

Structuurplan Amsterdam

Kiezen voor stedelijkheid

1 Het Plan



Woord vooraf

Het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' is een plan voor de stad Amsterdam. In het besef dat de stad steeds meer deel zal gaan uitmaken van een regionaal stedelijk netwerk, zijn de opgaven en oplossingen meer dan voorheen in regionaal perspectief geplaatst en afgestemd met onze buurgemeenten en de provincie Noord-Holland. Het structuurplan van Amsterdam is daarmee een belangrijk onderdeel van het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid.

Dit structuurplan bestrijkt de periode tot en met 2010. Het ruimtelijk beleid zoals in het plan beschreven is gericht op die periode, maar vormt voor een deel ook een aanzet tot ontwikkelingen die doorlopen in de periode daarna (functiemenging, intensivering et cetera). Het plan bevat echter geen uitspraken over locaties die na 2010 in ontwikkeling zullen komen. Alleen voor het gebied Amstel – AMC wordt een uitzondering gemaakt. Het structuurplan kondigt een ontwikkelingsstrategie aan en schetst de opgave voor een verkenning van de transformatiemogelijkheden na 2010. Ook het kaartmateriaal bestrijkt de periode tot 2010.

Als het gaat om veranderingen in de stad, is dit structuurplan ambitieus. De stad is en blijft een populaire plek om te wonen, te werken en te recreëren. Daarom kiest de stad voor stedelijkheid, voor optimaal gebruik van de ruimte en het mengen van verschillende functies. Tot 2010 zal de Amsterdamse woningvoorraad door vele woningbouwprojecten met enige tienduizenden woningen toenemen. Dat betekent vaak herbestemmen en herschikken van de bestaande ruimte en de bestaande functies. De bouwprojecten zijn opgenomen in het Amsterdamse Programma voor Ruimtelijke Investerings. De plankaart van het structuurplan geeft aan waar in de periode tot en met 2010 kan worden gewoond, gewerkt en gerecreëerd en langs welke wegen en spoorlijnen het verkeer wordt afgewikkeld.

Wanneer woningen worden ontwikkeld op locaties waar nu andere activiteiten plaatsvinden, bijvoorbeeld bedrijvigheid, dan zijn er doorgaans middelen en alternatieve locaties nodig om herbestemming mogelijk te maken. Amsterdam is dan afhankelijk van actieve medewerking van rijk en provincie. Bij het rijk gaat het vooral om geld voor transformaties van het stedelijke gebied, terwijl van de provincie Noord-Holland wordt verwacht dat zij alternatieve locaties regelt in haar streekplan en de aanleg van benodigde infrastructuur mogelijk maakt.

Naast het ruimtelijke structuurplan zal ook een sociaal structuurplan ('Structuurplan voor Sociaal') worden opgesteld. Het doel van dat document is een visie te presenteren die richtinggevend is voor ontwikkelingen in het sociale domein van de stad. Ook daarbij zijn het idee van de netwerkstad en de keuze voor stedelijkheid uitgangspunt.

Er zal veel gaan veranderen in de stad. Het gaat niet alleen om het uitvoeren van reeds bekende projecten zoals de stedelijke vernieuwing van het naoorlogse woongebied, de aanleg van IJburg of de Zuidas, maar ook om nieuwe ontwikkelingen zoals de transformatie van de Noordelijke IJever West en van de werkgebieden Amstel I, II en III. Kiezen voor stedelijkheid is kiezen voor de stad. Dat betekent meer ruimte voor het wonen, in gemengde milieus en hoge dichtheden. Dat betekent voldoende ruimte voor gevarieerde bedrijvigheid, voor een hoog voorzieningenniveau, voor groen, water en openbare ruimte van hoge kwaliteit en voor een betere bereikbaarheid. Het betekent ook een stad met een sterke positie en sterke relaties in het regionale netwerk.

Namens B&W van Amsterdam,

D.B. Stadig
Wethouder Ruimtelijke Ordening



Inhoudsopgave

Inleiding	7
Stedelijkheid	7
Regio	7
Vorm van het nieuwe structuurplan	7
Plan en status	8
Indeling van het structuurplan	8
Aanvullende toetsingskaders	9
Nadere uitwerkingen	9
1 Ontwikkelingen en opgaven in vogelvlucht	13
1.1 Ontwikkelingen	13
1.2 Opgave voor Amsterdam	15
1.3 Opgave voor de regio	16
2 Toekomstperspectief stad en regio	19
2.1 Visie op Amsterdam	19
2.2 Visie op de regio	20
3 Randvoorwaarden	23
3.1 Hoofdwater- en groenstructuur	23
3.2 Hoofdnetten infrastructuur	25
3.3 Reserveringen infrastructuur	26
3.4 Locatiebeleid	27
3.5 Hoogbouw	29
3.6 Milieuhindercontouren	29
3.7 Kleinschalige bedrijvigheid	31
4 Ruimtelijke structuur	33
4.1 Structuurlaag 1: water en groen	33
4.2 Structuurlaag 2: weg-, rail- en kabelinfrastructuur	34
4.3 Structuurlaag 3: milieutypen	36
5 Spreiding en programmering	41
5.1 Algemeen	41
5.2 Wonen	42
5.3 Kantoren	44
5.4 Detailhandel	44
5.5 Bedrijven	45
5.6 Maatschappelijke functies	47
5.7 Parkeergarages/transferia	50
6 Gebiedsvisies	53
6.1 Binnenstad en gordels	53
6.2 IJburg en Zeeburgereiland	54
6.3 Noord en Waterland	55
6.4 Westelijke Tuinsteden, A10-West en Nieuwe-Meerzone	57
6.5 Amsterdam Zuidoost	58
6.6 Amstelscheg	59
6.7 Zuidas en Buitenveldert	59
6.8 Westpoort	60

7	Nadere uitwerkingen	63
	7.1 Structuurplanuitwerking Westrand	63
	7.2 Ontwikkelingsstrategie Amstel – AMC	65
	Toelichting op het kaartblad	69

Inleiding

Wat kan een stad als Amsterdam anders dan 'kiezen voor stedelijkheid'? Toch is dat niet zomaar de titel van dit structuurplan. De keuze voor stedelijkheid komt voort uit de constatering dat Amsterdam zich samen met de omliggende kernen verder ontwikkelt tot een samenhangend stedelijk netwerk op regionaal niveau. Dit proces is een aantal jaren aan de gang en Amsterdam is al onderdeel van een netwerk, waar bijvoorbeeld Schiphol, de IJmond en Almere ook deel van uitmaken. Daarom geeft de gemeente de voorkeur aan de netwerkstad als ruimtelijk ontwikkelingsmodel voor de regio.

Hoe werkt zo'n stad? Mensen wonen in plaats A, werken in gemeente B en recreëren in gebied C. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen, activiteiten, contacten en transacties speelt zich af op regionaal niveau. Niet alles gebeurt meer in de stad. Uiteraard zijn er ook relaties met een veel groter gebied: de Deltametropool (de grote steden van de Randstad en het Groene Hart tezamen), de rest van Nederland en internationaal. Met de juiste sturing kan de netwerkstad sterker worden, meer zijn dan de som der delen. De verschillende onderdelen kunnen elkaar aanvullen door zich vooral te richten op hun eigen kwaliteiten. Voor Amsterdam is dat stedelijkheid. 'Kiezen voor stedelijkheid' is dus niet alleen de titel, maar ook het motto van dit nieuwe structuurplan.

Stedelijkheid

Een structuurplan is een ruimtelijk plan voor de stad. Dat betekent weliswaar dat veel uiteenlopende beleidsonderwerpen aan bod komen, maar alleen voor zover die onderwerpen ruimtelijke implicaties hebben. Amsterdam is de meest uitgesproken, meest stedelijke stad in de regio. Amsterdam bloeit en heeft, zoals veel andere grote steden in Europa, in de afgelopen 10 jaar een nieuw, herwonnen elan gekregen. De snelle ontwikkeling van informatie- en communicatietechnologie heeft de betekenis van de stad als ontmoetingsplaats (een belangrijke voorwaarde voor stedelijkheid) geenszins verminderd. Het tegendeel is eerder waar. Het lijkt daarom vanzelfsprekend dat Amsterdam zich binnen zijn netwerk richt op stedelijkheid als meest kenmerkende kwaliteit. Dat heeft invloed op de ontwikkelingen en opgaven voor Amsterdam op allerlei gebied.

Regio

Diverse studies en rapporten voorspellen mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen die niet meer passen in

een traditioneel, gedetailleerd, zich binnen de gemeentegrenzen afspelend structuurplan. Dit structuurplan heeft daarom een andere vorm gekregen. Het plan kent meer betekenis toe aan de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en die in de regio. De visie op Amsterdam is ook gebaseerd op wat zich op regionale schaal zal of (volgens Amsterdam) zou moeten afspelen. Maar daarmee is het structuurplan geen regionaal plan geworden. Het blijft een plan van en voor de gemeente, met een geldingsduur tot 2010.

Vorm van het nieuwe structuurplan

Dit structuurplan zoekt oplossingen voor problemen van nu en straks. Dat is niet alleen zichtbaar in de gemaakte keuzes, maar ook in de manier waarop sturing aan het beleid wordt gegeven. Door de toenemende maatschappelijke dynamiek volstaat een gedetailleerd ruimtelijk plan niet meer en kan het zelfs belemmerend werken, zo leert de ervaring uit de afgelopen periode. Ook speelt mee dat de overheid tegenwoordig slechts één van de partijen is die bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De gemeente heeft daarom gekozen voor een globaal en flexibel structuurplan over de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling. Die hoofdlijnen moeten een regisserend en sturend effect hebben én voldoende ruimte laten voor al die andere partijen. Dit plan biedt ruim baan aan acties en ambities. De gemeente beoogt dat 'Kiezen voor stedelijkheid' wordt vertaald in concrete plannen en vervolgens leidt tot uitvoering. Niet alleen toezicht achteraf, maar ook sturen en stimuleren vooraf.

Dit structuurplan kent geen indeling per stadsdeel. Een gebiedsgerichte aanpak staat voorop, waarbij gebieden zijn gekozen op basis van een gezamenlijke opgave. 'Grensoverschrijdende' problemen en kansen krijgen zo meer aandacht. Ook de verschillende sectoren worden in dit plan niet in aparte

Proces en procedure

Na het vaststellen door het College van burgemeester en wethouders van Amsterdam van de Voortgangsrapportage Structuurplan in februari 2000 is gestart met het opstellen van een nieuw structuurplan. In september 2000 is de Discussienotitie Structuurplan Amsterdam uitgebracht. Deze is breed ambtelijk en maatschappelijk besproken, zowel binnen als buiten de gemeente. De resultaten zijn verwerkt in de Visie op Hoofdlijnen van mei 2001. Ook die werd door het College vrijgegeven voor discussie en overleg met dezelfde partners. De Visie op Hoofdlijnen is sterk georiënteerd op de regio en op de lange termijn en vormde de Amsterdamse inbreng voor het nieuw op te stellen streekplan Noord-Holland Zuid. De resultaten van het overleg zijn verwerkt in het conceptontwerpstructuurplan van oktober 2001. Het overleg over het conceptontwerp is gevoerd met dezelfde maatschappelijke en ambtelijke partners, maar betrof bovendien het zogenaamde artikel 10 overleg (BRO). Ook werd een inspraakavond gehouden. De resultaten van het overleg zijn verwerkt in het ontwerpstructuurplan en samengevat en geanalyseerd in de notitie 'Resultaten van het overleg en besluitvorming door B&W' die gelijk met het ontwerpstructuurplan is uitgebracht.

Het ontwerpstructuurplan Amsterdam is na vaststelling door het College formeel ter visie gelegd. Op deze ter visielegging zijn bijna 125 verschillende zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn geanalyseerd en beantwoord in de Nota van Beantwoording ontwerpstructuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' (concept 18 september 2002). Op de openbare hoorzitting van de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer van 2 oktober 2002 hebben de indieners hun zienswijzen mondeling kunnen toelichten. Op basis van de tervisielegging en het horen van de commissie (30 oktober 2002) is het ontwerpstructuurplan aangepast, voorgedragen in B&W en voor een tweede termijn in de commissie besproken (8 januari 2003). Naar aanleiding van die commissiebehandeling is het plan nog aanzienlijk gewijzigd, werd het opnieuw in B&W en de commissie gebracht en is het vervolgens vastgesteld in de Amsterdamse gemeenteraad (16 april 2003). Het vastgestelde plan zal worden voorgedragen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland om het vast te stellen als uitwerking van het streekplan Noord-Holland Zuid voor het grondgebied van de Gemeente Amsterdam.

hoofdstukken behandeld. Ze komen integraal aan bod in de visie, bij spreiding en programmering, bij de ontwikkeling van ruimtelijke structuren, in de vorm van randvoorwaarden en bij de deelgebieden.

Plan en status

Het structuurplan dient als beleids- en toetsingskader voor bestemmingsplannen binnen de gemeentegrenzen. De gemeente Amsterdam en de provincie hebben bij de instelling van de stadsdelen afspraken gemaakt over beleidsvrijheid. Om de bestuurlijke positie van de centrale stad te versterken krijgt dit structuurplan de status van streekplan. Gedeputeerde Staten stellen het plan vast als nadere uitwerking van het streekplan Noord-Holland Zuid voor het grondgebied van Amsterdam. Hiermee wordt het structuurplan integraal onderdeel van dat streekplan. Het zal bovendien, als nadere uitwerking van het streekplan, aan de regioaad van het Regionaal Orgaan Amsterdam worden voorgelegd.

In het algemeen geldt dat wanneer voorstellen voor nieuw ruimtelijk beleid afwijken van het vastgestelde structuurplan, een nieuw structuurplan nodig is of voor de desbetreffende gebieden een structuurplanherziening vereist is, inclusief de daarbij behorende procedures van inspraak en besluitvorming.

Indeling van het structuurplan

Centraal in deel I, Het Plan, staat het toekomstperspectief voor de hoofdlijnen van de regionale en stedelijke ruimtelijke ontwikkeling. Dat perspectief wordt nader uitgewerkt in randvoorwaarden, in beleid voor spreiding en programmering, in een visie op de ontwikkeling van ruimtelijke structuren, in een visie op verschillende gebiedsdelen van de stad en, ten slotte, in opgaven voor nadere uitwerkingen van het plan. Het plan gaat vergezeld van een kaartblad, vooral ter toetsing van bestemmingsplannen. Hierop staan de plankaart, drie kaarten met randvoorwaarden en een kaart met de situatie 2002. Zie voor meer informatie de 'Toelichting op het kaartblad' achterin.

In deel II, De Toelichting, wordt het toekomstperspectief onderbouwd. De begrippen netwerkstad en stedelijkheid krijgen een uitwerking op basis van diverse studies die de gemeente Amsterdam heeft laten verrichten door onder meer de Universiteit van Amsterdam. Verder worden maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen geschetst. De keuzes die de visie op stad en regio bepalen, worden vervolgens expliciet onderbouwd. In deel III wordt een overzicht gegeven van het overleg dat is gevoerd over dit structuurplan. Daarnaast zijn de resultaten van de tervisielegging integraal opgenomen.

Aanvullende toetsingskaders

Voor functies die in het bijzonder aandacht of bescherming nodig hebben, is of komt meer gedetailleerd beleid met aanvullende regels (Aanvullend Toetsingskader). Bij toetsing van plannen worden ook deze aanvullende toetsingskaders geraadpleegd. In het structuurplan worden aanvullende toetsingskaders aangekondigd voor het nieuwe, tevens in regionaal verband vast te stellen locatiebeleid en het hoogbouwbeleid. Het aanvullend toetsingskader Hoofdgroenstructuur (5 juni 2002) behorende bij het structuurplan 'Amsterdam Open Stad' (1996) wordt ook op dit structuurplan van toepassing verklaard, uitgezonderd de groene elementen die uit de hoofdgroenstructuur zijn verwijderd en met inbegrip van de elementen die in dit structuurplan aan de hoofdgroenstructuur zijn toegevoegd.

De ervaring met aanvullende toetsingskaders leert dat een striktere afbakening gewenst is welk beleid wél en welk beleid níet met een aanvullend toetsingskader kan worden vastgesteld. Met het nieuwe structuurplan wordt bovendien een globaler ruimtelijk beleid beoogd. Het zou dus vreemd zijn wanneer tegelijkertijd voor van alles en nog wat gedetailleerde aanvullende toetsingskaders worden opgesteld. Dat neemt overigens niet weg dat relevante beleidsnota's, die na inwerkingtreding van dit structuurplan door de gemeenteraad worden vastgesteld, net als vroeger in de afwegingen worden betrokken.

Nadere uitwerkingen

De belangrijkste acties na de vaststelling van het structuurplan zijn het opstellen van één structuurplanuitwerking (voor de Westrand) en één ontwik-

Wanneer een aanvullend toetsingskader?

Aanvullende toetsingskaders zijn vooral relevant waar en wanneer sprake is van:

- uitgesproken kwetsbare functies of gebieden die via het ruimtelijke beleid bescherming nodig hebben tegen ongewenste ontwikkelingen en waar het nieuwe (globale) structuurplan of andere bestaande wettelijke kaders die bescherming onvoldoende bieden;
- beleidsterreinen die vragen om een meer verfijnde regelgeving in de ruimtelijke sfeer dan het nieuwe (globale) structuurplan mogelijk maakt (of met andere wettelijke kaders worden geregeld), maar die noodzakelijk is voor het doen slagen van het in het structuurplan voorgestane ruimtelijke beleid.

Uiteraard is niet geheel te overzien of zich in de nabije toekomst, naast de reeds geselecteerde onderwerpen (hoogbouwbeleid, locatiebeleid), nieuwe onderwerpen aandienen die een aanvullend toetsingskader vereisen. Daarbij zouden dezelfde criteria moeten gelden als hier genoemd. Bovendien geldt dat B&W een concrete opdracht moeten geven een aanvullend toetsingskader op te stellen en dienen de aanvullende toetsingskaders relevant te zijn op de schaal en termijn van het structuurplan. Mogelijke voorbeelden zijn nieuw gemeentelijk beleid over cultuurhistorie of geluidshinder.

kelingsstrategie (voor de zone Amstel – AMC). Waarom een structuurplanuitwerking? Voor de Westrand is al een visie op hoofdlijnen gemaakt, maar een ruimtelijke vertaling van de visie is nodig. De uitwerkingsbevoegdheid biedt de gelegenheid om het structuurplan uit te werken overeenkomstig

Afwijkingen en reikwijdte

Een globaal structuurplan heeft een grotere flexibiliteit dan een gedetailleerd plan. Binnen het beleidskader bestaat ruimte voor interpretatie. Wanneer die ruimte geboden is en vervolgens gekozen wordt voor een bepaalde interpretatie, dan telt dat niet als 'afwijken'. Voor onderdelen van het ruimtelijk beleid kan het gewenst zijn nadere, gedetailleerde beleidsregels vast te leggen. Dat kan met aanvullende toetsingskaders.

In het streekplan Noord-Holland Zuid zijn verschillende categorieën beleidsuitspraken aangegeven met een bijpassende (van lichte tot zware) procedure. Besluitvorming over afwijkingen vindt in eerste instantie plaats op gemeentelijk niveau. Burgemeester en wethouders nemen een besluit tot afwijking, na behandeling in de Commissie Stedelijke Ontwikkeling

en Waterbeheer uit de Gemeenteraad en na advies van de Amsterdamse Planologische Commissie, conform de in het streekplan genoemde categorieën. Dit besluit is een advies aan Gedeputeerde Staten die gelijktijdig met een besluit over goedkeuring van het bestemmingsplan of naar aanleiding van een bouwplan, een beslissing nemen over de afwijking van de streekplanuitwerking. De provincie wordt in een vroegtijdig stadium over mogelijke toepassing van de afwijkingenbevoegdheid geïnformeerd. Het streekplan Noord-Holland Zuid kent geen concrete beleidsbeslissingen binnen de grenzen van het Amsterdamse deel. Dat betekent dat de vraag of er eventueel sprake is van beleidsbeslissingen waaraan een Milieu Effect Rapportage gekoppeld moet worden hier niet aan de orde is.

de in het plan opgenomen regels. Het ontwerp van de uitwerking zal vier weken ter visie worden gelegd, waarin een inspraakavond zal worden georganiseerd. Na vaststelling door de gemeenteraad zal de uitwerking aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd, zodat zij het uitwerkingsplan kunnen vaststellen als herziening van het streekplan Noord-Holland Zuid.

Waarom een ontwikkelingsstrategie? De zone Amstel – AMC zal de komende decennia ingrijpend veranderen, maar de aard, inrichting en uitkomsten van de transformatieprocessen moeten met betrokken partijen nader worden uitgewerkt. De resultaten van de ontwikkelingsstrategie verkrijgen pas status na een raadsbesluit. Uitvoering van voorstellen die afwijken van wat met dit structuurplan is vastgesteld vergen een herzien of nieuw structuurplan.



De ontwikkeling van de stad zet door met onder meer de aanleg van IJburg.

1 Ontwikkelingen en opgaven in vogelvlucht

De Amsterdamse samenleving is voortdurend in ontwikkeling. Sinds het midden van de jaren tachtig neemt het aantal inwoners toe door natuurlijke groei, door afname van het aantal mensen dat de stad verlaat en door meer aanwas uit het buitenland. Het aandeel allochtonen zal verder toenemen, van ruim een derde nu tot meer dan de helft in het tweede kwart van deze eeuw.

1.1 Ontwikkelingen

Bevolking en wonen in Amsterdam

Naast aanwas uit traditionele immigratielanden neemt de migratie vanuit westerse geïndustrialiseerde landen toe, in het kielzog van internationale bedrijven en instellingen. Ook deze mensen begeven zich op de woningmarkt en zoeken veelal een goede, maar niet per se grote woning in een uitgesproken stedelijke omgeving. Het stedelijk woonmilieu van Amsterdam staat in toenemende mate in de belangstelling van deze groepen. Dit woonmilieu, zoals dat zich grofweg binnen de ring manifesteert, is uniek in Nederland, zowel in omvang, in aantrekkingskracht, als in ontwikkelingspotentie. Het is bij uitstek het gebied waar het stedelijk wonen tot volle wasdom is gekomen, met bijbehorende hoge dichtheden en vierkante-meterprijzen. Maar er gaan ook mensen weg. Het gaat vooral om gezinnen, meestal uit de middenklasse, die op zoek zijn naar een eengezinswoning in een rustige wijk. Dit type woning en woonomgeving is in Amsterdam maar beperkt voorhanden, maar wordt wel in ruime mate gebouwd in de regio, zoals in Almere en de Haarlemmermeer.

Amsterdam is uitermate populair als woonplek. Het aantal huishoudens in de stad neemt toe, maar steeds meer huishoudens bestaan tegenwoordig uit een of twee personen. Die trend zal doorzetten. Door de continue instroom van jongeren blijft hun aandeel in Amsterdam hoog. In tegenstelling tot in de rest van het land treedt in Amsterdam geen echte vergrijzing op. Wel zorgt de omvangrijke naoorlogse geboortegolf voor een toename van het aandeel ouderen in de stad na of rond 2010. Een andere belangrijke ontwikkeling is dat het ruimtegebruik per inwoner blijft toenemen. Een woning waarin in de jaren vijftig een gezin van vier mensen woonde, blijkt nu nog maar net groot genoeg voor één persoon. Dit alles leidt tot een flinke bouwopgave voor Amsterdam en daarbij het bewaken van de continuïteit in het bouwen. Dat

laatste is niet eenvoudig. Op dit moment wordt de jaarlijks geplande bouwopgave niet gehaald. Het gaat overigens niet alleen om aantallen woningen. Belangrijk is ook dat mensen vragen om meer kwaliteit en variatie. Vraag en aanbod zijn nu niet goed in evenwicht. Er zijn veel kleine, goedkope, gestapelde huurwoningen in Amsterdam. Veel mensen willen een betere en grotere woning in de stad en hebben er ook (in beperkte mate) geld voor. Maar omdat die woningen er onvoldoende zijn, blijven deze mensen óf goedkoop wonen óf verhuizen ze, noodgedwongen, naar de regio. Daar worden wel grotere koopwoningen gebouwd. Het ongewenste gevolg is een scheefgroei in het sociale evenwicht. Het beleid van stedelijke vernieuwing, waarmee het naoorlogse woongebied van Amsterdam opnieuw wordt gestructureerd, gaat daarom uit van woningen die groter zijn, vaker koopwoning zijn en een hogere kwaliteit hebben.

Vrije tijd, voorzieningen en leefcultuur

De welvaart van Amsterdammers is, net als van de andere Nederlanders, toegenomen. Tegelijkertijd zijn mensen mobieler geworden, individueler en is de stedelijke samenleving divers en multicultureel. Dat leidt tot een grote diversiteit aan leefstijlen, zichtbaar in de openbare ruimte.

Amsterdam heeft een breed pakket aan voorzieningen. In het dagelijkse gebruik gaat het vooral om winkels, sportmogelijkheden, volkstuinten, gezondheidszorg, onderwijs en religie. Al deze voorzieningen staan onder invloed van maatschappelijke ontwikkelingen. Naast de meer algemene trend tot schaalvergroting, gaat het hier juist om de noodzaak tot schaalverkleining.

De behoefte aan gevarieerde mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding groeit. Er zijn veel meer uitgaansgelegenheden dan vroeger en ook het winkelbestand is ingrijpend veranderd. Pleinen, straten en parken in de stad worden intensiever en gevarieerder gebruikt dan vroeger.

Groen is deels het decor voor activiteiten van de

stedeling, maar is ook van belang vanwege met de stad contrasterende kwaliteiten zoals rust, ruimte en planten- en dierenleven.

Cultuur speelt een belangrijke rol, niet alleen vanwege kunst met een grote K, maar ook door allerlei activiteiten op buurtniveau en door broedplaatsen. Deze laatste hebben het moeilijk, althans in de binnenstad en vlak daar omheen, vanwege de hoge grondprijzen. Broedplaatsen hebben meer kans in zones die wachten op nieuwe ontwikkelingen en dit soort pioniers kunnen gebruiken, zoals de Noordelijke IJever.

Regionale en (inter)nationale voorzieningen in Amsterdam bevinden zich van oudsher in het stadscentrum. Al geruime tijd is een ontwikkeling gaande waarbij diverse subcentra ruimte bieden aan functies die niet meer in de binnenstad passen. Dat proces strekt zich inmiddels uit tot ver in de regio. Steeds vaker zullen voorzieningen van bovenlokaal niveau in de regio een plek vinden. Andere functies leveren daarentegen een belangrijke bijdrage aan de stedelijke cultuur of gedijen juist in de stad optimaal. Kiezen voor dat soort functies is ook 'kiezen voor stedelijkheid'.

Werken en economie

De Amsterdamse economie heeft zich het afgelopen decennium voorspoedig ontwikkeld (al blijkt dat er recentelijk toch veel bedrijven zijn vertrokken). Ze is veelzijdig en er is een grote mate van vervlechting tussen de verschillende activiteiten. In toenemende mate hoort de regio hierbij. Naast Schiphol en de dienstensector spelen ook de havens en de industrie een belangrijke rol.

In de regio is er veel werkgelegenheid bijgekomen. Het aanbod aan arbeidskrachten nam eveneens toe. Dat aanbod heeft de hoeveelheid werk echter niet kunnen bijbenen, vooral als het gaat om hoger opgeleiden. Voor een deel worden deze plekken opgevuld door mensen van buiten, die hier ook moeten kunnen wonen. Voor een groter deel zal Amsterdam zelf aan de vraag naar arbeidskrachten moeten voldoen door de arbeidsparticipatie onder Amsterdammers te vergroten. Dat kan bijvoorbeeld door scholing en meer kinderopvang.

Amsterdam ontwikkelt zich steeds meer tot het belangrijkste centrum in Nederland voor zakelijke en financiële diensten, informatie en telecommunicatie. Deze tak wordt 'nieuwe economie' genoemd en wordt sterk beïnvloed door de ontwikkeling van informatie- en communicatietechnologie (ICT).

Deze bedrijven opereren op wereldschaal en hebben baat bij het aantrekkelijke stedelijke klimaat en de gemengde milieus van Amsterdam voor hun dagelijkse contacten en activiteiten. Voor Amsterdam liggen er grote kansen in de cluster rondom

de ICT. De economische ontwikkelingen hebben hun invloed op bedrijventerreinen. Het aandeel kantoren neemt toe door de snelle groei van de tertiaire sector, de dienstverlening. Bovendien treedt er menging op met andere functies. De vraag naar droge en vooral natte (aan havens gelegen) bedrijventerreinen is groot en kan slechts gedeeltelijk in Amsterdam worden opgelost.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De mobiliteit is enorm toegenomen. Het autobezit groeide net als de welvaart en wonen en werken kwamen verder uit elkaar te liggen. Dit uit zich bijvoorbeeld in meer goederenvervoer, waarvoor nieuwe concepten nodig zijn. De voor dit structuurplan uitgevoerde mobiliteitstoets maakt duidelijk dat de zogenaamde scheefheid in de woon-werkbalans het komend decennium alleen maar groter wordt. Ook het sociaal-recreatieve verkeer zorgt voor extra mobiliteitsgroei. De ICT-ontwikkelingen bieden geen oplossingen voor de mobiliteitsgroei. In Amsterdam is beter grondgebruik rond zones en knooppunten van openbaar vervoer zeker kansrijk. De auto moeten we echter niet vergeten. Want ook in deze gebieden leidt verdichting tot meer autoverkeer. De omvang en aard van de maatregelen om het autoverkeer af te wikkelen zijn afhankelijk van de verwachte verkeerstoename. Eisen van leefbaarheid zijn hierbij richtinggevend. Wanneer de Westrandweg en een verbinding tussen de A6 en A9 worden aangelegd, ontstaat een bijna complete tweede ring rond de stad die het mogelijk maakt de A10 een meer lokale functie te geven. Dat levert ruimte op voor bebouwing.

De ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam en de netwerkstad

De ruimtelijke structuur van Amsterdam is altijd in ontwikkeling. Amsterdam heeft zich ontwikkeld van een stad in een relatief groene omgeving tot een stad die het centrum vormt van een samenhangend regionaal netwerk, een netwerkstad. Het functioneren van dat regionale netwerk is af te lezen aan het hoge aantal dagelijkse verplaatsingen, transporten, transacties en contacten tussen steden, knooppunten, (lucht)havens, werkgebieden, woonwijken en recreatievoorzieningen. Goede verbindingen zijn daarom belangrijk. Binnen de netwerkstad zet Amsterdam in op stedelijkheid en het realiseren van intensieve en gemengde stedelijke milieus. Het beleid 'optimalisering grondgebruik', dat zich richt op intensivering én kwaliteitsverbetering, laat zien hoe dergelijke milieus in de praktijk kunnen worden gerealiseerd. In de rest van de regio is genoeg geschikte ruimte te vinden voor wonen en werken in lage dichtheden. De netwerkstad betekent dus

dat er specialisatie plaatsvindt tussen de verschillende kernen van de regio, maar ook dat de regio een compleet aanbod aan milieus en functies nastreeft. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling functies naar een andere regio door te verwijzen of te verplaatsen.

Transformatie en optimalisering van het stedelijk grondgebruik

Het grondgebruik in de stad wordt al geruime tijd geïntensiveerd op plekken die goed over weg en rail bereikbaar zijn. Het betreft knopen en zones die in een ring liggen rond de binnenstad en de bebouwingsgordels daaromheen: Teleport Sloterdijk, de Omval en meer recentelijk de Zuidas en de A10-West. Met nieuwe openbaarvervoerlijnen worden meer gebieden beter bereikbaar. De Noord/Zuidlijn, met zijn toekomstige vertakkingen naar agglomeratie en regio, speelt daarbij een belangrijke rol. De strategische betekenis van plekken wordt niet alleen bepaald door de ligging. Ook de ontwikkelingsfase is van belang. Zo zijn haven- en industriegebieden binnen de ringweg deels verouderd. De keuze is hier tussen óf ingrijpend herstructureren óf een complete functieverandering. In ieder geval gaat het om transformaties die grote veranderingen inhouden. Ook woongebieden verouderen. De naoorlogse woongebieden hebben veel kwalitatief mindere woningen en een woonomgeving die niet meer aansluit bij de huidige behoefte.

