingswet. Aanpassing van de TAC-verordening maakt hier deel van uit.

Volkstuinen, begraafplaatsen, crematoria

Volkstuinen

In en direct tegen de stad ligt 300 hectare aan volkstuinparken. Dat is in oppervlak meer dan alle parken in de dichtst bevolkte delen van Amsterdam gecombineerd. Alle bestaande volkstuinen worden in principe voor de stad behouden, maar we zoeken met de tuinders naar mogelijkheden om meer Amsterdammers van de parken te laten genieten. Voor het toewerken naar volkstuinen nieuwe stijl is in 2020 de Uitvoeringsstrategie Volkstuinenbeleid vastgesteld, met versterking van maatschappelijk medegebruik als belangrijk onderdeel. De volkstuinen binnen de stad dragen op die manier bij aan meer groene ruimte voor alle Amsterdammers en vormen op die manier een broodnodige aanvulling op de soms overbelaste stadsparken.

Begraafplaatsen

In Amsterdam zijn verschillende begraafplaatsen. Sommige zijn in gemeentelijk eigendom (De Nieuwe Ooster en De Nieuwe Noorder), andere zijn in particulier bezit bij een stichting. Begraafplaatsen hebben vaak een lange historie en dragen als cultuurhistorische en boomrijke monumenten bij aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Alle begraafplaatsen maken deel uit van de hoofdgroenstructuur. We waarderen en beschermen de begraafplaatsen als plekken met een belangrijke maatschappelijke functie en een hoge natuurwaarde. Met beperkte middelen willen we de toegankelijkheid voor bezoek iets vergroten. Denk hierbij aan verruiming van de bezoektijden, het aanleggen van fietspaden langs de begraafplaatsen, en door langs de randen service aan bezoekers te bieden, zoals een horecavoorziening of museum. Voorts kan de drempel iets worden verlaagd door het organiseren van rondleidingen, lezingen en informatiebijeenkomsten. Duurzaamheid is een thema, bijvoorbeeld door bij de renovatie van paden grindkoffers aan te brengen om water te bergen en af te voeren en door de gebouwen natuurinclusiever te maken en te zorgen voor goede groeiomstandigheden voor groen. Ook begraafplaatsen gaan we steeds meer ecologisch beheren, met bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers. We betrekken omwonenden en nabestaanden bij het onderhoud van het groen.

Nieuwe richtingen

De huidige Amsterdamse begraaf- en crematiecapaciteit volstaat om in de toekomstige behoefte van verschillende bewonersgroepen te voorzien. Toch ontstaat er een groeiende vraag naar een nieuw soort capaciteit, vooral vanuit nieuwe culturen. Deze worden zo goed mogelijk op de bestaande locaties gefaciliteerd. De coronacrisis in 2020 heeft door de beperkingen op het begraven in landen van herkomst de vraag naar begraven met eeuwigdurende grafrust in een stroomversnelling gebracht, met name vanuit moslims. De verwachting is dat dit een blijvend effect zal hebben op de vraag naar ruimte voor eeuwigdurende grafrust. De wenselijkheid en mogelijkheden daartoe worden onderzocht. In samenwerking met omringende gemeenten wordt gekeken naar mogelijkheden voor nieuwe begraafplaatsen (of uitbreidingen van bestaande), met ruimte voor eeuwigdurende grafrust voor verschillende geloofsrichtingen. Op het Strandeiland in IJburg wordt alvast ruimte gereserveerd voor een extra begraafplaats annex gedenkpark aan het water.

Crematoria

Voor het stichten van nieuwe crematoria op bestaande begraafplaatsen kan alleen medewerking worden verleend na een stads- en regiobrede afweging over noodzaak en rentabiliteit, om overaanbod te voorkomen. Bij nieuwe crematoria wordt de hoofdgroenstructuur ontzien. Er zijn combinaties denkbaar met culturele voorzieningen zoals museum, tentoonstellingsruimte of buurtcentrum, en kleinschalige horeca. Elektrisch cremeren op een bedrijventerrein is een mogelijkheid om de druk op de hoofdgroenstructuur te beperken, als er behoefte is aan meer crematoria. Vanuit duurzaamheidsoogpunt wordt elektrisch cremeren bij bestaande crematoria gestimuleerd.

Landschap, recreatie en landbouw

Amsterdam ligt midden in een gevarieerd landschap van grote schoonheid. Het gaat om natuurgebieden, meren en plassen, oer-Hollandse veenweiden, ingerichte recreatiegebieden, landgoederen, akkerbouwgebieden en 'nieuwe wildernis'. In het landschap liggen bovendien twee Unesco-werelderfgoed gebieden: de Stelling van Amsterdam en de Beemster. Het landschap is van iedereen en tegelijk van niemand. Het landschap kent altijd een eigenaar, maar vertegenwoordigt ook collectieve waarden. Werken aan het landschap vraagt daarom bij uitstek samenwerking tussen publieke en private partijen. Amsterdam heeft beperkt zeggenschap over het landschap en volgt hierin landelijk en provinciaal beleid. Toch nemen wij verantwoordelijkheid om regionaal actief samen te werken aan beheer en ontwikkeling van een toekomstbestendig landschap. Achteroverleunen is geen optie, omdat de kwaliteiten van het landschap, onderdeel van de kwaliteit van onze leefomgeving, daarmee te veel achteruitgaan. In de omgevingsvisie beschrijven wij onze inzet, niet als af plan, maar als richting voor deze samenwerking.

We streven naar een duurzaam en met de stad verbonden landschap van hoge kwaliteit:

- Duurzaam landschap is houdbaar landschap: landschap dat niet wordt 'opgemaakt' of onomkeerbaar aangetast of gebruikt.
- Met de stad verbonden landschap is vanuit de stad gemakkelijk bereikbaar landschap waarvan de stedeling vindt dat "het erbij hoort" en waar hij trots op is.
- Hoge kwaliteit gaat onder andere om gave ontginningspatronen, hoge biodiversiteit, per landschapstype onderscheidende kernkwaliteiten en een hoogwaardig netwerk van fiets- en wandelpaden.

We hanteren de volgende uitgangspunten:

1. Respect voor flora & fauna en cultuurhistorie.

We richten ons op de belangen van mensen én op die van dieren en planten. Herstel en behoud van ecologische waarden zijn van belang. Daarom richten we ons op natuurinclusief bouwen, natuurinclusieve kringlooplandbouw en robuuste natuurgebieden en natuurverbindingen. Ook de cultuurhistorische waarden, denk bijvoorbeeld aan oude dijkjes en slootpatronen, beschermen en herstellen we, waar mogelijk.

2. Kostbaarheid.

We beschouwen en behandelen de voorraad landschap als niet-hernieuwbaar en kostbaar goed, waar we zuinig op moeten zijn. We richten ons op zoveel mogelijk voorkomen van areaalverlies, voorkomen van onomkeerbare aantasting, herstel en ontwikkeling van landschapswaarden, hernieuwbaar gebruik en grote openbare toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landschap.

3. Publieke zaak.

Het landschap is van levensbelang voor Amsterdam en vraagt daarom meer sturing en meer inzet door de gemeente, liefst in samenhang met hogere bijdragen van andere overheden en inzet van private partijen en burgers. Amsterdam kan haar doelen niet alleen en niet top-down realiseren: we hebben de inzet van anderen nodig om het doel van een duurzaam, met de stad verbonden landschap van hoge kwaliteit te realiseren. Samenwerking, cocreatie en participatie is een onlosmakelijk deel van de manier waarop we werken.

4. Verbondenheid.

Om de compacte stad gezonder te maken en gezond te houden is ook goed landschap nodig. Stad en landschap zijn van elkaar afhankelijk en vormen samen meer dan de som der delen. Groen en blauw in de stad en het landschap buiten de stad vormen een samenhangend netwerk. Verbondenheid betekent ook dat de producten uit het landschap bij de boer of in de stad te koop zijn.

5. Behoud scheggenstructuur.

De structuur van stadslobben en groene scheggen maakt het mogelijk dat elke Amsterdammer binnen 15-20 minuten in het landschap is. Routes tussen stad en landschap lopen zoveel mogelijk via of door de scheggen. Nabij de scheggen groeit de stad bovendien hard en neemt de recreatieve drukte in de scheg toe. Deze 'koppen van de scheggen' zijn belangrijke schakels tussen stad en landschap. Een ontwikkeling naar landschapspark, denk aan aanleg van een tweede Amsterdamse Bos, ligt daar dan ook voor de hand.

4. Heldere grenzen.

Hoewel stad en land bij elkaar horen, is het niet goed als ze op elkaar gaan lijken. De behoeften van de stedeling in het landschap (de beleving van rust en groene of blauwe ruimte, waarin recreatie, natuur en landbouw vanouds thuishoren) zijn anders dan de behoeften in de stad. Een heldere stad-landgrens en heldere ruimtelijke ordening zijn daarom nuttig en nodig.

5. Kernkwaliteiten.

De kernkwaliteiten van de landschappen verschillen van open water tot bos en van groot- tot kleinschalig. Amsterdam juicht ontwikkelingen toe die de kernkwaliteiten van een landschap versterken en gaat ontwikkelingen tegen die deze kwaliteiten aantasten. De provinciale Omgevingsverordening beschrijft gedetailleerd de kernkwaliteiten van de landschappen in heel Noord-Holland, en is hierin leidend.

Nieuwe richtingen

In samenwerking met andere partijen gaan we aan de slag met de volgende thema's:

- Bodemdaling en biodiversiteit in Waterland. Doel: beperken bodemdaling en vergroten biodiversiteit. Het gaat hierbij om een transitie die sommige boerenbedrijven hard raakt en tijd kost.
- Recreatie. Doel: adequate en duurzame recreatievoorzieningen bieden en de organisatie en aansturing daarvan verbeteren. Dit kan betekenen dat de gemeente meer middelen vrij moet maken, omdat de recreatiedruk toeneemt en extra voorzieningen nodig blijken.
- Klimaat en landschap. Doel is een landschappelijk goed ingepaste bijdrage te leveren aan de transitie naar duurzame energie, het vermijden van CO_2-uitstoot, vastleggen van CO_2, klimaatadaptatie en waterberging.
- Ontwikkeling van de scheggen. Doel is om uitgaande van de kernkwaliteiten, ontwikkelingen te realiseren die de betekenis van de scheg voor de stad vergroten. We zoeken naar combinaties tussen de recreatieve opgave met biodiversiteit, klimaatadaptatie, energietransitie, circulariteit, landbouwtransitie en/of gezonde leefomgeving.
- Bekostiging en aansturing van het landschap. We brengen de investerings- en beheeropgave in het landschap in beeld, zoeken nieuwe financieringsmodellen en verbeteren de aansturing van het landschap.
- Voedselstrategie. We werken aan vermindering van 'foodmiles', een grotere betrokkenheid van burgers bij voedselproductie en niet-agrarische verbreding van de landbouw.
- Bereikbaarheid van het landschap. Na de uitvoering pilot 'buitenpoort' Santpoort Noord volgt opschaling naar vijf extra landschapspoorten. Realisatie van een metropolitaan fietsnetwerk en een afwisselend wandelnetwerk.
- Communicatie. We ontsluiten de verhalen van het landschap en dragen deze uit.

Door vanuit deze nieuwe richtingen slim aan te sluiten bij programma's van andere partijen en koppelingen te maken met andere doelen van de omgevingsvisie kan veel bereikt worden met een beperkte inzet.

Dierenwelzijn

Amsterdam biedt een leefomgeving voor vele organismen. In de stad leven zo'n 6.000 verschillende soorten dieren in het wild. Het samen leven van mens en dier in de stad vraagt om rekening houden met elkaar, ook bij ruimtelijke ingrepen. Dat is van belang voor de dieren én de mensen, want natuurinclusiviteit en biodiversiteit zijn levensvoorwaarden voor ons allen.

Dierenwelzijn gaat over de kwaliteit van leven zoals die door het dier wordt ervaren. We willen voldoen aan de natuurlijke behoeften van het dier en we willen dat een dier vrij is van (fysiek of geestelijk) ongemak. Het gaat hierbij over gehouden dieren (huisdieren en landbouwdieren) én vrij levende dieren.

Vrij levende dieren kennen geen grenzen. Ze zoeken de voor hen meest ideale leefomstandigheden op waar dekking, voedsel, vocht en voortplantingsmogelijkheden beschikbaar zijn. In de stad vinden ze die mogelijkheden in gebouwen, tuinen, parken, sloten, natuur- en recreatiegebieden enzovoorts. Deze mogelijkheden willen we in stand houden en verbeteren. Bij bouwplannen of veranderingen in de openbare ruimte nemen we de zorg voor dieren zo vroeg mogelijk mee in keuzes en afwegingen.

Gehouden dieren hebben recht op genoeg openbare ruimte om vrij te kunnen bewegen. Daarom dienen er voldoende, goed over de stad verspreide losloopgebieden voor honden te zijn. Plaagdieroverlast beheersen we in Amsterdam op een diervriendelijke manier.

Landbouw en veehouderij dienen (uiteindelijk) duurzaam te zijn en rekening te houden met dierenwelzijn. Landbouwdieren horen de ruimte te hebben en te beschikken over schuilmogelijkheden tegen extreme weersomstandigheden. Daarom voorzien wij in planologische mogelijkheden voor bijvoorbeeld schuilstallen en (semi-) natuurlijke schuilgelegenheden. Intensieve veehouderij op Amsterdams grondgebied is ongewenst.

"Het voortbestaan van allerlei leven op aarde hangt af van de keuzes die wij nu maken"

Esther Jansen | Stadsdeel Centrum

17
Compacte stad

Amsterdam wil een mooie, compacte stad zijn. Dat betekent dat ruimte in de stad slim benut wordt en het geheel ruimtelijke kwaliteit oplevert. Daarbij maken we onderscheid tussen de kwaliteit van architectuur, stedenbouw, landschap en cultuurhistorisch erfgoed Het gaat daarbij zowel om functionele als esthetische kwaliteit. En een mooie, compacte stad betekent ook een slim benutten van de ruimte onder de grond, zodat op maaiveld meer leefruimte over blijft. Inpassing van nutsvoorzieningen en netwerken voor energie en afval worden in een verdichtende stad steeds lastiger en vragen om zorgvuldige planning en goede afstemming.

Ruimtelijke kwaliteit

Er is op projectniveau dan veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. Die aandacht is er veel minder op het niveau boven en tussen de projecten, de cruciale schakels en lijnen van de stad. Dat is vooral zichtbaar in de zones waar verschillende bouwperiodes, bouwtypen of infrastructuur samenkomen en waar projecten (letterlijk of figuurlijk) met de ruggen naar elkaar of hun omgeving staan. Deze omgevingsvisie is de start van een nieuwe manier van werken, waarbij de ruimtelijke samenhang van de stad en een onderbouwd idee over de ontwikkelkansen in de stad vertrekpunten zijn. De Ruimtelijke en programmatische basisstructuur uit Deel II WAAR biedt een basis waarop we meer gebiedsgericht verder kunnen werken aan ruimtelijke kwaliteit. Amsterdam moet zo tot een stad worden waar mensen met nog meer genoegen doorheen kunnen wandelen en fietsen, met zo min mogelijk plekken die men het liefste mijdt.

Meer richting geven aan ruimtelijke kwaliteit gaat prima samen met ruimte bieden aan allerlei vrije vormen van stadmaken, een andere prioriteit van deze omgevingsvisie. Meer richting geven betreft vooral het grotere geheel en de begrenzingen. Daarbinnen kunnen vele vrijheden worden gevierd. De zeer gevarieerde en nog steeds bejubelde grachtengordel is eigenlijk op eenzelfde wijze ontstaan.

Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK)

De Omgevingswet vraagt om een nieuwe omgang met de beoordeling van bouwplannen. Amsterdam kent een traditie van meer dan honderd jaar waarin een ontwerp voor een gebouw of een nieuw stuk stad door een onafhankelijke commissie wordt beoordeeld om te zien of het voldoende kwaliteit toevoegt en of het past in zijn omgeving. De criteria die de commissie gebruikt zijn vastgelegd in de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' (2016, herzien 2019) en in 'Waarderingskaarten architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit'. In 2017 is de oude Commissie voor Welstand en Monumenten omgevormd tot een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de oude commissie is de toevoeging van een subcommissie Integrale Ruimtelijke Kwaliteit. Deze adviseert het bestuur én initiatiefnemers van bouwprojecten in een vroeg stadium van de planvorming over de kansen en beperkingen die een initiatief met zich meebrengt. Om tegemoet te komen aan de wens van integrale advisering is de commissie breed samengesteld uit architecten, stedenbouwkundigen, cultuurhistorici, landschapsarchitecten en ontwerpers openbare ruimte. De CRK is daarmee qua werkwijze en samenstelling geschikt voor kwaliteitsadvisering onder de Omgevingswet.

Nieuwe richtingen

Om optimaal gebruik te maken van de kansen die de Omgevingswet biedt, wordt de samenstelling en werkwerkwijze van de commissie steeds bekeken in samenhang met maatschappelijke vraagstukken en uitdagingen waar de stad voor staat. Om die reden wordt geëxperimenteerd met regiemodellen waarin supervisie, CRK en ontwerpers intensief samen optrekken om in een open en transparant proces voor de stad te werken aan een optimaal resultaat. Begeleiding door de CRK staat in dat model garant voor een openbaar proces en publieke verantwoording.

Om de enorme opgave van verduurzaming optimaal te kunnen begeleiden, is de commissie versterkt met specialisten op het gebied van energietransitie en circulair bouwen. Daarin wordt bijvoorbeeld door middel van het project 'Mooi Verduurzamen' nadrukkelijk de samenwerking gezocht met corporaties en vve's.

Wat moet nader worden uitgewerkt?

1. Verankering van de welstandsnota en waarderingskaarten in het omgevingsplan; door het maken van (gebiedsgerichte) regels voor veelvoorkomende kleine bouwplannen (pv-panelen, warmtepompen, dakkapellen en ingrepen aan de binnenzijde van gesloten bouwblokken) worden deze vergunningvrij en hoeven niet meer getoetst te worden. Daardoor komt voor de CRK ruimte vrij voor advisering aan de voorkant in plaats van toetsing aan de achterkant.
2. Door de raad moet worden aangegeven welke bouwplannen en stedenbouwkundige ingrepen worden voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit of Omgevingskwaliteit.

Cultuurhistorie en archeologie

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is bepalend voor hoe bewoners en bezoekers de stad beleven.

Door de eeuwen heen zijn unieke plekken ontstaan die ieder op eigen wijze bijdragen aan de kwaliteit van de stad en waarmee mensen zich verbonden voelen. Niet alleen de beschermde stadsgezichten als de grachtengordel, Plan Zuid van H.P Berlage, een deel van de Westelijke Tuinsteden en de vele gebouwde monumenten in de stad hebben cultuurhistorische waarde. Ook historische landschappelijke structuren en elementen zoals waterwegen, dijken en archeologische resten in de bodem zijn waardevol. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke opbouw van Amsterdam als lobbenstad, gelegen te midden van waardevolle cultuurlandschappen. Ten slotte is ook de rijke traditie van integraal stedenbouwkundig ontwerpen in Amsterdam een vorm van (immaterieel) erfgoed.

Erfgoed versterkt het imago van Amsterdam in de wereld en is daarmee een belangrijke meerwaarde voor de aantrekkelijkheid van de stad. Bovendien is het een bron van inspiratie. Amsterdam heeft een stedenbouwkundige traditie die gebruikmaakt van de historische ondergrond. De bestaande opbouw van de stad, met herkenbare groeiringen en een stevige basisstructuur van straten, lanen, water en groen, is uitgangspunt voor verdere ontwikkeling. Dit zorgvuldig voortbouwen op wat er is maakt Amsterdam tot een leefbare stad. De lange lijnen van de geschiedenis zijn op verschillende schaalniveaus in de stad terug te vinden. Elke buurt, elk gebouw en elke plek, onder en boven het maaiveld, maakt deel uit van dat grotere geheel.

Veel gebouwen en buurten hebben daarom een beschermde status via de Erfgoedwet of de gemeentelijke erfgoedverordening. Het Beleidskader Monumenten geeft aan of en hoe aanpassingen aan monumenten mogelijk zijn, waaronder verduurzamingsingrepen. Bij ingrepen in de archeologische ondergrond gelden via het omgevingsplan voorschriften die voor ontwikkelaars duidelijk maken of vooraf onderzoek nodig is. Het Amsterdamse erfgoedbeleid is getrapt van opzet. Zo betekent archeologisch onderzoek in eerste instantie een bureaustudie, die alleen waar nodig wordt gevolgd door een opgraving of fysieke bescherming. Waar het om

bovengrondse waarden gaat, zijn er belangrijke raakvlakken met het beleid voor ruimtelijke kwaliteit, onder meer vanwege de waarderingskaarten die onderdeel zijn van het welstandsbeleid. Kern van dit beleid is behoud en gebruik van erfgoedwaarden. Voorts is uitgangspunt dat erfgoed vroeg wordt betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen, zodat erfgoed in alle afwegingen wordt meegenomen.

