

Structuurvisie

Deel 2

Uitvoering

naar stadsdelen en decennia

Inhoud

Hoofdstuk 1	
Strategische overwegingen	159
Hoofdstuk 2	
De uitvoering per tijdsperiode en per stadsdeel	163
2.1 Uitvoering structuurvisie en stedelijke investeringsagenda	164
2.2 De uitvoering onderscheiden naar drie decennia	165
2.3 De uitvoering onderscheiden naar delen van de stad	174
Hoofdstuk 3	
Uitvoeringskader	197

Algemeen

Nadat in het voorgaande deel de vraag aan de orde was welke ontwikkelingsrichting de stad kiest en waarom, wordt in dit deel de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in ‘plannen’ of ‘projecten’. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de Structuurvisie ter hand wordt genomen.

Voorafgaand hieraan wordt in hoofdstuk 1 beschreven welke strategische overwegingen een rol spelen bij het plaatsen in de tijd van de verschillende plannen. Dit mondt uit in criteria aan de hand waarvan meer kan worden gezegd over de tijdsvolgorde van de uitvoering van de Structuurvisie. In hoofdstuk 2 wordt een uitwerking van de opgaven in drie decennia en per stadsdeel weergegeven. Dit uitvoeringsdeel wordt besloten met een overzicht van de condities die in de onderscheiden sectoren een rol spelen bij de uitvoering (hoofdstuk 3). Het gaat om de organisatorische en financiële randvoorwaarden voor de uitvoering.

Hoofdstuk 1

Strategische overwegingen

De centrale stad en uitvoering

Voor stedelijke ontwikkelingen zijn veel financiële middelen nodig. Die middelen zijn nu voor een groot deel nog niet voorhanden en zullen in de loop van de komende jaren moeten worden gegenereerd. Daarbij geldt – vooral op het gebied van de infrastructuur – een sterke afhankelijkheid van de middelen van Rijk en regio. Deze afhankelijkheid van middelen van andere overheden vraagt om een sterke prioriteitstelling die in de Metropoolregio Amsterdam gezamenlijk afgesproken wordt.

In de gebiedsontwikkeling liggen de financiële verhoudingen anders. Ook hier zijn bijdragen van rijkswege een belangrijke conditie, maar hier is vooral het verdienend vermogen van de stad van groot belang. Tekorten in de gebiedsontwikkeling worden grotendeels gedekt vanuit de ruimtelijke fondsen van de stad. Deze worden gevoed door gebiedsontwikkelingen met een positief resultaat. Deze afhankelijkheid vraagt om een investeringsstrategie waarin sterk rekening wordt gehouden met het verdienend vermogen van locaties. Prioriteit moet worden gegeven aan locaties die zichzelf voor een groot deel kunnen bedruipen of zelfs middelen opleveren. Daarnaast worden keuzes voor locaties bepaald door de mate waarin ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan de ‘waarde van de stad’. Daarbij moet gedacht worden aan het toekomstige verdienend vermogen van de stad (waardecreatie; erfpacht) maar ook aan de mate waarin die ontwikkelingen de economische groei van Amsterdam en de regio versterken. Bij

deze afwegingen speelt uiteraard steeds als vooropgesteld belang dat (nieuwe) locaties programma-tisch bijdragen aan de behoeften van de stad en de burger.

De middelen van de Algemene Dienst verdienen aparte aandacht. De structuurvisie is breed van opzet waardoor ook de Algemene Dienst is betrokken bij de uitvoeringsstrategie. Er valt daarbij te denken aan de bekostiging van hoogwaardige openbare ruimte en sociaal-maatschappelijke accommodaties en voorzieningen ten behoeve van onderwijs, zorg en sport.

Het toedelen van middelen is in veel gevallen de afrondende stap in de besluitvorming over projecten. Van de projecten die in het eerste decennium uitgevoerd worden is een groot deel van de middelen al toegedeeld of gereserveerd. In de eerste plaats geldt dan ook dat afgemaakt wordt waaraan nu al is begonnen. Hierbij zijn wel twee kantteke-

ningen op z'n plaats. De eerste is dat niet voor alle 'sectoren' de toedeling van middelen al is voorzien. Ten tweede komen, als gevolg van de economische crisis, de overheidsfinanciën sterk onder druk te staan. Bezuinigingen kunnen betekenen dat projecten die al 'zeker' leken alsnog uitgesteld moeten worden of helemaal niet doorgaan. De druk op de ruimtelijke fondsen door een verwachte afname van de inkomsten is van zo'n omvang, dat heroverwegingen noodzakelijk zijn.

De echte keuzes van deze structuurvisie richten zich niettemin voor een groot deel op de ontwikkelingen die de komende tien jaar worden voorbereid maar pas in de decennia daarna worden gerealiseerd.

Het ruimtelijke besluitvormingsproces in Amsterdam staat beschreven in het Plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum). Daarin ontbreekt vooralsnog een belangrijke schakel: de vraag welke criteria ten grondslag liggen aan de voorbereiding van strategiebesluiten. De structuurvisie geeft hieraan richting door in clusters van projecten de onderlinge samenhang tussen locatieontwikkeling, infrastructuur, groen en blauw duidelijk te maken. Besluiten over grotere ruimtelijke ontwikkelingen dienen in die samenhang te worden genomen.

De structuurvisie beschrijft op een tweetaal majeure ontwikkelingsrichtingen alternatieve scenario's: de ontwikkeling in het kader van Haven-Stad en de verbetering van de openbaar vervoerverbinding met Schiphol. De uiteindelijke keuzes die met betrekking tot deze scenario's gemaakt zullen worden, bepalen mede de uitvoeringsagenda. Uiteraard meebepalend zijn ook de keuzes die uiteindelijk met betrekking tot de Olympische Spelen van 2028 zullen worden gemaakt.

Samenwerking in stad en regio

Het gegeven dat niet alleen de overheid investeert ten behoeve van de realisatie van de Structuurvisie, maar dat ook veel andere partijen van cruciaal belang zijn, impliceert dat afstemming nodig is met de investeringen/investeringsstrategieën van die onderscheiden partijen. De uitvoering wordt met partijen afgestemd en biedt aan de betrokkenen inzicht in de prioriteiten die de gemeente stelt en waarop men kan inspelen.

De ambities van de stad worden – in het verband van de metropoolregio – geagendeerd ten behoeve van de periodieke overleggen over het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en

Transport (MIRT). Dit overleg dient ertoe de agenda's van Rijk en regio op elkaar af te stemmen en om afspraken te maken over de richting van de verdere verstedelijking van de regio. Het voertuig voor deze afstemming en afspraken is de zogenoemde Gebiedsagenda. Naast afspraken over het realiseren van infrastructurele werken, biedt deze agenda ook plaats om, in samenhang daarmee, andere majeure ruimtelijke- of gebiedsontwikkelingen te agenderen. Dergelijke afhankelijkheden noodzaken tot flexibiliteit in de uitvoeringsstrategie. Soms zal de fasering van een project moeten worden bijgesteld omdat een essentieel regionaal of rijksproject vertraging oploopt. Soms zal het ambitieniveau ten aanzien van gewenste projecten tijdelijk moeten worden bijgesteld. In de jaarlijks te actualiseren stedelijke investeringsagenda kan dit aanleiding zijn tot het bijstellen van tijdschema's.

Voor de uitvoering van de Structuurvisie is samenwerking met de stadsdelen een *conditio sine qua non*. De vermindering van het aantal stadsdelen beklemtoont het belang van deze samenwerking alleen maar. Sommige taken komen geheel bij de stadsdelen terecht, andere zullen in coalitievorm met de centrale stad tot stand komen. Een duidelijke rol van de centrale stad in grotere gebiedsontwikkelingen blijft nodig om redenen van financiën, deskundigheid, regie en afstemming.

Woningcorporaties nemen in vastgoed en in de ontwikkeling van woningen en sociaal-maatschappelijk vastgoed, een sterke positie in. Het balanstotaal van de Amsterdamse corporaties met betrekking tot vastgoed in de stad Amsterdam is ruwweg gelijk aan het gemeentelijk balanstotaal met betrekking tot de grond. Het gaat om 7 à 8 miljard euro. Beide partijen zijn daarmee grootaandeelhouder in de stad. De stedelijke investeringsagenda die in het verlengde van voorliggende uitvoeringsparagraaf zal worden vastgesteld, zal een handvat zijn om met corporaties afspraken te maken over de uitvoering van de Structuurvisie.

De toenemende nadruk op verdichting en transformatie impliceert dat bij het voeren van regie op gebiedsontwikkelingen, meer rekening moet worden gehouden met bestaande eigendomsverhoudingen. Harde plannings zijn in die omstandigheden niet aan de orde. Door het hanteren van een strategisch aankoopbeleid zal de gemeente op belangrijke locaties een eigen positie opbouwen.

Ook met betrekking tot andere investerende partijen is het, meer dan tot nog toe, gewenst in nauwere samenwerking te bepalen waar in de stad

geïnvesteed wordt. Een dergelijke samenwerking moet bijdragen aan een betere, afgestemde programmatische sturing waarmee overaanbod en daarmee samenhangende inefficiënties worden voorkomen. Voor grensoverschrijdende ontwikkelingen is samenwerking met buurgemeenten, de Stadsregio, provincies, waterschappen en Rijk de aangewezen weg. De uitvoeringsstrategie kan – op onderdelen – worden uitgewerkt in gebiedsconvenanten, waarin de afspraken en randvoorwaarden onderling worden vastgelegd. Het is van evident belang dat buurgemeenten vroegtijdig worden betrokken en dat recht wordt gedaan aan hun belangen.

Ook met het oog op wetgevende trajecten is het Rijk een belangrijke partij. Gewenste ontwikkelingen zijn soms (nog) niet mogelijk vanwege wettelijke kaders of andere regelgeving. Bij hoogstedelijke ontwikkelingen met onderling botsende doelen kan dat tot impasses leiden. Aangepaste wetgeving kan dan voor doorbraken op de lange termijn zorgen, maar daarbij geldt vooralsnog onzekerheid. De gemeente zet in op constructief overleg met en lobby bij het Rijk om de uitvoering van de ruimtelijke transformaties te vergemakkelijken. Het voertuig daartoe kan zijn de metropolitane Gebiedsagenda Noordwest Nederland en de halfjaarlijkse overleggen in het kader van het MIRT (Meerjareninvesteringsprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

Hoofdstuk 2

De uitvoering per tijdsperiode en per stadsdeel

De structuurvisie geeft de gewenste ontwikkeling van Amsterdam in een regionale context weer. De opgaven die uit de Structuurvisie voortkomen vallen te onderscheiden naar programma's en daarmee samenhangende projecten. Het bewaken van deze samenhang is van groot belang om synergie tussen programma's en projecten te bewerkstelligen.

De primaire rol van de gemeente is om randvoorwaarden te scheppen die ontwikkelingen mogelijk maken. Het gaat dan vooral om het aanbod van ruimte en het bieden van een goede ontsluiting. Daarnaast is de vraag naar (nieuw) vastgoed een doorslaggevende factor. Het spreekt voor zich dat voortdurend op deze vraag – voortkomend uit economische ontwikkeling – moet worden ingespeeld. Aangezien de vraag gedifferentieerd is naar programma's en gebieden spelen, bij het in de tijd zetten van ontwikkelingen, twee overwegingen. De eerste is dat concentratie van investeringen door schaalvoordelen en synergie een meerwaarde inhoudt. Tegelijkertijd investeren in woningen, infrastructuur, publieke ruimte, groen en water is nodig en nuttig. Aan de andere kant speelt dat de vraag naar met name woningen (maar ook werklocaties) gespreid is over de stad. Dat geeft een noodzaak aan om juist op verschillende plekken in de stad actief te zijn. Het is van belang dat deze twee overwegingen meespelen bij het bepalen van de investeringen in de loop van de tijd.

Bij de fasering van de uit de Structuurvisie voortvloeiende projecten en programma's – en de precisering daarvan in de Stedelijke Investeringsagenda

(zie paragraaf 2.1) – zijn de volgende overwegingen van belang:

- Verdienend vermogen en waardecreërend vermogen.
- Afmaken en externe afspraken: waar wordt al aan gewerkt en is omkeren geen, of een lastige optie en waarover zijn al bindende afspraken met derden gemaakt.
- Afspraken en andere omstandigheden: van meerdere plannen is bekend dat ze pas op langere termijn aan de orde kunnen zijn omdat de huidige situatie of gemaakte afspraken directe ontwikkelingen onmogelijk maken.
- Samenhang gebiedsontwikkelingen en (bestaande of nog aan te leggen) infrastructuur en andere aspecten zoals groen, sociaal-maatschappelijke voorzieningen etc.
- Financiële haalbaarheid/mogelijkheden
- Duurzaamheid
- Spreiding van de vraag naar vastgoed over de stad, op basis van de behoefte aan/vraag naar types vastgoed
- Draagvlak bij de inwoners en andere betrokken partijen en sociaal-maatschappelijke impact van een ruimtelijke ingreep

- Voorkeuren en keuzes van andere betrokken partijen dan stad en stadsdelen (Rijk, regio, corporaties, marktpartijen etc.)
- Bij de toepassing van deze overwegingen blijkt er een sterke sturende werking van de eerste vier uit te gaan.

2.1

Uitvoering structuurvisie en stedelijke investeringsagenda

Bij het in de tijd zetten van stedelijke ontwikkelingen is de horizon die men kiest van groot belang. In de Structuurvisie en ook in dit uitvoeringsdeel, is een lange termijn horizon aan de orde. Het in de tijd zetten van ontwikkelingen en daaraan gerelateerde programma's en financiën is in dat licht een globale activiteit, die onder meer tot uitdrukking komt door met een indeling in decennia en met globale kostenindicaties te werken. Zo'n benadering is mogelijk omdat aan de vertaling van de Structuurvisie naar projecten geen toedeling van middelen wordt gekoppeld.

Voor de kortere termijn (5 à 10 jaar) is die benadering onvoldoende. Op deze termijn zijn concrete beslissingen aan de orde waarbij de mogelijke programma's en de financiële mogelijkheden worden gekoppeld. Ten behoeve van dat laatste proces wordt een stedelijke investeringsagenda opgesteld. Deze brengt de keuzemogelijkheden voor de kortere termijn in beeld zodat het gemeentebestuur kan besluiten welke concrete middelen aan projecten worden gekoppeld. De investeringsagenda wordt indien noodzakelijk geactualiseerd en aangepast aan de ontwikkelingen. De structuurvisie vormt voor de opstelling van de stedelijke investeringsagenda het uitgangspunt. De keuzemogelijkheden die in de stedelijke investeringsagenda aan de orde komen zijn dus in overeenstemming met de Structuurvisie.

Dit laat onverlet dat er spanningen optreden tussen de kortere en langere termijn. De structuurvisie is gebouwd op een structurele ontwikkeling van de nationale economie en de plaats van de Metropoolregio Amsterdam daarin. De investeringsagenda bouwt op de huidige, conjuncturele situatie waarin de gemeente voor de opgave staat om de ruimtelijke ambities en de reeds lopende projecten aan te laten sluiten op de financiële mogelijkheden. En die mogelijkheden zijn voor de korte termijn weinig florissant. Omvangrijke heroverwegingsoperaties op gemeentelijk- en rijksniveau zullen nopen tot beslissingen die een voorspoedige realisatie van de Structuurvisie op achterstand zal zetten. De toekomst zal uitwijzen of de situatie op de kortere termijn ook voor de lange termijn sterke gevolgen zal hebben of dat het gewenste ontwikkelingspad op de langere termijn kan worden hervat, en nu slechts van temporisatie sprake is.

2.2

De uitvoering onderscheiden naar drie decennia

Algemeen

In deze paragraaf is aan de orde welke projecten voortvloeien uit de Structuurvisie c.q. welke projecten de in de Structuurvisie uitgewerkte programma's onderbouwen. De belangrijkste ontwikkelingen binnen de gemeentegrens zijn op kaart gezet in voorkeursvolgorde naar de drie decennia die de Structuurvisie overziet. Bij het op de kaart zetten van de projecten is als criterium aangehouden dat het om grotere gebieden en infrastructuurele ingrepen gaat. Voor gebieden geldt als criterium dat het minimaal om 500 woningen moet gaan of om een equivalent als ander vastgoed (ook) aan de orde is. Voor de indeling van de projecten naar de onderscheiden decennia geldt als criterium in welk decennium het zwaartepunt aan productie van vastgoed aan de orde zal zijn. In sommige gevallen kan zo'n klemtoon niet eenduidig in één decennium worden geplaatst. Dan ligt het zwaartepunt van het project in twee of zelfs drie decennia.

In alle decennia zit een zekere overmaat aan programma. Dat kan worden gezien als een reserve die nodig is om de uitval van projecten te kunnen compenseren. Het kan ook worden gezien als een mogelijkheid om in de toekomst flexibel in te kunnen spelen op de ruimtevraag die zich dan zal voordoen. Anders gesteld: een overmaat betekent het reserveren van meer ruimte dan waar een beroep op wordt gedaan. Omdat niet op voorhand duidelijk is waar de vraag naar ruimte zich precies zal voordoen, is die overmaat, die extra reservering, gewenst. Bij infrastructuur bestaat enige speelruimte door gewenste projecten gefaseerd uit te voeren, waarbij tijdelijk genoeg genomen kan worden met een lagere kwaliteitsambitie. Zo kan een beoogde hoogwaardige busverbinding in een eerste fase bestaan uit frequentieverhoging en een beperkt aantal doorstroommaatregelen, waarna pas bij volledige realisatie van een ruimtelijk programma wordt overgegaan tot volledig vrije busbanen.

Financiële ramingen

Belangrijk bij het in de tijd rangschikken van projecten zijn de financiën die met het project gemoeid zijn. De financiële ramingen die ten behoeve van de uitvoering zijn gemaakt, berusten voor infrastructuur en groen op globale kostenramingen en ramingen op basis van kengetallen. Daarbij gelden nog aanzienlijke marges omdat er

vaak nog onvoldoende inzicht is in het exacte tracé, het uitvoeringsniveau en de vormgeving van een project. Soms zijn er nog optimalisaties mogelijk, soms moet ook rekening gehouden worden met hogere kosten, bijvoorbeeld als gevolg van hogere inpassingskosten. Voor toekomstige exploitatiekosten (bij OV-projecten en P+R voorzieningen) zijn nog geen ramingen beschikbaar. Deze kunnen wel een belangrijke factor vormen bij de uiteindelijke investeringsbeslissing.

Voor de gebiedsontwikkeling is gewerkt met naar soorten gebiedsontwikkelingen gedifferentieerde bedragen die gebaseerd zijn op gegevens uit het verleden. Een directere raming is niet mogelijk. Veel gebiedsontwikkelingen zijn pas aan de orde als zich de kansen daartoe voordoen. Transformatie betekent dat de oude functies in een gebied worden vervangen door of aangevuld met nieuwe. Dit is mogelijk als die oude functies hun 'waarde' verliezen. Het is tegen die achtergrond vooral de vraag wanneer de gemeente tot de ontwikkeling van het gebied wil overgaan. Twee belangrijke criteria zijn dan:

- de druk om tot ontwikkeling van een gebied over te gaan (druk op de woningmarkt, druk vanwege verloedering van (werk)gebieden, etc.)
- de middelen die daarvoor beschikbaar zijn.

Er wordt vanuit gegaan dat in deze afweging van tijd en geld, grondexploitaties zullen resulteren met een tekort van gemiddeld € 35.000 per woning. Dat is een bedrag gebaseerd op realisaties in het verleden, maar het fungeert ook als een normbedrag: indien ontwikkelingen voor de gemeente hogere kosten met zich meebrengen ontstaat een onhaalbare 'business case'. Het bedrag van € 35.000 geldt voor transformatielocaties. Voor uitbreidingslocaties wordt een bedrag van € 23.000 aangehouden, gebaseerd op IJburg. Andere uitbreidingslocaties heeft Amsterdam overigens niet. Voor inbreidings- en herstructureringslocaties wordt uitgegaan van sluitende grondexploitaties. Er is met betrekking tot deze locaties voor een groot deel al in de dekking voorzien. Voor nieuwe locaties – waar het veelal zal gaan om locaties met corporatiebezit – mag worden uitgegaan dat eventuele tekorten worden gedragen door corporaties.