Bouwen en verbindingen in de regio

Veel bouwen in de stad betekent niet dat er in de regio niets hoeft te gebeuren. Daarvoor is het benodigde aantal woningen, bedrijventerreinen en voorzieningen te groot. Op dit moment wordt weliswaar veel gebouwd in het kader van de Vierde Nota Extra (Vinex) en de actualisatie daarvan (Vinac), maar binnenkort is dat klaar. Het is de vraag op welke plek in de regio nog ruimte voorhanden is voor grootschalige verstedelijking. Amsterdam ligt omgeven door waardevolle landschappen waar verstedelijking niet gewenst is. Aan de westkant van de stad domineren de lucht- en zeehavens. Deze kennen al tijden een sterk groeiende ruimtebehoefte. Behalve ruimtebeslag zorgen de luchthavens en zeehavens voor milieuhinder. Dat werkt beperkend voor wonen in een groot deel van de regio. De beste kansen voor grootschalige verstedelijking bieden de grote polders, de Haarlemmermeer en Zuidelijk Flevoland. Hier zal ook het nodige gebouwd gaan worden. Verder is concentratie van verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied dé opgave. Dat kost minder ruimte en concentraties kunnen beter worden voorzien van goed openbaar

vervoer. Concentratie is juist in Amsterdam kansrijk. De ontwikkelingen in de regio vragen om verbeteringen in de regionale weg- en railinfrastructuur. Goede verbindingen zijn immers essentieel voor een netwerkstad.

Landschappen

De regio heeft een aantal waardevolle landschappen. Het zijn grote, nog gave gebieden buiten de stedelijke concentraties, zoals Waterland, de duinen, het Groene Hart en het Markermeer. Het concept 'stad in het landschap' gaat op deze schaal nog op. Reeds lang wordt gestreefd naar het behoud van deze gebieden en dat zal de komende decennia niet anders zijn. De belangrijkste veranderingen zitten dan in de noodzakelijke aanpassing van het watersysteem. Tussen de stedelijke onderdelen van de netwerkstad liggen kleinere groene en blauwe gebieden die onder druk staan, zoals Spaarnwoude en het IJmeer. Dit zijn elementen die tegenwoordig aangemerkt kunnen worden als 'landschap in de stad'. In de komende decennia zullen hier de structuren worden versterkt door de aanleg van recreatiegebieden, natuurgebieden en verbindende recreatieve of ecologische zones.

1.2 Opgave voor Amsterdam

De centrale opgave waar Amsterdam nu en de komende decennia op ruimtelijk gebied voor staat, is het versterken van het profiel in het regionale netwerk, ook om de regio in haar geheel te versterken. Deze opgave bestaat uit de volgende thema's.

Het ontwikkelen van milieus die juist in Amsterdam kansen hebben

Amsterdam biedt specifieke kansen aan milieus met bebouwing en omgeving van hoge kwaliteit, met intensief grondgebruik, met menging van activiteiten en met een optimaal openbaarvervoer- en fietsnetwerk. Om deze milieus te realiseren moeten sommige bestaande woon- en werkgebieden worden getransformeerd en nieuwe gebieden worden ontwikkeld. Dat vergt ingrijpende en complexe operaties. Tegelijkertijd moet de milieuhinder in de stad worden teruggedrongen. Met de ontwikkeling van bedoelde milieus versterkt Amsterdam niet alleen zijn profiel. De stad voorziet ook in een groot deel van de behoefte aan woningen, kantoren en voorzieningen om te voorkomen dat daarvoor (een veel groter) ruimtebeslag in de regio noodzakelijk is. Voor werk dat zich niet laat mengen met activiteiten als wonen en recreëren moeten locaties worden aangewezen, zowel in de stad als daar buiten.

Het op alle fronten vergroten van de bereikbaarheid van de stad

Amsterdam moet zich blijven ontwikkelen als een belangrijk knooppunt voor regionale, nationale en internationale verbindingen. De bereikbaarheid moet daarom worden vergroot door een gedifferentieerde inzet van verschillende vervoerswijzen: verkeer en vervoer over water, via de weg en rail en per kabel. De mobiliteitsgroei is tot op zekere hoogte onvermijdelijk, de opgave richt zich vooral op het kanaliseren van die groei. Het is van belang stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid goed op elkaar af te stemmen. Uitbreiding en een betere inzet van het openbaar vervoer in combinatie met de fiets (ketenmobiliteit) zijn sturend. Tegelijkertijd zal de stad goed bereikbaar moeten blijven voor automobilisten, maar uitbreiding van auto-infrastructuur blijft beperkt vanwege de leefbaarheid.

Het verhogen van de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte

Amsterdam moet een balans vinden tussen het beschermen van waardevolle elementen van water, groen en openbare ruimte én het ontwikkelen van kwaliteiten die het voortdurend veranderende leven in de stad faciliteren. In bepaalde delen van Amsterdam zal de stad uitbreiden, wat ten koste gaat van groen, water en openbare ruimte. Het gaat hier meestal om de stadsrand en daarmee raken deze ontwikkelingen de groene scheggen. Hier is de opgave om nieuwe of aangepaste structuren op hun kwaliteiten te onderzoeken en het verlies aan groen of water te compenseren door een hogere kwaliteit te bieden. In bepaalde delen van de stad moet ruimte worden gezocht voor waterberging. Veldsport en volkstuinten in de stad moeten gerelateerd worden aan ontwikkelingen in het vrijetijdsgedrag, eisen van leefbaarheid en de behoefte aan efficiënter ruimtegebruik.

1.3 Opgave voor de regio

De opgave voor Amsterdam hangt samen met de opgave voor de regio. Wat Amsterdam betreft is de centrale opgave voor de regio het uitbouwen van de positie als internationaal concurrerend stedelijk leef- en vestigingsmilieu. Deze opgave behelst de volgende thema's.

Het vergroten van de verscheidenheid in regionale leef- en vestigingsmilieus

De verscheidenheid aan leef- en vestigingsmilieus in de regio moet worden vergroot door vooral zeer stedelijke en landelijke milieus te creëren. De locaties waar die milieutypen kunnen komen, moeten

worden gekozen op grond van de specifieke kansen die de verschillende regionale kernen of gebiedsdelen bieden. Ook voor afzonderlijke activiteiten moet naar een spreiding worden gezocht die goed past bij de regio als geheel. Het stedelijke netwerk is daarbij leidend. In de regio zullen overigens ook voldoende goedkope woningen gebouwd en behouden moeten worden.

Het bieden van ruimte voor een verdere ontwikkeling van Schiphol

Schiphol is van groot belang voor de Amsterdamse regio als knooppunt van vervoer én als trekpleister voor internationale topinstellingen en kantoren. Binnen de grenzen die milieu en leefbaarheid stellen, moeten optimale voorwaarden worden geboden om de internationale positie van de luchthaven te versterken. Dat heeft betrekking op de toegestane hoeveelheid milieuhinder, de bereikbaarheid en de ruimte voor luchthavengerelateerde activiteiten en infrastructuur.

Groei van de zeehaven mogelijk maken

Zeehaven en industrie vormen een van de pijlers van de economie. Omdat zij vooral gericht zijn op verwerking, zijn de zeehaven verweven met andere economische pijlers. De opgave is om de mogelijkheden tot groei van deze activiteiten in de regio te benutten, maar ook om het bijbehorende ruimtebeslag en de milieuhinder zoveel mogelijk te concentreren. Betere bereikbaarheid over water, weg en rail is een voorwaarde voor evenwichtige groei.

Het vergroten en differentiëren van de bereikbaarheid van de regio

De bereikbaarheid van de regio als internationaal concurrerend leef- en vestigingsmilieu moet worden vergroot. Er moeten daarom betere internationale en nationale verbindingen komen. Versterking van het regionale (openbaar) vervoer is uitermate dringend gezien de huidige achterstanden en knelpunten. Daarnaast moet er in de regio meer onderscheid komen in het soort en de mate van bereikbaarheid, afgestemd op de gewenste stedelijke ontwikkeling van diverse gebiedsdelen. Verschillende principes moeten voor deze opgave worden ingezet: het scheiden van vervoersstromen ('ontvlechting'), het met elkaar verbinden van vervoersnetwerken op knooppunten en koppeling van stedelijke en infrastructurele ontwikkeling. Bijzondere aandacht verdient het goederenvervoer dat naar verwachting een enorme groei zal doormaken.

Kwaliteitsverhoging van water, groen en landschap

Opgave is om tegenwicht te bieden aan de voortgaande versnippering en kwaliteitsvermindering van natuur en landschap in de regio. Dat vraagt duidelijke keuzes over gebieden die beschermd moeten worden en gebieden waar – in samenhang met verstedelijking – nieuwe kwaliteiten en landschappelijke structuren moeten worden gerealiseerd. Daarbij zijn vooral verbindingen belangrijk. Opgave is verder om met aanpassingen aan de waterstaat een duurzaam antwoord te vinden op de waterproblemen in de regio. Deze aanpassingen moeten worden gebruikt om in hun algemeenheid kwalitatief hoogwaardige gebieden aan het regionale landschap toe te voegen.



Het toekomstperspectief voor de Noordelijke IJveer betekent onder andere de transformatie van het Shell-terrein.

2 Toekomstperspectief stad en regio

Hieronder worden de hoofdlijnen van de visie op de stad en de regio geschetst wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 en daarna. In de hoofdstukken hierna wordt deze visie nader uitgewerkt in randvoorwaarden, de gewenste ontwikkeling van ruimtelijke structuren, spreiding en programmering, gebiedsvisies en nadere uitwerkingen van het structuurplan. De visie op de regio, zoals hier geformuleerd, is de visie van de gemeente Amsterdam op haar omgeving en strookt met de gemaakte afspraken in Noordvleugelverband. In het streekplan Noord-Holland Zuid en eventueel andere streekplannen zal een visie op de regio formeel moeten worden vastgelegd. Dit valt buiten de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam.

2.1 Visie op Amsterdam

Het motto van het structuurplan is 'kiezen voor stedelijkheid'. De keuze voor de netwerkstad als ruimtelijk ontwikkelingsmodel op de regionale schaal maakt het noodzakelijk dat Amsterdam en de andere steden in de regio zich inzetten voor hun specifieke kwaliteiten. Concreet resulteert dit voor Amsterdam in de onderstaande keuzes. Om deze keuzes op de lange termijn mogelijk te maken, zal er al vaak op de korte termijn aan gewerkt moeten worden: ruimtelijke ordening betekent tijdig anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

In de stad worden vooral intensieve en gemengde stedelijke milieus gerealiseerd.

- De stad zal stedelijke milieus ontwikkelen van een hoge kwaliteit, met hoge bebouwings- en gebruikersdichtheden, met veel functiemenging, een optimale aansluiting op het openbaar vervoer en een hoogwaardig fietsnetwerk. Dit leidt tot beperking van energieverbruik en CO²-uitstoot.
 - De belangrijkste gebieden voor deze intensivering en menging zijn het naoorlogse woongebied in West, Noord en Zuidoost en de overgangszones van de stad rondom de ringweg A10, de A2 en de A4, en langs het IJ.
 - Bij die intensivering is het tevens de opgave om de milieuhinder niet verder te laten toenemen. Dat betreft luchtvervuiling, geluidhinder en blootstelling aan gevaar. Voor de hierboven genoemde overgangszones is het terugdringen van milieuhinder zelfs een voorwaarde voor intensivering. Daarvoor zullen technisch complexe en kostbare ingrepen worden gedaan (overbouwingen en dergelijke) en wordt elders
- alternatieve ruimte aangeboden voor activiteiten die niet met andere te mengen zijn.
 - In de Westrandwegzone is woningbouw niet mogelijk. Hier wordt (zij het tot op zekere hoogte) ruimte geboden voor werk dat zich niet met woningbouw laat mengen.
 - De binnenstad, delen van de 19de- en 20ste-eeuwse gordels en de geïntensiverde overgangszones gaan het grootstedelijke kerngebied vormen. Dit gebied is het best bereikbaar per openbaar vervoer en fiets, kent de hoogste menging en intensiteit en kent veel variatie in karakter. Er zijn zowel hoogwaardige woningen als internationale topinstellingen, -kantoren en -voorzieningen. De overige bewoonde delen van de stad zullen eveneens relatief hoge dichtheden, menging en een goede bereikbaarheid hebben. De ruimte voor innovatieve, culturele en economische activiteiten zal hier worden vergroot. In de Westelijke Tuinsteden en in Noord zullen stedelijke (deels regionale) centra tot ontwikkeling komen met een belangrijke verzorgende functie voor het desbetreffende gebied.
 - De ontwikkelingen en opgaven zoals beschreven in hoofdstuk 1 en de afspraken die over de woningbouw in de periode 2010-2030 zijn gemaakt in Noordvleugelverband leiden naar huidige inzichten tot een bouwopgave voor Amsterdam van zo'n 50.000 woningen in de stad voor de desbetreffende periode.
 - Op basis van bovenstaande inzet zal naar verwachting aan die opgave kunnen worden voldaan.
 - Bovendien zullen veel werkgelegenheid en voorzieningen in de stad tot ontwikkeling kunnen komen. Amsterdam krijgt daarmee een nog sterker stedelijk profiel binnen de regio.

De bereikbaarheid wordt verbeterd, zowel over de weg als per rail en water, en in directe samenhang met intensivering en de ontwikkeling van centrummilieus.

- De intensivering en menging van het stedelijke gebied betekenen een uitbreiding van de milieus met de karakteristiek van een centrum. Deze ontwikkeling zal het sterkst plaatsvinden in goed per openbaar vervoer bereikbare zones en bij knooppunten. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het kanaliseren van de mobiliteitsgroei. Bovendien wordt zo de positie van Amsterdam te midden van de andere steden in de regio optimaal benut.
- Het openbaar vervoer zal worden verbeterd door een uitbreiding van het metronet naar de agglomeratie. Het voornemen is de kleine metro-ring tussen Isolatorweg en CS te voltooiën, IJburg een metroverbinding te geven (de Diemertak) en de Noord/Zuidlijn te verlengen naar Zaanstad en Schiphol. De tracékeuzes bij de doortrekking van de Noord/Zuidlijn lopen vooruit op kansen voor nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor de lange termijn wordt een Oost/Westmetrolijn voorgesteld. Het tracé en de haalbaarheid vergen nog nadere studie.
- Er moet een NS-station in de Watergraafsmeer komen bij het Science Park Amsterdam.
- Voor zones waar metro en trein hetzelfde gebied gaan bedienen, is het voorstel geen NS-stations toe te voegen. De aard van de stedelijke ontwikkeling wordt aangepast aan de hiërarchie en het karakter van de verschillende vervoersknooppunten.
- In stedelijk gebied is het stimuleren van fietsgebruik belangrijk. De kwaliteit van het fietsnetwerk wordt verbeterd.
- De bereikbaarheid van de stad over de weg vergt verbetering om de voorgestelde intensivering mogelijk te maken. Met de ontwikkeling van een tweede ring rond Amsterdam (door aanleg van de Westrandweg en de verbinding A6-A9) kan de ringweg A10 een meer lokaal ontsluitende functie krijgen met behoud van de huidige capaciteit. Radiale uitvalswegen zullen beter worden ingepast in het stedelijke weefsel, maar de huidige capaciteit moet op zijn minst worden gehandhaafd.
- De bereikbaarheid over het water dient verbeterd te worden.

De kwaliteit van water, groen en openbare ruimte wordt vergroot in directe samenhang met de ontwikkeling van de stad en de stedelijke cultuur.

- De stad stelt een hoofdgroenstructuur en een hoofdwaterstructuur vast. Met aanvullende spel-

regels wordt extra bescherming geboden. Ook op een lager schaalniveau zal er worden geïnvesteerd in een goede, stedelijke openbare ruimte.

- De visies op het water, groen en de openbare ruimte worden afgestemd op de intensivering van de stad en op de veranderende behoeften van de stedeling. Met gerichte impulsen zal de (gebruiks)kwaliteit van water, groen en openbare ruimte worden verhoogd. Waterberging in de bestaande stad krijgt daarbij extra aandacht.
- Het ruimtelijk model van Amsterdam met groene scheggen tussen bebouwde lobben blijft (in ieder geval tot 2010) behouden. Maar de scheggen worden verschillend behandeld, afhankelijk van hun kwaliteiten, mogelijkheden en de stedelijke ontwikkeling. Impulsen worden gegeven aan de Amstelscheg (vanwege de bijzondere waarde), aan de Westrand (vanwege de toenemende stedelijke druk) en de Diemerscheg (vanwege de behoefte aan meer kwaliteit).
- Voor veldsport en tuinieren blijven in het stedelijke gebied voorzieningen behouden en worden nieuwe voorzieningen opgenomen. Nieuwe technieken en andere organisatievormen zullen worden toegepast voor een efficiënter ruimtegebruik.

2.2 Visie op de regio

Het ontwikkelen van intensieve en gemengde stedelijke milieus in Amsterdam, en van suburbane en landelijk-luxe milieus elders in de regio.

- Amsterdam benut zijn kansen om te voldoen aan de groeiende vraag naar stedelijk en zeer stedelijk wonen. Dit betekent de keuze voor woonmilieus met meer grote woningen van hoge kwaliteit (huur en koop), maar in hoge dichtheden, met veel voorzieningen, goed aangesloten op openbaar vervoer en met een fijnmazig fietsnetwerk. Verder zal de stad zowel ruimte bieden aan de top van kantoren, voorzieningen en instellingen als aan culturele en economische activiteiten aan de basis.
- Suburbane milieus (huis met tuin) zullen vooral elders in de regio een plek moeten krijgen. Het verdient sterk de voorkeur om deze opgave te concentreren in een verdere groei van Almere. In aanvulling hierop is de Bloemendalerpolder een geschikte locatie en, op de langere termijn, ook de Bollenstreek. In deze uitbreidingsgebieden zullen aanzienlijk meer kantoren, bedrijven en voorzieningen moeten worden gerealiseerd om de woon-werkbalans meer in evenwicht te brengen.
- Landelijk-luxe milieus, waarbij in zeer lage dichtheden in het groen of aan het water wordt

gewoond, zullen eveneens vooral buiten Amsterdam moeten worden ontwikkeld.

- Ook in de regio zullen voldoende woningen voor mensen met lagere inkomens moeten worden aangeboden. Het is daarom nodig betaalbare woningen toe te voegen en de bestaande te behouden.
- Op knooppunten en zones in de regio waar verschillende vervoerswijzen bij elkaar komen (multimodaal) moeten meer werkfuncties en voorzieningen worden gerealiseerd.

Het uitbouwen van Schiphol tot internationale hub en het ontwikkelen van logistieke en dienstverlenende functies die aan de luchthaven gerelateerd zijn.

- Schiphol moet de ruimte krijgen – binnen de aan de milieuhinder gestelde grenzen – om op de huidige locatie te groeien tot een internationale hub. Optimaal gebruik van het huidige vijfbanenstelsel is daarbij uitgangspunt. Door de groei zijn uitbreiding en een betere organisatie van infrastructuur in de regio en ver daarbuiten noodzakelijk.
- De groei van Schiphol legt beperkingen op aan woningbouw. Rondom de luchthaven wordt door het rijk een gebied vastgesteld waar zeer voorzichtig met woningbouw moet worden omgegaan om de groei van de luchthaven niet te blokkeren.
- De aan de luchthaven gebonden bedrijvigheid zal ruimte krijgen in een groter gebied. In de zone tussen Nieuw Vennep en het AMC zal het accent liggen op kantoren en topinstellingen, in de zone tussen Nieuw Vennep en Westpoort op logistieke terreinen. Ook op grotere afstand (Zuidelijk Flevoland) moet in ruimte voor Schipholgebonden functies worden voorzien.

Ontwikkeling van de zeehaven en concentratie van milieubelastende bedrijvigheid rondom het Noordzeekanaal.

- Havens en industrie moeten ruimte krijgen voor verdere groei. Een hoge toegevoegde waarde staat daarbij voorop. Locaties worden bij voorkeur ontwikkeld in het Noordzeekanaalgebied. Milieuhindercontouren van lucht- en zeehaven kunnen elkaar hier overlappen. Nieuwe locaties dienen tevens als alternatief voor milieuhinderlijke bedrijven binnen de ringweg A10 of uit de regio.
- De groei van de zeehaven noodzaakt tot het aanleggen van een tweede sluis bij IJmuiden. Onder meer voor de havens zullen weginfrastructuur (Westrandweg en tweede Coentunnel) en railinfrastructuur (Westrandspoorlijn) moeten worden gerealiseerd.

Het vergroten van de bereikbaarheid in het algemeen en in de zone Schiphol – Amsterdam – Almere in het bijzonder.

- In het wegensysteem wordt meer differentiatie voorgesteld tussen ontsluiting en doorstroming. In de railinfrastructuur (spoorwegen) is meer hiërarchie gewenst in de netwerken en de stations. Snelle railverbindingen moeten worden uitgebreid (HSL, een snelle verbinding tussen de Randstadsteden, het zogenaamde Rondje Randstad over bestaand spoor). Het regionaal openbaar vervoer dient te worden versterkt. De trein kan de regio als geheel beter gaan bedienen, de metro de Amsterdamse agglomeratie, terwijl vervoer per bus, minibus en taxi over de hele linie moet toenemen. Op multimodale knooppunten zijn betere overstapmogelijkheden nodig tussen verschillende vervoerswijzen. Het goederenvervoer over water en per spoor moet worden uitgebreid als alternatief voor de groei over de weg.
- De stadsuitbreiding in Zuidelijk Flevoland moet beter bereikbaar worden over de weg door de aanleg van een wegverbinding tussen A6 en A9 en per rail door verdubbeling van de Flevo-spoorlijn en de aanleg van de IJmeerlijn.
- De ontwikkeling van en rondom Schiphol moet beter bereikbaar worden door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp, de aanleg van de Westrandspoorlijn, de Westrandweg en tweede Coentunnel, en de Zuid-tangent.

Het handhaven van de contrasten tussen stad en land en het vergroten van de kwaliteiten van de grote landschappen.

- De grote landschappen in de regio – de duinen, Waterland, de Amstel- en Vechtstreek en het Markermeer – moeten worden beschermd en hun kwaliteit moet worden verhoogd met gerichte investeringen. In het bijzonder geldt dit voor zones die onder een grote verstedelijkingsdruk staan zoals langs de N201 en de A2.
- In het landschap van veengebieden en droogmakerijen dient de waterstaat te worden aangepast. Dit resulteert in meer bergingsmogelijkheden voor het water, die ook kunnen worden benut om mogelijkheden voor landschapsbeleving, natuurontwikkeling en recreatie te realiseren.
- Voor de bufferzone tussen Haarlem en Amsterdam wordt voorgesteld een sterke landschapsstructuur te ontwikkelen, in samenhang met nieuwe werkgebieden. Er moet worden geïnvesteerd in mogelijkheden voor natuur en recreatie.



De hoofdstructuren van water en groen zijn randvoorwaarden voor de verdere stedelijke ontwikkeling van Amsterdam.

3 Randvoorwaarden

De mogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam worden bepaald door het structuurplan, aanvullende toetsingskaders en andere Amsterdamse beleidsdocumenten met ruimtelijke implicaties. Verder is sprake van landelijke, provinciale of gemeentelijke wet- en regelgeving. Voordat de visie verder wordt uitgewerkt is het zinvol eerst aandacht te besteden aan de randvoorwaarden die uit beide categorieën zijn af te leiden.

Randvoorwaarden die voortvloeien uit Amsterdamse beleidsdocumenten zijn:

- hoofdwater- en groenstructuur;
- hoofdnetten infrastructuur;
- reserveringen infrastructuur;
- locatiebeleid;
- hoogbouw;
- kleinschalige bedrijvigheid.

Vanuit landelijke en provinciale regelgeving zijn aan de orde:

- milieuhindercontouren.

3.1 Hoofdwater- en groenstructuur

De intensivering van het stedelijk grondgebruik, de stedelijke transformaties en herstructureringsoperaties vragen om extra aandacht voor de kwaliteit van water en groen. Hieronder wordt ingegaan op de randvoorwaarden vanuit de hoofdgroenstructuur en de hoofdwaterstructuur. Beide structuren zijn weergegeven op de kaart 'Groen en water 2010'. Voor de inhoudelijke visie wordt verwezen naar hoofdstuk 4 ('Ruimtelijke structuur').

Hoofdgroenstructuur

Er is een aanvullend toetsingskader opgesteld voor de hoofdgroenstructuur, behorende bij het structuurplan 'Amsterdam Open Stad' (1996). Dit aanvullende toetsingskader is ook van toepassing op dit structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', met inbegrip van de nieuwe elementen die in dit structuurplan aan de hoofdgroenstructuur ten opzichte van 1996 worden toegevoegd en met uitzondering van de groene elementen die uit de hoofdgroenstructuur zijn verwijderd. Deze wijzigingen staan beschreven in paragraaf 4.1, 'Structuurlaag 1: water en groen'.

De groengebieden in de hoofdgroenstructuur worden verdeeld in vijf clusters, die weer onderverdeeld zijn in 12 groentypen. In de nota 'De hoofdgroenstructuur geordend' zijn de groentypen en de richtlijnen om te bepalen welke ruimtelijke ontwikkelingen binnen een groentype toegestaan zijn omschreven. Het overzicht van groentypen staat in schema 1.

Schema 1. Groentypen hoofdgroenstructuur

Cluster	Groentypen
1 Volkstuinen en sportparken	Volkstuincomplexen, schoolwerktuinen, nutstuinen Sportparken
2 Parken	Curiosa Historische parken Traditionele parken Traditionele parken (natuurrijk) Groene corridors/corridorparken Begraafplaatsen
3 Schakelparken en recreatiegebieden	Divers
4 Natuurgebieden	Ruigtegebieden
5 Landelijke gebieden	Stadsrandpolders

klassen	demping mogelijk	uitbreiding mogelijk	randvoorwaarde cultuurhistorisch / stedenbouwkundig	randvoorwaarde ecologisch	randvoorwaarde waterhuishoudkundig
I	Nee	(Ja)	(Structuurherstellend)	n.v.t.	n.v.t.
II	Nee	Ja	Ja (bij uitbreiding)	n.v.t.	n.v.t.
III	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

<p>Klasse I</p> <ul style="list-style-type: none"> demping niet mogelijk; uitbreiding mogelijk in de vorm van aanleg van nieuw water, structuurherstellend en/of historiserend van aard; dit geldt voor water in de binnenstad, 'beschermd stadsgezicht'. <p>Klasse II</p> <ul style="list-style-type: none"> demping niet mogelijk; uitbreiding mogelijk in de vorm van verbredingen en toevoegingen; er worden voorwaarden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit (maat en structuur) van de uitbreiding; dit geldt voor natuurlijk ontstane veenstromen, zeekolken, kanalen, (trek)vaarten en ringvaarten én 'stedenbouwkundig water in de wijk' vanwege de hoge stedenbouwkundige, (stads)landschappelijke en cultuurhistorische waarden. 	<p>Klasse III</p> <ul style="list-style-type: none"> demping mogelijk mits kwantitatief gecompenseerd en onder ruimtelijke en ecologische randvoorwaarden; compensatie binnen hetzelfde watersysteem; uitbreiding mogelijk in de vorm van verbredingen en toevoegingen; er worden voorwaarden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit (maat en structuur) van de uitbreiding; er worden voorwaarden gesteld aan de ecologische gevolgen voor de waterkwaliteit en voor natte ecologische verbindingzones; dit geldt voor het IJ, havens, zijkanalen, plassen en meren, waar door functieveranderingen enige flexibiliteit wenselijk is, maar de structuur en de maat van het water ook een ruimtelijke kwaliteitsdrager van het toekomstige gebied dient te zijn. Hiernaast is ook het handhaven van de natuurlijke kwaliteit van deze wateren van belang.
--	---

Schema 2. Dempingsklassen in de hoofdwaterstructuur

Bij de ontwikkelingen wordt een onderscheid gemaakt tussen:

I bouwinitiatieven en gebruiksverandering

Inpasbare bebouwing is meestal kleinschalige bebouwing die het specifieke groentype ondersteunt. Het bouwen van grotere vrijetijdsvoorzieningen is onder voorwaarden mogelijk in zogenaamde 'schakelparken' en recreatiegebieden. Met deze grotere vrijheidsgraad wordt de mogelijkheid geboden de ruimtelijk verbrokkelde schakelparken meer eenheid te geven en voor elk schakelpark een eigen programma te ontwikkelen. Als voorwaarde voor nieuwe initiatieven in een schakelpark geldt dat een masterplan voor het hele schakelpark ontwikkeld moet worden.

II verandering van groentype

Verandering van groentype kan ook gepaard gaan met bebouwing, tenminste wanneer die de groenfunctie ondersteunt. Verandering van groentype binnen een cluster (bijvoorbeeld van volkstuin naar sportpark) is minder ingrijpend dan verandering van groentype tussen de clusters (bijvoorbeeld van

natuurgebied naar sportpark). Over de inpasbaarheid of vervangbaarheid adviseert de Technische Adviescommissie Groen. Alle initiatieven in de hoofdgroenstructuur die ter beoordeling of advies aan B&W worden voorgelegd, gaan vergezeld van een groenrapport. Hierin worden de verwachte effecten op de aanwezige groenwaarden beschreven.

Hoofdwaterstructuur

In nieuwe stedenbouwkundige plannen wordt als norm aangehouden dat het oppervlak voor minimaal 10 procent uit water bestaat. Voor alle wateren gelden de Waterstaatsverordeningen en keuren van de waterbeheerders. Dit houdt in dat demping is toegestaan mits kwantitatief wordt gecompenseerd. Daarnaast is in dit structuurplan, naar analogie van de hoofdgroenstructuur, een hoofdwaterstructuur aangegeven (zie kaart 'Groen en water 2010'). De hoofdwaterstructuur bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige redenen van gemeentelijk belang zijn. Deze moeten zoveel mogelijk worden beschermd. In de hoofdwater-

structuur zijn alle wateren opgenomen die in het Waterplan onder de dempingsklassen I tot en met III vallen (zie schema 2). Voor deze wateren gelden naast waterhuishoudkundige criteria ook cultuur-historische en ecologische criteria. De aangegeven toetsing is niet van toepassing op dempingen met een tijdelijk karakter, bijvoorbeeld voor het onderhoud van kademuuren.

Behalve de hoofdwaterstructuur zijn op de kaart 'Groen en water' de ecologische verbindingzones van grootstedelijk belang aangegeven. Deze maken de verspreiding van dier- en plantensoorten over en door de stad mogelijk. Deze verbindingen zullen in de toekomst beschermd en verder versterkt worden. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het bewaken en versterken van ecologische structuren op lokaal niveau. Bij ingrepen die de ecologische verbindingzones doorkruisen moeten de effecten hiervan op het systeem in kaart worden gebracht. Dat geldt ook voor de maatregelen om deze effecten te compenseren of te minimaliseren.

Wonen en werken op het water wordt integraal onderdeel van ruimtelijke plannen. Voor nieuwe situaties worden ligplaatsen van woonboten en bedrijfsvaartuigen voortaan opgenomen in bestemmingsplannen. Voor bestaande situaties zal dit op termijn ook gebeuren.

Van belang is voorts de watertoets. Dit is een wettelijk verplicht onderdeel om waterbeheeraspecten een plaats te geven in procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets is in Amsterdam van toepassing op alle ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige relevantie. Dat betreft niet alleen plannen en besluiten met concrete ruimtelijke ingrepen, maar ook die waar locatiekeuzes van nieuwe infrastructuur en stedelijke uitbreiding aan de orde zijn. Het meest concrete onderdeel van de watertoets is de instelling van een waterparagraaf in deze plannen. De waterparagraaf maakt een integraal onderdeel uit van het besluit of plan. In die paragraaf worden de keuzes over waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschreven. Er wordt tevens getoetst aan criteria die zijn vastgelegd in wettelijke of beleidsmatige kaders voor de waterhuishouding. Alle relevante aspecten worden daarin belicht. Op basis van de criteria worden ruimtelijke ontwerprijlijnen opgesteld.

Recreatieve fiets- en wandelroutes

In aanvulling op het Hoofdnet Fiets is door de gemeenteraad ook een netwerk van recreatieve hoofdwandel- en -fietsroutes vastgesteld (nota 'Lekker wandelen en fietsen in Amsterdam'). De recreatieve fietsroutes zijn opgenomen als onderdeel van de hoofdgroenstructuur.

3.2 Hoofdnetten infrastructuur

Onder hoofdnetten infrastructuur vallen: Hoofdnet Auto, Hoofdnet Rail, Hoofdnet Fiets en het Hoofdnet Vaarwegen. Bereikbaarheid van en in de stad is belangrijk gezien de toename van relaties op regionale schaal en de intensivering van het grondgebruik in de stad. De hoofdnetten zijn aangegeven op de kaart 'Hoofdnetten infrastructuur 2010'.