Nieuwe richtingen

Deze omgevingsvisie formuleert een stevige ambitie voor het verduurzamen, verdichten en vergroenen van de bestaande stad. De komende decennia raakt bijna alle ruimtelijke ontwikkeling in Amsterdam daarom aan bestaande cultuurhistorische waarden. Het meest pregnant is dat het geval in naoorlogse wijken in Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Maar ook in transformatiegebieden als Amstel III, Schinkelkwartier en langs de IJ-oevers is waardevol erfgoed te vinden. In veel ontwikkelgebieden kunnen bestaande kwaliteiten als uitgangspunt of inspiratie dienen voor vernieuwing. Dat vraagt op sommige plekken om een meer ontwikkelgerichte benadering van erfgoed bij verduurzamen, verdichten en vergroenen. We maken nieuwe ruimtelijke kwaliteit die een passende en waardevolle toevoeging vormt aan het bestaande. Tegelijk zijn er veel plekken waar erfgoedbeleid meer gericht zal zijn op behoud en versterken van de huidige waarden.

De komende jaren willen we de positie van erfgoed in de Amsterdamse verduurzamings-, verdichtings- en vergroeningsopgave helderder maken. Dat doen we door in deze visie al aan te geven waar en welke bestaande waarden in de stad aanwezig zijn, zie hiervoor de paragraaf Bestaande kwaliteiten als vertrekpunt in Deel II WAAR. De eventuele meerwaarde van cultuurhistorie bij verduurzamen, verdichten en vergroenen willen we onderzoeken in een bestuursopdracht Ruimtelijke kwaliteit en erfgoed. Ook in gebiedsprogramma's kunnen bestaande waarden in verband gebracht worden met ontwikkelopgaven en -kansen. Verder worden archeologische bouw- en aanlegregels voor iedereen beter inzichtelijk gemaakt met een waardekaart. Toch blijft het inzetten van en de omgang met erfgoed vooral maatwerk. In het Amsterdamse stadmaken streven we naar meer diversiteit en meer onderscheidende kwaliteiten binnen de stad. Erfgoed kan naast inspiratiebron ook een startpunt van het gesprek met de stad en de buurt zijn. Daarbij is bij uitstek aandacht voor het erfgoed van arm en rijk, voor joods erfgoed en het koloniaal verleden. Op die manier kan erfgoed nog meer een verbindende kracht zijn voor de identiteit van Amsterdam.

Hoogbouw

Amsterdam groeit binnen zijn grenzen en daarmee werken we aan een compacte stad. Dat vraagt op sommige plekken om buurten met hoge dichtheden. Deze omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan verdichting, concentratie en functiemenging. Hoogbouw kan worden gebruikt om zeer hoge dichtheden te realiseren op plekken waar de druk op de ruimte hoog is en die goed zijn ontsloten door openbaar vervoer en fiets, terwijl er ook ruimte blijft voor groene plekken in een buurt.

De belangrijkste uitgangspunten voor Amsterdamse hoogbouw zijn:

1. We spreken van hoogbouw bij gebouwen hoger dan 30 meter.
2. Bij elke bouwvorm staat de kwaliteit van de openbare ruimte en het leven op straat voorop.
3. We willen flink verdichten op plekken met hoge dynamiek en ontwikkeldruk. Dit zijn locaties direct grenzend aan het centrum en rondom de grote ov-stations. Hoogbouw kan een geschikte gebouwvorm zijn om te verdichten.
4. Rondom het IJ, een centrale open plek in de stad, wordt hoogbouw ingezet om het stadslandschap leesbaar te maken en het stadsbeeld vorm te geven.
5. We beschermen gebieden en landschappen van bijzondere waarde, zoals Unesco-erfgoed.
6. Elke stedenbouwkundige opzet vraagt om een specifieke inpassing van hoogbouw.

Dit heeft verschillende consequenties voor de verschillende delen van de stad. In een aantal gebieden is hoogbouw heel goed mogelijk, onder voorwaarde van een zorgvuldig samenspel met de gebieden van bijzondere waarde.

Rondom de spoorlijnen en langs het IJ kan verdichting leiden tot verschillende bouwhoogtes tot circa 70 meter. Rondom een aantal ov-stations, Sloterdijk, Amstel, Zuid, Amsterdam RAI, Lelylaan, Duivendrecht, Amsterdam Bijlmer-Arena, Bullewijk, Science Park en de Hemknoop (in Haven-Stad) kunnen gebouwen hoger dan 70 meter bijdragen aan de opgave tot verdichting. Eventueel kan hoogbouw hier als baken voor het station fungeren en zo bijdragen aan de leesbaarheid van de stad. Ook in de stedelijke centra (Osdorp-Centrum, Amsterdamse Poort en Buikslotermeerplein) kan hoogbouw bijdragen aan de verdichtingsopgave en de plek markeren.

Lang het IJ en in Haven-Stad is hoogbouw tot circa 70 meter mogelijk. Daarnaast geven hogere clusters en accenten van hoogbouw samen met de open ruimte van het water en de toekomstige bruggen het stadsbeeld vorm.

In het havengebied zijn geen beperkingen op de bouwhoogte, waar het gaat om installaties als windmolens, kranen en schoorstenen. Voor gebouwen en datacenters geldt ook hier een maximumhoogte van circa 70 meter. De beperkingen vanuit Schiphol kunnen op sommige plekken de toegestane hoogte beperken.

In andere delen van de stad gaan we terughoudender om met hoogbouw.

Binnen de ring-A10 ten zuiden van het IJ, op IJburg en in Buitenveldert is hoogbouw tot 60 meter zeer beperkt mogelijk. Het zijn uitzonderingen in een stad die overwegend uit laagbouw en middelhoogbouw bestaat.

In Noord, Nieuw-West en Zuidoost is hoogbouw tot circa 70 meter mogelijk langs de lange doorgaande straten en lanen en aan grote parken, mits goed ingepast in de stedenbouwkundige structuur.

Ten slotte blijven we terughoudend op plekken van bijzondere waarde waar met hoogbouw een grote schaalbreuk zou ontstaan. De bestaande kwaliteiten van de stad zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling van de stad. In sommige gebieden past hoogbouw daar niet bij.

Op het schaalniveau van het gebouw en de buurt hanteren we vijf principes:

1. Hoogbouw levert een bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
2. Hoogbouw maakt op een mooie manier deel uit van het stadssilhouet.
3. Er is een aangenaam verblijfsklimaat op het maaiveld rondom hoogbouw.
4. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw.
5. Hoogbouw draagt bij aan een klimaatneutrale en circulaire stad.

Bovenstaande uitgangspunten en principes dienen te worden uitgewerkt in vernieuwd hoogbouwbeleid.

Bouwdynamiek

Verdichting van de stad gebeurt niet alleen in gebiedsontwikkelingen, maar vindt ook spontaan plaats via kleinschalig opbouwen, aanbouwen en onderkeldering van panden in bestaande wijken. Dat doen mensen natuurlijk vooral met het oog op hun eigen belang, maar tot voor kort was daar ook vanuit maatschappelijk belang niet zoveel tegenin te brengen: het gebeurde mondjesmaat en verdichting op zichzelf is prima. Daarom was het beleid voor afwijkingen van het bestemmingsplan gericht op beperking van regeldruk.

Sinds enkele jaren is dat veranderd. De 'bouwdynamiek', zoals we dat nu noemen, is met name in de stadsdelen Zuid en West zeer sterk toegenomen. Vanwege de concentratie van grote aantallen verbouwingen in een paar wijken ervaren bewoners overlast van stof, lawaai en gebruik van de openbare ruimte. Daarnaast worden privacy en daglichttoetreding van bewoners steeds vaker aangetast. Ook leidt bouwdynamiek tot wijzigingen in de ruimtelijke structuur van de stad, met consequenties voor bijvoorbeeld de klimaatbestendigheid van buurten. Ten slotte verandert het aangezicht van de stad, zowel aan de straat- als aan de tuinzijde. We moeten een nieuwe balans vinden tussen de wens tot verdichting en de negatieve gevolgen ervan.

Nieuwe richtingen

De komende jaren worden de regels voor verbouwingen en vergrotingen van bestaande panden in de stad verscherpt. Wat betreft onderkelderingen is die afweging het gemakkelijkst. Aangezien onderkelderingen kunnen leiden tot ernstige problemen met het grondwater,

worden regels hier streng en via bestemmingsplannen (en later het omgevingsplan) juridisch waterdicht gemaakt. Zie hiervoor de paragraaf Ondergrond.

Ook bovengrondse aanbouwen worden weer vaker vergunningplichtig. De voorwaarden voor een bouwvergunning worden bovendien verscherpt. Er komen meer regels voor onder meer bouwveiligheid, plaatsing van bouwmaterialen in de openbare ruimte, hijszones en communicatie met de omgeving. Hemelwaterafvoer op eigen terrein wordt vanwege klimaatbestendigheid verplicht.

Bestemmingsplannen in de stadsdelen Zuid en West, en later het Amsterdamse omgevingsplan, zullen op deze nieuwe richtingen worden toegesneden. Zij worden conserverender, ook wat uitbouwen in binnenterreinen betreft. Soms kan een buurt zelfs als beschermd stadsgezicht worden aangewezen. Vanwege de gebiedsspecifieke kenmerken spelen de stadsdelen een grote rol in beleid, uitvoering en handhaving van bouwdynamiek.

Daken

De druk op de stad neemt toe, in de ondergrond, op maaiveldniveau uiteraard, maar ook op het dakenlandschap. Amsterdamse daken worden tot nu toe voornamelijk gebruikt als bescherming tegen regen en wind voor de verdieping eronder. Daar kunnen we veel meer mee doen. Daken kunnen bijdragen aan belangrijke doelen van deze omgevingsvisie, zoals:

- klimaatadaptatie, door wateropvang, vertraagde waterafvoer en isolatie;
- biodiversiteit, door het toevoegen van groen;
- energietransitie, door het plaatsen van zonnepanelen;
- sociale functies, met dakterrassen of sport, spel en bewegen;
- verdichting van de bestaande stad, door het optoppen met extra verdiepingslagen.

Het dakenlandschap wordt onderdeel van de ruimtelijke ordening van de stad. Amsterdam gaat regelgeving zodanig aanpassen dat het meervoudig gebruik van daken wordt gestimuleerd. Inmiddels komt dat terug in vele vormen van thematisch beleid. De voornaamste daarvan zijn de Regionale Energiestrategie, de Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam, Amsterdam Rainproof, de Groenvisie, de Hemelwaterverordening, en de dakeninventarisatiekaart Zonnepanelen en erfgoed. Wat dat laatste betreft: een monumentenstatus is dus niet op voorhand een belemmering voor meervoudig gebruik van het dak.

Het dak verandert van kostenpost naar mogelijk verdienmodel. De enkelvoudige, oorspronkelijke, beschermende functie levert niets op, maar zonnepanelen of dakterrassen wel. ‘Verdienen’ kan ook anders worden opgevat: door afwatering op eigen kavel verplicht te stellen, kan een juiste benutting van het dak een goedkope en effectieve manier zijn om aan die plicht te voldoen.

Het is vooral belangrijk dát daken meervoudig worden gebruikt, van secundair belang is de wijze waarop dat gebeurt. Alle geschikte daken moeten kunnen worden benut. De vastgoedeigenaar en/of het bouwproject beslist erover en is daarbij van vele factoren afhankelijk, zoals de locatie in de stad (een dakterras in de binnenstad is lastiger dan een dakterras in Zuidoost); de eigenschappen van de locatie (de Rivierenbuurt vraagt meer wateropvang dan Nieuw-West); de hellingshoek van het dak; de bouwkundige staat van het gebouw enzovoorts.

Stimuleren van vele partijen

Luchtfoto’s van Amsterdam gaan er de komende jaren gaandeweg anders uitzien. Aangezien de meeste daken geen gemeentelijk eigendom zijn, werken we hierin samen met woningcorporaties, huurderskoepels en vele andere gebouweigenaren. In de ‘Samenwerkingsafspraken 2020-2023 voor de volkshuisvesting’ zijn afspraken gemaakt over het verder benutten van daken. De ‘dakdokters’ is een organisatie die zich specifiek richt op het beter gebruiken van dakoppervlakken.

Er komt voorlopig geen nieuw, geïntegreerd dakenbeleid. Meervoudiger gebruik van daken is als doel immers al in genoemde programma’s verankerd, en nu ook via deze omgevingsvisie. We zetten dus in op versterking van de uitvoering via bijvoorbeeld:

- kennisvermeerdering en -deling;
- opname van ‘multifunctionele daken’ als criterium in het Plaberum;
- intensiveren van bestaande programma’s, bijvoorbeeld het actief benaderen van nieuwprojecten;
- ruimhartige beoordeling van vergunningaanvragen voor multifunctioneel gebruik van daken;
- subsidiëring.

Ondergrond

Al in de zestiende eeuw werd in Amsterdam slim gebruikgemaakt van de ondergrond. Boomstammen werden toen de grond in geslagen om ervoor te zorgen dat gebouwen niet op de slappe veenlaag rustten, maar op de stevigere zandlaag daaronder. Dit is een goed voorbeeld van het benutten van de ondergrond, om zo de hoge ambities van de stad waar te kunnen maken.

Ook in het huidige Amsterdam zijn er genoeg uitdagingen. In tegenstelling tot de 16e eeuw ligt de ondergrond van Amsterdam tegenwoordig vol met infrastructuur: kabels, leidingen, ondergrondse parkeerruimtes en afvalcontainers, kelders en daarnaast ruimte voor infiltratie van regenwater en boomwortels. Dit zijn zaken die vaak niet gemakkelijk zijn te verplaatsen. Tegelijkertijd zijn de ambities van Amsterdam hoog. De komende jaren wordt in Amsterdam hard gewerkt aan bijvoorbeeld klimaatbestendigheid, circulariteit, aardgasvrij en digitalisering. Al deze ambities hebben een ondergronds ruimtebeslag en leggen dus meer druk op de al krappe ruimte in de ondergrond. Daar komt de woningbouwopgave nog bij, die veelal in transformatiegebieden plaatsvindt, waar weinig ruimte is voor extra ondergrondse infrastructuur. Voorts speelt de vervangingsopgave van kademuren en bruggen. Kortom: er is sprake van ruimteconcurrentie in de ondergrond.

Verder is het stedelijk bodem- en grondwatersysteem door menselijk handelen historisch belast en niet meer in topconditie. De bodem is plaatselijk verontreinigd, bijvoorbeeld met lood of PFAS, en ook de bodembiodiversiteit is slechter dan vroeger. Voorts hebben we, vooral in Amsterdam-Noord, te maken met bodemdaling.

Algemene strategie

Zorgpunten genoeg dus, maar we treden ze ambitieus tegemoet. We willen toe naar een duurzaam beheerde vitale stadsbodem, die de door de stad gevraagde functies kan vervullen.

Meer regie op de ondergrond is daarvoor een harde noodzaak. Het volwaardig meenemen van de ondergrond in afwegingen is echter complex door de onzichtbaarheid en onbekendheid ervan, en de traagheid van het bodem- en grondwatersysteem.

We hebben uitgangspunten geformuleerd voor goede afwegingen in de toekomst. Zo moeten nut en noodzaak van gebruik van de ondergrond worden onderbouwd, en gaan combinaties van functies voor enkelvoudige functies. Bij het programma ‘Kademuren en bruggen’ wordt nagedacht over de inpassing van extra functies.

Voorts staan de kenmerken en identiteit van gebieden centraal. Activiteiten vinden liefst plaats op plekken waar de natuurlijke omstandigheden daarvoor het meest geschikt zijn. We streven naar circulariteit met een gesloten grondbalans voor de stad, onder meer via grondbanken. Langetermijnreserveringen worden goed afgewogen tegen kortetermijningrepen.

De ondergrond, het bodem- en grondwatersysteem eindigen tot slot niet bij de gemeentegrens. Voor bijvoorbeeld geothermie (zie Duurzame Stad) kijken we op het niveau van metropoolregio of provincie.

Slimmer ontwerpen, ondergrond als uitgangspunt

Uitgangspunt is dat bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling de bovengrond en de ondergrond vanaf het begin in samenhang worden bezien. Driedimensionale ruimtelijke ordening dus, waarbij het maaiveld als grens tussen onder- en bovengrond steeds meer vervalt. Daarnaast moeten we steeds de samenwerking zoeken tussen verschillende programma’s en thema’s, want dan past er meer. We hebben hiervoor een Integrale Ontwerpmethode voor de Openbare Ruimte ontwikkeld, die in de toekomst steeds meer tot standaard zal worden.

Deze aanpak biedt alle betrokkenen concrete handvatten om tot een afgestemd ontwerp en realisatie te komen. Dat gebeurt op het juiste schaalniveau, voor een toekomstvaste duurzame inrichting, voor innovatieve oplossingen die vorm geven aan de energietransitie, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

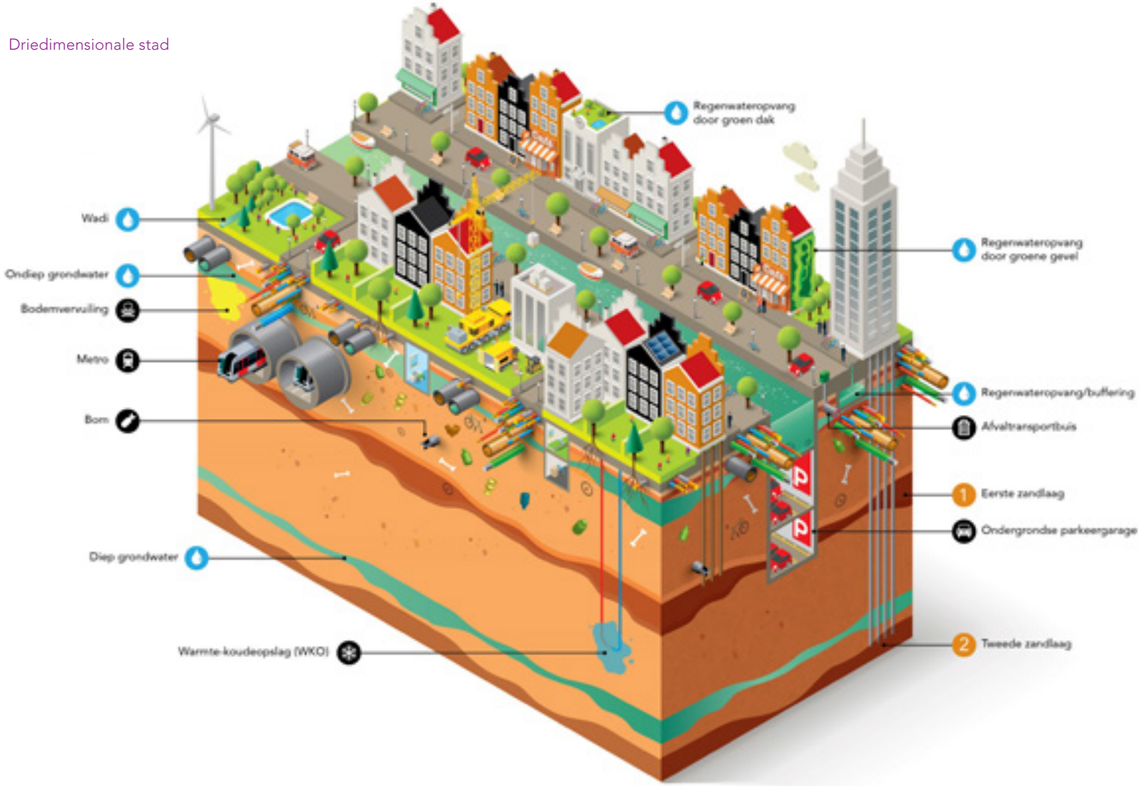
Regie voeren op de ondergrond

Als eigenaar van de grond, als integraal ontwerper en beheerder van de openbare ruimte en als belangrijke ontwikkelaar van de stad is de gemeente de aangewezen regisseur voor de ondergrond. Dat wil niet zeggen dat de gemeente overal eigenaar van is, maar wel dat de gemeente eigendom en beheer van ondergrondse assets in beeld brengt en houdt.

De gemeentelijke regisseur kan veel: prioriteren, gebieden aanwijzen, de ligging van kabel- en leidingnetwerken bepalen, medegebruik van voorzieningen opleggen en de samenwerking organiseren.

Idealiter wordt de ondergrond integraal onderdeel van bestaande programma's, zoals klimaatadaptatie en de energietransitie (zie Duurzame stad). Dit kan vaak goed via een gebiedsgerichte aanpak, zoals dat al gebeurt op het Centrumeiland of in de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland. Daar worden ambities voor energie, afval, rainproof en nutsvoorzieningen in samenhang boven- en ondergronds op een hoger niveau getild. In de bestaande stad is regievoering op de ondergrond een grotere uitdaging, maar evengoed een harde noodzaak. Regievoering is ook cruciaal voor de diepere ondergrond, bijvoorbeeld op de positionering van warme en koude bronnen van WKO-systemen. Het datadossier Ondergrond helpt hierbij, omdat het inzicht geeft in de eigenschappen van de ondergrond en de in de ondergrond aanwezige assets.

Driedimensionale stad



Nutsinfrastructuur

Onder de stad ligt meer dan 10.000 km aan kabel- en leidingnetwerken. De netwerken zijn bovengronds herkenbaar door vele trafokasten, verdeelstations, antennes, warmteoverdrachtstations, gemalen enzovoorts.