De uitvoering van de Structuurvisie in de tijd stadsbreed

Voordat wordt ingegaan op de uitvoering van de Structuurvisie per stadsdeel wordt hier eerst ingegaan op het stedelijke beeld. In de kaarten hierna zijn per decennium de ruimtelijke activiteiten ingekleurd voor de verschillende func-

ties. Uiteraard gaat het om een globale indeling die – zeker op de langere termijn – nog onder veel invloeden staat.

De structuurvisie laat zien hoe de stad zich gaat ontwikkelen. Die ontwikkeling is mede het resultaat van een beeld hoe de vraag naar woningen, bedrijfsruimte etc. zich zal ontwikkelen. De vastgoed en infrastructuurprogramma's, en daaraan gerelateerde groenontwikkelingen en ontwikkelingen met betrekking tot water, worden verdeeld over de stad gerealiseerd. De financiële vertaling ervan valt grotendeels ook naar stadsdelen te differentiëren. Uitzondering vormen de infrastructurele projecten met een stadsbreed of zelfs regio-breed belang. De samenvatting van die verdelingen is te vinden in onderstaande tabellen. Bij die tabellen moeten een aantal kanttekeningen worden geplaatst:

- In het algemeen gelden de kanttekeningen die hierboven in paragraaf 2.1 met betrekking tot de verhouding structuurvisie en investeringsagenda zijn gemaakt: de kortere termijnproblematiek versus de langere termijn visie.
- De op te leveren woningen betreffen toevoegingen aan de voorraad. Dat wil zeggen dat de woningproductie op vervangingslocaties netto (nieuwbouw minus sloop) is opgenomen.

Met betrekking tot het kantorenprogramma bestaat grote onzekerheid. Het hier opgenomen programma van realisatie van 51.000 m² nieuwe kantoorruimte in nieuwe plannen per jaar voor de eerste twee decennia, is gebaseerd op eerdere vraagramingen uit het Programma Ruimtelijke Investerings (PRI). Daarbij is rekening gehouden met de in de Structuurvisie voorziene realisering van kantoorruimte aan huis c.q. kleinschalige gebouwen in nieuwe woonwijken van jaarlijks 10.000 m². Voor het kantorenprogramma is hiermee uitgegaan van een te verwachten uitbreidingsvraag volgens een inmiddels verouderd scenario. In de huidige situatie en met nu voorziene ontwikkelingen, is de uitbreidingsbehoefte waarschijnlijk te hoog ingeschat. Er wordt momenteel gewerkt aan een kantorenstrategie. Hierin worden de toekomstige uitbreidings- en vervangingsvraag in beeld gebracht en wordt het aanbod van bestaande kantoren en kantorenplannen erop afgestemd. Op grond van deze analyse wordt gezien welk programma reëel is en welke locaties dat betreft. Omdat de kantorenstrategie nog in ontwikkeling is zijn de in dit uitvoeringsdeel van de Structuurvisie opgenomen cijfers, nog op eerdere scenario's gebaseerd. Nadat de kantorenstrategie gereed is zullen ze waarschijnlijk neerwaarts bijgesteld worden en

de verdeling over de stadsdelen en clusters zal ook anders zijn.

Niet iedere categorie vastgoed is vertaald naar een programma per decennium. Voor bedrijventerreinen geldt dat zich moeilijk laat voorzien waar de vraag neerdaalt en wanneer. Dat weerspiegelt zich in het kaartmateriaal: de decennia onderscheiden zich niet qua inkleuring van de bedrijventerreinen.

De planning en realisatie van maatschappelijke voorzieningen is een afgeleide van de woningbouw, de bevolkingssamenstelling en -ontwikkeling die de woningbouw oplevert. Niettemin zijn hier geen cijfers over voorzieningen opgenomen. Naast de onzekerheid in de woningbouwcijfers zelf, kent de voorzieningenplanning zelf ook vele afhankelijkheden. Ze is niet alleen afhankelijk van de toevoeging van nieuwe woningen, maar ook van de bevolkingsontwikkeling in aangrenzende wijken, het daar al aanwezige voorzieningenaanbod (zowel kwantitatief als kwalitatief) en bovenal van de beleidsontwikkeling in zorg, welzijn, onderwijs, jeugdbeleid, sport, kunst en cultuur. De behoefte aan nieuwe voorzieningen door nieuwe woningbouw wordt daarnaast deels teniet gedaan door de verdere verdunning in woningbezetting in de bestaande stad. De ook in Amsterdam langzamerhand zichtbare vergrijzing zorgt voor een grotere focus op zorg. Op basis van het Amsterdams voorzieningenmodel – en uitgaande van optimalisering – kan wel geschat worden dat bij nieuwe woningbouw rekening moet worden gehouden met ongeveer 4 m² bruto vloeroppervlak en 2 m² buitenruimte per woning.

Financiën

Hoe de financiële ramingen tot stand zijn gekomen is in de tabellen hiernaast beschreven. Het gaat om globale ramingen. In de dekking ervan is voor een deel voorzien. Dit geldt uiteraard vooral voor de projecten die in het eerste decennium zullen worden uitgevoerd. Met betrekking tot de dekking van de betreffende bedragen is het lastig precieze uitspraken te doen. Deels komt dit doordat er gradaties zijn met betrekking tot het begrip dekking. In sommige gevallen gaat het om harde verplichtingen, in andere gevallen om bestuurlijke afspraken of slechts intenties. Omdat de ramingen globaal zijn kan met betrekking tot de dekking ook slechts in globale zin wat worden gezegd. In de gebiedsontwikkeling speelt het gegeven dat de plannen met een tekort met een fase III-besluit weliswaar zijn 'voorzien' (gedekt dus), maar het fonds waaruit die dekking plaatsvindt heeft zelf een tekort (negatieve Algemene Reserve) van aan-

Wonen in Amsterdam per stadsdeel - indicatie oplevering woningen (toevoegingen)

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Centrum	1.100	550	0	1.650
Noord	5.600	8.800	9.100	23.500
Oost	11.100	15.150	3.800	30.050
Zuidoost	4.600	4.500	4.000	13.100
Zuid	4.650	3.050	4.400	12.100
West	4.100	2.750	0	6.850
Nieuw-West	4.950	4.400	4.000	13.350
Westpoort	0	1.200	13.200	14.400
totaal	36.100	40.400	38.500	115.000

Werken in Amsterdam per stadsdeel -indicatie oplevering kantoorruimte

(in m²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
Centrum	92.000	15.000	0	107.000
Noord	38.000	70.000	285.000	393.000
Oost	48.000	81.000	224.000	353.000
Zuidoost	44.000	11.000	90.000	145.000
Zuid	190.000	264.000	649.000	1.103.000
West	4.000	0	0	4.000
Nieuw-West	69.000	33.000	106.000	208.000
Westpoort	25.000	36.000	35.000	96.000
totaal	510.000	510.000	1.389.000	2.409.000

Uitvoering totaal

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030 +	totaal
infra	10.080	4.805–6.715	10.200–10.860	25.085–27.655
gebiedsontwikkeling	780	765	933	2.478
groen	129	47	2	178

zienlijke omvang. Vandaar dat hier wordt volstaan met een paar algemene gegevens betreffende de dekking van de uitvoeringsplannen van de Structuurvisie. Grofweg kan worden gesteld dat voor de periode tot 2020, 70% van de tekorten op plannen in de gebiedsontwikkeling zijn gedekt. Als kanttekening moet daarbij worden geplaatst dat de actuele problematiek met betrekking tot het Vereveningsfonds daarin niet is betrokken. Voor de infrastructuur geldt voor de periode tot 2020 een dekkingspercentage van zo'n 75%. Grosso modo geldt verder dat de middelen voor de projecten na 2020 nog moeten worden gegenereerd.

Niet van alle ruimtelijke ambities zijn de financiële aspecten gekwantificeerd c.q. te kwantificeren. De financiering van maatschappelijke voorzieningen bijvoorbeeld, is een ingewikkeld samenspel tussen stadsdelen en centrale stad. Onderwijs (stadsdelen, centrale stad en Rijk) en zorg kennen hun eigen financieringssysteem. En op het gebied

van welzijn, sport, kunst en cultuur zijn naast de overheid ook vele andere actoren actief, waaronder de corporaties. Zie ook hoofdstuk 3.

Faseringsbeeld 2010–2020

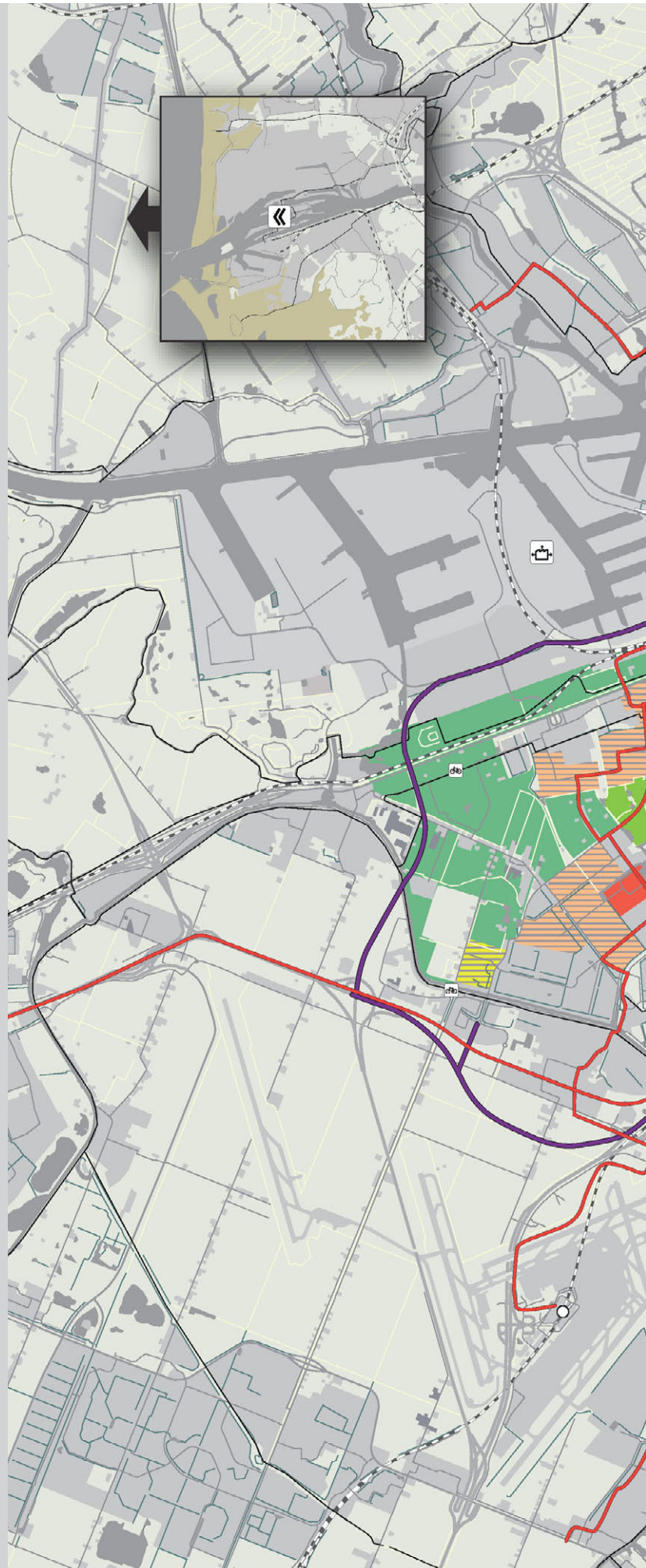
Ontwikkelingen

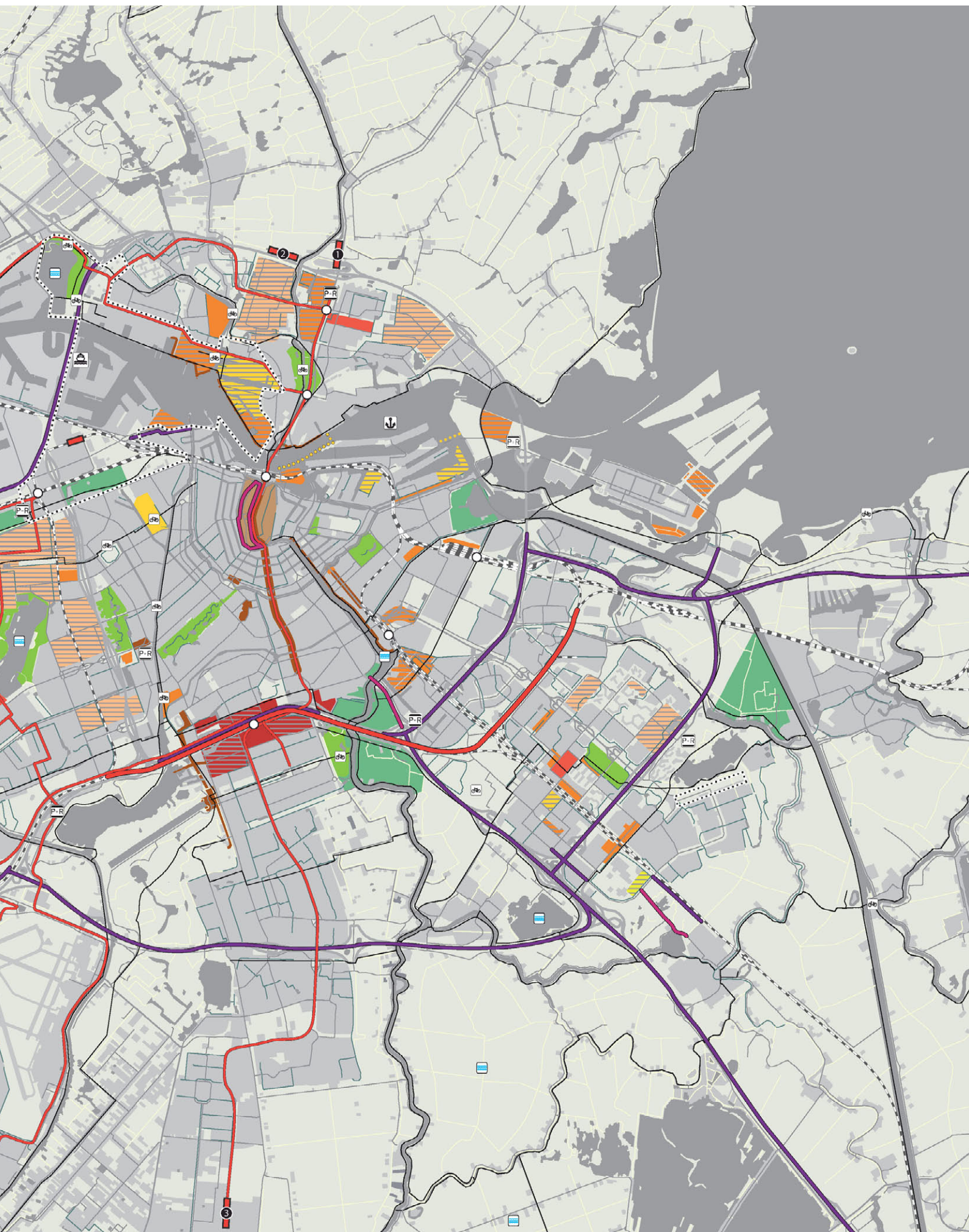
-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  Zuidas
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  wonen - werken in ontwikkeling
-  werken - wonen in ontwikkeling
-  werken in ontwikkeling
-  Zuidas in ontwikkeling
-  stedelijke vernieuwing in ontwikkeling
-  kwaliteitsimpuls metropolaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  kwaliteitsimpuls openbare ruimte
-  project postcodegebied 1012
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  indicatief tracé HOV (bus/tram/metro)
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  opstelsporen metro

Algemeen

-  opties
-  (grond-)watergerelateerd project
-  geplande P+R locatie
-  ingreep fietsroute
-  capaciteitsuitbreiding station
-  wachtplaats binnenscheepvaart
-  2^e zeecruise terminal
-  intensivering havengebied
-  studiegebied*
-  zeeluis

* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven. Naar aanleiding van toekomstige studies zijn verschuivingen mogelijk. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.





Faseringsbeeld 2020–2030

Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  Zuidas
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  wonen - werken in ontwikkeling
-  werken - wonen in ontwikkeling
-  werken in ontwikkeling
-  Zuidas in ontwikkeling
-  stedelijke vernieuwing in ontwikkeling
-  kwaliteitsimpuls metropolitaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  indicatief tracé HOV (bus/tram/metro)
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  opstelsporen metro

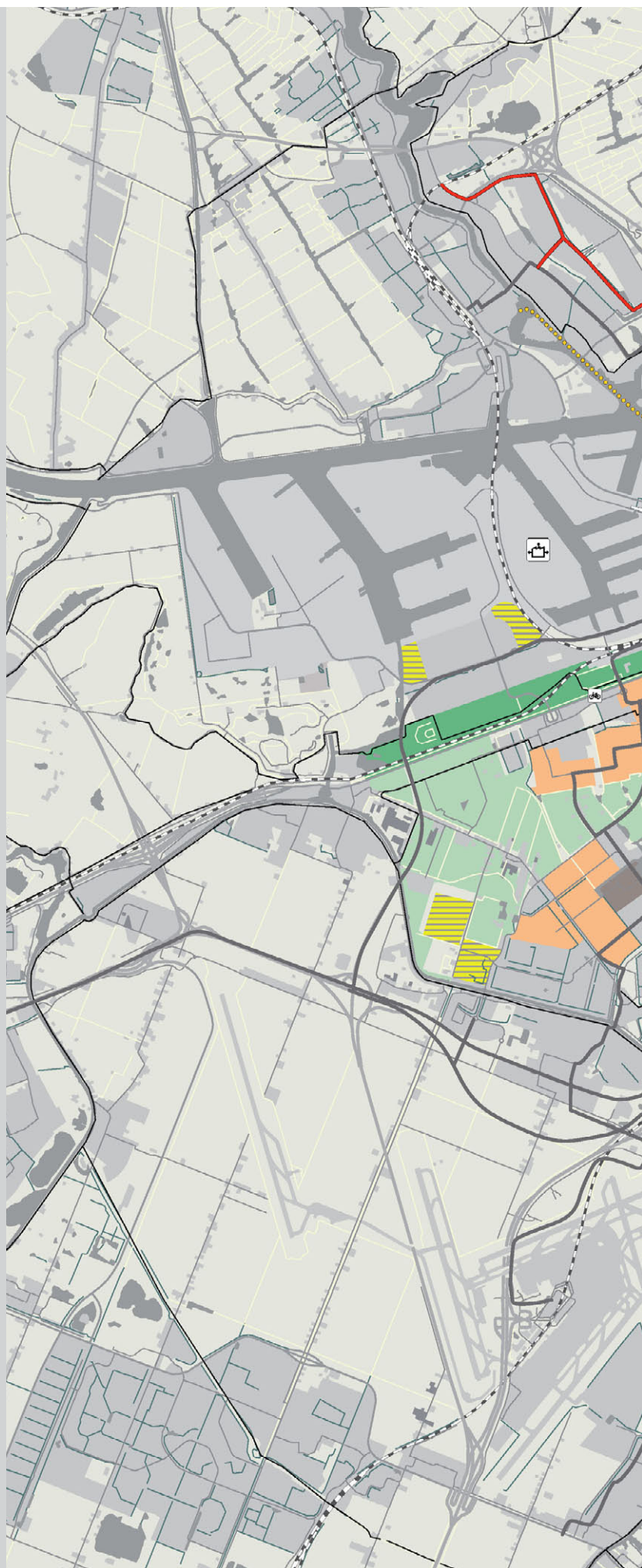
Gerealiseerd

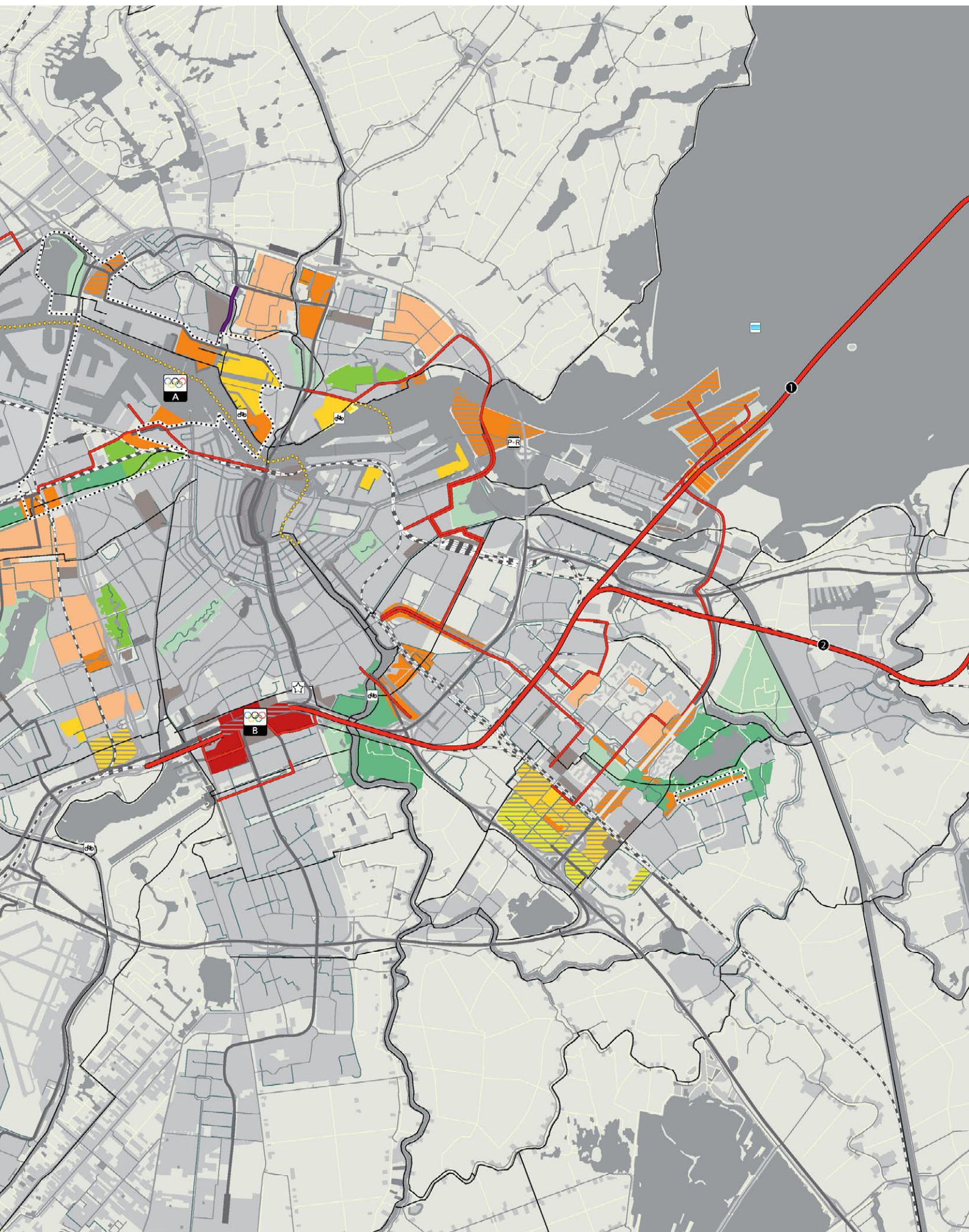
-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