Hoofdnet Auto

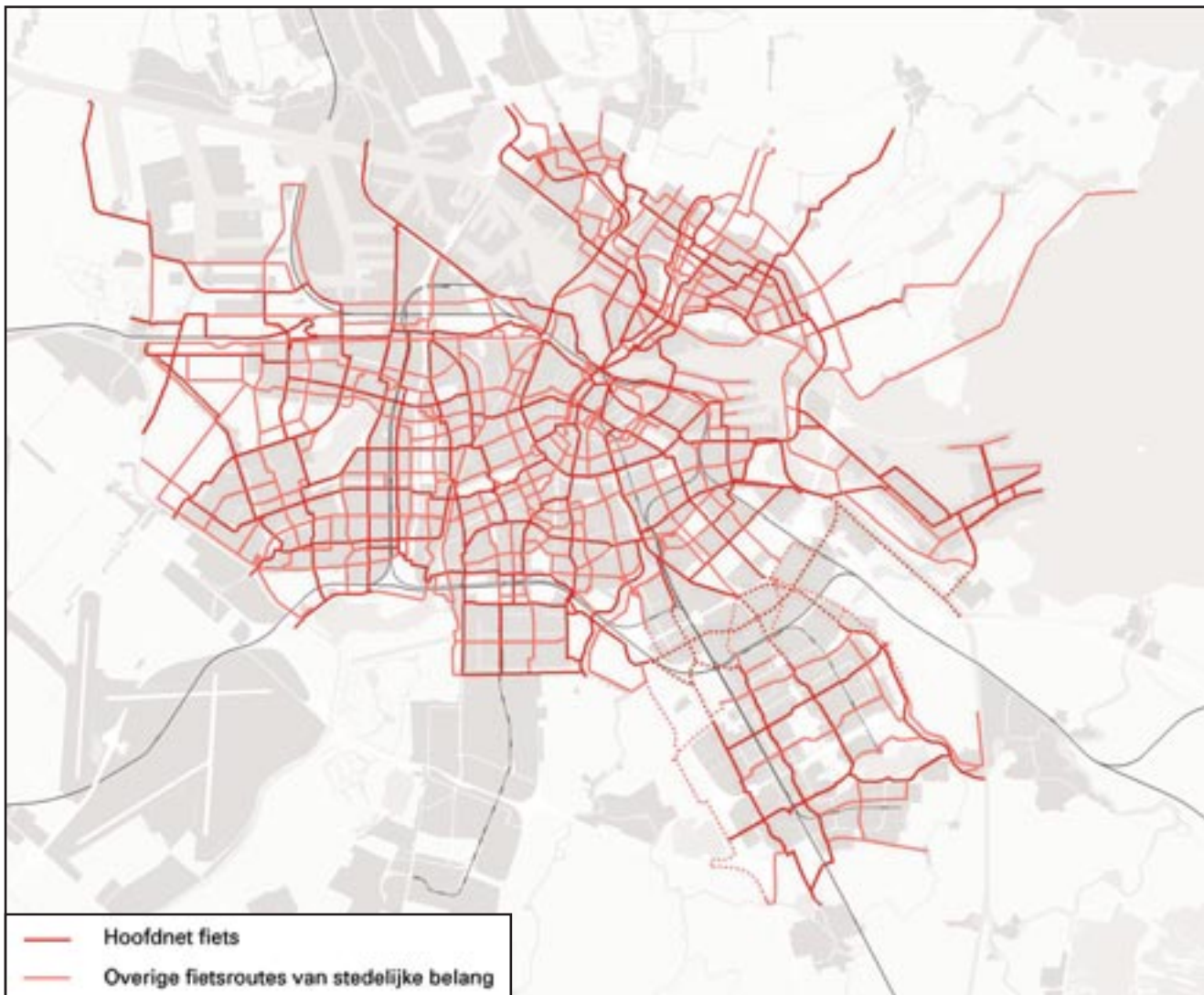
Het Hoofdnet Auto is een netwerk van wegen, dat tot doel heeft Amsterdam bereikbaar te houden. Daarnaast dient het doorgaande autoverkeer te worden geconcentreerd op het Hoofdnet Auto. Dat leidt tot beperkingen op de omgeving en beperkingen voor andere beleidsterreinen. De categorie stedelijke wegen, die volgens het structuurplan 1996 als gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van centrale stad en stadsdelen worden beschouwd, zal ingedeeld worden bij het Hoofdnet Auto of de overige gebiedsontsluitingswegen. De bereikbaarheid van de stad per auto is nu en in de toekomst een belangrijk punt van aandacht. De voorgenomen intensivering van het grondgebruik in de stad met een zwaar programma aan wonen, werken en voorzieningen leidt samen met de autonome groei van het autoverkeer tot een grote druk op het wegennet. Momenteel wordt onderzocht welke wegen aan het Hoofdnet Auto moeten worden toegevoegd. In een aparte beleidsnota zal het definitieve Hoofdnet Auto worden vastgesteld.

Hoofdnet Rail en Hoofdnet Openbaar Vervoer

Het Hoofdnet Rail is een netwerk van railwegen inclusief reserveringen dat tot doel heeft Amsterdam bereikbaar te houden. Dit betekent dat dit hoofdnet ruimtelijke beperkingen impliceert voor de omgeving en voor aanpalende beleidsterreinen. Het Hoofdnet Openbaar Vervoer is een netwerk van wegen met een zware openbaarvervoerfunctie, met als doel het behoud van de bereikbaarheid van Amsterdam. Het nieuwe net betreft weg- en railvervoer tezamen, waarmee de wens en noodzaak tot integratie van het openbaar vervoer worden aangegeven. Het hoofdnet heeft dezelfde beperkende werking als het Hoofdnet Rail. Het Hoofdnet Openbaar Vervoer heeft nog geen formele status. Op het Hoofdnet Openbaar Vervoer moet de doorstroming van het openbaar vervoer minimaal gelijk blijven of verbeterd worden.

Hoofdnet Fiets

Het gemeentelijk beleid is erop gericht het fietsgebruik te stimuleren. Een goed stedelijk fietsnetwerk is daarvoor essentieel. De fiets vereist een fijn-



Kaart 1. Hoofdnet fiets en overige fietsroutes van stedelijk belang

mazig netwerk. Door de realisering van zowel een grofmazig netwerk van hoofdroutes, het Hoofdnet Fiets, als een onderliggend fijnmazig netwerk, de overige fietsroutes van stedelijk belang, wordt hierin voorzien (zie kaart 1).

Dit onderliggende netwerk voedt het Hoofdnet Fiets vanuit de stadsdelen en wijken. Het hoofdnet is meer gericht op het utilitaire fietsverkeer dan op het recreatieve. Voor een deel vallen recreatieve fietsroutes samen met het Hoofdnet Fiets, net als de regionale hoofdfietsroutes. Het hoofdnet is vormgegeven op basis van de wensen en behoeften van het utilitaire fietsgebruik en is gebaseerd op eisen betreffende maaswijdte (750 – 1.000 meter), directheid (geen oponthoud of omrijden), compleetheid (verbindt de belangrijkste gebieden van herkomst en bestemming), fietsintensiteit, en verbindingen tussen Amsterdam en de regio. Het Hoofdnet Fiets wordt in een hoge kwaliteit uitgevoerd: verkeersveilig, sociaal veilig, snel en comfor-

tabel. Deze vier eisen werkt de gemeente verder uit.

Hoofdnet Vaarwegen

De hoofdvaarwegen betreffen routes voor het vrachtverkeer per boot. Ook dit net wordt vastgesteld met het structuurplan. Bij herstructurering van gebieden blijven de hoofdvaarwegen gewaarborgd. Belangrijke criteria zijn de doorvaarhoogtes zoals deze zijn vastgelegd door de vaarwegbeheerder. Er zijn ontwikkelingen te verwachten in het vervoer over water. Op termijn zou dat kunnen leiden tot uitbreiding en aanpassing van het Hoofdnet Vaarwegen.

3.3 Reserveringen infrastructuur

In het structuurplan worden reserveringen opgenomen voor spoorlijnen, metro- en sneltramlijnen, autosnelwegen en het hoofdwegenet. De reserve-

Modaliteit	Projecten gerealiseerd vóór 2010
Spoornet	Hemboog
Spoornet	Utrechtboog
Spoornet	Station Watergraafsmeer
Spoornet	Spoorverdubbeling Bijlmer-Utrecht
Spoornet	Station Sloterdijk Hemboog
Spoornet	Spooruitbreiding Zuidtak Schinkel-RAI
Metro/Sneltram	Noord/Zuidlijn Buikslotermeerplein-Zuid/WTC, incl. Station Sixhaven
Hoofdnet OV	IJtram eerste fase
Hoofdnet OV	IJtram tweede fase
Hoofdnet OV	Zuidtangent tweede fase-Oost
Autosnelweg	A5 Verlengde Westrandweg
Autosnelweg	A5 Westrandweg 2*2
Autosnelweg	Tweede Coentunnel
Hoofdnet Auto	Noordzeeweg
Hoofdnet Auto	IJ-boulevard Amsterdam CS - A10-Oost - IJburg
Hoofdnet Auto	Tweede wegaansluiting voor IJburg - A1
Hoofdnet Auto	Bongerdtunnel

Schema 3. Infrastructuurprojecten tot 2010

ringen zijn bedoeld als mogelijke uitbreiding van de bestaande netten om op termijn kwaliteit en capaciteit van de infrastructurele netwerken te kunnen waarborgen. De reserveringen zijn ingedeeld in twee typen:

infrastructuurprojecten tot 2010 (schema 3)

Het betreft vastgestelde plannen voor infrastructuurprojecten die in de periode tot 2010 moeten worden uitgevoerd. Ze zijn in de toetskaart als bestaande infrastructuur niet te onderscheiden van in 2002 aanwezige infrastructuur.

infrastructuurprojecten na 2010 (schema 4)

De tweede categorie betreft projecten die zijn gepland, in studie zijn of mogelijk gehouden moeten worden voor de periode na 2010. In een aanvullende notitie zal uitvoeriger worden beschreven wat de reserveringen precies behelzen en waarom ze gewenst zijn. Daarbij moet de status van de reserveringen worden aangegeven. Die status zou eens in de twee jaar moeten worden geactualiseerd.

3.4 Locatiebeleid

In het structuurplan wordt een herziening van het ABC-locatiebeleid voorgesteld. Dit sluit aan bij de voornemens uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Het vernieuwde locatiebeleid heeft een bredere doelstelling gekregen: niet meer gericht op het beperken van de automobiliteit, maar op het vergroten van de vitaliteit van stedelijke netwerken door een integrale benadering vanuit

Projecten Spoornet
<ul style="list-style-type: none"> • Spooruitbreiding Watergraafsmeer - Zuidtak • Spooruitbreiding Zuidtak Riekerpolder - Schinkel • Spooruitbreiding Zuidtak RAI - Duivendrecht • Spooruitbreiding Muiderpoort - Watergraafsmeer • Emplacement Westhavenweg • Emplacement Aziëhavenweg • Emplacement Watergraafsmeer • Spooruitbreiding Zuidtak Duivendrecht - Overdiemen • IJmeerspoorlijn naar Almere met station IJburg • Spooruitbreiding Sloterdijk - Zaanstad • Spooruitbreiding Westtak tot aan Transformatorweg • Westrandspoorlijn + Haarlemboog • Station Holendrecht • Zuidwestboog • Spooruitbreiding Sloterdijk - Zaanstraat
Projecten Metro/Sneltramnet
<ul style="list-style-type: none"> • Diemertak • Completeren Kleine Ring • Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol (A4-tracé) • Doortrekken Noord/Zuidlijn CS - Coenplein • Doortrekken Noord/Zuidlijn Coenplein - Zaanstad • Oost/Westmetrolijn • Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Purmerend • RAI-Oostboog
Projecten Hoofdnet Openbaar Vervoer
<ul style="list-style-type: none"> • Zuidelijke Schinkelverbinding bus • Reservering Busbaan RW3
Projecten Autosnelwegen/Hoofdnet Auto
<ul style="list-style-type: none"> • Capaciteitsuitbreiding A10 -Zuid en -Zuidoost • Capaciteitsuitbreiding A4 tussen knooppunt Badhoevedorp en Nieuwe Meer • Zuidelijke Schinkelverbinding weg • Derde afslag A10-Zuid • Verbeteren verbinding A6-A9 • Aanpassing Gaasperdammerweg • N5

Schema 4. Reserveringen infrastructuurprojecten na 2010

economie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefmilieu. De uitwerking van dit beleid wordt overgelaten aan provincies, kaderwetgebieden en gemeenten, maar zij worden in elk geval wel geacht een regionaal parkeerbeleid te voeren. Amsterdam heeft voor dit structuurplan een eerste invulling aan de vernieuwing van het locatiebeleid gegeven. Parallel daaraan wordt in ROA-verband meegewerkt aan het ontwikkelen van een regionaal

beleidskader en vindt tevens overleg met de provincie Noord-Holland plaats, met het doel locatiebeleid van de diverse overheden zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Dit structuurplan legt de uitgangspunten van het nieuwe locatiebeleid vast en vervolgens worden ze uitgewerkt in een Nota Locatiebeleid die als aanvullend toetsingskader voor dit structuurplan wordt vastgesteld. In de periode tot de vaststelling van de nota wordt afstemming gezocht met de regio.

Voor de komende decennia wordt nog een forse uitbreiding van het aantal woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen in Amsterdam (en in de regio) voorzien. Dit leidt tot een aanzienlijke groei van de mobiliteit, ook per auto. Zelfs een omvangrijk investeringsprogramma voor de autonetwerken zal die groei niet overal en altijd kunnen volgen. Om de bereikbaarheid toch op niveau te houden is het benutten van de investeringen in het openbaar vervoer een voorwaarde. Het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer (en fiets) bereikbare locaties blijft noodzakelijk. Zeker in grootstedelijke gebieden moet niet noodzakelijk autogebruik beperkt blijven. Ter wille van een goede bereikbaarheid voor de auto blijft het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk. Uit de mobiliteitstoets van dit structuurplan blijkt dat het locatiebeleid een substantiële bijdrage moet en kan leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam.

Vestigingsmilieus

Het nieuwe locatiebeleid is primair een vestigingsbeleid dat de beleidsmatig gewenste vulling en kleuring van verschillende gebieden in verband brengt met bereikbaarheid. Door het locatiebeleid te koppelen aan de milieutypingen van de structuurplankaart wordt het meer integrale karakter vormgegeven. De milieutypen geven immers aan op welke plekken welke functies, mate van menging en stedelijke dichtheid gewenst zijn. In de beschrijving van de milieutypen in het volgende hoofdstuk (structuurlaag 3) wordt uitgebreid ingegaan op hun karakter en wordt aangegeven aan welke samenstelling van functies per milieu wordt gedacht. Vanwege mobiliteitseffecten of door de toepassing van het beginsel 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' bestaan er ook functies die in bepaalde gebieden niet of minder wenselijk zijn. De mate van milieuhinder is een reden voor een selectief vestigingsbeleid.

Grootstedelijke voorzieningen en hoofdkantoren worden gestimuleerd zich in het grootstedelijk kerngebied te vestigen. Andere grote kantoren en stedelijk of regionaal georiënteerde voorzieningen

worden – behalve in het grootstedelijk kerngebied – bij voorkeur in het milieu grootstedelijk wonen/werken of grootstedelijk werken gevestigd.

Kantoorontwikkeling op grotere schaal is in het milieu stedelijk wonen/werken niet wenselijk, net als bovenlokale voorzieningen die veel publiek trekken. Overigens zal in het aanvullend toetsingskader voor het locatiebeleid in dit milieutype waarschijnlijk nog onderscheid worden gemaakt tussen gebieden binnen en buiten de ringweg A10.

Grootschalige bedrijvenontwikkeling past niet goed in gemengde stedelijke milieus, kleinschalige bedrijvigheid wel, maar met uitzondering van bedrijven die teveel milieuhinder veroorzaken om in de buurt van woningen te mogen staan. De wens is dat die zoveel mogelijk een plaats krijgen op stedelijke bedrijventerreinen of grootschalige werkgebieden.

Zelfstandige kantoorontwikkeling is op stedelijke bedrijventerreinen en grootschalige werkgebieden niet wenselijk. Om de beschikbare ruimte daar ook daadwerkelijk voor bedrijven te behouden, dient het aandeel bedrijfsoppervlak minimaal 70% per vestiging te bedragen. Per bedrijf mag de kantoorruimte maximaal 30% beslaan, uitsluitend voor activiteiten die operationeel en logistiek aan de overige activiteiten zijn gekoppeld. Belangrijke publiekaantrekkende voorzieningen en leisure op (boven-)regionale schaal passen bij voorkeur in grootstedelijke gebieden. Op stedelijke bedrijventerreinen en vooral in grootschalige werkgebieden liggen voorzieningen niet voor de hand, behalve serviceverlenende faciliteiten voor de daar gevestigde bedrijven. Onder bepaalde voorwaarden is er op stedelijke bedrijventerreinen en in het grootschalig werkgebied wel ruimte voor perifere detailhandel en leisure die in gemengde milieus ruimtelijk niet inpasbaar zijn en overlast voor de omgeving veroorzaken. Concentratie van grootschalige detailhandel (GDV) wordt ook nu al alleen toegestaan in het Centrumgebied Zuidoost, maar incidentele vestigingen zijn ook elders in het grootstedelijk kerngebied of reeds bestaande winkelconcentraties mogelijk. Perifere detailhandel (PDV) wordt bij voorkeur ontwikkeld op stedelijke bedrijfsterreinen. Een omschrijving en uitwerking van deze wensbeelden en van mogelijke toepassingen worden in de Beleidsnota Locatiebeleid opgenomen.

Parkeren

In het nieuwe locatiebeleid wordt uitgegaan van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Enerzijds gaat het er om het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf, maar per locatie vast te stellen; anderzijds moet er meer aandacht zijn voor de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillen-

de categorieën gebruikers.

Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of sterk te intensiveren gebieden zal een zogenaamde parkeerbalans worden opgesteld. In de parkeerbalans wordt het totaal aantal parkeerplaatsen in een gebied (op openbaar of eigen terrein) bepaald door het bouwvolume te vermenigvuldigen met de voor het desbetreffende milieutype geldende parkeernorm, en dit te corrigeren voor de mate van dubbelgebruik voor verschillende functies. Doel van de parkeerbalans is om meer flexibiliteit te bieden aan functies en de ruimte efficiënt te gebruiken, door uitwisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De functiemening die het structuurplan voor veel gebieden nastreeft, vergroot de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

In de grootstedelijke milieus is zowel de noodzaak van als de mogelijkheid voor beperking van het parkeervolume en dubbelgebruik het grootst. Daar wordt het grootste deel van het ruimtelijke programma toegevoegd en daar wordt in de hoogste dichtheden gebouwd. Bovendien zijn deze gebieden uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. De optimale menging van wonen, werken en voorzieningen maakt uitwisseling van parkeergelegenheid mogelijk. In monofunctionele werkgebieden bestaat minder aanleiding voor parkeerrestricties en zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik minder. Het milieutype 'stedelijk wonen en werken' neemt een tussenpositie in. In de Beleidsnota Locatiebeleid wordt voor elk milieutype het te voeren parkeerbeleid uitgewerkt, en staat beschreven welke parkeernormen per milieutype gelden. Tot de vaststelling van de Beleidsnota Locatiebeleid blijven de parkeernormen van het vigerende ABC-locatiebeleid van kracht.

3.5 Hoogbouw

De keuze voor stedelijkheid kan tot hogere bebouwing leiden. Het is belangrijk om de effecten van hoogbouw tijdig in de planontwikkeling te verkennen. In de opdrachtformuleringen van de uitwerkingen van dit structuurplan zijn de kansen en beperkingen van hoogbouw als onderzoekspunten opgenomen.

In het algemeen gelden restricties voor het plaatsen van gebouwen die in hoogte duidelijk afwijken van de omgeving. Technische overwegingen (beperkende maatregelen ten behoeve van het vliegverkeer, straalpaden, schaduwwerking, windhinder) en overwegingen van landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische aard spelen hierbij een rol.

Het verantwoord plaatsen van hoge gebouwen wordt getoetst aan de hand van een Hoogbouw-

effectrapportage (HER). Dit geldt voor gebouwen die hoger zijn dan 30 meter of 50% of meer afwijken van de gemiddelde bouwhoogte in hun omgeving. Als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Amsterdam Open Stad' (1996) werd de notitie 'De Hoogbouw Effect Rapportage' (januari 1999) vastgesteld. In deze notitie staan criteria genoemd voor welke gevallen een HER-procedure aan de orde is. Het instrumentarium wordt geactualiseerd in samenhang met het structuurplan. Daarbij is het doel om de mogelijkheden van een actiever, meer sturend hoogbouwbeleid te onderzoeken. Dit zal in een aanvullend toetsingskader voor hoogbouw worden uitgewerkt.

3.6 Milieuhindercontouren

Ruimtelijke plannen moeten worden getoetst op geluidhinder, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De wet- en regelgeving over milieuhinder is vooral een landelijke en provinciale aangelegenheid. Tot de milieuhindercontouren horen contouren voor geluidhinder en externe veiligheid. De kaart met deze contouren is aangepast aan de voorgenomen veranderingen in de periode tot 2010, zoals de verplaatsing van rioolwaterzuiveringsinrichtingen.

Geluidhinder

De Wet geluidhinder stelt randvoorwaarden aan geluidsgevoelige functies die zich in de omgeving van geluidsbronnen (infrastructuur, industrie) bevinden. Voor bestemmingsplannen binnen de invloedssfeer van dergelijke functies moet altijd in een akoestisch onderzoek duidelijk worden gemaakt hoe aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Het wetsvoorstel Modernisering Instrumentarium Geluidhinder (MIG) dat voorzag in delegatie van veel bevoegdheden naar de gemeenten, is ingetrokken. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) bereidt een andere wijziging van de Wet geluidhinder voor. Naar verwachting zal deze wijziging het Stad & Milieuprincipe in de wet brengen. Dan mag de geluidhinder bij woningen bij wijze van uitzondering hoger worden dan de wettelijke normen, mits voldoende compensatie wordt geboden. Het rijk streeft ernaar deze wijziging in 2004 in te voeren. Vooralsnog is invulling gegeven aan de beleidsvrijheid die de gemeente Amsterdam kent op gebied van geluidhinder met de notitie 'Beleidsvrijheid hogere waarden-procedures Wet geluidhinder'. Indien de wetgeving niet wezenlijk verandert, kan deze notitie geactualiseerd worden.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's

van gevaarlijke installaties of transporten voor omstanders. De regelgeving stelt bijzondere beperkingen aan planvorming in de omgeving van gevaarlijke transportroutes en installaties zoals LPG-opslagtanks of industriële installaties. Deze beperkingen zijn in contouren vastgelegd, de afstandsmaat voor het maximaal toelaatbare individuele of plaatsgebonden risico. Daarnaast bestaat het begrip groepsrisico. Bij de bepaling van het groepsrisico wordt de kans op overlijden berekend van een grote groep mensen. In tegenstelling tot het individueel risico heeft de normstelling voor het groepsrisico een oriënterende waarde.

In het externe veiligheidsbeleid zoals dat is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP 4) staat de beperking van mogelijke effecten van gevaarlijke activiteiten voor de omgeving centraal. Risicovolle situaties worden (wettelijk verplicht) geregistreerd en voor burgers beschikbaar gesteld. In Amsterdam is deze inventarisatie al ingezet. Er is een overzicht van alle individuele of plaatsgebonden risico's en daarnaast wordt bij nieuwe plannen ook het groepsrisico berekend.

Bij de vestiging of uitbreiding van LPG-tanks of LPG-tankstations in Amsterdam moet expliciet afgewogen worden in hoeverre het plaatsgebonden risico en het groepsrisico geen beperkingen oplegen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving, zoals beschreven in het structuurplan. Een afweging op stedelijk niveau ligt voor de hand. Die afweging dient te worden geformuleerd in een openbaar en voor beroep vatbaar besluit. De groepsrisico's worden in Amsterdam op verschillende plaatsen overschreden. Vooral het transport van LPG over de A10, waar veel gebouwen langs staan, zorgt voor het overschrijden van de normen. Door het verder verdichten rondom de snelwegen zal het groepsrisico hoger worden. Om de risico's tot een aanvaardbaar niveau te reduceren, is het belangrijk het transport van gevaarlijke stoffen binnen het stedelijk gebied tot een minimum te beperken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat legt geen beperkingen op voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het rijkswegennet. Ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over rails bestaan geen restrictieve afspraken. Om de intensiveringsambities van de gemeente Amsterdam waar te kunnen maken, is het nodig om voor het vervoer van gevaarlijke stoffen alternatieve routes aan te bieden. Een ring, gevormd door de A5, A9, A1 en A10-Noord en -Oost, is zo'n alternatief. Om redenen van veiligheid en de ruimtelijke beperkingen die LPG met zich meebrengt, is Amsterdam vóór afschaffing van LPG in binnenstedelijk gebied. Nieuwe initiatieven of voorstellen voor uitbreiding of verplaatsing van LPG-stations dienen daarom

centraal-stedelijk getoetst te worden. De gemeente zal niet meer meewerken aan het gebruik van energievormen die tot eenzelfde soort problematiek leiden.

Vrijwaringszone

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zijn beleidsvoornemens opgenomen over vrijwaringszones langs hoofdinfrastructuur. Het betreft zowel wegen en spoorlijnen als hoofdvaarwegen. Het gaat om ruimtelijke reserveringen voor mogelijke uitbreidingen op lange termijn (na 2010). Volgens de steden in de Randstad is dit generieke zoneringsbeleid niet te verenigen met de doelstellingen voor intensivering en groei. Aangedrongen wordt dan ook op maatwerk bij de uitwerking van dit beleid. Zowel het rijk als de partners in de Randstad zullen nader onderzoek doen. In het structuurplan wordt met de uitkomsten rekening gehouden.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB), waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven en het luchthavenverkeersbesluit (LVB), dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik had genomen. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij bouw- of aanlegvergunningen.

In het Luchthavenindelingbesluit zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Amsterdam valt deels binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden weer verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels. Delen van Amsterdam vallen binnen de zone waarvoor beperkingen gelden ten aanzien van geluid (voorheen vrijwaringszone), bouwhoogte en vogelaantrekken-de bestemmingen.

Wat betreft geluid geldt dat binnen de desbetreffende zone geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Amsterdam valt buiten de gebiedsdelen waar beperkingen gelden ten aanzien van veiligheid.

In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

Met betrekking tot de vogelaantrekkende bestemmingen tenslotte geldt dat het grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet is toegestaan:

- industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerijen met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten of vogelreservaten;
- moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

Het blijft mogelijk om in een aantal gevallen van de regels van het Luchthavenindelingbesluit af te wijken. Afwijken kan alleen als vooraf een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Een verklaring kan worden aangevraagd als het gaat om het afwijken van regels ten aanzien van gebouwen in veiligheids- en geluidzones, hoogtebeperkingen en vogelaantrekkende bestemmingen en grondgebruik. In Amsterdam is dit aan de orde, bijvoorbeeld in de Zuidas, waar het gaat om een verklaring met betrekking tot het afwijken van hoogtebeperkingen.

3.7 Kleinschalige bedrijvigheid

Gezien de problematiek van de kleinschalige bedrijfshuisvesting is het belangrijk om ook in dit structuurplan te wijzen op de relevantie van de in 2000 door de gemeenteraad vastgestelde 'Nota Kleinschalige Bedrijfshuisvesting'. Om kleinschalige bedrijvigheid in gemengde woon-werkmilieus te beschermen tegen functieverandering zijn in deze nota een aantal maatregelen vastgelegd en 27 locaties met naam genoemd. Deze locaties hebben een beschermd status. Functieverandering van deze bedrijvenlocaties moet worden gecompenseerd.



De ontwikkeling van de Zuidas leidt tot versterking van de stedelijke structuur tussen Zuid en Buitenveldert.

4

Ruimtelijke structuur

In dit hoofdstuk wordt de visie op de stad vertaald in de gewenste ontwikkeling van de verschillende structuurlagen. Het denken in lagen heeft als vanzelf een integrerende werking die bij dit structuurplan beter past dan het traditionele sectorale denken. Bij de verschillende structuurlagen kunnen zaken aan de orde komen die ook aan bod komen in hoofdstuk 3 'Randvoorwaarden' of hoofdstuk 5 'Spreiding en programmering'.

4.1 Structuurlaag 1: water en groen

De stad wordt doorsneden met water en groen. Dit netwerk levert uiteenlopende kwaliteiten aan de stad: ruimte en structuur, natuur, recreatiemogelijkheden, transportmogelijkheden (boot, fiets), frisse lucht (klimatologische invloed) et cetera. Als vervolg op de hoofdgroenstructuur uit het structuurplan 1996 is nu een aanvullend toetsingskader met spelregels gemaakt. Er zijn een Wensbeeld Hoofdgroenstructuur 2030 en een Waterplan. Water en groen moeten een stabiele laag in de structuur van de stad blijven vormen. Daarom zijn er randvoorwaarden aan verbonden. Tegelijk moeten ze ruimte kunnen bieden aan maatschappelijke wensen en ontwikkelingen en de ruimtelijke uitwerking daarvan. Het Wensbeeld Hoofdgroenstructuur 2030 geeft op termijn veranderingen aan binnen de hoofdgroenstructuur.

Waterstructuur

De waterstructuur van de stad moet worden uitgebreid. Het Waterplan geeft dempingscategorieën aan voor het stedelijk water om te voorkomen dat de capaciteit verkleint. Behalve klimatologische veranderingen die het waterbeheer van Nederland gaan bepalen, is in de stad de toename van bebouwing en verharding de komende tien jaar aanleiding voor het realiseren van meer ruimte voor water. Het gaat deels om gebieden die nu al een waterprobleem hebben, zoals de Watergraafsmeer en de Amstel-werkgebieden, deels gaat het ook om gebieden waar het huidige waterstelsel niet toereikend is wanneer de bebouwing wordt geïntensiveerd: de Lutkemeerpolder, de Zuidas en Riekerpolder, de Buikslotermeerpolder en de Bijlmermeer. Nieuwe en verbrede waterlopen bieden een oplossing net als maatregelen op gebouwen (grasdaken of sedemdaken bijvoorbeeld). Ook in de directe omgeving van de stad zal de komende decennia meer waterberging worden gerealiseerd, in het bijzonder in de Amstelscheg en in Waterland.

Groenstructuur

De hoofdgroenstructuur bestaat uit parken, uit groene veelal schegvormige uitloopgebieden in de stadsrand en uit zogenaamde schakelparken als overgang tussen parken en uitloopgebieden. Tussen deze elementen bestaan er vele recreatieve routes, al dan niet gekoppeld aan waterlopen en kleinere groenelementen.

In de parken in de vooroorlogse ring (Vondelpark, Oosterpark et cetera) worden vooral investeringen gedaan in goed beheer. Het gaat hier op zowel korte als lange termijn om het behouden en versterken van het groen. Kleinschalige aanpassingen zijn mogelijk en landschapsarchitectonische kwaliteiten worden er bewaakt.

De parken in de naoorlogse ring (Beatrixpark, Erasmuspark et cetera) zullen op termijn grotere veranderingen ondergaan, voor een deel al de komende tien jaar. Het Wensbeeld spreekt van renovaties. Aan de orde is het vergroten van de gebruiks- en belevingskwaliteit.

De uitloopgebieden in de stadsrand zullen verschillend worden ontwikkeld, mede afhankelijk van de stedelijke dynamiek. Het gaat deels om het behouden en versterken van het groen (bijvoorbeeld het Amsterdamse Bos en de Amstelscheg), deels maakt het groen deel uit van transformatieprocessen op lange termijn (Westrand). Ook de schakelparken maken veelal deel uit van die transformaties.

Schakelparken zijn recreatieve knooppunten tussen stad en land. De verbindingen zullen hier worden verbeterd en er worden recreatieve voorzieningen geconcentreerd. In de verschillende gebiedsvisies (hoofdstuk 6) wordt dit verder uitgewerkt.

