

Samenvatting

De Visie: Amsterdam economisch sterk en duurzaam

Wereldwijd is de rol van steden in de afgelopen decennia drastisch veranderd. Sinds 2007 woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden. Van Vancouver tot Hong Kong, overal is er een trek te zien richting de stad, zo ook in Amsterdam.

Positie en ambitie van Amsterdam

Voor Amsterdam is het van levensbelang dat het een vooraanstaande positie blijft innemen in de wereld economie. Aan deze voorwaarde moet in ieder geval worden voldaan om het welzijn en de welvaart van haar burgers in de toekomst zo goed mogelijk te kunnen waarborgen. Amsterdam heeft een diverse economie, woningvoorraad, voorzieningen, landschappen en bovenal: een diverse en relatief jonge bevolking. Amsterdam heeft daarmee een perfecte voedingsbodem om kansrijke economische sectoren vast te houden en aan te trekken en de lokale en regionale economie te laten floreren. Amsterdam heeft de troeven in handen om economisch sterk te zijn. Niettemin wordt ook Amsterdam zwaar op de proef gesteld in de huidige economische crisis. En daarmee wordt tevens de Structuurvisie bij aanvang op zijn crisisbestendigheid beoordeeld. De crisis zal langdurig zijn sporen nalaten bij de stedelijke ontwikkeling.

De andere absolute voorwaarde voor de toekomstbestendigheid van Amsterdam betreft de intensieve zorg voor het leefmilieu in de stad. Voor een duurzame stad moeten we anticiperen op klimaatverandering. We maken de lucht, de bodem en het water schoner, we maken de stad groener, stiller en energiezuiniger; we optimaliseren het gebruik van de schaarse grond en we gaan over op duurzame energiebronnen. Daarnaast wordt een aantal beproefde en duurzame ruimtelijke ordeningsprincipes blijvend, en zelfs geïntensiveerd, toegepast. Het gaat om principes die zijn terug te voeren op zuinig en optimaal gebruik van de grond. Amsterdam is goed voor haar inwoners en gasten. Om sociaal duurzaam te zijn is een sterke sociaal-ruimtelijke structuur met flexibiliteit naar de toekomst toe belangrijk.

Uit bovenstaande twee voorwaarden volgt haast automatisch het motto voor deze structuurvisie: *Amsterdam: economisch sterk en duurzaam.*

In het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor Metropoolregio Amsterdam wordt op regionale schaal verwoord en verbeeld welke ruimtelijke opgaven er in de regio zijn. In die metropoolregio is Amsterdam de centrale stad, de kernstad. Dat wil niet zeggen de enige stad, in tegendeel. Alle partijen in de regio hebben elkaar nodig en kunnen van elkaar profiteren. De stad is groter geworden dan haar eigen grenzen. Elke overheid draagt haar eigen steentje bij aan het prettig wonen, werken en recreëren in de Metropoolregio. Vanuit dit perspectief kijken we naar de stad Amsterdam. Altijd in samenhang met de omgeving, en zoekend naar de specifieke opgaven die Amsterdam daarbinnen heeft.

Dit alles leidt tot de centrale ambitie van de Structuurvisie: *Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.*

Visie

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool slaat Amsterdam de volgende richting in:

Een aantrekkelijke stad

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Het betekent ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging. Met de toevoeging van 70.000 woningen wordt ingespeeld op de genoemde trek naar de stad. Om

‘netto’ 70.000 woningen over te houden zullen zeker zo’n 100.000 woningen gebouwd moeten worden, aangezien tegelijkertijd veel eenheden aan de voorraad worden onttrokken, door sloop en door samenvoeging. Planinventarisatie geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij moet worden aangetekend dat tijdens de rit nogal wat plannen uitvallen. Het streven is om de voorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien.

Het betekent ook een grotere mix van wonen en werken waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Ook wordt er ruimte geboden aan de groei van voorzieningen in de zogenaamde stadsstraten. Voor een aantal bijzondere voorzieningen, iconen, worden plekken aangewezen waar deze kunnen neerstrijken, waarbij een koppeling met voldoende openbare ruimte wordt gemaakt. Sportvoorzieningen – al dan niet in combinatie met onderwijs – maken deel uit van de wijk. Binnen de ring A10 krijgen stadsverzorgende bedrijven een bescherming zodat de haarlemmerolie van de stad niet uit het centrumgebied wordt verdrongen. Mocht er een bedrijf moeten verplaatsen vanwege transformatie van een gebied, dan helpt de gemeente actief zoeken naar alternatieve locaties binnen de Metropoolregio.