Algemeen

-  opties
-  (grond-)watergerelateerd project
-  ingreep fietsroute
-  intensivering havengebied
-  studiegebied*
-  opties Olympische Spelen
-  intensivering RAI terrein

* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven. Naar aanleiding van toekomstige studies zijn verschuivingen mogelijk. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.





Faseringsbeeld 2030+

Ontwikkelingen

-  wonen - werken
-  werken - wonen
-  Zuidas
-  kwaliteitsimpuls stadsdeelcentrum
-  stedelijke vernieuwing
-  wonen - werken in ontwikkeling
-  werken - wonen in ontwikkeling
-  werken in ontwikkeling
-  Zuidas in ontwikkeling
-  stedelijke vernieuwing in ontwikkeling
-  kwaliteitsimpuls metropolaan park
-  kwaliteitsimpuls stadspark
-  Marine etablissement
-  capaciteitsuitbreiding spoor
-  indicatief tracé HOV (bus/tram/metro)
-  capaciteitsuitbreiding auto
-  afwaardering capaciteit auto
-  nieuwe veerverbinding
-  ondergrondse verbinding**
-  opstelsporen metro

Gerealiseerd

-  gerealiseerd wonen en/of werken
-  gerealiseerd groen
-  gerealiseerde openbare ruimte
-  gerealiseerde infrastructuur

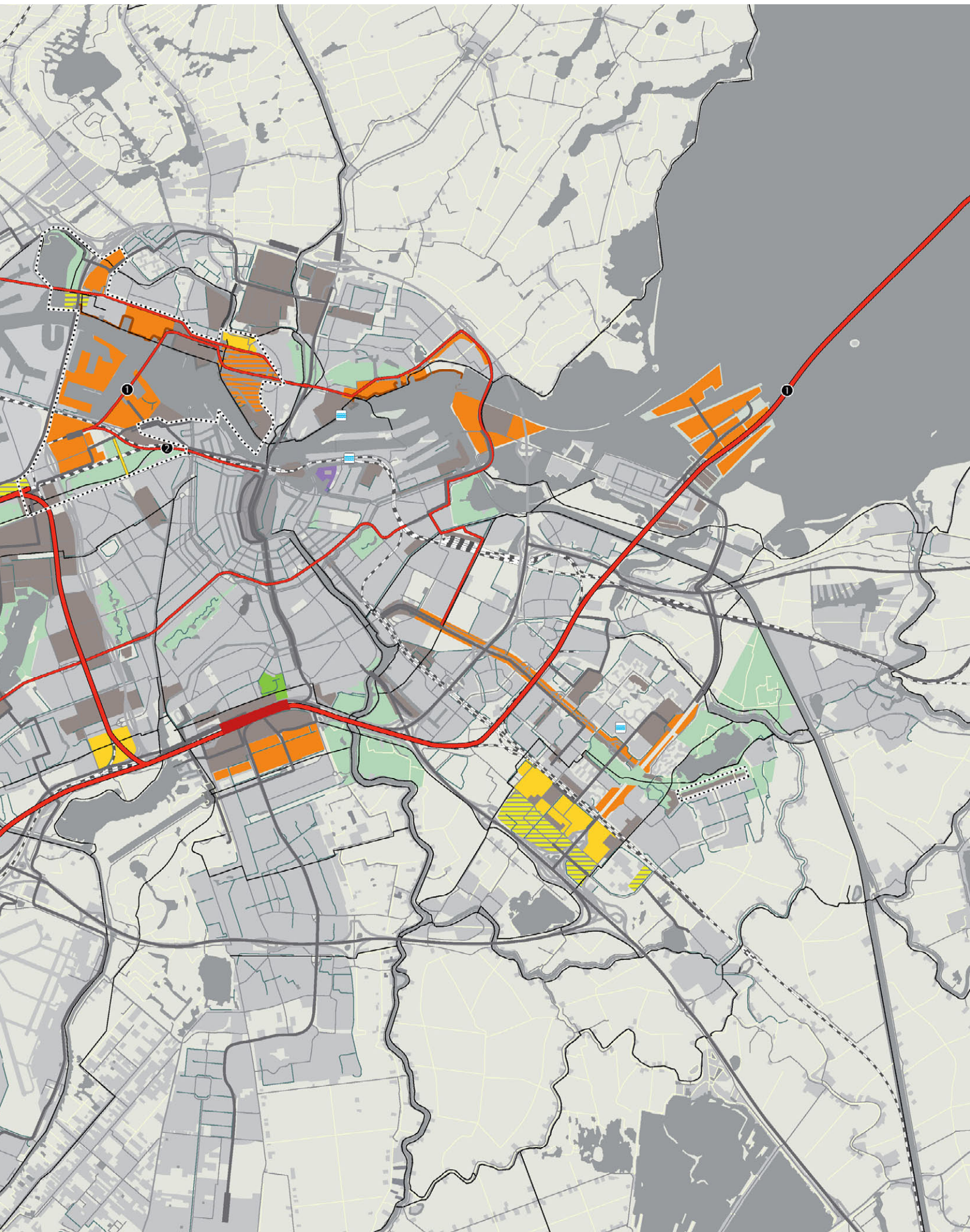
Algemeen

-  opties
-  (grond-)watergerelateerd project
-  ingreep fietsroute
-  intensivering havengebied
-  studiegebied*
-  2^e terminal Schiphol
-  kompaseiland en fietsbrug

* Voor studiegebied **Haven-Stad** is scenario 3 weergegeven, met uitzondering van Buiksloterham. Voor het gehele studiegebied Haven-stad geldt dat naar aanleiding van toekomstige studies verschuivingen mogelijk zijn. Mogelijke ontwikkelingen aan de zuidoever van de **Gaasperplas** zijn onderwerp van studie bij de Verkenning Gaasperdam.

** Als uit de plannen van Haven-Stad blijkt dat een verbinding nodig is, dan wordt deze gerealiseerd in de vorm van een tunnel.





2.3

De uitvoering onderscheiden naar delen van de stad

Het uitvoeringsoverzicht dat in de voorgaande paragraaf is weergegeven biedt tevens inzicht in wat er in (en van) de verschillende stadsdelen wordt verwacht. Het inzoomen op de ‘deelopgave’ in de verschillende stadsdelen gebeurt in deze paragraaf. Naast het kaartmateriaal en de daarin opgenomen fasering, zal daarbij op de volgende aspecten worden ingegaan: zwaartepunten in ontwikkeling en ontwikkelingsstrategie, programma’s en financiën. Grensoverschrijdende programma’s en projecten met een gemeentegrensoverstijgend belang zijn ingedeeld naar het stadsdeel waar het zwaartepunt ligt. Bij infrastructurele projecten zijn de kosten in een enkel geval verdeeld over twee stadsdelen omdat beide ervan profiteren. Infrastructuur met een stadsbreed of regionaal belang worden in een apart overzicht vermeld.

2.3.1 Stadsdeel Centrum

Voor stadsdeel Centrum staat de uitrol van het centrumgebied centraal. Meer nog dan in het verleden vormt het centrum het kerngebied voor de gehele metropoolregio, wat zal leiden tot een verdere stijging van het aantal bezoekers. Het centrum als het kloppend hart van de metropool. De projecten bestaan vooral uit investeringen in de publieke ruimte en infrastructuur waarmee het centrumkarakter wordt versterkt, en het centrumgebied wordt vergroot zodat er sprake kan zijn van meer spreiding van de bezoekers.

In het komend decennium zijn het Centraal Station en omgeving sterk in ontwikkeling. Gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn draagt dit belangrijke knooppunt zowel bij aan de ruimtelijke bewegingen ‘uitrol centrumgebied’ als aan de ‘waterfrontontwikkeling’ en de ‘internationalisering van de zuidflank’ (zie visiedeel). In de periode tot 2020 krijgen de stadsstraten en –pleinen een zwaarder accent. Zij geleiden respectievelijk accentueren de uitrol van het centrummilieu. Daarbij hoort een minder dominante plek van de geparkeerde auto op straat ten gunste van de verblijfsruimte en de ruimte voor lopen, fiets en openbaar vervoer. Deze ontwikkeling is vaak maatwerk en zet zich na 2020 door. Cruciaal in de uitrol van het centrumgebied is ook het wegnemen van barrières of het verbeteren van de inrichting van de binnenring (Marnixstraat – Sarphatistraat).

Een andere belangrijke ontwikkeling in het centrum is de Rode Loper. Deze ingreep is groter dan de locatie op zichzelf; het is een cruciale ontwikkeling op het schaalniveau van de metropool Amsterdam, die het komende decennium grotendeels gelijk oploopt met de realisatie van de Noord/Zuidlijn maar ook een sterk verband heeft met het project 1012. Voor het stadshart wordt de verkeerscirculatie heroverwogen.

In de periode tot 2020 zal verder invulling worden gegeven aan het beleid dat ingezet is met betrekking tot de auto en de stad. In toenemende mate kan dit (na 2020) leiden tot parkeren in (ondergronds) gebouwde voorzieningen. De fasering zal sterk afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van middelen die grotendeels afkomstig zullen zijn uit inkomsten van betaald parkeren. Bij de verbeteringen van de alternatieven fiets en openbaar vervoer is er een afhankelijkheid van middelen van de Stadsregio. Verbeteringen in het openbaar vervoer die leiden tot gunstiger exploitatieresultaten kunnen zich deels zelf financieren.

Ontwikkelingsstrategie

Belangrijke elementen in de ontwikkelingsstrategie zijn het opstellen van bestemmingsplannen die de versterking van het centrumkarakter mogelijk maken en het faciliteren en activeren van de partijen die vorm geven aan die ontwikkeling. Kenmerkend voor het gebied zijn de historische waarde (met een UNESCO notering) en de grote hoeveelheid en diversiteit aan (kleinschalige) particuliere initiatieven. De eerste vergt vooral bescherming, terwijl het tweede element vraagt om flexibiliteit. Optimale flexibiliteit binnen de grenzen van de historische waarde dus.

Het aantal te betrekken partijen is daarom groot. Particuliere initiatieven zijn nodig, zoals zittende en nieuwe ondernemers die investeren in het centrum, zeker op plekken die de uitrol van het centrumgebied versterken. Ook met belangenorganisaties dient synergie te worden gezocht, zoals met beschermers van de cultuurhistorische waarde van de binnenstad.

Strategische aankopen zijn soms nodig om een doorbraak te forceren wanneer zittende partijen de beoogde kwaliteitsverbetering in de weg staan. Verder kunnen kwaliteitsverbeteringen worden gecombineerd met investeringen in groot onderhoud. Vanwege het belang van het middeleeuwse stadshart en de beoogde kwaliteitsverbetering voeren de centrale stad en het stadsdeel in nauwe samenwerking de regie over het postcodegebied

1012. De ambities voor 1012 zijn vastgelegd in de strategienota voor het Coalitieproject 1012 'Hart van Amsterdam'. Deze nota is vastgesteld door de gemeenteraad en de deelraad. De aanpak van het coalitieproject is gestoeld op drie pijlers: 'sleutelprojecten' (toevoegen van nieuwe functies op strategische locaties), 'herinrichten openbare ruimte' (Rode loper en een groot aantal straten) en de 'straatgerichte aanpak' (vermindering van criminogene functies en economisch laagwaardige functies in een groot aantal straten).

Programma

Het programma in stadsdeel Centrum wordt gedomineerd door ingrepen in de openbare ruimte, met de eerste tien jaar nog concentratie op het gebied rondom het Centraal Station, project 1012, het Leidseplein en Plantage aan de Amstel (als onderdeel van Wibaut aan de Amstel). Afmaken is hier het devies. Voor Oosterdoks- en Westerdokseiland geldt hetzelfde. Op deze locaties is nog een kantorenprogramma van ruim 100.000 m² opgenomen waaraan deels al wordt gewerkt. Herontwikkeling ten behoeve van bedrijvigheid en wonen is in dit stadsdeel aan de orde op het voormalige Storkterrein op Oostenburg. Hierbij blijft de huidige geluidscontour gehandhaafd zodat er in het gebied ruimte blijft voor (ambachtelijke) bedrijvigheid. Ook wordt op het voormalige Storkterrein meer groen toegevoegd. Toevoeging van woningen is in stadsdeel Centrum verhoudingsgewijs beperkt.

Op langere termijn zijn ontwikkelingen wenselijk op het Marine-etablisement. Het meest voor de hand ligt hier een invulling als gemengd stedelijk gebied met voor een deel behoud van open ruimte voor nautische en specifieke culturele evenementen. Een en ander is uiteraard afhankelijk van de plannen van de huidige gebruiker van de plek.

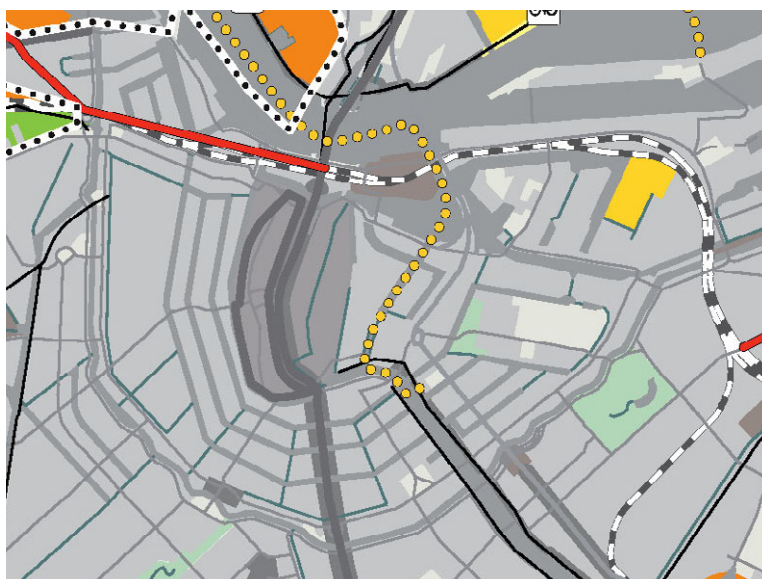
Financiën

Zoals eerder aangegeven is de fasering van de uitrol sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen en de invulling die aan de uitrol wordt gegeven. Voor een deel van de plannen voor de periode voor 2020 is al financiële dekking. Het herinrichten van straten ten gunste van de verblijfsruimte en voor lopen, fietsen en openbaar vervoer staat of valt met het kunnen bieden van alternatieve parkeervoorzieningen voor auto's onder de grond, in gebouwen of op afstand, zoals parkeergarages in de Singelgrachtzone. De benodigde investeringen hiervoor zijn hoog en zullen voor het grootste gedeelte moeten worden gedekt met inkomsten uit betaald parkeren en parkeervergunningen.