In de periode 2003-2010 blijft de hoofdgroenstructuur in Amsterdam grotendeels gehandhaafd. Er zijn ten opzichte van het structuurplan 'Amsterdam Open Stad' (1996) een aantal elementen aan de hoofdgroenstructuur toegevoegd, onder andere: het groene carré in de Westelijke Tuinsteden; het Baanackerspad en het Tolhuisgebied / westoever Noord-Hollandsch Kanaal in Noord; het

Drentepark en begraafplaats Buitenveldert in de Zuidas; een groot deel van de Osdorper Binnenvelder inclusief sportpark de Eendracht; een driehoek in de Brettenzone (voormalige reservering bedrijventerrein); en, na aanpassing, het Bijlmerpark. Reden voor deze uitbreidingen is onder meer dat de stedelijke vernieuwing in West, Noord en Zuidoost leidt tot een afname van het woonomgevingsgroen. Grotere groenelementen krijgen daardoor meer betekenis.

De groene driehoek tussen A10 en Noord-Hollandsch Kanaal in Amsterdam Noord, een strip in de Brettenzone en de zuidoever van de Sloterplassen zijn uit de hoofdgroenstructuur gehaald en krijgen de aanduiding groen buiten de hoofdgroenstructuur. De redenen voor deze onttrekking verschillen per plek.

Over cultuurhistorie, natuurwaarden en recreatiebalans zullen onderleggers worden opgesteld op basis van onderzoek. Deze zullen worden betrokken bij de nadere uitwerkingen van het structuurplan.

Recreatieve fietsroutes

Gekoppeld aan de water- en groenstructuur zou de structuur van de recreatieve hoofdroutes voor fietsen (en wandelen) moeten worden gecomplementeerd. In de nota 'Lekker wandelen en fietsen in Amsterdam' wordt ingezet op het vervolmaken van een netwerk van tangenten/ringen en radialen. Voor de recreant is de directheid van een route van minder belang, een groene, natuurlijke, rustige of landschappelijke inscenering is dat des te meer. De recreatieve hoofdroutes vormen belangrijke schakels in de hoofdgroenstructuur en zijn veelal gekoppeld aan waterlopen. Daarnaast zijn de routes doorgaand, stadsdeeloverschrijdend, rustig en veilig en waar mogelijk gekoppeld aan cultuurhistorische elementen van formaat, aan recreatieve concentratiepunten of aan recreatiegebieden.

4.2 Structuurlaag 2: weg-, rail- en kabelinfrastructuur

De bereikbaarheid van de stad moet worden vergroot. Daarvoor zijn talrijke maatregelen nodig en zal het verkeer-, vervoers- en transportstelsel in verschillende opzichten ontwikkeld worden. Dit is extra noodzakelijk vanwege de verdergaande intensivering van de bebouwing in de stad, vóór en na 2010. Nieuw is dat meer samenhang wordt gezocht tussen de verschillende vervoerswijzen en vervoersstelsels. Ketenmobiliteit, waarbij de overstapmogelijkheden sterk worden vergroot, staat daarbij centraal. Overigens hoeft de bereikbaarheid niet op elke plek in de stad verbeterd te worden. Differentiatie in bereikbaarheid ontstaat door het

aanbrengen van hiërarchie, verknoping en ontvlechting van de infrastructurele stelsels. Die differentiatie moet vervolgens worden benut voor het aanbrengen van ruimtelijke verschillen in de stad wat betreft dichtheid, aard en menging van het programma voor wonen, werken of voorzieningen. Bij structuurlaag 3 wordt dit uitgewerkt.

Weginfrastructuur

De afwikkeling van autoverkeer in de stad blijft geconcentreerd op een aantal hoofdroutes. De kwaliteit van dit stedelijk hoofdwegennet moet voorop staan en de capaciteit ervan dient op zijn minst behouden te blijven. Dat geldt in het bijzonder voor de radialen naar Noord, West en Zuidoost die de verbinding vormen tussen de stedelijke vernieuwingsgebieden en de centrale delen van de stad. Een mobiliteitstoets maakt duidelijk dat de druk op het wegensysteem in de periode tot 2010 sterk toeneemt in de stadslobben.

In het regionale wegennet wordt meer differentiatie nagestreefd, in eerste instantie door het wegontwerp, hoewel fysieke scheiding van verkeersstromen voorlopig nog niet mogelijk lijkt. In een deel van het autosnelwegennet wordt in de Amsterdamse visie meer het accent gelegd op doorstroming (A9-A6, A2, A4, Westrandweg) met als kenmerken hogere snelheden en minder op- en afritten. De aanleg van een verbinding tussen de A6 en A9 na 2010 schept nieuwe mogelijkheden voor de A10 en de Gaasperdammerweg. De resultaten van de mobiliteitstoets bevestigen dit. Bij de inrichting van de A10 kan het accent worden gelegd op ontsluiting in plaats van op doorstroming, met invoering van een lagere maximumsnelheid en wellicht de aanleg van smallere rijstroken en meer afslagen. Ook voor de Gaasperdammerweg wordt onderzocht of zo'n inrichting op termijn mogelijk is. Daarmee ontstaan langs deze wegen betere mogelijkheden voor het realiseren van woningen, kantoren en gebouwde voorzieningen. Voor de verbinding tussen de A6 en de A9 worden momenteel in het project 'de Uitweg' verschillende tracévarianten onderzocht, waaronder het Gaasperdammerwegtracé (al dan niet verdiept of in een tunnel). Gedurende een jaar wordt met overheden en maatschappelijke organisaties gezocht naar mogelijkheden om de bereikbaarheid én de ruimtelijke kwaliteit van het gebied op langere termijn te verbeteren.

Railinfrastructuur

In stad en regio wordt het openbaar vervoer ook in de toekomst voor een groot deel afgewikkeld via het railnet. Een beter regionaal openbaarvervoernet is belangrijk om de ontwikkeling van de net-

werkstad mogelijk te maken. Rail speelt daarin een essentiële rol, maar ook ander openbaar vervoer is van belang, zoals bus (vrije busbanen) en taxi. Er wordt op termijn gestreefd naar een scheiding van snel en langzaam railverkeer, mogelijk gemaakt door spoorverdubbeling. De capaciteitstoename kan onder andere benut worden voor lightrail-systemen die de regio bedienen.

In het stelsel van NS-sporen wordt een sterkere hiërarchie in stations beoogd die verband houdt met de positie in de netwerken en daarmee het soort treinen dat er stopt. Op de plankaart is deze hiërarchie zichtbaar gemaakt in stations van verschillende orde. Stations die horen tot het (inter)nationale netwerk vormen de belangrijkste voedingspunten voor de metro, (snel)trams en bussen in de stad.

Een nieuw station is al vóór 2010 gewenst bij het Science Park Amsterdam in de Watergraafsmeer. De noodzaak van Station Holendrecht wordt nog onderzocht.

Het Amsterdamse metrostelsel wordt uitgebreid in de stad en in de agglomeratie. Aan de randen van die agglomeratie (Zaanstad, Schiphol) wordt het metronet verknoopt met het regionale net dat vooral door de trein en de bus wordt bediend.

De tracékeuze bij aanleg van de lijnen in de agglomeratie wordt vooral bepaald door de kansen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Met de versterking van het metrostelsel hoeven geen NS-stations te worden toegevoegd waar metro en trein hetzelfde gebied bedienen.

Het tramnet blijft ook in de toekomst van belang voor lokaal openbaar vervoer. Het wordt op een aantal punten verlengd. Nieuwe vervoersknooppunten zoals Zuid/WTC worden beter ingepast in dat tramnet.

Busvervoer, al dan niet op vrije busbanen, wordt gestimuleerd omdat het relatief snel en goedkoop inzetbaar is. De mobiliteitstoets onderstreept het belang van de bus. Busvervoer is gunstig voor extensief gebruikte gebieden en vormt een belangrijke (tijdelijke) oplossing voor gebieden die nog worden ontwikkeld. Hetzelfde geldt voor vraagafhankelijk openbaar vervoer (taxi's en buxi's).

Overstappunten en parkeerplaatsen

Het beleid is gericht op het zo vroeg mogelijk opvangen van automobilisten. Aan de rand van de stad zijn er directe uitwisselingsmogelijkheden tussen regionale snelwegen en het hoogwaardig stedelijk openbaar vervoer. Daar worden de komende 10 jaar Park+Ride en Park+Bike voorzieningen gerealiseerd. Dat neemt niet weg dat er voor bewoners en een deel van het zakelijk verkeer ook in de binnenstad parkeerruimte moet zijn. Daarvoor

worden garages onder de Singelgracht gebouwd.

Fietsroutes en stallingen

De fiets moet een nog belangrijker vervoermiddel in de stad worden. Daarom is een fijnmazig fietsnetwerk nodig, bestaande uit het Hoofdnet Fiets en overige routes van stedelijk belang. De belangrijkste routes bestaan uit vrijliggende fietspaden. Voor de fietsers zullen bij belangrijke stations en op strategische plekken in de stad ook goede en veilige stallingen moeten komen. Dit verkleint de kans op diefstal en goede stallingen bij stations stimuleren bovendien ketenmobiliteit (in voor- en natransport).

Goederenvervoernetwerk

Het goederenvervoer zal de komende jaren nog fors groeien, zowel over de weg, per spoor als over het water. Het doel van het goederenvervoerbeleid is tweeledig. Enerzijds is het gericht op het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer, anderzijds op het waarborgen van de leefbaarheid. Milieuhinder en verkeersongevirigheid voor bewoners en bezoekers moeten beperkt blijven. In de periode tot 2010 is de aandacht vooral gericht op een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Het zware vrachtverkeer wordt gereguleerd en gebundeld. De mogelijkheden voor het instellen van een logistiek routenetwerk worden onderzocht. Hiermee kunnen gerichte maatregelen voor het noodzakelijke goederenvervoer worden getroffen. Doel daarbij is een betrouwbare reistijd (doorstroomfunctie) en een verbetering van de condities bij belangrijke bestemmingslocaties van het vrachtverkeer (bestemmingsfunctie). Voor zover routes onderdeel uitmaken van het Hoofdnet Auto kunnen speciale eisen gesteld worden aan de inrichting van deze wegen. De doorstroomfunctie vergt het beperken van overlast door het vrachtverkeer en een betere verkeersveiligheid. Voor zover routes of bestemmingslocaties niet tot het Hoofdnet Auto behoren, zal in overleg met de betrokken stadsdelen worden bevorderd dat er afstemming plaatsvindt in het beleid voor het faciliteren van laad- en losvoorzieningen, verscherping van het handhavingsbeleid, inrichting van wegen, venstertijden en eventuele beperkingen in omvang en gewicht van vrachtwagens.

Substitutie van vervoer over de weg naar vervoer per spoor of over water moet worden gestimuleerd. Op lange termijn, dus na 2010, wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een Landelijk Transport Netwerk voor goederenvervoer tussen regio's. Daarbij moeten in elke regio één of meer Logistieke Stadsparken (LSP's) een plaats krijgen.

Voor Amsterdam moeten de mogelijkheden daarvoor worden onderzocht.

Glasvezelnetwerk

Een goed glasvezelnetwerk vertegenwoordigt in toenemende mate een economisch belang voor de stad. Het biedt ICT-bedrijven de mogelijkheid om zich op een eenvoudige wijze aan te sluiten. De afgelopen jaren hebben verschillende telecomaandieners in Amsterdam zich bezig gehouden met het aanleggen van een buizenetwerk. Het hoofdnetwerk (backbones) bestaat uit een aantal ringen door de stad die voldoende aftakkingmogelijkheden bieden om bedrijven en huishoudens te kunnen bedienen. Wens is om dit hoofdnetwerk voor de stad in beeld te brengen. De ligging van het netwerk sluit nergens bepaalde gebieden uit van een aantakking. Nieuwe locaties kunnen met uitbreiding van het netwerk immers relatief eenvoudig worden ontsloten. Belangrijker is dat de ligging van dit netwerk beperkingen stelt aan het bouwen en aan de openbare ruimte. Voor specifieke internetondernemingen zijn er voldoende vestigingsmogelijkheden op kantoorlocaties en binnen de gemengde milieus. Voor dataverkeercentrales, die veel ruimte en energie vragen, zijn er vestigingsmogelijkheden in de Jan van Riebeeckhaven, het Science Park Amsterdam, op Amstel III en (op termijn) in de Houtrakpolder.

4.3 Structuurlaag 3: milieutypen

De derde structuurlaag betreft die van de gebouwde omgeving en het functioneren daarvan. Een structuurplan is geen architectonisch of stedenbouwkundig ontwerp voor de stad, maar stuurt de ontwikkeling van geografisch gelokaliseerde milieutypen. Zo hebben stedenbouwkundigen en architecten de ruimte om binnen de gegroeide en ontworpen structuren voorstellen te doen. Aan die flexibiliteit kleven ook risico's. De stedenbouwkundige samenhang en kwaliteit zouden kunnen verminderen en waardevolle elementen zouden onder druk kunnen komen te staan. Te overwegen valt om waardevolle cultuurhistorische elementen, ensembles en structuren te benoemen en aanvullende spelregels voor bescherming op te stellen. Een dergelijke visie vergt nader onderzoek. Voorlopig beperkt het structuurplan zich in deze structuurlaag tot 'milieutypen', waarmee sturing wordt gegeven aan samenhangende zaken als functiemenging, bereikbaarheid en dichtheid (intensief grondgebruik). De milieutypering geeft een beschrijving van de gewenste ontwikkeling van verschillende milieutypen op een beperkt aantal fysieke kenmerken,

die onderling samenhangen. Milieutypen krijgen richtlijnen en streefwaarden. Ze zijn bedoeld als een leidraad voor plannenmakers en als toetsingskader voor (bestemmings)plannen en ruimtelijke ingrepen. De milieutypen worden gebruikt op de plankaart (periode tot 2010), maar ook in de uitgangssituatie 2002. Daarmee wordt zichtbaar hoe ze in de loop van de tijd transformeren. De beschreven kwantitatieve kenmerken van de milieutypen (zie ook schema 5) moeten overigens niet te strikt worden genomen, ze zijn indicatief en gelden voor eenheden ter grootte van buurten. De oriëntatie van voorzieningen geeft aan op welke schaal gebieden van betekenis zijn. Een gebied van lokale betekenis zal andere functies (moeten) aantrekken dan een gebied van belang voor de internationale uitstraling van de stad. Dit aspect hangt direct samen met de bereikbaarheid. De mate en ook de aard van de bereikbaarheid verschillen, en daardoor zijn er verschillende mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling. De gebieden van internationale betekenis hebben de beste bereikbaarheid per openbaar vervoer en per auto – behalve de binnenstad. Aan de verschillen in bereikbaarheid is, overeenkomstig het locatiebeleid, ook een bereikbaarheidsprofiel toegevoegd. Dit hangt samen met de dichtheid. Hoe beter de bereikbaarheid, des te meer een intensief ruimtegebruik op zijn plaats is. Hier wordt de relatie tussen structuurlaag 3 en structuurlaag 2 zichtbaar. Een vergelijkbaar verband is er tussen bereikbaarheid met functiemenging, de verhouding wonen/werken/voorzieningen. Functiemenging is, net als dichtheid, gunstig voor een rendabel openbaar vervoer en optimaal gebruik van weginfrastructuur. De milieutypen verschillen ook wat betreft openbare ruimte. In gebieden met een hoge dichtheid wordt die openbare ruimte intensief gebruikt en bestaat die veelal uit pleinen. In extensieve gebieden is er meer plaats voor groen. Voor de verschillende milieus wordt tenslotte aandacht besteed aan het parkeren. Parkeermogelijkheden hangen samen met de mate van bereikbaarheid, maar ook met de dichtheden en wensen voor de openbare ruimte. Er is onderscheid gemaakt naar zeven milieus, waarvan vier gemengde woon-werkmilieus en drie werkmilieus.

Grootstedelijke kerngebieden

Het grootstedelijk kerngebied is bepalend voor de uitstraling van Amsterdam als internationaal cultureel, economisch en toeristisch centrum. Het moet een aantrekkelijk milieu zijn voor *face-to-face* contacten, het moet kennisintensief, creatief en veilig

Milieutype	Oriëntatie	Bereikbaarheid	Dichtheid	Menging	Openbare ruimte	Parkeren
Grootstedelijk kerngebied	Internationaal Nationaal	Gelegen rond Internationaal/ nationaal knooppunt	Zeer hoog Buurt-FSI > 1,5 (GSI > 0,3)	< 60% wonen > 15% voorzieningen	Ontmoetingsplek, beeldbepalend, ingericht op intensief gebruik	Dubbel gebruik, Inpandig parkeren, beperking totale parkeervolume
Grootstedelijk wonen-werken	Regionaal	Multimodaal ontsloten op regionale schaal	Hoog Buurt-FSI > 1 (GSI > 0,3)	< 60% wonen > 15% voorzieningen	Aantrekkelijke stationsgebieden, goede routes naar omliggende wijken	Dubbel gebruik, Inpandig parkeren, beperking totale parkeervolume
Grootstedelijk werken	Regionaal	Multimodaal ontsloten op regionale schaal	Hoog Buurt-FSI > 1 (GSI > 0,3)	> 15% voorzieningen	Aantrekkelijke stationsgebieden, goede routes naar omliggende wijken	Dubbel gebruik, Inpandig parkeren, beperking totale parkeervolume
Stedelijk wonen-werken	Stedelijk	Gedifferentieerd	Buurt-FSI > 0,4 (GSI > 0,2)	50% wonen < 20% voorzieningen	Afgestemd op bewoners, postzegelparken	Invoering betaald parkeren in te intensiveren gebieden
Stedelijk bedrijventerrein	Regionaal Stedelijk	Gelegen aan Hoofd- net Auto (en deels aan vaarwater)	Buurt-FSI > 0,5 (GSI > 0,4) Geen wonen	Bedrijven m.n. milieuklasse III+IV Max. 30% kantoor per vestiging	PM vervoers-	Beperking totale parkeervolume, management
Grootschalig werkgebied	Internationaal Nationaal Regionaal	Gelegen aan rijks- wegennet, spoor en diep vaarwater	Intensief ruimtegebruik (meerdere lagen)	Bedrijven tot milieuklasse V Bepaalde voor- zieningen Geen wonen Max. 30% kantoor per vestiging	Ecologische inrichting, groene bedrijventerreinen	Vervoers- management

Schema 5. Milieutyperingen

zijn. Er moet ook worden gewoond, in metropoli-
taanse woonvormen met zeer hoge dichtheden. Er
moeten in de nabijheid voldoende en hoogwaardige
arbeidskrachten en scholingsmogelijkheden zijn.
Een dergelijk topmilieu kan niet zonder een stede-
lijke omgeving die fungeert als economisch incuba-
tiemilieu (broedplaats) en die sociaal-cultureel aan-
trekkelijk en leefbaar is. Het grootstedelijke
kerngebied kent drie brandpunten met een
verschillend accent. Naast de binnenstad (historie)
zijn dat de Zuidas (internationale toplocatie voor
kantoren) en het Centrumgebied Zuidoost (groot-
schalige leisure). In het grootstedelijke kerngebied
wordt vestiging van internationaal en nationaal
georiënteerde kantoren gestimuleerd, net als toe-
ristische en culturele voorzieningen die de positie
van Amsterdam als internationaal centrum verster-
ken. Het accent ligt op kantoren en voorzieningen

die veel publiek trekken, maar ook wonen hoort er
bij. Het grootstedelijk kerngebied is uitstekend
bereikbaar door de ligging rond internationale of
nationale knooppunten van het openbaar vervoer.
Het gebied kenmerkt zich door een hoge stedelijke
dichtheid en een optimale menging van wonen,
werken en voorzieningen op verschillende schaal-
niveaus. De openbare ruimte dient toegankelijk te
zijn voor verschillende bevolkingsgroepen, is beeld-
bepalend voor de stad, sociaal veilig en ingericht
op intensief gebruik. De aanwezigheid van verschil-
lende publieksstromen op eenzelfde plek is van
belang door een grote menging van centrum-
functies en de aanwezigheid van uiteenlopende
ontmoetingsplaatsen. Op de goed ingerichte
pleinen en straten en intensief te gebruiken parken
in dit milieu is sprake van maximale 'passanten-
openbaarheid'. De stedenbouw en architectuur in

het gebied kenmerken zich door hoge kwaliteit. In het grootstedelijke kerngebied zal het aantal parkeerplaatsen in verhouding tot het ruimtelijke programma het meest beperkt moeten blijven. Dubbel gebruik van parkeerplaatsen en inpandig parkeren worden gestimuleerd. In de binnenstad moet voorzichtig worden omgesprongen met de fijnmazige historische structuur.

Grootstedelijk wonen-werken

Het betreft hier multimodaal ontsloten gebieden die bij uitstek geschikt zijn voor de vestiging van stedelijke en regionaal georiënteerde voorzieningen: grote kantoren, hotels, scholen en ziekenhuizen en ook centrumstedelijke woonvormen. De dichtheden zijn hoog en er zijn goede kansen voor hoogbouw. Menging (met wonen en ondersteunende voorzieningen) is een wezenlijk kenmerk van deze gebieden.

Er kan sprake zijn van een sterke concentratie van detailhandel zoals in Amsterdam-Noord (Buikslootmeerplein e.o.) en het centrum van Amstelveen. De verbetering van de openbare ruimte vindt vooral plaats bij stationsomgevingen. Er is een spanning tussen de afwikkeling van verschillende verkeersstromen en het verblijfsklimaat. Een goede aansluiting op aanliggende woon- en werkgebieden is een extra aandachtspunt. In dit milieutype gelden beperkingen aan het parkeervolume. Een deel van het parkeren zal semi-openbaar gemaakt worden om dubbel gebruik mogelijk te maken. Inpandig parkeren wordt gestimuleerd. Het milieu van het grootstedelijke wonen-werken ligt nu veelal in de directe invloedssfeer van belangrijke interregionale knooppunten van openbaar vervoer, zoals Station Sloterdijk, Lelylaan en Duivendrecht.

Stedelijk wonen-werken

Het grootste deel van Amsterdam wordt op de plankaart gekenschetst als gemengd stedelijk woon-werkgebied. Hier is het wonen dominant, maar menging met kleinschalige functies is aanwezig of moet worden nagestreefd. De bereikbaarheid is nog steeds goed, maar minder dan in de grootstedelijke milieutypen. Het gaat hier om een zo volledig mogelijk pakket van kleinschalige werkfuncties en recreatieve en maatschappelijke functies. Het gebied van stedelijk wonen-werken heeft een grote variatie in buurten. Er is geen sprake van een homogeen milieu. Dat betreft zowel de historisch bepaalde stedenbouwkundige structuur als de planologische kenmerken. In de 19de- en 20ste-eeuwse gordels zijn de mate van menging en dichtheden hoog, en zorgt fijnmazig openbaar vervoer voor een goede bereikbaarheid. In de gebieden buiten de ringweg is dat veel minder het geval.

De stedelijke herstructurering van het naoorlogse woongebied zal hier de komende 10 jaar tot veranderingen leiden. Per saldo worden woningen toegevoegd op kansrijke plekken. Tegelijkertijd blijft er binnen dit milieutype ook ruimte bestaan voor woningtypen in lagere dichtheden met een groen karakter (ook wel 'groenstedelijk wonen' genoemd), mits er in andere delen van het gebied plekken zijn waar juist zeer dicht en stedelijk gewoond kan gaan worden. Functiemenging behelst hier het toevoegen van kleinschalige functies op goed bereikbare plekken en in aansluiting op bestaande concentraties. De bereikbaarheid is van belang voor de omliggende woonbuurten: met openbaar vervoer en fiets of langs belangrijke doorgaande routes in het stedelijke weefsel.

De openbare ruimte in dit milieutype is vooral afgestemd op de behoefte van de bewoners. Binnen de ringweg is de openbare ruimte vanouds minder groen dan in de naoorlogse tuinsteden. De belangrijkste kansen voor groen binnen de ring zijn zogeheten postzegelparken en andere creatieve oplossingen die relatief weinig ruimte kosten. De naoorlogse woongebieden zullen in de toekomst minder groen worden, omdat het woonomgevingsgroen direct rond de woonblokken veelal verdwijnt in de nieuwe opzet. De bestaande grotere groene delen zullen meer het karakter moeten krijgen van stadsparken, inclusief de bijbehorende bescherming (uitbreiding van de hoofdgroenstructuur). Op de plekken binnen dit milieu waar de grootste verdichting plaatsvindt, zijn parkeermaatregelen nodig. Het gaat dan om beperking van het volume, bevordering van dubbel gebruik en de invoering van parkeerbeheer.

Landelijk-luxe

Hieronder worden verstaan woongebieden waar wordt gewoond in lage dichtheden in (voormalig) landelijk gebied. Het betreft veelal oude lintbebouwing of dorpskernen, zoals in Waterland. Ook hier kan, zij het in beperkte mate, sprake zijn van menging met voorzieningen en werken. In deze gebieden wordt behoud van het cultuurhistorische en landschappelijke karakter voorgestaan.

Grootstedelijk werken

Dit milieu is vergelijkbaar met het type grootstedelijk wonen-werken. Belangrijkste verschilpunt is dat het wonen ontbreekt. Een reden daarvoor kan zijn dat de aanwezige milieuhinder wonen onmogelijk en onwenselijk maakt (Teleport Sloterdijk en omgeving). Een andere reden kan zijn dat wonen bewust niet wordt toegelaten, bijvoorbeeld omdat het andere functies kan verdringen (delen van de kantorenstrook op Amstel III). Het is belangrijk om te

constateren dat in deze gebieden wel degelijk sprake is van functiemenging. Voorzieningen als onderwijs, leisure en congresfaciliteiten passen goed in dit milieutype, met name door de multimodale bereikbaarheid. Bij de openbare ruimte gaat de aandacht vooral uit naar de stationsomgevingen. Ook de stedenbouwkundige aansluiting op de omgeving is een punt van aandacht. Aan het parkeren worden beperkingen opgelegd.

Stedelijk bedrijventerrein

Het is noodzakelijk om in het dichtbebouwde stedelijke gebied voldoende terrein te reserveren dat alleen bestemd is voor bedrijven. Niet alle functies laten zich immers mengen vanwege hun schaal en milieuhinder. Bovendien is het belangrijk voor het dagelijks functioneren van de stad dat bepaalde bedrijven in de directe omgeving zijn gevestigd. De stedelijke bedrijventerreinen zijn goed ontsloten door het Hoofdnet Auto. Een aantal van de terreinen liggen aan vaarwater. In deze gebieden kunnen bedrijven tot hooguit milieucategorie IV gevestigd worden. Om deze gebieden beschikbaar te blijven houden voor bedrijven zijn woningbouw en zelfstandige kantoorontwikkeling niet gewenst. Onder bepaalde voorwaarden is er wel ruimte voor perifere detailhandel en extensieve leisure.

Grootschalig werkgebied

Havegebonden, industriële en logistieke functies zijn van groot economisch belang voor stad en regio. Binnen de regio moet evenwicht bestaan tussen economische functies. Een gedifferentieerd karakter van de werkgelegenheid moet worden behouden. Het milieutype grootschalig werkgebied biedt daarvoor de ruimte. Het oppervlak kantoorvloer mag hier maximaal 30% per vestiging beslaan, voor zover het dient voor activiteiten die operationeel en logistiek aan de overige bedrijfsactiviteiten zijn gekoppeld. Dit milieutype is goed bereikbaar met het rijkswegennet. Grote delen zijn tevens ontsloten per spoor of liggen aan diep vaarwater. Bedrijven tot en met milieucategorie V kunnen zich hier vestigen. Vestiging van logistieke functies en distributiecentra wordt gestimuleerd als sprake is van multimodale ontsluiting (weg, spoor en water). In het grootschalige werkgebied worden woningbouw en zelfstandige kantoorontwikkeling niet toegestaan. Onder bepaalde voorwaarden is er wel ruimte voor perifere detailhandel en leisure. De maatvoering en schaal van deze terreinen bieden bijzondere mogelijkheden voor ecologische inrichting en beheer van groen en openbare ruimte.



Voor het Science Park Amsterdam bestaan ambitieuze plannen om kennisfuncties te mengen met bedrijvigheid en wonen.

5 Spreiding en programmering

Dit hoofdstuk bevat de geraamde behoefte voor verschillende stedelijke functies. De raming betreft de stad en waar relevant de regio. Aangegeven wordt op welke plek in de stad in de ruimtebehoefte van deze functies zal worden voorzien en waarvoor juist de regio moet worden ingeschakeld. De aangegeven behoefte-ramingen zijn gebaseerd op een gunstig en een behoedzaam groeiscenario. Zeker voor de lange termijn zijn de onzekerheden fors. De ramingen geven wel inzicht in de ordes van grootte.

5.1 Algemeen

De keuze voor stedelijkheid en voor de netwerkstad als leidende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van stad respectievelijk regio Amsterdam vereist een langjarige hierop gerichte inspanning, ook ná 2010. Continuïteit van beleid wordt ook op langere termijn verondersteld, ook om in de pas te kunnen lopen met ruimtelijke plannen van andere overheden (streekplan Noord-Holland Zuid reikt tot 2020, evenals de in Noord-vleugelverband gemaakte afspraken).

De hiervoor beschreven opgaven, toekomstperspectieven, randvoorwaarden en structuurkenmerken zijn niet alleen gericht op de gewenste ontwikkeling in de planperiode (tot 2010), maar bieden ook condities voor de periode daarna.

In dit structuurplan wordt voorgesteld een aanzienlijke groei te realiseren binnen de stadsgrenzen, gelijktijdig met een forse groei binnen de regio als geheel. Daarmee lopen stad en regio in de pas met het rijksbeleid. Het gaat om grote aantallen woningen en arbeidsplaatsen.

In de stad worden vooral intensieve en gemengde stedelijke milieus gerealiseerd. Zowel mensen als functies komen dicht op elkaar te zitten. Het ontwikkelen van suburbane en landelijk-luxe milieus zal elders in de regio moeten gebeuren. Het lijkt onontkoombaar dat er in de regio enige specialisatie in woonmilieus plaatsvindt. Amsterdam is met zijn dichte openbaarvervoernet, goede voorzieningen en schaarse ruimte niet in eerste instantie de plek om suburbane of landelijke milieus te realiseren.

Het bouwen van veel woningen in Amsterdam is een belangrijk middel om de scheve woon-werkbalans enigszins te corrigeren en daarmee de (auto)mobiliteit terug te dringen. Het is onmogelijk om wonen en werken exact op elkaar af te stemmen. Niettemin moet worden gepoogd een betere balans te realiseren. Binnen dit streven past de ambitie om 50.000 woningen in bestaand stedelijk

gebied in Amsterdam te bouwen in de periode 2010-2030, zoals is afgesproken binnen het Noord-vleugeloverleg. Daarnaast is het voor een betere balans noodzakelijk om in de regio, op goed bereikbare knooppunten, juist meer werkgelegenheid te gaan realiseren.

Dit maakt duidelijk dat forse mobiliteitseffecten zijn te verwachten, met name door de toenemende regionale verplaatsingen. Toch is het uit milieuoptiek gunstig dat binnen de regio de stad een fors deel van die groei voor zijn rekening neemt. Als nieuwe Amsterdammers het auto- en openbaar-vervoer-gebruik van hun medeburgers overnemen, is extra bouwen in Amsterdam zeker 5 procent gunstiger (CO²-uitstoot) dan bouwen in de regio. Ook het concentreren van ontwikkelingen in zones die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn, is uit milieuoogpunt zeer gunstig. Minder hinder van automobilititeit kan verkregen worden door het bevorderen van openbaar vervoer, fietsen en lopen, en door een goede doorstroming van het autoverkeer. Er zijn grofweg drie sturingsinstrumenten waarmee de mobiliteitseffecten te lijf kunnen worden gegaan: het infrastructuurbeleid, het verkeer- en vervoersbeleid en het ruimtelijk-economisch beleid.