De energietransitie, een circulaire economie en digitalisering leiden tot nieuwe ondergrondse infrastructuur:

- warmte- en koudenetten, vaak in combinatie met WKO of aquathermie als buffer en warmte- of koudebron;
- uitbreiding en verzwaring van het elektriciteitsnetwerk;
- ondergrondse inzameling en transport van afval;
- vervanging van gietijzeren gasleidingen, riolering en andere ondergrondse assets;
- aanleg van glasvezel en de uitrol van 5G.

Andere ontwikkelingen leiden misschien tot minder leidingen, maar per saldo is de tendens: meer en grotere leidingen. Dit vraagt om kabels en leidingen in meer gebundelde vorm en daarvoor is samenwerking nodig. Op deze wijze is er ruimte voor nieuwe netwerken en vaak ook nog voor een fraai maaiveld met bomen en waterberging.

Het werken aan de onder- en bovengrondse (nuts)infrastructuur in de openbare ruimte maakt onlosmakelijk deel uit van het stedelijk leven. Tegelijkertijd leiden deze werkzaamheden tot verstoring van het functioneren van de stad. Integrale programmering én integrale inrichting is nodig om de stad te voorzien van betrouwbare en duurzame voorzieningen, het voorkomen van een wildgroei aan boven- en ondergrondse voorzieningen en een hausse aan voortdurende, ingrijpende wegwerkzaamheden. Doordachte kabel- en leidingensystemen (gecombineerde bovengrondse voorzieningen, mantelbuizen, kabelgoten, leidingentunnels enzovoorts) en samenwerking tussen de verschillende netbeheerders zijn hierbij belangrijk. De gemeente als grondeigenaar en WIOR-vergunningverlener voert regie.

Binnen de huidige werkwijze komen nutspartijen vanuit hun eigen opgave met een voorgesteld tracé dat binnen het Amsterdamse coördinatiestelsel wordt besproken. In de toekomst willen we afwegingen en keuzes over een tracé voor een nutsvoorziening niet meer reactief vanuit één nutsvoorziening maken, maar vanuit het geheel aan opgaven en bovendien op een hoger schaalniveau. Daarom komt er een strategische netwerkplanning op stadsschaal en wordt onderzocht hoe de ongestoorde ligging van deze strategische ondergrondse hoofdinfrastructuur kan worden geregeld via het omgevingsplan. In gebieden met meerdere opgaven en veel nutsvoorzieningen gaan we 'Gebiedsplannen Ondergrond en Nutsvoorzieningen' op gebiedsniveau opstellen.

Drinkwater

We garanderen de beschikbaarheid van drinkwater voor de hele Metropoolregio Amsterdam. Daarvoor laten we de vaak ondergrondse win-, productie- en distributiecapaciteit meegroeien met de drinkwatervraag. We beheren en beschermen de benodigde gebieden, vestigingen en systemen voor drinkwater goed. Zo behouden wij de continuïteit, kwaliteit en betaalbaarheid van schoon drinkwater.

De huidige waterwinlocaties, waar Amsterdams drinkwater van afhankelijk is, vragen om capaciteitsuitbreiding. Die uitbreiding kan nog voor lange tijd op de huidige locaties plaatsvinden, maar er wordt al onderzoek gedaan naar een extra waterwinlocatie.

In een groeiende en verdichtende stad moet het drinkwaterdistributiesysteem meer leveren binnen een krappere ondergrondse ruimte, zonder dat dit ten koste mag gaan van de temperatuur, druk, continuïteit en kwaliteit. Door klimaatverandering en de aanleg van hogetemperatuur-warmtenetten ontstaat het risico op opwarming van drinkwaterleidingen tot boven de toegestane grens van 25 °C. Daarnaast krijgt drinkwater mogelijk een rol in het transporteren van koude voor andere functies, zoals het momenteel koude aflevert bij de bloedbank.

Afvalwater

Er zijn weinig zaken crucialer voor de gezondheid van Amsterdammers dan een goede riolering. De zorg voor een robuust rioleringssysteem is dan ook een prioriteit. De gemeentelijke taken op dit vlak worden hierbij efficiënt uitgevoerd met een goede balans tussen maatschappelijke kosten en acceptabele risico's.

Afvalwater is rijk aan grondstoffen en energie. Transport en zuivering zijn op elkaar afgestemd om het systeem als geheel goed te laten functioneren. Terugwinning gebeurt waar dit het meest duurzaam en efficiënt kan: bij de bron, in het transportsysteem en/of op een centrale zuivering. In samenwerking met het waterschap worden zo alle bruikbare componenten aan het afvalwater onttrokken en hergebruikt of vermarkt. Wat niet kan worden hergebruikt, wordt, na eventueel behandeld te zijn, (lokaal) in het milieu teruggebracht. Dankzij duurzame terugwinning tegen acceptabele kosten, levert de circulariteit van afvalwater een belangrijke bijdrage aan het verduurzamen van de samenleving (zie ook Duurzame Stad).

Gemeentelijk rioleringsplan

Het beleid over afvalwater is beschreven in het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021. Hierin is onder andere opgenomen dat Amsterdam inzet op het behoud van een robuust en goed functionerend rioolstelsel; zoveel mogelijk scheiding aan de bron realiseert, mede voor het hergebruik van grondstoffen; een 'verzorgde' onderhoudsstatus van de riolering beoogt, met bijpassende maatschappelijke kosten en risico's; en samenwerkt met het waterschap AGV om de waterzorgtaken op elkaar af te stemmen.

De nu voorliggende omgevingsvisie wordt uitgewerkt in concreet beleid rondom de gemeentelijke taken stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Voor stedelijk afvalwater wordt onder andere gekeken naar hoe inwoners minimale hinder ondervinden bij werkzaamheden aan het riool en andere ondergrondse functies.

Een vitaal bodem- en grondwatersysteem

Een vitaal bodem- en grondwatersysteem kent meerdere facetten die tot nu toe vaak los van elkaar zijn beschouwd, zoals opnamecapaciteit en hoogte van de bodem, milieuhygiënische bodemkwaliteit, kwaliteit en kwantiteit van het grondwater, bodemdiversiteit onder stadsgroen enzovoorts. Dat moet meer samenkomen. De ambities op het gebied van groen en klimaatadaptatie, stadslandbouw (zie Duurzame Stad en Leefbare Stad) geven al wat meer richting. De komende jaren gaan we aan de slag met de ontwikkeling van een soil health index (SHI) om de vitaliteit van de bodem inzichtelijk te maken. Vervolgens zal de huidige kwaliteit van de stadsbodem in beeld worden gebracht, als ijkpunt voor een betere toekomst.

Milieuhygiënische bodemkwaliteit

Door de eeuwenlange invloed van de mens is de bodem van Amsterdam verontreinigd geraakt. De afgelopen jaren zijn veel bodemverontreinigingslocaties gesaneerd en zijn de risico's van bodemverontreinigingen sterk gereduceerd. Maar bodemverontreiniging blijft veel aandacht vragen.

Het milieuhygiënische bodembeleid is vastgelegd in de Amsterdamse Nota Bodembeheer uit 2019. Dit beleid zoekt een balans tussen benutten en beschermen van de bodem. Hoofddoel is dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit niet mag verslechteren (stand- still-principe) en liefst wordt verbeterd.

Sinds 2018 is de loodverontreiniging in de bodem beter in beeld gebracht. Alle plekken in de openbare ruimte waar kinderen tot zes jaar spelen, worden indien nodig gesaneerd. Mogelijk wordt de loodaanpak uitgebreid naar particuliere tuinen in gebieden met een risico op hoge loodgehaltes. Verder zijn de beleidsregels over PFAS erg in beweging. Voorts gaan we zeer zorgwekkende stoffen beter in kaart brengen.

Verbetering van de bodemkwaliteit streven we vooral na op natuurlijke momenten, bijvoorbeeld wanneer een gebied wordt herontwikkeld. Ook gaan we aan de slag met de programmatische aanpak spoedlocaties Amsterdam (PASA).

Voor de openbare ruimte willen we de bodemkwaliteitskaart verbeteren. Waardevolle ecologische gebieden, maar ook bijvoorbeeld voedselbossen, moeten schoon en vitaal blijven. Hier willen we daarom beter zorgen voor een gezonde bodem. Sowieso is dit van belang als we de stad rigoureus willen vergroenen.

Robuust maaiveldniveau en bodemdaling

We beogen een goede zorg voor het grondwater en een robuust maaiveldniveau voor de stad, dat voldoende boven het grondwater ligt om alle functies toekomstbestendig mogelijk te maken, zoals bebouwing, wegen, bomen. Een voldoende hoog maaiveld ten opzichte van de grondwaterstand geeft mogelijkheden om hemelwater te infiltreren en draagt zo bij aan klimaatadaptatie (zie Duurzame stad). Ook vormt het een betere basis voor groenontwikkeling. Voor de gewenste drooglegging, dus de afstand tussen maaiveld en grondwaterstand, gaan we een maat van 0,90 m hanteren bij de ontwikkeling van nieuwe (binnendijkse) gebieden. Dat vereist veelal ophoging, wat bovendien veiliger is in het licht van verwachte waterspiegelstijgingen.

Grote delen van Amsterdam staan op diepe veengrond die gevoelig is voor bodemdaling. Deze publieke én private opgave speelt het meest in Amsterdam-Noord, zowel het stedelijke als het landelijke gebied. De bodemdaling bedraagt hier tot wel vijf millimeter per jaar. Door klimaatverandering, met langere perioden van droogte en lagere grondwaterstanden, wordt dit proces versneld. Ook verlaging van waterpeilen zorgt voor extra bodemdaling. Bodemdaling willen we beperken, al was het maar omdat daarbij broeikasgassen vrijkomen. Andere mogelijke nadelige gevolgen zijn rotting van paalfunderingen, verwrongen en afbrekende rioleringen en verzakking van wegen en stoepen, die vooral optreden bij verschillen in funderingswijze.

Voor het stedelijk gebied is van belang dat het grondwaterpeilverschil tussen de huizen en een aantal parken niet mag toenemen. De huizen lopen het risico dat de houten funderingen worden aangetast als het grondwater naar de parken sijpelt. De bomen in de parken hebben minder overlevingskans als de dieper gelegen parken natter worden. Soms is ophoging van tuinen en parken een oplossing, hoewel niet gemakkelijk.

In landelijk gebied willen we onderzoeken hoe we bodemdaling kunnen beperken, bijvoorbeeld door het waterpeil zelfs te verhogen. De oplossing moet niet alleen natuurwaarden versterken, maar ook agrarische functies behouden. Hier en daar breiden we natuur uit, waar dat urgent is vanwege veenbehoud of voor de biodiversiteit. Op die plekken kan het waterpeil veel sterker stijgen of met de seizoenen variëren.

Bodem voor bomen

We gaan de stad vergroenen, met meer en vitalere bomen. Zie Leefbare Stad, hoofdstuk Groen. Dan is er dus ook ondergrondse ruimte nodig voor boomwortels. Globaal genomen heeft het ondergrondse wortelstelsel een vergelijkbare omvang als de kruin van een boom. We gaan de bodem- en groeiplaatscondities voor bomen verbeteren. Door te kiezen voor een robuust maaiveldniveau wordt de bewortelingsdiepte voor bomen vergroot. Hoe beter de bodemcondities, hoe groter de boom, hoe groter het positieve effect op bijvoorbeeld hittestress. Groeiruimte voor bomen kan echter botsen met nabijgelegen ondergrondse nutsinfrastructuur. Door een integraal ontwerp te maken van de openbare ruimte en ondergrond kan er ruimte worden gevonden voor boomwortels, klimaatbestendigheidsmaatregelen, ondergrondse afvalinzameling en nutsinfrastructuur. Toepassing van groeiplaatsvoorzieningen, boomkratten of een gecombineerde aanleg van kabels en leidingen (mantelbuisputconstructies, gestapeld leggen) kan nodig zijn om voor alle opgaven een plek te vinden, zeker in smalle straten.

Ondergronds bouwen en onderkeldering

In een dichtbevolkte stad als Amsterdam is de druk op de beschikbare ruimte groot. Daarom worden steeds meer functies ondergronds gerealiseerd, zoals parkeergarages, verkeerstunnels, gasstations en ondergrondse woonruimtes. Deze ondergrondse bouwwerken kunnen echter grote gevolgen hebben voor stromend grondwater. Bij aaneengesloten ondergrondse bouwwerken kan grondwater niet weg- of toestromen en verandert de grondwaterstand. Het gevolg is dat het te nat of juist te droog wordt. Bomen kunnen daardoor doodgaan, kruipruimtes kunnen nat worden, houten funderingen kunnen gaan rotten. Kortom: hier moeten regels voor zijn.

Tot voor kort ging onderkeldering gemakkelijk en gebeurde het dan ook steeds vaker. De komende jaren worden we er een stuk strenger op. Amsterdam hanteert vanaf 2020 een Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders voor kelders onder publiek en privaat terrein, voor kelders tot 300 m^2. Grotere ondergrondse bouwwerken zijn ook (en zelfs meer) aan regels gebonden, maar vergen meer maatwerk.

Hard uitgangspunt is dat kelders voortaan grondwaterneutraal moeten worden aangelegd. Dat betekent dat door de bouw van de kelder de grondwaterstanden en –stromingen niet mogen wijzigen. Omdat de samenstelling van de ondergrond en de grondwatersituatie per buurt kan verschillen, verschillen de regels per buurt of stadsdeel ook. Op sommige plekken kan er niets, op andere plekken moeten bij kelderbouw speciale technische maatregelen worden getroffen, op weer andere plekken kunnen kelders geen kwaad. Deze verschillende uitgangsposities zijn in kaart gebracht in het genoemde afwegingskader. Wij achten hier het belang voor het grondwater zo groot, dat regels over ondergronds bouwen spoedig worden vastgelegd in alle bestemmingsplannen en daarna in het omgevingsplan van Amsterdam. Hiermee wordt de juridische afdwingbaarheid van grondwaterneutraal ondergronds bouwen duurzaam geregeld.

Ondergronddata vormen de basis

Voor een integrale inrichting, het maken van de juiste afwegingen en meer regie op de ondergrond is toegankelijker en betrouwbaarder informatie over de ondergrond noodzakelijk. Daarom wordt een datadossier Ondergrond ontwikkeld, dat ondersteunend is aan alle beleidsdoelen en helpt bij het maken van afwegingen. Zo zijn er kaartlagen/ informatieproducten ontwikkeld voor de ligging van niet-gesprongen explosieven (CE-bodembelastingskaart ofwel bommenkaart) of bodemkwaliteit.

Voor het datadossier Ondergrond zie https://data.amsterdam.nl/dossiers/dossier/ondergrond/58792cf6-8780-4edb-b456-cc9315598e76/

Het datadossier Ondergrond heeft een relatie met het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en de Basis Registratie Ondergrond (BRO). Ondergrondinformatie is nodig voor de ontwikkeling van 3D-Amsterdam, een digitale tweeling van de fysieke stad.

"Faciliteer ruimtes die experimenteren met circulaire economie, waar duurzaamheid toegankelijk en tastbaar wordt"

Tamara Streefland | Stadsdeel Centrum

18 Genoemde beleidsdocumenten en instrumenten en uitwerkingsopgaven

Deze omgevingsvisie wordt vastgesteld in de aanloop naar de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet vereist onder meer een omgevingsplan als opvolger van alle bestemmingsplannen, en een omgevingsvisie als opvolger van de structuurvisie. Uitgangspunt is dat deze overgangen beleidsneutraal plaatsvinden, tenzij anders vermeld. Dat geldt dus ook voor de beleidsagenda in dit WAT-hoofdstuk. Op allerlei thema's is gerefereerd aan vigerende beleidsdocumenten, die hier nog eens op een rij worden gezet:

Inclusieve stad

- Referentienormen Maatschappelijke Voorzieningen, groen en spelen (2018)
- Hoofdlijnen kunst en cultuur 2021-2024 (2019)
- Strategisch Huisvestingsplan Ruimte voor Kunst en Cultuur (2019)
- Strategisch Huisvestingsplan Jeugd, Zorg en Basisvoorzieningen (2019)
- Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (2017)
- Woonagenda 2025 (2017)
- Actualisatie Bestuursopdracht Ontwikkelbuurten 2019-2022
- Samenwerkingsafspraken 2020-2023 met AFWC en Huurderskoepels

Duurzame stad

- Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal (2019)
- Regionale Energiestrategie, bod deelregio Amsterdam (2021)
- Transitievisie Warmte (2020)
- Amsterdam Circulair 2020-2025 (2020)
- Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam (2020)

Vitale stad

- Nota Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)
- Visie Noordzeekanaalgebied 2040 (2014)
- Bedrijvenstrategie 2020-2030 (2020)
- Kantorenplan 2019-2026 (2019)
- Vestigingsbeleid datacenters 2020 – 2030: Amsterdam Duurzaam Digitaal (2020)
- Detailhandelsbeleid 2018-2022 (2018)
- Marktvisie Amsterdam 2018 – 2026
- Agenda Amsterdam Autoluw (2020)
- Havenvisie (concept, 2020)

Gezonde stad

- Nota Volksgezondheid Amsterdam (2017)
- Sportvisie 2025 (2016)
- Strategisch Huisvestingsplan Sport 2020-2023 (2019)
- Actieplan Schone Lucht (2019)
- Richtlijn gevoelige bestemmingen (2010)
- Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder (2019)
- Actieplan Geluid 2020-2023 (2020)

Leefbare stad

- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)
- Watervisie Amsterdam 2040 (2016)
- Welstand op het water (2018)
- Nota Varen deel 1 en 2 (2019, resp. 2020)
- Groenvisie (2020)
- Uitvoeringsstrategie Volkstuinenbeleid (2020)
- Nota Duurzaam Landschap (2019)
- Strategisch Huisvestingsplan Schooltuinen (2019)

Compacte stad

- Welstandsnota De schoonheid van Amsterdam (2016)
- Beleidskader Monumenten (2016)
- Hoogbouw in Amsterdam (2011)
- Nota Bodembeheer (2019)
- Gemeentelijk rioleringsplan (2016)
- Noordzeekanaalgebied visie 2040

Al het thematische beleid in deze documenten wordt, zoals meestal direct erbij vermeld, ongewijzigd overgenomen. In de overgang naar de Omgevingswet blijft het vigerende beleid voor de fysieke leefomgeving dus overeind. Deze beleidsagenda beoogt echter meer dan deze basis alleen en zet ook aan tot vernieuwing. De beleidsagenda dient drie doelen:

1. Een samenvatting van al het huidige relevante thematische beleid voor de fysieke leefomgeving en een bevestiging van de vigerende status ervan. Zeker in de overgang naar de nieuwe Omgevingswet is een dergelijk totaaloverzicht van belang. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de bredere reikwijdte van de Omgevingswet.

2. Het leggen van onderlinge verbanden en verbanden met het grote verhaal van deze omgevingsvisie. Zo wordt benadrukt dat thematisch beleid niet op zichzelf staat, maar ook andere thematische doelen kan dienen. De omgevingsvisie wordt hiermee meer een geheel en er wordt invulling gegeven aan de integrale doelstellingen van de Omgevingswet.

3. Het benoemen van nieuwe richtingen in thematisch beleid. Deze nieuwe richtingen vloeien voort uit het grote verhaal van deze omgevingsvisie of uit beleidsthema's die onderling schuren. De benoemde nieuwe richtingen zijn niet meteen vigerend, maar moeten worden gezien als aankondigingen voor uitwerkingen, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe omgevingsprogramma's.

