

Structuurvisie

Deel 3

Instrumentarium

2010–2020

Inhoud

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

Hoofdstuk 1

Inleiding

De structuurvisie geeft aan waar het bestuur van Amsterdam met de stad heen wil, concreet in de komende jaren en wat globaler in de verdere toekomst. Hij plaatst de ontwikkelingen van de stad binnen het kader van de ontwikkelingen van de metropool Amsterdam.

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd.

Het is daarnaast nodig ontwikkelingen te beheersen en krachten te beteugelen, zonder te willen beperken, hinderen of afremmen. Ongecontroleerde groei kan leiden tot verlies van kwaliteit. Denk aan het vastlopen van het wegennet, het wegdrukken van bedrijven door de woonfunctie, het overspoelen van waardevolle openbare ruimte. Vandaar dat er randvoorwaarden aan de groei moeten worden gesteld om bijvoorbeeld de bereikbaarheid van het kerngebied te kunnen beheersen, controle te houden op duurzaamheid, er voor te zorgen dat ruimteproblemen niet op het groen worden afgewenteld, et cetera.

Instrumentarium

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

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

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

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

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

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

Beleidskader 2010–2020

Daar waar in het visiedeel de ambities voor ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam worden geschetst voor de komende dertig jaar, betreft het instrumentarium uitsluitend het beleid voor de periode 2010–2020 voor het gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 2

Status

2.1

Wettelijk kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 1 juli 2008 bevat de verplichting dat de gemeenteraad voor het gehele gemeentelijke grondgebied één of meer structuurvisies vaststelt. De Wro bepaalt verder dat een structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling in het betrokken gebied aangeeft, waaronder de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. Verder moet in de Structuurvisie staan op welke wijze de gemeenteraad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te verwezenlijken.

De wetgever ziet de Structuurvisie, onverschillig of deze van het rijk, de provincie of de gemeente is, als een zuiver beleidsdocument. Om deze reden staat dan ook geen bezwaar en beroep tegen een structuurvisie open. Wel bindt hij het overheidsorgaan dat hem heeft vastgesteld: de gemeenteraad, en in Amsterdam daarmee ook de deelraden. De gemeente is daarom in principe gehouden aan een door hem vastgestelde Structuurvisie en mag daar alleen na zorgvuldige weging van de betrokken belangen van afwijken.

Er bestaat geen hiërarchische verhouding tussen de Structuurvisies van rijk, provincie en gemeente en dus ook niet tussen de Structuurvisie van de centrale gemeenteraad, stadsdeeloverschrijdende Structuurvisies en een (deel)structuurvisie van een stadsdeelraad. De structuurvisie is immers bij uitstek een strategisch beleidsdocument zonder

dat derden daaraan in juridisch opzicht gebonden zijn.

De juridische afdekking van de Structuurvisie krijgt pas zijn beslag in het bestemmingsplan/projectbesluit. Het is van belang dat niet alleen nieuwe bestemmingsplannen recht doen aan de inhoud van de Structuurvisie, maar – zoals de ervaring met betrekking tot de Hoofdgroenstructuur heeft geleerd – dat ook bestaande plannen dat doen.

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

De rol van de provincie, in het bijzonder die van gedeputeerde staten, is in de Wro ogenschijnlijk minder belangrijk, maar is zeker niet onbeduidend. Zo bepaalt art. 3.8 lid 4 Wro dat in afwijking van lid 3 de bekendmaking van het vaststellingsbesluit niet binnen twee maar binnen zes weken moet worden bekend gemaakt, indien door gedeputeerde staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend, die niet of niet volledig door de gemeenteraad is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld. Art. 3.8

lid 6 bepaalt dat gedeputeerde staten binnen die termijn een aanwijzing kunnen geven. Daarnaast regelt art. 4.1 Wro de bevoegdheid van de provincie om via verordeningen regels te stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en projectbesluiten. Als de provincie gebruik maakt van deze bevoegdheid in artikel 4.1 Wro dienen deze regels als toetsingskader bij de beoordeling van bouwvoorvragen. Ten slotte brengt het verlaten van het doorwerkingsprincipe van de oude WRO met zich mee dat gedeputeerde staten onder de nieuwe Wro zelf bestemmingsplannen ('inpassingplannen') kunnen vaststellen.

2.2

Gemeentebestuur

Bestuurlijk stelsel

Bij de binnengemeentelijke decentralisatie in Amsterdam begin jaren '90 is het vaststellen van een gemeentebreed structuurplan een centrale taak gebleven en zo is dat ook neergelegd in de verordening op de stadsdelen. Deze verordening is op 7 juli 2010 door de gemeenteraad aangepast aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De stadsdelen worden geacht zich te houden aan de centrale structuurvisie en de centrale stad houdt daar toezicht op door alle ruimtelijke plannen van de stadsdelen te toetsen aan de inhoud van deze structuurvisie. Over tijdelijke afwijkingen ex artikel 3.22 Wro, voor zover deze betrekking hebben op de Hoofdgroenstructuur, zijn stadsdelen verplicht de centrale stad te informeren.

Beleid

Na het vervallen van het provinciaal goedkeuringsvereiste bij bestemmingsplannen en de 'verklaring van geen bezwaar' bij de voormalige art. 19 WRO-vrijstellingen, is de wijze waarop het centrale toezicht wordt uitgeoefend in een andere vorm gegoten dan vóór 1 juli 2008 het geval was. De stadsdelen zijn in 2008 door burgemeester en wethouders, op basis van de verordening op de stadsdelen, opgedragen al hun bestemmingsplannen en projectbesluiten – voor zover deze betrekking hadden op de 'kernpunten van beleid' zoals neergelegd in het structuurplan uit 2003 – aan B en W in het kader van het wettelijk vooroverleg volgens artikel 3.1.1, respectievelijk 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor te leggen.

Na vaststelling van deze structuurvisie zullen B en W de stadsdelen op dezelfde wijze opdragen hun plannen aan het college voor te leggen. Burgemeester en wethouders hebben daarmee op basis van de gemeentewet en de Verordening op de Stadsdelen de mogelijkheid een besluit van een stadsdeel, wanneer dat in strijd is met het algemeen stedelijk belang, uiteindelijk te schorsen en te vernietigen. Dat stedelijk belang ligt in de bescherming en handhaving van de ruimtelijke eenheid en samenhang van de stad, zoals verwoord in deze structuurvisie.

De vraag of een stadsdeelbestemmingsplan of projectbesluit wel of niet in strijd is met de onderhavige structuurvisie zal per concreet geval moeten worden beantwoord (zie paragraaf 2.6. Toetsingskader). Daarbij zal vaak sprake zijn van een interpretatieve benadering. Dit schept ruimte

een bepaald initiatief te steunen en beperkt tegelijkertijd de mogelijkheden om nee te zeggen. Met betrekking tot 'lichte gevallen' is B en W het bevoegde orgaan. Het gaat hierbij om ruimtelijke ingrepen, die weliswaar naar de letter maar niet naar de geest in strijd zijn met de inhoud van de Structuurvisie of als van ondergeschikte aard worden geïnterpreteerd.

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

Procedure

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

De toetsing van juridisch planologische plannen vindt plaats in het kader van het vooroverleg ex art. 3.1.1 Bro (bestemmingsplan), resp. art. 5.1.1 Bro (projectbesluit) als bedoeld in het besluit ruimtelijke ordening 2008, waarbij het college van B en W om een reactie op een plan wordt verzocht.

Burgemeester en wethouders kunnen alleen dan beoordelen of een plan past binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie, wanneer een juridisch planologisch plan op alle onderdelen volledig is. Dat betekent ook dat alle relevante voorgeschreven onderzoeken – zoals een hoogbouweffectrapportage – en adviezen, waaronder dat van de TAC, de Centrale Verkeerscommissie, de Commissie Winkelpanning, door de initiatiefnemer aan het plan moeten zijn toegevoegd, alvorens het in het kader van het vooroverleg aan het college kan worden voorgelegd. Met betrekking tot ingrepen in de Hoofdgroenstructuur geldt bovendien, onafhankelijk van de mate van de afwijking, dat in het geval de TAC negatief heeft geadviseerd en B en W dit advies naast zich neer wil leggen, de gemeenteraad in elk geval met deze (incidentele) afwijking van de Structuurvisie akkoord moet gaan.

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

Is door het college van B en W wel strijdigheid geconstateerd, dan dient – op basis van de ex art. 32 van de verordening op de stadsdelen opgelegde verplichting – het in ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan of projectbesluit opnieuw ter toetsing aan het college te worden voorgelegd. Mocht ook dan nog sprake zijn van strijdigheid, dan moet ten slotte ook het vastgestelde bestemmingsplan of de genomen projectbesluit ter kennis van het college worden gebracht, waarna deze op basis van de verordening een besluit kan nemen tot al dan niet gedeeltelijke schorsing of vernietiging van het bestemmingsplan of projectbesluit.

2.3

Verordening op de stadsdelen

Centrale bevoegdheid

In lijst A onder XII van de bijlage, behorende bij de verordening op de stadsdelen, is bepaald dat de vaststelling van een structuurvisie voorbehouden blijft aan de centrale gemeenteraad.

Uitgangspunt is steeds geweest het bestaande Amsterdamse bestuurlijk stelsel en de daaruit voortvloeiende bevoegdhedenverdeling, zoals neergelegd in de Verordening op de stadsdelen, te handhaven.

Door het – met ingang van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening – vervallen van zowel het provinciale goedkeuringsvereiste van bestemmingsplannen als de provinciale ‘verklaring van geen bezwaar’ bij vrijstellingsprocedures, heeft de centrale toetsing van juridisch planologische plannen van de stadsdelen een sterker preventief karakter gekregen.

De verordening op de stadsdelen

De verordening op de stadsdelen kent een aantal instrumenten welke de centrale gemeente ten dienste staan de naleving van de uitgangspunten en beleidsdoelstellingen van de Structuurvisie te bewaken, te bevorderen dan wel af te dwingen.

Artikel 32: De gemeenteraad, het college of de burgemeester is bevoegd het stadsdeelbestuur op te dragen systematisch informatie te verstrekken

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

Artikel 35: de gemeenteraad, het college of de burgemeester is bevoegd beleidsregels te stellen en aanwijzingen te geven, indien de bevoegdheid daartoe is opgenomen in bijlage lijst A.

In lijst A is het vaststellen van beleidsregels en het geven van aanwijzingen ten aanzien van de vaststelling of herziening van bestemmingsplannen/projectbesluit een centrale taak gebleven. Onderstaande bepaling in artikel 42 heeft een repressief karakter omdat hij wordt ingezet nadat het besluit is genomen.

Artikel 42, lid 1: de besluiten van het stadsdeelbestuur kunnen door de gemeenteraad, door het college en door de burgemeester, ieder voor zover het hun overgedragen bevoegdheden betreft, worden vernietigd voor zover zij in strijd zijn met het recht of met het algemeen stedelijk belang.

Artikel 42 is afgeleid van artikel 87A van de gemeentewet. Het algemeen stedelijk belang is het belang dat wordt gediend door de handhaving van het grootstedelijk ruimtelijk beleid, dat in de vorm van de Structuurvisie bestuurlijk is vastgesteld en gepubliceerd.

Artikel 42, lid 2: hangende het onderzoek, of er reden is tot vernietiging over te gaan, kan een besluit door het college worden geschorst.

In dit kader wordt opgemerkt dat een besluit dat nog onderwerp is van een wettelijke procedure eerst na afloop daarvan kan worden vernietigd (dit is bepaald in art. 10:38 lid 2 van de algemene wet bestuursrecht). Is er bijvoorbeeld tegen een vastgesteld stadsdeelbestemmingsplan beroep ingesteld bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, dan dient eerst de beslissing van de afdeling te worden afgewacht voordat de centrale gemeenteraad het vaststellingsbesluit op grond van art. 42 lid 1 kan vernietigen.

Artikel 44: Er wordt geen besluit tot vernietiging genomen dan nadat het stadsdeelbestuur de gelegenheid tot overleg is geboden. Een besluit tot vernietiging wordt met redenen omkleed. Alvorens te beslissen wint de gemeenteraad, het college of de burgemeester advies in bij de Commissie voor de Binnengemeentelijke Decentralisatie. Indien het vernietigingsbesluit afwijkt van het advies, wordt aangegeven op welke punten wordt afgeweken en waarom wordt afgeweken. Het besluit tot vernietiging wordt in het Gemeenteblad gepubliceerd.

Na de in art. 44 beschreven procedure kan het stadsdeel tegen het vernietigingsbesluit in beroep gaan bij de rechtbank en – zo nodig – in hoger beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.4

Uitwerking, aanvulling, herziening en actualisatie

Uitwerking

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

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

Aanvullend toetsingskader

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

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

Herziening toetsingskader

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

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

Actualisatie toetsingskader

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

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

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

2.5

Afwijking en interpretatieruimte

Afwijking

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

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

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

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

Interpretatieruimte

Bij ruimtelijke ingrepen die weliswaar naar de letter, maar niet naar de geest in strijd zijn met de inhoud van de Structuurvisie of van ondergeschikte aard worden geacht, zijn B en W bevoegd gebruik te maken van de interpretatievrijheid. In dergelijke gevallen is over het algemeen een akkoord van de gemeenteraad niet nodig.

2.6

Toetsingskader

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6.2 De visie hoofdstuk 7 t/m 11: beleidsuitgangspunten

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

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

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

2.6.3 Uitvoering: planning en fasering

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

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

2.6.4 Het instrumentarium: randvoorwaarden

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

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

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

Kort samengevat betreft het instrumentarium het onderstaande:

Werken: bedrijven, kantoren, detailhandel

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

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

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

Paragraaf 3.4: tevens worden vestigingscriteria voor bedrijven en kantoren ingegeven door het locatiebeleid. Daarbij wordt uitgegaan van het principe: de juiste functie op de juiste plaats. Bereikbaarheid en het terugdringen van de automobiliteit spelen daarin een belangrijke rol. Het locatiebeleid heeft consequenties voor de toe te passen parkeernorm. Aanbevolen wordt in een bestemmingsplan/projectbesluit een parkeerbalans op te nemen. In de regels van een bestemmingsplan/projectbesluit dient de parkeernorm voor A- en B-locaties te worden vastgelegd.

Ruimtelijke structuur: hoogbouw

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

Samengevat: het hoogbouwbeleid is er op gericht

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

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

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

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

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

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

Groen en water

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

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

Verkeer en vervoer

In het instrumentarium zijn de te respecteren hoofdnetten vastgelegd en worden de ruimtelijke reserveringen voor mogelijke uitbreidingen van de hoofdnetten tot in detail vermeld. Plannen die een effect hebben op een hoofdnet dienen te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Plannen die een reservering mogelijk doorkruisen,

zullen niet worden geaccordeerd, tenzij een goed alternatief voorhanden is. Verder dient in alle plannen aandacht te worden besteed aan de norm voor stalling van fietsen.

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

Energie

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

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

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

Deel 1 De visie

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

Deel 2 Uitvoering naar stadsdelen en decennia

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

Deel 3 Instrumentarium

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Overige beleidskaders

Overigens zullen plannen niet alleen moeten passen binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie, maar ook binnen die van andere beleidsnota's. In het instrumentarium worden onder 'zie ook' relevante beleidskaders en nota's vermeld. De opsomming is niet uitputtend. Het spreekt voor zich dat de genoemde nota's tijdens de looptijd van de voorliggende Structuurvisie, kunnen worden geactualiseerd of herzien of komen te vervallen.

Plaberum

Vrijwel alle gebiedsontwikkelingen (ruimtelijke plannen) in Amsterdam volgen qua besluitvorming een specifieke route, welke staat beschreven en is vastgesteld in het Plaberum (Plan- en besluitvormingsproces Ruimtelijke maatregelen). Het Plaberum beschrijft het planproces, het bestuurlijke besluitvormingsproces en biedt per fase van het planproces een overzicht van de te leveren producten. Door de voortgang van het proces te kop-

pelen aan bestuurlijke besluiten blijven de risico's beheersbaar. Bij elk besluit wordt bekeken of en hoe de volgende stap kan worden gezet. In het Plaberum worden de verschillende gemeentelijke trajecten beschreven: planvorming, het juridisch/planologische traject, contractvorming en besluitvorming.

Het Plaberum kent vier fasen. Elke fase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit.

Door deze werkwijze heeft het gemeentebestuur een handvat om de ruimtelijke plannen te beheersen en te sturen. Een eenduidige werkwijze schept in het ingewikkelde proces van ruimtelijke plannontwikkeling helderheid voor betrokkenen en voorkomt dat noodzakelijke handelingen over het hoofd worden gezien.

Voorafgaand aan de genoemde bestuurlijke besluiten, worden alle plannen getoetst aan de relevante beleidskaders. De structuurvisie is er daar één van. Het college zal over een plan geen strategiebepalend, 'projectbesluit', investeringsbesluit of uitvoeringsbesluit nemen, wanneer daarin een evidente strijdigheid met de Structuurvisie is gesignaleerd.

Zie ook:

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

Hoofdstuk 3

Wonen en werken

3.1

Wonen

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

Zie ook

- Wonen in de Metropool (2009)

3.2

Bedrijven en kantoren

Definities

- *Bedrijven* zijn inrichtingen die als hoofdactiviteit de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport hebben.
- *Industrie*: het bedrijfsmatig industrieel vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen.
- *Ambacht*: het bedrijfsmatig, geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen.
- *Groothandel*: het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling voor de verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen voor de aanwending in een andere bedrijfsactiviteit.
- *Opslag*: het bedrijfsmatig opslaan, overslaan, verpakken en verhandelen van goederen.
- *Transport*: het bedrijfsmatig vervoeren van goederen en/of personen.
- Bedrijven hebben maximaal 30% kantoorvloer per vestiging. Heeft een onderneming meer dan 30% kantoorvloer, dan is het een *kantoor*. Kantoorvloer is de ruimte, die hoofdzakelijk ingericht is voor bureauwerkzaamheden.

3.2.1 Kantoren

Als nadere uitwerking van de Structuurvisie wordt een kantorenstrategie opgesteld. De noodzaak daartoe is een sterkere regie op de kantorenontwikkelingen. De opgave voor de kantorenstrategie is het garanderen van de juiste locaties naar aard en omvang voor Amsterdamse kantoorgebruikers, zonder de overmaat aan kantoren te laten voortbestaan of zelfs te laten groeien. Dit betekent dat in de uitwerking de kwantitatieve en de kwalitatieve kanten van de vraag naar kantoren aan de orde zullen komen. De ruimtelijke, financiële en programmatistische consequenties van te maken keuzes worden daarbij afgewogen. Een nieuwe Plabeka-ronde is daarbij tegelijkertijd ook aan de orde.