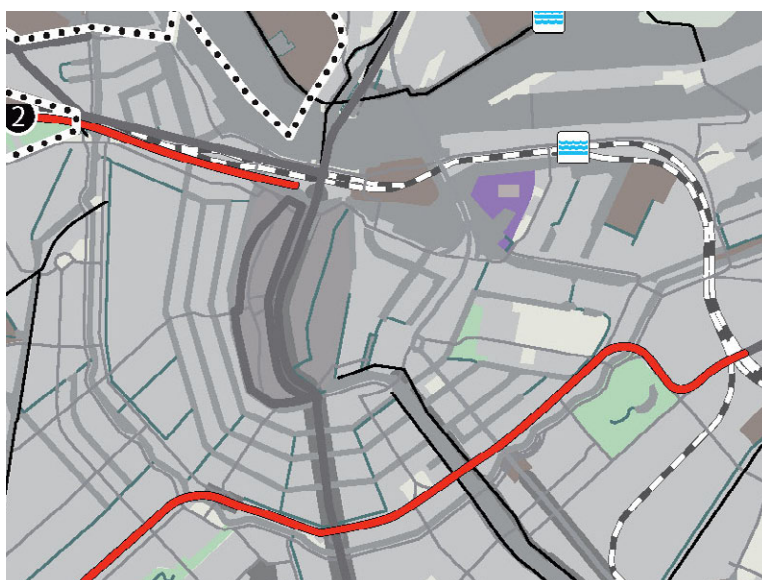
2010-2020



2020-2030



2030+



Wonen in Centrum per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	1.090 ¹	560 ²	0	1.650
totaal	1.090	560	0	1.650

^{1,2} Woningen Wester IJ-dok/Oosterdok, en diverse vervanging- en ontwikkellocaties

Werken in Centrum per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	92.000 ¹	15.000	0	107.000
totaal	92.000	15.000	0	107.000

¹ Kantooroppervlakte Centraal Station

Kostenoverzicht – uitvoering in Centrum

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	575 ¹	160–260 ²	50 + PM ³	785–885 + PM
gebiedsontwikkeling	37	11	0	48
groen	4 ⁴	0	0	4

¹ OV-knoop CS, Rode Loper, Leidseplein, Autoluwe straten, Fietsvoorzieningen, versnellen tramlijnen

^{2,3} Autoluwe straten, Fietsvoorzieningen, versnellen tramlijnen

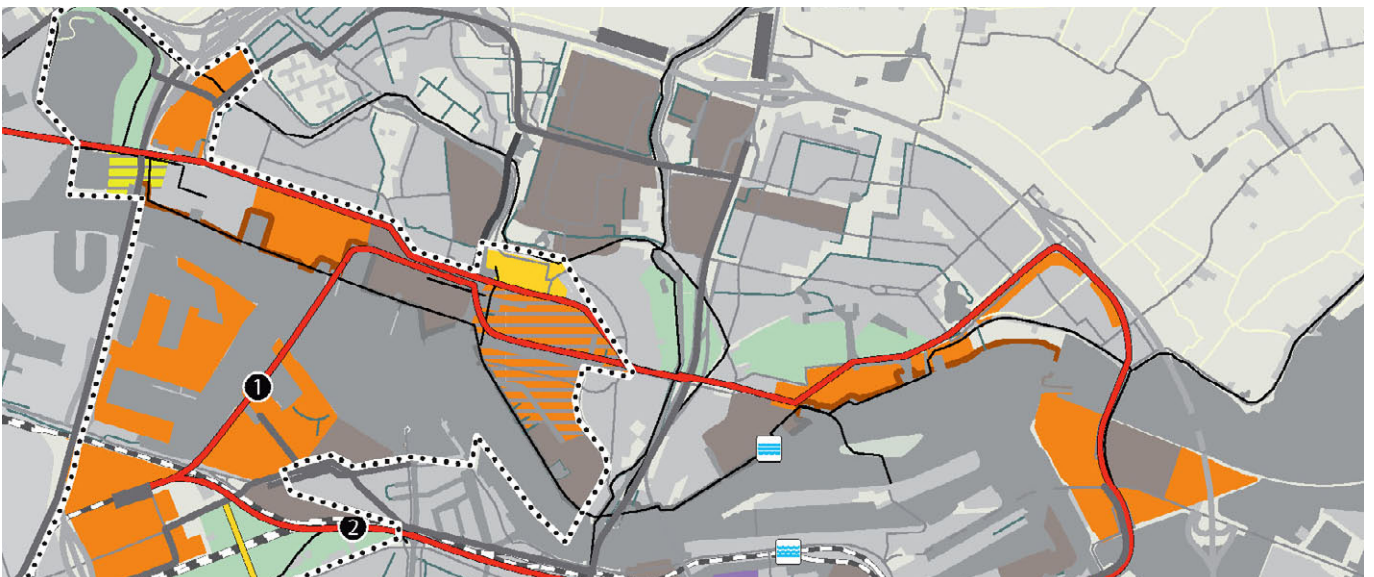
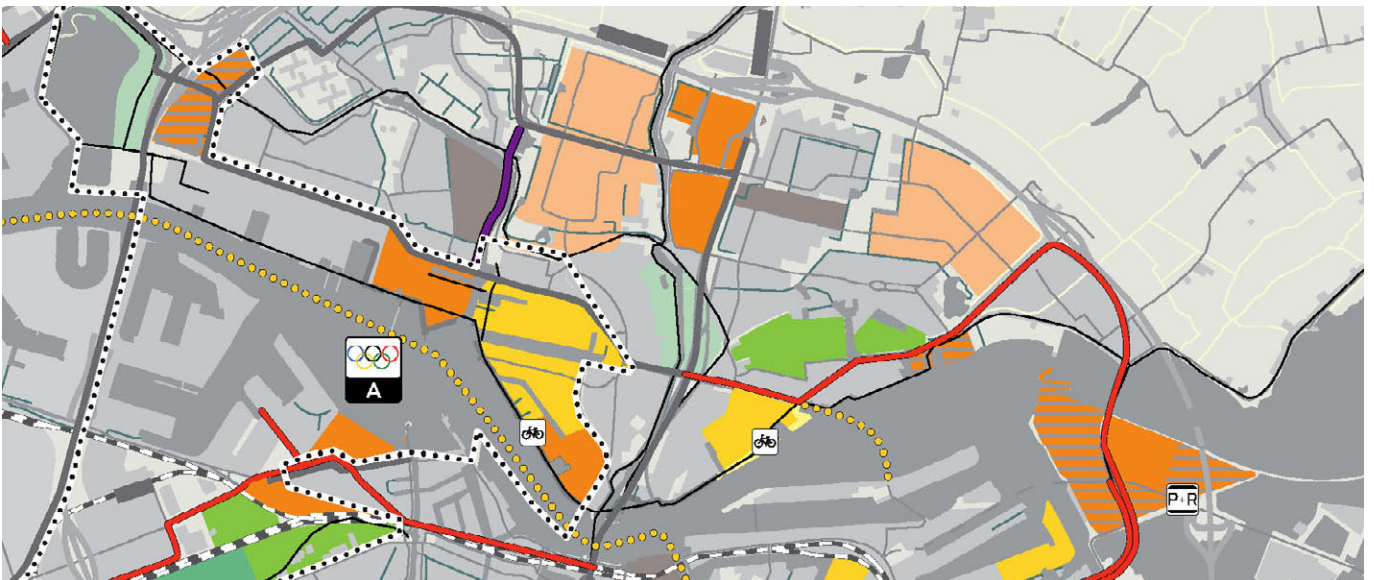
⁴ Wertheimpark/Uitbreiding Hortus

Kosten van verbetering van het openbaar vervoer zullen deels met middelen van de Stadsregio en deels op basis van efficiencyvergroting gedekt moeten worden. Ook fietsparkeerfaciliteiten vragen veel middelen waarbij dekking deels zal moeten plaatsvinden met middelen van de Stadsregio en deels met bijdragen van direct en/of indirect belanghebbenden.

2.3.2 Stadsdeel Noord

Stadsdeel Noord kan in het licht van de Structuurvisie worden aangemerkt als een van de meest dynamische stadsdelen. Het stadsdeel herbergt vele locaties waar zich in de loop van de komende decennia ingrijpende wijzigingen zullen voordoen. De ruimtelijke opgaven in stadsdeel Noord kunnen door twee ruimtelijke bewegingen worden geduid, namelijk de ‘uitrol centrumgebied’ en de ‘waterfrontontwikkeling’ van de noordelijke IJover, zowel aan oostelijke als aan westelijke zijde. Daar komt nog een omvangrijke stedelijke vernieuwingsopgave bij.

In de ontwikkeling van het eerste cluster is de Noord/Zuidlijn een dragende kracht, onder meer omdat het een natuurlijke samenhang heeft met de vernieuwing van het centrum van het stadsdeel. Het meest directe effect hiervan zijn de ontwikkelingen in de gebieden nabij de nieuwe metrostations Buikslotermeerplein en de Van Hasseltweg. Deze staan grotendeels gepland in het eerste decennium dat de Structuurvisie beslaat. Ook met Overhoeks – met het daar in aanbouw zijnde Filmmuseum – en de brug die dat slaat naar Oud-Noord, draagt het stadsdeel bij aan de uitrol van het centrummilieu. Een andere belangrijke opgave in stadsdeel Noord is de stedelijke ontwikkeling van de noordelijke IJover, zowel aan westelijke als oostelijke zijde. Zich uitstrekkend over de volle lengte ervan, levert het stadsdeel de belangrijkste bijdrage aan de verwezenlijking van de ambities voor het waterfront. Ook in de tijd strekken de ontwikkelingen zich in de volle lengte uit. In de



Wonen in Noord per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	510 ¹	0	0	510
cluster Haven-Stad	2.510 ²	4.120 ³	5.800 ⁴	12.430
cluster IJoever	0	1.200 ⁵	3.300 ⁶	4.500
overig	2.580 ⁷	3.400 ⁸	0	6.060
totaal	5.600	8.800	9.100	23.500

¹ Woningen Mosveld, De Adelaar en diverse locaties noord

² Woningen Overhoeks, Buiksloterham, NDSM-werf

³ Woningen Buiksloterham, NDSM-werf.

⁴ Woningen Cornelis Douwesterrein en Melkweg

⁵ Woningen Noordoostoever

⁷ Woningen Bongerd, CAN-gebied en diverse locaties

Werken in Noord per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Haven-Stad	38.000 ¹	52.000 ²	240.000 ³	330.000
overig	0	18.000 ⁴	45.000 ⁵	63.000
totaal	38.000	70.000	265.000	393.000

^{1,2,3} Kantooroppervlakte Buiksloterham, Overhoeks, NDSM-werf

^{4,5} Kantooroppervlakte CAN-gebied

Kostenoverzicht – uitvoering in Noord

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	295 ¹	215–425 ²	550–1.205 + PM ³	1.060–1.925 + PM
gebiedsontwikkeling	112	151	242	5045
groen	30 ⁴	10 ⁵	0	40

¹ N/Z lijngerelateerde projecten, Zaanplant, Klaprozenweg

² Zaanplant tweede fase, Bongerdverbinding, Fietsbrug- Zeeburg, Noordoostplant eerste en tweede fase

³ Ringlijn naar Noord, Zaanplant derde fase, Noordoostplant derde fase

⁴ o.a. inrichten Noorder-IJplas, herinrichting Noorderpark

⁵ o.a. kwaliteitsverbetering Vliegenbos/Rietland/Schellingwoude

perioden tot 2010–2020 en 2020–2030 worden de lopende projecten als Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf afgemaakt of verder ontwikkeld. Nu en in het komende decennium staat de aanpak in westelijke richting tot aan het NDSM-terrein in het brandpunt. Vanaf circa 2020 kan het Hamerstraatgebied het bruggenhoofd worden voor ontwikkelingen oostwaarts, waar vanaf 2030 verdere uitwerkingen richting Zeeburgereiland aan de orde zijn. Een in fases tot HOV op te waarden busverbinding kan hiervoor als drager fungeren. Tegelijkertijd kan dan ook de focus worden gericht op de verbinding van Zaanstad en Amsterdam via de Zaan- en IJoevers, met als scharnierpunt de Noorder IJplas. De eveneens in fases op te waarden Zaanplant vervult hierin een structurerend element. Daarnaast kan het doortrekken van de ringlijn naar Noord een belangrijke impuls vormen voor de transformatie van Amsterdam Noord naar een hoogwaardig woon-werkgebied. De mogelijkheden van woningbouw nemen toe naarmate meer havenactiviteiten worden verplaatst.

Naast de verdichting en transformatie van meerdere gebieden staat Noord ook voor de opgave om de stedelijke vernieuwing van Nieuwendam Noord

en de Banne te vervolgen en in het komende decennium voor een groot deel te voltooien.

Ontwikkelingsstrategie

In de ontwikkelingsstrategie van Noord is de verdere uitbouw van de creatieve industrie een belangrijke drijvende kracht. De voorwaarden hiervoor moeten worden vervuld door zowel de centrale stad als het stadsdeel, maar ook samenwerking op het niveau van de metropoolregio en met name met Zaanstad is hiervoor noodzakelijk. Voor het centrale deel van Noord gaat al een belangrijke impuls uit van de komst van de Noord/Zuidlijn. De transformatie van het waterfront vraagt nog wel een verdergaande ontwikkelingsstrategie dan die van de afgelopen decennia. Hiervoor zijn in Noord al meerdere stappen gezet. Afdwingen van ontwikkelingen is minder dan voorheen aan de orde. De in de betrokken gebieden bestaande eigendomsverhoudingen nopen tot een strategie waarin niet op voorhand vaststaat welke uitkomst er zal zijn. Er moet voortdurend worden ingespeeld op de kansen die zich voordoen. En ondertussen moet gewerkt worden aan de randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid, groen en duurzaamheid. Een nauwe samenwerking

met Zaanstad, waar vergelijkbare ambities leven ten aanzien van de ontwikkeling van de Zaan- en IJoevers, is essentieel op het gebied van bereikbaarheid en (vastgoed)programmering. In samenwerking met de Stadsregio wordt al een verkenning uitgevoerd naar noodzakelijke investeringen in de ov-verbinding(en) naar Zaanstad. De doortrekking van de ringlijn naar Noord moet nog worden geagendeerd bij de Stadsregio en het Rijk. En ook over de HOV-verbinding langs de noordoostelijke IJoever naar het Zeeburgereiland en Amsterdam Oost moeten nog afspraken worden gemaakt, die uiteraard nauw samenhangen met het tempo en volume van ruimtelijk ontwikkelingen. Omdat deze projecten stadsdeel- en zelfs gemeentegrens-overschrijdend zijn is hier een belangrijke rol voor de centrale stad weggelegd. Van het stadsdeel mag verwacht worden dat er sturend parkeerbeleid wordt gevoerd om zo te voorkomen dat het wegen-net overmatig belast gaat worden met toenemend autoverkeer als gevolg van de intensivering.

Programma

Wat het aandeel in de stedelijke programma's betreft, is het stadsdeel zwaar aanwezig. In het eerste decennium gaat het om ruim 15% van de stedelijke woningproductie. Daarin is dan nog niet meegeteld de vervangingsproductie die in de stedelijke vernieuwingsgebieden zal plaatsvinden. Na 2020 zou het stadsdeel meer dan een vijfde van de woningproductie voor zijn rekening kunnen nemen. Qua bedrijvigheid is het stadsdeel prominent aanwezig, zij het nauwelijks in de kantorensfeer. Er wordt een bescheiden aandeel in de productie van nieuwe kantoorruimte voorzien. Het locatieaanbod voor kantoren lijkt vooralsnog aan de ruime kant. De prioritaire groenontwikkeling betreft de herinrichting van het Noorderpark.

Financiën

De middelen die gemoeid zijn met de ontwikkelingen in Noord zijn aanzienlijk. De vele nieuwe gebiedsontwikkelingen vragen om nieuwe of sterk verbeterde ov-verbindingen. De bekostiging daarvan schept problemen omdat de gebiedsexploitatie zelf daarin maar zeer ten dele kunnen voorzien. Voor de Zaanse Tangent is er door de Stadsregio een bedrag gereserveerd en zijn ook rijksmiddelen beschikbaar in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer, onder de voorwaarde dat het project voor 2020 wordt gerealiseerd. Voor de Noord/Zuidlijn geldt nog een te dekken tekort. Voor de ringlijn naar Noord en een HOV-Noordoosttangent, waarvan de kosten ook deels zijn toegedeeld aan de stadsdelen West respectievelijk Oost, zullen de dekkingsbronnen nog moeten

worden gezocht. Voor de Noordoosttangent ligt fasering van de kosten voor de hand in een tempo dat mede bepaald wordt door de snelheid waarin het ruimtelijke programma wordt gerealiseerd. Zeer bepalend voor de uiteindelijke kosten is of er een noodzaak is voor een nieuwe brugverbinding van stadsdeel Noord via het Zeeburgereiland naar Oost. Bij de ringlijn naar Noord is de exacte tracing en de invulling van het eindpunt bij de Van Hasseltweg een belangrijke bron van onzekerheid waardoor er een grote marge is tussen de minimaal en maximaal te verwachten kosten. Bij de raming van de kosten voor een fietsbrug tussen Noord en Zeeburg (oost) is uitgegaan van realisatie van het Kompaseland. Anders liggen de kosten aanzienlijk hoger.

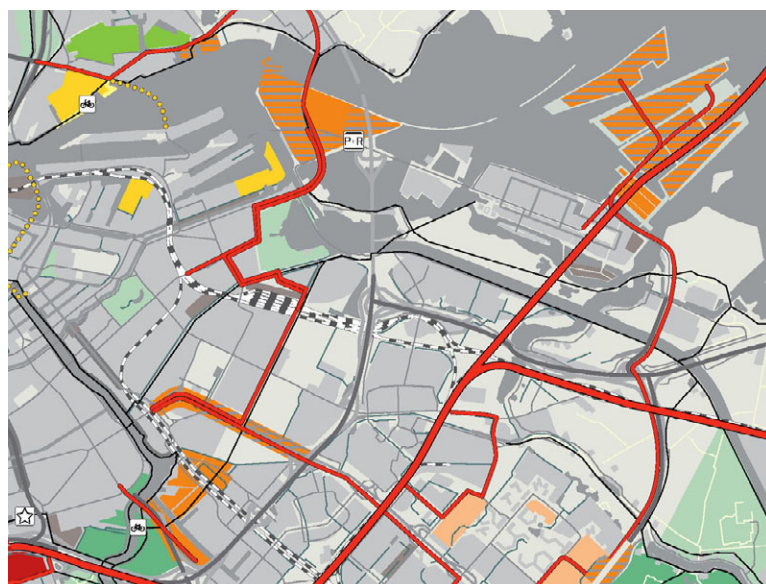
De gebiedsontwikkelingen betreffen voor een groot deel transformaties die per saldo kosten met zich mee brengen. De transformaties betreffen oude industrieterreinen waar bijvoorbeeld bodemverontreiniging voor aanzienlijke kosten zorgt. Ook op het gebied van groen en water tellen de benodigde gemeentelijke middelen op tot aanzienlijke bedragen.

De bekostiging van de herstructureringsoperatie in Nieuwendam Noord en de Banne berust op afspraken tussen corporaties en de gemeente en is in beginsel 'rond'.

2010-2020



2020-2030



2030+



2.3.3 Stadsdeel Oost

Stadsdeel Oost staat voor drie hoofdpogingen.

Het gaat ten eerste om de verdere uitbouw van de nieuwe gebieden IJburg en Zeeburgereiland, als onderdeel van de 'waterfrontontwikkeling'. Ten tweede om het afmaken van de transformatie/intensivering van het gebied Sciencepark/Middenmeer Noord tot knooppunt van kennis en innovatie, als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu naar het oosten. Ten derde is er de opgave van de transformatie/intensivering rond Wibaut aan de Amstel, OV-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu in zuidoostelijke richting. Hoewel deze gebieden grotendeels los van elkaar staan, zijn er wel raakvlakken in de vorm van verkeersverbindingen en groengebieden, die deze deelgebieden onderling verbinden. In het kader van het verbinden van ontwikkelingen langs Wibaut aan de Amstel, OV-knooppunt Amstelstation en Gooiseweg met ontwikkelingen in Zuidoost wordt een Verkeers- en Vervoersplan Zuidoostlob gemaakt.

De opgaven in stadsdeel Oost hebben ook raakvlakken met gebiedsontwikkelingen in andere aangrenzende gebieden en buurgemeenten. De ontwikkeling van de tweede fase van IJburg heeft een relatie met de schaa sprong van Almere, waarbij een IJmeerverbinding (OV) een kwaliteitssprong in de ontsluiting van IJburg kan betekenen. De mogelijke aanlanding van de IJmeerlijn kan op termijn de ontwikkeling van aanvullende locaties in dit deel van de metropool mogelijk maken. De ontwikkeling van Zeeburgereiland kan een brugfunctie vervullen naar ontwikkelingen aan de noordoostelijke IJoevers en is van belang voor het verbinden van het Oostelijk Havengebied met IJburg.

Het transformeren van het Gooiseweggebied begint in stadsdeel Oost en is gekoppeld aan de verstedelijking van de aangrenzende zone. Diemen en Ouder-Amstel zijn in deze opgave belangrijke partijen. Bij de beoogde ontwikkeling van de Gooisewegzone is het noodzakelijk om de corridorfunctie en de waterkerende functie te behouden. Ook de functie als vluchtroute bij calamiteiten is belangrijk. De haalbaarheid en inpassing van gewenste HOV-verbinding zal nader onderzocht moeten worden, waarbij ook de gevolgen voor de exploitatie moeten worden meegewogen.

Als aanvullende opgave zal, met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25, het wegvak tussen de President Kennedylaan en de A10

Wonen in Oost per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	5.000 ¹	950 ²	300 ³	6.250
cluster IJoever Oost + IJmeer/Waterpark	5.100 ⁴	10.700 ⁵	2.000 ⁵	17.800
cluster Zuidoost leisurestad	1.000 ⁶	3.500 ⁷	1.500 ⁸	6.000
totaal	11.100	15.150	3.800	30.050

¹ Woningen Sciencepark, Oostelijk Havengebied, Cruquius, Parooldriehoek, Polderweg, Amstelstation eo en divers

² Woningen Cruquius, vervangingslocaties

³ Woningen Gooiseweg en divers

⁴ Woningen IJburg I, IJburg II en Zeeburgereiland

⁵ Woningen IJburg II en Zeeburgereiland

^{6,7,8} Woningen Overamstel en omgeving

Werken in Oost per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	28.000	25.000 ¹	153.000 ²	206.000 ³
cluster IJoever Oost + IJmeer/Waterpark	11.000 ⁴	28000 ⁵	40.000 ⁶	79.000 ⁷
cluster Zuidoost leisurestad	9.000	28.000 ⁸	31.000 ⁹	68.000 ¹⁰
totaal	48.000	81.000	224.000	353.000

^{1,2,3} Kantooroppervlakte Sciencepark, Amstelstation, Parooldriehoek

^{4,5,6,7} Kantooroppervlakte IJburg

^{8,9,10} Kantooroppervlakte Overamstel e.o.