   Naar aanleiding van punt drie worden hier de belangrijkste uitwerkingsopgaven op een rij gezet, zoals die voortvloeien uit de beleidsagenda:

Inclusieve stad

- Concretisering van de agenda Samen stadmaken
  De concretisering van deze agenda, met een uitwerking van de geformuleerde actiepunten
- Woon-zorgvisie
  Visie op het mogelijk maken van woon-zorgcombinaties in de toekomst en wat daarvoor nodig is

Duurzame stad

- Verkenning nieuwe warmtebronnen
  Uitwerking van de transitievisie warmte, gericht op mogelijkheden en gebruik van nieuwe warmtebronnen, zoals geothermie en aquathermie

Vitale stad

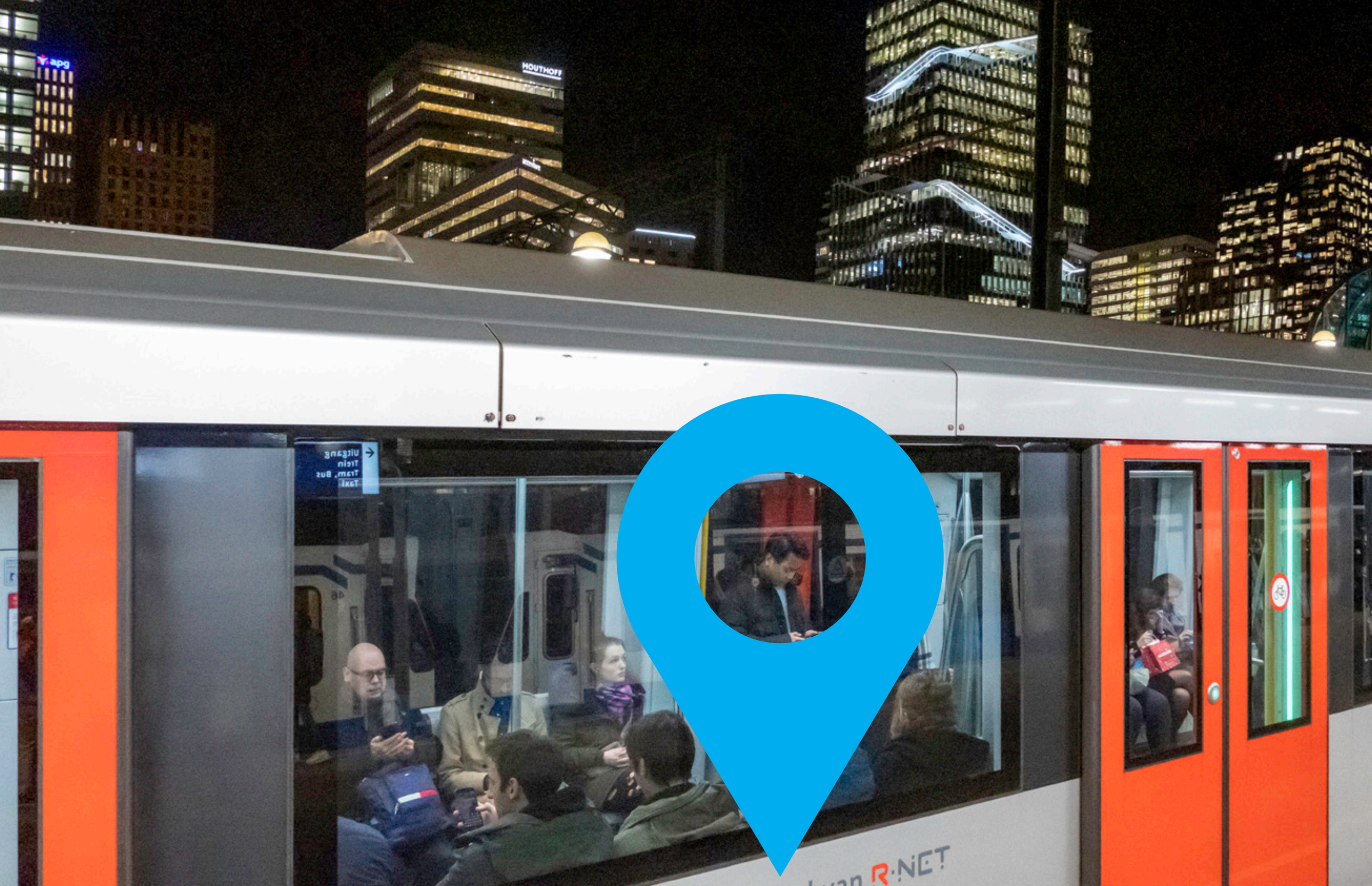
- Uitwerking detailhandelsbeleid
  Uitwerking van het detailhandelsbeleid wat betreft de benodigde flexibiliteit voor lokaal en inclusief ondernemerschap
- Horecabeleid
  Een nieuw beleidskader horeca, met onder meer aandacht voor horecacategorieën, instrumentarium en gezonde voedselomgeving
- Mobiliteitsvisie
  Een visie op de mobiliteitstransitie, inclusief aandacht voor mobiliteitsarmoede, nabijheid en verkenning verlaging parkeernormen
- Hubvisie
  Visie op de ontwikkeling van mobiliteitshubs, met aandacht voor functies, locaties in de stad en rollen hierin voor gemeente en markt
- Stationskwartieren
  Uitwerking van basisprincipes en instrumenten voor gebiedsontwikkingen rondom diverse typen metro- en treinstations

Leefbare stad

- Programma hoofdgroenstructuur
  Dit programma vormt een uitwerking van de visie op de nieuwe hoofdgroenstructuur, met een opgavenkaart voor de komende tien jaar en een instrumentarium, inclusief nieuwe mogelijkheden voor sport en bewegen in samenhang met ecologische waarden
- Geurbeleidskader
  Met gebiedsspecifieke basisgrenzen voor geuroverlast
- Hemel-/grond/afvalwater
  Als opvolger van het Gemeentelijk Riolerings Plan

Compacte stad

- Visie op het IJ en zijn oevers
  Uitwerking van de visie op het IJ als centraal gebied in de stad, inclusief ontwikkelingen op de oevers en nieuwe oeververbindingen
- Gebiedsprogramma's Gooiseweg en Lelylaan
  Integrale gebiedsuitwerking van de stadssnelwegen Lelylaan en Gooiseweg en hun omgeving, met een langetermijnperspectief en gefaseerde aanpak
- Vernieuwing hoogbouwbeleid
  Vernieuwing van het bestaande hoogbouwbeleid, met een nadere bepaling van de mogelijkheden, locaties en voorwaarden voor hoogbouw, in woord en beeld
- Bestuursopdracht ruimtelijke kwaliteit en erfgoed
  Verkenning van hoe we als gemeente beter kunnen sturen op ruimtelijke kwaliteit op stedelijk niveau, voortbouwend op het culturele erfgoed


HOUTHOFF
apg
Uitgang
Trein
Tram, Bus
Taxi
R-NET

“Uitbreiding van toffe broed-plaatsen zoals Cinetol, die echt wat nieuws en positiefs de buurt in brengen!”

Sarah | Stadsdeel Zuid

Deel IV Hoe

- Hoe we aan de stad werken
- De beleidscyclus
- Agenda Samen stadmaken
- Samenwerking over de gemeentegrenzen
- Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen
- De omgevingseffectrapportage

In dit deel maken we onderscheid tussen gemeentelijke processen, gekoppeld aan de beleidscyclus, en externe processen, gekoppeld aan samen stadmaken en de samenwerking met andere overheden. We beginnen met een analyse van de vernieuwing in hoe we aan de stad werken. Daar komen vijf veranderopgaven uit voort. Daarna laten we zien hoe de omgevingsvisie doorwerkt in de verschillende onderdelen van de beleidscyclus. We geven met de agenda Samen stadmaken een impuls aan een betere publiek-collectieve samenwerking. We laten zien hoe we de samenwerking met andere overheden willen versterken en wat onze inhoudelijke inzet daarbij is. We blikken terug op het maakproces van de omgevingsvisie en trekken daar lessen uit. Ten slotte staan we stil bij de omgevingseffectrapportage (OER) en hoe deze rapportage heeft bijgedragen aan de omgevingsvisie en de daarin gemaakte keuzes.

19
Hoe we aan de stad werken

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt, na vaststelling door de gemeenteraad, de Structuurvisie Amsterdam 2040 als richtinggevend kader voor de ontwikkeling van de stad. De omgevingsvisie zal vanaf dan doorwerken in verschillende planningspraktijken. Denk aan infraprojecten, herinrichting van de buitenruimte, gebiedsontwikkeling, beleidsprogramma's, regionale samenwerking, bottom-upinitiatieven en regelgeving in het omgevingsplan.

Nieuwe opgaven in het stadmaken

Amsterdam heeft een rijke traditie in stadsplanning en stadmaken, die veel heeft opgeleverd. Niet eerder is er in een structuurplan of -visie zo expliciet aandacht besteed aan de vraag hoe de visie dichterbij te brengen. Dat hier zo expliciet aandacht aan wordt besteed is geen toevalligheid, maar kent verschillende aanleidingen. Kern hiervan is dat het verwezenlijken van de in deze visie neergelegde ambities en transities in de huidige context alleen mogelijk is door anders, meer integraal, op een opener manier, aan de stad te werken. Daarmee is het hoe-deel onlosmakelijk verbonden met en randvoorwaardelijk voor het in praktijk brengen van de andere delen van deze omgevingsvisie.

Anders betekent niet dat we de huidige praktijk overboord gooien. Er zijn veel aspecten van die planningstraditie die we koesteren. Onder ander de kennis, eigenwijsheid, betrokkenheid en samenwerkingsgerichte houding van veel Amsterdammers en professionals. Daar borduren we juist op voort! Ook nemen we geen afscheid van de praktijk van projectmatige integrale gebiedsontwikkeling en stedelijke verevening. Tegelijkertijd vragen ontwikkelingen in de samenleving en de Amsterdamse ontwikkelopgaven om vernieuwing van hoe we aan de stad werken. We willen op stedelijke schaal en gebiedsniveau steviger richting geven aan kwaliteit en samenhang en tegelijk de praktijken van gebiedsontwikkeling diverser en lokaler maken en hier andere vormen van ontwikkeling en waardecreatie naast zetten. De vernieuwingsopgave spreekt ook uit de strategische keuze Samen stadmaken. Aanleiding hiervoor zijn een zevental ontwikkelingen.

1. Veelvormige ambities

De afgelopen decennia zijn gebiedsontwikkeling, infrastructurele werken en openbare ruimteprojecten de grote stuwende krachten achter de transformatie van de stad geweest. Met de in het visiedeel geschetste opgaven komen hier andersoortige projecten bij. De verduurzaming van de bestaande stad leidt tot een transformatieopgave voor bestaande stadsbuurten. In de centrale delen van de stad komt hier een gecombineerde opgave voor autoluw en verbetering van de (groene) kwaliteit van de openbare ruimte bij. In naoorlogse gebieden wordt dit gekoppeld aan een sociale en verdichtingsopgave. Dit is een veelvormig ambitie in complexe stukken stad, die zich niet in de traditionele systematiek van gebiedsontwikkeling laat vangen. Van een vergelijkbare omvang en impact is de mobiliteitstransitie die niet alleen vraagt om nieuwe verbindingen, maar ook om nieuwe concepten als hubs. De werking van dit systeem overstijgt project- en zelfs gemeentegrenzen.

2. Behoefte aan integrale sturing

De tweede aanleiding raakt aan het visiedeel, maar is meer intern gericht en organisatorisch van aard. Amsterdam kent in de ruimtelijke ontwikkeling een sterke projectencultuur. De projecten stellen ons in staat om binnen helder omschreven kaders aan de stad te bouwen. En daarin zijn we bijzonder succesvol geweest. Met de versnelde groei van de stad en de verschuiving van grootschalige uitbreiding en verdichting naar kleinschaliger transformatie en inbreiding is het sturen op stedenbouwkundige samenhang en kwaliteit van de stad via de projecten alleen niet meer voldoende. Tegelijk is er sprake van een stapeling van stedelijke beleidsdoelen en eisen, die binnen projecten nauwelijks op te lossen is.

Deels ligt de oplossing in een meer integrale manier van werken en maken van afwegingen binnen projecten. Maar er is ook een groeiende noodzaak om op stedelijke schaal keuzes te maken over omvang van ontwikkelingen, fasering, grote investeringen en ruimtelijke samenhang. De instrumenten en organisatiestructuur om dat structureel te doen ontbreken nu nog. Ook gaat de versnipperde besluitvorming over projecten en sectorale beleidsthema's ten koste van de sturingsmogelijkheden van bestuurders en maakt het de gemeenteraad lastig om zijn controlerende en agenderende functie te vervullen.

3. Grotere diversiteit en zelforganisatie in de stad

De derde aanleiding komt voort uit de dynamiek van de stad. De voornaamste aanleiding goed naar de Amsterdamse praktijk van het stadmaken te kijken, is verandering van de samenleving. Een steeds diversere bevolking vraagt om een grotere diversiteit in de manier waarop we de stad vormgeven. De stad biedt plek aan een grote variatie in leefstijlen, culturen en andere identiteiten. Zo wordt het steeds knellender dat de stad vooral is ontwikkeld vanuit mannelijke behoeften, met te weinig aandacht voor het vrouwelijk perspectief. Met de behoeften van mensen met een beperking, kinderen en ouderen wordt niet vanzelfsprekend rekening gehouden. Daar meer ruimte voor bieden betekent niet dat de stad een optelsom wordt van voorkeuren van individuen en kleinere en grotere groepen. Maar het betekent wel dat die meerstemmigheid moet doorklinken in het proces van stadmaken. Als mensen zich herkennen in de stad en in hun eigen leefomgeving ontstaat een grotere mate van eigenaarschap en verantwoordelijkheid. Een belangrijk trend is de toegenomen zelforganisatie in de stad. De samenleving is zelfredzamer en ondernemender geworden. Inwoners, ondernemers, al dan niet georganiseerd in collectieven, vragen om ruimte voor het ontplooien van hun initiatieven. Van die kracht in de stad, de collectieve intelligentie van Amsterdammers, wil Amsterdam maximaal gebruikmaken. Het biedt de kans om in de verhouding tussen overheid, burgers en markt een verschuiving teweeg te brengen.

4. Zorgen over het verdienvermogen van de stad op de lange termijn

De vierde aanleiding komt voort uit de noodzaak de ambities te kunnen bekostigen. De wijze waarop Amsterdam in samenwerking met de markt op kwaliteit stuurt, staat onder druk. Binnen de kaders van marktwerking en samenwerking met de markt probeert Amsterdam betaalbaarheid van woningen, duurzaam-

heid, architectonische kwaliteit te garanderen. Aan die samenwerking verdient de stad ook geld, vooral door gronduitgifte in erfpacht. Hiermee wordt onze kwetsbare stad in stand gehouden en investeren we in bijvoorbeeld voorzieningen, groen en bereikbaarheid. De afgelopen jaren blijkt het in toenemende mate lastig om tegelijk de gewenste kwaliteit te realiseren en voldoende opbrengsten voor markt en overheid te realiseren.

5. Noodzaak de stad betaalbaar te houden

Een vijfde aanleiding is de manier waarop het huidige ontwikkelmodel mede leidt tot prijsopdrijving van vastgoed. Steden zijn gewilde beleggingsobjecten geworden. Internationale kapitaalstromen maken aan de ene kant grote investeringen in steden als Amsterdam mogelijk, en helpen zo bij de ontwikkeling van de stad. Tegelijk is de toevloed van kapitaal op zoek naar rendement zodanig dat er sprake is van een sterk prijsopdrijvend effect. Het leidt er toe dat veel steden simpelweg onbetaalbaar dreigen te worden voor inwoners en ondernemers. Dit vormt een reële bedreiging voor het functioneren van steden als Amsterdam. Hoe kun je als stad door interactie en innovatie economisch succesvol zijn wanneer nieuwe inwoners geen plek meer kunnen vinden en ondernemers geen plek kunnen vinden om hun bedrijf te starten? Dan wordt de functie van emancipatiemachine bedreigd en staat kansengelijkheid onder druk.

6. De doorgaande digitalisering

Digitalisering heeft nu al een grote impact op het stedelijk leven en het functioneren van stedelijk systemen. Positief en negatief. Negatief is de vervreemding die het smartphonegebruik met zich meebrengt en de ontwrichtende werking van online platforms als Uber en Airbnb. Maar voor het samen werken aan de toekomst van de stad biedt digitalisering ook kansen voor het delen van kennis en het toegankelijker maken van het invloed uitoefen op gemeentelijke besluitvorming. De online participatietools op OpenStad zijn daar een mooi voorbeeld van. De rijksoverheid werkt samen met andere overheden aan een Digitaal Stelsel Omgevingswet. Positief geformuleerd kan digitalisering bijdragen aan versnellen en het toegankelijker maken van ontwikkelprocessen.

7. De invoering van de Omgevingswet

Een laatste aanleiding is gelegen in het planologisch-juridisch domein. Momenteel wordt gewerkt aan een Omgevingswet. Deze wet zorgt voor een samenhangende aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming. Met de wet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt, wordt het bestaande stelsel van ruimtelijke regels volledig herzien. Daarnaast wordt participatie bevorderd. Met de Omgevingswet doen ook een aantal nieuwe ruimtelijke planfiguren hun intrede. De omgevingsvisie is er daar een van, maar daarnaast is iedere gemeente verplicht een omgevingsplan op te stellen en biedt de wet de mogelijkheid voor omgevingsprogramma's. Dit betekent een nieuwe wettelijke context: een grote verandering in de regelgeving en het beleid voor de fysieke leefomgeving. Deze nieuwe context is bepalend voor hoe de omgevingsvisie haar doorwerking vindt in omgevingsplan en -programma's, maar ook wat hiervan de consequenties zijn voor ruimtelijke projecten en vergunningverlening.

Vijf veranderopgaven

Om kort te gaan wil de gemeente Amsterdam op sommige punten meer richting geven en op andere punten meer ruimte bieden aan maatschappelijk initiatief en meer eigenaarschap en verantwoordelijkheid leggen bij Amsterdammers. Dit samen stadmaken sluit aan bij de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt en geeft invulling aan de verbeteropgaven die in de wet geagendeerd worden. Daarnaast biedt ook de digitalisering kansen voor het beter combineren van richting geven en ruimte bieden en het creëren van een gelijke informatiepositie.

Dit leidt tot vijf aan elkaar gerelateerde veranderopgaven:

1. Waarde creëren en behouden

Het samenwerken met de markt en de huidige praktijk van grondexploitaties hebben Amsterdam veel gebracht. Maar het systeem staat onder druk. Erfpacht is ooit bedacht om lang-cyclisch waarde terug te laten vloeien naar de samenleving. Op die manier zouden we opnieuw naar waardecreatie kunnen kijken. De overheid kan zich opstellen als intermediair tussen kapitaal op zoek naar rendement en vastgoedontwikkeling. Dat zou in de praktijk betekenen dat de gemeente de leningen verstrekt waarmee vastgoed op in erfpacht uitgegeven gemeentegrond ontwikkeld wordt. Dit levert een langjarig rendement op vastgoed op, zoals dat nu al uit de erfpacht wordt verkregen. Het ligt voor de hand hiervoor waar mogelijk met nieuwe partners te werken. Collectieven die zich richten op de ontwikkeling van betaalbare woon- en werkruimten zouden interessante partijen kunnen zijn.

Deze en andere denkrichtingen zullen als uitwerking van de omgevingsvisie verder worden verkend.

2. Samen stadmaken

Samen stadmaken betekent zowel wat voor de professionele partijen als voor gewone Amsterdammers. Het gaat erom dat de verantwoordelijkheid voor de toekomst van de stad breed gedragen wordt en dat het meebouwen en invloed uitoefenen op de stedelijke besluitvorming laagdrempeliger wordt. Democratisering is meer dan meepraten. Het gaat om meebouwen en samen programmeren van gebouwen en de openbare ruimte. Er wordt nu al volop geëxperimenteerd met werkwijzen, onder andere in zogenaamde commons. Burgers, al dan niet georganiseerd in collectieven of coöperaties, zouden deels de rol van de markt kunnen overnemen. Bouwgroepen, wooncoöperaties en werkcollectieven kunnen een aandeel krijgen in de ontwikkeling van de stad. Zij realiseren dan duurzaam betaalbare huurwoningen en werkruimten, die rust en continuïteit brengen in de dynamiek van Amsterdam. Democratisering werkt op verschillende schaalniveaus op een andere wijze. In gesprek met de stad moeten we langetermijnafwegingen maken en de hoofdlijnen bepalen. Op het niveau van buurt en straat is juist ruimte voor meer directe en kortetermijncocreatie.

Daarom legt deze omgevingsvisie een ambitieuze agenda neer voor Samen stadmaken, zie het hoofdstuk Agenda voor Samen stadmaken.

3. Stedelijk sturen op ruimteclaims en ruimtelijke kwaliteit

De energietransitie, klimaatopgaven, de oplopende druk op woon- en werkruimte en een schaarste aan middelen leiden op projectniveau tot onoplosbare dilemma's. Projecten zijn bovendien veel kleiner en veelvormiger dan voor de crisis. Het sturen op samenhang, het benutten van kansen en het maken van keuzes op projectoverstijgend niveau is daarom noodzaak geworden. Dat vraagt om stedelijk sturen op kwaliteit middels een stevige ruimtelijke en programmatische basisstructuur. Opdrachtgeverschap, beslismacht en verantwoordelijkheid hiervoor moeten stevig bij het stadsbestuur liggen, dat daarbij voortdurend en in intensieve samenwerking met de stad, de koers uitzet en bijstelt. Dat betekent dat afwegingen over projectoverstijgende investeringen en infrastructuur niet meer op het projectniveau gemaakt worden. Projecten zijn daarmee ook niet verantwoordelijk voor de financiering ervan of het voeren van de maatschappelijke discussie. Dit anders regelen vraagt om het opnieuw doordenken van de wijze waarop de Amsterdamse ruimtelijke sector is georganiseerd, hoe fondsen en financiering werken en hoe rollen en verantwoordelijkheden ambtelijk ingevuld worden.

Dit komt tot uiting in een periodieke stedelijke monitoring en evaluatie op de doelen van de omgevingsvisie en in gebiedsgerichte omgevingsprogramma's die richting geven

aan integrale ruimtelijke afwegingen. Zie ook hoofdstuk Omgevingsvisie onderdeel van de beleidscyclus.