Voor de ontwikkeling van nieuwe kantoorplannen geldt – in afwachting van de kantorenstrategie – vooralsnog het kader van de regionale Plabeka afspraken, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie (februari 2007), als plafond. Voor de Amsterdamse situatie is dit in het rapport ‘Minder kantoorplannen in uitvoering’ (februari 2007) per project vastgelegd, met daarin een maximummetrage aan nieuw te ontwikkelen kantoren. De planning van bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de Metropoolregio Amsterdam, waaronder Amsterdam, zal in de (in ontwikkeling zijnde) Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010 nader worden uitgewerkt. Tot die tijd is de Uitvoeringsstrategie uit 2007 vigerend.

3.2.2 Criteria bedrijventerreinen

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

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

Metropolitaan kerngebied

Het metropolitane kerngebied is een zeer gedifferentieerd gebied. Het omvat ondermeer de historische binnenstad, de Zuidas en de uitrol van het centrum. Er is sprake van een optimale menging van wonen en werken met daarin het winkelgebied van internationale allure, internationale toplocaties voor kantoren, maar ook woongebieden, waaronder de grachtengordel, de Jordaan, en de 19^e-eeuwse gordel.

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

Grootschalig bedrijventerrein

Deze bedrijventerreinen zijn met name bedoeld voor grootschalige bedrijven.

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

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

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

Metropolitaan kerngebied	
Type bedrijven	Kleinschalige stadsverzorgende bedrijven, maximaal milieucategorie 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.3).
Oriëntatie	Internationaal, nationaal
Bereikbaarheid	Internationale en nationale knooppunten OV. Stedelijke hoofdnetten. Fijnmazig hoogwaardig fietsnet.
Menging	Kantoren (zowel zelfstandig, grootschalig als kleinschalig in plinten of verzamelgebouwen), wonen in hoge dichtheden, per nieuwe woning minimaal 5 m ² zelfstandige nieuwe kleinschalige bedrijfsruimte of kantoorruimte (maximaal 250 m ² per unit/vestiging), cultuur, voorzieningen, toerisme, hoger onderwijs, detailhandel (internationale allure, maar ook buurtvoorzieningen). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheden. Binnen de Ring terughoudend met hoogbouw hoger dan 30m. Langs zuidflank gedifferentieerd hoogbouwmilieu vanaf 60 meter, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden'.
Parkeren	Beperking, dubbel gebruik. A-norm voor bedrijvigheid binnen Singelgracht, rond stations Centraal Station, station Sloterdijk, station Amstel, station Bijlmer ArenA en station Zuid. B-norm in overig gebied. (zie locatiebeleid)
Inrichting	Beeldbepalend, veilig, intensief te gebruiken openbare ruimte: stadsstraten en -pleinen, parken. Respect historische structuur. Ontmoetingsplaatsen.
Gebieden	Gebied binnen de ringlijn/ringweg ten zuiden van het IJ, centrale deel noordelijke IJ-oever, Zuidas, Teleport, Riekerpolder, Oude Haagseweg, RID-gebied, Arenagebied en oostelijke strook van Amstel III zijn eveneens te typeren als metropolitaan kerngebied.

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

Grootschalig bedrijventerrein, beperkte milieufacturen	
Type bedrijven	Grootschalige en stadsverzorgende bedrijven. Geen open opslag. Specifieke terreinen voor Schipholgebonden bedrijven. Milieucategorie maximaal 4.2 (eventueel met inwaartse zonering naast gemengde gebieden). Maximaal 30% kantoor tot 2.000 m ² bruto vloeroppervlak per vestiging.
Oriëntatie	Internationaal tot stadsverzorgend
Bereikbaarheid	Hoofdnet auto, na-transport naar OV.
Menging	Geen wonen, geen zelfstandige kantoorontwikkeling. Onder voorwaarden perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure. Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen passen wel. Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Intensief. Hoogbouw groter dan 60 meter
Parkeren	Op eigen terrein, na-transport naar OV (zie locatiebeleid).
Inrichting	Hoogwaardig. Mogelijkheden voor ecologische inrichting.
Terreinen	Sloterdijk II, Amstel II, westelijke strook Amstel III, Business Park Amsterdam Osdorp, Weespertrekvaart Zuid, Amstel I Zuid.

Binnenstedelijk

stadsverzorgend bedrijventerrein

Deze bedrijventerreinen zijn speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een beperkte milieuruimte tot en met 4.2 (geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen uit op het terrein zelf. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zoning hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn.

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

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

Werk-woongebied

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

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

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

Woon-werkgebied

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

Gemengd gebied buiten de ring A10/ringlijn

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

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

woonfuncties bestaat voornamelijk uit functies die het wonen ondersteunen. Dat kunnen kleinschalige bedrijven zijn, maar ook grootschalige maatschappelijke voorzieningen, zoals ziekenhuizen. Voorwaarde is wel dat grootschalige voorzieningen

gevestigd worden nabij knooppunten van openbaar vervoer.

In deze gemengde gebieden wordt tegenover elke nieuwe woning minimaal 5 m² zelfstandige klein-

Werk-woongebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.3), minimaal 50% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Zie verder de tabel van het Locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden', daarbuiten terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie naar werk-woongebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	Buiksloterham, Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

Woon-werkgebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.3), minimaal 25% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, voorzieningen en kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw > 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	NDSM-Oost en NDSM-West, Tramremise Lekstraat, Havenstraatterrein/Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Zeeburgerpad, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord en Landlust.
Transformatie mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoeken na 2020	Gembo-terrein, Zamenhofstraat, Nieuwendammerdijk en Buiksloterham

Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.3).
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
Menging	Volledige menging, maar nadruk op wonen. Maximaal 20% niet-wonen, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Kantoren, kleinschalige voorzieningen. Detailhandel van stadsdeelniveau tot buurniveau. Per nieuwe woning minimaal 5 m ² zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (maximaal 250 m ² per unit/vestiging). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 meter waar oriëntatie (nog) nodig is.
Parkeren	Gedifferentieerd (zie locatiebeleid).
Inrichting	Gedifferentieerd
Gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

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

Locaties kleinschalige bedrijvigheid

Een aantal bestaande locaties voor kleinschalige bedrijfshuisvesting in het gemengde gebied behoudt een beschermde status. Om te waarborgen dat er in Amsterdam ook in het gemengde gebied voldoende ruimte voor bedrijvigheid blijft, is het namelijk gewenst dat bestaande bedrijfsruimten niet aan de voorraad onttrokken worden. Het omzetten van deze bedrijfsruimten tot kantoren, voorzieningen of woningen wordt tegenge-

gaan. Bij actualisering van het beleid 'Kleinschalige bedrijfshuisvesting' uit 1999 zal samen met de stadsdelen onderzocht worden welke locaties het betreft en of aanpassing en uitbreiding van deze locaties mogelijk is.

3.2.3 Milieucategorieën

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



Typering bedrijventerreinen 2010–2020

Intensiveren

■ grootschalig bedrijventerrein

Transformeren

■ werk-woongebied

■ stadsverzorgend bedrijventerrein

■ woon-werkgebied

- 1 Westelijk Havengebied
- 2 Sloterdijk II en III
- 3 De Heining
- 4 Coen- en Vlohaven
- 5 Alfa-driehoek
- 6 Sloterdijk I
- 7 Stadhaven Minerva
- 8 Cornelis Douwes 0-1
- 9 Cornelis Douwes 2-3
- 10 NDSM-West
- 11 NDSM-Oost
- 12 Metaalbewerkerweg
- 13 Buiksloterham
- 14 Pereboomsloot

- 15 Hamerstraat
- 16 Zamenhofstraat
- 17 Gembo-terrein
- 18 Nieuwendammerdijk/Oranjerwerf
- 19 Oostenburg
- 20 Zeeburgerpad
- 21 Veemarkterrein
- 22 Cruquiusweggebied
- 23 Zeeburgereiland
- 24 Steigereiland
- 25 Molukkenstraat
- 26 Tramremise Lekstraat
- 27 Amstel Business Park
- a Weespertrekvaart Noord

- b Weespertrekvaart Zuid*
- c Amstel I Zuid
- d Amstel II*
- 28 Amstel III westelijke zone
- 29 Karperweg
- 30 Schinkel
- 31 Aletta Jacobslaam
- 32 Jan Tooropstraat
- 33 Landlust
- 34 Bedrijvent centrum Westerpark
- 35 Food Center Amsterdam
- 36 Bedrijvent centrum Osdorp
- 37 Business Park Amsterdam Osdorp

* Gemeente Ouder-Amstel

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

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

In gemengde gebieden (metropolitaan kerngebied, werk-woongebieden, woon-werkgebieden en gemengde gebieden buiten de ring) gelden voor functies met een beperkte milieuhinder (milieucategorieën 1, 2 en 3.1) géén minimale afstanden tot woningen. Zij zijn overal – ook in woongebieden – toegestaan onder de voorwaarde dat:

- de betreffende functie op grond van de milieuhinderaspecten gevaar, geur en stof niet hoger scoort dan milieuhindercategorie 2,
- de activiteiten niet 's nachts plaatsvinden,
- de activiteiten hoofdzakelijk in pandig plaatsvinden,
- de betreffende functie geen gemeenschappelijke muur of vloer/plafond heeft met een geluidsgevoelige functie.
- Daarbij geldt wel dat functies die veel vrachtverkeer aantrekken, alleen in een gemengd gebied mogen komen als ze direct aan de hoofdontsluiting worden gesitueerd.

Uiteraard is maatwerk altijd mogelijk.

3.2.4 Platform Bedrijfslocaties

Plannen die bedrijfslocaties betreffen, worden voor advies voorgelegd aan het Platform Bedrijfslocaties. Dit platform beoogt door uitwisseling van informatie en expertise een positieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van bedrijfslocaties in Amsterdam. Hierbij gaat het zowel om de ontwikkeling van nieuwe bedrijfslocaties, als om herstructurering en behoud van reeds bestaande bedrijfslocaties.

Tevens adviseert het platform gevraagd en ongevraagd aan het gemeentebestuur en aan het dagelijks bestuur van de stadsdelen over plannen op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en kleinschalige bedrijfsruimten in de woonomgeving. De 'werkgroep Bedrijfslocaties' fungeert onder het platform. De werkgroep bereidt platformbijeenkomsten voor en voert het werk uit dat voortkomt uit het platform.

3.2.5 Procedure

In ruimtelijke plannen dient het gebruik van de gronden duidelijk te worden vastgelegd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen kantoren en bedrijven. Daarbij wordt géén gebruik gemaakt van de term 'kantoorachtige'. Plannen voor de vestiging van bedrijven en kantoren dienen, behalve aan bovengenoemde criteria, te voldoen aan het locatiebeleid (zie paragraaf 3.4). Daarnaast dienen plannen waarin kantoren groter dan 2.000 m² bruto vloeroppervlak zijn opgenomen, te passen binnen de afspraken die worden gemaakt in Plabeka-verband.

3.3

Detailhandel

De detailhandel is een dynamische wereld, waar consumentenvoorkeuren en winkelformules snel op elkaar inspelen en veranderen. Een langetermijnvisie zou in deze wereld een beperkte houdbaarheid kennen. Om die reden kunnen belangrijke vraagstukken die in de visie zijn geschetst, beter zoveel mogelijk uitgewerkt worden in detailhandelsbeleidsnota's met een kortere horizon. Een herijking van het beleid met een vijfjaarlijkse cyclus is enerzijds kort genoeg om ruimte te bieden voor noodzakelijke beleidsaanpassingen en is anderzijds lang genoeg om (investerings)zekerheid voor ondernemers en projectontwikkelaars te bieden.

Commissie Winkelplanning Amsterdam

Amsterdam kent de zogenaamde Commissie Winkelplanning, samengesteld uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (Kamer van Koophandel, Hoofdbedrijf detailhandel, MKB en Raad Nederlandse Detailhandel, Centrale Vereniging Ambulante Handel) en de overheid (Dienst Ruimtelijke Ordening, Ontwikkelingsbedrijf, Bestuursdienst en Economische Zaken).

Deze commissie toetst initiatieven in de geest van het gemeentelijk centrale beleid in algemene zin aan de Structuurvisie, aan de nota 'Detailhandel in balans' (2001) en aan de nota 'Grootschalige Detailhandel in Balans' (4 juli 2006). In de nota is voor een viertal (bestaande) locaties voor perifere detailhandelsvestigingen (PDV) transformatie naar grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV) toegestaan. Het betreft bedrijventrum Osdorp, bedrijventrum Westerpark, Schinkel en een nader te bepalen locatie in Overamstel (nu Spaklerweg).

In de laatstgenoemde nota is aangekondigd dat het beleid na vijf jaar zal worden geëvalueerd. Op basis van de evaluatie zal blijken of een herijking van het beleid noodzakelijk dan wel wenselijk is. Tot die tijd is het huidige beleid conform de nota 'Grootschalige Detailhandel in balans' vigerend. De nota betreft behalve grootschalige detailhandel, eveneens PDV; voor overige detailhandel wordt verwezen naar de nota 'Detailhandel in Balans' (2001).

Procedure

Initiatiefnemers van plannen, waarin detailhandel is opgenomen met een oppervlak van 2.000 m² of meer en de instelling van nieuwe (waren-)markten, zijn verplicht om advies in te winnen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam. De Commissie onderzoekt hierbij of

- er marktruimte is, ondermeer om grootschalige leegstand te voorkomen;
- de uitbreiding ruimtelijk ingepast kan worden bij bestaande winkelcentra;
- de verkeerscapaciteit, bereikbaarheid en het aantal parkeerplaatsen toereikend is
- het de reguliere bedrijvigheid niet verdringt;
- het initiatief past in de winkelhiërarchie; De nota 'Detailhandel in balans' omschrijft deze als kernwinkelapparaat, stadsdeelwinkelcentra, wijkwinkelcentra, GDV en PDV-locaties
- er bij GDV-winkels sprake is van een oppervlakte ondergrens van 2.000 m² winkelvloeroppervlak per bedrijfsvestiging.

Regionale Commissie Winkelplanning

Daarnaast bestaat er binnen de metropoolregio de Regionale Commissie Winkelplanning (RCW). Hier worden de gevolgen van winkelplannen op de regionale detailhandelsstructuur beoordeeld, op basis van de nota 'Selectieve dynamiek 2006–2010' (13 december 2005) van de Stadsregio Amsterdam. Inhoudelijk komt het regionale beleid grotendeels overeen met het Amsterdamse. Advisering door de RCW is verplicht voor iedere detailhandelsontwikkeling met een (mogelijk) bovenlokaal effect, maar zeker voor plannen met een metrage detailhandel dat groter is dan 1.500 m² v.v.o. (verkoop vloeroppervlak)buiten binnenstedelijke woongebieden (c.q. op bedrijventerreinen) en 5.000 m² v.v.o. in binnenstedelijke woongebieden.

Deze commissie brengt advies uit aan het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam. De provincie Noord-Holland hecht eveneens groot belang aan afstemming van winkelplannen. Zij heeft haar beleid in deze vastgelegd in de 'Provinciale detailhandels- en leisuvisie', die op 9 februari 2009 is vastgesteld door provinciale staten.

Onderdeel van deze visie is het voornemen om Regionale Commissies Winkelplanning in te stellen voor het hele grondgebied van de provincie. Deze commissies brengen advies uit aan gedeputeerde staten van Noord-Holland.

3.4

Locatiebeleid

In onderstaande tekst wordt het in 2008 vastgestelde locatiebeleid samengevat. Overigens is het betreffende beleidsstuk vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. De terminologie in het document verwijst naar die van het structuurplan. In onderstaande tekst is een en ander geënt op de terminologie van voorliggende Structuurvisie.

Doel

Bedrijven – groot of klein, internationaal, nationaal of regionaal – moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om hun bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect hierbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken.

Amsterdam moet niet alleen kwantitatief en kwalitatief voldoende werklocaties kunnen aanbieden, maar ook bereikbare werklocaties. Bij ieder plan moeten afwegingen worden gemaakt. Daarbij wordt gezocht naar een evenwicht tussen milieu (luchtkwaliteit), gezondheid en economie met aandacht voor de kwaliteit van de werkomgeving.

Amsterdam wil tot de top van Europese vestigingslocaties behoren. Gebiedsontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties is erop gericht om een aantrekkelijke internationale vestigingslocatie te blijven en te worden. Tegelijk vergt het inspanning om de keerzijde van de groei tegen te gaan. Daarbij gaat het onder meer om aspecten als congestie, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Speerpunten van het mobiliteitsbeleid zijn onder andere de doorstroming, het tegengaan van niet-noodzakelijk autoverkeer, parkeerbeleid en investeringen in regionaal openbaar vervoer. Om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt vastgehouden aan het idee van een compacte stad en concentratie van autoverkeer op hoofdwegen. Het locatiebeleid draagt bij aan een goede afweging tussen deze belangen: de concurrentiepositie van Amsterdam, gebiedsontwikkeling, mobiliteit en luchtkwaliteit.

Beleid

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het

autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

Juiste functie op juiste plek

Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt. Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

Vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven

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

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen.

Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkernelcijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad kunnen zelf normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

Parkeerbalans

Om de schaarse ruimte efficiënt te benutten en het (niet-noodzakelijke) autoverkeer terug te dringen, is een parkeerbalans een onmisbaar instrument om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen te berekenen en daarmee de hoeveelheid parkeerplaatsen in een gebied zo optimaal mogelijk te bepalen. Aanbevolen wordt om een parkeerbalans op te stellen bij plannen waar meerdere niet-woonfuncties zijn voorzien. Een parkeerbalans kan worden opgesteld op het niveau van een structuurvisie, een programma van eisen, een bestemmingsplan en een bouwplan.

Het opnemen van een parkeerbalans in de toelichting op een bestemmingsplan wordt aanbevolen. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing van een projectbesluit.

Flexibiliteit inbouwen in bestemmingsplannen

De gemeente Amsterdam kiest voor vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven, maar wil de mogelijkheid houden om in bepaalde gevallen daarvan af te kunnen wijken.

Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Beide zijn harde randvoorwaarden.

Wil men voor een bepaalde locatie of stadsdeel gebruik maken van de flexibiliteitsoptie, dan dient het afwijkingspercentage te worden opgenomen in het bestemmingsplan/omgevingsvergunning, evenals de criteria op grond waarvan afgeweken mag worden. De bandbreedte kan variëren per gebied. De criteria zijn kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, dubbelgebruik parkeerplaatsen en de vestiging van bestuurlijk wenselijke functies.

Opstellen van een mobiliteitsplan

Om de bereikbaarheid van (werk)locaties te bevorderen, worden bedrijven gestimuleerd aan mobiliteitsmanagement te doen door hun werknemers te stimuleren meer gebruik te gaan maken van de fiets en van het openbaar vervoer. Van bedrijven met meer dan 100 werknemers wordt verwacht dat zij een mobiliteitsplan opstellen. In de gebruiksvergunning heeft het mobiliteitsplan zijn juridische grondslag.