- Tot 2010 zijn er weinig extra mogelijkheden om het netwerk structureel te verbeteren. Verbeteringen op de lijnen van stedelijk openbaar vervoer die aansluiten op NS-stations liggen het meest voor de hand.
- Een krachtig verkeer- en vervoersbeleid is ook in de toekomst noodzakelijk. Er moet maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak worden gewonnen voor een selectief werkende kilometerheffing, intensivering van betaald parkeren en handhaving van een stringent locatiebeleid (vooral parkeernormen). Het structuurplan zet nadrukkelijk in op een streng locatiebeleid, ondanks het feit dat er binnen de regio een neiging tot versoepeling bestaat. Regionale afstemming en overeenstemming zijn echter

woningvoorraad (x1000)	2000		2010		2030	
woonmilieu*	Amsterdam	ROA+**	Amsterdam	ROA+**	Amsterdam	ROA+**
centrumstedelijk	95	119	114	149	125-128	173-182
stedelijk (buiten centrum)	246	251	248	329	273-279	381-401
groenstedelijk-rand/suburbaan	26	112,5	45	120	49- 50	139-146
landelijk	1	112,5	1	149	1	173-182
totaal	369	662	407	747	447-457	867-912
<p>* De indeling in milieus hangt samen met het basismateriaal</p> <p>centrumstedelijk binnenstad en 19de-eeuwse gordel Amsterdam, centra overige ROA-steden</p> <p>stedelijk vooroorlogs gestapeld, vroeg-naoorlogs gestapeld, laat-naoorlogs gestapeld</p> <p>groenstedelijk laat-naoorlogse laagbouw Amsterdam, suburbane laagbouw</p> <p>landelijk dorps en landelijk gebied</p> <p>** ROA+ = ROA (inclusief Amsterdam) + Almere</p>						

Tabel 1. Woningvraag uitgesplitst naar gewenst woonmilieu voor het ROA en Almere 2000-2030.

onontkoombaar om een dergelijk beleid daadwerkelijk te effectueren.

- Om de groei van de mobiliteit te beperken is ook belangrijk dat de regionale woon-werkbalans niet nog schever wordt. Maximale woningbouw in Amsterdam levert daaraan een grote bijdrage.

Het streven om in de bestaande stad te intensiveren vraagt als het ware om een compensatie rond de stad en dan met name in de recreatieve sfeer (groen en water). Een simpele blik op de kaart leert dat intensivering het mogelijk maakt om de grote regionale landschappen en natuurgebieden ook op lange termijn te sparen. Het is daarbij tegelijkertijd mogelijk de kwaliteiten van de groene scheggen en van de landschappen en natuurgebieden in de regio te vergroten. Wanneer het regionale groen goed bereikbaar is vanuit de stad, dan wordt daarmee ten dele compensatie geboden aan het leven in een compact stedelijk milieu.

5.2 Wonen

De vraag naar woningen in de Amsterdamse regio zal op grond van de bevolkingsgroei in sterke mate blijven toenemen. Uit woonbehoefteonderzoek blijkt dat de woonmilieus binnen en buiten de stad elkaar goed aanvullen. De opgave voor Amsterdam bedraagt tot 2030 ongeveer een derde tot de helft (zie tabel 1) van de opgave voor de hele regio. De opgave richt zich vooral op het centrumstedelijke en in mindere mate het groenstedelijke woonmilieu (bron: Nota Wonen, VROM 2000).

Voor de periode tot 2010 is de planning om bruto zo'n 53.000 woningen bij te bouwen. Dat leidt tot een uitbreiding van de woningvoorraad met circa

35.000 woningen (nieuwbouw minus sloop). Het realiseren van deze planning blijkt verre van eenvoudig en noodzaakt tot acties om het huidige lage productietempo fors op te voeren.

Kwaliteitsverbetering

Naast deze kwantitatieve opgave is er een kwalitatieve opgave. Door stijgende inkomens en een grotere differentiatie van huishoudens en leefstijlen is de vraag naar woonkwaliteit gestegen. Het gaat niet alleen om de kenmerken van de woningen, maar ook om die van de woonomgeving. De vraag naar kwaliteit heeft consequenties voor nieuwbouw in uitbreidingsgebieden en op locaties die van functie veranderen. Ook moet de kwaliteit van bestaande woningen en woongebieden verbeterd worden. Veel woningen en woongebieden voldoen niet meer aan de mogelijkheden en wensen van de huidige woonconsument. Een snel proces van transformatie en stedelijke vernieuwing blijft wenselijk. Op termijn kan het gebrek aan aantrekkelijke woonmogelijkheden de kwaliteit als vestigingsplaats van stad en regio verminderen. Wanneer bijzondere instellingen en hoogwaardige bedrijven verdwijnen of zich hier niet vestigen, wordt het draagvlak van het centrumstedelijke milieu en het unieke karakter van Amsterdam aangetast. Veel kwalitatieve tekorten concentreren zich in de naoorlogse wijken. Een aantal wijken dreigt in een negatieve sociaal-economische spiraal terecht te komen. Het zwaartepunt van de zogenaamde transformatieopgave ligt de komende 10 jaar in de ontwikkelingsgebieden van de stedelijke vernieuwing. Een snelle transformatie is wenselijk, maar ook moeilijk te realiseren in een situatie van woning-schaarste en stijgende woonlasten. Amsterdam heeft de ambitie om het tempo van stedelijke ver-

nieuwning te verhogen. Het saldo van onttrekkingen en vervangende nieuwbouw komt dan op circa 2.000 woningen per jaar. Onttrekking en sloop hebben aanvankelijk een remmende werking op de toename van de woningvoorraad, maar dit kan worden gecompenseerd door meer terug te bouwen. Met deze meer kwalitatieve benadering blijft aandacht voor de knelpunten in de woningproductie urgent. Vergroting van het aandeel betere en grotere woningen in de woningvoorraad wordt tot 2010 vooral gezocht in de stedelijke-vernieuwingsgebieden Zuidoost, Noord en de Westelijke Tuinsteden. Met de kwaliteitsverbetering wordt tegelijk geprobeerd de bebouwing te verdichten. Zo wordt de woningvoorraad, ondanks een groter ruimtebeslag door grotere woningen, tot 2010 licht uitgebreid. In de Westelijke Tuinsteden betreft die toename zo'n 7.000 woningen, in de Bijlmer 700. Daarna komen de stedelijke gebieden waar een overschot aan goedkope kleine woningen verwacht wordt, voor kwaliteitsverbetering aan bod. Sociaal-economische motieven bepalen in belangrijke mate de stedelijke vernieuwing. Het rijksbeleid wordt vormgegeven in het innovatieprogramma stedelijke vernieuwing (IPSV).

Nieuwbouw tussen 2001-2010

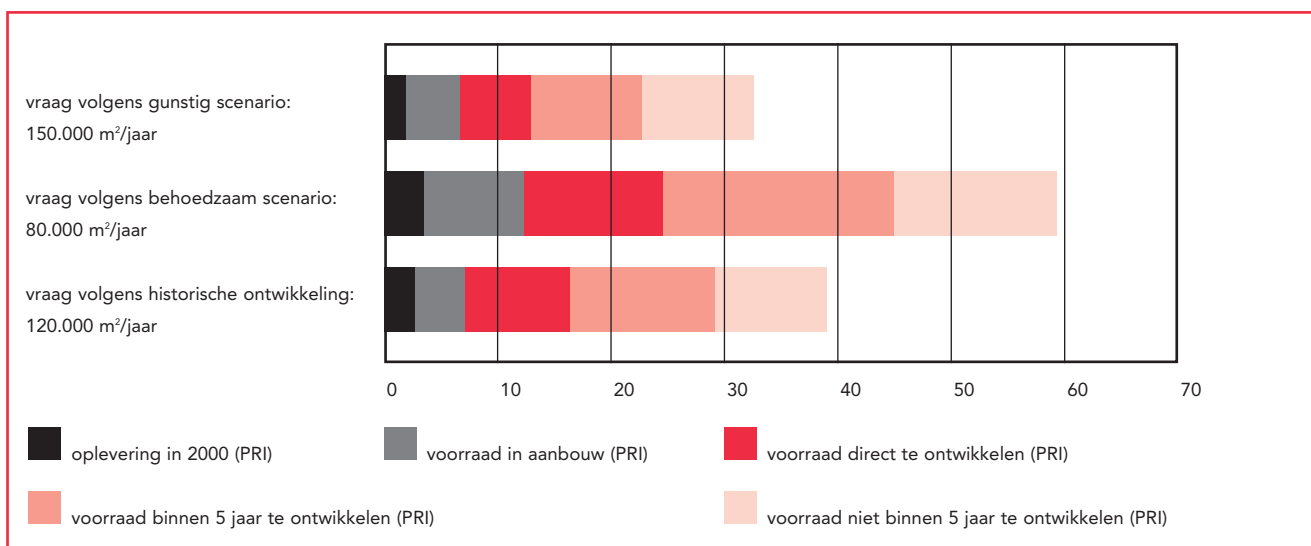
In de periode van 2001 tot en met 2009 wordt de Amsterdamse woningbehoefte geraamd op circa 35.000 nieuwe woningen (3.500 per jaar netto toevoeging). De te voltooien uitbreidingsgebieden IJburg en de Aker vormen een belangrijk onderdeel van deze productie. Omdat jaarlijks circa 1.500 tot 2.000 woningen worden vervangen (door sloop en

onttrekking aan de voorraad), zal de jaarlijkse bruto woningproductie op 5.000 tot 5.500 moeten liggen. Volgens het Basisbestand Woningbouwlocaties van de gemeente Amsterdam is de capaciteit voor deze productie aanwezig.

Woningproductiecijfers van de afgelopen jaren (1995–1999) laten een netto woningproductie (toevoeging aan de woningvoorraad) van gemiddeld 3.000 woningen per jaar zien (bron: O+S 2000). Duidelijk is dat met het 'wegvallen' van de woningproductie op relatief makkelijke woningbouwlocaties zoals IJburg, het realiseren van kwantitatieve woningbouwtaakstellingen zeer moeilijk wordt. Wel is het gunstig dat naast de grote locatie IJburg ook al een aantal middelgrote locaties gepland is, waar 'netto' geproduceerd wordt: de centrale zone Noord, de Bongerd, Cornelis Lelylaan, Zuidas, Bijlmerpark, Zeeburgereiland en dergelijke. Na het wegnemen van aanvankelijke belemmeringen en afnemende schaarste aan bouwcapaciteit kunnen deze gebieden de ruggengraat van de woningproductie vormen.

Het regionaal woningbehoefteonderzoek (1998) stelt dat er steeds meer belangstelling is voor 'centrumstedelijke' en 'groenstedelijke' woonmilieus. Met de uitbreidingsgebieden (voornamelijk groenstedelijk milieu) en de binnenstedelijke toevoeging wordt hierin voorzien. Amsterdam heeft daarbij vooral behoefte aan luxe milieus in de (groot)-stedelijke sfeer. De toename van het aanbod van woningen in het groenstedelijke woonmilieu zal na de realisering van IJburg en de Aker gering blijven.

Grafiek 1. Nieuwbouwcapaciteit van kantoren in januari 2001, uitgedrukt in het aantal jaren dat aan de vraag kan worden voldaan



5.3 Kantoren

Verhouding vraag-aanbod 2000-2030

Met de geplande nieuwbouw voor kantoren kan de komende 30 jaar in de veronderstelde behoefte worden voorzien volgens zowel het behoedzame als het gunstige scenario (zie grafiek 1). Wanneer de jaarlijkse uitgifte van kantoorruimte het historische patroon volgt (het doortrekken van de jaarlijkse uitgifte van gemiddeld 120.000 m² per jaar), dan kan in Amsterdam nog voor ruim 35 jaar kantoorruimte worden uitgegeven. In een behoedzaam (gemiddeld 80.000 m² per jaar) of een gunstig (gemiddeld 150.000 m² per jaar) economisch scenario is dat respectievelijk ruim 55 en 30 jaar. Ontwikkelingen in de afgelopen decennia geven voor de agglomeratie Amsterdam over een reeks van jaren een vrijwel identiek verloop te zien van de economische groei en het kantoorgebruik. De veronderstelde toekomstige economische groei en de daaruit voortvloeiende groei van de werkgelegenheid wordt daarom vertaald in groei van het kantoorgebruik (bron: PRI 2000-2010).

Kantoorontwikkeling 2000-2030

In het ruimtelijke beleid voor kantoorontwikkeling ligt de nadruk op de situering van grootschalige kantoren (meer dan 5.000 m², meer dan 200 werknemers) en hogere bebouwingsdichtheden aan multimodale knooppunten van openbaar vervoer. Daartoe behoren naast de drie grootstedelijke kerngebieden (binnenstad inclusief Wibautas en omgeving Amstelstation) ook de centra voor grootstedelijk werken en wonen-werken (Lelylaan, Jan van Galenstraat, Buikslotermeerplein). Daarnaast passen de meer kleinschalige kantoren beter in het milieutype stedelijk wonen-werken.

Topsegment

In de Zuidas, Oud-Zuid, aan de Omval en in de regio rondom Schiphol is de laatste jaren een kantorenmilieu ontstaan waar de hoogste huren van Nederland worden gevraagd. Deze toplocaties kenmerken zich door de vestiging van hoofdkantoren van grote ondernemingen. Ze liggen aan multimodale knooppunten met een snelle verbinding naar de luchthaven en in Amsterdam binnen het grootstedelijk kerngebied. Amsterdam streeft naar de verdere ontwikkeling van de Zuidas als vestigingsplaats voor het (internationale) topsegment, gecombineerd met de ontwikkeling van een centrummilieu (een gemengd milieu met grootstedelijke voorzieningen en wonen). De ontwikkeling van het kantoormilieu zal daar gefaseerd worden afgestemd op de vraag.

5.4 Detailhandel

Amsterdam zorgt voor een balans in de detailhandel door stedelijke en regionale afstemming. Te veel winkels en concurrentie in de stad moeten worden voorkomen. Het belangrijkste adviesorgaan hierbij is de commissie Winkelplanning. Initiatieven waarin detailhandel is opgenomen met een bedrijfsvloeroppervlak van 2.000 m² of meer en de instelling van nieuwe markten worden getoetst aan het centraal-stedelijke beleid en worden aan de desbetreffende commissie voor advies voorgelegd. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke nota 'Detailhandel in balans' (Amsterdam, 2001).

Detailhandelstructuur

De huidige detailhandelstructuur blijft gehandhaafd: een krachtig kernwinkelgebied in de binnenstad, twee subcentra met regionale uitstraling (Buikslotermeerplein en de Amsterdamse Poort) en vier grotere keuzecentra die in potentie consumenten trekken van buiten het directe verzorgingsgebied (Osdorpplein, Gelderlandplein, Kinkerstraat en Ferdinand Bolstraat). Over de detailhandel in de grootstedelijke kerngebieden Zuidas en Centrumgebied Zuidoost wordt later advies uitgebracht, toetsing volgt.

Grootschalige en perifere detailhandelsvestigingen (GDV en PDV)

Het rijk wil de gemeenten autonomie geven in het beleid voor grootschalige en perifere detailhandel. Ontwikkelingen met een bovenlokaal effect moeten in deze structuurplanperiode op regionale schaal worden afgestemd en gecoördineerd. Hierin zal de Regionale Commissie Winkelplanning adviseren. Amsterdam houdt voor de vestiging van PDV's en GDV's vast aan het bestaande beleid. Het rijk biedt stedelijke knooppunten de mogelijkheid om een locatie aan te wijzen waar grootschalige detailhandel zich kan concentreren. In regionaal verband is de ArenA-boulevard in het Centrumgebied Zuidoost aangewezen. Daarnaast is er behoefte aan gespreide vestigingsplaatsen voor op zichzelf staande vestigingen. Deze komen in bestaande winkelgebieden. Een beperkt aantal traditionele branches mag zich buiten bestaande winkelgebieden vestigen, bijvoorbeeld op stedelijke bedrijventerreinen. Deze PDV's zijn zowel verspreid als geconcentreerd in Amsterdam te vinden. Concentraties zijn er bij de Klaprozenweg, Spaklerweg, Schinkel, Keurenplein, Sloterdijk III en Amstel III.

5.5 Bedrijven

De afgelopen jaren heeft de regio Amsterdam het economisch gunstige tij goed weten te benutten. De werkgelegenheid is gegroeid en er hebben zich sterk samenhangende economische clusters ontwikkeld met een hoge toegevoegde waarde. Om in de komende jaren de economische structuur te kunnen blijven versterken zal voldoende ruimte voor verdere groei geboden moeten worden. Het aanbod nieuwe bedrijventerreinen binnen de gemeente is echter schaars en een deel van de monofunctionele bedrijventerreinen komt onder druk te staan. Van de bedrijventerreinen is ongeveer de helft haventerrein, dat is onderverdeeld in kadegebonden en niet-kadegebonden terreinen. De haventerreinen accommoderen vooral grootschalige bedrijven die van de zeehaven afhankelijk zijn. De bedrijventerreinen bieden ruimte aan kleinschalige en grootschalige bedrijven, variërend van een lage tot hoge milieuhindercategorie. Het beleid in dit structuurplan is er op gericht de groei van de zwaar milieuhinderlijke bedrijven net als nu al het geval is in het havengebied ten westen van de A10 te concentreren. Ruimte voor niet-hinderlijke bedrijvigheid wordt geboden in gemengde en intensieve milieus. In het Programma Ruimtelijke Investeringsprogramma 2000-2010 (PRI) zijn ramingen gemaakt van de behoefte aan droge bedrijventerreinen en haventerreinen. Hieruit blijkt dat zowel voor de regio in haar geheel als voor de stad tussen 2015 en 2020 mogelijk tekorten ontstaan. Wanneer het aanbod van nieuwe droge bedrijventerreinen wordt vergeleken met de jaarlijkse vraag bij een gunstige economische situatie, dan blijkt dat er tot 2015 voldoende terreinen zijn, uitgaande van een strategische voorraad van 5 jaar. Bij een jaarlijkse vraag volgens een behoedzaam scenario is de voorraad bedrijventerrein toereikend tot circa 2020. Voor haventerreinen zal al eerder een tekort ontstaan, zowel bij een gunstig als bij een behoedzaam economisch scenario. Compensatie als gevolg van noodzakelijke bedrijfsverplaatsingen en intensivering van het ruimtegebruik zijn niet in deze ramingen opgenomen. Gegeven de verwachte schaarste aan ruimte voor bedrijven in de stad, zet dit structuurplan in op het versterken van de regionale economische structuur. Een deel van de ruimtevraag kan worden opgelost door een selectieve overloop naar de regio. Dit geldt vooral voor nieuwe havengebonden en Schipholgebonden bedrijven. Daarnaast kan meer vloeroppervlak voor bedrijven worden ontwikkeld binnen gemengde milieus en door intensivering van bestaande bedrijventerreinen. In het geval dat de bestaande bedrijventerreinen op lange termijn gaan transformeren en deels ruimte gaan bieden

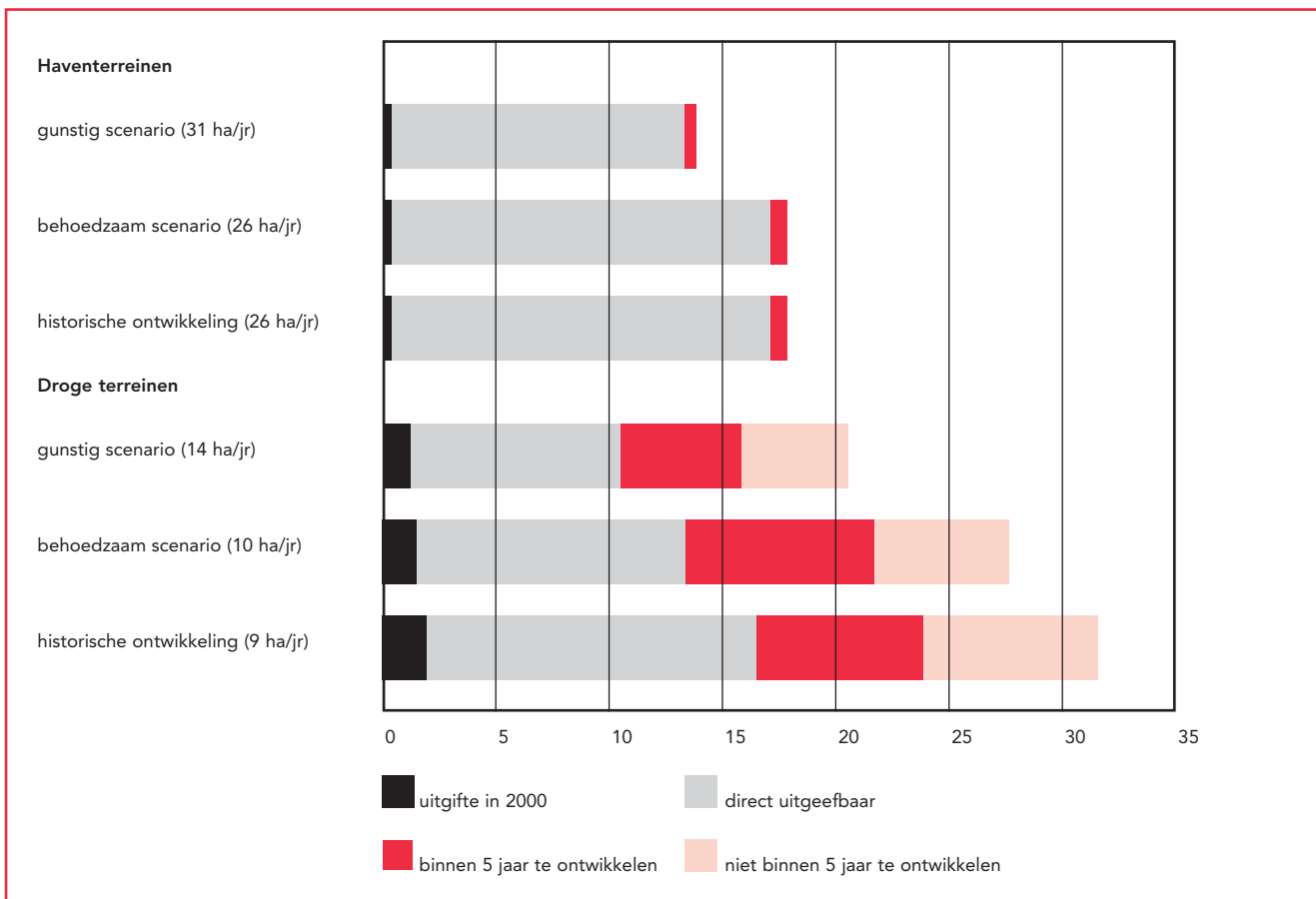
aan andere functies dan bedrijven, dan wordt de beschikbare ruimte verder beperkt. Met het oog op deze mogelijke ontwikkeling streeft Amsterdam naar uitbreiding van werkgebieden ten westen van de stad.

Haventerreinen

Het structuurplan gaat uit van intensivering van bestaande haventerreinen om ruimte te winnen voor groei van deze sector en om verliezen door eventuele transformatie op te vangen. Uitgegaan wordt van een intensivering van Westpoort in een orde van grootte van 5 procent over 30 jaar. Ook bij een intensiveringsinspanning in de haven zal op lange termijn de aanleg van terreinen buiten Amsterdam noodzakelijk blijven. De vraag wordt bovendien vergroot door transformaties van haven- en industrieterreinen in andere gemeenten zoals Zaanstad en Haarlem. Er zal dus naar locaties elders in het Noordzeekanaalgebied gekeken moeten worden (Zaandam, Beverwijk, IJmuiden). De voorkeur van Amsterdam gaat uit naar ontwikkeling van een terrein van ongeveer 65 hectare net buiten de gemeentegrens, direct aansluitend op de Afrika-haven. Daarbij wordt de Machineweg gedraaid (vanaf de zuidwesthoek in bedrijvengebied Houtrakpolder). Voor deze Machineweglocatie is echter medewerking noodzakelijk van de provincie Noord-Holland en van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Als beste alternatief binnen Amsterdam is het Geuzenbos aangewezen. Dit terrein is echter minder groot (circa 35 hectare), niet aan vaarwater gelegen en wordt ook als groen van veel waarde geacht. Amsterdam blijft daarom aandringen op de locatie 'gedraaide Machineweg'.

Droge bedrijventerreinen

Op basis van de beschikbare ruimte op bestaande terreinen en in bestaande plannen (PRI) kan naar verwachting aan de jaarlijkse vraag (10 tot 14 hectare per jaar) naar ruimte voor droge bedrijventerreinen worden voldaan, zonder veel nieuw terrein aan te maken (zie grafiek 2). Daarvoor is wel een beleid nodig van menging, intensivering en een optimaal gebruik van de milieuzones in de bestaande stedelijke bedrijventerreinen. Vanwege de transformaties die starten vóór 2010 (Zeeburg, Shell-NDSM, Amstel I / Weespertrekvaart) heeft de plankaart op de desbetreffende locaties de kleur van (grootstedelijk) gemengd wonen-werken gekregen. Daarmee ontstaat er ogenschijnlijk een verlies aan stedelijke bedrijventerreinen van per saldo ongeveer 185 hectare ten opzichte van het structuurplan 'Amsterdam Open Stad' (1996). De werkelijkheid is gunstiger dan deze rekensom doet vermoeden. Binnen de tot gemengde milieus te



Grafiek 2. Uitgiftecapaciteit van bedrijventerreinen januari 2001, uitgedrukt in het aantal jaren dat er aan de vraag kan worden voldaan

transformeren gebieden zal een deel van de bestaande bedrijvigheid worden behouden en wordt bovendien ruimte gerealiseerd voor andere typen werkgelegenheid.

investeringsbeslissingen van bedrijven. De communicatie tussen overheid en bedrijfsleven moet worden geïntensiveerd.

Schipholgebonden terreinen

Voor de Schipholgebonden bedrijvigheid is regionaal gezien voldoende ruimte voorhanden, vooral in de Haarlemmermeer langs de A4. Om Schiphol goed bereikbaar te houden is een grotere spreiding van deze logistiek georiënteerde terreinen wenselijk. Een grote locatie ten zuiden van Halfweg moet daarom – in de visie van Amsterdam – worden gerealiseerd.

Onderzoek en monitoring

Monitoring van de dynamiek van bedrijven blijft noodzakelijk. Zo kan tijdig worden bijgestuurd in het aanbod van verschillende vestigingsmogelijkheden en in het afstemmen van vraag en aanbod. Dat geldt zowel voor de gemengde milieus als de stedelijke bedrijventerreinen en de grootschalige werkgebieden. Bovendien kunnen de mogelijkheden en beperkingen voor menging scherper worden benoemd. Er moet bij transformaties en eventuele uitplaatsingen worden aangesloten bij de

Voorwaarden

In de visie op de spreiding en programmering van bedrijventerreinen worden voorstellen voor transformatie gedaan die mogelijk zullen leiden tot verplaatsing van bedrijven. Punt van onderzoek zijn de voorwaarden waaronder dat mogelijk en acceptabel is. Het zal bijvoorbeeld gaan om geschikte alternatieve locaties als nieuwe uitbreidingsruimte, bij voorkeur in, aan en dan pas op afstand van de stad. Het zal gaan om benodigde infrastructurele maatregelen; om nieuwe of extra milieuruimte voor bedrijven; om financiële middelen voor de sanering van de oude locaties en voor de verplaatsing of heropbouw van industriële vestigingen op een nieuwe plek; en om nieuwe functies die ook als kostendrager van betekenis zijn. Een voorwaarde die nauwelijks te beïnvloeden is, maar wél van groot belang, is een gunstig economisch tij. De verhuisbereidheid en het investeringsritme van bedrijven en daarmee het tempo en de maatvoering van transformaties zijn daarvan sterk afhankelijk. Voorwaarden als deze zijn onderwerp van nader

onderzoek in de structuurplaanuitwerking en ontwikkelingsstrategie die in dit structuurplan worden aangekondigd.

5.6 Maatschappelijke functies

Voor uiteenlopende maatschappelijke functies zal in alle stedelijke milieus voldoende ruimte moeten worden opgenomen. Het betreft bijvoorbeeld basisonderwijs, kinderopvang, buurtcentra, oefenruimten, speel- en recreatieplekken, lokale gezondheidszorg en bijzondere woonvormen. In de toekomst wordt een grotere vraag verwacht naar speciale huisvesting (ouderen, psychiatrische patiënten, gehandicapten). De behoefte aan deze voorzieningen zal worden geïnventariseerd zodat ze betrokken wordt bij grondexploitaties. Goede en geschikte combinaties van voorzieningen moeten worden benut. Te denken valt aan 'brede scholen', een combinatie van scholen, sport en kinderopvang. Het sociaal structuurplan ('Structuurplan voor Sociaal') kan een belangrijke bijdrage aan de programmering en spreiding van deze voorzieningen leveren.

Het doel van dat document is een visie te presenteren die richtinggevend is voor ontwikkelingen in het sociale domein van de stad. Ook daarbij zijn het idee van de netwerkstad en de keuze voor stedelijkheid uitgangspunt. Een passende infrastructuur op maatschappelijk gebied bestaat uit specifieke woonvormen, welzijnsvoorzieningen, zorgvoorzieningen en overige dienstverlening en een goed toegankelijke openbare ruimte. De infrastructuur moet uiteraard zijn aangepast aan de kenmerken van een wijk, de (overigens aan dynamiek onderhevige) samenstelling van haar bevolking en de toekomstverwachtingen daaromtrent. Aan zorginstellingen zal ondersteuning worden geboden bij het vinden en beschikbaar krijgen van geschikte nieuwbouw of verbouwlocaties voor nieuwe voorzieningen. Om een goede spreiding van voorzieningen te bewerkstelligen, is het nodig om meer planmatig te werk te gaan en een gericht beleid te voeren, eventueel met behulp van spreidingsplannen.

Kunst en cultuur

Amsterdam heeft als cultuurstad pur sang een enorme potentie. De stad heeft een aantal grote culturele instellingen, een overmaat aan kleine en een bijna ontbrekend middensegment. Het vrijwel onaangetaste historische stadscentrum, de drie topmusea en de grote hoeveelheid aan kleinschalige initiatieven bezorgen de stad een grote aantrekkingskracht. Amsterdam is een zeer gewilde vestigingsplek voor kunstenaars, kunstinstellingen en

(kunst)bedrijven. In Europa trekt Amsterdam na Parijs, Londen en Rome de meeste bezoekers. De kunstensector in zijn geheel zorgt voor een fors economisch effect. Om de voorsprong die Amsterdam op andere steden heeft, zeker internationaal gezien, te behouden, vragen verschillende zaken meer aandacht.

Zo zijn meer vestigingsmogelijkheden nodig voor instellingen, voor kunstenaars en voor kunststudenten. Dat vraagt om meer betaalbare ruimte en om betere bestuurlijke coördinatie. Er is permanent beleidsmatige aandacht nodig voor productiehuisen, ateliervoorzieningen, werkplaatsen en broedplaatsen, zowel voor jong talent als voor gevestigde namen. Verzamelplekken en verzamelgebouwen lijken de aangewezen oplossing voor artistieke samenwerking en een efficiënte inzet van middelen. Er moeten meer presentatiemogelijkheden komen voor kunstenaars en kunstproducten in het zogenaamde middensegment. Dat is ook van belang voor de cultuurbezoekers van de stad. Het ligt voor de hand niet te denken in monoculturele presentatieplekken, maar aan locaties waar meerdere functies bijeenkomen.

Er zijn meer grote voorzieningen nodig, naast de drie grote musea, het Muziektheater, Carré, het Concertgebouw en straks het nieuwe Muziekcentrum en mogelijk de Hermitage. Vooral in het grootstedelijke kerngebied moeten mogelijkheden worden gezocht.

Cultureel Amsterdam is volop in ontwikkeling. Naast de binnenstad ontstaan er andere centrale plekken met een eigen karakter. Voorbeelden zijn de Noordelijke IJever (onderzoek en kleinschalige ontwikkeling), de ontwikkelingen in het Centrumgebied Zuidoost (laagdrempelig populair), de plannen voor de Zuidas (internationale presentatie), het recente atelier- en galerieoffensief van De Baarsjes ('Quartier Chassé') en de aanpak van de Westelijke Tuinsteden. In de culturele sector is er behoefte aan ruimte voor ontplooiing voor sociale en culturele verscheidenheid, aan een goede inrichting van de openbare ruimte, en aan intensieve en gemengde stedelijke milieus.

Broedplaatsen

Broedplaatsen zijn plekken waar innovaties en ontwikkelingen in bedrijven, podiumkunsten of beeldende kunsten ontstaan en gedijen. Ze ontwikkelen zich meestal spontaan in oude goedkope ruimtes of gebouwen die op de nominatie staan voor stedelijke vernieuwing, en ze zijn tijdelijk van aard. Het is moeilijk om broedplaatsen te handhaven in gebieden waar de waarde van de grond sterk stijgt. Functies kunnen daar wel worden beschermd, maar verliezen dan meestal snel hun broedplaatskarakter.

De grootschalige transformatiegebieden bieden de beste kans voor het vinden van nieuwe (tijdelijke) locaties voor broedplaatsen of pioniersgebieden. Het gaat om de omgeving A10-West en -Zuid, Noordelijke IJoever, Zeeburgereiland en Amstel I, II en III. In deze gebieden komt meer aandacht voor de beschikbaarheid van verouderde gebouwen die een tijdelijke plek kunnen bieden aan startende ondernemers en kunstenaars.