4. Samenwerking met andere overheden

Metropolen vormen wereldwijd magneten voor jong talent en internationale bedrijven. Voor een snel vergrijzend land als Nederland vervult Amsterdam dan ook een belangrijke functie als demografische en economische motor. De tijd dat Amsterdam op eigen kracht, en soms tegen het rijksbeleid in, kon groeien is voorbij. Zonder hulp uit Den Haag en zonder overeenstemming in de regio is een schaalsprong van de stad onmogelijk en zelfs onwenselijk. Stad en Rijk moeten daarom tot een gezamenlijke doelstelling komen. Amsterdam zal daarvoor de samenwerking met de provincie, regio en zeker ook met de agglomeratiegemeenten, moeten zoeken. Het op regionale schaal slim investeren in de energietransitie, stedelijke kwaliteit als groen, openbare ruimte, voorzieningen en duurzame mobiliteit en het afstemmen van de stadsontwikkeling op deze investeringen staat daarbij voorop.

Daarmee is deze omgevingsvisie een uitdrukkelijke uitnodiging aan andere overheden en doet deze een voorstel over hoe de samenwerking te vernieuwen. Zie ook hoofdstuk Samenwerking met andere overheden.

5. Dienstverlenend en toegankelijk

Bij samen stadmaken hoort een open en toegankelijke houding. We streven naar een gelijke informatiepositie voor alle initiatiefnemers. De gemeentelijke expertise wordt zo ook ter beschikking gesteld aan andere partijen dan alleen gemeentelijke en professionele. Dat doen we door alle informatie op een zo eenvoudig mogelijke manier toegankelijk te maken, waarbij we de mogelijkheden van digitalisering ten volle benutten. Ook verbeteren we onze dienstverlening naar zowel professionele partijen als andere Amsterdammers. Procedures, data en instrumentarium wordt zo toegankelijk mogelijk gemaakt, zodat Amsterdammers die actief willen stadmaken niet afhankelijk zijn van een grote eigen inbreng in tijd of expertise. Waar initiatiefnemers hulp nodig hebben om de informatie te vinden of te interpreteren, bieden we deze aan.

“Laat ruimte over voor de mensen in Amsterdam om zelf te bedenken en te creëren”

Nicole Oosterveer | Stadsdeel Noord

20 Onderdeel van de beleidscyclus

De omgevingsvisie maakt deel uit van een zogeheten beleidscyclus. De Omgevingswet maakt onderscheid in vier fasen: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van terugkoppeling (monitoring en evaluatie) kan de cyclus opnieuw worden doorlopen. In de beleidscyclus krijgt het sturen op ruimtelijke kwaliteit en samenhang tussen projecten en op het niveau van de stad en de regio vorm. Daarnaast maakt het ook de samenhang tussen omgevingsvisie, omgevingsprogramma, omgevingsplan en ruimtelijke projecten inzichtelijk. Dit moet in samenhang gezien worden met meer organische samen stadmaken en met de samenwerking met andere overheden.

De omgevingsvisie vormt een belangrijke stap in de beleidsontwikkeling en doet dit vanuit integraal perspectief. De richtinggevende uitspraken in de omgevingsvisie werken door in de andere kwadranten van de beleidscyclus (zie afbeelding). In dit hoofdstuk gaan we in op:

- doorwerking in beleid en programma’s;
- doorwerking in projecten en experimenten;
- relatie omgevingsplan;
- monitoring en herijking omgevingsvisie.

Doorwerking in beleid en programma’s

Thematische programma’s

Momenteel kent de gemeente Amsterdam al een breed palet aan beleid en programma’s voor de fysieke leefomgeving. De beleidsagenda in Deel II WAT biedt een overzicht van dit beleid vanuit een integrale benadering en agendeert nieuwe accenten en uitwerkopgaven. Deels is dit beleid gekoppeld aan programma’s zoals de Agenda Autoluw. Veel van deze programma’s combineren het formuleren van concrete beleidsdoelstellingen met een uitvoeringsprogramma.

Integrale gebiedsgerichte programma’s

Daarnaast vragen de ambities uit de omgevingsvisie om sturing op integrale gebiedsgerichte programma’s. Dit biedt de mogelijkheid om integrale ruimtelijke en programmatische afwegingen tussen projecten te maken en te sturen op de samenhang van verschillende ontwikkelingen en

de directe omgeving. Ook hier gaat het om een combinatie van het formuleren van een gebiedsvisie met een ontwikkelstrategie en uitvoering. Binnen Amsterdam onderzoeken we of we op gebiedsniveau ontwikkelingen, kansen en opgaven periodiek met elkaar in verband kunnen brengen. Hiervoor zoeken we naar een schaalniveau waarop duidelijk ruimtelijke afhankelijkheden bestaan tussen ontwikkelingen, nieuwe kansen en opgaven in bestaande buurten. Een eerste aanzet hiertoe vormt de gebiedsindeling uit het hoofdstuk over de fasering. Waar nodig kunnen gebiedsgerichte programma's ook in samenwerking met Rijk en regio worden opgezet. Het werken met gebiedsgerichte programma's kan bijdragen aan een betere samenwerking tussen het fysieke, sociale en economische domein.

Integraal stedelijk omgevingsprogramma

Om op de voortgang van stedelijke doelen te sturen en stedelijke samenhang tussen sectorale en gebiedspecifieke beleidsdoorwerking te bewaken, wordt een integraal stedelijk omgevingsprogramma opgesteld. Hierin wordt de optelsom van ingrepen in de leefomgeving voor de stad inzichtelijk gemaakt en het bestuur om keuzes gevraagd. Hiermee wordt ook bijgedragen aan monitoring en evaluatie van de omgevingsvisie. Het stedelijk omgevingsprogramma wordt vierjaarlijks (aan het begin van een collegeperiode) opgesteld. Het beschrijft de ambities uit de omgevingsvisie voor de middellange termijn. Hiervoor worden opbrengsten van sectorale en gebiedsgerichte omgevingsprogramma's gebruikt en wordt de koppeling gelegd met de ontwikkelingen die vanuit markt en maatschappij autonoom plaatsvinden.

Zowel gebiedsgerichte als thematische programma's kennen een participatietraject en worden door B&W als uitwerking van de omgevingsvisie vastgesteld. Wanneer deze fundamentele beleidswijzigingen of investeringsbeslissingen vragen, is dit een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Doorwerking in projecten

De omgevingsvisie werkt via gebiedsgerichte en sectorale programma's door in ruimtelijke projecten. Maar de omgevingsvisie fungeert ook direct als startpunt en kader voor uitwerking in stedenbouwkundige en openbareruimteplannen. Bij die doorwerking in projecten maken we op het moment van vaststelling van de omgevingsvisie onderscheid tussen lopende projecten en nieuwe initiatieven.

Lopende projecten

De doorwerking van de omgevingsvisie in lopende projecten is indirect. De omgevingsvisie kan aanleiding geven om sommige lopende projecten te herijken of aan te passen of van extra urgentie te voorzien. De omgevingsvisie agendeert een aantal nieuwe ontwikkelingen en is het richtinggevend kader hiervoor. Daarnaast biedt de omgevingsvisie een afwegingskader om nieuwe initiatieven te beoordelen, zowel van de gemeente als van externe partijen.

Nieuwe projecten

De wijze waarop de omgevingsvisie als basis dient voor nieuwe projecten gaan we onderzoeken. Gedacht wordt aan beknopt advies dat als kader meegegeven wordt in de initiatieffase. Dit advies geeft ruimtelijke en programmatische uitgangspunten mee voor een project, gebaseerd op de omgevingsvisie en daarbinnen op de Ruimtelijke en programmatische basisstructuur, de Hoofdgroenstructuur en ruimtelijke reserveringen voor infrastructuur en openbare ruimte. Van belang is dat dit advies in samenwerking met het fysieke, sociale en economische domein wordt opgesteld. Dit advies helpt om aan het begin van het project goede keuzes te maken over strategische uitgangspunten en geeft duidelijkheid naar betrokken partijen. De verwachting is dat daarmee in de latere procesfasen minder interne afstemming en onderzoek nodig zal zijn. Pas in latere projectfasen wordt op sectoraal beleid en op het kaderstellend advies getoetst, waardoor ook de toetsing eenvoudiger is. Indien zich grote veranderingen in een project voordoen, is een aangepast kaderstellend advies op basis van de omgevingsvisie wenselijk.

Relatie omgevingsplan

Het omgevingsplan gaat na invoering van de Omgevingswet op een nieuwe manier alle regelgeving van de gemeente voor de fysieke leefomgeving structureren. Dit betekent dat de komende jaren alle gemeentelijke bestemmingsplannen zullen moeten worden omgezet naar het omgevingsplan. Op het moment van inwerkingtreding van de wet (voorzien 1 januari 2022) vormen de dan geldende bestemmingsplannen een omgevingsplan van rechtswege. Geleidelijk zullen deze worden omgezet naar de vorm en vereisten van het omgevingsplan. Dit gebeurt enerzijds door middel van een set van generieke, voor de stad als geheel geldende regels, en anderzijds door gebiedsspecifieke regels. Op het moment dat ook gebiedsspecifieke regels aan het omgevingsplan worden toegevoegd, kunnen hieraan ook de uit de omgevingsvisie voortvloeiende regels worden toegevoegd.

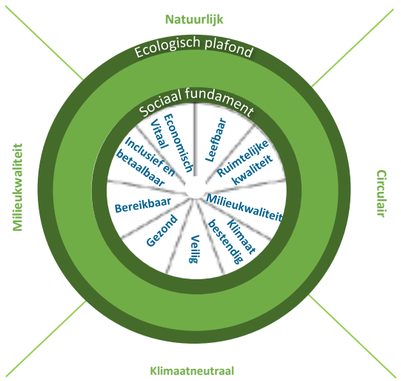
Van belang in deze overgangsperiode is de mogelijkheid om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan, de zogenaamde buitenplanse omgevingsplanactiviteiten. Belangrijke grond voor een dergelijke afwijking is de omgevingsvisie. De mate waarin ontwikkelingen bijdragen of afdoen aan de in deze visie geformuleerde kernwaarden vormen hierbij een belangrijk toetsingskader.

Monitoring en herijking omgevingsvisie

De omgevingsvisie wordt een dynamisch document dat tweejaarlijks gemonitord wordt en op basis daarvan een update kan krijgen. Daarbij is het niet de bedoeling dat om de twee jaar een hele nieuwe visie ontwikkeld wordt. Het idee is dat de visie met de vijf strategische keuzes en de ruimtelijke en programmatische hoofdstructuur, zeker voor een periode van tien jaar houvast moeten kunnen bieden.

De gemeente kent een groot aantal producten waarin over de voortgang van beleidsambities wordt gerapporteerd. Maar voor de evaluatie en herijking van de omgevingsvisie is een aanvullende monitoring nodig. Zeker gezien de stevige koppeling die we in de visie maken tussen ontwikkelingen en bijbehorende investeringen in voorzieningen, bereikbaarheid, openbare ruimte en groen. Verkend wordt of het OER, net als de omgevingsvisie, kan worden doorontwikkeld tot een 'levend' document. Het beoordelingskader, met de twaalf kernwaarden gekoppeld aan het sociaal fundament en het ecologisch plafond, speelt daarin een belangrijke rol; zie afbeelding. Het OER kan een monitoringsinstrument voor de Amsterdamse fysieke leefomgeving als geheel worden, dat inzichtelijk maakt hoe waarden, analyses en beleidskeuzes met elkaar samenhangen.

Naast monitoring op kwantitatieve ambities is daarbij van belang dat ook kwalitatievere ambities gemonitord worden. In hoeverre geeft Amsterdam invulling aan de ambities stadsontwikkeling meer participatief te maken? Welke signalen ontvangen we uit de stad over hoe die zich ontwikkelt? Vraagt dit om andere accenten of instrumenten? Ook dergelijke vragen zijn onderdeel van de monitoring en uiteindelijke herijking van de omgevingsvisie.



21
Agenda
Samen stadmaken

Met Samen stadmaken willen we meer ruimte voor diversiteit en eigenheid in de manier waarop we aan de stad bouwen. We hebben een open en nieuwsgierige houding en zijn gericht op goede samenwerking. We werken samen met professionele partijen, zoals de woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, beleggers en grote instellingen, maar zijn tegelijk op zoek naar het verbreden van het ontwikkelpalet. Een uitdrukkelijke wens is om Amsterdammers een meer actieve rol te geven. Dat geldt voor beheer en programmering van de eigen leefomgeving, ruimte voor lokaal ondernemerschap, maar ook bij het daadwerkelijk bouwen aan de stad en het invulling geven aan de energietransitie.

Kort gezegd zijn er drie aanleidingen voor de Agenda Samen stadmaken. Ten eerste is de komst van de Omgevingswet een belangrijke aanjager. Deze daagt ons uit met een nieuwe blik te kijken naar het bouwen aan de stad. De opgave is om de stadsontwikkeling te democratiseren en een gelijke informatiepositie voor burgers te garanderen. Ten tweede willen we meer ruimte bieden aan initiatief 'van onderop' in de bouw en meer ruimte voor variatie in woonwensen en exploitatievormen binnen de reguliere ontwikkelaarsbouw. Ten derde is er de noodzaak om met stadsontwikkeling te bouwen aan gemeenschapswelzijn en waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen. Een belangrijk aspect hierbij is de betaalbaarheid van wonen en stedelijk leven in Amsterdam. Al met al vraagt dit om nieuwe richtingen in het stadmaken. Eigenaarschap staat hierbij centraal.

Meer eigenaarschap voor Amsterdammers vergroot de betrokkenheid bij, verantwoordelijkheid voor en vertrouwen in de toekomst van de stad en de buurt. Deze wens tot meer eigenaarschap voor Amsterdammers kan in nieuwe ontwikkelvormen gestalte krijgen, waar Amsterdammers als stadmakers meebouwen aan betaalbare woningen en werkruimten. Naast nieuwe ontwikkelvormen maken we ruimte voor het verbeteren van de democratische besluitvorming. We willen meer gebruikmaken van collectieve kennis en ondersteunen lokale visievorming.

De Agenda benoemt vijf voorwaarden voor het Samen stadmaken:

1. ruimte maken voor diverse partijen;
2. open ontwerpen;
3. instrumentarium voor Samen stadmaken;
4. waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen;
5. democratische besluitvorming op basis van collectieve kennis.

Elke voorwaarde wordt toegelicht en gekoppeld aan verbeterdoelen en actiepunten. Aan het eind van de agenda staan ze op een rij. Voor deze agenda laten we ons onder andere inspireren door de ervaringen uit het maakproces van de omgevingsvisie. De wijze van vroegtijdig en gelijkwaardig samenwerken met verschillende groepen Amsterdammers, zoals de vrouwenadviesraad WomenMakeTheCity, is zeer waardevol gebleken.

Ruimte maken voor diverse partijen

De ontwikkelopgave in Amsterdam is groot. Samen met de gemeente staan professionele partijen aan de lat om het tempo van de woningbouw en vastgoedontwikkeling hoog te houden. De gemeente werkt intensief samen met projectontwikkelaars, woningcorporaties, architecten, beleggers en bouwbedrijven. We gaan deze vertrouwde samenwerking verder optimaliseren. Daarnaast zetten we nieuwe richtingen uit in het stadmaken. De gemeente daagt zichzelf en professionele partijen uit om de toenemende betrokkenheid van lokale ondernemers en bewoners nog beter tot zijn recht te laten komen. Het gaat hierbij om een rijke diversiteit van betrokkenen en initiatiefnemers, klein en groot, individueel en collectief. Hiermee kunnen we de ontwikkelpraktijk van de toekomst nog diverser maken.

We maken onderscheid tussen de grotere nieuwbouwopgaven in te transformeren gebieden enerzijds en kleinschalige ontwikkelingen in het bestaande stedelijke weefsel anderzijds. Voor beide geldt de zoektocht naar meer eigenaarschap van omwonenden en meer lokale waardecreatie, maar de accenten verschillen. In nieuwe gebiedsontwikkeling staat de woningbouwproductie centraler dan bij projecten in de bestaande stad en is het zaak te zorgen voor de goede aansluiting met omliggende buurten. In de bestaande stad ligt de focus sterker op gemeenschapsbouw.

Professionele partijen

De samenwerking tussen de gemeente en professionele partijen in de gebiedsontwikkeling kent een rijke geschiedenis. Met de markt zijn we in staat gebleken grote aantallen woningen te bouwen. De mechanismen van stadmaken met professionele partijen zijn inmiddels goed geolied. Als gemeente nodigen

Samen stadmaken met (semi)professionele partijen

Brediuslocatie in de Spaarndammerbuurt, stadsdeel West
Voor het project Bredius zijn kavelregels opgesteld in overleg met buurtbewoners. De regels gaan onder andere over doorstroming vanuit sociale woningbouw en duurzaamheid. Op een aantal punten van duurzaamheid zijn de regels zelfs ambitieuzer dan het gemeentelijk beleid. Ze zijn als leidende principes overgenomen in het bestemmingsplan. Alle stappen zijn bovendien onder toeziend oog van de bewoners gezet. De kavelregels zijn vertaald in de tenderbrochure. De bewoners krijgen stevige invloed op de selectie van de ontwikkelaar, waarbij op één criterium zelfs 100%. Dat is het criterium 'duurzame relatie' van de inschrijver met de buurt, waarbij wordt gevraagd dat de projectontwikkelaar zich duurzaam verbindt aan de buurt.

K-buurt, stadsdeel Zuidoost
In de K-buurt is de gemeente samen met het buurtplatform Hartvoordekbuurt en de corporaties een stedenbouwkundig plan aan het maken. De buurt zit aan het stuur en de ambtenaren faciliteren en produceren. Belangrijk daarbij is dat het plan niet alleen woningen oplevert voor nieuwe bewoners, maar ook de huidige bewoners veel brengt. Daarnaast wil de buurt haar eigen DNA behouden. De buurt heeft gestreden en van het bestuur een sterke positie gekregen in de plannenmakerij. Ook hebben zij zich geprofessionaliseerd omdat er binnen een jaar een SP moet liggen. Er is financiële ruimte geschapen om professionals in te huren als dat nodig is. Het SP wordt uiteindelijk door het buurtplatform gepresenteerd aan de gemeenteraad waarbij het plan bestaat uit een goede basis met extra's of opties.

Klaprozenbuurt, stadsdeel Noord
In de Klaprozenbuurt in Amsterdam-Noord heeft een groep bewoners uit de buurt een belangrijke rol gehad in de plannen voor de verandering van het gebied. Omdat ze niet tevreden waren over de plannen die de gemeente presenteerde, kwamen ze zelf met een visie op de nieuwe buurt. De gemeente is daarin meegegaan. Gemeente en buurt hebben de architecten Auguste van Oppen van BETA, Hannah Schubert van Bureau B+B en Tjeerd Haccou van space&matter ingeschakeld om samen met de buurt en de gemeente een ontwerp voor de nieuwe Klaprozenbuurt te maken. De drie architecten wonen zelf in de buurt.

Jonas IJburg, stadsdeel Oost
Met intensieve bewonersbetrokkenheid is het project Jonas tot stand gekomen. Ontwikkelaars Amvest en SITE Urban Development hebben veel tijd en energie gestopt in het creëren van draagvlak in en betekenis voor de buurt. Dit heeft geleid tot het plan voor een energieneutraal gebouw, maar er is ook ingezet op sociale duurzaamheid. In het gebouw komen gemeenschappelijke ruimtes voor nieuwe voorzieningen in de buurt.

we de professionele partijen uit met ons te verkennen hoe het Samen stadmaken verder vorm te geven. De ontwikkeling van de stad gaat de afgelopen jaren namelijk zo snel dat dit bij verschillende groepen in de samenleving leidt tot vervreemding. Het thuisgevoel staat onder druk. Het is daarom van belang omwonenden en lokale ondernemers meer eigenaarschap te geven over toekomstige ontwikkelingen. We laten ons hierbij inspireren door voorbeelden waarin (semi)professionele partijen met lokale betrokkenen tot gezamenlijke projectontwikkeling komen. Denk aan Jonas op IJburg en Bredius in de Spaarndammerbuurt.

Lokaal ondernemerschap

We gaan meer ruimte bieden aan initiatieven van velerlei aard. Dit is een voorwaarde voor het laten bloeien van de lokale wijkeconomie. Het gaat hierbij om innovatieve (ambachtelijke) maakbedrijven, horeca, detailhandel en sociaal, circulaire bedrijven en cultureel ondernemerschap. En uiteraard alle mengvormen hiervan. Kleine ontwikkelingen moeten in de stad kunnen ontstaan en groeien. Lokaal ondernemerschap krijgt ruim baan. Het helpt als in de buurten meer kleinschalige, betaalbare en flexibele ruimtes zijn. Ook planologisch-juridisch is ruimte nodig. Ruimte voor ondernemers draagt ook bij aan de doelen uit de paragrafen over Kansengelijkheid en Voedsel en stadslandbouw uit de beleidsagenda en de wens om kwetsbare wijken tot meer economische bloei te laten komen. **Vernieuwing van ons detailhandelsbeleid** op deze punten is een uitwerkingsopgave voor de komende tijd.

Toelichting commons

De *commons* is een wetenschappelijke en wat abstracte term voor een organisatievorm. *Commons* zijn democratische zelforganisaties waarbij de deelnemers samen zorg dragen voor een collectief goed. Denk bijvoorbeeld aan kennis, energie, voedsel, duurzaam waterbeheer, zorg, en meer. Een heel oud voorbeeld in Nederland zijn de waterschappen. Recentere voorbeelden zijn Wikipedia en energiecoöperaties. De *commons* zijn onderdeel van een wereldwijde beweging, ook wel de coöperatieve beweging genoemd, omdat deze vaak in coöperatie-vorm wordt georganiseerd. Maar ook in stichtingen, in verenigingen of meer informele samenwerkingsverbanden.