Kostenoverzicht – uitvoering in Oost

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	410 ¹	165–480 ²	25–130 ³	600–1.020
gebiedsontwikkeling	295	402	155	852
groen	30 ⁴	4 ⁵	0	34

¹ Oostelijke ontsluiting IJburg, Zuidtangent oost, Gooiseweg eerste fase, infra Overamstel, Wibautas/Amstelpoort

² IJtram tweede fase, Noordoosttangent eerste en tweede fase, HOV Zeeburgereiland, HOV Sciencepark, Gooiseweg tweede fase

³ Noordoosttangent derde fase, Gooiseweg derde fase

⁴ oa kwaliteitsverbetering/uitbreiding Oosterpark, omgeving Flevopark, verbetering dijk tussen Watergraafsmeer en Amsterdam-Rijnkanaal

⁵ Kwaliteitsverbetering/uitbreiding Oosterpark

in overleg met het Rijk worden afgewaardeerd. Hiermee wordt woningbouw mogelijk rond de Joan Muyskensweg, waarmee een verlengstuk van de Rivierenbuurt ontstaat. Met 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.

Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingsstrategie is eveneens driedelig. De verdere groei van Zeeburgereiland en IJburg bouwt voort op de weg die is ingeslagen met de eerste fase van IJburg. Wel wordt een sterke klemtoon gelegd op het realiseren van klimaatneutrale eilanden. De vervoeras rond de IJtram is een belangrijk structurerend element voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland en de tweede fase van IJburg. Om de te verwachten vervoersstromen op een duurzame wijze te kunnen opvangen zullen de nieuwe gebieden echter ook meerzijdig ontsloten moeten worden met tram- en/of HOV-buslijnen

en op langere termijn de IJmeerlijn. Om de bereikbaarheid van IJburg over de weg te verbeteren moeten de knelpunten rond afslag S114 op de Ring A10 en de Enneüs Heermabrug worden aangepakt. Een ruimtelijke reservering om het aantal rijstroken op de Enneüs Heermabrug te verruimen is reeds aanwezig.

In de ontwikkeling van Sciencepark/Middenmeer Noord is de samenwerking met de Universiteit van Amsterdam een belangrijk element. Deze ontwikkeling wordt voorts ondersteund met een nieuw NS-station. Ook het stedelijke openbaar vervoer van en naar dit gebied wordt verbeterd en de recreatieve groenfunctie van het Flevopark wordt versterkt, waarbij een relatie wordt gelegd met de ontwikkeling van het Nieuwe Diep. Dit laatste zou kunnen in de vorm van een coalitieproject, waarmee ook de upgrading van de Indische Buurt kan worden ondersteund en samenwerking met corporaties wordt aangegaan.

De locaties van Wibaut aan de Amstel vereisen een ontwikkelingsstrategie waar goede samenwerking met andere partijen, publiek-private samenwerking noodzakelijk is. De transformatieopgaven vereisen medewerking van de eigenaren in het gebied. De ontwikkelingen op deze locaties steunen in sterke mate op de zeer goede OV-ontsluiting door middel van de metro Oostlijn en het Amstelstation. De intensivering gaat hier hand in hand met een aantrekkelijke herinrichting van de publieke ruimte, waarmee het verblijfsklimaat van het gebied vergroot kan worden. Over de ontwikkeling van al deze gebieden zijn reeds vergevorderde afspraken gemaakt tussen de centrale stad, stadsdeel en ontwikkelende partijen. De infrastructuurle opgaven zijn deels afgedekt in lopende afspraken, maar moeten voor een ander deel nog onderbouwd worden.

Programma

Met de grote ontwikkellocaties IJburg (restant eerste fase en tweede fase), Zeeburgereiland en Overamstel in het gebied, kan Oost worden gezien als de hofleverancier van nieuwe woningen. In de periode tot 2020 vindt omstreeks 30% van de toevoegingen aan de stedelijke woningvoorraad plaats in dit stadsdeel. Daarna is er ruimte voor nog eens bijna 20.000 woningen. Investerings in onder meer het Flevopark ondersteunen vanuit het groen de verstedelijking van Oost.

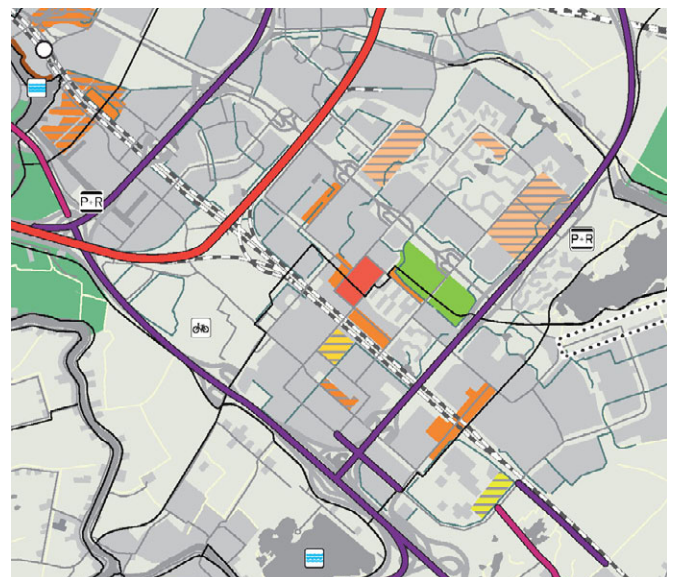
Financiën

Voor de periode tot 2020 zijn de ruimtelijke plannen – afgezien van de problemen die door de huidige crisis worden veroorzaakt – al goeddeels gedekt. Dat geldt ook voor enkele belangrijkste investeringen in infrastructuur, waarbij vooral de tweede weg- en openbaarvervoerontsluiting van IJburg essentieel zijn voor de voortgang van het ruimtelijk programma. Voor de aanvullende maatregelen om Zeeburgereiland, het Sciencepark/Middenmeer en Overamstel beter aan te sluiten op het lokale OV-net zijn nog wel extra middelen nodig. Daarbij wordt soms volstaan met minder ambitieuze ingrepen in het bussysteem, soms zijn nieuwe of uitgebreide tramlijnen aan de orde. De HOV-Noordoosttangent kan hier een voorloper vormen voor later te realiseren tramverlengingen.

De noodzakelijke infrastructurele investeringen ten behoeve van de transformatie van het Gooiseweggebied (deels toegerekend aan Oost en deels aan Zuidoost), inclusief de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoerlijn zijn zeer fors en vooralsnog ongedekt. Ook over de mogelijke financiering van een toekomstige IJmeerlijn is nog geen

enkele zekerheid te geven. Wel is er de erkenning bij het Rijk dat er forse investeringen in het openbaar vervoer van en naar Almere nodig zijn. Deze worden de komende jaren in een werkmaatschappij verder uitgewerkt. Zodra er meer duidelijkheid over is kunnen ook de kansen voor verdere ruimtelijke programma's verder worden verkend.

2010-2020



2.3.4 Stadsdeel Zuidoost

De uitvoering van de Structuurvisie staat voor stadsdeel Zuidoost in het teken van drie belangrijke opgaven. De eerste is de verdere ontwikkeling van de gebieden die deel uitmaken van de zogenoemde Zuidoostlob, als onderdeel van de ‘internationalisering van de zuidflank’. In dat gebied zijn al veel plannen gaande: het uitgaansgebied ArenAPoort, de transformatie van Amstel III tot gemengde wijk voor wonen en werken, en het project Medical Business Park AMC. Deze passen in de Structuurvisie, maar die voorziet daarnaast in het in ontwikkeling nemen of transformeren van een behoorlijk aantal toegevoegde locaties, sommige in samenwerking met de buurgemeenten Diemen en Ouder-Amstel (Duivendrechtse Veld). De bestaande openbaar vervoerinfrastructuur biedt daarvoor nog mogelijkheden zonder dat grote nieuwe investeringen in de bereikbaarheid nodig zijn. In verband met de gewenste uitbouw van het Arenagebied tot een regionaal uitgaans- en vrijetijdscentrum en de verdichting van het gebied, zijn wel beperkte toevoegingen aan de OV- en weginfrastructuur te verwachten. De ontwikkelingen strekken zich over de volle looptijd van de Structuurvisie uit.

De tweede opgave is de vernieuwing van de Bijlmermeer, waaraan het komende decennium wordt doorgewerkt. De sloop van woningen is vrijwel afgerond, maar het realiseren van de vervangende nieuwbouw is nog een forse opgave. Circa 40% van de nieuwbouw moet nog worden gerealiseerd. Het gaat vooral om de K-buurt, de D-buurt en de E-buurt. Het Bijlmerpark wordt in dezelfde periode getransformeerd tot stadspark van Zuidoost. Aan de randen van het park verschijnen

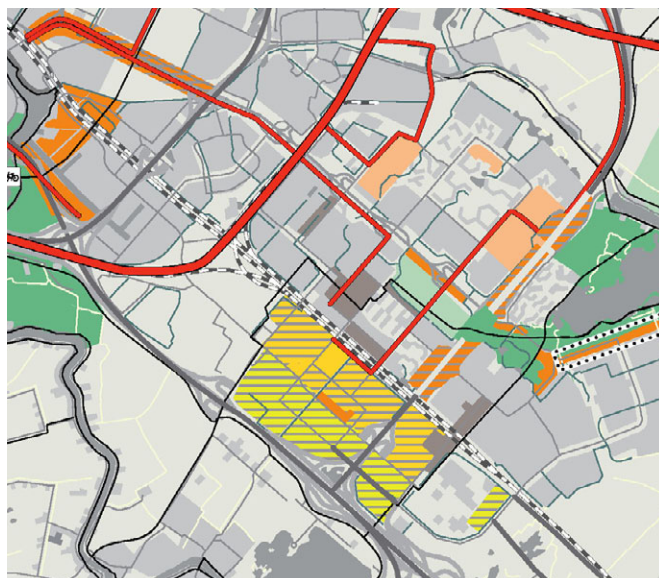
(naast het voltooide Bijlmerparktheater) herenhuisen en appartementen. Als nieuwe herstructureringsopgave komt Gaasperdam in beeld. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd. Onderdeel van die verkenning is de ontwikkeling rond de Gaasperplas. Een belangrijke rol hierbij speelt de overkluizing van de Gaasperdammerweg (na 2020). Deze ingreep biedt ruimte voor woningbouw.

De derde opgave is het beter aansluiten van Zuidoost op de stad. Het transformeren van de Gooisewegzone en het aanleggen van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding over het tracé zijn hier de belangrijkste onderdelen.

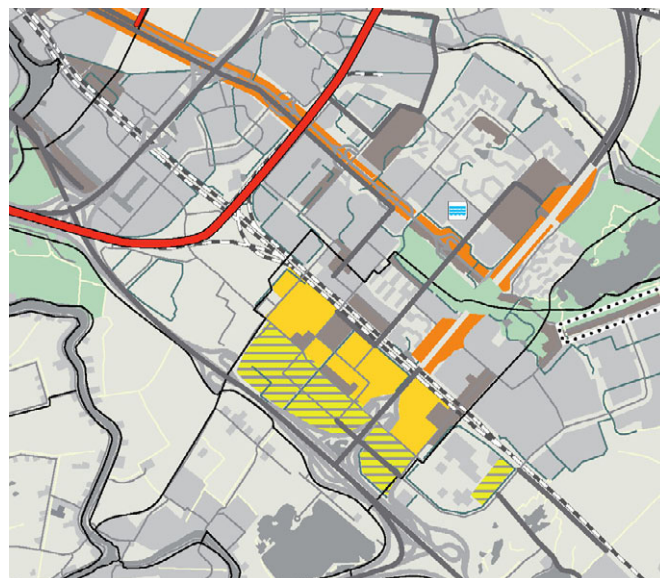
Ontwikkelingsstrategie

De Zuidoostlob vraagt een ontwikkelingsstrategie waar goede samenwerking met andere partijen, publiek-private samenwerking, een noodzakelijke voorwaarde is. Met name de grote transformatieopgaven kunnen slechts slagen als eigenaren in het gebied meedoen in het transformatieproces. Dit geldt voor beide bovengenoemde hoofdopgaven. In de Zuidoostlob is de transformatie gericht op het doorbreken van mono functionele gebieden. Dat wordt weerspiegeld in de programma's (zie hierna). Doorbreking van mono functionaliteit betekent ook het gericht herontwikkelen van gebouwen naar een andere functie en, als dat niet mogelijk is, het slopen van gebouwen. Een voorraadstrategie is hier dus van wezenlijk belang. De gemeente zal snel meewerken aan transformatie naar andere functies, door volumewijzigingen mogelijk te maken door middel van postzegelbestemmingsplannen, toepassing van de coördinatieregeling, en toepassing van het besluit als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid aanhef en onder a sub 3 Wabo ('Wabo-projectbesluit').

2020-2030



2030+



Wonen in Zuidoost per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Zuidoost	4.600 ¹	4.500 ²	4.000 ³	13.100
totaal	4.600	4.500	4.000	13100

¹ Woningen Centrumgebied ZO, Holendrecht, Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum

² Woningen Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum, AMC

³ Woningen Amstel III, Bijlmer, Hoofdcentrum

Werken in Zuidoost per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Zuidoost	44.000 ¹	11.000 ²	90.000 ³	145.000
totaal	44.000	11.000	90.000	145.000

¹ kantooroppervlakte Centrumgebied ZO, Amstel III, AMC, Bijlmer

² kantooroppervlakte AMC

³ kantooroppervlakte AMC, Bijlmer

Kostenoverzicht – uitvoering in Zuidoost

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	220 ¹	25–125 ²	25–75 ³	270–420
gebiedsontwikkeling	1	6	70	77
groen	2 ⁴	10 ⁴	0	12

¹ Zuidtangent Oost, Renovatie Oostlijn, Gooiseweg eerste fase, verlenging lijn 9

² Gooiseweg tweede fase

³ Gooiseweg derde fase

⁴ Parkenwig

Programma

Leisure vormt een belangrijke oriëntatie in het gebied Zuidoostlob. Voor de langere termijn is transformatie van Amstel III naar een hoogwaardig woon-werkgebied voorzien. Voor de korte termijn vormt de ontwikkeling van het Atlasgebied een bruggenhoofd.

Nieuwe infrastructuur speelt verhoudingsgewijs een kleine rol in dit deel van de stad. De reeds besloten renovatie van de Oostlijn van de metro betreft een forse ingreep, maar verder biedt de aanwezige OV-infrastructuur vaak nog voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Een uitzondering betreft het Gooiseweggebied, waar wel een aanzienlijke investeringsopgave in OV-bereikbaarheid mee gemoeid is.

De woningvoorraad kan potentieel groeien met ruim 13.000 woningen, ruim 10% van de groei van de stedelijke woningvoorraad. Drieduizend daarvan worden gebouwd ten behoeve van de vernieuwing van de Bijlmermeer en het Bijlmerpark neemt circa duizend woningen voor zijn rekening. Op langere termijn wordt een aanzienlijk deel van de nieuwbouw voorzien op transformatielocaties. Voor de periode na 2030 levert de transformatie van het gebied Amstel III een zwaar aandeel: dit gebied kan groeien naar ten minste 5.000 woningen. Door transformatie worden kantoren aan de voorraad onttrokken. Zuidoost levert de komende decennia een – in historisch perspectief – kleine bijdrage aan de groei van de voorraad kantoorge-

bouwen. Het AMCterrein is hier de voornaamste drager van. De samenwerking met het AMC is een belangrijk onderdeel van het ontwikkelingspad. Met betrekking tot groen ligt een majeure investering in de parkenwig Zuidoost in het verschiet. De verbetering van de kwaliteit van het water van de Gaasperplas is een 'blauwe' opgave.

Financiën

Verhoudingsgewijs zijn er voor de verdere uitbouw van Zuidoost weinig aanvullende middelen nodig. Voor de Zuidtangent oost en de renovatie van de Oostlijn van de metro is al dekking en voor de versnelling en doortrekking van lijn 9 zijn ook al middelen beschikbaar. Bij het maken van keuzes over de tijdsvolgorde van de stedelijke investeringen is dit een element om rekening mee te houden. Dit gunstige uitgangspunt voor Zuidoost berust op het gegeven dat de bekostiging van de vernieuwing in beginsel is veilig gesteld en het stadsdeel qua infrastructuur reeds goed is voorzien. Relatief de meeste kosten zijn dan ook gerelateerd aan nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals die in Amstel III en het Gooiseweggebied.

Voor een beoordeling van relatieve investeringspositie van dit stadsdeel is verder van belang dat aflopende erfpachtrechten vanaf 2025 een factor zijn bij de beslissingen over te plegen investeringen. Investerings in een vitale omgeving kunnen zich terugverdienen in de erfpachtresultaten.

2.3.5 Stadsdeel Zuid

De ontwikkeling in Zuid kenmerkt zich door twee bewegingen uit de Structuurvisie, te weten de 'uitrol centrumgebied' en de 'internationalisering van de zuidflank'. Daarnaast is versterking van de aantakking op de groene scheggen een belangrijke opgave.

De centrale opgave in het eerste en volgende decennium is de verdere realisering van de Zuidas. De structuurvisie beschouwt het Zuidas gebied als een cruciale schakel tussen Schiphol en de Amsterdamse binnenstad. Station Zuid wordt één van de belangrijkste OV-knooppunten in Nederland. Op de Zuidas vindt verdichting plaats op de best bereikbare plek. Dit maakt het mogelijk de groene scheggen te behouden en verder uit te nutten. Verder is er sprake van een sterke mate van functiemenging van wonen, werken en voorzieningen. Het gebied is internationaal onderscheidend met een Amsterdams karakter.

Een andere belangrijke opgave in het gebied is de ombouw van de Amstelveenlijn, die vanwege de relatie met de oplevering van de Noord/Zuidlijn speelt in het eerste decennium. De ombouw van de Amstelveenlijn en de ontwikkelingen op de Zuidas

kunnen na 2030 een impuls zijn voor verdere verstedelijking van Buitenveldert. Gekoppeld aan de hoogstedelijke ontwikkeling van het Zuidasgebied zijn investeringen nodig in het groen, waarbij zowel de Amstelscheg als het gebied rond de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos belangrijke functies vervullen. Ook de Sportas bevindt zich in dit gebied.

In verschillende andere delen van Zuid vindt de komende decennia woningbouw plaats. Hier is geen sprake van grote uitbreidingsgebieden, maar van beperkte toevoegingen in bestaand gebied, zoals op het Stadionplein. Verdere woningbouw-mogelijkheden zijn er in het gebied Havenstraat/Karperweg.

De relatie tussen de verschillende gebieden wordt gevormd door de uitrol van het centrummilieu, langs de stadsstraten. Straten als de Van Woustraat, het noordelijk deel Beethovenstraat en Ferdinand Bolstraat krijgen nu en in het komend decennium meer en meer een binnenstedelijk karakter. Andere straten zoals het zuidelijk deel van de Beethovenstraat volgen naar verwachting later, na 2020.

Wonen in Zuid per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	1.250 ¹	250 ²	0	1.500
cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	3.400 ³	2.800 ⁴	4.400 ⁵	10.600
totaal	4.650	3.050	4.400	12.100

¹ Waaronder Havenstraatterrein

² O.a. woningen Aalsmeerplein

^{3,4,5} Woningen Zuidas, Buitenveldert

Werken in Zuid per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	10.000 ¹	0	0	8.500
cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	180.000 ²	264.000 ³	649.000 ⁴	13.000
totaal	190.000	264.000	649.000	1.103.000

^{6,7} Kantooroppervlakte Havenstraat

^{8,9} Kantooroppervlakte Zuidas, Buitenveldert

Kostenoverzicht – uitvoering in Zuid

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	780 ¹	PM + 25 ²	PM + 50 ³	885 + PM
gebiedsontwikkeling	77	98	35	210
groen	8 ⁴	0	2 ⁵	10

¹ Ombouw Amstelveenlijn, Amstelveenboog, OV-knoop Zuidas, Tramlijnen Zuidas, nieuw eindpunt lijn 5, autoluwe straten

^{2,3} Zuidasdok, autoluwe straten

⁴ Amstelscheg/Amstelpark

⁵ Beatrixpark

Investerings in het groen zijn vooral in de Amstelscheg aan de orde.