Zie ook

- Locatiebeleid Amsterdam (2008) inclusief bijlage: Amsterdamse parkeerkerncijfers
- Plabeka 2007

- Havenvisie 2008–2020
- rapport ‘Minder kantoorplannen in uitvoering’ (februari 2007)
- Amsterdamse variant VNG-lijst (nog niet gereed)
- ‘Grootschalige Detailhandel in Balans’ (4 juli 2006)
- Trends en trekpleisters op bedrijventerreinen in Amsterdam (2004)
- Vestigingsbeleid religieuze instellingen in Amsterdam (2004)
- ‘Detailhandel in balans’ (2001)
- ‘Selectieve dynamiek 2006–2010’ (13 december 2005)
- ‘Provinciale detailhandels- en leisurevisie’ (9 februari 2009)
- Nota kleinschalige bedrijfshuisvesting in Amsterdam (1999)
- Nota Hotelbeleid (2007)
- Nota Ontdek Amsterdam (2009)
- Visie bedrijven en bedrijventerreinen (2009)

Het aangepaste schema uit het vastgestelde Locatiebeleid (2008).

	Metropolitaan kerngebied	Werk-woon-gebied	Woon-werk-gebied	Bedrijventerrein	Grootschalig bedrijventerrein
	(inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies.	regionale oriëntatie, hoge dichtheden, minimaal 50% bedrijven.	Stedelijke oriëntatie, lagere dichtheden, max. 25 % bedrijven	stedelijke / regionale oriëntatie, maximaal 30 % kantoren, geen woonfunctie	(inter)nationale / regionale oriëntatie, max. 30 % kantoren, geen woonfunctie
Solitaire kantoren >2.000m ²					
Solitaire kantoren <2.000m ²					
GDV winkels					
PDV winkels					
Kernwinkelapparaat					
Stadsdeelcentra					
Wijkwinkelcentra					
Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen					
Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen					
hotels					
Horeca overig					
Gebouwde leisure – veel publiek					
Gebouwde leisure – veel ruimte					
Grote congresruimten					
Grootschalige voorzieningen					
Grote religieuze instellingen					
Stedelijk wonen					
Suburbaan wonen					

Legenda	Kleur
passend	groen
passend afhankelijk van functie of plek	geel
ongeschikt	rood

NB: De typering ‘Gemengd gebied’ in paragraaf 3.2.2 kent dezelfde toegestane functies als in ‘Woon-werkgebied’.

Hoofdstuk 4

Ruimtelijke structuur

4.1

Hoogbouw

Ambitie

Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de bestaande stad en tegelijk het open houden van het landschap één van de doelen.

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte in Amsterdam. Het brengt een forse toename van het aantal woningen en bijbehorende voorzieningen met zich mee, intensiever gebruik van de werkgebieden en een grotere mix van wonen en werken. Het noodzaakt tot extra investeringen in de openbare ruimte, en tot efficiënter omgaan met energie en vervoer.

Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool.

In onderstaande tekst zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast.

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

De kaart 'Hoogbouw in Amsterdam'

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

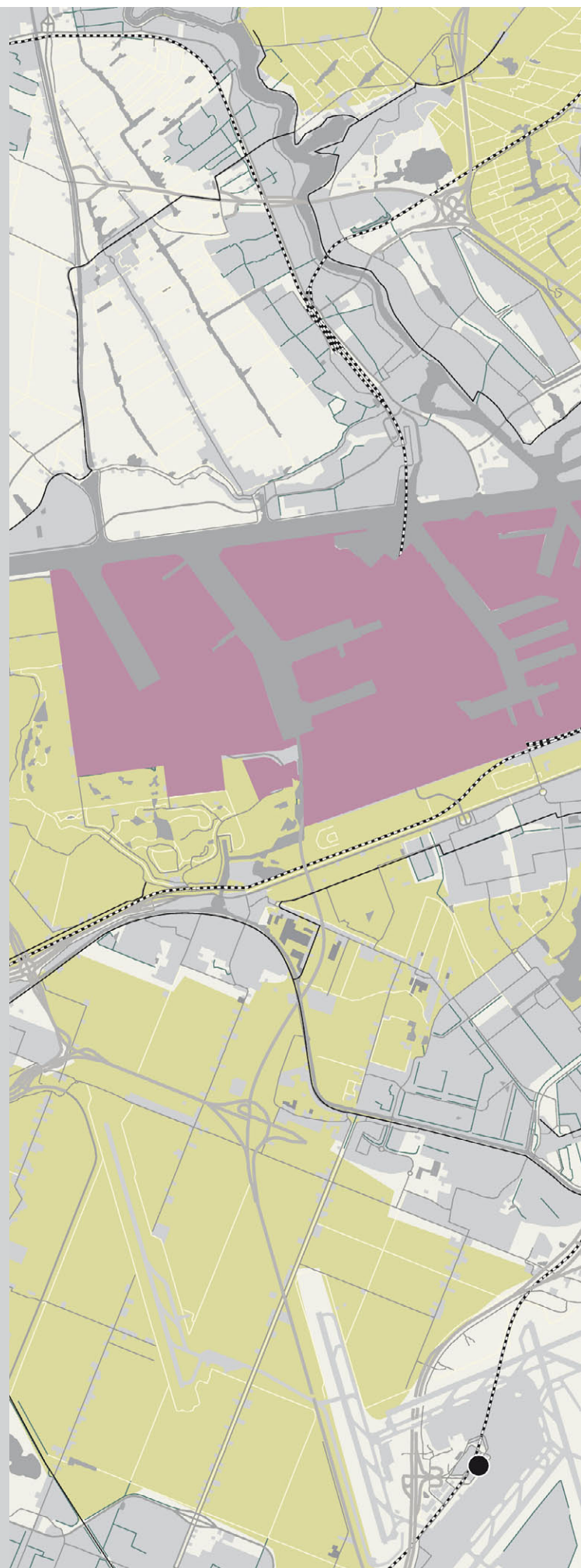
Rond het Beschermd Stadsgezicht van de binnenstad is, in verband met de bijzondere status van het werelderfgoed van de 17^e-eeuwse grachtengordel (rood), een zone van 2 km aangegeven. De betekenis daarvan wordt in onderstaande tekst toegelicht.

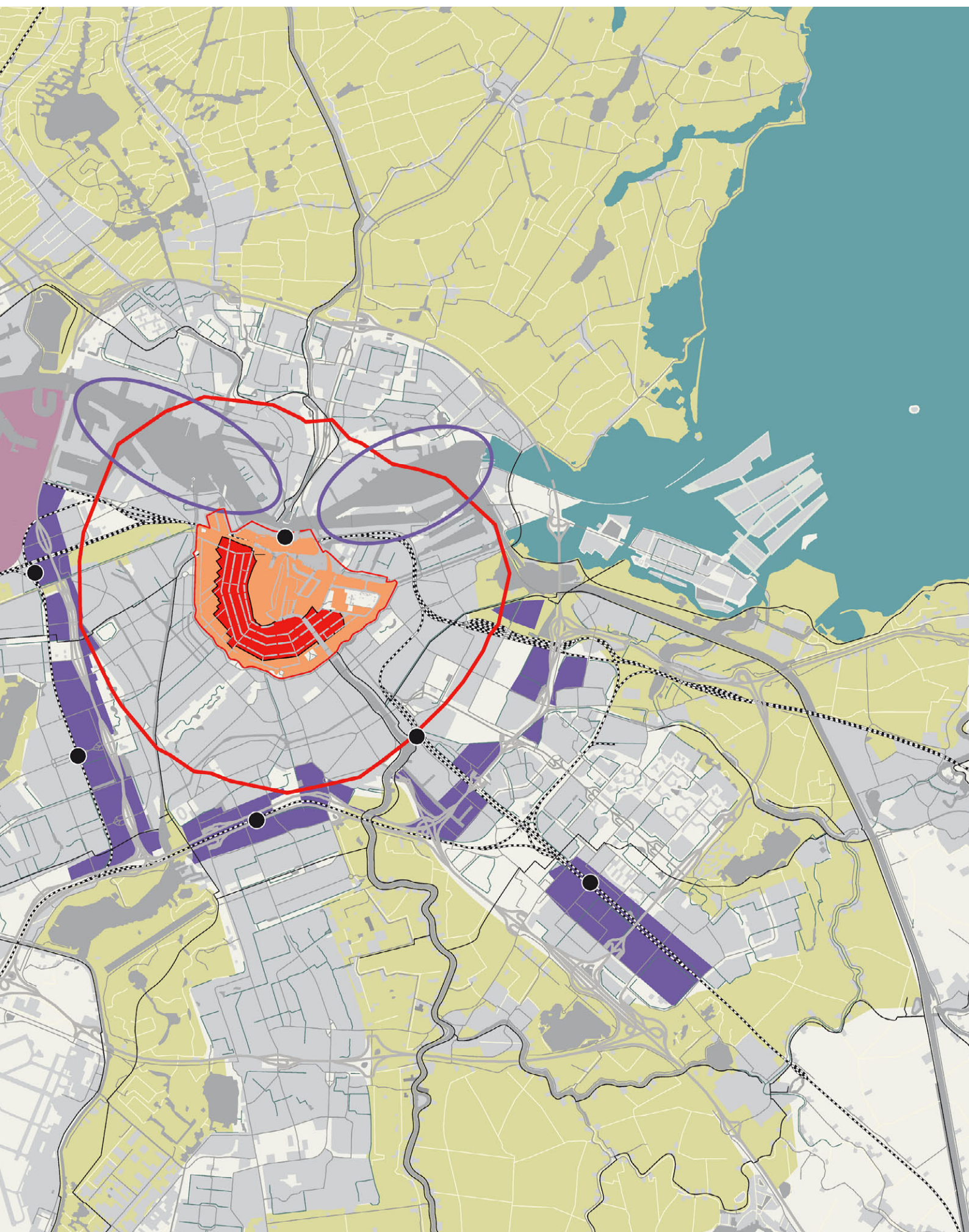
Beleid

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

Hoogbouw in Amsterdam

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





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

4.1.1 Gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd

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

Met name rond knooppunten van openbaar vervoer ontwikkelden zich de afgelopen decennia gebieden met een grote dynamiek en ontwikkeldruk. Hier worden representatieve, goed bereikbare situaties ten volle benut en ontstonden internationale gemengde milieus. In de afgelopen decennia werden hoogbouwensembles en –clusters, zoals op de Zuidas, de Omval, het Arenagebied, Teleport en Overhoeks prominent zichtbaar in het stedelijk landschap.

Zelfs nu de bouw van nieuwe kantoren afneemt, neemt verdichting in deze gebieden desondanks toe, door toevoeging van wonen en voorzieningen, eveneens in hoogbouw. Ook wonen profiteert namelijk van de gunstige ligging van deze gebieden ten opzichte van de binnenstad, goed bereikbaar via het fijnmazige tramnet en een goed verzorgd fietsnet, in combinatie met de directe nabijheid van het rijkswegenstelsel, waardoor ook gebieden buiten de stad snel bereikbaar zijn.

Hoogbouw in de zuidflank

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

Hoogbouw in het waterfront

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

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

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

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

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

Hoogbouw langs rijkswegen/Ringlijn

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

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

4.1.2 Gebieden waar hoogbouw terughoudend wordt toegepast

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

Hoogbouw en het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone)

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

Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het ‘werelderfgoed’, moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid ‘vergroeid’ is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

Echter: gezien vanaf zekere afstand heeft hoogbouw geen relevant effect meer. Een gebouw van ca 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Een goed voorbeeld daarvan is het zicht op de hoogbouw in de omgeving van het Amstelstation, gezien vanaf de Leidsestraat over de Prinsengracht. De Rembrandttoren is dan niet groter dan een grachtengordel. Dit wordt tot regel verheven: vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.

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

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

Hoogbouw en 'gebieden van bijzondere waarde'.

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

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

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

Hoogbouw langs de groene scheggen

Juist vanuit de openheid van de groene scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren,

ook als interessant wisselend perspectief terwijl men zich voortbeweegt. Bouwhoogten langs het open landschap dienen zich tot 30 meter hoogte te beperken. Enkele accenten tot 60 meter zijn toegestaan, bij voorkeur in de tweede linie. De knooppunten met hun grotere hoogten bieden in het stedelijk landschap vervolgens een derde dieptelaag.

Hoewel hoogbouw in de groene scheggen uit den boze is, is het denkbaar op de koppen van scheggen – ook als daar geen knooppunt ligt – een enkel zorgvuldig ingepast hoogbouwaccent te plaatsen.

Hoogbouw buiten de zone

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

In het Buiten-IJ wordt ingezet op een compact stedelijk milieu in de weidsheid van het landschap. Bouwhoogten tot maximaal 40 meter zijn toegestaan, echter zonder nadrukkelijke hoogteaccenten.

In de stadsuitbreidingen Nieuw-West en Zuidoost was hoogbouw altijd al onderdeel van het stedenbouwkundig vocabulaire, compositorisch dan wel typologisch, afhankelijk van periode en gebiedstypologie. Dat geldt in zekere mate ook voor Buitenveldert en voor delen van Noord (Molenwijk). In Amsterdam Noord wordt voor het overige, met respect voor de bijzondere kwaliteiten van de tuindorpen, altijd zeer terughoudend met hoogbouw omgegaan. De tuindorpen zijn hierboven vermeld als 'gebieden van bijzondere waarde'.

Verspreid door deze delen van de stad zijn en worden solitaire torens gerealiseerd, vaak als accent in een stedenbouwkundig plan en/of ter markering van een bijzondere locatie, zoals een stadsdeelcentrum of een winkelcentrum. Herkenbaar in het stadslandschap zijn/worden hoogbouwensembles zoals rond het Osdorpplein, het Buikslotermeerplein, en het AMC. Solitaires zoals op het Gelderlandplein, Plein '40-'45. Hier zijn afwijkende bouwhoogten te overwegen.

Solitaire gebouwen tot 60 meter zijn in deze gebieden in de meeste gevallen goed inpasbaar. Bij hoogbouwinitiatieven boven 60 meter moet het effect op het omringende landschap, de groene scheggen, het beschermd stadsgezicht en andere waardevolle gebieden in beeld worden gebracht.

Uiteraard dient in alle gevallen rekening te worden gehouden met de beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

4.1.3 Procedure

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

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

Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

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

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

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

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

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

4.1.4 De Hoogbouweffectrapportage

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

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

Een HER kan een onderzoek naar de volgende aspecten bevatten:

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

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

Ad 1. Landschappelijke inpassing.

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

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

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

Ad 2. Stedenbouwkundige inpassing.

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

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

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

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

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

Ad 3. Hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations.

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

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

Ad 4. Windhindereffecten.

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

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

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

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

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

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

Ad 5. Effecten van schaduwwerking.

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2

Grootschalige reclamemasten

Sinds 1985 voert Amsterdam beleid op het terrein van de grootschalige reclamemast. In aansluiting op het provinciale beleid, werd dit beleid achtereenvolgend in 1987, in 1991 en in 1999 geactualiseerd en vastgesteld door burgemeester en wethouders, als aanvullend toetsingskader op het structuurplan. In de voorliggende Structuurvisie is het beleid opnieuw opgenomen. Dat beperkt zich tot grootschalige reclamemasten met een hoogte vanaf ongeveer 15 meter. Voor overige (grootschalige) reclame-uitingen, zoals billboards, et cetera, zijn al richtlijnen en verordeningen van toepassing (Algemene Plaatselijke Verordening, Woningwet, Artikel 7 lid 2 van de Wegenverordening).

Het bestaansrecht van grootschalige reclamemasten is gebaseerd op een groot aantal passanten. Daarom staan de meeste masten naast of in de directe omgeving van het Rijkswegennet. Daarbij zijn de maatvoering en de lay-out van de boodschap aangepast aan de passeersnelheid, zodat de boodschap in zeer korte tijd en indringend wordt overgebracht.

Hoewel de kans bestaat dat de masten een omgeving overheersen, kan een mast, mits goed geplaatst, ook een oriëntatiepunt vormen.

Criteria

- Grootschalige reclamemasten zijn alleen toegestaan langs de rijkswegen A10, A4, A2, A9 en de toekomstige Westrandweg, in gebieden die vanwege hun functie een indifferent karakter hebben; zoals kantoorstroken, bedrijfs- en industrieterreinen, bij voorkeur in combinatie met op en afritten van stadsautowegen en snelwegen.
- Grootschalige reclamemasten mogen niet worden geplaatst in de Hoofdgroenstructuur. Bij het plaatsen van een mast in of langs de groene scheggen dient terughoudend te worden gehandeld.
- De grootschalige reclamemasten mogen uitsluitend solitair worden geplaatst.
- De onderlinge afstand tussen de reclamemasten is minimaal 3 km.
- Bij voorkeur is niet meer dan één mast tegelijk zichtbaar is.
- Grootschalige reclamemasten dienen uitsluitend ten behoeve van buitenreclame en niet ten

behoefte van ‘gevelreclame’ voor particuliere vestigingen.

- Verdichting van het aantal reclamemasten door particuliere initiatieven op eigen terrein moet voorkomen worden door deze aan de hand van dezelfde criteria als die voor de grootschalige masten, te laten beoordelen door de Commissie voor Welstand.

De bestaande masten voldoen overigens niet allemaal aan deze criteria.

Procedure

Het plaatsen van grootschalige reclamemasten is gebonden aan een bouwvergunning. Daarbij moet het bouwplan getoetst kunnen worden aan een vigerend bestemmingsplan, redelijke eisen van welstand en bovenstaand beleid.

Op het oprichten van reclame-uitingen zijn verder diverse regelingen en verordeningen van toepassing. Genoemd kunnen worden de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Wegenverordening Noord Holland, waarin Artikel 7 lid 2 verbiedt het aanbrengen of hebben van verlichting, verlichte voorwerpen alsmede licht- of geluidgevend voorzieningen op een wijze die naar het oordeel van het bestuursorgaan hinderlijk of gevaarlijk is voor het verkeer op de weg.

4.3

Ondergrond

De noodzaak voor een visie op de ondergrond van de stad is uitvoerig verwoord in deel één, de visie.

Het huidige instrumentarium voor de ondergrond is sectoraal gefragmenteerd. Een integraal instrumentarium is niet voorhanden, maar wel gewenst. Na het opstellen van een 'Visie op de ondergrond' wordt invulling gegeven aan het integraal instrumentarium voor de ondergrond. Op basis daarvan kan de ondergrond van Amsterdam waar nodig worden beschermd en waar mogelijk worden benut. Zo, dat deze een optimale bijdrage levert, nu en in de toekomst, aan een economisch sterke en duurzame metropool.

In dit deel wordt volstaan met het opsommen van relevante producten.

Zie ook

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

Hoofdstuk 5

Groen en water

5.1

Hoofdgroenstructuur

Definitie

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

In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd.

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn opgenomen in onderstaande tabellen. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. Deze gebieden zijn terug te vinden op de kaart 'Hoofdgroenstructuur'.

Procedure

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld.

De TAC is samengesteld uit deskundigen op het gebied van landschap(sarchitectuur), cultuurhistorie, ecologie, recreatie, beleving, stedenbouw, groenbeheer, sport, volkstuinen en natuur- en milieueducatie. Benoeming geschiedt door de gemeenteraad per collegeperiode.

De TAC toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan onderstaande beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht.