Systeemsprong regionaal openbaar vervoer

Bij een intensiever gebruik van de stad is de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend ov-netwerk op metropolitane schaal onontbeerlijk. Het regionale wegennet zal nog wel moeten worden aangepast aan de verdere groei van de Metropoolregio, maar binnen het stedelijk kerngebied worden de uitbreidingsmogelijkheden beperkt. Amsterdam kiest voor een systeemsprong in het regionale OV-netwerk en zal op veel meer plaatsen dan nu een naadloze overstap tussen auto en openbaar vervoer mogelijk maken.

Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte

De kwaliteit van leven in de stad wordt steeds belangrijker, en daarmee de inrichting en het gebruik van het schaarse publieke domein, met name binnen de ringweg A10 omdat hier de druk op de openbare ruimte het grootst is. In straten, aan oevers en op pleinen waar dat gewenst is, wordt de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig ingericht. Dit betekent soms minder ruimte voor de auto, maar niet het verdwijnen van de auto uit de stad. Hierbij kunnen prijsmechanismen een grote rol spelen.

Investeren in recreatief gebruik groen en water

Het groen en water in en rondom de stad moet aantrekkelijker worden voor de Amsterdammer, in de wetenschap dat het gebruik ervan alleen maar toeneemt en een steeds belangrijker rol vervult voor het welzijn van de bewoners en voor bedrijven om zich hier te vestigen. Het is daarmee een belangrijke economische factor geworden. De stedelijke ontwikkeling moet ook duurzaam zijn, bestendig voor klimaatverandering. Amsterdam zal daarom investeren in de beleving en gebruik van het groen en het water in en om de stad.

Het postfossiele brandstoftijdperk

De fossiele brandstoffen raken hoe dan ook een keer op. De stad moet worden ingericht op het postfossiele brandstoftijdperk. Een enorme opgave is het energiezuinig maken van de bestaande woningvoorraad.

Waar vinden we de ruimte voor het opwekken van duurzame energie en in hoeverre worden we onze eigen energieleverancier? Amsterdam kiest ervoor een groot deel van haar energiebehoefte zelf op te wekken. Daarbij gaat het om het toepassen van zonne-energie op daken, het aanleggen van een sluitend warmtenet om restwarmte te kunnen transporteren en het plaatsen van windturbines. Daarnaast zal Amsterdam ook investeren in duurzame energieopwekking in de regio omdat de stad nooit in haar geheel zelfvoorzienend kan zijn.

Olympische Spelen Amsterdam 2028

Nederland heeft de ambitie om gastheer te zijn voor de Olympische Spelen van 2028. De spelen zijn een nationale aangelegenheid waarbij Amsterdam als beeldmerk kan fungeren en daarbij de ruimtelijke mogelijkheid heeft om plaats te bieden aan in ieder geval het olympisch stadion, dorp en zwembad.

Ruimtelijke ingrepen

Tot welke ruimtelijke ingrepen leiden motto, ambitie en visie? De onderstaande ingrepen staan op de visiekaart en reiken tot 2040 en soms, in het geval van grote investeringen in de systeemsprong openbaar vervoer, zelfs tot na die periode. Amsterdam wil laten zien welke kant de stad op wil ontwikkelen. Het tempo waarin dit kan wordt bepaald door de financiële (on)mogelijkheden, het ritme van de wereldeconomie en politieke prioriteiten. De richting echter blijft overeind: de ontwikkeling van een economisch sterke en duurzame kernstad van Metropoolregio Amsterdam, met een intensiever gebruik van de kernstad, goede

verbindingen met de regio en het koesteren van de landschappen.

Meer woonkwaliteit in de stad en intensivering

- 70.000 woningen aan de voorraad toevoegen – met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen. Locaties: IJoevers west en oost/zone A10-West-Ringlijn/Sloterdijk I/Zuidas-Buitenveldert/Zuidoost (onder meer Amstelkwartier en Amstel III)/Zeeburgereiland/IJburg tweede fase
- verdere ontwikkeling van Zuidas als de internationale toplocatie van Nederland
- ruimtereservering voor stadsverzorgende bedrijven in alle windstreken van de stad
- mogelijk maken van meerdere bestemmingen in de plint in stadsstraten (Jan Evertsenstraat, Van der Pekstraat, Beethovenstraat zuid etc.)
- intensiveren gebruik havens
- bouwen van tweede zeesluis
- alternatieve locaties zoeken voor bedrijven – deze moeten in samenspraak met de regio worden gevonden

Systeemsprong openbaar vervoer

Regionaal

- aanleg IJmeerlijn naar Almere (voorkeur tunnel)
- upgraden Amstelveenlijn naar metrokwaliteit
- aanleg Noordtangent naar Zaanstad
- aanleg Westtangent van Westpoort naar Schiphol
- sluiten Ringlijn
- realiseren railontsluiting eventuele toekomstige tweede terminal Schiphol (regiotrein of Oost/Westlijn)
- aanleg P+R rond ringweg A10 en in regio