Ontwikkelingsstrategie

Belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Zuidas is de ontwikkeling van station Zuid als knooppunt in het OV-netwerk, als drager van de ruimtelijke ontwikkelingen en als extended terminal. De aanlanding van de Noord/Zuidlijn op station Zuid en de ombouw van de Amstelveenlijn plaatsen het gebied in een regionale context. Over de ombouw van de Amstelveenlijn is een convenant afgesloten met Amstelveen en de Stadsregio. Verdere uitwerking van dit plan vindt op korte termijn plaats. In de periode tot 2016 vinden de korte termijninvesteringen van OV-SAAL plaats, waarmee viersporigheid ontstaat op de Zuidas. Daarna vinden verdere capaciteitsuitbreidingen plaats waarmee de bereikbaarheid van de metropoolregio verder wordt verbeterd. De aard van die verbeteringen staat nog niet vast.

Omdat met betrekking tot de vormgeving van de Zuidas meerdere opties open zijn, is flexibiliteit een kernbegrip in de ontwikkeling. Inhoudelijke kernbegrippen zijn internationale woon-werklocatie van kwalitatief hoog niveau, met bijbehorende culturele en creatieve functies. Er is een sterke relatie met de ontwikkeling van de groene functies in de directe nabijheid. Na eerdere ontwikkelingen richting een NV, blijft de Zuidas organisatie een gemeentelijke organisatie. Dat laat onverlet dat nauwe samenwerking nodig is tussen Rijk, centrale stad, stadsdeel, ontwikkelende partijen en regionale partijen. Indien er afspraken gemaakt kunnen worden over het ondergronds brengen van de A10 kan in de verdere ontwikkeling meer flexibel worden ingespeeld op wisselende marktomstandigheden en omgevingsprojecten zoals OV-SAAL. Het eindbeeld is nog steeds het dokmodel, maar de weg ernaar toe kent verschillende varianten.

De ontwikkelingen in andere delen van Zuid vragen om maatwerk. Voor het Stadionplein staan de plannen op de rails. Het gebied Havenstraat/Karperweg zal worden herontwikkeld tot woon-werkgebied, waarbij het accent van de woningproductie in het decennium 2010-2020 ligt. De verdichting van Buitenveldert moet worden gebaseerd op overeenstemming met corporaties in het gebied. Voor deze ontwikkeling is voorsorteren vooralsnog de belangrijkste activiteit.

Ouderen moeten de kans krijgen oud te worden in hun eigen buurt. De naderende vergrij-

zing vraagt zowel om nieuwbouw in de eigen buurt als om aanpassing van de bestaande voorraad. Hiertoe worden op diverse plekken bestaande woningen opgetopt en worden liften aangebouwd. Verdichten door aanpassen en optoppen gebeurt met name langs de hoofdwegen in Buitenveldert. Het participatietraject 'Buitenveldert in Balans' vormt de basis van verdere verstedelijking van Buitenveldert.

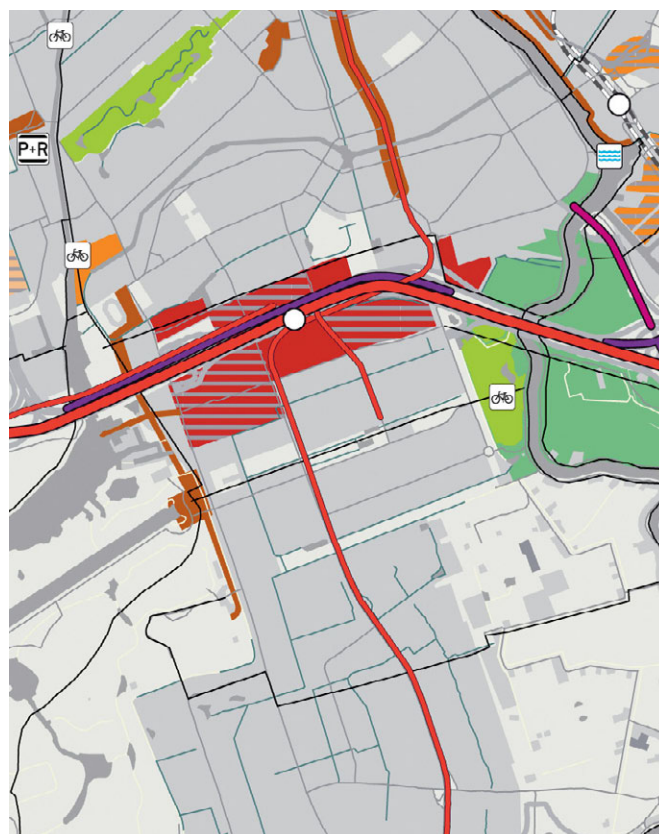
Programma

Op infrastructureel gebied ligt er in Zuid een behoorlijke opgave. De herontwikkeling van station Zuid, de aanlanding van de Noord/Zuidlijn, de ombouw van de Amstelveenlijn en OV-SAAL betekenen een sterke verbetering van de openbaar vervoerverbindingen van en naar Metropoolregio Amsterdam.

Deze opgave is ook gekoppeld aan de woningbouwopgave en de kantoorontwikkeling in de Zuidas. In de periode tot 2020 gaat het om ruim 3.000 woningen en in de periode na 2020 om nog eens ruim 7.000 woningen. Samen met andere locaties in het stadsdeel levert Zuid ruwweg 10% van de stedelijke woningproductie.

In het Zuidasgebied kan verder tot 2020 circa 200.000 m² kantoorruimte worden gerealiseerd en na 2020 is er nog eens ruimte voor

2010-2020



900.000 m², in het geval wordt gekozen voor de Zuidasontwikkeling volgens het dokmodel. In de dokzone is ruimte voor circa 250.000 m².

De Zuidas kan de komende decennia zorg dragen voor ruwweg de helft van de kantorenbouw. Daarbij wordt programmatisch flexibiliteit betracht, naar gelang ontwikkelingen op de onderscheiden markten. Als de vraag naar nieuwe kantoren lager uitvalt is een vergroting van het woningbouwprogramma mogelijk. Deze flexibiliteit geldt voor de programmering maar wordt ook nagestreefd voor de periode na de initiële ontwikkeling, door een multifunctionele vormgeving van de gebouwen.

Financiën

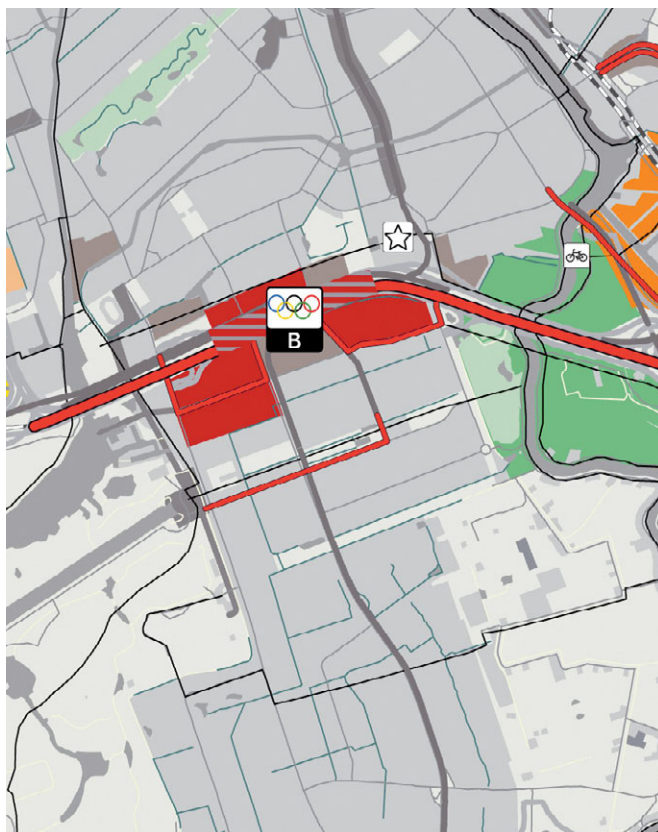
Financieel is de Zuidasontwikkeling een mammoetopgave door de grote investeringen die van verschillende partijen wordt verwacht en die ook in financiële zin nauwe samenwerking vraagt. Tegenover de kosten staat een hoge opbrengstpotentie van het gebied. De financiële potentie zal voor een belangrijk deel de uiteindelijke vorm van het gebied bepalen. Geleidelijk zal zich aftekenen welk evenwicht tussen tijd, geld en kwaliteit wordt gevonden.

De infrastructuurfinanciering is nog niet afgetekend. De uiteindelijke kosten voor het dokmodel

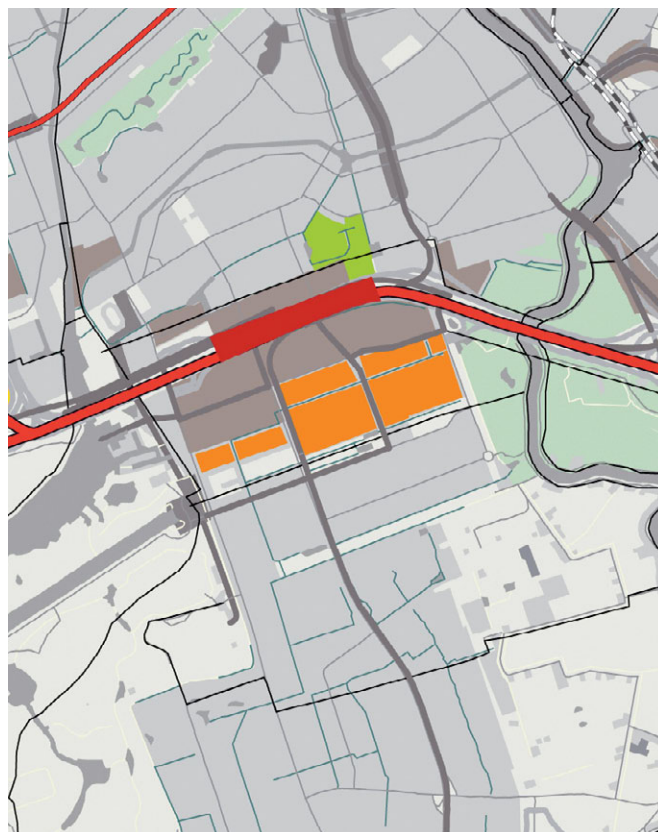
zijn nog erg onzeker. Hoewel er bij de verschillende betrokken partijen wel reserveringen staan voor te nemen infrastructurele maatregelen is er door onzekerheid over de uiteindelijk te kiezen 'infra-stad variant' nog onvoldoende duidelijkheid over de kosten en dekking daarvan.

Voor het herinrichten van straten en pleinen tot meer autoluwe gebieden zijn stelposten opgenomen. Dekking zal zoveel mogelijk moeten plaatsvinden uit opbrengsten van het fiscaal parkeerregime.

2020-2030



2030+



2.3.6 Stadsdeel West

De ontwikkeling van West voltrekt zich langs twee sporen. Een deel van de ontwikkelingen is nauw gerelateerd aan de uitrol van het centrumgebied. Dit manifesteert zich vooral langs de stadsstraten. In de periode 2010–2020 vinden we binnen dit spoor verdere woningbouw op diverse locaties, waaronder de Hallen, Augustinuspoort en de Houthavens. De laatstgenoemde gebiedsontwikkeling is gekoppeld aan de aanleg van de Spaarndammertunnel. In de periode na 2020 kan op de locaties Markthallen en mogelijk Landlust worden bijgedragen aan de stedelijke woningbehoefte. Ook vindt in die periode nog woningbouw plaats in de Houthavens.

Het tweede spoor manifesteert zich aan de westzijde van het stadsdeel en heeft een relatie met de herstructurering van Nieuw-West die het gehele decennium 2010–2020 nog een inspanning vergt, met een vermoedelijke overloop naar het volgende decennium. Dit manifesteert zich in stadsdeel West in de Kolenkitbuurt en de Laan van Spartaan.

De twee sporen haken in elkaar ter hoogte van de A10, waar meer en meer een sprong over de A10 te zien is en gebieden sterker met elkaar in verbinding komen. De Kolenkitbuurt en Laan van Spartaan vormen de vooruitgeschoven posten in dit stads-

deel, waar zuidelijker Masterdam en de herontwikkeling van Lelylaan en omgeving de verbinding over de A10 leggen.

De projecten Masterdam, Getronics en Rembrandtpark-Noord hangen nauw met elkaar samen. Bij de herontwikkeling hiervan gelden – in verband met het laten vervallen van de Hoofdgroenstructuur – de volgende voorwaarden:

- Bij de herontwikkeling van het plangebied Masterdam wordt de oppervlakte van groen en water vergroot (groen minimaal 1 hectare; water minimaal 1.500 m²).
- De herontwikkeling van het kantoorpand aan de Staalmeesterslaan moet binnen de bestaande bebouwing plaatsvinden en de auto-ontsluiting aan die zijde van het park wordt substantieel verbeterd ten gunste van de parkkwaliteit.
- De Jan Evertsenstraat wordt getransformeerd in een groene en sociaal veilige stadsstraat.
- Het Rembrandtpark krijgt een kwaliteitsimpuls en meer betekenis voor de omgeving. Hiermee wordt met het programma en de toegankelijkheid rekening gehouden. Voor Rembrandtpark zie verder bij Nieuw-West.

Op langere termijn, na 2020, kan de uitrol van het centrumgebied een nog sterker element gaan vormen in de ontwikkeling van het gebied, waar-

2010-2020



2020-2030



Wonen in West per cluster - indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	1.550 ¹	880 ²	0	2.450
cluster Haven-Stad	1.100 ³	1.870 ⁴	0	2.950
overig	1.450 ⁵	0	0	1.450
totaal	4.100	2.750	0	6.850

^{1 2} Woningen cluster uitrol, div. kleine locaties

³ Woningen Houthavens

⁴ Woningen Houthavens, Haven-Stad

⁵ Woningen overig, div. locaties

Werken in West per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster uitrol	3.000 ¹	0	0	3.000
overig	1.000 ²	0	0	1.000
totaal	4.000	0	0	4.000

¹ Kantooroppervlakte Westerpark

² Kantooroppervlakte Laan van Spartaan

Kostenoverzicht uitvoering in West

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	105 ¹	25–65 ²	500–1.050 ³	630–1.220
gebiedsontwikkeling	121	51	0	172
groen	10 ⁴	10 ⁵	0	20

¹ HOV naar Houthavens, Spaarndammertunnel, autoluwe straten

² Autoluwe straten

³ Ringlijn naar Noord, autoluwe straten

⁴ Radiaal West, herinrichting Vondelpark

⁵ Verdubbelen Westerpark

2030+



bij mogelijk het parkeren op straat in relatie tot de beperkte fysieke ruimte steeds vaker leidt tot de bouw van ondergrondse parkeergarages.

Bij 'groen' speelt in dit stadsdeel in de periode na 2020 een mogelijke uitbreiding van het Westerpark.

Een infrastructuurvraagstuk dat nog voor ligt is de doortrekking van de ringlijn metro naar Noord. De kansen hiervoor hangen sterk samen met de ontwikkeling op de noordwestelijke IJoever. Op kortere termijn moet het gebied van de Houthavens wel beter worden aangesloten op enerzijds station Sloterdijk en anderzijds de binnenstad. Dat kan door de verlenging van één of meer tramlijnen.

Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingen in West vergen een aanpak waarbij het stadsdeel, corporaties en centrale stad gezamenlijk opereren. De woningbouwlocaties zijn vrij complex omdat de beschikbare (bouw) ruimte beperkt is en er veelal sprake is van transformatiegebieden. Dit vraagt om een nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen. De aanpak borduurt voort op de afspraken die reeds zijn gemaakt voor deze gebieden, maar waarbij het stadsdeel samen met lokale ondernemers extra sterk inzet op kwaliteitsverbetering van de stadsstraten, als eerste dragers voor de uitrol van het centrumgebied.

De verdergaande verdichting rondom de A10, waarbij (centrum-)stedelijke woonmilieus ontstaan, is gezien de posities in het gebied een opgave die met de corporaties moet worden opgepakt. Voorwaarde is een waardeontwikkeling die ontwikkelingen financieel mogelijk maakt.

Programma en financiën

Het totaal aantal woningen dat gebouwd wordt in de periode tot 2020 bedraagt circa 4.000, ruim 10% van de stedelijke toevoeging. Een aantal van de projecten is al op stoom, in de Laan van Spartaan en Kolenkitbuurt wordt al gebouwd. Houthavens kan naar verwachting binnen afzienbare tijd starten. De Spaarndammertunnel bij de Houthavens vergt overigens nog een flinke financiële investering. Ingrijpende financiële consequenties liggen er bij de bouw van ondergrondse parkeergarages. De motivatie voor de bouw van dergelijke voorzieningen neemt toe, om verblijfsruimte op straat vrij te maken. De financiële dekking is echter ingewikkeld, zeker omdat in deze gebieden nauwelijks ruimte is voor nieuwe gronduitgifte en daarom

nauwelijks extra baten zijn te halen ter dekking van de hoge kosten.

Voor een eventuele doortrekking van de ringlijn naar Noord dient nog financiële dekking bij Rijk en regio te worden gevonden. Vast staat dat een eventuele doortrekking gekoppeld moet zijn met een fors ruimtelijk programma om zo de exploitatiekansen te vergroten. Zoals eerder aangegeven is de exacte tracering een belangrijke bepalende factor voor de omvang van de kosten. Ook voor de aanpak van het Westerpark (na 2020) dient nog financiële dekking te worden gevonden.

2010-2020



2.3.7 Stadsdeel Nieuw-West

De ontwikkeling van Nieuw-West draagt bij aan drie bewegingen. Ten eerste draagt het bij aan de ambitie tot de 'uitrol centrumgebied'. Ten tweede is er een relatie met de ontwikkeling van de luchthaven en de zogenaamde airportcorridor tussen de luchthaven en de Zuidas als onderdeel van de 'internationalisering van de zuidflank'. Ten derde wordt met de Tuinen van West en de Bretten bijgedragen aan de ambitie 'verweving metropolitaan landschap en stad'.

Primair gaat het in Nieuw-West om de volop in gang zijnde herstructurering die zeker het gehele decennium 2010–2020 nog een forse inspanning zal vergen. Deze herstructurering heeft in de strook tussen de A10 en het spoor een sterke relatie met de uitrol van het centrumgebied.

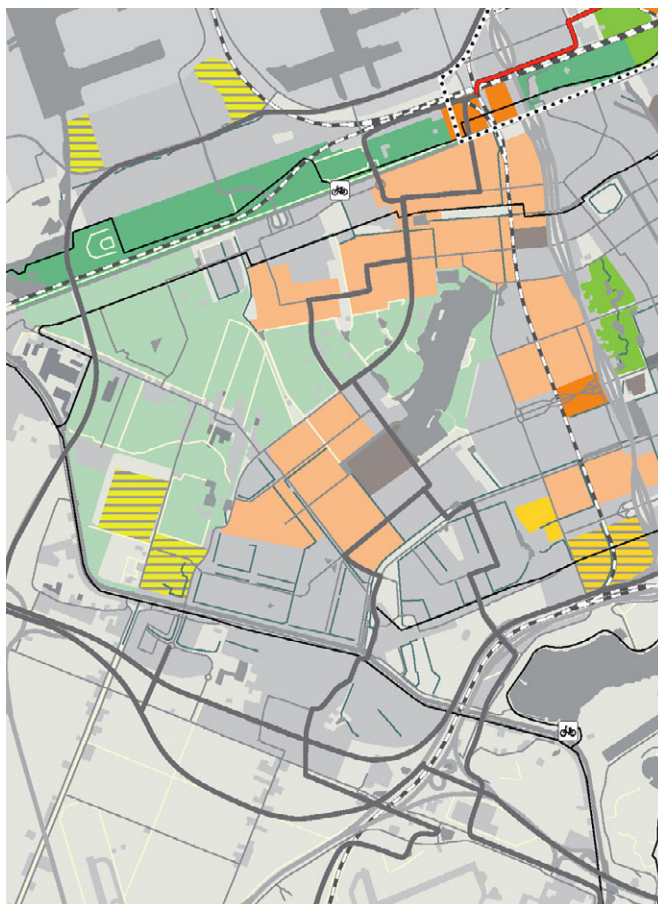
Op de langere termijn, na 2020, kan de focus komen te liggen op de ontwikkelingen richting Schiphol. Daar moet dan wel flink geïnvesteerd worden in een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting, waarvoor de kansen sterk samenhangen met de eventuele verdere groei van de luchthaven en meer specifiek de noodzaak van een tweede luchthaventerminal. Van groot belang voor zowel de interne structuur binnen Nieuw-

West (de verbinding tussen noord en zuid) als voor de relatie met het werkgebied op en rond de luchthaven is de zogenaamde Westtangent, een HOV-verbinding tussen station Sloterdijk, Badhoevedorp en het openbaar vervoernetwerk op en rondom Schiphol.