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

Hoofdgroen- structuur

-  Hoofdgroenstructuur
-  Groen buiten de hoofdgroenstructuur



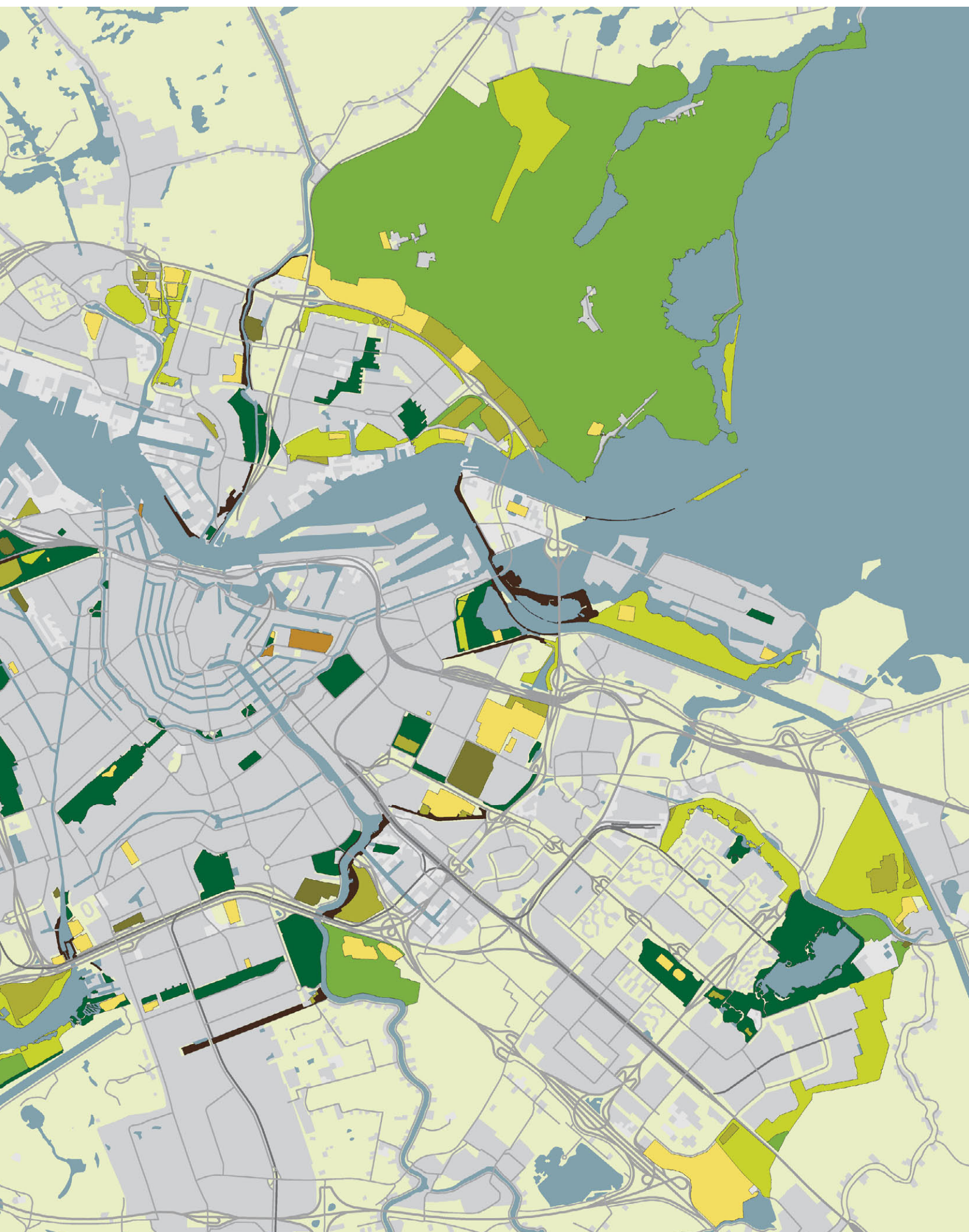


Hoofdgroen-structuur

Groentypen

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





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

Burgemeester en wethouders nemen het advies van de TAC als een technisch gegeven mee in de afweging. Deze afweging bevat ook het visiedeel van de Structuurvisie, zie bijvoorbeeld de aanduidingen voor recreatief programma en metropolitane plekken op de visiekaart. Het advies van de TAC moet uiteraard beschikbaar zijn op een moment dat burgemeester en wethouders nog de mogelijkheid heeft een plan te (laten) aanpassen.

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

5.1.1 Algemene richtlijnen voor inpasbaarheid

Nieuwbouw en verharding:

Ieder initiatief in de Hoofdgroenstructuur wordt beoordeeld op inpasbaarheid. Uitgangspunt daarbij is behoud van het groene karakter en typologie van het betreffende gebied. De beoordeling of nieuwe functies naar aard, omvang en locatie inpasbaar zijn vindt plaats op basis van de richtlijnen die zijn uitgewerkt per groentype (zie de tabellen op pagina 245 tot en met 248).

Daarvoor geldt globaal het onderstaande:

Inpasbaar: kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.

Niet inpasbaar: bebouwing en verharding die het specifieke groentype niet ondersteunt of niet voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.

- Bebouwing en verharding, zoals gebruik voor wonen en werken.
- Infrastructuur (ook bruggen), met name voor auto's, voor zover deze de groenfunctie niet ondersteunt.
- Niet aan groen gerelateerde vrijetijdsvoorzieningen.
- Zendmasten en reclamezuilen.
- Windturbines, met uitzondering van de uitwerkingsgebieden windenergie, waarbij partners uit de metropoolregio zullen worden betrokken.
- Waterberging, als de noodzaak daarvoor is ontstaan door verdichtingen in het omrin-

gende stedelijke gebied. Waterbergingsopgaven mogen niet op groengebieden worden afgewenteld.

- Overnachtingsmogelijkheden, op een enkel uitzondering na. Zie criteria per groentype.
- Maximaal enkele procenten van het oppervlak van het gebied mogen bebouwd en/of verhard. Zie criteria per groentype.

Parkeren

Parkeren wordt beoordeeld als onderdeel van het bebouwingsinitiatief waar het bij hoort. Een landschappelijk verantwoorde inpassing is verplicht. Groene toepassingen van parkeren (gewapend gras) verdienen de voorkeur, doch dienen als verharding te worden aangemerkt.

Ondergrondse (parkeer)voorzieningen zijn toegestaan mits de bovengrondse effecten als inpasbaar worden beoordeeld.

Bestaande bebouwing

Bestaande bebouwing kan een passend (vaak historisch) onderdeel van het groen vormen (zoals het Filmmuseum in het Vondelpark). In andere gevallen kan het juist niet passen in het groentype, en verdient uitplaatsing de voorkeur. Bestaande legale bebouwing – inpasbaar of niet – wordt om praktische redenen geaccepteerd. Evenwel: bij functiewijziging dient dit aan de TAC te worden voorgelegd.

5.1.2 Criteria per groentype

De Hoofdgroenstructuur omvat uiteenlopende typen groen, met elk hun eigen gebruik, belevingswaarde, cultuurhistorische betekenis, natuurwaarde enzovoort. Om deze reden zijn de richtlijnen voor inpasbaarheid uitgewerkt per groentype. De groengebieden in de Hoofdgroenstructuur zijn hiertoe verdeeld in groentypen. Op de kaart zijn de ligging en begrenzing van de groentypen aangegeven.

De groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd. Hieronder zijn de groentypen op hoofdlijnen beschreven. Bestaande groengebieden kunnen meer of minder aan de beschrijving voldoen. De beschrijving geeft richtlijnen voor de inpasbaarheid van bebouwing en verharding in het betreffende groentype.

Curiosa	
Gebruik, gewenste beleving	Divers. Centraal staat het behoud als uniek cultuurhistorisch, natuurhistorisch of landschapsarchitectonisch monument.
Gewenste zonering	Niet van toepassing.
Type beheer	Varieert van intensief tot extensief en is gericht op behoud van de huidige waarde.
Ontsluiting	Zeer beperkt toegankelijk: Stenen Hoofd. Alleen tegen betaling toegankelijk: Hortus botanicus en Artis.
Bezoekersdruk	Afgestemd op de capaciteit.
Voorbeelden	Stenen Hoofd, Artis en Hortus botanicus. Van het Stenen Hoofd vallen alleen de kademuren onder de Hoofdgroenstructuur vanwege de beschermde muurplanten.
Beleidsintentie	De unieke kwaliteiten van het gebied moeten in stand blijven. Binnen die randvoorwaarde streven naar zo optimaal mogelijke recreatieve waarden en belevingswaarden. Ook niet toegankelijke gebieden moeten beleefbaar zijn, bijvoorbeeld via routes in de nabijheid. Het gebied moet zorgvuldig worden beheerd volgens een vastgesteld beheerplan.
Inpasbare voorzieningen	Betaalde toegang: passend bij aard van de functie. Stenen Hoofd: onbeperkt op de dam.

Corridor	
Gebruik, gewenste beleving	Verplaatsing wandelend of per fiets via een bij voorkeur natuurlijk ingerichte groene parkstrook. Tevens ecologische verbindingszone. Meer dan bij groene routes heeft de groene corridor ook het karakter van een park- of natuurstrook.
Gewenste zonering	Combinatie van groene route en ecologische verbindingszone.
Type beheer	Groene route intermediair, ecologische verbindingszone extensief.
Ontsluiting	Ecologische verbindingszone niet of zeer beperkt ontsloten. Groene route is optimaal ontsloten.
Bezoekersdruk	Niet of zeer beperkt (ecologische verbindingszone) Hoog (op de begeleidende wandel- en fietspaden).
Voorbeelden	Oeverzone Ringvaart Haarlemmermeerpolder (Groene AS), westoever Zeeburgereiland + aangrenzend deel Diemerzeedijk, Ringvaartoever bij Flevopark, strook langs Noordhollandsch kanaal.
Beleidsintentie	De ecologische verbindingszone wordt optimaal ingericht voor de betreffende doelsoorten, is niet of nauwelijks toegankelijk, maar wel goed zichtbaar. De groene route is aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers, geeft een goed zicht op de ecologische verbindingszone.
Inpasbare voorzieningen	Ecologische zone: Geen. Groene route: kleinschalige recreatieve en op de natuur gerichte elementen: picknicktafel, bankje, informatiebord, uitkijktplatform, vogelkijkscherm. De corridors mogen niet (verder) worden doorsneden met infrastructuur of anderszins hun kwaliteit als groene route annex ecologische verbindingszone verliezen. Als er privétuinen binnen de corridors vallen dan mogen deze niet worden verhard.

Ruigtegebied/struinnatuur	
Gebruik, gewenste beleving	Wild ogende gebieden die voor Amsterdam zeldzame planten en dieren bevatten en mogelijkheden bieden voor natuurbeleving vanaf de randen of vanaf ongebaande paden door het gebied. Natuur- en landschapsgerichte recreatie, met een gevoel van afstand tot de stad. Mogelijkheden voor 'natuurvorsen'. Hoewel kleinschalige voorzieningen nodig zijn, ligt de kwaliteit van de beleving in het ongeplande karakter: ontwerper en beheerder blijven achter de schermen.
Gewenste zonering	Entreezone. Achterland (het eigenlijke ruigtegebied).
Type beheer	Extensief. Intensief toezicht en voorlichting door beheerders (natuurwachters).
Ontsluiting	Entreezone maximaal. Achterland extensief (voetpaden, laarzenpaden). Soms zeer beperkt toegankelijk, dan geen entreezone.
Bezoekersdruk	Laag.
Voorbeelden	Natuurdeel Diemerpark, Geuzenbos, Oeverlanden, Nieuwe Meer in Amsterdamse Bos, Joodse begraafplaats in Flevopark, Ecozone Schellingwoude, Brettenzone, Noorder IJplas, Riethoek en Hoge Dijk.
Beleidsintentie	Deze gebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties (volkstuinten, sportparken, parken e.d.). Intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt).
Inpasbare voorzieningen	In entreezone informatieborden, banken, prullenbakken, fietsenrekken, eventueel een klein infocentrum en beheerderonderkomen (vergelijk natuurtuin De Wiedijk). In het achterland hoogstens onverharde of half verharde wandelpaden en op natuurbeleving gerichte voorzieningen als een vogeluitkijkhut.

Stadsrandpolder	
Gebruik, gewenste beleving	Landschapsbeleving en agrarisch gebruik staan centraal. Voor recreanten is routegebonden recreatie van belang. Beleven van de openheid en het historische landschap.
Gewenste zonering	Niet van toepassing.
Type beheer	Agrarisch natuurbeheer (bij voorkeur).
Ontsluiting	Kavels zijn particulier eigendom en dus niet ontsloten. In overleg kunnen natuurspaden worden uitgezet. Buiten de kavels ontsluiten voor wandelaars, fietsers, kanovaarders en schaatser, en beperkt voor de auto (autoluw).
Bezoekersdruk	Hoog.
Voorbeelden	Waterland, Amstelland, Tuinen van West.
Beleidsintentie	Stimuleren van stadslandbouw en zorgboerderijen (in bestaande bouw). Stimuleren van natuureducatie. Tegengaan verrommeling door voorkomen van uitplaatsing van NIMBY-functies (NIMBY: not in my backyard). Bij Waterland en Amstelland is het behoud van het cultuurhistorisch karakter uitgangspunt. De openheid van het gebied mag niet aangetast worden. Overnachtingsmogelijkheden alleen kleinschalig in bestaande bouw.
Inpasbare voorzieningen	Kleinschalige recreatieve voorzieningen: observatiepunten, informatieborden, routing (land, water), kano- en roeibootcentra, informatiecentrum, picknicktafels, bankjes. Kleinschalige horeca, gericht op passerende recreanten. Geen leisure of andere recreatieve voorzieningen met een verkeersaantrekkende werking (auto). Nieuwe voorzieningen moeten aansluiten bij het recreatieve profiel van het gebied en dit versterken. Nieuwe voorzieningen mogen niet concurreren met soortgelijke voorzieningen in de nabije omgeving.

Stadspark	
Gebruik, gewenste beleving	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
Gewenste zonering	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone).
Type beheer	Intensief tot extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Intermediair tot hoog.
Voorbeelden	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanackerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
Beleidsintentie	Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruiksintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoestellen, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes). Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruiksintensiteit van het park. Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurspad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide. Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden. In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Begraafplaats	
Gebruik, gewenste beleving	Begraafplaats annex contemplatieve omgeving. Stiltegebied, wandelgebied, natuurbeleving.
Gewenste zonering	Entreezone met voorzieningen, begraafterrein, buitensingel met ringsloot. Buitensingel en ringsloot natuurvriendelijk inrichten en beheren.
Type beheer	Intensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Gemiddeld.
Voorbeelden	Vredenhof, De Nieuwe Ooster, Noorder Begraafplaats, Westgaarde, Buitenveldert.
Beleidsintentie	Behoud van rust en eventueel cultuurhistorisch karakter. Stimuleren van gebruik als wandel- en gedenkpark. Ruimte geven aan passende culturele activiteiten en uitingen. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt, culturele voorstellingen, herdenkingsbijeenkomsten).
Inpasbare voorzieningen	Entreezone: aula/ontvangstruimte, crematorium (enkel wanneer er een stads- en regio-brede afweging omtrent noodzaak en rentabiliteit is gemaakt), beheerverblijf/kantoor en eventuele culturele voorzieningen (museum/ tentoonstellingsruimte/ buurtcentrum) en kleinschalige horeca. Begraafterrein: informatieborden, begraaf- c.q. uitstrooivelden met urnenmuren/kasten, wasgelegenheden, gedenkmونumenten, kunstwerken, banken, prullenbakken, ed.

Volkstuinpark/schoolwerktuin	
Gebruik, gewenste beleving	Onderscheid wordt gemaakt tussen volkstuinparken in de stadsrand en verder weg gelegen tuinparken. In deze laatste vindt relatief meer verblijfsrecreatie plaats. Volkstuinen zijn bedoeld voor dag- of verblijfsrecreatie, met onderhoud van sier- en groentetuinen als dagelijkse bezigheid. Voor de belevingskwaliteit zijn belangrijk: een gevoel van afstand tot de stad, de verzorgdheid en aantrekkelijkheid van het complex (waarbij onderhoud een doorslaggevende rol speelt) en de sociale samenhang binnen het park. Het volkstuinpark moet mede een publieksfunctie vervullen, bijvoorbeeld door middel van een voorlichtingscentrum of kleine markt in de entreezone. Indien deel uitmakend van een recreatief of ecologisch netwerk, moet het park ook een groene wandel- of fietsroute of ecologische verbindingzone bezitten. Bebouwing en verharding moeten ondergeschikt blijven aan de groenfunctie. Schoolwerktuinen zijn specifiek bestemd om schoolkinderen groente, fruit en bloemen te laten kweken. Schoolwerktuinen hebben een educatieve ruimte nodig en een beheergebouw. De publieksfunctie is beperkt.
Gewenste zonering	Entreezone met verenigings- en publieksvoorzieningen. Tuinparken, gescheiden door hagen, windsingels en dergelijke. Bij volkstuinparken: doorgaande routes, ingericht als recreatieve wandel- en fietsroute. Buitensingel en ringsloot, natuurvriendelijk ingericht en beheerd.
Type beheer	Intensief. Natuurlijke delen extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	gemiddeld (volkstuinparken), laag (schoolwerktuinen).
Voorbeelden	Sloterdijkmeer/Ons Genoegen, Amstelglorie, Ons Buiten, Klein Danzig, schoolwerktuinen Baanackerspark.
Beleidsintentie	Volkstuinparken dienen een openbaar karakter te krijgen. Stimuleren van culturele voorzieningen die passen bij het gebied (bijvoorbeeld beeldentuin). Schoolwerktuinen dienen primair het onderwijs. Voor elk park is een beheerplan nodig voor het gemeenschappelijke groen volgens Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren. Alleen op de verblijfsrecreatieve tuinparken is het toegestaan gedurende april t/m september te overnachten. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt, culturele voorstellingen).
Inpasbare voorzieningen	Bebouwing en verharding, ondergeschikt aan de groenfunctie. Kleinschalige voorzieningen voor tuinverenigingen. Volkstuinparken: Voorzieningen die het medegebruik stimuleren, zoals wandelpaden, kleinschalige horeca, kinderspeelplaats, sportveldjes, kunstobjecten. Voorzieningen gericht op natuureducatie.