Coöperaties

Er komt ook meer ruimte voor **woon- en energiecoöperaties** en verschillende vormen van collectief zelfbeheer (*commons*, zie kader). Stadslandbouw, woon- en energiecooperaties zijn voorbeelden van hoe bewoners verantwoordelijkheid kunnen nemen voor de directe leefomgeving. Ruimte maken voor collectief zelfbeheer in de stad betekent niet alleen ruimte maken voor lokale netwerken en coöperatieven, ook maken we daarmee ruimte voor democratische vernieuwing en sociale innovatie, met meer gezamenlijke vormen van publieke waardecreatie in de wijk en de buurt. Daarom verbindt deze Agenda Samen stadmaken zich met de democratiseringsagenda van het college waarin afspraken gemaakt worden over de samenwerking tussen de gemeente en lokale coöperatieven om de publiek-collectieve samenwerking te verankeren.

Concreter zullen we ook kleinere, bottom-up-initiatieven ondersteunen en volgen, zoals de *Community Land Trust Bijlmer* (CLT). In de H-buurt in Zuidoost is een collectief bezig met het realiseren van duurzame, betaalbare woningen voor en door de lokale gemeenschap. Groepen als deze pionieren op het gebied van nieuwe, collectieve vormen van eigenaarschap en zeggenschap over zowel vastgoed en grond, als 'losgoed' (spullen) en diensten (denk o.a. aan beheer). In dit soort projecten wordt ook het belang van capaciteitsopbouw erkend. Dit is nodig om op langere termijn een mate van zelforganisatie bij brede groepen te ontwikkelen, om dingen effectief voor elkaar te krijgen, ook (of juist) voor burgers bij wie dit nu niet zo vanzelfsprekend is (zoals nieuwkomers, burgers met beperkingen en/of achterstand t.o.v. de 'gemiddelde Amsterdammer'). Een investering aan de voorkant verdient zich op die manier op termijn terug, want bewoners kunnen zelf aan de slag en weten effectief wensen, zorgen en ideeën om te zetten naar acties, met onder andere de gemeente als partner.

Buurtbewoners, stadmakers en creatieve makers

Met de omgevingsvisie willen we de stadmakerscultuur en de hoge mate van zelforganisatie in Amsterdam versterken. De Agenda Samen stadmaken maakt de ruimte hiervoor groter en gelijkwaardiger. Uiteindelijk is iedereen die actief bijdraagt aan de stad een stadmaker. Er zijn stadmakers die zich hebben ontwikkeld tot (semi)professionele sleutelfiguren die zeer betrokken zijn bij lokale ontwikkelingen en initiatieven. Zij zijn in staat te schakelen tussen de formele wereld van plan- en besluitvorming en de informele wereld van de alledaagse praktijk in de buurten. Ook zijn creatieve makers nodig om complexe, maatschappelijke uitdagingen, zoals gebiedsontwikkeling, mede het hoofd te bieden. Zij zijn in staat met innovatieve werkwijzen anders te kijken naar problemen en oplossingen. De gemeente gaat daarom nauwer **samenwerken met de Sociaal Creatieve Raad**.

Als gemeente gaan we met de stadmakersbeweging en creatieve makers uit van het principe dat alle deelnemers (van buurtbewoner tot projectontwikkelaar) aan het Samen stadmaken experts zijn, allen op verschillende manieren. Dit komt onder andere tot uiting in het **verankeren van organisch ontwikkelen met buurtfocus**. In aansluiting op de grotere vormen van gebiedsontwikkeling is het met name in de toekomst nodig om de aandacht te verschuiven van uitleg van de stad naar zorgvuldige ingrepen in de bestaande stad. Organisch ontwikkelen met buurtfocus gaat over het koesteren van wat waardevol is, de kleinere ingrepen die als kantelpunt werken, de alledaagse praktijk van beheer en onderhoud, sociale veiligheid, toegankelijkheid, het organiseren en uitlokken van ontmoeting, het alledaagse werk van bewonerscommissies enzovoort. Het gaat om met een liefdevolle en verfijnde blik kijken naar wat er al is en groeit en hoe buurtbewoners betekenis aan hun eigen leven en leefomgeving geven. In de Visie op de Binnenstad van Amsterdam 2040 wordt dit uitgelegd als 'tuinieren'. Met deze benadering blijven we dichter bij de leefwereld van buurten en lokaal initiatief.

Waken voor elitair gehalte stadmaken

Om te voorkomen dat het speelveld van Samen stadmaken slechts een kleine groep Amsterdammers aanspreekt, is het van belang plan- en besluitvorming toegankelijker te maken en de informatiepositie gelijkwaardiger. We realiseren ons dat meedoen aan het proces van Samen stadmaken niet vanzelfsprekend voor iedereen is weggelegd. Dit heeft te maken met de afstand tussen de overheid en sommige groepen in de samenleving. Taalbarrières en cultuurverschillen staan goede samenwerking vaak in de weg. Bovendien zijn veel groepen in de stad niet bezig met lokale besluitvorming omdat werk, mantelzorg of het sociale leven en soms overleven (om de eindjes aan elkaar te knopen) voorgaan. Hierover gaat het in de paragraaf Benutten collectieve kennis en verbeteren democratische besluitvorming. Daarnaast moedigt de gemeente collectieven en buurtgroepen aan om het organiserend vermogen te vergroten door samen te werken met maatschappelijke instellingen als woningbouwcorporaties en met de stadmakersbeweging.

Open ontwerpen

Open ontwerpen staat voor de gezamenlijke opgave een open stad te maken. Dat geldt zeker in de bestaande stad en in delen van de stad waar gebieden met veel ontwikkeling in verbinding staan met aangrenzende buurten en hun bewoners. Belangrijk is dat in deze nieuwe stukken stad ook een mate van openheid en onafheid blijft, die ruimte biedt voor bewoners en ondernemers om op in te haken. De fysieke leefomgeving moet in staat zijn om in de tijd veranderende behoeften een plek te geven, zodat de geplande stad ruimte biedt aan de geleefde stad. Zo houden we vast aan de economische en culturele diversiteit van Amster-

dam. De stad als markt- en broedplaats voor allerlei spontane en onvoorspelbare functies, ontmoetingen en activiteiten. De stedelijke ruimte laat ruimte voor improvisatie, waardoor lokale en unieke kwaliteit kan ontstaan.

Uiteindelijk komt open ontwerpen neer op een nieuwsgierige houding en procesmentaliteit. Daarbij hebben we alle betrokken partijen nodig. De brede toegankelijkheid tot plan- en besluitvorming is hierbij cruciaal. Evenals steviger verankerde, voortdurende dialoog met de stad. Daarover meer in de volgende paragrafen.

Groeiende onbetaalbaarheid

De open ontworpen stad is ook mede een antwoord op de groeiende onbetaalbaarheid van de stad. Een groter wordende groep heeft steeds minder toegang tot de stad. Het beter tegemoetkomen aan de behoeften van groepen die niet als vanzelfsprekend meepraten en –beslissen schept kansen voor ondernemerschap en maatschappelijk initiatief in kwetsbare wijken.

Buurten bouwen

Binnen de stad vind je zeer verschillende buurten. Ieder vragen ze om een eigen benadering, die voortkomt uit maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Identiteit ontstaat niet op een tekentafel en is niet afdwingbaar en bovendien veranderlijk. Door voldoende, maar minder dwingend voorzieningen en openbare ruimtes te programmeren, kan ruimte door buurtbewoners en gebruikers zelf ingevuld worden. In buurten is veel kans voor het ontwikkelen van nieuwe vormen van eigenaarschap. Er is volop ruimte voor meebeslissen, zachte vormen van toe-eigening en meebouwen aan de stad. Er wordt een aantal projecten aangewezen waarbij op grote schaal geëxperimenteerd wordt met andere ontwikkelvormen zoals wooncoöperaties en het bieden van zeggenschap vanuit de omgeving en de toekomstige bewoners.

Werken aan de geleefde stad

Daarvoor is openheid naar de collectieve kennis uit de stad nodig. We dagen onszelf als gemeente en professionele partijen uit manieren te zoeken om de geplande stad beter te laten aansluiten op de geleefde stad. De planners, ontwerpers, bouwers en ontwikkelaars van de stad zijn hierin partners met onmisbare expertise en capaciteiten. Om dit te oefenen gaan we aan de hand van de nieuwste inzichten over planningsprocessen het experiment aan in een nader te bepalen ruimtelijk project (werktitel voor het **experiment: Werken aan de geleefde stad**).

Toelichting community wealth building

Community wealth building is een economisch model dat al in werking is in steden als Cleveland (VS), Preston (VK) en Mondragon (Spanje). Hierbij worden de werelden van semipublieke instellingen (ankerinstituties) en lokaal initiatief kortgesloten; zodat een meer op publieke waarde(n) gebaseerd economisch systeem ontstaat, gestut door een grote coöperatieve beweging. In deze benadering worden grond en vastgoed als publieke goederen behandeld en ontstaat een lokaal gewortelde economie.

Instrumentarium voor samen stadmaken

Onderdeel van het bredere 'ontwikkelpalet' van het Samen stadmaken is nieuw gemeentelijk instrumentarium. Een meer actieve rol van Amsterdammers vraagt van de gemeente actief aanmoedigen en ondersteunen. We stellen data, instrumenten en expertise ter beschikking aan de stad en zoeken actief naar reactie op gemeentelijke voornemens in wijken en buurten. We benutten de mogelijkheden van digitalisering om andere onderdelen van de agenda Samen stadmaken te ondersteunen. We ontwikkelen dit instrumentarium op basis van de volgende uitgangspunten:

a) De gemeente is zo transparant mogelijk

Nieuwe plannen en verleende vergunningen met derden, die impact hebben op de wijk, worden openbaar en vindbaar gemaakt. Geïnteresseerden en belanghebbenden kunnen zich bijvoorbeeld abonneren op een alert-functie, waarmee ze op de hoogte worden gesteld van de plannen en besluiten in hun buurt en hoe ze daar invloed op uit kunnen oefenen. Daarnaast verkennen we het **opzetten van een 'transparantieportaal'** waarin contracten tussen gemeente en derden te vinden zijn.

b) Samenwerken gebeurt op basis van een gelijke informatiepositie

De gemeente stelt actief aan iedereen alle data en informatie die er over de leefomgeving is ter beschikking. Dit komt niet alleen ten goede aan de actieve Amsterdammer, die met die informatie beter weet wat er gebeurt en wat er mogelijk is in de leefomgeving. Het zorgt ook voor efficiëntere samenwerking in de keten van planvorming tot uitvoering en beheer. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente dat zij geen informatievoorsprong heeft en snel kan reageren op de aanvullende informatievragen van Amsterdammers.

c) Plan-, ontwerp- en rekeninstrumentarium is voor de stad

Bij het werken aan de leefomgeving wordt gebruikgemaakt van technieken en modellen voor het rekenen en tekenen aan de stad. We streven ernaar dit instrumentarium zoveel mogelijk ter beschikking te stellen aan Amsterdammers. Waar traditioneel een flinke mate van expertise nodig was voor het bedienen van reken- en tekenprogramma's, is het door de toegenomen rekenkracht van computers steeds eenvoudiger geworden om complexe berekeningen snel te maken en direct te laten zien wat het betekent voor de leefomgeving. Dit instrumentarium kunnen Amsterdamse stadmakers gebruiken om de collectieve kennis in de stad te vergroten en hun eigen plannen en visies te onderbouwen.

Mogelijke uitwerking buurtbatenovereenkomst

- Er is sprake van wezenlijke invloed op de plannen in een vroegtijdig stadium vanuit de buurt, zodat zij kunnen helpen het plan beter te maken vanuit het perspectief van de buurt.
- Het plan draagt bij aan de omgevings- en leefkwaliteit in de buurt (denk aan investeren in de publieke ruimte en meeliften moestuinproject van bewoners met het plan).
- Het plan helpt om een aantal *sociale doelen* in de wijk te realiseren zoals het principe van social return, maar bv ook realiseren van buurthuiskamers.
- Het plan draagt bij aan de buurteconomie. Dat kan variëren van ontwikkelaars die hun materialen en onderaannemers uit de buurt halen tot het terugvloeien van een deel van de winst naar de buurt.

Voor deze 4 vormen van win-win zijn de georganiseerde buurtbewoners de gesprekspartner voor de ontwikkelende partij. Afhankelijk van de netwerken in de buurt wordt in samenspraak met de gemeente en de ontwikkelende partij bekeken hoe je dat praktisch organiseert.

Waardecreatie voor en door lokale gemeenschappen

De ontwikkeling van Amsterdam gaat in de eerste plaats over mensen en de gemeenschappen waarin zij leven. De directe leefomgeving van Amsterdammers wordt gevormd door buurten. Het is daarom belangrijk om op dat schaalniveau de waardevermeerdering te organiseren die bouwprojecten en gebiedsontwikkeling met zich meebrengt.

Wederkerigheid

Om tot gezamenlijke waardecreatie met diverse partijen te komen ligt de focus nadrukkelijker op de verbinding tussen gebiedsontwikkeling en omliggende buurten. Een belangrijk principe daarbij is wederkerigheid. We doen het samen, dus moeten we ook samen met diverse partijen bepalen in hoeverre en op welke manier het algemeen belang bediend wordt met verschillende ontwikkelingen. We vragen alle initiatieven om iets terug te geven aan de stad dat in verhouding staat tot het profiteren van de stad. Het wederkerigheidsprincipe maakt nieuwe afspraken mogelijk over het combineren van individueel belang en collectief belang en voorkomt dat individuen of organisaties onevenredig profiteren van de stad. Wie iets wil in Amsterdam, moet dus laten zien dat de stad daar ook wat aan heeft. Dat kan, zoals nu ook gebeurt, met veel regels en kaders op allerlei terreinen, maar het kan misschien ook door er een algemeen principe van te maken. En het vervolgens aan individuele bewoners, ontwikkelaars en buurten over te laten hoe die wederkerigheid wordt vormgegeven. Want met wederkerigheid wordt meer waarde opgebouwd voor de stad. Daarmee winnen langetermijnbelangen weer terrein terug ten opzichte van kortetermijnbelangen. Zo zoeken we naar een manier waarde-extractie uit de buurten te voorkomen, en juist waardecreatie in de buurten te bevorderen. Een interessant experiment om te ondersteunen vanuit deze agenda is de **actielijn Community Wealth Building** (vrij vertaald: bouwen aan gemeenschapswelzijn) van het Fearless City-programma van de gemeente.

Voor een versterking van de wederkerigheid tussen nieuwe gebiedsontwikkelingen en omwonenden denken we na over woonvoorrang voor een deel van de nieuwe huurwoningen. Voor een project in Zuidoost is hiervoor al een intentieovereenkomst gesloten. Ook in andere stadsdelen kan een bepaalde woonvoorrang voor omwonenden bijdragen aan wederkerigheid, draagvlak voor verdichting en samen stadmaken.

Het is dus zoeken naar de balans tussen geven en nemen. Hoe geven we daar invulling aan? In het Maatschappelijk Akkoord van 2019 staat wellicht het antwoord: het idee van de **buurtbatenovereenkomst** (in het Engels beter bekend als *Community Benefits Agreement*). Een buurtovereenkomst waaruit de consensus blijkt over het algemeen nut van een specifiek project in de betreffende buurt. Bij zo'n overeenkomst (behoudens vastgestelde wettelijke ruimte) blijkt voldoende draagvlak in de buurt en mag het project doorgaan. In veel wijken zijn buurtplatforms, Huizen van de Wijk en buurtraden goede contractpartners. Een overeenkomst is ook een goed middel om het instrument **social return bij bouwprojecten** op buurtniveau in te laten vullen door ondernemers. *Social return* is uit te leggen als sociale winst. We zullen op zoek gaan naar een aantal verschillende projecten om dit instrument te testen.

Beoordelingskader

Om tot een breed palet te komen aan vormen van bouwen aan de stad kan financiele waarde niet langer hoofdzakelijk leidend zijn. Er is daarom een bredere waardebepaling nodig. De omgevingsvisie benoemt twaalf kernwaarden. Deze zijn uitgewerkt in een beoordelingskader met indicatoren in het omgevingseffectrapport (OER), gekoppeld aan het gedachtegoed van econoom Kate Raworth van het donutmodel. Dit beoordelingskader zal in ieder geval gebruikt worden bij de monitoring van de ontwikkeling van de stad en de doorwerking van de omgevingsvisie.

Tegelijkertijd wordt de maatschappelijke meerwaarde van collectieve zelforganisaties beter zichtbaar gemaakt met het nog te ontwikkelen 'Waarderend Kader'. Zo zal lokaal initiatief gewaardeerd worden op basis van de maatschappelijke, economische, democratische én duurzame waarde. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van het donutmodel. Uiteindelijk willen we maatschappelijke meerwaarde zichtbaar maken én meer ruimte bieden. Dit betekent dat in de toekomst maatschappelijke, sociale en duurzame criteria zwaarder gaan wegen bij aanbestedingen.

Nieuwe financieringsconstructies

Om publieke waardecreatie op een krachtige manier te ondersteunen gaan we verkennen wat de mogelijkheden zijn van een **woningbouwfonds voor coöperaties**, met als uitgangspunt dat betaalbare woningen en werkruimten binnen werkbare financiële kaders moeten kunnen worden aangeboden. Als onderdeel van het eindrapport Aan de slag met Wooncoöperaties worden ook al een leningsfaciliteit uitgewerkt voor wooncoöperaties en de mogelijkheid van een solidariteitsfonds onderzocht. Het geeft bovendien de mogelijkheid met partijen van eigen keuze te werken. Dit betekent dat zelfbouwinitiatieven zoals wooncollectieven en coöperaties een serieuze mogelijkheid worden om middeldure huurwoningen en multifunctionele ruimten te bouwen. Dit zou een verbreding van het huidige palet aan ontwikkelvormen betekenen, met grote maatschappelijke meerwaarde, zeker in de verdichtingsgebieden in de naoorlogse stad. Daarnaast onderzoeken we de optie van een **regionaal investeringsfonds.**

Vrije ruimte

Zoals uitgelegd in hoofdstuk Inclusieve stad kent vrije ruimte vele verschijningsvormen, met als gemeenschappelijk kenmerk dat vrije ruimte-initiatieven van onderop zijn ontstaan en collectief zijn vormgegeven. Het zijn plekken waar mensen elkaar ontmoeten, reflecteren en kunnen experimenteren. De kracht van deze vorm van ruimtegebruik is dat het initiatief bij burgers ligt, in de luwte van marktwerking en overheidsbeleid. Dit betekent kansen voor lokale waardecreatie. Daarom zal een **duurzame, coöperatieve samenwerking** worden opgericht tussen de gemeente, gebruikers en experts ter bevordering van vrije ruimte. In een leeromgeving gaan we experimenteren en onderzoeken hoe vrije ruimte op de langere termijn een vast onderdeel kan worden in de planvorming van de stad.

Democratische besluitvorming op basis van collectieve kennis

Goede plannen voor de ontwikkeling van de stad zijn gestoeld op het benutten van collectieve kennis en toegankelijke besluitvorming. Deze paragraaf komt met een reeks denkrichtingen en acties om deze te bevorderen.

Vergroten toegankelijkheid plan- en besluitvorming

Samen stadmaken valt of staat bij de toegang tot besluitvorming. Hierbij is de gemeente aan zet. Deels kunnen het eenvoudige ingrepen zijn. Zoals het **neerzetten van een informatiebord** op plekken waar iets staat te gebeuren. Dit is een simpele en effectieve manier om bewoners in een vroegtijdig stadium op de hoogte te brengen van aanstaande veranderingen die in meer of mindere mate de buurt kunnen raken.

We nemen ons ook voor om zo veel als mogelijk **planvorming fysiek in de buurt** te beginnen. In verschillende vormen kunnen werkateliers begonnen worden in directere verbinding met de straat. Hiermee haal je op laagdrempelige wijze de kennis en ervaringen uit de buurt binnen. Deze ingreep kan ook werken als middel tegen het werken in silo's van de gemeentelijke organisatie. Door je als projectgroep te vestigen in de buurt bereik je eerder een integrale benadering vanuit de realiteit van lokale bewoners en ondernemers.

Met het uitgaan van het wederkerigheidsprincipe is een **gelijkwaardige informatiepositie** cruciaal. Het is van belang hierbij op verschillende dingen te letten. Taal (denk aan laaggeletterdheid, jargon), tijd (effectief betrokken zijn kan tijdsintensief zijn) en digitale behendigheid (er zijn grote niveauverschillen van online behendigheid tussen Amsterdammers). De gemeente neemt daarom haar verantwoordelijkheid in het ontsluiten en actief aanbieden van informatie, waardoor de Amsterdammers en andere partners op basis van gelijkwaardigheid met elkaar kunnen samenwerken. Er wordt gewerkt aan een open, digitaal instrumentarium. Inspiratie hiervoor is te vinden in Hamburg, met het 'transparantieportaal' zijn de overeenkomsten die de gemeente sluit terug te vinden voor burgers. Deze vorm van open toegang draagt bij aan het vertrouwen in overheidshandelen en democratische deelname.