Toerisme en recreatie

De binnenstad met zijn uitlopers vormt nog steeds hét recreatieve en toeristische gebied van Amsterdam. Dat moet zo blijven, maar het is wenselijk dat elders ook mogelijkheden tot ontwikkeling worden gebracht, niet in de laatste plaats om de druk op de binnenstad te verlichten.

Bepaalde toeristische voorzieningen zoals hotels en (toeristische) evenementen dienen ook buiten de binnenstad een plek te krijgen. Het betreft verder weg gelegen delen van het grootstedelijk kerngebied (Zuidas, Centrumgebied Zuidoost). Wat betreft hotels gaat het nadrukkelijk ook om de 19de- en 20ste-eeuwse gordels. Daarmee ontstaat meer spreiding van de toeristische druk over de stad en wordt met name de binnenstad ontlast. Bijzondere evenementen kunnen gebruikt worden om minder populaire delen van de stad een impuls te geven.

Recreatieve concentratiepunten

Voor de inwoners van Amsterdam vormen de mogelijkheden voor gevarieerde vrijetijdsactiviteiten in de nabijheid een bijzondere kwaliteit van Amsterdam. In dit verband blijft de ontwikkeling van recreatieve concentratiepunten actueel. Een recreatief concentratiepunt is een aaneengesloten gebied waar dankzij de combinatie van verschillende voorzieningen het recreatief gebruik een van de voornaamste functies is. Onder die voorzieningen vallen bijvoorbeeld parken, horeca, markten, bibliotheken en musea, winkels en kantoren en dergelijke. Recreatieve concentratiepunten zijn gebaat bij fijnmazig mengen van functies en bij een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Ze vragen om investeringen en om ruimte.

Leisure

Veel leisure-bedrijven vestigen zich bij voorkeur op bedrijventerreinen. De grond is relatief goedkoop, het parkeren makkelijk en de overlast voor omwonenden beperkt. Dergelijke vestigingen zijn niet zelden in strijd met het locatiebeleid en er is bovendien een tekort aan ruimte voor bedrijven. In de beleidsnota 'Vestigingsbeleid voor leisure-bedrijven in Amsterdam' (juli 1999) is daarom een

aantal richtlijnen opgesteld: hoogwaardige en kapitaalintensieve leisure die mensen vanuit de stad en regio trekt, krijgt een plek in het grootstedelijke kerngebied. Daarnaast komen andere locaties met een goede ontsluiting per openbaar vervoer in aanmerking. De vestigingsmogelijkheden op bedrijventerreinen worden beperkt gehouden.

Sportvoorzieningen

Sportbeoefening is belangrijk voor de leefbaarheid van de stad. De laatste decennia is sport in verenigingsverband afgenomen ten gunste van individuele sporten in gebouwde voorzieningen, en recreatieve sporten zoals wandelen en fietsen. Deze verschuiving lijkt zich te stabiliseren. De totale behoefte aan sport neemt weer toe. Gemeentelijke initiatieven zoals het Sportcentrum Nieuwe Stijl geven impulsen aan het gebruik van sportparken, zowel voor sport in verenigingsband als voor ongeorganiseerde sport.

Belangrijk is dat het gebruik van sportparken verbeterd wordt. Dat betekent kortweg vaker, gevarieerder en door meer groepen. Sport, in het bijzonder veldsport, zal meer worden gekoppeld aan andere stedelijke functies. Optimalisering leidt tot clubfusies en verschuivingen, tot medegebruik door derden, transformatie naar andere soorten sportgebruik, toevoeging van buurtvoorzieningen en diensten, andere beheersvormen, meer kleedruimten en de toepassing van grasmatten die een intensievere bespeling toelaten. Deze acties leiden tot ruimtewinst, waardoor de locaties van sommige sportparken ten dele voor andere stedelijke functies benut kunnen worden. Nader onderzoek zal worden verricht.

Het sportaanbod zal zowel geografisch als wat betreft diversiteit beter worden gespreid over de stad en beter worden aangesloten op de lokale behoefte. Daarbij is de stad verdeeld in vijf sectoren: Noord, Oost, Zuidoost, Zuid en West. Daarbinnen wordt de spreiding van kleinschalige sport bewaakt en de integratie met andere functies gestimuleerd. Het betreft sportparken van circa 3 hectare met een grote mate van gebiedsgebondenheid, vooral voor de jeugd. Ruimte is er fysiek (en financieel) in stedelijke herstructureringsgebieden en in combinatie met onderwijsvoorzieningen. Aanvullend zijn er mogelijkheden voor stapeling en dubbel grondgebruik ten gunste van sport.

Grootschalige sportparken liggen aan de randen van de stad en zullen voornamelijk de behoefte van de desbetreffende stadssector dienen. De openbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en de bespelingintensiteit van deze parken moeten worden vergroot. Binnen de veldsport heeft de geschetste verschuiving in sportbehoefte tot een overcapa-

citeit geleid. (Delen van) veldsportcomplexen kunnen op termijn in aanmerking komen voor transformatie naar andere stedelijke functies indien sprake is van overcapaciteit binnen de desbetreffende stadssector (Noord, Oost, Zuidoost, Zuid en West) of in geval van verplaatsing binnen dezelfde sector een reële mogelijkheid vormt.

Noord

In stadsdeel Noord worden de sportparken Melkweg en Elzenhagen gedeeltelijk herbestemd met andere stedelijke functies. Elzenhagen wordt betrokken in de plannen voor de Centrale Zone Noord. De groene driehoek tussen Noord-Hollandsch Kanaal, A10 en de Nieuwe Leeuwarderweg maakt geen deel meer uit van de hoofdgroenstructuur. De ontwikkeling van intensieve sport (deels indoor) en een sporthotel is op deze locatie mogelijk binnen de aanduiding 'groen buiten de hoofdgroenstructuur'.

Oost

Sportpark Drieburg is gedeeltelijk verbeterd met kunstgras en zogenoemde 'wedstrijdtrainingsvelden', die een intensievere bespeling mogelijk maken. Op sportpark Voorland zijn recentelijk nieuwe kunstgrasvelden en een nieuwe atletiekbaan aangelegd. Voor Middenmeer Noord in de Watergraafmeer wordt in navolging van het structuurplan uit 1996 uitgegaan van herbestemming tot woningbouwlocatie bij de komst van een station. Aanvullend bestaan hier mogelijkheden voor intensieve leisure.

Zuidoost

Een herbestemming van het sportpark Strandvliet staat vóór 2010 gepland. Dit gaat samen met de aanleg van twee nieuwe sportparken, Bijlmerpark en Gaasperzoom.

Zuid

De ontwikkelingen in het zuidelijke deel van Amsterdam zijn grotendeels uitgewerkt in concrete plannen. Verplaatsingen en intensiveringen van sportverenigingen zijn al doorgevoerd. De vestiging van AFC wordt in de plannen voor het Drentepark opgenomen. Sportparken Schinkel en Zuid zijn reeds geoptimaliseerd. Voor het overgebleven deel van sportpark Buitenveldert is de huidige locatie in het Masterplan Zuidas voor 10 jaar gereserveerd.

West

Het sportpark Ookmeer zal worden getransformeerd tot een multifunctioneel sportcomplex met de vestiging van een aantal bijzondere sportvoorzieningen. De Academie voor Lichamelijke Opvoeding (ALO) krijgt ruimte om uit te breiden. Het brede aanbod

van velden voor diverse sporten vormt een noodzakelijke vestigingsvoorwaarde voor deze instelling. Dit is in overeenstemming met het rapport 'Het speelveld voor de sport' (Bureau Parkstad 2001). Sportpark de Eendracht wordt opgenomen in de hoofdgroenstructuur. In West komt het geïsoleerd gelegen sportpark Nieuwe Hemweg in aanmerking voor totale herbestemming vóór 2010. Dit moet in Amsterdam West worden gecompenseerd.

Volkstuinen

Volkstuinen in en om Amsterdam zijn voornamelijk verblijfsrecreatieve tuinen met overnachtingsmogelijkheid. Het zijn extensieve groene oases, maar ze zijn vaak slecht openbaar toegankelijk. Net als sportparken beslaan de volkstuinen een relatief groot oppervlak in de stad. Hun locatie is in de loop van de tijd onder grote stedelijke druk komen te staan. Mensen hebben veel geïnvesteerd in hun tuin: geld, tijd en liefde. Er moet met aandacht worden omgegaan met veranderingen. De behoefte aan nieuwe tuinen groeit licht. Er komt meer vraag naar vrijere tuinvormen, zoals deeltuinen (twee of meerdere eigenaren), dagtuinen, nutstuinen en thematuinen. Voor volkstuincomplexen geldt in het algemeen dat de inrichting ook uitnodigend moet worden voor niet-tuinders: tuinparken. Verder moet de ontwikkeling van dagrecreatieve tuinen (zonder overnachtingsmogelijkheid) worden bevorderd boven die van verblijfsrecreatieve tuinen. Dagrecreatieve tuinen bieden mogelijkheden voor tuinieren in de directe woonomgeving en voor relatief veel mensen (kleinere tuinen). In die zin zijn ze van groter belang voor de leefbaarheid van de stad dan verblijfsrecreatieve tuinen.

Onderwijs

Basisonderwijs

De locaties van basisscholen liggen in de woonomgeving. Er is meer afstemming nodig met voorzieningen voor naschoolse opvang en sport. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de huisvesting van basisscholen. Aanpassing aan ontwikkelingen en veiligheidseisen is nodig. Creatieve oplossingen moeten worden gevonden om het gebouwenbestand flexibel aan te kunnen passen aan de behoefte en demografische ontwikkelingen. Tijdelijke bestemmingen komen in beeld, zoals scholen die later weer woning kunnen worden. Als een onderwijspand van het basisonderwijs leeg komt, gelden er richtlijnen bij de invulling ervan. Dit geldt eveneens voor het speciaal en het voortgezet onderwijs. Voor het middelbaar beroepsonderwijs en de volwasseneneducatie geldt de zogenaamde 'prioriteitsvolgorde'.

Voortgezet en beroepsonderwijs

Door fusies, schaalvergrotingsprocessen en combinaties met andere functies (optimalisering) komen panden vrij. Deze panden dienen een maatschappelijke functie te behouden gezien het tekort aan ruimte voor deze functies. Er is behoefte aan inzicht in de omvang en kwaliteit van dit ruimteoverschot. Van groot belang is dat panden waarvan bekend is dat ze op korte termijn vrijkomen, daadwerkelijk gereserveerd zijn. Voor het middelbaar beroepsonderwijs is situering nabij haltes van openbaar vervoer uitgangspunt. Voor het voortgezet onderwijs geldt een indeling naar stadssectoren (het zogenaamde vierwindstrekenconcept).

Hogescholen en universiteiten

De concentratie en schaalvergroting van de hogescholen en daarmee gepaard gaande verhuisoperatie zijn nagenoeg voltooid. De onderwijsinstellingen zijn geconcentreerd rond de binnenstad en nabij metrohaltes. De Universiteit van Amsterdam gaat de komende 15 jaar een omvangrijk huisvestingsplan gefaseerd uitvoeren. De locaties zijn bekend. Het is noodzakelijk het aantal studentenwoningen weer op peil te brengen. Daarbij gaat het onder andere om nieuwbouw (Science Park Amsterdam, Roeterseiland).

Regionaal aanbod hoger onderwijs

Het groeiende aanbod van universitair onderwijs in Almere hangt samen met de vraag die ook buiten Amsterdam bestaat. Niet alles hoeft in Amsterdam een plaats te krijgen, maar de aanwezigheid van hoger onderwijs is belangrijk voor de stedelijke leefcultuur. Voorkomen moet worden dat onvoldoende bereikbaarheid en een tekort aan secundaire voorzieningen zoals studentenhuisvesting leiden tot verlies van deze functie voor de stad.

5.7 Parkeergarages/transferia

Ook parkeergarages en transferia vormen een element in de problematiek van stedelijke spreiding en programmering. Bedoelde voorzieningen spelen een rol in de voor dit structuurplan belangrijke ketenmobiliteit. Als onderdeel van de ketenmobiliteit zal het accent bij het opvangen van bezoekers van de stad worden verschoven van de stadshartlus naar de A10. In de nota 'Parkeren is manoeuvreren' wordt voor de korte termijn gekozen voor nieuwe P+R-voorzieningen op de locaties Lelylaan, Amstelsation, Zeeburgereiland en Buikslotermeerplein. De laatste twee locaties zijn nog in studie. Dit zijn plekken waar directe uitwisselingsmogelijkheden bestaan tussen regionale snelwegen en

hoogwaardig stedelijk openbaar vervoer. Bij succes van deze locaties zouden vóór 2010 nog meer plekken langs de A10 in ontwikkeling moeten worden gebracht of bestaande locaties worden uitgebreid. Het slagen van het beleid is gebaat bij een goed functionerend dynamisch parkeerwijssysteem en het invoeren van betaald parkeren in de omgeving van P+R-terreinen. De gemeente moet in staat worden gesteld om regie te voeren over de verschillende parkeergarages in de stad. Doel hiervan is te komen tot een gemengd gebruik (bewoners, werkenden en bezoekers) van garages en een oplopend tarief naarmate men dichterbij de binnenstad of een van de andere grootstedelijke kerngebieden komt.

Voor bewoners en een beperkt deel van het werken zakelijk verkeer moet ook in de binnenstad parkeerruimte aanwezig blijven. Ook voor het bezoekersverkeer moet een minimale parkeercapaciteit gehandhaafd worden. Hiertoe worden in de Singelgrachtzone één of meer ondergrondse parkeergarages gebouwd. Daarmee wordt de openbare ruimte in de binnenstad verbeterd. Rond de interregionale knooppunten en de HSL-stations Schiphol en Zuid/WTC kan in beperkte omvang gebonden parkeergelegenheid worden aangeboden.

Voor verknoping buiten de agglomeratie op plekken die gericht zijn op het opvangen van verplaatsingen naar de stad, zijn twee concepten kansrijk. In de eerste plaats grote, goed geoutilleerde P+R-voorzieningen op plekken waar regionale snelwegen verknoopt zijn met hoogwaardig regionaal openbaar vervoer. Het gaat om Hoofddorp (ook interregionaal openbaar vervoer), Almere-Poort, Nieuw-Vennep, Weesp, Breukelen en Uitgeest. Deze knopen zouden met uitzondering van Breukelen en Uitgeest ook ruimtelijk ontwikkeld kunnen worden. In de tweede plaats kunnen kleinschalige P+R-terreinen rond bijvoorbeeld de stop-treinstations langs de Gooilijn, de Zaanlijn, de lijn in Almere en de lijn door de Bollenstreek de voeding van het regionaal openbaar vervoer versterken.



De herstructurering van de Bijlmermeer is een voorbeeld van een gebiedsgerichte ontwikkeling.

6 Gebiedsvisies

Dit structuurplan heeft een uitwerking voor gebiedsdelen, niet afgeleid van bestuurlijke grenzen (stadsdelen), maar van samenhangende opgaven die in delen van de stad worden herkend. Zie voor de indeling: kaart 2. De woningbouw vóór 2010 is niet expliciet aangegeven. De programmering zoals aangegeven in het vastgestelde PRI (2002) wordt als gegeven beschouwd. In de loop van de jaren treden hierin uiteraard verschuivingen op.

6.1 Binnenstad en gordels

Context

De binnenstad en de omringende gordels uit de 19de en 20ste eeuw vertonen op de schaal van de stad veel overeenkomsten in morfologie (de 'stratenstad'), in functies (gemengd) en samenhang in ontwikkelingen.

De binnenstad en de omgeving van het Museumplein worden gerekend tot het grootstedelijke kerngebied. Er is hier sprake van een forse groei van het aantal woningen. Daarmee komt een deel van de voorzieningen en werkfuncties onder druk en ontstaan er spanningen met het toerisme. In de 19de- en 20ste-eeuwse gordels rond de binnenstad ontstaat een grotere differentiatie in woningen. Deze gebieden zijn steeds meer in trek bij kapitaalkrachtigen. Vooral in het 19de-eeuwse deel vestigen zich verder nieuwe voorzieningen en werkfuncties (ICT).

De Watergraafsmeer bestaat van oudsher voor een groot deel uit groen. De druk op de ruimte is groot voor werk, wetenschapsfuncties en woningbouw. Het groen heeft deels een directe functie voor de lokale leefbaarheid en is deels van betekenis voor de hele stad.

Omvangrijke ontwikkelingen met woningbouw, culturele voorzieningen en kantoren zijn (en worden) gerealiseerd in het Oostelijk Havengebied en langs de IJoevers. De komende tien jaar zullen in de Houthavens woningen worden gebouwd.

Opgave

De komende jaren is het van belang om te zoeken naar de optimale balans tussen de verschillende functies in de binnenstad en de gordels daaromheen. Het fijnmazige historische karakter stelt daarbij voorwaarden aan de schaal van bebouwing en functies. Het openbare leven stelt voorwaarden aan functiemenging en de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Voor de 19de- en 20ste-eeuwse gordels moet een

grotere differentiatie in het wonen worden nagestreefd zonder dat de leefbaarheid voor de huidige bewoners vermindert en zonder dat waardevolle stedenbouwkundige structuren worden aangetast. Het proces waarbij nieuwe werkfuncties en voorzieningen ruimte vinden moet worden gestimuleerd. Voor de Watergraafsmeer moet worden bepaald in welke omvang functiewijziging van het groen toelaatbaar is en in welke wensen sport- en recreatievoorzieningen in de toekomst moeten voorzien.

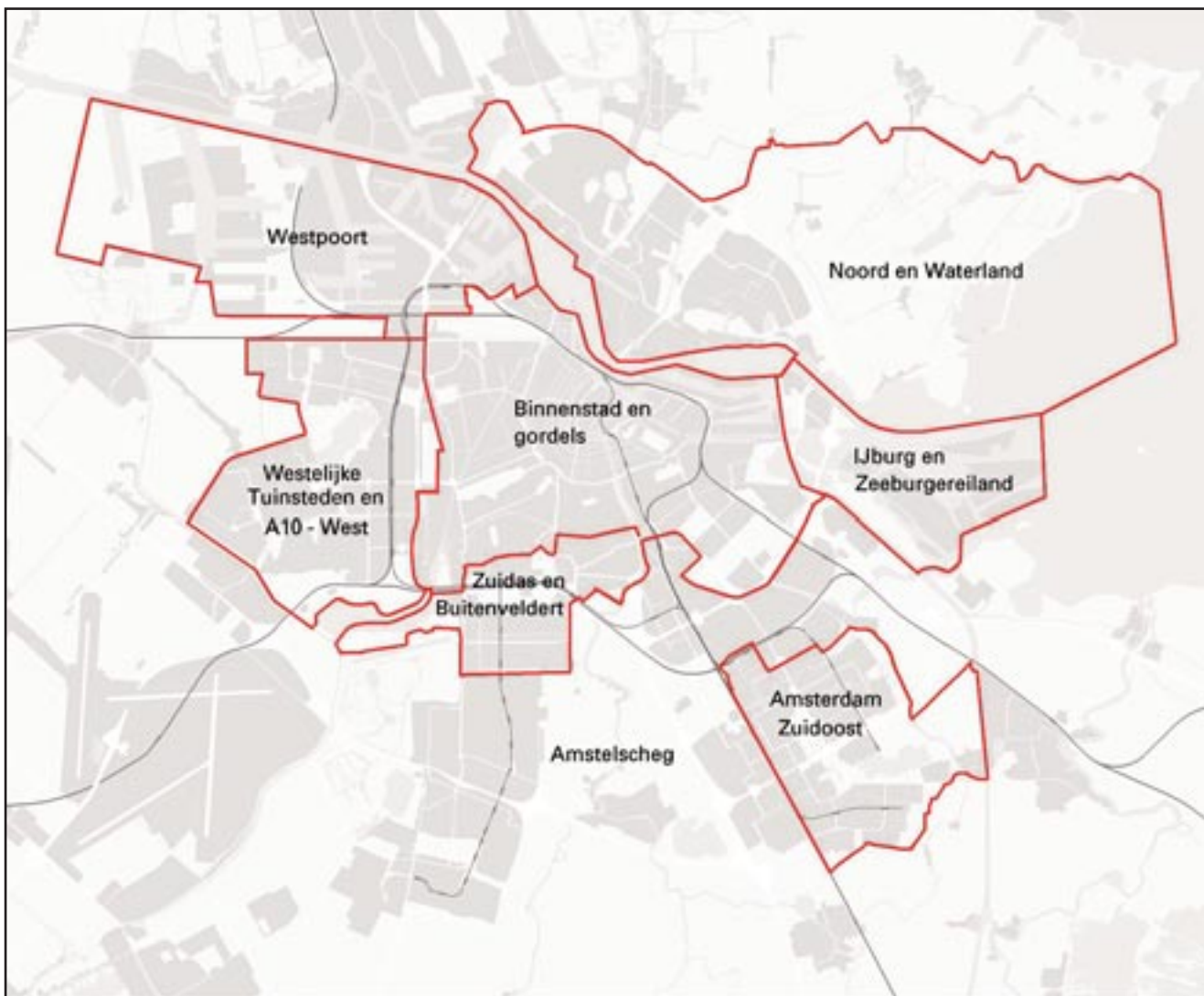
Visie

De binnenstad moet op lange termijn een gebied blijven met een mix van functies, ongeveer zoals dat nu het geval is. Voorkomen moet worden dat het wonen teveel gaat domineren. Het streven is om het vloeroppervlak van de verschillende soorten functies ongeveer te handhaven op het huidige niveau. De Trendrapportage Binnenstad vormt het instrument om te monitoren of de verhouding tussen de functies in balans blijft.

Ook in de toekomst zullen er internationale (culturele) instellingen in de binnenstad zijn, een cultuurhistorische setting, kleinschalige gespecialiseerde voorzieningen, creatief onderwijs en productie. Op de IJoevers, maar ook in goed bereikbare zones buiten de binnenstad wordt alternatieve ruimte geboden aan grootschalige centrumfuncties, toeristische voorzieningen (zoals hotels) en gemengde woonmilieus in hoge dichtheden, zoals in de Houthavens.

De binnenstad en de gordels daaromheen hebben baat bij investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte, water en groen, met onder andere 'postzegelparken' en binnentuinen.

Het fietsnetwerk wordt verbeterd door kwaliteitsverhoging in uitvoering en onderhoud. De bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt verbeterd met uitbreidingen van het metro- en sneltramnetwerk. De bereikbaarheid over de weg mag niet verder afnemen. In de Singelgrachtzone en langs de A10 komen parkeergarages.



Kaart 2. Begrenzing van gebiedsvisies

In de 19de- en 20ste-eeuwse gordels worden de mogelijkheden voor differentiatie van het wonen bepaald door specifieke onder- en bovengrenzen (zie de nota 'Onverdeeld Amsterdams'). Kansen voor intensivering van grondgebruik en nieuwe, deels grootschaliger werkfuncties en voorzieningen, zijn er in de zones langs de (toekomstige) metrolijnen.

Extra kansen biedt de ontwikkeling van het Science Park Amsterdam in de Watergraafsmeer met een nieuw NS-station en een aansluiting op de A10.

Op de locatie Middenmeer-Noord zal woningbouw plaatsvinden onder de voorwaarden dat:

- dit aantoonbaar noodzakelijk is voor de komst van het nieuwe NS-station;
- deze in eerste instantie plaatsvindt voor het bereiken van de gewenste vervoerswaarde;
- het verschil van het noodzakelijke aantal woningen met de eerder geplande 1.400 woningen elders in het stadsdeel wordt gerealiseerd op

niet eerder geïnventariseerde locaties;

- die locaties vóór 1 januari 2004 bekend moeten zijn en het eventueel ontbrekende aantal alsnog op Middenmeer-Noord wordt gerealiseerd;
- een eventueel ontoereikende capaciteit voor de veldsport als gevolg van deze woningbouw zal worden gecompenseerd.

De overige veldsportcomplexen en volkstuinen behouden (in ieder geval tot 2010) hun groene functie.

6.2 IJburg en Zeeburgereiland

Context

Eind jaren '90 is de aanleg van IJburg gestart. Met de realisatie van deze stadswijk wordt voldaan aan een substantieel deel van de vraag naar woningen in Amsterdam. Er zullen in totaal 18.000 woningen worden gebouwd (waarvan 3.200 na 2010).

Ook hier wordt gestreefd naar functiemenging.

Gedurende het planproces is het aantal arbeidsplaatsen in IJburg verhoogd van 7.000 naar 12.000. De Piet Heintunnel en de Enneus Heermabrug vormen de eerste infrastructuur om de nieuwe stads-wijk bereikbaar te maken. De sanering van de Diemerzeedijk is afgerond en de aanleg van het Diemerpark is in 2010 volledig gerealiseerd. Door de aanleg van IJburg krijgt het Zeeburger-eiland een andere betekenis, het wordt een schakel tussen stad en IJburg. In 1996 is daarom besloten de bedrijventerreinen te herbestemmen. De bedrijven vormen een barrière door hun ruimtebeslag en milieuhinder. In 2006 wordt de Riolwaterzuiveringsinrichting-Oost en daarmee het laatste bedrijf van het Zeeburgereiland verplaatst.

Opgave

De opgave is het voortzetten van de bouw van IJburg als nieuw stedelijk woon- en werkgebied. Daarbij moet het water als kenmerk van IJburg benadrukt worden in het ontwerp. Het wonen moet worden gemengd met andere functies. Verder moet er ruimte zijn voor latere functieverhuizingen en dus bouwkundige maatregelen in bestemmingsplannen. Er is infrastructuur nodig voor zowel weg als rail. In aanvulling op de metroverbinding vanaf Station Diemen-Zuid is er behoefte aan een doorgaande openbaarvervoerverbinding via IJburg naar Almere, de IJmeerlijn. Vóór 2010 zal de Zuidtangent worden doorgetrokken naar IJburg. Hiervoor moet een tracéonderzoek plaatsvinden. Onderzoek naar de mogelijkheden voor vervoer over water wordt opgenomen in de planvorming.

Het Zeeburgereiland moet zich tot een meer intensief en gemengd gebied ontwikkelen. De mogelijkheden voor een bouwprogramma, met name wonen, en een nieuwe ruimtelijke structuur worden onderzocht. Daarbij moeten de kansen worden benut die de specifieke ligging bij de stad, het landschap en het water biedt. Dat geldt ook voor de bereikbaarheid via de A10, de Zuiderzeeweg, de IJboulevard en de IJtram.

Visie

Rond 2012 is IJburg klaar. De menging van wonen met andere functies is vergelijkbaar met de 19de-eeuwse wijken in Amsterdam. Aan de grote openbare ruimten zijn de belangrijkste voorzieningen geconcentreerd. Met 'IJburg, een wijk zonder scheidslijnen' is een innovatief totaalconcept tot ontwikkeling gebracht, waarbij zorg, dienstverlening en gebouwde omgeving op elkaar zijn afgestemd.

Het ontwerp voor IJburg kent een structuur van eilanden. Water is een belangrijke kwaliteit van IJburg, aan de randen van de eilanden en in de

vorm van het binnenwater. Daarnaast worden op alle eilanden parkjes, pleinen en speelplekken gerealiseerd. Het Diemerpark vormt het nieuwe stadspark en biedt tevens ruimte aan veldsport en natuur. Ook het strand van IJburg, de jachthavens en de natuur van het PEN-eiland vormen belangrijke troefkaarten. IJburg is voor autoverkeer bereikbaar vanaf de A10 en de A1. Voor het langzame verkeer is er een brugverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanaf Station Diemen-Zuid komt er een metroverbinding, de zogenaamde Diemertak. Daarop vooruitlopend wordt de Zuidtangent doorgetrokken naar IJburg. Op termijn is een treinverbinding naar Almere gepland waarvoor in IJburg een reservering is opgenomen. De aanleg van de IJtram geeft IJburg een directe verbinding per openbaar vervoer naar het Centraal Station. De bebouwing in IJburg zal een flexibele opzet kennen. Het woningaanbod is gevarieerd, waaronder 30% sociale-huurwoningen.

Het Zeeburgereiland wordt in de periode van 2007 tot ongeveer 2020 ontwikkeld tot een gebied met stedelijk wonen-werken. Het is belangrijk, mede gezien de korte termijn waarop er kan worden gebouwd, dat er veel woningbouw wordt gerealiseerd. De opgave is het realiseren van minimaal 2.500 woningen op het Zeeburgereiland, grotendeels na 2010. Met de mogelijke komst van de Oost/Westmetrolijn wordt het Zeeburgereiland aanzienlijk beter bereikbaar. Tegen die tijd zal er sprake zijn van intensivering en toevoeging van een bouwprogramma. Bij de plannen voor het Zeeburgereiland ligt het accent voorts op het nautisch karakter van de locatie in samenhang met een jachthaven. Een groene route voor het langzame verkeer over de Oranjesluizen legt een verbinding tussen de Diemerzeedijk en Waterland.

6.3 Noord en Waterland

Context

Stadsdeel Noord bestaat uit verschillende enclaves, want in de loop van de tijd zijn verspreid en na elkaar afzonderlijke gebiedsdelen ontwikkeld in het voormalige Waterlandse veenlandschap (binnendijks) en het voormalige IJ (buitendijks). De woningen zijn verouderd, waardoor ook in Noord stedelijke vernieuwing plaatsvindt. Het accent ligt op de naoorlogse woongebieden de Banne en Nieuwendam-Noord. De Bongerd is een nog te ontwikkelen locatie.

Met de komst van de Noord/Zuidlijn wordt de bereikbaarheid van Noord sterk verbeterd en komen er kansen voor centrumvorming rondom het Buikslotermeerplein. Een andere belangrijke impuls is de herontwikkeling van het Shell-terrein vóór

2010. Deze ontwikkeling vormt de aanzet tot een transformatie die zich verder naar het westen uitstrekt. De stedelijke vernieuwing van Noord is vastgelegd in het document 'Panorama Noord'. Het deel van Waterland dat bij het stadsdeel Noord hoort, is een oorspronkelijk veenlandschap uit de 12de eeuw met hoge ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en archeologische waarden. Het gebied bevat grote waterlopen (aeën en dieën). De relatie land – water (Markermeer) is zowel ruimtelijk als ecologisch van belang. Ondanks geleidelijke veranderingen in dit landschap (door de aanleg van recreatiegebied, vuilstort, door ruilverkavelingen, de nieuwe skyline van Noord) bleef de landschappelijke karakteristiek grotendeels behouden. De huidige plannen zijn gericht op versterking van de landschapskwaliteiten. Met de aansluiting van de A8 op de A9 zal de verbindende functie van de ringweg om Noord aan betekenis winnen.

Opgave

Noord kan attractiever worden door bijvoorbeeld verbeteringen van de water- en groenstructuur. Het stedelijk gebied is gebaat bij een meer gemengde en intensieve ontwikkeling, op voorwaarde dat de infrastructurele netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer worden uitgebouwd. Rondom een aantal knooppunten in Noord is plaats voor een hoogwaardige en intensieve stedelijke ontwikkeling op lange termijn. Dit is mogelijk een grote stimulans voor verdere ontwikkelingen. In deze opgave gaat het om het leggen van verbanden tussen de kwaliteiten van Noord (ruimtelijk, sociaal, economisch) en kansen in regionaal perspectief. Op de Noordelijke IJever moet het deel tussen het Shell-terrein tot en met het NDSM-terrein (dus inclusief de locatie XXL) grotendeels worden ontwikkeld met een intensief en gemengd programma. Voor het oostelijke deel van de Noordelijke IJever is een volgend beleid gewenst ten aanzien van de ontwikkelingen van de industrie langs het IJ. Het gaat in het aangrenzende Waterland om het behoud van het open veenweideland en in het bijzonder om de ecologische en cultuurhistorische betekenis. De agrarische productie moet alternatieven geboden krijgen die de betekenis van het gebied ondersteunen. Waterberging heeft meer ruimte nodig, voorwaarde daarvoor is dat deze moet passen in het landschap.

Visie

De omgeving van het Buikslotermeerplein wordt ontwikkeld als centrumgebied van stedelijk-regionale betekenis (grootstedelijk wonen-werken). De Noord/Zuidlijn wordt hier verknoopt met bus-, auto-, fiets- en voetgangersroutes.

Er zullen hier, al ten dele vóór 2010, bij elkaar zo'n 3.000 woningen worden gerealiseerd. De stedelijke ontwikkeling van en rondom dat centrum wordt voorzien van een uitbreiding van waterberging in de Buikslotermeerpolder.