Sportpark	
Gebruik, gewenste beleving	Sportparken: alle terreinen voor (landgebonden) sport in verenigings- en/of clubverband. Sportparken worden gebruikt voor intensieve sportbeoefening en dienen daarnaast voor de recreatieve sportbeoefening en als onderdeel van het openbare leven op wijkniveau. De bezoekers zijn voornamelijk georganiseerde en ongeorganiseerde sporters en toeschouwers. De grotere parken hebben daarnaast een beperkte functie als wandelgebied. Belangrijk is dat de parken op een goede manier zijn ingebed in de stedelijke omgeving, vrij toegankelijk en uitnodigend zijn en geen geïsoleerde eenheden vormen. Onderscheid kan hierbij gemaakt worden naar (kleinschalige) stedelijke parken en de (grootschalige) groene sportparken.
Gewenste zonering	Velden, vrijetijdsaanbod (binnen en buiten) voor intensief gebruik, met ruimte voor toeschouwers. Waar afscheiding gewenst is groene randen met waterlijst voor verfraaiing en afscherming, rekening houdend met de sportfunctie.
Type beheer	Velden: intensief, gericht op een optimaal sportief gebruik. Groene Randen: intensief, gericht op groene verfraaiing van het sportpark, zowel voor de bezoekers als voor de omwonenden. Als het Sportpark in een ecologische structuur ligt dan dient het water in de waterlijst natuurvriendelijk (extensief) te worden aangelegd en onderhouden. Voorbeeld: sportpark Middenmeer, liggend in het Ecolint.
Ontsluiting	Intensief.
Bezoekersdruk	Hoog.
Voorbeelden	Stedelijke sportparken: Olympiaplein, J. Banckersweg, Jan van Galenstraat, Tuindorp Oostzaan, Tennis-park Linnaeushof. Groene sportparken: Ookmeer, Middenmeer-Voorland, Sloten, Kadoelen, De Weeren, W.H. Vliegenbos.
Beleidsintentie	Stedelijke sportparken: Stedelijke sportparken zijn de (vaak kleinschalige) in de wijken geïntegreerde sportparken, waaronder tennisparken. Centraal staat het in stand houden van een kleinschalig fijnmazig sportaanbod. De velden en vrijetijdsaanbod (binnen en buiten) worden ingericht voor optimaal sportief gebruik. Bij voorkeur dienen gebouwde voorzieningen zoveel mogelijk geclusterd in aangrenzende bouwblokken te worden gevestigd. Groene sportparken: De groene sportparken zijn de grotere sportparken (waaronder de in het Sportplan genoemde topparken Bijlmerpark, Ookmeer, Eendracht, Sloten, Middenmeer-Voorland) die qua locatie nauw aansluiten op de groenstructuur van de stad (waaronder golfterreinen). Naast sportbeoefening staat hier ook groenbeleving en groene recreatie centraal. Bebouwing dient zoveel mogelijk in geclusterde vorm op het sportpark plaats te vinden. Het openbare en (fysiek) open karakter van de sportparken moet worden versterkt. Groene, recreatieve routes over het park verbinden stad en ommeland. Modernisering waarbij het bestaande groene karakter niet wezenlijk verandert geldt als inpasbaar binnen sportparken. Het sportpark is hoogwaardig landschap-pelijk vorm gegeven. Het groen dient vooral ter verbinding en verfraaiing. Een waterlijst om het gebied en een goede dooradering met sloten zorgt voor waterberging en biedt daarnaast kansen voor de natuur. Als het sportpark in of nabij een ecologische structuur ligt (Middenmeer in ecolint, Sportpark Sloten bij Groene As) dan dienen de waterpartijen met natuurvriendelijke oevers te worden ingericht en natuurvriendelijk te worden beheerd. Het bebouwings-/verhardingspercentage bedraagt op zowel stedelijke als groene sportparken maximaal circa 15% van de totale oppervlakte van het betreffende sportpark. Voor sportparken waar op het moment van vaststelling van de Structuurvisie al een hoger percentage voor bebouwing/verharding is én voor topparken (vastgesteld en vast te stellen in toekomstige Sportnota's), geldt een percentage van circa 20%. Kunstgras en verharding ten behoeve van sportuitoefening vallen niet onder de verhardingsnorm en zijn toegestaan. Parkeerfaciliteiten (inclusief gewapend gras) vallen wel onder de verhardingsnorm. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het sportpark (bijvoorbeeld sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Recreatieve routes, voorzieningen voor intensief sportief en maatschappelijk (mede)gebruik, zoals een beheerdersgebouw, (multifunctioneel) clubgebouw, maatschappelijke voorzieningen (kinderopvang, voorzieningen voor buurtactiviteiten en onderwijs), commercieel sportaanbod (indoorsport en leisure-functies), commerciële functies (gezondheidscentra, fysio, kleinschalige overnachtingsmogelijkheden gelieerd aan topsport), mits een directe versterkende link aan het sportaanbod blijvend gegarandeerd kan worden. Op de groene sportparken zijn overdekte voorzieningen alleen inpasbaar als ze het groene karakter van het sportpark niet aantasten.

Zie ook

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

5.2

Waterstructuur

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

In het Waterplan is ondermeer de ruimtelijke visie op water 2030 opgenomen, zijn de structuurbepalende wateren aangeduid, de dempingklassen, de (nieuwe) waterlopen en waterberging, de typologie van de oevers, het ecologisch netwerk, het vaarnetwerk.

De waterstructuur bevat structuurbepalende wateren en wateren die vanuit ecologische, cultuurhistorische en/of waterhuishoudkundige redenen van stedelijk belang zijn. Deze moeten zoveel mogelijk worden beschermd. In de waterstructuur zijn alle wateren opgenomen die in het waterplan onder de dempingklassen I tot en met III vallen. Voor deze wateren gelden naast waterhuishoudkundige criteria ook cultuurhistorische en ecologische criteria.

Ook de ecologische verbindingzones zijn van grootstedelijk belang. Zij maken de verspreiding van dier- en plantensoorten over en door de stad mogelijk. Deze verbindingen zullen beschermd en in de toekomst verder versterkt worden. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het bewaken en versterken van ecologische structuren op lokaal niveau. Bij ingrepen die de ecologische verbindingzones doorkruisen moeten de effecten hiervan op het ecologische systeem in kaart gebracht worden en moet worden aangegeven met welke maatregelen deze effecten worden gecompenseerd of geminimaliseerd.

Watercompensatie

In een stad als Amsterdam zijn voortdurend ruimtelijke ontwikkelingen gaande, die gepaard gaan met meer verharding en/of demping van bestaand oppervlaktewater.

De aanleg van verhard oppervlak leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewater- en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder wordt afgevlakt door infiltratie en berging in de bodem. De toename van de belasting van het oppervlaktewater moet worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Als vuistregel geldt dat het gebied 10 % oppervlaktewater moet hebben. In

overleg met de waterbeheerder wordt de specifieke watercompensatie bepaald.

Vanwege de complexiteit van vele ontwikkelingen, zowel in ruimtelijke inrichting als in tijd, is het soms lastig om per ontwikkeling of per gebouw een passende watercompensatie te realiseren. Daarom bestaat er behoefte aan een systeem waarmee de bergingsvraagstukken op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld voor meerdere (deel)projecten tegelijk) kunnen worden opgelost. Daarnaast is het gewenst als het proces van dempen/verharden en compenseren overzichtelijker wordt voor wat betreft planning, mogelijkheden, en verantwoordelijkheden.

De dienst Ruimtelijke Ordening ontwikkelt met de waterbeheerders gezamenlijk een watercompensatiebank, waarin deze zaken een plek krijgen. Tevens stelt de gemeente een risicokaart op met overstromingsdiepten en -snelheden, de ligging van kwetsbare infrastructuur en stelt richtlijnen op voor nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De Keur

Voor alle wateren gelden de waterstaatsverordeningen en keuren van de waterbeheerders. In de Keur en de bijbehorende beleidsnota's staan de criteria verwoord. De Keur is de waterschapsverordening van Amstel, Gooi en Vecht (AGV). In de Keur staan regels over hoe er met het water en alles er omheen omgegaan moet worden. Bijvoorbeeld over leidingen in of onder dijken, het bouwen van steigers en het schonen van sloten.

De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Eind 2010 zal een nieuwe Keur worden vastgesteld.

Amsterdam heeft verder voor het nautisch beheer een 'Verordening op de haven en het binnenwater (2006)'. Verder wordt de nota 'Water op orde' (2004) aanbevolen, waarin de bevoegdheden en verantwoordelijkheden tot ordening van het Amsterdamse water zijn verwoord. Ook zijn voor Amsterdam de doorvaartprofielen van belang.

De watertoets

Van belang is de watertoets. De watertoets is een wettelijk verplicht onderdeel om waterbeheeraspecten een plaats te geven in procedures over ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets

is in Amsterdam van toepassing op alle ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige relevantie. Dat betreft niet alleen plannen en besluiten met concrete ruimtelijke ingrepen, maar ook die waar locatiekeuze van nieuwe infrastructuur en stedelijke uitbreiding aan de orde zijn. Het meest concrete onderdeel van de watertoets is de instelling van een waterparagraaf in deze plannen. In de waterparagraaf worden de keuzes ten aanzien van waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschreven. Er wordt getoetst aan waterhuishoudkundige criteria. Dit zijn doelstellingen en criteria die zijn vastgelegd in wettelijke of beleidsmatige kaders op het gebied van de waterhuishouding. Alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden daarin belicht. Op basis van de waterhuishoudkundige criteria worden ruimtelijke ontwerprichtlijnen opgesteld. De waterparagraaf maakt een integraal onderdeel uit van het besluit of plan.

Zie ook

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

Hoofdstuk 6

Verkeer en vervoer

6.1

Hoofdnetten

De ambitie om de Amsterdamse woningbouwopgave te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied is gunstiger voor de bereikbaarheid dan het verder spreiden van de inwoners naar de stadsrand en naar regiogemeenten. Meer mensen en meer banen betekent ook meer mobiliteit. Behalve hinder in de vorm van geluid en emissies levert groeiende mobiliteit vooral extra druk op de toch al schaarse openbare ruimte binnen de stad en de waardevolle open ruimte buiten de stad.

De hoofdnetten zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Amsterdam binnen de randvoorwaarden van de leefbaarheid. Zij dienen tevens om de onderlinge bereikbaarheid tussen de stadsdelen te garanderen.

Bij het faciliteren van de toenemende behoefte aan mobiliteit ligt de voorkeur bij de vervoersvormen die relatief weinig hinder en ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Om hiervoor voldoende ruimte te maken zal een deel van de openbare ruimte moeten worden heringericht. Onvermijdelijk is echter om zeker op het regionale schaalniveau ook ruimte te blijven reserveren voor de te verwachten toenemende mobiliteit over de weg, waaronder het goederenvervoer.

De hoofdnetten zijn onderdeel van een gestructureerd wegennet, waarbij de hoofdnetten de weggebruiker routes aanbiedt die stadsdeelloverstijgend

zijn. Voor de hoofdnetten geldt dat er gestreefd wordt naar netwerken waarbij zowel snelheid, herkenbaarheid als betrouwbaarheid centraal staat.

6.1.1 Beleid

In de Structuurvisie wordt vastgesteld waar de hoofdnetten gelegen zijn, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Bereikbaarheid geldt binnen dit beleidskader als centrale doelstelling. Deze doelstelling wordt vertaald naar concrete en meetbare eisen. Een bijkomend argument voor de vaststelling van de hoofdnetten in een beleidskader, is dat het in grote mate heeft gezorgd voor helderheid bij de betrokken partijen over wat de hoofdnetten zijn en aan welke eisen de hoofdnetten dienen te voldoen. Dit geldt eveneens voor de bevoegdhedenverdeling tussen de centrale stad en de stadsdelen. Zie 'Nota Stedelijke Infrastructuur (2006)'.

Plannen voor herinrichting van (delen) van de hoofdnetten dienen aan een aantal vastgestelde criteria te voldoen. Deze zijn te vinden in het Beleidskader Hoofdnetten (2005). Dit beleidskader wordt in 2010 geactualiseerd en als onderdeel van de Structuurvisie vastgesteld.

Plannen voor herinrichting van (delen) van de hoofdnetten dienen om advies te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Dat geldt zowel voor plannen van de centrale stad als van de stadsdelen.

6.1.2 Toelichtende kaarten

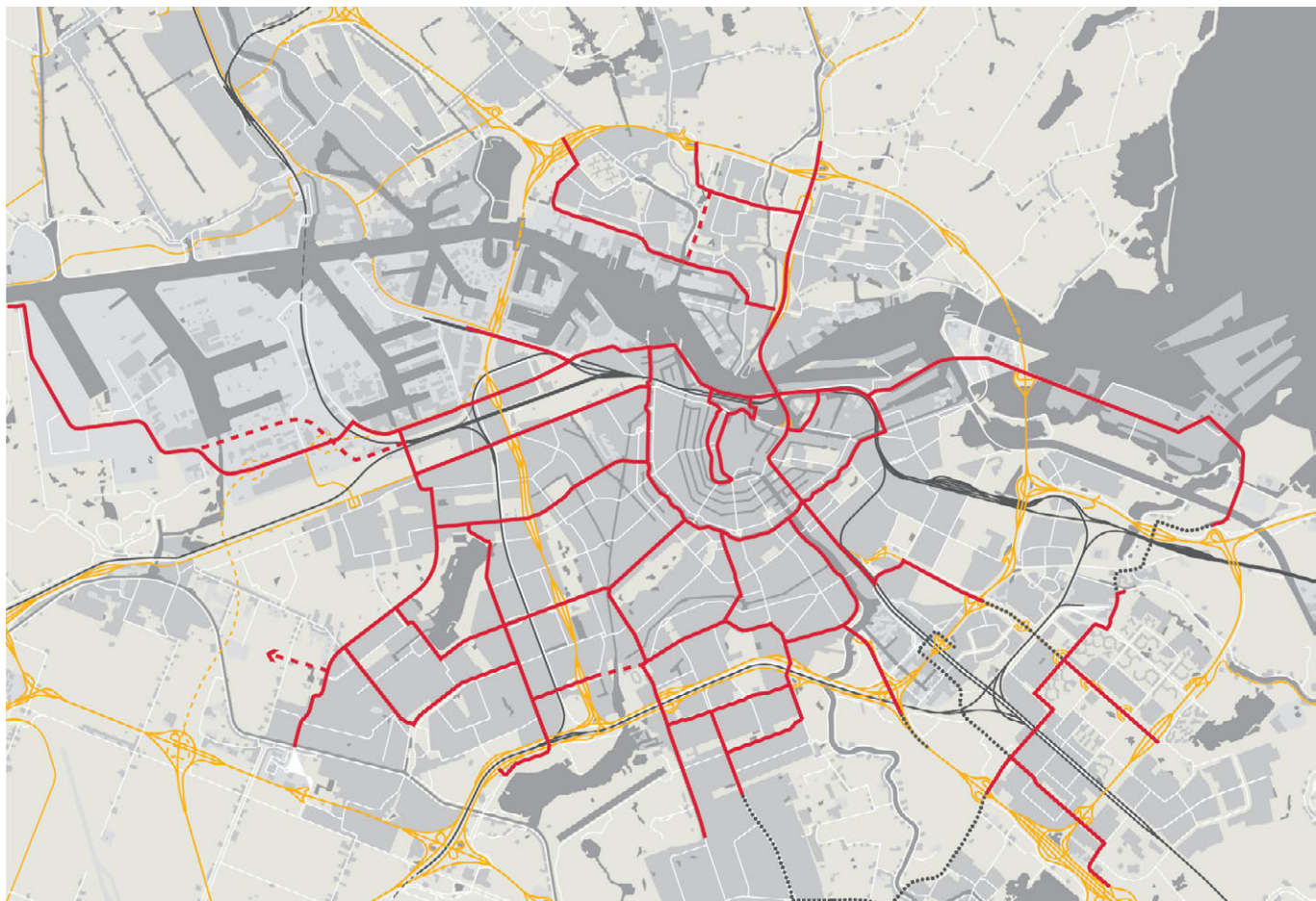
De onderstaande toelichtende kaarten geven een overzicht van de hoofdnetten. Daarbij moet vermeld dat in deze structuurvisie de kaarten uit het geldende 'Beleidskader Hoofdnetten (2005)' zijn overgenomen.

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

Hoofdnet Auto

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de verschillende stadsdelen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Concentreren van het doorgaande autoverkeer op daarvoor meest geschikte wegen.
- De auto speelt in de binnenstad op korte afstanden steeds meer een aanvullende rol, bijvoorbeeld voor het vervoer van goederen, maar blijft van belang om de stad vitaal te houden. Het streven naar een autoluwer centrumgebied zet in op het terugdringen van geparkeerde auto's op straten en pleinen die behoren tot het hoogstedelijke centrumgebied. Ten aanzien van parkeren: zie het locatiebeleid onder paragraaf 3.4.



Hoofdnet auto

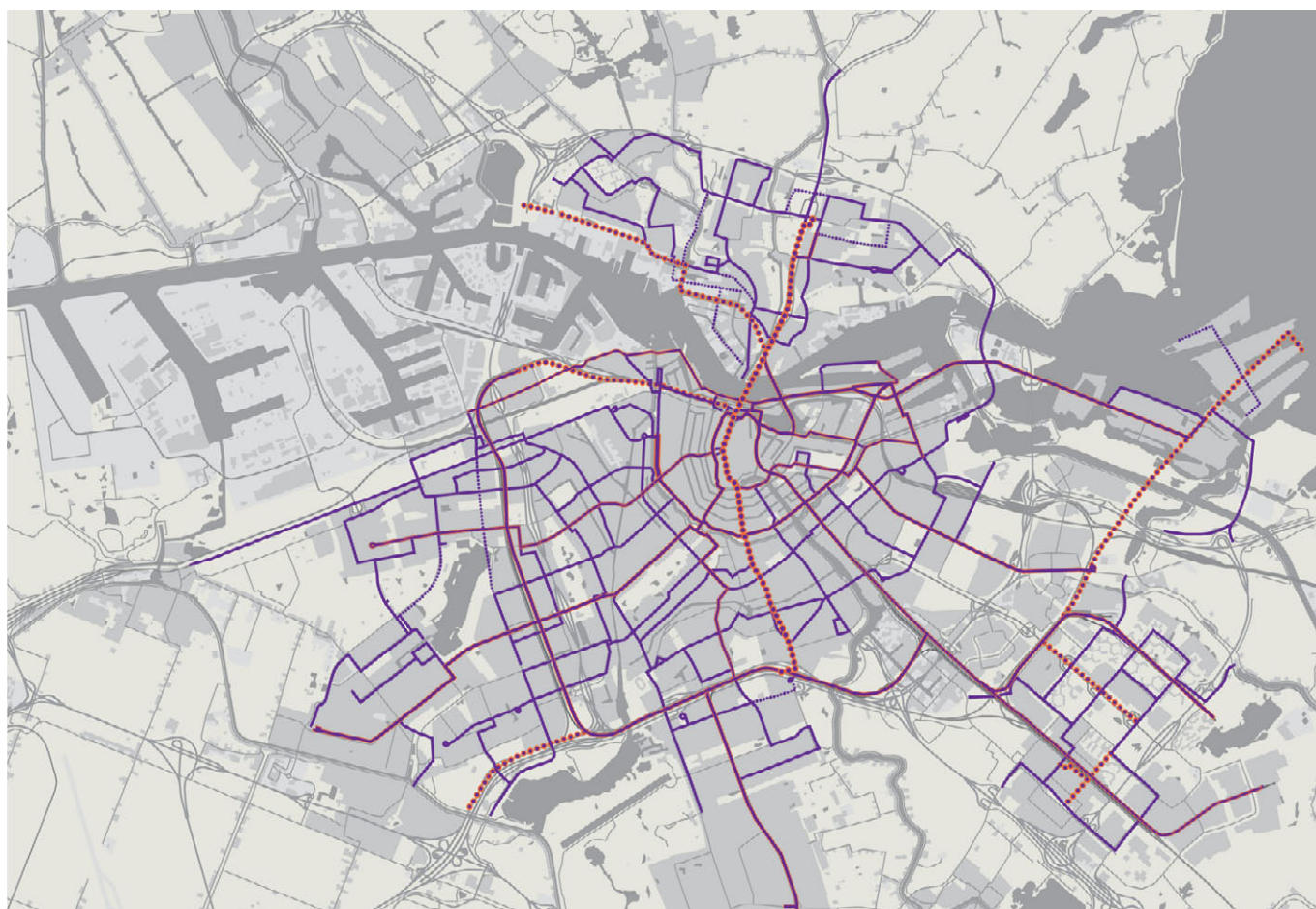
— hoofdnet auto - - - - - nieuwe verbinding buiten gemeentegrens — rijksweg

Hoofdnet Openbaar vervoer

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Direct en indirect de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen garanderen;
- Bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen;
- Behoud van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer.
- Tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande OV-lijnen en OV-knooppunten als dragers voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op de belangrijkste trein- en metrolijnen moeten dan wel maximale frequenties en optimale comforteisen (schone, veilige voertuigen en haltes) gelden.
- Voor de periode 2020–2030 ligt het accent op het zo goed mogelijk benutten van en ruimtelijk inspelen op nu in studie en aanleg zijnde regionale OV-lijnen en knooppunten.
- Voor de periode na 2030 worden reserveringen gemaakt voor OV-lijnen die verdere toekomstige ontwikkelingen kunnen faciliteren.