Tot slot verkennen we hoe de invoering van **buurtrechten** bij kan dragen aan het creëren van een gelijker speelveld tussen gemeente, professionele partijen en buurtgroepen en initiatieven van onderop. Mogelijke buurtrechten zijn: 1) Het recht om uit te dagen - Bewonersgroepen krijgen het recht om lokale dienstverlening vorm te geven en uit te voeren. 2) Het eerste biedingsrecht – georganiseerde bewoners en maatschappelijke ondernemers mogen als eerste bieden op grond en vastgoed. Zo zorgen we ervoor dat lokale initiatieven niet

door kapitaalkrachtige marktpartijen weggedrukt worden. 3) Het recht om te plannen – bewoners krijgen het recht om zelf ruimtelijke plannen te initiëren.

Buurtomgevingsvisies

Met **buurtomgevingsvisies** willen we buurten mobiliseren om onder de paraplu van de stedelijke omgevingsvisie een eigen visie te ontwikkelen. Door lokale visievorming te ondersteunen worden gemeenschappen verenigd en kan er een goede uitwisseling ontstaan met stedelijke vraagstukken. Momenteel loopt al een dergelijk experiment in de Sierpleinbuurt in Nieuw-West; dit wordt voortgezet. We gaan verkennen welke buurten hiervoor nog meer interessant zijn.

Nieuwe vormen van continue dialoog

Op stedelijk niveau en regionaal niveau gaan we experimenteren met nieuwe vormen van invloed en zeggenschap van bewoners in de vorm van continue dialoog. Daarvoor gaan we verschillende vormen ontwikkelen. Het **burgerberaad** (geïnspireerd op het internationaal beproefde idee van de *citizens' assembly*) is daar een van. We gaan beginnen met het opzetten van een wisselende burgeradviesraad die op complexe, ruimtelijke thema's adviezen geeft aan het bestuur van de stad. Zogeheten *citizens' assemblies* hebben al een doorslaggevende rol gespeeld in bijvoorbeeld Frankrijk over het klimaatbeleid en in Ierland over abortuswetgeving. Ze kunnen helpen bij het doorbreken van politieke impasses en het vinden van draagvlak voor oplossingen voor zeer complexe problemen.

Een steeds diversere bevolking vraagt om een grotere diversiteit in de manier waarop we de stad vormgeven. De stad biedt plek aan een grote variatie in leefstijlen, culturen en andere identiteiten. Zo is er steeds meer aandacht voor bijvoorbeeld het vrouwelijk perspectief en de behoeften van mensen met een beperking, kinderen en ouderen. Daar meer ruimte voor bieden betekent niet dat de stad een optelsom wordt van voorkeuren van individuen en kleinere en grotere groepen. Maar het betekent wel dat die meerstemmigheid moet doorklinken in het proces van stadmaken. Om deze reden hebben we in het maakproces van de omgevingsvisie de **WomenMakeTheCity-vrouwenadviesraad** opgericht. Zie het hoofdstuk Verantwoording proces. Hun bijdrage heeft een verrijking van de visie opgeleverd. We gaan daarom door met deze samenwerking bij de uitvoering en evaluatie van de omgevingsvisie. Daarnaast gaan we verkennen welke projecten en programma's nog meer op deze manier het vrouwelijke perspectief een plek kunnen geven.

Tot slot geloven we in het structureel maken van de **betrokkenheid van kinderen en jongeren**. De jonge generatie in Amsterdam heeft maar weinig stem in de ontwikkeling van de stad. Dit terwijl zij de toekomstige gebruikers zijn. De inbreng van kinderen en jongeren helpt bij het stellen van doelen en prioriteiten. Sinds 2019 heeft Amsterdam een kinderraad die bestaat uit veertien raadsleden en een kinderburgemeester. Deze kunnen we actief mee laten denken in het stadmaken. Daarnaast zijn er talloze organisaties in Amsterdam die zich bezighouden met jongerenparticipatie. De gemeente kan van deze infrastructuur gebruikmaken om geregeld dilemma's met jongeren te bespreken. Zo maken we het voor de jongere generaties mogelijk om zich de toekomst van Amsterdam meer eigen te maken. Ten slotte heeft dit ook didactische waarde. Kinderen en jongeren bekend maken met collectieve besluitvormingsprocessen betekent dat zij een beter begrip krijgen van hoe de wereld om hen heen gevormd wordt en op welke manieren je daar invloed op kan uitoefenen.

Samen leren

Het **leertraject Amsterdams Stadmaken** biedt een omgeving om samenwerking en samen leren in gebiedsgerichte projecten vorm te geven en in te richten. Deze tijd vraagt er meer dan ooit om.

Het leertraject vindt o.a. plaats in het kader van de nieuwe Omgevingswet en de leeromgeving van Vrije Ruimte. In een aantal bestaande en nieuwe projecten komt de focus te liggen op samen leren door betrokkenen: bewoners, ondernemers, ambtenaren en bestuurders. Leren gebeurt o.a. aan de hand van inspirerende praktijkvoorbeelden en de lessen zullen breed gedeeld worden.

Actiepunten Agenda Samen stadmaken

We hebben de verschillende acties en aandachtspunten in onderstaande opsomming verdeeld in drie categorieën. In de 'licht'-categorie staan de snelle acties. Het zijn punten die niet veel extra kosten en/of omdat ze relatief weinig extra organisatie vergen (deels omdat sommige punten al belegd zijn).

In de 'medium'-categorie zijn de acties terug te vinden die meer organisatie, voorbereiding of onderzoek vergen. We onderzoeken hoe we deze op de middellange termijn kunnen uitvoeren. De 'zwaar'-categorie staat voor de acties en aandachtspunten die ingrijpender en fundamenteler zijn voor de organisatie. Dat heeft met juridische, financiële en politieke aspecten te maken.

Licht

- Experiment met community wealth building
- Nauwere samenwerking met Sociaal Creatieve Raad
- Uitwerken social return bij bouwprojecten
- Neerzetten van informatieborden bij aanvang planvorming
- Verdere ondersteuning Buurtomgevingsvisie Sierpleinbuurt en mobilisatie andere buurten
- Voortzetten WMTC-vrouwenadviesraad
- Verankeren publiek-collectieve samenwerking t.b.v. coöperaties (in verbinding met democratiseringsagenda) en commons
- Experiment 'Werken aan de geleefde stad' (Designing Disorder)
- Oprichting Leertraject Amsterdams Stadmaken

Medium

- Nieuwe accenten op het detailhandelsbeleid t.b.v. lokaal ondernemerschap
- Uitwerken en verankeren van organisch ontwikkelen met buurtfocus
- Verkennen community benefits agreement-instrument (buurtbatenovereenkomst)
- Verkenning opzetten van 'transparantieportaal' (naar Hamburgs voorbeeld)
- Openbaar maken plan-, ontwerp- en rekeninstrumentarium
- Ondersteuning duurzame, coöperatieve samenwerking met diverse partijen t.b.v. vrije ruimte
- Organiseren planvorming fysiek in de buurt
- Optimaliseren gelijkwaardige informatiepositie (digitalisering)
- Oprichting burgerberaad
- Verankeren betrokkenheid kinderen en jongeren

Zwaar

- Onderzoek buurtrechten
- Ontwikkeling waarderend kader
- Verkenning woningbouwfonds voor coöperaties
- Verkenning regionaal investeringsfonds

"De stad is gebaat bij verbinding van alle sociale klassen"

Panni Pintér | Stadsdeel Oost

22 Samenwerking over gemeente-grenzen heen

Mensen trekken zich in hun dagelijks leven weinig aan van gemeentegrenzen. En grote opgaven als regionale bereikbaarheid en ruimte voor economie, de energietransitie en klimaatverandering overstijgen ze per definitie. Amsterdam werkt daarom samen met partijen over de gemeentegrenzen heen. Met buurgemeenten, binnen de Metropoolregio Amsterdam, maar ook met hogere overheden zoals de provincie Noord-Holland en het Rijk, en met andere publieke en private partijen zoals de waterschappen en netbeheerders.

Een cultuur van samenwerken

Goede samenwerking begint met de vraag wat Amsterdam voor een ander kan betekenen. We zijn ons bewust van onze bijzondere positie in de regio en daarmee van onze verantwoordelijkheid naar onze buurgemeenten, onze regiopartners en andere regio's in Nederland. We zijn ons ook scherp bewust van onze afhankelijkheid van andere gemeenten. Zaanse leerkrachten bemensen Amsterdamse scholen, op hete dagen maken Amsterdammers dankbaar gebruik van het Zandvoortse strand en meer dan de helft van de huidige inwoners is niet in Amsterdam geboren.

Vanuit de overtuiging dat we samen meer weten, betrekken we partners en belanghebbenden in een vroeg stadium. Dat doen we bij gezamenlijke opgaven of als een maatregel binnen Amsterdam gevolgen kan hebben voor anderen. Een strenger parkeerregime kan bijvoorbeeld de parkeerdruk in de omliggende gemeenten vergroten en bij groei zullen meer Amsterdammers in de omliggende groengebieden recreëren. We hebben oog voor deze mogelijke effecten buiten de gemeentegrenzen en wegen in beslissingen de mening en belangen van buurgemeenten en andere belanghebbenden mee.

Samenwerking per schaalniveau

De grote transities die op de wereld, onze regio en daarbinnen op onze stad afkomen, lossen we niet in ons eentje op. De verschillende kwaliteiten die aanwezig zijn binnen Nederland, de metropoolregio, de agglomeratie en de stad kunnen we inzetten om samen bij te dragen aan een oplossing. We willen daarom uitgaan van ieders eigenheid en kracht. Vanuit die gedachte kijken we ook naar wat Amsterdam het beste bij kan dragen. De verantwoordelijkheden zijn tussen de verschillende overheden en andere partners verdeeld. We hebben allemaal eigen bevoegdheden, waardoor ieder van ons een deel van de puzzel in handen heeft. Amsterdam is voor wet- en regelgeving en financiële middelen bijvoorbeeld afhankelijk van het Rijk en van Europa. Tegelijkertijd zijn zij voor de uitvoering van dat beleid afhankelijk van gemeenten als Amsterdam. En om die uitvoering voor elkaar te krijgen, hebben we regionale partners nodig. Zowel overheden als andere publieke en private partijen, denk aan Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, netbeheerders of de NS.

Internationaal

Met wie we samenwerken is afhankelijk van de vraag en de schaal waarop deze speelt. Op internationale schaal scharen we ons achter de *sustainable development goals* van de Verenigde Naties, die tot 2030 lopen. De SDG's bieden een gemeenschappelijk en internationaal erkend kader om gemeenschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. In Europa proberen we de uitdagingen waar grote steden voor staan zo goed mogelijk over het voetlicht te brengen, net als onze ambities. Ook helpen we de Europese ambities te realiseren, bijvoorbeeld voor de *Europese Green Deal*, een routekaart om de economie van de EU duurzaam te maken. We trekken daarbij samen op met gelijkgezinde steden en metropoolregio's binnen Europa. Gezamenlijk laten wij onze stem horen, en onderbouwen we onze boodschap met *best practices* en innovatief onderzoek. Ook kijken we in het samenwerkingsverband SURE Eurodelta of het denken in megaregio's, die grensoverschrijdend zijn, helpt om ook internationaal onze krachten te bundelen.

Nationaal

De Nationale Omgevingsvisie is het landelijke kader voor onze omgevingsvisie. Hierin benoemt het Rijk het belang van de Nederlandse metropoolregio's voor het internationaal vestigings- en ondernemersklimaat. Omdat er meerdere nationale belangen in onze regio samenkomen, én er een complexe verstedelijkingsopgave op de Amsterdamse metropoolregio afkomt, werken we samen met het Rijk en de partners van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan een verstedelijkingsstrategie. De verstedelijkingsstrategie is een bouwsteen voor de door het Rijk op te stellen omgevingsagenda. Er worden regionaal keuzes gemaakt op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie en energietransitie. Die keuzes moeten zich verhouden tot elkaar, maar ook tot de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap.

Om het woningtekort aan te pakken hebben de MRA en het Rijk in 2019 de Woondeal MRA gesloten, een startpunt voor een langjarig samenwerkingstraject waarin we de krachten bundelen om de woningbouwproductie en het functioneren van de woningmarkt structureel te verbeteren, samen met de leefbaarheid.

Ook werken we met de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk samen in het regionale bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Om de bestaande fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerken tot een samenhangend regionaal mobiliteitsnetwerk te vormen is het enerzijds noodzakelijk om in samenwerking met de verschillende netwerkbeheerders zoals NS, ProRail, en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nader ontwerponderzoek te doen. Vooral de transformatie van het rijkswegennetwerk rondom Amsterdam en de ontwikkeling van hubs binnen en buiten de agglomeratie voor zowel personen als goederenvervoer vragen om een stevig onderzoeksprogramma. Anderzijds is het noodzakelijk om de uitvoering samen met de regionale en rijkspartners ter hand te nemen. Dit doen we door middel van de Uitvoeringsagenda SBaB.

Ook de uitwerking van het klimaatakkoord pakken we regionaal op. Samen met de regio Noord-Holland Zuid hebben we een concept-Regionale Energiestrategie (RES) aan het Rijk aangeboden, waarin we aangeven wat deze regio kan betekenen voor de opwek van duurzame energie. De uitkomsten hiervan zullen landen in ons eigen omgevingsbeleid.

Naast de MRA voeren we samen met G4, de vier grootste steden van Nederland, met het Rijk het gesprek over specifieke grootstedelijke opgaven, en samen met alle gemeenten van Nederland in de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) over opgaven waar gemeenten voor staan.

Regionaal

De MRA is een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 32 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De MRA-agenda, waarin we inzetten op een toekomstbestendige en evenwichtige metropool, is de inhoudelijke basis voor deze samenwerking. Via verschillende programma's wordt er gewerkt aan regionale opgaven. Zo worden kantoorlocaties en bedrijventerreinen regionaal met elkaar afgestemd en kijken we hoe we ons regionaal kunnen voorbereiden op de veranderende weersomstandigheden en zeespiegelstijging.

Met de provincie Noord-Holland werken we nauw samen op thema's als binnenstedelijke verdichting en het versterken van het landschap. Samen met de provincie en andere betrokken gemeenten werken we binnen de recreatieschappen bijvoorbeeld aan de ontwikkeling en het beheer van verschillende scheggen. We zetten ze beter op de kaart en maken ze beter toegankelijk.

In de samenwerking met de 16 gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam staat de bereikbaarheid van de regio centraal. Ook op stedelijk niveau werken we met de vervoerregio aan het mobiliteitssysteem, waarbij de vervoerregio onder andere een rol vervult bij de aanleg van (regionale) infrastructuur en de governance rondom het openbaar vervoer.

In het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied werken we, onder regie van Noord-Holland, samen met gemeenten langs het Noordzeekanaalgebied, het Rijk, de havenbeheerders en de beheerder van de infrastructuur om in de gebieden rond het Noordzeekanaalgebied een goede afweging te maken tussen wonen, werken en groen. Omdat het Noordzeekanaalgebied een sleutelrol heeft in de energietransitie, is de samenwerking uitgebreid met onder andere netbeheerders en energieproducenten in het Bestuursplatform Energietransitie, en is het door het Rijk benoemd als NOVI-gebied.

De duurzame ontwikkeling van Schiphol bepleiten we in de Bestuurlijke Regie Schiphol, een samenwerkingsverband van 4 provincies en 56 gemeenten. Hierin bespreken we de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving.

Gelegenheidscoalities

De afgelopen tijd hebben we in verschillende gelegenheidscoalities aan gerichte opgaven in de regio gewerkt. Bijvoorbeeld samen met Almere, de provincie Flevoland en het Rijk in het Handelingsperspectief Oostflank MRA, met Schiphol, NS en ProRail aan de bereikbaarheid van de westzijde van Amsterdam en met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam. Ook in de toekomst blijven we graag op deze manier samenwerken. Bijvoorbeeld aan een HOV-lijn naar Zaanstad, over het versterken van het ondernemersklimaat in Almere of aan de economische kracht en leefbaarheid aan de zuidwestkant van Amsterdam.

Nieuw: de agglomeratie

Op de meeste schalen is de samenwerking formeel of informeel dus al georganiseerd. Op de schaal van de agglomeratie is dat niet het geval. Hierin werken we per windrichting in verschillende projecten en programma's, bijvoorbeeld met Zaanstad aan de regiodeal en met Ouder-Amstel en Amstelveen aan de Amstelscheg. Omdat er voor de agglomeratie veel gezamenlijke ruimtelijke en functionele opgaven liggen, en omdat we steeds sterker met elkaar verweven raken, onderzoekt Amsterdam hoe we ook op die schaal meer kunnen samenwerken. Daarbij kunnen we voortbouwen op de kansen voor de agglomeratie die we al eerder met de andere gemeenten uit de agglomeratie hebben verkend.

23 Maakproces OVA2050, verantwoording en lessen

Een omgevingsvisie komt tot stand door beschikbare kennis en kunde te benutten in samenspraak met veel verschillende gesprekspartners binnen de gemeentelijke organisatie en belangenbehartigers daarbuiten. Volgens dat beproefde proces zijn in het verleden ook onze structuurplannen en -visies van de stad gemaakt. Onderscheidend in het proces van het opstellen van deze omgevingsvisie is dat we vanaf de start bewust actief samen hebben gewerkt met partners in de stad.

Werken op basis van drie principes

Bij het ontwikkelen van deze visie staan twee hoofddoelen voorop: een goed functionerende omgevingsvisie voor Amsterdam en een cultuur van samenwerken en debat over de toekomst van Amsterdam. Om deze doelen te realiseren, werken we volgens drie principes aan de visie: inclusief, open en organisch. Hiermee werken we in de geest van de Omgevingswet en sluiten we aan bij de Democratiseringsagenda van dit college.

'Inclusief' betekent dat deelnemers met diverse achtergronden met elkaar in gesprek gaan en dat we aandacht hebben voor tegengeluiden en voor belangen van partijen die niet fysiek aan tafel zitten.

'Open' betekent dat we transparant zijn over tussenstappen en resultaten van bijeenkomsten en dat we aansluiten bij lopende initiatieven en netwerken in stad en metropoolregio.

'Organisch' betekent dat het proces geleidelijk concreter wordt en vorm krijgt met de ideeën die naar voren komen en doordat we al doende leren.

Deze drie principes hebben we in de praktijk vormgegeven door: samenwerkingen aan te gaan met partners, aan te sluiten bij wat er al gebeurt, door fysieke en online bijeenkomsten te organiseren via een trektocht door de stad en door online inzichten te verzamelen. Halverwege ons traject heeft corona de plannen danig door de war geschopt, maar ons zeker niet ontmoedigd om input vanuit de stad te blijven verzamelen. We hebben daarin bewust voor kwaliteit boven kwantiteit gekozen: betekenisvolle, effectieve participatie is waardevol in een tijd waarin mensen participatiemoe en door corona gepreoccupeerd zijn.

Partners en activiteiten

De cultuur van samenwerken hebben we vormgegeven door allianties aan te gaan met actieve burgers en ondernemers in de stad. De Club2050 bestaat uit een diverse groep Amsterdamse stadmakers en buurtkenners die met ons meewerkt aan het invullen van

cocreatie en dialoog bij het opstellen van de omgevingsvisie. Van ideeën voor *citizen's assemblies* tot leergangen en bijeenkomsten met jongerennetwerken.

Een vrouwenadviesraad vanuit het speciaal hiervoor opgerichte netwerk Women-MakeTheCity adviseert ons en denkt mee. De adviesraad bestaat uit vrouwen van diverse achtergrond en uit verschillende stadsdelen. Zij organiseerden online werksessies waarbij zij met ruim 80 vrouwen uit verschillende stadsdelen spraken over de toekomst van de stad aan de hand van de Just City Index, een ontwerpmethode die de waarden van de gebruikers van de stad vooropstelt.

Architectenbureau Studio L A ontwierp een methode waarbij (ervarings-) deskundigen uit verschillende stadsdelen en met verschillende netwerken hun visie over de toekomst van de stad deelden. Deze gesprekken hebben geleid tot input voor de omgevingsvisie. Studio L A is ook samen met 'Discussiëren Kun Je Leren' de buurten en scholen ingegaan om thema's en ideeën op te halen in een door Studio L A ontworpen gespreksruimte.

In onze vaste gesprekslocatie, het Atelier der Verbeelding, werken we met gastcuratoren.

Zo organiseerde de gastcurator Tanja den Broeder sessies die ons hebben gevoed met ideeën over onder andere wonen, de circulaire economie en voedsel. Studenten, lectoren en onderzoekers van de Hogeschool van Amsterdam hebben het gastcuratorschap in coronatijd overgenomen en zijn online verder gegaan met hun visie op de toekomst van de stad, bijeenkomsten over o.a. *commons* en onderwijs in de toekomst.