De stedelijke vernieuwing van Amsterdam Noord betreft transformatie van diverse verouderde woongebieden, grotendeels al vóór 2010. In de zone Van Hasseltweg–Florapark wordt een gedeeltelijke ondertunneling van de Nieuwe Leeuwarderweg onderzocht zodat Florapark en Volewijkspark een aangesloten parkgebied kunnen vormen. Maatregelen voor inpassing van de Nieuwe Leeuwarderweg mogen niet leiden tot een capaciteitsvermindering.

De visie voor de IJever behelst het plan om – overeenkomstig de resultaten van het Masterplan Noordelijke IJever – tussen 2003 en 2030 ongeveer 10.000 woningen te realiseren in het gebied tussen het Shell-terrein tot en met het NDSM-terrein. De westoever van het Noord-Hollandsch kanaal wordt toegevoegd aan de hoofdgroenstructuur, behoudens incidentele bebouwing in de Tolhuistuin.

De oostelijke oever van de Noorder IJplas – plus het zuidelijke deel – worden ontwikkeld als groot-schalig werkgebied. Op de lange termijn is, wanneer een hoogwaardige openbaarvervoersluiting is gerealiseerd, de ontwikkeling tot een grootstedelijk werkgebied mogelijk.

Voor de Noordelijke IJever-Oost kunnen ontwikkelingen binnen de aanwezige industrie die leiden tot wijzigingen, bijvoorbeeld wat betreft de milieuhinder, aanleiding geven om een studie te starten naar toekomstige transformatiemogelijkheden.

Het herstel van de continuïteit en herkenbaarheid van de Waterlandse Zeedijk is van belang voor de groenstructuur van Noord. De IJever zal bereikbaar worden vanaf de A10 met een route via de Bongerd naar de Klapprozenweg. De plankaart geeft door middel van pijlen aan waar deze verbinding ongeveer gelegd zal worden. In het stadsdeel zal nog besluitvorming plaatsvinden over het ontsluitingstracé en de gewenste ondertunneling. De uitvoering start naar verwachting vóór 2010.

De Noord/Zuidlijn kan op langere termijn een aftakking in de richting van Zaanstad krijgen, terwijl een aftakking in de richting van Purmerend mogelijk moet blijven.

De groene driehoek tussen Noord-Hollandsch Kanaal, A10 en Nieuwe Leeuwarderweg maakt geen deel meer uit van de hoofdgroenstructuur. De benodigde bereikbaarheid voor intensieve sportfuncties (deels indoor) en een sporthotel kan hier worden geboden met een frequente busdienst. In Waterland wordt verstedelijkijking tegengegaan.

De betekenis van het landschap wordt vergroot door intensieve agrarische productie te vervangen door agrarisch natuurbeheer en dienstverlening (bijvoorbeeld kamperen, horeca, kanoverhuur, zorgboerderijen en streekproducten). Het stelsel van wandel-, fiets- en vaarroutes voor de recreatie wordt uitgebreid en geoptimaliseerd. De waterberging krijgt extra ruimte waarbij aëen en dieën worden vergroot en natuurontwikkeling plaats kan vinden. De vuilstort in de Volgermeerpolder wordt gesaneerd.

6.4 Westelijke Tuinsteden, A10-West en Nieuwe-Meerzone

Context

De Westelijke Tuinsteden beslaan het gebied dat na de Tweede Wereldoorlog aan de westzijde van de stad werd gerealiseerd. De woningen uit die periode voldoen inmiddels niet meer aan de huidige eisen en ook de openbare ruimte vraagt om vernieuwing. De aantrekkelijkheid om er te leven is afgenomen en het gebied dreigt ruimtelijk en maatschappelijk achteruit te gaan. Daarom is er in het kader van de stedelijke vernieuwing een groot-schalige transformatie op gang gebracht onder de noemer 'Parkstad'.

De A10-Westzone vormt het overgangsgebied tussen de dichtbebouwde vooroorlogse stad en de open tuinsteden. De aanleg van spoor, metro en A10 heeft het gebied versnipperd en het milieu belast. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid over weg en rail zeer goed.

De Nieuwe-Meerzone is het gebied ten noorden van het Nieuwe Meer, rond de A4 tussen de Schinkel en Badhoevedorp. Dit gebied vormt enerzijds de noordgrens van het Amsterdamse Bos en anderzijds de zuidgrens van Nieuw Sloten. In de oost-westrichting vormt het een gebied tussen Schiphol en de Zuidas. De mogelijke aanleg van de verlengde Noord/Zuidlijn tussen deze twee polen plaatst het gebied in een heel andere positie.

Opgave

De opgave kan worden samengevat als het bieden van een toekomstperspectief. Dat is maar ten dele een ruimtelijke zaak. Het gaat ook om het verbreden van de bevolkingssamenstelling en het aanpakken van de sociale problematiek en dergelijke. In ruimtelijk opzicht is de opgave het verbeteren, differentiëren en intensiveren van het woningbestand en het verbeteren van de openbare ruimte. De intensivering moet leiden tot een woningtoename van 15% op het huidige aantal. In het woongebied zal ook een grotere menging met werkfuncties en

voorzieningen moeten komen. Bovendien zijn structurele maatregelen nodig die de tuinsteden een betere positie geven ten opzichte van de stad en de regio. Het gaat om infrastructurele maatregelen, om de stedenbouwkundige structuur, en om gerichte investeringen in de groen- en waterstructuur. De goede bereikbaarheid van de A10-Westzone moet worden benut voor intensivering en transformatie. De milieuhinder moet teruggedrongen worden en de ruimtelijke samenhang van oost naar west verbeterd.

De opgave voor de Nieuwe-Meerzone betreft nader onderzoek naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, in het bijzonder wat betreft draagvlak, halteplaatsen, exacte tracering en ruimtelijke inpassing.

Visie

Het aantal woningen neemt straks toe, de woningen zijn verbeterd en groter en er is meer ruimte voor dure woningen en koopwoningen. De stedenbouwkundige structuur zal sterk zijn gewijzigd. De open-bouwblokverkaveling is op veel plaatsen verlaten voor andere typologieën; een fenomeen als de stadsstraat keert terug. Er komt daardoor veel minder woonomgevingsgroen. De differentiatie tussen verschillende delen van de tuinsteden naar onder meer dichtheden, functiemenging en inrichting van de openbare ruimte zal toenemen. Op het gebied van groen en water wordt het groene carré van de tuinsteden versterkt en toegevoegd aan de hoofdgroenstructuur. Het Sloterplaspark wordt verbeterd en de aangrenzende groene scheg wordt ontwikkeld volgens het flexibele concept van de Groene Plantage. Extra aandacht krijgt de groene verbinding Sloterplas-Spaarnwoude. Op lange termijn kan de bereikbaarheid per rail ingrijpend worden verbeterd door de aanleg van een Oost/West-metrolijn. Met deze lijn verbeteren de kansen van de Cornelis Lelylaan als regionaal knooppunt en van het Osdorpplein dat zich tot een centrummilieu kan gaan ontwikkelen. De kwaliteit van het fietsnetwerk wordt verbeterd.

In de A10-Westzone wordt een intensief en gemengd bouwprogramma ontwikkeld met een stedelijke tot regionale betekenis. Zwaartepunten zijn de omgeving van de Lelylaan en de omgeving van de Jan van Galenstraat. De A10 zelf zal worden 'ingepakt' met geluidwerende bebouwing. Een deel van de bestaande woonbebouwing in deze zone wordt vervangen door nieuwbouw.

In de Westelijke Tuinsteden en de A10-Westzone zullen 7.000 (mogelijk 10.000) woningen worden toegevoegd in de periode tot 2010. Bij de vernieuwingsplannen zal de verfijnde milieutypering worden gehanteerd uit de nota 'Parkstad richting

2015' (Bureau Parkstad, 2001).

In Geuzenveld is een aantal kleinere woningbouwlocaties op de plankaart aangegeven, namelijk de Geuzenbaan en Noorderhof (bij de Sloterplas). De Nieuwe-Meerzone blijft in de periode tot 2010 een groen gebied. Tussen de Oude Haagseweg en de A4 vindt wel stedelijke ontwikkeling plaats.

6.5 Amsterdam Zuidoost

Context

Amsterdam Zuidoost bestaat uit de Bijlmermeer en de latere wijken, waaronder Gaasperdam en de Venserpolder. Deze stadslob kent een aantal ruimtelijke kwaliteiten zoals de goede infrastructurele aansluitingen op stad en regio, de ligging in het Amstel- en Vechtlandschap en de recente ontwikkelingen rondom station Bijlmer. Het woongebied van de Bijlmermeer en de latere 'inbreidingen' zijn echter in een negatieve ontwikkeling terecht gekomen waardoor een grootschalige herstructurering nodig is in het kader van het stedelijke-vernieuwingsbeleid. Een omvangrijk maatschappelijk en ruimtelijk programma moet in deze situatie verbetering brengen. De woonbuurten in Gaasperdam functioneren overwegend goed.

Opgave

De leefkwaliteit in de Bijlmermeer moet worden verbeterd ten opzichte van de stad en de regio. Dat is overigens maar ten dele een ruimtelijke kwestie. Het gaat ook om het verbreden van de bevolkingssamenstelling, het aanpakken van de sociale problematiek en dergelijke. Wonen en werken in de Bijlmermeer (en daarmee het imago van het stadsdeel) moeten aantrekkelijker worden. Dat vraagt om verbetering, differentiatie en intensivering van het woningbestand en aanpak van de openbare ruimte. Er moet een hogere stedenbouwkundige kwaliteit worden nagestreefd (minder enclaves), gepaard aan hogere bebouwingsdichtheden.

Er zijn verder maatregelen nodig om de groen- en waterstructuur in de Bijlmermeer aan te passen aan de hedendaagse eisen. De stedenbouwkundige veranderingen betekenen een enorme toename van verharding en bebouwing en een forse afname van het groenoppervlak. Dat vergt een hernieuwde visie op de betekenis van grotere groenelementen en andere oplossingen voor het waterbeheer van Zuidoost in zijn geheel. De goede bereikbaarheid over de weg en per spoor (trein, metro) in het gebied zou beter moeten worden benut. Op termijn ontstaan er mogelijk kansen voor intensivering langs de Gaasperdammerweg.

Visie

In de Bijlmermeer worden grote delen van de hoogbouw met hun kenmerkende honingraatstructuur vervangen door laag- en middelhoogbouw. Daarbij komt er meer differentiatie in de woningvoorraad door duurdere woningen en koopwoningen en wordt wonen gemengd met werken en voorzieningen. De zone langs de metrolijn naar de Gaasperplas leent zich bijzonder goed voor intensivering én menging. Woningverbetering en nieuwbouw leveren per saldo 10% meer woningen op in de periode tot 2010. De vernieuwing van de verschillende gebiedsdelen wordt in onderlinge samenhang aangepakt. De bebouwing wordt daarbij verdicht rondom het winkelcentrum Amsterdamse Poort en er worden winkelcentra ontwikkeld bij Ganzenhoef (met een buurtfunctie) en K-midden (op de wijk georiënteerd). Het fietspadennetwerk wordt verbeterd.

De dreven ten westen van de Gooiseweg (doorgaand verkeer) worden op de huidige hoogte gehandhaafd, ten oosten daarvan (lokale bereikbaarheid) worden ze verlaagd naar maaiveldniveau. De Gooiseweg wordt ruimtelijk beter ingepast, maar de capaciteit moet behouden blijven. De Zuidtangent, met twee haltes aan de Gooiseweg, sluit de Bijlmermeer beter aan op de omliggende regionale centra. Bij de eventuele aanleg van een ondergrondse A6-A9 op termijn wordt de Gaasperdammerweg in zijn functie gedegradeerd. Kanttekening hierbij is dat in de studie 'de Uitweg' meerdere alternatieve tracés voor de A6-A9-verbinding worden onderzocht, waarin ook de Gaasperdammerweg, al dan niet verdiept of in een tunnel, een optie is.

Tot die tijd wordt de ruimte in de wegzone vrijgehouden voor ontwikkelingen. Het meest kansrijk zijn de delen waar de metrolijnen de weg kruisen, in het bijzonder het gebied aan het einde van de Gaasperplaslijn aan het Gaasperplaspark. De kwaliteit van het Bijlmerpark wordt verhoogd, er komt ruimte voor sport en voor een meer openbaar, intensief en divers gebruik. Een deel zal worden bebouwd. De opgave bestaat uit het realiseren van 900 woningen vóór 2010. Het aangepaste park wordt toegevoegd aan de hoofdgroenstructuur. Vergroting van de waterberging vindt plaats door verbreding van de drie oost-west gelegen waterlopen in het stadsdeel. De noordelijke meander vormt daarbij een schakel in de verbinding tussen Amstelland en IJmeer.

6.6 Amstelscheg

Context

De Amstelscheg is de ideaaltypische groene scheg, een aantrekkelijk verblijfsgebied met centraal daarin de Amstel, de verbinding tussen het centrum en het Groene Hart van de Randstad. De scheg vormt een uitgespaard stuk landschap van het oorspronkelijke veenlandschap waarin Amsterdam ontstond. In de scheg worden recreatie en natuur- en landschapswaarden gecombineerd. De kop van de Amstelscheg ligt binnen Amsterdam, het grootste deel hoort tot de gemeente Ouderamstel.

Opgave

De opgave voor de Amstelscheg bestaat uit behoud en bescherming van alle waarden. De scheg kan meegroeien met de veranderende wensen van de stedelijke bevolking op het gebied van vrijetijdsbesteding. Verder moet rekening worden gehouden met mogelijkheden voor waterberging. In de kop van de scheg, vooral aan de oostoever van de Amstel, moeten stad en scheg beter op elkaar worden aangesloten. De hoofdgroenstructuur wordt hier uitgebreid met een zone langs het water, in samenhang met de transformatie van werkgebied Amstel I. Daar ontstaat een intensiever gebruikt en meer gemengd stedelijk gebied.

Visie

Met zorgvuldige en kleinschalige ingrepen worden kwaliteit, gebruiks- en belevingsmogelijkheden van de Amstelscheg verder vergroot. Voor waterberging worden, in de Amsterdamse visie, de dieper gelegen polders aan de Amsterdamse stadsrand voorlopig gereserveerd. In de kop van de Amstelscheg worden langs het water groene promenades gerealiseerd.

6.7 Zuidas en Buitenveldert

Context

De Zuidas is een gewilde locatie voor nationale en internationale bedrijven vanwege de uitstekende bereikbaarheid in de binnenflank van de Randstad, de korte afstand tot Schiphol en de binnenstad van Amsterdam, de nabijheid van groen en de ligging van het gebied tussen twee hoogwaardige woonmilieus. De ontwikkeling van de Zuidas tot een kantorenlocatie was in de jaren '80 vooral een autonome aangelegenheid. In de jaren '90 is de visie op het gebied aangepast en wordt er een stedelijk gebied ontwikkeld waarbij een flinke menging met wonen wordt nagestreefd. Belangrijk is voorts het imago van het gebied te versterken door gebruik te maken van de aanwezigheid van zorg- en onderwijs-

voorzieningen (de Vrije Universiteit met het VU-ziekenhuis). Ook kunst (internationale presentatie) kan het milieu en het imago van de Zuidas ten goede komen.

De omvangrijke bundel infrastructuur, gevormd door de sporen van rail en metro en de ringweg A10, zorgen voor een enorme barrière tussen de verschillende stadsdelen. De voorgenomen overkluizing van de infrastructuur zal de relaties binnen het gebied en met de omliggende woongebieden Zuid en Buitenveldert sterk verbeteren. Buitenveldert is in dezelfde periode gebouwd als de Westelijke Tuinsteden. De problemen zijn echter minder groot en de stedelijke vernieuwing is hier nog niet begonnen. Belangrijke invloed gaat uit van de aangrenzende Zuidas met zijn dynamische ontwikkeling.

Opgave

De opgave voor de Zuidas is het ontwikkelen van een grootstedelijk kerngebied met een internationale top van bedrijven en voorzieningen. Daarmee moet het een belangrijk deel van de stad worden waarmee Amsterdam zich internationaal profileert. Voor die internationale uitstraling is meer nodig dan kantoren, het gaat dan bijvoorbeeld ook om bijzondere voorzieningen met een hoogstedelijk karakter. De Zuidas moet verankerd worden in het stedelijke weefsel van de aanliggende buurten. Hierbij is het van belang dat er ook veel ruimte komt voor wonen en voorzieningen. De barrièrewerking en milieuhinder van de omvangrijke infrastructuur moeten worden teruggedrongen. De bereikbaarheid moet verder worden vergroot op alle niveaus. Hiervoor moet ruimte worden gereserveerd, voor zowel weg als rail.

In Buitenveldert zal in de komende decennia de stedelijke vernieuwing een rol spelen. Gezien de aard van het gebied en de problematiek is waarschijnlijk een andere uitwerking van dit beleid nodig dan in de gebieden die nu opnieuw worden gestructureerd (delen van Amsterdam-Noord, de Bijlmer en de Westelijke Tuinsteden). Het gaat in Buitenveldert om het precies formuleren van de opgave en de periode waarin deze moet worden uitgevoerd. Bijzonder aandachtspunt is de relatie met de ontwikkeling van de Zuidas.

Visie

De Zuidas wordt in 20 tot 30 jaar ontwikkeld tot een deel van de stad, complementair aan de binnenstad, met een andere kleuring en een ander karakter. Kantoren en internationale voorzieningen, met name op het gebied van cultuur, zullen zorgen voor een divers karakter. Daarnaast zal er worden gewoond, gesport en gerecreëerd. Het grootste deel van de woningbouw zal plaatsvinden na 2010,

uitgaande van uitvoering van het dokmodel op lange termijn.

Het vernieuwde Station Zuid zal fungeren als brandpunt van de ontwikkeling. Als station van de eerste orde wordt het een stopplaats voor de Hogesnelheidslijn en de binnenlandse shuttles. Verder vormt het een belangrijk station in het nationale en (inter)regionale railnetwerk. De Noord/Zuidlijn verbindt de Zuidas vanaf 2010 met de binnenstad en Noord en later ook met Schiphol. Voor de lange termijn wordt onderzocht of het mogelijk is om de eventuele magneetzweefbaan langs de Zuidas te leiden. De wegcapaciteit van de A10 wordt vergroot. Een derde afslag aan de zuid- en noordzijde wordt gereserveerd. Verder blijft een (zuidelijke) reservering in stand voor de zogenaamde Schinkelverbinding voor de auto en de bus. Voor het parkeren in de Zuidas wordt in principe uitgegaan van een norm van 1,25 parkeerplaats per woning, waarbij echter een norm van 2 parkeerplaatsen per woning niet onmogelijk wordt gemaakt.

Het is gewenst dat de infrastructuur in de Zuidas grotendeels onder de grond wordt gebracht. Daarmee worden de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van het gebied sterk vergroot. De milieuhinder neemt af en de aangrenzende woonbuurten Buitenveldert en Zuid kunnen met langzaam-verkeersroutes met elkaar worden verbonden. Bovendien kan er meer worden gebouwd. Er wordt in de Amsterdamse visie een programma van in totaal 2.000.000 m² gerealiseerd met een menging van 50% wonen en 50% werken. Ook groen en sport spelen een rol in de Zuidas. Bestaande sportterreinen worden – in geoptimaliseerde vorm – opgenomen in het nieuwe Drentepark, boven op de infrastructuur. Amstelland en het Amsterdamse Bos gaan meer bijdragen aan de kwaliteit en uitstraling van de Zuidas, door het verbeteren van groene routes en de aanleg van ondersteunende voorzieningen in en aan het groen. Buitenveldert blijft ook straks een aantrekkelijk woongebied. In de stedelijke vernieuwing wordt veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De ruimtelijke relatie met Zuid is straks verbeterd door continuïteit in aantrekkelijke fiets- en voetgangersroutes op het maaiveld.

6.8 Westpoort

Context

Havens en industrie vormen belangrijke economische pijlers van Amsterdam. De Amsterdamse havens zijn het afgelopen decennium, na een periode van stagnatie, sterk gegroeid. De havens zijn in de eerste plaats verwerkingshavens met een hoge

toegevoegde waarde. Overigens vestigen zich er niet alleen nieuwe bedrijven, ook milieuhinderlijke bedrijven van elders uit de stad krijgen er een plek. Na de ontwikkeling van de Afrikahaven en omgeving zit Westpoort vol. Elders in het Noordzeekanaalgebied moet ruimte worden gerealiseerd voor de (autonome) groei van haven- en industrieactiviteiten.

Opgave

Westpoort moet ruimte blijven bieden aan groot-schalige, milieuhinderlijke bedrijven. Er is, behalve voor autonome groei, ook ruimte nodig voor niet met andere functies mengbare bedrijvigheid die van hun huidige plek moeten worden verplaatst. Transformaties langs het IJ en elders in de stad versterken deze vraag naar ruimte. De precieze omvang vergt nadere studie. Een goede ontwikkeling van de havens vraagt om een vergroting van de bereikbaarheid, over water, weg en spoor. Voorts is het een opgave om te onderzoeken hoe de havens, als dynamisch deel van de stad, meer opengelegd en zichtbaar kunnen worden gemaakt voor het publiek.

Visie

De komende decennia zullen de intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik in de havens door moeten gaan om ruimte te winnen. Aanvullend zal er ook ruimte geboden worden voor haven- en industrie functies. Deze wordt elders in het Noordzeekanaalgebied gerealiseerd, maar zo mogelijk ook in aansluiting op Westpoort. Het gaat om een draaiing van de grens van de Machineweg waarbij ten westen en ten zuiden van Westpoort meer en beter bruikbare ruimte beschikbaar komt. Ook de milieurimte moet daarbij worden vergroot. De bereikbaarheid zal worden verbeterd door de aanleg van de Westrandweg, de Westrandspoorlijn, een tweede aansluiting op het hoofd railnet, de tweede zeesluis bij IJmuiden en mogelijk een nieuwe vaarverbinding bij Zijkanaal F. De tweede zeesluis is ook nodig om voldoende bedrijfszekerheid in het havengebied te kunnen garanderen. Tenslotte zal het havengebied beter worden ontsloten voor fietsers en zullen er kleinschalige recreatieve steunpunten worden ontwikkeld. Hoewel voor Amsterdam de voorkeur uitgaat naar de locatie 'gedraaide Machineweg', blijft het Geuzenbos als alternatief gereserveerd.



Voor de zone Amstel - AMC wordt een ontwikkelingsstrategie opgesteld.

7 Nadere uitwerkingen

Voor twee gebieden geldt een nadere uitwerking (zie kaart 3).

De Amsterdamse Westrand vormt een gebiedsdeel waarvoor een formele structuurplanuitwerking zal worden gemaakt. Voor dit gebiedsdeel is een visie opgesteld die in dit structuurplan wordt weergegeven en waarvoor een redelijk draagvlak blijkt te bestaan. Er is vooral behoefte aan maatwerk in de precieze ruimtelijke vertaling van die visie naar het gebied.

De zone Amstel – AMC vormt een gebiedsdeel waarvoor een ontwikkelingsstrategie wordt aangekondigd. Voor dit gebiedsdeel bestaat er op hoofdlijnen een visie die in dit structuurplan wordt weergegeven. Er is op hoofdlijnen draagvlak voor de wens en noodzaak van transformatie. Er bestaan echter nog vele vragen ten aanzien van de aard en inrichting van het transformatieproces zelf en bovendien van de meest gewenste uitkomsten van dat proces.

De in het ontwerpstructuurplan aangekondigde programmastrategie woningbouw 2010-2030 is inmiddels vervangen door het Actieplan 50.000+ (conceptrapportage november 2002).

Voor de structuurplanuitwerking en de ontwikkelingsstrategie wordt hier, na een beschrijving van de context, eerst de visie (op hoofdlijnen) weergegeven. Daarna volgt de opgave zoals die aan de structuurplanuitwerking en de ontwikkelingsstrategie wordt meegegeven.

7.1 Structuurplanuitwerking Westrand

Context

De Westrand kent drie deelgebieden:

- de Westrandscheg is het stadsrandgebied tussen de Westelijke Tuinsteden en de ringvaart om de Haarlemmermeer;
- de Brettenzone betreft de zone tussen de Westelijke Tuinsteden en haven- en industriegebied Westpoort;
- het Geuzenbos en de groenzone tussen Spaarnwoude Houtrak en Westpoort.

De Westrand heeft sterke directe relaties met het noordelijke deel van de Haarlemmermeerpolder, buiten de gemeente Amsterdam. De Westrand als gebied kent voor een groot deel nog een agrarisch gebruik, terwijl andere delen bestaan uit extensief groen met een betekenis voor recreatie en natuur. Het gebied wordt steeds meer beïnvloed door de ontwikkeling van de luchthaven, de zeehaven en de Westelijke Tuinsteden. Illustratief is dat er al twee

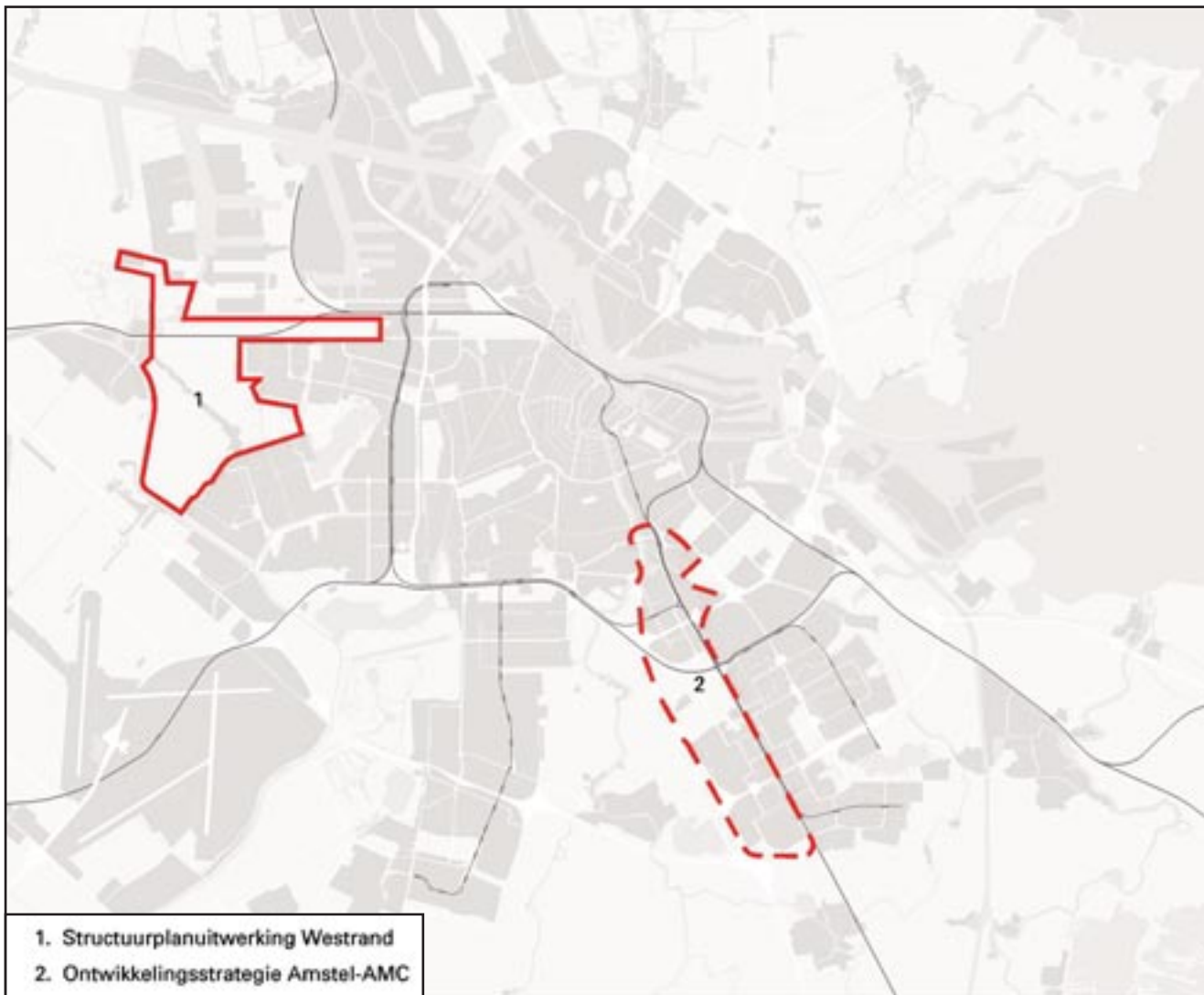
maal een structuurplanuitwerking voor dit gebied is opgesteld en dat er nu opnieuw, in het kader van de Schipholvisie, visievorming plaatsvindt. Het is een gebied dat als het ware in afwachting is van tal van ontwikkelingen.

In het kader van de uitwerking van de Schipholvisie (Ruimtelijk-Economische Visie Schiphol 2) is voor dit gebied op hoofdlijnen een visie bepaald. Het is noodzakelijk om deze visie verder uit te werken en maatwerk te leveren om tijdig op de ontwikkelingen te kunnen anticiperen en geen onnodige planologische onzekerheid te laten bestaan. Om die reden wordt een structuurplanuitwerking opgesteld. Hieronder volgt eerst de visie zoals die op hoofdlijnen al is bepaald. Daarna wordt de opgave voor de aangekondigde structuurplanuitwerking gegeven.

Visie Westrand op hoofdlijnen

De Westrandweg zal binnen 10 jaar worden aangelegd. Over de gewenste wegafslagen (aantal en ligging), de aard van de landschappelijke inpassing (onderzoek van bureau West 8), de wens een groene Sloterscheg van formaat in te richten naast een concentratie van bedrijventerreinen in het zuidelijke deel van de Westrand bestaat brede overeenstemming. Binnen dit kader is de toekomstige inrichting van het gebied aan de orde.

Gestreefd wordt naar een evenwichtige visie die recht doet aan verschillende ruimteclaims in het gebied. Uitgangspunten zijn onder andere de groene verbinding van Sloterplas naar Spaarnwoude, de recreatieve en ecologische verbindingzone Groene As Amstelland – Spaarnwoude, de landschappelijke inpassing van grootschalige infrastructuur en in samenhang daarmee een inrichting als Groene Plantage. Dat laatste bestaat uit een duurzaam groen-blauw raamwerk, met een flexibeler groen-blauwe invulling. Dit raamwerk is afgestemd op de eisen van waterberging in het gebied en bevat recreatieve en ecologische verbindingen. Groene functies als volkstuinten en sportvelden krijgen binnen dit raamwerk een plek. Ook de niet-groene



Kaart 3. Begrenzing van structuurplanuitwerking en ontwikkelingstrategie

functies in de Westrand, zoals bedrijventerreinen, worden zo mogelijk in het raamwerk opgenomen. Claims voor bedrijventerreinen liggen in de Lutke-meerpolder, ter hoogte van de slibvelden bij Spaarnwoude en na 2010 ook in de Osdorper Bovenpolder. De claim voor een bedrijventerrein in de Osdorper Bovenpolder betekent dat er geen claim voor een bedrijventerrein meer ligt in de Osdorper Binnenpolder (structuurplan 1996) en dat sportpark De Eendracht wordt behouden. Voor de lange termijn ligt er tevens een reservering voor een werkgebied in de Brettenzone die pas tot ontwikkeling komt wanneer de noodzaak daartoe wordt aangetoond. De reservering voor dat werkgebied bestaat uit een strip aan de noordzijde van de Brettenzone in plaats van de trechtervormige reservering uit 1996, zodat de groene verbinding niet wordt afgesloten. Het Geuzenbos vormt eveneens een reservering, specifiek voor uitbreiding van het grootschalige werkgebied van Westpoort. Deze

reservering vervalt echter wanneer de locatie 'gedraaide Machineweg' beschikbaar komt. Grootschalige, aan Schiphol gebonden bedrijventerreinen zouden in de visie van Amsterdam in de Haarlemmermeer een plek moeten vinden. Al met al is gezocht naar de meest gunstige ligging van de werkgebieden in de Westrand, gezien de kwaliteiten en verbindingen van natuur en landschap en gezien de mogelijkheid deze werkgebieden optimaal te ontsluiten. De Westrandweg krijgt een afslag waarbij de voorlopige voorkeur van Amsterdam uitgaat naar een zuidelijke afslag op Amsterdams grondgebied (Osdorper Bovenpolder), zodat een directe aansluiting van Parkstad mogelijk wordt. Besluitvorming vindt echter pas plaats in het kader van de structuurplanuitwerking. Met de voorkeurskeuze wordt de ontsluiting verbeterd, niet alleen van de bedrijventerreinen ter plekke, maar ook van Parkstad in zijn geheel. Verder blijft de reservering voor de Westrandspoorlijn bestaan.