Hiervoor hoeven nu nog geen definitieve keuzes gemaakt te worden.



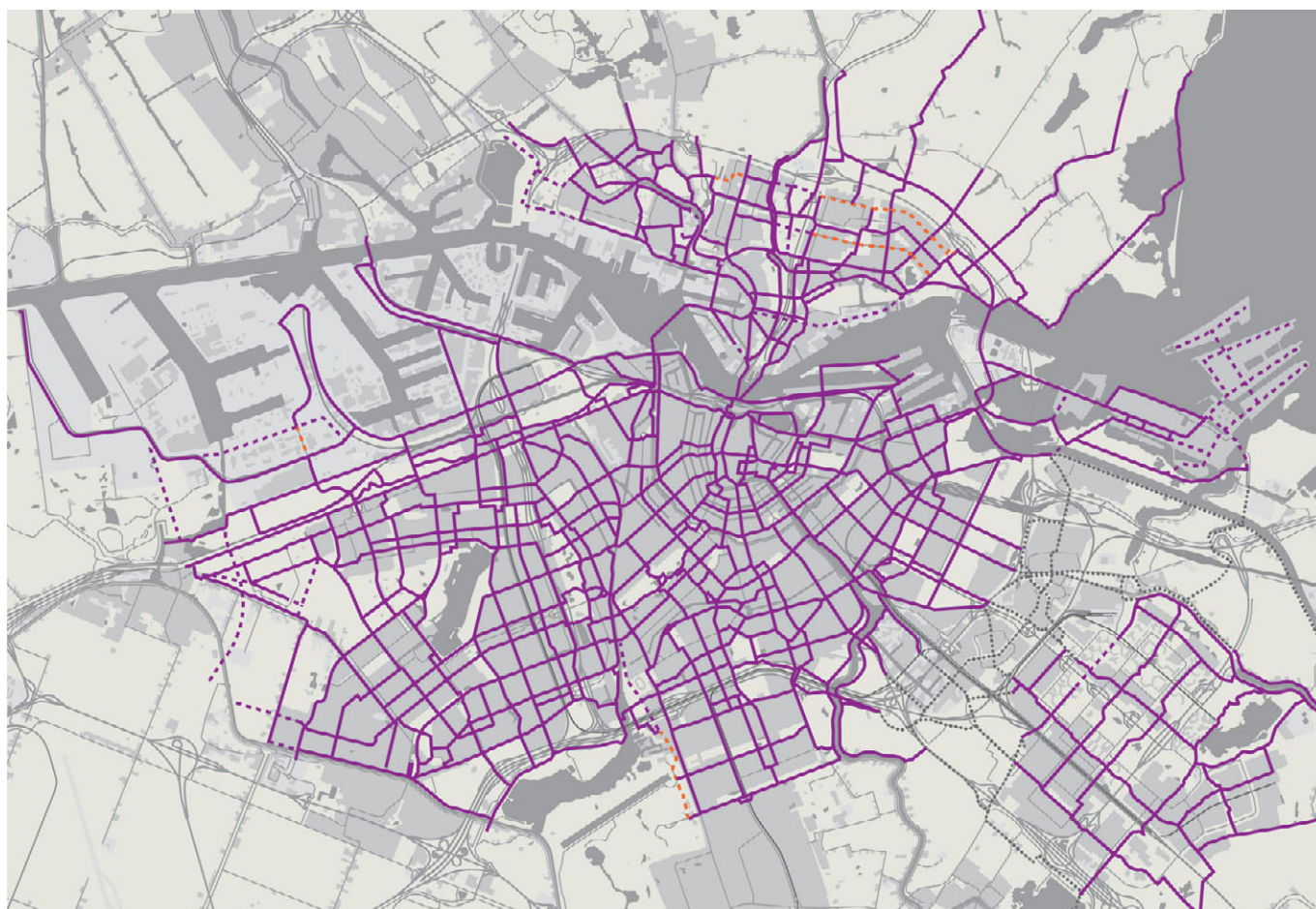
Hoofdnet OV

— hoofdnet OV — OV-corridors toekomstig hoofdnet OV

Hoofdnets Fiets

De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Het stimuleren van het dagelijks fietsgebruik;
- Het direct en indirect garanderen van de bereikbaarheid van stad en stadsdelen;
- Het garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen.
- Op delen van het Hoofdnets fiets vraagt het toenemend gebruik om bredere paden en meer comfort. De groei van het fietsgebruik, in combinatie met steeds grotere fietsen en de opkomst van de bakfiets, neemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen op straat en in gebouwen sterk toe. Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Hiertoe dienen voorwaarden te worden opgenomen in bestemmingsplannen.



Hoofdnets fiets

— hoofdnets fiets - - - - - toekomstig hoofdnets fiets - . - . - . ontbrekende schakel buiten gemeentegrens

6.2

Ruimtelijke reserveringen

Onder een planologische reservering infrastructuur wordt verstaan: Een planologische voorziening die bij de inrichting van het stedelijk gebied formeel geregeld is om ruimte te bewaren en te bestemmen (reserveren) voor de fysieke aanleg van toekomstige (hoofd)infrastructuur.

Het infrastructuurnetwerk bestaat uit het Hoofdnet Auto, het Hoofdnet Rail, het Hoofdnet Openbaar vervoer, het Hoofdnet Fiets en het Hoofdnet Vaarwegen.

Er is sprake van een reservering infrastructuur als aan één of meerdere van onderstaande criteria wordt voldaan:

- De reservering draagt bij aan het ruimtelijke en economische beleid en is een voorwaarde voor nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen;
- De reservering draagt bij aan het beleid ten aanzien van verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid;
- Voor de reservering is fysieke ruimte nodig die binnen de bestaande infrastructuurprofielen niet zonder meer aanwezig is zodat hiervoor een ruimtereservering noodzakelijk is.

Beleid

De belangrijkste twee functies van de reserveringen zijn het handhaven van het bestaande infrastructuurnetwerk en het waarborgen van mogelijkheden voor uitbreidingen van het bestaande netwerk. De reserveringen zijn van vitaal belang voor het functioneren en verder ontwikkelen van Amsterdam en de regio. Met het instrumentarium van de planologische reserveringen infrastructuur is het mogelijk de infrastructuur uitbreidingen te reserveren en formeel vast te leggen in de Structuurvisie en andere gemeentelijke plannen. Hiermee probeert de gemeente Amsterdam te voorkomen dat met het uitvoeren van projecten die op korte termijn spelen ten koste gaan van lange termijn reserveringen.

De lijst met reserveringen met bijbehorende kaarten (bijlage 1) geeft de belangrijkste mogelijke uitbreidingen van de bestaande hoofdnetten aan die op termijn de kwaliteit en de capaciteit van de infrastructurele netwerken kunnen waarborgen. De uitbreidingen kunnen gemeentegrensoverschrijdend zijn, waardoor een deel van de reservering buiten de gemeentegrens van Amsterdam ligt. Reserveringen in de regio Amsterdam die geheel

buiten de Amsterdamse gemeentegrens bevinden, worden niet meegenomen. Er wordt onderscheid gemaakt in korte termijn projecten (tot 2015), middellange termijn projecten (tot en met 2020) en lange termijn projecten (na 2020). Bovendien wordt aangegeven of het project deel uitmaakt van een groter project.

Bij de afweging tussen korte termijn bouwprojecten en lange termijn reserveringen dienen de belangen van de reserveringen zwaar te wegen.

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

6.3

Goederenvervoer

Kwaliteitsnet goederenvervoer

In het kader van het Actieplan knelpunten vrachtverkeer is een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer Amsterdam ontwikkeld waarop een veilige en duurzame afwikkeling van het stedelijk goederenvervoer mogelijk wordt gemaakt. Dit netwerk is afgestemd op het eerder vastgestelde Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor de regio.

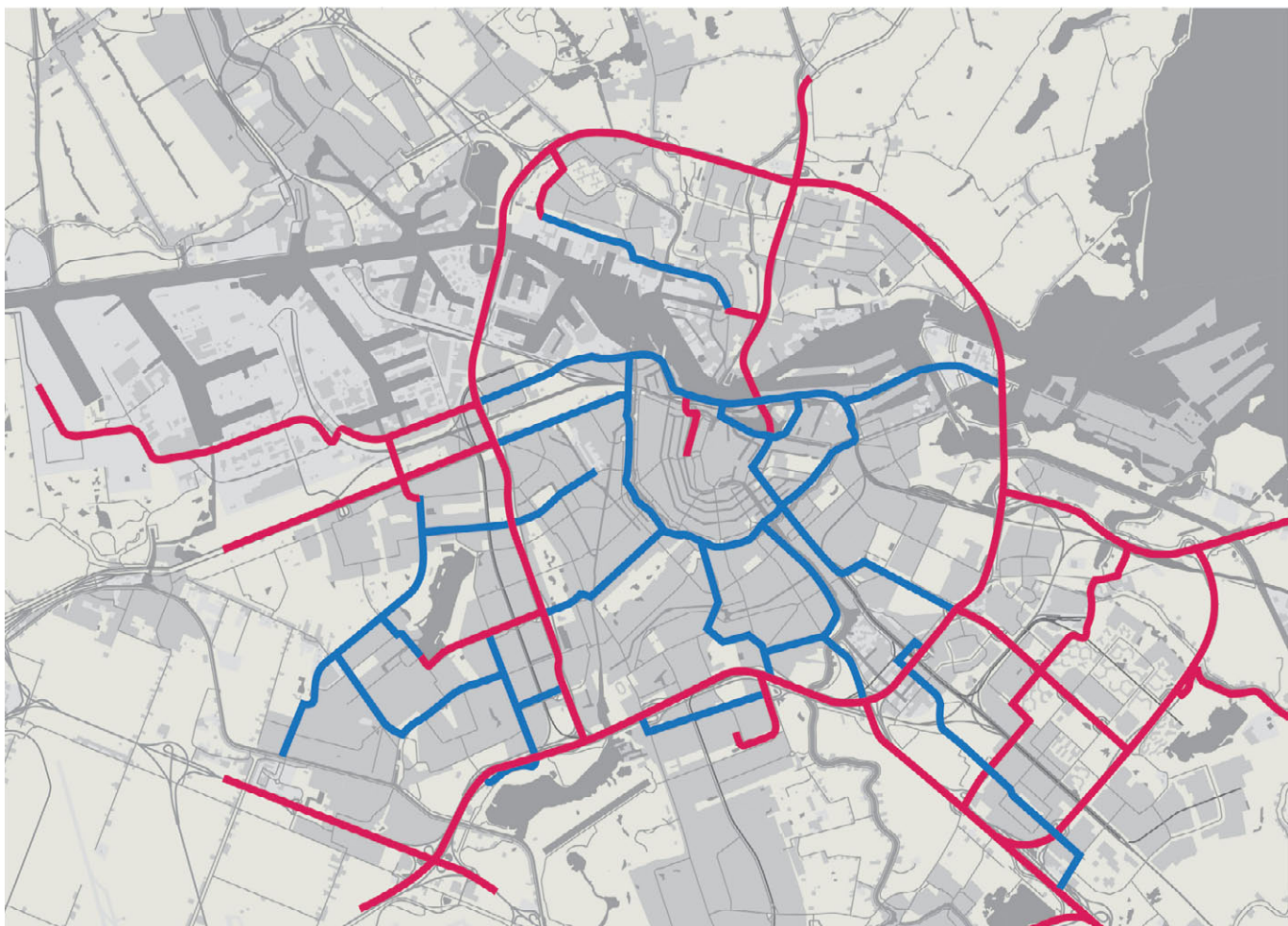
Het kwaliteitsnet is een selectief netwerk van voorkeursroutes waarover vrachtverkeer op een verkeersveilige en soepele wijze wordt afgewikkeld en waarop de overlast voor de omgeving (hinder, lucht en geluid) wordt gereduceerd. Het Kwaliteitsnet benoemt geen nieuwe routes, maar omvat de wegen die momenteel worden gebruikt door het vrachtverkeer.

De routes die zijn opgenomen in het kwaliteitsnet zijn geen verplichte routes voor het vrachtverkeer. Het zijn routes die dusdanig zijn ingericht

(qua bereikbaarheid, toegankelijk en veiligheid) dat vrachtwagenchauffeurs als het ware verleid worden om ook daadwerkelijk van de routes gebruik te maken.

De kwaliteitseisen voor het goederenvervoer sluiten aan op de kwaliteitseisen die worden gesteld aan het hoofdnet auto en hebben betrekking op verkeersveiligheid, doorstroming en omgevingskwaliteit

Het kwaliteitsnet biedt een kader om ook toekomstige goederenstromen veilig en duurzaam te faciliteren. Hierbij valt te denken aan schoon goederenvervoer per elektrische boot via primaire en secundaire vaarwegen, overslaglocaties aan de rand van Amsterdam (Actieplan Amsterdam Elektrisch) en overslaglocaties voor multimodaal transport (water, vrachtverkeer en rail). Bij realisatie van een groot overslagpunt dient er naar te worden gestreefd deze aan het kwaliteitsnet te situeren, of dient te worden gezien of het kwaliteitsnet kan worden aangesloten op deze locatie. Goederenvervoer over het water wordt gestimu-



Kwaliteitsnet goederenvervoer

— kwaliteitsnet regio

— kwaliteitsnet Amsterdam

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

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

Zie ook

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

Hoofdstuk 7

Energie

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

Windvisie

In opdracht van het Klimaatbureau wordt – door Dienst Milieu en Bouwtoezicht en Dienst Ruimtelijke Ordening – een windvisie ontwikkeld, waarin ondermeer een studie wordt verricht naar de ruimtelijke uitbreiding van windenergie. In deze windvisie wordt onderzocht welke locaties, behalve het havengebied, in aanmerking komen voor het plaatsten van windmolens.

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

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

Zie ook

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

Bijlage

Overzicht ruimtelijke reserveringen

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

Spoorprojecten

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
S1	Spooruitbreiding Zuidtak Schinkel-RAI	Betreft spooruitbreiding zware rail van 4 naar 6 sporen ter hoogte van station Amsterdam Zuid	Korte termijn tot Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL. Tot middellange termijn (2020) is nog onbekend of er een uitbreiding zal plaatsvinden naar 6 sporen in de zuidtak. Op lange termijn (2030) is onzeker of er ook een extra metrolijn erbij komt of nog meer zware railsposen. Hangt samen met Zuidas-dok discussie
S2	Spooruitbreiding Zuidtak Riekerpolder – Schinkel	Van 2-sporig naar 4-sporig tussen station Amsterdam Zuid en Riekerpolder inclusief dubbele vorkaansluiting. Op lange termijn mogelijk een station bij Riekerpolder en een spooruitbreiding naar Schiphol Noordwest	Korte termijn	Op termijn is er ook een planologische reservering nodig voor keerposen bij de zware rail ten westen van Riekerpolder. Onderdeel van OV-SAAL korte termijn
S3	Spooruitbreiding tussen Zuidtak RAI en de Utrechtboog	Van 2-sporig naar 4-sporig tussen station Amsterdam Zuid en de Utrechtboog. Station RAI krijgt ook 4 sporen inclusief een extra eilandperron	Korte termijn tot Lange termijn	Valt onder OV-SAAL korte- en middellange termijn. Er is een planologische reservering langs het baanvak nodig voor keervoorzieningen bestemd voor hoge snelheidstreinen op middellange termijn
S4	Emplacement Westhavenweg	Emplacement voor passagierstreinen naast het bestaande emplacement voor goederentreinen	Middellange termijn	Project maakt deel uit van Demazo
S5	Emplacement Aziëhavenweg	Een goederenemplacement inclusief een spooraansluiting voor het westelijk deel van Westpoort	Korte termijn	Fase 1 van het project is nu in uitvoering. De verdere uitbreiding van het emplacement (fase 2) zal rond 2020 plaatsvinden (zie S24)