Samen met Arcam organiseerden wij een ontwerpmanifestatie over de toekomst van Amsterdam, die een vervolg heeft gekregen in een tentoonstelling in de OBA. Hiermee willen we het gesprek over Amsterdam met de stad gaande houden. De architectenbureaus die verschillende verstedelijkingsvarianten hebben uitgewerkt voor de discussie, zijn hierin bijgestaan door een meedenktank van burgers en stadmakers.

Naast het werken met deze partners, sloten en sluiten we bewust aan op de Amsterdamse cultuur van maatschappelijk debat over de stad.

Over allerhande thema's vinden uiteenlopende initiatieven en discussies in de stad plaats, georganiseerd door de gemeente of organisaties en debatcentra in de stad. Amsterdam Circulair en Klimaatneutraal, Ma.ak020, de Superjongerenraad, Huis van de Stad, Pakhuis de Zwijger en Platform31 zijn daar voorbeelden van. Waar nodig hebben we zelf gesprekken over die thema's georganiseerd om aanvullende ideeën te krijgen die aansluiten op de ruimtelijke schaal van de omgevingsvisie. Deels waren dat fysieke bijeenkomsten, deels online. Denk aan thema's als Ruimte voor de Zorg en Ruimte voor de economie van Morgen. We luisterden mee en leverden input voor de ambtswoninggesprekken over relevante thema's voor de toekomst en Amsterdam Spreekt (wethouders in gesprek met 750 Amsterdammers) van het team Democratisering.

We organiseerden stadsgesprekken: een 6-wekelijkse reeks van bijeenkomsten met wethouder Ruimtelijke Ordening Van Doorninck. Met kunstenaars praatte ze bijvoorbeeld over de vrije ruimte in de stad, met ondernemers over de economie, met stadslandbouwers over groen en landbouw in de stad. We hebben met Amsterdamse jongeren gepraat over hun ideeën en wensen voor de toekomst.

In samenwerking met de Chief Science Officer is een toekomstestafette van start gegaan. In de 7 stadsdelen hebben 7 verhalen-vangers samen ruim 150 korte verhalen verzameld over wat mensen nodig hebben in de toekomst. De verschillende onderwerpen die als rode draden door de verhalen heen lopen zijn van bijzondere waarde. Ze laten zien wat mensen belangrijk vinden, wat zij nodig hebben en wat hen raakt.

Opbrengsten

De samenwerking met onze allianties, de gesprekken en bijeenkomsten, de online bijdragen hebben een veelheid aan gedachten, ideeën en thema's voor de toekomst van Amsterdam opgeleverd.

Rode draden daarin zijn gedeelde waarden over het belang van de gemeenschap en je kunnen thuis voelen in je stad en zeggenschap willen hebben over je eigen buurt. Daarnaast staat de waarde van veerkracht: een duurzame stad en samenleving, die crisisbestendig is en de condities levert om zelfredzaam te kunnen zijn. Amsterdam moet een stad zijn die inclusief is, waar mogelijkheden zijn voor ontplooiing en emancipatie.

Deze waarden worden vertegenwoordigd in de onderwerpen die regelmatig terug-kwamen in alle gesprekken:

- de betekenis van ontmoetingsplekken in gebouwen en in de openbare ruimte;
- de sociale en recreatieve betekenis van het groen in de stad;
- het belang van korte voedselketens en ruimte maken voor stadslandbouw;
- bouwen aan een duurzame woningvoor-raad die toegankelijk en betaalbaar is voor huidige en nieuwe inwoners, zodat Amsterdam een inclusieve stad kan zijn;
- goede en veilige fiets- en ov-verbindingen tussen alle delen van de stad, ook om de sociaal-economische afstand tussen de stad binnen en buiten de ring te overbruggen;
- de beschikbaarheid van betaalbare ruimte voor startende ondernemers;
- vrije ruimte in de stad laten om te kunnen experimenteren;
- zeggenschap en eigenaarschap: geef burgers en ondernemers de ruimte om mede te kunnen bepalen wat er in hun omgeving gebeurt, ondersteuning van stadmakers en initiatieven, ruimte en aandacht voor alternatieve vormen van stads- en woningbouwontwikkeling zoals *commons*.

In de delen WAAR, WAT en HOE hebben we aangegeven hoe we met deze thema's omgaan.

Lessen voor het vervolg

Door inclusief, open en organisch te werk te gaan wilden we een aantal doelen bereiken. Een goed functionerende omgevingsvisie en een bijdrage aan een cultuur van samenwerking en debat in de stad.

Door samen te werken versterken we elkaars initiatieven en creëren we nieuwe ideeën. Daarmee zorgen we ook voor draagvlak en legitimiteit van de plannen in de omgevingsvisie.

Met de open en organische aanpak zijn er steeds nieuwe mensen, organisaties en netwerken in beeld gekomen waar we met een beperkter en strakker proces geen oog voor zouden hebben gehad. Op deze manier hebben we lokale kennis kunnen benutten.

Dat is de grote meerwaarde van de samenwerking met onze allianties als de Club2050 en de vrouwenadviesraad. De tijdsinvestering in het opbouwen van een band met verschillende stadmakers, doelgroepen en netwerken in de stad heeft geleid tot veel energie in het proces. Die is omgezet in een betere samenwerking met de stad, meer kennis van wat er speelt en meedenkkracht in het zoeken naar oplossingen. Al met al vertaalt dat zich in een breder gedragen visie.

Impressie van het door buurtbewoners gemaakte ontwikkelplan voor de Klaprozenbuurt in Noord.

Wij zien deze samenwerking als een investering in een blijvende professionele relatie met organisaties en individuen die bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De impact van corona op het functioneren van de stad en het welbevinden van alle Amsterdammers maakt duidelijk dat we alle handen nodig hebben om te werken aan een bloeiende toekomst voor Amsterdam. Het gesprek over de omgevingsvisie houdt niet op als deze is vastgesteld, maar vraagt continue aandacht, juist bij de uitvoer ervan, dus laten we het continueren. Belangrijk aandachtspunt hierin is dat naast de aanwezige kennis, bij stafmakers en netwerken ook organisatiekracht aanwezig is.

Er is veel gaande in de stad over de stad: debatten, workshops, filmavonden, etc. De programmering van het Atelier der Verbeelding - een nieuwe locatie - concurreerde met dat aanbod. Om die concurrentie aan te gaan is geld, tijd en energie nodig voor communicatie hierover. Die hebben we niet altijd kunnen geven. En de vraag is of die inzet in verhouding zou hebben gestaan met het effect. De opkomst voor de workshops in het Atelier was laag, hoewel de kwaliteit en de intensiteit van de gesprekken er niet onder leden. De vraagt rijst wel wat de legitimiteit dan is van de uitkomsten van de workshops. Tegelijkertijd zijn deze onderwerpen ook omhooggekomen bij andere bijeenkomsten met verscheidene doelgroepen.

Corona gooide flink roet in het eten: alle fysieke bijeenkomsten die we hadden gepland moesten we omvormen. We zijn online gegaan. Het nadeel daarvan is het gemis van de kracht van de fysieke ontmoeting: het onverwachte, de vonk die overspringt, de geboorte van nieuwe creatieve plannen en ideeën.

Het voordeel is wel dat we met de online uitzendingen via de livecast van Pakhuis de Zwijger van bijvoorbeeld WomenMakeTheCity, de jongerenbijeenkomsten en het slot van de Ontwerpmanifestatie een groter publiek hebben bereikt dan met een fysieke bijeenkomst. Deze uitzendingen zijn ook later terug te zien.

We misten ook de inzet van de gemeentelijke communicatiekanalen om de online bijeenkomsten onder de aandacht te brengen. Deze kanalen stonden in de eerste maanden in het teken van de communicatie over corona. Voor specifieke doelgroepen, zoals de jongeren, hebben we via onze netwerken wel nieuwe kanalen aangeboord, zoals spotjes op FunX en filmpjes op Instagram van jonge *influencers*.

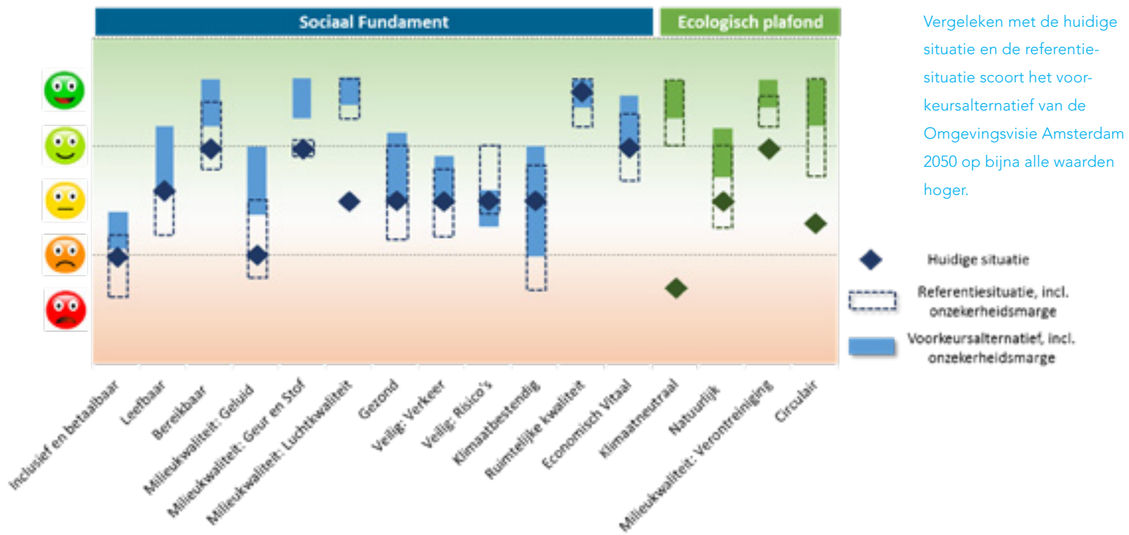
Het organische proces leek soms wat ongeregeld en dat werd het af en toe ook als gevolg van corona, maar hierdoor leerden we des te meer de kracht kennen van de opgebouwde contacten en netwerken, waardoor we gerichte en kwalitatieve inbreng konden ophalen.

24 De omgevings-effectrapportage

Bij het opstellen van een omgevingsvisie is het verplicht ook een MER-procedure te doorlopen. Amsterdam heeft vanwege het integrale karakter van de omgevingsvisie voor een breder dan gebruikelijk milieueffectrapport gekozen: een omgevinsgeffect-rapportage (OER). Deze OER heeft bijgedragen aan het opstellen van de omgevingsvisie en daarin gemaakte keuzes door inzicht te geven in aandachtspunten op diverse kernwaarden en door verbetervoorstellen aan te dragen voor aanscherping van beleid. Door het iteratieve proces tussen visie en OER laat de uiteindelijke beoordeling in de OER zien dat de plannen uit de omgevingsvisie leiden tot een duidelijke verbetering van de fysieke leefomgeving.

In de OER is de kwaliteit van de fysieke leefomgeving voor de huidige situatie (2020), de referentiesitiuatie in 2050 (beleid zonder omgevingsvisie) en het Voorkeursalternatief (beleid inclusief de omgevingsvisie) in beeld gebracht en beoordeeld. In de OER zijn naast traditionele milieueffecten (zoals luchtkwaliteit, geluid en bodem) ook de effecten op andere zogenaamde kernwaarden, zoals inclusief & betaalbaar, economisch vitaal, leefbaar, gezond, klimaatbestendig, klimaatneutraal en circulair. Inspiratie voor de wijze van beoordeling is opgedaan bij de 'donuteconomie' van Kate Raworth, die uitgaat van een sociaal fundament en een ecologisch plafond.

In de OER komt naar voren dat Amsterdam zijn beleidsagenda voor de meeste kernwaarden goed op orde heeft. Dit leidt tot positieve impulsen op de meeste kernwaarden in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn wel diverse aandachts-



Vergeleken met de huidige situatie en de referentie-situatie scoort het voor-keursalternatief van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 op bijna alle waarden hoger.

punten rondom de situatie in wijken en buurten in Nieuw-West, Zuidoost en Noord geconstateerd op het gebied van gezondheid (voeding, overgewicht, roken en minder bewegen) en leefbaarheid. Ook speelt hier, maar ook Amsterdambreed, dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen (zwaar) onder druk staat.

De strategische hoofdkeuzes, ingrepen en verdichtings- en transformatielocaties uit de omgevingsvisie bieden veel kansen om een impuls aan de fysieke leefomgeving van Amsterdam te geven en veel van de gestelde ambities te behalen. In de figuur is te zien (met de blauwe balken) dat de omgevingsvisie leidt tot een verbetering op alle kernwaarden ten opzichte van de situatie in 2050 zonder omgevingsvisie (de gestippelde balken).

Natuurlijk geldt voor vrijwel alle kernwaarden dat er een bepaalde (soms zelfs aanzienlijke) mate van onzekerheid is en worden niet voor alle kernwaarden ambities behaald. Dit vraagt dus om blijvende aandacht en samenwerking met andere beleidsterreinen. Ook is een stevige doorwerking van dit strategische beleid naar programma's, plannen en besluiten cruciaal. De verankering in de ruimtelijke besluiten (omgevingsplannen, vergunningen, etc.) dient verbeterd te worden ten opzichte van de huidige praktijk. Denk hierbij aan een andere wijze van omgang met mobiliteit: meer sturen op een gewenste modal split, maar ook aan het specifiek opnemen van kernwaarden/thema's als klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving (inclusief voeding) en biodiversiteit in de concrete ruimtelijke plannen en besluiten.

Tot slot wordt verkend of de OER, net als de omgevingsvisie, kan worden doorontwikkeld tot een 'levend' document. Het wordt dan een monitoringsinstrument voor de Amsterdamse fysieke leefomgeving als geheel, dat inzichtelijk maakt hoe waarden, analyses en beleidskeuzes met elkaar samenhangen. Daarmee kan het ondersteunend zijn bij evaluatie en herijking van de omgevingsvisie.

"Zie de meerstemmigheid van Amsterdam als een kracht en haal nieuwe perspectieven en kennis op in het vormen van beleid. Dat moet de nieuwe standaard worden voor de samenwerking met de bewoners van Amsterdam"

Astrid Elburg | Stadsdeel Zuid

Colofon

De ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam en is op 12 januari 2021 door het college van B en W van Amsterdam voor tervisielegging vrijgegeven.

Contact
Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
omgevingsvisie@amsterdam.nl
https://www.amsterdam.nl/omgevingsvisie

Projectleiding
Frank van den Beuken (Ruimte en Duurzaamheid),
Geertje Kuijt (Projectmanagementbureau)

Redactieteam
Frank van den Beuken (Visie en hoofdredactie), Errik Buursink (Visie en eindredactie), Simcha Goudsmit (Stad en samenleving), Miriam Verrijdt (Regionale uitwerking), Flora Nycolaas (Ruimtelijke en programmatische uitwerking), Martin van der Maas (Beleidsagenda), Rob van Kemmeren (Beleidsagenda), Remco Verschoor (Stadsdelen), Rick Vermeulen (Beleidscyclus), Max Smit (Agenda voor Samen stadmaken), Caroline Combé (Maakproces), Jelle van der Meer (Publiekssamenvatting)

Ruimtelijk onderzoek, kaarten en tekeningen
Flora Nycolaas (coördinatie), Thomas Galesloot, Paul van Hoek, Martin Hopman, Brenda van Keimpema, Onno Moorman, Tanja Potezica, Dirk Iede Terpstra (V&OR), Nasiem Vafa, Jurian Voets, PosadMaxwan (visiekaart regio)

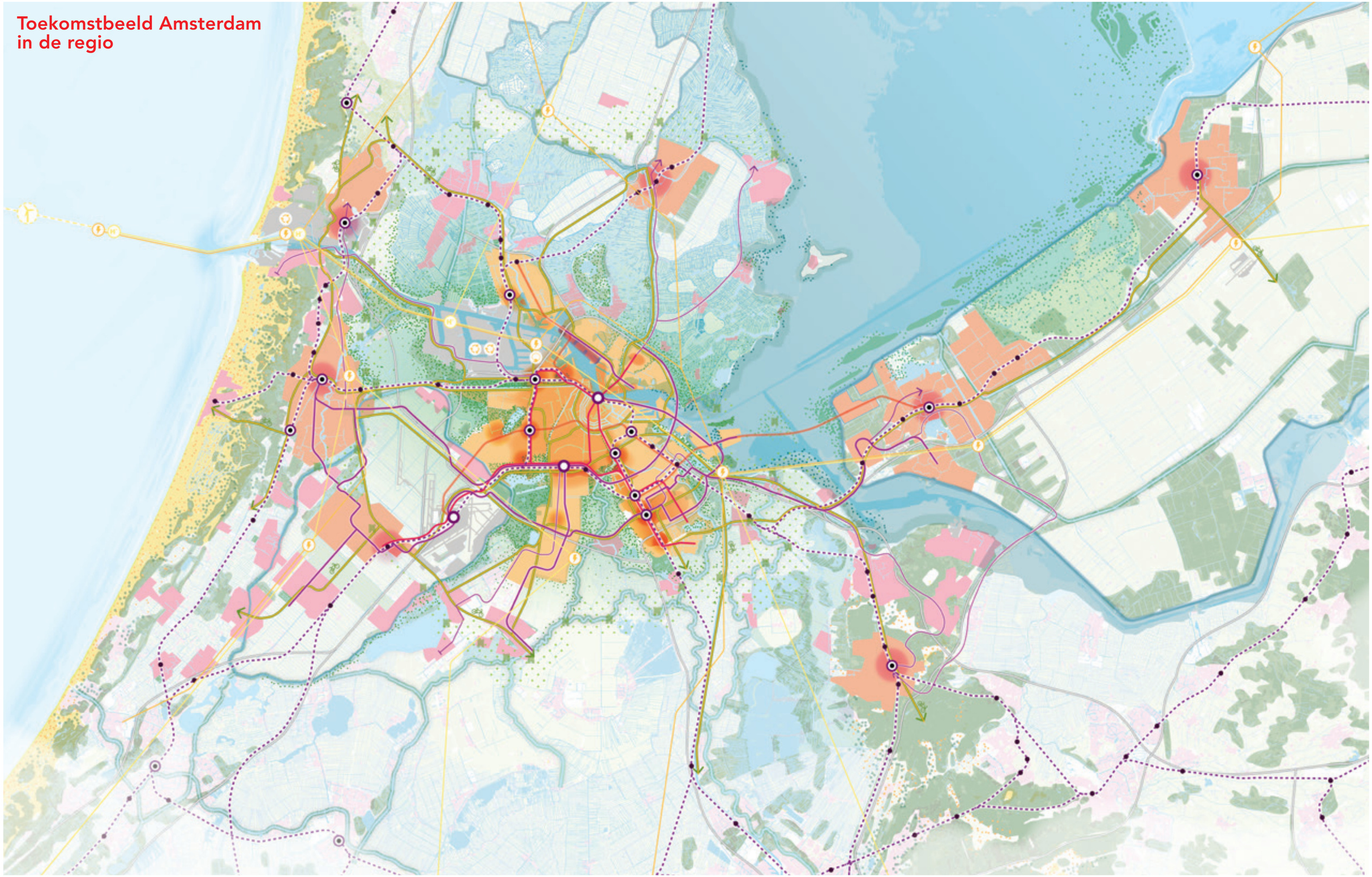
Vormgeving
Edith van Beek (Beaumont Communicatie & Management)

Fotografie
Theo Baart, Thomas Schlijper en Fotobank Gemeente Amsterdam

Projectteam
Frank van den Beuken (Ruimte en Duurzaamheid), Errik Buursink (Ruimte en Duurzaamheid), Caroline Combé (Ruimte en Duurzaamheid), Simcha Goudsmit (Ruimte en Duurzaamheid), Petra Groot, (Ruimte en Duurzaamheid), Marije Harmsen (Communicatiebureau), Ellen van Herk (GGD), Evert Jan Hetebrij (Ruimte en Duurzaamheid), Geertje Kuijt (Projectmanagementbureau), Martin van der Maas (Ruimte en Duurzaamheid) Flora Nycolaas (Ruimte en Duurzaamheid), Marthe Singelenberg (zelfstandig projectleider), Max Smit (Ruimte en Duurzaamheid), Lida van Tilburg (Beaumont Communicatie & Management), Rick Vermeulen (Ruimte en Duurzaamheid), Miriam Verrijdt (Ruimte en Duurzaamheid), Remco Verschoor (zelfstandig projectleider), Mireille Vos (Ruimte en Duurzaamheid), Fabie Vrisekoop (Projectmanagementbureau), Ronaldus Wiggers (Sport en Bos).

Dank aan alle betrokkenen
De ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is middels een open en integrale werkwijze tot stand gekomen, in opdracht van het college van B en W. De directie Ruimte en Duurzaamheid heeft daarbij een trekkende rol gehad en verschillende perspectieven en kennisvelden betrokken. Daarbij is zowel tussen verschillende directies binnen de gemeente, als tussen de gemeentelijke organisatie en partijen in de stad en de regio, intensief samengewerkt. De directie Ruimte en Duurzaamheid dankt alle betrokkenen bij de totstandkoming van deze omgevingsvisie.

Toekomstbeeld Amsterdam in de regio



OPPENBURG
ABN·AMRO
HOT DOGS
1-VNK-015