Opgave structuurplanuitwerking Westrand

De opgave voor de structuurplanuitwerking betreft het nader bepalen en planologisch vastleggen van tenminste de onderstaande zaken:

- de precieze aard, omvang en fasering van het ontwikkelingsprogramma voor de Westrand;
- specifiek het werkprogramma voor de Westrand, mede in het licht van de transformaties van werkgebieden elders in de stad, de autonome stedelijke groei van extensieve bedrijvigheid en de ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden;
- het ontwikkelingsprogramma dient te worden afgestemd op het vraagstuk van de mobiliteitsontwikkeling en bereikbaarheid, met name over de weg;
- de inrichting van het werkprogramma (op hoofdlijnen) vanuit het belang van de bedrijvigheid zelf, maar vooral ook vanuit de ligging binnen de Groene Plantage;
- de bestaande landschappelijke waarden en potenties voor het concept van de Groene Plantage. Het gaat daarbij om behoud, maar vooral ook ontwikkeling van groene en blauwe kwaliteiten in de Westrand in het algemeen;
- daarbij worden betrokken het Wensbeeld Hoofdgroenstructuur, het Waterplan Amsterdam, maar ook groene onderleggers op het gebied van cultuurhistorie en natuurwaarden;
- voorts worden betrokken (maar niet als uitgangspunt zonder meer) nieuwe onderzoeksresultaten op het gebied van veldsport;
- tevens wordt (de aanzet tot) nieuw volkstuinenbeleid in de uitwerking betrokken;
- de kansen voor inpassing van de recreatieve en ecologische verbindingzones Sloterpolder – Spaarnwoude en de Groene AS Amstelland – Spaarnwoude;
- de wens tot verbetering van doorgaande fietsroutes tussen stad en omgeving;
- het bepalen van de gewenste milieukwaliteit binnen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

De opgave per gebiedsdeel of ruimtelijk element betreft bovendien het nader bepalen en planologisch vastleggen van:

- de wenselijkheid en consequenties van een ontwaarding respectievelijk een knip in de Haarlemmerweg in combinatie met het verbinden en opwaarderen van de Noordzeeweg – A5;
- het in overleg nader bepalen van de mogelijkheden en consequenties van een draaiing van de Machineweg als uitbreiding van Westpoort, met als uitgangspunt draaiing vanaf de hoek Houtrakpolder zodat substantiële ruimtewinst kan ontstaan (65 ha) en de Inlaagpolder niet

wordt aangetast (overigens buiten plangebied en gemeentegrenzen);

- ontwikkeling van – indien draaiing van de Machineweg niet doorgaat – een werkgebied op de plek van het Geuzenbos. Uitgaan van de uitvoering van een (tijdelijk) groen inrichtingsplan;
- de ontwikkeling van een werkgebied ter hoogte van de slibvelden. Daarbij ook de eventuele uitbreiding van de milieuhindercontour betrekken;
- inpassing van de eventuele ontwikkeling van een bedrijvengebied in de Brettenzone;
- optimalisering van de sportvelden in Ookmeer en inpassing van nieuwe ontwikkelingen zoals die met betrekking tot de Academie voor Lichamelijke Opvoeding (ALO);
- optimalisering van de veldsport op sportpark Spieringhorn;
- het zoeken naar ruimte voor volkstuinen en veldsport (nieuw en ter compensatie) in de Osdorper Binnenpolder en eventueel de Brettenzone. Daarbij dit nieuwe programma inzetten als 'landschapsvorming' zoals verkend in het 'Plan Geuze' en passend in het concept van de Groene Plantage.

Voor alle acties die deel uitmaken van deze structuurplanuitwerking geldt dat ze in overleg met relevante buurgemeenten, stadsdelen, Bureau Parkstad en gemeentelijke diensten en bedrijven worden verricht. Voorts is afstemming van belang met de streekplanherziening voor de Westrand van Amsterdam / Noordzijde van de Haarlemmermeer die door de provincie wordt ondernomen.

7.2 Ontwikkelingsstrategie Amstel - AMC

Context

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een noordelijk deel, de zogenaamde Overamstelzone, bestaande uit de werkgebieden Amstel I, II en Weespertrekvaart en aangrenzende gebiedsdelen, en de A2-zone ten zuidwesten daarvan tussen Duivendrecht en AMC met als belangrijkste gebiedsdeel de omgeving van de ArenA. Beide zones liggen deels buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam en bestaan uit een groot aantal zeer verschillende deelgebieden. Gemeenschappelijk kenmerk is een grote dynamiek die te maken heeft met de uitstekende bereikbaarheid, zowel over de weg als per openbaar vervoer. Het gebied maakt deel uit van de zuidband van Amsterdam en daarmee van de binnenflank van de Randstad. Bij die dynamiek zijn een groot aantal verschillende spelers betrokken. Er vindt samen met de buurgemeenten reeds planvorming plaats in het kader van

het Masterplan Middengebied Zuidoostlob, gericht op verstedelijking in deze zone. Voorts zijn er diverse plannen voor deelgebieden in de maak. Zo is er de Visie Overamstel voor deelgebied Amstel I, waarbij de mogelijkheden voor woningbouw zijn verkend. Er vindt visievorming plaats voor de omgeving van het Amstelstation. Verder zijn er studies op het gebied van de bereikbaarheid ('Van Omval tot AMC' bijvoorbeeld). Ook voor Amstel III vinden doorlopend planvorming en ontwikkeling plaats, het meest in het oog springend in de omgeving van de ArenA. De plannen en studies betreffen concrete ontwikkeling van nog onbebouwd terrein. Maar nu het gebied langzaamaan vol begint te raken, gaat het in toenemende mate om transformaties waarbij bestaande functies en bestaand gebruik plaats maken voor een nieuw, vaak intensiever en een meer gemengd programma. De transformatie van de nieuwe gebieden wordt gestimuleerd door de vraag naar ruimte voor gemengde stedelijke milieus en in het bijzonder voor wonen. Voor de Overamstelzone zijn er bijzondere kansen door de ligging aan de Amstel en de Amstelscheg, de nabijheid van het intensieve en gemengde stedelijke gebied binnen de ringweg A10, de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (metro en trein) en aansluiting op het snelwegennet. Tegelijk wordt een transformatie bemoeilijkt door de milieu-problematiek en moet rekening worden gehouden met het belang van de huidige bedrijven voor de breed geschakeerde Amsterdamse economie. De transformatie is afhankelijk van diverse condities waaraan dient te worden voldaan. Er is behoefte aan een visie hoe dit proces van transformatie wordt ingericht en georganiseerd en welke doelen kunnen worden bereikt.

Voor de A2-zone vormt de uitstekende bereikbaarheid een belangrijke troefkaart. Bovendien kent het gebied een interessant contrast tussen het grootstedelijke kerngebied rond de ArenA en het pastorale groen van de direct daaraan grenzende Amstelscheg. Transformaties worden hier minder door milieuhinder bemoeilijkt, maar de aanwezige grootschalige infrastructuur en de hindercontouren van de luchthaven leggen wel beperkingen op. Wat betreft infrastructuur gaan in de toekomst de potenties van de Gaasperdammerweg, mede afhankelijk van de verbinding A6-A9 (voorlopig drie varianten overeenkomstig de studie 'de Uitweg') een grote rol spelen. De aanwezige bedrijven in de A2-zone staan minder onder druk dan die op de oudere werkgebieden in de Overamstelzone. Wel spelen er processen van het omzetten van andere functies in kantoren. Nabij Duivendrecht zijn er de belangen van veldsport en volkstuinders. Specifiek is er behoefte aan een strategie waarbij in de trans-

formatie van het gebied ruimte voor wonen kan ontstaan. Hoe ziet een 'occupatieproces' in deze zone eruit? Meer algemeen is er behoefte aan een visie op hoe het transformatieproces als zodanig wordt ingericht en georganiseerd.

Om die reden wordt in dit structuurplan een ontwikkelingsstrategie voor de zone Amstel – AMC aangekondigd. In de volgende paragraaf wordt een visie op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling gegeven die de inhoudelijke context vormt van het denken. Daarna wordt de opgave voor de ontwikkelingsstrategie geschetst.

Visie Amstel – AMC op hoofdlijnen

De zone Amstel – AMC wordt gerekend tot de belangrijkste gebieden voor menging en intensivering. Specifiek voor de Overamstelzone geldt dat de voorwaarden voor deze ontwikkeling vooral het terugdringen van de milieuhinder zijn en het zodoedig aanbieden van geschikte alternatieve ruimte voor activiteiten die niet met andere te mengen zijn of die door andere functies worden verdrongen. Essentieel is verder dat er ruimtelijk een goede aansluiting komt op het omliggende stedelijke gebied enerzijds en het groen en landschap van de Amstelscheg anderzijds. De transformatie die al vóór 2010 in de Overamstelzone wordt gestart om tot een milieu van grootstedelijk wonen-werken te komen wordt beperkt tot het gebied tussen Amstel en metroringlijn en tussen A2 en Weespertrekvaart. Daarbij wordt voorzien in het realiseren van 2.500 woningen. In de A2-zone zal er sprake zijn van een interne zonering, waarbij intensieve en gemengde milieus (met wonen) nabij de haltes van openbaar vervoer worden gerealiseerd en extensievere werkgebieden in de zone nabij de A2. Station Bijlmer ontwikkelt zich tot een station op nationaal niveau en vormt het centrum van een nieuw grootstedelijk kerngebied. Vrijtijdsbesteding (leisure) is hier het hoofdthema. Daarnaast is er sprake van detailhandel, kantoorfuncties en wonen. Het Centrumgebied Zuidoost vormt een nieuw en belangrijk stedelijk ontmoetingspunt in Amsterdam.

De zone Amstel – AMC in haar geheel zou op termijn een verdergaande verstedelijking kunnen ondergaan met een aanzienlijk woningbouwprogramma.

Van belang is voorts dat de verbindingen tussen het in de toekomst gemengde stedelijke gebied en de aangrenzende Amstelscheg sterk worden verbeterd, onder andere door een groen-blauwe verbinding ter hoogte van Station Duivendrecht.

Opgave ontwikkelingsstrategie Amstel - AMC

Aldus is de opgave voor de Overamstelzone het in gang zetten van een gefaseerde ontwikkeling die

uitzicht biedt op transformatie, waarbij zorgvuldig met bestaande belangen wordt omgegaan en zorgvuldig wordt gecommuniceerd. Voor de komende 10 jaar gaat het zowel om uitvoerende acties die al in het gebied plaatsvinden als om verkennende acties voor de lange termijn. Daarbij moet voor de lange termijn een verdergaande transformatie worden verkend met een aanzienlijk woningbouwprogramma. Punt van onderzoek is ook wat de consequenties zijn van het realiseren van dat programma op Amstel I en Weespertrekvaart dan wel in overige gebiedsdelen in de zone Amstel – AMC. Bij de op te stellen ontwikkelingsstrategie dienen uiteenlopende partijen betrokken te worden, zowel gemeentelijk als maatschappelijk. De mogelijkheden, uitgangspunten, randvoorwaarden en condities van het transformatieproces zullen uitvoeriger moeten worden verkend. Meer concreet betreft het:

- inzicht in welke gemeentelijke en maatschappelijke partijen in het proces betrokken moeten worden;
- het verstandig omgaan met belangen van zittende bedrijven, volkstuinen en sport en gemeentelijke overheden in de communicatie rond de transformaties die worden verkend;
- het instrumentarium om gewenste ontwikkelingen op termijn mogelijk te maken en ongewenste tegen te gaan;
- de mogelijke faseringen van het ontwikkelingsproces, waarbij nader onderzoek naar de levenscycli van gebiedsdelen wordt betrokken;
- daarbij ook aandacht voor eventueel tijdelijke occupaties, bijvoorbeeld (economische) broedplaatsen in de Overamstelzone;
- aandacht voor het occupatieproces van het wonen in het gebied, een functie die tot nu toe grotendeels ontbreekt;
- inzicht in de condities voor alternatieve ruimte voor verplaatsing en expansie van niet-mengbare activiteiten en bedrijvigheid;
- aandacht voor het belang van extensieve en moeilijk mengbare economische functies en daaraan gekoppelde werkgelegenheid voor laaggeschoolden in dit deel van de stad;
- de omvang en aard van de ontwikkelingsprogramma's en daarbij nadrukkelijk de vraagstukken van bereikbaarheid, mobiliteitsontwikkeling en woon-werkbalans betrekken;
- de mogelijkheden en consequenties van menging in verschillende typen milieus;
- de bestaande waarden en ontwikkelingskansen van water, groen en cultuurhistorische aspecten (onderleggers). Hierbij het Wensbeeld Hoofdgroenstructuur betrekken;
- onderzoeken van de gewenste milieukwaliteit

binnen de toekomstige stedelijke ontwikkelingen;

- de kansen en beperkingen van de toepassing van hoogbouw.

Voor de specifieke gebiedsdelen of elementen gelden ook specifieke onderzoeksvragen. Het gaat om onderzoek naar de mogelijkheden tot:

- functiemenging in de omgeving van het Amstelstation;
- functiemenging met het accent op wonen op Amstel I waarbij de milieuhinderproblematiek ruime aandacht behoeft;
- uitgegaan moet worden van een opgave om op Amstel I en Weespertrekvaart (Noord) een zo groot mogelijk aantal woningen te realiseren;
- integrale herontwikkeling met een nieuw programma voor een aantal groene gebieden ten westen van Station Duivendrecht met als inzet verstedelijking;
- daarbij rekening houden met belangen van de huidige sportclubs en volkstuinders, alternatieve locaties aangeven en afstemming met nieuw volkstuinenbeleid;
- het realiseren van een nieuwe groen-blauwe verbinding tussen de Bijlmermeer en de Amstelscheg ter hoogte van Station Duivendrecht, die ruimte biedt aan waterberging en een structurende betekenis heeft in de stedelijke ontwikkeling ter plekke;
- in de omgeving van het AMC en rond de aansluiting Gaasperdammerweg en A2 anticiperen op de eventuele verbinding tussen A6 en A9;
- het vergroten van de mogelijkheden tot waterberging van de A2-zone, zo mogelijk in het gebied zelf en anders in de aangrenzende Amstelscheg;
- vermindering van de barrièrewerking van groot-schalige infrastructuur (A2) ter hoogte van het AMC, waarmee de scheg bereikbaar wordt vanuit de stad;
- ontwikkeling van Centrumgebied Zuidoost met bijbehorende bouwprogramma's, maar ook in bredere zin als een van de brandpunten van de stad waar mensen elkaar ontmoeten en activiteiten ontplooiën.

Voor alle acties die deel uitmaken van deze ontwikkelingsstrategie geldt dat ze in overleg met relevante buurgemeenten, stadsdelen, en gemeentelijke diensten en bedrijven worden verricht.

Toelichting op het kaartblad

Bij het plan hoort een kaartblad met daarop de plankaart, drie kaarten met randvoorwaarden en een kaart met de situatie 2003.

Het kaartblad dient ter toetsing van plannen en voor planvorming. De plankaart geeft de streefsituatie 2010 weer. Hieraan worden deelplannen concreet getoetst. Daarnaast zijn er drie kaarten met specifieke randvoorwaarden: 'Groen en water 2010' (met respectievelijk de hoofdgroenstructuur en waterstructuur), de 'Hoofdnetten infrastructuur 2010' (weg, openbaar vervoer, fiets, vaarwegen) en 'Risico en hinder 2003' (milieuhindercontouren). Milieuhindercontouren worden niet met het structuurplan vastgesteld, maar vormen wel randvoorwaarden voor planvorming. Op dit kaartblad is tevens toegevoegd een kaart die de situatie 2003 weergeeft in dezelfde notatie als de plankaart zodat de veranderingen in de periode tot 2010 zichtbaar worden.

Plankaart

Op de plankaart zijn de milieutypen en structuren aangegeven zoals ze worden voorzien in 2010. De plankaart kent andere legenda-eenheden dan vroeger. Aanleiding daarvoor is de wens om te komen tot meer gemengde milieus waarin wonen, werken en recreëren in een bepaalde specifieke verhouding staan tot elkaar. Uitzondering is gemaakt voor elementen die extra bescherming nodig hebben of niet te mengen zijn: de hoofdgroenstructuur en -waterstructuur, stedelijke bedrijventerreinen respectievelijk grootschalige werkgebieden (havens en industrie). De aangegeven 'milieutypering' is gebaseerd op de onderwerpen waarop sturing gewenst is. Naast functiemenging zijn dat bereikbaarheid, dichtheid (intensief grondgebruik), voorzieningenniveau, parkeren en openbare ruimte. In schema 5 (zie pagina 37) is aangegeven hoe de verschillende milieutypen ten aanzien van deze criteria verschillen.

De karakterschets voor deze ruimtelijke milieus heeft niet tot doel om een dwingend advies te geven over de stedenbouwkundige inrichting van deze gebieden, maar is meer gericht op het aangeven van richtlijnen en streefwaarden ten aanzien van de ruimtelijk-functionele invulling ervan. De milieutyperingen zijn bedoeld als een leidraad voor plannenmakers en als toetsingskader voor (bestemmings)plannen en ruimtelijke ingrepen. De beschreven kwantitatieve kenmerken (zie schema 5) moeten niet te strikt worden genomen. Kenmerken als dichtheid, menging en bebouwd oppervlak worden op buurtniveau weergegeven. Aan plannen met een veel kleinere omvang kan niet zomaar dezelfde norm worden opgelegd. Wijkt een dergelijk plan sterk af van de milieutypering, dan moet worden aangetoond dat het desbetreffende plan niettemin past in de ontwikkeling van de buurt of wijk in zijn geheel.

Op de plankaart zijn voorts de hoofdgroenstructuur en de hoofdwaterstructuur aangegeven. Beide structuren bestaan uit elementen die op centraal-stedelijk niveau bescherming krijgen vanwege hun waarde, in het bijzonder binnen die structuur als samenhangend geheel. De categorie 'groen niet behorende tot de hoofdgroenstructuur' omvat grote groene elementen die geen deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. Zij behouden in dit structuurplan hun groene functie.

Uitgangssituatie 2002

De plankaart dient als beleidskader en ter toetsing van plannen aan de gewenste situatie in 2010. De doorgaande ontwikkeling van de stad in de tijd wordt zichtbaar door naast de plankaart de uitgangssituatie 2002 aan te geven. De situatie 2010 betreft dus datgene wat nu wordt vastgelegd voor het toetsen van plannen. De kaart 2002 illustreert slechts de dynamiek van de stad.

Randvoorwaarden

Er zijn twee kaarten met randvoorwaarden aangegeven. De kaart betreffende groen en water geeft de hoofdgroenstructuur en hoofdwaterstructuur weer. Hiervoor zijn in het structuurplan nadere regels opgenomen, gebaseerd op het aanvullend toetsingskader voor de hoofdgroenstructuur, welke fijnregeling van de toetsing mogelijk maakt.

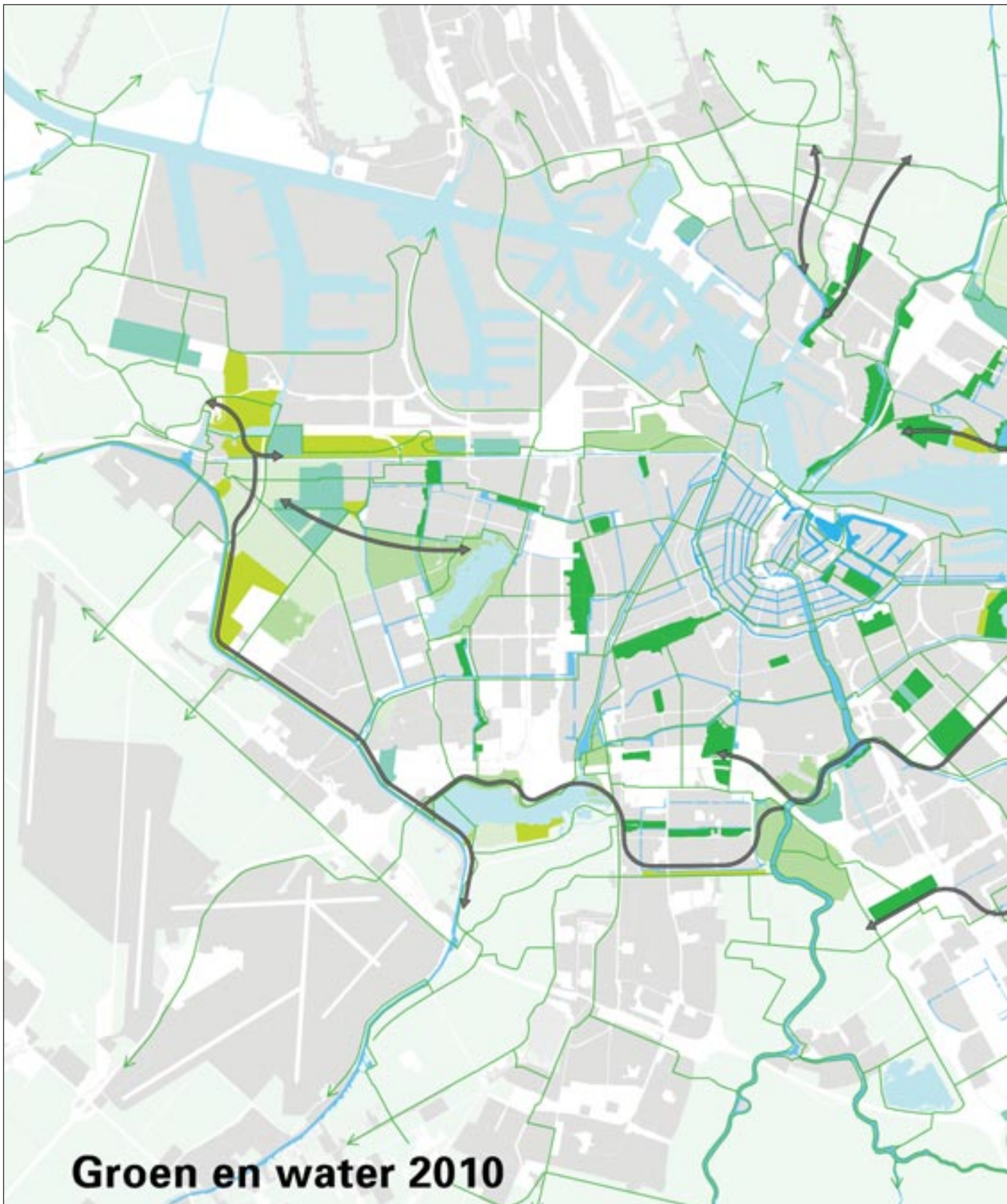
De kaart betreffende de hoofdnetten infrastructuur geeft voor respectievelijk de auto, de fiets, het openbaar vervoer en de vaarwegen de hoofdnetten weer waarover de centrale stad de regie wil voeren. Voor het Hoofdnet Auto zal de komende jaren overigens een nieuwe beleidsnota

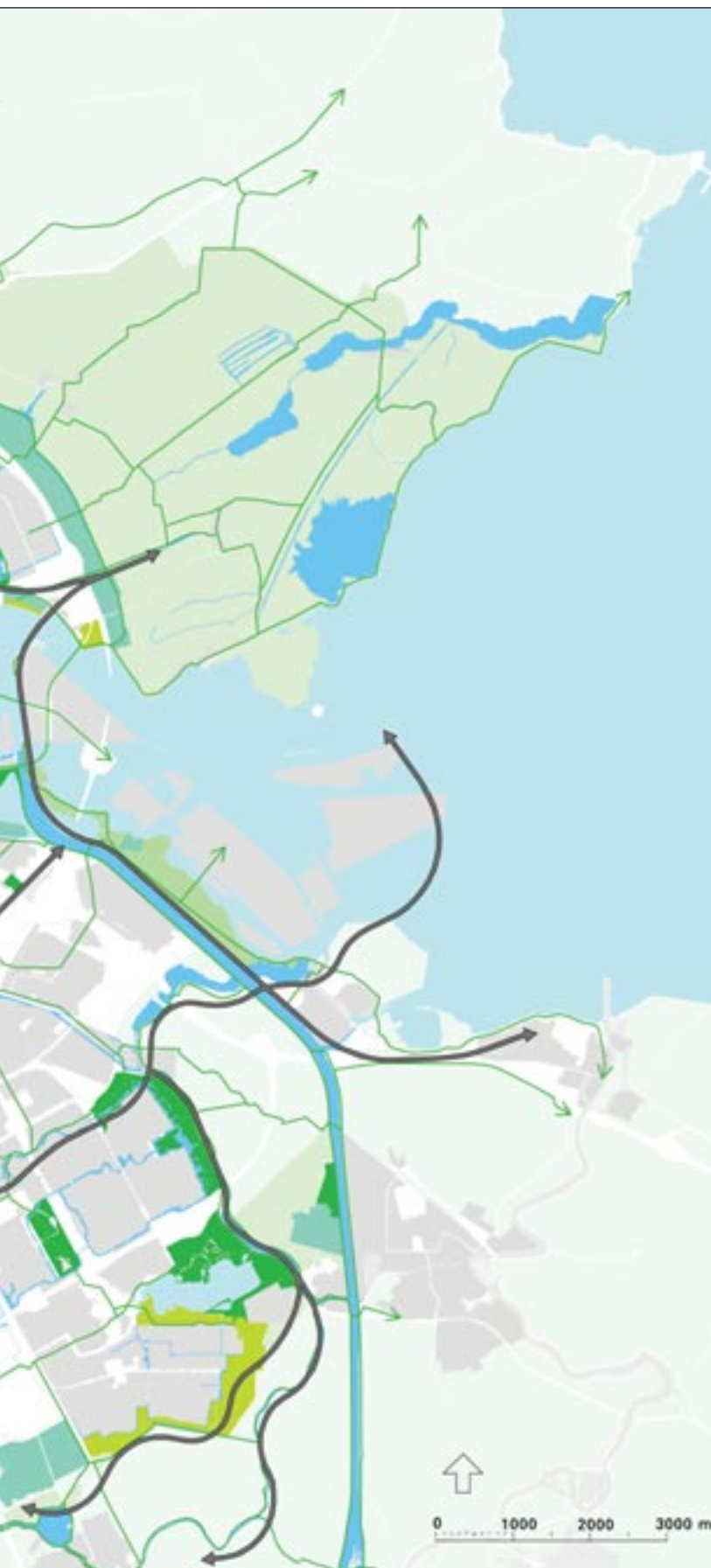
worden opgesteld.

De kaart 'Risico en hinder 2003' betreft beperkingen die vanuit milieuhinder (geluid en veiligheid) gesteld worden aan ruimtelijke ontwikkelingen. Deze worden niet met het structuurplan vastgesteld, maar op grond van hun grote invloed zijn de bronnengebieden zoals industrieterreinen, de luchthaven en het landelijk spoor- en wegennet aangegeven. Voorts staan op deze kaart de gebieden waar sprake is van milieuhinderbronnen die wonen in het gebied zelf of in gebieden op afstand onmogelijk maakt.

De inhoudelijke beschrijving van de legenda-eenheden op deze kaarten is te vinden in hoofdstuk 3 'Randvoorwaarden'.

Kaarten





hoofdgroenstructuur

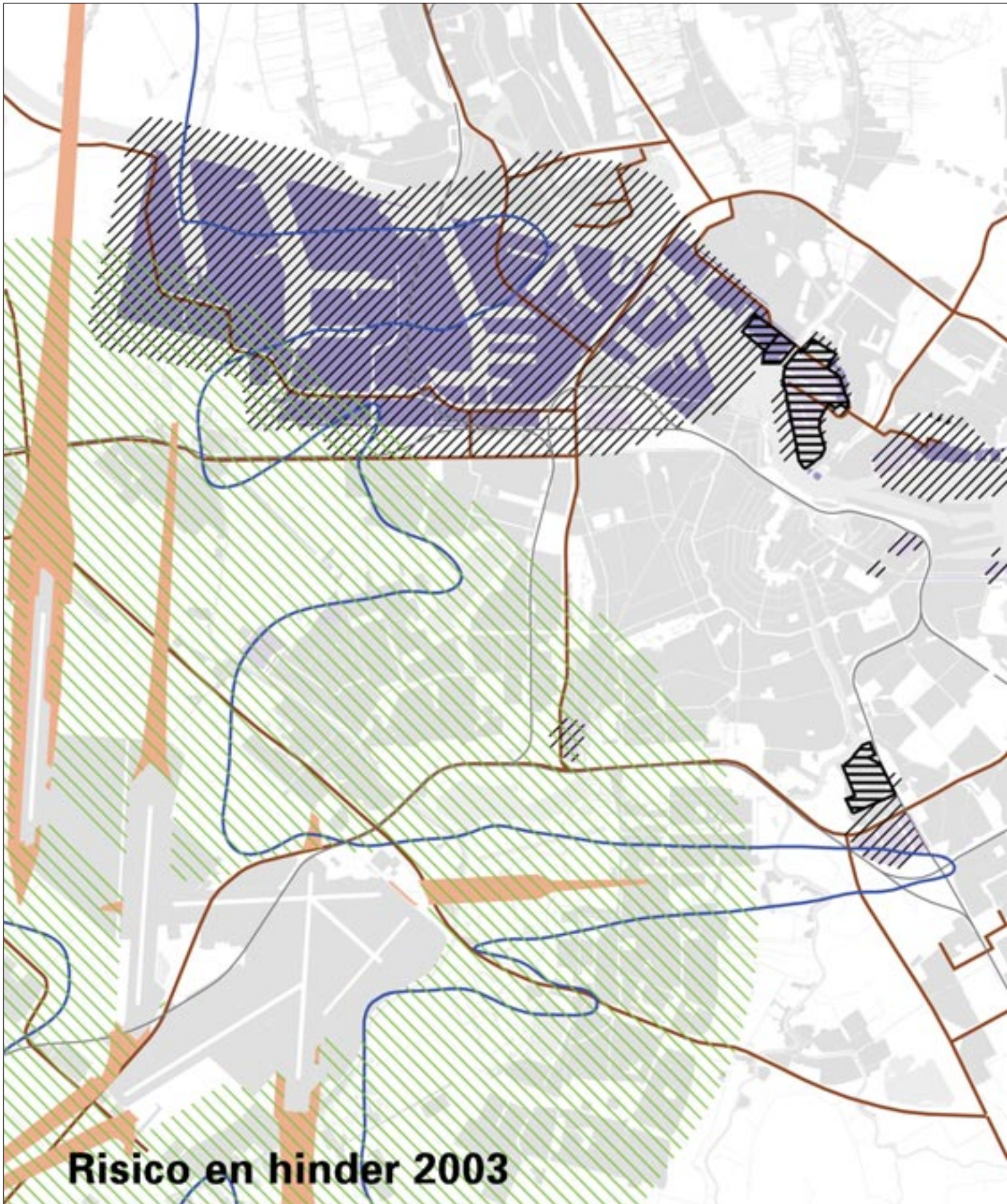
- parken
- schakelparken
- volkstuinten en sportparken
- natuurgebied
- landelijk gebied

hoofdwaterstructuur

- geen demping, uitbreiding structuur /
historieherstellend van aard
- geen demping, uitbreiding onder
ruimtelijke voorwaarden
- demping mogelijk, onder voorwaarden
- ecologische verbinding
nationaal / regionaal / grootstedelijk
- recreatieve hoofd fietsroutes









-  invloedssfeer van gezoneerd werkgebied met geluidveroorzakende bedrijven
-  ontwikkelingsgebied, vrij te maken van milieuhinder
-  stedelijk bedrijventerrein
-  grootschalig werkgebied
-  rijkswegen en/of gevaarlijke stoffenroute (hinderbron)
-  rijksspoorwegen (hinderbron)

Luchthavenindelingbesluit Schiphol:

-  totaal beperkingengebied (hoogte, vogels, bouwbeperkingen)
-  vogelvrijwaringsgebied
-  gebied beperking geluidgevoelige bebouwing
-  aanvullende bouwbeperkingen (buiten Amsterdam)



Situatie 2003



- grootstedelijk kerngebied
- grootstedelijk wonen / werken
- stedelijk wonen / werken
- landelijk-luxe wonen
- grootstedelijk werken
- stedelijk bedrijventerrein
- grootschalig werkgebied
- hoofdgroenstructuur
- groen buiten de hoofdgroenstructuur
- snelwegennet
- spoornet
- metronet
- station eerste orde
- station lagere orde