Stad

- doortrekken één of meer OV-lijnen naar Houthavens/Haven-Stad en/of Sloterdijk
- doortrekken OV-lijn Indische Buurt-Zeeburgereiland
- verleggen eindpunt lijn 5 (naar Gelderlandplein of Amsterdamse Bos)
- uitbreiding van het aantal tramlijnen naar de Zuidas
- verbeteren HOV-aansluiting Sciencepark
- doortrekken lijn 9 naar station Diemen Zuid of Zuidoost
- aanleg Noordoosttangent
- toevoegen veerverbindingen (stadsdelen Noord, Oost)

Verbeteren kwaliteit openbare ruimte

- meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers binnen grote delen van de ringweg
- aanleg Rode Loper
- aanleg Amstelboulevard (meerjarenplan op basis van 1 ontwerp)
- aanleg ongestoorde route langs de IJoevers voor fietsers en voetgangers (meerjarenplan op basis van 1 ontwerp)
- investeren in pleinen: Mr. Visserplein, Waterlooplein, Leidseplein, Museumplein, Surinameplein, Marine-etablisement
- voordeur nieuwe publieke voorzieningen direct aan de straat

Investeren in intensiever gebruik groen en water in en om de stad

- kwaliteit toevoegen aan Rembrandtpark, Vliegenbos, Flevopark, Sloterplas e.o.
- uitbreiding Oosterpark
- inrichting verbeteren van Kop Amstelscheg
- verbindingen naar het metropolitane landschap creëren, verbetering fietsroute naar Muideren
- realiseren openbare fiets- en wandelroutes door volkstuinparken
- aanleg van jachthavens aan het IJ, vrachtverkeer op het water behoudt voorrang

Klimaatverandering

- stad robuust maken tegen extremer weer (bijv. stimuleren aanleg groene daken voor opvang regenwater)
- nieuwe wijken aan IJoevers klimaatbestendig bouwen
- afzien van peilstijging Markermeer-IJmeer, zo nodig loskoppeling van IJsselmeerpeil

Duurzame energieopwekking

- plaatsing extra windturbines in de Amsterdamse haven
- toevoegen resultaten uit 'Ruimtelijke studie uitbreiding windenergie in Amsterdam'
- investeren in windturbinepark in Noordzee
- realisatie van zonne-energie op daken
- opleveren van klimaatneutrale nieuwe wijken
- opschalen van energieopslagen
- verdere uitleg van het stadswarmtenet waaronder het sluiten van de stadswarmte-ring
- verdere uitleg van bestaande en nieuwe koudenetten

Olympische Spelen

Het hiervoor aanmerken van:

- locatie waterfront, òf
- locatie Zuidas

Specifieke keuzes

In een aantal gevallen is er sprake van een heel specifieke, nog te maken keuze tussen verschillende scenario's. Het gaat om:

- Haven-Stad; scenario's 2 en 3 uit de visie Haven-Stad;
- Nieuwe Meer: twee scenario's voor de ontwikkeling rond de Nieuwe Meer gekoppeld aan mogelijke ontwikkelingen rondom een regio-trein, en de aanleg van de Oost/Westlijn;
- Gaasperplas; wel of geen bebouwing aan de zuidrand (Verkenning Gaasperdam).

Nieuwe stadsdelen

De structuurvisie geeft de zeven nieuwe stadsdelen richting mee. Enerzijds gaat het om ruimtelijke problematiek en ingrepen die over stadsdeel- en soms gemeentegrenzen heen gaat, anderzijds gaat het om een programmatische richting. Dit laatste betekent dat de stadsdelen een pakket meekrijgen dat door het stadsdeel verder moet worden uitgevoerd. Het gaat om een woningbouwopgave, bescherming van een aantal bedrijventerreinen, aanpak van verbindingen of het reserveren van tracés voor verbindingen, inspanningsverplichting voor intensiever gebruik van parken.

Ambitie en uitvoering

Vanwege de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zijn gemeenten verplicht aan te tonen hoe de ruimtelijke toekomstvisie wordt waargemaakt. Daarvoor is een bij de visie behorend uitvoeringsdeel en instrumentarium opgesteld. Het uitvoeringsdeel toont aan in welke stappen de ambitie moet worden gerealiseerd; de prioritering en fasering van projecten komen aan de orde. Gezien de huidige economische situatie is het noodzaak om meer dan ooit prioriteiten te stellen in de uitvoering van de ruimtelijke ambities. De projecten vloeien rechtstreeks voort uit de visie. De fasering geeft een beeld van de projecten die tussen 2010 en 2020 worden uitgevoerd, tussen 2020 en 2030 en als laatste in de periode na 2030. In het instrumentarium staat een aantal procedures en criteria die ondersteunend zijn aan de visie en een rol spelen bij het opstellen en toetsen van ruimtelijke plannen.