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
S6	Ongelijkvloerse kruising en aansluiting Transformatorweg	Vanaf 2010 wordt de bestaande gelijkvloerse aansluiting vervangen voor een ongelijkvloerse waardoor extra capaciteit vrijkomt voor de treinen vanaf de Westtak.	Korte termijn	In het kader van BOR-RegioNet
S7	Zuidwestboog	Een directe aansluiting van de westtak op de zuidtak om een directe zware railverbinding te krijgen tussen Sloterdijk en de Zuidas	Lange termijn	
S8	Haarlemboog	Een ongelijkvloerse verbindingsboog voor de zware rail tussen de Hemlijn en de Haarlemlijn tussen de Australiëhavenweg en de Theemsweg. De boog maakt het mogelijk rechtstreekse treinverbindingen tussen Westpoort en/of Zaanstad en Haarlem te realiseren	Lange termijn	
S9	Spooruitbreiding Muiderpoort – Watergraafsmeer	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak vanaf station Muiderpoort tot station Amsterdam Sciencepark	Middellange en lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S10	Spooruitbreiding Watergraafsmeer – Zuidtak	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak tussen station Amsterdam Sciencepark en de Zuidtak van de Ring van Amsterdam (aansluiting Gaasperdam)	Middellange en lange termijn	onderdeel van OV-SAAL, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S11	Aansluiting Haarlemlijn–Westtak	Door middel van een nieuwe spooraansluiting tussen de Haarlemlijn en de Westtak, ontstaat de mogelijkheid om een rechtstreekse verbinding te maken tussen Haarlem en Amsterdam (Nieuw)-West	Lange termijn	
S12	Aansluiting Aziëhavenweg – Haarlemlijn richting Amsterdam Centraal	Een ongelijkvloerse kruising voor de ontsluiting van het emplacement Aziëhavenweg	Lange termijn	
S13	Spooruitbreiding Duivendrecht – Muiderstraatweg	Van een 2-sporig naar een 4-sporig baanvak vanaf station Duivendrecht tot de Diemberboog. Afhankelijk van de goederenrouting kan het zijn dat er gedeeltelijk een 6-sporig baanvak nodig is	Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL lange termijn, Programma Hoogfrequent Spoor en Demazo
S14	IJmeerspoorlijn naar Almere met nieuw station IJburg en nieuw station Overdiem	Een nieuwe railverbinding vanaf de aansluiting Gaasperdam via IJburg en het IJmeer richting Almere, inclusief twee nieuwe station ter hoogte van de Gooilijn en een station op Centrumeiland	Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL lange termijn. Het nieuwe station dat de Gooilijn kruist valt in de gemeente Diemen
S15	Spooruitbreiding Sloterdijk – Zaanstraat	Reservering om de huidige 4-sporigheid van de lage oost-westsporen tussen Zaanstraat en Sloterdijk op termijn uit te bouwen naar een 6-sporig baanvak	Lange termijn	
S16	Spooruitbreiding Sloterdijk – Zaanstad	Spooruitbreiding heeft voornamelijk betrekking op de uitbouw van de huidige 3-sporige Hemptunnel naar meer sporen	Lange termijn	
S17	Spooruitbreiding Westtak tot Contactweg	De gehele Westtak tot aan de Contactweg is ruimte gereserveerd voor twee extra sporen zodat een viersporig baanvak ontstaat	Lange termijn	
S18	Westrandspoorlijn/ Bypass West (inclusief aansluiting Haarlemlijn)	Een nieuwe lijn tussen Sloterdijk/Geuzenveld – Schiphol Noordwest – Hoofddorp ter ontlastening van de bestaande Westtak en Schiphollijn en ter ontsluiting van de nieuwe terminal. Volgt het tracé van de Westrandweg	Lange termijn	Bij aanleg van de Westrandspoorlijn moet de Haarlemlijn ter hoogte van Geuzenveld gedeeltelijk verlegd worden. Bij de uitvoering van de Westrandweg zijn fysieke maatregelen getroffen voor de Westrandspoorlijn
S19	Keerspooren Holendrecht/ AMC	Ten zuiden van station Holendrecht is een reservering voor twee keerspooren voorzien	Lange termijn	In het kader van Benutten en Bouwen Lange Termijn
S20	Stamlijn Siciliëweg	Een reservering voor een verlenging van de bestaande stamlijn langs de Siciliëweg	Lange termijn	

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
S21	Emplacement Watergraafsmeer	Een reservering aan de noordzijde van het huidige emplacement, tussen de Kruislaan en de A10, om op termijn nieuwe opstelsporen te ontwikkelen voor reizigersmaterieel	Lange termijn	Hangt mede samen met ontwikkelingen van OV-SAAL en Demazo
S22	Spooruitbreiding tussen Muiderstraatweg en Overdiempolder	Spooruitbreiding van 2 naar 4 sporen	Lange termijn	Onderdeel van OV-SAAL en Programma Hoogfrequent Spoor
S23	Diemerboog	Nieuwe verbindingsboog tussen oostelijke Zuidtak en station Diemen Centrum	Lange termijn	Onderdeel van Demazo en OV-SAAL middellange termijn
S24	Spooruitbreiding voor emplacement Aziëhavenweg	Extra opstelsporen en uitbreiding met een toegangsspoorboog in kader van PHS 2020	Lange termijn	Tweede fase van reservering Emplacement Aziëhavenweg (zie reservering S5 fase 1)
S25	Spooruitbreiding Duivendrecht	Spooruitbreiding van 2 naar 4 sporen in Duivendrecht	Korte termijn tot lange termijn	De reservering vormt een koppeling tussen S03 en S22
S26	Venserpolderboog	Een binnenboog voor goederenvervoer. De ombouw van de bestaande goederenbogen bij Venserpolder in een dubbelsporige boog met ongelijkvloerse kruisingen en met binnenaansluitingen op Utrechtlijn en oostelijke Zuidtak	Lange termijn	Op termijn kan de binnenboog ook gebruikt worden voor reizigers. Onderdeel van OV-SAAL en Programma Hoogfrequent Spoor

Projecten openbaar vervoer

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV1	Station Sixhaven	Een stationsreservering voor gebiedsontwikkeling rond Sixhaven	Lange termijn	
OV2	Metro emplacement Isolatorweg	De uitbreiding is te verdelen in 2 fases. In de eerste fase vind er uitbreiding in opstelcapaciteit plaats tot de Contactweg. Op lange termijn kan in fase 2 een mogelijke uitbreiding plaatsvinden over de Contactweg	Korte termijn tot lange termijn	
OV3	Metro emplacementen voor de Noord/Zuidlijn	Er zijn drie mogelijke locaties voor een emplacement. Eén locatie ligt langs de A10-Noord. De ander is gepland tussen de Rioolwaterzuiverings inrichting en de Nieuwe Leeuwarderweg. Een derde locatie bevindt zich in de Legmeerpolder ten zuiden van Amstelveen	Middellange termijn	Het zuidelijke emplacement ligt buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam
OV4	Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Amstelveen	Het tracé zal gedeeltelijk ondergronds of op een viaduct komen te liggen	Middellange termijn	Het project 'Ombouw Amstelveenlijn' is hier aan gekoppeld. De planning is dat de Amstelveenlijn klaar is op het moment dat de Noord Zuidlijn gaat rijden
OV5	Railverbinding Zaanstad – van Hasseltweg	Een lightrailverbinding in de vorm van een tram of sneltram tussen metrostation van Hasseltweg en Zaanstad	Lange termijn	
OV6	IJmeer metroverbinding inclusief twee stations op IJburg	Een metrovariant als ov-verbinding tussen Amsterdam en Almere over het IJmeer met twee stations op IJburg	Lange termijn	In het kader van OV-SAAL. De variant Regiorail volgt ongeveer het zelfde tracé.
OV7	Completeren van metroring	De route langs het bestaande spoor rechtstreeks naar Amsterdam CS heeft de prioriteit. Daarnaast zijn verschillende tracés vanaf halte Isolatorweg mogelijk via Amsterdam Noord.	Middellange termijn	De opties hangen mede af van ontwikkelingen van de IJmeers en Haven-Stad
OV8	Oost/Westmetrolijn	Een nieuwe metroverbinding tussen Schiphol, Amsterdam West via station Lelylaan tot Muiderpoort station	Lange termijn	
OV9	Doortrekken metro naar Schiphol	Een nieuwe metroverbinding tussen station Amsterdam Zuid en Schiphol	Lange termijn	In het kader van OV-SAAL. Een eventuele metrovariant naar Schiphol wordt CASH genoemd

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV10	Verlenging van de IJtram	IJtram tweede fase. De IJtram verbindt Midden-eiland met Haveneiland en de IJtramstalling	Korte termijn	Onderdeel van IJburg tweede fase
OV11	Oostelijke uitbreiding Zuidtangent	Een HOV-busverbinding tussen station Amsterdam Bijlmer ArenA en IJburg met aansluiting op IJtram tweede fase	Korte termijn	
OV12	Verlengen van tramlijn 16 en 24 naar station Amsterdam Zuid	Een verlengde trambaan om de lijnen 16 en 24 naar station Amsterdam Zuid te kunnen doortrekken	Lange termijn	Als onderdeel van de Zuidas OV-ontwikkelingen
OV13	Verlegging van tramlijn 5	Een verlengde trambaan van station Amsterdam Zuid via het Groot Gelderlandplein en eventueel doortrekken tot Amsterdamse bos	Middellange termijn	Als onderdeel van de Zuidas OV-ontwikkelingen
OV14	Doortrekken van tramlijn 4 naar station Amsterdam Zuid	Een verlengde trambaan van station RAI via de Boelelaan naar station Amsterdam Zuid	Lange termijn	Als onderdeel van de Zuidas OV-ontwikkelingen
OV15	Zaantangent	Een HOV-busverbinding van station Buikslootmeerplein en station Van Hasseltweg richting station Zaandam en station Kogerveld	Middellange termijn	Zaantangent wordt ook wel Noordtangent genoemd
OV16	Westtangent	Een HOV-busverbinding tussen Sloterdijk – Badhoevedorp – Schiphol met aantakkingen op diverse tramlijnen	Middellange termijn	Twee routes door de westelijke tuinsteden
OV17	Noordoosttangent	Een HOV-busverbinding tussen Amsterdam Noord- Zeeburg – Amstelstation	Middellange termijn	
OV18	Vertramming Noordoosttangent	Een nieuwe tramverbinding tussen Amsterdam Noord- Zeeburg – Amstel station	Lange termijn	De nieuwe lijn is een tramvariant van de Noordoosttangent bus
OV19	Doortrekken van tramlijn 10 naar Sloterdijk	Het verlengen van de tramlijn vanaf de Van Hallstraat naar station Amsterdam Sloterdijk	Lange termijn	
OV20	Vertrammen van buslijn 15 en buslijn 65	Hiervoor zijn 2 nieuwe tramlijnschakels nodig op de Parnassusweg en een nieuw tracé tussen station Muiderpoort en station Sciencepark	Lange termijn	
OV21	HOV busbaan Oude Haagseweg	Een nieuwe busbaan in één richting (de stad in) vanaf Huizingalaan tot de A10-Zuid ter hoogte van Brug over de Schinkel	Middellange termijn	Verlegging van de Riekerweg is hiervoor noodzakelijk
OV22	Tram Houthavens	Een nieuwe tramverbinding van Amsterdam CS naar station Sloterdijk via de Houthavens en het bestaande tracé op de Haarlemmerhouttuinen	Middellange termijn	
OV23	Tramlus voor lijn 26	Tramlijn 26 vanuit IJburg kan op termijn een keerlus krijgen in combinatie met de bestaande keerlus van tram 25 bij de Passenger Terminal Amsterdam	Middellange termijn	
OV24	Zuidelijke Schinkelverbinding bus	Een nieuwe verbinding tussen de aansluiting S107 aan ringweg A10-West en de Amstel-veenseweg. De voorkeursuitvoering is een tunnel	Lange termijn	De zuidelijke Schinkelverbinding is ook een autoverbinding
OV25	HOV-verbinding RW3	De voorkeursvariant gaat uit van een bus-doorsteek richting Amstelveen die gelegen is tussen de straten Opveld en Roffart	Middellange termijn	
OV26	Verlengen van tramlijn 3, 7, en/of 14 naar Zeeburgereiland	Een of meerdere van deze tramlijnen kunnen verbonden worden met Zeeburgereiland	Lange termijn	
OV27	Doortrekken van tramlijn 12	Het doortrekken van de tramlijn vanaf station Amsterdam Amstel naar Amsterdam Bijlmer ArenA via de Gooiseweg	Lange termijn	
OV28	Doortrekken van tramlijn 9	Het verlengen van tramlijn 9 naar station Diemen Zuid, Amsterdam Bijlmer ArenA of Diemerbos	Middellange termijn	

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
OV29	Doortrekken van tramlijn 25 naar Overamstel	Een nieuwe tramverbinding tussen President Kennedylaan en het nieuw te ontwikkelen Overamstelgebied. De nieuwe tramverbinding sluit aan op het P+R-terrein van Overamstel	Middellange termijn	Tramlijn 25 heeft in de dienstregeling vanaf 2012 als eindpunt Amstelstation. In de toekomst zou dit Overamstel kunnen worden. Met de gemeente Ouder-Amstel wordt in overleg getreden over de verdere doortrekking van lijn 25 naar het Amstel III-gebied. Te zijner tijd wordt bekeken of dit ook haalbaar is.

Weginfrastructuur

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
W1	IJ-boulevard Amsterdam CS – A10-Oost – IJburg	De hoofdontsluiting tussen het Stationseiland, de A10-Oost en IJburg. Het deel Amsterdam CS – Piet Heintunnel wordt verruimd van 2x1 naar 2x2	Korte termijn	De verbinding is voor een groot deel al gerealiseerd, maar een reservering van IJ-boulevard oost (2x2) bestaat nog. Er ligt ook een reservering om de Heeremabrug te verruimen van 2x1 naar 2x2 of 3 stroken
W2	Oostelijke ontsluiting IJburg – A1	Een tweede aansluiting voor IJburg op het autosnelwegnet gepland nabij knooppunt Diemen en een aansluiting op de Weteringweg	Korte termijn	Fase 1 van het project is uitgevoerd. De start van de bouwfase (sprong over het Amsterdam Rijnkanaal) is voorzien in 2010. De aanleg van fase 3 (aansluiting op A1-A9) wordt meegenomen in uitvoering Planstudie SAA
W3	Bongerd tunnel	Een tunnel voor autoverkeer in Amsterdam Noord als ontsluiting voor het Buiksloterham-, Shellgebied en woonwijk de Bongerd	Lange termijn	
W4	A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer – A10 Zuid	Van knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Amstel door het ombouwen van de vluchtstroken naar spitsstroken	Korte termijn	Onderdeel Capaciteitsuitbreiding A10-Zuid en –Zuidoost in het kader van ZSM (snelwetproject). Er hoeft geen extra ruimte worden gereserveerd
W5	A9 Gaasperdammerweg	Ombouw van vluchtstroken naar spitsstroken van knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen	Korte termijn	Onderdeel Capaciteitsuitbreiding A10-Zuid en –Zuidoost in het kader van ZSM (snelwetproject). Er hoeft geen extra ruimte worden gereserveerd
W6	A1 Watergraafsmeer – Diemen	Aan beide kanten worden vluchtstroken omgebouwd naar spitsstroken van knooppunt Watergraafsmeer tot knooppunt Diemen. De extra rijstrook is een bufferstrook.	Korte termijn	In het kader van ZSM (snelwetproject) Er hoeft geen extra ruimte worden gereserveerd.
W7	Zuidelijke Schinkelverbinding weg	Een wegverbinding 2x1, tussen de aansluiting S107 aan ringweg A10-West en Amstelveenseweg. De voorkeursuitvoering is een tunnel	Lange termijn	In de huidige situatie is er geen zuidelijke verbinding over de Schinkel. Bij de aanleg kan ook sprake zijn van specifieke maatregelen op het gebied van OV en fiets

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
W8	Wegverbreding A9 Gaasperdammerweg, A10-Oost en A1	Verbreding van de hoofdwegen A6, de A1, de A10-Oost en de A9 tussen Schiphol en Almere in het kader van Planstudie SAA. Twee trajecten vallen deels binnen de gemeentegrenzen. -De wegbreiding tussen knooppunt Holendrecht en knooppunt Diemen: Van 2x2 rijstroken met spitsstroken naar 2x2 rijstroken met wisselstrook en parallelrijbaan met 2x3 stroken. De Gaasperdammerweg wordt ondertunneld. - De wegbreiding tussen knooppunt Amstel en knooppunt Diemen: De A10-Oost tussen knooppunt Amstel en knooppunt Watergraafsmeer wordt verbreed van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken. De A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Diemen wordt verbreed van 2x3 rijstroken en spitsstroken naar 2x4 rijstroken, spitsstroken en busstroken	Midellange termijn	Planstudie SAA is onderdeel van Randstad Urgent, met als doel om de problemen op de weg rond Schiphol-Amsterdam-Almere op te lossen. Het is een regionaal project en het tracé licht deels buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam
W9	Tunnel Spaarndammerdijk	De Spaarndammerdijk zal gedeeltelijk ondergronds worden gebracht tussen Houtmankade en Archangelweg om het autoverkeer in het gebied af te kunnen wikkelen	Midellange termijn	Als onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen in het Houthavengebied
W10	Wegverbreding van de A10-Zuid	Verbreding van de A10-Zuid van 4 naar 5 rijstroken in het kader van Planstudie Zuidas tussen knooppunt Nieuwe Meer en knooppunt Amstel. De voorkeursuitvoering is een tunnel ter hoogte van de Zuidas	Midellange- of lange termijn	in aanvulling op de maatregelen voor de korte termijn in het kader van ZSM (Speedwet)
W11	Inpassing A2 Overamstel	De A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtse brug moet op middellange termijn in het nieuwe stedelijke gebied Overamstel worden ingepast. Met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25 zal het wegvak tussen de President Kennedylaan en de A10 in overleg met het Rijk worden afgewaardeerd. Hiermee wordt woningbouw mogelijk rond de Joan Muyskensweg, waarmee een verlengstuk van de Rivierenbuurt ontstaat.	Midellange termijn	
W12	A10-Noord	Capaciteitsuitbreiding tussen knooppunt Watergraafsmeer en Coenplein	Lange termijn	Er wordt tevens uitgegaan van een uitbreiding van de capaciteit van de Zeeburgertunnel
W13	A10-West	De huidige capaciteit van de A10-West is 2x3 rijstroken (plus weef/afslag vakken). In beide richtingen ligt een reservering van een rijstrook. Dit geldt voor het wegedeelte tussen Haarlemmerweg en het knooppunt De Nieuwe Meer	Lange termijn	Er is geen intentie voor capaciteitsuitbreiding, maar enkel voor aanpassingen en het verbeteren van het profiel
W14	Parkstad aansluiting Westrandweg	Als ontsluiting van Parkstad. De afslag ligt ten noorden van de Ringvaart. Bij aanleg van de verlengde Westrandweg wordt wel rekening gehouden met deze afslag	Midellange termijn	Extra capaciteit wordt gezocht in een nieuwe S106 aan de A9 bij Badhoevedorp (zie reservering W17)
W15	Wegverbreding Daalwijkdreef	Verbreding van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken	Korte en middellange termijn	
W16	Wegverbreding A4	Tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt De Nieuwe Meer blijft de mogelijkheid om aan weerszijden uit te breiden met parallelstructuur	Lange termijn	De reservering komt in conflict met reservering OV9. Op termijn zal daar een (technische) oplossing bedacht voor moeten worden of een keuze worden gemaakt
W17	Aansluiting S106 met verlegde A9	Met het verleggen van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp zal de S106 een nieuwe aansluiting krijgen op de A9	Midellange termijn	
W18	Verbinding tussen Lemelerbergweg en Snijdersweg	Aan de huidige fietsverbinding tussen Lemelerbergweg en de Snijdersweg worden 1x1 of 2x2 rijstroken toegevoegd	Midellange termijn	De reservering hangt samen met de ontwikkelingen van de A9 Gaasperdammerweg