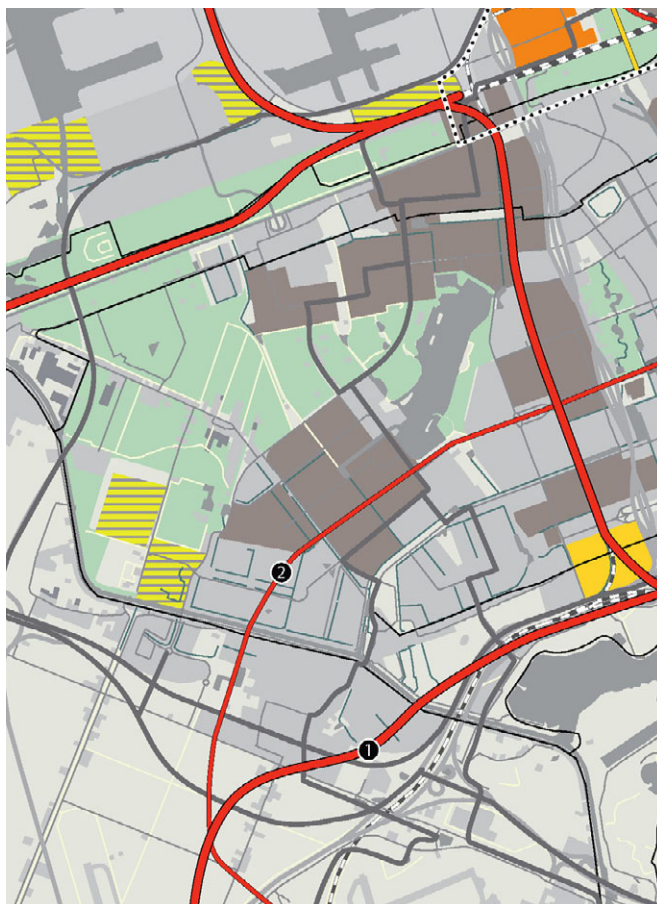
Ontwikkelingsstrategie

Met betrekking tot de herstructurering van Nieuw-West is het ontwikkelingspad uitgestippeld in de herziening Richting Parkstad 2010 (vastgesteld in de deelraden en de gemeenteraad in 2007). Vervolgens zijn de sociaaleconomische programma's voor Nieuw-West vastgesteld in de bestuurscommissie Koers Nieuw-West. In de uitvoering zal extra aandacht worden gegeven aan de genoemde A10-spoorzone. In de Structuurvisie wordt daar een intensievere verstedelijking gedacht dan tot nog toe in uitwerkingsplannen Nieuw-West voorkomt. Samenwerking met de Amsterdamse corporaties is hier een belangrijke voorwaarde voor het doen slagen van de gewenste ingrepen. De Raamovereenkomst Parkstad, die corporaties, stadsdelen en centrale stad zijn aangegaan, biedt de corporaties voor een aantal gebieden de mogelijkheid tot gebiedsontwikkeling binnen de door de stadsdelen, in vernieuwingsplannen, vastgestelde kaders.

2020-2030



2030+



Wonen in Nieuw-West per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Zuidas/ Luchtvaartstad	0	2.000 ¹	4.000 ²	6.000
overig	4.950 ³	2.400 ⁴	0	7.350
totaal	4.950	4.400	4.000	13.350

^{1,2} Woningen div. locaties

³ Woningen div. kleine locaties

⁴ Woningen Lelylaan en div. kleine locaties

Werken in Nieuw-West per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Uitrol	37.500 ¹	18.000 ²	70.500 ³	126.000
overig	31.500 ⁴	15.000 ⁵	35.500 ⁶	82.000
totaal	69.000	33.000	106.000	208.000

^{1,2,3} Kantooroppervlakte diverse locaties Zuidas-luchtHaven-Stad (zuidwest)

^{4,5,6} Kantooroppervlakte diverse locaties

Kostenoverzicht – uitvoering in Nieuw-West

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	100 ¹	90–135 ²	5.000–7.000 ³	5.190–7.235
gebiedsontwikkeling	101	82	18	201
groen	15 ⁴	8 ⁵	0	23

¹ Westtangent eerste fase, afslag T106

² Westtangent tweede fase

³ Oost/Westmetro

⁴ Sloterpark, Rembrandtpark, herinrichting Tuinen van West

⁵ Rembrandtpark, Stedelijke geleiders Nieuw-West

In de ontwikkelingsstrategie voor de gebieden richting Schiphol is de ontwikkeling van een eventuele tweede luchthaventerminal van doorslaggevend belang. De keuzes die met betrekking tot de verbinding Schiphol-Amsterdam worden gemaakt hangen daar sterk mee samen. Omdat er vooralsnog geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien langs de A4-corridor wordt daar voorlopig alleen rekening gehouden met een in de toekomst uit te breiden spoorverbinding, zonder tussenliggende haltes. Voor de langere termijn blijft er een reservering voor een eventuele Oost/Westmetrolijn. Voor de Westtangent wordt op korte termijn een verkenning gestart in samenwerking met de Stadsregio. De HOV-verbinding is indicatief met kruisende lijnen op de kaart aangegeven.

Op groen gebied ligt er de uitdaging om het Sloterpasgebied en het Rembrandtpark uit te laten groeien tot gebieden met een meer metropolitaan karakter, waarbij ook de buurtfunctie blijft behouden. Deze ontwikkelingen vormen een schakel tussen de herstructurering van Nieuw-West en de uitrol van het centrummilieu. Ook de verbetering van de recreatieve mogelijkheden om de Sloterpas, het ontwikkelen van functies op de Noordkop en het toevoegen van functies bij het

Osdorpplein dragen aan beide ontwikkelingsrichtingen bij. Voor samenhang tussen de projecten Rembrandtpark-Masterdam-Getronics wordt verwezen naar paragraaf 2.3.6, stadsdeel West.

Programma

Woningbouw is in Nieuw-West voor een groot deel vervangende nieuwbouw. Toevoeging is niettemin ook nog van forse betekenis. In totaal kan het om toevoeging gaan van 8.000 woningen. De nadruk ligt op de operatie Parkstad in het eerste decennium, doorloop ervan tot in 2020–2030 is vanwege afzetmogelijkheden en de benodigde herhuisvesting niet onwaarschijnlijk. Ander vastgoed – kantoren, hotels en bedrijven – zijn voorzien op reeds ontwikkelde locaties, zoals Riekerhaven en Lutkemeer.

Ook richting Schiphol is het programma sterk gericht op woningbouw. Het gaat om 6.000 woningen. Wat de infrastructuur betreft is realisatie van de Westtangent een voorwaarde voor verdere verstedelijking binnen Nieuw-West omdat de noord-zuidrelatie in dit stadsdeel nu nog onder de maat is. Op de ringlijn is nog wel capaciteit voor een verdere groei van het reizigersvervoer met inzet van groter materieel. Na ombouw van de Amstelveenlijn tot metro ontstaat er ook meer

infrastructurele capaciteit op het centrale deel van de ringlijn. De versnelling van tramlijnen (zie paragraaf 2.3.1, stadsdeel Centrum), waaronder tramlijn 13, komt ook ten goede aan de tramlijnen van Nieuw-West.

Financiën

De bekostiging van de herstructureringsoperatie in Nieuw-West is voor wat de herontwikkeling van gebieden betreft onderwerp van afspraken tussen corporaties en de gemeente. De afspraken zijn zodanig dat de middelen voor de herstructureringsoperatie in beginsel zijn verzekerd. Voor een aantal aanvullende locaties moet nog financiële dekking worden gevonden. Uitgezocht moet worden welke kosten een verdere intensivering van de verstedelijking in de A10-spoorzone met zich meebrengt.

Voor de Westtangent heeft de Stadsregio middelen gereserveerd en zijn ook rijksmiddelen beschikbaar gesteld in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. De uitwerking en de verdere onderbouwing moet nog plaatsvinden, een gefaseerde opwaardering tot HOV-kwaliteit biedt ook hier mogelijkheden om de kosten te spreiden.

De ontwikkeling richting Schiphol zal – afgezien van de keuzes die hier in ieder geval aan de orde zijn – vooral een groot beslag leggen op de middelen voor infrastructuur. Het kan hier gaan om een investering in regiorail en/of een investering in een Oost/Westlijn met ook aanzienlijk belang voor Nieuw-West zelf. Met alle onzekerheid gaat het hier in ieder geval om een miljardeninvestering, waarvoor een grote bijdrage van het Rijk nodig zal zijn.

2.3.8 Westpoort

Westpoort bestaat uit het havengebied, algemene werkgebieden, een aantal stadverzorgende bedrijventerreinen en de kantorenlocatie Teleport.

De vormgeving en uitbouw van het Westpoort gebied strekt zich uit over alle drie de komende decennia. De haven staat in het eerste decennium in het teken van voortgaande groei, onder meer mogelijk gemaakt door de ophanden zijnde aanleg van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Ook op het bedrijventerrein Sloterdijk III is het uitgeven van grond ten behoeve van de versterking van de Amsterdamse economie in dit eerste decennium van groot belang. De realisatie van de Westrandweg en Tweede Coentunnel in 2012 zal een impuls geven aan de verdere ontwikkeling van Sloterdijk III en Atlaspark.

Op langere termijn, na 2020–2030, liggen aanzienlijke transformaties in het verschiet. Sloterdijk I kan bijvoorbeeld transformeren naar een woonwerkgebied. Haven-Stad en Olympische Spelen zijn daarbij de trefwoorden. Verkleuring, transformatie (en heroriëntatie) is het komende decennium al aan de orde in het Teleportgebied. De plannen met betrekking tot de uitbouw van het Sloterdijkstation, waar het reizigersaanbod zal verdrievoudigen, vormen de kern van de ontwikkeling van dit gebied.

Ontwikkelingsstrategie

De ruimtelijke ontwikkeling van het havengebied is in de komende tijd vooral gericht op verdichting en intensivering. In de havenvisie is aangegeven dat de verwachte verdubbeling van de overslag op bestaand gebied gerealiseerd moet worden. De opvang van de groei in de overslag kan worden bereikt door uitgifte van nieuwe terreinen, herstructurering van verouderde terreinen en intensivering op bestaande terreinen.

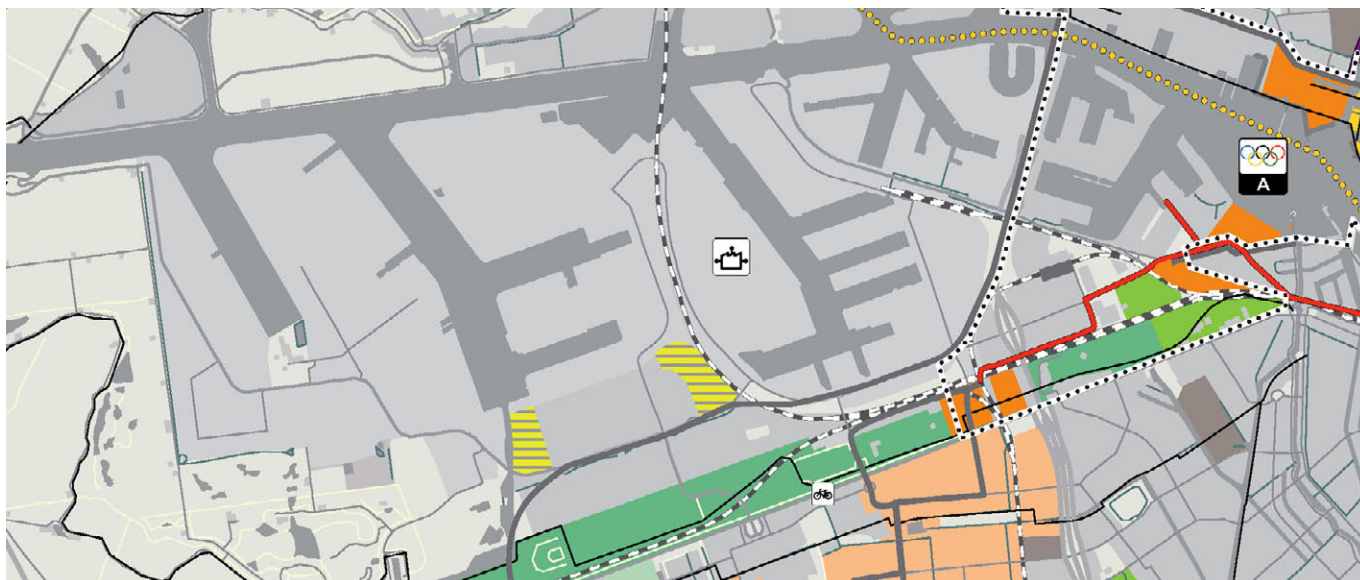
Voor de ontwikkeling is uitbreiding van de verbindingen met het achterland van belang. Deze staan op de rails door de aanleg van de Westrandweg en de spooraansluitingen bij de Aziëhavenweg en de Transformatorweg.

Gelet op ontwikkelingen op de kantorenmarkt is heroriëntatie op de (stedelijke) functie van het Teleportgebied in de komende jaren aan de orde. Het doorbreken van de monofunctionaliteit is daarbij een voor de hand liggende mogelijkheid: verkleuring van werkgebied naar verblijfsgebied. Voor de komende jaren is een invulling van sommige plekken met tijdelijke functies zoals

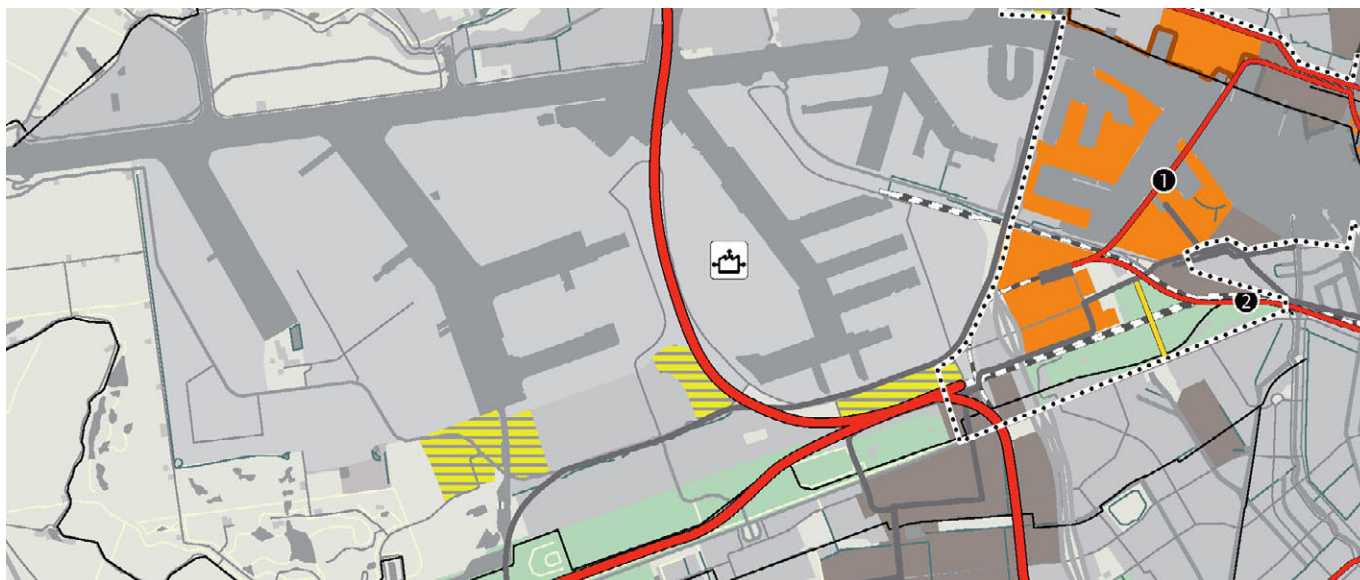
2010-2020



2020-2030



2030+



Wonen in Westpoort per cluster – indicatie oplevering woningen naar type locatie

(in aantallen)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Haven-Stad	0	1.200 ¹	13.200 ²	14.400
totaal	0	1.200	13.200	14.400

^{1,2} Woningen Haven-Stad

Werken in Westpoort per cluster – indicatie oplevering kantoorruimte

(in m ²)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
cluster Haven-Stad	25.000 ¹	36.000 ²	35.000 ³	96.000
totaal	25.000	36.000	35.000	96.000

^{1,2,3} kantooroppervlakte Haven-Stad

Kostenoverzicht uitvoering in Westpoort

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	195 ¹	PM ²	PM ³	195 + PM
gebiedsontwikkeling	0	0	413	413
groen	0	0	0	0

¹ Railprojecten Azieweg/Westhaven, OV-knoop Sloterdijk

^{2,3} Scenario-afhankelijk

bijvoorbeeld studentenhuysvesting, een goede mogelijkheid.

Programma en financiën

Aan uitteefbare terreinen in het havengebied is 360 hectare beschikbaar, dat voor 2020 ontwikkeld kan worden, waarvan zo'n 150 hectare kadegebonden terreinen zijn en de overige hectares bestemd zijn voor havengerelateerde bedrijvigheid. Bijna al deze terreinen zijn direct uitteefbaar. In het zuid-oostelijk deel van het Atlaspark wordt een terrein van 20 hectare gezamenlijk door SADC en Haven Amsterdam ontwikkeld ten behoeve van luchtvaart en haven gerichte logistiek. Voor de periode tot 2020 wordt zo'n 50 tot 70 hectare aan herstructureringslocatie voorzien. Dit betreft vooral de locaties ADM en Westerhoofd. Deze laatste locatie is in beeld voor realisatie van een tweede zeecruiseterminal. De herstructurering van Stadhaven Minerva zal circa 2015 beëindigd zijn.

Op het gebied van lokale infrastructuur worden voor 2010 buiten de lopende investeringen geen grote nieuwe investeringen voorzien. Wel zal Haven Amsterdam een programma starten om het aandeel van openbaar vervoer en fiets in het woon-werkverkeer te vergroten.

De kosten van de investeringen in ontwikkeling, herstructurering en infrastructuur worden gedekt binnen de exploitatie van Haven Amsterdam. Het exploitatieresultaat van de Haven Amsterdam wordt afgedragen aan de Algemene Dienst.

Besluitvorming en financiering van grote infrastructurale werken berusten bij het Rijk en de regio. Zo is het Rijk verantwoordelijk voor de realisatie van de nieuwe zeelsluis. Ook voor andere voor de haven cruciale infrastructurale werken zoals de Westrandweg en de Tweede Coentunnel berust de uitvoering en financiering bij het Rijk. De spooraansluitingen worden gerealiseerd door ProRail en gefinancierd vanuit BOR-Regionet gelden (Bereikbaarheids Offensief Randstad). Voor de elektrificatie van het Aziëhavenweg-emplacement is een subsidie aangevraagd in Brussel (TEN-T regeling).

Sloterdijk III kent nog een aanzienlijke voorraad (waaronder een reservevoorraad) uit te geven terrein. Het gaat om circa 500.000 m². Werkgebieden droegen tot voor kort sterk bij aan het verdienend vermogen van de stad. Onder meer door ontwikkelingen op de kantorenmarkt zal deze potentie de komende tijd geringer zijn. Transformaties leveren in het algemeen geen positieve saldi.

Kostenoverzicht – uitvoering divers/regio

(in mln €)	2010-2020	2020-2030	2030+	totaal
infra	7.400 + PM ¹	4.100–5.200 + PM ²	1.300– 4.100+ PM ³	11.900–13.900 + PM
groen	30 ⁴	5 ⁵	0	35

¹ Rijkswegenprojecten, OV-SAAL Korte termijn, P+R-programma

² OV-SAAL (Middellange termijn) , Rijkswegenprojecten, P+R-programma

³ OV-SAAL (lange termijn), Rijkswegenprojecten, P+R-programma

^{4,5} oa aanleg 50 postzegelparken, oplossen knelpunten, ecologische en recreatieve structuur.