Parkeren

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
P1	P+R Bukslotermeerplein	Een nieuw P+R-terrein met 800 parkeerplaatsen naast het Noord/Zuidlijnstation Bukslotermeerplein	Middellange termijn	
P2	P+R Sloterdijk	Uitbreiding van het bestaande P+R-terrein met 200 parkeerplaatsen naast station Sloterdijk	Korte termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad
P3	P+R Surinameplein	Een nieuw P+R-terrein met 400 parkeerplaatsen	Middellange termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad
P4	P+R Overamstel	Een nieuw P+R-terrein met 400 parkeerplaatsen langs de A2	Middellange termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad
P5	P+R Oude Haegseweg	Een nieuw P+R-terrein langs de Westtangent	Middellange termijn	Als onderdeel van Voorrang voor een gezonde stad. Een nieuw P+R-terrein is afhankelijk van ruimtelijke ontwikkelingen in de Riekerpolder en Schiphol areaal. Er wordt ook gekeken naar een alternatieve locatie in de hoek A4/A10-West.
P6	P+R Zeeburgereiland	Verplaatsing van het huidige P+R-terrein met 600 parkeerplaatsen naar de IJburglaan langs de A10	Middellange termijn	
P7	P+R Gaasperplas	Verplaatsing van het huidige P+R-terrein tussen de S113 en de A9 Gaasperdammerweg	Middellange termijn	Uitvoering hangt samen met de ontwikkelingen van de overkluizing A9 Gaasperdammerweg

Fietsroutes en fietsenstallingen

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
F1	Fietsroute noordelijke IJboulevard	Een doorgaande route voor een groot deel langs de noordzijde van het IJ via Overhoeks tot en met Schellingwoude	Middellange termijn tot lange termijn	
F2	Fietsroute langs de Kostverlorenvaart	Een doorgaande route langs de Kostverlorenvaart aan de oost- en/of westzijde van de Kostverlorenvaart. Er zal wel een oplossing gevonden moeten worden voor de vele waterobstakels	Middellange termijn tot lange termijn	De route is behoorlijk uitgestrekt. Een gefaseerde uitvoering behoort tot de mogelijkheden
F3	Parkenroute Eendrachtspark – Foodcenter	Een verbinding tussen Eendrachtspark-Gerbrandypark langs de noordzijde Erasmusgracht en na 2020 verder doortrekken over het Foodcenter richting Nassauplein	Middellange termijn tot lange termijn	
F4	Fietsverbinding Eendrachtspark – Volkstuinpark de Bretten	Een fietsverbinding voor de ontbrekende schakel tussen Eendrachtspark en de Brettenzone	Middellange termijn	
F5	Uitbreiding fietsenstallingen Amsterdam CS	Ongeveer voor 10.000 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F6	Uitbreiding fietsenstallingen Amstelstation	Ongeveer voor 1.000 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F7	Uitbreiding fietsenstallingen station Sloterdijk	Ongeveer voor 3.000 fietsen extra stallingruimte zowel in pandig als buiten	Middellange termijn	
F8	Uitbreiding fietsenstallingen station Zuid	Er is behoefte aan een totaal van 15.000 plekken in 2020	Middellange termijn	
F9	Uitbreiding fietsenstallingen station RAI	Ongeveer voor 500 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
F10	Uitbreiding fietsenstalling station Muiderpoort	Ongeveer voor 700 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F11	Uitbreiding fietsenstalling Europaplein	Ongeveer voor 500 fietsen extra stallingruimte	Middellange termijn	
F12	Uitbreiding fietsenstallingen Leidseplein	Ongeveer voor 4000 fietsen extra stallingruimte, waarvan 2700 plekken bewaakt en inpandig	Middellange termijn	
F13	Inpandig en bewaakte fietsenstalling ArenA gebied inclusief GETZ	Ongeveer voor 1800 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	
F14	Inpandig en bewaakte fietsenstalling Buikslotermeerplein	Ongeveer voor 1300 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	Gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn en de Zaanstangent
F15	Inpandig en bewaakte fietsenstalling De Hallen	Ongeveer voor 1000 fietsen aan stallingruimte	Middellange termijn	
F16	Fietsbrug over het IJ	Een nieuwe fietsbrug tussen Java-eiland en Motorwal of tussen Java-eiland via Kompaseiland naar de noordelijke IJover in plaats van een veerverbinding	Lange termijn	Zie reservering V1

Veerverbindingen

Project nummer	Project	Projectomschrijving	Realisatie	Bijzonderheden
V1	Veerverbinding Java-eiland – Motorwal	Een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam CS, Java-eiland en Motorwal en Motorwal	Korte termijn tot middellange termijn	Op langere termijn is er ook een optie voor een fietsbrug tussen Java-eiland en Motorwal (Zie reservering F16)
V2	Veerverbinding Java-eiland – Kompaseiland – Amsterdam Noord	Een nieuwe veerverbinding tussen Java-eiland, Kompaseiland en de noordelijke IJover	Lange termijn	Afhankelijk van de ontwikkelingen van Kompaseiland
V3	Veerverbinding Sporenburg – Zeeburgereiland	Een nieuwe veerverbinding tussen Sporenburg en Zeeburgereiland	Lange termijn	Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen op Zeeburgereiland
V4	Veerverbinding Zaanstad	Een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam CS en Zaanstad	Lange termijn	

Reserveringen spoor

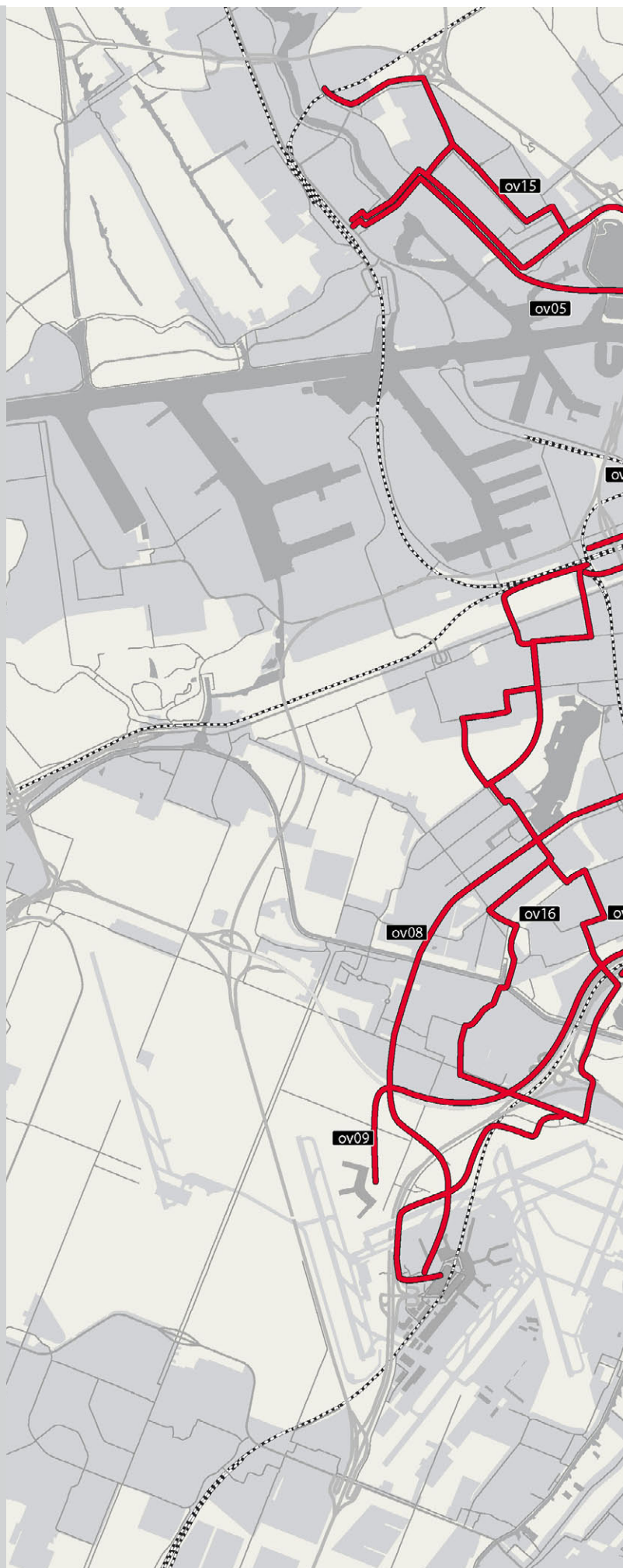
- reservering spoor
- reservering rangeertrein

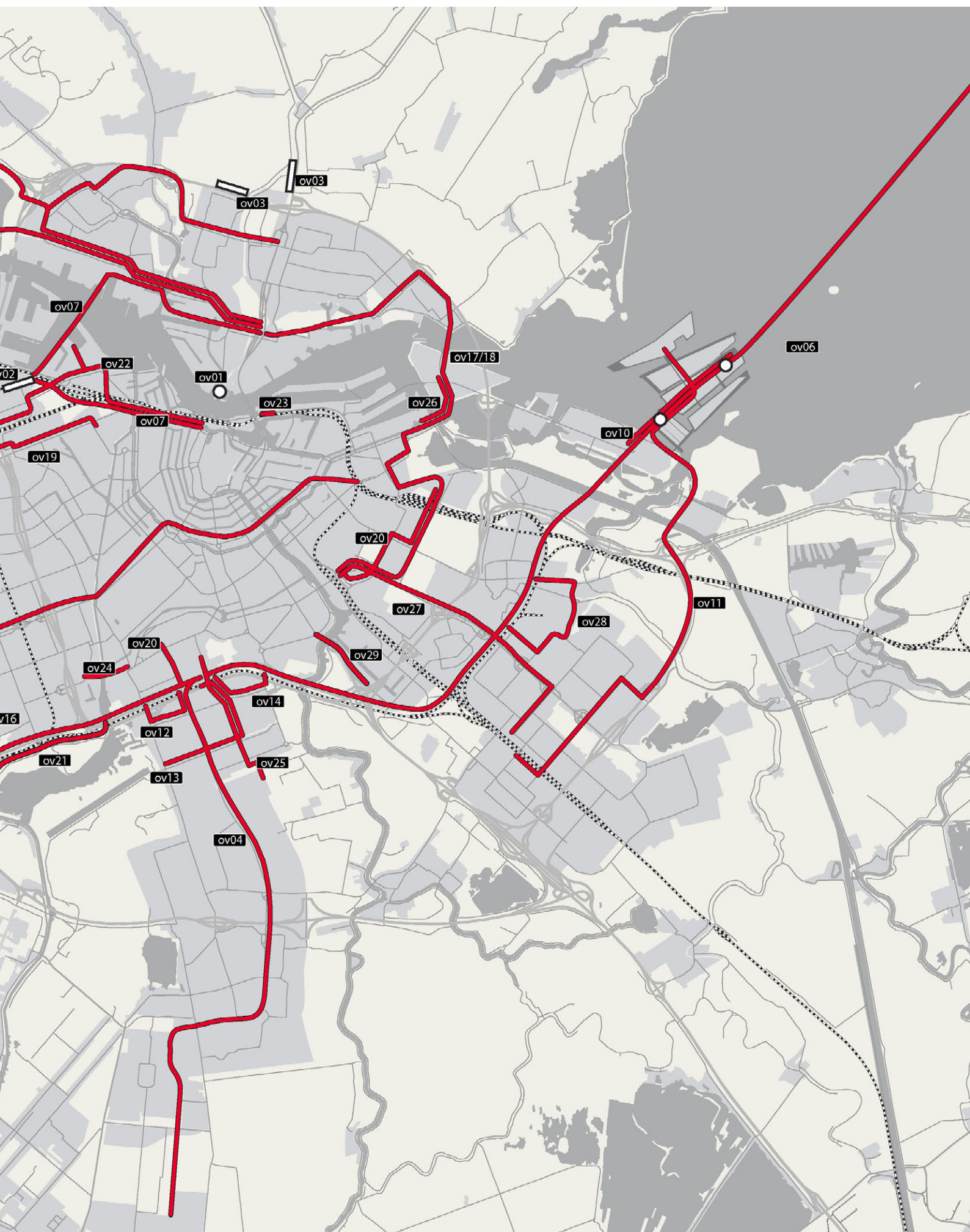




Reserveringen OV

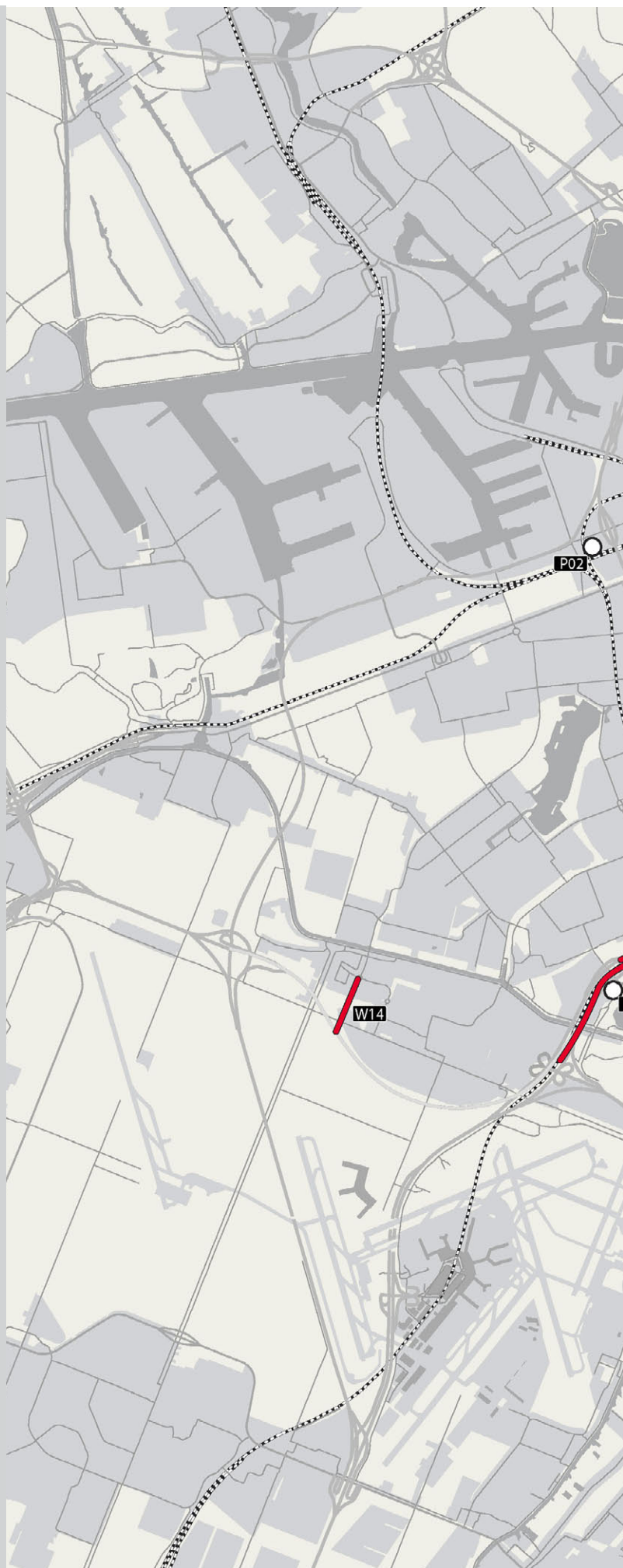
- reservering OV
- reservering emplacement
- reservering station

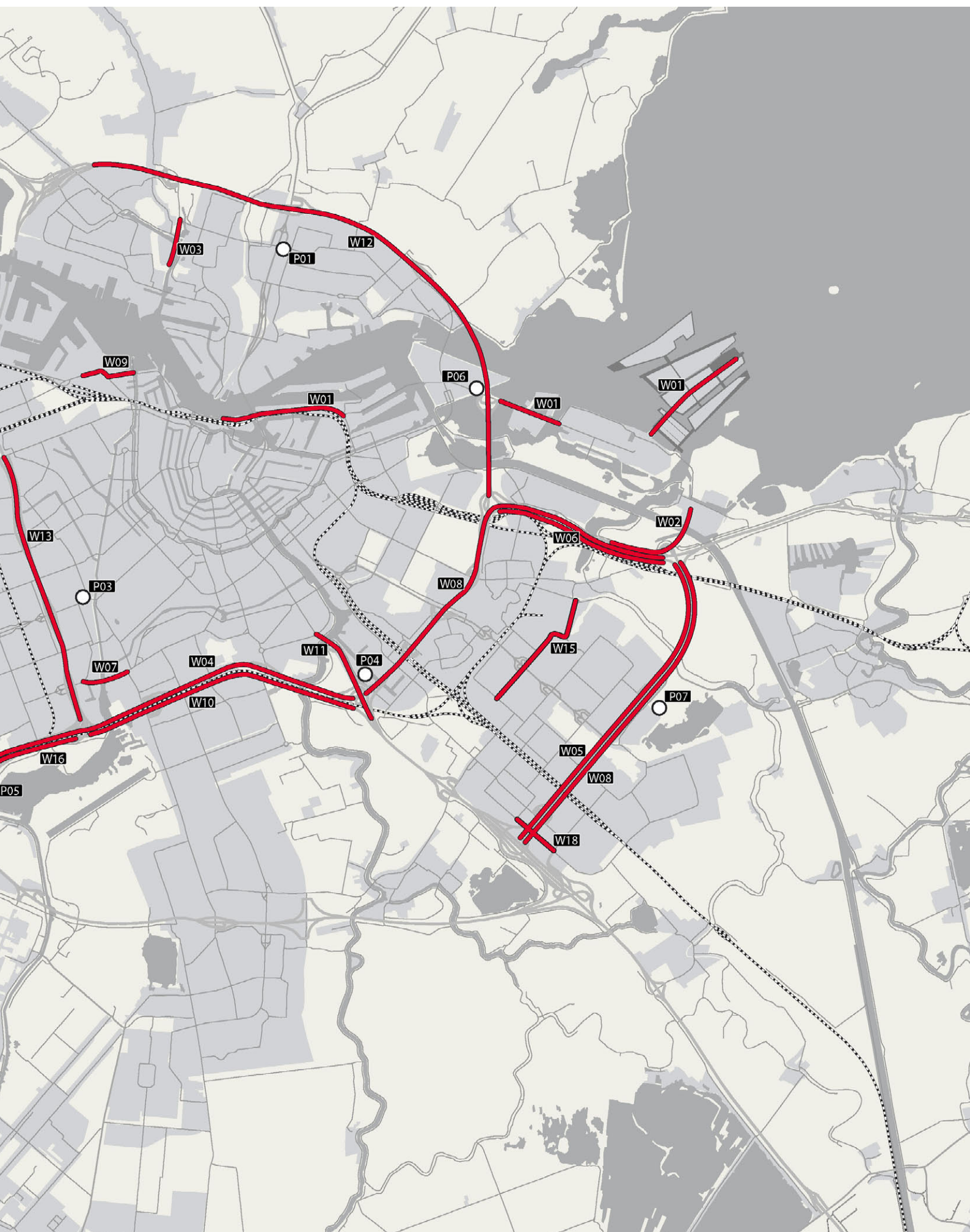




Reserveringen weg

- reservering weg
- reservering P+R terrein





Reserveringen fiets en veerverbindingen

- reservering fiets of veer
- reservering fietsenstalling