2.3.9 Infrastructuur met een stads-breed en of regionaal belang

In de voorgaande beschrijving per stadsdeel zijn de infrastructurele investeringen toegerekend aan de stadsdelen waar ze grotendeels neerslaan. Voor de ontwikkeling van de stad en de metropoolregio als geheel moeten er echter ook aanzienlijk investeringen in infrastructuur worden gedaan om aan de nationale, regionale en stedelijke ambities te kunnen voldoen. Voor een deel betreft dit investeringen om de effecten van mobiliteitsgroei uit de afgelopen decennia op te vangen. Voor een deel ook zijn dit investeringen die verdere groei mogelijk moeten maken.

De belangrijkste rijkswegenprojecten die voor de periode tot 2020 op de agenda staan zijn financieel gedekt met rijksmiddelen, regionale middelen en lokale bijdragen. Het betreft hier de investeringen in de A6/A1/A9/A10 in het kader van de Planstudie Schiphol Amsterdam Almere, de aanleg van de 2e Coentunnel/Westrandweg en de omlegging van de A9. Dit verklaart voor een groot deel het hoge bedrag voor het komende decennium. Voor het spoor zijn de investeringen onzekerder. Voor de verbeteringen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad op de korte termijn zijn de middelen reeds beschikbaar. Dat geldt ook voor een deel van de middelen die nodig zijn voor de middellange termijn (rond 2020), waarvoor de te nemen maatregelen nog niet bekend zijn. Voor OV-SAAL lange termijn is de benodigde investeringsinspanning zeer groot voor de periode tussen 2020 en 2030. Dit hangt vooral samen met de schaa sprong Almere.

Ook buiten deze spoorcorridor zijn nog aanzienlijke investeringen in capaciteitsuitbreidingen nodig, ondermeer als gevolg van het groeiende Goederenvervoer per spoor. De hiermee gemoeide bedragen zijn nog niet bekend, maar er zijn wel rijksmiddelen voor beschikbaar. Een laatste aandachtspunt vormt het programma voor P+R-voorzieningen. Kostenramingen voor zogenaamde herkomst- en bestemmingslocaties laten een gemiddelde investering van €25.000 per parkeerplaats zien. Uitgaande van de ambitie van 20.000

extra plaatsen langs de ring en in de regio komt dit neer op een bedrag van €500 miljoen, te verdelen over de verschillende perioden. Dekking hiervan zal nog moeten plaatsvinden.

Hoofdstuk 3

Uitvoeringskader

In dit onderdeel wordt nagegaan binnen welke (financiële, organisatorische en wettelijke) randvoorwaarden de uitvoering gestalte moet krijgen. Het brede palet aan ruimtelijke investeringen impliceert dat ook de randvoorwaarden gevarieerd zijn. Per sector wordt hierop ingegaan.

Infrastructuur

Nieuwe infrastructurele investeringen zijn voor een goed deel afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen bij het Rijk en de Stadsregio. Deze partijen hanteren voor het verlenen van bijdragen subsidieverordeningen en afwegingskaders zoals maatschappelijke kosten-batenanalyses. Projecten dienen daartoe onderbouwd te worden met nut- en noodzaakargumenten, die vaak samenhangen met ruimtelijke ontwikkelingen die aanleiding zijn tot het investeren in infrastructuur.

De rijksmiddelen zijn afkomstig uit het Infrastructuurfonds dat onder andere gevoed wordt met middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking (aardgasbaten). Deze voeding staat niet op voorhand vast, maar anderzijds is de vrije speelruimte voor de komende jaren beperkt door de keuzes die al zijn gemaakt. In de metropoolregio gaat het daarbij vooral om besluiten om te investeren in grote projecten zoals de A6/A1/A9, Coentunnel Westrandweg, Zuidas en OV-SAAL. Voor eventuele nieuwe grote projecten zal nog steun bij het Rijk verworven moeten worden. Zoals in de vorige paragraaf werd aangegeven probeert het Rijk in het kader van de zogenaamde Gebiedsagenda in samenwerking met regionale partijen meer samenhang aan te brengen in sec-

toroverstijgende programma's. De Amsterdamse structuurvisie en structuurvisies van het Rijk voor de Randstad en van regionale partijen voor hun eigen gebieden kunnen de basis vormen voor het beklemtonen van deze samenhangen.

Kleinere infrastructurele investeringen worden bekostigd vanuit de Brede Doel Uitkering (BDU). Ook hier zijn de toekomstige mogelijkheden niet op voorhand bekend. Wel is het mogelijk een indicatie te geven van de mogelijke ruimte in de BDU. Verreweg het grootste deel van de jaarlijkse BDU-middelen (ruim 300 miljoen) is bestemd voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarnaast is er binnen de Stadsregio Amsterdam zo'n 75 miljoen per jaar beschikbaar voor investeringen in infrastructuur (OV, weg en fiets). De ervaring leert dat de verschillende regionale partijen samen (Stadsregio, twee provincies en de gemeenten zelf) de afgelopen jaren zo'n 80 miljoen per jaar hadden voor openbaar vervoerinvesteringen. Voor de besteding van de middelen maakt de Stadsregio gebruik van investeringsagenda's en het uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan. In de fasering is daarbij wel ruimte voor enige flexibiliteit, mits daarbij de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen kan worden aangetoond.

Gebiedsontwikkeling

Vrijwel alle gebiedsontwikkelingen (ruimtelijke plannen) in Amsterdam volgen qua besluitvorming een specifieke route (via het zogenaamde Plaberum) en zijn voor wat betreft de toedeling van middelen aangewezen op de ruimtelijke fondsen, het Vereveningsfonds en het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting.

Het Plaberum beschrijft de verschillende fasen die een plan doorloopt en welke handelingen in die verschillende fasen moeten worden uitgevoerd. 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 planontwikkeling helderheid voor betrokkenen en voorkomt dat noodzakelijke handelingen over het hoofd worden gezien.

Veel plannen die in het komende decennium worden uitgevoerd hebben al belangrijke fasen van het Plaberum doorlopen. De uitvoering ervan loopt en heeft een eigen dynamiek. Belangrijk is wel om na te gaan of ontwikkelingen in externe factoren aanleiding geven om de plannen bij te stellen. Zoiets gebeurde bijvoorbeeld enige jaren terug toen bleek dat de plannen gezamenlijk teveel kantorenplannen bevatten. De koers in de plannen – of een aantal daarvan – wordt dan expliciet bijgesteld. In beginsel gaat de Structuurvisie echter uit van realisatie van de lopende plannen.

Bezien vanuit de Structuurvisie is het vooral van belang vast te stellen welke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren (in welke volgorde) worden ingebed in het Plaberum. Scharnier daarbij is het strategiebesluit. Met een strategiebesluit over een ruimtelijk plan stelt de gemeente vast de mogelijkheden van het betreffende plan te willen onderzoeken, vooral op haalbaarheid. De ruimtelijke, financiële en overige consequenties ervan kunnen echter nog maar voor een deel worden overzien. Het beter in beeld brengen van de mogelijkheden ligt dan voor de hand.

Naast financiële randvoorwaarden wordt in de uitvoering ook rekening gehouden met programmatische randvoorwaarden. De afzetmogelijkheden van de onderscheiden vastgoedcategorieën zijn bepalend voor het (kunnen) toevoegen van nieuwe projecten aan de reeds in uitvoering zijnde plannen. Bij het initiëren van nieuwe strategiebesluiten zal met de financiële en programmatische randvoorwaarden rekening worden gehouden. Het

impliceert een beperkt maar gericht aantal nieuwe strategiebesluiten.

Actief grondbeleid is het uitgangspunt voor ontwikkelingen in Amsterdam en herontwikkelingen vinden vaak plaats op erfpachtgrond waardoor de gemeente ook in die gevallen een vanzelfsprekende rol heeft. Dat laat onverlet dat er ook ontwikkelingen zullen plaatsvinden op locaties waar sprake is van particulier grondeigendom. In die gevallen is de verplichting van afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening om over te gaan tot kostenverhaal, onverkort van toepassing. Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeente om een regeling te treffen waardoor de particuliere grondeigenaar bijdraagt aan ruimtelijke ontwikkelingen die direct gekoppeld zijn aan de particuliere grond. Dit kan via een anterieure overeenkomst tussen de particuliere grondeigenaar of met behulp van een exploitatieplan. Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening maakt ook mogelijk dat particuliere grondeigenaren bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen die niet direct zijn gelegen in het gebied waarin de particuliere grondeigenaren actief zijn (de zogeheten ‘bovenplanse kosten’). Ook deze bijdragen moeten worden overeengekomen in een anterieure overeenkomst of met behulp van een exploitatieplan worden verhaald. Indien deze kosten via een exploitatieplan worden verhaald dan is vereist dat de ruimtelijke ontwikkeling waarvoor de bijdrage wordt gevraagd is gemotiveerd en onderbouwd in de Structuurvisie. Tot slot maakt afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening mogelijk dat particuliere grondeigenaren bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen die niet direct gekoppeld zijn aan het gebied waarin de particuliere grondeigenaren actief zijn. Deze bijdragen moeten worden overeengekomen in een anterieure overeenkomst, bovendien is vereist dat de ruimtelijke ontwikkeling waarvoor de bijdrage wordt gevraagd is gemotiveerd en onderbouwd in de Structuurvisie. De onderhavige structuurvisie is te globaal van karakter om nu al te kunnen vaststellen vanuit welke locaties particuliere grondeigenaren kunnen en moeten bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals die in deze structuurvisie worden benoemd. De motivering en onderbouwing van dergelijke bijdragen zullen dan ook – in voorkomende gevallen – worden vastgelegd in (een) nadere uitwerking(en) van deze structuurvisie.

De mogelijkheden om nieuwe plannen in uitvoering te nemen hangt af van de stand van de fondsen en van de kosten en opbrengsten die de plannen met zich meebrengen. Voor wat betreft de herstructurering van de Westelijke

Tuinsteden en Noord, biedt het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting – in samenhang met de Raamovereenkomst Parkstad die met de corporaties is gesloten – voldoende dekking om ook de toekomstige plannen te kunnen uitvoeren. De toekomst van nieuwe gebiedsontwikkelingen die in het domein van het Vereveningsfonds vallen is minder rooskleurig. Was de uitgangspositie ook voor de economische crisis al niet ijzersterk, de crisis legt de financiële problematiek nog eens extra helder op tafel. Bij een scenario waarin de effecten ervan structureel zullen doorwerken komt het fonds voor langere tijd in de rode cijfers. Nieuwe negatieve plannen kunnen op dit moment niet van een dekking worden voorzien. Daar komt bij dat de mogelijkheden voor het initiëren van nieuwe positieve plannen niet voor het oprapen liggen. Een toename van de vereisten waaraan gebiedsontwikkeling moet voldoen (klimaatneutraliteit, oplossingen voor waterberging, ondergrond, bereikbaarheid, etc.) zal de druk op de grondexploitaties verder (kunnen) vergroten.

Economie

De ontwikkeling en de financiële behandeling van locaties voor bedrijven en kantoren geschiedt via het Plaberum en de ruimtelijke fondsen. De uitvoering hangt ook af van de afspraken die er in het kader van het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) zijn en worden gemaakt. In het Plabeka vindt regionaal afstemming plaats over de planning van nieuwe kantoren- en bedrijvenlocaties. Kleinschalige werkgelegenheid wordt bevorderd door subsidiëring van kleinschalig vastgoed, met name met het oog op startende ondernemers.

Ten behoeve van de herstructurering van bedrijventerreinen wordt in regionaal verband intensief samengewerkt. Het is een complex, tijdrovend en duur proces waarbij regionale afstemming een noodzakelijke randvoorwaarde is. De transformatie⁵ van bedrijfsterreinen is ook een complexe taak waarbij de (on)mogelijkheden van bedrijfsverplaatsing het uitvoeringstempo bepalen. Daarbij speelt enerzijds de prijs van het uitkopen of verplaatsen van de bedrijven en anderzijds het vinden van geschikte alternatieve locaties.

⁵ Bij transformatie van bedrijventerreinen gaat het om functiewijziging van (een deel van) het betreffende terrein, veelal van bedrijven naar wonen. Bij herstructurering blijft de bedrijvenbestemming gehandhaafd.

Sociaal

Voorzieningen kunnen niet zo maar in elk gebouw en op elke locatie gevestigd worden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient vanaf de startfase in de planvorming (te regelen via het Plaberum) expliciet aandacht te zijn voor de sociaalruimtelijke structuur; de samenhang tussen voorzieningen onderling en de samenhang met de openbare ruimte, in het bijzonder groen en routes. Het ontsluiten van buurten en wijken die achterblijven moet hierbij een belangrijke rol spelen. (zie Visie, paragraaf 7.2)

Een belangrijke randvoorwaarde is de flexibiliteit van voorzieningen(structuur). Voorzieningen en openbare ruimten moeten kunnen meegroeien met de ontwikkelingen van de toekomst. Met name in een zich verdichtende stad is die flexibiliteit van groot belang. Een te sterke combinatie van voorzieningen en andere functies op pandniveau kan die flexibiliteit beperken, terwijl een clustering van voorzieningen in community spaces de (onderlinge) flexibiliteit vergroot. In ruimtelijke planvorming dient expliciet aandacht te worden geschonken aan de flexibiliteit en dus toekomstwaarde van de voorzieningen(structuur).

Het tijdig betrekken van bewoners en instellingen (als scholen, sportverenigingen, cultuurinstellingen) is een belangrijke randvoorwaarde bij de uitvoering. Betrokkenheid van bewoners bevordert het tegengaan van verloedering en onveiligheid. Instellingen zijn als financiers en gebruikers van voorzieningen in beeld. Sterkere participatie van 'sociaal' in ruimtelijke planvorming is nodig.

Het Programma Maatschappelijk Investeren (PMI) brengt het programma en de financiën van de onderscheiden sociaal-maatschappelijke voorzieningen samen. Middels het Amsterdams voorzieningenmodel kan voor de ontwikkelingsgebieden globaal worden aangegeven wat de opgave voor sociaal-maatschappelijke voorzieningen is. Evenals in andere sectoren staat de dekking van onrendabele toppen op investeringen en de exploitatie van voorzieningen momenteel onder druk.

Groen

De uitvoerbaarheid van groenprojecten is allereerst afhankelijk van de financiële inzet van de centrale stad en de stadsdelen. Alleen door de inzet van eigen middelen, die wat de centrale stad betreft in de laatste twee bestuursperiodes zijn geregeld via de Groengelden, kan een beroep worden gedaan op subsidies van Rijk, provincie en Europa. Deze subsidies kunnen in het gunstigste geval optellen tot 75% van de totale projectkosten. De ervaringen van

de laatste tien jaar leren dat het reëel is om rekening te houden met 25% of 50% (grootstedelijke projecten) subsidiebijdrage in de projectkosten. De bijdragen van centrale stad en stadsdelen zijn in de regel gelijk aan elkaar (50–50 verdeeld).

Als het project in de Hoofdgroenstructuur ligt en als de centrale stad financieel bijdraagt dan valt het project onder de gezamenlijke regie van centrale stad en stadsdeel en bepalen beide partners gezamenlijk de projectstructuur. De personele kosten van de centrale stad vallen hierbij onder het projectbudget.

Duurzaam

Bij de uitvoering van de ambities met betrekking tot energie en duurzaamheid kunnen gemeentelijke impulsen een meervoud aan investeringen teweeg brengen. In het kader van het Amsterdams Investeringsfonds zijn voor deze impulsen middelen vrijgemaakt. Algemene gedachte achter het Investeringsfonds is dat er sprake kan zijn van een revolving fund. Vanuit de optiek van het realiseren van de Structuurvisie een aantrekkelijk perspectief.

Ten behoeve van de invulling van duurzame energieambities in 2025 respectievelijk 2040, zoals geformuleerd in de Amsterdamse energievisie, zal door Amsterdam een beroep worden gedaan op de metropoolregio respectievelijk Wieringermeer en de Noordzee. Het gesprek hierover wordt gestart met de metropoolregio en de provincie Noord-Holland. Er wordt in die samenwerking ook gezocht naar een verdere uitrol van duurzame en efficiënte energie (stadswarmte, -koude, windturbines) naar de metropoolregio. Op landelijk/internationaal niveau wordt vanuit Amsterdam overleg gecontinueerd over de financiering van energie-maatregelen, gewenste aanpassingen op het gebied van wet- en regelgeving en verder onderzoek naar de daadwerkelijke CO₂-reductie van verschillende maatregelen en theoretisch onderzoek naar innovatieve technieken.

In het kader van de klimaatadaptatie werken het waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) – verantwoordelijk voor schoon water en voor het beheer en de toetsing van de (primaire) waterkeringen – en de gemeente samen. Deze samenwerking komt ook tot uitdrukking in deze structuurvisie omdat waterprojecten vaak een duidelijke ruimtelijke component hebben en vaak samenhang hebben met infrastructurele en/of gebiedsontwikkelingen. Een voorbeeld is dat bij de aanleg van nieuwe infrastructuur rekening wordt gehouden met aspecten van waterkering.

Voor klimaatadaptatie kunnen projecten in aanmerking komen voor middelen uit het Deltafonds. Dit fonds gaat in werking vanaf 2020 en omvat € 1 miljard per jaar. Er wordt onderzocht hoe geld in de voorliggende periode kan worden vrijgemaakt.

Ondergrond

De ondergrond is in de afgelopen decennia meestal volgend geweest op bovengrondse ruimtelijke plannen. In de komende decennia zal de ondergrond in toenemende mate een (mede) sturend element zijn voor de bovengrondse ontwikkelingen. De transformatiegebieden met structurerende erfenissen uit het verleden, de verdichtingsgebieden met hun intensief ruimtegebruik zullen medebepalend zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de gebieden. In de planvorming zal de ondergrond meer dan voorheen onderdeel zijn van het afwegings- en ontwikkelingsproces. Naast bovengrondse inrichtingsplannen zullen ook ondergrondse inrichtingsplannen ontworpen worden, zodat een goede ruimtelijke en financiële afweging kan worden gemaakt en wordt voorkomen dat zich in een later planstadium financiële tegenvallers voordoen.

De relatief eenvoudige bouwlocaties zijn al ontwikkeld; voor ons liggen nu ontwikkelingsgebieden met een complexere transformatie- of verdichtingopgave. De te transformeren gebieden, voormalige haven- en industriële terreinen herbergen veelal een diversiteit aan verontreinigingen in de bodem en herbergen vaak hoofdtracés en verzamelstations van energie, gas, telecom en andere infrastructuur van bovenlokale schaal. De *floor space index* in deze gebieden neemt toe, dus meer vierkante meters bebouwing moet worden aangesloten op voorzieningen via minder vierkante meters ondergrondse ruimte. Bovendien moet er rekening mee worden gehouden dat ondergronds bouwen geen grondwateroverlast mag veroorzaken. Daar bovenop komt dat de tendens naar een duurzame energievoorziening resulteert in kabels en leidingen die in omvang en grootte toenemen. In combinatie met meervoudig ruimtegebruik, waarbij we de ondergrond ook steeds vaker gaan gebruiken voor verblijfsfuncties, zullen in verdichtingsgebieden dan ook in toenemende mate ondergrondse gebouwde voorzieningen voor kabels en leidingen moeten worden gerealiseerd.

Ook een toenemende vraag naar ondergrondse parkeervoorzieningen, om zo publieke ruimte vrij te maken voor andere functies, vergen grote ruimtes in de ondergrond. Sociale veiligheid en de loca-

tie van in- en uitgangen zijn daarbij belangrijke aspecten.

De financiële middelen voor de ondergrond zijn gefragmenteerd naar sector. Het sluiten van het ringnet stadswarmte put uit het Amsterdams Investeringsfonds, gebiedsgebonden kleine ondergrondse infrastructuur is over het algemeen project gerelateerd of komt voor rekening van marktpartijen. Rijksgelden voor bodemsanering drogen langzaam op. Dit staat op gespannen voet met de ambitie om Amsterdam uit te breiden binnen bestaand gebied om het metropolitane, groene landschap te ontzien.

De ruimtelijke ontwikkelingen van Amsterdam in de komende decennia vragen om een kader dat de kansen en randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen weergeeft, waarbij soms de nadruk ligt op het benutten van de ondergrond en soms op het beschermen van de ondergrond. Voor dit kader is een visie op de ondergrond van Amsterdam nodig, die in 2010 zal worden ontwikkeld.

